



संपादकीय...

संपादक

दिपक मोरेश्वर नाईक

अनाठायी विरोध



राजधानी दिल्लीमध्ये संसदीया सुरु असलेल्या संसदीया अधिवेशनामध्ये कामकाज कर्मी आणि विरोधकांचा गोंधळचा अधिक हे चित्र पाहावयास मिळत आहे. अर्थात हे चित्र प्रत्येक अधिवेशनामध्ये पाहावयास मिळते, त्यात नावीन्याचा फारसी भाग नाही. अधिवेशनाच्या प्रत्येक मिनिटाला काही लाखांमध्ये खच्च होत असल्याचे मोदी सरकार जाणन असल्याने गदारोग्रामध्ये

गोंधळ्यां खासदारांच्या कोलाहलामध्ये काम पुढे खेचून नेण्याची कसरत करत आहे. २१ जुलै रोजी पहलगामी दहशतवादी हल्ल्याला भारताच्या लष्करी प्रतिसादावर निषेध करून सुरु झालेल्या या अधिवेशनात अखेरच्या दिवशी लोकसभेने १२ आणि राज्यसभेने १४ विधेयके मंजूर केली. गुरुवारचा दिवस हा भारतीय राजकारणाला कलाटणी देणारा दिवस ठरणार असल्याने विरोधकानी गोंधळ घालत कामकाज बंट पाडण्याला प्राधान्य दिले. कंद्रीय गृहमंत्री अमित शहा यांनी गुरुवारी संविधान (१३० वी दुरुस्ती) विधेयक, जम्मू आणि काश्मीर पुर्नर्चना (दुरुस्ती) विधेयक आणि केंद्रांशासित प्रदेश सरकार (दुरुस्ती) विधेयके मांडली. ही तीन विधेयके सादर केल्यानंतर ती विचारार्थ संग्रह संसदीय समितीकडे पाठविण्याचाही उल्लेख अमित शहा यांनी केला.

या विधेयकाद्वारे राजकारणातील गुहेगारीला आव्हा बसणार नसला तरी वेगवेगळ्या कारणास्तव सलग ३० दिवस तुरुंगवारी झाल्यास पदमुक्तीवर या विधेयकातून शिककामर्तब होणार आहे. भारतीय राजकारणात ग्रामपंचायतीपासून ते लोकसभेपर्यंत गुहेगारी प्रवृत्तीचा शिरकाव झालेला आहे. वाममाण्याने कमविलेला पैसा गाठीशी असतोच. त्यामुळे जेनसामान्यांमध्ये अस्तित्व निर्माण करणे अवघड जात नाही. पूर्वी राजकारणात गुहेगारी घटकांचे अस्तित्व नगण्य होते. ते व्हाईट कॉलर झाल्यावर आपली प्रतिष्ठा जपण्यासाठी चुकीचे कृत्य करण्यास सहजासहजी धजावत नाहीत; परंतु राजकारणातील भ्रष्टाचारी वासनांध विकृती हे घटक गुहेगारपीक्षा मढाभयावह असतात. राजकीय घटक त्यांच्या कुकमार्मुळे तुरुंगात जात असतात, पण हे सताधान्यांचे तसेच विरोधकांचे घडयंत्र असल्याचे सांगत आपल्या कृत्याचे समर्थनं असतात. स्वातंत्र्यानंतर देशाच्या राजकारणाला एकप्रकारची नैतिकतेची झालर होती. राजकारण्यांवर केवळ आरोप झाले अथवा संशयाची सुई जरी टोचली तरी राजकीय घटक पदाचा राजीनामा देत चौकशीला सापोरे जात असत. पण आता काळ बदलला आहे. बदलल्या काळाबोरेवर राजकीय घटकांची मानसिकताही बदलली आहे. ऐकमेकांवर होणारे आरोप आता किरकोळ बाब झाली आहे. तुरुंगवारी झाली तरी राजकीय घटक आपल्या पदाचा राजीनामा देत नाहीत. जामिनासाठी अथक प्रयत्न करत असतात. दिल्लीचे मार्जी मुख्यमंत्री हे कथित मद्य घोटाळ्याच्या आरोपाखाली ईडी आणि सीबीआयच्या ताब्बात असताना जववळ्यास सहा महिने त्यांनी राजीनामा दिला नव्हता. तसेच तामिळनाडूचे मंत्री सेंथिल बालाजी हेदेखील अटकेत असतानाही ते मंत्रीपदावर कायम होते.

