एक सामान्य नागरिक की पीड़ाएं

(एक कहानी, मुंबई की)

विद्याधर दाते

एक सीनियर मंत्री और एक उच्च श्रेणी के सरकारी आफीसर को, पर्यावरण नियमों के तोंड़ने और सप्रीम कोर्ट के निर्देश की अवहेलना करने के फलस्वरुप महाराष्ट्र में जेल की सजा दी गई थी। ऐसे परिद्रश्य में यह आश्चर्यजनक नहीं है कि मुंबई में सब कुछ बद से बदतर होता जा रहा है। राजनैतिक, शहरी और जमीनी सभी क्षेत्रों में बदलाव आ रहा है। ये आसमान को छूती इमारतें, सड़कों पर काटों की भरमार, विलासता से भरपूर लक्जुरी-होटलें, शापिंग माल्स सभी मिलकर मुंबई का स्वरुप बदल रहे हैं और इसके संसाधनों पर बड़ा असहनीय भार डाल रहें हैं, लेकिन इसके लिये दोषी ठहराया जा रहा है गरीबों को जो पीड़ित हैं उन्हौ पर मार पडड रही है। एक आक्रामक अभीयान की जो मध्यम वर्ग के कुछ गुटों व्दारा चलाया जा रहा है।

मुंबई अब अपने ट्विन-टावर्स पाने जा रहा है। ये दोनों टावर होंगे 57 मंजिलों के और शहर की अन्य किसी भी गगनचुम्बी इमारत से ज्यादा ऊँचे होंगे। इन आवासीय ब्लास्स का निर्माण होगा अपोलो टेक्सटाइल मिल की भूमि पर चिंचपोकली में। यह तो कुछ ऐसा हो रहा है कि मिलकामामलों के घावों पर नमक छिड़का जा रहा है। इस तरह से बाजार की शक्तियां उन्हे बाहर फेंके दे रही हैं। ग्रीक देवता अपोलो की तरह ये टावर्स देखते में तो सुकर होंगे पर होंगे वे दयाहीन और क्रुर।

पहली तीन मंजिलें सुरक्षित होंगी कार पार्किंग के लिये,इससे जाहिर है कि विश्वस्तरीय बनने जा रहे इस शहर में लोगों की अपेक्षा कारों की देखभाल कहीं ज्यादा बेहरत होगी।

इस किस्म के विकास के परिणाम स्वरुप यह कोई आश्चर्य नही था कि शहर की सड़कें अवरुध्द हो गई और 31 मई को मौसम की पहली बरसात के साथ स्थिती बदतर होगइ। वाहन घंटों ट्रेफिक जाम में फंस गये और सड़कों पर पानी की बेशुमार बाढ़, इस सरकारी दावे की, खिल्ली उड़ाती हुई, उमड़ आई कि वह मानसून का सामन करते के लिये,पूरी तरह से तैयार है।

वे सर्व साधारण लोग, जो पीड़ित हैं और कष्ट उठा रहे हैं, इस विपदा को लाने के कारण नहीं हैं। पर अधिकारियों व्दारा इनको ही इसके लिये दोषी ठहराया जा रहा है और जैसे जैऐ अन्याय और असहनशील बढ़ती जाती है, विरोध प्रदर्शन या बहस के लिये कोई जगह ही नहीं बच रहती।

मुंबई महानगरीय -क्षेत्र विकास प्राधिकरण (श्र्रिंर्ॅ)के आयुक्त श्री टी. चन्द्रशेखर जो कि, शहरी क्षेत्र में, सुन्दरीकरण कही जाने वाली योजनाओं कों पूरी निर्ममता से क्रियान्वित करने के लिये जाने जाते हैं, की प्रतिक्रिया कि जरा देखे।

प्रजातांत्रिक असहमति जतरने वाले कार्यकर्त्ताओं का कट्टर विरोध करते हुए उन्होंने कहा कि- 'नाम मात्र के कार्यकर्ता और मानव अधिकार का ढोल पीटने वाले लोग भारत की प्रजातांत्रिक परंपराओं का गैरफायदा उठाते हैं।

टाइम्स आफ इंडिया के 19-5-06 के अंर्क मेएं प्रकाशित एक लेख में वे कहते हैं कि ''पश्चिम में बहुत कम लोग प्रजातंत्र का गैर फायदा उठाते हैं।'' - जबकि यह सच नहीं है, पश्चिम में तो शहरी मामलों के विरोध प्रदर्शन की बड़ी मजबूत परंपरा है जबकिभारत में इस सम्बंध में सामान्य उदासी नेता है। एक सुप्रसिध्द शहरी नियोजन-विशेषज्ञा जेन जेकब्स तो जीवनभर निहित-स्वार्स्थो के साथ सतत संघर्ष करती रही थीं।

अपनी मृत्युसे कुछ ही दिन पहले, 89 साल की आयु में,इस साल अप्रेल में उन्होंने एक पत्र भेजकर, वेनकूवर के निवासियों को, उनकी एक ऐसी विनाशकारी हाइ वे योजना, जो स्थानीय तर - जमीन को नुक्सान पहुँवाने वाली थी, के विरुध्द संघर्ष के प्रति अपना समर्थन व्यक्त किया था। और यशस्वी अर्थशास्त्री जे.के.गालब्रेथ का 97 साल की आयु में अपनी मृत्यु से पहले का, आरवरी सार्वजनिक कार्य यह था कि वह अमेरिका के राष्ट्रव्यापी इम्माईग्रेन्ट्स संघर्ष के समर्थन में इम्माइग्रेन्ट्स (प्रवासियों) की एक रेली में भाग लेने वाला था। वह उससे इतना प्रभावित था कि गार्जियन में प्रकाशित अपने एक लेख में उसने इस संघर्ष को अमेरिका में होने वाली जाग्रति के एक नये प्रभात की संज्ञा दी थी।

जिस दिन श्री चन्द्रशेखर ने जनसाधारण पर दोषारोपण किया, उसी दिन उनके एक सीनियर, महाराष्ट्र शासन के एडीशनल चीफ सेक्रेटरी अशोक खोत को मुंम्बइ एयरपोर्ट पर पोलिस ने गिरफ्तार कर लिया क्यों कि उसे और राज्यसरकार के वनमंत्री स्वरुप सिंह नाइक को, सुप्रीम कोर्ट ने एक महिने की सजा, कोर्ट के निर्देश का वर्षों तक उलंघन करते और जंगल में अवैधातिकरुप से लकड़ी चीर ने की मिकों को काम करते रहने देने से हुए वनों के विनाश के दंड स्वरुप दी थी।

तो वहाँ शासन के दो चोटी के अधिकारी वातावरण को नुक्सान पहुँचाने के अपराधी थे। पर यहां जो वातावरण के रक्षक हैं, उनकी ही खलनायक बनाया जा रहा हैं। श्री चंद्रशेखर और उनके जैसे ही अनेक लोग, शायद ही कभी उन बिल्डर्स को दोषी ठहरायों जिन्होंने पूरी की पूरी पहाड़ियों को सतह तक साफ कर दिया है, झीलों को प्रदूषित किया है, कन्स्ट्रक्शन के मलवे को समुद्र ओर झीलों में पाट दिया है और मेनग्रोव्स विनष्ट किये हैं।

ऐसी स्थिति में गरीबों का पुनर्वास, उनके कार्यक्रमों की सूचि में प्रथम नहीं है। यह भी आश्चर्यजनक नहीं है कि 'एम. एम. आर . डी ए व्दारा क्रियान्वित सड़क और रेल योगनाओं से विस्थापित लोगों के पुनर्वास कार्य को वर्ल्ड बैन्क ने सरब्ती से नामंजूर कर दिया और उसने बैंक की सहायता से बनने वाली योजनाओं को दी जा रही सहायता निलम्बित करदी। इसने चन्द्र शेखर को नाराज कर दिया। अब वे कहते हैं कि हमें कभी बैंक ऋण लेना ही नहीं चाहिये था और उनका यह विरोध किन्ही सैध्दान्तिक कारणों से नहीं है।

कुछ मास पहले राज्य सरकार के पर्यावरण मंत्री गणेश नाइक ने अधिकार पूर्वक कहा था कि 'सरकार के जो

बढ़ते हुए ऋण हैं उन्हे चुकाने के लिये, मुंबई में जो खुले स्थान हैं उन्हे बिल्डर्स को बेंच देना चाहिये।'' - और यह वह अत्यधिक भीड़ भरा शहर है जो प्रति हजार लोगों के पीछे न्युनतम खुली जगह के लिये बदनाम है। श्री नाइक ने यह बात यूंही सरसरी तौर पर नहीं कह दी थी वल्कि उनकी यह सोची-समझी घोषणा थी जो उन्होंने एक प्रेस कान्फ्रेन्स में की थी।

स्लम निवासियों को अवैधानिक रुप से जमीन पर कब्जा करने के लिये दोषी ठहराया जाता है। लेकिन उस जमीन का क्षेत्रफल जिसे वे उपयोग में लाते हैं वह उसके सामने नगण्य है जो हजारों एकड़ जमीन,पिछले कुछ वर्षों में हजारों कारखानों के बंद पड़ने के कारण प्रायवेट - बिल्डर्स के हाथों में चली गई है। ..... विवेक-बुध्दि के व्दारा उस जमीन का कम से कम एक हिस्सा तो उन नागरिक सुविधाओं के लिये काम में आसकता था जिनकी आज भयंकर रुप से आवश्यकता है।

यह उस किस्म का विकास है, जैसे कि आकाश छूती इमारतें, हवाई अड्डों का विस्तार, और बांद - कुर्ला जैसे काम्पलेक्सेजका निर्माण, जिसने मुंबई के लिये अनेक जटिल समस्याएं निर्मित करदी हैं, न कि स्लम निवासियों व्दारा जमीन पर किये गये अवैध कब्जों ने। शासकों को इस तरह के विकास की गल्तियां तब नजर आने लगीं, जब जुलाई 26,2005 में आई बाढ़ के कारण शहर का बहुत बड़ा भाग पाती के नीचे चला गया और सैकड़ो लोग बाढ़ के पाती में वह गये। यह इतनी वेदना पूर्ण घटना थी कि अब उसे 26/7 कहकर याद किया जाता है।

सरकार, नगरपालिका और प्रशासन व्यवस्था के ठप्प पड़ने के साथ ही शहर निष्क्रीय होग या था। ऐसे समय में ये आम लोग ही थे जो दूसरे हजारों लोगों की जान बचाने को उठ खड़े हुए थे और उन्हे शरण दी थे। पर फिर भी उच्चवर्गीय लोगों के लिये तो ये गरीब लोग हॅसी के ही पात्र बने। एक जनप्रिय हिन्दी टेलीविजन ने अपने मिमिक्री कार्य क्रम में जिसे लाफ्टर चेनल भी कहा जाता है, उन लोगों का मजाक उड़ाया जो बाढ़ के समय शरण ढूंड रहे थे।

इस विपत्ति के बाद शासक वर्ग की समझ में आया कि शहर को फ्लाय ओवर्स, माल्स प्लेक्सेन और तेज रफ्तार वाली कारों से कहीं अधिक कुछ चाहिये। इसे चाहिये प्राथमिक इनफ्रास्ट्रक्चर जैसे कि ड्रेनेज प्रणाली। अब वे जायके दार बातें कम होगई हैं कि मुंबई को शंघई में बदलता है। पर उच्च वर्ग तो फिर भी हवा में उँची उड़ान भर रहा है।

