



मुंबई में शहरी यातायात

सामूहिक यातायात व्यवस्था हेतु एक एकीकृत
श्रेणीबद्ध- संगठन की आवश्यकता

बीना सी. बालकृष्णन

भूमिका

‘ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कंपनी’ का मुख्यालय बोम - बइया स्थानांतरित होने के बाद से ही बाम्बे की प्रगति बड़ी तेज रफ्तार से होती रही है। अंग्रेजी साम्राज्य में भारत का यह एक प्रधान शहर था। लेकिन अब भारत का प्रधान शहर होने की उसकी हैसियत और देश की व्यापारिक राजधानी होने का उसका रुटबा खतरे में पड़ रहा है, जिसका प्राथमिक कारण उसकी यातायात समस्याएं हैं।

बांबे या बंबई (पूर्व नाम) शुरू में छोटे-छोटे 7 द्वीपों का एक समूह था, कोलाबा, मजगांव, ओल्ड बुम्स आइलैंड, बड़ाला, माहिम, परेल, माटुंगा-सायन। इनके बीच का समुद्र धीरे-धीरे पाट कर, एक संपूर्ण भूस्थल बनाया गया, जिस पर कि हम आज हैं। बाद में समुद्र पाट कर भूमि प्राप्त करने के सिलसिले ने ‘बेकबो-रिक्सेशन’ और नरीमन पॉईंट बनाये जो आज विश्व की सबसे अधिक महंगी भूसंपत्ति है।

मुंबई की अभिवृद्धि

बंबई के विकास और अभिवृद्धि का मुख्य कारण है यातायात - परिवहन। बोम बइया (जिस नाम से पोर्टगीज इसे पुकारते थे) एक अच्छा बन्दरगाह साबित हो सकता है, इस तथ्य ने ईस्ट इंडिया कंपनी को गुजरात में सूरत से बोम बइया स्थानांतरित होने के लिये प्रवृत्त किया। अंग्रेजों का व्यापार - धंधा था कच्चा माल भारत से इंग्लैंड की उत्पादन इकाइयों को निर्यात करना और तैयार माल को भारत में आयात करना। माल की ढुलाई, जानवरों द्वारा खींची जानेवाली गाड़ियों (बैल गाड़ियों) और नौकाओं पर निर्भर थी। उनके लिये यह बहुत की धीमी रफ्तार थी इसलिये उन्होंने पहली रेल्वे पटरी 1853 में थाने से बंदकगाह तक बिछाई और ‘दी ग्रेट इंडियन पेनिनसुलर रेल्वे’ का जम हुआ। रेल्वे का टर्मिनस, माल और यात्रियों दोनों के लिये बन्दरगाह के बिल्कुल निकट स्थित था। जैसे- जैसे व्यापार - धंधे में प्रगति हुई, यह स्वाभाविक था कि सभी प्रकार के थोक बाजार

वहाँ स्थापित हों, जहाँ पहले से ही व्यापार हो रहा हो - याने दक्षिण मुंबई।

अंततः: जैसा कि स्वाभाविक था, संपन्नता के दौर का तीसरा क्षेत्र - सामूहिकीकरण की अर्थव्यवस्था से प्रेरित होकर, उसी क्षेत्र में आसपास विकसित होता गया, जैसे कि बैन्किंग-संस्थाएँ, विभिन्न कार्यालय, अर्थ संस्थाएँ, बीमा - संस्थाएँ, आदि की स्थापना होती गयी। और जैसे-जैसे यह सिलसिला आगे बढ़ता गया जमीन की कीमतें भी बढ़ते-बढ़ते आम आदमी की पहुँच से बाहर हो गयीं। तब औद्योगिक और व्यावसायिक जरूरतों ने आवासीय - उपयोगिता को दक्षिण के केन्द्रीय - व्यावसायिक क्षेत्र से बाहर धकेल दिया और लोग वहाँ से दूर-दूर जाकर रेल्वे लाइन के इर्दगिर्द बसने लगे। इसलिये प्रगति रेल्वे पटरियों के आसपास और पटरियों के कारण हुई।

इसके परिणाम स्वरूप ज्वार-भाटा की शैली का आवागमन विकसित - हुआ जिसके अंतर्गत लोग सुबह - सबेरे काम की जगहों पर जाने के लिये दक्षिण की ओर जानेवाली ट्रेनें पकड़ते हैं और शाम को अपने-अपने आवासीय क्षेत्रों को वापस लौटते हैं। यात्रा का यह ज्वारभाटा नमूना इस तरह विशिष्ट है कि सुबह के वक्त दक्षिण में आवागमन का अनुपात 80.20 होता है और सन्ध्या को इसके विपरीत।

