साप्ताहिक
Live not just breaTHE

दि कार्मिक पोस्ट

MPHIN/2015/63220
MP/IDC1528/16-18

वर्ष : 5, अंक : 35 (प्रति बुधवार), इन्दौर, 22 से 28 अप्रैल 2020 पेज : 4 कीमत : 3 रुपये

लॉकडाउन में गंगा नदी स्वच्छ या अस्वच्छ सीपीसीबी को तीन महीनों से नहीं मालूम

उत्तराखंड से लेकर पश्चिम बंगाल तक करीब 2500 किलोमीटर लंबाई वाली गंगा नदी का पानी कहां-कहां पीने और नहाने लायक है, यह देश की प्रमुख प्रदूषण नियंत्रण संस्था केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी) को स्पष्ट तौर पर नहीं पता है। लॉकडाउन में भले ही हम तस्वीरों-वीडियो में नदी के बदले हुए रंग और ज्यादा बहाव को देखकर चौंक रहे हों लेकिन नदी की सेहत बताने वाले कई ऐसे जैविक और रासायनिक मानक हैं जो सिर्फ देखकर तय नहीं हो सकते बल्कि नदी वाकई साफ हो गई है, इसकी पुष्टि नमूनों की जांच के बाद ही की जा सकती है। बीते तीन महीनों में नमूने लिए गए हैं या नहीं? जांच रिपोर्ट क्या रही, यह अभी तक स्पष्ट नहीं है। एक चीज स्पष्ट है कि 20 जनवरी तक गंगा का पानी सीधे पीने लायक नहीं था।

सीपीसीबी को नमूनों की जांच के आधार यह नहीं मालूम है कि 20 जनवरी, 2020 के बाद से गंगा बहाव के अहम हिस्सों में वाकई कोई बदलाव आया है या नहीं। दरअसल राज्यों की ओर से सीपीसीबी को महीने में एक बार किया जाने वाला अपडेट 21 जनवरी, 2020 से अभी तक अपलोड नहीं किया जा सका है। सीपीसीबी के सदस्य सचिव प्रशांत गार्गव ने डाउन टू अर्थ से बातचीत में कहा कि उन्होंने राज्यों को आदेश दिया था कि वे गंगा के नमूनों को एकत्र कर उसकी जांच करें। हालांकि नमूनों की जांच ऑनलाइन क्यों नहीं मौजूद है, इसके लिए वह प्रयास करेंगे। नमूने कब और कहां से लिए गए? जांच रिपोर्ट में क्या पता चला और क्यों नहीं उन्हें 20 जनवरी के बाद से अपडेट किया गया ? इन सवालों के जवाब नहीं मिल सके।

नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) ने 27 जुलाई, 2018 को केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को आदेश दिया था कि वह गंगा के बहाव क्षेत्र का नक्शा तैयार करके उसमें 100 किलोमीटर के निश्चित दायरे पर आम लोगों को यह बताएं कि किस स्थान पर पानी नहाने लायक है और कहां पर पीने लायक है। इस आदेश का पालन करते हुए सीपीसीबी कों गंगा में प्रदूषण के विभिन्न मानकों का स्तर 24 घंटे उपलब्ध कराना है। इसके लिए बीते वर्ष सुटेबिलिटी ऑफ रिवर गंगा नाम का एक ऑनलाइन पेज सीपीसीबी के जरिए बनाया गया था, जिसमें एक महीने में लिए जाने वाले नमूनों के जांच आंकड़ों को प्रदर्शित किया जा रहा है। पेज पर स्पष्ट लिखा गया है कि ताजा आंकड़े राज्यों की ओर से अपलोड करने के बाद ही हासिल होंगे।

