

शहरी परविहन संबंधी प्रदूषण: कोलकाता बड़े शहरों में सबसे स्वच्छ

चर्चा में क्यों?

हाल ही में सेंटर फॉर साइंस एंड एनवायरनमेंट (सीएसई) द्वारा तैयार की गई 'द अर्बन कम्यूट एंड हाउ इट कंट्रीब्यूट्स टू पोल्यूशन एंड एनर्जी कंजम्प्शन' नामक रिपोर्ट जारी की गई।

प्रमुख बंदि

- इस रिपोर्ट में 6 मेगा शहरों (दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, बंगलुरु और हैदराबाद) तथा 8 महानगरों (भोपाल, लखनऊ, जयपुर, चंडीगढ़, अहमदाबाद, पुणे, कोच्चा एवं वजियवाड़ा) सहित भारत के 14 शहरों का वशिलेण शामिल है जसमें शहरी संचार से होने वाले प्रदूषण और ऊर्जा उपभोग के संदर्भ में यह देखा गया कि शहरों में लोग कसि प्रकार यात्रा करते हैं?
- इस रिपोर्ट में कोलकाता को शीर्ष प्रदर्शन करने वाले मेगाशहर के रूप में स्थान मल्ला है। भोपाल सबसे कम समग्र उत्सर्जन के साथ सूची में प्रथम स्थान पर है। दिल्ली और हैदराबाद दो शहर ऐसे हैं जो प्रदूषण और ऊर्जा के उपयोग के प्रदर्शन के आधार पर तालिका में सबसे नीचे हैं।

राष्ट्रीय संकट

- इस अध्ययन में शहरी परविहन करियाओं, जैसे कि- पार्टिकुलेट मैटर और नाइट्रोजन ऑक्साइड के समग्र जहरीले उत्सर्जन के साथ ऊष्मा संजाल (Co2) की गणना के आधार पर शहरों को स्थान दिया गया।
- इस अध्ययन में शहरों को स्थान प्रदान करने के लयि दो दृष्टिकोण अपनाए गए- पहला समग्र उत्सर्जन और ऊर्जा उपभोग पर आधारित है और दूसरा प्रतिव्यक्तियात्रा उत्सर्जन और ऊर्जा उपभोग पर आधारित है।
- समग्र उत्सर्जन और ऊर्जा उपभोग के मामले में भोपाल के बाद वजियवाड़ा, चंडीगढ़ और लखनऊ का स्थान है। कोलकाता, जो समग्र उत्सर्जन के आधार पर छठे स्थान पर है छह मेगाशहरों के बीच सबसे कम उत्सर्जन के साथ सबसे आगे है।
- अहमदाबाद और पुणे जैसे छोटे शहर भी समग्र उत्सर्जन के आधार पर कोलकाता से नीचे आँके गए हैं।
- समग्र उत्सर्जन के आधार पर दिल्ली की रैंकिंग तालिका में सबसे नीचे है। इस सूची में हैदराबाद, बंगलुरु और चेन्नई ने दिल्ली से थोड़ा बेहतर प्रदर्शन किया।
- इस रिपोर्ट के अनुसार, हालाँकि कम जनसंख्या, कम यात्रा की मात्रा और कम वाहन संख्या के चलते मेट्रोपॉलिटन शहरों ने मेगाशहरों से बेहतर प्रदर्शन किया, लेकिन नज्ी वाहन यात्राओं के बहुत अधिक हसिसे के कारण वे जोखमि पर हैं।

एक बेहतर संदेश

- कोलकाता की तुलना हांगकांग और जापान के शहरों से करते हुए इस रिपोर्ट में बताया गया है कि "कोलकाता एक शानदार संदेश प्रदान करता है कि जनसंख्या वृद्धि और बढ़ती यात्रा की मांग के बावजूद, एक अच्छी तरह से स्थापित सार्वजनिक परविहन संस्कृति, सघन शहर डिजाइन, उच्च सड़क घनत्व और सड़कों और पार्किंग के लयि भूमि की सीमति उपलब्धता के साथ मोटर चालति परविहन का विकास संभव है।"
- रिपोर्ट में कहा गया है कि मुंबई में उच्चतम सकल घरेलू उत्पाद होने के बावजूद अन्य मेगाशहरों की तुलना में मोटर चालति परविहन की दर कम थी, जो यह साबति करता है कि ऑटोमोबाइल पर जनसंख्या की निर्भरता के निर्धारण में आय का स्तर एकमात्र कारण नहीं है।
- रिपोर्ट में कहा गया है, "कोलकाता और मुंबई दोनों शहर सार्वजनिक परविहन के एक अद्वितीय लाभ के साथ विकसित हुए हैं जो वहाँ की मौजूदा भूमि उपयोग पैटर्न के साथ बेहतर समायोजन पर आधारित है।"
- इससे पूर्व, 2004 में चेन्नई एक गैर-मोटर चालति परविहन (एनएमटी) नीतिको अपनाते वाला देश का पहला शहर बना। इस नीतिका उद्देश्य फुटपाथ, साइकलि ट्रैक और ग्रीनवे के नेटवर्क का निर्माण करके चलने या साइकलि चलाने की गरिावट को रोकना है।