सड़कें बनाना और सड़के चौड़ी करना जिससे कि कारों का आवागमन सुगम हो सके बस यही एक प्रमुख कार्यक्रम है, इस तरह के विकास का। प्रतिष्ठित इंडियन इंस्टीट्यूट आफ इंडिया पवई, जों कि देश की उच्चतर शिक्षा के प्रतीकों में से है को भी यह विकास नुक्सान पहुँचाने वाला है। सड़क चौड़ी करने की प्रक्रिया में इसके परिसर की दीवार को नौ मीटर पीछे धमेला जाएगा तथा9आवासीय इमारतों को जिराया जाएगा, जिससे कि वर्ल्ड बैंक से सहायता प्राप्त जोगेश्वरी विक्रोली लिंक रोड, योजना पूरी हो सके।

अब तो उच्चवर्ग इतना ढीट हो गया है कि वह राजनेता ओं और सीनियर आफीसरों को भी झिड़क देता है। इसका एक उदाहरण है, जब टाइम्स आफ इंयि और टाइम्स नाऊ टेलीविजन व्दारा, 20 मे,को, सेन्ट जेवियर कालेज में एक इंटरएक्टिन प्रोग्राम आयोजित किया गया था। रंगमंच निर्देशक और एडवर टाइनिंग गुरु अलके पदमसी ने मगाकिया सुर में पूछा कि-केन्द्रीय सरकार मुंबई के लिये पर्याप्त धनराशि उपलब्ध क्यों नहीं कराती। -इस प्रकार का उद्गार कुछ वर्षोंप्हले सोच से बाहर था। वहॉ उपस्थित आर्कीटेक्ट हाफिज कान्ट्रेक्टर जिनके पास हर मर्ज की एक दवा, ऊॅची ऊॅची इमारतें बनाना है और जो भ्रष्ट राजनेताओं के लाड़ले हैं लेकिन शहर के लिये घातक सिध्द हो सकते हैं की दर्शक लोग बार उनकी खिल्ली उड़ा रहे थे।

जबकि ग्लोबलाइजेशन के शासन तले उच्च वर्गीय लोग शक्ति संपन्न हो गए हैं, पर बाजार की ताकतें, आम आदमियों को धीरे धीरे बाहर खिसकाये दे रही हैं, और उनकी आवाज भी छोटी हो रही है। उनका एक नौकरशाह से टकशने का मौका भी कम है। उच्चवर्गीय लोगों के अपने मोर्चे-संगठत हैं जिन्हे वे सिटीजन्स 'ग्रुप' कहते है। पिछले कुछ वर्षों में इन संगठनों ने अपना वर्चस्व स्थापित किया है और वे अपनी मांगों को मनवाने के लिये नौकरशाहों और राजनैतिक वर्ग पर लगातार अपना दबाब बनाये रखते हैं। वे लोग हमेशा स्लम-निवासियों और हा कर्स को निकाल बाहर फेंकने के लिये प्रयत्न शील रहते हैं बिडम्बला यह है कि मुंबई में है, उच्च श्रेणी के आवासों के निमार्ण में आई बाढ़ और शापिंग -माल्स जिन्हे लाखों स्क्वेरत फीर जमीन की जरुरत होती है के लिये पर्याप्त स्थान है पर ये उच्चवर्गीय लोग गरीबों को अत्यधिक घटिया किस्म की ऐसी जमीन,जहां कभी भी जमीन धंसते के या ऐसे ही अन्य खतरे हैं में भी बसने नहीं देना चाहते।

मुंबई के प्राइम क्षेत्र में एक शापिंग माल का निमार्ण उस भूमिपर किया गया है जो गरीबों के आवास के लिये आरक्षित थी। इस मामले को मेधा पाटकर व्दारा कोर्ट में ले जाया गया है। मेधा पाटकर बड़े बाँधो के निमार्ण के कारण विस्थापित होने वाली जनजातियों के पुनर्स्थापन के लिये सतत संघये करने वाली एक आदर्श महिला हैं। शायद यह समय की ही महिमा है कि यह माल नेहरु सेन्टर जो कि प्रजातंत्र और समाजवाद के नायक का स्मारक है, के पड़ोस में ही निर्मित हुआ है। यह भी एक बिडम्बना है कि अभी अभी लागू किये गए नेशनल अरबत रिन्युवल मिशन को नेहरु का नाम दिया गया है और ऐसा लगता है कि यह रिन्युवल गरीबों के विरुध्द ही कार्य करेगा। एक और माल और मल्टीप्लेक्स थिएटर, विधान भवन, नरीमन पाइन्ट स्थित, राज्य विधान संभा से बिल्कुल स्पष्ट कर निर्मित हुआ है।

नई महानगरीय संस्कृत से प्रेरित होकर

शापिंग माल्स, सुपर मार्केट्स और शापिंग आरकेड्स चारोंओर खुल रहे हैं। उपनगर मलाड में जो इन आर बिट माल बना है उसका क्षेत्रफल बहुत अधिक 550,000 स्क्वेयर फीट है। मुंबई के सभी शापिंग माल्स का बिल्ट-अप एरिया, 2007 तक कुल 17 मिलियन स्क्वेयर फीट था (टाइम्स आफ इंडिया : 31-5-06) - तो इसका मतलब हुआ कि वास्तव में मुंबई में पर्याप्त स्थान उपलब्ध है। समस्या यह है कि यह स्थान इतनी असमानता से वितरित हुआ है कि इसमें गरीबों को बहुत कम हिस्सा मिला है और वह थोड़ा सा जो है उसे भी उनसे छीना जा रहा है। सो वे सभी सार्वजनिक क्षेत्र जो हाकर्स से भरे पड़े हैं और मध्यम वर्गीय लोगों की आखों में इतना गड़ते हैं, असलियत में वे शापिंग माल्स से कम ही स्थान घेरते हैं। एक अन्य हिसाब बतलाता है कि शहर में स्लम्स मोटरकारों की अपेक्षा कम स्थान घेरते हैं।

इसी प्रकार से उच्चवर्गीय लोगों के लिये प्रापर्टी कन्सट्रक्शन के लिये भी पर्याप्त स्थान उपलब्ध है, जैसा कि आये दिन ऊँची ऊँची इमारतों में एपार्टमेन्ट्स उपलब्ध होने के फुल पेज विज्ञानपन समाचार पत्रों में छपते हैं और दैनिक समाचार पत्रों व्दारा प्रापर्टी सम्बंधी सप्लोमेन्ट्स निकाले जाते हैं, से स्पष्ट होता है। स्लम निवासी भी शहर की आर्थिक वृद्दि में बड़ा योगदान करते हैं पर रहने के लिये धनवानों से बहुत ही कम जगह घेरते हैं, फिर भी उन्हे आंखों का कांटा समझा जाता है। ऐसा भी नहीं है कि स्लम निवासी गंदे होते हैं। आप देख सकते है कि उनके बर्तन कितने साफसुधरे और चमकदार होते हैं। समस्या यह है कि उनका क्षेत्र शहर की सफाई - यंत्रणा व्दारा नियमित रुप से साफ नहीं किया जाता।

डवलपर्स अब टेलीविजन पर भी जगह पकड़ रहे हैं। आकर्षक टेली-विज्ञापनों में शानदार इमारतें, जिम, टेनिस कोर्ट, घुड़ सवारी, गोल्ड-कोर्स आदि सहित एक विलासता पूर्ण जीवन प्रणाली दिखलायी जाती है। उनमें से एक डी. एल.

एफ. तो अपने को नये आधुनिक भारत के निर्माता के रुप में पेश करता है। यह दिखलाता जहै इस विभाग का एक विशेष उपनिवेशीकरण।

शापिंग माल्स की अपेक्षा

हाकर्स कहीं अधिक बड़ी संख्या में उन ग्राहकों की, जो वास्तव में जरुरत-मंद है, सेवा करते है.। लोग हाकर्स से इसलिये खरीदते हैं कि वह इतना अधिक सुविधा जनक होता है। भीड़भाड़ भरी रेलें की थका देने वाली,दम घोटू यात्रा के बाद, लोग स्टेशन से घर जाते समय रास्ते मे सागसाथीयां और छोटी मोटी रोजाना के उपयोग की चीजे खरीदने जाते हैं। हाकर्स वहां हैं, क्यों कि उनके लिये कोई नियोजन नहीं है,कोई वैध स्थान उनके लिये आबंटित नहीं है। उच्चवर्ग के लोंग भी 'स्ट्रीट-शापिंग' और 'फुड फेस्टीवल्स' का आयोजन अपने स्वयं के उपभोग के लिये करते रहते हैं, पर उन गरीबों पर गुस्से से गुर्राते हैं जो सड़के घेरे हुए हैं।

प्रसिध्द आर्चीटेक्ट चार्ल्स कोरिया बिल्कुल सही कहता है कि ''मुंबई का अधपतन अंशत: सरकारी उदासीनता के कारण है। बढ़िया वास्तु और अच्छा नगर नियोजन बिना सरकारी सहभाग के नहीं हो सकता। अन्य कलाएँ तो विरोधी वातावरण में भी अंकुरित हो सकती हैं पर वास्तु कला नहीं।'' हाकर्स के विषय में उसका मत है कि,- नगरपालिका जानबूझ कर सड़कों पर गोलमाल होने देती है। हाकर्स को एक विशेष स्थान आबंटित कर दिया जाए और नम्बर दे दिये जांय पर वह ऐसा नहीं करती क्यों कि गोलमाल से,भ्रष्टकर्म चारियों को हाकर्स से पैसा वसूली में मदत मिलता है।

मुंबई को केवल राजनेताओं और नौकरशाहों से ही कष्ट नहीं है वल्कि उच्चवर्ग से भी है जिसने इसे एक ना काम शहर बना दिया है। कभी कभी उच्चवर्ग हस्तक्षेप करता है लेकिन वह केवल अपने पड़ोस के सुन्दरीकरण तक ही सीमित रहता है। जैसा कि ओवल मैदान के आस पास रहने वाले धनवान निवासियों ने नगरपालिका के उदार सहयोग से ओवल मैदान को बचाकर एकहरे भरे स्थान को सुधार लिया है।

शिवसेना जो एक फासिस्ट-समर्थक, क्षेत्रीय राजनीतिक पार्टी है और जो स्थानीय संस्कृति और पहचान की भाषा बोलती है,पर वह भी बड़े बड़े बिल्र्डस और व्यापारियों के प्रति कहीं अधिक मित्रता-पूर्ण सिध्द हुई है। राज ठाकरे जो शिवसेना का एक पूर्व शक्तिमान नेता था और अब टूट कर बनी एक पार्टी का नेता है, वह एक काटन टेक्सटाइल मिल को शापिंग माल में बदल रहा है। उसके साथ है शिवसेना के एक अन्य नेता का बेटा, वह नेता मनोहर जोशी जो कभी भारतीय पार्लियामेन्ट के लोअर हाउस का स्पीकर था।

काँग्रेस के कुछ युप्पीज का रोल मोडत है न्यूयार्क का पूर्व मेयर रुडी गिउलियानी जो नागरिक अधिकारों और जनप्रदर्शनों के प्रति अपनी बेरुखी के लिये प्रसिध्द है। मुंबई के लिये तो कहीं अधिक संगत व्यक्ति है, बोगोटा का पूर्व मेयर एनरीक पेनालोसा, जिसने अपने शहा में सायकल टेक्स बनवादीं थीं। कार के उपयोग को कम करके शहर के बड़े भागों मे पैदल-क्षेत्र बना दिये थे। पर हमारे उच्चवर्गीय नागरिकों को उनसे कोई मतलब नहीं है। एक माने में हमारा प्रजातंत्र गरीबों के प्रति कम संवेदन शील है, अपेक्षा उस सैतिक शासन के जिसके अंतर्गत पेना लोसा ने काम किया था।