सुटेबिलिटी ऑफ रिवर गंगा के मुताबिक गंगा राज्यों - उत्तराखंड, उत्तर प्रदेश, बिहार, झारखंड, पश्चिम बंगाल की तरफ से नदी क्षेत्र के नमूनों की जांच रिपोर्ट लॉकडाउन से करीब दो महीने पहले अपलोड किए गए थे। हालांकि तब कुल 86 स्थानों में उत्तराखंड में हरि की पौड़ी समेत 6 स्थान और उत्तर प्रदेश में बिजनौर में हीपानी ए श्रेणी यानी (डिसइन्फेक्ट) साफ करके पीने लायक था। अन्य 80 स्थानों पर पानी मानकों पर फिट नहीं था। यानी बीओडी, सीओडी और कोलीफॉर्म जैसे स्तर बढ़े हुए थे। हालांकि, 20 जनवरी के ही नमूनों की जांच रिपोर्ट के मुताबिक देहरादून में डाउनस्ट्रीम रायवाला के पास गंगा का पानी मानकों पर फिट यानी ए श्रेणी में नहीं है। यह भी चेतावनी है कि गंगा का पानी सीधे न पिएं। उत्तर प्रदेश में कानपुर के बिठूर में 20 जनवरी, 2020 को बायो केमिकल ऑक्सीजन डिमांड 2.6 था जबकि यह 2 एमजी प्रति लीटर से कम होना चाहिए। वहीं कुल कोलीफॉर्म 3300 एमपीएन/100 एमएल था जो कि अधिकतम 50एमपीएन / 100 एमएल होना चाहिए। इसी तरह पश्चिम बंगाल में मुर्शिदाबाद के बेहरामपुर स्थित गोरा बाजार में गंगा पानी के नमूनों में 20 जनवरी को कॉलीफोर्म का स्तर 17000 प्रति 100 एमएल रिकॉर्ड किया गया था।

पृथ्वी दिवस

आखिर कैसे हो प्रकृति से हमारे टूटे रिश्ते की मरम्मत

आज पृथ्वी दिवस की पचासवीं वर्षगांठ है और हम प्रकृति के प्रतिशोध को साफ-साफ देख सकते हैं । आजकल दिल्ली के आसमान से स्मॉग की चादर हट चुकी है और हवा पूर्णतया साफ हो गई है। नीले आसमान में चिड़ियाओं की उड़ानें देखते बन रही हैं। मोटरकारों के कर्कश शोर के स्थान पर अब पंछियों की चहचहाहट सुनाई पड़ती है। हम कह सकते हैं कि इस जानलेवा म्यूटेन्ट (उत्परिवर्ती) वायरस के भयावह प्रसार को रोकने के उद्देश्य से लगाए गए विश्वव्यापी लॉकडाउन के बहाने ही सही, लेकिन धरती फिर से अपने पुराने वैभव को प्राप्त करने की कोशिश कर रही है।

नाले की शक्ल अख्तियार कर चुकी हमारे देश की कई नदियां, जिन्हें शून्य आक्सीजन स्तर के कारण मृत घोषित किया जा चुका था, फिर से जीवित हो उठी हैं और उनके साफ जल में जीवन एक बार फिर से फल फूल रहा है । गुजरात के बंदरगाह शहर , जूनागढ़ से आई तस्वीरों में आसपास के जंगलों से में कुछ शेर धूप सेंकने के लिए बाहर निकलते हुए देखे गए हैं । केरल के एक छोटे शहर में चहलकदमी करते कस्तूरी बिलाव हों या भारत के नमकीन तटीय इलाकों की ओर रुख करते हुए रंग बिरंगे फ्लैमिंगो या नदियों में छलांगें लगाती डॉल्फिनें, ऐसे उदाहरणों की कमी नहीं है।

हालांकि हम यह भली भांति जानते हैं कि प्रकृति में हुए इस खुशगवार बदलाव की भारी कीमत दुनिया भर के लाखों लोगों को चुकानी पड़ रही है। इस वायरस ने न केवल जानें ली हैं, बल्कि रोजी-रोटी के साधनों को भी तहस-नहस करके रख दिया है।

यह सच है कि हमारी हवा और पानी पूरी तरह से प्रदूषित हो चुके हैं और उन्हें साफ किया जाना जरूरी है, लेकिन मैं पूरे विश्वास के साथ कह सकती हूं कि सफाई का यह तरीका उचित नहीं है। कोविड -19 के बाद भी जीवन होगा और तब के लिए हमें दो चीजें गांठ बांध लेनी चाहिए -

