





# मुंबईचे शांघाय करण्यापूर्वी

गो श्री. पंतबाळेकुंद्री

पंतप्रधानांसह अनेक नेते अनेकदा मुंबईचे शांघाय करण्याची घोषणा करतात.

ही घोषणा कितपत वास्तवाला धरून आहे? किंवा यातून महानगराचा व त्याहूनही जास्त भूमीपुत्राचा म्हणजेच मराठी माणसाचा कितपत फायदा होणार आहे? का फक्त श्रीमंत अधिक श्रीमंत होऊन मराठी माणूस मुंबईतून अधिक दूर फेकला जाईल?

मुंबईचे शांघाय करण्याची घोषणा वारंवार होत असते. खरंच कोणती मुंबई हे कळेल काय? मुंबई-बेट शहर किंवा महानगरपालिका हद्दीतील महानगर किंवा मुंबई महानगर प्रदेश, कोणाचे शांघाय होणार? मुंबई-बेट शहराची लोकसंख्या 32 लाख. ती कमी होते आहे. महानगर मुंबईची दीड कोटी. महानगरप्रदेशाची अडीच, तीन कोटी. कुणासाठी शांघाय होणार? कोणाचे होणार? मुंबई बेट शहरात विकास कशाचा होणार? कापड गिरण्यांची जागा होती ती विकासकांना देऊन टाकली. आनंद आहे. मुंबई-बेट शहराच्या उत्तरेस शिवाजी पार्क, दक्षिणेस आझाद,

ओव्हल, क्रॉस मैदानामध्ये रेसकोर्स या व्यतिरिक्त श्वास घ्यायला मोकळी जागा आहे कुठे? छोटे बगीचे मैदानं यांचे काही विखुरलेले तुकडे आहेत. ते लाटण्यासाठी विकासक, नगरसेवक सातत्याने प्रयत्नशील असतात. व्यायामशाळा, वाचनालयं, न. पा. ची. स्टोर्स (विविध वस्तुंची गोडाऊन्स) याचे हळूहळू अतिक्रमण सुरू असते. वाहतूक बेटांच्या खुल्या जागा पंपिंग हाऊस, पाण्याच्या टाक्या, स्वच्छतागृहे यांनी खाऊन टाकण्यास सुरुवात केली आहेच. राहता राहिले रस्ते, ते आता शांघायच्या नावाखाली दुमजली, तिमजली होतील त्यावरून खालून रेल्वे पळणार म्हणे! सर्व आनंद आहे.

मुंबईचे विकासक नेहमी म्हणतात, 'चटई क्षेत्र निर्देशांकावर म्हणजे एफ.एस.आय.वर बंधन नको. तो दहा, बारा, पंधरापर्यंत जावा. उंच, उंच इमारतींची स्पर्धा व्हावी. म्हणजे शांघाय होणार काय? आज कुलाबा, नरिमन पॉईंट या भागात सदनिकेची किंमत रु. 50,000 चौ. फूट ते शिवाजीपार्कपर्यंत ती 10 ते 15 हजार रु. चौ. फूट किंबहुना

जास्तच इतकी वाढलेली आहे. जास्तच. कमी नाही, उंच उंच इमारती बांधणार. व्हर्टिकल नेबरहुड विकासक गिरण्यांच्या जागात टॉवर्स बांधणार झाले येथे शांघाय झाले. असे होणार काय? किमान 100 मजली उंच इमारती होणार. पहिले 10 मजले पार्किंग (वाहने ठेवण्याची जागा). कामातील कमिशनच्या आधारे? गोरगरीबांच्या कामाला वाचा फोडण्यासाठी, प्रश्न विचारण्यासाठी किंमत मागितली जाते. एकूण काय? मुंबई बेट शहरापुरते शांघाय करण्याचे झाल्यास विकासकांची पोटे भरण्यासाठी, राजकीय पक्ष मोठे होण्यासाठी खजिना वाटून राहिलेल्या निधीतून होणारा विकास! कारण सध्यातरी सार्वजनिक निधीतील किमान चाळीस ते पन्नास टक्के निधी या सर्वांसाठी खर्च होतो. खर्च खूप आनंददायक बाबी आहेत या सर्व. या मार्गानेच शांघाय होणार का?

मुंबई बेट शहरातून प्रथम लहान मोठे उद्योग हलवले, मोठ्या कापडगिरण्या बंद झाल्या, रोजगार संपला, फक्त राहिले ते कार्यालयीन कामकाज, त्याचे उत्पन्न म्हणजे बुद्धिजीवांचे येथून जाणे, श्रमशक्ती सर्व बाहेर गेली. अर्थात ती फारच केंद्रीभूत झाली होती. ती जाणे अपरिहार्य होते. कार्यालयाच्या वाढीवर मुंबई महानगर विकास प्राधिकरणाने पूर्वी बंधन घातले होते. त्याने नव्याने केलेल्या प्रदेश विकास आराखड्यात ते बंधन काढून प्रत्येक सदनिकेतून तिन्ही बाजूंनी समुद्र दिसेल, अशा किमान चार किंवा सहा खोल्यांच्या सदनिका, विकासक बांधणार. प्रत्येक सदनिकेची किंमत दोन ते तीन कोटी. ही घरे घेणार कोण? जागतिक मार्केट त्यासाठी असेल म्हणे. मराठी माणूस तो तर 'बाबू' किंवा 'रामा गडी'. त्यांनी हवं तर कर्जत, अलिबाग, पालघर, डहाणू, पुणे, नाशिक, येथून लोबकळत, लटकत या महानगरात यावे, इमाने इतबारे, प्रामाणिकपणे राबावे, या विकासकांनी, निवडून येणाऱ्या सर्वांनी या नगरीला आनंदाने लुटलेले पहावे. हेच शांघाय काय?

आमचे नगरसेवक, आमदार, खासदार यांना

नगरपालिका सभागृह, विधानसभा, लोकसभा येथे गोंधळ घालण्यात, ती सभागृहे सतत बंद पाडण्यात आनंद वाटत असेल, तर मग विकास कोणासाठी कधी ठरणार? कोण करणार? यथा राजा तथा प्रजा. सर्वांनीच, खरे पाहिले तर आत्मपरीक्षण करण्याची वेळ आली आहे. निवडून येण्यासाठी कोट्यावधी रुपये खर्च करायचे. निवडून आल्यावर त्याच्या दुष्पट किंवा तिष्पट आमदनी जमा करायची. कशाच्या आधारे? त्यामागची भूमिका अशी की, या बाबी सामाजिक व आर्थिक उलाढालीवर ठरतील. हे धोरण योग्य का अयोग्य हे काळ ठरवेल! तोपर्यंत सामान्य माणूस भरडला जाणार. आज 70 ते 75 लाख लोक उत्तरेकडून दक्षिणेकडे जातात. उद्या हे एक कोटी होतील. जागेच्या किंमती परवडत नाहीत म्हणून दूरवर राहायचे व कामाला 50 ते 70 कि.मी. यायचे, हेच जीवन या महानगरात राहाणाऱ्यांचे काय? असले शांघाय कोणासाठी? येथे मराठी माणूस सापडेल का?

यापेक्षा मुंबई महानगर प्रदेशांच्या विकासाकडे लक्ष देणे जास्त सोईस्कर व हितकारक ठरेल का? लंडन शहराच्या विकास सावरण्यासाठी 8 नवीन शहरे बसवावी लागली. मुंबई प्रदेशातील नवी मुंबई, ठाणे, कल्याण-डोंबिवली, भिवंडी, मीराभाईदर, नव्याने होणारे वसई-विरार ही महानगरपालिका क्षेत्रे विकसित होत आहेत. त्यांच्या शहराचे विकास आराखडे तयार आहेत. मुंबईच्या भोवतालच्या म. न. पां.चे नियंत्रण करण्यासाठी सर्वांसाठी एकच मुंबई महानगरपालिका कायदा 1965 उपलब्ध आहे. फक्त गरज आहे ती ही शहरे एकमेकांला जोडण्याची व दळणवळणाची साधने वाढवण्याची. यासाठी मुंबई-ठाणे-कल्याण-पनवेल मोठ्या रस्त्याने जोडावित. मुंबई-नवी मुंबई - पनवेल मोठा रस्ता जोडण्याचा आराखडा होतो आहे. मुंबई-ठाणे-भिवंडी जोडली आहेत. वसई-विरार-ठाणे-भिवंडी-कल्याण पनवेल मोठ्या रस्त्याने (सुपर एक्सप्रेस हायवे) जोडणे आवश्यक आहे. तसेच रेल्वेचा पण

बोरीवली-ठाणे-पनवेल असा जोडमार्ग झाला पाहिजे. अशा सर्व विकासासाठी स्वतंत्र प्राधिकरण होऊ घातले आहे ही एक अत्यंत आनंदाची, महत्त्वाची घटना आहे.

