



SIDDHESH SAVANT
मेट्रो इच्या विधानभवन स्थानकाचे
प्रगतीपथावरील काम

मेट्रो फॉर फ्यूचर

चंद्रशेखर कुलकर्णी

जगाच्या पाठीवर एकाच वेळी वेगवेगळ्या ठिकाणी काही घटना घडत असतात. त्या वेळी पृथ्वीतलावर कुठेतरी उजाडलेलं असतं. तर कुठं मावळतीनंतरचा अंधार. तरीही काही घटनांना एकाच सूत्रात ओवणारा धागा निर्माण झालेला असतो. कधी विसंगतीचा तर कधी सुसंगतीचा. अगदी अलीकडच्या काळातील अशी सर्वात लक्षणीय घटना म्हणजे 'फ्रायडे फॉर फ्यूचर' ही! १२५ देशांत लाखणिक स्वरूपात शाळकरी मुलांनी सहभाग दिलेलं धरणं अन् मुंबई शहरात नव्या जोमानं सुरू झालेलं 'सेव्ह आरे'चं आंदोलन. या दोहोंचा काळ साधारण सारखाच. वरकरणी सूत्रही एकसमान. मुद्दा पर्यावरणरक्षणाचा. हवामानात होणारे टोकाचे बदल आणि मानवी कृत्यांमुळे होत असलेला पर्यावरणाचा न्हास याकडे जगाचं लक्ष वेधण्यासाठी ग्रेटा

थनबर्ग ही स्वीडमधली सोळा वर्षांची मुलगी प्राणपणानं संघर्ष करतेय. पर्यावरण संतुलनाचा ध्यास घेतलेल्या ग्रेटाला जगभरातून अपूर्व समर्थन मिळतंय. तिला पाठिंबा घायला म्हणून जगभरातल्या चाळीस लाख विद्यार्थ्यांनी २० सप्टेंबरला शाळा बुडवून आपापल्या मुक्कामी ठिय्या दिला. 'वसुंधरा वाचवा' ही तिची हाक जगाच्या पाठीवर घुमत असतानाच मुंबई शहरात एक नाट्य रंगात आलं. तेही पर्यावरणाशीच संबंधित. दोन्हीची जातकुळी निराळी. ग्रेटाचा या विषयातील तज्ज्ञांवर, वैज्ञानिक संशोधकांवर विश्वास आहे. त्यांच्याच पावलावर पाऊल टाकत मार्गक्रमण करण्याचा तिचा इरादा आहे. तिच्या मोहिमेला अजून तरी राजकीय रंग चिकटलेला नाही. याउलट मुंबईत मेट्रोच्या कारशेडच्या विरोधात वृक्षतोडीचा निषेध करणाऱ्या

८ ॥ हेमांगी दिवाळी २०१९ ॥

निर्णायकी आंदोलनामागचा तर्क शोधताना दमछाक होतेय. एकीकडे भविष्याची गरज आणि करकरीत वास्तव तर दुसरीकडे तर्कहीन भावनांचा कोलाहल असा संघर्ष मुंबईत सुरू आहे. महाराष्ट्रातील विधानसभा निवडणुकीच्या पार्श्वभूमीवर या संघर्षाला राजकीय रंगही चढला. मेट्रोसाठी असंख्य झाडांवर कुऱ्हाड चालवली जातेय; जंगलाची कत्तल होतेय; मुंबईकरांचा प्राणवायू हिरावून घेतला जातोय, अशा प्रकारचा भावनिक कल्लोळ एकाएकी जोमात सुरू झाला. याबद्दलची आकडेवारी, वस्तुस्थिती याची गंधवार्ताही नसलेले विरोधासाठी बाह्या वर करू लागले. मोघम विधानं, बेहूट आरोप यांचा सोशल मीडियावर धुमाकूळ सुरू झाला. उलटपक्षी यातलं वास्तव ठाऊक असणारे; त्यामागच्या तर्कांचं भान असलेले अन् मुख्य म्हणजे मुंबईची भविष्यकालीन गरज समजणारे अल्पसंख्य ठरले. या आवाजी भाऊगदीत शिरण्यात त्यांना स्वारस्य नव्हतं. यातून उद्भवलेल्या एका असमान संघर्षाची ही कहाणी. तिचा काळ चालू वर्तमानकाळ!

मुंबईतील आरे वसाहतीत प्रस्तावित केलेल्या आणि पूर्ण विचारांनी मुक्रर झालेल्या मेट्रो-३ प्रकल्पाच्या कारशेडची उभारणी आणि त्यासाठी अपरिहार्यपणे करावी लागणारी वृक्षतोड याचं वास्तव समजून घ्यायला बहुसंख्य लोक तयार नाहीत. पार्श्वभूमी ठाऊक नाही, वास्तवाचं भान नाही, अशी मंडळी वृक्षतोडीच्या विरोधात गळा काढू लागली. विकासाच्या पायावर कुऱ्हाड चालवायला तथाकथित पर्यावरणवादी सिद्ध झाले. सत्तेत सहभागी असलेल्या शिवसेनेनं त्यांना बळ दिलं. 'मातोश्री'तल्या बाळराजांनी तर मेट्रोच्या मुख्य कार्यकारी अधिकारी अश्विनी भिडे यांच्या बदलीची मागणी केली. राष्ट्रवादीचे आक्रमक नेते जितेंद्र आव्हाड वृक्षतोडीच्या वेळी गनिमी काव्यानं 'आरे'मध्ये शिरले. दुसरीकडे मनसेचे अध्यक्ष राज ठाकरे यांनीही मेट्रो कारशेड 'आरे'त उभारण्याच्या निर्णयावर 'का रे' म्हणायला सुरुवात केली. सुईच्या अग्रावर राहिल इतकीही आरेतील जमीन मेट्रोच्या कारशेडला मिळू देणार नाही, अशा पवित्र्यावरून सुरू झालेल्या महाभारतात मातोश्री आणि कृष्णकुंज एकाच छावणीत

पर्यावरणाचं संतुलन बिघडता नये, याविषयी द्रुमत असण्याचं कारण नाही. पण नागरीकरणाच्या असह्य रेट्यामुळे बदललेल्या परिस्थितीत मानवी जीवन थोडे सुसह्य करण्यासाठी अपरिहार्य ठरलेल्या विकासासाठी केलेल्या संतुलित नियोजनात अतर्क्य बाधा आणण्याच्या पद्धतशीर प्रयत्नांचे तरी समर्थन का करावे? रेल्वेपासून मेट्रोपर्यंत अनेक प्रकल्पांना राजसत्ता आणि धर्मसत्तांकरवी होणाऱ्या विरोधाची वैयर्थता आपल्याला कळत नाही तोवर पर्यावरणाच्या नावाखाली विकासाला खीळ बसणे अटळ आहे. डम्पिंग ग्राउंडवर कचऱ्याचे डोंगर उभे करण्याला हातभार लावणाऱ्यांनी वृक्षतोडीचे कारण दाखवून मुंबई मेट्रोला विरोध करायचा यासारखा दुटप्पीपणा नाही. मेट्रो कारशेडला होत असलेला विरोध, त्यामागचं राजकारण आणि वृक्षतोडीचं वास्तव यांच्या मुळाशी जाऊन केलेला हा ऊहापोह...



डेरेदाखल झाले. विधानसभा निवडणुकीत वृक्षतोडीचा मुद्दा प्रचारासाठी वापरला गेला. या सगळ्या रणधुमाळीत दोघेजण मेट्रो कारशेड आणि वृक्षतोड या विषयावर तथ्याच्या आधारे तर्कसंगत बचाव करित राहिले. पहिल्या, मेट्रोच्या कार्यकारी प्रमुख अश्विनी भिडे आणि दुसरे स्वतः मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस. यांपैकी अश्विनी भिडे हस्तिदंती मनोऱ्यात बसून राहण्याच्या नोकरशाहीच्या प्रचलित कार्यपद्धतीला सोडचिठ्ठी देऊन लोकाभिमुख झाल्या. सभा, चर्चासत्रांमध्ये गेल्या. बाजू मांडली. समाज माध्यमातूनही त्यांनी हा विषय सविस्तर मांडला. तर 'इंडिया टुडे'च्या कॉनक्लेव्हच्या व्यासपीठावरून पत्रकार संपादक राजदीप सरदेसाई यांच्या आक्षेपाला मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस यांनी तर्कसंगत सविस्तर उत्तर दिलं. इथं उद्धृत केलेला हा गोशवाराही मोघम स्वरूपाचा झाला. मग नेमकं वास्तव आहे तरी काय?