पहला यह कि चाहे क्षण भर के लिए ही सही, लेकिन हमें यह पता चल गया है कि साफ हवा, साफ पानी और खुशगवार प्रकृति किस चिड़िया का नाम है और हमें यह सीख गांठ बांध लेनी होगी। हमें स्वयं को विश्वास दिलाना होगा कि यही सामान्य स्थिति है, हमारे फेफड़े विषाक्त पदार्थों के तनाव के बिना ही काम करने के लिए बने हैं।

दूसरी और सबसे महत्वपूर्ण बात जो हमें नहीं भूलनी है वह यह है कि यह साफ सुथरी हवा और नीला आसमान बिना लॉकडाउन के संभव नहीं थे। इसके अलावा कोई रास्ता नहीं है।

इसलिए, जब दिल्ली में सर्दियों के मौसम में फिर से स्मॉग का प्रकोप हो, तब हमें यह याद रखना होगा कि ऑड-ईवन का खेल बेकार है और सड़कों पर से सारी गाड़ियों को हटाए बिना हवा को साफ कर पाना असंभव है। साफ हवा के लिए जरूरी है कि ट्रकों की आवाजाही बंद हो और वह तभी संभव है जब रोजाना के कारोबार को पूरी तरह से बंद कर दिया जाए। पिछले महीने ट्रकों की आवाजाही 4,000 प्रतिदिन से घटकर 400 प्रतिदिन रह गई है।

हानिकारक गैसों का उत्सर्जन बंद हो सके, इसके लिए एक-दो नहीं, बल्कि सारे उद्योगों को बंद किए जाने की आवश्यकता होगी। इसका मतलब है हर तरह के निर्माण कार्यों पर रोक। हर वो चीज जो हमें रोजी-रोटी देती है, उसे बंद करना होगा। यही एकमात्र रास्ता है जिससे हम धुंधले , काले आसमान को नीला और हवा को साफ कर सकते हैं।

मैं ये नहीं कह रही कि आनेवाली सर्दी में हमें ऐसा करना ही होगा । यह लॉकडाउन मानव इतिहास का सबसे काला अध्याय है और मैं आशा करती हूँ कि हमें इसे दुहराने की आवश्यकता नहीं होगी । मैं ऐसा इसलिए कह रही हूँ क्योंकि अगर हम साफ सुथरी हवा चाहते हैं तो हमें जमीन आसमान एक करना होगा। रोजगार एवं स्वच्छ हवा हमारे जीवन का मूल है और इस दिशा में हमें बहुत कुछ करने की आवश्यकता है।

आज तक हम छोटे-मोटे फैसले लेते आए हैं, लेकिन अब समय आ चुका है कि हम बड़े कदम उठाएं। हमें अपनी कार्यशैली और योजना, दोनों पर बहुत तेजी से काम करना होगा। हम निश्चित रूप से इस हाल में दोबारा नहीं फंसना चाहेंगे, इसलिए कोविड-19 से सीख लेने का यही सही समय है।

तो फिर हवा कैसे स्वच्छ होगी? आखिर ऐसा क्या है जो हम कर सकते हैं, जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि लॉकडाउन हटा लिए जाने के बाद भी हमारा आसमान साफ रहे?

सबसे पहले हमें यह समझना होगा कि सड़कों पर से इंसानों को नहीं, बल्कि केवल गाड़ियों को हटाने की आवश्यकता है। इसका उपाय है कि सारी गतिविधियों को फास्ट-ट्रैक करना, ताकि गाड़ियों के बजाय इंसानों के सुविधाजनक एवं सुरक्षित आवागमन को सुनिश्चित किया जा सके। सार्वजनिक परिवहन को व्यक्तिगत स्वच्छता और सार्वजनिक स्वास्थ्य के पहलुओं को ध्यान में रखना होगा।

हमें खुद के लिए लक्ष्य निर्धारित करना चाहिए, ताकि अगले कुछ वर्षों में (हां, इतनी जल्दी) हम अपने सिस्टम को इस प्रकार अपग्रेड कर सकें, जिससे दैनिक आवागमन का 70-80 प्रतिशत हिस्सा उच्च गति और कम उत्सर्जन (रेलगाड़ी से लेकर साइकिल तक) वाले परिवहन के साधनों के माध्यम से पूरा किया जा सके।

