

“दिल्ली की रफ्तार” – युनाइटेड रेजिडेंट जॉइंट ऐक्शन तथा इंस्टीट्यूट ऑफ अर्बन डिजाइनर्स, दिल्ली चैप्टर की पहल

26 दिसंबर 2018 को इंडिया इंटरनैशनल सेंटर, लोधी रोड, नई दिल्ली (भारत) में

परिचय:

भीड़भाड़ और प्रदूषण के उच्च स्तर के चलते दिल्ली संकट में है। यात्रियों और माल की आवाजाही को अब पहले के मुकाबले ज्यादा देरी झेलनी पड़ रही है। अगर इस समस्या का तत्काल समाधान नहीं किया गया तो हमारी प्यारी दिल्ली ठहराव की स्थिति में आ जाएगी। इसके अलावा स्वास्थ्य का संकट भी शहर को खतरनाक स्तर पर ले जा रहा है – वाहनों से निकलता विषैला धुंआ दिल्लीवासियों की अत्यधिक बीमार कर रहा है। प्रदूषण अपने चरम पर है और हम धीरे-धीरे चिकित्सीय आपातकाल के हालात में पहुंचते जा रहे हैं।

इस बीच शहर में जनसंख्या का घनत्व निरंतर बढ़ रहा है क्योंकि रोजाना बड़ी तादाद में लोग और माल-असबाब राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आ रहा है या यहां से गुजरता है। आज, दिल्ली की सड़कों पर दौड़ रहे वाहनों की संख्या (1.01 करोड़) विस्फोटक हो गई है। भीड़भाड़ सालाना 7 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है और 5 लाख से ज्यादा नए वाहन (इनमें दो तिहाई दोपहिए हैं) हर साल दिल्ली की सड़कों पर उतर रहे हैं। हमने स्वयं को संकट में धकेल दिया है। मुंबई, कोलकाता, चेन्नई में कुल मिलाकर रोजाना जितने नए वाहन सड़कों पर आते हैं उनसे ज्यादा हम दिल्लीवासी अपनी सड़कों पर रोज ला रहे हैं। **संकट बढ़ता जा रहा है, अगर हमने कार्यवाही नहीं की तो अपने जीवन काल में ही हमें खुली आंखों से भयानक दुःस्वप्न देखना पड़ेगा।**

गौर तलब है की राहत के लिए जो भी नीतिगत उपाय सुझाए गए, ऐसा प्रतीत नहीं होता की वे कारगर हो रहे हैं; कुछ तो ऐसे हैं जिन पर अमल ही नहीं किया गया, केवल अधिसूचित कर के छोड़ दिया गया। हर किसी की अपनी विशिष्टताएं हैं और कुछ ने सड़कों पर भीड़ को कम किया। लेकिन ऐसा नहीं हो सका की इनमें से कोई परेशानी का स्थायी हल बन सके।

दिल्ली की हवा के प्रदूषक

वाहन	28 प्रतिशत (गर्मियों में ओज़ोन को प्रदूषित करने का कारण)
उद्योग	30 प्रतिशत (गर्मियों में ओज़ोन को प्रदूषित करने का कारण)
धूल	18 प्रतिशत
रिहाइशी इलाके	10 प्रतिशत
फसलों के टूठ जलाना	4 प्रतिशत
अन्य	10 प्रतिशत

दिल्ली में यात्रा में लगने वाले समय और यातायात की गति संबंधी कुछ तथ्य

दिल्ली की सड़कों पर अत्यधिक भीड़भाड़ के चलते उत्पादक समय की बर्बादी हो रही है जिससे कारोबार और विकास पर दुष्प्रभाव पड़ रहा है। हम सड़कों पर ज्यादा वक्त बिता रहे हैं और अपनी जिंदगी को कम वक्त दे पा रहे हैं। (यूएसए में हुए एक अध्ययन के मुताबिक

यातायात जाम होने की वजह से मुसाफिर करीबन 7 अरब अतिरिक्त घंटे अपनी कारों में बिताते हैं – 42 घंटे प्रति रश-ऑवर कम्प्यूटर)।

यह पाया गया है की भीड़भाड़ और उसके चलते धीमी आवाजाही का जीवन की गुणवत्ता और अर्थव्यवस्था दोनों पर दुष्प्रभाव पड़ता है। आईआईटी मद्रास द्वारा किए गए अध्ययन के मुताबिक दिल्ली को यातायात जाम की लागत साल 2013 में रु. 54,000 करोड़ की पड़ी और 2030 तक यह आंकड़ा बढ़कर रु. 90,000 करोड़ हो जाएगा।

