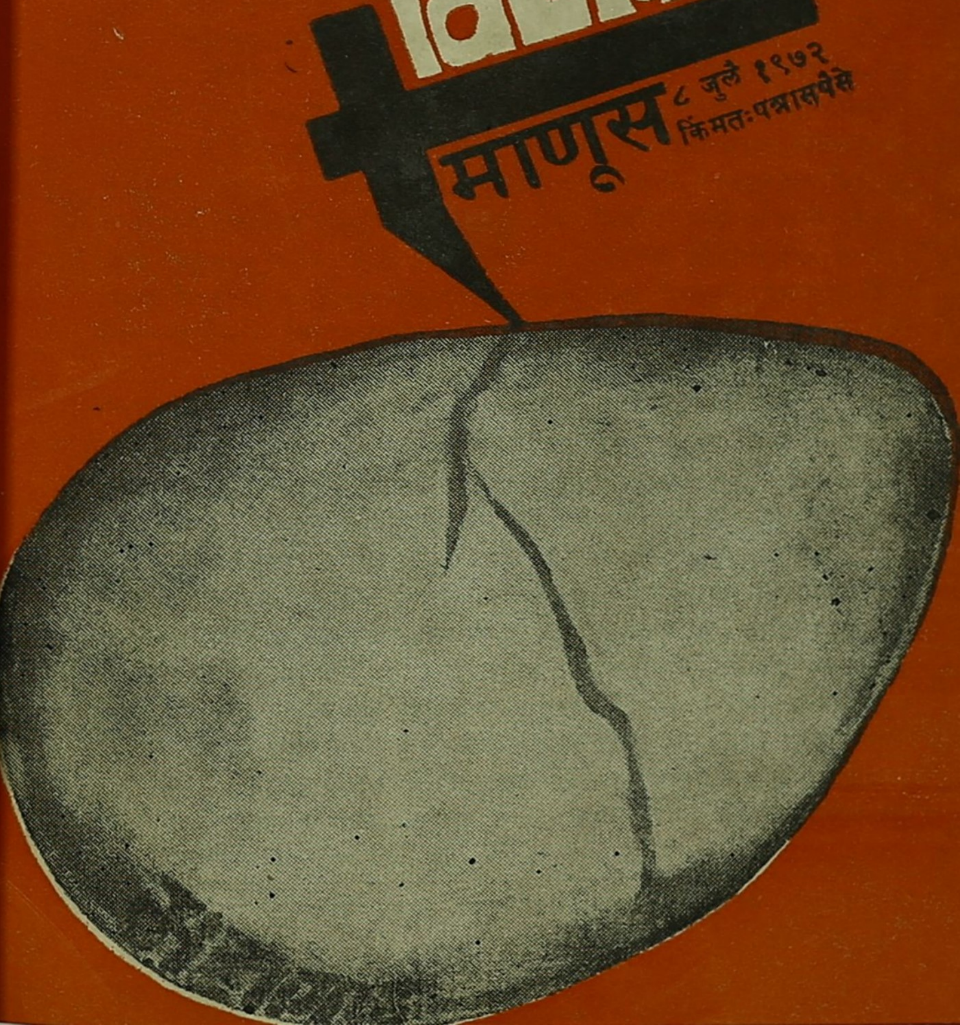
जुळी मुंबई विशेषांक

८ जुलै १९७२

माणूस

किंमत: पन्नास पैसे



चोवीस वर्षांपूर्वी प्रा. ध. रा. गाडगीळ लिहितात*—

"....सामान्य दर्जाच्यादेखील घरांची वाण, इतरत्र क्वचितच दिसेल अशी, रहदारीची खेचाखेच, कामाच्या जागेपासून वस्तीच्या जागेपर्यंतचे अंतर, हे अंतर काटण्यासाठी खर्च होणारी शक्ती व पैसा, जमीन व घरे यांच्या वाढलेल्या किमती यावरून मुंबईचा प्रश्न जगातला एक बिकट प्रश्न होऊन बसला आहे असे म्हणावयास हरकत नाही. यातील एका अंगाचा–घरांचा प्रश्न तपासण्यासाठी १० वर्षांपूर्वी एक सरकारी कमिटी नेमली गेली होती. या कमिटीने आपला रिपोर्टही सरकारला सादर केला. त्यावेळी कमिटीला जी परिस्थिती आढळली तिचे वर्णन तिने आपल्या रिपोर्टात केले आहे. ते विषादकारक आहे. १९३९ मधेसुद्धा मुंबईतील परिस्थिती लंडनशी तुलना करता असमाधानकारक होती आणि कमिटीच्या मते मुंबईचे वैभव म्हणजे फार थोडयांचे वैभव व फार मोठया संख्येचे चिखलात कुजणे असे होते."

"..आजच्या स्थितीत वाहतुकीची व्यवस्था फार अपुरी आहे आणि व्यापारी केंद्रापासून वस्तीचे विभाग फार दूर आहेत. मुंबई हे मूळ स्थान एका औद्योगिक शहराच्या अस्तित्वास अयोग्य आहे. १९३८ मध्येसुद्धा रहिवाश्यांच्या घरांचा व वाहतुकीचा प्रश्न सोडविता आला नव्हता. तेव्हापासून लोकसंख्येत तर फार मोठी भर पडत आलेली आहे आणि आज या प्रश्नांनी उग्र स्वरूप धारण केले आहे.

"...मुंबईची लोकसंख्या बृहन्-लंडनच्या मानाने लहान असली तरी मुंबईचे प्रश्न मात्र अधिक तीव्र आहेत. मात्र बृहत् लंडनसाठी करण्यात आलेल्या योजनेच्या दिशेनेच मुंबईचे प्रश्न सोडविण्याचा विचार केला पाहिजे. मुंबईच्या बाबतीत ही उपाययोजना अधिक कडक व अधिक शीघ्र करावी लागेल. त्या उपाययोजनेच्या पायऱ्या अशा (१) बृहत् मुंबईत नवीन उद्योगधंद्यांच्या कारखान्यांना व असलेल्या कारखान्यांच्या वाढीस परवानगी देता कामा नये. (२) बृहत् मुंबईत १९४१ मधे जी वस्ती होती ती प्रमाण धरून त्याहून वाढलेली वस्ती व कारखाने दुसरीकडे

[मलपृष्ठ १ वर

* गाडगीळ ध. रा., मुंबई शहराचे भवितव्य, संयुक्त महाराष्ट्र प्रकाशन १९४८, पृ. २३–२७

माणूस
शनिवार
८ जुलै १९७२
पन्नास पैसे

वर्ष : बारा
अंक : सहावा

जुळी मुंबई विशेषांक

संपादक
श्री. ग. माजगावकर

साहाय्यक
दिलीप माजगावकर
सौ. निर्मला पुरंदरे

वार्षिक वर्गणी
पंचवीस रुपये

परदेशाची वर्गणी
पासष्ट रुपये

साप्ताहिक माणूस
१०२५ सदाशिव
पुणे ३०.

दूरध्वनी : ५७३५९

माणूस

कोटयावधी रुपयांची गुंतवणूक असलेली जुळी मुंबई योजना आज महाराष्ट्र शासनाने हाती घेतलेली आहे. 'सिडको' सारखी एक प्रचंड यंत्रणा ही योजना राबवण्यासाठी प्रत्यक्ष कामालाही लागलेली आहे. ही जुळी मुंबई योजना कोणासाठी? कशासाठी? या कोटयावधी रुपयांच्या गुंतवणुकीचा फायदा समाजातील कोणत्या वर्गाला मिळणार आहे? या योजनेमुळे आजच्या मुंबईचे प्रश्न – वाहतुकीचे, जागेचे, दूषित हवेचे – कमी होणार आहेत का वाढणार आहेत? आजवर मागास राहिलेल्या – ठेवलेल्या, बाकी महाराष्ट्रावर या योजनेचा काय परिणाम होणार आहे?

या सर्व प्रश्नांचा सर्व बाजूंनी विचार होण्याची आज आवश्यकता आहे. यासाठी हा जुळी मुंबई विशेषांक योजला आहे.

या विशेषांकातील मजकुराची जबाबदारी शंकर ब्रह्मे समाजविज्ञान ग्रंथालय संस्थेच्या श्रीमती सुलभा ब्रह्मे आणि कुमुद पोरे यांनी आनंदाने स्वीकारली, याबद्दल त्यांचे मनःपूर्वक आभार. या विषयावर अधिक चर्चा करण्यासाठी ग्रंथालयातर्फे रविवार दि. ९ जुलै १९७२ या दिवशी स. प. महाविद्यालय – पुणे येथे एक चर्चा-शिबीरही आयोजित करण्यात आले आहे.

– संपादक

मुंबई-जुळी मुंबई आणि महाराष्ट्र

कोणत्याही देशाच्या आर्थिक प्रगतीचे औद्योगीकरण व नागरीकरण हे अविभाज्य घटक मानले जातात. आर्थिक विकास व्हायचा म्हणजे शहरे वाढणारच आणि तेथे मनुष्य वस्तीचे होणारे केंद्रीकरण उत्तरोत्तर वाढत जाणार; बाहेरील प्रदेशातून वाढत्या संख्येने लोक आकर्षिले जाणार आणि शहराचे महानगर व महानगराचे महा-महानगर होणार, ह्या गृहीत तत्त्वावर आपल्याकडील महानगरांचे प्रश्न हाताळण्याची प्रवृत्ती दिसते. मागास भागांतून महानगरांकडे येणाऱ्या वाढत्या झुंडी थोपवाव्या कशा. हा प्रश्न धसास लावण्याऐवजी नवनवे उद्योगधंदे आणि त्याबरोबरच वाढती लोकसंख्या महानगरांकडे आकर्षित होणे अटळ आहे, त्यादृष्टीने उपलब्ध जमिनीच्या वापराचा आराखडा तयार करणे हे आज महानगरांकरता तयार होत असलेल्या योजनांचे मुख्य काम होऊन बसले आहे. परंतु अशा तऱ्हेने महानगरांच्या समस्यांचा विचार करणे, म्हणजे आर्थिक नियोजनासंबंधी पराभूत मनोवृत्तीचे लक्षण होय. देशाच्या एकूण अर्थव्यवस्थेमध्ये आणि नियोजित आर्थिक विकासाच्या प्रकियेमधे नागरी विभागाचे स्थान काय ? आणि कोणत्या प्रकारचे नागरीकरण हे संकल्पित आर्थिक विकासाला उपकारक ठरेल ? ह्यासंबंधीचे विचार हे आर्थिक नियोजनामध्ये पायाभूत मानणे आवश्यक आहे.

महाराष्ट्र सरकारने मोठ्या अभिमानाने उचलून धरलेल्या जुळ्या मुंबई योजनेचा पाया लोकसंख्येच्या वाढीच्या आपोआपीच्या गणितामधेच आढळतो. त्यामधे अखिल महाराष्ट्राच्या आर्थिक विकासाचा विचार नाही. महाराष्ट्राच्या संदर्भात मुंबईच्या अनिर्बंध वाढीचा अर्थ समजाऊन घेण्याचा प्रयत्न प्रस्तुत निबंधात केला आहे.

मुंबईची वाढ

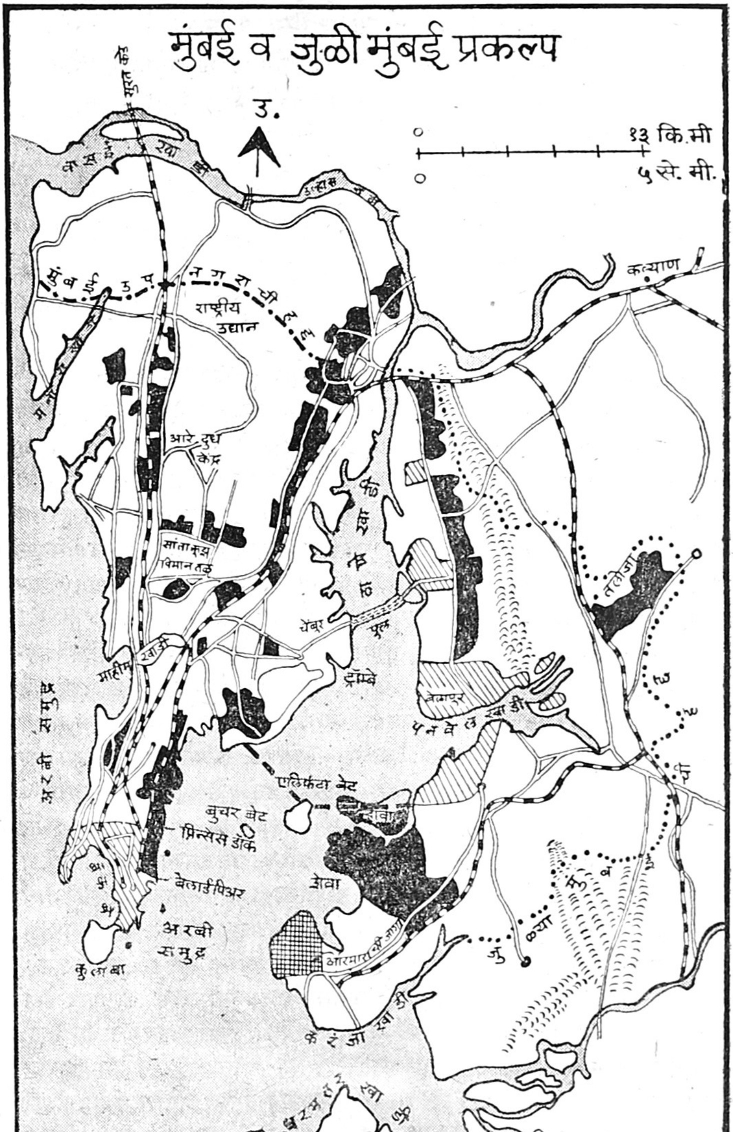
हिंदुस्थानच्या अर्थव्यवस्थेचे आधुनिकीकरण ब्रिटिश साम्राज्यशाहीच्या काळामधे घडल्याने ब्रिटिश व्यापार-उद्योगांच्या हितसंबंधांच्या दृष्टीने सोईस्कर असेच वळण हिंदी अर्थव्यवस्थेस दिले गेले. ब्रिटिशांच्या दृष्टीने हिंदुस्थान म्हणजे कच्च्या

महाराष्ट्राच्या अर्थव्यवस्थेचा विचार करता
जुळ्या मुंबईमुळे मुंबईच्या आकर्षण क्षेत्रामध्ये भर पडून
महाराष्ट्रातील अविकसित भागांचे आज होणारे शोषण
अधिकच वाढणार आहे.

सुलभा ब्रह्मे । कुमुद पोरे

गोखले अर्थशास्त्र संस्था, पुणे

मालाचे मोठे आगरच होते. कापूस, नीळ, अफू, रेशीम इत्यादी कच्चा माल भारतातून न्यायचा आणि कापड, लोखंड यासारखा तयार माल हिंदुस्थानातील हुकमी बाजारपेठेत खपवायचा; अशा तऱ्हेने हिंदी वसाहत ही साम्राज्यशाही ब्रिटनच्या औद्योगिक भरभराटीसाठी राबवली गेली. ब्रिटिश राजवटीत हिंदुस्थानमधील परदेशी व्यापारास अनन्यसाधारण महत्त्व निर्माण झाल्याने बंदरी शहरांना असाधारण महत्त्व प्राप्त झाले. विशेषत: मुंबई, कलकत्ता व मद्रास ही बंदरी-शहरे व्यापार उदीमांची मोठी केंद्रे बनली. १८५० नंतर ब्रिटिशांनी हिंदुस्थानात लोहमार्ग घातले तेही ही मुख्य बंदरे आसमंतातील सुपीक प्रदेशास जोडण्याच्या दृष्टीने! उदाहरणार्थ मुंबईपासून अमरावती, सोलापूर, अहमदाबाद ह्या शहरापर्यंत लोहमार्ग घातले गेले. वाहतुकीचे दरही असे ठरविले, की अंतर्गत वाहतुकीपेक्षा थेट बंदरापर्यंत माल नेणे किफायतशीर व्हावे. अंतर्गत विभागातून कच्चा माल गोळा करणे आणि विलायतेतून यंत्रसामग्री आणि औद्योगिक सामग्री आयात करणे ह्या दृष्टीने मुंबई, कलकत्ता ही बंदरी शहरे सोईची असल्याने एतद्देशीय उद्योगांचे केंद्रीकरण या शहारांमधून झाले. प्रारंभी मुंबई येथे कापड गिरण्या व कलकत्त्यास तागाच्या गिरण्या निघाल्या. एकदा कारखानदारीस सुरुवात झाल्यावर कामगार व तंत्रज्ञ यांची उपलब्धता, व्यापारी संस्था व पतपेढ्यांचे सान्निध्य यामुळे याच शहरांमधे कारखानदारीची पुढेही वाढ होत राहिली. कारखानदारी व व्यापार या दोन्ही दृष्टींनी या शहरांचे महत्त्व उत्तरोत्तर वाढत गेले. १९४७ साली मुंबई, कलकत्ता व मद्रास या तीन शहरांमधे देशातील कारखान्यांमधील कामगारांपैकी जवळजवळ तीन चतुर्थांश कामगार केंद्रित झालेले होते. स्वातंत्र्यपूर्व काळात हिंदुस्थानातील आर्थिक वाढ काही प्रमुख शहरांपुरतीच मर्यादित राहून ह्या शहरांचे देशातील इतर भागाशी आर्थिक दुवे सांधले न गेल्याने तेथील आर्थिक विकासाद्वारे भारतातील अन्य प्रदेशाच्या विकासास फारशी चालना मिळू शकली नाही. मोजकी औद्योगिक शहरे व इतर सर्व पारंपारिक शेतीप्रधान प्रदेश अशी भारताची स्वातंत्र्य-



कारखानें व बंदर

शासन व व्यापार

जुळ्या मुंबईची हद्द

डोंगरांची रांग

प्राप्तीच्या वेळी दुहेरी अर्थव्यवस्था होती.

१९४७ साली भारतास स्वातंत्र्य मिळाल्यानंतरही औद्योगिक केंद्रीकरणाच्या प्रक्रियेस आळा बसला नाही. १९५१ साली आंशिक नियोजनाचा स्वीकार केल्यावर औद्योगीकरणाच्या धोरणामधे जड व मूलभूत उद्योग सार्वजनिक क्षेत्रात सुरू करून इतर सर्व उद्योग प्राय: खाजगी क्षेत्रासाठी खुले ठेवले गेले. सरकारी क्षेत्रातील उद्योगांमार्फत पोलाद, औद्योगिक रसायने इत्यादी औद्योगिक माल उद्योगधंद्यांना उपलब्ध करून दिला गेला. सरकारी वित्तसंस्थांद्वारे खाजगी उद्योगांना सवलतीच्या अटीवर विपुल प्रमाणात कर्जपुरवठा करण्यात आला. देशी उद्योगांना परकीय स्पर्धेपासून संरक्षण दिले गेले आणि परकीय उद्योग समूहांशी संगनमतास मुभा दिल्याने परकीय भांडवलाची आणि उत्पादनतंत्राची आयात सुलभ झाली. अशा तऱ्हेच्या अनुकूल परिस्थितीमुळे ऐतद्देशीय आधुनिक खाजगी उद्योग झपाट्याने वाढत गेले. नियोजन काळातील परवान्यांच्या युगामधे उद्योगातील पूर्वानुभवाचे निकष लावल्याने प्रस्थापित उद्योगांना नवीन उद्योग काढण्यात अग्रहक्क मिळाले. नवीन उद्योग सहाजिकच, ज्या ठिकाणी उद्योगास आवश्यक अशा सोई सहजी उपलब्ध होत्या अशा महानगरांमधे काढले गेले. १९५३ ते १९६६ ह्या काळातील नवीन उद्योग काढण्यासाठी किंवा प्रस्थापित उद्योग मोठ्या प्रमाणात विस्तारण्यासाठी देशात दिलेल्या एकूण औद्योगिक परवान्यांपैकी ३० टक्के परवाने महाराष्ट्रासारख्या प्रगत राज्यात दिले गेले आणि त्यापैकी ७० टक्के परवाने फक्त मुंबई प्रदेशात (बॉम्बे मेट्रोपॉलिटन रीजन) दिले गेले.

महाराष्ट्रातील औद्योगिक विकास सुव्यवस्थित व्हावा या दृष्टीने १९६२ साली महाराष्ट्रराज्य औद्योगिकविकास-मंडळ स्थापन करण्यात आले. १९७० पर्यंत ह्या विकास-मंडळाने औद्योगिक क्षेत्रे स्थापन करण्यासाठी जो पैसा खर्च केला, त्यातील ८० टक्यापेक्षा अधिक रक्कम केवळ बृहन्मुंबईच्या परिसरातील औद्योगिक क्षेत्रांच्या विकासासाठी खर्ची पडली. १९७० पर्यंत औद्योगिक क्षेत्रांमधे जे उद्योग आले त्यांनी गुंतविलेल्या औद्योगिक भांडवलापैकी सुमारे ८५ टक्के भांडवल बृहनमुंबईच्या परिसरात गुंतविले गेले. महाराष्ट्रातील औद्योगिक क्षेत्रांमधील उद्योगात काम करणाऱ्या सुमारे ३४ हजार कामगारांपैकी जवळजवळ २६ हजार कामगार केवळ मुंबई प्रदेशात एकवटलेले होते.

लघुउद्योगाच्या विकेंद्रीकरणासाठीही महाराष्ट्र सरकारतर्फे खास योजना आखण्यात आल्या. परंतु १९६८ सालीही महाराष्ट्रातील लघुउद्योगांपैकी ४० टक्के लघुउद्योग मुंबईमधे केंद्रित झाल्याचे आढळते. अशा तऱ्हेने स्वातंत्र्योत्तर काळातही ब्रिटिश राजवटीमधील औद्योगिक केंद्रीकरण आणि दुहेरी अर्थव्यवस्था यांचा वारसा आपण चालू ठेवलेला आहे.

८ जुलै १९७२

मुंबईतील अतीव केंद्रीकरण

महाराष्ट्रातील आर्थिक केंद्रीकरणाचे आजचे चित्र पहाता १९७१ च्या शिरगणतीनुसार बृहनमुंबईमधे ५९.७ लाख म्हणजे राज्यातील एकूण लोकसंख्येच्या जवळजवळ १२ टक्के लोकसंख्या आहे तर महाराष्ट्रातील एकूण बिगर-शेतकी कामगारांपैकी ३२ टक्के कामगार आणि संघटित खाजगी क्षेत्रांतील ५५ टक्के कामगार बृहन्मुंबईमधे केंद्रित झालेले आहेत. १९६९ मधे राज्यातील ८८ टक्के जॉइंट स्टॉक कंपन्या बृहन्मुंबईत होत्या आणि व्यापारी बँकांमार्फत महाराष्ट्र राज्यामधे दिलेल्या ऐकूण कर्जापैकी ८६ टक्के कर्ज एकटया बृहन्मुंबईमधे दिलले होते. (तक्ता क्र. १ पहावा)

तक्ता क्र. १

महाराष्ट्रातील आर्थिक व्यवहारांचे केंद्रीकरण

प्रदेश	१९७१ मधील लोक-संख्येचे प्रमाण %	१९६१ मधे नोंदलेल्या कारखान्यामधील भांडवलाचे प्रमाण %	१९६१ मधे नोंदलेल्या कारखान्यामधील निव्वळ उत्पन्नातील प्रमाण %	१९६९ जॉइंट स्टॉक कंपन्यांचे प्रमाण %	१९६९ मधे व्यापारी बँकांनी दिलेल्या कर्जाचे प्रमाण %
बृहन्मुंबई	११.८	६७.९	७७.२	८७.७	८६.२
ठाणे जिल्हा	४.५	७.२	४.५	.८	१.०
मुंबई विभाग (बृहन्मुंबई व ठाणे वगळून)	१८.७	६.०	३.१	१.२	१.०
पुणे विभाग	२५.८	१४.३	१०.२	६.१	८.२
औरंगाबाद विभाग	१६.०	१.०	.७	.४	.६
नागपूर विभाग	२३.०	३.६	४.३	३.८	३.०
महाराष्ट्र राज्य	१००.०	१००.०	१००.०	१००.०	१००.०
	=५०३३५४९२	=६२२३६ लाख रुपये	=३०२५६ लाख रुपये	=६२४१	=११३२६१ लाख रुपये

१९७१ सालच्या शिरगणतीप्रमाणे महाराष्ट्राच्या एकूण नागरी लोकसंख्येपैकी ३८ टक्के लोकसंख्या बृहन्मुंबईमधे रहात होती. ह्या लोकसंख्येतील कामगारांपैकी ४० टक्के कामगार लहानमोठ्या कारखान्यांमधे काम करीत होते. बृहन्मुंबईबाहेर अन्य नागरी विभागात राहणाऱ्या महाराष्ट्रातील ६२ टक्के नागरी लोकसंख्येचा विचार करता त्यातील कामगारांपैकी १६ टक्के कामगार शेतीमधे काम करीत होते. तर फक्त एकपंचमांश कामगार कारखान्यांत काम करीत होते.

महाराष्ट्रातील ६९ टक्के लोकसंख्या आजही ग्रामीण विभागात रहात आहे आणि ग्रामीण विभागामधे ८४ टक्के कामगार शेतीमधे आहेत. कारखानदारीतील त्यांचे प्रमाण नाममात्र आहे आणि इतर कामगार शेतीवर आधारित अशा व्यापार वाहतूक आणि अन्य सेवांमधे गुंतलेले आहेत. म्हणजे महाराष्ट्राच्या ग्रामीण विभागात आजही शेती एवढाच उत्पादनाचा पाया असून अन्य व्यवसाय ग्रामीण विभागात जवळजवळ पोचलेले नाहीत.