मुंबईचा एक मार्गी दक्षिणोत्तर प्रवास हा बहुमार्गी पूर्व-पश्चिम, उत्तर-पूर्व, पूर्व-दक्षिण होत राहिला पाहिजे, असे झाले तर विकासाची अनेक दालने उघडली जातील. मुंबईसमवेत नवी मुंबई, ठाणे, वसई-विरार, भिवंडी, कल्याण, पनवेल, कर्जतपर्यंतचा महानगर प्रदेश विकसित होईल. त्याची अत्यंत गरज आहे.

पुढील 20 ते 30 वर्षांत नवी मुंबईचा सेझ व महामुंबई सेझ पूर्ण विकसित होऊन जेएनपीटी व रेवस ही बंदरे विकसित होतील तेव्हाच पेण, अलिबाग ही शहरेही विकसित होतील. नवी मुंबई व ठाणे ही शहरे महानगर प्रदेश विकासाच्या मध्यवर्ती येतील, यासाठी आतापासून या दोन शहरांचा नियोजित विस्तार व्हावा, याकडे महानगर प्राधिकरणाने लक्ष देणे रास्त ठरेल.

महाराष्ट्र शासनाने नुकतीच आपली गृहनिर्माण योजना जाहीर केली आहे. मुंबई महानगराचा विचार करता

मुंबईतील विकासास जास्तीत जास्त म्हाडाकडून घरबांधणीस प्रोत्साहन मिळावे. गेल्या 10-15 वर्षांत म्हाडाने स्वतः घरबांधणी कमी केली आहे. मुंबईतील सर्व खार जमिनींचा विकास म्हाडासारख्या सार्वजनिक संस्थामार्फतच व्हावा व अशा संस्थांवर अल्प उत्पन्न गट, मध्यम उत्पन्न गट व उच्च उत्पन्न गट यासाठीच घरबांधणी घेतली जावी. सदनिका 700 फूटापेक्षा मोठ्या नसाव्यात. अल्प उत्पन्न गट व मध्यम उत्पन्न गट यासाठी सार्वजनिक उपक्रमातून बांधकाम न केल्यास या गटातील लोकांसाठी मुंबईत घरे मिळणार नाहीत. ते एकतर झोपडपट्टीचा स्वीकार करतील किंवा बाहेर जातील. मुंबईच्या वाढत्या किंमती काबूत ठेवायच्या असतील, तर संपूर्ण उपनगर प्रदेशात 700 चौ.फूटापेक्षा जास्त आकारांच्या सदनिका बांधू नयेत अशी सक्ती करण्यात यावी. अर्थात याची अंमलबजावणी करण्यासाठी शासनाची मनाची तयारी व मनोबल हवे.

थोडक्यात मुंबईचे शांघाय करण्याची घाई करू नये. करणारच असाल तर त्यापूर्वी मुंबई महानगर प्रदेशाचा नियोजनबद्ध विकास कसा होईल. याकडे खास लक्ष द्यावे.







# आकान

## मुंबई महानगर प्रदेशाच्या महाविकासाचे

गो. श्री. पंतबाळेकुंद्री

बृहन्मुंबई महानगराची विकास योजना 1993 साली अंतिमतः मंजूर झाली. मुंबई महानगर प्रदेशाची विकास योजना 1996 साली मंजूर झाली आहे. कायद्यातील तरतुदीनुसार 20 वर्षांनंतर नवी विकास योजना तयार करण्याची पद्धत आहे. म्हणजे बृहन्मुंबईची विकास योजना 2013 साली तर महानगर प्रदेशाची 2016 साली विकास योजना पुनः तयार करावी लागेल. भारतातील शहरांचा विकास हा फारच झपाट्याने होतो आहे. हे लक्षात घेतल्यानंतर येत्या 20 वर्षांत मुंबई व सभोवतालच्या प्रदेशाचा विकास कसा व्हावा याचा विचार आतापासून करणे अत्यंत आवश्यक आहे. सध्या बृहन्मुंबईची लोकसंख्या 1.25 कोटीच्या घरात आहे. मुंबई शहराच्या विकासाकडे पाहताना फक्त शहरापुरता विचार करून चालणार नाही तर त्याचा परिणाम आजूबाजूच्या प्रदेशावर कसा होईल व त्या भागातील विकास कसा करावा लागेल याचाही विचार आतापासून करणे क्रमप्राप्त ठरेल.

मुंबई शहराचा विचार करताना प्रथमतः त्याच्या

भौगोलिक मर्यादेची जाणीव होते. मुंबई दोन भागात विभागली आहे. 1) मुंबई बेटे-शहर 2) मुंबईची विस्तारीत उपनगरे म्हणजे कुलाबा ते सायन हा भाग बेटे शहरात तर कुर्ला ते बोरीवली-मुलुंड व चेंबूर मानखुर्द ही विस्तारीत उपनगरे बेटे शहराला तीनही बाजूने समुद्र असल्याने तेथील विकासाला मर्यादा पडते. तर उपनगरांना दोन्ही बाजूने पाणी आहे. तसेच भौगोलिक आकार लक्षात घेतल्यानंतर लक्षात येते की बेटे शहराचा विकास हा दक्षिण-उत्तर होत गेला आहे. त्याचप्रमाणे उपनगरांचा विकासदेखील उत्तर व पूर्वेकडे होत आहे. प्रामुख्याने शहराचा विकास हा उत्तर दिशेने होत असून गेल्या 30 वर्षांत तो पूर्वेकडील प्रदेशात वळवण्याचा प्रयत्न सुरू आहे व आता तो बऱ्याच अंशी फलद्रूप होत असल्याचे दिसते.

कोणत्याही महानगराची विकास योजना तयार होताना पुढील वीस वर्षांत त्याचा विविध अंगांनी विचार होणे आवश्यक असते. 1) शहरातील जमिनीचा वापर 2) शहरातील रस्ते, रेल्वे व इतर दळणवळण व त्याची साधने



3) शहरातील पिण्याच्या पाण्याची योजना 4) शहरातील सांडपाण्याची योजना 5) मल:निसरणाची योजना 6) वीज व इतर पुरवठ्याची योजना या सर्व बाबींची दीर्घकालीन योजना प्रथम तयार करावी लागते व या सर्वांचा जमीन वापरावर काय परिणाम होईल हे लक्षात घेऊन जमीन वापराचा आराखडा तयार केला जातो. याचाच अर्थ असा की सहा-सात बाबींचे स्वतंत्ररित्या विकास आराखडे तयार करून ते एकत्रितरित्या बांधले गेले म्हणजे शहराचा खरा विकास आराखडा तयार होतो.

मात्र गेले कित्येक विकास आराखडे असे तयार झालेच नाहीत. ज्याला आपण इन्फ्रास्ट्रक्चर डेव्हलपमेंट म्हणतो. त्याचा जमीन वापर नकाशाशी संबंध आलाच नाही. प्रत्येक आराखडा स्वतंत्ररित्या केला व त्याची अंमलबजावणी स्वतंत्ररित्या होत आहे त्यामुळे संगतवार विकास होतच नाही. 1993 साली मंजूर झालेल्या विकास आराखड्यात हे राहून गेल्याचे दिसते. अर्थात कोणताही विकास आराखडा तयार करण्यापूर्वी अस्तित्वात काय उपलब्ध आहे याचा विचार करावा लागतो त्यासाठी अस्तित्वातील जमीन वापराचा आराखडा तयार करणे हे कायदानुसार बंधनकारक आहे.

मुंबई शहरामध्ये खाजगी जमीनमालका व्यतिरिक्त जवळजवळ 11 शासकीय व 2 निमशासकीय संस्थांकडे मोठ्या प्रमाणात जमिनी आहेत. ठळकपणे 1) महाराष्ट्र सरकार 2) केंद्र सरकार 3) पश्चिम रेल्वे 4) मध्य रेल्वे 5) मुंबई महानगरपालिका 6) बीईएसटी 7) कॅन्टोनमेंट 8) बीएसएस (आता रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लि.) 9) मुंबई गृहनिर्माण मंडळ (म्हाडा) 10) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट 11) भाभा अणुशक्ती केंद्र 12) औद्योगिक विकास महामंडळ 13) मुंबई महानगर विकास प्राधिकरण या महत्त्वाच्या संस्था आहेत.

या संस्थांकडे मोठ्या प्रमाणात जमिनी आहेत. यापैकी केंद्रशासन, महाराष्ट्र शासन, महानगरपालिका, म्हाडा, पोर्ट ट्रस्ट, रेल्वे यांच्याकडे शेकडो हेक्टर जमीन आहे. आपल्याकडे किती जमीन आहे व त्याचा वापर काय आहे याचा अंदाज या

मोठ्या मालकांना देखील नाही. यांच्याकडील जमिनीच्या वापरात गेल्या शंभर वर्षात बदल झालेला नाही.

