वर्ष : १३ ❑ अंक : ८
सौर श्रावण, शके १९३६
(जुलै, २०१४)
वार्षिक वर्गणी : ₹ ३०

पर्यावरणाशी कृतिशील नातं
गतिमान संतुलन
संपादक : दिलीप कुलकर्णी

भूमिका
'निसर्गस्नेही जीवनशैली' आणि 'पर्यावरणस्नेही विकासनीती' ह्यांचा पुरस्कार करणारं, त्या दृष्टीनं विचार आणि कृति-कार्यक्रम पुढे ठेवणारं हे माध्यम आहे. आत्मपरिवर्तनाच्या ह्या प्रयत्नांत आपणही सहभागी व्हा आणि इतरांनाही सहभागी करून घ्या.

'विकासा'ला विरोध जाणीवपूर्वकच

केंद्रीय जल-आयोगाचे माजी सदस्य असलेल्या चेतन पंडित ह्यांचा एक आक्रमक भाषेतला लेख ३० एप्रिलच्या 'सकाळ'मध्ये प्रसिद्ध झाला आहे. गाडगीळ समितीच्या अहवालाशी संबंधित तपशीलाचे मुद्दे विस्तारभयास्तव वगळून तो खाली छापला आहे. प्रचलित विकासाची पाठराखण करणारे सर्वजण जे—आणि ज्या तऱ्हेनं—बोलत-लिहीत असतात, तसंच हे लिखाण आहे. ह्या संपादकीयात चेतन पंडितांना उत्तर देण्यासाठी नव्हे; तर अशा मुद्द्यांमागचं वास्तव ग.सं.च्या वाचकांपुढे ठेवण्यासाठी हे काही प्रबोधनात्मक मुद्दे.

(१) 'विकास कसा व का, हे समजावून घेण्याची आवश्यकता आहे' असं पंडित पहिल्याच वाक्यात म्हणतात, आणि नंतर संपूर्ण लेखात प्रचलित विकासाचीच आवश्यकता ठासून सांगूत राहतात. खरं म्हणजे हा विकास हा 'विकास' नसून 'विनाश'च आहे, हे विकासवाद्यांनीच आधी समजावून घ्यायला हवंय. पंडितांनी ज्यांचा 'आवश्यक बाबी' म्हणून उल्लेख केला आहे, त्या सर्व बाबी—मोठे उद्योग, द्रुतगती रस्ते, खनिजे, सिंचनविस्तार, मोठी धरणं, औष्णिक-व अणु-वीज प्रकल्प—निसर्गविनाशक आहेत. हा तथाकथित विकास धारणाक्षम नाही. विकासवादी हे ऱ्हस्वदृष्टीचे असल्यानं त्यांना ह्यातले भावी धोके दिसतच नाहीत. खरं तर हे धोके 'भावी' नाहीतच : आजही ती हानी आपण भोगत आहोत. म्हणजेच, खरी गरज विकासवाद्यांच्याच विकाससाक्षरतेची आहे.

(२) 'प्रकल्पाची (वायुप्रदूषण, जंगलतोड अशी) किंमत असते व ती द्यावीच लागते' असं पंडित म्हणतात. त्यांचा हा बेदरकारपणा आश्चर्यजनक आहे. ज्या अमानुषपणे सध्याचं विकास-प्रतिमान गेली तीनशे वर्षं राबवलं जात आहे, त्याची क्रूरताच पंडितांच्या ह्या वाक्यानं अधोरेखित होते. ही किंमत 'कुणाला' द्यावी लागते, हे पंडित सांगत नाहीत. 'ज्यांना प्रकल्पाचा लाभ होतो, त्यांना त्याची जराशीही किंमत मोजावी लागत नाही; आणि जे किंमत मोजतात त्यांना प्रकल्पाचा काहीही लाभ मिळत नाही' हे वास्तव आहे. प्राय: गरीब, मागास अशा प्रकल्पग्रस्तांच्या बाजूनं कुणीतरी लढलं, तरच त्यांना काही प्रमाणात मोबदला मिळतो (फायदा नव्हे). ह्यांपैकी बऱ्याच किंमती भावी पिढ्यांना मोजाव्या लागणार आहेत. निसर्गाच्या हानीची किंमत तर सर्वांनाच मोजावी लागते.

(३) 'विकासाचे हेच मॉडेल जनतेला अपेक्षित राहणीमान देऊ शकते' असं ते लिहितात. मूळ चूक नेमकी इथेच आहे. 'जनतेला अपेक्षित राहणीमान' हे ध्येयच मुळात घातक, नि म्हणून अवैध आहे. जनतेला दारू, गुटखा, डान्सबार हे हवंय : मग त्यावर बंदी का? —जे चुकीचं आहे त्यावर बंदी घालावीच लागते. जनतेला उपभोगवादी जीवनशैली हवी असेल, तर तीही चुकीची म्हणून नाकारावी लागेल. ते 'अपेक्षित राहणीमान' नाकारावं लागेल. व्यक्ती, समाज, पर्यावरण ह्यांच्या जे हिताचं आहे, तेवढंच द्यावं लागेल. विकासाच्या नावाखाली चंगळवादाला प्रोत्साहन देणारं विकासाचं प्रतिमान सर्वस्वी घातक, अतएव त्याज्य आहे.

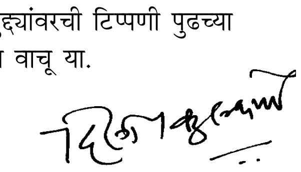
(४) पण, दुर्दैव असं की, चंगळवादासाठी आसुसलेली / सोकावलेली जनता, आणि लोकानुनय करणारं सरकार हा सिद्ध-साधकांचा मेळा आहे. असा चंगळवाद घातक असतो नि म्हणून पर्यावरणवादी हे त्याला प्रोत्साहन देणारी धोरणं, प्रकल्प ह्यांना विरोध करतात. दुर्दैव हेच की, ज्या जनतेच्या हितासाठी पर्यावरणवादी वेगळ्या, पर्यावरणस्नेही विकासनीतीचा आग्रह धरतात, तिलाही त्या 'हिता'त रस नसून तिला चंगळवादी जीवनशैलीचीच कांक्षा आहे. त्यामुळे जिचं करायला जावं भलं, ती जनताही पर्यावरणवाद्यांच्या बाजूनं नाही. त्यामुळेच पर्यावरणवादी हे सत्ताधारी होणं हे जवळपास अशक्य आहे. हे ठाऊक असल्यानंच पंडित 'निवडणुकीत कौल मागा' असं सांगतात.

(५) 'विकासाचे मॉडेल काय असावे हे सरकारने ठरवायचे आहे' हे त्यांचं म्हणणं योग्यच आहे. पण, सरकारवर लोकमताचा दबाव आणणं; वैध मार्गांनी प्रकल्प/नीतीला विरोध करणं हे मार्ग संविधानानं जनतेला नाकारलेले नाहीत. हे मार्ग अवलंबणं म्हणजे घटनाद्रोह नव्हे.

(६) 'सरकार विरुद्ध पर्यावरणवादी' हा लढा मुळातच फार विषम आहे. पर्यावरणवाद्यांच्या हातात ना सत्ता असते, ना सुविधा. सरकारकडे मात्र सर्व काही असतं. त्या ताकदीच्या जोरावर ते पर्यावरणवाद्यांचं म्हणणं सहज धुडकावून लावू शकतं, नि प्रकल्प अंमलात आणू शकतं. असं असूनही अनेक सेझ सरकारला रद्द करायला लागले; किंवा अनेक जनहितयाचिकांमुळे पर्यावरणाची हानी करणारी धोरणं/कृती/कायदे बदलावे लागले. ह्याचा अर्थ पर्यावरणवाद्यांच्या मागण्याही न्याय्य असतात, ज्या सरकारनं नाकारलेल्या असतात. त्यामुळे पर्यावरणवाद्यांना अशा मागण्यांसाठीचे लढे चालूच ठेवावे लागतील. दुसरीकडे, ह्या विकासाचं वास्तव स्वरूप जनतेपुढे मांडत राहून तिचं प्रबोधनही करत राहावं लागेल.

(७) पर्यावरणवादी हे विविध धोरणांना, निर्णयांना, प्रकल्पांना विरोध करतात, तो ते विकासाविषयी 'निरक्षर' असतात म्हणून नव्हे; तर त्यांची दुसरी—हानीकारक—बाजूही ते जाणतात, म्हणून. विकासाच्या त्या संकल्पनेला आणि नीतीला त्यांचा मूलभूत विरोध असतो म्हणून. ते दूरदृष्टीनं विचार करतात, म्हणून. विकासवादी आणि सरकार हे बहुतांश वेळा लबाडी करून ही दुसरी बाजू जनतेपासून लपवून ठेवतात, नि म्हणून ती उघड करून त्या उद्योगांना, प्रकल्पांना विरोध करणं आवश्यक असतं. प्रकल्पांची मोजावी लागणारी खरी किंमत किती; ती कुणाला मोजावी लागणार आहे हे लोकांना दाखवून द्यावं लागतं. पर्यावरणवाद्यांना हे काम सतत करतच राहावं लागणार आहे.

ही किंमत किती प्रचंड आहे हे सांगणारा संदीप वासलेकरांचा एक लेख मे महिन्यातील 'सकाळ'च्याच एका अंकात प्रकाशित झाला आहे. त्या लेखातील निवडक अंश आणि त्या मुद्द्यांवरची टिप्पणी पुढच्या अंकात वाचू या.



गरज पर्यावरणवाद्यांच्या विकाससाक्षरतेची

चेतन पंडित

विकास कसा व का, हे समजावून घेण्याची गरज आहे. स्वातंत्र्य मिळाले तेव्हाही गरिबी होती. पण ग्रामीण रोजगार योजना, अन्नसुरक्षा कायदा वगैरे योजना आणण्यास देशाला ५० वर्षे वाट पाहावी लागली, कारण कृषिप्रधान अर्थव्यवस्थेत अशा योजनांसाठी पैसा नव्हता. राष्ट्रीय सुबत्ता फक्त मोठ्या उद्योगधंद्यांतून येते. १९९२नंतर उद्योगक्षेत्रात झालेल्या प्रगतीमुळे कल्याणकारी योजना राबविणे शक्य झाले. मोठे उद्योग आवश्यक असण्याचे दुसरे कारण म्हणजे रोजगारसंधी. आधीच खूप बेरोजगारी आहे व पिढीगणिक जमिनीच्या वाटण्या होऊन सरासरी जमीनधारण दीड हेक्टरपेक्षा कमी झाली आहे. त्यामुळे शेतकरी कुटुंबांतून कोट्यवधी तरुणांची उपजीविकेकरिता उद्योगक्षेत्राकडे वाटचाल अपेक्षित आहे.