दूसरे नंबर पर हैं, उद्योग। हमारा लक्ष्य उद्योगों को बंद करना नहीं है। हमारा लक्ष्य है, इन्हें इस प्रकार से विकसित करना, ताकि उनसे कम से कम उत्सर्जन हो । शुरुआत प्राकृतिक गैस से किए जाने के बाद हमारा लक्ष्य हो कि हमारे उद्योगों में इस्तेमाल की जा रही बिजली ऊर्जा के ऐसे स्रोतों से आए, जिनसे प्रदूषण न के बराबर हो। आज इस राह में सबसे बड़ी बाधा प्राकृतिक गैस की उपलब्धता नहीं, बल्कि इसकी कीमत है। प्राकृतिक गैस को सबसे बड़ी टक्कर कोयला दे रहा है, जोकि सबसे सस्ता किन्तु सर्वाधिक प्रदूषण फैलाने वाला ऊर्जा का स्रोत है।

लेकिन, अगर सरकार प्राकृतिक गैस को वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) के अंतर्गत ले आती है तो कोयले की यह बादशाहत छिन सकती है। यहां ध्यान रखने योग्य है कि मैं केवल प्राकृतिक गैस की बात कर रही हूं, सारे पेट्रोलियम उत्पादों की नहीं। वर्तमान में, कोयला या अन्य ऐसे प्रदूषक इंधनों को जीएसटी में शामिल किया गया है और सरकार उन पर कम प्रदूषण फैलाने वाले इंधनों की तुलना में काफी कम टैक्स लगाती है, तो ऐसा किया जाना संभव है। लेकिन हमें इसे एक बड़े समाधान के रूप में देखने की आवश्यकता है - एक ऐसा समाधान जो तेजी से और वृहद स्तर पर किया जा सके।

इन पहलुओं पर चर्चा आगे भी जारी रहेगी, लेकिन बात साफ है कि हमें बड़े फैसले तेजी से लेने होंगे। कोविड -19 ने हमारे सामने दुनिया की एक ऐसी भयावह तस्वीर पेश की है जो हमने सपने में भी नहीं सोची थी। अब समय या गया है जब हम धरती के साथ अपने बिगड़े संबंधों को सुधार लें। आनेवाले दिनों में यह हमारे सामने की सबसे बड़ी चुनौती होने वाली है। क्या हम कोविड -19 से सीख लेकर अपने काम करने का तरीका बदलेंगे ? या अपनी अर्थव्यवस्थाओं को पटरी पर लाने की जल्दी में हम और अधिक धुएं एवं प्रदूषण के साथ अपनी अर्थव्यवस्थाओं का पुनर्निर्माण करना चाहेंगे? प्रकृति अपना फैसला सुना चुकी है और अब हमारा भविष्य पूरी तरह से हमारे हाथों में है। हमें प्रकृति के प्रति नरमी दिखाने की आवश्यकता है। अब समय आ गया है कि जब हम धरती पर अपना भार कुछ कम करें।

क्या यह महामारी किसी शहर की परिकल्पना को बदल सकती है?

पृथ्वी दिवस पर चिंतन

संक्रमण के डर ने कई भीड़ भरे शहरों को सुस्त बना दिया है। इस तरह की चिंता बढ़ रही है जिसमें कहा जा रहा है कि अधिक जनसंख्या घनत्व वाले शहरों में मानवों की बीच आपसी संपर्क अधिक होगा जिससे अधिक संक्रमण और मृत्यु की आशंका रहेगी। कम भीड़-भाड़ वाले दूरदराज के छोटे कस्बे और ग्रामीण परिवेश की छवि ऐसी बन रही है कि यह बचने का सबसे शानदार रास्ता है। इस महामारी के पांव फैलाने से पहले ही लोगों ने दिल्ली जैसे प्रदूषित शहर को गंदी हवा की वजह से छोड़ना शुरू कर दिया था।

लेकिन, जानकार लोग इस बात को लेकर भी चिंतित हैं कि इस तरह की प्रवृत्ति से कम जनसंख्या घनत्व वाले इलाकों की तरफ लोगों की रुझान बढ़ेगा जिससे वहां होने वाले विकास की वजह से अधिक प्रदूषण, खराब स्वास्थ्य और कार्बन और सामाजिक समानता की कमी आने वाले समय में सामने आएगी।