मुंबा देवी, जिसका मंदिर अभी भी मौजूद है, के नाम पर बांबे का नाम बदलकर मुंबई रख दिया गया है। आज यह दुनिया का सबसे बड़ा, भीड़भाड़वाला और बहुत ही महंगा शहर है। इसकी जनसंख्या जो 2001 में 11.97 मिलियन थी, वह प्रतिवर्ष 1.9% के अनुपात से बढ़कर 2011 में 22 मिलियन हो जाने की आशा है।

वाहनों की प्रगति कारों की प्रगति

भारत में पहला आटोमोबाइल वाहन 1901 में लाया गया और आटोमोबाइल युग का प्रारंभ हुआ। तब आटोमोबाइल

- कार का मालिक होता समाज में प्रतिष्ठा का एक चिह्न बन गया था इसलिये यह - स्वाभाविक ही था कि जिस किसी में भी पर्याप्त आर्थिक क्षमता थी उसने उसे खरीदा - परिणाम स्वरूप 1905 से मोटर वाहन की रजिस्ट्रेशन - व्यवस्था शुरू हो गई। पहली मोटर टैक्सी 1911 से शुरू हुई।

मुंबई शहर का जन्म उस काल में हुआ था जब यहाँ की सड़कों पर घोड़े गाड़ियां और पालकियां ढोई जाती थीं। वे सड़कें आटोमोबाइलों के धड़केदार आगमन को सहने के काबिल तो कर्तृत नहीं बनी थीं। इसलिये मुंबई की सड़कें, जल्दी ही होर्नों के शोर और गैस उगलते हुए आटोमोबाइलों के कारण भयंकर दुःखन बन गईं।

देश की व्यापारिक राजधानी होने के कारण जनसंख्या का वह तबका बहुत बड़ा था जो आटोमोबाइलों का खर्च वहन कर सकता था और इसलिये निजी वाहनों की संख्या में बहुत अधिक वृद्धि हुई। 1980 के दशक में, आम आदमी की कार - मारुति के चलन में आने के साथ कार - मालिकों की संख्या में अप्रत्याशित वृद्धि हुई। नॉन - बैंकिंग आर्थिक संस्थाओं द्वारा आसान फायनान्स ने कार को आम आदमी की पहुँच में ला दिया। कार की बड़ी संख्या में बिक्री ने अंतर्राष्ट्रीय कार - निर्माताओं को भारत की ओर आकर्षित किया और ऊँची-ऊँची व्यक्तिगत आय की दरों ने कार मालिकों की संख्या में और अधिक वृद्धि है। आज 12.94 लाख से ऊपर निजी - वाहन रजिस्टर्ड हैं, प्रतिदिन 250 से अधिक नये वाहन रजिस्टर होते हैं, और वृद्धि की दर 7.92 प्रतिशत प्रतिवर्ष है। शहर में सचल - जनसंख्या बहुत बड़ी तादाद में है इसलिये टैक्सियों की मांग बहुत अधिक है। मुंबई में एक साल पहले तक 55,000 टैक्सियां चल रही थीं, लेकिन सौभाग्य से स्वच्छ - ईंधन का उपयोग अनिवार्य कर देने से, यह संख्या अब घटकर 43,000 टैक्सीयां हो गई है। फिर भी टैक्सीयों की मांग तो हमेशा की तरह ऊँची ही रहनेवाली है।

ट्रेनों की प्रगति

रेल्वे ट्रेनों ने अनेक बाधाओं के होते हुए भी शहर की बड़ी अच्छी तरह से सेवा की है और कर रही है। वैसे उनका प्राथमिक काम तो यही है कि लम्बी यात्राओं के काम आये लेकिन इसके आस-पास आवासीय क्षेत्रों के विकसित होने के कारण और काम पर जानेवाली जनसंख्या को आवागमन की आवश्यकता के कारण, उपनगरीय ट्रेन सेवाओं का आरंभ हुआ। सन 1950 और 60 के दशकों में वे भीड़-भाड़ से भरी रहने के बावजूद भी अधिक कार्यक्षम थी।

आज लोकल ट्रेनों में प्रति 9 डिब्बों की गाड़ी में 5000 से अधिक लोग यात्रा करते हैं। जबकि एक 9 डिब्बे की ट्रेन की निर्धारित क्षमता केवल 1800 यात्री है और अधिकतम भार सीमा 3,600 यात्री है। 16 व्यक्ति प्रति वर्ग मीटर का रिकार्ड है। उपनगरीय ट्रेन सेवाएं प्रतिदिन 2046 ट्रेनें चलाती हैं और 6.3 मिलियन लोग उनसे यात्रा करते हैं। यह संख्या दुनिया के कुछेक नगरों की कुल जनसंख्या से अधिक है।