मोठ्या उद्योगांना वीज, पाणी, मालवाहतुकीसाठी द्रुतगती रस्ते, कच्चा माल, खनिजे वगैरेंची गरज असते. ५० कोटी टन धान्य उत्पादनाचे लक्ष्य; शेतकऱ्यांची आर्थिक स्थिती सुधारण्याकरिता सिंचनविस्तार; पाण्याची एकूण गरज भागवण्याकरिता मोठी धरणे; जल, औष्णिक व अणुवीज-प्रकल्प हे सर्व अपरिहार्य आहे. विकासाचे हेच मॉडेल जनतेला अपेक्षित राहणीमान देऊ शकते. 'हा विकास की भकास', 'हे बाळसे का सूज', असल्या शब्दखेळाचा भंपकपणा आता पुरे झाला. कोणत्याही मोठ्या प्रकल्पाचा पर्यावरणावर काही परिणाम होतोच. औष्णिक प्रकल्पातून काही वायुप्रदूषण, किंवा मोठ्या धरणाकरिता काही जंगलतोड होणारच. ही त्या प्रकल्पाची किंमत असते व ती द्यावीच लागते. प्रकल्पांचे पर्यावरणावर होणारे दुष्परिणाम कमी करण्याकरिता शासनाने अनेक तरतुदी केल्या आहेत. जसे, प्रकल्पाला मंजुरी देण्याआधी जनसुनवाई, मंजुरी देणाऱ्या समित्यांमध्ये पर्यावरणवाद्यांचा सहभाग, इत्यादी. मात्र, दुर्दैव असे की, सकारात्मक सूचनांऐवजी पर्यावरणवादी गट 'ह्या प्रकल्पाची गरजच नाही, रद्द करून टाका' अशी टोकाची भूमिका घेत स्वत:ची 'थोर पर्यावरणवादी' ही प्रतिमा गोंजारण्यात मश्गूल राहिले. ह्याने ना पर्यावरणाचे काही भले झाले, ना विकासकामे धड होऊ शकली.

१९९५मध्ये के. जे. जॉय व सुहास परांजपे ह्या संशोधकांनी सरदार सरोवर धरणाची उंची थोडी कमी करून बुडीत क्षेत्र व विस्थापन बरेच कमी करण्याचा प्रस्ताव मांडला होता. पण आंदोलकांनी 'कोई नही हटेगा, बांध नही बनेगा' अशी भूमिका घेतली व धरण रद्द करविण्याकरिता सर्वोच्च न्यायालयात जनहितयाचिका दाखल केली. न्यायालयाने त्यांचे सर्व आक्षेप फेटाळून लावले व पूर्ण उंचीच्या धरणाला मंजुरी दिली. ह्या प्रक्रियेत सहा वर्षे धरणाचे काम बंद राहिले व प्रकल्पाचा खर्च वाढला. भागीरथी नदीवरचे टिहरी धरण रद्द करावे, असा हट्ट धरल्याने काहीही बदल न होता टिहरी धरणाची उंचीही कायम राहिली. राजेंद्रसिंह ह्यांनी कॉमनवेल्थ खेळ-संकुल यमुनाकिनारी नकोच, अशी अव्यवहार्य भूमिका घेतली. परिणामी, आराखड्यात काहीही बदल न होता संकुल जसेच्या तसे बांधून तयार झाले. टोकाची भूमिका घेतल्याने काय होते, ह्याचे उत्तम उदाहरण म्हणजे पश्चिम घाट पर्यावरण-संरक्षणाकरिताचा गाडगीळ समितीचा अहवाल. ह्या अहवालातील सूचना इतक्या अव्यवहार्य होत्या, की त्या मान्य होणे शक्यच नव्हते.

सारांश, पर्यावरण महत्त्वाचे आहे. पण, जसे प्रकल्पाचा पर्यावरणावर काय परिणाम होईल हे बघणे आवश्यक आहे, तसेच पर्यावरण-संरक्षक सूचनांचा अर्थव्यवस्थेवर काय परिणाम होईल, हेही पाहावे लागते. पण, अर्जुनाला जसे पक्ष्याच्या डोळ्याव्यतिरिक्त काहीही दिसत नसे, तसे आपल्या देशात पर्यावरणवाद्यांना पर्यावरणाव्यतिरिक्त काही दिसत नाही. पर्यावरण-संरक्षणाचा केवळ देखावा न करता खरोखर काही कृती करायची असेल तर काही महत्त्वाचे बदल करावे लागतील. पर्यावरणवाद्यांना स्पष्ट सांगावे लागेल की, विकासाचे मॉडेल काय असावे हे संवैधानिक मार्गाने सत्ताग्रहण केलेल्या सरकारने ठरवायचे आहे; पर्यावरणवाद्यांनी नव्हे. हे तत्त्व सर्वोच्च न्यायालयानेही वेळोवेळी नमूद केले आहे. पर्यायी विकासनीती असेल तर ती निवडणुकीच्या वेळी जनतेपुढे ठेवून त्याआधारे कौल मिळाल्यास मगच ती राबविता येईल. पर्यावरणाचे कारण सांगत ती मागच्या दाराने आत आणता येणार नाही. विकास व पर्यावरण हे एकमेकात गुंतलेले आहेत व ह्या बाबतीत निर्णय घेताना बहुआयामी दृष्टिकोन हवा. जसे नोकरशाहीने पर्यावरणसाक्षर असणे अपेक्षित आहे, तसेच पर्यावरणप्रेमींनीही विकाससाक्षर होणे आवश्यक आहे.

'जीत-हार' ते 'जीत-जीत' ११

दिलीप कुलकर्णी

गेल्या काही लेखांकांमध्ये आपण 'प्रवासा'शी संबंधित विविध खेळांचा विचार करत आहोत. तोच विषय ह्याही वेळी पुढे चालू ठेवू या. खासगी वाहतूक हा 'जीत–हार' प्रकाराचा खेळ आहे आणि सार्वजनिक वाहतुकीच्या अवलंबनातूनच तो 'जीत–जीत' प्रकारात रूपांतरित होऊ शकतो हे आपण पाहिलं. 'एस्टी' ह्या सार्वजनिक वाहतूक-व्यवस्थेअंतर्गत देखील काही जीत–हार खेळ चालतात, त्यांचं विश्लेषण आपण गेल्या वेळी केलं. ज्या खेळांची उदाहरणं आपण घेतली, ते प्रवाशांमध्ये चालणारे खेळ होते. असेच काही खेळ व्यवस्था आणि प्रवासी ह्यांच्यामध्येही चालतात. त्यांची माहिती ह्या वेळीं घेऊ या.

एके काळीं सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीत एस्टीचं एकस्व होतं. एस्टीला शरण जाण्यावाचून प्रवाशांपुढे काही पर्यायच नव्हता. त्या काळीं 'एस्टीची जीत आणि प्रवाशांची हार' अशाच प्रकारचा खेळ होणं अपरिहार्य होतं : वेळापत्रक पाळलं न जाणं, पराकोटीची अस्वच्छता, वाहकाची अरेरावी, गाडीत जागा असूनही हात केल्यावर ती न थांबणं, इत्यादी. खासगी बस वाहतुकीनं स्पर्धा निर्माण केल्यावर एस्टीला प्रवाशांना असं सतत हरवणं परवडणारं नव्हतं. त्यामुळे महामंडळानं स्वत:च्या कार्यपद्धतीत बऱ्याच सुधारणा करून (स्वैच्छिक हार) प्रवाशांची जीत वाढवण्याचा दृष्टिकोण ठेवला. ह्यातून बऱ्याच प्रमाणात एस्टीचीही जीत झालीच. ह्यांपैकी एक सुधारणा म्हणजे गाड्यांची सुधारलेली स्थिती. खिडक्यांचे खाकी कापडाचे पडदे जाऊन तिथे काचा बसणं; गिलोटिनप्रमाणे वरून खाली धाडकन् कोसळणाऱ्या आडव्या काचा जाऊन सरकणाऱ्या उभ्या काचा येणं; उलटी सीट जाऊन सर्व बाकं समोर तोंडाची असणं; २×३ प्रकारच्या गाड्या संपून

(पृष्ठ २ वर)

ग.सं.च्या मे ’१४च्या अंकात खासगी मोटारगाड्या हा जीत–हार खेळ कसा आहे, ह्याचं विवेचन आपण वाचलं. गाडीवाल्यांची एक गुर्मी असते, नि ते पादचारी-सायकलस्वारांना चेपतात हा नित्याचा अनुभव आहे.
अशाच, सायकलवरून जात असताना CSEच्या संचालिका सुनीता नारायण ह्यांना एका गाडीनं धडक दिली. हाडं सांधली जाण्याची वाट बघत अंथरुणात पडून असताना त्यांनी लिहिलेला हा लेख : जीत–जीत खेळाकडे जाण्याचे विचार मांडणारा.

पादचारी आणि सायकलस्वारांनो!

रस्त्यावर आपलाही हक्क

सुनीता नारायण

हा लेख मी अंथरुणात पडून लिहीत आहे. एका रस्ता-अपघातात गंभीर जखमी होऊन हाडं मोडल्यामुळे मला अजून बरेच दिवस अंथरुणातच पडून राहावं लागणार आहे. मी सायकल चालवत असताना एका वेगवान मोटारगाडीनं मला धडक मारली. कार तर पळून गेली; मी मात्र रक्तबंबाळ अवस्थेत रस्त्यावर पडले.