ये कुछ कारण हैं जिससे हमारा ध्यान किसी शहर की क्षमता को बढ़ाकर उसे सुरक्षित आर्थिक और सामाजिक तरक्की के साथ पर्यावरण और स्वास्थ्य सुरक्षा से हट सकता है। लॉकडाउन के दौरान इसलिए पृथ्वी दिवस का चिंतन शहर की परिकल्पना से दोबारा जुड़ रहा है।

हाल ही में विक्टोरिया ट्रांसपोर्ट पॉलिसी इंस्टीट्यूट,कनाडा के टॉड लिटमैन ने महामारी से संबंधित अपने ताजे रिपोर्ट में चेताया कि कई लोग गलत धारणा बना सकते हैं कि संक्रामक रोग अधिक जनसंख्या घनत्व में अधिक खतरनाक और ग्रामीण इलाकों में कम खतरनाक होता है। वह कहते हैं कि एक तरफ शहरी लोग इस संक्रमण की चपेट में अधिक आते हैं लेकिन ग्रामीण लोगों के संक्रमण की स्थिति में मरने की आशंका अधिक होती है और इसकी वजह वहां की कमजोर स्वास्थ्य व्यवस्था है।

यह शहर ही है जो हमें न सिर्फ स्वास्थ्य सुविधाएं दुसुस्त करने की अनुमति देता है, बल्कि कई दूसरे सामाजिक स्तर की सुविधाएं प्रदान करने की सुविधा देता है जिससे अधिक से अधिक लोगों की बढ़िया सुरक्षा हो पाती है। दरअसल संक्रमण का खतरा जिस भीड़भाड़ से है वह एक स्थान पर लोगों से संख्या है न कि घनत्व यानी एक भूभाग पर रहने वाले लोगों की संख्या से। लिटमैन कहते हैं कि कई घनत्व वाले शहरी देश जैसे हॉन्गकॉग, जापान, सिंगापुर और दक्षिण कोरिया ने काफी सफलता के साथ कोविड-19 के संक्रमण और मृत्यु दर को कम किया है।

यह दिखाता है कि घनत्व के अलावा कारगर जन स्वास्थ्य सुविधाएं, सामाज की तरफ से मिलने वाले प्रतिक्रियात्मक सहयोग और स्वास्थ्य सेवाओं की गुणवत्ता संक्रमण को खतरे को कम करने के लिए महत्वपूर्ण हैं। लिटमैन कहते हैं, अधिकांश लोग आपदा के समय में अपने आसपास की सामान्य सेवाओं और गतिविधियों तक पैदल पहुंच रखने में सक्षम होते हैं और उनका सामाजिक जुड़ाव भी बेहतर होता है, सघन शहर परिवहन लागत में 10-30 प्रतिशत की बचत कर सकता है, यात्रा के समय को कम कर सकता है, उत्पादकता बढ़ा सकता है, ट्रैफिक कम कर सकता है, यहां पार्किंग के लिए कम भूमि की आवश्यकता होती है, और ऊर्जा की बचत और उत्सर्जन में कमी कर सकता है।

भारत में क्या लगा है दांव पर?

अभीतक भारत में अधिक घनत्व और घनत्व को बढ़ाने की परिकल्पना को जनता का विरोध झेलना पड़ रहा है। लोगों को डर है कि इससे उनके शहर में भीड़ बढ़ेगी और अधिक भीड़ वाले शहर में ट्रैफिक भी बढ़ेगा। कई लोगों को यह नहीं पता कि कैसे नवीनीकरण से शहर में बढ़ते हुए भीड़ और ट्रैफिक को कैसे कम कम कर सकता है और इससे आम लोगों को रहने लायक आसरा भी दिया जा सकता है।

इस महामारी के बाद भारत इस संवाद से दूर नहीं भाग सकता है। यहां अधिक घनत्व, सघन और आपस में जुड़े शहरों की गहरी समझ बननी जरूरी है जो कि लचीले, सुरक्षित, स्वस्थ और साफ, घिरे हुए और बस्तियों के विस्तार के साथ होते हैं।