बस सेवा का विकास

बसों की शुरुआत निश्चित मार्गों पर चलनेवाली ओमनी बसों के रूप में हुई। पहला बस मार्ग था क्राफर्ड मार्केट से अफगान चर्च तक। ये सार्वजनिक - यातायात था जो रेल्वे स्टेशन और काम के स्थान को जोड़ता था। सन 1932 तक 'दि बाम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय एंड ट्रामवे कंपनी' (बेस्ट) के स्वामित्व में 451 ट्राम-कारें और 60 ओमनी बसें थीं। आज हमारे पास 9000 से अधिक बसें रजिस्टर्ड हैं जिनमें बेस्ट की बसें और ठेके पर लिये गए वाहन शामिल हैं।

प्रवृत्ति परिवर्तन :

मुंबई की हमेशा से यह विशेषता थी कि 80% ज्यादा यात्री सामूहिक - यातायात का उपयोग करते थे। आज यह है कि 88% लोग सामूहिक - यातायात से यात्रा करते हैं। इसमें के 46% ट्रेन सेवाओं का इस्तेमाल करते हैं जिनकी औसत

यात्रा - दूरी 27 कि.मी. है और 42% लोग बस - सेवाओं का उपयोग करते हैं। बस की औसत यात्रा दूरी 6 कि.मी. है। शेष 7% लोग निजी - कारों में और 5% टैक्सीयों और आटो - रिक्शाओं में आते जाते हैं।

यातायात - आयोजन

1962 से मुंबई की यातायात - व्यवस्था के विषय में अनेक 'अध्ययन' किये जा चुके हैं। लेकिन दुर्भाग्य से अधिकतर अध्ययन इस तथ्य का महत्व नहीं आंक सके कि मुंबई में आनेजाने वाले लोगों की प्रवृत्ति - अधिकांश में, 80% से अधिक सामूहिक यातायात के पक्ष में रही है। उनकी अधिकांश सिफारिशें सड़कों के इमास्ट्रक्चर पर ही केन्द्रित रहीं और शहर की सामूहिक यातायात की आवश्यकताओं पर कोई ध्यान नहीं दिया गया, सिवाय इस उड़ती हुई टिप्पणी के कि वर्तमान ट्रेन सेवाओं में सुधार के अलावा अन्य सामूहिक यात्रा के साधनों पर भी शहर को ध्यान देना चाहिये। फुटपाथ पर पैदल चलनेवालों की आवश्यकताओं पर भी बहुत कम ध्यान दिया गया। यद्यपि उपनगरीय स्टेशनों से बाहर निकलने वाली भीड़ को चलने के लिये फुटपाथ पर पर्याप्त जगह चाहिये और सड़कों पर पर्याप्त चिह्नित पादचारी - क्रासिंग चाहिये तथा समीप ही जुड़े हुए सड़क आधारित यातायात साधन व सामूहिक यातायात - वाहन व्यवस्था चाहिये।

चूंकि इनकी ज्यादातर सिफारिशें कागजों पर ही धरी रह गई, सड़कों पर भीड़-भाड़ की स्थिति बद से बदतर होती गई और बसों की बड़ी धीमी रफ्तार की यात्रा के कारण ज्यादातर लोग बस के बजाए ट्रेन से यात्रा करने लगे। परिणाम स्वरूप ट्रेनों में यात्रा की स्थिति लगभग अमानवीय हो गई और उसकी वजह से जो आर्थिक रूप से सक्षम हैं वे दोपहियों की गाड़ी या फिर वापस कार से यात्रा करने लगे - परिणाम स्वरूप सड़कों पर फिर से अधिक बड़ी हुई भीड़-भाड़, ट्रैफिक जैम और इस तरह शहरी यात्री कभी न रुकनेवाले इस दुश्चक्र में फंसा ही रह गया।

वर्तमान - स्थिति

अच्छी, आरामदेह और कार्यक्षम सार्वजनिक यातायात व्यवस्था के अभाव में, अपने स्वामित्व के, व्यक्तिगत वाहनों से काम पर जाने-आने की प्रवृत्ति बढ़ती जा रही है। यह प्रवृत्ति ईंधन के अधिक उपयोग और बढ़ते हुए प्रदूषण का कारण तो हैं ही, साथ ही अर्थव्यवस्था के लिये भी बहुत खर्चाली है। वाहनों के बड़े स्तर पर कंजेशन ने रशाओंवार ट्रैफिक को रेंगती हुई यात्रा में बदल दिया है। बड़े पैमाने पर ईंधन निगलते और गैस उगलते वाहनों की भीड़ ने वातावरण और भी अधिक दूषित कर दिया है।

