नागरीकरण आणि नगरनियोजन

सहभाग : श्री. शिरीष पटेल आणि सुलक्षणा महाजन

इंट्रोसाठी जागा

सु.म.: नागरीकरण आणि नगरनियोजन या दोन्हींशी आपला खूप जवळचा संबंध आहे. चर्चेची तयारी म्हणून मी काही मुद्दे काढले आहेत. अर्थात यापैकी दोन–चार मुद्यांबाबतच आपण या थोड्या वेळात चर्चा करू शकू, याची मला कल्पना आहे.

शि.प.: (मुद्दे वाचत) या सगळ्या मुद्यांची चर्चा आपण केली तर त्याचे एक मोठेच पुस्तक होईल! मला वाटतं, आपण महाराष्ट्राच्या नागरीकरणाबरोबरच सुरुवातीपासूनच्या नगरनियोजन प्रक्रियेबद्दल बोलू या. साधारण १९६५ साली आम्ही नवी मुंबई या संकल्पनेसाठी काम करायला सुरुवात केली. त्याकाळी नगरनियोजनाची एक पद्धत जगभरच प्रचलित होती. नगरांच्या भविष्याबद्दल प्रथम काही अंदाज केले जात असत. आजपासून वीस वर्षांनी नगराची स्थिती कशी असेल? त्या नगरात किती रोजगार निर्माण करावे लागतील? नगराची लोकसंख्या किती वाढेल? त्या नागरी समाजाची जडणघडण कशी असेल? नगरात कोणते लोक, कोणत्या प्रकारचे काम करीत असतील? नागरिकांसाठी, लोकसंख्येसाठी नागरीसेवा कोणत्या आणि किती लागतील? अशा अनेक बाबींचे अंदाज तयार केले जात असत. त्यासंबंधी भाकिते वर्तविली जात असत. आज मात्र ही पद्धत कालबाह्य ठरली आहे. नागरीकरणाच्या प्रक्रियेसंबंधी तसेच कोणत्याही नगराच्या भविष्यासंबंधी अंदाज करणे आज अशक्य आहे हे तज्ज्ञांच्या लक्षात आले आहे. भारतासारख्या विकसनशील देशाबाबत तर अंदाज वर्तविणे हे अधिकच अवघड आहे. देशाची, नगरांची अर्थव्यवस्था भविष्यात कशी बदलेल, कशा प्रकारचे, कोणते, किती रोजगार कोणत्या शहरात निर्माण होतील याचे अंदाज करणे आज अशक्य आहे. याचे महत्वाचे कारण म्हणजे नगरे आणि नगरांच्या अर्थव्यवस्थांना वळण देणारे, त्यावर दबाव टाकणारे खूप प्रकारचे घटक असतात. या घटकांच्या

परस्परांशी होणाऱ्या व्यवहारांचे नगरांवर बरे–वाईट परिणाम होत असतात. आजपर्यंत नागरी नियोजनात हे लक्षात घेतले जात नसे. नगरनियोजनात केवळ नगराच्या जमिनी आणि त्यांचा वापर कसा कसा करायचा याचा विचारच प्रामुख्याने होत असे. प्रत्यक्षात मात्र एखाद्या कारखान्याच्या जागी दुसऱ्या प्रकारचा उद्योग, वा घरे किंवा कार्यालये असे वापर बदलत असतात. काही नगरांतली कारखानदारी बंद होते. त्या जागी दुसरेच काही उद्योग सुरू होतात, जर नियोजनकारांचे संकल्प आराखडे आणि वास्तवातले नगर यांची तुलना केली तर त्यात फार थोडे साम्य दिसते! वीस वर्षांपूर्वीचे अंदाज आणि आजचे वास्तव यात महदंतर असते. यामुळेच नागरीकरण आणि नगरांचे नियोजन यासंबंधात मूलभूत स्वरूपांचे वैचारिक बदल होणे आवश्यक आहे.

सु.म.: सुरुवातीच्या काळात अशा अंदाजांवर आधारित नियोजन प्रक्रियेबद्दल आजच्यापेक्षा तुम्ही अधिक आशावादी होतात का?