अनेक ठिकाणी एकतर जमिनी पडून आहेत किंवा झोपडपट्ट्यांनी व्यापल्या आहेत. तेव्हा सर्वात प्रथम या 13 मोठ्या मालकांना आपापल्या जमिनींचा वापर तसाच चालू ठेवायचा की त्यात बदल करावयाचा हे ठरवावे लागेल. म्हणजे प्रत्येकाने आपल्या जमिनीच्या अस्तित्वातील वापराचा आराखडा व भावी विकासाचा आराखडा तयार करावा. मुंबईतील जमिनीच्या प्रचंड किंमती लक्षात घेता एकेकाळी कवडीमोल किंमतीला घेतलेल्या जमिनींना आज प्रचंड भाव आला आहे. तसेच जुने वापर आता एक तर आजारी असतील किंवा बंद पडले असतील, अशा जमिनींचा नवा वापर अपरिहार्य असतो, त्याचा विचार करणे आवश्यक आहे. उदा. पश्चिम रेल्वेकडे त्यांच्या कारखान्याने दादर-माटुंग्यामध्ये मोठी जागा व्यापली आहे. आज हा कारखाना पूर्ण क्षमतेने वापरण्यात येत नसेल तर तो पुढे कोठे तरी वसई विरार भागात हलवला व ही जागा व्यापारी तत्त्वावर विकसित केली तर रेल्वेला कोट्यावधी रुपये चलन मिळेल व ते मुंबईतील रेल्वेच्या विकासासाठी वापरता येईल. तसेच मध्य रेल्वेकडील लोखंड मार्केट व दाना बाजार हलल्यामुळे, कॉटनग्रीन भागात असंख्य गुदामे व रेल्वेखालची जागा पडून आहे. त्या जागेचा पुनर्विकास केला तर त्यातून मोठा निधी उपलब्ध होईल. महाराष्ट्र शासनाचे परळ येथील जनावरांचे इस्पितळ, या संस्था उपनगरात हलवता येतील. मुंबई म.न.पा.कडे किती जमीन आहे. आणि त्यांचा वापर काय आहे हे सांगण्यासाठी स्वतंत्र अभ्यासच करावा लागेल.

याचा अर्थ असा की जुने वापर बदलून नवे वापर अंमलात आणल्यास प्रत्येक सार्वजनिक संस्थेस आपल्या भावी विकासासाठी निधीची कमतरता पडणार नाही. या प्रत्येक मोठ्या जमिनींचा अभ्यास करून त्याचा योग्य वापर करावा व त्यासाठी आपल्या जमिनी विकून, जमिनींचा व्यापारी कारणांसाठी वापर करून निधी उपलब्ध करून

घ्यावा म्हणून प्रत्येक सार्वजनिक संस्थेनी आपला विकास आराखडा तयार करणे अनिवार्य आहे. ते न झाल्यास मौल्यवान जमिनी तशाच पडून राहतील व ते एक राष्ट्रीय नुकसान ठरेल.

### मुंबई बेट शहर

मुंबईचा हा जुना पुराणा भाग. याचा विकास हा पुनर्विकासाच्या माध्यमातून होणे आवश्यक आहे. या भागातील इतर औद्योगिक कारखाने पूर्वीच हलवले आहेत. गेल्यावर्षीपासून कापडाच्या गिरण्याही एक एक करून बंद केल्या जात आहेत. येत्या 10-20 वर्षांत या बेट-शहराचा चेहरा-मोहरा पूर्णपणे बदललेला असेल. या भागातील जमिनी मोठ्या प्रमाणात सार्वजनिक संस्थांच्या ताब्यात असून त्यांचा वापर आजच्या घटकेला जुनापुराणा आहे. त्याचे पुनर्जीवन अत्यंत आवश्यक आहे. येथे खंत याच गोष्टीची वाटते की कापड गिरण्यांच्या जमिनीचा विकास स्वतंत्ररित्या होत आहे, जुन्या उपकरप्राप्त इमारतींचा विकास स्वतंत्ररित्या अंमलबजावणी होत आहे. मात्र या सर्वांचा त्या-त्या विभागावर (वॉर्ड) काय परिणाम होतो हे पाहिले जात नाही. यासाठी महाराष्ट्र प्रादेशिक व नगररचना अधिनियम 1966 च्या कलम 38 नुसार प्रत्येक विभागांसाठी (वॉर्ड) स्वतंत्र पुनर्विकास योजना आखणे अत्यंत आवश्यक आहे. कापड गिरण्यांची जमीन, झोपडपट्टी खालची जमीन, जुन्या इमारती हे सर्व नव्याने होईल. पण त्यांना लागणाऱ्या मूलभूत सोई म्हणजे रस्ते, गटारे, पाणी, सांडपाण्याची व्यवस्था, मल:निसारण व्यवस्था जुनीच राहणार आहे. ही एक फार मोठी विसंगती अशा स्वतंत्र विकासातून होईल. किंबहुना गिरगाव इ. वॉर्ड, परळ या भागात पाणी, सांडपाणी व मल:निसारणाच्या नळाची अवस्था अत्यंत शोचनीय आहे. रस्त्यांची रुंदी, नव्या विकासास तोंड देण्यासाठी अपुरी आहे. वाहनतळांच्या सोई जवळजवळ नाहीत. इतर सुखसोई म्हणजे क्रीडांगणे, मोकळ्या जागा यांची वानवाच आहे. या सर्वांचा एकत्रित विचार होईल तरच या भागाचा विकास

नियोजनबद्ध होईल. न झाल्यास, भविष्यात याचे परिणाम भोगावे लागतील.

यासाठी प्रत्येक वॉर्ड हे युनिट समजून प्रत्येक वॉर्डच्या पुनर्विकासाचा आराखडा तयार होणे आवश्यक आहे. हा आराखडा तयार होताना त्या वॉर्डमधील लोकसंख्या, त्यांची वाढ, त्यातील जुन्या मोडकळीस आलेल्या इमारती, त्याची पुनर्बांधणी व अस्तित्वातील ऐतिहासिक वास्तु-संकुले, या सर्वांचा सातत्याने अभ्यास होणे आवश्यक आहे. पाणी, सांडपाणी, मल:निसारण, रस्ते, वाहनतळ इतर सुविधा यांचा विचार करणे आवश्यक ठरेल. असा प्रत्येक वॉर्डचा पुनर्विकास आराखडा तयार करावा लागेल.

येथे हे नमूद करावेसे वाटते की आज फोर्ट विभागात सर्वात जास्त कार्यालये, व्यापारी केंद्रे, कापड मार्केट्स आहेत. त्यामुळे लोकलसमधून उत्तरेकडून दक्षिणेकडे रोज लाखो लोक येत असतात. रोज साधारणे 60 लाख लोकांची वर्दळ सुरू असते. हे असेच वाढत राहिले तर ही व्यवस्था एक दिवस कोलमडून पडेल. ही वर्दळ कमी करण्यासाठी प्रमुख तीन बाबींवर भर देणे आवश्यक आहे. 1) यापुढे 50 पेक्षा जास्त कर्मचारी असतील अशा नव्या कार्यालयांना अ, ब, क, ड, इ या वॉर्डमध्ये परवानगी नसावी. 2) अस्तित्वातील मोठी कार्यालये 2015 पर्यंत पूर्णतः कमी क्षमतेची केली जातील. 3) मंत्रालय, विधानसभा मुंबईच्या फोर्ट विभागातून हलवून नवी मुंबईमध्ये खारघर अथवा कोठेही एक स्वतंत्र कॅंपीटल सीटी (राजधानी शहर) या नावाने तयार व्हावे, यात प्रत्येक मंत्रालयीन विभागाची स्वतंत्र इमारत असावी. मंत्री, सचिव व कर्मचारी यांच्या वसाहती असाव्यात. म्हणजेच एक पूर्ण शहर स्वतंत्ररित्या उभे राहावे. एकदा का मंत्रालय फोर्टमधून हलविले की इतर सर्व मोठी कार्यालये तेथून हलतील. अर्थात अशा प्रकारच्या नव्या शहरांच्या उभारणीस 15-20 वर्षांचा कालावधी लागेल. पण आता असा मनोदय ठरवून त्या दृष्टीने पाऊले टाकल्यास 2026 पर्यंत टप्प्याटप्प्याने मंत्रालय विधानसभा इत्यादींची जागा बदलणे सोईचे होईल व त्याचा दूरगामी परिणाम

होईल. याच काळात इतर कार्यालये पण हळूहळू हलू लागतील. या सर्वांसाठी एक स्वतंत्र समितीने मूळ जागा निश्चित करावी. जागतिक कीर्तीच्या तज्ज्ञांकडून अशा राजधानीच्या शहराचा अद्यावत असा संकलीत आराखडा करून द्यावा. विकासाचे टप्पे ठरवावेत व त्या दृष्टीने पाऊले टाकावीत. पुढील 25 वर्षात मुंबईजवळ होणारे विशेष औद्योगिक विभाग, शिवडी-न्हावाशिवा पुल पनवेलजवळील विमानतळ लक्षात घेता मुंबईच्या विकासाचा रोख पूर्वेकडे सरकला आहे हे लक्षात घेऊन पाऊले टाकणे आवश्यक आहे. एकंदरीत दक्षिण मुंबईतून कार्यालये हलवण्याचे धोरण ठरवून ते राबवणे अत्यंत गरजेचे आहे. हे न झाल्यास मध्य व पश्चिम रेल्वेचा कितीही विस्तार केला तरी दक्षिण मुंबईत येणारी कर्मचाऱ्यांची संख्या कमी होणार नाही व शेवटी नैसर्गिक संकटाचे वेळी अत्यंत बिकट परिस्थिती निर्माण होईल. तसेच मुंबईची तीन मोठी कापड मार्केट्स-मुळजी जेटा, मंगलदास, व मनिष ही नवी मुंबईमध्ये हलवणे अपरिहार्य आहे.