हाल ही में मुंबई के नौकर शाहों के एकग्रुपने यूनाइटेड स्टेट्स और इंगलैण्डके उन बड़े नगरों का अध्ययन दौरा किया था जो कार प्रधान थे। न कि बायसिकल और पैदल चलते वालों के लिये मैत्रीपूर्ण डेनमार्क,जर्मनी और नीदरलेणड के शहरों का।

यहां तक कि अब तो न्याय पालिका भी बेघर और बेकाम लोगों की समस्यओं के प्रति सहानुभूतिहीन हो रही है। वह उन्हे इतने अधिक कठोर शब्दों में अपना फैसला सुनाती है कि कार्य कर्त्ताओं के एक समूह ने विरोध प्रदर्शन

के लिये शहर में, में महिने में एक बैठक का आयोजन, रिटायर्डजज एच. सुरेश के सहयोग से किया था।

खुले मैदान प्रमुखता से मनोरंजन के स्थानों के रुप में देखे जाते हैं पर यह बहुत कम लोग जानते हैं कि ये प्रजातांत्रिक उदगारों को, चाहे वे सड़कों पर किये जाय या अन्य सार्वजनिक स्थानों पर उन्हे दबाया जा रहा है। पूंजीवाद के गढ़ यूनाइटेड स्टेट्स में भी लाखों लोग विरोध प्रदर्शन कि लिये, चाहे वह इराक युध्द के विरोध में हो या इम्मा इग्रांटस पर किये जा रहे हमलों के विरोध में हो, सड़कों पर मार्च करते हुए निकलते हैं लोग तो, वाशिंगटन माल जो अमरिका का राजनैतिक केन्द्र स्थल है या लनदन के केन्द्र स्थान पर भी प्रदर्शन करते हैं। लेकिन मुंबई में मंत्रालय जहां राज्यप्रशासन की कुर्सी है, तक मोर्चे नही ले जाये जा सकते। और यह एक ऐसे शहर में है जो कभी अपने श्रमिकों के उग्र आंदोलनों, प्रदशतों, अनुशासन पूर्ण मोर्चा और हड़तालों के लिये प्रसिध्द था। अब तो प्रदर्शन कर्त्तओं कों आजाद मैदान (उपनिवेश काल का एक मैदान) पर ही रोक दिया जाता है और कांटो भरी बाढ़ के व्दारा उनका अपमानजक प्रथकीकरण पूर्ण हो जाता है। विरोध प्रदर्शन आदोलन, श्रमिक वर्ग पर सिस्टमेटिक ढंग से आक्रमणों के कारण अब बहुत कमजोर हो गया है। और फिर भी विरोध प्रदर्शनों की दबाया जाना बढ़ता जा रहा है। कुछ सौ लोग चर्चगेट स्टेशन के निकट,रश-आवर में विरोध-प्रदर्शन करते रहते हैं। उन्हे अब एक अकेले कोने में खड़ा कर दिया जाता है जहां वे ठीक से दिखते भी नहीं हैं।

वैसे भी नमी भदे वातावरन में, खचाखच भीड़ सेभी ट्रेन्स में यात्रा करने की कठिनाइयों के कारण, विरोध - प्रदर्शन के लिये बहुत कम लोग आते हैं। सामान्य लोगों का आवागमन कई कारणों से बाधित होता है पर धनिकों के पास तो हैं उनकी तेज रफ्तार काटे हैं, जो सेकंड़स में रफ्तार पकड़ती हैं। जैसे कि कभी न रुकने वाली लस्जुरी कार्स की इमेजेज और 'स्पोर्टस यूटिलिटी वेहिकल्स' (SUVS) अपनी रफ्तार से होश उड़ाती हैं।

1968 के दिमाग बौरवलाने वाले दिनों में पेरिस में, अवरोधक विरोध प्रदर्शित करने के हथियार थे लेकिन अब वे मुंबई में आम लोगों को मोटरकारों के रास्ते में न आने देने के लिये, पोलिस के हाथों में हथियार हैं। अब पैदल चलने के स्थान को कम करने कि लिये फुटपाथ पर भी अवरोधक लगाये जातें और बीच सड़क में अवरोध बनाये जाते हैं ताकि वे लोग सड़क क्रास न कर सकें। निश्चय ही मुंबई में जगह का ''एपारधीड'' (भेदभाव) है।

शहर में जो थोड़े से हरे और खुले स्थान है उनमे से अधिकांश में सामान्य लोगों का प्रवेश वर्जित है,क्यों कि वे प्रायवेट लक्जुरी क्लबों व्दारा नियंत्रित किये जाते हैं। बहुत से म्युनिसिपिल - पार्कों का निजीकरण हो रहा है और उनमे प्रवेश करने की फीस गरीबों की पहुँच से बाहर है। तो इस तरह इनका सार्वजनिक क्षेत्र का होना बे मानी हो जाता है। बान्दरा स्थित अलमीडा पार्क जो अभी भी जन साधारण के लिये पूरी तरह से खुला हुआ है, में प्रतिदिन वहाँ जाकर देखता हूँ कि जनता के लिये सार्वजनिक स्थानों का कितना जीवनदायी महत्व है। यह स्पष्ट है कि आर्थिक रुप से वंचित जोड़े कितनी बेचैनी से एक दूसरे के साथ अपने कुछ निजी क्षण एकांत में बिताना चाहते हैं। कुछ जोड़े एक दूसरे से सर करबैठते हैं या वहां बनी कांक्रीट की बेच्चों पर लेट भी जाते हैं, पर इसमें अश्लील कुछ भी नहीं है। साफ है कि वे वहाँ रोमान्स करने नहीं आये हैं। उन्हे तो जरुरत है एक प्रायवेट स्थान की जहॉ वे परस्पर बात कर सके या बस केवल साथ रह सकें इस ज्यादा सहनशील उपनगर में उनकी कोई पर वाह नहीं करता। लेकिन अन्य स्थानों में भुवा जोड़ो को भ्रष्ट पुलिस व्दारा परेशान किया जाना रो जाता का नियम है। सो सार्वजनिक स्थानों में सामान्य लोगों की पहुँच कम से कम है।

हमारे बहुत कम प्रजातांत्रिक स्थानों में से एक है, हो निर्मित सर्किल गार्डन जिसका रखा व टाटा उद्योग करता है। वास्तव में इसके लान का एक भाग आम लोगों को

खाना खाने के लिये आरक्षित है। यह बड़ी महत्वपूर्ण बात है क्यों कि सामान्यत: तो लोगो को लान पर बैठने या चलने तक की मनाही होती है फिर खाना खाने की बात तो दूर की है। अन्य प्रजातांत्रिक स्थान है पास ही में टाउन हाल स्थित सेन्ट्रल लायब्रेरी, जहां जाकर कोई भी आम आदमी वहां प्रदर्शित समाचार-पत्र, पत्र पत्रिकाएं और पुस्तकें पढ़ सकता है। इस तरह की सुविधाएँ सभी क्षेत्रों में उपलब्ध होना चाहिये, विशेषकर प्रजातांत्रिक शासन और सूचना के इस युग में। पर वैसा नहीं है। टाउन हाल की सीढ़िया गरीबों के लिये रात को अभ्यास करने का स्थान बनाती हैं। वर्ली में पोद्दार हास्पिटल के पीछे की एक गली विद्यार्थियों के लिये अभ्यास का स्थान बन गई है। भारत के सबसे धनवान शहर का उच्चवर्ग अपने शहर को विश्वस्तर का बनाना चाहता है पर आजादी के बाद से यहॉ एक भी अच्छी सार्वगनिक लायब्रेरी स्थापित नहीं हुई है।

उपहारगृह जो पहले गरीबों की पहुँच में थे, वे अब बन्द हो रहे हैं। जैसे कि इरानी रेस्टारेन्ट्स के बारे मे हुआ है। बहुतों ने या तो अपना व्यवसाय परिवर्तित कर दिया है या फिर उच्च आय वर्ग के ग्राहकों के लिये अपनी सेवा का स्तर बढ़ा दिया है। एक गुजराती लेखक जे. पी. शुक्ला ने मुझे कहा था कि, आज से 30 साल पहले चौपाटी के एक इरानी कैफे में, वह और उसकी पहचान का एक सड़क पर जूता जोड़ने वाला व्यक्ति, एक ही टेबिल पर बैठकर खानपान करते थे। पर आज तो ऐसा सोच भी नहीं सकते। बात केवल ऊँची कीमतों की ही नही है वल्कि सारा का सारा परिद्रश्य ही बदल गया है। आम आदमी आज सड़क का खाना खाने के लिये मजबूर है। सड़क का खाना धनवान के लिये एक शौक हो सकल है पर जो दिनभर की कड़ी मेहनत और सामूहिक यालपात की कशमकश से निकलकर आता है, वह गरीब आदमी शांति से बैठकर खाना खाने की जगह का हकदार है।

नरीमन पाइंट 30 वर्ष पहले आस्तित्व में आया था। बह मंजली इमारतों से भरे इस संपूर्ण व्यावसायिक क्षेत्र में एक भी रेस्टारेन्ट ऐसा नहीं है जिसमें आम आदमी की पहुँच हो। इसलिये सड़क के किनारे खाते के स्थान बन गए हैं जो कार्पो रेट्स की ऑखों के कांटे हैं। सारे क्षेत्र की डिझाइन इतनी बुरी है कि किसी भी इमारत तक पैदल चलकर पहुँचने के लिये बड़ा छोटा रास्ता है इसलिये लोगों को मजबूरत कार ड्राइव करके लम्बा चक्कर लगाकर जाना पड़ता है जबकि वास्तविक दूरी बहुत कम होती है।

फुटपाथ पर रहने वालों के विरुध्द अब एक युध्द चलाया जा रहा है। एक बड़ा मुद्दा बनाया गया है कि स्लम-निवासी और हाकर्स फुटपाथ को अवरुध्द करते हैं जिससे पैदल चलने वालों को असुविधा होती है। पर सचाई तो यह है कि देश सबसे धनवान नगरपालिका ने मुंबई में ज्यादा तर फुटपाथ बनाये ही नहीं हैं। यह लोगों को एक बहुत ही प्राथमिक सुविधा से वंचित करना है, सच में एक समान अधिकार को नकारना है। हुतात्मा चौक से चर्चगेट के बीच फुटपाथ पर किताबें बेचनेवामों को नगरपालिका अधिकारियों ने हटा दिया, जिनका उपयोग हजारों कम्यूटर्स करते थे। इसका कारण यह बतलाया गया कि पुसतकें ट्रेफिक को अवरुध्द करती हैं। इसलिये तर्क यह हुआ कि फुटपाथ पर कारं पार्क करने से ट्रेफिक अवरुध्द नहीं होता पर पुस्तकों से होता है। इससे तो इस मामले में शोषक उपनिवेश - युग बेहतर था जो पैदल चलने वालों का अधिक बेहतर ध्यान रखता था। अब जो भूरी चमड़ी के शासक हैं वे निश्चित रुप से फुटपाथों के दुश्मन हैं। वे उन्हे काट काट कर वह स्थान कार पार्किग के लिये दे रहे है, या उन्हे परी तरह से नष्ट ही कर रहे है।