शि.प.: नाही. तेव्हाही प्रचलित असलेल्या अंदाज–आधारित काटेकोर, बंदिस्त (Rigid) नागरी नियोजनांच्या आराखड्यांबाबत मी साशंक होतो. किंबहुना नगरनियोजन हे नागरी पायाभूत सुविधा निर्माण करण्यापुरतेच मर्यादित असावे असे माझे मत होते. सुरुवातीच्या काळात मुख्यत: नवी मुंबई निर्माण करण्याचाच विचार आम्ही करीत होतो. नगराचे नियोजन आराखडे तयार करून घेणे ही माझी मुख्य जबाबदारी होती. रस्ते, दळणवळणाची साधने यांचा विचार सर्वात महत्त्वाचा होता. नगरांच्या विविध विभागातील जमिनींचा वापर मिश्र स्वरूपाचा असावा असे आमचे मत होते. घरे, कारखाने, व्यापार, नागरीसेवा यासाठी संपूर्णपणे पूर्ण नियोजित/विभाग असू नयेत असे माझे मत तेव्हाही होते. जशी जशी नगरातील जमिनीला मागणी वाढेल तसे तसे नियोजन करीत जावे, कालौघात निर्माण होणाऱ्या गरजांच्या संदर्भात लवचीक धोरण ठेवून आवश्यकतेनुसार त्याला वळणे द्यावीत असे माझे मत असे.

नियोजनात प्रामुख्याने काही उद्दिष्टे असावीत (Series of goals) असे मला वाटते. 'उद्दिष्टांनुसार नियोजन' (Planning by objectives) असे नियोजनाचे स्वरूप मला अपेक्षित होते. आजही आहे. नगरांनी आपल्या नगराचे स्वरूप काय असावे हे ठरविणे महत्त्वाचे आहे.

समजा, 'औद्योगिक नगर' विकसित करणे हा तुमचा उद्देश आहे. अशावेळी तुमच्याकडे एखादा उद्योजक आला आणि त्याने त्याच्या कारखान्यासाठी लागणाऱ्या काही विशिष्ट मागण्या तुमच्याकडे केल्या, तर त्यांचा अंतर्भाव नियोजनात करता आला पाहिजे. त्या उद्योजकाला तुमच्या मागण्या आमच्या नियोजनात बसविणे शक्य नाही हे सांगणे चुकीचे आहे.

समजा, एखादे नगर हे आर्थिकदृष्ट्या एक ऊर्जा केंद्र असावे असा उद्देश आहे. त्यासाठी पुढाकार घेऊन विविध प्रकारचे उद्योजक, उद्योग तुमच्या नगराकडे कसे आकर्षित होतील याचा विचार नगरनियोजनात झाला पाहिजे. सुयोग्य उद्योगांसाठी विशेष प्रयत्न केले पाहिजेत. त्यासाठी पाठपुरावा केला पाहिजे.

तुमच्या नगरात लोकांना वास्तव्यासाठी आकर्षित करायचे असेल तर लोकांच्या विशिष्ट गरजांचा, अपेक्षांचा विचार नियोजनात असला पाहिजे. चांगली संस्था येऊन तिने शाळा काढावी असा प्रयत्न केला पाहिजे. नियोजन आराखड्यात एक जमिनीचा तुकडा शाळेसाठी राखून ठेवणे आणि कोणीतरी कधीतरी येऊन त्या जमिनीची मागणी करेल याची वाट बघणे म्हणजे नियोजन नव्हे. नगरांसाठी आराखडे बनविणे आणि वास्तवात त्यांची अंमलबजावणी करणे हे एकाच वेळी, हातात हात घालून केले पाहिजे. एखादे वेळेस जमिनीचा वापर बदलावा लागला, क्षेत्रफळ कमीजास्त करावे लागले, शाळा वा इतर सेवेची जागा हलवावी लागली तर ते सहजपणे आणि जरूर केले पाहिजे. नगरांचे वापरकर्ते हेच नगरांचे खरे अधिकारी असतात. त्यामुळे त्यांच्या गरजांना सर्वाधिक प्राधान्य असायला हवे. पण असे आज होत नाही. कागदावरचे नियोजन जर प्रत्यक्षात राबविताच येत नसेल तर त्याचा खरोखर काय उपयोग आहे?