तसेच मुंबई शहर, उपनगरे येथे यापुढे रहिवास व कार्यालये यांचा समिश्र वापर चालू देण्याचा नवा नियोजन विचार प्रामुख्याने लक्षात घ्यावा लागेल. सेवा उद्योग, संगणक उद्योग, तयार कपडा उद्योग, लॉजीस्टीक उद्योग या सर्वांची रहिवासाबरोबर सांगड घातल्यास कार्यालये व रहिवास एकजीव राहू शकतील. जे उद्योग पर्यावरणमुक्त व कमी दळणवळण लागणारे असतील ते रहिवासास जोडून एकत्रित घ्यावेत म्हणजे यापुढे फोर्ट, नरिमन पॉईंट फक्त कार्यालये / उद्योगाकरिताचे क्षेत्र असे राहणार नाही. जमिनीचे वाढते भाव, कमी उपलब्धता लक्षात घेता अशा प्रकारचा मिश्र वापर अपरिहार्य वाटतो. त्यादृष्टीने एक निश्चित असे धोरण ठरवावे लागेल. त्या मिश्र वापरासाठी जादा निर्देशांक देण्याची शिफारस व्हावी.

हे सर्व करायचे ठरविले तरी त्याच्या उभारणीस 20 वर्षांचा कालावधी लागले. मध्यंतरीच्या कालावधीत मुंबईतील सध्याच्या वाहतुकीच्या साधनात सुधारणा भर घालणे आवश्यक आहे. नवीन रस्ते तयार करण्यास लागणाऱ्या जागेची मर्यादा

लक्षात घेता अस्तित्वातील मोठ्या रस्त्यावरून रस्ते, रेल्वे यांचे नियोजन अपरिहार्य आहे. मुंबई बेटाचा वाहतूक व्यवस्थेचा आराखडा स्वतंत्ररित्या तयार करून तो विकास योजनेचा भाग म्हणून त्यात समाविष्ट होणे अपरिहार्य आहे.

झोपडपट्टी पुनर्वसन योजनेला 2.5 निर्देशांक द्यावा. पण झोपडपट्टीवासीयांना विना किंमत गाळे देऊन तितका निर्देशांक विकास देण्याची योजना बंद व्हावी म्हणजेच विकास नियंत्रण नियम 33 (10) रद्द होऊन तो नव्या स्वरूपात यावा. तशीच सुधारणा नियम 33 (7) मध्ये देखील व्हावी. यापुढे कोणासही मोफत गाळे देण्याची योजना नसावी. विंनंबहुना झोपडपट्टीवासियांना आजवर मोफत दिल्या गेलेल्या गाळ्यांची अवस्था, त्यांची मालकी कोणाकडे आहे, याचा स्वतंत्ररित्या अभ्यास होणे अत्यावश्यक आहे. वि. नि. नियम 33(7) व 33 (10) यांच्या अंमलबजावणीमुळे शहराचे न भरून येणारे प्रचंड नुकसान झाले आहे. कारण या योजना राबवताना त्याचा त्या त्या विभागातील विकासावर काय परिणाम होईल हे लक्षात घेतले जात नाही व एक प्रचंड भस्मासूर निर्माण होतो आहे. यामुळे शहराच्या अस्तित्वातील सुविधांवर केवढा ताण पडतो याचा विचार होत नाही. अशा प्रकारची एक एक इमारतींची, झोपडपट्टीची पुनर्बांधणी अयोग्य ठरत आहे. यास्तव मुंबई बेट शहरात प्रत्येक विभागाचा (वॉर्ड) एकत्रितरित्या पुनर्विकास आराखडा तयार करून मगच नव्या विकासास परवानगी देणे योग्य ठरेल.

सध्या अत्यंत महत्त्वाचा-चर्चेत येणारा विषय म्हणजे विकास हक्क निर्देशांक म्हणजे टी.डी.आर. मूलतः महानगरपालिकेस विकासास लागणाऱ्या जमिनीचे भूसंपादन होणे अत्यंत क्लिष्ट व किचकट झाल्यामुळे ही सुविधा निर्माण केली होती. झोपडपट्टी पुनर्विकास उपकर इमारत बांधणी यांच्याशी टी.डी.आर.ची सांगड घालणे चुकीचे ठरले आहे. यातून शहराचे नुकसानच होत आहे. तेव्हा असा टिडीआर देणे संपूर्णपणे थांबवले पाहिजे. जर तो फक्त विकास आराखड्यातील आरक्षित जमिनीसाठीच वापरला तर त्याचा

गैरवापर होणार नाही असे वाटते. नियोजनबद्धतेशिवाय निर्देशांक वाढविणे किंवा टीडीआर देणे हे शहरविकासाच्या दृष्टीने घातक आहे. हे गेल्या 10-15 वर्षांच्या अनुभवावरून आपण शिकत आहोत. यातून झोपडपट्टीवासियांना फायदा होत नाहीच. पण शहरविकासावर प्रचंड ताण पडतो. याचा विचार होणे आवश्यक आहे.

तसेच जवळ जवळ 2.0 इतका निर्देशांक टीडीआरच्या माध्यमातून मिळत असल्याने व विकास नियंत्रण निर्देशांकात मिळणारी सूट ही 0.2 इतकी भरत असल्यामुळे उपनगरात साधारणपणे 2.2 इतका निर्देशांक वापरला जात आहे. मूळात शहराचा विकास आराखडा इतक्या निर्देशांकासाठी सक्षम आहे का हे पाहिले पाहिजे. उपनगरात पाणी, सांडपाणी, रस्ते यांच्या सोई मोठ्या प्रमाणात उपलब्ध नाहीत, त्या होईपर्यंत रस्त्यावर वाहतुकीची कोंडी, पाण्याची कमतरता यासारखे ताण सातत्याने जाणवत राहणार. तेव्हा मुंबई महानगरपालिकेने यापुढे बेट शहराप्रमाणे एच.के.एल.चा पवईकडील भाग पण टी.डी.आर.साठी बंद करणे योग्य ठरेल.

येथे एका नव्या विकास नियंत्रण नियमावलीचा विचार सुचतो आहे. मुंबईच्या जवळपासच्या सर्व भागात महानगरपालिका आहेत. थोड्याच दिवसात वसई-विरार महानगरपालिका होईल व मग अंबरनाथ-कर्जत नगरपालिका होईल. या सर्व भागातील विकास आराखडे मंजूर असून त्याप्रमाणे विकास घडतो आहे. तेव्हा मुंबईचा टीडीआर पुढे सरकवून या महानगरपालिका क्षेत्रमध्ये पण तो देण्यात यावा. त्याची वाटणी खालीलप्रमाणे व्हावी :-

मुंबईच्या उपनगरात काही उपनगरे सोडून 0.4 टीडीआर वापरू द्यावा. उरलेल्यापैकी किंवा मुंबईत 0.1 वापरवा. 0.3 पैकी ठाणे, मिराभाईदर वसईमध्ये त्यांच्या 0.4 ते 0.1 नवी मुंबई व उल्हासनगरमध्ये टीडीआर शून्य, कल्याण, डोंबिवली भागात 0.4 ते 0.2 तर अंबरनाथ, कर्जत, विरार भागात 0.4 ते 0.3 इतका टीडीआर द्यावा म्हणजे जसे जसे मुंबईपासून दूर जाऊ तसतसा टीडीआर वाढवावा. यामुळे बाहेरील भागांचा

विकास झपाट्याने होईल व मुंबई विभागात भरमसाठ वाढ होणार नाही. एकंदरीत कोष्टक असे रहावे.