भारतीय अर्थव्यवस्था के खुलने के साथ ही हमारी क्रयशक्ति भी बढ़ गई है और कारों के अच्छे से अच्छे अंतर्राष्ट्रीय माडेल हमारी पहुंच में है। हम सभी चाहते हैं कि हम सबसे अच्छे माडेल के मालिक बन जाएं, क्योंकि एक व्यक्ति की सफलता का सबसे अधिक दिखनेवाला यही एक चिह्न है। पर इस सम्बंध में हमें अपने नागरिक उत्तरदायित्व के प्रति भी सजग रहना चाहिये और सोचना चाहिये कि उस पर हम अपने आवागमन के लिये कितना निर्भर रहते हैं।

उपनगरीय ट्रैनें आजकल इतनी बुरी तरह भीड़ से भरी रहती हैं, कि उन्हें दुनिया के रिकार्ड में सबसे अधिक भीड़-भाड़ से भरी ट्रैनों में गिना जाता है। कुछ साल पहले की यह रिपोर्ट कि, भीड़ से भरी एक ट्रैन में एक बच्चा दम घुटने से मर गया, स्वयं अपनी कहानी खुद कहती है। इस बीच हमारी सड़कों की बदहालती के चलते, बसों को, जनता की सुविधा का एक साधन होने के बजाए, दुर्भाग्य से, कंजेशन के नुमाइनों के रूप में देखा जाता है। ज्यादातर कारों में चलने वाले तो बंदी यात्री हैं क्योंकि उनके पास कार का अन्य कोई उचित पर्याय नहीं है। अब समय आ गया है कि जब हम अपने को कार का पर्याय दे सकें। उपरोक्त अध्ययनों द्वारा की गई सिफारिशों में से कुछेक को छोड़कर, ज्यादातर कभी क्रियान्वित ही नहीं हो पाई और सो भी केवल आर्थिक व्यवस्था के अभाव के कारण।

इस समय तेजी से बढ़ती हुई वाहन - संख्या के कारण इंजीनियरी सुधार के अनुपात में यातायात व्यवस्था में सुधार लाने की अत्यावश्यकता है क्योंकि समस्या जटिलतर हो रही है। हालात में सुधार और कंजेशन से मुक्त होने की गुमराह कोशिशों के अंतर्गत प्रशासन ने सड़कों को चौड़ा करने का उपक्रम, इस हद तक चलाया कि उन्होंने उन क्षेत्रों में भी जहाँ अपेक्षाकृत भारी पैदल आवागमन है फुटपाथों की जगह को भी काटकर सड़क में मिला दिया।

पादचारी आवागमन

इस शहर में पैदल आना-जाना इतना अधिक है कि उसे यातायात - योजना प्रक्रिया का एक आवश्यक भाग समझा जाना चाहिये न कि केवल एक उपविभाग।

दुर्भाग्य से ऐसा हो नहीं रहा, और हम केवल आटोमोबाइलों की रफ्तार बढ़ाने की दिशा में योजनाएँ बनाते रहते हैं जबकि पैदल चलनेवालों को बिना किसी औपचारिकता के किनारों पर धकेल दिया गया है। बड़ी तादाद में आने-जाने वाले लोगों के ट्रैफिक का मतलब है कि बड़ी संख्या में पैदल चलनेवाले लोग। जैसे कि एक व्यक्ति बस से आता जाता है तो शुरू में बस पकड़ने के लिये और अंत में बस से उत्तर कर उसे पैदल जाना ही होता है। इस तरह इन सभी को पादचारियों की भीड़ में शामिल होता ही पड़ता है और पैदल चलनेवालों का लम्बा प्रवाह बढ़ता ही जाता है। यह अपने-आप में एक बड़ी ही खतरनाक स्थिति है और सुरक्षा से बड़े पैमाने पर समझौता तो करना ही पड़ता है। पर इसके अतिरिक्त वाहनों की रफ्तार और अधिक कम हो जाती है। तो फुटपाथों को ही समाप्त कर देने का काम एक बेमानी कसरत जैसा ही है क्योंकि निश्चित रूप से यह वाहनों की रफ्तार बढ़ाने में मदद नहीं करता।