अशा दुर्घटना आपल्याकडे वारंवार घडतात. अगदी प्रत्येक शहरात आणि प्रत्येक रस्त्यावर घडतात. वाहतुकीच्या योजना आखताना सायकलस्वार आणि पादचारी ह्यांच्या सुरक्षेकडे लक्षच दिलं जात नाही. ते कुणाच्या खिजगणतीतच नसतात. हे लोक काही न करताच, रस्ता ओलांडण्यासारख्या साध्या गोष्टीतही आपला जीव गमावून बसतात. मी त्यांच्यापेक्षा जास्त भाग्यवान होते. अपघातानंतर दोन गाड्या थांबल्या आणि त्या अनोळखी लोकांनी मला इस्पितळात भरती केलं. माझ्यावर उपचार चालू आहेत आणि लवकरच मी बरी होऊन पुन्हा ह्याच लढाईत उतरीन.

पण, ही लढाई आपण सर्वांनी मिळून लढली पाहिजे. सायकलस्वार आणि पादचाऱ्यांनी रस्त्यावरची आपल्यासाठीची जागा अशी उगाचच गमावून चालणार नाही. ह्या अपघातानंतर माझ्या अनेक मित्रांनी आणि नातेवाईकांनी मला फटकारलं की, ‘‘दिल्लीच्या रस्त्यांवरून सायकल चालवण्याची दुर्बुद्धी तुला कुठून सुचली?’’ त्यांचं म्हणणं खरं होतं.

आपण आपल्या शहरांमधले रस्ते केवळ मोटरगाड्यांसाठीच बनवले आहेत. तिथे फक्त गाड्यांचंच राज्य चालतं. तिथे सायकल चालवण्यासाठी कडेला वेगळी मार्गिका नाही; ना पादचारी मार्ग. काही मोठ्या शहरांमध्ये काही ठिकाणी ते असलेच, तर ते तुकड्या-तुकड्यांत आहेत; मोडके-तोडके तरी आहेत; किंवा मग त्यांवर गाड्या उभ्या असतात. रस्ते फक्त मोटारींसाठी आहेत. बाकीच्यांची फिकीर कशाला करा?

सायकल चालवणं किंवा पायी चालणं कठीण आहे, ह्याचं कारण केवळ योजनांची कमतरता किंवा चुकीच्या योजना हे नाही. आपल्या डोक्यात हे पक्कं बसलं आहे की, ‘जो कारमध्ये बसलेला असतो त्याचा एक विशेष दर्जा आहे आणि त्यामुळे रस्त्यावर पूर्णपणे त्याचाच हक्क आहे. पादचारी हे गरीब, अभागी जीव आहेत. त्यांना हाकलून देणं, बंदी घालणं हे शक्य नसेल, तर निदान कडेला तरी ढकलून दिलंच पाहिजे.’

ही विचारसरणी बदलली पाहिजे. आपल्या चालण्या-फिरण्याचा वेगळ्या दृष्टीनं विचार केला पाहिजे. गेल्या महिन्यात जागतिक आरोग्य संघटनेनं असं जाहीर केलं की, हवा-प्रदूषण हे कॅन्सरचं एक महत्त्वाचं कारण आहे. अशा प्रकारचा कॅन्सरचा फैलाव स्वीकारायचा का हे आपण ठरवलं पाहिजे. आता हे कॅन्सरचं आक्रमण हळूहळू न होता वेगानं होऊ लागलं आहे. जर हे हवा-प्रदूषण रोखायचं असेल, तर मोटारगाड्यांवर नियंत्रण ठेवण्यावाचून गत्यंतर नाही. ‘आपल्या गाड्या वेगानं कशा पळतील’ ह्याऐवजी, ‘आपण कसे चालू-फिरू शकू’ ह्याचा विचार आपल्याला केला पाहिजे.

सन १९९५च्या सुमारास आमच्या संस्थेनं (सेंटर फॉर सायन्स अँड एन्व्हायरॉनमेंट) हवेच्या प्रदूषणाविरोधात एक आंदोलन चालवलं. त्यावेळी आम्ही जे काम केलं, ते फारच मर्यादित स्वरूपाचं होतं. ह्या आंदोलनानं इंधनाची गुणवत्ता सुधारण्यासाठी दबाव टाकला. गाड्यांमधून निघणाऱ्या प्रचंड विषारी धुरावर नियंत्रण आणण्यासाठी कडक नियम करायला लावले. त्यांच्या तपासणीसाठी नवीन पद्धती तयार केल्या. ह्या अभियानानं इंधनाचा प्रकार बदलण्यापर्यंत काम केलं. विषारी डीझेलवर चालणारी अनेक वाहनं, बस, ऑटोरिक्षा ह्या CNGवर चालू लागल्या. ह्या सगळ्याचा खूप फायदाही झाला. त्यावेळी कडक पावलं उचलायला लावली नसती, तर आज आमच्या शहरांमधली हवा अधिकच प्रदूषित आणि विषारी बनली असती.

पण, एवढंच पुरेसं नाही हे आमच्या लवकरच लक्षात आलं होतं. आज पुन्हा प्रदूषणाचा स्तर उंचावला आहे आणि हे होणारच होतं. आज ह्याची कारणं आणि उपाय ह्यांबाबत जो काही योग्य शोध घेणं चालू आहे, तो आपल्याला एकाच दिशेकडे घेऊन जातो : वाहतूक-व्यवस्थेकडे वेगळ्या दृष्टिकोणातून पाहणं.

आपल्या देशात अजून वाहतुकीचा हा ढाचा बदलायला वाव आहे. अन्य काही देशांप्रमाणे आपला देश पूर्ण मोटारमय झालेला नाही. आपण सगळीकडे फ्लायओव्हर आणि चौपदरी रस्त्यांचं जाळं पसरलेलं नाही. सगळ्यात महत्त्वाचं म्हणजे, आपल्या देशातला बराच मोठा वर्ग अजूनही बसनं प्रवास करतो, सायकली चालवतो किंवा पायी चालतो. काही शहरांमध्ये तर बरेचसे लोक सायकलच चालवतात. आज आपल्याकडे लोक सायकल चालवतात कारण ते गरीब असतात. खरं आव्हान तर हे आहे की, आपलं शहर-नियोजन असं पाहिजे की, आम्ही श्रीमंत असूनही सायकल चालवू शकू.

गेल्या काही वर्षांपासून आम्ही ह्याच दिशेनं प्रयत्न करत आहोत. आमचा प्रयत्न हा आहे की, आपल्या शहरांमध्ये सुरक्षित आणि सक्षम सार्वजनिक वाहतूक-व्यवस्था उभी राहावी; ज्यायोगे, ज्यांच्याकडे कार आहे त्यांनाही ती घराबाहेर काढावी लागू नये. मात्र ह्यासाठी संपूर्ण वाहतूक-व्यवस्थेत सुंदर ताळमेळ असला पाहिजे. तुम्ही कितीही मेट्रो किंवा नव्या बस सुरू करा : त्यांच्या अंतिम थांब्यापासून पुढची जोडणी नीट नसेल, तर तुमची ही महागडी व्यवस्था कोलमडलीच म्हणून समजा. अंतिम स्थानापर्यंतची जोडणी सहज उपलब्ध झाली पाहिजे आणि ह्यासाठी आपल्याला काही वेगळ्या प्रकारे विचार केला पाहिजे.

ह्या अंतिम स्थानापर्यंतच्या जोडणी-मध्ये आपण अयशस्वी झालो आहोत. आज वाहतुकीच्या उत्तम व्यवस्थेविषयी खूप चर्चा होते. सायकलसाठी राखीव जागा ठेवण्याविषयी बोललं जातं. पादचाऱ्यांच्या हक्कांचीही चर्चा होते. पण, ह्या फक्त चर्चाच होतात. जर कोणी रस्त्याचा काही भाग सायकलसाठी राखीव करण्याचा प्रयत्न केलाच, तर लगेच त्याला जोरदार विरोध होतो. ‘त्यामुळे मोटारींसाठीची जागा कमी होऊन रस्त्यावर गर्दी वाढेल’ अशा तक्रारी सुरू होतात.

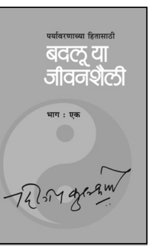
पण, हेच तर व्हायला हवंय : रस्त्यांवर मोटारींसाठीची जागा कमीच व्हायला पाहिजे; आणि बस, सायकली, पादचारी ह्यांच्यासाठीची जागा वाढली पाहिजे. तरच सतत वाढत राहणाऱ्या मोटारींच्या संख्येत घट होईल.

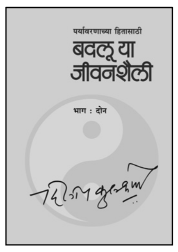
पण, हे करायला धारिष्ट्य आणि दृढनिश्चय हवा. मोटारींनी व्यापून टाकलेल्या रस्त्यांवर सायकलसाठी मार्गिका बनवणं, पादचाऱ्यांसाठी स्वच्छ, मोकळी जागा ठेवणं हे मोठं जिकिरीचं काम आहे. माझा असा मुळीच गैरसमज नाही की, हे सगळं सहजपणे होईल. पण, म्हणून काय आपण ह्याचा नादच सोडून द्यायचा? जगातल्या कित्येक देशांनी आपल्या रस्त्यांचा पुनर्विचार केला आहे. त्यांच्यात काटछाट करून सायकलस्वार आणि पादचारी ह्यांच्यासाठी सन्मानपूर्वक जागा निर्माण केली आहे. त्यांनी हा धडा घेतला आहे की, मोटारींसाठीची जागा कमी केल्याशिवाय शहरं सुंदर होऊ शकत नाहीत.

हे आपण करू शकलो तर आपल्याला त्याचा दुहेरी फायदा मिळेल. एक म्हणजे, आपल्या शहरातली हवा आणि आकाश स्वच्छ राहील; आणि दुसरं म्हणजे, एका ठिकाणाहून दुसऱ्या ठिकाणी पोहोचण्यासाठी आपल्या शरीराला थोडी मेहनत करण्याची संधी मिळेल. आपल्याला ह्यासाठी लढायचं आहे आणि आपण लढूच. मला आशा आहे की, आपण सगळे ह्या अभियानाला साथ द्याल. रस्त्यावर आपली सुरक्षा धोक्यात येऊ न देता पायी चालण्याचा आणि सायकल चालवण्याचा हक्क आपण मिळवूच मिळवू. ☯

(‘गांधी मार्ग’च्या जाने-फेब्रु. २०१४च्या अंकातून साभार पुनर्मुद्रित. अनुवाद : पौर्णिमा कुलकर्णी)

अलीकडेच प्रकाशित झालेली ही पुस्तकं वाचलीत का?





बदलू या जीवनशैली
(भाग १ व २)
‘गतिमान संतुलना’तील निवडक संपादकीयांचं संकलन
राजहंस प्रकाशन । रु.८० प्रत्येकी

जीत–हार... *(पृष्ठ १ वरून)*
२×२ प्रकारच्या ‘परिवर्तन’ गाड्या वापरात येणं असे बरेच सोयिस्कर बदल लाल एस्ट्यांत झाले, नि त्यांतून त्या अधिक प्रवासीस्नेही झाल्या. शिवाय, निमआराम, शिवनेरी अशा अधिक आरामदायी गाड्या उपलब्ध झाल्या. ज्यांना आरामशीर प्रवास हवाय, आणि त्यासाठी अधिक पैसे खर्च करण्याची ज्यांची तयारी आहे, असे प्रवासी पूर्वी एस्टीकडे पाठ फिरवायचे. आता ‘शिवनेरी’नं प्रवास ही अभिमानाची बाब बनली आहे. दुसरीकडे, जवळच्या अंतरासाठी ‘यशवंती’ ह्या छोट्या गाड्यांची सोयही एस्टीनं केली. विनाथांबा धावणाऱ्या गाड्या सुरू केल्या. आरक्षणासाठी—विशेषत: सुट्यांच्या काळात—तासन् तास रांगेत उभं राहायला लागायचं, त्याऐवजी आता ठिकठिकाणी ती सोय उपलब्ध झाली. आरक्षणं घरबसल्याही मिळू लागली. ह्या सगळ्यामुळे प्रवाशांची जीत वाढली, नि त्यातून महामंडळही अधिकाधिक जिंकू लागलं. रेल्वेनंही गाड्यांची संख्या वाढवली; त्यांची स्थिती, विविध सुविधा ह्यांत वाढ केली नि प्रवास अधिक सुखकर बनवला.

व्यवस्थापनानं केलेल्या ह्या सुधारणांना कर्मचाऱ्यांनी आपली वागणूक बदलून सकारात्मक प्रतिसाद दिलाय, असं मात्र फारसं दिसत नाही. गणवेशातल्या माणसानं आम आदमीला तुच्छतेनंच वागवायचं ही पद्धत अजूनही तशीच चालू आहे. त्यामुळे कर्मचारी-प्रवासी खेळ हे प्राय: ‘जीत–हार’ प्रकाराचेच असतात. सुटे पैसे परत न करणं; प्रवाशांशी उर्मटपणे बोलणं; ‘प्रवासी उचला–भारमान वाढवा’ अशी सूचना मिळूनही वाटेतल्या प्रवाशांसाठी गाडी न थांबवणं; मात्र, ‘जेवणासाठी गाडी १५ मिनिटं थांबेल’ अशी घोषणा करून तिथे अर्धा तास काढणं... अशा विविध मार्गांनी कर्मचारी प्रवाशांना हरवत असतात.

पण, ह्याच कर्मचाऱ्यांचं एका ‘जीत–जीत’ खेळाकरिता अभिनंदनही करायला हवं. काही वर्षांपूर्वीची ही घटना आहे. त्या वर्षी महामंडळानं दिवाळीचा बोनस नेहमीप्रमाणे घोषित केला. एरवी तो कर्मचाऱ्यांना वाटला जातो; पण, त्या वर्षी कर्मचारी-संघटनेनं एक अभूतपूर्व अशी कृती केली : त्यांनी तो कर्मचाऱ्यांना न वाटता त्या संपूर्ण रकमेतून महामंडळाला २० गाड्या भेट म्हणून दिल्या! ही कर्मचाऱ्यांची स्वैच्छिक हार होती; पण, तीमधून ‘महामंडळ’ ही वरची प्रणाली जिंकली. अन् वरच्या प्रणालीच्या जितीमध्ये खालच्या प्रणालीची जीत सदैवच सामावलेली असते. ‘महामंडळ जगलं तरच आपण जगणार आहोत’ हे लक्षात घेऊन कर्मचाऱ्यांनी ही स्वैच्छिक हार स्वीकारली. मात्र, अशा घटना अपवादात्मकच : प्रथा आहे ती भ्रष्टाचारातून महामंडळाचा तोटा करण्याचीच. मग, तो नवी टायरं विकून टाकण्याचा असेल, किंवा आता बाहेरच्या पंपावर डीझेल भरताना चालणारा असेल.

* * *

प्रवाशांचाही व्यवस्थेशी एक जीत–हार खेळ चालतो : विनातिकीट प्रवास! बसपेक्षाही रूळगाड्यांच्या बाबतीत हा खेळ अधिक चालतो; कारण, तिथे तपासणीची यंत्रणा दुबळी असते. तिकीट न काढता प्रवास करणं हा एक भ्रष्टाचारच आहे, नि तो करून प्रवासी जिंकत असला, तरी ती व्यवस्था हरत असते. व्यवस्थेच्या हारीतच प्रवाशांची हार सामावलेली असते. ती भाडेवाढीच्या रूपानं, वा गैरसोयींच्या रूपानं प्रवाशांनाच सोसावी लागते. म्हणजेच हा जीत–हार खेळही अखेरीस हार–हार खेळातच रूपांतरित होतो. प्रत्येकानं तिकीट काढलं (स्वैच्छिक हार), तर तो खेळ आपोआप ‘व्यवस्थेची जीत–प्रवाशांची जीत’ असा होतो.

* * *

प्रवासाशी संबंधित विविध खेळांचा हा जो विचार आपण करतो आहोत, तो प्रामुख्यानं व्यक्ती, समाज आणि वाहतूक-व्यवस्था ह्यांच्या बाबतीतला आहे. ह्या सगळ्यात निसर्ग हा देखील एक घटक आहे, हे आपण सहसा लक्षात घेत नाही. आपण ह्या बाबीचा अधूनमधून उल्लेख केला; पण, त्याबाबतचं सविस्तर विवेचन तिथे आलं नाही. ते आता करू या.

प्रवासाच्या सध्या वापरात असलेल्या सर्व साधनांच्या बाबतीत ‘माणूस-निसर्ग’ अशा खेळाचा विचार केला, तर त्यात प्रत्येक वेळीं निसर्गच हरतो, हे आपण लक्षात ठेवलं पाहिले. खासगी वाहनांच्या किंवा विमान-प्रवासाच्या बाबतीतली निसर्गाची हार मोठी असेल; रिक्षा, टॅक्सी ह्यांच्या बाबतीत ती जरा कमी असेल; रूळगाडी, बस ह्यांच्या बाबतीत ती खूपच कमी असेल : तथापि, निसर्गाची हार संपूर्णपणे टळूच शकत नाही. ह्या सर्व वाहनांसाठी पेट्रोल, डीझेल वा विजेचा वापर होतोच. प्रदूषण होतंच. हे ‘जास्त की कमी’ एवढाच काय तो फरक. वाहनांची संख्या वाढली की रस्त्यांची संख्या, लांबी, रुंदी वाढवावीच लागते. त्यासाठी झाडं तोडावीच लागतात. चांगल्या शेतजमिनी डांबराखाली गाडल्याच जातात. रूळ टाकण्यासाठी झाडं-डोंगर कापावेच लागतात. विमानतळांसाठी मोठं क्षेत्र उजाड-सपाट करावंच लागतं. म्हणजेच, अशा कृतींमधून माणूस (म्हणजे तुम्ही-आम्हीच) निसर्गाला प्रत्येक वेळीं हरवत असतो. हा जीत–हार खेळही अंतिमत: हार–हार प्रकारातच परिणत होणार ह्यात शंका नाही. आज आपण जिंकण्याच्या उन्मादात आहोत; उद्या मात्र हारीचे चटके अनेकानेक भीषण प्रकारांनी आपल्यालाच सोसावे लागणार आहेत.

हा खेळ जीत–जीत प्रकारात बदलण्याची शक्यता, सुदैवानं, अजूनही लोपलेली नाही. मात्र, त्यासाठी माणसाला आपल्या विकास-संकल्पनेत आमूलाग्र बदल करावा लागेल. ‘अधिक वाहतूक म्हणजे अधिक विकास’ ही संकल्पना फेकून द्यावी लागेल. माणसांची आणि मालाची वाहतूक कमीत कमी होईल अशी सामाजिक-आर्थिक रचना स्वीकारावी लागेल. त्या रचनेत सध्यासारखं उद्योगीकरण, शहरीकरण, पर्यटन ह्यांना जराही स्थान नसेल. स्वावलंबी गावं, छोट्या वस्त्या अशी ती विकेंद्रित, स्वयंपूर्ण रचना असेल. अशी रचना नवीकरणक्षम संसाधनं आणि ऊर्जांवर आधारलेली असेल. तीत जी काही थोडीफार वाहतूक वा प्रवास असेल, तो पायीच; वा फारतर हातगाडी-बैलगाडी-घोडागाडी अशा इंधनविरहित साधनांनी असेल. केवळ अशा रचनेतूनच निसर्गाची जीत होऊ शकेल. मात्र आजचा माणूस ही स्वैच्छिक हार स्वीकारायला जराही तयार नाही; नि त्यामुळेच आजच्या जितीतून तो आपली उद्याची हारच, दुर्दैवानं, निश्चित करत आहे. ☯

(क्रमश:)

भारताचं जागतिकीकरण : आघात आणि पर्याय ३

भारताच्या आर्थिक सुधारणांना १९९१मध्ये प्रारंभ झाला. त्या धोरणाची ३ मुख्य अंगं होती उदारीकरण, खासगीकरण आणि जागतिकीकरण. साऱ्या विकासनीतीची ह्या अनुषंगानं पुनर्रचना केली गेली.

दोन दशकांनंतर आता कोणतं चित्र दिसतं?
अर्थव्यवस्था, समाज आणि पर्यावरण ह्यांचं ह्या काळात काय झालं?