#### निर्देशांक टीडीआर वाढीव

1) मुंबई बेट	1.33	शून्य	-
2) उपनगरे (काही सोडून)	1.00	0.4	-
3) ठाणे-मिरा भाईदर	1.00	0.4	0.1
4) नवी मुंबई - उल्हासनगर	1.00	00	0.0
5) विरार, कल्याण, डोंबिवली	1.00	0.4	0.2
6) अंबरनाथ, कर्जत, पनवेल	1.00	0.4	0.3

या टीडीआरची अंमलबजावणी कशी करावयाची हे नंतर पाहू.

#### रेल्वेचे जाळे

मुंबईत सध्या फक्त दक्षिण-उत्तर रेल्वेमार्ग असल्यामुळे त्यावर प्रचंड ताण पडतो. तशात सर्व कार्यालये दक्षिण भागात असल्याने रोज सकाळी दक्षिणेकडे सुमारे 60 लाख लोकांची जा-ये असते. सायंकाळी ती उत्तरेस असते. त्यामुळे शहराची दक्षिणोत्तर वाढ झाली आहे.

उत्तरेबरोबर खाडी पलीकडे पूर्वेकडे व ईशान्येकडे शहराची वाढ होणे आवश्यक आहे व रेल्वे हे वाहतुकीचे एकमेव साधन असल्याने ईशान्य व पूर्व भागाकडे रेल्वे वाढवणे आवश्यक आहे. यासाठी रिंग रेल्वे सुरू होणे आवश्यक आहे. सध्या अंधेरी-वाशी अशी सेवा आहे. यासाठी -

- 1) बोरीवली-दिवा-ठाणे-दादर-बोरीवली
- 2) बोरीवली-दिवा-पनवेल-वाशी-दादर
- 3) बोरीवली-दिवा-पनवेल-कर्जत
- 4) बोरीवली-दिवा-पनवेल-कर्जत-सीएसटी

अशा रिंग रेल्वे चालू व्हाव्यात. यास साधारण 10-15 वर्षांचा कालावधी लागेल हे लक्षात घेऊन मध्यंतरी बोरीवली-ठाणे, अंधेरी-चेंबूर-वाशी, ठाणे-चेंबूर-वाशी, ठाणे-वांद्रे-ठाणे-अंधेरी अशा मुख्य रस्त्यांच्या दुभाजकावरून तरंगत्या रिंग रेल्वे असाव्यात. अशा रेल्वे तातडीने उभ्या करता येऊ शकतील. त्यामुळे मुख्य रेल्वेचे जाळे तयार होण्यास लागणाऱ्या

कालावधीत या रेल्वेचा आधार मिळेल. तरंगत्या रेल्वेमुळे खाडीपलिकडील वाढत असलेली शहरे आणखी जवळ येतील व या शहरातील दळणवळण सुधारेल व त्यामुळे ठाणे व वसई खाडी पलिकडील भाग झपाट्याने विकसित होईल. जेणेकरून दक्षिण मुंबईवर पडणारा ताण कमी होईल. व्यावसायिक कार्यालये, सेवा, उद्योग हे मुंबई महानगर प्रदेशातील वसई-विरार ते कर्जतपर्यंतच्या भागात कोठेही होऊ शकतील. मुख्य रेल्वेपैकी दिवा-वसई मार्गाचे 10 वर्षात विद्युतीकरण करणे व तो दुहेरी करणे हे प्रत्यक्ष झाल्यास विकासास गती जास्त येईल.

येथे एक सुचवावेसे वाटते की, आज लांब पल्ल्याच्या भाराभर जाणाऱ्या गाड्या छत्रपती शिवाजी टर्मिनस, मुंबई-सेंट्रल व टिळकनगर कुर्ला येथून सुटतात. त्याच रुळावरून लोकलस धावतात हे दळणवळणाच्या दृष्टीने योग्य नाही. यामुळे दूरदृष्टीने विचार केल्यास दिवा-पनवेल भागातून दक्षिणेकडे गाड्या सोडण्यासाठी एक रेल्वेनगर उभारावे. व उत्तरेकडे जाण्यासाठी वसई-विरार पट्ट्याच दुसरे म्हणजे दोन रेलनगरे तयार झाल्यास व या शहरात अत्यावश्यक सोईची मोठी स्टेशन बांधल्यास इथे येणारे सर्व प्रवाशी या शहरामध्ये उतरतील. त्यांना मुख्य प्रवाहाशी जोडण्यासाठी लोकलसचे जाळे तयार करावे लागेल. त्यामुळे दक्षिण, उत्तर, पूर्व व मध्य मुंबईतले रेल्वे मार्ग फक्त लोकलससाठी उपलब्ध होऊ शकतील.

याचबरोबर न्हावाशिवा ते भाऊचा धक्का असा जो पूल होणार आहे. ती रेल्वे व रस्ता दुहेरी असल्याने त्यात एक अत्यंत महत्त्वाची रेलवाहिनी मुंबईकरांना मिळणार आहे की ज्यामुळे मुंबई-पनवेल-कर्जत-पुणे जोडले जाईल.

या सर्वांसाठी निधी उपलब्ध करण्याबाबत बाहेरून मदत मिळण्याची वाट पाहण्यापेक्षा रेल्वेने आपल्याकडच्या जमिनीचा व मालमत्तेचा अभ्यास करावा. प्रत्येक जमिनीचा भाग योग्यरित्या व पूर्ण अंशी आपण वापरू शकू का हे पहावे. काही वापर बदलावेत. काही वापरांचे पुनर्नियोजन करावे यामधून उपलब्ध होणाऱ्या जमिनींची थेट बाजारात

विक्री केल्यास आवश्यक तो निधी उभारण्यास वेळ लागणार नाही. यासाठी रेल्वेने पूर्ण महानगर प्रदेशातील रेल्वेचा वापराचा आराखडा तयार करावा. त्यात रेल्वेच्या उपनगरे, नवे मार्ग, जुन्या मार्गाचा विस्तार याचा विचार व्हावा. मुंबई शहरात आज विनाकारण जागा वापरून असलेले उपयोग यातून जमिनी मोकळ्या करून त्या मार्केटमध्ये विकून मिळणारा निधी मुंबई महानगर प्रदेशातील रेल्वे सुधारणांसाठी करावा. सुदैवाने रेल्वे विकास प्राधिकरण मुंबईसाठी उपलब्ध आहे. त्यांनी याचा आराखडा (मास्टर प्लॅन) बनवून टप्प्याटप्प्याने त्याचा विकास कसा करता येईल हे पहावे व अंमलात आणावा. मध्यवर्ती शासनाने यासाठी योग्य ते अधिकार या प्राधिकरणास द्यावेत. रेल्वे नगरे उभारण्यासाठी महाराष्ट्र प्रादेशिक नगररचना अधिनियम 1966 च्या कायद्यात नवीनगरे निर्माण करण्याची तरतूद आहे. आज नवी मुंबई सारखे शहर त्या तरतुदींच्या आधारावर उभे आहे. त्यानुसार रेल्वेने आपला स्वतःचा मुंबई महानगरातील रेल्वेविकासाचा पुढील 20-30 वर्षांकरिता आराखडा बनवून कोणत्या सोई प्राधान्याने द्याव्यात हे ठरवावे व त्यानुसार त्याची अंमलबजावणी करावी. जमीन वापरात फेरफार करून मोठ्या जमिनीच्या विक्रीतून निधी उपलब्ध करावा बाकीचा बाहेरून आणावा. तसेच लोकल रेल्वे हे विकासाचे महत्त्वाचे साधन असल्याने पूर्ण महानगर प्रदेशात त्याचे जाळे पसरणे हे अत्यंत महत्त्वाचे आहे. त्यामुळे पूर्ण महानगर प्रदेशाचा विकास होईल.

### विकास नियंत्रण नियमातील बदल

मुंबईकरिता 1991 मध्ये केलेली नियमावली अत्यंत व्यापक प्रमाणात झाली आहे. तथापि त्यातील काही तरतुदींचा पुनर्विचार करावा लागेल.

यापूर्वी आपण पाहिले आहेच की मुंबई-बेट शहराचा पुनर्विकास होण्यासाठी वॉर्ड निहाय आराखडा तयार होणे आवश्यक आहे व त्यात जुन्या मोडकळीस आलेल्या इमारतींचा पुनर्विकास, सांडपाणी, पिण्याचे पाणी, मल:निसारण यांच्या

वॉर्डनिहाय पुनर्विकास योजना, वाहतूक, वाहनांची सोय, पार्किंगच्या सोई यांचा विचार करावा लागेल. यासाठी जमीन वापराच्या तरतूदींसह वॉर्ड निहाय उपविकास नियंत्रण नियम बनवावे लागतील व ते त्या त्या वॉर्डपुरते लागू होतील. पण जर आपण संपूर्ण बेट शहरासाठी एक पुनर्विकास नियंत्रण नियमावलीचा संच तयार करू शकलो तर ते जास्त सोईस्कर होईल.