जो नये फुटपाथ बन रहे हैं उनमें से ज्यादा तर लगता है उन्हे सेडिस्ट ही बना सकते हैं। वे इतने ऊँचे होते है कि उनपर चढ़ना उतरना यातना -दायक है। इन्हे बनाने लिये कोई विशेष इन्जीनियरिंग ज्ञान की जरुरत नहीं होती, बस थोड़ी सी सामान्य बुध्दि काम में लाना होती है। फुटपाथ इतने बुरे बने हैं कि उन

पर चलने के ख्याल से ही कष्ट होता है। एक बुरी अर्थ व्यवस्था के अलावा यह लोगों को ईंधन नहीं चाहिये, व प्रदूषण भी नहीं फैलाते और उन्हे बहुत कम जाह चाहिये फिर भी उनके साथ अधिक तम भेदभाव होता है।

शायद ही उच्चवर्गीय लोगों का ध्यान इस ओर जाता हो, पर आश्चर्यजनक रुप से एक प्रसिध्द उद्योगपति आनंद महिन्द्रा ने एक अपवाद रुप में लिखा कि हमारे फुटपाथ, उस सब कुछ का जो हमारे द्रष्टिकोण और सस्कृति के साथ गलत है, प्रतिनिधित्व करते हैं वे बनकर लगभग हमेशा पुरे नहीं होते और हमेशा गंदे रहते हैं। (टाइम्स आफ इंडिया में उनका लेख 30-5-06)

कल्पना करें कि ठीक से बनाये गए साफ सुधरे फुटपाथ हों तो मुंबई कितना प्यारा स्थान हो सकता है। देखने में तो यह एक मनोहारी द्रश्य होगा हे और इनपर चलना भी आनंददायक होगा। आगकल चलना इतना कष्टमय हो गया है कि ऐसी बहुत सी याचाएं जो पैदल चलकर की जा सकती हैं उन्हे बस आटोरिक्शा व्दारा किया जाता है ।

तरो ताजा होने के लिये घूमने, दौड़ लगाने जोगिंग करने के स्थानों में काफी अधिक वृध्दि हुई है। ये बहुत अच्छे हैं और इनका निर्माण धनवान निवासियों व्दारा उद्योगों की सहायता से या सरकारी धन से किया जाता है। पर ये उच्च वर्गों के क्षेत्रों तक ही सीमित है अब मरीन-ड्राइव का सुन्दरी करण किया जा रहा है जिस पर सरकारी खजाने से लगभग 30 करोड़ रुपये खर्च होंगे। यहां पर जरुरत तो केवल थोड़े से रखरखाव और मरम्मत की थी पर उसके बजाय इसे अब इतना पोश और चनक दनक वाला स्थान बना दिया जाएगा कि गरीब लोग वहां आने में हिचकि चाएगें और बेचैनी महस्स करेगें। ऐसा होते हुए मैं ने टाइम्स आफ इडिया में देखा है, जहां मैने दसियों वर्ष काम किया है। सामान्य लोग जो पहले अपने दुखड़े लेकर वहां आते थे वे अब आना बनद हो गये क्यों कि उन्हे लगता है कि वहाँ अब उनका स्वागत नहीं होगा।

मरीन ड्राइव सुन्दरीकरण योजना के लागू करने का समारोह, इस वर्ष के प्रारंभ में, भ्रमण - मार्ग के अंतिम सिरे पर, नेशनल सेन्टर फार दी परफार्मिंग आर्टस (ऍऍ) के सामने के स्थल पर आयोजित किया गया। एन सी पी ए एक उच्चवर्ग की संस्था और टाटा उद्योग गृह से सम्बंधित है। इससे स्पष्ट है कि इस योजना में पहले से ही सामान्य लोगों से अंतर रखा जा रहा है। समारोह का उचित स्थान तो होता मरीन ड्राइव का दूसरा सिरा, चौपाटी का समुद्र किनारा जहाँ हर शाम को, हजारों की संख्या में लोंग एकत्रित होते हैं।

एन सी पी ए संस्था इस बात का एक क्लासिक उदाहरण है कि राज्य शासन व्दारा उच्च वर्ग की संस्कृति को विशेष आर्थिक सहायता दी जा रही है। यह आधुनिक काल में किसी बीते हुए युग की सी बात लगती है जब कि गरीबों को दी जाने वाली आर्थिक सहायता का तो कट्टर विरोध उच्चवग/ व्दार किया जाता है पर राज्य शासन समुद्र तट पर प्राइम क्षेत्र में एक प्लाट लगभग मुफ्त ही एन सी पी को दे देता है, और वहॉ लक्जुरी रेसीडेन्शल बिल्डिग बनाने की अनुमति भी दे दी जाती है, जहाँ की वास्तविक कीमतें लंदन या न्यूयार्क से भी अधिक ऊँची हैं।

मरीन ड्राइव पर मुंबई महानगरीय-क्षेत्र विकास प्रधिकरण (एमएमआरडीए) व्दारा आयोगित समारोह में प्रमुख उद्योग पति रतन टाटा प्रमुख रुप से उपस्थित थे जो यह बतलाता है कि किस प्रकार ग्लोबलाइजेशन के दौर में परिवर्तन आ रहें। मुख्यमंत्री विलासराव देशमुख ने उनका बड़ी गर्मजोशी से स्वागत किया था और कुछ ही दिनों बाद उन्हे राज्य का सर्वोच्च सम्मान 'महाराष्ट्र भूषण' प्रदान किया गया था।

निजी क्षेत्र का विलासतापूर्ण जीवन और उसके विरुध्द सार्वजनिक क्षेत्र की गंदगी साथ चलती है। इस अनोखे तथ्य के बारे में प्रसिध्द अर्थशास्त्री जे. के. जालब्रेथ ने जो कहा है वह मुंबई में अधिक से दिखलाई देने लगा है। एक ओर जहां लक्जुरी होटल्स, पब्स,मल्टीप्लेक्सेज, शापिंग माल्स जिम्स

और एक्सक्ल्सिव हाउसिंग एस्टेट्स की बाढ़ आई है वहां सार्वजनिक गंदगी भी बढ़ रही है। में एक बान्द्रा अपमार्केट में रहने वाला एक सामान्य व्यक्ति हूं। गंदगी तो यहां भी प्रकट हो चुकी है, भरी हुई गटरों से पाती बाहर वह रहा है, क्यों कि बेरोकटोक बहु मंजली इमारतों का निर्माण तो प्राथमिक इन्फ्रास्ट्रक्चर पर एक आक्रमण ही है। कारों के भारी ट्रेफिक और फुटपाथों की कभी के कारण सड़क पर चलना खतरनाक हो गया है।

बान्द्रा में फेशने बल जोगार्स-पार्क के बाहर ही दिव्या लहरी नाम की एक स्कूल जाने वाली .....15 साल की लड़की, एक 20फीट गहरे मेन होल में जागिरी। वह बहकर समुद्र में चली जाती अगर उसे तैरना नही आता। और वह वीरता बहीं दिखलाती। यह घटना इतनी शाकिंग थी कि वह इस साल के 24 मार्च के टाइम्स आफ इंडिया के मुख पृषठ पर छपी थी जहां सामान्यत: ग्लेमर,सेक्स,फेशन, व्यापारिक सौदे और क्रिकट की खबरों को प्राथमिकता मिलती है। मेडिया में पूर्व रिपोर्ट आने के बावजूद भी मेन होल खुला रहा था।

इस तरह का अक्षम इनफ्रा स्ट्रक्चर, सामान्य लोगों के लिये आपके पास है फिर भी उच्चवर्ग के लोग मुंबई को विश्वस्तर का शहर बनाने के ढोल पीटते रहते हैं। उन्हे इसकी चित्ता नहीं है कि नये विकास के लिये गरीबों को भारी कीमत चुकाना पढ़ रही हैं। पिछले साल अप्रेल में नवी मुंबई में एक साल का निमार्ण कार्य चालू था, तभी उसकी एक दीवार गिर गई, जिसमें 6 श्रमिक मारे गये थे। जबकि फ्लाय-ओवर्स, हायवेज और एयर पोर्ट् के निर्माण पर अधिक जोर दिया जा रहा है प्राथमिक सुविधाएं जैसे कि पोस्ट आफिस, प्राथमिक शालाएं, अस्पताल और आम लोगों के लिये खाद्य अनाज की दूकानें, सिकुड़ रही है, गिर रही है, गिर रही हैं।

दक्षिण मुंबई में से जैसे जैसे सामान्य लोग कम कीमतों के आवासों में रहने के लिये बाहर जा रहे हैं, प्राथमिक स्कूल बंद हो रहे हैं। जबकि उपनगरों में जहॉ गरीब लोग अधिक संख्या मे हैं स्कूलों में जगह की कमी के कारण विद्यार्थि सीढियों के नीचे या कक्षा के बाहर कुले स्थान में बंद रहे है वैसे भी ये इमारतें गिराऊ हालत में हैं।

मुंबई कुछ वर्षों पहले तक एक मिला जुला शहर था जहाँ गरीबों के लिये भी एक अच्छा इन्फ्रास्ट्रक्चर उपलब्ध था। श्रमिकों के क्षेत्र परेल में उच्चश्रेणी के सार्वजनिक हास्पिटल उपलब्ध थे जैसे कि वाडिया हास्पिटल ; एक बच्चों के लिये और दूसरा महिलाओं के लिये, के इ एम हास्पिटल, टाटा केन्सर हास्पिटल। ये सब बहुत विशाल है और सेवाओं में श्रेष्ठतम हैं। सारे देश में ये जाने जाते हैं। विद्या आचार्य एक अनुभवी डाक्टर और शिक्षिका का कहना है कि - ''यह अस्पताल संकुल विश्व में अनोका है। डाक्टरों की अनेक पीढ़ियों ने यहाँ अध्ययन किया है और कामकाजी लोगों की अनेक पीढ़ियों ने यहाँ जन्म लिया है। साथ ही ये हास्पिटल्स शिल्पकला और हेरीटेज की द्रष्टि से भी बहुमूल्य हैं ''- लेकिन विशेष वाडिया हास्पिटल्स अब निजी करण के खतरे में हैं। मतलब यह कि वे गरीब लोगों की पहुँच से बाहर हो जायगें। इस क्षेत्र में सभी प्रकार की प्राथमिक सुविधाएँ उपलब्ध हैं, जैसे कि रेल्वे और बस सेवांए, चौड़े फुटपाथ पर उनका रख रखाव ठीक नहीं है। पर धीरे धीरे,कॉटन टेक्सटाइल मिल्स के बंद पड़ने से और क्षेत्र में लक्जुरी-आवासीय इमारतों की होने वाली भरमम होने के साथ, गरीबों को यहाँ से बाहर निकाला जा रहा है। टेक्स टम्इल कामगार जिन्होंने भारत में ओद्योगिक क्रांति की नींव डाली थी उन्हे अब केले या सागसब्जी बेंचकर अपनी जीविका चलाना पड़ रही है। उनमें से कुछ को तो उनकी मजदूरी भी नहीं मिली है।