*ह्या साऱ्याचा आकडेवारीच्या आधारे शोध घेऊन **असीम श्रीवास्तव** आणि **आशिष कोठारी** ह्यांनी 'Churning the Earth : The Making of Global India' हा ग्रंथ लिहिला आहे. त्यातील निवडक माहिती संकलित करून पुण्याच्या 'कल्पवृक्ष' ह्या संस्थेनं 'Globalization in India : Impacts and Alternatives' ही पुस्तिका २०१२मध्ये प्रकाशित केली आहे. तिचा **दिलीप कुलकर्णी** ह्यांनी केलेला हा मराठी अनुवाद 'कल्पवृक्ष'च्या सौजन्यानं आणि अनुमतीनं क्रमशः प्रसिद्ध करीत आहोत.*

विभाग २

जागतिकीकरणाचे पर्यावरणावरील आघात

प्रस्तावना : जागतिकीकरण आणि पर्यावरण

१९९२मध्ये, जागतिकीकरणाच्या धोरणाचा अंतर्भाव असलेली नवी अर्थनीती उद्घोषित केल्यानंतर तत्कालीन अर्थमंत्री मनमोहनसिंह ह्यांनी ह्या सुधारणांच्या पार्यावरणिक आयामांवर दिल्लीत एक व्याख्यान दिलं होतं. त्यांचं प्रतिपादन असं होतं की, पर्यावरण-रक्षणासाठी आर्थिक संसाधनांची आवश्यकता असते, आणि नव्या धोरणांमुळे ती उपलब्ध होतील. दोन दशकांनंतर आता त्या बाबतीत काय स्थिती आहे? त्यांचं औषध लागू पडलंय का?

व्यापक विचार करता, १९९१पासून आरंभ झालेल्या अर्थव्यवस्थेच्या जागतिकीकरणाचे पर्यावरणावरचे परिणाम असे आहेत :

❏ अर्थव्यवस्थेच्या गतिमान वाढीसाठी पायाभूत सुविधांमध्ये भरीव वाढ करण्याची आवश्यकता निर्माण झाली. संसाधनांची मागणी वाढल्यानं त्यांचं उत्खनन, उपसा आणि तोड वाढली. श्रीमंतांच्या अपव्ययी उपभोगांना प्रोत्साहन दिलं गेलं. तेव्हापासूनची अर्थव्यवस्था ही मागणी-संचालित होऊन बसली आहे. किती (आणि कोणत्या कारणासाठीची) मागणी उचित आणि वांछनीय मानायची; तिचे परिणाम काय होतील, ह्यांकडे डोळेझाक केली गेली.

❏ व्यापाराचं (आयात व निर्यात) उदारीकरण करण्याचे दोन परिणाम झाले : एकीकडे परकीय चलन मिळवण्यासाठी नैसर्गिक संसाधनांचं वेगानं शोषण होऊ लागलं; तर दुसरीकडे (वाढत्या देशान्तर्गत उत्पादनाच्या भरीला) उपभोग्य वस्तू आणि कचरा भरमसाठ प्रमाणात आयात होऊ लागला. ह्यातून कचरा-निर्मूलनाच्या आणि आरोग्याच्या गंभीर समस्या निर्माण झाल्या आहेत; नि वनं, शेती, मासेमारी, पशुपालन, स्वास्थ्य आणि हस्तकला ह्या क्षेत्रांमधल्या पारंपरिक उपजीविकांवर दुष्परिणाम झाले आहेत.

❏ पर्यावरणविषयक मानकं आणि नियमांमध्ये पातळपणा आणला गेला आहे, किंवा त्यांच्या उल्लंघनाकडे काणाडोळा करण्यात येत आहे. देशी आणि विदेशी गुंतवणूकदारांना आकृष्ट करण्यासाठीच हे केलं जात आहे.

❏ विदेशी गुंतवणुकीसाठी अर्थव्यवस्थेची दारं उघडल्यानंतर, ज्यांचा पर्यावरणविषयक (आणि/किंवा सामाजिक मुद्द्यांबाबतचा) इतिहास काळाकुट्ट आहे, असे उद्योग भारतात आले आहेत. शिवाय, ह्या दोन्ही बाबतींतले निकष आणखी सौम्य करण्याबाबतचा दबाव वाढत आहे. देशी उद्योगही आकारानं आणि ताकदीनं मोठे बनले आहेत आणि आता तशाच मागण्या करत आहेत.

❏ विविध क्षेत्रांमधल्या खासगीकरणानं काही बाबतींतली कार्यक्षमता वाढलेली असली, तरी त्यातून पार्यावरणिक मानकांचं उल्लंघन आणि सौम्यीकरण ह्यांना प्रोत्साहन मिळत आहे.

जर मनमोहनसिंहांचा दावा खरा असता, तर भारताच्या पर्यावरणाच्या संरक्षणासाठी एव्हाना बरेच उपाय आणि कार्यक्रम असायला हवे होते. पण, प्रत्यक्षात तर पर्यावरणावरचं संकट अधिकच तीव्र आणि गंभीर झाल्याचं दिसतं. आम्ही पुढे दाखवून दिल्याप्रमाणे जागतिकीकरणामुळे असं होणं हे त्याच्या अंगभूत आणि अपरिहार्य आहे. ज्याप्रमाणे 'पाझर'-सिद्धान्त गरिबांसाठी निरुपयोगी ठरतो, तसाच 'अधिक आर्थिक संसाधनांमुळे अधिक निधी उपलब्ध होईल' हा दावाही पर्यावरण-रक्षणासाठी कुचकामी ठरतो.

आम्ही इथे हे स्पष्ट करू इच्छितो की, पुढे विविध क्षेत्रं आणि कार्यं ह्यांवर आम्ही टीका केलेली असली; तरी त्याचा अर्थ असा नाही की, आम्ही मुळातच त्यांच्या विरोधात आहोत. आम्ही असं नाही म्हणत की, उत्खननच नको, पुष्पशेतीच नको, मासेमारीच नको, आयात-निर्यातच नको, इत्यादी. तथापि, हे विचारणं अत्यावश्यक आहे की, हे सर्व आपल्याला हवंच आहे का; तसंच, ते कोणत्या मर्यादेपर्यंत हवं आहे; कोणत्या उद्देशानं हवं आहे, आणि कोणत्या परिस्थितीत ते चालू शकेल. सध्या असे प्रश्न गालिच्याखाली कचऱ्यासारखे ढकलून दिले जातात. दुसरं असं की, पुढे ज्यांचा उल्लेख आहे त्यांपैकी अनेक बाबी ह्या जागतिकीकरणाचंच फलित आहे असं नाही : त्यांची मुळं गेल्या ५-६ दशकांत आपण स्वीकारलेल्या 'विकासा'च्या प्रतिमानात, आणि/किंवा प्रशासन, सामाजिक-आर्थिक असमानता, इत्यादींमध्ये आहेत. तथापि, जागतिकीकरणाच्या धोरणानं ह्या समस्या केवळ अधिक गंभीर बनल्या आहेत एवढंच नाही; तर, त्यातून अशा अनेक नव्या बाबी पुढे आल्या आहेत, ज्यांच्यामुळे भारताचं पर्यावरण आणि जनता ह्यांना ह्या विकास-प्रतिमानामुळे असलेला धोका मोठ्या प्रमाणात वाढला आहे.

पायाभूत संरचना आणि संसाधनं : मागणी हे दैवतच

'आर्थिक वाढीचा दोन अंकी दर' ह्या लक्ष्याचा पाठलाग करताना 'मागणी'ला दैवताचं स्थान प्राप्त झालेलं आहे : तिच्या वैधतेवर कुणीही आक्षेप घ्यायचा नाही. पायाभूत सुविधा, विविध संसाधनं किंवा व्यावसायिक ऊर्जा ह्यांची आवश्यकता निश्चित करताना त्यामागे मानवकल्याण वा समानता ह्या आदर्शांची प्रेरणा नसते; तर, आर्थिक वाढीच्या विशिष्ट दराचं ध्येय असतं. ह्या विकास-दराचा मानवी कल्याणाशी संबंध असतोच असं नाही.

म्हणूनच, गेल्या दोन दशकांत महामार्ग, बंदरं, विमानतळ, नागरी सुविधा, वीजनिर्मिती केंद्रं अशा पायाभूत सेवा-सुविधांमध्ये मोठ्या प्रमाणात वाढ झालेली दिसते. परिणामतः बरीच मोठी जमीन ह्या उपयोगांसाठी वर्ग झाली. ही जमीन म्हणजे नैसर्गिक परिसंस्था होत्या : वनं वा सागरकिनारे; शेती वा चराऊ कुरणं.

१९९३-९४ ते २००८-९ ह्या काळात भारतातलं खनिजांचं उत्पादन ७५% वाढलं. जंगलांखालील जमिनींचं मोठ्या प्रमाणावर खाणींत परिवर्तन करूनच हे शक्य झालं. १९८१मध्ये वनजमिनींच्या वनेतर वापराला केंद्र शासनाची अनुमती घेणं बंधनकारक झालं. त्यानंतर सुमारे १.५ लक्ष हेक्टर वनजमीन खननकर्मासाठी वर्ग करण्यात आली आहे :

१९८१ ते १९९२ :
१३,००० हेक्टर (८.७%);
१९९२ ते २००२ :
५७,००० हेक्टर (३८.२%);
२००२ ते २०११ :
७९,००० हेक्टर (५३%).

ह्याचे पर्यावरण आणि समाज ह्यांवरचे आघात भीतीजनक आहेत. चुनखडी आणि संगमरवरासाठीच्या स्फोटांनी उद्ध्वस्त झालेल्या अरवली आणि शिवालिक पर्वतरांगा; लोहखनिज वा बॉक्साईटसाठी भुईसपाट झालेले गोवा, मध्य प्रदेश आणि ओडिशातले डोंगर; जळणाऱ्या कोळशानं भस्म झालेले पूर्व भारतातले भूभाग; युरेनियम-उत्खननामुळे किरणोत्सर्गी बनलेले झारखंडातले टापू : आर्थिक 'विकासा'पायी होणाऱ्या विध्वंसाचेच ही सारे पुरावे आहेत.