भारत के अधिकांश शहर सघन जनसंख्या घनत्व वाले हैं। वे एक हद तक घनत्व को कम पर काबू तो रखते हैं लेकिन मुफीद शहरी संरचना और अधिक भीड़-भाड़ के असर को कम करने के लिए योजना और रणनीति को नहीं अपनाते हैं। हमारे शहर आने वाले समय में भी जीविकोपार्जन के लिए लोगों को आकर्षित करते रहेंगे, इसलिए हमें इसकी योजना बनाने की जरूरत होगी।

कोविड-19 के संकट ने नजर से दूर शहरी आबादी को सामने कर दिया और इसका खुलासा किया कि कैसे अधिक भीड़ में रहना स्वास्थ्य के लिए खतरा साबित हो सकता है। लेकिन, क्या हम इसके लिए पुख्ता रणनीति बना रहे हैं? 1.4 करोड़ लोगों के करीब की जनसंख्या शहरी झुग्गियों में न रहने लायक हालत में रहती है। सेंसस 2011 के मुताबिक भारत हर वर्ष 40 लाख लोगों की आबादी को हर साल झुग्गियों में जोड़ता है।

शहरी घरों की कमी के ऊपर बने तकनीकी समूहों ने अनुमान लगाया है कि 80 प्रतिशत तक घर की राष्ट्रीय मांग भीड़ और घरों में झमता से अधिक रह रहे लोगों की तरफ से आती है। बिना जीवन-सुरक्षा और आजीविका सुरक्षा से समझौता किए हम इनके लिए कैसे घर डिजाइन करते हैं?

यह सर्वविदित है कि हमारे शहरों में घनत्व नियंत्रण और जमीन की बढ़ी कीमतें से बड़ी संख्या में लोग शहर से दूर रहने को विवश होते हैं। निम्न और मध्यम आयु वर्ग और व्यापारी शहर के बाहर सस्ते इलाकों की तरफ जाते हैं जहां आवाजाही और शहरी व्यवस्थाओं की बेहद कमी होती है। इससे भीड़भाड़ और प्रदूषण से तो बच जाते हैं लेकिन बेहद बड़े सामाजिक असमानता की कीमत देकर। मुंबई और नेशनल कैपिटल रीजन (एनसीआर) में सस्ते घर के प्रोजेक्ट शहर के केंद्र से 65-75 किलोमीटर दूर बने हुए हैं।

वर्ष 2016 में विश्व बैंक ने अपने अध्ययन में अनुमान लगाया था कि बेहतर प्रबंधन के साथ शहरी विकासके मॉडल की तुलना में एक बड़ा, फैला हुआ शहरी विकास का मॉडल भारत को 330 बिलियन अमेरिकी डॉलर से लेकर 1.8 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर तक खर्च करवा सकता है। यह सामने आया कि सघन शहर फैले हुए शहर की तुलना में आर्थिक रूप से भी अधिक बेहतर करते है।

विश्व स्वास्थ्य संगठन का जिक्र भी इस अध्ययन में आता है जिसने पैदल चलकर या साइकिल चला कर (एक्सीडेंट के खतरों और ट्रैफिक सुरक्षा का ध्यान रखते हुए) स्वास्थ्य के फायदों का अनुमान लगाया है। उदाहरण के लिए, इस वक्त और वर्ष 2050 के बीच फैले हुए शहरीकरण पर खर्च की तुलना में स्मार्ट ग्रोथ (अधिक से अधिक पैदल और साइकल ट्रैक) से भारत की कुल बजत हर वर्ष 120 बिलियन अमेरिकी डॉलर होती है। यहां तक की परिवार भी इस सघन विकास से लाभांवित होगा। उदाहरण के लिए, एक फैले हुए शहर में एक परिवार यातायात पर 50,000 से 1,20,000 सालाना खर्च करता है, इसकी तुलना अगर कई स्तरीय मॉडल पर बने सघन शहर से करेंगे तो यह खर्च 10,000 से 20,000 तक सालाना आएगा।

भारत की स्थिति क्या है?