समस्या

स्थिति का एक उद्देश्यपूर्ण आकलन हमें बतलायेगा कि वर्तमान समस्या निम्न कारणों का परिणाम है :

निजी कार का अनियंत्रित और विचारहीन उपयोग :- हम लोग छोटी से छोटी दूरी के लिये कार का उपयोग करते हैं और फिर उससे जो समय बचता है उसे पार्किंग का स्थान ढूँढ़ने में खर्च कर देते हैं। लम्बी दूरी के आवागमन के अतिरिक्त मुंबई में आसपड़ोस के एक भाग की दूरियां बहुत कम हैं और ये काफी संभव हैं कि इन स्थानों को पैदल चल कर ही पहुँचा जाये बशर्ते कि पैदल चलने का सही वातावरण उपलब्ध हो।

दुर्भाग्यवश मुंबई में कहीं भी, पैदल चलने का सही वातावरण उपलब्ध नहीं है। परिणामस्वरूप लोग पैदल चलने के बारे में सोचना तक भूल गए हैं और इसीलिये लोग छोटी-छोटी दूरी तक जाने के लिये भी किसी न किसी यातायात - वाहन के बारे में सोचते हैं।

पार्किंग की बहुत भारी मांग : इत्फाक से मिलनेवाला, असंगठित और अवैध पार्किंग। मुंबई में लगभग सारा का सारा पार्किंग सड़कों पर ही होता है। जिसके कारण तथा पार्किंग के कपट प्रयोग द्वारा सड़क की चौड़ाई काफी हद तक घट जाती है। उपयोग करने योग्य फुटपाथों के अभाव के कारण और जो हैं उन पर अवैध कब्जों के कारण, पैदल चलनेवालों को पार्किंग किये गये वाहनों के बीच से घुसकर निकल जाना पड़ता है। वाहन भी सड़कों का उपयोग करनेवाले अन्य लोगों के बारे में बिना कुछ सोचे दोहरी या तिहरी कतार से पार्क किये जाते हैं।

नाम मात्र का पार्किंग शुल्क : पार्किंग शुल्क की दर जम-सी गई है। प्रति वाहन पार्किंग शुल्क रु. 5 प्रति प्रथम 1 घंटा और रु. 3 अतिरिक्त घंटा है। प्रति वाहन पार्किंग शुल्क रु. 5 प्रति प्रथम 1 घंटा और रु. 3 प्रति अतिरिक्त घंटा की यह दर सन 1970 से लागू है। शहर भर के लिये यही दर वसूली जाती है फिर चाहे वह घना व्यापारिक केन्द्र 'नरीमन पाइन्ट' हो या फिर नीची लागतवाला क्षेत्र 'धारावी' हो। इसीलिये पार्किंग शुल्क कभी भी कार के उपयोग को निरुत्साहित करने का कारण नहीं बना फिर चाहे वह यात्रा कितनी भी अनावश्यक रही हो।

निश्चित भू-भाग और रास्ते के अधिकारों का बंधन : जमीन की कीमतें हमेशा से ऊँची रही हैं और इमारतों के नक्शे हमेशा सड़क की रेखा का अनुकरण करते हैं। तो कोई भी विस्तार भवनों के अधिग्रहण और उन्हें गिराये जाने के बिना संभव नहीं है। इसीलिये सड़क की क्षमता बढ़ाने की कोई भी कोशिश, रास्ते के ऊपर उठे हुए इलेवेटेड स्तर पर ही संभव है।

भारी संख्या में पादचारी गतिविधियां, और लगभग न के बराबर - पादचारी सुविधाओं का होना अथवा यातायात योजना में पादचारी सुविधाओं का अभाव।

व्यवस्था नियमों का नष्ट होना, परिणामतः सड़कों पर अनुशासन का पूर्ण अभाव। बहुत बार पूरा एक ट्रैफिक - प्रवाह लालबत्ती की उपेक्षा कर आगे बढ़ जाता है जिसके कारण दूसरी तरफ के ट्रैफिक प्रवाह के रास्ते के अधिकारों का उल्लंघन होता है, लेकिन वहाँ ड्यूटी पर तैनात पुलिसमेन इस बारे में कुछ नहीं करता। कई-कई बार अक्सर सिगनल स्विचआफ रहते हैं और ट्रैफिक को पुलिसमेन कंट्रोल कर रहा होता है, जिसके कारण पहले से ही गंभीर स्थिति और बिगड़ जाती है क्योंकि दूसरी तरफ के ट्रैफिक को तब तक इंतजार करना होता है जब तक कि एक ओर की पूरी तरह खाली नहीं हो जाती। इससे इंतजार बेहद लम्बा हो जाता है, साथ ही पिछला क्रास ट्रैफिक से ब्लाक हो जाता है।