ऊँचे ऊँचे टावर्स का निर्माण करने के लिये टेक्सटाइल मिल्स के विनाश की तुलना हम व्दित्तीय विश्वयुध्द के दौरान बॉम्बिंग से हुए युरोप के नगरों के सर्वनाश से कर सकते हैं। राबिन बेबन अपनी पुस्तक ''डिस्ट्रक्शन आफ मेमोरी आर्चीटेक्चर आफ वार'' - में कहता है कि - ब्रिटेन के पास,'जर्मनी में जलाने योग्य'

ऐसे करबों की सूचि है जिनमें लकड़ी की इमारतें भरी पड़ी हैं। हमारे डवलपर्स के पास भी संभवत:ऐसी ही सूचि उन प्रापर्टीज की है जिन्हे गिराकार, मुनाफों के टावर्स खड़े किये जा सकते हैं।

शासन ने अब गरीबों के लिये गृह निर्माण करना बंद कर दिये हैं। गरीब खुले बाजार से भी घर खरीदने की आशा नहीं कर सकता क्योंकि निजी डवलपर्स अब केवल बड़े अर्पोमेन्ट्स ही बना रहे है, जिनसे उन्हे अधिक लाभ मिलता है बहुत सी बड़ी हाउसिंग कालोनीज जो हाउसिंग बोर्ड ने मुंबई में बनाई थीं, वे अब बिल्कुल गिरी हुई दशा में हैं पर उनमें आश्चर्य जनक खुले स्थान हैं, क्योंकि उनका निर्माण मानवीय मापदंड से हुआ था न कि आजकल के ऊँचे डरावने टावरों के समुह, जहां आप अपने को पूरी तरह बौना और असुरिक्षत महसूस करते हों।

न्याय पालिका और उच्चवर्गों में बेघर लोगों के प्रति बढ़ती हुई असहानुभूति है। वे उन्हे निकाल बाहर करने की कोशिस में रहते हैं। पर लासएंजिल्स,जो ग्लेमर की राजधानी है, में न्यायपालिका बेघर लोगों के प्रति कहीं अधिक सहानुभूतिपूर्ण है। पिछले अप्रेल में उसने पोलिस व्दारा एक भेघर को फुटपाथ पर सोने के कारण गिरफ्तार करने के विरुध्द अपना निर्णय दिया था। जज ने कहा था कि 'मनुष्य हमेशा तो घूमते-चलते नहीं रह सकते, उन्हे आराम के लिये जगह चाहिये। अधिकारियों को उन्हे निकाल बाहर करने के पहले आश्रय स्थान देना चाहिये।' पिछले मेइ के महिने में, एक बेघर आदमी को जोलासएंजिल्स नदी के एक व्दीप पर डूब रहा था, उसे हेली कोप्टर व्दारा बचाया गया था (लास एंजिल्स टाइम्स 23-5-06) पर मुंबई में तो ऐसा सोच भी नहीं सकते।

नये प्रकार के विकास से पीड़ित एक अन्य बड़ा वर्ग है, बच्चों का। बहुत से डवलपर्स बिल्डिग कम्पाउंड में कानून आवश्यक जो खुली जगह होना चाहिये वे उसे नहीं रखते। फल स्वरुप बच्चों के खेलने के लिये, कार पार्किंग ले लिये या फयर फाईरिंग इक्विपमेन्ट को अंदर लाने के लिये कोई जगह नहीं रहती। अगर कोई जगह होती भी है तो उसे मोटरकार्स घेर लेती है।

एक बड़ी खतरनाक ट्रेन्ड चली है कि बच्चे अपने माल्स बनाने के लिये जिम में जाना शुरु कर देते हैं। जिम इस उम्र बहुत नुक्सान दायक होता है। सिध्दात हीन जिम-मेनेजर्स और अज्ञान पालक लोग इस ट्रेन्ड को प्रोत्साहित करते है। मुंबई में घटोतरफ जिम स्थापित हो गये हैं, पब्स और रेस्टारेनट्स खुल गये है। यह मानव शरीर के बढ़ते हए कार्पोरेटइजेशन की निशानी है, एक ऐसे शहर मे जहां लोगों की आयमें बहुत बड़ी असमानताएं है। यहां तक कि अब मध्यम वर्गीय लोग भी सोचते हैं कि घूमने जाना और सामान्य शारीरिक एक्सरसाइज करना उनकी शान के खिलाफ है। इसलिये वे जिम में जाते हैं और अपने शरीर को मशीनों के हवाले कर देते है जो नकली मसल बना कर पुरुषों के लिये उनकी एक माचो छबि और महिलाओं के लिये सेक्सीएस्ट छबि निर्मित करते हैं।

मुंबई क्रिकेट टेस्टमेच -खिलाडियों को निर्मित करने के लिये प्रसिध्द था। ये खिलाड़ी छोटी छोटी गलियों और सड़कों में खेल के प्रारंभिव - गुर सीखते थे। बड़े हुए ट्रेफिक के खतरों के कारण अब वैसा होना संभव नहीं है। भविष्य में बच्चों को इनडोर क्रिकेट सेन्टर्स में जाना होगा जिन्हे इच्छुक कार्पोटेट्स चलाएगेइ। विशाल शापिंग माल्स भी बच्चो को ये सुविधा दे सकेगी। कुछ माल्स तो अपने प्रवेश व्दारा के पास ही बच्चे के खेलने की सुविधा देते हैं। लेकिन ये छुपपुर व्यावसायिक लाभ के लिये किये जाने वाले प्रयत्न पार्क्स् और बगीचों के सार्वजनिक स्थानीं की जगह नहीं हे सकते हैं जो अब तेजी से घट रहे है। कार्पोरेटाइज्ड और निजीकरण हुए पार्कों में न केवल खेलना मना वल्कि वहॉ तो कोई घास पर बैठ भी नहीं सकता। यह प्रकृति के साथ मजाक है। लोगों की पृथ्वी माता की हरियाली गोद के सम्पर्क में रहने की मूल आकांक्षा का यह हनत है। सो यहां पर कुछ हरे भरे धेगड़े है पर मानव सम्पर्क से

रहित जैसा कि वर्ली स्थित नेहरु सेन्टर के कार्पोरेटाइज्ड पार्क में देखते को मिलता है।

इस गर्म और नमी णरे हुए शहर में लोग बड़ी संख्या में अपनी आर्थिक गतिविधियां चलाने हेतु आवागमन कारते हैं। पर मार्ग में स्ट्रीट फर्नीचर की दयनीय कमी है, उच नगरों में तो हालत और भी कराभ है। यहां तक कि छत्रपति शिवाजी टर्मिनस और चर्च गेट जैसे प्रमुख रेल्वे स्टेशनों पर भी थोड़ी देर विश्राम कर लेने के बहुत कम बैंचे हैं। पहले की पुरानी बैंचे बेहतर हैं और नयी जो स्टील की ओद्योगिक उत्पादन हैं वे बेढब हैं और बैठने में कम आरामदायक हैं।

खेदपूर्ण बात तो यह है कि आधारभूत सुविधा भी यहां प्रदान नहीं की गई हैं। जबकि इसके लिये न तो किसी विशेषज्ञता की जरुरत है और न ज्यादा पैसा ही लगता है। प्रमुख समस्या तो है आम-आदमी के प्रति आदर की कमी। छत्रपती शिवाजी टर्मिनस जो 19 वीं सदी में निर्मित शानदार शिल्पकारी का नमूना विक्टोरिया टर्मिनस था और आधुनिक समय में निर्मित चर्चगेट टर्मिनस दोनों के बीच का अंतर देखिए। विक्टोरिया काल का स्टेशन कहीं अधिक आनंददायक, अधिक हवादार, अधिक स्थान वाला है बेन्चेज के अभाव में खड़े रहना जहां नही अखरता पर इसके मुकाबले चर्चगेट स्टेशन तो बिल्कुल दयनील दिखता है इसकी नीची छतें घटिया हवादान और कम सामाजिक स्थान कुल मिलाकर यह आपको एक क्लस्टोफिया का अनुभव कराता है। और यह विश्व के सबसे व्यस्त स्टेशनों में से एक है, जिसका उपयोग दसियों हजार लोग रोज करते हैं। हम यह उम्मीद नहीं करने कि केनेडी एअर पोर्ट टर्मीनल की तरह यहां एक डान्स फ्लोर बनवादिया जाय पर इतना तो जरुर चाहते है कि यहां आधार भूत सुविधाएं तो अवश्य प्रदान की जाय विशेषकर तब जब कि अत्यधिक भीड़ भरी ट्रेन्स की दशा अमानवीय हैं।

सड़क का उपयोग करते वाले भिन्न लोगों ने सड़का स्थान आपस में बांटना चाहिये यह एक विचार है जो पश्चिम में उत्पन्न हो रहा है पर यहां इसे कोई नहीं जानता। यूरोप में सड़क का स्थान पैदल चलने वालों के लिये तो बढ़ रहा है और कारों के लिये कम हो रहा है।

मुंबई में राजाशाही अभी भी जारी है। यहा मोटरिस्ट तो राजा है और सभी लोग प्रजा हैं उसे जाने के लिये रास्ता देना जरुरी है। हार्नकी आवाज से अपमानित होना और मोटर गैस का गरम एक्जास्ट सहन करना जरुरी है। इसके साथ ही पैदल चलने वाले को बैंकों आफिसों और दूकानों में लगे, आग उगलते एअर कंडीशन्स के ताप को सहना भी जरुरी है।

कभी कभी आम-लोगों के गुस्से का ज्वाला मुखी फट पड़ता है,जब पहियों के नीचे कोई बच्चा या निर्दोष व्यक्ति कुचला जाता है। गुस्से में लोंग गाड़ी में आग लगा दे हैं। पर ज्यादा तर लोग काबुल के लोंगों से अधिक सहनशील हैं। काबुल जो आजकल अमेरिकन कब्जे में है और जहॉ अमेरिकन मिलिट्री-वाहनों के निरंतर तेज ड्राइविंग के कारण लोगों के कुचले जाने से क्रुध्द लोगों ने इतनी तीव्र प्रतिकिया व्यक्त की कि मई -1 को काबुल में,तालीबानों के पतन के बाद पहली बार करफ्यू लगाना पड़ा। (इंटर नेशनल हेराल्ड ट्रिन्यून 3-6-06)

मुंबई के उच्चवर्ग के साथ तकलीफ यह है कि वह सड़क -संस्कृति के बारे में मुत्कता के विचारों से पूरी तरह अनजान है। मुंबई में एक अमीर आदमी मरते मर जाएगा पर वह सड़क पर चलते हुए नही दिखेगा। वह घूमेगा या जोगिंग करेगा तो पार्क में ही करेगा सड़क पर कभी नहीं। अब सड़क पर चहल कदमी करते हुए लोगोंसे राम राम, श्याम श्याम करना, सोशल लाइजिंग करना तो गायब ही हो गया है। मुंबई को निश्चित रुप से एक ऐसे आंदोलन की जरुरत है जो सड़कों की पुन:प्राप्ति कर सके। प्रेसी डेन्ट बुश भले ही अपने रॉन्च में अक्सर साइकिल की सवारी करे पर हमारे अमीर लोग न तो कभी साकिल का पेडल दबाएगें, न पैदल चलेगें और न बस या रेल में कभी जायगें। लेकिन यही लोग पश्चिम में बिना किसी एतराज के मेट्रोट्रेन में सकरि करेगें पर यहॉ

नही। तो फिर इस सबका मतलब उनके वर्ग विशेष से है। सामाजिक रुप से वे छोटे वर्ग के लोगों के कंधे से कंधा मिलाकर चलना पसन्द नहीं करते हैं।