बृहन्मुंबई आणि महाराष्ट्र राज्यामधील अन्य विभाग यांमधे होत असलेल्या औद्योगीकरणाचे स्वरूप पहाता १९५६ साली बृहन्मुंबईत महाराष्ट्रातील सुमारे ६२ टक्के औद्योगिक कामगार* होते व मुंबई प्रदेशामधे हे प्रमाण ६५ टक्के होते. १९६७ पर्यंत ठाणे परिसरातील उद्योगांची मोठ्या प्रमाणात वाढ झाली आणि १९६७ मधे महाराष्ट्रातील एकूण सुमारे ९ लाख औद्योगिक कामगारांतील ७० टक्के कामगार मुंबई प्रदेशामध्ये होते. मुंबईमधे कापडाचे उत्पादन महत्त्वाचे आहे. त्यामधे बृहन्मुंबईतील एकूण ४३ टक्के कामगार आहेत. धातुउद्योग, यंत्रोत्पादन, वाहतुकीची साधनसामुग्री, रसायने, पेट्रोलियम, प्रसाधने, औषधे यांसारखे बहुविध उद्योग मुंबई प्रदेशामधे केंद्रित झाले आहेत. या प्रदेशाबाहेर फक्त पुण्याच्या आसमंतातील औद्योगीकरणात विविधता आढळते. तसेच येथील उद्योगांची वाढही झपाट्याने होत आहे. १९५६ ते १९६७ ह्या काळात पुणे जिल्ह्यातील औद्योगिक कामगारांची संख्या अडीचपट झाली. १९६७ साली महाराष्ट्रातील ७ टक्के औद्योगिक कामगार पुणे जिल्ह्यात होते व पश्चिम महाराष्ट्रातील इतर जिल्ह्यांत सुमारे ११ टक्के कामगार होते. प्राथमिक प्रक्रिया, कापड उद्योग, साखर कारखानदारी आणि अभियांत्रिकी व इतर काही उद्योग या जिल्ह्यांतून आहेत व १९५६–१९६७ मधे उद्योगांच्या संख्येत काहीशी वाढ होऊन औद्योगिक कामगारांच्या संख्येत १६ टक्यांनी वाढ झालेली आढळते. महाराष्ट्रातील अन्य प्रदेशांत मात्र उद्योगांचे क्षेत्र फारच मर्यादित व औद्योगिक' कामगारांची संख्या फार थोडी आहे. प्राथमिक प्रक्रिया आणि कापड–गिरण्या एवढ्या क्षेत्रातच तेथील औद्योगीकरण मुख्यत्वे सीमित झालेले आहे. १९५६ साली महाराष्ट्रातील १२ टक्के औद्योगिक कामगार विदर्भात होते. ३ टक्के खानदेशात आणि मराठवाड्यात केवळ २ टक्के औद्योगिक कामगार होते. १९६७ साली या विभागांतील एकूण औद्योगिक कामगारांच्या संख्येत घटच झाल्याचे आढळते. कापूस पिंजणे व गाठी बांधणे आणि सूत व कापड-गिरण्या या दोनही क्षेत्रांतील काही कारखाने या काळात बंद पडले आणि नवीन उद्योग फारसे सुरू न झाल्याने खानदेशातील एकूण औद्योगिक कामगारांच्या संख्येत १३ टक्यांनी, नागपूर जिल्ह्यात १२ टक्यांनी व विदर्भात (नागपूर सोडून इतर)

*नोंदलेल्या कारखान्यांतील रोजची सरासरी कामगारांची संख्या.

२८ टक्यांनी घट झाल्याचे आढळते (तक्ता क्र. २ पहावा). वरील आकडेवारीं-वरून मुंबई-ठाणे-पुणे या निरुंद पट्टीमध्ये महाराष्ट्रातील उद्योगांचे कसे केंद्रीकरण होत आहे हे स्पष्ट होईल.

गेल्या दहा वर्षांतील महाराष्ट्राच्या आर्थिक विकासाचा आढावा घेतल्यास औद्योगिक उत्पादनामध्ये मोठ्याप्रमाणात वाढ झालेली दिसून येते. गेल्या दशकामध्ये महाराष्ट्रातील औद्योगिक उत्पादन ८० टक्यांनी वाढले तर उसाखेरीज इतर शेतकी उत्पादनामध्ये फक्त ५ टक्यांनी वाढ झालेली दिसते. औद्योगिक उत्पादनामध्ये होत असलेली वाढ आणि बृहन्मुंबईतील औद्योगिक केंद्रीकरण याचा परिणाम म्हणजे बृहन्मुंबईचा महाराष्ट्रातील एकूण निव्वळ उत्पादनातील वाटा १९६०-६१ साली २७ टक्के होता; तो १९७०–७१ साली ३४ टक्यांपर्यंत वाढलेला आढळतो.

साहजिकच बृहन्मुंबई व अन्य महाराष्ट्र यातील उत्पन्नामध्ये तफावत आढळते. १९६१ सालच्या अंदाजाप्रमाणे महाराष्ट्र राज्यातील दरडोई वार्षिक उत्पन्न ४१० रुपये होते तर बृहन्मुंगईतील दरडोई उत्पन्न सुमारे १०२५ रुपये होते. मुंबईच्या परिसरात ते सुमारे ४९० रुपये होते, तर बृहन्मुंबईखेरीज महाराष्ट्रामध्ये दरडोई

तक्ता क्र. २
महाराष्ट्रातील कारखान्यांतील कामगारांचे प्रादेशिक विभाजन

प्रदेश	कारखान्याचा प्रकार — १९६७ सालचे कामगारांचे प्रमाण (%): कापूस पिंजणे व गाठी बांधणे	सूत व कापड-गिरण्या	खाद्य-पेये व तंबाखू (साखर वगळून)	इतर	१९५६ ते १९६७ या काळात कामगारांच्या एकुण संख्येत झालेली वाढ अथवा घट (%)
बृहन्मुंबई	–	४३·२	३·३	५३·५	+ ३०
ठाणे जिल्हा	–	२६·४	३·६	७०·०	+ २०८
कुलाबा, रत्नागिरी जिल्हा	–	·६	२५·८	७३·६	+ ११०
खानदेश	२६·१	३२·३	३१·७	९·९	– १३
पुणे जिल्हा	·८	६·६	५·९	८६·७	+ १४८
उर्वरित पश्चिम महाराष्ट्र	२·९	२४·२	२७·९	४५·०	+ १६
मराठवाडा	३३·९	२७·९	२५·२	१३·०	– ८
नागपूर जिल्हा	३·१	४३·५	१४·८	३८·६	– १२
विदर्भ (नागपूर जि. वगळून)	४४·८	१६·१	१९·५	१९·६	– २८

उत्पन्न फक्त ३३१ रुपये होते. मराठवाड्यामधे तर हे उत्पन्न फक्त २५० रुपये इतकेच आढळते. १९६९–७० मध्ये एकूण महाराष्ट्र राज्याचे दरडोई उत्पन्न, १९६१ च्या किमतीत मोजता, जवळजवळ तेवढेच म्हणजे सुमारे ४१० रुपये राहिले. परंतु या काळात बृहन्मुंबईमधील दरडोई उत्पन्नामधे जवळजवळ १५ टक्क्यांनी वाढ झालेली आढळते तर बृहन्मुंबईखेरीज महाराष्ट्रातील दरडोई उत्पन्नात सुमारे ६ टक्क्यांनी घट झालेली आढळते.

दरडोई उत्पन्नातील ही तफावत लक्षणीय आहेच, परंतु दरडोई उत्पन्नामधे विशिष्ट विभागात निर्माण झालेल्या सर्व उत्पन्नांचा समावेश असतो. त्यामधील बरीच रक्कम नफा, वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचे पगार इत्यादीसाठी वापरली जाते. प्रत्यक्ष कामगारांच्या हातात किती मिळकत येते हे पाहणे आवश्यक आहे. १९७१ मधे महाराष्ट्राच्या निरनिराळ्या विभागात शेतमजुरीचा रोजचा दर सुमारे अडीच ते तीन रुपये असा होता. महाराष्ट्रातील सुमारे ९२ टक्के शेती कोरडवाहू असल्याने वर्षात सामान्यतः एकच पीक घेतले जाते आणि शेतमजुराला वर्षातील अंदाजे चार ते पाच महिने काम मिळू शकते. तेव्हा महाराष्ट्रातील शेतमजुराची वार्षिक मिळकत अंदाजे ३५० ते ४५० रुपये होते असे म्हणता येईल. मुंबईतील कापडगिरणी कामगारांची सरासरी वार्षिक मिळकत सुमारे ३००० रुपये आढळते. राज्यातील सुमारे ३० टक्के कामगार शेतमजूर आहेत. त्यांचे राहणीमान आणि मुंबईसारख्या

आर्थिक विकासाची निवडक निदर्शके

प्रदेश	नागरी लोकसंख्येचे एकूण लोकसंख्येतील प्रमाण % – १९७१ –	एकूण लोकसंख्येतील साक्षरांचे प्रमाण % – १९७१ –	एकूण ओलीत जमिनीचे एकूण पिकाखालील जमिनीशी प्रमाण % – १९६८–६९ –	व्यापारी बँकांमधील पत / ठेव प्रमाण – १९६९ –	दर १०० चौरस कि.मी. एकूण यांत्रिक वाहनांची संख्या – १९६८ –
बृहन्-मुंबई	१००·०	६४·०	–	१०१	२४०००
मुंबई विभाग (बृहन मुंबई वगळून)	२२·३	३८·४	७·८	३५	२६
पुणे विभाग	२४·२	३८·१	१२·०	६९	६२
औरंगाबाद विभाग	१४·७	२५·६	५·६	४२	९
नागपूर विभाग	२३·९	३७·४	६·४	६६	२८
महाराष्ट्र राज्य	३१·२	३९·०	८·०	९२	६६

उद्योगप्रधान शहरातील संघटित औद्योगिक कामगारांचे राहणीमान यामध्ये मोठी तफावत आहे. मुंबईसारख्या मोठ्या शहरातील बडे उद्योगपती व व्यापारी, खाजगी उद्योगातील वरिष्ठ अधिकारी, मान्यवर व्यावसायिक या वर्गातील लोकांचे वार्षिक उत्पन्न तर लाखाच्या घरात जाते. अशा श्रीमंतांचे उत्पन्न ग्रामीण श्रमिकांच्या उत्पन्नाच्या २००० ते ३००० पटीपर्यंत जाते. यावरून आर्थिक ध्रुवीकरणाची भयावहता लक्षात येईल.

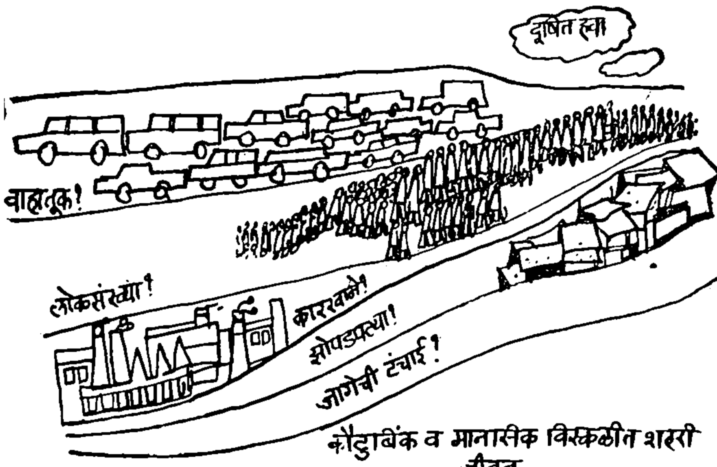
प्रादेशिक आर्थिक असमतोलाने निर्माण होणारे प्रश्न

प्रादेशिक आर्थिक असमतोलामुळे दोन प्रकारच्या समस्या निर्माण होतात. एक म्हणजे अविकसित भागांच्या समस्या आणि दुसऱ्या प्रगत भागांच्या समस्या. मागास प्रदेश हे शेतकीप्रधान आहेत. अनेकदा येथील शेतीही निकृष्ट दर्जाची व पारंपारिक आढळते. सिंचनाच्या किंवा दळणवळणाच्या सोयीच्या अभावामुळे अनेक मागास प्रदेशांची प्रगती होण्यास फारसा वाव नसतो. येथील प्रमुख उत्पादन अन्नधान्याचेच असते. कापूस, तेलबिया यांसारखे काही अन्य उत्पादन असल्यास त्यावर फारतर प्राथमिक प्रक्रिया होऊन तो माल बाहेर जातो आणि जवळजवळ सर्व उत्पादित माल बाहेरूनच आणला जातो.

थोडक्यात, कच्च्या मालाचा पुरवठा करणे व पक्या मालाला बाजारपेठा पुरविणे एवढेच अविकसित भागाचे आर्थिक स्थान राहाते. याउलट सर्व तऱ्हेचे उद्योग, मोठा व्यापार व महत्त्वाचे अर्थव्यवहार हे विकसित भागात केंद्रित झालेले असतात. देशातील मक्तेदारी उद्योग आणि व्यापार आपले मुख्य व्यवहार मुंबईसारख्या महानगरामधे ठेवून तेथून राष्ट्रीय बाजारपेठेवर ताबा ठेवतात. उद्योग, व्यापार, बँका, इन्शुरन्स कंपन्या इत्यादींचे अतीव केंद्रीकरण महानगरातून होते आणि अशा सोयीसुविधा उपलब्ध असल्याने आर्थिक व्यवहार आणखी मोठ्या प्रमाणावर तेथे आकर्षिले जातात. मक्तेदारी व्यापार व उद्योग आणि महानगरे यांची अतूट सांगड असते. महानगराची वाढ आत्मकेंद्री स्वरूपाची असते. म्हणजे वाढत्या लोकसंख्येच्या वाढत्या गरजा पुऱ्या करण्यामधे अनेक नवे नवे उद्योग, विशेषतः सेवाउद्योग विकास पावतात आणि त्याद्वारे महानगरांची वाढ होत रहाते. महानगरांचा सभोवतालच्या पारंपारिक अर्थव्यवस्थेशी सांधा जुळलेला नसतो व ती स्वतंत्रपणे वाढत राहतात. महानगरे परपुष्ट असून त्यांच्यामुळे सभोवतालच्या प्रदेशाचे सतत शोषण होत राहते आणि तो त्यांच्या विकासाला मात्र चालना देऊ शकत नाहीत. भांडवल आणि कसब ह्यांचा एकतर्फी ओघ महानगरांकडे वहात रहातो आणि मागास प्रदेशांत आर्थिक शुष्कता येते.

देशाच्या अत्यंत थोड्या विभागात आर्थिक व्यवहार केंद्रित झाल्यामुळे अशा विभागामधे अतीव गर्दीदाटीमुळे अनेकविध बिकट प्रश्न निर्माण होतात. अतिविकसित केंद्रांकडे मालाची आवक व जावक मोठ्या प्रमाणात होत असल्याने वाहतु-

कीचे प्रश्न गुंतागुंतीचे होतात. बंदराची जागा व लोहमार्ग अपुरे पडू लागतात. खुद्द शहरातही वाहतुकीचा प्रश्न फारच बिकट होतो. मोटार गाड्यांच्या वाढत्या संख्येमुळे तर ही समस्या सोडवणे तांत्रिकदृष्ट्याही अशक्य होऊन बसलेली आहे. उद्योगधंद्यांच्या वाढीमुळे लोकसंख्या सतत वाढत रहाते. त्याबरोबर राहत्या जागेची अतीव टंचाई निर्माण होऊन, झोपडपट्टीत नित्य नवी भर पडत रहाते. अपुरा पाणीपुरवठा, दूषित हवा, मोकळ्या जागेचा अभाव, शाळेच्या अपुऱ्या सोयी अशा अनेकविध समस्या निर्माण होतात. वाढत्या लोकसंख्येमुळे व उद्योगधंद्यांमुळे शहरातील मर्यादित जमिनीची मागणी वाढत रहाते. त्यामुळे जमिनींच्या किंमती भरमसाट वाढून सट्टेबाजीस रान मोकळे होते. कामगारांना शहरापासून दूर रहावे लागते आणि रोज तासन्तास प्रवास करण्यात वेळेचा व श्रमाचा अपव्यय होतो. जागेच्या टंचाईमुळे अनेक कामगारांना खेडेगावी आपापली कुटुंबे सोडून कौटुंबिक जीवनास मुकावे लागते. दररोजच्या लांबच्या प्रवासामुळे कौटुंबिक जीवन विस्कळीत होते. अशा वातावरणात मूलभूत मानवी मूल्यांची कदर न राहून बेदरकार गुंडवृत्ती आणि संघर्ष वाढत जातात. अनेकविध सामाजिक व आर्थिक समस्या निर्माण झाल्याने अशा महानगरांची देखभाल अधिकाधिक महागडी होते. रस्तेरुंदी, पाणीपुरवठा, मलोत्सारण, घरबांधणी या सर्वांचा खर्च झपाट्याने वाढत जातो. याबरोबरच सामान्य जनतेची होत असलेली ससेहोलपट व हालअपेष्टा यायोगे सोसावा लागणारा सामाजिक तोटा लक्षात घेतल्यास उद्योगाचे अतीव केंद्रीकरण हे किती विघातक आहे हे लक्षात येईल. एवढे असूनही नवीन उद्योग अशाच केंद्रात



का वाढत राहातात? याचे उघड कारण म्हणजे अतीव केंद्रीकरणाचे तोटे सामान्य जनतेस भोगावे लागतात, परंतु त्याची झळ उद्योगपतींस व अधिकारी वर्गास पोचत नाही. उलट शहराची सुधारणा करण्याची व सोयी वाढविण्याची जबाबदारी सरकार घेत असते. अशा तऱ्हेने सर्व प्रकारच्या सोयी व सेवा एकत्रित असलेल्या केंद्रातून उद्योगपतींना बाह्यपरिस्थितिजन्य फायदे मात्र लाटता येतात. अशा केंद्रित वाढीचा खर्च न सोसता त्याचा निव्वळ फायदा घेणे शक्य असल्यावर खाजगी उद्योग अशा ठिकाणी आकर्षिले न गेले तरच आश्चर्य.

केंद्रीकरणाचे समर्थन करताना, आजचे ध्येय फक्त राष्ट्रीय उत्पन्नामधे द्रुत गतीने वाढ करणे हे आहे व त्यासाठी ज्या ठिकाणी उद्योधंद्यांना बाह्यपरिस्थितिजन्य फायदे मिळतात, तेथेच उद्योगाची वाढ होऊ द्यावी; आज सामाजिक समस्यांकडे लक्ष देणे परवडणार नाही, असा दावा अनेकदा मांडला जातो. अशा तऱ्हेच्या धोरणाने संपन्न व धनिक वर्ग यांचा प्रामुख्याने फायदा होतो व आम जनतेचे जीवनमान सुधारण्याचा प्रश्न पूर्णपणे बाजूला सारला जातो. परंतु केवळ आर्थिक वाढीचाही दीर्घकालीन विचार केल्यास आत्यंतिक केंद्रीकरणामुळे राष्ट्रावरील आर्थिक बोजा वाढतच जातो असे आढळते. शिवाय अविकसित भागातील नैसर्गिक संपत्ती व मनुष्यबळ यांचा सुयोग्य वापर न झाल्याने देशातील एकूण साधनसंपत्तीचा पर्याप्त विनियोग न होता अपव्यय होतो.

महाराष्ट्रामधे मुंबईबाहेरील प्रदेशात फक्त काही विशिष्ट भागातच औद्योगिक प्रगती झालेली दिसते. मुंबईच्या सान्निध्याच्या फायद्यामुळे गेल्या १५ वर्षांत पुण्यात थोडेफार उद्योग आकर्षिले गेले. इतर विभागातील महत्त्वाची औद्योगिक वाढ म्हणजे साखर कारखान्यांची. पाणी, खत व सुधारित शेतीपद्धतीचा वापर उसाच्या पैदासीमधे विशेष करून झाला. सहकारी साखर कारखान्यांच्या उभारणीसाठी सरकारने मुद्दाम परवाने व आर्थिक साहाय्य दिल्याने, सहकारी साखर कारखानदारीस मूळ धरता आले. ऊस फार दूरवर नेता येणे कठीण असल्याने कारखान्यास ऊस बांधून मिळू लागला, उसाच्या किंमती नेमून दिल्याने शेतकऱ्यास उसशेती किफायतशीर ठरली. शेतकरी व कारखाने यांचे परस्पर पोषक संबंध निर्माण झाले आणि उसाची पैदास प्रगत बनत गेली. या क्षेत्रातही पश्चिम महाराष्ट्रात जशी प्रगती झाली; तशी मराठवाड्यात दिसत नाही. अहमदनगर, पुणे, कोल्हापूर ह्या जिल्ह्यात उसाचे सरासरी एकरी उत्पादन ४० टन तर मराठवाड्यात ते एकरी १८ टन असल्याचे आढळते. उसाप्रमाणे कृषीवर अवलंबित अशा इतर उद्योगांचे बाबतीत सहकारी कारखानदारीचे प्रयोग करण्यात आले. उदा. कापूस व गळिताची धान्ये. परंतु तेथे फारसे यश आले नाही. कारण एकतर हा माल साठवून ठेवणे, अगर लांबच्या बाजारपेठेत नेणे अडचणीचे नसते. दुसरे म्हणजे औद्योगिक कच्च्या मालाच्या खरेदी विक्रीच्या व्यवहारामधे, मोठे उद्योग आणि व्यापारी यांनी कर्ज

आणि आगाऊ खरेदी पद्धतीद्वारे, गेली कित्येक वर्षे आपापली जाळी पसरवलेली आहेत. या पारंपारिक रीतीने चालत आलेल्या व्यवहारामधे बड्यांशी टक्कर देणे आणि कच्चा माल पुरेशा प्रमाणात खरेदी करून ठेवणे सहकारी कारखान्यांना अशक्य होते. त्यामुळे एकीकडे कच्च्या मालाच्या अभावी हे कारखाने बंद रहातात. तर दुसरीकडे व्यापाऱ्यांची बाजारपेठेवर पकड टिकून राहिल्याने शेतकऱ्यास निश्चित भाव मिळत नाही. त्यामुळे या नगदी पिकातून वरकड उत्पन्न राहून शेती सुधारण्यास सवड मिळत नाही. आजवरचा अनुभव लक्षात घेता, केवळ जेथे सरकारने सहकारी उद्योगांना खास परवाने देऊन उत्पादनाचे क्षेत्र राखून ठेवले आणि शेतकऱ्यांना चांगल्या व स्थिर किंमती बांधून दिल्या तेथेच फक्त सहकारी कारखानदारी यशस्वी झालेली आढळते. अन्यथा, प्रस्थापित बडे उद्योग आणि व्यापारी यांच्या स्पर्धेस तोंड देऊन सहकारी किंवा लहान खाजगी उद्योग उभारणे कठीण आहे.

मागासलेल्या प्रदेशामधे उद्योगास चालना देण्यात प्रमुख अडचण येते ती मोठ्या शहरातील प्रस्थापित उद्योगाची. मोठ्या शहरामध्ये परिस्थितिजन्य सोयी कारखानदारांना अनायसे मिळतात. तसेच मुंबई सारखी मोठी शहरे देशातील कच्च्या मालाचे प्रदेश व बाजारपेठा यांना सोईस्करपणे जोडलेली असल्याने त्यांना राष्ट्रव्यापी बाजारपेठ मिळविणे सुकर जाते, व उत्पादन मोठ्या प्रमाणात करता येते. त्यामुळे मोठ्या प्रमाणावरील उत्पादनाचे फायदेही त्यांना मिळू शकतात. अविकसित भागातील उद्योगांना मात्र यांपैकी कोणतेच फायदे मिळू शकत नाहीत. तसेच बड्या उद्योगांच्या आक्रमक जाहिरातबाजीस टक्कर देऊन त्यांना आपल्या उत्पादनास बाजारपेठ निर्माण करणे अतिशय कठीण जाते. स्थानिक बाजारपेठसुद्धा त्यांना अनेकदा काबीज करणे जमत नाही. कारण राष्ट्रव्यापी उद्योगांचे नाव मोठे असते. गिऱ्हाईकांना प्रसिद्ध नावाखाली उत्पादन झालेल्या वस्तूंच्या वापराची सवय लागलेली असते. त्यामुळे कापड, पादत्राणे, साबण यांसारख्या उपभोग्य वस्तू, शेतीची यंत्रे व अवजारे अशा उद्योगांमध्ये अनेकवेळा राष्ट्रव्यापी बाजारपेठ असलेले उद्योग व प्रादेशिक उद्योग यामधे संघर्ष निर्माण झालेला दिसतो. या संघर्षामधे प्रादेशिक उद्योगास पुरेसे संरक्षण व सवलती मिळाल्या तरच ते तग धरणे शक्य आहे. अन्यथा बड्या उद्योगाचीच सरशी होते. मुंबईमध्ये केंद्रित असलेले बडे उद्योगधंदे अविकसित भागांना वसाहतीप्रमाणे राबवू शकतात. ते प्रबळ असल्याने अविकसित भागांतील शेतमालाचे असंघटित उत्पादक तसेच असंघटित ग्राहकवर्ग यांचे शोषण करणे त्यांना शक्य होते. अशा परिस्थितीमुळे अविकसित भागातील उत्पन्नाची पातळी निकृष्ट राहते. आणि आर्थिक व औद्योगिक विकासास पोषक असे वातावरण तेथे निर्माण होऊ शकत नाही. परिणामी सरकारमार्फत आखल्या जाणाऱ्या निरनिराळ्या सोई सवलती व प्रोत्साहनाच्या योजना

फलद्रूप होत नाहीत. त्यांचा मागास भागातील आर्थिक वाढीस चालना देण्यात उपयोग होऊ शकत नाही.

या सर्वांवर उपाययोजना कोणती? सर्वप्रथम म्हणजे आपल्या राज्यातील आर्थिक विकृतीच्या कारणपरंपरेबाबत निश्चित जाणीव पाहिजे. महाराष्ट्रातील आर्थिक असमतोलाचे मूळ हे मूंबईच्या बेबंद वाढीमधे आहे; आणि आर्थिक विकासामध्ये समतोल साधण्यासाठी मुंबईच्या अनिर्बंध वाढीला आळा घातल्यापासून प्रारंभ करणे अटळ आहे हे मान्य केले पाहिजे.

जुळी मुंबई काय साधेल ?

आजचा बृहन्मुंबईतील लोकवस्तीचा ताण कमी करावयाचा असेल तर मुंबईतील लहान लहान उद्योग किंवा काही कचेऱ्या मुंबईबाहेर नेण्यापेक्षा मोठ्या उद्योगांचे विकेंद्रीकरण होणे आवश्यक आहे. मुंबईमधील मोठ्या उद्योगात काम करणाऱ्या कामगारांपैकी जवळ जवळ ४३ टक्के कामगार म्हणजे सुमारे अडीच लाख कामगार मोठ्या कापड उद्योगात एकवटलेले आहेत. महाराष्ट्रातील कापड गिरण्यातील ७२ टक्के कामगार मुंबईत आहेत. महाराष्ट्रातील गिरण्यांच्या उत्पादनामधील ७७ टक्के सूत उत्पादन व ८० टक्के कापड उत्पादन मुंबईमधे केंद्रित झालेले आहे तर अकोला, अमरावती, जळगाव यांसारख्या विपुल कापूस पिकविणाऱ्या जिल्ह्यात फक्त ९ कापड गिरण्या आहेत. कापड धंद्याची कापूस उत्पादन विभागापासून फारकत होऊन त्याचे जे कृत्रिम केंद्रीकरण मुंबईमधे झालेले आहे ते मोडून कापूस पिकविणाऱ्या प्रदेशामध्ये कापड उद्योग न्यावे आणि ते वाटते तेवढे अव्यवहार्य वा अशक्य नाही असे मत मुंबई महानगर प्रादेशिक योजना मंडळाच्या उद्योग विषयक अभ्यासमंडळाने मांडलेले आहे.

अभियांत्रिकी उद्योगाचेही मुंबईमधे मोठे केंद्रीकरण झालेले आहे. राज्यातील मोठ्या अभियांत्रिकी उद्योगातील सुमारे ८० टक्के कामगार मुंबईमधे आहेत. या उद्योगातीलही कच्चा माल बाहेरून येतो व यातील अनेक वस्तूंच्या बाजारपेठा दूरवर पसरलेल्या आहेत. तसेच मुंबईतील खाद्यपेयादी उद्योग; तेल, साबण यांसारखे अनेक उद्योग, आज मुंबईतच असणे जरूरीचे नाही. अशा उद्योगांचे महाराष्ट्रातील अन्य प्रदेशामध्ये स्थलांतर करण्याच्या दृष्टीने एक संपूर्ण योजना आखणे, आणि त्याप्रमाणे ते उद्योग क्रमशः हलविण्याची व्यवस्था करणे आवश्यक आहे. तरच बृहनमुंबईवरील ताण कमी होऊन महाराष्ट्रातील अन्य प्रदेशाच्या आर्थिक विकासास चालना देण्यास मदत होईल. अशा तऱ्हेने उद्योगधंद्याची विभागणी करणे जरुरीचे असता जुळ्या मुंबईची योजना कार्यान्वित केल्यास औद्योगिक विखरणास अडसरच निर्माण होईल असा धोका आहे.