हे वास्तव गरज, प्रक्रिया, आक्षेप आणि कृती या चौकटीत बसवून तपासायला हवं. पण 'गावा हस्ती आला तेथ जात्यंध हस्ती पाहो गेले...' या पद्धतीनं पर्यावरणप्रेमी फक्त वृक्षतोडीवर बोलत राहिले. तेही संपूर्ण आकडेवारी न देता! मुदलात या साऱ्याची सुरुवात झाली, ती मुंबईकरांचा भविष्यकाळ सुखकर करण्याच्या नियोजनातून. या महानगराची वाहतूक व्यवस्था एव्हाना पुरती टेकीला आली आहे. सुमारे ४०० चौरस कि.मी. क्षेत्रात पसरलेल्या या महानगराची चिंचोळी भौगोलिक रचना सार्वजनिक वाहतुकीच्या दृष्टीने एका परीने अडचणीची आहे. वेगळ्या शब्दांत सांगायचं तर मुंबईत दिल्ली किंवा अहमदाबादसारखा रिंग रूट होऊच शकत नाही. तशात मुंबईत येणारे माणसांचे लोंढे थांबत नाहीत; या शहरात कोणी उपाशी झोपत नाही, या ख्यातीला बद्धा लागत नाही तोवर परप्रांतातून नशीब अजमवायाला मुंबईत येणारे लोंढे थांबणार नाहीत. कोठेही



कायमचे वा तात्पुरते वास्तव्य करण्याच्या राज्यघटनेनं बहाल केलेल्या स्वातंत्र्याचे परिणाम हे महानगर मुकाटपणे सोसतंय. भरीस भर म्हणून काम आणि रोजगारासाठी मुंबईलगतच्या ठाणे आणि पालघर जिल्ह्यातून म्हणजे 'एमएमआरडीए'चा भाग बनलेल्या विस्तारित उपनगरांमधून मुंबईत दररोज लाखो लोक येतात. रात्री परत जातात. दररोज अशा सुमारे ७५ ते ८० लाख प्रवाशांचा भार वाहणाऱ्या उपनगरी रेल्वेसेवेचंही कंबरडं एव्हाना मोडलंय. यापेक्षा अधिक भार उचलण्याची क्षमता मध्य आणि पश्चिम रेल्वेच्या उपनगरी सेवेत राहिलेली नाही. अचाट आणि अफाट गर्दीमुळे दररोज अगतिकपणे ये-जा करणारे प्रवासी जीव मुठीत धरून प्रवास करतात. केवळ गर्दीमुळे लोकलमधून पडून सरासरी दहा प्रवासी दररोज जीव गमावतात. अशा प्रकारे बळी गेलेल्यांची एकंदर संख्या मोठी आहे. गेल्या पाच वर्षांमधला हा आकडा १५ हजारांहून जास्त आहे. सगळी गोळाबेरीज केली तर असं लक्षात येतं की स्वतंत्र भारतात सीमेवर युद्धात वा युद्धसदृश चकमकींमध्ये कामी आलेल्या जवानांपेक्षा लोकलमधून पडून मरण पावलेल्यांची संख्या जास्त आहे! रस्त्यांवर दररोज तिनेकशे नव्या गाड्या दाखल होतात.



जुन्या भंगारात जातच नाहीत. त्यामुळे रस्त्यावरच्या वाहतुकीच्या सरासरी ताशी वेग वर्षागणीक मंदावतोय. कोंडी वाढतेय. असह्य होतेय. महापालिका क्षेत्रातल्या दक्षिणोत्तर टोकादरम्यान करण्याच्या प्रवासाला जेवढा वेळ लागतो त्यापेक्षा कमी वेळात मुंबईतून पुणे वा नाशिक गाठता येते. या परिस्थितीतून मार्ग काढण्यासाठी मेट्रोचा पर्याय पुढे आला. नियोजनकारांना मेट्रोच्या पर्यायाचा मुंबईसाठी गांभीर्यानं विचार करावा लागला.

ट्राम ते मेट्रो असा प्रवास हा मुंबईच्या वाहतुकीचा इतिहास. या महानगराची वाहतूक व्यवस्था एव्हाना पुरती टेकीला आली आहे. मुंबईची लोकसंख्या एक कोटी ४० लाख. त्यापैकी निम्म्याहून जास्त लोक पोटोपाण्यासाठी दररोज काही तासांचा प्रवास करणारे. मुलुंड आणि दहिसरच्या पलीकडच्या विस्तारित क्षेत्राचा एकत्रित विचार केला, तर जवळपास ८० लाख प्रवासी मुंबईच्या उपनगरी रेल्वेचा दररोज वापर करतात. इतक्या प्रचंड संख्येने प्रवासी वाहून नेणाऱ्या उपनगरी सेवेवर पडणारा ताण कल्पनातीत आहे. हा ताण कमी करण्यासाठी, मुंबईतल्या मुंबईत प्रवास करणाऱ्यांसाठी बेस्ट, टॅक्सी-रिक्षा आणि उपनगरी रेल्वे याहून वेगळा पर्याय



असायला हवा. ही कल्पना त्यामुळेच मूळ धरू लागली. सार्वजनिक वाहतुकीसाठी एक सक्षम पर्याय आता अस्तित्वात येऊ पाहतोय. अर्थात, या स्वप्नात आता अडथळे निर्माण झाले आहेत. मेट्रोसाठी आवश्यक असलेल्या कारशेडची जागा कोणती असावी यावरून विरोधाचं रणशिंग फुंकलं गेलं आहे. त्यातून नवा गुंता निर्माण झाला आहे. तथाकथित पर्यावरणप्रेमातून विरोधाला सुरुवात झाली आणि आता त्यात राजकारणाची भर पडलेय. मेट्रोच्या कारशेडसाठी गोरेगावच्या आरे कॉलनीतील जागा निश्चित केल्यावर विरोधाचा वणवा पेटला. भरीस भर म्हणून त्यात राजकारणाचं तेल ओतलं जातंय. कारशेडसाठी करावी लागणारी वृक्षतोड हा या विरोधाचा गाभा. प्रश्न असा आहे की, कोणत्याही प्रकल्पाला विरोध करताना त्या मोहिमेत हिरिरीने भाग घेणारे संपूर्ण वस्तुस्थिती समजून घेतात का? निव्वळ फॅशन म्हणून त्या विरोधात आपलाही खारीचा वाटा उचलणारे विकासाच्या रामायणाला उत्तरकांडाची गोधडी जोडतात. पर्यावरणप्रेमाच्या नव्या भोळसट कल्पनांच्या आहारी गेलेले लोक अंतिमतः फक्त प्रकल्पाच्या कालहरणाला हातभार लावतात. मुंबईतील मेट्रो कारशेडच्या उभारणीचं पर्यायानं मेट्रो सुविधेच्या प्रस्तावित प्रकल्पाचंही असंच काहीसं झालंय. पर्यावरण प्रेमानं पछाडलेल्यांना विरोध करण्याचा अधिकार हवाय. पण त्यातून निर्माण होणाऱ्या संबंधित प्रश्नांची उत्तरं देण्याची जबाबदारी नकोय.

काल्पनिक समजुती आणि वास्तव यातील अंतर दाखवून देण्याची जबाबदारी घ्यायला कोणी सहसा पुढे येत नाही. आरे कॉलनीत मेट्रो कारशेड उभी करण्यासाठी वृक्षतोड करावी लागणार आहे. वृक्षतोड होणार म्हटल्यावर लागलीच 'आरे वाचवा' मोहीम सुरू झाली. समाज माध्यमावर त्यांना पाठिंबा मिळू लागला. आरे कॉलनीत वृक्षतोड हा मुंबईच्या फुफ्फुसांवरचा घाला असल्याचं मानलं गेलं. फेसबुकच्या भिंतीवर कोलाहल सुरू झाला. दुसरीकडे न्यायालयीन लढाई सुरू होतीच. सर्वोच्च न्यायालयापर्यंत प्रकरण गेलं. महाराष्ट्र सरकार आपली बाजू समर्थपणे मांडू शकलं. परिणामी स्थगितीसारखे अडसर दूर झाले. पण आता न्यायालयाबाहेरची लढाई सुरू आहे. लोकशाही आहे,

ना! आश्चर्याची बाब म्हणजे वस्तुस्थितीकडे काणाडोळा करून शिवसेनेनेही आरे कॉलनीत कारशेड उभी करण्यास जाहीर विरोध सुरू केला आहे. जनआक्रोशाला बळ देण्याचे संकेत मनसे अध्यक्षंच्या घरातूनच दिले गेले आहेत. मातोश्री आणि कृष्णकुंज एका बाजूला आणि दुसऱ्या बाजूला नागपूरकर कारभारी अशी स्थिती आहे. पुढचं पाऊल म्हणून शिवसेनेनं मुंबई मेट्रो प्रकल्पाच्या सीईओ अश्विनी भिडे यांच्या बदलीची मागणी केलेय. या मागणीला पाठिंबा देण्यासाठी ना तर्क द्यावा लागतो, ना वास्तव समजून घ्यावं लागतं. बरं, विकासाची पाठराखण करण्याची इच्छा असेल, तर प्रतिवाद करताना वस्तुस्थितीचं आकलन असणं ही पूर्वअट असते. त्यामुळे प्रतिवाद करणारे अल्पसंख्य. तशात कोणी प्रतिवाद करायला उभा राहिलाय तर त्याची दलाल, भक्त किंवा चमचा अशा शेलक्या विशेषणांनी संभावना होणार. परिणामी उथळ मंडळींच्या विरोधात सरकारला एक असमान सामना करावा लागतोय.

आरेतील वृक्षतोडीचं नेमकं वास्तव आम जनतेला ठाऊकच नाही. बेसुमार वृक्षतोड होणार, हिरवाईची कत्तल होणार, अशा वाक्यांमधून विरोधाला समर्थन मिळवलं जातंय. वस्तुस्थिती नेमकी काय आहे, याचं यथार्थ प्रतिबिंब समाज माध्यमात उमटलं नाही. पक्षांतराच्या धामधुमीत याचा अभ्यास करून वास्तव लोकांपुढे मांडण्याच्या कर्तव्यात प्रसारमाध्यमांनीही कसूर केली. अखेरीस ज्या अश्विनी भिडे



मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनद्वारे केलेले वृक्षारोपण

यांच्या बदलीची मागणी आता शिवसेनेनं सुरू केलेय त्या भिडे यांनीच लोकांपुढे हे वास्तव तपशीलवार मांडलं. त्याचा तर्कशुद्ध प्रतिवाद अद्याप झालेला नाही. अश्विनी भिडे यांनी मांडलेली वस्तुस्थिती जशीच्या तशी येथे देणे अप्रस्तुत ठरेल. पण त्याचा गाभा तरी मांडायलाच हवा. आरे कॉलनी हा हरित पट्टा आहे. पण ते राखीव जंगल नाही. मेट्रो कारशेडसाठी या हरित पट्ट्यातील ३० हेक्टर जमीन वापरली जाणार आहे. त्यापैकी दहा हेक्टर हे चराऊ कुरण आहे. त्यावर वृक्षवल्ली नाही. राहिलेल्या जागेतील २७०० झाडे कारशेडसाठी तोडावी लागणार आहेत. संख्या दखलपात्र नक्कीच आहे. पण ही झाडे वाचवा असा टाहो फोडणाऱ्यांना आरे कॉलनीतल्या झाडांची एकूण संख्या कुठे माहीत आहे? ती आहे, चार लाख ८० हजार! तोडल्या जाणाऱ्या २७०० झाडांपैकी जवळपास साडेचारशे झाडे नजीकच्याच पट्ट्यात पुनर्क्षेपणाद्वारे स्थलांतरित केली जाणार आहेत. उरलेल्या झाडांच्या सहापट झाडे अन्यत्र लावण्याची हमी सरकारने दिली आहे. त्यासाठीची जागा महापालिकेत सत्ता असलेल्या शिवसेनेनं उपलब्ध करून घ्यायची आहे. सरकारच्या शब्दावर विश्वास ठेवता येत नाही, असा प्रचार करणाऱ्यांनी या संदर्भात एक बाब विचारात घेतली पाहिजे ती अशी की, आजवर याच मेट्रो कॉर्पोरेशननं गेल्या दोन वर्षांत २३,७८४ झाडे लावली आहेत. त्यापैकी २०,८०० झाडे नजीकच्या संजय गांधी नॅशनल पार्कच्या अतिक्रमणे काढून रिकाम्या केलेल्या जागेत आहेत. ही झाडे लावतानाच १२ ते १५ फूट उंचीची, ८ ते १२ इंच जाडीची आणि पर्यावरणपूरक स्थानिक वाणांची आहेत.

या झाडांची उत्तम काळजी घेतली जात असून ती चांगली वाढत आहेत. ही बाब मेट्रो कॉर्पोरेशनने पुन्हा पुन्हा निदर्शनास आणली आहे.

आरे कॉलनीपुरताच विचार करायचा, तर शिवसेनेनं इतिहास तपासण्याची गरज आहे. अमीर नॅन्सी या बिल्डर-उद्योजकाच्या रॉयल पाम्स या प्रकल्पाला स्व. बाळासाहेब ठाकरे यांच्या आशीर्वादानेच मान्यता मिळाली. या हिरव्या पट्ट्यात काँक्रीटचा चंचुप्रवेश युतीच्या पहिल्या सरकारच्या कालावधीत झाला. त्याच्या उद्घाटनाला मुख्यमंत्री

मनोहर जोशी यांच्या समवेत दस्तुरखुद्द बाळासाहेब हजर होते! पर्यावरणप्रेमींचं म्हणाल, तर याच पट्ट्यात तुळशी तलावालागत आरे आणि संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यानाला जोडणाऱ्या टापूत बॉम्बे नॅचरल हिस्ट्री सोसायटीची दगडी वास्तू उभी राहिली. पक्षीतज्ज्ञ अलीम अली यांचा वारसा सांगणाऱ्या या संस्थेनं ही दगडी वास्तू उभारताना तिथल्या अनेक झाडांची निर्मम कत्तल केली होती. त्याची बातमी मी स्वतः छयाचित्रासह प्रसिद्ध केली होती. तेव्हा कुठे गेले होते, हे पर्यावरणप्रेमी? फॅशन म्हणून पर्यावरणाचा झेंडा हाती घेतलेल्यांकडून अपेक्षा तरी कशाला करायची म्हणा! हा व असला इतिहास झाकून ठेवायचा आणि पर्यावरणासाठी आक्रोश करायचा, हे दुटप्पी वागणं फार काळ पचू शकणार नाही.

मेट्रो हवी का नको, याचं उत्तर नकारार्थी कोणीच देऊ शकत नाही. आजमितीस पाय ठेवायला जागा नसलेल्या उपनगरी लोकलमधून पडून रोज किमान दहा प्रवाशांचा जीव



: ठळक मुद्दे :

1. वृक्षतोड लक्षात घेऊन २३०० झाडांच्या बदल्यात अगोदरच मेट्रो कॉर्पोरेशननं गेल्या चार वर्षांत आरेच्या पट्ट्यात आणि लगतच्या संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यानात २४ हजार झाडं लावली आणि जगवलीही.
2. मेट्रो कारशेडला आक्षेप घेणाऱ्या ज्या हरकती आल्या त्यांपैकी बहुसंख्य हरकती बंगळुरुतील एकाच आयपी अड्रेसवरून कशा काय आल्या?
3. 'आरे वाचवा'च्या पिटिशनवर सही करणाऱ्या ८० हजार लोकांनी निषेध म्हणून प्रत्येकी एक झाड लावलं असतं तर तो अभिनव मार्ग ठरला नसता का?
4. सरकारी जमिनीऐवजी पाच-सहा हजार कोटी रुपये खर्चून खाजगी जमिनीवर कारशेड उभी करावी असा आग्रह का धरला जातोय? ही जमीन सरकारने संपादित करावी, या आग्रहामागचे आर्थिक हितसंबंध कोणाचे आहेत? त्याची चर्चा कोणी करायची? सरकारने पर्यायी जागांचा विचार आणि अभ्यासही केला. 'मेरी मर्जी' पद्धतीनं आरेची जागा मुक्रर झालेली नाही. वेगळ्या पद्धतीनं विचार करायचा तर कांजूरमार्ग येथे खाजगी जमिनीवर कारशेड उभारण्याचा पुरस्कार करणाऱ्यांचे हितसंबंध तपासण्याची गरज आहे. सरकारी जागेवर उभ्या राहणाऱ्या कारशेडला अंतिम टप्प्यात विरोध करून मेट्रोचे ११ हजार कोटी रुपये पाण्यात घालवू पाहणाऱ्यांना ही मुंबई क्षमा करेल, अशा भ्रमात राहण्याचे कारण नाही.