सु.म.: ही तुमची नागरी नियोजनाही प्रवाही (Dynamic) आणि मोकळी (Open ended) प्रक्रिया तेव्हा सरकारी यंत्रणेला, राजकारणी लोकांना समजली नाही का? त्यांचा विरोध कोणत्या कारणासाठी होता?

शि.प.: सरकारलाच काय, तेव्हाच्या नियोजनकारांनाही माझी ही 'नागरी नियोजनाची' सैलसर कल्पना मान्य नव्हती. आजही नाही. आपले आजचे नियोजन हे नागरी जमीन वापरापुरतेच मर्यादित आहे. पण परिस्थिती, गरजा, अपेक्षा या सतत बदलत्या असतात आणि त्यांचा समावेश करणे प्रचलित नियोजन प्रक्रियेमध्ये शक्यच होत नाही.

सु.म.: आजच्या नागरी नियोजन प्रक्रियेत लोकांच्या बदलत्या गरजा, अपेक्षांना स्थान असत नाही. लोकसहभाग असत नाही. पण आज मुंबईसारख्या पुढारलेल्या नगराबाबतही अशा प्रवाही नियोजन प्रक्रियेचा विचारही कोणी बोलत नाही. नियोजन आराखडे करायचे आणि लोकांना स्वप्ननगरीची भुरळ घालायची असाच एक सर्वसाधारण उद्देश दिसतो.

शि.प.: लोकांना स्वप्ने दाखविणे, भुरळ घालणे हा नगरांच्या नियोजनाचा उद्देश असताच कामा नये. वास्तवाशी संबंध नसलेले नियोजन काय कामाचे? नागरी नियोजनाचे उद्दिष्ट वास्तवात आणण्याचा ब्राझीलमधील कुरुचिवा (Curitiba) या नगरातला प्रयोग मला सर्वात महत्त्वाचा वाटतो. १९६५ मध्ये आम्ही नियोजनाची सुरुवात करीत असतानाच तो प्रयोग सुरू झाला होता. आपल्या नगराकडे मोठ्या, खर्चीक प्रकल्पांचा विचार करण्याइतके आर्थिक बळ नाही, ही वस्तुस्थिती त्यांनी सर्वप्रथम मर्यादा म्हणून स्वीकारली आणि आपल्या उपलब्ध साधनांच्या प्रभावी वापरातून रस्त्यांवर दोन्ही दिशांनी एक लेन फक्त बसेससाठी राखून ठेवली.

मोटारींपेक्षा बससेना प्राधान्य देणे अशासारख्या अनेक धोरणांचा त्यांनी पाठपुरावा केल्याने नगरे नागरिकांसाठी अधिक चांगली झाली. त्या संकल्पनेतून बस, रस्ते, बसथांबे, तिकीटव्यवस्था या सर्वांसाठी सुयोग्य डिझाईन केले. रेल्वेमार्ग जसा राखीव असतो तसाच बसचा मार्ग राखीव. आणि यासाठी रेल्वेच्यापेक्षा कितीतरी कमी खर्चात शहराची वाहतूक आमूलाग्र सुधारली. स्वस्त, सुटसुटीत, नागरिकांना सहज वापरता येणाऱ्या या व्यवस्थेचा सर्व जगभर मोठा बोलबाला झाला.

सु.म.: स्वतःच्या नगरांचे विशिष्ट प्रश्न लक्षात घेऊन, क्षमता लक्षात घेऊन, स्थानिक परिस्थितीच्या अभ्यासातून त्यांनी तोडगे काढले. विकसित देशांचे आंधळे अनुकरण, त्यांचे महाग तंत्रज्ञान, विचारपद्धती, जीवनपद्धती आयात करण्यापेक्षा त्यांची ही पद्धत कितीतरी पट लाभदायक आणि सुयोग्य ठरली.