आज हर वाहन स्वामी प्रति लीटर पहले से कहीं कम किलोमीटर का फासला तय कर पा रहा है और रोजाना के आवागमन पर अधिकतम खर्च करने को मजबूर है। सेंटर फॉर ट्रांस्फॉर्मिंग इंडिया द्वारा 2010 में किए एक सर्वेक्षण के अनुसार दिल्ली ने ट्रैफिक जाम के चलते रोजाना 10 करोड़ रुपए गंवाए। इसका मतलब यह भी है की 30 लाख लीटर महंगा ईंधन हर रोज बर्बाद हुआ। पीक ऑवर्स में दिल्ली की सभी बड़ी सड़कों पर यातायात की गति 5 किलोमीटर प्रति घंटा हो जाती है, इतनी रफ्तार तो साइकिल की होती है। आईबीएम के अध्ययन के मुताबिक ट्रैफिक जाम के दौरान सभी किस्म के कार्यों में 40 प्रतिशत उत्पादकता का नुकसान होता है।

निश्चित तौर पर अब यह बिल्कुल स्पष्ट देखा जा सकता है – दिल्ली को कायम रहने के लिए स्मार्ट बनना ही होगा। इसमें शामिल हैं— पुलों से जुड़ी स्थानीय सड़कों की रि-डिजाइनिंग, मल्टी-मॉडल परिवहन व्यवस्था की नई रणनीति, स्मार्ट सिग्नलिंग सिस्टम तथा ज्यादा फुटओवर ब्रिज का निर्माण। यद्यपि इन लक्ष्यों को हासिल करने के लिए हमें ज्यादा स्मार्ट नीतियों और स्मार्ट इंफ्रास्ट्रक्चर योजना की आवश्यकता होगी।

मौजूदा नीतियों से सबक, नया दृष्टिकोण विकसित करने की वजहें:

परिवहन विभाग ने दिल्ली शहर के लिए पार्किंग नीति तैयार की है। इस नीति के अनुसार शहर में पार्किंग सीमित, नियंत्रित और सशुल्क होगी तथा सड़क (स्ट्रीट) पर पार्क करने का शुल्क ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग के मुकाबले अधिक होगा। इस नीति के अनुसार रिहाइशी इलाकों में भी सड़कों पर पार्क करने का शुल्क लिया जाएगा। इसका उद्देश्य है की रास्तों पर सभी किस्म के वाहनों व पैदल चलने वालों के लिए सुचारु आवागमन सुनिश्चित किया जा सके। इसलिए इसकी अमलकारी को देखना होगा, हालांकि इसमें लोगों की जरूरतों व चिंताओं पर ध्यान नहीं दिया गया है।

“दिल्ली की रफ्तार” – युनाइटेड रेजिडेंट जॉइंट ऐक्शन तथा इंस्टीट्यूट ऑफ अर्बन डिजाइनर्स, दिल्ली चैप्टर की पहल

26 दिसंबर 2018 को इंडिया इंटरनैशनल सेंटर, लोधी रोड, नई दिल्ली (भारत) में

आज इतनी सड़कें –रिंग रोड व कनेक्टिंग फ्लाईओवर समेत– बनाने के बावजूद (दिल्ली के भौगोलिक क्षेत्र का 22 प्रतिशत जो की देश में उच्चतम है) दिल्ली यातायात की भीड़ से जूझ रही है। सेंटर फॉर साइंस और एन्वायर्नमेंट (सीएसई) द्वारा किए गए अध्ययन के मुताबिक यह संपूर्ण परियोजना कुल क्षमता के आधे को भी पूरा नहीं कर पाई है।

लंदन और न्यूयॉर्क जैसे महानगरों से सीखे सबक से पता चलता है की ज्यादा सड़कें व पुल बनाने से सड़कों पर भीड़भाड़ अपनेआप कम नहीं हो जाती। दिल्ली की 13 आर्टेरियल सड़कों पर ट्रैफिक की औसत रफ्तार उनके लिए डिजाइन की गई गति से 50–60 प्रतिशत कम है और 40–50 किलोमीटर प्रति घंटा की नियंत्रित गति से 35–48 प्रतिशत कम है।