मुंबईतील वाढत्या लोकसंख्येच्या समस्येचा असा विधायक स्वरूपात विचार करण्याऐवजी मुंबईची लोकसंख्या वाढणे अपरिहार्य आहे, अटळ आहे. या भूमिकेवरून मुंबई महानगर प्रादेशिक योजना मंडळाने मुंबईतील १९९१ मधील लोक-

संख्येबाबतचे अंदाज बांधलेले आहेत. ही लोकसंख्या किमानपक्षी ९८ लाख होईल आणि कमालपक्षी ११३ लाख होईल असा अंदाज योजनामंडळाने केलेला आहे. एकदा लोकसंख्येचा अंदाज बांधला म्हणजे त्या लोकसंख्येस मुंबई महानगर प्रदेशात कशा रीतीने सामावून घेता येईल ह्या दृष्टीने नगर-रचनेचा आकृतिबंध आखणे एवढेच योजना मंडळाने आपले काम मानलेले आहे. वस्तुतः गाडगीळ समितीने बृहन्मुंबईची लोकसंख्या ५५ लाखाच्यावर वाढू देऊ नये आणि मुंबई महानगर प्रदेशाची लोकसंख्या ७५ लाखाच्यावर वाढू नये याकरिता विकेंद्रित औद्योगिक विकासाची निकड निःसंदिग्ध शब्दांत सांगितलेली होती आणि वेळीच उपाय योजना केली नाही तर मुंबईचा प्रश्न हाताबाहेर जाईल असा परखड इशाराही दिलेला होता. परंतु गाडगीळ समितीचा अहवाल आणि शिफारशी पूर्णपणे डावलून महानगरातील लोकसंख्येची वाढ अटळ आहे आणि वाढत्या लोकसंख्येची सोय लावणे हे योजना मंडळाचे कर्तव्य आहे अशा उपक्रमहीन, साचेबंद आणि शासकीय भूमिकेवरून मुंबई महानगर प्रदेश नियोजन मंडळाने आपली योजना आखलेली आहे.

जुळी मुंबई आपोआपीने वाढणाऱ्या लोकसंख्येची तरी कोणती सोय करणार आहे? जुळ्या मुंबईत नवे कारखाने येतील, बंदर उभे राहील तेव्हा तेथे पुष्कळ मोठ्या प्रमाणावर रोजगार निर्माण होईल अशी आशा दाखविली जात आहे. परंतु हा आधार फसवा आहे. येथील बंदर अत्याधुनिक होणार आहे आणि येथे येणाऱ्या अतिभांडवलप्रधान अवाढव्य उद्योगामधे मानवी श्रमाला फारसा वाव असणार नाही. १९६१ साली बृहन्मुंबईमध्ये काम करणाऱ्या प्रत्येक औद्योगिक कामगारामागे सुमारे आठ हजार रुपयांचे भांडवल गुंतवले जात होते. तेलशुद्धीकरणासारखा अफाट भांडवल लागणारा उद्योग सोडूनही १९६६ मध्ये दर कामगारामागे जवळ जवळ १५ हजार रुपये भांडवल गुंतविले गेले होते. अशा वाढत्या भांडवलप्रधान उद्योगात फार मोठ्या प्रमाणावर नोकऱ्या उपलब्ध होणार नाहीतच परंतु नोकरी मिळण्याच्या आशेने आणि मागास प्रदेशातील बेकारीमुळे देशाच्या कानाकोपऱ्यातून हजारो कुशल आणि अकुशल कामगार मुंबईस येतील आणि मुंबईतील बेकारीच्या समस्येत आणखी भर पडेल.

जुळ्या मुंबईमधे येणाऱ्या लोकसंख्येच्या राहण्याच्या जागेचे प्रश्नही बिकट आहेत. जुळ्या मुंबईमधे बांधल्या जाणाऱ्या नवीन घरांची भाडी भरमसाट असतील आणि सामान्य माणसांच्या आवाक्याबाहेरची असतील. परिणामी, जुळ्या मुंबईत एकीकडे श्रीमंतांचे आलीशान इमले आणि दुसरीकडे झोपडपट्ट्यांची सतत वाढ असे दृश्य दिसण्याचा धोका आहे.

जुळ्या मुंबईच्या उभारणीमुळे मुंबईकरांचे हाल कोणत्याही प्रकारे कमी होणार नाहीत तर जुळ्या मुंबईतही मुंबईप्रमाणेच बड्यांची सोय आणि सामान्य नागरिकांची परवड होईल आणि ही नवी वसाहत वाच्यार्थानेही जुळी मुंबई होईल. महाराष्ट्राच्या अर्थव्यवस्थेचा विचार करता जुळ्या मुंबईमुळे मुंबईच्या आकर्षण-

क्षेत्रामधे भर पडून महाराष्ट्रातील अविकसित भागांचे आज होणारे शोषण अधिकच प्रकर्षाने होऊन मागस विभागांच्या आर्थिक विकासाला चालना देण्याची समस्या अधिक बिकट होऊन बसेल.,

विकेंद्रित नागरीकरणाची आवश्यकता

योजनाबद्ध विकेंद्रित नागरीकरण हाच ह्या बिकट समस्येवर एकमेव उपाय आहे. विकेंद्रित नागरीकरणामुळे देशातील जास्तीतजास्त प्रदेशाच्या आवाक्यात नागरकेंद्रे आणणे शक्य होईल. उद्योग व व्यापार यांचे सान्निध्य, शिक्षण व तांत्रिक सोई यांच्या उपलब्धतेमुळे ग्रामीण विभागाच्या विकासास चालना मिळेल. ग्रामीण विभागातील पुरेसे काम नसणाऱ्या कामगारांना पूरक काम देण्याच्या दृष्टीने ही विकेंद्रित नागरकेंद्रे महत्त्वपूर्ण ठरतील. नागर आणि ग्रामीण विभाग यांतील दळणवळण व परस्परसंबंध वाढीस लागल्यास दोन्ही विभागांचा एकमेकांस पोषक रीतीने विकास होईल. आज ग्रामीण विभागाच्या विकासासाठी कुक्कुटपालन, दुग्ध व्यवसाय, विविध कुटीर-उद्योग यांसारख्या अनेक योजना हाती घेतल्या जात आहेत. परंतु ग्रामीण व नागर विकास यांचा समन्वय न साधल्याने दळणवळण व बाजारपेठ यांच्या अभावी या योजना यशस्वी होऊ शकत नाहीत. विकेंद्रित नागरीकरण झाल्यास नागर केंद्राच्या सान्निध्यामुळे ग्रामीण विभागातील पारंपारिक घडी मोडून आर्थिक देवाणघेवाणीत वाढ होईल आणि उत्पादनतंत्र सुधारण्यास चालना मिळून देशातील मोठ्या प्रदेशास आर्थिक विकासात सहभागी होता येईल.

येथे एक प्रश्न उपस्थित होतो तो असा, की मोठ्या शहरांच्या जबर आकर्षणाला तोंड देऊन लहान नागरकेंद्रे कशी वाढीस लागणार? आजच्या आपल्या अर्थव्यवस्थेमधे उद्योगधंदे कोठे काढायचे हे बरेचसे वैयक्तिक निर्णयावर अवलंबून आहे. मोठ्या शहरात उद्योग काढणे किफायतशीर असता खाजगी धंद्यास लहान केंद्राकडे वळविण्यासाठी दोन तऱ्हेच्या योजना आखणे जरुरीचे आहे. मोठ्या शहरातील उद्योगधंद्याच्या केंद्रीकरणावर नियंत्रण घालून लहान शहरांमध्ये योजनापूर्वक वाढ करण्याच्या उद्दिष्टाने औद्योगिक परवाना-पद्धती राबविता येईल. मोठ्या शहरात उद्योगांना जे अनायासे फायदे मिळतात व ज्याचा भार प्रामुख्याने सामान्य जनतेवर पडतो त्याबद्दल योग्य त्या करयोजनांद्वारा वाढत्या खर्चाचा वाटा उचलण्यास उद्योगांना भाग पाडून महानगरांचे आकर्षण कमी करता येईल. मोठ्या शहरांमध्ये मार्गसुधारणा किंवा अन्य सोई केल्यास त्याच्या खर्चाची वसुली ज्या वर्गाचा त्या सोईंचा खास फायदा होतो त्यांच्याकडून केली पाहिजे. उदाहरणार्थ मार्गसुधारणेचे विशेष फायदे मोटार मालकांना होतात; तेव्हा त्यांच्याकडून या सुधारणेचा खर्च खास कर बसवून वसूल करणे अगत्याचे आहे.

मोठ्या शहरावरील वाढीवर नियंत्रण घालून व लहान केंद्राच्या वाढीसाठी आवश्यक त्या सोयी-सवलती देऊन आणि आपल्या अखत्यारीतील उद्योग, शासन इत्यादीमार्फत पुढाकार घेऊन लहान केंद्रांच्या वाढीस सरकारने चालना देणे आवश्यक आहे. या सर्व योजना एकाच वेळी व समन्वयीत पद्धतीने सुरू केल्या,

तरच नागरीकरणास व औद्योगीकरणास योग्य ते वळण लागण्याची शक्यता आहे. परंतु आज तरी तसे घडताना दिसत नाही.

...याचे मूलगामी कारण म्हणजे आर्थिक निर्णयाचा प्रमुख निकष हा 'सामाजिक फायदा' नसून 'वैयक्तिक फायदा' आहे हे होय. ज्यांच्या हातात आज आर्थिक सत्ता आहे, त्यांच्या हितसंबंधानुसार उद्योगधंद्यांचे स्थानिकीकरण होत आहे. सामान्य जनता सत्ताधारकांच्या निर्णयास बांधलेली रहाते. कामधंद्याच्या उपलब्धतेप्रमाणे स्थलांतर करणे कामगारांना क्रमप्राप्त होते.

आजच्या अर्थरचनेमधे मोठ्या शहरांमधे उद्योग काढणे हे उद्योगपतींना किफायतशीर ठरते आणि हे आकर्षण इतके जबरदस्त आहे, की विकेंद्रीकरणासाठी योजलेले आजपर्यंतचे उपाय निष्प्रभ ठरले आहेत. उद्योगपतींप्रमाणेच शासनातील मोठे अधिकारी व प्रशासक यांनाही मुंबईसारख्या शहरातील निवास आकर्षक वाटतो. तेथील चैनीचे, ऐषारामाचे पाश्चिमात्य जीवनसदृश जीवन जगण्यात त्यांना मोठेपणा वाटतो आणि असे जीवन सोडून लहान केंद्राकडे जाण्यास ते तयार नसतात. सत्ताधारी वर्ग आणि संपत्तीधारक यांची युती होते. सत्ता व संपत्तीधारकांचे हितसंबंध आर्थिक केंद्रीकरणामधेच गुंतलेले असल्यामुळे विकेंद्रीकरणाबाबत कितीही घोषणा केल्या तरी प्रत्यक्षत: त्याबद्दल कडक धोरण आखून ते खंबीरपणे अंमलात आणण्यास सुरुवात होत नाही. आणि महानगरांच्या वाढत्या लोकसंख्येला सामाविण्याच्या नावाने नियोजनाच्या उद्‌घोषित उद्दिष्टांशी विसंगत असलेल्या जुळ्या मुंबईसारख्या योजना हाती घेतल्या जातात. त्यासाठी लगोलग 'सिडको'सारखी यंत्रणा कामास लागते व योजना आखण्यासाठी पैशाची तरतूद केली जाते. वस्तुत: आजची गरज आहे ती मुंबईची वाढ रोखण्याची आणि जुळ्या मुंबईसाठी ओतला जाणारा पैसा वापरून अविकसित प्रदेशातील आर्थिक वाढीस चालना देण्याची.

जुळी मुंबई कोणासाठी ?

मुंबईच्या वाढीच्या अपरिहार्यतेचा बागुलबुवा पुढे करून आज जुळ्या मुंबईचे समर्थन करण्यात येते, ही निव्वळ फसवणूक आहे. यामागील खरा हेतू कळण्यासाठी या वाढीचा फायदा कोणास होईल हे समजून घेतले पाहिजे. जुळी मुंबई प्रकल्पामुळे जमीन आणि इतर स्थावर मालमत्तेच्या सट्टेबाजीस अधिक वाव मिळणार; वडे उद्योग व व्यापार यांच्या वाढीस उत्तेजन मिळणार; कंत्राटदारांना मोठी कामे मिळणार; उच्चभ्रू व्यावसायिकांच्या कामधंद्याचे क्षेत्र विस्तारणार, मंत्री आदींना एक भव्य वास्तू निर्माण केल्याचे समाधान मिळणार, तर वास्तुशिल्पी व अभियांत्रिकी यांना आधुनिक तंत्र-शास्त्र-कला यांचा दिमाख मिरविता येणार! समुद्रावरील पूल, गगनभेदी इमारती, भुयारी रेल्वे, मजली रस्ते अशा अत्याधुनिक अभियांत्रिकी कसरती येथे करून ते जगन्मान्य होणार!

आणि हे प्रचंड स्मारक बांधले जाणार, महाराष्ट्रातील बहुसंख्य जनतेच्या हिताकडे दुर्लक्ष करून राष्ट्रीय विकासाच्या गोंडस नावाखाली!! ◻ ◻ ◻

जुळी मुंबई योजना एक चुकीचा निष्कर्ष

मुंबई शहराची सतत वाढणारी वस्ती आणि त्यामुळे भासत असलेली घरांची तीव्र टंचाई, झोपडपट्ट्यांचा अनिर्बंधित विस्तार, बस, रेल्वे, वाहतुकीवरील ताण, पाण्याची कमतरता व मुंबईतील जनतेच्या इतर हालअपेष्टा यांवर उपाय म्हणून मुंबई प्रदेश योजना मंडळाने जुळी मुंबई उभारण्याची शिफारस केली आहे. वास्तविक पहाता, मंबईच्या काही आर्किटेक्ट – इंजिनियर्सनी (हे योजना मंडळ स्थापन होण्याच्या आधीच) वर्तमानपत्रांतून यासंबंधी आपली योजना विस्तृत पद्धतीने मांडली होती; तीच योजना मंडळाने आपल्या शिफारसीमध्ये अंतर्भूत केली एवढेच ! महाराष्ट्र सरकारनेही सबंध प्रादेशिक विकास योजना मंजुरीची वाट न पहाता जुळ्या मुंबईपुरती योजना स्वीकारून आधीच अस्तित्वात

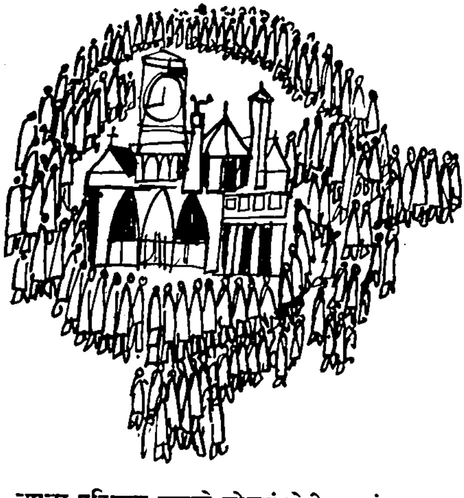
मुंबईत देशाच्या कानाकोपऱ्यांतून लोक येत असतात

२२० कोटी रुपये एका भव्य-दिव्य अशा
जुळ्या मुंबई योजनेत गुंतवण्यापेक्षा
शंभर शहरात दोन कोटी रुपये
वाटले तर....

प्रा. ना. का. गांधी, मुंबई

असलेल्या 'सिडको'ला योजना कार्यान्वित करण्याकरिता नियुक्त केले आहे. या योजनेमुळे ज्या लोकांच्या जमिनी जाणार आहेत त्यांनी आंदोलन आरंभले आहे, तर सिडकोने धंदेशिक्षणाच्या शाळा सुरू करून, काही मुलांना शिष्यवृत्या देऊन लोकांचा विरोध शक्यतो कमी तीव्र करण्याकरता पुनर्वसनाच्या अनेक योजनांना प्रसिद्धी दिली आहे.

खरे म्हणजे या योजनेचा शास्त्रीय दृष्टचा अभ्यास करून सध्याच्या मुंबईवरील ताण, मुंबईकरांच्या आजच्या हालअपेष्टा 'जुळी मुंबई' झाल्यानंतर प्रत्यक्षात कमी होणार आहेत का, याचा समतोल बुद्धीने विचार होणे जरूर आहे. याकरिता या योजनेचे स्वरूप काय आहे, मुंबई प्रदेश नियोजन मंडळाने शिफारस करताना



त्याचा परिणाम म्हणजे लोकसंख्येतील प्रचंड वाढ

कोणत्या कारणांचा विचार करून हा निष्कर्ष काढला आहे, हे समजून घेणे आवश्यक आहे.

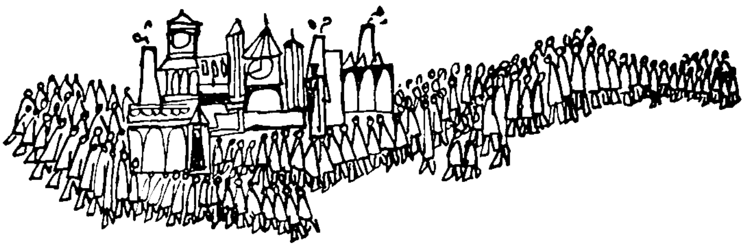
१ : योजनेचे स्वरूप

सध्याची महामुंबई दक्षिणेकडे असलेल्या कुलाब्यापासून तो उत्तरेकडे दहिसर-मालाडपर्यंत सुमारे २० मैल वाढत गेली आहे. पश्चिमेला अरबी समुद्र असल्यामुळे त्या बाजूला शहराची वाढ होणे शक्य नव्हते. पूर्वेच्या बाजूची जमीन ठाणे खाडी-मुळे मुंबईपासून तोडली गेली आहे. त्यामुळे मुंबई-बेटासमोर असूनही दळणवळणाची साधने नसल्यामुळे हा भाग अविकसितच राहिला. आता या खाडीवर तुर्भे-वाशी असा पूल झाला आहे. महाराष्ट्र उद्योगमंडळाने बेलापूर येथे व तलोजा येथे कारखान्यांची आधीच सोय केली आहे. शिवाय न्हावा शेवा बेट हे गोदी बंदर वाढविण्याकरता उपयुक्त आहे हे लक्षात घेऊन या पूर्व भागावर (बेलापूर-वाशी तलोजा-पनवेल व उरण अंतर्भूत असलेल्या १००–१२५ चौरस मैल क्षेत्र असलेल्या भागावर) २५–३० लाखाचे एक नवे शहर – जुळी मुंबई – उभारावे अशी ही योजना आहे. परंतु लक्षात घ्यावयाची मुख्य गोष्ट अशी, की हे नुसते 'नवे शहर'च नाही तर ती 'जोड राजधानी' व्हायची आहे. कारखाने, बंदरे, गोद्या या बरोबर हल्लीच्या मुंबईच्या फोर्ट, बॅलर्ड पियर या धर्तीवर एक अद्यावत राजधानी केंद्र (मेट्रो सेंटर) उभारण्यात येणार आहे व त्यामधे सरकारी निम-सरकारी कचेऱ्या हॉटेले, सिनेमागृहे, विधी मंडळाच्या इमारती बांधल्या जाणार आहेत.

२ : कारणमीमांसा

मुंबई प्रादेशिक मंडळाने आपल्या प्रति-वृत्तात अशा जुळ्या शहराची शिफारस करताना जी कारणे दिली आहेत ती अशी :–

१. मुंबईमधे सतत देशाच्या कानाकोपऱ्यातून लोक येतच असतात. या



जुळ्या मुंबईत अशी आकर्षणे निर्माण करावी लागतील...

कारणामुळेच मुंबईची लोकसंख्या अफाट वाढत आहे. काहीही उपाय योजना केली तरी या बाहेरून येणाऱ्या लोकांचा ओघ किंवा वेग थोपविता येणार नाही. या लोकांची दुसरीकडे कोठे सोय लावली नाही तर मुंबईची लोकसंख्या सारखी वाढतच राहील व लोकांच्या हालअपेष्टा वाढतील.

२. मुंबईची १९६१ ची लोकसंख्या ४२ लाख होती ती १९७१ साली ५९ लाख झाली आहे. १९९१ मधे ती ९८ लाख होईल. महामुंबईच्या हल्लीच्या १६८ चौ. मैलाच्या क्षेत्रात जास्तीत जास्त ७० लाख लोक सामावले जातील. उरलेल्या २८ लाख लोकांची सोय करावयास पाहिजे.

३. हे २८ लाख लोक निरनिराळ्या शहरांतून वाटले किंवा त्यांच्याकरिता लहान लहान नवीन शहरे (मल्टी न्यूक्लिएटेड सेंटर) वसविणे युक्त होणार नाही. एकच राजधानी स्वरूपाचे मोठे शहर स्थापणेच योग्य होईल कारण–

(अ) मुंबईत बाहेरून येणाऱ्या लोकांचा उद्देश नोकरीचा तर असतोच शिवाय जितकी लोकवस्ती जास्त तितके आकर्षण जास्त म्हणून या लोकांकरिता एक वेगळे आकर्षण निर्माण करावयास पाहिजे. जुळ्या मुंबईमधे असे पर्यायी आकर्षण निर्माण होईल. लोक जुन्या मुंबईत न येता नव्या मुंबईत जातील.

(आ) आज पुणे, नासिक, औरंगाबाद येथे कारखाने असलेल्या उद्योगपतींच्या मुख्य कचेऱ्या मुंबईलाच असतात. शेजारीच दुसरे राजधानी शहर स्थापल्यानंतर हे उद्योगपती आपल्या कचेऱ्या जुळ्या मुंबईत उघडतील. सरकारी कचेऱ्याही तिकडे नेण्यात येतील आणि कारकून, लेखनिक, अधिकारी यांची वस्ती जुळ्या मुंबईत जाईल.

(इ) जुळ्या मुंबईची ही जागा हल्लीच्या मुंबईच्या अगदी दृष्टिपथात आहे. म्हणून ती योग्य आहे.

...की लोक जुन्या मुंबईकडे न जाता नव्या मुंबईकडे जातील.

मुंबईतील लोकसंख्येची वाढ

वर्ष	लोकसंख्या	दशकातील वाढ %
१९४१	१८०१३५६	२८.८७
१९५१	२९९४४४४	६६.२३
१९६१	४१५२०२६	३८.६६
१९७१	५९६८५४६	४३.७४

वरील विवेचनावरून तात्काळ लक्षात घेण्याची महत्त्वाची गोष्ट म्हणजे सध्याच्या मुंबईतील कारखाने, कचेऱ्या, लोकवस्ती तशीच रहाणार आहे. ते जुळ्या मुंबईत हालविले जाणार नाहीत. इतकेच नव्हे, तर सध्याच्या मुंबईच्या लोकवस्तीत आणखी सुमारे अकरा लाखांची भरच पडावयाची आहे. या वाढत्या लोकसंख्येमुळे घरटंचाईचा झोपडपट्ट्यांच्या वाढीचा प्रश्न अधिकाधिक बिकट होणार नाही काय ?

दुसरे म्हणजे बाहेरून येणाऱ्या लोकांच्या संख्येमधे वाढ अगदी अपरिहार्यच आहे काय ? ती वाढ थांबविता येणार नाही का ? तसेच २५–३० लाख लोकवस्ती असलेले राजधानीचे शहर वसविणे युक्त आहे काय ?

३ : लंडनशी तुलना : बार्लो, स्कॉट व उथ्वाट रिपोर्ट

या तिन्ही प्रश्नांबाबत लंडनच्या व इंग्लंडच्या परिस्थितीशी तुलना करणे उद्‌बोधक ठरेल. १९३९ मधील लंडनची अवस्था पुष्कळशी मुंबईसारखीच होती. लहान मोठे उद्योगधंदे लंडन व जवळच्या आग्नेय भागात जमले होते. मंदीमुळे अंतर्गत धंदे बंद पडत होते. लोकांची रीघ लंडनकडे होती व लोकसंख्या वाढतच होती. दुसऱ्या महायुद्धाचे ढग जमू लागले होते. त्यावर सामाजिक, आर्थिक व संरक्षण या दृष्टीने देशभर उद्योगधंद्यांची वाटणी कशी करावी व उपाय योजना काय करावी, या प्रश्नांचा विचार करून शिफारस करण्याकरिता बार्लो कमिशन नेमले होते. बार्लो रिपोर्ट प्रसिद्ध झाल्यानंतर आणखी दोन कमिशने नेमण्यात आली–

१. स्कॉट कमिशन–उद्योगधंदे खेड्यापाड्यांत नेले तर काय परिणाम होतील व

२. उथ्वाट कमिशन–योजनेमुळे ज्यांचे नुकसान होईल त्यांना भरपाई कशी द्यायची व ज्यांचा फायदा होईल त्यांच्याकडून वसुली कोणत्या तत्त्वावर करावयाची याचा विचार करणे. सध्या इंग्लंडमधील सर्व नियोजन मुख्यत: त्या तिन्ही रिपोर्टातील शिफारसींवर आधारलेले आहे. त्यातील मुख्य शिफारसी अशा :–

१. देशातील सर्व जमिनीचा वापर (शहरे, कारखाने, शेती, संरक्षण इत्यादी) राष्ट्रीय पातळीवर ठरवावा.

२. गर्दीच्या शहरांतून उद्योगधंदे व लोक योजनाबद्ध रीतीने हलवावेत व त्यांचे पुनर्वसन 'नव्या शहरां'मधे करावे.

३. कारखाने लहान लहान शहरांत वाढवून लोकांना उद्योगधंदा मिळेल अशी व्यवस्था करावी. त्याचप्रमाणे या सर्व ठिकाणी चांगली घरे, पाण्याचे नळ, फ्लशचे संडास, भूमिगत गटारे, शाळा, सिनेमागृहे इत्यादी सुखसोयी वाढवाव्या म्हणजे लोक शक्यतो आपले मूळ गाव सोडणार नाहीत.

४. शहराच्या दाटीवाटीने बांधल्या गेलेल्या, मध्यभागाची पुनर्रचना करावी, इत्यादी.