आपण ज्या वेळेस नरिमन पॉईंटसारख्या व्यापारीक्षेत्राकडे समग्र पाहतो. त्यावेळी हे लक्षात येते की या भागाचा दिवसा फक्त उपयोग होतो व रात्री तो भाग निर्मुष्य असतो. असे वापर चालू देणे हे अयोग्य आहे हे लक्षात येऊ लागले आहे. तेव्हा व्यापारी उपयोगासोबत वापरात आणता येत असतील तर असे वापर, त्यामध्ये समाविष्ट करावेत. उदा. रहिवास-मार्केट वापर अशा उद्योगांची सांगड घालता येऊ शकेल. याचा पुढे जाऊन विचार केला तर त्या त्या उद्योगात काम करणारे उद्योजक त्या त्या क्षेत्रात राहतील व अशी सांगड घातल्यास पर्यावरण, वाहतूक या सर्वांची खूप सोय होऊ शकेल. मुंबई बेट शहरात, उपनगरात अशा जोड वापरांना प्रोत्साहन देण्यासाठी परवानगी देणारे विकास नियंत्रण नियमात बदल सूचवावे लागतील. किंबहुना ज्या औद्योगिक जमिनींच्या रहिवासात परिवर्तन होणार आहे तेथे असा वापर, तसेच सध्या नियमानुसार सोडणे बंधनकारक असलेल्या 15% खुल्या जागेच्या निर्देशांकाचा वापर करता येत नाही. त्यामुळे खूप गफलती विकासक लक्षात घेऊन 15%पेक्षा अपेक्षित असणारे क्षेत्र खुले पण त्याचा निर्देशांक वापरण्यास मुभा दिली जाईल अशा नियमात बदल केल्यास आपण विकत घेतलेल्या सर्व जमिनींचा निर्देशांक वापरता येईल हे लक्षात आल्यावर निर्देशांकाच्या चोऱ्या कमी होतील व खुली जागा खुली राहण्यास मदत होईल व त्यावरील घुसखोरीस आळा बसेल.

मनोरंजन व खेळ याबाबतीत विचार करावयाचा झाल्यास  
1) मुंबई-बेट 2) उपनगरे 3) ठाणे 4) नवी मुंबई 5) डोंबिवली-कल्याण 6) उल्हासनगर 7) अंबरनाथ-कर्जत 8) भिवंडी 9)

वसई-विरार 10) मिरा भाईंदर अशा 9-10 महानगर शहरामध्ये मुंबई विभागली जाणार असल्याने प्रत्येक महानगरात प्रत्येक खेळासाठी स्वतंत्र तरतूद असणे आवश्यक वाटते. सध्या दक्षिण मुंबईत दोन मोठी स्टेडियम्स आहे. त्यापैकी एक पडून आहे त्याचा उपयोग होत नाही. त्याचप्रमाणे ठाणे येथील स्टेडियम पडून आहे. त्याची देखभाल कशी काय होत असेल हे फक्त ठाणे म.न.पा. जाणे. कल्याण-डोंबिवलीची स्थिती त्यापेक्षा वेगळी नाही. तसे पाहिले तर दक्षिण मुंबईतील सुविधा सोडल्यास नव्याने चांगल्या सोई उपलब्ध नाहीत. याचे मुख्य कारण आपले नगर नियोजन आहे. आपल्याकडील शहरांची रचना, कामकाजाच्या वेळा यांचा विचार केल्यास साधारणपणे प्रत्येक तरुण व्यक्तीस कामाच्या वेळा व्यतिरिक्त दिवसाचे 3-4 तास प्रवासात घालवावे लागतात. त्यामुळे खेळांकडे फार अपुरे लक्ष दिले जाते. मुंबई-बेट शहर सोडून गठन महाराष्ट्र सरकारने करावे, समितीच्या शिफारशीनुसार कार्यवाही व्हावी. ठाणे जिल्ह्यातील खासदार व आमदारांची संख्या वाढलेली आहे. यातील बहुतांशी खासदार, आमदार मनपा क्षेत्रातील असतील शिवाय प्रत्येक मनपा क्षेत्रात नगरसेवक असतीलच. तेव्हा जो पक्ष मनपात सत्तेवर येईल व ज्याचे आमदार, खासदार जास्त असतील, त्यांना या प्रदेशावरील निर्णय प्रक्रियेत मोठा अधिकार मिळेल.

मुंबई व बाहेरील 10 मनपांचा प्रदेश हा संपूर्ण प्रदेशात एक मोठा नागरी समूह म्हणून राहणार आहे. येथे घडणाऱ्या राजकीय, आर्थिक, व्यवहारिक घडामोडींचा महाराष्ट्रावर नव्हे तर संपूर्ण देशावर परिणाम होणार आहे हे लक्षात घेता राजकीय पक्षांनी या प्रदेशाचा, यातील जनतेच्या प्रश्नांचा जाणीवपूर्वक अभ्यास करून पुढे विकास कसा केला जाईल याचा विचार करावा व त्यानुसार पूर्ण वाटचाल करणे योग्य ठरेल. हे एक अत्यंत मोठे, महत्त्वाचे राजकीय आव्हान सर्व पक्षांपुढे उभे राहणार आहे. कोणतेही पक्ष जरी मनपामध्ये, राज्यात व मध्यवर्ती शासनात प्रतिनिधीत्व करत असले तरी या प्रदेशाच्या विकासासाठी त्यांनी एकत्रित काम करणे हे अत्यंत महत्त्वाचे

ठरणार आहे. कारण या प्रदेशाचा विकास सातत्याने होत राहणे फार अगत्याचे आहे. यासाठी सर्व पक्षांचीदेखील एक महानगर विकास प्राधिकरण समिती असावी. आपापले मतभेद बाजूला ठेवून विकासाच्या मुद्द्यावर एकमत कसे होईल हे या माध्यमातून देखील पाहिले जाणे महत्त्वाचे ठरणार आहे. आमच्या शालेय जीवनात श्री. माटे यांची एक अत्यंत प्रसिद्ध कथा आमच्या पाठ्यपुस्तकात होती. त्याचे शीर्षक होते. “बन्सीधर तू कोठे रे जाशील.” मराठी मुंबईकरांची देखील तीच अवस्था आता आहे. मराठी माणसाची मुंबई-बेट शहरातून जवळ जवळ हकालपट्टी झाली आहे. गिरण्या बंद झाल्याने उरला सुरला कामगार वर्ग मध्य मुंबईतून बाहेर पडला आहे. उत्तर मुंबईमध्ये देखील बिहार, उत्तरप्रदेशातील लोकांचे लोंढे आलेले आहेत. मुंबईच्या गेल्या 70-80 वर्षातील लोकसंख्येचा सर्व अंगांनी अभ्यास केल्यास अनेक महत्त्वाच्या बाबी लक्षात येतील. पूर्व उपनगरातील उत्तरेकडील काही उपनगरे, ठाणे या भागात अजून थोडी धाकधूक आहे.

सुदैवाने मुंबईच्या विकासाची दिशा दक्षिण उत्तर न राहता आता ती पूर्व व ईशान्येकडे होत आहे. त्यामुळे या पुढे त्या भागाच्या विकासावर जोर देणे अत्यंत महत्त्वाचे ठरणार आहे. याबाबतीत महाराष्ट्राच्या दोन द्रष्ट्या व्यक्तींचा येथे प्रामुख्याने उल्लेख करावा लागेल. त्यातील एक धनंजयराव गाडगीळ व दुसरे स. गो. बर्वे. त्यांचे मुंबईच्या विकासावरील अहवाल अत्यंत अभ्यासनीय आहेत. महाराष्ट्र प्रादेशिक नगररचना अधिनियम हा एक अत्याधुनिक कायदा असून त्यात सुरुवातीला नगररचना योजना, नंतर शहरविकास योजना, मग प्रादेशिक विकास योजना तद्नंतर नवीन नगरे अशा एकापेक्षा एक चढत्या क्रमांकाच्या तरतूदी केल्या गेल्या. त्यामुळे मुंबईच्या नागरी विकासास योग्य गती देता आली आहे. कायदे उपलब्ध आहेत. पण नियोजन त्याप्रमाणे सध्या होत नाही ही एक प्रचंड खंत आहे. शहरांची वाढ झपाट्याने होत आहे. ज्या गतीने विकास होणे आवश्यक होते ती गती मिळत नाही. एखादी आवश्यक घटना घडण्यास 10-15 वर्षे जातात. उदा. ठाणे-बेलापूर पनवेल

रेल्वे. ती आता फक्त वाशीपर्यंत आली आहे. ती देखील पूर्ण गतीने नाही. कोणताही विकास उत्तम दळणवळणाच्या सोई व साधनांवर अवलंबून असतो हे प्रत्येक मुंबईकर जाणतो. आज मुंबईच्या लोकसंख्या थांबल्या तर सारी मुंबई ठप्प होईल. जितका लवकर व जितका जास्त लोकल गाड्यांचा विस्तार होईल तितक्या गतीने मुंबई विकसित होईल. रस्ते रुंद करून ते डबलडेकर करून, टेंगूळ उड्डणपूल बांधून फक्त वाहनांची सोय होईल. पण सामान्य मुंबईकरांचा खरा आधार लोकल रेल्वे हाच आहे. तरंगती रेल्वे, बुलेट-रेल्वे, भुयारी-रेल्वे या सर्व प्रकारच्या रेल्वेचा अत्याधुनिक वापर या मुंबईसाठी अपरिहार्य आहे.

आणखी एक महत्त्वाची बाब म्हणजे राजकीय आघाडीवरील या शहरांच्या विकासाबाबतचे औदासिन्य, ही एक चिंतेची बाब आहे. महाराष्ट्राच्या शेतीचा, उद्योगांचा विस्तार व्हावाच पण त्याची खरी बाजारपेठ मुंबई. तिच्या विकासाकडे महाराष्ट्राने दुर्लक्ष केल्यास निश्चितच दुसरे त्याचा फायदा घेणार. विकास थांबत नाही, लांबतो. गोष्टी योग्य वेळी होत नाहीत त्यावेळीच समाज भरडला जातो.

एक अत्यंत महत्त्वाची घटना म्हणजे संगणकीय व्यवस्थापन, यामुळे अपार, अफाट, प्रगती या एकविसाव्या शतकात होईल. आपल्याकडे सर्व बाबींची विपुलता असल्याने निश्चितपणे विकास होणार पण जर लोकशाही राज्यात राजकीय विचारधारा तेवढी बळकट असेल तरच त्याला गती येईल अर्थात सर्व काही काळच ठरवणार आहे. पुढील 50 वर्षात तरी मराठी माणूस या क्षेत्रात तग धरून राहील. कदाचित त्याने सामर्थ्य दाखवलेच तर तो सर्वांवर अधिराज्य देखील करेल पण या सर्वजर तरच्या बाबी आहेत. वस्तुस्थिती सातत्याने बदलत राहते. राजकीय पक्षांनी विचाराभिमुख धोरण सातत्याने ठेवले पाहिजे. हेच खरे. पुढील 20 वर्षात, भाषांवर प्रांतरचना अडगळीतही जातील.

सर्व बाबींचा क्रमवार विचार केल्यास खालील महत्त्वाचे टप्पे नजरेसमोर येतात.

- 1) प्रत्येक मोठ्या शासकीय, निमशासकीय, कंपनी मालकांनी आपापल्या जमिनीचा भावी विकास आराखडा तयार करणे, वापर बदल जास्तीची जमीन अस्तित्वातील विकासाचे स्थलांतर वगैरे बाबींचा विचार करून आपल्या जमिनीचा उत्तम विकास कसा होईल याचा आराखडा तयार करणे.
- 2) मुंबई म. न. पा. ची विकास आराखडा करण्याची मर्यादा लक्षात घेता शहर बेटातील प्रत्येक वॉर्डचा पुनर्विकास आराखडा तयार करण्यासाठी इतर सर्व शहरे (डॉर्मिटरी टाऊन्स आहेत) त्यांचा स्वतंत्र विकास जवळ जवळ झालेलाच नाही. आज अर्थात आयटी व इतर उद्योगांमुळे हा क्रम हळूहळू बदलण्याची शक्यता आहे. यामुळे कदाचित पुढील वीस वर्षांत खेळामध्ये आधुनिकतेसह चांगले बदल घडवते या दृष्टीने प्रत्येक महानगरात एक सुजज्ज असे स्टेडियम असावे. तसेच या सर्व महानगराचे मिळून एक ऑलम्पिक आकाराचे क्रीडानगर बसवण्याच्या दृष्टीने आतापासून विचार होणे योग्य वाटते. जी बाब क्रीडांगणाची तीच बाब मनोरंजनाच्या मैदानाची आहे. मनोरंजनाच्या नावाने या महानगरीत वानवाच आहे. सध्या मुख्यतः समुद्रकिनारा हीच मनोरंजनाची जागा या संपूर्ण महानगर प्रदेशात वापरली जाते. या प्रदेशात ना मोठ्या बागा, ना मोठी मैदाने आहेत. जमिनींच्या प्रचंड किंमती व जीवनाची विशिष्ट पद्धत, महानगराची वेगळी मांडणी यामुळे कामकाजाव्यतिरिक्त मनोरंजनासाठी सर्वसामान्य माणसास या महानगरात वेळ नाही. सुट्टीचे दिवशी घरी राहणे पसंत. यामुळे दुर्दैवाने दूरदर्शन हेच मनोरंजनाचे माध्यम आबालवृद्धांना आहे. जीवनशैली बदलल्याशिवाय मोठे बदल घडतील असे वाटत नाही आणि यामुळेच आपली मैदाने, क्रीडांगणे वापरली जात नाहीत. मैदाने, क्रीडांगणाचा वापर कमी होत चालला आहे. हे चित्र बदलायचे असल्यास काम आणि घर यांच्यातील अंतर कमी असले पाहिजे म्हणजेच प्रत्येक व्यक्तीस मनोरंजनासाठी निश्चित वेळ देता येईल.

यावेळी मुंबई येथील हाजी अली भागात असलेल्या रेसकोर्सचा स्वतंत्र विचार करणे योग्य ठरेल. मुंबई व पुणे येथे 2 मोठे रेसकोर्स आहेत. मुंबईचा रेसकोर्स हा फक्त उच्चभू लोकांसाठी वापरला जातो. समाजातील सर्व थरांसाठी त्याचा उपयोग होतच नाही. तेव्हा दोन मोठे रेसकोर्स ही एक फार मोठी चैन या दोन महानगरात होत आहे. मुंबई महानगरातील हा रेसकोर्स व पुण्यातील रेसकोर्स बंद करून पुणे-मुंबईच्या मध्यावर कामशेतच्या जवळपास इंद्रायणी नदीच्या काठी एक अद्ययावत असा रेसकोर्स बांधावा व रेसकोर्ससह एक कॅसिनो सिटी निर्माण करावी. मुंबईतील गोरेगाव येथील फिल्मसिटी देखील त्या भागात हलवल्यास रेस, जुगार, सिनेमा बनवणाऱ्या व्यक्तींचे एक स्वतंत्र क्षेत्र एका ठिकाणी विकसित होईल. मुंबई - पुणे व इतर महानगरातील ज्या लोकांना हा खेळ परवडेल ते या नगरीत जाऊन तो आनंद लुटू शकतील. सर्वसामान्याला ज्याची गरज नाही त्या व्यक्ती यापासून दूर राहतील. अस्तित्वातील रेसकोर्सची क्षेत्रे फक्त क्रीडांगणे-मैदाने अशा तत्सम कारणासाठी वापरता येतील. त्यामुळे सर्वसामान्य माणसांना एक मोठे व चांगले मैदान मनोरंजनासाठी उपलब्ध होईल. मात्र या रेसकोर्सवरील इमारती एक ऐतिहासिक वास्तू व रेसकोर्सची स्मृती म्हणून जतन व्हाव्यात.

मुंबई व सभोवतालच्या 10 महानगरपालिका या एकाच महानगर प्रदेशात येतात व मुंबईला मुंबई महानगरपालिका कायदा व इतर म.न.पा.ना महाराष्ट्र महानगर पालिका हा एकच कायदा लागू होतो ही एक चांगली व महत्त्वाची बाब आहे. यामुळे या भागाचा विकास एकाच कायद्याच्या कक्षेखाली होऊ शकतो. नियोजन प्राधिकरणे म्हणून मुंबईसह सर्व महानगरपालिकांना महाराष्ट्र प्रादेशिक नगररचना अधिनियम 1966 पासून लागू होतो. सध्या प्रत्येक महानगराचे स्वतंत्र मंजूर विकास आराखडे आहेत. पण एकमेकांचे असावे तसे सहकार्य नाही. किंबहुना प्रत्येक आराखडा स्वतंत्र वाटतो. सुदैवाने मुंबई महानगर विकास



प्राधिकरणाच्या अखत्यारित या सर्व म.न.पा. येत असल्याने त्या प्राधिकरणाचा अंमल सर्व ठिकाणी चालतो.

