

नगरीय परिवहन में फुटपाथ और साइकिल लेन

डॉ. राम प्रताप गुप्ता

पिछले 20-25 वर्षों से हमारे देश में कारों की संख्या में 15-20 प्रतिशत की वार्षिक दर से वृद्धि हो रही है। अवश्य ही इससे कुछ कार स्वामियों की गतिशीलता में वृद्धि हुई है, यात्रा सुखद बनी है, साथ ही कार निर्माण, मरम्मत आदि में थोड़े-से लोगों को रोजगार भी मिला है। परन्तु साथ ही शहरी सड़कों पर भीड़-भाड़ भी बढ़ी है और देश में तेल की खपत भी बढ़ी है जिससे ग्रीनहाउस गैसों का उत्सर्जन भी बढ़ा है जो जलवायु परिवर्तन जैसी गंभीर समस्याओं को जन्म दे रहा है। शहरों में बढ़ते प्रदूषण से आम जनता में सांस की बीमारियों में भी वृद्धि हुई है।

कारों की बढ़ती संख्या के कारण देश में तेल की खपत भी बढ़ रही है जिसका तीन-चौथाई भाग आयात किया जाता है। तेल के आयात में तेज़ी से वृद्धि ही हमारे व्यापार संतुलन में बढ़ती प्रतिकूलता के पीछे प्रमुख कारण है।

कारों की बढ़ती संख्या के कारण नगरीय सड़कों पर बढ़ती भीड़-भाड़ की समस्या को हल करने के लिए भारी लागत के साथ उन्हें चौड़ा किया जा रहा है (फोर लेन, सिक्स लेन बनाया जा रहा है) और चौराहों में प्रायः लग जाने वाले जाम को कम करने के लिए फ्लाई ओवर्स बनाए जा रहे हैं। इनके निर्माण में देश को कितनी राशि खर्च करना पड़ रही है, इसका अंदाज़ा एक फ्लाई ओवर की लागत (20-30 करोड़) से तथा पूना में सड़क को फोर लेन बनाने की लागत (8 करोड़ प्रति कि.मी.) से लगाया जा सकता है।

इतने सब प्रयासों के बावजूद नगरों में भीड़-भाड़ की समस्या को हल करने में सफलता नहीं मिली है, इन प्रयासों की तुलना में कारों की संख्या में तेज़ी से वृद्धि इन्हें अपर्याप्त बनाए दे रही है। बढ़ती भीड़-भाड़ का एक परिणाम देश में सड़क दुर्घटनाओं में लगातार हो रही वृद्धि है। सन् 1971 में हमारे देश में सड़क दुर्घटनाओं में 15 हजार व्यक्तियों की मृत्यु हुई थी जो अब बढ़कर एक लाख से भी अधिक हो गई

है। यह विश्व की कुल दुर्घटना मौतों के 10 प्रतिशत के बराबर है। फिर दुर्घटनाओं में मरने वालों की तुलना में घायल होने और जीवन भर अपंगता का श्राप झेलने वालों की संख्या कई गुना अधिक होती है।

सबसे दुखद पहलू तो यह है कि इन दुर्घटनाओं में मरने वालों में पैदल यात्रियों और साइकिल सवारों की ही संख्या ज़्यादा होती है जबकि यह तबका नगर की सड़कों पर भीड़भाड़ में वृद्धि में सबसे कम योगदान देता है।

फिर कारों की बढ़ती संख्या के कारण होने वाली भीड़-भाड़ तथा लगने वाले जाम की समस्या के हल के लिए सरकार जब सड़कों को चौड़ा करने का प्रयास करती है तो इसमें देश में जो थोड़े बहुत फुटपाथ, साइकिल लेन जैसी सुविधाएं हैं उन्हें भी समाप्त किया जाता है। इसके बावजूद अगर कुछ फुटपाथ बचे रहते हैं तो उन पर व्यापारी अपना फैलाव कर देते हैं, लोग मोटर साइकिलें खड़ी कर देते हैं। इनकी मरम्मत और देखभाल की उपेक्षा से, इन पर पाइप लाइनें आदि बिछा देने से इनकी उपयोगिता और भी कम हो जाती है।

कुल मिलाकर देश में पैदल यात्रियों की सुविधा के लिए जो थोड़ी-सी सुविधाएं मौजूद हैं, वे या तो उपयोग करने



लायक ही नहीं रह गई हैं या अतिक्रमण की शिकार हैं या कार यात्रियों की सुविधार्थ सड़कों को चौड़ा किए जाने के लिए उन्हें समाप्त किया जा रहा है। ज़िन्दगी में हर व्यक्ति को, जिनमें कार स्वामी भी शामिल है, कभी न कभी पैदल चलना ही पड़ता है। परिणाम यह है कि पूरी नगरीय आबादी इन प्रवृत्तियों की प्रतिकूल शिकार हो रही है।

अतः नगरीय परिवहन नीति में व्यापक परिवर्तनों की आवश्यकता है। ये नीतियां हमें पैदल लोगों, साइकिल यात्रियों, मोटर साइकिल, स्कूटर एवं कार यात्रियों आदि सभी के हितों के साथ-साथ देश हित का ध्यान रखते हुए निर्धारित करना होगा। सर्वप्रथम तो लोगों को तीव्र गति वाली परन्तु भीड़-भाड़ में वृद्धि न करने वाली सुविधाएं प्रदान करने के लिए सार्वजनिक परिवहन की सुविधाओं में वृद्धि करना होगा।

एक कार यात्री जितनी सड़क घेरता है उसकी तुलना में सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था का उपयोग करने वाला यात्री उसके छोटे भाग का ही उपयोग करता है। अगर भलीभांति चलने वाली, आरामदेह एवं सस्ती बसों की व्यवस्था की जाती है, तो उन्हीं सड़कों पर 6-7 गुना अधिक व्यक्तियों को परिवहन सुविधाएं प्रदान की जा सकेंगी। ऐसे में गरीब और वंचित आबादी की गतिशीलता में वृद्धि हो सकेगी।

आज हमारे देश में विचित्र स्थिति है - तेल की बचत को बढ़ावा देने वाले, सड़कों पर कम जगह का उपयोग करने वाले तथा सार्वजनिक नगरीय बसों में यात्रा करने वाले यात्री को रोड टैक्स आदि के रूप में अधिक कर चुकाना पड़ता है बनिस्बत उन कार यात्रियों के जो सड़कों पर भीड़-भाड़ तथा तेल की खपत दोनों में वृद्धि करते हैं। कार मालिकों से इतना कर वसूल किया जाना चाहिए जिससे उनके कारण उत्पन्न हो रही आर्थिक, सामाजिक एवं पर्यावरणीय सभी लागतों की पूरी भरपाई हो सके।

साथ ही साथ पैदल यात्रियों एवं साइकिल चालकों की यात्रा को सुविधाजनक बनाने के हर संभव प्रयास भी किए जाने चाहिए। देश की बहुसंख्यक जनता के हित में भी ऐसा किया जाना आवश्यक है। आबादी की सघनता और शहरी भूमि के मिश्रित उपयोग के कारण भी ऐसा किया जाना

संभव और आसान है। आज भी बहुसंख्यक लोग अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचने के लिए इन्हीं साधनों का उपयोग करना चाहते हैं परन्तु गलत परिवहन नीतियों के कारण उत्पन्न भीड़-भाड़ की स्थिति तथा बढ़ती दुर्घटनाएं उन्हें अन्य साधनों का इस्तेमाल करने को बाध्य करती हैं।

