



शब्दांचा अवकाश

जयंत नारळीकर

jayant@iucaa.ernet.in

अर्धवट उड्डाणपुलांनंतर आता आणखी एक आपत्ती आटपाटनगरावर येत आहे... ती म्हणजे मेट्रोची! नगरात वाहतूक कशा प्रकारची असावी, या प्रश्नाचं एकच एक असं उत्तर नाही, त्यामुळं वेगवेगळ्या शहरांत वेगवेगळ्या 'मेट्रो' दिसतात. पॅरिसमध्ये भुयारी रेल्वे आणि बसगाड्या परस्परपूरक रूपात नांदत आहेत. अनेक युरोपीय शहरांत ट्रामगाड्यांचं ट्रॉलीबस-सह जाळं आहे. मात्र, 'अमुक मेट्रो तमुक शहरात चालते म्हणून आम्हालाही तशीच हवी,' हा अड्डहास स्वतःला 'विचारवंतांचं नगर' म्हणवून घेणाऱ्या आटपाटनगराला शोभतो का?

आटपाटनगरातल्या मेट्रोची कहाणी



विद्यापीठात प्रवेश करताना उड्डाणपुलाखाली लावलेली पाटी... विद्यापीठात काम करणाऱ्या लोकांना त्यांच्या कामाच्या वेळात मज्जाव करणाना हा निबंध!

एक आटपाटनगर होतं, एकेकाळी राज्याची 'अनभिविक्त' राजधानी म्हणून मिरवलं गेलेलं आणि परकीय आक्रमकांशी शेवटपर्यंत लढा देणारं. नव्या युगात 'विद्येची सासुरवाडी' म्हणून ओळखलं जाणारं! 'माहेरघरा'पेक्षा 'सासुरवाडी' हे अधिक योग्य विशेषण आहे; कारण विद्यादान करणारे विद्वान इथं नांदले; तसंच नव्या ज्ञानाची दीक्षा घ्यायला नवी पिढीही येत राहिली आणि नगराच्या आकर्षक हवामानानं, नद्या-टेकड्यांच्या नैसर्गिक सान्निध्यानं इथं येणाऱ्यांचा ओघही वाढला. शिक्षणासंदर्भात नाव कमावलेल्या या नगरानं संशोधन क्षेत्रातही पुढाकार घ्यायला सुरवात केली. गणिताच्या क्षेत्रात एकेकाळी गाजलेल्या रॅलरांच्या या नगरात पुढं संगणकांचाही गाजावाजा सुरू झाला; पण...आटपाटनगराची स्थितीही एका प्रख्यात नियतकालिकाच्या शोककथेसारखीच झाली...

त्या प्रख्यात नियतकालिकाची शोककथा ही आहे, की त्याचा खप वाढल्यामुळं ते बंद करावं लागलं! कारण,

प्रत्येक प्रत छापून वितरित करायला लागणारा खर्च अंकाच्या किमतीपेक्षा जास्त होता. ही तफावत जाहिरातींच्या माध्यमातून भरून काढणं शक्य झालं नाही. आटपाटनगराचंही तसंच झालं. नगराच्या आकर्षकतेमुळं लोकसंख्या वाढली आणि त्या वाढीचा फायदा घेऊन नागरी सुविधा वाढवणं काही जमलं नाही.

एकेकाळी नगराचं लोकप्रिय वाहन होतं 'सायकल'. वाढत्या आधुनिकीकरणात सायकलची झाली मोटारसायकल... आवाज आणि प्रदूषण वाढवणारी. असंच रूपांतर झालं होतं ते टांग्यांचं मोटररिक्षात. पुढं वाढत्या सुबत्तेनुसार मोटारसायकलावाल्यांनी मोटारकार घ्यायला सुरवात केली; तर कारवाल्यांनी 'एस-यू-व्ही' पर्यंत प्रगती केली आहे.

अशा स्थितीत रस्त्यांचं काय? केक आवडला म्हणून लहान मुलांच्या पाटीत मुलं केक बकाबका खायला जातात...आणि मग तो घशात अडकतो! बेसुमार वाढलेल्या

वाहतुकीमुळं रस्त्यांची तीच स्थिती होते. यावर 'उपाय' म्हणून कुणाच्या तरी सुपीक डोक्यातून फ्लायओव्हर्सची म्हणजेच उड्डाणपुलांची कल्पना आली. आटपाटनगरात या उड्डाणपुलांचा कली शिरला.

नगरातला विद्यापीठ रस्ता कसा उड्डाणपूलसंस्कृतीचा बळी ठरला आहे, ते हे नगरवासी पाहतच आहेत. एकेकाळी या नगराच्या विद्यापीठाच्या मुख्य प्रवेशद्वारासमोरच्या 'ट्रॅफिक सर्कल'मध्ये एक मोठं देखणं कारंजं होतं. उन्हाळ्यात लहान मुलं त्या कारंज्याच्या पाण्याचे तुषार अंगावर अगदी मनमुराद घेत असत आणि अत्यानंदित होऊन जात असत. आज उड्डाणपुलांनंतर तिथली सगळी शान घालवली आहे. हे असं करून नेमकं काय मिळालं आहे कुणास ठाऊक! एकचतुर्थांश वाहतूक उड्डाणपुलावरून; तर बाकीची जीव मुठीत धरून त्याच्या खास्ता! ज्या विद्यापीठातल्या गेटसमोर उड्डाणपूल आहे, त्यावर गावाकडून येणाऱ्यांना सरळ मार्गानं सकाळी ९ ते ११ प्रवेश नाही! हा विरोधाभास नव्हे का?

याचं एक कारण म्हणजे उड्डाणपुलाचा 'अर्धवट'पणा! ज्या पाश्चात्य देशांकडून आपण उड्डाणपुलांची कल्पना घेतली, त्यांचं बांधकाम वाहतुकीचा शास्त्रीय अभ्यास करून केलं जातं. तसा अभ्यास विद्यापीठाजवळचा उड्डाणपूल बांधण्यापूर्वी झाला नाही. कुणी केला असल्यास त्या अभ्यासकांचं गणित चुकलं आहे, हे सांगायला नको! एके ठिकाणी मिळणाऱ्या चार रस्त्यांवरून भरधाव वाहतूक जाऊ देणारा 'पूर्ण' उड्डाणपूल हा चारमजली असतो, हे लॉस एंजेलिसच्या 'फोर लेव्हल इंटरचेंज'च्या उदाहरणानं दिसतं. विद्यापीठ रस्त्यावर अशा उड्डाणपुलाची गरज आहे; पण तिथं तेवढी जागा नाही. थोडक्यात, उड्डाणपूल असा अर्धवट बांधू नये, पूर्ण बांधायचा असला, तर तेवढी जागा उपलब्ध आहे का, याचा विचार व्हायला हवा!

आटपाटनगराच्या रस्त्यांची शोभा अशा 'उपाया'नी नाहीशी होत चालली आहे. विद्यापीठ रस्त्यावरची मोठमोठाली, डेरदार वडाची झाडं

उड्डाणपूल-संस्कृतीची कसा बळी ठरली, तेही या नगरवासीयांनी पाहिलं आहे. १०० वर्षांचं जुनं झाड १०० तासांत नाहीसं करता येतं!

'हिरवे पुणे', 'हरित मुंबई' यांसारखी आवाहनं करण्यात आपण पुढं असतो; पण प्रत्यक्ष आचरणात? विद्यापीठ रस्त्यावर असलेल्या वडाच्या झाडांचा बळी वाहतुकीच्या कारणास्तव देण्यात आला. त्याच्या शेजारीच 'वृक्षवल्ली आम्हा सोयरी'ची पाटी झळकते...! हा मोठाच विरोधाभास नव्हे का?

अशा पार्श्वभूमीवर आता आणखी एक आपत्ती आटपाटनगरावर येत आहे... ती म्हणजे मेट्रोची!

शहरात वाहतूक कशा प्रकारची असावी, या प्रश्नाचं एकच एक असं उत्तर नाही. त्यामुळं वेगवेगळ्या शहरांत वेगवेगळ्या 'मेट्रो' दिसतात. पॅरिसमध्ये भुयारी रेल्वे आणि बसगाड्या परस्परपूरक रूपात नांदत आहेत. अनेक युरोपीय शहरांत ट्रामगाड्यांचं ट्रॉलीबससह जाळं आहे. चिं. वि. जोशी यांनी केलेल्या वर्णनातली ट्राम आता गेली. संथपणे थाड थाड आवाज करत जाणाऱ्या ट्राम गाड्यांऐवजी कमी आवाज करणाऱ्या; पण वेगानं जाणाऱ्या ट्रामगाड्या आता उपलब्ध आहेत. मात्र, 'अमुक मेट्रो तमुक शहरात चालते म्हणून आम्हालाही तशीच हवी,' हा अड्डहास स्वतःला 'विचारवंतांचं नगर' म्हणवून घेणाऱ्या आपल्या आटपाटनगराला शोभतो का?

एक प्रश्न असाही विचारला जातो : 'चांगल्या मेट्रोचा पर्याय नसल्यानं 'स्वतःचं वाहन असावं,' ही धारणा जनमानसात दृढ झाली, तेव्हा आता खर्चिक मेट्रो बांधली गेली, तरी ती वापरणार कोण?' या प्रश्नावर सुचवला गेलेला तोडगा तर आटपाटनगरात सुपीक डोक्यांचा अभाव नसल्याचंच दर्शवतो! तो तोडगा असा आहे : 'शहराच्या आतल्या भागात राहणाऱ्यांची संख्या वाढवावी म्हणजे मेट्रो वापरणाऱ्यांत वाढ होईल... त्यासाठी अशा भागात मेट्रो मार्गाच्या आसमंतात एफएसआय पुष्कळ वाढवावा!' बिचाऱ्या सिंगापूर, लॉस एंजेलिस आदी शहरांना - ज्यांनी खासगी वाहनांचा 'कार पूल'मार्गे मिळून वापर करायला योग्य नियम आखले - हा उपाय सुचला नाही! वस्तुतः हा उपाय किती शहरांनी वापरला आहे?

आधीच पाच-सहा मीटर उंचीवर जाणारी रेल्वे बांधून तुम्ही रस्ते विद्वेष करणार... चुकून बिचारं झाड मध्ये आलं म्हणून ते तोडणार...आणि आता राहणाऱ्यांची संख्या वाढवून नगराची उरलीसुरली शानही घालवणार! अशा अफलातून कल्पनेवर आपल्या नगरसेवकांनी कितपत विचार केला आहे?

ज्या नगरात आपण राहतो, त्याचं आपण काही देणं वगैरे लागतो की नाही? की आपल्या सोईसाठी वेळोवेळी चुकीचे निर्णय घेऊन त्या नगराला विद्वेष करत राहणार आहोत आपण? जर नगराला मेट्रोची सोय करून द्यायला आपण सांगणार असू, तर त्या नगराचे नागरिक म्हणून आपणही मर्यादित रूपात खासगी वाहनांवर निर्बंध घालायला नको का? ट्राम-ट्रॉलीबसचं उत्कृष्ट जाळं असेल, तर नगराच्या केंद्रभागात खासगी वाहनांना मज्जाव करता येतो. सोई फुकट मिळाल्या तर त्यांची महत्ता कळत नाही. जर त्यांची किंमत मोजावी लागली तर ती कळते!