या शिफारसींनुसार १९४७ सालचा नगर व प्रदेश नियोजन कायदा अंमलात आला आहे व त्यावेळेपासून सर्व इंग्लंडचा योजनाबद्ध रीतीने विकास ठरविण्याचे काम चालू आहे. खुद्द महा-लंडन विकास योजना १९४३ मधेच पीटर अॅबरक्रोंबी व फोरशॉ या दोन विख्यात रचना-तंत्रज्ञांनी केली व ती प्रत्यक्षात येत आहे. या योजनेप्रमाणे लंडनमधील दहा लाख लोकवस्ती व अनुषंगिक उद्योगधंदे यांचे ७ नव्या शहरांत पुनर्वसन करावयाचे आहे. ही नवी शहरे उभारण्याचे काम १९५० सालापासून चालू आहे. एक लाखावर वस्ती असलेले एखाद-दुसरेच शहर असेल. बाकी सर्व शहरांची लोकसंख्या ३०–५० हजारांपर्यंतच असेल. इंग्लंड व स्कॉटलंड-मधील निरनिराळ्या शहरांतील गर्दी कमी करण्याकरिता अशा वीस शहरांचे काम चालू आहे. ही नवी शहरे पूर्ण यशस्वी झाली आहेत व आर्थिकदृष्ट्या ती फायदे-शीर ठरणार आहेत. याचा दृश्य परिणाम अलीकडे प्रसिद्ध झालेल्या इंग्लंडच्या ताज्या शिरगणतीवरून दिसून येतो आहे. लंडनची लोकसंख्या १९६१ साली ७६ लाख होती ती १९७१ मधे ७० लाख–म्हणजे **सहा लाखाने कमी झाली आहे!** वाढ तर नाहीच उलट लोकसंख्या कमीच झाली आहे. तसेच ग्रामीण भागांतील लोकसंख्या वाढत असून मोठमोठ्या शहरांची लोकसंख्या घटली आहे.

योजनाबद्ध नियोजन केल्यास मोठमोठ्या शहरांची अफाट वाढ थांबविता येणे शक्य आहे हे यावरून सिद्ध होते.

मुंबई प्रदेश नियोजन मंडळाने आपल्या प्रतिवृत्तात लंडन, पॅरिस, वॉशिंग्टन, कलकत्ता, दिल्ली या मोठ्या शहरांतील गर्दीचा प्रश्न कसा सोडविला जात आहे, याचा नुसता ओझरता उल्लेख केला आहे. लंडनच्या भोवतालची ७ नवी शहरे यांचाही निर्देश केला आहे. परंतु या सर्व उदाहरणांवरून एक २५–३० लाखाचे राजधानी शहर वसविण्याची शिफारस कोणत्या आधारे केली हेच लक्षात येत नाही. जुळ्या मुंबई योजनेमुळे २० मैलांच्या त्रिज्येत १ कोटी लोक, मुख्य उद्योग-धंदे, तेलशुद्धी कारखाने, गोद्या व बंदरे यांचे केंद्रीकरण होणार आहे. युद्धकाळात संरक्षणाच्या दृष्टीने, त्याचप्रमाणे इतक्या मोठ्या लोकसंख्येला जीवनावश्यक वस्तू पुरविणे किती कठीण होईल, याचाही विचार करणे जरूर होते.

एकंदर सर्व प्रकार लक्षात घेता आधीच प्रसिद्ध झालेली जुळया मुंबईची योजना स्वीकृत करावयाचीच असा शासनाने आधीच निर्णय घेतला असावा व नंतर तिचे समर्थन करण्याकरिता मुंबई प्रदेश नियोजन मंडळाला कारणे शोधून काढावयास सांगितली असावीत.

४ . बॅक-बे भागातील जमिनीचा उपयोग

मुंबई प्रदेश नियोजन मंडळाने जुळया मुंबईची शिफारस करताना एक मोठी शर्त घातलेली आहे. ती म्हणजे बॅक-बे भागातील भरणी घातलेल्या जमिनीचा कचेऱ्या, घरे, हॉटेले वगैरे उपयोगासाठी योजिलेला विकास शासनाने तावडतोब थांबवावा. शासनाने जुळी मुंबई योजना घाईघाईने स्वीकारून तीवरील विरोधाला न जुमानता कामही चालू केले. परंतु बॅक-बेबद्दल काय धोरण आहे, याचा खुलासाही करणे शासनाला जरूर वाटले नाही. इतकेच नव्हे, तर तेथील प्लॉट्सची विक्री जोरात चालू आहे. अनेक सरकारी इमारती, विधानसभा, मंत्री-निवास बांधण्याचे आराखडे तयार आहेत. विशेष म्हणजे जमिनीला कल्पनेबाहेर किंमत मिळत आहे. दोन-तीन वर्षांपूर्वी काही प्लॉट्स एका चौ. मीटरास ५००० रुपये या भावाने विकले गेले, तर नुकतीच एका तीन हजार चौ. मीटर प्लॉटला दर चौ. मीटरी १२,८३० रुपये एवढ्या किंमतीची मागणी आली आहे. म्हणजे ३००० चौ. मीटर प्लॉटची किंमत जवळजवळ ४ कोटी रुपये ! इतकी किंमत असताना शासन अशी

सोन्याची खाण

सोन्याची खाण हातची सोडणे केवळ अशक्यच. कदाचित असे ५०-६० प्लॉट्स विकून येणाऱ्या २००-२५० कोटी रुपये भांडवलावर जुळी मुंबई उभारायची असे शासनाचे सरळ गणित असावे. याचाच सरळ अर्थ असा, की दोन्ही मुंबई सारख्याच वेगाने वाढतील. लोकांची मुंबईला येणारी संख्या दुपटीने वाढेल व नवे प्रश्न उत्पन्न होतील हे निश्चित. सरकारी जमिनीच्या अशा अफाट वाढीव किमतीने शहरातील इतर जमिनींच्या किमतीही वाढणारच. सध्याच दादर, माटुंगा भागात दर चौ. वारास ४०० ते ५०० रुपये अशी जमिनीची किमत झाली आहे. जुळी मुंबई होऊनही अशा भरमसाट भाववाढीस आळा कसा बसणार आणि स्वस्त भाड्याची घरे कशी उपलब्ध होणार हेच समजत नाही.

५ : घरदुरुस्ती कायदा

दक्षिण मुंबईमध्ये ८०-९० वर्षांच्या मोडकळीस आलेल्या पुष्कळ इमारती आहेत. त्यांमधे अगदी जुनाट पद्धतीच्या एक-एक खोलीच्या गाळा असलेल्या चाळी आहेत. आजूबाजूला मोकळ्या जागेचा अभाव, हवा, कमी उजेड, संडास, न्हाणीघरांची गैरसोय, कोंदट गर्दीची रचना इत्यादी दोष असूनही घरदुरुस्ती कायदा करून त्या इमारतींचे पुनरुज्जीवन केले जात आहे, लाखो रुपये खर्च होत आहेत. तसेच हा पैसा मुंबईतील भाडेकरूंकडून कराच्या रूपाने वसूल केला जातो. या भागामध्ये एकरी २०००/२५०० माणसे रहातात. त्यामुळे इतका पैसा खर्च होऊनही त्याचा उपयोग जनतेचे राहणीमान सुधारण्यात होत नाही, ही दुर्दैवाची गोष्ट आहे. खरे म्हणजे अशा जुनाट इमारती पाडावयासच योग्य आहेत. त्या पाडल्यानंतर पुन्हा नवी घरे त्या ठिकाणावर न बांधता त्या जागा मोकळ्या ठेवून दर एकरी माणसांची गर्दी कमी करावयास पाहिजे.

६ : व्यापारी घरबांधणी

मुंबईतील सध्याच्या तीव्र घरटंचाईमुळे सर्व ठिकाणी व्यापारी पद्धतीची घरबांधणी चालू आहे. एका बाजूला घरदुरुस्ती कायद्याखाली अगदी जुनाट व घाणेरड्या

मुंबईतील घरांमधील गर्दीदाटी

प्रदेश	१९६१ मध्ये निरनिराळ्या आकाराच्या जागेत राहणाऱ्या कुटुंबांचे प्रमाण %			
	खोली नाही	एक खोली	दोन खोल्या	दोनहून अधिक खोल्या
बृहन् मुंबई	२·४	७२·३	१६·५	८·८
मुंबई प्रदेश (बृहन मुंबई सोडून)	·५	५५·३	३२·७	११·५

घरांना ५०–६० वर्षांचे नवे जीवदान दिले जात आहे, तर दुसऱ्या बाजूला लहानशी टुमदार, रहाण्याच्या उत्तम सोयी असलेली २०–२५ वर्षांची पक्की घरे जमीनदोस्त करून त्याऐवजी टोलेजंग इमारती उठवल्या जात आहेत. काही तीन मजली घरांवर चौथा मजला उभारला जात आहे. या कारणानेच या भागातील लोकवस्तीत ३३ टक्के वाढ होणार आहे. सध्याच या भागात पुरेशा शाळा, बाजार, मोकळ्या जागा उपलब्ध नाहीत. या परिस्थितीमध्ये जुळ्या मुंबई योजनेमुळे काहीही फरक पडणार नाही.

७ झोपडपट्ट्या

झोपडपट्टीत रहाणाऱ्या लोकांचा प्रश्न तर दिवसेंदिवस जास्तीच बिकट होत चालला आहे. नुकत्याच संपलेल्या जनगणनेनुसार ५९ लाख लोकांपैकी १२ लाख लोक अशा झोपडपट्टीतून रहातात. आतापर्यंत निरनिराळ्या उपाय योजना झाल्या. क्रॅश प्रोग्रॅम झाले. त्याच त्याच गोष्टी पुनः पुन्हा सांगून झाल्या. पण मूलभूत स्वरूपाच्या काहीही योजना नाहीत, अंधारातच आपण चाचपडत आहोत. आतापर्यंत केलेल्या काही ठळक उपाय योजना खालील प्रकारच्या होत :

(अ) मुंबई म्युनिसिपल कार्पोरेशनने शहरातील झोपडपट्ट्या हलविण्यासाठी १९५० साली देवनार येथे व नंतर जोगेश्वरी येथे मोठमोठ्या जागा घेतल्या. त्यांचे नकाशे तयार करून प्लॉट्स आखले, रस्ते बांधले, सार्वजनिक संडास व व पाण्याची सोय केली, काही दुकाने काढली, प्लॉट्स आखून मुंबई शहरात असणाऱ्या झोपडपट्टीतील लोकांना थोड्या भाड्यात दिले. उद्देश हाच, की त्यावर त्यांनी आपले लहानसे घर बांधावे.

आज दोन्ही वसाहती पाहिल्या तर त्या गलिच्छ वस्त्या झालेल्या आहेत. मुद्दल पैसाही गेला व भाडे वसूलीही होत नाही; असे असले, तरी झोपडपट्ट्या सुधारण्याकरिता अशा पद्धतीचाच अवलंब करावा असे सरकारी अधिकारी, मंत्री वगैरे अजून आग्रहाने प्रतिपादन करीतच असतात. खुद्द जुळ्या मुंबईमध्ये कमी उत्पन्न असलेल्या लोकांना अशा तऱ्हेचेच प्लॉट्स पाडून त्यात प्रत्येकाला एक जोते द्यावे अशी योजना आहे.

(ब) १९६१–६२मधे मुंबई म्युनिसिपालिटीने मालवणी येथे १००० रुपये किंमतीचे गाळे बांधले व झोपडपट्टीत रहाणाऱ्या लोकांना ते विकत देऊ केले. खर्च कमी करण्याकरिता छपरावर जॉली बोर्ड (कार्ड बोर्डचा) उपयोग केला. रस्ते

मुंबईतील झोपडपट्टीतील रहिवाशी

१९५६–५७	४१६०००
१९६७–६८	६३२०००

कच्चे बांधले. वीज दिली नाही. पहिल्या पावसाळ्यात कार्डबोर्ड निकामी झाले व इतरही सुखसोयी करण्याकरिता दर गाळ्यास आणखी २–३ हजार रुपये खर्च आला. कोणीही झोपडपट्टीवाला तेथे रहावयास आला नाही. शेवटी म्युनिसिपल शाळा मास्तरांना हे गाळे द्यावे लागले.

(क) मुंबई शहरात असलेल्या प्रत्येक झोपडपट्टीमधे संडास, पाणी व बत्ती देण्याचे काम नुकतेच हाती घेतले आहे. या सर्व तात्पुरत्या स्वरूपाच्या योजना आहेत. मूळ प्रश्न कायमच रहातो. जुळ्या मुंबईमधे या झोपडीत रहाणाऱ्या लोकांची सोय होणार नाही व हे लोकही तिकडे जायला तयार होणार नाहीत.

८. मुंबईच्या प्रश्नावर जुळी मुंबई हा उपाय नव्हे

जुळ्या मुंबई योजनेमुळे सध्याच्या मुंबईतील गर्दी, घरटंचाई, झोपडपट्टीची वाढ इत्यादी कोणतेही प्रश्न सुटण्याला मदत होणार नाही. उलट ते वाढतीलच. नवे शहर बाहेरून येणाऱ्या लोकांकरिता उभारावे हे योग्य नसून मुंबईतीलच काही कारखाने व कामगार बाहेर नेऊन येथील दाटवस्तीच्या जागा मोकळ्या करावयास पाहिजेत. २५–३० लाख वस्तीचे मोठे राजधानीचे शहर मुंबईजवळ उभारणे संरक्षणाच्या दृष्टीने अगदी चूक आहे. लोकांचा मोठा शहराकडे येणारा ओघ दुसऱ्या एखाद्या मोठ्या शहराकडे न वळविता तो मुळातच बंद केला पाहिजे. याकरिता लहान लहान शहरांतून कारखाने नेऊन त्यांमध्ये त्या शहरातील व जवळपासच्या लोकांना निरनिराळ्या खात्यात काम करण्याचे शिक्षण देऊन काम-धंदा देण्याची व्यवस्था करावयास पाहिजे. या बरोबरच अशा शहरातून नळाचे पाणी, भूमिगत गटारे, पक्क्या सडका, चांगली घरे, शाळा, मैदाने वगैरे सुखसोयी उपलब्ध करावयास पाहिजेत. अशाच मार्गाने लंडनची लोकसंख्या या दशकात घटली आहे व इंग्लंडमधे शहरवासियांची गर्दी कमी होत आहे. २२० कोटी रुपये एका भव्य दिव्य अशा जुळ्या मुंबईच्या योजनेत गुंतविण्यापेक्षा हे पैसे शंभर शहरांत २ कोटी रुपये प्रमाणे वाटले, तर सर्वांस उपयुक्त अशी विकासयोजना होईल व त्याबरोबरच मुंबईची गर्दी कमी होईल.

◻ ◻ ◻

मुंबईमधील यांत्रिक वाहनांच्या व अपघातामधील संख्येत वाढ

वर्ष	यांत्रिक वाहनांची संख्या	अपघातांची संख्या
१९५२	३५३४५	१४२२८
१९५७	४५७२८	२०१७४
१९६२	७१५९७	३०३०१
१९६७	१०५०९२	—

"न्हावाशेवा" नव्या बंदराची आवश्यकता आहे का?

मुंबई बंदरामधून होणारी सागरी वाहतूक स्वातंत्र्योत्तर काळात सतत वाढत गेलेली दिसते. ती १९६४–६५ पर्यंत. १९५१ मधे मुंबई बंदरातून एकूण ७७ लाख टन मालाची ने आण झाली, तर १९६४–६५ मधे जवळजवळ १९२ लाख टन माल मुंबई बंदरामधे आला-गेला. या काळातील सागरी वाहतुकीमधे वाढ होण्याचे प्रमुख कारण म्हणजे आयातीमधे सतत होणारी वाढ. यातही मुंबईमधील तेलशुद्धीकरण्याच्या उद्योगातील वाढीमुळे पेट्रोलियम, अशुद्ध तेल, इत्यादी मालाची आयात या काळात १७ लाख टनांवरून जवळजवळ ७४ लाख टनांपर्यंत वाढलेली आढळते. मुंबई बंदरातील वाहतूक अशीच सतत वाढत राहील आणि मुंबई बंदरातील जागा अत्यंत अपुरी पडेल या विचाराने मुंबई बंदराला पूरक असे बंदर न्हावाशेवा येथे उभारण्याची योजना आखण्यात आली.

परंतु १९६५ पर्यंत वाहतुकीची सतत होत असलेली वाढ ही तदनंतर टिकून राहिलेली नाही. १९६४–६५ साली १९२ लाख टन असलेली वाहतूक तदनंतर कमी झाली आणि १९६९–७० मधे १५० लाख टनांपर्यंत घसरली आणि १९७२–७३ पर्यंत साधारणत: तेवढीच राहील असा अंदाज आहे. अन्नधान्याची आयात तेवढी १९६६–६७ मधे जास्तीत जास्त म्हणजे ३० लाख टन होती. परंतु त्यानंतरच्या काळात ही आयात कमी झालेली आहे. आणि आपली स्वयंनिर्भरतेची वाटचाल, विशेषतः अन्नधान्याच्या बाबतीत यशस्वी होत असल्याची चिन्हे दिसत असून जानेवारी १९७२ पासून पी. एल. ४८० अन्वये अन्नधान्याची आयात थांबणार असून नजीकच्या भविष्यकाळात अन्नधान्याची आयात थांबेल असा विश्वास व्यक्त केला जात आहे. भारतीय पेट्रोलियम खाणीतील उत्पादनही वाढत आहे. गेल्या वीस वर्षांमधे निरनिराळ्या उद्योगातील आयातीचे प्रमाण कमी करून एतद्देशीय उत्पादन वाढविण्यावर भर दिल्याने अनेक प्रकारची यंत्रे आणि सुटे भाग, उपभोग्य वस्तू इत्यादींची आयात कमी झालेली आहे. १९६२ च्या औद्योगिक

कोट्यावधि रुपये खर्चून
या नव्या बंदराची उभारणी करून
सरकार उद्योगधंद्यांच्या केंद्रिकरणास
प्रोत्साहन देत आहे, ही दुर्दैवाची गोष्ट आहे.....

अभ्यासक

मंदीनंतर, औद्योगिक वाढीचा मंदावलेला वेगही तितकासा सावरलेला दिसत नाही. १९६५ नंतर मुंबई बंदरातून निर्यातही कमी झालेली आढळते. अशा अनेकविध कारणांमुळे आयात-निर्यात वाहतुकीमध्ये गेल्या पाच वर्षांत वाढ झालेली दिसत नाही.

योजना आयोगाच्या चौथ्या योजनेच्या मध्यावधी समालोचनामध्ये दिलेल्या आकडेवारीनुसार भारतातील एकूण सागरी माल वाहतूक १९६८–६९ साली ५५१ लक्ष टन होती. १९७३–७४ साली एकूण सागरी माल वाहतूक ७७० लाख टन होईल असा अंदाज बांधलेला होता. परंतु प्रत्यक्षात १९६९–७० साली भारतांतील सागरी वाहतूक फक्त ५४३ लाख टन आणि १९७०–७१ मध्ये सुमारे ५६० लाख टन झाल्याचे आढळते. सागरी वाहतुकीचे हे आकडे आणि आयात कमी होण्याची वरील कारणे लक्षात घेता चतुर्थ पंचवार्षिक योजनेच्या प्रारंभी केलेल्या अंदाजानुसार सागरी वाहतूक वाढेल अशी प्रवृत्ती दिसत नाही.

मोठ्या बंदरांची संख्या वाढविणे किंवा विद्यमान मोठ्या बंदरांमध्ये नवीन मालधक्के बांधून त्यांची क्षमता वाढविणे यासाठी फार मोठा भांडवली खर्च आवश्यक असतो. त्यामुळे दीर्घकालीन व तपशीलवार विचार करूनच त्यासंबंधी निर्णय घेणे जरुरीचे आहे. पाचव्या लोकसभेच्या अंदाज समितीने नवीन बंदराच्या योजना अत्यंत विचारपूर्वक व काटेकोरपणाने आखाव्यात आणि त्या वास्तव असाव्यात यावर भर दिलेला आहे. तसेच समितीने मार्मागोवा व तुतिकोरीन बंदराचे काम पुरे झाल्यावर भारतातील दहा प्रमुख बंदरे व्यापाराकर्षण क्षेत्रांबाबत काहीशी स्पर्धालू होण्याची शक्यता असल्याचे म्हटले आहे. १९७० साली नेमलेल्या प्रमुख बंदरांसंबंधीच्या आयोगानेही भारताला नजीकच्या भविष्यकाळात नवीन मोठे बंदर बांधण्याची आवश्यकता भासणार नाही असा विचार मांडलेला आहे आणि केवळ सागरी वाहतुकीची सोय करण्याच्या नावाखाली देशामध्ये अतिप्रचंड परंतु

कोकण-मुग्धा

आधुनिक अर्थशास्त्राच्या कोणत्याही पाठ्यपुस्तकामधे चपखल बसेल असे दुहेरी अर्थव्यवस्थेचे चित्र आज कोकणात दिसते. एकीकडे दिमाखदार मुंबई तर दुसरीकडे विपन्नावस्थेतील कोकण. मुंबईमधे बाहेरून येणाऱ्या लोकांचा ओघ थोपवणे कठीण होऊन बसलेले, तर कोकणातील खेड्यांमधून म्हाताऱ्या-कोताऱ्याशिवाय कुणी राहायाला तयार नाही. शेजारी मुंबईमधे लक्ष्मीसागर उसळलेला, तर काठावरच्या कोकणाला मनीऑर्डरच्या रूपाने उडणाऱ्या चार शितोड्यांवर समाधान मानावे लागते आहे. महाराष्ट्रातील कारखान्यातील निव्वळ उत्पादनामधे बृहन्मुंबईचा वाटा ७७ टक्के तर बृहन्मुंबई शेजारीच असलेल्या कोकणचा फक्त ३ टक्के. १९६९ साली महाराष्ट्रामधे व्यापारी बँकांनी वाटलेल्या कर्जापैकी ८६ टक्के कर्ज बृहन्-मुंबईमधे गेले तर कोकणमधे केवळ एक टक्का.

कोकणच्या जवळजवळ साडेचारशे किलोमीटर्स लांबीच्या किनाऱ्यावर आज समुद्र बांगडा, बोंबील, पापलेट, सुरमई, झिंगे अशा अनेक प्रकारच्या माशांची उधळण करीत आहे, तर खाड्यांमधून काल्वे, खेकडे यांसारखे प्राणी मोठ्या प्रमाणावर वस्ती करून रहात आहेत. या किनाऱ्यावर कितीतरी नैसर्गिक बंदरे आहेत. मच्छिमारी व्यवसाय ही कोकणची सोन्याची खाण आहे.

समुद्रातील या सोन्याच्या खाणीखेरीज पृथ्वीच्या पोटात लक्षावधी टन लोह-मृत्तिकेचे आणि बॉक्साइटचे साठे आहेत. शिवाय चुनखडी, विविध प्रकारची चिनी माती इत्यादी खनिजे दडून बसलेली आहेत.

किनारपट्टीतील मुबलक पाऊस आणि आर्द्र हवा यामुळे आंबे अननस, फणस, काजू, नारळी, पोफळी बहरत आहेत तर जंगलांमधे साग, हिरडा यांची बने झुलताहेत.

कोकणचे वैभव वाढवण्याकरता तेथील निसर्गाच्या बहाल मर्जीला मानवी प्रयत्नाची साथ मिळायला हवी. नैसर्गिक साधन संपत्तीचा योजनाबद्ध विकास घडवून आणायला हवा, त्यासाठी मानवी कष्ट, योजना आणि पैसा याची जरूर आहे. परंतु अनेक कोटी रुपये ओतून मुंबईचा दिमाख वाढविण्याचे मनसुबे रचणाऱ्या योजनाकारांजवळ कोकणचं दारिद्र्य घालविण्याकरता पैसा नाही.

निसर्गाचा वरदहस्त असलेल्या कोकणपट्टीचा भाग्यवृक्ष मुंबईच्या सावटा-खाली फुलणे अशक्य होऊन बसलेले आहे. मुंबईसारखे सतत वाढते शहर कोकणातल्या कर्त्या पुरुषांना मुंबईमधील पोटभरु कामधंद्याच्या, नोकरी चाकरीच्या आशेने खेचत आहे. जुळ्या मुंबईने कोकणचे आहे नाही ते वैभव आणखी निपटून काढले जाईल. आणि कष्टकऱ्याचा घाम शेतात जिरून त्याच्या वाट्याला रात्रंदिवस भाताची पेजच येईल.

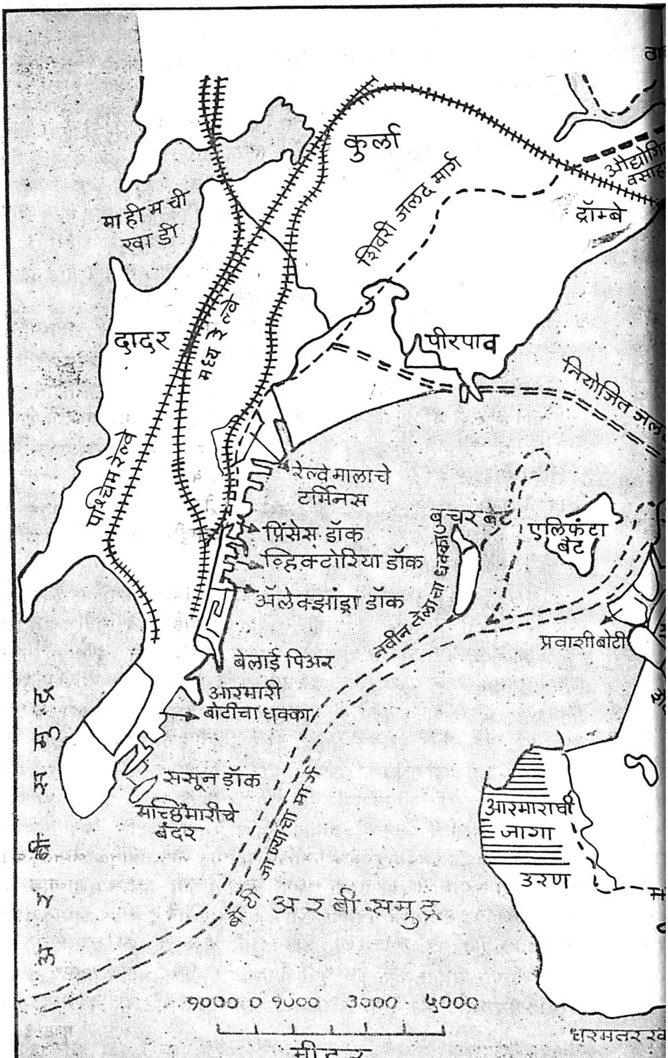
विनकिफायतशीर अशी बंदरे बांधून ठेवणे योग्य ठरणार नाही असा इशाराही दिलेला आहे.

आंतरराष्ट्रीय सागरी वाहतूक धंद्याचा विचार केला, तर निरनिराळ्या देशांतील जहाज कंपन्यांमधे स्पर्धा वाढलेली दिसते. आंतरराष्ट्रीय व्यापार वाढेल अशा अपेक्षेने जहाजबांधणी आणि बंदरांचा विकास करण्यात आला. परंतु आंतरराष्ट्रीय व्यापाराच्या वाहतुकीची जहाजे आणि बंदरांच्या सोयी अधिक प्रमाणावर बांधल्या गेल्या असे आढळते. परिणामी, सागरी वाहतुक मंत्री श्री. राजबहादुर ह्यांनी म्हटल्याप्रमाणे, पूर्वी बंदरांतील मालधक्क्यांवर बोटींच्या रांगा लागायच्या तर आज मालधक्के बोटींची प्रतीक्षा करीत बसतात असे दृश्य दिसते आहे.