वास्तविक पाहता राजकारणाच्या शुद्धीकरणासाठी अमित शहा यांनी मांडलेल्या विधेयकांवर सत्ताधारी तसेच विरोधी पक्षांकडून साधक-बाधक चर्चा होणे आवश्यक होते. सलग ३० दिवसांची तुरंगवारी झाल्यास ३१ व्या दिवशी पदमुक्ती या विधेयकातून निश्चित होणार आहे. पंतप्रधान, मुख्यमंत्री, मंत्री आर्द्ध सर्वांनाच हे निकष लागू होणार होते. या विधेयकाचे जेनसामान्यातून स्वागत करण्यात आले. तथापि विरोधकांना हे विधेयक रुचले नाही. हे विधेयक म्हणजे लोकशाहीची गळचेपी आहे, विरोधी पक्षांना संपविण्याचे षड्यंत्र आहे, असे नेहमीचे ठेवणीतील पालुपद आव्याह विरोधकांनी लोकसभेमध्ये गदारोव्याघालण्यास सुरुवात केली. परिणामी कामकाज स्थगित करावे लागले. संविधान दुरुस्ती विधेयकाच्या प्रतीमधील कलम ७५ मधील ५(अ) ची तरतूद स्पष्ट केली आहे. त्यानुसार, हाणखाद मंत्री पदावर असताना सलग तीस दिवसांपर्यंत, पाच वर्षे किंवा त्याहून अधिक काळाच्या कारवासाची शिक्षा असलेल्या कोणत्याही कायद्या अंतर्गत गुन्हा केल्याच्या आरोपावरून अटक किंवा कोठडीत असेल, तर अशा मंत्रालय पंतप्रधानांच्या सल्लियानुसार राष्ट्रपती त्याच्या पदावरून काढून टाकतील. ह्या विधेयकाच्या प्रतीमध्ये पुढे एवढे म्हटले आहे की, पंतप्रधानांनी जरी अशा मंत्रालया काढून टाकण्याचा सल्ला राष्ट्रपतीना सादर केला नाही. तरी संबंधित मंत्रालय एकत्रिसाव्या दिवसापासून मंत्री पदावर राहता येणार नाही. प्रस्तावित दुरुस्तीनुसार पंतप्रधानपदासाठीही कडक तरतूद करण्यात आली आहे. जर पंतप्रधानांना पदावर असताना पाच वर्षे किंवा त्याहून अधिक शिक्षा असलेल्या गुन्ह्यात सलग तीस दिवस कारवास भोगावा लागला, तर त्यांना ३१ व्या दिवसापर्यंत राजीनामा द्यावा लागेल. जर त्यांनी स्वतःहून राजीनामा दिला नाही, तर ३१ व्या दिवसानंतर ते पंतप्रधान म्हणून काम करू शकणार नाहीत. पंतप्रधान किंवा मंत्रांची कोठडीतून सुटका झाल्यानंतर राष्ट्रपती संवर्धित व्यक्तीला पुन्हा पंतप्रधान किंवा मंत्रीपदावर नियुक्त करू शकतात, असेही विधेयकात नमूद केले असल्याची माहिती मिळत आहे. मुव्हात हे विधेयक पंतप्रधानांपासून सर्व राज्यांचे मुख्यमंत्री व मंत्री या सर्वांनाच लागू होणार असल्याने यामागे सत्ताधाऱ्यांचे कोणतेही राजकारण अथवा षड्यंत्र नव्हते चर्चेतून हे विधेयक मंजूर होणे गरजेचे होते. तुरंगवारी झाल्यास पद गमविण्याची टांगती तलवार असल्याने राजकारणाचे शुद्धीकरण होण्यास फारसा वेळ लागला नसता. हे विरोधकांच्या पचनी पडले नाही. अखेरीसह हे विधेयक जेपासीकडे पाठविण्याचा निर्णय केंद्रीय गृहमंत्री अमित शहा यांना द्यावा लागला. चर्चेतून सर्व काही साथ्य होते; परंतु चर्चा करण्याची विरोधकांची मानसिकता नसल्याने सत्ताधाऱ्यांना जनहितासाठीही हे विधेयक मंजूर करून त्यांची अंमलबजावणी करावी लागेल, ती एका चांगल्या राजकीय वहिवाटीची सुरुवात टरणार असल्याचे मानले जात आहे.

ਪੋਤੀ, ਪੋਤਾ ਅਨ ਪੋਤਾਣਿ...

‘कॉपोरेट कल्पर’ ची गरज

प्रचंड रोजगारक्षमपूर्ण
 असलेल्या, तुलनेची
 कमी भांडवली खर्चाची
 जहाजबांधणी व देखभाल दुरुस्थी
 व्यवसायाला महाराष्ट्राका
 आकृष्ट करण्यासाठी परिषिद्ध
 मेळव्यापैवजी 'कॉपरेशन'
 कल्वर'चा अवलंब अधिकार
 परिणामकारक ठरेल
 मत्स्यव्यवसाय व बंदरे विकास



हजार कामगारांना रोजगार देवे
महाराष्ट्राला ७२० किलोमीटरर
विस्तीर्ण सागरी किनारा
लाभूनही आत्तापयंत महाराष्ट्र
महत्त्वाची जहाजबांधणी कंपनी
केवळ एकच झाली ती म्हणून
माझगाव डॉक. याचे महत्त्वाची
कारण म्हणजे नैसर्गिकदृष्टव्य
जहाजबांधणीसाठी आवश्यक
सागराची खोली (ड्राप्ट)
जहाज तयार झाल्यानंतर
(किनाऱ्यालगत) पाण्यात^{वा}
सोडतात. ते वावळून अडकू नव्यात^{वा}
म्हणून खोल किनारा आवश्यक
असतो. महाराष्ट्र सागरी मंडळ
जहाजबांधणी उद्योगांसाठी
काही संभाव्य ठिकाणे शोधून
काढली आहेत. सहा ठिकाणे
जहाजबांधणी क्लस्टरसाठी; ते
एकल कंपनीसाठी अकरा जाती
ठरविण्यात आल्या आहेत. ते
सहा ठिकाणे-दिव्यी राजापुरात
खाडी, जयगड खाडी, दाभोल
वशिष्ठी नदी, नांदगाव खुला समुद्र
विजयदुर्ग खुला समुद्र, बाणकोळ
सावित्री नदी. तसच अकरा
एकल ठिकाणे नदी /खाडीवरी
आहेत. सरकारने शोधलेले
जागा पाहता, नदी खाडीत पाहता
सहा मीटर खोलीकरण (ड्रिंगिंग)
करून ही जमीन दिली जाणारी
आहे. हे मोठे खर्चीक काम
असते व प्रश्नाचाराला निमंत्रित
ठरते. खोलीकरण केलेले
जागेत पावसाळ्यात पुढा वारा
भरल्यास १४ मीटरची खोल
कायम राखण्यासाठी खूप मोठा
खर्च वारंवार करावा लागेला
त्याएवजी थेट समुद्रालगतची

जागा सरकारने विकसित कॅंपन्यांना देणे अधिक राहील का, त्याला या कॅंपन्यांना पसंती देतील का, दृष्टीनेही विचार होणे गर्नु आहे. तसेच डहाणू, वादाबंदरांचंदेखील विचार व्हावत समुद्रालगतच्या जागेमुंबईपक्षी सुयोग्य ठिकाण नमुंबईतील जहाजबांधणी उभिटिशांपासून सुरु झासूद्याचे नौदलाचे लायन गेट माझगाव गोदी यांचा समुद्रकिंवा मिळून बांधे डॉक्यार्ड नाला कंपनी होती. अशा भारतात ऐतिहासिक उद्योगाची मुंबई सद्यस्थिती काय? नौदल जहाजबांधणी बंद होऊन लायन गेट येथे केवळ रिहर्व रिफिटचे काम चालते; तेवढे फक्त नौदलाच्या जहाज सध्या मुंबईच्या आसपास 30 छोटी जहाजे बनवणाऱ्या व छोट्या कंपन्या आहेत. माझ डॉक कंपनी खूप चांग प्रकारे काम करत आहे. सरकार उपक्रमातील नवरत्नांमध्ये कंपनीचा समावेश आहे. पाणी बांधण्यात माझगाव अग्रेसर आहे. या एका कंपनी सुटे भाग पुरविणाऱ्या 30 छोट्या कंपन्या ठाणे, कोवड अंबरनाथ, नाशिक येती औद्योगिक वसाहींमध्ये आदेन, तीन नव्या जहाजबांध कंपन्या मुंबईत आल्यास तु सुटे भाग, कुशल काम मिळण्यास अडचण नाही. उद्योगात फार मोट्या प्रमाण

रुन यांत्रिकीकरण झालेले नाही भारताबाहेर पेटिंग, वेल्डिंगसाठी रोबोचा वापर करतात. य उद्योगात अकुशल कामगारही मोठ्या प्रमाणावर लागतात मंबईतील अर्नेस्ट कुटुंबसुद्धा य क्षेत्रात होते. नंतर या कुटुंबाने जहाजबांधणी सोडून बंदरे घरबांधणी आदी क्षेत्रात प्रवेश केला. चौगुल्यांनी महाराष्ट्रात जयगड येथे जहाजदुरुस्ती सुरक्षा केली आहे; मात्र, जहाजबांधणी उद्योग गोव्यात आहे. कोकणातील भारती शिपवार्ड कंपनी अंतर्गत फसवणकीमुळे बंद पडली मुंबई पार्ट ट्रस्ट आता पूर्ण क्षमतेने चालू नाही. तेथे जहाजबांधणी उद्योग उभारणे योग्य ठरेल मराठी युवकांना त्वरित रोजगार मिळवून दणारा हा जहाजबांधणी उद्योग माझगाव डॉकसह मुंबईचे चिन्ह पालटेल. या धोरणाचे एक प्रमुख उद्दिष्ट म्हणजे, भारतातील एकूण जहाजबांधणी व्यवसाय त्वाचा एक तृतीयांश व्यवसाय महाराष्ट्रात आणणे. नवीन कंपन्यांना व्यवसाय सुरु करण्यासाठी आकर्षित करण्याएवजी धोरणामध्ये कलस्टरचा विचार करणे, हे देखील सध्याच्या वास्तवाकडे दुर्लक्ष करण्यासारखे आहे. जहाजबांधणीतील महत्त्वाच्या सर्व कंपन्या सरकारी आहेत. खासगी कंपन्यांनी चंचुप्रवेश केला आहे, तोदेखील महाराष्ट्र सोडून इतर राज्यांमध्ये जहाजबांधणी व्यवसाय आकर्षित करण्यासाठी कंपनी

कोणत्या प्रकारच्या जहाजांची बांधणी करते हे महत्त्वाचे. भारतात सध्या केवळ युद्धनौका बांधण्याच्या कंपन्या आहेत. व्यावसायिक जहाजांची निर्मिती करण्याचा मोट्या कंपन्या सध्या भारतात नाहीतच; परंतु इतर जहाजांच्या प्रचंड मागणीमुळे युद्धनौका बांधण्याच्या या कंपन्या व्यावसायिक जहाजनिर्मितीच्या क्षेत्रात येण्याचा प्रयत्न करत आहेत. त्यासाठीच ते विस्तार व जागा शोधण्याच्या मागे आहेत. भारतातील युद्धनौका बांधण्याच्या कंपन्यांकडे महाराष्ट्राने लक्ष दिले पाहिजे. उद्योगांना राज्यात आकर्षित करण्यासाठी कॉपरेंट थिंकिंग समजून घेतले पाहिजे. महाराष्ट्रात उद्योग उभारण्याच्यांना कंट्राट नको असते. सरकारी मदत, इन्सेन्टिव मिळणार नाहीत, याची जाणीव ठेवून प्रकल्पाचे कॉस्टिंग केले जाई. तसेच हे क्षेत्र लेबर इन्डेन्सिव्ह असल्याने कामगारधोरणाशी सांगड घालण्याचा यात अंतर्भाव हवा. सरकारी अधिकाऱ्यांची नेहमीची कार्यपद्धती सोडून कॉपरेंट कल्चर अंगिकारल्यास, जहाजबांधणी उद्योगाचा पाया घालण्याचे काम त्यांच्याकडून होऊ शकेल. मंत्रालयातील अधिकाऱ्यांना ही गोष्ट फारशी परिचित नसावी, की उत्पादकता, लेबर रिलेशन आणि वरिष्ठ स्टाफसाठी या कंपन्या इतर राज्यांच्या तुलनेत महाराष्ट्राला नक्कीच पसंती देतात. बच्याचदा मंत्री /मुख्यमंत्र्यांच्या, संचालकांच्या वैयक्तिक संबंधांवर कॉपरेंट रिलेशनशिप जपली जाते. या क्षेत्रातील अनुभवी, तज्ज मंडळी आपल्याजवळ कशी राहतील, याचे भान हवे. धोरण तयार करणे, हा नोकरशाहीचा कोणत्याही नवीन प्रश्नावरचा नेहमीचा प्रतिसाद असतो. अशा धोरणामुळे निर्णयक्षमतेत लवचीकता राहत नाही. आता मुंबई पोर्ट ट्रस्टला पुनरुज्जीवित करण्यासारखा चाकोरीबाहेरचा विचार हवा. धोरण प्रकारात अशा विचारांना थारा नसतो. राज्य सरकारने यात फसगत करून घेऊ नये. प्रथम कंपन्या राज्यात आकृष्ट कराव्यात, धोरण त्यानंतर ठरवता येईल.

शहरांचे पर्यावरणीय आरोग्य ठासळतेय...



आण जवळच्या मोटात तलावांमधून येणारे पाणी शोषृं घेतात. पहिले म्हणजे शहराच्या मास्टर प्लॅनमध्ये हिरव्या आर्ड निव्या जागांचा समावेश केले पाहिजे. त्याचा विकास सामान्यात २० वर्षांसाठी केला जात बेकायदेशीर भू-वापर बदलाविरुद्ध स्पष्ट कायदेशीर तरतुदी असायक हव्यात. त्याचप्रमाणे २०२७ पर्यंक एक हजार शहरी जंगले विकसित करण्याचे उद्दिष्ट असलेल्या नगर वन योजनेची अंमलबाजावार वेगात केली पाहिजे. दुपरे म्हणून शहरानी घरगुती सांडपाण्यानु पुनर्वापर व्यवस्थापित करण्यासाठी आणि वाढवण्यासाठी विशेष योजना तयार केल्या पाहिजेत अशा योजना स्थानिक जलाशय तलाव तसेच जिमीनीसारख शहरी जलस्रोतांचे सांडपाण प्रदूषणापासून संरक्षण करू शकतात. त्यामुळे परिसंरक्षण त्यांचा आवश्यक सेवा प्रभावीपणे प्रदान करू शकतात.

ऊर्जा, पर्यावरण आणि पाणी परिषदेने केलेल्या एक अभ्यासात असे सुचवण्यात आले आहे, की एका मजबूत योजनेपाण्याचे संतुलन आणि गुणवत्ता मूल्यांकन, पिण्यायोग्य नसलेल्या पाण्याच्या उद्देशांसाठी पुनर्वापरात पर्याय ओळखणे, पुनर्वापरासाठी व्यावहारिक लक्ष्ये निश्चित करणे

प्रक्रिया केलेल्या वापरलेल्या पाण्यासाठी वाटप यंत्रांना परिभाषित करणे आणि अमंलबजावणीसाठी संस्थातक रचना तयार करणे यांचा समावेश असावा. शहरांना निव्वा आणि हिरव्या पायाभूत सुविधांच्या बांधकाम आर्हा देखभालीसाठी स्थिर वित्तपुरवठा आणि नागरिकांचा सहभाग सुनिश्चित केला पाहिजे. इंदू आर्हा अहमदाबादमध्ये महानगरपालिका रोखे आणि राष्ट्रीय स्वच्छ गंगा अभियानांतर्गत सांडपाणी प्रक्रिया प्रकल्प बांधण्यासाठी वापरला जाणारे हायब्रिड वार्षिकी मॉडेल काय शक्य आहे ते दर्शवतात सामान्यतः वनीकरणासाठी वापरल्या जाणाऱ्या राष्ट्रीय भरपार वनीकरण व्यवस्थापन आर्हा नियोजन प्राधिकरण निधीचा वापर विद्यमान शहरी जंगले आणि हरिहर कॉरिंडर्डरचे संरक्षण करण्यासाठी केला पाहिजे. नैरसिंग किंवा मानवनिर्मित पायाभूत सुविधांचा संचालन आणि देखभाल यांसारख्या क्रियाकलापांमध्ये नागरिकांचा सहभाग वाढवणे पाहिजे. पाणीपुरवठा, कचवा संकलन, विलहेवाट, उद्यान आणि इतर हिरव्या जागांचा देखभाल यांसारख्या सेवांचा खाली भागवण्यासाठी वापरकर्ता शुल्क आकारले पाहिजे. कमी उत्पन्न असलेल्या कुटुंबांसाठी अनुदा

सुरुच ठेवली पाहिजेत; परंतु शहरांनी नागरी जाबाबदारीची मागणी करण्यास मगेपुढे पाहू नये. विकसित देशांमधील कोणतेही शहर सार्वजनिक सहभाग न घेता लवचिक पायाभूत सुविधा उभारू शकलेले नाही. भारतीय शहरे विकास, रोजगार आणि समृद्धीचे चालक आहेत; परंतु त्यांना हवामान धोक्यांचाही सामना करावा लागत आहे. आपण शहरांचे पर्यावरणीय पायामध्ये गुंतवणूक करण्यात अयशस्वी झाल्यास त्यांचे भविष्य धोक्यात आणु. गेल्या काही दशकांमध्ये भारताने जलद शहरीकरण पाहिले आहे. भारतातील शहरांची वाढ मोठ्या प्रमाणात अनियोजित आहे. त्यामुळे अनेक आव्हाने आणि शहरी अराजकता निर्माण झाली आहे. अनियोजित शहरी वाढीचा सर्वांत विनाशकारी परिणाम म्हणजे विद्यमान पायाभूत सुविधांवर दबाव. पाणीपुरवठा, स्वच्छता, वाहतूक आणि वीज यांसारख्या मूलभूत सुविधांना वाढत्या लोकसंख्येच्या वाढत्या मागण्या पूर्ण करण्यासाठी संघर्ष करावा लागते. परिणामी, पायाभूत सुविधांवर जास्त ताप येते. यामुळे गर्दी, अपुरी सेवा आणि जीवनमान कमी होते. अनियोजित शहरी विकासामुळे वाहतूक कोंडी आणि वायू प्रसूषणात मोठी वाढ झाली.

ग्रामीण भागातील लोक मोठ्या संख्येने शहरांमध्ये स्थलांतरित होत आहेत. यामुळे परवडणाऱ्या घरांच्या पायार्यांची तीव्र कमतरता निर्माण झाली आहे. परिणामी, विविध शहरी भागात झोपडपट्ट्या आणि अनौपचारिक वस्त्या उभ्या राहिल्या आहेत. त्यामुळे राहणीमान आणि सामाजिक असमानता कमी होत आहे. भारतातील अनियोजित शहरी विकासामुळे पर्यावरणाचे नुकसान झाले आहे. लोक अनेकदा वनजमिनीवर अतिक्रमण करतात. त्यामुळे जैवविविधतेचे नुकसान होते. अनियोजित बांधकाम, अयोग्य कचरा व्यवस्थापन आणि अनियोजित औद्योगिकीकरण प्रदूषण मातीची धूप आणि पाण्याची कमतरता निर्माण करते. शहरांची अनियोजित वाढ सामाजिक असमानता वाढवते. या समस्येचे निराकरण करण्यासाठी शाश्वत शहरी नियोजन, पायाभूत सुविधा विकास आणि सामाजिक कल्याण कार्यक्रमांना एकत्रित करणारा बहुआयामी दृष्टिकोन आवश्यक आहे. महानगरांमध्ये मुसळधार पावसामुळे पूरसदृश परिस्थिती निर्माण होते. कधी कधी मुसळधार पाऊस प्राणघातक ठरू शकतो. पावसाळ्यात मुंबई, चेन्नई आणि बंगलूरुसारख्या शहरांमधील रस्ते पाण्याखाली जातात आणि सामान्य लोकांना अडवणींना तोंड द्यावे लागते. भारतीय शहरांमध्ये दर पावसाळ्यात पूरे येणे सामान्य आहे. जलद शहरीकरणामुळे, शहरातील तलाव गायब होत असून नाले कचऱ्याने भरली आहेत. अलीकडच्या वर्षांमध्ये अशा पुरांपूर्वी दिल्ली आणि बंगलूरुमध्ये पाण्याची मोठी टंचाई निर्माण झाली. तिथे पाणी साठवण्याच्या जागा कमी झाल्या आहेत. या वर्षी पावसाळ्यापूर्वी बंगलूरुमध्ये असे पाणी संकट निर्माण झाले, की लोकांना आवश्यक कामांसाठी खासगी टँकरमधून जस्त किमतीत पाणी खरेदी करावे लागले. जून महिन्यात देशाची राजधानी दिल्लीमध्येही अशीच परिस्थिती दिसून आली. जूनमध्ये कडक उन्हामुळे पाण्याचे संकट इतके बिकट झाले, की लोकांना पाण्यासाठी रागेत उभे राहावे लागले. बंगलूरुप्रमाणेच दिल्लीतील लोकांनाही पाण्यासाठी टँकरवर अवलंबून राहावे लागले. या परिस्थितीचा विचार करून शहरांच्या पर्यावरणीय संतुलनाचे नियोजन केले, तर काहीसा दिलासा मिळू शकतो.