मुंबई में जमीन का भारी मिला-जुला उपयोग है। जिसकी वजह से मुख्य सड़क पर जगह-जगह पर इमारतों से आनेवाली छोटी सड़कें जुड़ती हैं, जिन पर से व्यक्तिगत वाहनों की बड़ी तादाद मेन ट्रैफिक प्रवाह में लगातार प्रवेश करती जाती है और जिससे ट्रैफिक वाहनों की रफ्तार बहुत धीमी हो जाती है। क्योंकि हर छोटी सड़क से अंदर आनेवाले और बाहर जानेवाले वाहनों की सुविधा के लिये सारे के सारे ट्रैफिक प्रवाह को धीमा होना पड़ता है।

इस तथ्य की ओर ध्यान नहीं दिया गया है कि इस शहर के 80% से अधिक आवागमन करने वाले लोग सामूहिक परिवहन का उपयोग करते हैं और अब यह संख्या 88% तक पहुंच चुकी है। जब कि शहर की आबादी भी साथ ही साथ बढ़ी है तो वास्तविक यात्री संख्या तो बहुत अधिक हो गई है।

शहरी - कंजेशन मुक्त करने संभालने के अनेक तरीके हैं जिन्हे हम माटे तौर पर 3 समूहों में श्रेणीबद्ध कर सकते हैं :

अ) पूर्ति संबंधी समाधान : यातायात सुविधाओं की पूर्ति में वृद्धि करना जिसका सही अर्थ है शहरी - यातायात की इनफास्ट्रक्चर - क्षमता को बढ़ाना।

मुंबई में आज दैनिक आवागमन के लिये व्यक्तिगत - वाहनों का उपयोग बढ़ने से सड़कों के नेटवर्क पर ट्रैफिक का भार बढ़ गया है। पार्किंग लॉट और पार्किंग स्पेस की मांग बढ़ गयी है जिससे हमारे संसाधनों का व्यर्थ अपव्यय हो रहा है विशेषकर तब जब कि मुंबई में बहुत ही सीमित जमीन उपलब्ध है। ट्रैफिक कंजेशन के कारण आवागमन में होने वाली देरियां, बड़ी संख्या में होने वाली दुर्घटनाएं और वातावरण का बढ़ता हुआ, प्रदूषण आदि पर हमारे दैनिक समाचार पत्रों में, लगभग रोज चर्चा होती है। इन सभी समस्याओं का समाधान, हमारे शहर - आयोजक और मुंबई के बारे में निर्णय लेनेवाले, देखते हैं, चौड़ी सड़कों में, विभिन्न स्थानों के बीच सुसम्बद्धता के लिये नई लिंक सड़कों में, उड्डयन पुलोंका निर्माण करने में और वाहन ट्रैफिक ठीक बनाये रखने के लिये, पैदल चलनेवालों और धीमी रफ्तार से चलनेवाले वाहनों के नियंत्रण में।

फिर भी दुनिया के अन्य भागों के अनुभवों से पता चलता है कि यातायात - साधनों की पूर्ति बढ़ा देने से केवल उनकी मांग बढ़ जाती है। वाहनों की संख्या बढ़ने के साथ उनके आनेजाने के ट्रिप्स भी बढ़ जाते हैं। और फिर कंजेशन की समस्या जहां की तहाँ रह जाती है।

इन सुविधाओं की पूर्ति की मांग इस तरह बढ़ती जाती है कि बढ़े हुए आवागमन के लाभ कल्पना ही बने रहते हैं। इसिलिये यातायात - सुविधाओं की पूर्ति में वृद्धि को शहरी कंजेशन से मुक्ति पाने का उपाय अब नहीं माना जाता।

ब) माँग व्यवस्था : वर्तमान यातायात सुविधाओं के अधिक कार्यक्षम उपयोग को प्रोत्साहित करके, विशेष रूप से कंजेशन केन्द्रीय क्षेत्रों में, सड़क के विस्तार के लिये निजी मोटर वाहनों पर किसी प्रकार का प्रतिबंधित उपयोग थोपकर, सड़क को अधिक कार्यक्षम बनाना।