सेंटर फॉर अर्बन इकॉनॉमिक स्टडीज़ द्वारा किया गया अनुसंधान दर्शाता है की भले ही जन परिवहन प्रतिस्पर्धी सेवा देता हो किंतु उसकी बाजार में हिस्सेदारी निरंतर घट रही है। ऐतिहासिक रूप से जन परिवहकों के प्रति सरकारी नीतियां अनुकूल नहीं हैं। टैक्सी कारों को प्राइवेट कारों के मुकाबले ज्यादा टैक्स चुकाना और ज्यादा झंझट उठाना पड़ता है। बस ऑपरेटरों को अपनी परिसम्पत्तियों एवं परिचालनों पर 13 तरह के टैक्स देने होते हैं। मुद्दे की बात यह है की ये हर साल कहीं ज्यादा रोड टैक्स देते हैं जबकि जबकि प्राइवेट कारों को बस एक बार रोड टैक्स अदा करना होता है। पार्किंग नीति में सुझाव दिया गया है की निजी वाहनों से उच्च पार्किंग शुल्क एवं भीड़भाड़ की कीमत वसूल कर जन परिवहन के लिए राजस्व में वृद्धि की जाए।

पूर्व–पश्चिम–उत्तर–दक्षिण चारों दिशाओं में माल–असबाब की आवाजाही के लिए दिल्ली राष्ट्रीय केन्द्र है। यहां 127 प्रवेश द्वार हैं और 7 राष्ट्रीय राजमार्ग यहां से गुज़रते हैं तथा आनेजाने वालों के लिए बहुत तरह के कानून हैं। हालांकि जब स्थानीय इलाकाई सड़कों की बात आती है (अंतिम मील के भीतर) तो इस्तेमाल में बहुत असमानताएं और भिन्नताएं हैं। ऐसा विविध किस्म की जटिलताओं के कारण है, फिर भी हमारी मल्टी–परपज डिसेंट्रलाइज़्ड सड़कों (विभिन्न स्तर के इस्तेमाल के साथ) को एकल केन्द्रीकृत नीति और व्यवहार के तहत रखा जा रहा है। वर्तमान नीतियां सही जमीनी स्थिति को नहीं दर्शा रही हैं और सड़कों, फुटपथों व सार्वजनिक स्थलों पर अतिक्रमण की बढ़ती वास्तविक स्थिति को नजरअंदाज किया गया है। इसलिए एक स्मार्ट वार्ड स्तर की स्ट्रीट पॉलिसी की जरूरत है, जिसमें मुख्य सड़क, कनेक्टिंग रोड और अंतिम छोर तक पहुंचने वाले रास्तों को स्पष्ट रूप से चिन्हित किया जाए।

जमीन सबसे महत्वपूर्ण संसाधन है और एक ऐसे उपाय का पूर्ण अभाव है जो इसे जुमाने के साथ जोड़ने की व्यवस्था बना सके। व्यापक सहभागिता दृष्टिकोण से हमें विस्तृत ढांचागत योजना तैयार करने की आवश्यकता है जिसमें जमीन के इस्तेमाल का वास्तविक नक्शा दर्शाया जाए साथ में स्थानीय इंफ्रास्ट्रक्चर विकास के लिए उपलब्ध जमीन भी हो।

आगे ही राह:

इंफ्रास्ट्रक्चर योजना व अमल को लेकर हमारे दृष्टिकोण में बदलाव की सख्त जरूरत है। शहरी आवागमन में बेहतर नतीजे हासिल करने के लिए हमें नए स्वयं-स्थिर व सर्जनात्मक तरीकों की तलाश करनी चाहिए। ऐसे इंफ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने पर ध्यान केन्द्रित करना चाहिए जो पैदल चलने, साइकलिंग व जन परिवहन को प्रोत्साहित करे। आखिरकार सभी लोगों को अपने घर-दफ्तर, मनोरंजन स्थल, अस्पताल या बाजार पहुंचने के लिए ड्राइव क्यों करना पड़े? ये सब जितने तितर-बितर होंगे उतना ही अधिक लोगों को ड्राइव करना पड़ेगा।

इसलिए इसका हल ऐसे इलाकों में है जहां ज्यादातर जगहों पर पैदल या साइकिल से पहुंचा जा सके। स्थानीय समस्या को स्थानीय स्तर पर, बड़ी तादाद में लोगों की सहभागिता से स्थानीय योजना के सहयोग से हल किया जाए। एक संगठन के तौर पर ऊर्जा वास्तव में यह विश्वास करती है की परिवहन के लिए सभी रणनीतियों पर इस ढंग से काम करना होगा की जमीनी स्तर पर उसे अमली जामा पहनाया जा सके और वो दिखाई दे। परिकल्पना तैयार करने वालों से लेकर लाभार्थियों तक – सब के लिए यह लाभ की स्थिति होगी।

सहयोग:

उबर

नॉलिज पार्टनर्स: