हिन्दुस्तान
तरक्की को चाहिए नया नजरिया
बुधवार, 25 नवंबर 2015, नगर/नोएडा, पांच प्रदेश, 18 संस्करण
www.livehindustan.com

बढ़ती कारों को रोकना होगा

तमाम छोटे-बड़े शहरों में हर रोज ट्रैफिक जाम और बढ़ता प्रदूषण बताता है कि हमने गलत यातायात नीति अपनाई है।

हरिवंश चतुर्वेदी,
निदेशक, बिमटेक

जाड़े की शुरुआत होते ही दिल्ली में वायु प्रदूषण अचानक बढ़ जाता है। इसी के चलते देश की राजधानी को दुनिया के सबसे ज्यादा वायु प्रदूषण वाले शहरों में गिना जाने लगा है। बच्चों और बूढ़ों में सांस की तकलीफें और बीमारियां गंभीर रूप लेने लगी हैं। दिल्ली सरकार ने हर महीने की 22 तारीख को किसी एक सड़क को कार-फ्री करने की कवायद शुरू कर दी है। पिछले वर्ष गुड़गांव से शुरू हुआ नागरिकों का राहगीरी आंदोलन अब जोर पकड़ रहा है। कुछ दूसरे महानगरों में भी अब इस तरह के नागरिक आंदोलन उभरते हुए दिखाई दे रहे हैं। छुट्टी के दिन जब बच्चे, बूढ़े और जवान साइकिल व खेलकूद का सामान लेकर दिल्ली की किसी खास सड़क पर कब्जा करके राहगीरी करते हैं, तो ऐसा लगता है कि अब लोगों को रोजी-रोटी के साथ-साथ खुली सड़क पर सांस लेने और चलने की आजादी के लिए भी जद्दोजहद करनी पड़ रही है।

देश के तमाम छोटे-बड़े शहरों में ट्रैफिक जाम, वायु प्रदूषण, शोरगुल, सड़कों पर अराजक माहौल और बढ़ती दुर्घटनाएं ऐसे माहौल को पैदा कर रही हैं, जो आम आदमी के स्वास्थ्य के लिए बड़ी चुनौती बन चुका है। सड़कों पर सबका बराबर हक है, वे सिर्फ कारों, टैक्सियों, बसों व ट्रकों के लिए नहीं बनाई गई हैं। साइकिल चलाने वालों और पैदल चलने वालों को भी सड़कों पर उतना ही अधिकार मिलना चाहिए। घर से दफ्तर, बाजार, खेत-खलिहान, फैक्टरी, स्कूल और कॉलेज जाना सबकी जरूरत है। यह जरूरत कम-से-कम समय में और कम-से-कम खर्च पर और बिना किसी झंझट के पूरी होनी चाहिए।

चित्रांकन: डी. श्रीनिवास

जनगणना के ताजा आंकड़ों से पता चलता है कि एक तिहाई भारतीय अपने काम पर पैदल या साइकिल से जाते हैं। लेकिन शहरी सड़कें इन आम लोगों के लिए अब निरापद नहीं रहीं। सड़क हादसों का सबसे ज्यादा शिकार यही लोग होते हैं। 12 प्रतिशत भारतीय पेट्रोल चालित दुपहिये का प्रयोग करते हैं, जबकि 11 प्रतिशत लोग बसों से यात्रा करते हैं और सिर्फ तीन प्रतिशत लोग कार का उपयोग करते हैं। देश के सभी बड़े शहरों की ज्यादातर महत्वपूर्ण सड़कें कारों से पटी रहती हैं, मगर इनमें सफर करने वाले सिर्फ तीन प्रतिशत हैं। सिर्फ तीन प्रतिशत लोगों के लिए अक्सर पूरा शहर परेशान रहता है!

काम पर जाने के लिए सबसे ज्यादा अकुशल परिवहन-माध्यम कार है, क्योंकि यह सड़क पर ज्यादा जगह घेरती है और सबसे ज्यादा वायु प्रदूषण भी फैलाती है। इसलिए हमें ऐसी राष्ट्रीय परिवहन नीति की जरूरत है, जो सबसे पहले पैदल व साइकिल यात्रियों को समुचित जगह दे। साथ ही हमें बिजली की बैटरी से चलने वाली बसों, तिपहियों, दुपहियों और छोटी कारों को प्रोत्साहन देने की जरूरत है। चीन ने इलेक्ट्रिक दुपहियों को बहुत प्रोत्साहित किया है और वहां करीब 15 करोड़ लोग रोजाना इलेक्ट्रिक दुपहियों का इस्तेमाल करते हैं। मेट्रो रेल द्वारा यातायात हर जगह संभव नहीं और इसके लिए विशाल पूंजी की जरूरत पड़ती है। इसलिए हमें बस परिवहन को इतना सुगम, कार्य-कुशल और कारगर बनाना पड़ेगा कि यह निजी कारों का बेहतर विकल्प बन पाए।

महानगरों में कारों की तादाद में हो रही बेतहाशा वृद्धि उन मध्यवर्गीय लोगों के लिए भी नुकसानदेह है, जो कि ट्रैफिक जाम के कारण रोजाना दो से चार घंटे दफ्तर आने-जाने में लगाते हैं। एक अनुमान है कि दिल्ली-गुड़गांव में 30 वर्ष के कार्यकाल में एक मध्यमवर्गीय व्यक्ति दस वर्ष तो आन-जाने में ही गंवा देता है।

राजधानी दिल्ली में ट्रैफिक जाम की बुरी हालत का प्रमुख कारण कारों की बिक्री का बेतहाशा बढ़ना है। 31 मार्च, 2015 को दिल्ली में 88.27 लाख मोटरकारें पंजीकृत थीं। इसमें पिछले वर्ष की तुलना में 6.4 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। दूसरी ओर, दिल्ली में सड़कों की लंबाई 2007-08 और 2014-15 के बीच सिर्फ 0.3 प्रतिशत बढ़ी है। कारों की तादाद में बेतहाशा वृद्धि की तुलना में सार्वजनिक परिवहन की उपलब्धता में भारी गिरावट भी देखी गई है। 80 के दशक में दिल्ली की एक लाख आबादी पर 57 सार्वजनिक बसें उपलब्ध थीं, जो अब सिर्फ 25 रह गई हैं।

दिल्ली जैसे हालात कमोबेश पूरे देश में दिखाई देते हैं। देश में आज 19 करोड़ पंजीकृत वाहन हैं, जिनमें 4.6 करोड़ कारें, 13.84 करोड़ दुपहिए वाहन, 48 लाख ट्रक और 20 लाख बसें हैं। सड़क परिवहन मंत्री नितिन गडकरी के अनुसार, देश में हर साल पांच लाख सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, जिनमें करीब 1.5 लाख लोग मृत्यु का शिकार हो जाते हैं। एक अनुमान के अनुसार, हर वर्ष 60 हजार करोड़ रुपये का ईंधन सिर्फ ट्रैफिक जाम के दौरान नष्ट हो जाता है। वायु प्रदूषण तो साथ में होता ही है। अगले कुछ वर्षों में हमारे छोटे-बड़े शहरों की सड़कों पर ट्रैफिक जाम, वायु प्रदूषण और सड़क दुर्घटनाओं की ज्वलंत समस्याओं का कारगर हल नहीं ढूंढ़ा गया, तो यह हमारे भविष्य की आर्थिक प्रगति, स्वास्थ्य, संपन्नता, शांति-व्यवस्था के लिए कैंसर जैसा साबित होगा। केंद्र और राज्य की सरकारों, दोनों को ही राष्ट्रीय स्तर पर इसके दीर्घकालीन टिकाऊ समाधान ढूंढ़ने होंगे। जाहिर-सी बात है, हमें अच्छी क्वालिटी की सड़कें लगातार बढ़ानी होंगी। साथ ही सड़कों पर पैदल यात्रियों और साइकिल चालकों के लिए ट्रैक बनाने होंगे। इलेक्ट्रिक दुपहिये वाहन, इलेक्ट्रिक बस और कारें भी वायु प्रदूषण व ट्रैफिक जाम से निपटने में मदद करती हैं। सरकार सब्सिडी और अन्य उपायों से इन्हें प्रोत्साहन दे सकती है।

शहरी सड़कों को कारों से पूरी तरह मुक्त करना तो संभव नहीं, लेकिन इनके इस्तेमाल के तरीके को काफी सीमा तक बदला जा सकता है। विश्व स्तर पर उबेर व लिफ्ट तथा भारत में ओला, कार्ज ऑन रेंट, सवारी व मेरू जैसी टैक्सी सेवाएं अब बहुत लोकप्रिय हो चुकी हैं। अगर आपको किसी भी स्थान पर फोन करने के पांच मिनट में उचित भाड़े पर अच्छी टैक्सी मिल जाए, तो आप स्वयं अपनी कार क्यों खरीदना चाहेंगे? उबेर टैक्सियां आज 61 देशों के 399 शहरों में उपलब्ध हैं। इनकी लोकप्रियता के कारण उबेर कंपनी को अरबों डॉलर की फंडिंग मिल चुकी है। उबेर और ओला कंपनियां अब कार पूलिंग सेवाएं भी शुरू कर चुकी हैं। भविष्य में कारें चलती रहेंगी, किंतु इनका एक नया रूप ही चल पाएगा। इलेक्ट्रिक कारों और पूल टैक्सियों का ही अब भविष्य है।

(ये लेखक के अपने विचार हैं)