इसका परिणाम यह हुआ है कि सार्वगनिक स्थान और सड़के बुरी तरह से उपेक्षित हो गई हैं। सार्वजनिक मूत्रालय कम है और उसकी डिझाइन बुरी है। यहॉ तक कि आर्ची टेक्चर कालेज में भी वे ऐसे ही हैं। गुलाम मानसिकता के परिणाम स्वरुप पश्चिम के मायदंड के अनुसार 6 फीट की ऊँचाई या उससे अधिक ऊँचे पुरुषों के लिये, बिना भारतीय आदमी की औसन ऊँचाई का ध्यान रखे ये बनाये गए हैं। बच्चों के लिये अलग से कोई सुविधा नहीं है, जैसे कि बच्चों का कोई अस्तित्व ही नहीं है या फिर उनकी कोई गिजती नहीं है। सिर्फ पांचतारा होटलों में, ब्रिटिश कौउन्सिल और अमेरिकन सेन्टर में उपयोग करने योग्य मूत्रालय दिखते हैं। एक अध्ययन के अनुसार महिलाओं के लिये तो स्थिति और ज्यादा बदते है। यह सब हमें याद दिलाता है प्रमुख अरबत थ्योरिस्ट माइक डेविस के उदगार की ''सार्वजनिक मूत्रालयों को हटाना उस नियोजेत अभियान का एक हिस्सा है जो लास एंजिल्स में गरीबों के विरुध्द चलाया जा रहा है।''

मुंबई के कार्पोरेट सेक्टर ने, मुंबई को एक विश्व स्तर का शहर बनाने का बड़ा अभियान चलाया है जबकि शहर में आंरभिक इन्फ्रास्ट्रक्चर की कमी है, जैसे कि पर्याप्त पीने का पानी, ड्रेनेज, प्राथमिक शलाएँ और पोस्टल सेवाएं।

कार्पोरेट सेक्टर का यह ख्याली-पुलख है कि 'मुंबई शहर को चलाने के लिये कार्पोरेट नमुने का एक शक्तिमान सी. ई. ओ. उपयुक्त रहेगा।' यदि आप विदेशों के अनुभव को देखें तो पाएगें कि यह शायद ठीक न हो सके। गरा इस पर विचार करें,एक प्रस्ताव था कि हौस्टन शहर का मेयर एनरन के,केन्नेथ ले को बनाया जाय। यह वह आदमी था जो इतिहास के सबसे बड़े कार्पोरेट घोटाले का दोषी पाया गया था। हालांकि रुडी गिऊलियानी को न्यूयार्क के मेयर के रुप में कुछ सफलता मिली थी पर उसे व्यक्तिगत रुपसे चरम-अप्रजातांत्रिक माना जाता है।

स्लम - निवासियों पर तो नियमित रुप से जमीन पर अवैध कब्जा करने का आरोप लगाया जाता है पर जो शक्तिशाली हैं उनके व्दारा समुद्रतरों की जमीन पर और नेशनल पार्क की बोरीवली और मुलंड की जमीनों और अन्य क्षेत्रों में किये गए अवैध कब्जों पर भोंहे भी नहीं तनतीं हैं।

नवम्बर 2003 में प्रिन्स चार्ल्स ने,अपनी मुंबई यात्रा के दौरान डब्बे-वालों से मिलने का अपना इरादा प्रकट किया, जो रोज आफिस जाने वालों को उनका लंच का डब्बा पहुँचाते हैं। आखिर कार डब्बावाले हैं ही विशिष्ट लोग। इन पायजामा और गाँधी टोपी पहिनने वाले विनम्र लोगों की प्रशंसा फार्च्यून मेगजीन, गार्जियन और टाइम्स में और मेनेजमेन्ट गुरुओं व्दारा की गई थी।

प्रिन्स चार्ल्स ने उसने पश्चिम रेल्वे के मुख्यालय में बातचीत की और सच में उन्होने इसके लिये अपना खेद भी प्रकट किया कि कहीं उनसे मुलाकात के कारण, उनके काम में देरी तो नहीं हो रही है। लेकिन मुंबई में रेल्वेज, पोलिस और म्युनिसिपल अथार्टीज तो डब्बेवालों के प्रति यददगार साबित नहीं होतीं। असल में वे तो इन परिश्रमी,ईमानदार और बुध्दिमान लोगों को तंग करने और उनके काम में देरी करने के अलावा और कुछ नहीं करतीं।

जिस यथार्थता से ये लोग काम करते हैं, एक स्थान से दूसरे स्थान पर, बहुतसे किलोमीटर्स की दूरी पर, अपनी एक सुधरी-जटिल पध्दति से डब्बे लेकर जाना, उन्हे लादना और फिर उतार कर अनेक स्थानों में हाथलाड़ियों, बसों और ट्रेन्स से लेजाकर बिल्कुल सही स्थान पर डब्बा पहुँचाना एक बड़ी विशेषता है, उसमें गलती का अनुपात बहुत ही कम, लाख में एकाधा बार ही गलती होती है। आश्चर्य नहीं कि डब्बेवालों कि इंडियन इंस्टीट्युट आफ मेनेजमेन्ट में और बिजनेस सेमीर्नास में बड़े ध्यान से सुना जाता है।

डब्बावाले किसी हायवे या फ्लायओवर की मांग नहीं

कर रहे हैं, वे तो केवल एक छोटी सी सुविधा चाहते हैं जिस पर एक पैसे का भी खर्च नहीं होगा। वे सिर्फ एक सड़क को क्रास करने के लिये एक पेसेज चाहते हैं, जो चर्चगेट स्टेशन और वेस्टर्न रेल्वे के मुख्यालय के बीच में है। ऐसा क्रासिंग पेसेज अन्य लाखों कम्यूटर्स को भी लाभ पहुँचाएगा। लेकिन हमारी व्यवस्था (सिस्टम) इतनी असंवेदनशील और कठोर है कि जहां सैकड़ो करोड़ रुपये मोटर वलों के लाभ के लिये फ्री वेज बनाने में खर्च हो जायगें पर वहाइ डब्बे वालों और अन्य आनेजाने वालों के लिये एक छोटी सी सुविधा नकारी जा रही है और वह इसलिये कि कुंछ थोड़े से मोटरवालों को लाखों सामान्य लोगों के मुकाबले प्राथमिकता मिले।

इस सड़क को क्रास करना इइस व्यस्ततम ट्रेन टर्मीनल पर अत्यंत आवश्यक है,यह उस एक फोटोग्राफ से स्पष्ट होता है जो हिन्दुस्तान टाइम्स में 2 मार्च 2006 कों छपा था। फोटो में खुद एक ट्रेफिक पोलिस कान्सटेबल, जो यूनिफार्म में है और इस सड़क को रोड डिवाइडर पर से कुद कर पार कर रहा है। एक सामान्य आदमी ऐसा करता तो उस पर जुर्माना और उसे जेल की सजा भी हो सकती थी। यह केवल इतनी बात नहीं है कि पोलिस वाला कानून तोड़ रहा है। मैं उसे इसके लिये दोष भी नहीं देना क्यों कि वह सारा बेरीकेड ही अन्यायपूर्ण, निर्दयी और सभी नियमों के विरुध्द है। उसका एक्शन तो यही बतलाता है कि इस क्रासिंग की कितनी अधिक जरुरत है और इसीलिये उसकी मांगा है।

कोई तीन साल पहले तक सड़क के इस भाग को लोग आसानी से चलकर पार कर लेते थे। वास्तव में यहाँ एक ट्रेफक सिगनल भी लगा हुआ था। फिर वहां अथार्टीज ने चर्चगेट की साइड में एक दीवार बना दी और एम. कर्वे रोड पर एक डिवाइडर - दीवार बना दी और सिगनल को हटा दिया गया।

अधिकारीयों के प्रति बहुत नरमी बरतते हुए कहा जाय तो यही कहना होगा कि वे पूरी तरह से अनजान है। पश्चिम के बुरे से बुरे नमुनों की नकल करते वे कभी नहीं थकते पर से बात पर कट्टरता से अड़े रहते हैं कि सामान्य लोगों को उनकी मूलभूत आवश्यकताएँ कैसे नकारी जायं जबकि युरोप में उन्हे अधिकतम उदारता से प्रदान किया जाता है।

यह एक बिल्कुल सामान्य ज्ञान की बात है कि हजारों लाखों लोगों को जो ट्रेन टर्मिनस से बाहर आरहे होते हैं एन्हे अधिकतम सुविधाएं उपलब्ध कराई जाँय जिससे कि वे जल्दी से जल्दी बाहर निकल जांय। दुनिया भर में शायद और कहीं इसने अधिक लोग रेल्वे स्टेशनों के बाहर नहीं निकलते हैं और वे सब काम पर जाने वाले लोग हैं जो शहर की अर्थव्यवस्था में अपना योगदान करते हैं लेकिन मुंबई में इन लोगों के रास्ते में बाधाएं उत्पन्न की जाती हैं। उनके बाहर निकलने के रास्तों को ब्लाक करके उन्हे सुरंग मार्ग के उपयोग के लिये, नीचे और ऊपर जाने को मजबूर किया जाता है। यह सब इसलिये है कि अथर्टीज मोटर ट्रेफिक को प्राथमिकता देना चाहती हैं। यहॉ फिर वे पूरी तरह से गलत है क्यों कि पश्चिम में अब यह समझ बढ़ती जा रही है कि मोटार ट्रेफिक को निरुत्साहित किया जाना चाहिये। वहां कंटेनिंग ट्रेफिक नाम से एक संपूर्ण विज्ञान ही हैं हमें आश्वस्त करता है कि कार यात्राएँ घट रही हैं।

मुंबई में छत्रपति शिवाजी टर्मिनस पर जो पैदल चलने वालों के लिये सुरंगमार्ग हैं वे उस अपमान के उदाहरन हैं जो हजारो लाखों पैदल यात्रियों को सहन करना पड़ता है। उन्हे लम्बी सुरंग में से दमघोटू गर्मी और नमी के वातावरण में चलाया जाता है। म्यूनिसिपल कार्पोरेशन जिसके पास इंजीनियर्स की फौज है और जिन्होने इस सब-वे की डिझाइन बनाई है उन्हे ही इस भयंकर घोल के लिये सही दोषी ठहराया जाना चाहिये। इसके पैदल चलने वालों पर डबल जुर्माना हो गया, प्रथम तो इसलिये कि मोटरवालों की सुविधा के लिये उन्हे सुरंग में नीचे उतरना, ऊपर चढ़ना पड़ता है दूसरे गर्मी और कंजेशन बर्दाश्त करना पड़ता है। इसके

अतिरिक्त कार्पोरेशन ने वह लागत तो वसुल करती है जो इस अपमान जनक योजना पर खर्च हुई थी इसके लिये दूकानों की कतार को स्थान किराएवर दे दिया है। पर ये दुकानें बहुत अधिक गर्मी पैदा करती हैं और आने जाने वालो की मुसीबत को बढ़ाती हैं। इस तरह नगरपालिका केवल पैदल चलने वालों को नुक्सान ही नहीं पहुँचा रही वल्कि खुद उसने पैसा काम रही है।

घटिया हवादान और अत्यधिक गर्मी ने वहां सुरंग मार्ग में दूकान दारों के लिये भी भयंकर स्वास्थय समस्याएँ उत्पन्न करदी हैं। उन्हे स्वांस रोग और चर्म रोग बहुतायत से हो रहे हैं। सी एस टी स्थित स्ट्रक्चर की पारदर्शी और भूरे रंग की टिंन्टेड चिमनियाँ भले ही अपने आस पास के गोथिक -आर्चेज से मेल खाती हों लेकिन यह डिझाइन मानव तत्व को ध्यान में रखने में असफल रही है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनस पर निर्मित यह 2,870 स्क्वायर मीटर क्षेत्र की सुरंग 15 करोड़ रुपये की लागत सें बनी और 1999 में खोली गई है पर यह इतनी भयंकर है कि कई कम्यूटर्स (यात्रीके) किसी भी कीमत पर इसमें से जाना नहीं चाहते, फिर भले ही घर जाने के लिये उनकी नियमित ट्रेन चूक जाय या आफिस पहुँचने में देर हो जाय। और ऐसा यह उस महानगर में होता है जहां जिनदगी तेज रफ्तार से भाग रही है औ~रोजाना के अस्तित्व के लिये हर सेकिड़ की कीमत है। कम्यूटर्स को एक बड़ा चक्कर लगाकर जाना पड़ता है क्यों कि फासिस्ट किस्म के ट्रेफिक -पेटर्न ने चारों ओर बेरी केड्स निर्मित कर दिये हैं।

अन्दर से एक क्लस्टरो फोबिया का अहसास होता है और स्वांस लेने में कठिनाई होती है। भ्रष्ट म्यूनिसिपल इंजीनियरों को दंडित करने के लिये एक बढ़िया आइडिया है कि उन्हे इस सब-वे में रोज कुछ घंटो का काम करने दिया जाय।

चर्चगेट के भूमिगत -क्रासिंग के दि भागों में तापमान का बड़ा फर्क मालुम पड़ता है। एस भाग में जहां दकाने नहीं हैं तापमान सहन करने योग्य गया है पर जहां हर तरह की दूकाने हैं, खाने की भी, वह भाग तो असहनीय रुप से गरम और बे आराम है।

ज्यादातर अधिकारियों और राजनैतिक वर्ग में अभी भी उपनिवेसवादि हठी मानसिकता है। ट्रफिक के मामले में सच पूछो तो, ब्रिटिश लोग कही बेहतर थे क्यों कि उन्होंने सही और चौड़े फुटपाथ बनाये थे और वे तब जब कि न इतने पैदल चलने वाले थे और न कारों की ही संख्या आज की तरह इतनी अधिक थी। हमारे वर्तमान शासक वर्ग के लिये तो यह हमेशा के लिये शर्मनाक बात है कि वे स्वतंत्रता पूर्व की सुविधाओं को कम करते जा रहे हैं, यदि वे पूरीतरह से न हटा दी गई हों तो।

मुंबई की ट्रेफिक पोलिस में केवल डा. पी. एस। पसरीचा पूर्व ट्रेफिक पोलिस कमिश्नर, अब डायरेक्टर जनरल आफ पोलिस, ही अपना काम जानता था। उसने इस विषय पर विस्तार से लिखा भी है। वह पैदल ट्रेफिक का महत्व जानता है। बहुत से अन्य आफीसर्स जो इस पद पर नियुक्त हुए, वे इस पद की पार्श्वभूमि को बहुत कम या बिल्कुल ही नहीं जानते हैं। इससे कोई फर्क नही पड़ता यदि वह सामान्य लोगों की सेवा भावना से प्रेरित हों तो।अब सड़के चौड़ी करने की सतक के बारे में देखें जो मोटर कारों की सुविधा की द्रष्टि से शुरु हुई है। एक योजना बनी है कि पैदल चलते वालों के लिये अनेक भूमिगत मार्ग या पुल बनाये जाएगें इनके बारे में दावा यह किया जा रहा है कि ये पैदल चलने वालों की सुविधा के लिये होंगे। पर सच पूछो तो वे पैदल चलने वाले लोगों के लिये और ज्यादा मुसीबतें खड़ी करेगें,जिससे कि मोटर वाले तेजी से जा सकें। अधिकारी लोग आज इन जन-विरोधी स्कीम्स को चला लेते है क्यों कि उनका विरोध करने के लिये कार्यकर्त्तेओं और जानकार समूहों की कमी है।

अब मरीन ड्राइव जो मुंबई का सबसे प्रसिध्द स्थान है पर चलना भी कष्टप्रद हो जाएगा। एरीन ड्राइव को पोश और चमकदार बनाने के लिये एक योजना 30 करोड़ रुपये के

खर्च से बनाई जा रही है। इस योजना के अंतर्गत, पैदल चलने वालों के लिये भूमिगत सुरंगे बनाई जायगीं, जिससे कि मोटरिस्टस को उस सड़क पर जो धनवान लोगों व्दारा अपनी कारों की तेज रफ्तार के कारण निर्दोष पैदल चलने वालों को कुचलने के लिये बदनाम हैं, अधिक मुक्तरुप से कारों को दौड़ाने का मौका मिलेगा।

अधिक बुरा यह होगा कि इन सुरंगों में दुकानों के लिये भी जगह दी जाएगी जिसका परिणाम यह होगा कि इनके व्दारा उत्पन्न गर्मी से, जैसा कि अन्य सुरंगो में हुआ है, पैदल लोगों का जीवन और अधिक दुखदायी हो जायगा। सरकारी खजाने का उपयोग पैदल लोगों को तो दंडित करने के लिये और शापिंग -कल्चर कारट्रेफिक के लिये पुरस्कार स्वरुप होगा।

हर जगह अथार्टीज पैदल चलनेवालों के प्रति निदयी हैं। 2005 में चेन्नई के तामबरम क्षेत्र में,बिल्कुल बये बने हुए भूमिगत मार्ग में, वर्षा के मौसम में जोरदार पानी टपक रहा था। तो पहले से ही सुरंग मार्ग के कारण परेशान लोगों का कष्ट और अधिक बढ़ गया। (हिनदू 21-1-05)

तीन साल पहले मैं जायान के एक छोटे कस्बे टकमत्सु में गया था, यद्यपि वहां बहुत कम पैदल चलने वाले थे पर उन्हे बहुत ऊँची प्राथमिकता दी जा रही थी। उन्हे सड़क पार करने के लिये पर्याप्त समय दिया जाता था और कार्स ट्रेफिक-जंक्शन पर आकर सम्मानपूर्वक रुकती थीं। सभी ओर ट्रेफिक सिग्नल्स लगे हुए थे।

भारत में जहां पैदल चलने वालों की संख्या बहुत अधिक है, विशेष सुविधाओं की बात न भी करं पर मूलभूत सुविधाएं प्रदान करना तो कई कई बार अधिक महत्वपूर्ण है।

अथार्टीज की असंवेदनशील -कठोरता ऐसी है कि दो साल पहले, उन्होंने नियम बनाया कि चर्चगेट,ए. एस.टी. और अन्य स्थानों पर जो लोग सबसे में से नहीं जायगें उन्हें 100रुपये का काइन भरना होगा। यदि सचमुच पोलिस अपना काम करने में रुचि रखती है तो उसे करने के अनेक बेहतर तरीके हैं। यहाँ लोगों से, पहले से चली आई सुविधाओं को बिना कुछ सोचे कठोरता पूर्वक छीन लिया उधर सड़क पर हजारों लाखों कारें पार्क की जाती हैं, जो ट्रेफिकमें रुकावर डालती हैं पर वहां अथार्टीज उन्हे रोकने के लिये कोई कदम नही उठातीं।सच में तो अर्थार्टीज कार पार्किंग के लिये और अधिक सुविधाएं प्रदान कर रही हैं। इसके अलावा पोलिस को आदमी को दंड देने का क्या नैतिक अधिकार हैं ; जबकि पोलिस वाले खुद ही अपने काम ठीक से नही कर रहे हैं। इसके अलावा आफसरों का एक बड़ा तबका अत्यंत-घृणित भ्रष्टाचार के मामलों में फंसा हुआ है। राहुल गोपाल, डायरेक्टर जनरल आफ पोलिस, जो पोलिस विभाग का उच्चतम पद है, को दिसम्बर 2004 में गिरफ्तार कर लिया गया था। ठेके दारों व्दारा किये गए पुलिस गृह निमार्ण कार्य का जो भुगतान उन्हे होता था, उसे रिलीज करने के लिये, रिश्वत लेते हुए उब्हे पकड़ा गया था।

ये बड़ी शाकिंग बात है पर इससे भी अधिक चौंका देने वाली बात यह है कि 1991 में जब राहुल गोपाल डिपुटी इंसपेक्टर जनरल आफ पोलिस थे, तब एक बार उनकी गाड़ी को, एसेम्बली के डिपुटी स्वीकर मोरेश्वर टेमबर्डे के ड्रायवर ने ओवरटेक कर लिया तो इस पर से नाराज होकर राहुल गोपाल ने उस ड्रायवर को धमकी दी, यहा तक कि अपनी रिवाल्वर निकालकर उनपर तान दी। (टाइम्स आफ इंडिया, दिसम्बर 22,2004) इस पर राज्यसेकार से ऱ्हुल गोपाल को फटकार मिलि थी और यह मामला विधानसभा में उठाया गया था।

तो पोलिस अधिकारी ऐसे उजड्ड व्यवहार करके भी छूट जाते हैं पर सामान्य लोगों को अपने आराम -सुविधा की भारी कीमत चुकाती पड़ती है औ~ जबकि पोलिस ने उन कम्यूटर्स के विरुध्द अभियान चलाया हुआ है जो मुंबई के कुछ स्थानों में सब-वें के उपयोग को नकार कर सड़क पार करती हैं और उधर पोलिस की लापरवाही के कारण 13

जानें चली गई और बहुत से लोग बीमार हो गये, क्यों कि उन्होंने एथनाल मिली शराब,महालक्ष्मी,सेन्ट्रल मुंबई की एक अवैध शराब की दूकान से पी ली थी (23दिसम्बर 2004) जाहिर है कि पोलिस को सामान्य लोगों को सड़कों पर जाने से रोकते का अधिक महल है ताकि कारों को प्राथमिकता दी जाय, फिर कहीं भले ही लोग मर रहे है। पोलिस के भ्रष्टाचार के कारण, मिलावटी शराब के अवैध रुप से बनाने और बेंचने को उनके व्दारा दिये गये संरक्षण के कारण।

चर्चगेट और अन्य स्थानों पर पोलिस बेनर्स लगा कर पैदल चलने वालों को नसीहत देती है ''जाय वाकिंग (लापरवाह पैदलचलना) स्वास्थ्य के लिये घातक है।'' पर पोलिस ने कभी इसीपरह का कोई बैनर मोटरवालों के लिये नही लगाया कि ''मोटरिस्ट ! सार्वजनिक वाहनों का उपयोग की जिये, जिससे सड़कों पर प्रदुषण कम होगा, कंजेशन कम होगा और ईंधन के उपयोग में बचत होगी।''