सागरी वाहतुकीमधे, विशेषतः आंतरराष्ट्रीय सागरी वाहतूक संघटनांच्या ठराविक मार्गाने जाणाऱ्या नियमित बोटींमधून मालवाहतूक करणे अधिक महाग होत चाललेले आहे. १९६९ ते १९७२ च्या दरम्यान भारत व युरोप, भारत ते अमेरिका इत्यादी मार्गावरील दरात १५ ते ४१ टक्क्यांपर्यंत वाढ झालेली आढळते. १९७२ मध्ये डॉलरचे अवमूल्यन झाल्यावर ५·५ टक्के ते ८·६ टक्क्यांपर्यंत ज्यादा आकाराची त्यात भर पडली. सागरी वाहतुकीच्या, वाढत चाललेल्या खर्चामुळेही आयातीचा खर्च वाढत आहे. त्यामुळे आंतरराष्ट्रीय व्यापारातील फायदे काही प्रमाणात कमी होत आहेत. या कारणानेही आंतरराष्ट्रीय वाहतुकीचे आकारमान व स्वरूप बदलण्याचा संभव आहे.

तरीही जगातील पुढारलेली राष्ट्रे प्रचंड जहाजे बांधत आहेत, पेटारेबंद मालवाहतुकीसारख्या आधुनिक पद्धती स्वीकारण्यात येत आहेत; बंदरामधील आधुनिकीकरण आणि स्वयंचलित यंत्रसामग्रीचा पसारा वाढत आहे. दुर्दैवाने आपणही परकीय तंत्रज्ञ आणि यंत्रज्ञ यांच्या सल्ल्याने त्यांचे अनुकरण करण्याच्या दृष्टीने, जागतिक सागरी वाहतुकीमधे शिरकाव करणाऱ्या कल्पनेने यांत्रिकीकरण आणि आधुनिकीकरण यांवर भर देत आहोत. परंतु जगातील बहुतेक सर्व श्रीमंत आणि विकसित देश हे जहाजबांधणी आणि सागरी वाहतूक ह्याकडे एक धंदा म्हणून पाहात असून आंतरराष्ट्रीय व्यापारातील ने-आण करीत आहेत. तर आपली सागरी वाहतूक ही मुख्यत्त्वे आपल्या आयात-निर्यात व्यापार आणि किनाऱ्याजवळील देशांतर्गत वाहतूक एवढ्यापुरतीच मर्यादित रहाणार आहे. त्यामुळे श्रीमंत देशांचे अनुकरण न करता आपल्या गरजा लक्षात घेऊन योजना आखल्या जाव्यात. दुसरे म्हणजे विकसित देशांमध्ये मनुष्यबळाची टंचाई असल्याने ते भांडवलप्रधान तंत्राच्या शोधात असतात. तर आपणाकडे भांडवलाची फार चणचण असल्याने नवीन भांडवलप्रधान योजना हाती घेण्यापूर्वी विद्यमान सोयींचा आपण सुयोग्य व पुरेपूर उपयोग करून घेतो का याचा विचार करणे आवश्यक आहे. नवीन भव्य योजना

पृष्ठ ३५ वर


कुर्ला
शिवरी जलद मार्ग
ट्रॉम्बे
माहीमची खाडी
दादर
मध्य रेल्वे
पश्चिम रेल्वे
पीरपाव
नियोजित नळ
रेल्वे मालाचे टर्मिनस
प्रिंसेस डॉक
व्हिक्टोरिया डॉक
अॅलेक्झांड्रा डॉक
बुचर बेट
नवीन तेलाचा धक्का
एलिफंटा बेट
प्रवाशी बोटी
बेलार्ड पिअर
आरमारी बोटीचा धक्का
ससून डॉक
मच्छिमारीचे बंदर
आरमाराची जागा
उरण
अरबी समुद्र
बोटी जाण्याचा मार्ग
१००० ० १००० ३००० ५०००
मीटर
धरमतर

मुंबई बंदर व नियोजित न्हावा शेवा बंदर

या नकाशामधे मुंबई येथील मुख्य बंदर, बुचर बेट व पीरपाव येथील आजच्या सागरी वाहतुकीच्या सोई व जुळ्या मुंबईमधील न्हावा-शेवा भागातील सागर वाहतुकीच्या सोयी, लोह मार्ग, जलद वाहतूक मार्ग इत्यादि संकल्पित सुविधांचा आराखडा दिला आहे.

विदर्भ – वेगळं व्हायचंय मला

मध्यप्रदेशातून मराठी प्रदेशात आल्यावर आपल्या विकासाची दारे आता खुली होतील अशी रास्त अपेक्षा विदर्भामध्ये निर्माण झाली. यवतमाळमधील लक्षावधी टन चुनखडी, चंद्रपूरमधील कोळसा व लोहमृत्तिका नागपुरातील मँगेनीज, चंद्रपुरातील वनसंपत्ती हे धन महाराष्ट्रामधे आल्याने योग्य तऱ्हेने वापरले जाईल आणि असा नैसर्गिक संपत्तीने नटलेला विदर्भ आधुनिक, उद्यमशील आणि संपन्न बनेल अशा आकांक्षेने विदर्भाने महाराष्ट्रातील आपली वाटचाल सुरू केली. जोडीला पूर्वापार चालत आलेले कापूस पिंजण, विणकाम यासारखे धंदे होतेच.

१९५६ ते १९६७ या अकरा वर्षांच्या काळात विदर्भास काय अनुभव आला ? खुद्द नागपूर जिल्ह्यातील औद्योगिक कामगारांची संख्या १२ टक्क्यांनी घटली आणि नागपूर जिल्हा सोडल्यास अन्य भागातील औद्योगिक कामगारांची संख्या तर २८ टक्क्यांनी घटली. बड्या कापडगिरण्यांशी टक्कर न देता आल्यामुळे अकोला, अमरावती, नागपूर, वर्धा भागातील कापडधंद्यास उतरती कळा लागली. चुनखडी, कोळसा या खनिज संपत्तीच्या आधाराने सिमेंट व सिमेंट उत्पादने, लोखंड व धातुउद्योग यावर आधारित विविध उद्योग सुरू होतील व औद्योगीकरणाला भरीवपणा येईल, या दृष्टीने होणारे प्रयत्न फार संथ गतीने होत असल्याचे जाणवले.

महाराष्ट्रातील धुरीणांचे सगळे लक्ष श्रीमंत मुंबई महानगरीकडे लागलेले. १९६९ मधे महाराष्ट्रातील एकूण जॉइंट स्टॉक कंपन्यांपैकी जवळजवळ ८८ टक्के बृहन्मुंबईत तर विदर्भात फक्त ४ टक्के ! महाराष्ट्रातील व्यापारी बँकांनी दिलेल्या कर्जातील बृहन्मुंबईचा वाटा ८६ टक्के तर विदर्भाचा ३ टक्के, १९६८ मधे दर चौरस किलोमीटर्समागे यांत्रिक वाहनांची संख्या बृहन्मुंबईमधे २४,००० तर विदर्भात फक्त २८. बृहन्मुंबईचा विकास जेट विमानाच्या वेगानं तर इतर भागाचा बैलगाडीच्या गतीनं, या बाबतीतील घरच्यांनाही पुरेसे लक्ष देता आलेले नाही आणि मग अशा परिस्थितीत विदर्भाला आपलं बिऱ्हाड वेगळं थाटावसं वाटलं तर दोष कुणाचा ?

पण विदर्भाने विवेक करावा. बिऱ्हाड बाजूला काढले, की त्यांचे प्रश्न सुटणार आहेत असे नाही. आजपर्यंत जेवढा कष्टाचा, पैशाचा ओघ विदर्भातून मुंबईकडे वळवला गेला आहे त्यावर तर्पण सोडून चालायचे नाही, घरातच राहून आपला विकास साधून घेण्याचा विदर्भाला हक्क आहे आणि त्याने तो बजावला पाहिजे. समजुतीने, सामोपचाराने आणि तसे जमले नाही तर आदळ आपट करून !

ह्याती न घेता उपलब्ध सोयींमधे सुधारणा करून, त्यांचा जास्तीत जास्त वापर कसा करता येईल याचा विचार व्हावयास हवा. या दृष्टीने आपण मुंबई बंदराचा विचार केला पाहिजे.

गेल्या वीस वर्षांत मुंबई बंदराच्या सोयींमधे भर पडत आहे. ट्रॉम्बेच्या संकल्पित तेलशुद्धिकरण-कारखान्यासाठी तेलवाहू जहाजातील तेल उतरविण्याकरिता बुचर बेटाजवळ नवीन तीन धक्के १९५७ पर्यंत पुरे करण्यात आले. १९६२ नंतर बॅलार्ड पियर विस्तारण्यात आला, माल चढविण्या–उतरविण्याकरता माल धक्क्यां-मधे भर पडली. अलेक्झांड्रा गोदीमधे पेटारेबंद वाहतुकीची सोय होत आहे. बंदरा-तील जहाजांच्या दुरुस्तीच्या सोयी वाढल्या आहेत. त्यामुळे मुंबई बंदराच्या एकूण जागेत व सोयीमधे वाढ झालेली आहे.

बंदराचा अधिक चांगला उपयोग

बंदरावरील सोयींमधे आजच्या एवढी वाढ झालेली नसतानाही १९६४–६५ मधे मुंबई बंदरामधे १९२ लाख टन मालाची वाहतूक हाताळली गेली होती. या वेळी तीन–तीन पाळ्या काम करून, यांत्रिकीकरण वाढवून मालधक्क्यांचा जास्तीत जास्त उपयोग करण्यात आला. वाफेवर चालणाऱ्या यान्या बदलून विजेवर चालणाऱ्या यान्या बसविल्या. अशा रीतीने परिश्रमपूर्वक प्रयत्न करून बंदरातील उपलब्ध जागेचा वापर करून पूर्वीपेक्षा कितीतरी अधिक मालवाहतुकीची सोय करण्यात आली असे आपणास दिसते. दुसरे असे, की बंदरावरील जागा अपुरी पडण्याचे कारण केवळ मालधक्के कमी आहेत एवढेच संभवत नाही. इतरही अनेक कारणांमुळे बंदरातील वाहतुकीत अडचणी येतात. उदाहरणार्थ रेल्वे वाहतुकीतील अडचणीमुळे, वाघिणींच्या तुटवडयामुळे बंदरात माल वेळेवर न येणे, बोट आली तरी माल उतरविण्याच्या दृष्टीने आवश्यक असलेला आराखडा वेळेवर न पोचणे, कस्टममधील दप्तर-दिरंगाई व वेळखाऊ कार्यपद्धती अशा अडचणींमुळेही बंदरातील गर्दी-दिरंगाई वाढत जाते. तेव्हा याबाबतीत सुधारणा करून बंदरातील जागेचा अधिक चांगला वापर कसा करता येईल हे पाहणे अगत्याचे आहे.

आज मुंबई बंदरामधे, प्रिन्सेस, व्हिक्टोरिया व अलेक्झांड्रा ह्या तीन गोद्यांमधे मिळून एकूण ५१ मालधक्के आहेत, तेलाच्या व रसायनांच्या वाहतुकीसाठी सहा मालधक्के आहेत आणि बोटींच्या दुरुस्तीकरता धक्क्यांची सोय आहे.

१९७० मधील मुंबई बंदरामधून होणारी मालवाहतूक १६५ लाख टन असेल असा अंदाज होता. प्रत्यक्षात ती सुमारे १५० लाख टन एवढीच झाली. धान्याची आयात नजीकच्या भविष्य काळात थांबेल. तेलाच्या वाहतुकीकरता न्हावाशेवा येथे सोय करण्याची योजना नाही, ती सोय बुचर बेट वगैरे सध्या आहे, त्या ठिकाणीच जरुरीप्रमाणे वाढवावी लागेल. १९७० साली तेल व धान्य सोडून १०४ लाख टन मालाची ने–आण मुंबई बंदरातून होईल अशी अपेक्षा होती आणि सागरी वाहतूक सतत वाढती राहील या गृहीत तत्त्वावरदेखील १९७५ साली मुंबई बंदरामधून

फार तर १२० लाख टन मालाची ने-आण केली जाईल असा अंदाज होता. १९६४-६५साली जेवढ्या मालाच्या ने-आणीची सोय मुंबई बंदरामधून होऊ शकली, तेवढी बंदराची क्षमता धरली व बंदराच्या सोयींमधे नंतर झालेली वाढ लक्षात घेतली तर आज मुंबई बंदरामधे एकूण सुमारे २०० लाख टन माल वाहतूक हाताळता येईल आणि तेलाखेरीज सुमारे १४० लाख टन माल वाहतूक मुंबई बंदरातून होऊ शकेल; असे म्हणता येईल. म्हणजे आजचे मालवाहतुकीचे प्रमाण लक्षात घेता अजूनही ४० ते ५० लाख टन मालवाहतूक हाताळणे शक्य आहे. असे असताना नवीन बंदरासाठी प्रचंड भांडवली गुंतवणूक कशासाठी करावयाची ?

न्हावाशेवा बंदराच्या योजनेमधे पहिल्या टप्प्यात पेटारेबंद मालवाहतुकीकरता एक आणि अन्य मालवाहतुकीकरता दोन असे तीन मालधक्के एवढी सोय करण्यात येणार आहे. दुसऱ्या टप्प्यात आणखी तीन मालधक्के बांधण्यात येतील. पहिल्या टप्प्यास सुमारे ५२ कोटी रुपये खर्च येणार आहे. सागरी वाहतुकीच्या दृष्टीने नजीकच्या भविष्यकाळामधे एवढी जरुरी नसताना इतक्या मोठ्या प्रमाणात भांडवल गुंतवणूक नाहक ठरेल आणि देखभाल व अनुषंगिक खर्चाचा बोजा मात्र वाढत राहील.

बरे, हे नवे बंदर उभारल्याने कोकणसारख्या अविकसित प्रदेशांच्या विकासाला कोणती मदत होणार आहे ? मुंबई बंदराचे नक्त उत्पन्न वाढणार का ? ठाणे-बेलापूर येथील उद्योगास ही योजना पोषक ठरणार का ? ह्यापैकी कोणतीच समस्या नव्या बंदराच्या उभारणीने समाधानकारकरीत्या सुटेल असे वाटत नाही. आज मुंबई बंदराची क्षमता वाढविण्याची जरुरी भासत नाही. परंतु आज आहे ती क्षमता सुयोग्य रीतीने वापरण्यासाठी पूरक सोयींच्या कोणत्या योजना हाती घ्यायच्या, तेथील व्यवस्था कशी सुधारावयची यासाठी आपल्या देशातील मनुष्य-बळ आणि साधनसामग्री यांचा योग्य उपयोग होण्याच्या दृष्टिकोनातून विचार व्हावयास हवा. त्याकरता श्रीमान राष्ट्रांतील अतिभांडवलप्रचुर योजनांचे अनुकरण

मुंबई बंदरामधील मालवाहतूक

वर्ष	पेट्रोलियम तेल इत्यादी	एकूण आयात	एकूण निर्यात	एकूण माल वाहतूक
		(आकडे लाख टनामधे)		
१९५१-५२	१७.६	६०.७	१६.३	७७.०
१९६०-६१	५३.१	१०७.२	३९.२	१४६.४
१९६४-६५	७३.९	१३३.५	५९.०	१९२.५
१९६५-६६	६३.३	१२८.६	५३.३	१८१.९
१९६६-६७	६३.२	१३२.३	५०.४	१८२.७
१९६७-६८	६०.०	१२४.४	४५.२	१६९.६
१९६८-६९	७१.३	१२१.०	४३.१	१६४.१

करण्याऐवजी, आपल्या देशातील उत्पादक-घटकांच्या उपलब्धतेच्या दृष्टीने सुयोग्य तंत्र स्वीकारण्याची दृष्टी आणि तयारी हवी.

या दृष्टिकोनातून खालील सूचनांचा विचार व्हावा.

१. न्हावाशेवा येथे ऐंशी हजार ते एक लाख टनाच्या मोठ्या जहाजांसाठी मालधक्के बांधण्याची योजना आहे. परंतु इतक्या मोठ्या जहाजांतून माल आणण्याची वेळ आलीच तर त्यासाठी प्रचंड खर्च करून नवे बंदर बांधण्याऐवजी अशा बोटीतील माल उतरविण्याची व्यवस्था खोल समुद्रातच बोटी नांगरून करता येणे शक्य आहे. अशा तऱ्हेची व्यवस्था अमेरिकेहून आलेल्या मॅनहॅटन ह्या प्रचंड धान्यवाहू बोटीकरता केलेली होती आणि ती पूर्ण यशस्वी झाली आणि व्यवहार्य व सोयीची ठरलेली आहे.

२. ठाणे बेलापूर येथील उद्योगांना माल नेण्या-आणण्यासाठी सोयी वाढविण्याच्या दृष्टीने एक मोठे बंदर उभारण्याऐवजी छोटे छोटे मालधक्के (Jetties) ठाणे खाडीच्या बाजूने बांधण्यास अधिक सोयीचे होईल.

ठाणे–बेलापूर भागातील माल मालमोटारीतून ठाणे खाडीच्या बाजूने बांधलेल्या पडावाच्या बंदरामधे आणून, त्या मोटारी नावेवरून मुंबई बंदरात नेण्यांची तरतूद केल्यास या भागातील उद्योगांना मालाची ने-आण करणे सुकर होईल.

३. तेलवाहू बोटीसाठी आवश्यकतेप्रमाणे बुचर बेटावरील सोयीमधे सुधारणा करावी.

४. पेट्रो-केमिकल व रासायनिक उद्योगांच्या जरुरीप्रमाणे पीरपाव येथील सोयी वाढवाव्या.

५. बोटींच्या दुरुस्तीसाठी नवीन गोदी बांधण्याची जरुरी नाही. आजची मुंबईतील अशाप्रकारची व्यवस्था अपुरी आहे असे म्हणता येणार नाही. शिवाय पाण्याखाली बोटदुरुस्तीचे तंत्र हळूहळू प्रगत होत आहे आणि त्यादृष्टीने दुरुस्तीकरता स्वतंत्र गोदीची आवश्यकता दिवसेंदिवस कमी होत जाईल. जहाजदुरुस्तीच्या कामामधे लहान उद्योगांना वाव आहे आणि घोडबंदर व इतरभागातील पाणबुड्यांना प्रशिक्षण देऊन त्यांना काम पुरविणे शक्य होईल.

६. मुंबईतील सतत जोराच्या पावसाने माल उतरविण्याच्या कामात अडथळे येतात. मालधक्क्यांवर अच्छादनाची सोय केल्यास हे अडथळे दूर होतील.

ह्या सर्व गोष्टींचा साकल्याने विचार करून न्हावाशेवा येथे कोटयावधी रुपये खर्च करून एक अत्याधुनिक बंदर बांधण्याची आवश्यकता आहे काय याचा फेरविचार व्हावयास हवा. आज महाराष्ट्र सरकार न्हावाशेवा येथे बंदर होणार ह्या पायावर जुळ्या मुंबईचा इमला उठविण्याचा विचार करीत आहे. मुंबईच्या परिसरातील मोठ्या उद्योगधंद्याच्या विस्ताराच्या समर्थनार्थ महाराष्ट्र सरकार ह्या बंदराचा उपयोग करणार आणि ह्या नव्या उद्योगधंद्यांच्या सोयीसाठी अद्ययावत नगरी उभारून उद्योगधंद्यांच्या केंद्रीकरणास प्रोत्साहन देणार हे महाराष्ट्राचे दुर्दैव.

□ □ □

दळणवळण

मुंबई नगराची वाढ आजपर्यंत अविरतपणे चालू आहे व या वाढीचा एक मुख्य घटक म्हणजे मुंबईची सोयीस्कर वाहनव्यवस्था व दळणवळण. वहातुकीच्या केंद्रीकरणामुळे मुंबईची सुरुवातीला झपाट्याने वाढ झाली. परंतु तीच मांडणी व भौगोलिक स्थान मुंबईच्या व परिसराच्या वाढीवर प्रचंड ताण आणीत आहे. महामुंबईच्या दळणवळणाचा विचार करताना फक्त मुंबईचाच विचार आतापर्यंत केला गेला. मुंबईची वाहतूक उत्तर दक्षिण अशी असून त्यामुळे रेल्वे, रस्ते व इतर वाहतुकीची साधने यावर प्रचंड ताण पडतो. तेव्हा ही वाहतूक उत्तर–दक्षिणेऐवजी पूर्व–पश्चिम केली व नव्या मुंबईची स्थापना केली तर वाढीचे सर्व प्रश्न सुटतील, असा दावा करण्यात आला. सकृत्दर्शनी योग्य वाटणाऱ्या या नियोजनात काही महत्त्वाचे दोष आहेत.

इंग्रजांनी हिंदी वसाहत कच्चा माल नेण्यासाठी व विलायतेतून तो तयार करून परत आणून विकण्यासाठी व त्यावर मिळणारा नफा मिळविण्यासाठी राबविली. एकंदर भारताची भौगोलिक मांडणी विचारात घेतल्यास पश्चिम बाजूला असलेले मुंबई बंदर इंग्रजांच्या दृष्टीने फार सोयीचे होते. परंतु आता स्वातंत्र्यानंतर व विशेषत: ज्यावेळी स्वावलंबनाची घोषणा केली जात आहे, त्या वेळी एका बाजूला असलेल्या निरुंद पट्टीवर दळणवळणासाठी करोडो रुपये खर्च करणे नक्कीच संयुक्तिक ठरणार नाही. किंबहुना मुंबई, पुणे, नागपूर किंवा महाराष्ट्र यांच्यापुरता संकुचित विचार नियोजनात करून चालत नाही. ज्या वेळी आपण सर्वकष विचार करतो त्या वेळी असे दिसून येते, की भारताच्या मध्य भागातील प्रादेशिक विकास व मागासलेल्या भागांच्या वाढीसाठी दळणवळणाची व्यवस्था नियोजित पद्धतीने करण आवश्यक आहे. या दृष्टिकोनातून मुंबईच्या दळणवळणासाठी अवास्तव खर्च करणे योग्य होणार नाही.

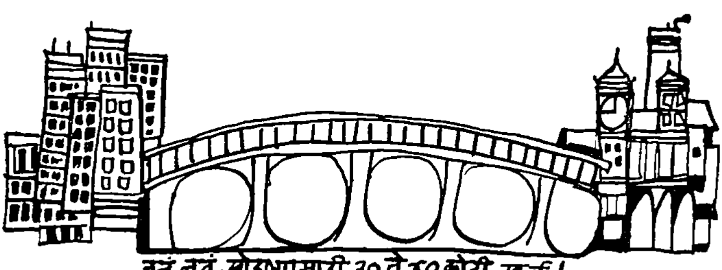
नागरी लोकसख्येची सारखी वाढ होत आहे व भारतात व महाराष्ट्रात नागरी लोकसंख्येचे प्रमाण झपाट्याने वाढत आहे. नव्या मुंबईची मांडणी व मुंबईत येणाऱ्या

दोन शहरांवर केवळ दळणवळणांसाठी
इतका प्रचंड खर्च करावा का ?
का योजनेचा पुर्नविचार करावा ?

प्रा. गोपाळ कान्हेरे
नगरसंयोजन विभाग, अभियांत्रिकी महाविद्यालय, पुणे.

नव्या लोकांची तेथे झालेली व्यवस्था यामुळे सर्व भारतामध्ये किंबहुना फक्त महाराष्ट्रातसुद्धा नव्याने येणाऱ्या नागरी लोकसंख्येच्या व्यवसायाचा, राहण्याचा किंवा दळणवळणाचा प्रश्न सुटणार नाही असेच वाटते. आज सुमारे २० टक्के जनता नगरात असून ८० टक्के जनता खेड्यात आहे. हे प्रमाण बदलल्यावर ३५ ते ४० टक्के जनता येत्या वीस वर्षांत शहरात येईल. त्यांच्या नियोजनाचा विचार हा जास्त महत्त्वाचा आहे. औद्योगीकरणात अग्रक्रम असलेल्या महामुंबईचा प्रश्न जरूर सोडवला जावा. परंतु ते करताना जास्त मोठ्या प्रमाणात जनतेचा ओघ महामुंबईकडे चालू होईल असे झाल्यास सुधारलेली दळणवळण व्यवस्था व बंदरेही अपुरी पडतील, याची जाणीव नियोजकांना आहे का ?

जुळ्या मुंबईच्या प्रस्थापनेमुळे आणि मुंबई प्रदेशाच्या वाढीमुळे वाहतुकीच्या अनेकविध समस्या निर्माण होतील. उदा. एवढ्या लोकसंख्येस आवश्यक ते अन्नधान्य व इतर जीवनावश्यक वस्तू पुरविणे, कामाची जागा व राहण्याची जागा दूर असल्याने रोजच्या वाहतुकीची सोय करणे, नवी मुंबई व मुंबई यातील वाहतुकीची



घरात पुन्हा पाळणा हलण्यापूर्वी

विचार करा

प्रथम पहिल्या मुलाची
सर्व तरतूद
नीट करायला
नको का?

त्याला शिक्षणाचे पहिले वहिले धडे गिरवायला मदत. त्याच्यासाठी योजलेल्या इतर अनेक गोष्टींची निश्चित तरतूद. पण अशातच इतक्या लवकर आणखी एक मूल म्हणजे मग हे सर्व कदाचित अवघड होईल. तेव्हा असा प्रसंग टाळणेच श्रेयस्कर नाही का ?

लक्षावधि जोडपी जगात आज हेच करीत आहेत. ती परिस्थिती नीट अनुकूल होईपर्यंत दुसरे मूल होणे पुढे ढकलतात. **निरोध** वापरून तुम्हालाहि हे सहज करता येईल. **निरोध** हे जगातील फार लोकप्रिय असे पुरुषांनी वापरायचे खरी संतति-प्रतिबंधक साधन आहे. लक्षात ठेवा, पाळणा लांबविण्याचा सर्वात सोपा व बिनधोक मार्ग म्हणजे **निरोध** अनेक पिढ्यांनी तो यशस्वी रीत्या अनुसरलेला आहे. मग तुम्हीहि **निरोध** का नाही वापरीत?

कुठेहि मिळते. फक्त 15 पैशांला 3 (सरकारी मदतीने).

लांबविण्यास पाळणा, उपाय साधा सोपा जाणा

निरोध ▼

लक्षावधींच्या पसंतीचे साधे बिनधोक संतति प्रतिबंधक

केमिस्ट, वाणी जनरल स्टोअर्स, पानाची गादी वगैरे अनेक ठिकाणी सहज उपलब्ध.

davp 71/460

व्यवस्था करणे, इत्यादी. येथे फक्त नवी मुंबई व बृहन्मुंबई यामधील दळणवळणाचा प्रश्न उदाहरणादाखल मांडण्याचा माझा प्रयत्न आहे. यासंबंधीचे काही ठळक मुद्दे पुढीलप्रमाणे–

१. ठाणे खाडीवर नवीन बांधलेला पूल हा येत्या २० वर्षांत नव्या मुंबईची वाढ झाल्यावर अत्यंत अपुरा ठरेल.

२. नवी मुंबई व जुनी मुंबई यांच्यातील दळणवळणाची व्यवस्था करण्यासाठी ४० कोटी रुपये खर्च येईल.

३. नव्या व जुन्या मुंबईतील दळणवळणासाठी पूल व रेल्वे मार्गांचे पूल यावर होणाऱ्या खर्चात महाराष्ट्रात सुमारे १०० ते १२० लहान-मोठ्या नगरांची दुप्पट वाढीची तजवीज होऊ शकेल. (या नगरांची लोकसंख्या सुमारे २५ ते ५० हजार असेल.)

४. नव्या मुंबईची १५ लाखापर्यंत वाढ झाल्यावर नव्या मुंबईत दळणवळणाचे आकडे पुढीलप्रमाणे असतील.

(अ) ठाण्याजवळचा पूल (प्रवाशांच्या एकंदर खेपा) – ६,७३,०००

(आ) पीरपाव न्हावाशेवा पूल (संकल्पित) – २२,२६,०००

(मालाच्या वाहतुकीच्या खेपा यामध्ये घेतलेल्या नाहीत.)

५. या प्रवासासाठी :

(अ) ठाण्याजवळ सध्याच्या ४ लेन पुलाशिवाय १०–१२ लेनची अधिक गरज लागेल किंवा एक रेल्वेमार्ग या पुलाबाजूला करावा लागेल.

(आ) पीरपाव येथे २ लोहमार्गांचा रेल्वे पूल व आठ लेनचा पूल लागेल.

(आठ लेनचा पूल माल वाहतूक व प्रवाशांसाठी असेल.)

६. या सर्वांचा खर्च सुमारे ३० कोटी ते ४० कोटी इतका असेल व हा खर्च इ. स. १९९१ पर्यंत करावा लागेल.

७. प्रवासाच्या इच्छा मार्गाचा (डिझायर लाइन डायग्रॅम) आराखडा बघितला असता उरण पूल बांधणेही आवश्यक होईल असे दिसते.

अर्थात यावर एकच तोडगा आहे व तो म्हणजे नव्या व जुन्या मुंबईमध्ये कोणतीच वाहतूक होऊ न देणे. पण हे संभवतच नाही. या शहरांचे एकमेकांशी औद्योगिक' आर्थिक, सामाजिक, मनोरंजन इत्यादी संबंध पूर्णपणे तोडणे शक्य नाही किंबहुना ज्या युक्तिवादामुळे महामुंबईत बाहेरून येणाऱ्या लोकांना थांबविता येणार नाही, त्याच युक्तिवादाप्रमाणे नव्या व जुन्या मुंबईतील दळणवळण थांबविणे शक्य नाही. व याचा अर्थ सरकारला या ३० ते ४० कोटी रुपयांचा खर्च फक्त या दोन शहरांतील दळणवळणावर करावा लागेल. तेव्हा नवी मुंबई निर्माण केली तरी तिचा आकार केवढा असावा हा प्रश्न पुन्हा एकदा विचारात घेतला जावा व त्याचा सर्व महाराष्ट्राच्या वाढीच्या दृष्टीने अभ्यास व्हावा हीच एक सदिच्छा. □ □ □

दोन महानगरे लंडन व मुंबई *

औद्योगिक क्रांतीनंतर युरोपमधील अनेक देशांतील शहरांची झपाट्याने वाढ होण्यास सुरुवात झाली. शहरांची महानगरे होत असताना त्यात कोणत्याही स्वरूपाचे पूर्वनियोजन नसल्यामुळे लोकसंख्येची बेसुमार दाटी, गलिच्छ वस्त्या व झोपडपट्ट्या, अरुंद रस्ते व वाहतुकीच्या गैरसोई, अपुरा व दूषित पाणीपुरवठा, दूषित हवामान, क्रीडांगणे, उद्याने, मोकळ्या जागा यांचा अभाव व गुन्हेगारीचा प्रादुर्भाव यांसारख्या विविध समस्या निर्माण झाल्या. या समस्यांना भयावह स्वरूप प्राप्त झाल्याने नगरसंयोजक आणि इतर तज्ञांच्या सामुदायिक प्रयत्नांतून अक्राळ विक्राळ महानगरातील भीषणता कमी करण्याकरिता कमी-अधिक व्यापक स्वरूपाच्या योजना पुढे येऊ लागल्या. अनिर्बंध व दिशाहीन नागरी विस्तारावर परिणामकारक उपाय-योजना पहिल्या प्रथम इंग्रजांनी लंडन महानगराची पुनर्रचना करताना केली. या उपाय योजनांचा अभ्यास करणे उपयुक्त ठरेल.

लंडन शहराची वाढ सोळाव्या शतकापासून प्रारंभ झाला होता. कामधंदा शोधण्याकरिता कामगार व कारागीर या शहराकडे ग्रामीण भागातून येऊ लागले होते. १६६५ साली प्लेगच्या साथीत व १६६६ मधील प्रचंड आगीत हजारो लोक मृत्यूमुखी पडले. परंतु बाहेरून शहरात येणाऱ्या लोकसंख्येचे प्रमाण वाढतच राहिले. लोकसंख्येच्या केंद्रीकरणावर वर उल्लेखिलेल्या दुःखदायक घटनांचा फारसा परिणाम झाला नाही. १८०१ साली ६९३ चौरस मैल क्षेत्राच्या महा-लंडनची लोकसंख्या ११·५४ लाख होती. ती १९३९ साली ८७·२८ लाख झाली. म्हणजेच १३८ वर्षांच्या या कालावधीत सबंध देशातील लोकसंख्येच्या वाढीच्या प्रमाणाच्या दुप्पट प्रमाणात एकट्या महा-लंडन शहराची वाढ झाली. १९६४ साली संपूर्ण लंडन प्रदेशाची लोकसंख्या १ कोट २४ लक्ष ५३ हजार झाली. या वाढीचे प्रमाण औद्योगिक भरभराट व साम्राज्य-विस्ताराच्या काळात म्हणजेच व्हिक्टोरिया

*प्रस्तुत लेख तयार करण्यामधे श्री. द. अ. पावगी यांनी बहुमोल साहाय्य केलेले आहे. लेखामधे मांडलेली मते मात्र प्रस्तुत लेखकाची आहेत,

लंडन शहराच्या गुंतागुंतीच्या समस्यांना तोंड देण्यासाठी
आखलेल्या योजना पहाता
आजच्या मुंबईचे प्रश्न सोडवण्यासाठी सुचवलेली
जुळी मुंबई योजना विस्मयजनक आहे,
असे सौम्य शब्दात म्हणता येईल.

रा. प. नेने

राणीच्या कारकीर्दीत विशेष झपाट्याने झाल्याचे आढळते. १९३१ पासून पुढे निर्माण झालेल्या आर्थिक आरिष्टानंतर लंडन शहराकडे लागलेली रीघ मंदावली. परंतु दर दशकातील वाढीचे प्रमाण सारखे नसले, तरी एकूण वाढ सतत होतच राहिली.

मोठमोठ्या उद्योगाचे केंद्रीकरण लंडन प्रदेशात झाल्यामुळे, तसेच हे जगातील एक सर्वांत मोठे बंदर असल्यामुळे व राजधानीचे शहर असल्यामुळे देशातील बरेच लोक लंडन व भोवतालच्या प्रदेशात अविरतपणे येत राहिले. लहान मोठ्या कचेऱ्या याच भागात स्थापन झाल्या आणि साहजिकच विविध प्रकारच्या नोकऱ्याही येथेच निर्माण झाल्या. महानगराच्या अनिर्बंध विस्तारातूनच निर्माण होणाऱ्या सर्व अडचणी दुसरे महायुद्ध सुरू होण्यापूर्वीच लंडनमधे निर्माण झाल्या होत्या. देशातील बाकीच्या प्रदेशाच्या विकासासाठी काही तरतूद न केल्यामुळे लंडनचा हा बिकट प्रश्न निर्माण झाला असल्याची जाणीवही त्या सुमारास राज्यकर्त्यांना व विचारवंतांना झाली होती. देशातील सुमारे २० टक्के लोकसंख्या लंडनच्या ३० ते ४० मैलांच्या परिसरात केंद्रीभूत होणे हे धोक्याचे आहे हे दुसरे महायुद्ध सुरू झाल्यावर विशेष प्रकर्षाने लक्षात आले. या सर्व परिस्थितीचा सांगोपांग विचार करून देशहिताच्या दृष्टीने उपाययोजना सुचविण्याकरिता १९४० साली बार्लो कमिशनची नेमणूक करण्यात आली.

या कमिशनने ज्या मूलभूत अशा महत्त्वाच्या शिफारशी केल्या, त्याचा आशय पुढीलप्रमाणे होता.

१. सर्वंध देशातील साधनसामग्रीचा विचार करून उद्योगधंद्याचे स्थलांतर, विभाजन व विकेंद्रीकरण करण्यात यावे. या धोरणास अनुलक्षून शहरा-शहरातील लोकसंख्येची फेररचना करावी.

२. प्रचंड महानगरे निर्माण करण्याऐवजी विपुल मोकळी जागा असणारी लहान शहरे व जोडनगरे आणि औद्योगिक वसाहतींची उभारणी करण्यात यावी.

युद्धजन्य परिस्थितीमुळे या शिफारसींची अंमलबजावणी मात्र होऊ शकली

नाही. १९४५ साली अॅबरक्रोंब्री यांची 'महा-लंडन योजना' प्रसिद्ध झाली. या योजनेचा मुख्य आशय पुढीलप्रमाणे होता.

१. लंडनभोवतालच्या तीस मैलांतील २६०० चौरस मैलांचा प्रदेश या योजनेत समाविष्ट करण्यात आला.

२. लंडन काऊंटी हा मध्यवर्ती विभाग मानून सबंध महा-लंडन प्रदेशाची रचना चार विभागात करण्यात यावी. सर्वांत अधिक गर्दी-दाटी असलेल्या लंडन काऊंटी या मध्यवर्ती विभागातील सुमारे दहा लाख लोकसंख्या हलविण्यात यावी. याच्या लगतचा दुसरा विभाग म्हणजे युद्धापूर्वीची उपनगरे. त्यात काही फारसा बदल

मराठवाडा....मराठवाडा....

१९६० साली महाराष्ट्र राज्याची स्थापना झाल्याने दशकानुदशके निजामशाहीतील सरंजामशाही राजवटीखाली पिचलेल्या मराठवाड्याला आपल्या विकासाची कवाडे खुली झाल्यासारखे वाटले.

महाराष्ट्रामधे विलीन झालेल्या मराठवाड्यातील अर्थव्यवस्था अतिशय अविकसित होती. सरंजामशाहीत होत असलेल्या पिळवणुकीमुळे शेतकरी विपन्नावस्थेस पोचला होता. शेतमजुरांची संख्या आणि प्रमाण फुगत चालले होते. १९६१ साली पुणे विभागामधे १६ टक्के कामगार शेतमजूर होते तर मराठवाड्यात ३४ टक्के. फक्त २·८ टक्के जमीन पाण्या खाली आलेली होती. त्यातील ९० टक्के विहिरीच्या पाण्यावर होती. १९५६ पर्यंत एकाही खेडेगावी वीज पोचलेली नव्हती. वाहतुकीच्या सोयी फार तोकड्या होत्या. शिक्षणाचा प्रसार झालेला नव्हता. औद्योगिक क्षेत्रात तर मराठवाडा संपूर्णपणे मागासलेला होता. राज्यातील औद्योगिक कामगारांमधे मराठवाड्याचा वाटा दोन टक्क्यांपेक्षा कमी होता. थोडेफार उद्योग निघाले होते, तेही शेतमालावर प्राथमिक प्रक्रिया करण्याच्या स्वरूपाचे. मागासलेली शेती आणि औद्योगीकरणाचा अभाव असल्यामुळे सहाजिकच मराठवाड्यातील दरडोई उत्पन्न निकृष्ट आहे. १९६१ साली मराठवाड्यातील दरडोई उत्पन्न २५० रुपये होते तर मुंबई महानगरीतील दरडोई उत्पन्न १०२५ रुपये होते. १९६० ते १९७० ह्या दशकात पंचवार्षिक योजनांखाली विहिरी, पाटबंधारे यांची वाढ होऊन सुमारे अडीच लाख एकर जमीन पाण्याखाली आली. १६०० गावांमधे वीजपुरवठा आला. नवीन रस्ते बांधले गेले. महाराष्ट्र औद्योगिक विकास मंडळाने औरंगाबाद, जालना, नांदेड यांसारख्या मराठवाड्यातील प्रमुख गावांनजीक औद्योगिक क्षेत्रे उघडली.

करण्यात येऊ नये. याच्या लगतच्या हरित पट्ट्याच्या तिसऱ्या विभागात मध्यवर्ती लंडनमधील अतिरिक्त लोकसंख्येपैकी ३·२५ लाख लोकांची सोय करण्यात यावी. याच्याही बाहेरचा जो चवथा विभाग, त्यामधे नवीन शहरे स्थापण्यात यावीत व असलेल्या शहरांचा विस्तार करण्यात यावा. मध्यवर्ती लंडनमधील अतिरिक्त लोकसंख्येतील चार लाख लोकांची सोय नव्या शहरात करण्यात यावी आणि २·७५ लाख लोकांची सोय विस्तारित शहरात करण्यात यावी.

३. सबंध लंडन प्रदेशाची लोकसंख्या १ कोटी पेक्षा अधिक होऊ द्यावयाची नाही असे या योजनेत गृहीत धरलेले होते. त्याचप्रमाणे लोकवस्ती हलविताना

....उपेक्षितांचे अंतरंग

विकास योजनाखालील हा सर्व खर्च मराठवावाडचातील विपन्नावस्था कमी करण्यास फारच थोडी मदत करू शकला. मराठवाडचातील पारंपारिक शेती बहुतांशी तशीच चालू राहिली आणि उद्योगधंद्यात वाढ होऊ शकली नाही. १९७१ मधे मराठवाडचात फार मोठ्या संख्येने असलेल्या शेतमजुरांचे वार्षिक उत्पन्न सुमारे ४०० रुपये एवढेच आढळले. उद्योगधंदे व व्यापारउदीम यांनी भरभराटलेल्या मुंबईसारख्या श्रीमान नगरीतील उच्चवर्गाचे उत्पन्न शेतमजुरांच्या उत्पन्नाच्या २००० ते ३००० पटींपर्यंत आढळते. उत्पन्नातील ही तफावत महाराष्ट्रातील राजकीय व सामाजिक स्वास्थ्यास विघातक आहे आणि तरीही मुंबईची वाढ घोडदौडीने चालू आहे. प्रादेशिक असमतोल कमी करण्याकरता विकसित प्रदेशांच्या वाढीचा वेग कमी करून अविकसित प्रदेशांच्या विकासाला अधिक गती प्राप्त करून घ्यावयास हवी. परंतु महाराष्ट्राच्या राज्यकर्त्यांना याची जाणीव दिसत नाही.

१९६९ मधेही महाराष्ट्रात व्यापारी बँकांच्यातर्फे वाटलेल्या कर्जामधे मुंबई महानगरीचा वाटा ८६ टक्के तर मराठवाडयाचा फक्त अर्धा टक्का! राज्यामधे वापरल्या जाणाऱ्या विजेपैकी केवळ दोन टक्के वीज मराठवाडचात वापरली गेली. महाराष्ट्र सरकारने मुंबई महानगरीची मोठी मिजास राखलेली आहे आणि आज जुळचा मुंबईच्या रूपाने आणखीही मोठी दक्षिणा तिच्या नावे संकल्पित केलेली आहे. आपल्या लखलखत्या दिमाखाने ती उद्योगपतींना आकर्षून घेत आहे. तेवढे श्रीमान उद्योगपती येणार, आणखीही यावेत, म्हणून महाराष्ट्र सरकार मुंबई महानगरीला आणखी सजविणार, तिची शान, तिचा दिमाख आणखी वाढविणार आणि उपेक्षित मराठवाडचाची समृद्धीची स्वप्ने हवेत विरून जाणार!!

त्या त्या शहरामधे व देशातील इतर शहरामधेही कामधंदा उपलब्ध करून द्यावयाचा व लंडनच्या पहिल्या दोन विभागामधे अतःपर उद्योग स्थापू द्यावयाचे नाहीत असेही गृहीत धरले होते. थोडक्यात म्हणजे लंडन व त्याभोवतालच्या प्रदेशाचे आकर्षण कमी करणे हाच मुख्य उद्देश या योजनेमागे होता. एकदा ही तत्त्वे सर्वसामान्यतः मान्य झाल्यावर धोरण अंमलात आणण्याकरिता निरनिराळे कायदे करण्यात आले.

ऑक्टोबर १९४५ मधे नवीन शहरांची स्थापना करण्याकरिता रीथ कमिटीची स्थापना करण्यात आली. व १९४६ साली नवीन शहरे स्थापन करण्याकरिता कायदा करण्यात आला. देशामधे उद्योगाची सुयोग्य तऱ्हेने विभागणी साधण्याकरिता आणि नगर-रचना विशिष्ट नियमांनुसार करण्याकरिता वेगवेगळे कायदे १९४५–६५ च्या दरम्यान करण्यात आले.

उद्योगांचे स्थलांतर करणे, अविकसित भागात नवे उद्योग सुरू करणे व लोकांना स्थलांतर करण्यास प्रवृत्त करणे हे काम अवघड होते. परंतु या कामाकरिता नेमण्यात आलेल्या उद्योग-व्यापार मंडळास (बोर्ड ऑफ ट्रेड) अतिशय व्यापक अधिकार देण्यात आले. निरनिराळ्या उद्योगाकरिता योग्य ते स्थान निवडण्याची जबाबदारी मंडळावर सोपविण्यात आली. मंडळाचे शिफारसपत्र असल्याशिवाय नवीन उद्योग स्थापण्यास अथवा अस्तित्वात असलेल्या उद्योगांची विशिष्ट मर्यादेपलीकडे वाढ करण्यास परवाना मिळणार नाही असा दंडक घालण्यात आला. अल्प प्रमाणावर रोजगार उपलब्ध असलेल्या विभागात औद्योगिक वाढीला उत्तेजन द्यावयाचे आणि केंद्रीकरण झालेल्या विभागातील उद्योगाची वाढ मर्यादित करावयाची असे सर्वसामान्य धोरण मंडळाने ठरविले. मंडळाला व्यापक अधिकार असल्याने अनेक क्षेत्रात पुढाकार घेणे शक्य होते. त्यातील काही महत्त्वाच्या बाबी पुढीलप्रमाणे–

१. आवश्यकतेनुसार नवीन कारखाने उभारणे.

२. विकसनशील प्रदेशात उद्योग हलविण्यासाठी येणाऱ्या खर्चापोटी साहाय्य देणे.

३. विकसनशील प्रदेशात नवीन रोजगार उत्पन्न करणाऱ्या कारखान्यांना कर्जे अथवा अनुदान देणे.

४. वाहतूक, यंत्रसामग्रीची वाढ, उद्योग स्थापनेच्या जागेची रीतसर मांडणी करणे, कामगार प्रशिक्षण इ. बाबींकरिता साहाय्य देणे.

५. विकसनशील प्रदेशात बदली करणात येणाऱ्या उत्पादनाच्या दृष्टीने महत्त्वाच्या कामगारांना बदली-अनुदान अथवा भत्ते देणे.

६. उद्योगांच्या वाढीप्रमाणेच कचेऱ्यांच्या वाढीवरही बंधने घालणे. मंडळाच्या शिफारसीशिवाय नवीन कचेऱ्या स्थापण्यास अथवा असलेल्यांची वाढ करण्यास बंदी करण्यात आली. महा-लंडनच्या प्रदेशात रोजगाराचे वाटप योग्य तऱ्हेने व्हावे या दृष्टीने कचेऱ्यांच्या वाढीला स्थलपरत्वे संमती देण्यात येई. मंडळाने कचेरीच्या

वाढीबाबत दिलेल्या निर्णयाविरुद्ध फेर-अर्ज करण्यास परवानगी नव्हती.

वरील सर्व उपायांबरोबरच सरकारने आणखी एक महत्त्वाचे पाऊल उचलले. लंडन प्रदेशामधे एका ठरवून दिलेल्या मर्यादेपलीकडे कामगारांची संख्या वाढल्यास त्या कारखानदारांना अगर कचेरी-मालकांना दर अधिक कामगारामागे कर द्यावा लागेल अशी अट घालण्यात आली. अशा रीतीने उद्योगांचे स्थलांतर करणाऱ्यांना अथवा नवीन कारखाने उपेक्षित विभागात काढणारांना कर-सूट व नोकऱ्यांचे केंद्रीकरण करणारांना करवाढ असे दुहेरी धोरण आखण्यात आल्यामुळे ते बरेच परिणामकारक ठरले.

लंडन शहराच्या गुंतागुंतीच्या समस्यांना तोंड देण्यासाठी आखलेल्या योजनांचा आढावा घेतल्यानंतर मुंबईची हेळसांड थांबविण्याकरिता सुचविण्यात आलेला जुळी मुंबई स्थापन करण्याचा मार्ग विस्मयजनक आहे, असे सौम्य शब्दांत म्हणता येईल.

मुंबई ही आधुनिक महाराष्ट्राची राजधानी आहे. देशाच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील ते एक सर्वांत मोठे बंदर वसल्यामुळे आयात-निर्यातीचे व अवाढव्य आर्थिक उलाढालीचे ते एक केंद्र आहे. जगातील एक मोठा विमानतळ या शहरात आहे. देशातील बहुतेक मोठ्या शहरांशी रस्त्याने अथवा लोहमार्गाने मुंबई शहर जोडण्यात आलेले आहे. देशातील मोठमोठे उद्योगधंदे या शहरात वसलेले आहेत. यावरून मुंबईचे लंडनशी बऱ्याच बाबतीत साम्य आहे असे आढळेल. महत्त्वाचा फरक आहे तो असा, की लंडन शहराची अनावश्यक वाढ त्या देशातील उदयोन्मुख बलाढ्य वर्गांनी केली तर मुंबईची प्रारंभीची वाढ ब्रिटिश साम्राज्यवाद्यांच्या हितसंबंधांना पोषक ठरावी, अशा दृष्टीने करण्यात आली. स्वातंत्र्यप्राप्तीनंतर अशा प्रकारची वाढ रोखणे अशक्य नव्हते. परंतु त्याकरिता राज्यकर्त्यांनी लोकहिताची निर्भीड दृष्टी कटाक्षाने बाळगणे आवश्यक होते. ही दृष्टी कटाक्षाने न अंगिकारल्यामुळे काय झाले ?

१. मुंबईची लोकसंख्या १९५१ मधे अंदाजे ३० लाख होती, १९७१ साली अंदाजे ६० लाख झाली. १९६१ च्या शिरगणतीनुसार मुंबईतील ६४ टक्के लोक मुंबईच्या बाहेर जन्मलेले होते असे आढळते.

२. महाराष्ट्र राज्यातील फॅक्टरी कामगारांपैकी सुमारे दोन-तृतियांश कामगार एकट्या मुंबईत केंद्रित झालेले आहेत. दुसऱ्या पद्धतीने सांगावयाचे तर मुंबई सोडून सबंध महाराष्ट्रात दर लाख लोकसंख्येमागे सुमारे ७०० फॅक्टरी कामगार तर मुंबईमधे दर लाख लोकसंख्येमागे सुमारे १२००० फॅक्टरी कामगार आढळतात. तसेच सेवा-नोकरी इ. वर्गात ज्यांची गणना होते अशा लोकांपैकी महाराष्ट्र राज्यातील ३० टक्के लोक एकट्या मुंबईमधे आहेत. मुंबईमधील फॅक्टरी कामगारांचे प्रमाण वाढतच आहे. १९५६ साली एकूण लोकसंख्येत हे प्रमाण ११·८ टक्के होते तर १९६४ मध्ये ते १३·३ टक्के झाले. तसेच कचेऱ्यातील कर्मचाऱ्यांचीही संख्या

वाढत चालली आहे. १९६१ ते १९६७ या काळात सरकारी कचेऱ्यातील कर्मचाऱ्यांमध्ये २५ टक्क्यांनी वाढ झाली.

शहरवासीयांना आवश्यक त्या सुविधा पुरविण्याच्या दृष्टीने मुंबई महानगर पर्याप्त मर्यादेच्या (Optimum) पलीकडे केव्हाच गेलेले आहे. शहरामध्ये सुविधा पुरविण्याकरिता येणाऱ्या दरडोई खर्चाचा अभ्यास श्री. जी. एस. व ए. पी. कुलकर्णी यांनी "Community Cost of Industrial Location at Bombay and Nasik" या आपल्या १९६८ साली प्रसिद्ध झालेल्या पुस्तकात केला आहे. त्यावरून असे दिसते, की १९६१ साली ४० लाखावर लोकवस्ती असलेली बृहन्-मुंबई व सुमारे सव्वा लाख लोकवस्ती असलेले नाशिक येथील नागर सुविधा वाढविणे व त्याची देखभाल करणे, यांच्या दरडोई खर्चाची तुलना करता बृहन्-मुंबईत हा खर्च नाशिक शहरातील खर्चाच्या सुमारे दीडपट होतो.

अखेर योजनाकारांचे लक्ष महानगरांच्या वाढीतून निर्माण होणाऱ्या बिकट प्रश्नांकडे वेधले गेले आणि तिसऱ्या पंचवार्षिक योजनेत महानगर प्रदेशांची पुनर्रचना करण्याची तरतूद करण्याकरिता राज्य सरकाराला साहाय्य देण्यात आले. १९६५ साली कै. धनंजयराव गाडगीळ यांच्या अध्यक्षतेखाली या कामाकरिता नेमण्यात आलेल्या समितीने सखोल व बहुस्पर्शी विचार करून मूलगामी व व्यवहार्य शिफारसी केल्या, त्याचा अगदी संक्षिप्त आशय पुढीलप्रमाणे :

१. आर्थिक विकासाचा विचार करीत असताना त्रुटित, विभागशः व एककल्लीपणे विचार न करता राज्यातील सर्व घटकांचा समतोल विकास करण्याचे धोरण ठरविण्यात यावे आणि या करिता उपेक्षित विभागांच्या प्रगतीला अग्रक्रम देण्यात यावा. असे केले तरच मुंबईसारख्या ठिकाणी केंद्रित झालेल्या उद्योगधंद्याचे प्रदेशवार योग्य विभाजन होऊन मुंबईची गर्दी, दाटी कमी होऊ शकेल. शिवाय या अविकसित भागात एकदा उद्योगधंदे सुरू झाले, म्हणजे तेथे नवीन आर्थिक घडी बसण्यास सुरुवात होईल आणि नवीन उद्योग सुरू होऊन रोजगार वाढेल.

२. मुंबईमधे नवे उद्योग काढण्यास परवानगी देऊ नये.

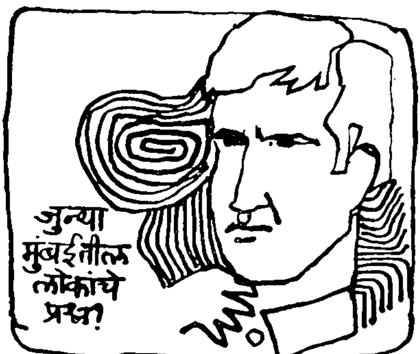
३. मुंबई बंदरावर विशेषत्वे अवलंबून असणाऱ्या उद्योगाव्यतिरिक्त इतर उद्योग मंबईबाहेर कोठे व कशा रीतीने हलविता येणे शक्य आहे ह्यासंबंधी अभ्यास करून नियोजित ठिकाणी आवश्यक त्या सोयी उपलब्ध करून द्याव्या. मुंबईतून काही उद्योग हलविल्यास रिकामी झालेली जागा पुन्हा उद्योगासाठी वापरण्यात येऊ नये.

४. मुंबई महानगर प्रदेशामधील नागरकेंद्रांची मुंबईमधील गर्दीदाटी कमी करण्याच्या दृष्टीने योजनाबद्ध अशी वाढ करावी. ही नागरकेंद्रे अथवा नव्या वसाहती उभारल्यास त्यांची कमाल लोकसंख्या दोन ते अडीच लाखापेक्षा जास्त असू नये.

५. मुंबई बेटाची लोकसंख्या २४ लाखाच्या वर वाढू देऊ नये, बृहन् मुंबईच्या

लोकसंख्येची मर्यादा ५५ लाख असावी आणि संबंध मुंबई महानगर प्रदेशाची लोकसंख्या ७५ लाखापेक्षा अधिक होऊ देऊ नये.

गाडगीळ समितीचा हा सबंध महाराष्ट्राच्या विकासाचा विचार अखेर सरकारने स्वीकारला नाही. उलट सरकारने नेमलेल्या मुंबई महानगर प्रदेश नियोजन समितीने मुंबईसारखेच एक दुसरे महानगर तयार करण्याची योजना आखली. लंडन, टोकियो, न्यूयॉर्क यासारख्या जगत्विख्यात महानगरांची अधोगती कशी झाली याचे अहवाल उपलब्ध आहेत. ब्रिटन, अमेरिका व ऑस्ट्रेलिया या देशातील काही शहरांचा अभ्यास करून आवश्यक त्या सर्व सुविधा किफायतशीरपणे पुरवायच्या असतील तर एकेका शहराची लोकसंख्या एक ते दोन लाखाचे दरम्यान असावी असे मत कॉलिन क्लार्क या अर्थशास्त्रज्ञांनी आपल्या " Economic Functions of a City In Relation to Its Size " या लेखात व्यक्त केले आहे. आधुनिक उद्योगाचे स्वरूप लक्षात घेता ही मर्यादा पाच लाखापर्यंत वाढविणे योग्य ठरेल असेही त्यांनी म्हटले आहे. चार लाख लोकवस्तीनंतर नगरांचा खर्च, विशेषत: चालू खर्च अवास्तव वाढतो असे सोवियत युनियनमधील अभ्यासकांना आढळले.



आमच्या २ योजना आपले स्वप्न साकार करतील

संचित ठेव योजना

या योजनेत तुम्हाला तुमच्या संचित ठेवीवर व्याज देण्याऐवजीं त्याचा दरमहा हिशोब केल्याने तुमच्या बचतीत अधिक भर पडते, आणि या रकमेवर तुम्हाला व्याज मिळते.

मुदतीनंतर ठेवीबरोबरच व्याजावर व्याजही मिळते, सध्याच्या ठेवीपेक्षा ही योजना कितीतरी लाभदायक आहे.

१००० रुपये १८ महिने ठेवल्यास ११०० रुपये मिळतील; ६९ महिने ठेवल्यास १५०० रु. मिळतील.

निश्चित काल ठेव योजना

ह्या योजनेत तुम्ही जितके पैसे दरमहा ठेवाल त्याच्या दुप्पट तुम्हाला परत मिळतील. मुलांचे शिक्षण, विमा हप्ता, सेवानिवृत्तीनंतर नियमित मिळकत इ. साठी या योजनेचा फायदा घ्या.

आपण दरमहा रु. १० अगर त्याच्या पटीत पैसे ठेवू शकता. १० रु. १२० महिने भरल्यास आपणास २४०० रु. परत मिळतील.

सविस्तर माहिती नजिकच्या महाराष्ट्र बँकेच्या कोणत्याही शाखेत मिळेल.

बँक ऑफ महाराष्ट्र

हेड ऑफिस : ११७७ बुधवार पेठ, पुणे २.

एवढा सर्व पुरावा असूनही १९९१ साली जुनी व योजलेली नवी मुंबई मिळून १ कोट ११ लक्ष लोकवस्ती होईल. अशी जुळ्या मुंबईची योजना महाराष्ट्र सरकारने आखलेली आहे आणि या प्रकल्पाच्या संभाव्य दुष्परिणामांकडे वारंवार लक्ष वेधले असताही त्याकडे दुर्लक्ष करून ही योजना पुढे दामटण्याचा सरकारने अट्टाहास धरलेला आहे. या योजनेने काय साधणार आहे ?

१. जुन्या मुंबईतील लोकांचे कोणतेच प्रश्न सुटणार नाहीत.

२. जुळ्या मुंबईत जे अत्याधुनिक पद्धतीचे उद्योगधंदे उभारले जातील त्यात रोजगार वाढीला पुरेसा वाव रहाणार नाही.

३. देशातील व राज्यातील लोक आणि उपलब्ध स्थानिक साधन-सामग्री यांच्या अनुषंगाने मानवी गरजांचा क्रम लक्षात घेऊन औद्योगीकरण होणार नाही.

४. राज्यातील अविकसित प्रदेशांचे दैन्य कमी करण्याच्या योजनांना अडथळे निर्माण होतील.

५. आर्थिक सत्तेचे ध्रुवीकरण वाढतच जाईल आणि घोषित समाजवादाला खग्रास ग्रहण लागेल.

६. साम्राज्याधिष्ठित संमिश्र अर्थव्यवस्थेची चौकट कायम ठेवूनही इंग्लंड-सारख्या देशाला जे साधता आले ते लोकशाही समाजवादाचा उद्घोष करणाऱ्यांना साधता आले नाही हे महाराष्ट्र सरकारला नामुष्कीचे ठरेल.

७. अणुशक्ती केंद्र असूनही अणुबाँब निर्माण न करण्याचा धीरोदात्त निर्णय घेणाऱ्या सरकारने संरक्षणाचे बाबतीत इतर सर्व दृष्टीने दक्षता घेणे आवश्यक आहे. परंतु एक कोटीपेक्षा अधिक लोकसंख्या व प्रचंड भांडवलाची गुंतवणूक असणारे आधुनिक उद्योग मर्यादित जागेत केंद्रित करून संरक्षणाबाबत बेफिकीर वृत्ती दाखविल्याबद्दल जबर किंमत द्यावी लागण्याचा संभव उद्भवेल.

□ □ □

भारतातील नगर संयोजक... त्यांच्या योजना

गेल्या हजार वर्षांच्या नागरी नियोजनाचा परामर्ष घेतला, तर नगर-योजनांमधे तत्कालीन समाजव्यवस्थेचे प्रतिबिंब पडलेले दिसते. उदाहरणार्थ, मध्ययुगीन आणि पूर्वमध्ययुगीन काळामधे कोणत्या प्रकारची सरंजामशाही समाज रचना आस्तित्वात होती; कोणत्या अभेद्य नियमांनी वर्गीकृत असे समाजजीवन लोक जगत होते, हे आपणास तत्कालीन नगर-रचनेचा अभ्यास केल्यास लक्षात येते. १५ ते १८ व्या शतकामधे युरोपमधे जी शहरे आखली गेली, त्यांमधे हुकूमशाही अगर उमराव-शाहीवर आधारित अशी नवीन राजकीय चौकट आणि व्यापाराधिष्ठित भांडवल-शाही अर्थरचना, यातून उभे राहिलेले नागरीजीवन प्रतिबिंबित होते. रशियामधे बोलशेविक क्रांतीनंतर शहरांसाठी तयार केलेल्या योजनांमधे तेथील सामाजिक जीवनात झालेले आमूलाग्र बदल स्पष्टपणे जाणवतात.

आता प्रश्न आहे तो असा, की भारतातील नागरी नियोजनामधे येथे संकल्पित असलेल्या सामाजिक आणि राजकीय स्थित्यंतराचे प्रतिबिंब पडत आहे काय ?

याचे उत्तर 'नाही' असे द्यावे लागेल.

आमच्या राष्ट्रीय पुढाऱ्यांनी समाजवादी समाजरचना हे आपले राष्ट्रीय ध्येय असल्याचे उद्‌घोषित केले आहे. ज्या समाजात राष्ट्राची साधनसामग्री ही जनतेच्या हितार्थ गरीब आणि श्रीमंत असा भेदभाव न बाळगता वापरली जाईल, समाजाच्या विविध थरांतील विषमता कमी झालेली असेल, मक्तेदारी प्रवृत्तींना आळा बसलेला असेल असा समाज येथे निर्माण केला जाईल अशी आश्वासने वारंवार दिली जातात. परंतु दुर्दैवाने राष्ट्राने आपणापुढे ठेवलेल्या या तत्त्वांचे प्रतिबिंब नियोजना-मधे पडलेले दिसत नाही.

आपले आजचे नागरी नियोजनाचे सर्व संकल्प जुनाट सामाजिक विचारसरणीचे दर्शन घडवितात. भांडवलशाही समाजरचनेला अनुरूप अशा संकल्पांना अनुसरून आज जमिनीचा वापर आणि नागरी सुविधा यांच्यात बदल घडवून आणला जात

डॉ. अल्बर्ट वोपेनमगे

गोखले अर्थशास्त्र संस्था, पुणे

अनुवाद : सौ. अनुराधा कुलकर्णी

आहे आणि त्यासाठी कायदेकानू व शासकीय यंत्रणा राबवली जात आहे. योजनाकारांच्या नगर-रचनेबाबतच्या भूमिकेत अंगभूत असलेल्या ध्येयधोरणांवर पाश्चिमात्य उच्चभ्रू वर्गाच्या शहरी जीवनाबद्दलच्या दृष्टिकोनाची छाप पडलेली आढळते. परिणामी शहर सुधारणेच्या आराखड्यामधे कामगारवर्गाच्या वस्त्या, त्यांच्या संस्था किंवा त्यांना उपयुक्त अशा सोयी यांची 'ओंगळ' म्हणून उचलबांगडी करण्यात येते.

विशिष्ट गटांचे सामाजिक, आर्थिक व राजकीय वर्चस्व नाहीसे करणे आणि श्रीमंत व गरीब यांच्यातील विषमता दूर करणे हे राष्ट्राच्या अनेक ध्येयधोरणांपैकी एक महत्त्वाचे ध्येय आहे. परंतु मुंबईच्या नव्या योजनेने मात्र ह्या तत्त्वांना हरताळ फासला आहे. मुंबईमधील १२ टक्के सधन लोकांना आरामात रहाता यावे आणि कामधंद्याकरिता फारसे लांब जावे लागू नये याकरता मुंबई महानगराचे नियोजन करण्याचा घाट या योजनेमधे आहे, आणि जो कामगारसमाज मुंबईतील उत्पादन व्यवस्थेचा कणा आहे अशा लोकांसाठी मात्र शहराच्या हद्दीबाहेर चाळी बांधण्याकरता जागा शोधण्याचे अव्याहत प्रयत्न चाललेले आहेत. जुन्या साम्राज्यशाही नगरयोजनांमधे ही 'उपद्रवी जनता' उत्पादनाच्या आणि शासनाच्या केंद्रापासून दूर ठेवण्यासाठी हेच तत्त्व अंमलात आणले जाई.

कामाची जागा रहाण्याच्या जागेपासून बऱ्याच लांब अंतरावर असल्याने मुंबईतील कामगारांची घरे म्हणजे केवळ रात्रीचा निवारा. दररोज कामावर जाण्यासाठी घरून लवकर निघायचे आणि उशिरा यायचे हा कामगाराच्या दैनंदिन जीवनाचा अविभाज्य भाग झालेला आहे. सकृत्दर्शनी साध्या दिसणाऱ्या अशा गोष्टींचे कामगारांच्या कौटुंबिक आणि सामाजिक जीवनावर गंभीर परिणाम झालेले आढळतात. जुळ्या मुंबईच्या नव्या महानगर केंद्राच्या आखणीमधे केवळ शासकीय कचेऱ्या, बाजारपेठा, शिक्षण व रंजन इत्यादींची तरतूद केलेली असल्याने, घर आणि कामाची

जागा, किंवा घर आणि करमणुकीची जागा, यातील फारकत अधिकच वाढणार आहे.

समाजवादी समाजरचनेबद्दल बोलतांना श्रीमती इंदिरा गांधी यांनी म्हटले आहे, की समाजवाद आणण्याकरता प्रत्येकाला अत्यंत कष्ट करावे लागतील आणि विकासासाठी बाजारपेठ यंत्रणेवर विसंबून चालणार नाही. परंतु घरबांधणीबाबत मुंबईच्या योजनाकारांचे असे म्हणणे आहे, की नवीन घरांची भाडी, मागणी आणि पुरवठा सिद्धांतावर आकारली गेली तर मागणीच्या दबावामळे घरभाडी वाढल्याने घरबांधणीच्या क्षेत्रामधे खाजगी भांडवल गुंतवणुकीस प्रोत्साहन मिळेल. इतकेच नव्हे, तर घरबांधणीचे क्षेत्र खाजगी भांडवलदारांना अधिक आकर्षक करण्याच्या दृष्टीने त्यांना काही काळ करमुक्ती मिळावी अशीदेखील शिफारस योजनाकार करीत आहेत. परंतु मागणी-पुरवठ्यानुसार घेतलेले निर्णय खाजगी भांडवलदारांत मक्तेदारी वृत्ती वाढविण्यास कारणीभूत होतील आणि नियोजनामधे जी उद्दिष्टे आहेत त्या उद्दिष्टांची पायमल्ली करतील हे योजनाकारांच्या ध्यानात आलेले दिसत नाही. शिवाय सरकारने जमीन ताब्यात घ्यावी, तीमधे पाणी, मलोत्सारण इत्यादी सर्व सोयी कराव्यात आणि नंतर ती लिलावाने विकावी अशी सूचना योजनाकारांनी केलेली आहे. अशा योजनेमधे सहाजिकच ज्या लोकांकडे खुल्या बाजारात स्पर्धा करण्यासाठी पैसा नाही त्यांना थारा मिळणार नाही आणि जे लोक मागणीनुसार ठरविली गेलेली किंमत मोजू शकतात अशा लोकांनाच फायदा मिळेल. या सूचनेच्या अंमलबजावणीने निरनिराळ्या वर्गांतील विषमता अधिकच वाढेल, इतकेच नव्हे. तर दिल्ली सुधार निधीच्या योजनांप्रमाणे यायोगेही ' आहे रे आणि ' नाही रे ' या दोन वर्गांची शहरातल्या शहरात भौगोलिक फारकत होऊन त्यांच्या अलग अलग वसाहती होण्यास प्रोत्साहन मिळेल.

पैसा खेळता ठेवण्यासाठी पाश्चिमात्य देशात खाजगी बांधकाम उद्योगसमूहांनी योजलेल्या अनेक उपायांपैकी एक उपाय म्हणजे घरांची आयुमर्यादा कमी ठरविणे हा होय. इमारतीचे कायदेशीर आयुष्य संपले, की ती पाडून टाकली जाते आणि त्या जागेवर नवीन भांडवल गुंतवणूक केली जाते. ॲलिसच्या साहसकथेतील वेड्या हॅटरच्या चहापार्टीप्रमाणे या प्रकारची अव्याहत पुनरावृत्ती होत आहे.

गलिच्छ वस्त्यांबाबतही मुंबईच्या योजनाकारांनी भांडवलशाही समाजात स्वीकारलेल्या मूल्यांचाच अंगिकार केलेला आहे आणि स्वस्तातल्या स्वस्त प्रकारच्या घरबांधणीची सूचना केलेली आहे. या घरांचे आयुष्य मर्यादित राहून तशाच प्रकारच्या घरांच्या बांधकामामधे नवीन पैसा गुंतविता येतो. या पद्धतीचा अवलंब केल्यास पूर्वीचे बांधकाम कोसळल्यावर त्याजागी नवीन गलिच्छ वस्त्यांची वाढ संभवते. अशा प्रकारची परिस्थिती आज घाटकोपर, कुर्ला, विक्रोळी येथे दिसून येते. शिवाय जर स्वस्त घरांची आयुमर्यादा पाच वर्षांची असेल, तर ती आयुमर्यादा संपेपर्यंत बांधकामाचा खर्च कमीत कमी २५ ते ३० टक्क्यांनी वाढलेला असल्याने

भाडेकरूंना जरी सवलतीच्या दराने जागा दिली, तरीसुद्धा पूर्वीच्यापेक्षा अधिक भाडे द्यावे लागते.

भारतातील इतर शहरांप्रमाणे मुंबईमधेही गलिच्छ वस्त्या निर्माण होण्यास उद्योगसमूह आणि महानगरपालिकेसारख्या सार्वजनिक संस्था जबाबदार आहेत हे योजनाकारांनी लक्षात घेतलेले नाही. गलिच्छ वस्त्यातील रहिवाश्यांना कमी पगारावर काम देऊन, त्यांच्या राहण्याच्या व इतर प्राथमिक सुविधांकडे दुर्लक्ष करून उद्योगपती आपला आर्थिक लाभ वाढवू शकतात. यामुळेच की काय, १९५८ साली गलिच्छ वस्त्यांच्या निर्मूलनासाठी भारत सरकारने नेमलेल्या पंत समितीने अशी शिफारस केली, की "स्थानिक स्वराज्य संस्थांकडून 'हरकत नाही' अशी शिफारस मिळाल्याशिवाय नवीन उद्योगांना किंवा चालू उद्योगधंद्याच्या विस्तारास परवाना देऊ नये." अशी शिफारस देताना स्थानिक स्वराज्य संस्था या पाणी-पुरवठा, मलोत्सारण, वीज, रस्ते व वाहतुकीची सोय इत्यादी आवश्यक त्या सुविधा उपलब्ध आहेत किंवा नाहीत, याचा विचार करूनच उद्योगांच्या वाढ-विस्तारास परवानगी देतील असे गृहीत आहे.

योजनाकारांच्या दृष्टीने नळ व संडास यांचा अभाव, घरांची गर्दीदाटी, ओंगळ परिसर यांसारख्या गोष्टींमुळे गलिच्छ वस्त्या निर्माण होतात. अशा गलिच्छ वस्त्या केवळ ओंगळवाण्या दिसतात, एवढेच नव्हे, तर तेथील जीवन हे आरोग्य आणि समाजस्वास्थ विघातक असते आणि अशा वस्त्या म्हणजे शारीरिक आणि मानसिक रोगांचे आगर असते व गलिच्छ वस्त्यांतील रहिवाशी म्हणजे समाजकंटक आणि गुन्ह्यामधे अडकलेले लोक असे समीकरण बनते. यामधे योजनाकार झोपडपट्टी वासीयांच्या वर्तणुकीचे आपल्या स्वतःच्या सामाजिक व सांस्कृतिक मूल्यांच्या आधारे मूल्यमापन करतात आणि म्हणूनच त्यांच्या वेगळ्या संस्कृतीची समाजविरोधी वर्तनाशी गल्लत करीत असतात,

गलिच्छ वस्त्यातील एकूण जीवन असते तरी कसे, याचा अनुभव घेण्यासाठी दिल्लीतील एका गलिच्छ वस्तीत प्रस्तुत लेखक कित्येक महिने रहात होता. प्रत्यक्षात त्याला आलेले अनुभव गलिच्छ वस्त्यांचे निराळेच दर्शन घडवितात. गलिच्छ वस्त्यात रहाणारे लोक उत्तम नागरिक असतात. मुंबईतील औद्योगिक कामगार-कल्याण कार्यामधे हिरीरीने भाग घेणारे श्री. कानजी द्वारकादास म्हणतात, 'गलिच्छ वस्त्यातील लोकांमधील कोणत्याही परिस्थितीमधे टिकाव धरून राहण्याची शक्ती, चारित्र्य संपन्नता आणि कोणत्याही संकटाचा मूकपणे स्वीकार करण्याची व्यवहारी संन्यस्तवृत्ती पाहून मी थक्क झालो. परंतु केंद्र सरकारला आणि राज्य सरकारांना हा मनाचा मोठेपणा समजू शकलेला नाही. त्यांना राहण्याच्या जागेपेक्षा काहीतरी कामधंदा असणे अधिक महत्त्वाचे वाटते. वैयक्तिक आणि कौटुंबिक निवांतपणाला मध्यमवर्गीय जेवढे महत्त्व देतात तेवढे त्यांच्याकडे

दिले जात नाही; आणि त्यांना भरपूर नातलगांचा गोतावळा, मित्रपरिवार आणि शेजारीपाजारी आसपास असणे आवडते.' नळ-संडास यांचा अभाव हेच जर गलिच्छ वस्त्यांचे निकष मानले तर दिल्ली, मद्रास, मुंबई, पुणे, हैद्राबाद येथील जुन्या वस्तीतील तीन चतुर्थांश भाग 'गलिच्छ वस्त्या' मानावा लागेल. आणि गलिच्छ वस्त्या या काही फक्त राहण्याच्या परिसराला अवकळा आली तरच निर्माण होतात असे नाही तर ज्या ठिकाणी आर्थिक, सांस्कृतिक अगर मानसिक कारणामुळे लोक उघडउघड विकृत वागतात त्या वस्त्यांनाही गलिच्छ वस्त्याच म्हटले पाहिजे.

◻

आज महाराष्ट्रातील श्रमिकांपुढे बेकारीचा राक्षस उभा ठाकलेला आहे. त्यांना पोटापाण्याचा काही कामधंदा मिळणे अत्यंत महत्त्वाचे आहे. तो कामधंदा ते आज जेथे रहात आहेत त्या परिसरामधे मिळण्यासाठी ते मोठ्या संख्येने रहात असलेल्या अविकसित विभागांकडे, आर्थिक विकासाचे लोण पोचवले पाहिजे. श्रमिकांना त्यांच्या जवळपास कामधंदा मिळू लागला तरच फक्त मुंबईसारख्या महानगरांकडे कामधंद्याच्या शोधार्थ येणाऱ्या श्रमिकांच्या झुंडीना आळा बसेल. मुंबईतील राहत्या घरांची टंचाई कमी करणे व गलिच्छ वस्त्यांच्या वाढीवर आळा घालणे यासाठी दीर्घकालीन उपाय म्हणजे मुंबईची वाढ रोखणे... असा या समस्येचा साकल्याने विचार करण्याऐवजी मुंबईतील गलिच्छ वस्त्यांचा बागुलबुवा करून त्यांमधे रहात असलेल्या दलितांबद्दल कळवळयाचे नाटक करून त्यांना चांगल्या घरात रहायला मिळेल आणि कामधंद्याचा प्रश्नही सुटेल अशी फसवी आमिषे दाखवून महाराष्ट्र सरकारने जुळया मुंबईचा भस्मासूर निर्माण केलेला आहे. ह्या संकल्पामधे मोजके धनिक लब्धप्रतिष्ठित आणि कंत्राटदार यांचेच फावेल आणि सामान्य नागरिकांची हलाखी आणखी वाढेल. जुळी मुंबई सबंध महाराष्ट्राच्या विकासाचा तर घास घेईलच; परंतु हा आत्मघातकी भस्मासूर मुंबईचाही घास घेतल्याशिवाय रहाणार नाही. समाजवादी समाजरचनेच्या घोषणा करणाऱ्या नेत्यांना त्यांच्या घोषणा आणि कृती यातील विसंगतीमुळे पेटलेल्या आगीची धग तरी सहन होईल काय ?

◻ ◻ ◻

आज मुख्य गरज आवाज उठवण्याची आहे.
कारखानदार व सरकार ह्यांना समज देण्याची आहे,
की तुम्ही आमच्या जिवाशी खेळत आहात !

मुंबईतील प्रदूषणाची समस्या

प्रा. सुरेश गजेंद्रगडकर

दूषित वातावरण हा प्रश्न आजचा नव्हे. आदिमानवापासून, नव्हे पृथ्वीच्या उत्पत्तीपासूनच, वातावरण दूषित होत आहे. ज्वालामुखी, वणवे ह्यापासून बाहेर हवेत येणारे अनेक प्रकारचे वायूरूप पदार्थ हवा दूषित करीत होतेच. निसर्गामुळे दूषित होणारे वातावरण निसर्गच शुद्ध राखत असे व राखू शकतोही. हवेत येणारी दूषितके ही वाऱ्यामुळे हवेत पसरली जातात व त्यामुळे ती सौम्य होतात.

परंतु माणसाने वातावरण दूषित करण्यास सुरुवात केल्यापासून त्याने ते शुद्ध राखण्याचा यत्किंचितही प्रयत्न केलेला नाही. उलट हवा ही अपरिमित आहे आणि ती कितीही अशुद्ध केली तरी त्याचा परिणाम वाईट होत नाही; अशा गैरसमजूतीवर हवेत निरनिराळी दूषितके सोडण्यात माणसाने विधिनिषेध मानला नाही. औद्योगिक क्रांतीनंतर तर हे प्रमाण कमालीचे वाढले व दर वर्षी वाढतच आहे. त्यामुळे हवेतील दूषितके वाढली व त्याचे दुष्परिणाम गेल्या तीस चाळीस वर्षांत औद्योगिक दृष्ट्या पुढारलेल्या देशांत दिसू लागले. विविध प्रकारच्या दूषितकांचे मानवी जीवनावर, प्राणिमात्रावर, सर्व वस्तुमात्रावर व अर्थव्यवस्थेवर होणारे घोर परिणाम आज पाश्चात्य देशांत स्पष्टपणे दिसत आहेत.

भारतासारख्या औद्योगिकदृष्ट्या मागासलेल्या देशाने 'पुढच्यास ठेच मागचा शहाणा' ह्या दृष्टीने काही शिकावयास हवे होते. परंतु दुसऱ्यांच्या चुकीने शहाणे होण्याइतकेही शहाणपण आमच्या राष्ट्राकडे नसावे हे सर्वांत मोठे दुर्दैव आहे.

प्रस्तुत लेखात दूषित वातावरणाच्या प्रश्नासंबंधीचे विचार खालील क्रमाने मांडलेले आहेत.

अ. दूषितके-त्यांचा उगम व कारणे.

आ. दूषितकांचे परिणाम–

१. मानवावर, २. प्राणिमात्रावर, ३. वनस्पतीवर, ४. वस्तुमात्रांवर ५. आर्थिक.
इ. वातावरणशास्त्र व दूषितके.
ई. प्रदूषण थांबविण्याचे उपाय.
उ. मुंबई व जुळी मुंबई येथील प्रदूषणाचा प्रश्न.

अ. दूषितके उगम व कारणे

उगम	दूषितकांचे प्रकार
नैसर्गिक	धुळीचे कण, ज्वालामुखीतून येणारे धूर इत्यादी.
औद्योगिक	निरनिराळ्या इंधनांच्या ज्वलनापासून निर्माण होणारे वायुरूप पदार्थ, शिवाय रासायनिक कारखान्यांत व धातूच्या कारखान्यांत कच्च्या मालापासून निर्माण होणारे अनेक प्रकारचे वायुरूप पदार्थ व धातूची पूड वगैरे.
शेतीविषयक	निरनिराळ्या प्रकारची जंतुनाशके.
दळणवळण	निरनिराळ्या प्रकारच्या वाहनांपासून–मोटार, आगगाडी, विमाने, आगबोट–बाहेर येणारे अनेक प्रकारचे वायुरूप पदार्थ.
महानगरपालिका	सांडपाणी, घाण, कंपोस्ट इत्यादीपासून निर्माण होणारे दुर्गंधीपदार्थ.
किरणोत्सर्गी	किरणोत्सर्गी धूळ.

ही दूषितके येण्याची मुख्य उगमस्थाने म्हणजे कारखाने व वाहने ह्यापासून येणारे घन, द्रव व वायुरूप पदार्थ. इंधनांच्या अपुऱ्या ज्वलनामुळे येणारे कार्बन मोनॉक्साईड व कार्बन डायऑक्साईड व कार्बनचे कण. इंधनांत असणाऱ्या गंधक व नत्र ह्यांच्या ज्वलनापासून निर्माण होणारे सल्फर डायऑक्साईड, नायट्रोजन डायऑक्साईड व नायट्रोजन ट्रायऑक्साईड, सेंद्रीय संयुक्ते (विशेषतः हायड्रोकार्बन्स्) आणि निरनिराळी रासायनिक संयुगे ही ह्यात प्रमुख आहेत. दूषितकांचे कण अतिशय सूक्ष्म म्हणजे ०·१ मायक्रॉन एवढे असतात.

ही दूषितके प्रत्येक कारखान्याच्या कच्चा मालावर अवलंबून असल्याने जितक्या प्रकारचे कारखाने तितक्या प्रकारची ही दूषितके असतात हे लक्षात ठेवले म्हणजे दूषितकांचे प्रकार हे दिवसेंदिवस अधिक अधिक वाढत जाणार व त्यांमध्ये अनेक

अज्ञात रासायनिक संयुगे असणार हे लक्षात येईल.

याखेरीज महानगरातील सतत वाढत्या लोकसंख्या व त्याच्या अनुषंगाने महानगरांमधे होणारा केरकचरा आणि दाट मनुष्यवस्तीमुळे मोकळ्या स्वच्छ हवेचा अभाव हेही प्रदूषणाचे एक महत्त्वाचे कारण आहे.

आ. दूषितकांचे परिणाम : १. मानवावरील

वातावरण दूषित झाले आहे हे-दूषित वातावरणाच्या परिणामावरूनच लक्षात येते. हा परिणाम जेव्हा अति गंभीर होतो तेव्हाच माणसे जागी होतात. अशा बऱ्याच गंभीर घटनांची उदाहरणे सर्वज्ञात आहेत.

१९५२ मधील लंडनमधील ४००० जणांचा मृत्यू व २०,००० हून अधिक रुग्ण ही कमाल मर्यादा अद्याप जरी ओलांडली गेली नसली तरी न्यूयॉर्क, टोकिओ, लॉस् एन्जेलिस इत्यादी मोठ्या शहरांतून गेली तीस वर्षे शंभराच्या आसपास मृत्यू दरवर्षी हवेतील दूषितकांमुळे घडतात.

ह्याशिवाय ही दूषितके श्वासावाटे फुप्फुसात जाऊन फुप्फुसे निकामी बनल्यामुळे क्षयासारखे फुप्फुसाचे आजार होण्याची अधिक शक्यता निर्माण होते. ब्रॉंकाय्टिस् आदी अनेक फुप्फुसाचे रोग ह्या प्रदूषणाने होत असल्याचे सिद्ध झाले आहे. कर्करोगाचा व हवेतील प्रदूषणाचा संबंध निर्विवाद सिद्ध झाला आहे. विशेषत: काही 3–4 Benzopyrene सारख्या दूषितकांना कर्करोगाचे कारण म्हणून निश्चित करण्यात आले आहे.

लंडनमधील ह्या अनेक मृत्यूचे कारण Smog किंवा धुरके (धूर+धुके). ह्या धुरात सल्फर डायऑक्साईड नावाचा वायू होता. धुक्यातील पाण्याचा संयोग होऊन त्याचे $H_2 SO_4$ (सल्फ्युरिक ॲसिड)झाले. हे आम्ल धुरातील कोळशाच्या कणावर आरूढ होऊन फुप्फुसांत श्वासाबरोबर गेले. फुप्फुसांतील पिशव्यात हे कण अडकून राहिले. त्यामुळे फुप्फुसे कायमची जायबंदी झाली आणि श्वासोश्वास करणे अशक्य झाले.

हवेमधील दूषितकांची एकमेकांशी होणारी रासायनिक क्रिया आजमितीस संपूर्णपणे कळलेली नसली तरी त्या प्रक्रियेतून निघणारी दूषितके ही दुपटीहून अधिक त्रासदायी असण्याचा संभव अधिक.

ही धुरासारखी दूषितके डोळ्यांस दिसत आहेत. परंतु इतर कार्बन मोनॉक्साईड सारखी दूषितके डोळ्यांस दिसत नाहीत. त्यांचा परिणाम अधिक घातक असतो.

कार्बन मोनॉक्साईड हा वाहनामुळे निघणाऱ्या वायूत असतो व जिथे वाहनांची गर्दी असते तिथे हा वायू सर्वाधिक त्रास देतो. रक्तातील हेमोग्लोबिन् ह्या द्रव्याशी हा वायू संयोग पावतो व त्यामुळे रक्तात तो भिनतो व त्यामुळे घेरी येणे इत्यादी प्राथमिक त्रास होतो. अति झाल्यास मेंदूवर परिणाम होतो. कार्बन मोनॉक्साईडमुळे घडलेल्या मृत्यूंची नोंद परदेशात आहे.

२ . प्राणी व पक्षी

लंडन, न्यूयॉर्क आदी ठिकाणी माणसांप्रमाणेच अनेक पक्ष्यांची व प्राण्यांची हानी झाली. कोंबड्या, डुकरे, गुरे, कुत्री व मांजरे ह्यांची बव्हंशी हानी झाली. अनेक वेळेस हवेतून आलेली ही दूषितके गवतावर पडल्याने ह्या प्राण्यांच्या अन्नात मिसळली जातात; व त्यायोगे त्यांच्यावर एकप्रकारे विषप्रयोगच होतो; असे म्हणावे लागेल.

प्लव (Fluorine) हा गुरांवर व मेंढयांवर वेगळ्या प्रकारे कायमची हानी घडवून आणतो. प्लवामुळे गुरांच्या हाडांवर परिणाम होतो; व गुडघा किंवा दात अशा काही ठिकाणी हाडे झिजतात व गुरे कायमची निकामी बनतात.

३ : वनस्पती

वनस्पतींवर सल्फर डायऑक्साईड व त्यापासून बनणारी ट्राय् ऑक्साईड व ॲसिड ह्यांचा दुष्परिणाम माहीत होता. दिवसेंदिवस निरनिराळी रसायने निर्माण होत असल्याने हा नाश, नेमक्या कशाचा परिणाम हे सांगणे कठीण होत चालले आहे. प्लव–विशेषत: हायड्रोजन फ्लुओराईड ह्याचा परिणाम झाडांवर सर्वांत वाईट होतो. झाडांची वाढ खुंटणे व झाडे मरणे हे परिणाम (२ ते ३ भाग प्रति शत-कोटी इतक्या कमी प्रमाणामुळेही) घडलेले माहीत आहेत.

राथिलीन, ओझोन, सायट्रोजन ऑक्साईडस ह्यांच्या संयोगापासून तयार झालेली (PAN)सारखी सेंद्रीय नायट्रेटस् ह्यांनी तंबाखूची व इतर अनेक पाने नष्ट होतात.

ह्या वनस्पतींवरच्या परिणामाचा उपयोग मात्र प्रदूषणाचे अस्तित्व दर्शविण्यासाठी करून घेतला जातो.

४ : वस्तुमात्र

पोलाद व लोखंड ह्यांच्यावर गंज चढणे, बांधकामाचे दगड, विटा, चुना इत्यादी वस्तूंवर रासायनिक क्रिया घडवणे, रंगाचा 'बे'रंग करून तो खाऊन टाकणे, रबर, कातडे, नायलॉन इत्यादी सर्व प्रकारच्या वस्तूंवर प्रदूषणाचा परिणाम होतो. अगदी जगप्रसिद्ध संगमरवरी पुतळे व जुन्यापुराण्या वास्तूही ह्याच्या तावडीतून सुटलेल्या नाहीत. ह्यामुळे सामान्य माणूसच नव्हे तर निरनिराळे धंदे करणारे लोकही फार नुकसानीत जात आहेत.

५ : आर्थिक

जीवांची (मानवी व इतर प्राण्यांची) किंमत जरी सोडली; व आजारपणे, व त्यामुळे होणारी उत्पन्नाची घट हा प्रश्नही सोडला तरी केवळ (१) अपघात, (२) दुखापती, (३) स्वच्छतेचा अधिक खर्च, (४) घरे दुरुस्तीचा (चुना रंगवणे वगैरे), (५) जागेच्या किंमतीतील घट आणि (६) गंज वगैरेमुळे झालेले नुकसान

ह्यांची मोजदाद केली तरी प्रत्येक देश कोटयावधी रुपयांचे नुकसान सहन करत आहे. तेव्हा माणुसकी वगैरे उच्च ध्येयाने जरी प्रेरित झाले नाही तरी हे लक्षावधी रुपयांचे नुकसान न होण्यासाठी तरी प्रदूषण थांबवण्याची गरज आहे हे कारखानदारांनी लक्षात घ्यावे.

इ : वातावरणशास्त्र व प्रदूषण

हवेतील प्रदूषणाची प्रक्रिया समजण्याच्या दृष्टीने वातावरणशास्त्रातील काही कल्पना समजावून घेणे आवश्यक आहे. धुराडयातून एकदा धूर व इतर दूषितके हवेत सोडली, की त्यांचे हवेत विरून जाणे वा दूरवर नेले जाणे अथवा तिथेच हवेतच गोठल्यागत थांबून राहणे हे वातावरणशास्त्राच्या नियमानुसार घडते. त्यामुळे वातावरणशास्त्राचा अभ्यास ही एक मुख्य गरज ठरते.

ह्यामधे वाऱ्याची दिशा व त्याचा वेग आणि तपमान ही तीन महत्त्वाची परिमाणे आहेत. त्यावर दूषितकांचे सौम्यीकरण, ती किती लांबवर नेली जातात ते आणि त्यांचे अभिसरण व संयोग ह्या गोष्टी अवलंबून आहेत.

सामान्यत: जसजसे वर जावे तसतसे तपमान कमी होत जाते. (दर १०० मीटरास १° सें.) जर ह्याउलट झाले म्हणजे उंचीप्रमाणे तपमान कमी न होता वाढल्यास त्यास तपमानातील व्युत्क्रम (Inversion) असे म्हणतात. त्यामुळे गरम हवा वर न जाता, तिचा थर वरील थंड हवेच्या वजनाखाली अडकून पडतो व ही हवा दूषित असल्यास ती दूषितके वरखाली मिसळली न जाता, लांबवर नेली न जाता तिथेच अडकून पडतात. हे जगातील प्रत्येक मोठया शहरात केव्हाही घडू शकते. आणि लंडन, लॉस एंजेलिस येथील धुरके व तेथील मृत्यू ह्यांचे तेथील तपमानातील व्युत्क्रम हे एक मुख्य कारण आहे. ह्यात अवतीभवती असलेल्या डोंगरांची रांग किंवा दरीतील शहरे असली भौगोलिक परिस्थिती याची भर पडली, तर आणखीनच गंभीर परिस्थिती उद्‌भवते.

ई : प्रदूषण थांबवण्याचे उपाय

प्रदूषण थांबविण्याच्या उपायांचे खालीलप्रमाणे वर्गीकरण करता येईल.

१. कच्चा माल व इंधन ह्यांचा वापर करतानाच कमी प्रदूषण होईल अशा प्रकारचाच कच्चा माल व इंधन यांची निवड करणे.

२. इंधनाचे ज्वलन पूर्णपणे होईल ह्याची खबरदारी घेणे.

३. कुठल्याही कारखान्याची व वाहनाची योग्य ती काळजी घेऊन, मोडलेल्या भागावर, अस्वच्छपणे, कशीतरी यंत्रणा न चालवता, ज्यासाठी व ज्याप्रकारे चालवणे मूळ योजनेमधे सांगितले आहे त्याचप्रमाणे व तितक्याच उत्पादनासाठी चालवणे.

४. दूषितके धुराड्यातून बाहेर पडण्याआधीच यंत्रे वापरून ती रोखणे व सौम्य करणे.

५. विशिष्ट प्रकारच्या कारखान्यापासून होणारा उपद्रव टाळण्याच्यादृष्टीने योजनाबद्ध पद्धतीने निरनिराळ्या प्रकारच्या कारखान्यांना योग्य त्या जागा आखून देणे.

उ : मुंबई व जुळी मुंबई येथील प्रदूषणाचा प्रश्न

दुर्दैवाची गोष्ट अशी, की आम्ही दुसऱ्याच्या चुकीने शहाणे न होता अधिकाधिक चुकाच जाणूनबुजून करीत आहोत. ह्याचा महत्त्वाचा पुरावा म्हणजे मुंबई शहर आणि जुळी-नवी मुंबई.

शहरातून लोकसंख्या वाढत आहे त्यापेक्षा अधिक मुंबईचीही वाढतच आहे. ही वाढती लोकसंख्या केवळ जननाने वाढत नसून, नोकरीधंद्यासाठी मुंबई शहरामधे बाहेरून येणाऱ्या लोकांची संख्या फार मोठी आहे. म्हणजेच कारखान्यांची अवाढव्य वाढ व बेसुमार वाढती लोकसंख्या याचे प्रतीक म्हणजे मुंबई.

एकीकडे मुंबईची वाढती लोकसंख्या आणि दुसरीकडे कारखान्यातून येणारे रंगीबेरंगी धूर आणि त्यामुळे होणारे वाढते प्रदूषण यामुळे दरमाणशी मिळणारी स्वच्छ हवा उत्तरोत्तर कमी होते आहे. ह्याशिवाय मोठ्या शहरांमुळे होणार 'हीट आयलंड इफेक्ट' मुंबईत प्रकर्षाने घडतो. मुंबईतील उंच उंच सिमेंट कॉंक्रीटच्या मोठ मोठ्या इमारती दिवसा सारी उष्णता आपल्यामधे साठवून ठेवतात व वाऱ्याची ये-जा त्यांचेमुळे अडवली जाते. त्यामुळे फार मोठी उष्णता अडकून पडते. व उष्णतेचे थर निर्माण होतात. रात्री ह्या इमारती उष्णतेचे उत्सर्जन करतात व गरम झालेली हवा वरवर जाण्याचा प्रयत्न करते. परंतु ही दूषित उष्ण हवा वर जाऊ लागली, की इन्व्हर्जनचा थर आड येतो. ही थंड हवा असते. त्यामुळे उष्ण हवा आपोआपच मध्यरात्री शहरात फेकली जाते. सकाळी 'इन्व्हर्जनचे' थर सूर्य किरणांनी वेगळे केले जातात व वरखाली अभिसरण सुरू होते, त्या वेळी हे सारे एकत्रित झालेले प्रदूषण शहरी लोकवस्तीवर पडते आणि त्याचे अधिक गंभीर परिणाम भोगावे लागतात.

मुंबईमधे वर्षातील बहुतेक महिने हे इन्व्हर्शन (तपमानातील व्युत्क्रम) असून हिवाळ्यामधे ते सर्वाधिक काळ असते. हिवाळ्यामधे असा व्युत्क्रम सायंकाळी ५॥ ते सकाळी १०॥ वाजेपर्यंत असतो. हीच वेळ कारखाने बंद होण्याची व सुरू होण्याची म्हणजेच इंधने अपुरी जळण्याची असल्याने कारखान्यातून यावेळी अधिकाअधिक प्रदूषण येते. याच काळात वाहनांची गर्दी व माणसांची गर्दी म्हणजेच हवेत प्रदूषण सर्वाधिक असण्याची शक्यता. ही सर्व दूषितके सकाळी १०॥ नंतर पुन्हा मुंबईवरतीच पसरली जातात.

चेंबूरला Fertilizer Corperation आहे. Union Carbide आहे. आणखी इतर अनेक कारखाने आहेत. त्यांमधून येणाऱ्या अत्यंत विषारी वायूंना आम्ही मुंबईकर छातीत साठवत आहोत. चेंबूर भागातील सृष्टीवर आणि मनुष्यवस्तीवर प्रदूषणाचे अनिष्ट परिणाम स्पष्टपणे दिसू लागलेले आहेत. झाडे जळून जात आहेत, जनावरांची वाढ खुंटलेली आहे. अन्न पिवळे पडत आहे; सर्व धातू गंजताहेत, घरे काळी पडताहेत. माणसे आजारी पडताहेत, लहान मुलांची वाढ खुंटल्याचे जाणवते. आणि छातीचे रोग बळावले आहेत. ठाणा बेलापूरकडून येणारे वारे तेथील सारे प्रदूषण चेंबूरमार्गे जाताना चेंबूरला टाकत आहेत. बृहन्मुंबईमधील लालबाग, परळ इत्यादी गिरणगावांमधे आज हीच स्थिती आहे.

लॉसएन्जेलिस येथे वाहनांपासून निघालेले वायू व ओझोन ह्यांचा सूर्यकिरणांमुळे संयोग होऊन प्रचंड धुके तयार होते. त्यामुळे अनेक मृत्यू होतात. मुंबईतील वाहनांची संख्या जरी फक्त एक लाख वीस हजार असली व लॉसएन्जेलिसमधे पन्नास लाख असली तरी रस्त्यावर धावणाऱ्या (दर ताशी वा दर मीटरी) मोटारींची संख्या मुंबई व लॉसएन्जेलिस ह्यांची जवळ जवळ तेवढीच आहे, असे एका पाहणीत आढळून आले आहे. त्यांच्या मोटारी नव्या असतात, आमच्या जुनाट असतात. त्यामुळे असेही आढळून आले आहे, की रस्त्यावरील सल्फर डाय्ऑक्साईड, कार्बन मोनॉक्साईड व नैट्रोजन डाय्ऑक्साईड व नैट्रोजन ट्राय्ऑक्साईड यांचे प्रमाण हे जगातील कुठल्याही मोठ्या शहरापेक्षा फारसे कमी नाही. अशीच परिस्थिती हवेतील विषारी वायूंबाबत आहे असे म्हणता येईल. जरी संपूर्ण मुंबई शहराची पाहणी झालेली नसली तरी हा निष्कर्ष चुकीचा नाही असे म्हणण्यास प्रत्यवाय नसावा.

नवी मुंबई अशा 'वातावरणात काढणे,' हे त्यामुळे अधिकच धोक्याचे आहे आणि त्यातून पलीकडे असलेल्या डोंगरांच्या रांगांमुळे तर सारे प्रदूषण इकडे तिकडे न जाता तिथेच पडेल. लोकसंख्या कमालीची वाढणार आणि नियोजक तर १५ वर्षांत २० लक्ष लोकसंख्या होणार हे गृहीत धरत आहेत. आजच 'रसायनी'-पासून निघणाऱ्या प्रदूषणाने पनवेल भागात त्रास सुरू आहे. भाभा ॲटोमिक-रिसर्च ह्या संस्थेतील शास्त्रज्ञांनी जे काही निष्कर्ष मांडले आहेत त्यांवरून असे सरळ दिसते, की ठाणा बोरीवलीवरून येणारी सारी दूषित हवा एका ठिकाणी गोळा होते आहे.

ह्या वाऱ्यांच्या दिशांचा अभ्यास न करता. २०० ते ३०० मीटर असलेल्या तपमानातील व्युत्क्रमावस्थेचा विचार न करता, त्या भागात कारखान्यांना परवानगी देण्यात आलेली आहे व माझ्या मते भावी संकटाचा कुणीही विचार केलेला नाही.

ह्यासाठी कायद्याची जरुरी आहे. मापके ठरवण्याची गरज आहे. हे सर्व खरे असले, तरी मुख्य गरज आवाज उठवण्याची आहे. कारखानदार व सरकार ह्यांना समज देण्याची गरज आहे, की तुम्ही आमच्या जिवाशी खेळत आहात ! □ □ □

८ जुलै १९७२

'जुळी मुंबई' या प्रश्नाच्या अधिक अभ्यासाकरिता निवडक संदर्भ वाङ्मय

1. Report of the Study Group on Greater Bombay appointed in 1958 under the Chairmanship of Shri. S. G. Barve.

2. Report of the Committee appointed under the chairmanship of Prof. D. R. Gadgil for Regional Plans for Bombay–Panvel and Poona Regions : Govt. of Maharashtra, 1966.

3. Regional Plan for Bombay Metropolitan Region, 1970-71, Vol. 1 and 2 : Bombay Metropolitan Regional Planning Board, 1971.

4. Cost Analysis for Alternative Development Structures for the Bombay Metropolitan Region, BMRP Study, 1969.

5. Planning Problems of Bombay Metropolitan Region and the Strategy of Development by Sulabha Bramhe and Kumud Pore : Indian Journal of Regional Science Vol 3, No. 1, 1971.

6. Bombay's Development and Master Plan–A Twenty year's Perspective : The Bombay Civic Trust, Bombay, 1968.

7 Patterns of Social Life in Metropolitan Areas with Particular Reference to Greater Bombay by Bulsara (J. F.) 1970.

8. Work, Wages and Well–being in an Indian Metropolis by Lakdawala D. T., 1963.

9. New Bombay-The Twin City : CIDCO Bombay, 1970.

10. Why a New Bombay? by J. B. D'Souza : CIDCO.

११. मुंबई शहराचे भवितव्य – ध. रा. गाडगीळ : संयुक्त महाराष्ट्र प्रकाशन, १९४८.

१२. भारतीय नागरीकरणाची समस्या – सुलभा ब्रह्मे. (समाजवाद-प्रेरणा व प्रक्रिया : सं. नाडकर्णी व देशपांडे या ग्रंथातील लेख. १९७१.)

१३. नवी मुंबई ! महाराष्ट्रावर कोसळणारे एक नवे आरिष्ट – प. बा. सामंत, साहित्य विभाग प्रकाशन, मुंबई १९७२.

१४. साधना साप्ताहिक : नवी मुंबई विशेषांक : १ मे १९७१.

१५. माणूस – ७ ऑक्टोबर १९७०

राजहंस प्रकाशन संस्थेच्या मालकीचे हे साप्ताहिक संस्थेतर्फे मुद्रक व प्रकाशक श्री. ग. माजगावकर यांनी साप्ताहिक मुद्रण, १०२५ सदाशिव पेठ, पुणे ३० येथे छापून १०२५ सदाशिव पेठ, पुणे येथील संस्थेच्या कार्यालयात प्रसिद्ध केले. सं. श्री. ग. माजगावकर

मुखपृष्ठ २ वरून]

हलविले पाहिजेत. तसेच मुंबई बेटातील वाढलेली वस्ती बृहत् मुंबईच्या इतर भागात हलविली पाहिजे. आज बृहत् मुंबईचीच वस्ती व उद्योगधंदे इतके वाढलेले आहेत, की कारखान्यांना परवानगी नाकारावयाची ती कल्याण, अंबरनाथपर्यंतच्या प्रदेशात नाकारली पाहिजे. कारण ही जादा वस्ती त्या बाजूलाच हलवावी लागेल आणि हे सारे करण्यासाठी एक योजना करणे जरुर आहे.

" मुंबईच्या या मूलभूत प्रश्नांकडे दुर्लक्ष केले जाते असे म्हणता येईल. मुंबईत नवीन उद्योगधंदे निर्माण करण्यास सरकार उत्तेजन देते व त्यामुळे लोकसंख्येच्या वाढीत अधिकच भर पडते असे दिसून येते. मुंबईचा प्रश्न वरील दृष्टिकोनाने सोड-विण्याचा प्रयत्न झाला नाही, तर या प्रश्नाचे गांभिर्य अधिकाधिक वाढत जाईल, तसे ते वाढतही चाललेले आहे.

"...मुंबईतील दूधपुरवठ्याचा व घरांचा प्रश्न सोडविण्यासाठी सरकार जे कोट्यावधी रुपये खर्च करीत आहे व पुढे करणार आहे ते आज व्यर्थ आहेत. हा पैसा राष्ट्राच्या उत्पन्नाच्या मानाने, लोकसंख्येच्या मानाने व अपेक्षित यशाच्या मानाने प्रमाणाबाहेर खर्च केला जात आहे. ही कोट्यावधी रुपयांची रक्कम कालव्यासारख्या उत्पादक कार्यात खर्च झाली असती, तर देशातल्या अन्नधान्य वाढीच्या दृष्टीने त्याचा ताबडतोब उपयोग झाला असता व खेड्यांतील जनतेच्या राहणीचे मान यामुळे वाढले असते. मुंबईत वाढत असलेल्या लोकसंख्येला आळा न घालता व औद्योगिक केंद्राचे विकेंद्रीकरण करण्याची योजना न आखता मुंबईवर इतका पैसा खर्च करणे म्हणजे सरळसरळ पैशाचा अपव्यय होय. या बाबतीतील सरकारी दृष्टिकोनाचे स्पष्टीकरण करावयाचे झाले तर असे म्हणता येईल, की मुंबईचा प्रश्न हा तिच्या अंतर्भागाच्या प्रश्नाहून स्वतंत्र आहे असे जे ब्रिटिश राज-वटीत गृहीत धरले जात होते ती सवय अजून सुटलेली नाही.

".. सरकार, मुंबई ही त्याच्या अंतर्भागापासून निराळी आहे असे मानते त्यामुळे त्याचा मुंबईविषयी आज जो दृष्टिकोन आहे तो तसाच पुढेही राहील. मुंबईची वाढ थांबविण्याचा विचार ते करणार नाही. कारण आकारमानाप्रमाणेच शहराचे महत्त्व वाढते असे त्यांचे मत आहे. जनतेचा शारीरिक व नैतिक अधःपात कसा होतो, याची दखल ते घेणार नाही. कारण ही प्रक्रिया मुख्यतः शहरात होणार नसून शहर ज्या आजूबाजूच्या प्रदेशावर अन्न सामग्रीच्या बाबतीत अवलंबून आहे, त्या प्रदेशात होणार आहे. शहरांचा विचार करताना ज्या खेड्यांतून या शहराला कामकऱ्यांचा पुरवठा होतो, त्या खेड्यांतील वाढती गरिबी ते हिशेबात घेणार नाहीत. शहरांच्या प्रश्नाला तोंड देताना शहरांसाठी जो खर्च करावा लागतो तो तुलनात्मक दृष्ट्या जादा असला, तरी सरकारला चालण्यासारखा असतो. कारण सर्व प्रांताची संपत्ती त्याच्या हाती असते. शहराच्या आकारमानाबरोबरच शहरातील संपत्ती वाढत जाते, सौंदर्य वाढते, चकचकाट, थाटमाट वाढतो पण यामुळे शहरातील बहुसंख्य नागरीक ज्या अत्यंत हलाखीच्या स्थितीत दिवस कंठीत असतात त्यांच्याकडे दुर्लक्ष होते."

□ □ □

MANOOS (Weekly) : 50 Paise : Regd. No. MH 649

" अशा तऱ्हेनंच पाऊस पडत राहिला ना, तर आपली काय धडगत नाय – तलाव परिसरात कायच्च पाऊस आलेला नाहीय् म्हणे....."