अगर सरकार साइकिल यात्रियों तथा पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित यात्रा की व्यवस्था कर दे तो सड़कों पर भीड़-भाड़ भी कम होगी तथा सड़क दुर्घटनाओं में भी कमी आएगी। इससे एक ओर तो आम आदमी के लिए परिवहन लागत में कमी आएगी, वहीं दूसरी ओर साइकिल चलाने में होने वाली मशक्कत उनके स्वास्थ्य के लिए भी अनुकूल होगी। अगर पैदल एवं साइकिल यात्रियों के हित में सुविधाओं में वृद्धि होती है तो निश्चित ही इनकी संख्या में भी वृद्धि होगी। हमें नीदरलैंड जैसे राष्ट्र से सबक सीखना होगा। भारत की तुलना में प्रति व्यक्ति आय तथा कार स्वामित्व कई गुना अधिक होते हुए भी वहां के लोग साइकिल यात्रा तथा पैदल चलना ही अधिक पसंद करते हैं। वहां की सरकार ने इन पैदल एवं साइकिल यात्रियों के लिए बढ़िया सुविधाओं का निर्माण किया है। फ्रांस ने साइकिल यात्रियों के निशुल्क डिपो खोल रखे हैं जहां से वे साइकिल लेकर गंतव्य स्थान पर स्थित डिपो में जमा कर सकते हैं। एक घंटे से कम समय के लिए उन्हें कोई किराया भी नहीं देना पड़ता है। भारत जैसे देश में तो ऐसा वातावरण निर्मित किया जाता रहा है कि पैदल यात्रा अथवा साइकिल यात्रा गरीबी का प्रतीक है और हर व्यक्ति रहन-सहन के बेहतर प्रतीक कार या मोटर साइकिल से यात्रा करना चाहता है चाहे ऐसा करके वह अपने और समाज के लिए अनेक प्रतिकूल परिस्थितियों का निर्माण करता हो। मध्यप्रदेश के मुख्यमंत्री शिवराज सिंह चौहान ने कार्यालय जाते समय साइकिल का उपयोग कर इस भावना को दूर करने का प्रयास किया है परन्तु इस संदर्भ में अधिक व्यापक और प्रभावी प्रयास आवश्यक हैं।

नगर की संरचना को भी इस तरह से विकसित किया जा सकता है कि इसके निवासियों को कम से कम यात्रा करना पड़े। निवास, कार्यस्थल एवं बाज़ार की परस्पर

निकटता निवासियों की यात्राओं को कम करेगी। मुगल काल में चांदनी चौक की व्यवस्था इसी नज़रिए से प्रेरित थी। पुराने बसे नगरों में तो इस दिशा में अधिक कुछ नहीं किया जा सकता परन्तु नई बस्तियों में इस विचार को एक सीमा तक क्रियान्वित किया जाना चाहिए। जनता को भी इस दिशा में जागरूक होना पड़ेगा।

यह एक शुभ संकेत है कि सन् 2006 में घोषित नगरीय परिवहन नीति में कार या अन्य यांत्रिक साधनों से यात्रा के स्थान पर पैदल एवं साइकिल यात्रा को प्रोत्साहित करने को प्राथमिकता प्रदान करने की बात कही गई है। साथ ही शहरी परिवहन के लिए सार्वजनिक परिवहन सुविधाओं के निर्माण का निर्णय भी लिया गया है। इस हेतु जवाहर लाल नेहरू नेशनल अर्बन रिन्यूअल मिशन के अंतर्गत विशाल राशि का प्रावधान भी किया गया है। इस राशि से हाल ही में 40 हज़ार बसें खरीदी गई हैं ताकि लोगों को सस्ती, सुविधाजनक एवं नियमित रूप से चलने वाली परिवहन

सुविधाएं उपलब्ध कराई जा सकें और वे कार अथवा निजी वाहनों का उपयोग कम से कम करने को प्रोत्साहित हो सकें। इससे लोगों को जहां सस्ती परिवहन सुविधाएं उपलब्ध होंगी, वहीं भीड़-भाड़ और प्रदूषण की समस्या से भी निपटा जा सकेगा, तथा आयातित तेल के बिल में भी कमी लाई जा सकेगी।

प्रश्न यही है कि इस दिशा में सरकार कितनी गंभीरता से प्रयास करेगी। सच्चाई यह है कि देर-सबेर भारत को भी नीदरलैंड और फ्रांस जैसे विकसित राष्ट्रों की नगरीय परिवहन नीतियों का अनुकरण करना होगा। हमारी नगरीय परिवहन नीति में हाल ही भारत में आए कोलंबिया की राजधानी के पूर्व मेयर के इस कथन को आत्मसात करना ही होगा कि किसी भी नगर या महानगर की परिवहन व्यवस्था की श्रेष्ठता का मापदण्ड उसमें चौड़ी विशाल सड़कों का संजाल न होकर वहां बनाए गए फुटपाथ और साइकिल लेन होने चाहिए। *(स्रोत फ्रीवर्स)*