शहरी कंजेशन के प्रबंधन की व्याख्या

मुंबई में अभी तक हमने यातायात सुविधाओं की माँग को नियंत्रित करने की कोई कोशिश नहीं की है। माँग - प्रबंधन के दोनों ही प्रकारों भौतिक और आर्थिक के अंतर्गत बहुत से तरीके हैं पर हम यहाँ केवल स्थान सीमा बढ़ा - तरीकों के सुझावों तक ही सीमित रहेंगे। जैसे कि, बस - प्राथमिकता योजनाएँ, सड़कों पर रेल व्यवस्था, साइकल लेनस, चौड़े फुटपाथ और पैदल चलने के क्षेत्रों या सड़क विस्तार की मांग की रोकने की सीमाएँ। ये जब अच्छी तरह नियोजित होंगे, क्रियान्वित तथा प्रबंधित किये जायेंगे और ठीक संदर्भ में जहां चाहिये वहां किये जायेंगे तो वे सड़कों के अधिक सक्षम - उपयोग में सहायता होंगे। साथ ही सड़कों के अधिकाधिक मोटर - रहित उपयोग को आकर्षित करेंगे और विशेष स्थानों तक अपनी पहुंच को बढ़ाएंगे। वातावरण में सुधार, सड़क के प्रति बढ़ी हुई एसथेटिक संतुष्टि और सड़क का उपयोग करनेवालों की अधिकतम सुरक्षा आदि अतिरिक्त लाभ होंगे। मांग के प्रबंधन से, वाहनों द्वारा यात्रा किये गये किलो मीटरों की संख्या को कम करके प्रदूषण को कम करने में सहायता मिलती है।

सड़क पर निजी वाहनों के उपयोग को कम करने के लिये इसके अलावा कुछ कड़े और अप्रजातांत्रिक

पर्याय भी हैं जैसे कि क्षेत्र लायसेन्स स्कीम, कार के स्वामित्व और उपयोग पर करारोपण, मोटर बाहनों की कोटा स्कीम, जैसी कि सिंगापुर में लागू है। एक वीक एंड कार स्कीम, इलेक्ट्रोनिक रोड प्राइसिंग आदि। लेकिन भारत में हम इन्हें लागू नहीं करना चाहेंगे, या न ही निजी बाहनों के उपयोग पर किसी प्रकार का बंधन ही स्वीकार करेंगे। पर प्रजातंत्र हमें जो स्वतंत्रता देता है उसके अंतर्गत हमें उन अधिकारों का जो हमने अपने आपको दिये हैं, परीक्षण करना चाहिये कि क्या वे सामाजिक हितों की दृष्टि से उचित हैं, उस समाज के जिसके कि हम भी हम भी एंम अंग हैं।

स) भूमि के उपयोग में परिवर्तन : शहरी नियोजन में भूमि के उपयोग के नमूने को बदलना या बदलने के लिये अभिप्रेरित करना, जिससे कि अधिक आर्थिक गतेविधियाँ हों, रोजगार का एकीकरण, आवासीय और अन्य शहरी सुख - सुविधाओं में सुधार हो।

वर्तमान में मुंबई में हम यातायात सुविधाओं की पूर्ति बढ़ाने की कोशिश कर रहे हैं। जबकि उसी समय में हम भूमि के उपयोग के नमूने को बदलकर, उससे यात्रा के नमूने में परिवर्तन ला रहे हैं। हमने यात्रियों के उच्च ज्वारभाटा प्रवाह को बदलने का प्रबंधन नये केन्द्रीय - व्यवसाय क्षेत्रों (सीबीडी) को विकसित करके किया है जैसे कि बांद्रा - कुरला क्षेत्र, अंधेरी (एमआयडीसी), और मुलुंड, जबकि घाटकोपर भी तेजी से एक अन्य प्रमुख (सीबीडी) उत्तरी उपनगरों में विकसित हो रहा है। मिल- भूमियाँ जो अभी हाल में उपलब्ध हुई हैं, भी व्यापारिक केन्द्रों में विकसित होने जा रही हैं। आज ट्रैफिक का दिशा - केंद्रित अनुपात लगभग 60-40 है या 55.45 तक है।

पर फिर भी अन्य शहरों के अनुभव से पता चला है कि शहरी यातायात के कंजेशन को दूर करने के उपरोक्त उपायों में से केवल एक ही प्रकार के उपाय के जरिए जैसा चाहिये

वैसा नहीं नहीं मिलता। यदि शहर को कार्यक्षम रूप से चलाना है और एक स्वीकारणीय जीवन पद्धति और कार्य का वातावरण प्रदान करना है तो शहरी नियोजन, यातायात क्षमता निर्माण और ट्रैफिक की माँग - प्रबंधन की एक मिलीजुली रणनीति बनानी होगी।