१९९१पासून जगातले काही बडे खनन-उद्योग भारतात गुंतवणूक करत आहेत. रिओ टिंटो झिंक (ब्रिटन), बी.एच्.पी. (ऑस्टेलिया), अल्कॅन (कॅनडा), नॉर्स्क हायड्रो (नॉर्वे), मेरिडिअन (कॅनडा), डी बीअर्स (द.आफ्रिका), रेथिऑन (अमेरिका) आणि फेल्स डॉज (अमेरिका), इत्यादी बड्या उद्योगांचा ह्या यादीत समावेश आहे. ह्यांपैकी बऱ्याच उद्योगांचा पार्यावरणिक व सामाजिक इतिहास भारतीय उद्योगांइतकाच, किंवा कधीकधी त्याहूनही वाईट आहे.

खनन-उद्योगांची अधिकाधिक चांदी व्हावी अशीच धोरणांमधल्या बदलाची दिशा राहिली आहे. उदाहरणार्थ, ह्या उद्योगांना भाडेपट्टीनं घेता येणाऱ्या अधिकतम क्षेत्राची मर्यादा १९९६मध्ये २५ चौ.कि.मी. होती : ती आता ५,००० चौ.कि.मी.पर्यंत वाढवण्यात आली आहे; अधिक मोठ्या क्षेत्रांना जनसुनावणीच्या अटीतून वगळण्यात आलं आहे, इत्यादी. २००२च्या राष्ट्रीय खजिज-धोरणात तर असं सुचवण्यात आलं आहे की, पर्यावरणविषयक नियमांचं पालन हे उद्योगांसाठी ऐच्छिक असावं!

भारताची आणि जगाची हाव पुरी करण्यासाठी जी मागणी-संचालित अर्थव्यवस्था कार्यरत झाली आहे, तिचा एक अपरिहार्य परिणाम म्हणजे उत्खनन-क्षेत्रातील नियमनाचा अभाव. अवैध उत्खननाचे जे पुरावे एकामागून एक समोर येत आहेत, त्यावरूनच ही बाब लक्षात येत आहे. २००६ ते ९ ह्या काळात कर्नाटकात अवैध खननाच्या ११,८९६ घटना; तर, आंध्रात ३५,४११ घटना उघडकीला आल्या.

निर्यात : आपल्या भविष्यकाळाचा लिलाव

सरकारनं दिलेल्या प्रोत्साहनामुळे भारताच्या निर्यातीत २००३-४पासून प्रतिवर्षी २५% हून अधिक वाढ झाली. २०११-१२मध्ये भारताची निर्यात ३०० अब्ज डॉलरांवर पोहोचली. काही प्रमाणातली निर्यात वांछनीय वा आवश्यक मानली, तरी जबाबदार निर्यात-धोरणात किमान पुढील कळीच्या मुद्द्यांचा तरी समावेश असायला हवा :

* ज्यांची निर्यात होणार अशा वस्तूंपासून, तुटवडा वा भरमसाठ किंमतींमुळे देशाचे नागरिक वंचित होणार नाहीत.
* अशा वस्तूंचं उत्खनन वा उत्पादन हे पर्यावरणदृष्ट्या धारणाक्षम असेल.
* ज्या क्षेत्रांमधून खनिजं बाहेर नेली जात आहेत, तिथल्या स्थानिक जन-समुदायांच्या हक्कांचा आदर ठेवला जावा.
* हे जनसमूह हे त्या संसाधनांचे प्रथम लाभार्थी असले पाहिजेत.

दुर्दैवानं, जागतिकीकरणाच्या युगातील निर्यातीनं ही सारी तत्त्वं धाब्यावर बसवली आहेत. खनिजांप्रमाणेच, सागरी मत्स्योत्पादनांत वाढ हे निर्यातीचं एक प्रमुख उद्दिष्ट राहिलं आहे. त्यांची निर्यात १९९०-९१मध्ये १,३९,४१९ टनांची होती; ती २००८-२००९मध्ये ६,०२,८३५ टन इतकी वाढली. पूर्वी काही थोड्या उत्पादनांची डझनभर देशांकडे निर्यात व्हायची. आता ९० देशांकडे ४७५

(पृष्ठ ४ वर)

अ-मंगल कार्यं

प्रयत्न साध्या समारंभांचे

वंदना करंबेळकर, सावंतवाडी

२३व्या वर्षी जेव्हा मी स्टेट बँकेत नोकरीला लागले, तेव्हाच पारंपरिक पद्धतीनं ठरवून (दाखवण्याचा 'चहा-पोहे'-कार्यक्रम) व मोठा खर्चीक समारंभ करून लग्न करायचं नाही असं मनाशी ठरवलं, आणि वर्षभरानंतर साधारणपणे जेव्हा घरी स्थळांकडून विचारणा व्हायला सुरुवात झाली तेव्हा घरात तसं जाहीरही करून टाकलं. सुदैवानं बाबांना ह्या निर्णयामुळे फारशी काही धास्ती वाटली नाही. त्यामुळे, थोड्याशा नाराजीनं आणि धास्तीनं, आईलाही तो निर्णय स्वीकारावा लागला.

माझ्या आई-बाबांनी सुद्धा १९५८ साली अत्यंत विचारपूर्वक कमी खर्चात, नोंदणी पद्धतीनंच विवाह केलेला होता. त्यामुळे, नोंदणी पद्धतीनं आणि साधेपणानं लग्न करण्याच्या माझ्या निर्णयाला विरोध होण्याचा प्रश्नच नव्हता.

माझ्या नवऱ्याशी माझी ओळख मालवणला बँकेतच झाली. (१९८३.) त्यानंतर मैत्री झाली. अतिशय डोळस मैत्री. विविध विषयांवरची पुस्तकं वाचणं, त्यांवर चर्चा, कॅरम खेळणं, सहलीला जाणं अशा प्रकारे तीन-चार वर्षं एकमेकांच्या सतत संपर्कात राहिल्यानं एकमेकांच्या स्वभावाचा, आवडीनिवडींचा अंदाज आला. त्यानंतर आम्ही लग्न करण्याचा निर्णय घेतला. दोन घरचं वातावरण व परिस्थिती ह्यांत खूप फरक होता. त्यांच्या घरातलं वातावरण पूर्ण पारंपरिक, तर आमचं घर आधुनिक विचारांचं. पण, लग्न नोंदणी-पद्धतीनं आणि साधेपणानं करण्याचं आम्ही ठरवलं.

त्यावेळी सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात नोंदणी-पद्धतीनं विवाह करण्याची सोय नव्हती, त्यामुळे आम्हाला रत्नागिरीला जावं लागलं. तिथे एका लहानशा मंगल-कार्यालयात नोंदणी अधिकारी, दोन्हीकडचे दोन-दोन साक्षीदार व दोन्हीकडचे जवळचे नातेवाईक मिळून पस्तीस माणसांच्या उपस्थितीत आम्ही विवाहबद्ध झालो. दोघांनीही फक्त दोन दिवसांची किरकोळ रजा घेतली होती. लग्नाला निघायच्या आदल्या संध्याकाळी बँकेतील सर्व सहकाऱ्यांना विनम्रपणे 'लग्नासाठी एवढ्या दूर वेळ व पैसे खर्चून येण्याची तसदी घेऊ नका; आम्ही आलो की छोटासा कार्यक्रम करू' अशी विनंती केली.

लग्नासाठी कोणतीही मोठी खरेदी केली नाही. मला एक रेशमी साडी (रु. ६००ची) व नवऱ्याला साधी शर्ट-पँट हा पोशाख. मी स्वतःच माझ्या हातावर मेंदी काढली होती. लहानशा केसांत एक पांढऱ्या फुलांचा गजरा घातला होता. एकमेकांना मोठाले हार घालणं, पुष्पगुच्छ हातात देणं असले कोणतेही प्रकार न करता फक्त मंगळसूत्र घातलं. वाजंत्री, फटाके, फुलांची सजावट असले कोणतेही थाटमाट केले नाहीत. ११ वाजता जमलेले सगळेजण श्रीखंड-पुरीचं जेवण जेवून २ वाजता आपापल्या घरी जायला निघाले.

तिसऱ्या दिवशी आम्ही दोघंही बँकेत कामावर हजर झालो. त्या दिवशी आमच्या सर्व सहकाऱ्यांना चहा-फराळ दिला. त्यांनी सर्वांनी मिळून दिलेली भेटवस्तू आम्ही स्वीकारली.

१९८८मध्ये झालेल्या लग्नाची ही गोष्ट अनेकांना आवडली. 'बरं जमवलंत तुम्ही; खरं तर सगळ्यांनी असंच केलं पाहिजे' अशा प्रतिक्रिया आल्या. पण २०११पर्यंत आमच्या एकाही मित्र-मैत्रिणीनं, किंवा नातेवाईकांपैकी कोणीही ह्या गोष्टीचं अनुकरण मात्र केलं नाही.

समारंभातील साधेपणा हे तत्त्व आम्हा दोघांनाही पटलेलं होतं. त्यामुळे इतर कोणत्याही आर्थिक अपरिहार्यता नसतानाही आम्ही ह्या पद्धतीनं लग्न केलं. त्या मतानुसारच मी मोठ्या, थाटामाटात होणाऱ्या खर्चीक लग्नांना शक्यतो (९९%) हजर राहत नाही. त्यामागची माझी भूमिका पत्रिका आली की, समजावून सांगते. लग्नानंतरच्या एखाद्या घरगुती कार्यक्रमाला मात्र आवर्जून उपस्थित राहते.

पण, आताच्या नव्या पिढीबाबत मात्र हे करणं कितपत शक्य होईल हे सांगता येत नाही!

(गेल्या अंकातील आवाहनाला प्रतिसादपर आलेला हा लेख. अजूनही कोणी अशी माहिती पाठविल्यास तिचं स्वागतच आहे. जागेच्या उपलब्धतेनुसार ती प्रसिद्ध केली जाईल. —संपादक)

'फिटनेस'चा एकात्म विचार करणारे

जुगलजी राठी

सुमारे १० वर्षांपूर्वी पुण्याच्या 'निसर्गसेवक' ह्या संस्थेनं आयोजिलेल्या एका कार्यक्रमाचा मी प्रमुख पाहुणा होतो. तरीही मी सायकलवरून आलो ह्याचं संयोजकांना कौतुक वाटून त्यांनी कार्यक्रमात माझं अभिनंदन केलं. कार्यक्रम संपल्यावर पांढऱ्याशुभ्र कपड्यांतली एक व्यक्ती भेटायला आली आणि म्हणाली, ''मी जुगल राठी. तुम्ही सायकलच वापरता ह्याकरता तुमचं अभिनंदन! मी पण तुमच्यासारखाच सायकलनिष्ठ आहे.''

त्या कार्यक्रमाच्या वेळीं झालेली ओळख, जुगलजी जगमित्र असल्यामुळे वयाचं अंतर ओलांडून आता मैत्रीत रूपांतरित झाली आहे.

पुणेकरांना जुगलजी ठाऊक आहेत ते 'सजग नागरिक मंचा'चे कार्यकर्ते म्हणून. पण ते केवळ सजग नागरिकच नाहीत. सजग, संघटित आणि स्वस्थ समाजाइतकेच ते स्वत:च्या आणि पर्यावरणाच्या स्वास्थ्याविषयीही सजग असतात. त्यांची सायकलनिष्ठा हा त्यांच्या ह्या सजगतेचा परिपाक आहे.

जुगलजी व्यवसायानं आहेत सी.ए.; तथापि, त्यांनी २००५मध्येच स्वत:ची गाडी विकून टाकली. आता ते मुख्यत्वे वापरतात सायकलच; अन् गरजेनुसार बस किंवा अन्य सार्वजनिक वाहतूक-सेवा : अगदी व्यावसायिक कामांसाठी सुद्धा. आपल्या गिअरच्या सायकलवरून ते लांबलांबचे दौरे करतात. काही वर्षांपूर्वी त्यांनी लेह-खारदुंगला-श्रीनगर हा ५०० कि.मी.चा प्रवास सायकलनं केला. सहज मनात आलं म्हणून ते ५० कि.मी.वरच्या रांजणगावच्या गणपतीला सायकलवरून जाऊन येतात.

ह्यावरून त्यांचं सायकलप्रेम जितकं दिसून येतं, तितकीच त्यांची अफाट शारीरिक क्षमताही. शारीरिक स्वास्थ्याविषयी ते अत्यंत सजग असतात. त्यांचा वाढदिवस असतो ५ जूनला. सामान्यत: लोक वाढदिवसाची 'पार्टी' देतात. जुगलजींचं मात्र उलटं आहे : ते डेक्कन जिमखान्याच्या धाव-पट्टीवर वयाइतक्या फेऱ्या मारतात. यंदा ते ६७ वर्षांचे झाले, म्हणून त्यांनी पळत, न थांबता ६७ फेऱ्या मारल्या. पट्टीची लांबी ४५० मीटर : म्हणजे एकूण अंतर झालं ३० कि.मी.! सकाळी ४.४५ला त्यांनी पळायला सुरुवात केली, नि ७.५५ला ६७वी फेरी मारूनच ते थांबले. हा उपक्रम गेली ८ वर्षं चालू आहे. अन् जुगलजी स्वत: फेऱ्या मारून थांबत नाहीत : इतरांनाही ह्या उपक्रमात सहभागी होण्याचं आवाहन करतात. यंदा २०० जण ह्या उपक्रमात सहभागी झाले, नि त्यांनी एकूण १५०० फेऱ्या मारल्या.

अन् फेऱ्यांचा उपक्रम संपल्यावर जुगलजी करतात काय; तर, जागतिक पर्यावरण दिनाचं निमित्त साधून 'संतुलन प्रकाशना'ची पुस्तकं सर्व सहभागींना भेट देतात. दोन वर्षांपूर्वी त्यांनी 'पर्यावरण घरोघरी' भेट दिलं; तर गेल्या वर्षी 'हरित संदेश' किंवा 'Green Messages'. यंदाची भेट होती पौर्णिमाच्या दोन पुस्तकांची : 'देणं निसर्गाचं–रक्षण आरोग्याचं', आणि 'उगम आणि शेवट.' ते 'पुणे शहर स्वच्छता अभियाना'चे एक समीक्षक आहेत. त्या नात्यानं त्यांनी 'दैनंदिन पर्यावरणा'ची प्रत यंदा प्रत्येक प्रभाग-अधिकाऱ्याला दिली. निवारा जिम्‌मध्ये, तसंच सजग नागरिक मंचाच्या सभेतही त्यांनी 'पर्यावरण घरोघरी'च्या प्रती वाटल्या. अशा प्रकारे त्यांनी आजवर सुमारे २५०० पुस्तकं भेट दिली आहेत.

त्यांचे हे सगळे उपक्रम आणि कार्य 'फिटनेस' ह्या सूत्राशी बांधलेली आहेत. पळायचं, सायकल चालवायची ती शरीराच्या फिटनेससाठी. सामाजिक कार्यांत सहभागी व्हायचं ते समाज फिट राहावा म्हणून. अन् ही पुस्तकं वाटायची ती पर्यावरणाला फिट ठेवण्याचा विचार सर्वापर्यंत पोहोचावा म्हणून. ही पुस्तकं वाचून प्रतिसाद देणारे खूपच कमी. पण, जुगलजी म्हणतात, ''जिम् किंवा क्लबमध्ये अनेक क्षेत्रांतले बडे लोक येतात. तुमच्या पुस्तकांच्या माध्यमातून हा विषय आणि हा विचार तरी मी त्यांच्यापर्यंत पोहोचवू शकतो.''

पर्यावरणाला फिट राखण्यासाठी जुगलजींनी २०११पासून कपड्यांना इस्त्री करणं बंद केलंय. वयाच्या ३५व्या वर्षापासून—म्हणजे गेली ३२ वर्षं—ते गार पाण्यानं अंघोळ करताहेत.

फिटनेसचा असा एकात्म विचार करणाऱ्या जुगलजींना त्यांच्या फिटनेससाठी आणि सर्व उपक्रमांसाठी शुभेच्छा! ☯

ग.सं.वार्ता

बैठक वृत्तान्त

पुण्यात कृतिगटांची स्थापना

'ग्रामायन' ह्या पुण्यातील संस्थेने गेल्या वर्षी ऑगस्टमध्ये 'सम्यक् विकास' ह्या विकास-संकल्पनेची मांडणी स्वयंसेवी क्षेत्रातील कार्यकर्त्यांपुढे करण्यासाठी दिलीप कुलकर्णी ह्यांना निमंत्रित केले होते. ह्या विचारांचा प्रसार मोठ्या प्रमाणावर व्हायला हवा असे वाटणारे ग्रामायनचे सचिव अनिल काळे ह्यांनी २२ जूनला पुण्याच्या मध्यवर्ती भागातील ग.सं.च्या वाचकांची एक बैठक 'इंद्रधनुष्य सभागृहा'त बोलावली होती. पुणे ३०, पुणे ३८, पुणे ४ आणि पुणे ९ ह्या भागांतल्या काही वाचकांना पत्रे पाठवून बैठकीसाठी निमंत्रित केले होते. ग.सं.चे १२ वाचक, तसंच 'ग्रामायन'चे ११ कार्यकर्ते बैठकीला उपस्थित होते.

प्रारंभी सर्वांनी स्वत:चा परिचय करून दिल्यावर अनिल काळे ह्यांनी प्रास्ताविक केले. ग.सं.च्या वाचकांचे गट शहराच्या विविध भागांत कार्यरत व्हावेत ह्या उद्देशाने ही बैठक आयोजिल्याचे त्यांनी सांगितले. ग.सं.चे विचार अधिक जणांपर्यंत पोहोचावेत; पर्यावरणविषयक जागृती व्यापक प्रमाणावर व्हावी; 'विकास' ह्या विषयावर प्रबोधन व्हावे; शहरीकरण, उद्योगीकरण, अणुवीज, मोठी धरणे, इत्यादी विषयांवर सहमती निर्माण व्हावी; शहरांची वाढ आणि खेड्यांचा ऱ्हास ही प्रक्रिया थांबवण्याचा प्रयत्न व्हावा, असे मुद्दे त्यांनी चर्चेसाठी पुढे ठेवले.

उपस्थितांनी गट स्थापन करण्याच्या विचाराला सकारात्मक प्रतिसाद दिला. गटातील सहभागींना सहजपणे भेटता यावे ह्या दृष्टीने विभागवार गट स्थापन करणे सोयीचे होईल असे सुचवण्यात आले.

ह्या गटांना काय काय करता येईल ह्यावर प्रत्येकाने काही गोष्टी सुचवल्या. हेमंत गोळे ह्यांनी कचरा-वर्गीकरण, पुणे शहराचे कचरा-व्यवस्थापन हा विषय सुचवला. राजेश शेंडकरांनी ग.सं.चे वर्गणीदार नोंदवणे, ठिकठिकाणी पुस्तक प्रदर्शने भरवणे हे उपक्रम सुचवले. महेंद्र घोगरे ह्यांनी वृक्षारोपणाच्या त्यांच्या कार्यात सहभागी होण्याचे आवाहन सर्वांना केले. प्रा. शर्मिष्ठा खेर ह्यांनी 'महाविद्यालयांच्या मेसमध्ये गांडूळ-खताचा प्रकल्प' हा विषय सर्वांपुढे ठेवला. अनिल काळे ह्यांनी नदी-स्वच्छता, कचरा-निर्मितीत घट, कागद-बचत, पाणी-बचत, ऊर्जा-बचत असे विषय गटांना कामासाठी घेता येतील असे सुचवले. दिलीप ठोसर ह्यांनी ह्याला दुजोरा देत सहकारी गृहसंस्थांना कचरा-नियोजनासाठी मार्गदर्शन करणाऱ्या 'इनोरा' ह्या संस्थेविषयी माहिती सांगितली. पाठकोरे कागद गोळा करून त्यांचा वापर करावा असेही त्यांनी सुचवले. दिलीप कुलकर्णी ह्यांनी हा मुद्दा उचलून धरून आपण राबवलेल्या 'वृक्षमित्र वही' ह्या उपक्रमाची माहिती दिली. शशी पटवर्धन ह्यांनी हॉटेलं, समारंभ ह्यांत वाया जाणाऱ्या अन्नाविषयी जागृती होण्याची आवश्यकता प्रतिपादन करून ह्यादृष्टीने एखादा गट कार्यरत व्हावा, असे सुचवले. भिवाजी धुमाळ ह्यांनी मनपाच्या एका शाळेतले विद्यार्थी घरचा प्लॅस्टिकचा कचरा साठवून, ठरावीक दिवशी शाळेत आणून, एका उद्योजकाला विकतात असे सांगितले. सर्वांनाच हा उपक्रम आवडला, आणि प्रस्तावित गटांना शाळा-शाळांमध्ये जाऊन अशा विविध उपक्रमांची माहिती देता येईल असे अनिल काळे ह्यांनी सुचवले.