जातोय. कित्येक जायबंदी होताहेत. रस्त्यावर धावणाऱ्या वाहनांच्या संख्येत रोज भर पडतेय. त्यासोबत कार्बनडायऑक्साईडच्या उत्सर्जनातही वाढ होत आहे. त्यामुळे मुद्दा इतकाच आहे, की वृक्षतोडीच्या खानेसुमारीचे वास्तव, दररोज १७ लाख प्रवासी वाहून नेण्याची क्षमता असलेल्या मेट्रोच्या वापराने होणारी साडेतीन लाख लिटर इंधनाची बचत, मोटारींच्या फेऱ्यांत अपेक्षित असलेली कपात आणि कार्बनडायऑक्साईडच्या उत्सर्जनात होऊ शकणार घट हे वास्तव नजरेआड करून वृक्षतोडीच्या नावाखाली हाकाटी करण्यात काय हशील आहे? बरे, 'आरे वाचवा'च्या मागणीची जी लोकसनद निघाली त्यावर ८० हजार मुंबईकरांनी स्वाक्षरी केली. पण या विषयात जनसुनावणी घेतली गेली, तेव्हा हजर किती होते? फक्त चारशेजण!

पण वास्तव समजून न घेता 'आरे'ला आपल्या मगरमिठीत घेणाऱ्यांनी वृक्षतोडीच्या निमित्तानं अक्षरशः नसती 'झाडा'झडती चालविली आहे, हे मुंबईकरांना समजेल तेव्हाच लाइफ इन मेट्रोचा अर्थ उमगेल.

यातला सगळ्यात महत्त्वाच्या मुद्द्याकडे दुर्लक्ष होतंय. तो असा की, झाड पडताना किंवा कापलं जाताना कोणत्याही संवेदनशील मनाला डागण्या लागतात. कोणालाही त्याचा आनंद होत नाही. दुःखच होतं. अकारण केलेल्या वृक्षतोडीचं समर्थनही कुणी करत नाही. पण विकासासाठी अपरिहार्यपणे कराव्या लागणाऱ्या वृक्षतोडीची सव्याज भरपाई केली जात असेल तर उगाच पर्यावरणाच्या नावानं गळा काढण्यात काय हशील आहे? दुसरं असं की ही वृक्षतोड आणि पर्यायानं मेट्रोच रोखली तर यापुढेही जी

माणसं लोकलच्या गर्दीतून पडून मरतील, त्याच्याविषयी आपण संवेदनशून्य राहणार आहोत का?

या संदर्भात मर्यादांचं भान ठेवून मुख्यमंत्री किंवा अश्विनी भिडे यांनी काही प्रश्न उपस्थित केलेले नाहीत. पण तेही उपस्थित झाले पाहिजेत आणि त्याची सार्वजनिक चिकित्सा व्हायला हवी. ते असे की मुंबईचा आजवर जो काही विकास आणि विस्तार झाला तो होतेवेळी पर्यावरणाची काहीच हानी झाली नाही? समुद्रात वा खाडीत भराव टाकून जे कॉन्क्रीटचं जंगल उभं राहिलं तेव्हा पर्यावरणावर घाला घातला गेला नाही? १९८०च्या दशकात याच मुंबईचा विकास आराखडा बदलणाऱ्यांनी पर्यावरण संतुलित झालं का? आरे कॉलनीच्या हरित पट्ट्यात पक्ष्यांच्या निळावंतीपेक्षा सिनेसृष्टीला नवी रसद पुरविणाऱ्या व्हिसर्सिंग वूड्सची शीळ उच्चारवानं कशी वाजत राहिली? पर्यावरण आणि निसर्गाचा भाग असलेल्या म्हशींचे गोठे आरेतून बाहेर हलविण्यामागे कोणाचे हित अधिक जपलं गेलं? आरे मेली तरी चालेल पण सहकारी दूध उत्पादक संघ समृद्ध झाले पाहिजेत हा पान्हा ज्यांना फुटला त्यांनीच आता 'आरे वाचवा'ची ओरड करायची का?

सरतेशेवटी एकच प्रश्न सतावत राहतो... मेट्रो कारशेड आरे वसाहतीत उभी करणं परवडणार आहे का? पण त्याच वेळी आणखी एका प्रश्नाचं उत्तर करदात्या जनतेनं शोधणं गरजेचं आहे. तो असा, की हे न करणं मुंबईला परवडणारं आहे का?

— चंद्रशेखर कुलकर्णी

chanduk33@gmail.com

★★

॥ हेमांगी दिवाळी २०१९ ॥ १३