शि.प.: असाच विचार त्यांनी घरबांधणी संबंधातही केला. बस, स्टेशनच्या जवळपास गरीब लोकांची घरे, तर दूर श्रीमंतांची घरे अशी रचना त्यांनी निर्माण केली. जेणेकरून गरीबांचा प्रवासाचा खर्च कमी व्हावा. काही रस्ते त्यांनी संपूर्णपणे पादचारींसाठी राखून ठेवले. सुरुवातीला व्यापारी, दुकानदार, नियोजन तंत्रज्ञ यांचा झालेला विरोध प्रत्यक्षातील या धोरणाच्या यशामुळे, लोकांच्या अनुभवामुळे आणि सकारात्मक पाठिंब्यामुळे मोडून पडला. पहिला रस्ता राखीव करण्याच्या कामाची सुरुवात शुक्रवारी रात्री झाली. सोमवारी त्या रस्त्यांवर मोटारींचा प्रवेश पूर्ण बंद केला. मोटारधारकांनी बळजबरीने रस्ता ताब्यात घेण्याची घोषणा केली. त्यावेळी सबंध रस्त्यावर कागद पसरून शाळकरी मुलांची चित्रकला मोहीम आखली. मोटार लॉबीचा असा सक्रिय पराभव बालचमूच्या सक्रिय, सृजनशील कलाविष्काराने पराभव केला. सांगायचा महत्वाचा मुद्दा असा की अशा प्रकारची यशस्वी नागरी धोरणे ही प्रचलित असलेल्या नियोजनशास्त्राच्या तंत्रज्ञानाच्या साहाय्याने राबविता येत नाहीत. त्यासाठी ठोस Objectives निश्चित उद्दिष्टे ठरवून, जशा जशा संधी उपलब्ध होतात तेव्हा साध्य करून घ्यावी लागतात. अशी नागरी उद्दिष्टे साध्य करणे, त्यासाठी विविध पर्यायी मार्ग शोधणे हेच खरे नियोजन. अशा प्रक्रियेत काही उद्दिष्टे आधी साध्य होतील. काही नंतर. काही उद्दिष्टे सहजसाध्य असतील. तर काही अवघड. परंतु अशा नियोजनासाठी तुमच्याजवळ नगरांसाठी Vision दूरदृष्टी असली पाहिजे.

सु.म.: पण अशी नागरी उद्दिष्टे ठरवायची, त्यांचा पाठपुरावा करून ती साध्य करायची तर त्यासाठी सर्वप्रथम 'नागरी' दृष्टिकोन, सामाजिक, राजकीय विचारांची स्पष्टता असणे हे महत्वाचे आहे.

शि.प.: अगदी खरे आहे. कुरुचिवा येथे यश मिळू शकले याचे एक महत्वाचे कारण म्हणजे एक व्हिजनरी आर्किटेक्ट त्या शहराच्या मेयरपदावर निवडून गेला होता. प्रशासकीय व्यवस्थेवर त्याची चांगलीच पकड होती. लोकांशी सुसंवाद होता. आणि लोकांचाही त्याच्यावर विश्वास होता.

सु.म.: कुरुचिवा हे शहर मध्यम लोकवस्तीचे, आकाराचे आहे. अठरा लाख लोकवस्ती असलेल्या या शहरात नियोजन शक्य होते.