इस सम्बंध में एक अनुकूल मुद्दा 370 बर्डेन ने रखा है, जो फ्लोरिडा के यातायात विभाग में बाइसिकल औ~ पैदल चलने वालों के कोआर्डीनेटर हैं। वे पूछते हैं - ''पैदल चलने वालों को सड़क पार करने के लिये क्यों आधा मील चलकर क्रासिंग सिगनल तक जाना चाहिये, जबकि ट्रेफिक लाइट उन्हे सड़क पार करने के लिये किसी भी तरह से पर्याप्त समय नहीं देती।'' भारत में तो यह स्थिति और भी खटाव है क्योंकि, ट्रेफिक जंक्शन पर हरे सिग्नल के साथ पैदल चलकर सड़क पार करना सुरिक्षत होने के बजाय कहीं अधिक खतरनाक है। वह इसलिये कि पैदल क्रासिंग और इसके आगे के क्षेत्र पर पहले से ही मोटरवाले कब्जा लिये रहते हैं। जब तक पैदल चलने वाला चलना शुरु करता ही हैं कि उसे मोटर ईजिनो का शोर सुनाई दे लगता है। इसकी सबसे सही तुलना हम फिल्मों में प्रर्शित उन खतरनाक नाजी कुत्तों से कर सकता हैं जो खूनपीने के लिये पीछे लगे रहतें हैं।

तब जबकि अथार्टीज पैदल चकने वालों को गरम और दम घोटू वातावरण वाली सरंगों में से जाने के लिये मजबूर करती हैं पर वे कभी इस बात का ख्याल नहीं करती कि सुरंगे कितनी बुरी तरह से निर्मित हुई हैं। वाशी,नदी मुंबई में तो एक सुरंग में इतना पानी भर रहा कि वहां के निवासियों को आदोलन करना पड़ा। जिसके कारण अथार्टीज को उस सब वे का पुननिर्माण करने लिये मजबूर होना पड़ा। हर जगह सुरंगे घटिया किसा की बनाई जाती हैं और जब लोग उनका उपयोग करने से इन्कार कर देते हैं तो उन्हे सड़कपर चलने और मोटर वालोके रास्ते में आने का दोषी करार दिया जाता है।

सामान्यत: ट्रेफिक पोलिस को साफ तौर पर पैदल चलने वालों के पक्ष में और कार वालों के विरुध्द होना चाहिये क्यो कि पोलिस वालों को भी प्रदूषण का ताप सहना पडता है जबकि मोटरवाले लापरवाह ड्रायविंग के कारण होने वाले एक्सीडेंट से कुछ लोगों के मरने या घायल होने के दोषी होते हैं।

पैदल चलने वालों पर वाहनों के ट्रेफिक को धीमा करने का दोष मढ़ा जाता है पर आफीसर लोग कभी इस बात पर विचार नहीं करते कि ग्लेमरस फिल्म अभिनेताओं व्दारा सड़क पर शूटिंग करने से कितना ट्रैफिक सकता है? जबकि इस शूटिंग के लिये अनुमति तो तभी मिलती है जब म्युनिसिपल कार्पोरेशन के अधिकारियों को पर्याप्त रिश्वत मिल गई हो।

रेल्वे के आफिसर्स भ्रष्टाचार के लिये भले ही बदनाम न हों पर उन्हे लोगों के प्रति अधिक जबाब दार होना जरुरी हैं। ये आफीसर्स जो बहुत बड़े बड़े फ्लेट्स में रहते हैं, स्पेशल सलुन्स में यात्रा करते हैं और सभी प्रकार के भले और विलासतापूर्ण सुविधाओं का लाभ उठाते हैं, वे यह नहीं सोचते के रेल्वे -स्टेशनों पर आम तौर पर प्राथमिक सुविधाएं जैसे टायलेट औ~बैठने के लिये बैचों की व्यवस्था करना आवश्यक है। क्या यह ऐसा मामला हैं कि इसके लिये भी लोगों को आंदोलन करना पड़ेगा। कम्युनिस्ट रुस ने कम गल्तियां नहीं की होंगा पर उसने संभवत: दुनिया

की सबसे सुंदर मेट्रो रेल्वे बनाई। उनका हरेक स्टेशन अपने आप में एक कलाकृति है।

7) मुंबई में शासन ने नागरिकों के जीवन की रक्षा करने का अपना प्राथमिक कर्तव्य शायद त्याग दिया है। सड़को पर होने वाली पैदलों की हत्या के लिये शासन सीधा जबाबदार है। पैदलों की मृत्यु किसी हत्या से कम नहीं हैं यदि यह विचार किया जाय कि,किस प्रकार की हृदय हीनता से लोग ड्राईव करते हैं और कैसे अधिकारी वर्ग पैदलों को किसी भी प्रकार का संरक्षण देने में असफल रहते हैं। इस सम्बंध में मुझे एक उदाहरन देने दी जिये - 'पिछले साल दिसम्बर में मेडिया में एक छोटासा पेराग्राफ छपाथा - उसमें उल्लेख था कि 18 वर्ष के एक मोटरिस्ट ने जो मोट -साइकिल पर सवार था और मरीन ड्राईव पर जा रहा था। उसने रोड डिवाइडर पर सो रहे तीन बच्चों को कुचल दिया।किशन पवार, 10, की मृत्यु हो गई ओर अन्य दो घायल हो गये।' जैसा कि स्पष्ट है कि वे लोग सड़क क्रास नहीं कर रहे थे। उनका कसूर तो सिर्फ यह था कि वे गरीब थे।

किसी मोटरिस्ट से फइन वसूल करना वास्तव में उसे निरुत्साहित नहीं करता, उसके लिये तो अधिक कठोर कदम उठाये जाना जरुरी हैं।

तकलीफ तो यह है पोलिस तो कुछ और वसुल करती है, वह है हफ्ता या रिश्वत। हर कोई इस बात को जानता है लेकिन नई बात यह है कि हाल ही में एक सीनियर इनस्पेक्टर आर. जी. बेसावे ने खुले तौर पर अपने वरिष्ठों पर यह आरोप लगाया को सिपाही पैसा इसलिये इकट्ठा करते हैं कि उन्हे ऊपर वालों को पहुँचाना होता है। -यह एक मीटिंग में कहा गया था जो ज्वाइंट कमिश्नर सतीश माथुर व्दारा बुलाई गई थी। एक आफीसर ने उसके पान खाने का बिल जो रु.3000 मासिक आता था चुकाने के लिये अपने जूनियर से कहा था। एक अन्य आफीसर चाहता था कि उसके मासिक प्रोवीजन (दालआटे) के और शराब के बिल दूसरे लोग पेमेन्ट करें। (एस. बालकृष्णन टाइम्स आफ इंडिया 13-1-06),

म्युनिसिपल अथार्टीज ने एक बहुत ही निर्लज्जता पूर्ण कदम यह उठाया है कि उन्होंने हाई कोर्ट के बिल्कुल सामने के फुटपाथ को निकाल कर वहां कार पार्किंग की जगह बनाई है। ओवट मैदान के किनारे पैदल चलने वालों के रास्ते को भी ये कारें अवरुध्द करती हैं यह एक बड़ा फिट केस है जिसे हाईकोर्ट सुओमोटो केस दायर करके अथार्टीज की खिंचाई कर सकता है।

सरकार व्दारा संचालित टेलीविजन चेनल, दूर दर्शन पर कभी कभी एक हानीकारक फिल्म दिखलाई जाती है। यह बतलाती है कि ट्रेफिक जंक्शन पर लोग सिगनल की परवाह किये बिना यहां से वहो दौड़ रहे है जब कि एक कुत्ता हरे सिगनल के हिते ही बड़े अदब से सड़क क्रास करता है । -एक माने में फिल्म च्दारा मनुष्य को कुत्ते से भी हीन दिखलाया है। फिल्म मे कोई क्रेडिट टायटिल्स नहीं हैं, पर निश्चत ही वह ट्रेफिक पोलिस च्दारा निर्मित की गई है या उनके च्दारा अनुमोदित की गई है।

उनके च्दारा सड़क का उपयोग करने वाले सामान्य और पैदल लोगों की आलोपना करना न्यायोचित होता यदि उन्हे अत्यंत मूलभूत सुविधाएँ प्रदान की गई होतीं। मैं पिछले 30 वर्षों से मंत्रालय के ट्रेफिक सिगनल्स का निरीक्षण करता आ रहा हुँ। यहां अक्सर बहुत बार ऐसा होता है कि सिगनल जंप करके कारें निर्भयता से ऐसे दौड़ती है कि पैदलों को लगभग कुचल ही डालेगीं। इनमें पोलिस कारं भी कम नषिं होतीं।

वास्तव में अथार्टीज के लिये आवश्यकता तो है सामान्य लोगों के प्रति सहायता को प्रति बध्दता की, न कि कुछ थोड़े से चुने जुए लोगों के प्रति पक्षपात की। ट्रेफिक पोलिस का एकमात्र उद्देश्य तो यही प्रतीत होता है कि मोटर वाहनों का सड़क पर तीव्रगति से आवागमन हो, जबकि उन्हे अन्य लोगों की, जो सड़क का उपयोग करते हैं कोई चिन्ता ही नही

रहती। हालांकि वे संख्या में बहुत अधिक हैं और अपने इस शहर की और देश की आर्थिक प्रगति में अपना योगदान कर रहे हैं।

कम सेकम पोलिस इतना तो कर ही सकती है कि रेल्वे स्टेशनों के बाहर किसी प्रकार की एक व्यवस्था कायम की जाय। अक्सर बहुत से आटोरिक्शा सामने ही भीड़ लगा कर खड़े रहते हैं और यात्रियों का स्टेशन से बाहर आना बहुत मश्किल कर देते हैं। इन छोटी मेहरबातियों की, पोलिस से उम्मीद करना, क्या कोई बड़ी मांग है?

आमलोगों के लिये प्राथमिक सुविधाएं नकारी जा रही हैं जबकि अथार्टीज फ्लायओवर्स और फ्री वेज पर खुले हाथों खर्च कर रही हैं। अधिकारी की और राजनैतिक लोग तो अलग अलग और विलासपूर्ण आराम से रहते हैं वे यह महसूस नहीं करते कि कुछ रेल्वे स्टेशनों पर एक पुल को पार करने में 15-20 मिनिट खर्च होते हैं इन पुलों का रखरखाव भी ठीक से नहीं होता। टूटी फूटी सीडियों पर चलना भी मुश्किल होया है। ऐसा है कम्युटर्स के लिये सुविधाओं का निराशा से नकारा जाना।

शहर की जमीन के उपयोग और सामान्य लोगों के आवागमन की स्थिती की ओर, मेरा ध्यान अचानक ही आकर्षित किया, मेरे गुरखा चौकीदार से, एक सामान्य बातचीत के दौरान। वह उन दर्जनों कारों की रातभर चौकीदारी करता है,जो बिकाऊ है और 24 घंटे ब्रांदा के अलमीडा पार्क के चारों ओर की सड़क पर फ्री आफ चार्ज पार्किंग की हुई हैं।इस चौकीदारी के लिये उसे प्रतिमाह केवल रु. 2000 मिलता हैं। सालों से वह यह नौकरी कर रहा है। उसकी उम्र 60साल की है और वह व्यक्ति जो कार्स की रखवाली करता है, सार्वजनिक यातायात अफोर्ड नहीं कर सकता। इसलिये वह रोज अपने आश्रय स्थान सान्ताक्रुज से पांच किलोमीटर चलकर यहां अपने आश्रयहीन काम के स्थान पर आता है। फिर भी उसकी कलात्मक वृत्ति कायम है। वह रोज सुबह बांसुरी जाता है। उसमें प्रतिभा है। यदि में यह सब कुछ किसी और के मुँह से सुनता तो मुझे लगता कि एक सामन्य व्यक्ति के प्रति रोमांस पैदा किया जा रहा है। पर नहीं यह तो वह द्रश्य है जिसे कैं रोज देखता हूँ।

अनुवादक : ज. कु. निर्मल

■ ■ ■ ■ ■

Colours