ह्या चर्चेनंतर दिलीप कुलकर्णी ह्यांनी ह्या विषयासंदर्भातली ग.सं.ची भूमिका स्पष्ट केली. ग.सं.ला संघटना-बांधणीत रस नाही; पण, वाचकांचे असे अनौपचारिक गट पुण्यात व अन्य गावांतही कार्यरत झाल्यास कृतिवीरांची संख्या वाढेल; तसेच विचार-प्रसाराचे कामही व्यापक होईल ह्याचे त्यांनी स्वागत केले. ही कामे वा उपक्रम कोणाकडून तरी देणग्या वा निधी मिळवून केले जाऊ नयेत; तर, स्वयंसेवी वृत्तीने, शक्यतो पैशांशिवायच व्हावेत असे त्यांनी आग्रहपूर्वक सांगितले. गटांच्या बैठकांचे निवेदन/वृत्त देण्यापुरताच ग.सं.चा ह्यात सहभाग असेल; उपक्रमांसाठीचा पुढाकार वाचकांनीच घ्यायचा आहे; 'ग्रामायन'चे सहकार्य प्रारंभिक काळापुरतेच राहील ह्या बाबीही त्यांनी स्पष्ट केल्या.

ही बैठक प्रायोगिक स्वरूपाची असल्याने तिचे निवेदन ग.सं.मध्ये दिले नव्हते. तथापि वाचकांच्या अशा बैठका होणे उपयुक्त असल्याने ग.सं.मध्ये पुढील काळातील बैठकींचा दिनांक व वेळ प्रसिद्ध करावी असे ठरले. २ तासांच्या बैठकीत निम्मा वेळ अभ्यास व निम्मा वेळ चर्चा व्हावी असे नरेंद्र जोशी ह्यांनी सुचवले.

अनिल काळे ह्यांनी आभार-प्रदर्शन केल्यावर बैठक समाप्त झाली.

नियोजित बैठका

वरील चर्चेस अनुसरून ऑगस्ट महिन्यात पुणे २९ व पुणे ३८ ह्या विभागांतील वाचकांची एकत्रित बैठक आयोजित करण्यात आली आहे. *दिनांक* : ३ ऑगस्ट, रविवार. *वेळ* : सायं. ५ ते ७. *स्थान* : मयूर भावे ह्यांचे घर. *पत्ता* : ८ वुडलॅंड ड्रीम्स, गांधी भवनाजवळ. भ्रमणभाष : ९८८१९-७८४१२.

पुणे ९ ह्या विभागाची बैठक हेमंत गोळे आयोजित करू इच्छितात. इच्छुकांनी आपला दूरभाष-क्रमांक त्यांना कळवून ठेवावा. त्यांचा भ्रमणभाष-क्रमांक : ९४२३५-७४०१४.

पुण्यातील वाचकांची एकत्रित बैठकही आयोजित करण्याचा विचार आहे. इच्छुकांनी आपला दूरभाष-क्रमांक अनिल काळे ह्यांना कळवून ठेवावा. त्यांचा भ्रमणभाष-क्रमांक : ९९२२९-३९८९१.

जागतिकीकरण... (पृष्ठ ३ वरून)

उत्पादनांची निर्यात होते. उत्पादनांचं प्रमाण आणि किंमत ह्या दोन्ही निकषांवर भारत हा आता जगातला क्र.२चा मत्स्यशेती-उत्पादक देश बनला आहे.

ऐकायला छान वाटतं; पण, त्याची किंमत?

एका अभ्यासात असं आढळून आलं की, आंध्र प्रदेश आणि तमिळनाडूत कोळंबीच्या शेतीची सामाजिक आणि पार्यावरणिक किंमत ही उत्पन्नाच्या साडेतीन पट आहे. (वार्षिक उत्पन्न : रु. १७७८ कोटी; वार्षिक नुकसान : रु. ६७२८ कोटी.) जसजसं अधिकाधिक क्षेत्र कोळंबीच्या मत्स्यशेतीकडे वळवलं जात आहे, तसतशा, आहारातला एक मुख्य घटक असलेल्या मुलेट किंवा पर्ल स्पॉट ह्या स्थानिक मत्स्यप्रजाती नामशेष होऊ लागल्या आहेत. २००८मध्ये समुद्रातील मासेमारी ३० लक्ष टनांवर पोहोचली. परिणामत: किनाऱ्यांजवळच्या भागात (खोल समुद्रात मात्र नाही) माशांची अतोनात हत्या झाली. अनेक प्रजातींच्या बाबतीत पुनरुत्पादनाच्या वेगापेक्षा हत्येचा वेग अधिक होता. दहाव्या पंचवार्षिक योजनेसाठी नेमलेल्या मासेमारीविषयक कार्यगटाच्या अहवालानुसार असं होण्याचं मुख्य कारण म्हणजे समुद्र हे खुलं क्षेत्र मानून तिथे अनिर्बंध मासेमारी होणं. पारंपरिक मच्छिमार-समूहांना किनाऱ्यांजवळच्या क्षेत्रातील मासेमारीचे कोणतेही विशेषाधिकार नव्हते. तंत्रज्ञानातील बदल हे देखील एक कारण आहे.

मोठ्या मच्छिमार-बोटींना फक्त खोल समुद्रातच मासेमारी करण्याची परवानगी दिली जाईल असं सरकार म्हणतं. छोटे, पारंपरिक मच्छिमार इतक्या आत जात नाहीत. तथापि, आजवरचा अनुभव असा आहे की, मोठे मच्छिमारही किनाऱ्यांजवळच्या समुद्रातच मासेमारी करतात. त्यांना ते सोपं आणि स्वस्त पडतं. शिवाय, माशांच्या प्रजनन-काळातही ते अवैधपणे मासेमारी करत राहतात. ह्यामुळे, मोठ्या आणि छोट्या मच्छिमारांमधल्या मारामाऱ्या ही नित्याची बाब बनून राहिली आहे. ☯

छापील अंकाच्या वर्गणीदारांना ई-अंक विनामूल्य मिळतो. आपला ई-पत्ता कळवा.

जीविधा आयोजित

निसर्गायण शिबिर, पुणे

रविवार, २४ ऑगस्ट २०१४, ९ ते ५

स्थळ : ठरत आहे * *शुल्क* : रु.२००/-

संपर्क व नोंदणी :

राजीव पंडित, ९४२१०-१९३१३

सौर दिनदर्शिका सौर श्रावण, शके १९३६ (जुलै-ऑगस्ट २०१४)

रवि	सोम	मंगळ	बुध	गुरु	शुक्र	शनि
		जुलै	१ 23	२ 24	३ 25	४ 26
५ 27	६ 28	७ 29	८ 30	९ 31	१० 1	११ 2
१२ 3	१३ 4	१४ 5	१५ 6	१६ 7	१७ 8	१८ 9
१९ 10	२० 11	२१ 12	२२ 13	२३ 14	२४ 15	२५ 16
२६ 17	२७ 18	२८ 19	२९ 20	३० 21	३१ 22 ऑगस्ट	

गतिमान ☯ संतुलन

❑ फक्त एका वर्षाचीच वर्गणी स्वीकारली जाईल. ❑ वार्षिक वर्गणी टपालखर्चासह आहे. ❑ अंक दरमहा दि.२१ला पोस्टात टाकला जातो. महिनाअखेरपर्यंत तो न मिळाल्यास तशी पोस्टकार्डावरील तक्रार कुडावळ्यास पाठवा. प्रती शिल्लक असल्यास दुसरी प्रत पुढच्या अंकासोबत अवश्य पाठवली जाईल. ❑ जुन्या अंकांच्या प्रती शिल्लक नसतात. ❑ वार्षिक वर्गणी म.ऑ.ने कुडावळ्यास पाठवावी, चेक नकोत. ❑ वर्गणी पुण्यात उज्ज्वल ग्रंथ भांडार, अप्पा बळवंत चौक, येथे रोखीने भरता येते.

हे मासिक मुद्रक, प्रकाशक व मालक दिलीप दत्तात्रय कुलकर्णी ह्यांनी स्मिता प्रिंटर्स, १०१९ सदाशिव पेठ, पुणे ४११०३० येथे छापवून घेऊन १ मेघदूत, स्नेहनगर, पुणे ४११०३० येथे प्रकाशित केले.

संपादक : दिलीप दत्तात्रय कुलकर्णी

पंजीकृत नियतकालिक (Registered Newspaper)

प्रेषण : स.प.महाविद्यालय, पुणे ४११०३० डाकघरातून; दरमहा दि.२१ला

टपालाने सवलतीच्या दरात पाठवण्याचा परवाना क्र. : PCW/088/2012-14

तिकिटाशिवाय पाठवण्याचा परवाना क्र. : WPP-13

खाली चिकटवलेल्या आपल्या नाव-पत्त्याच्या चिठ्ठीवरचा कालावधी **जुलै१४** असा नोंदलेला असेल, तर आपली वर्गणी ह्या अंकाबरोबर संपते. कृपया त्वरित नूतनीकरण करा. ↓

पावती क्रमांक कालावधी पर्यंत

प्रति

प्रेषक
गतिमान संतुलन,
कुडावळे ४१५७१२,
ता. दापोली, जि. रत्नागिरी

पंजीकरण क्र. : MAHMAR/2002/12860
घोषणापत्र क्र. : PHM/SR/176/VIII/2002, दि.3/10/2002