सामूहिक यातायात का चयन

सामूहिक यातायात के विभिन्न साधन जो वर्तमान में मुंबई में उपलब्ध हैं और वे जिनके बारे में सक्रियता से विचार किया जा रहा है या वे जो क्रियान्वित करने की प्रक्रिया में हैं, निम्नानुसार हैं :

उच्च क्षमता बस पद्धति : ऐसी बस यातायात पद्धति जिसके अंतर्गत बसें, शहर की मुख्य सड़कों पर उपलब्ध वर्तमान स्थान का ही उपयोग बसों के लिये निश्चित बसमार्ग से करती हैं। ये पद्धतियां, अधिकतम प्रवाह, यात्रियों का आवागमन, टिकटिंग, बसों की समय सारिका आदि के लिये आधुनिकतम तकनीकों का उपयोग करती हैं। इस पद्धति की कार्यक्षमता और यात्री ले जाने की उच्चधारणा क्षमता संपूर्ण पद्धति पर निर्भर रहती है न कि आवश्यक रूप से बसों के आकार पर। यद्यपि जब जरूरत हो संयुक्त बसें आसानी से चलाई जा सकती हैं। 30 मीटर से अधिक चौड़ाई वाली सभी नई बड़ी सड़कें जो एमयूटीपी और एमयूआयपी के माध्यम से मुंबई में बन रही हैं उन सभी की डिज़िनों में निश्चित बस - लेन शामिल हैं। उपनगरों में कुछ मिलाकर 150 रुट किलोमीटर उच्च क्षमता बस पद्धति (एचसीबीएस) के लिये नामांकित किये गये हैं। सपोर्ट - इन्फ्रास्ट्रक्चर का नियोजन तथा क्रियान्वयन आवश्यक है।

हेवी मेट्रो : सिफारिश के मुताबिक सातवें कोरीडोर के साथ-साथ दौड़ेंगी। हेवी मेट्रो एक भूमिगत ट्रेन सेवा है, जो बड़ी संख्या में यात्रियों को ले जाने की क्षमता रखती है। मेट्रो के निर्माण के लिये टेंडर्स पास हो गये हैं और शीघ्र ही निर्माण कार्य शुरू हो रहा है। मुंबई में स्टेण्डर्ड

गेज का ही उपयोग होगा ताकि अंतर्राष्ट्रीय तकनीक का इस्तेमाल हो सके।

मोनोरेल : उपनगरीय ट्रेनों और मेट्रो की फीडर सर्विस के रूप में मोनोरेल चलाने पर विचार चल रहा है। यह मिल - भूमियों के पुनर्निर्माण कार्य में आंतरिक सेवा का काम भी कर सकेगी। हालांकि यह अभी तक विचार - विमर्श के स्तर पर ही है।

जल यातायात : पूर्वी और पश्चिमी समुद्री किनारों पर तथा ट्रॉस हारबर सेवा के लिये तीव्रगामी और उच्चधारण क्षमता के जलपोतों का उपयोग। पश्चिमी तट के अनेक लेंडिंग स्थानों के लिये जमीन चिह्नांकित हो चुकी है और कुछ ही वर्षों में जलयातायात सेवाएं शुरू हो सकेंगी।

उपसंहर : अंत में मैं कहना चाहूँगी कि हमारे वर्तमान यातायात सिनेरियो, हमारी वातावरण के प्रति चिंताओं और हमारी आर्थिक विवशताओं को देखते हुए यह

आवश्यक है कि हम अपने यात्रा व्यवहार में तुरंत - प्रबल परिवर्तन करें। माँग प्रबंधन के द्वारा सड़क - स्पेस के उपयोग की पुनर्स्थापना के सुझावों को हम महज ख्याली पुलाव बतलाकर अस्वीकार कर देते हैं और मानकर चलते हैं कि जनता उन्हें रद्द कर देगी। फिर भी यदि ये योजनाएँ ठीक से नियोजित की गई हैं और नीतिपूर्ण मजबूत कारणों पर आधारित हैं और जनता को इन तरीकों की ठीक-ठीक सूचना दी जाती रही है तो फिर इन्हें इस तर्क पर रद्द नहीं करना चाहिये कि ये कंजेशन बढ़ायेंगी। समस्या के मूल कारणों के बारे में, इन उपायों की आवश्यकता के विषय में और उन लाभों के बारे में जो उन्हें इनके सफल क्रियान्वयन होने पर मिलेंगे आदि सूचना जनता को देना, उन्हें इस बारे में शिक्षित करना ही ऐसी योजनाओं के सफल क्रियान्वयन की कुंजी है।

अनुवादक : ज. कु. निर्मल