शि.प.: अठरा लाख लोकवस्तीचे शहर काही लहान नाही. आपली कोल्हापूर, नाशिक, ठाणे ही शहरे याच आकाराची आहेत. आपण त्यांच्या नियोजनात असा विचारही करत नाही. मला वाटतं, नागरीनियोजनाचे स्थान हे राजकारण आणि नागरी प्रशासन यांच्यामधल्या सांधेजोडणीचे आहे. It is at the interface between city politics and city administration. नियोजन प्रक्रिया ही राजकीय–व्यवस्थापकीय पातळीवर घडत असते. म्हणून त्यांच्याजवळ स्पष्ट नागरी उद्दिष्टे असायला हवीत. आपण नवी मुंबईचे उदाहरण बघू. येथे वाहतुकीची व्यवस्था उत्तम असली पाहिजे हे उद्दिष्ट असेल तर त्यासाठी राखीव बसची लेन, सायकल ट्रॅक आणि पादचाऱ्यांसाठी प्रशस्त पदपथ ही व्यवस्था प्राधान्याने करायला पाहिजे होती. आणि ते सहज शक्य होते. आम्ही तसे नियोजनही केले होते. पण असे नियोजन वास्तवात राबविणे राजकीय–प्रशासकीय पातळीवर अडकले. प्रशासकांना लोक शहरात कसे राहतात, कसे प्रवास करतात, कोणते उद्योग करतात याची जाणीव असावी लागते. पण तशी जाणीव आपल्या राजकारणी नेतृत्वात आज तरी नाही.

सु.म.: आपल्या राजकीय नेत्यांनी स्वातंत्र्यानंतर नगरांकडे नेहमीच साशंकतेने पाहिले. नागरीकरण, नगरे यांचे विकासामधले महत्व लक्षातच घेतले नाही, असे मला वाटते.

शि.प.: राजकीय नेतृत्वाने नगरांकडे अतिशय संकुचित दृष्टीने पाहिले हे खरेच. प्रत्येक नेत्याने आपआपल्या मतदारसंघापुरतेच पाहिले. त्यांना व्यापक दृष्टीने विविध प्रकारच्या ग्रामीण–नागरी विभागांचा सर्वंकष पद्धतीने विचार करता आला नाही. मी, माझा मतदारसंघ या पलीकडे राजकीय नेत्यांची वैचारिक झेप नाही. नगरांकडे त्यांनी फक्त 'शोषणात्मक' दृष्टीनेच पाहिले. विकासासाठी नगरांची देखभाल आवश्यक आहे याचा विचार केला नाही. नागरीकरणाची माहिती, नागरी प्रश्नांची समज आणि कल्पनाशक्तीचा अभाव या आजच्या राजकीय नेतृत्वात असणाऱ्या महत्वाच्या कमतरता आहेत. प्रशासकीय पातळीवरही नागरीकरणाच्या प्रक्रियेची आणि नगरांच्या प्रश्नांची जाणीव खूप कमी आहे. आणि त्यांची ही जाणीव प्रगल्भ झाली तरी खूप मोठा फरक पडेल. नागरी नियोजनकारांच्या मार्फत बदल घडून येतील हा भ्रम आहे. मात्र व्यवस्थापकीय विचारधारा बदलली तर पुष्कळ चांगले बदल नगरांच्या बाबतीत शक्य आहेत.

सु.म.: ठाणे शहरात काही प्रमाणात प्रशासकीय कृतीमधून सुधारणा झाल्या हे उदाहरण बोलके आहे. पण त्यामुळे ठाण्याची सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था सुधारली नाही. रस्ते रुंद, प्रशस्त झाले आणि पुन्हा गाड्या, स्कूटरी आणि रिक्षा यांनी तुडुंब भरून गेले.

शि.प.: खाजगी मोटारी आणि वाहने यांना उत्तेजन देण्याची एक घोडचूक सर्वत्रच होते आहे. कोलंबिया या देशात, बगोटा शहरात उत्तम सार्वजनिक वाहतूक सेवा निर्माण केली गेली आहे. अशी यशस्वी सेवा वास्तवातील प्रश्नांचा विचार करून निर्माण होते. पण त्यासाठी नियोजनकर्त्यांनी प्रत्यक्ष प्रश्नांना भिडणे अत्यावश्यक आहे. कार्यालयात बसून अशी उत्तरे सापडत नाहीत. आपले नगररचना अधिकारी फक्त Land use plan बनवीत असतात...

सु.म.: आणि नंतर त्यात सारखे बदल करण्यात त्यांचा उरलेला सर्व वेळ बरबाद होत असतो...

शि.प.: अगदी खरे आहे. आणि म्हणूनच आपला नागरी नियोजनाचा सर्व खटाटोप हा निरर्थक ठरतो आहे. त्यात प्रत्येक नागरीसेवा विभाग हा स्वतंत्रपणे विचार करतो. मुंबईमधील वाहतूक व्यवस्थेसाठी मध्य–पश्चिम रेल्वे आणि बससेवा या सर्वांनी एकत्रितपणे विचार करणे आवश्यक आहे. पण तसे होत नाही. सर्व नागरी वाहतूक व्यवस्था ही एका प्रशासकीय छत्राखाली आणणे महत्वाचे आहे.

सु.म.: सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था सुधारायला मोटार लॉबीचा मोठा विरोध आहे. त्याचा सर्व भर हा उड्डाणपूल, सागरी–महामार्ग अशांसारख्या योजनांवरच आहे.

शि.प.: मोटार लॉबीप्रमाणेच राजकीय हितसंबंध जपण्यासाठी रस्ते, उड्डाण पूल आणि खाजगी मोटारी यांचा प्रसार केला जात आहे. रेल्वेची कामे स्थानिक राजकीय नियंत्रणात येत नसल्याने त्यांना लोकल सेवेमध्ये रस नाही. नगरांबाबत चांगली धोरणे आखण्यात अशा नाना प्रकारच्या अडथळ्यांची मालिकाच आहे. ठाणे खाडीवर रेल्वे आणि वाहने यांच्यासाठी एकत्रितपणे एकच पूल बांधता आला असता. पण रेल्वे आणि सार्वजनिक बांधकाम खात्यांच्या वेगळ्या चुली असेपर्यंत तसे होणार नाही.

सु.म.: त्यातच गेल्या काही वर्षांत मुंबईसारख्या महानगरातले प्रस्थापित कारखानदारी उद्योग बाहेरच्या, दूरच्या प्रदेशात स्थलांतर करीत आहेत. ही नागरी प्रक्रिया समजून घेणे प्रस्थापित वैचारिक चौकटीत विचार करणाऱ्या राजकारणींना समजून घेता येत नाही. मुंबईमधील गिरणी धंदा २०–२५ वर्षांपूर्वी अशा प्रक्रियेत असताना मोठी प्रतिक्रिया समाजात दिसली होती. आज मुंबई परिक्षेत्रातले असंख्य कारखाने मूकपणे बंद झाले आहेत. फार मोठी चळवळही त्याबद्दल नाही.

शि.प.: या कारखान्यांच्या जागी नवीन उद्योग, नवीन प्रकारचे रोजगार, नव्या निवासी घरांची उभारणी होते आहे. कारखाने स्थलांतरित होऊन अ–नागरी वा लहान शहरात रोजगार निर्माण करीत आहेत. त्यामुळे ग्रामीण भागातून महानगरात होणाऱ्या स्थलांतराचे प्रमाण कमी होते आहे. पर्यटनाच्या मार्फतही अनेक ठिकाणी ग्रामीण लोकांना कॅश पैसे मिळवून देणारे उद्योग निर्माण होत आहेत. मला हे स्वागतार्ह वाटते.

सु.म.: महाराष्ट्राच्या ग्रामीण भागातून शहरात होणारे स्थलांतर नक्कीच कमी झाले आहे. परुळेकर मालवण भागातून ठाण्यामध्ये आले. त्यांना तर आजकाल कोकणातून मुंबईला रोजगारासाठी येणाऱ्या लोकांचे प्रमाण खूप कमी झाल्याचा अनुभव येतो आहे. उलट काही जण मुंबईहून कोकणातल्या आपल्या गावात परत जात आहेत. मात्र उत्तर प्रदेश, बिहार या राज्यांतून महाराष्ट्रात होत असलेले स्थलांतर मोठे आहे. कदाचित कोलकाता शहराचा विकास गेल्या २–३ दशकांमध्ये थांबला होता त्याचा परिणाम असावा.

मला वाटतं, नागरीकरणाच्या या बदलत्या संरचनेमध्ये Restructuring मुंबईसारखे महानगर इतर शहरांच्यापेक्षा वेगळ्या प्रकारच्या संकटात सापडले आहे. इतर शहरे वेगाने विस्तारत आहेत. आर्थिकदृष्ट्या अधिक विकसित होत आहेत. मुंबई मात्र अधिक बकाल, अधिक गोंधळाची झाली आहे. स्थलांतरितांना आणि नगरवाढीला वेसण घालण्याची पारंपरिक प्रवृत्ती या संकटावर प्रभावी उपाय शोधण्याच्या बाबतीत सपशेल निकामी ठरली आहे. परंतु आजही त्यात बदल करण्याची आवश्यकता नियोजनाच्या विचारात आणि कृतीमध्ये दिसत नाही.

शि.प.: नगरनियोजन करताना प्रकल्पांची उभारणी करावी लागेल. पण कोणते प्रकल्प अधिक सुयोग्य आहेत याची निवड करण्याचे शहाणपण येणे सर्वाधिक महत्वाचे आहे. परदेशी, विशेषत: श्रीमंत देशांचे नागरी उपाय आपल्यासाठी कितपत उपयोगी आहेत याचा विचार करावा लागेल. तसेच ही निवडप्रक्रिया पारदर्शक असली तर लोकांना त्याबद्दल विश्वास वाटेल आणि त्यांचा सहभाग आणि पाठिंबाही मिळेल. आजच्या नियोजन पद्धतीवरचा लोकांचा विश्वास उडाला आहे.

सु.म.: पण आपल्याकडे सामान्य लोकांना नगरांचे, प्रकल्पांचे आराखडे, अहवाल या गोष्टी खूप तांत्रिक आणि समजायला अवघड वाटतात.

शि.प.: प्रत्येक नागरी प्रस्तावासाठी सर्व नागरिकांचे मत घेण्याची आवश्यकता नाही. पण आपल्या विभागात येऊ घातलेल्या इमारतींच्या संदर्भात रहिवासी निश्चितच जागरूक होऊ शकतात. अनेक विकासक आज मुंबईमधील जुन्या, पक्क्या, सुस्थित इमारती पाडून तेथे अवास्तव पैशांच्या लालसेपोटी उत्तुंग इमारती उभारत आहेत. पडीक इमारतींसाठी असलेले नियम बनावट कागदपत्रे तयार करून या इमारतींच्या पुनर्विकासासाठी वापरत आहेत. ८–१० भाडेकरू असणाऱ्या इमारतींमध्ये ४–५ पट भाडेकरूंच्या खोट्या नोंदी तयार करून चटईक्षेत्र वाढवून घेत आहेत. शिवाय खरोखरीच्या जुन्या, पडीक इमारतींचा जुन्या भाडेकरूंच्या सुरक्षित निवासी जागेचा प्रश्न सुटतच नाही. म्हणूनच कोणत्याही इमारतींच्या विकासाची माहिती पारदर्शकपणे इतरांना मिळणे आवश्यक आहे. याच गैरव्यवहारांच्या संदर्भात मला आणि इतर काही जणांना कोर्टामध्ये पिटीशन करणे आवश्यक वाटले.

सु.म.: या सर्व गैरव्यवहारांना, बिल्डर्सच्या लॉबीला आळा घालण्याचे उपाय काय? बिल्डर्स, जमीनमालक, राजकारणी आणि संधिसाधू स्थानिक पुढारी; तसेच माफिया यांना कोण आणि कसे सुधारणार?

शि.प.: याचे उत्तर माझ्याकडे नाही!

नगरपालिका रस्ते, वाहतूक, पाणी आणि सार्वजनिक आरोग्यासाठी आवश्यक अशा मलनिस्सारण सेवांवर लक्ष केंद्रित करायला हवं.

सु.म.: 'मुंबई व्हिजन'बद्दल आपलं काय मत आहे?

शि.प.: मुंबई व्हिजनचा अहवाल चांगला आहे. पण त्यांनी अनेक विवादास्पद मुद्यांना स्पर्श केला नाही असं मला वाटतं. सर्वात प्रभावी आणि महत्त्वाचा बदल हा भाडेनियंत्रण कायद्यात होणे हे अत्यावश्यक आहे. नगरांना बेचिराख करणारे हे दुसऱ्या क्रमांकाचे अस्त्र आहे. पहिला क्रमांक हा अर्थातच कारपेट बॉम्बिंग (Carpet bombing)चा आहे! आतापासून पुढील कोणत्याही मालमत्तांच्या नवीन भाडेकरारांना हा कायदा लागणार नाही इतके जरी केले तरी खूप फरक पडेल. जुन्या इमारतींची पुनर्बांधणी झालेल्या जुन्या भाडेकरूंनाही हा कायदा लागू पडणार नाही. जुन्या भाडेकरूंना हात न लावता ही साधी गोष्ट करता येईल. भाडेसंरक्षण कायद्यामुळे शहरांना गोठलेपणा आला आहे. मुंबईमधील ६० टक्के झोपडपट्ट्यांची निर्मिती या घातक कायद्यामुळेच झाली आहे आणि म्हणूनच या कायद्याचा अडसर दूर केला तर नगरांना नवीन चैतन्य येईल.

सु.म.: पण या भाडे गोठवणूक कायद्याला अनेक नियोजनकार राजकीय भूमिकेतून विरोध करतात. आणि राजकारणी नेत्यांना ते जवळचे असतात.

शि.प.: कदाचित जुन्या भाड्याच्या नगण्य दरामुळे त्यांना वैयक्तिक लाभ होत असेल. मला वाटते, जुन्या इमारतींमध्ये राहणारे बहुसंख्य भाडेकरू हे गरीब गटातले नसावेत. बहुतेक जुने भाडेकरू सुस्थित आणि संरक्षित झालेले आहेत. मुंबईसारख्या वा कोणत्याही शहरात भाडेनियंत्रण कायद्याने गरीबांना संरक्षण मिळते हा भ्रम आहे. उलट भाडेनियंत्रण कायद्याने घरनिर्माणावर मर्यादा येतात आणि गरीब स्थलांतरितांना झोपडपट्ट्यांच्या आश्रयाला जावे लागते. आज मरीन ड्राइव्हवर असलेल्या जुन्या घरांची भाडी इतकी अत्यल्प आहेत की कोणत्याही गरीबाला ती सहज परवडतील! भाड्याने जागा मिळत नाहीत ही अडचण मोठी आहे नगरात.

सु.म.: महानगरांत ३० टक्के घरे ही भाड्याने असावीत, नव्हे सर्व जागतिक शहरात ती आहेत. मात्र, मुंबईत हे प्रमाण केवळ २ टक्के इतके कमी आहे. व्हिजन मुंबईमध्ये याचा उल्लेख आहे.

शि.प.: तसा उल्लेख असेल तर ते चांगलेच आहे. पण पुरेसे नाही. त्यासाठी राजकारणी लोकांमागे मोठा तगादा लावावा लागेल. बिल्डर्स लॉबी खूप शक्तिमान आहे. त्यांना अशा कायद्यांमुळेच मालमत्तांचा कृत्रिम तुटवडा निर्माण करून भाव चढे ठेवण्यात मोठे स्वारस्य आहे. या भाडेनियंत्रण कायद्याच्या जाचातून नगरांना मुक्त करणे हे मला वाटते आपल्या सर्व नगरप्रेमींचे प्रथम लक्ष्य असले पाहिजे. हा प्रश्न Practically सोडवायचा असेल तर मला वाटते, जुन्या भाडेकरूंना हात न लावता त्यांच्या जागी जे नवीन भाडेकरू येतात (नव्या वा जुन्या इमारतींमध्ये) त्यांना Rent act खाली संरक्षण नसावे.

सु.म.: मला तुमचा हा मार्ग योग्य वाटतो पण आजतरी आपण अल्पमतात आहोत. आपल्या विचारांचा प्रसार करून लोकांचा पाठिंबा वाढविण्याचे प्रयत्न हे मात्र आपले नागरी कर्तव्य आहे, असे मलाही वाटते.

■