याच बाबींचा फायदा घेऊन या सर्व म.न.पा.चे नियोजन, त्यांची अंमलबजावणी महानगर प्राधिकरणाकडून होणे जास्त योग्य वाटते की ज्यामुळे प्रत्येक मनपा क्षेत्रातील विकास निकटच्या मनपा हद्दीतील विकासास पूरक व पोषक ठरू शकेल. यासाठी या सर्व मनपा क्षेत्रांच्या आयुक्तांची मुंबई महानगर प्रदेश प्राधिकरणाच्या आयुक्तांच्या हाताखाली एक उच्चस्तरीय निर्णय घेणारी सुकाणू समिती असावी. या समितीकडे विकास योजना तयार करणे, त्याची अंमलबजावणी करणे व प्रादेशिक स्तरावरील सर्व निर्णय घेण्याचे अधिकार असावेत. प्रत्येक मनपा आपापल्या क्षेत्रातील अंमलबजावणीचे अधिकार व दैनंदिन कारभार पाहतील. नियोजन व प्रादेशिक स्तरावरील योजना व त्याची अंमलबजावणी प्राधिकरण स्तरावरील निर्णय ही सुकाणू समिती घेईल. तसेच या सर्व महानगरपालिकांच्या महापौरांची एक स्वतंत्र समिती असावी. मुंबईचे महापौर या समितीचे अध्यक्ष असावेत. संपूर्ण प्रदेशात म.न.पा.हद्दीतील संयुक्त निर्णय ही समिती घेईल, ज्याची अंमलबजावणी सुकाणू समिती करेल असे असावे. यामुळे संपूर्ण म.न.पा. क्षेत्रातील विकास सुरू होईल. मात्र प्रत्येक म.न.पा. आपापल्या क्षेत्रात स्वतंत्र निर्णय घेईल. या सर्वांचा तपशीलवार अभ्यास करण्यासाठी एका स्वतंत्र तज्ज्ञांच्या समितीचे, मुंबई महानगर प्रदेश प्राधिकरणाच्या आयुक्तांच्या हाताखाली एक स्वतंत्र मंडळ असावे. त्या मंडळाला अधिकार द्यावेत या प्रत्येक वॉर्डचा आराखडा, त्याची रचना, त्याची मर्यादा लक्षात घेऊन प्रत्येक बाबीसाठी उदा. पाणी, सांडपाणी, मल:निसरण, वाहतूक, रेल्वे, रस्ते, वाहनतळे, मार्केट्स, बागा, क्रीडांगणे या सर्व बाबींचा विचार करून महाराष्ट्र प्रादेशिक नगररचना अधिनियम 1966 च्या कलम 38 नुसार पुनर्विकास आराखडे तयार करतो. त्या वॉर्डमधील झोपडपट्टी पुनर्वसन किंवा मोडकळीस आलेल्या इमारतींची बांधणी या योजना त्या वॉर्डशी निगडित असाव्यात.

- 3) मुंबई म.न.पा.तर्फे उपनगरे व विस्तारीत उपनगरांचा स्वतंत्र आराखडा करणे. तत्पूर्वी प्रत्येक बाबींचा इफ्रास्ट्रक्चरल गोष्टींचा स्वतंत्र आराखडा करणे अत्यंत महत्त्वाचे आहे.
- 4) मुंबई प्रदेशातील सर्व 11 महानगरपालिकांना जोडणारे मोठे रस्ते व रेल्वेचे जाळे तयार करणे. मनपा हद्दीतील रस्ते विकास योजनेनुसार रुंद करणे, नव्याने बांधणे आवश्यक ठरेल.
- 5) मुंबईतील सचिवालय व विधानसभा नव्या मुंबईत हलवण्याचा निर्णय घेणे व त्यासाठी अभ्यासगट नेमून त्याची टप्प्याने अंमलबजावणी कशी करावी याचा अभ्यास करणे.
- 6) मुंबई बेटातील कार्यलयांची गर्दी कमी होण्याच्या दृष्टीकोनातून त्यांनी मुंबईबाहेर ठाणे, नवी मुंबई भागात जाण्यास सक्ती करणे व त्यासाठी ठराविक कालमर्यादा घालणे.
- 7) मुंबईतील कापडबाजार हलवणे.
- 8) पश्चिमेस व पूर्व ईशान्येस दोन सोईची रेल नगरे बांधण्याचे निश्चित करून त्याची टप्प्याटप्प्याने अंमलबजावणी करणे.
- 9) सर्व मनपा क्षेत्रात स्टेडियम, नाट्यगृहे बांधणे, संपूर्ण प्रदेशाकरिता एका महानगरात स्वतंत्र क्रीडानगरी विकसित करणे.
- 10) मुंबई व पुणे या दोन महानगर प्रदेशामध्ये एक स्वतंत्र रेसकोर्स व कॅसीनोसिटी बांधणे.
- 11) सर्व 11 मनपांचे नियोजन व त्यांच्या अंमलबजावणीसाठी महानगर आयुक्तांच्या अध्यक्षतेखाली स्वतंत्र सुकाणू समिती असावी.
- 12) सर्व महापौरांची महानगर विकासासाठी सल्ला देणारी समिती असावी.
- 13) मुंबई महानगराच्या विकास नियंत्रण नियमावलीतील कलम 33(7) व 33 (10) खालील नियमातील तरतूदी रद्द करून, मोफत गाळे देण्याचे धोरण रद्दबादल ठरवणे.
- 14) विकास नियंत्रण नियमांचे संशोधन करून त्यात सुधारणा.

15) सर्व महानगरपालिकांचे टीडीआर देण्याचे अधिकार सुकाणू समितीस देणे.

अशा महत्वाच्या टप्प्यांमध्ये पुढील 20-25 वर्षात मुंबई व इतर महानगरांचा विकास होऊ शकेल.

आमच्या शहरात राहणाऱ्या पिढीने एकत्र कुटुंबे विघटीत होत असलेली पाहिली. भाऊ-भावंडे वेगवेगळ्या गावात उदरनिर्वाहासाठी राहतात, आईवडिल गावी किंवा इतर कुठेतरी राहतात, असेही पाहिले. कुटुंबाच्या आर्थिक परिस्थितीनुसार भावाभावातील, बहिणीतील ताणतणाव पाहिले-पाहत आहोत. आता 21व्या शतकात कनिष्ठ मध्यमवर्गाची मध्यमवर्गातून उच्चमध्यमवर्गात व पुढे उच्च वर्गात अशी कुटुंबाची आर्थिक बढत होत आहे. परिणामतः कौटुंबिक जीवनावर त्याचे बरेवाईट आघात होत आहेत. तशात व्यक्ती स्वातंत्र्याच्या विकासामुळे आणखी वेगळे प्रश्न निर्माण होऊ पाहत आहे.

पुढील वीस वर्षात मुंबई, ठाणे, नवीमुंबई, कल्याण, पनवे, वसई, विरार यांची अत्यंत झपाट्याने वाढ होईल हे सांगण्यास भविष्यकाराची गरज नाही. नवे शोध, शहरीकरणाचा वेग, शहर सुधारणा अपरिहार्यच ठरवेल. जीवन जास्त गतीमान होईल. व्यक्तीच्या विविध पैलूंचा विकास करण्यास साधने निर्माण होतील. येत्या वीस वर्षात तरुणांना आपल्या आवडीनुसार, बुद्धिमत्तेनुसार क्षेत्रे निवडून त्यात उच्चतम मध्ये

गाठता येईल इतकी सुविधा निर्माण होईल. चांगल्याबरोबर शहरीकरणाचे वाईट परिणाम पण दृष्टीस येतील. जीवन स्पर्धात्मक बनेल. प्रत्येक गोष्टीची, बाबींची वेगवेगळी आवाहने राहतील या सर्वांना तोंड देत नव्या पिढीला वाटचाल करू रहावी लागणार आहे. भविष्य उज्वल तर काहींना ते भयावहही ठरेल फक्त अपार कष्ट त्यासाठी करावे लागतील.

सर्व समाज सुशिक्षित होईल त्यामुळे राजकीय वाटचाल पूर्वीपेक्षा जास्त सुधारेल, सर्व राजकीय क्षेत्रात देखील सुशिक्षितांचा प्रवेश होईल व निर्णय प्रक्रिया सुधारणा यांना एक प्रकारे बरे-वाईट वळण लागेल. जीवनातील आव्हानांना तोंड देण्यातच सर्वसामान्यांचे जीवन भरडले जाईल. जीवनाकडे सुखलोलुपतेने पाहण्याचा जास्त ओघ राहील, त्यातून जे मिळेल त्यासाठी जगावे लागेल. अनेक सुविधा, अनेक तऱ्हेचे व्हडमय संगीत, विविध क्षेत्रातील वैशिष्ट्ये, विविध नव्या नव्या तंत्राने उपलब्ध होतील त्यासाठी नवतरुणांस सामोरे जावे लागेल. ग्रामीण भाग मुंबई प्रदेशाच्या आसपास राहणार नाही ही एक खंत निर्माण होईल, त्याचे परिणाम होतील. एक नवे महानगर निर्माण होईल. त्याचे असंख्य बरेवाईट परिणाम होत राहतील. अर्थात पुढील 20-25 वर्षात आर्थिक परिस्थिती आतापेक्षा निश्चितच बरी राहिल्याने जीवन सुसह्य होईल ही आशा बाळगूया व या महाशहरीकरणाला सामोरे जाऊया. हेच आव्हान सर्वांपुढे राहील.