ऐसा नहीं है कि भारत ने शहरी विकास के इन सिद्धांतों को नहीं समझता हो। पिछले कुछ दशकों में नई नीतियों में ये सिद्धांत झलकते हैं। राष्ट्रीय आवास मानकों ने नए विकास के लिए सुलभ सघन शहरी रूप को परिभाषित किया है।

पारगमन उन्मुख विकास नीति (ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट पॉलिसी) कहती है कि उच्च घनत्व वाले जमीन का मिश्रित उपयोग कर उसमें आवाजाही की योजना, पैदल चलने योग्य व्यवस्था बनाई जाए। ऐसे जमीनों में अधिकसे अधिक हरित क्षेत्र और सामुदायिक उपयोग के क्षेत्र शामिल हों और आवाजाही की सुविधा 500 से 800 मीटर की परिधि के भीतर ही हो। यह नीति कहती है कि ऐसे पैदल चलने और रहने योग्य समाज में घर की आपूर्ति में हर आय वर्ग के लोग मसलन आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग, मध्य आया वर्ग भी शामिल हों।

यह काफी सराहनीय है कि भारतीय रेलवे स्टेशन्स डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिडेट एक अनोखे 'फॉर्म आधारित कोड' का विकास कर रही है जिसका उपयोग रेलवे की जमीन पर डिजाइन करने और लेआउट योजना की स्वीकृति प्रदान करने में किया जाएगा। इस कोड से स्टेशन के इलाके में सघन, पैदल चलने योग्य, बाजारोन्मुखी और सुचारू यातायात से लैस टिकाउ विकास का मॉडल बन सकेगा। यह शहरी फॉर्म बेहतर योजना के साथ बने छोटे ब्लॉक, सड़कों की अधिक संख्या, जमीन का मिश्रित उपयोग और वहां रहने वाले लोगों में मिश्रित आय वर्ग पर आधारित होगा।

पृथ्वी और पर्यावरण संरक्षण के लिए समय-समय पर लॉकडाउन जरूरी

पृथ्वी को संरक्षण प्रदान करने तथा दुनिया के समस्त देशों से इस कार्य में सहयोग एवं समर्थन हासिल करने के उद्देश्य से प्रतिवर्ष 22 अप्रैल को विश्वभर में 'पृथ्वी दिवस' मनाया जाता है। पूरी दुनिया में एक अरब से भी ज्यादा लोग प्रतिवर्ष यह दिवस मनाते हैं और इस प्रकार यह एक ऐसा नागरिक कार्यक्रम है, जो विश्वभर में सबसे बड़े स्तर पर मनाया जाता है। इस अवसर पर पर्यावरण संरक्षण तथा पृथ्वी को बचाने का संकल्प लिया जाता है। यह एक संयोग ही है कि इस बार यह दिवस ऐसे समय में मनाया जा रहा है, जब पहली बार हम पृथ्वी को काफी हद तक साफ-सुथरी और प्रदूषण रहित देख पा रहे हैं। हालांकि यह सब प्रकृति संरक्षण के लिए मानवीय प्रयासों के चलते हरगिज संभव नहीं हुआ है बल्कि इसका एकमात्र कारण कोरोना संकट के कारण दुनियाभर के अनेक देशों में चल रहा लॉकडाउन ही है अन्यथा इस पृथ्वी दिवस के अवसर पर भी प्रदूषण नियंत्रित कर पृथ्वी को संरक्षण प्रदान करने और धरती मां का कर्ज उतारने जैसी बातें ही हर साल की भांति दोहराई जा रही होती। कोरोना संकट ने पूरी दुनिया को पर्यावरण संरक्षण को लेकर सोचने का एक ऐसा अवसर प्रदान किया है, जहां दुनियाभर के तमाम देश एकजुट होकर अब समय-समय पर लॉकडाउन या ऐसी ही कुछ अन्य ऐसी योजनाओं पर विचार सकते हैं, जिनसे पर्यावरण संरक्षण में अपेक्षित मदद मिल सके।

पहले दुनियाभर में प्रतिवर्ष दो बार 21 मार्च तथा 22 अप्रैल को पृथ्वी दिवस मनाया जाता था लेकिन वर्ष 1970 से यह दिवस 22 अप्रैल को ही मनाया जाना तय किया गया। 21 मार्च को पृथ्वी दिवस केवल उत्तरी गोलार्द्ध के वसंत तथा दक्षिणी गोलार्द्ध के पतझड़ के प्रतीक स्वरूप ही मनाया जाता रहा है। 21 मार्च को मनाए जाने वाले 'पृथ्वी दिवस' को हालांकि संयुक्त राष्ट्र का समर्थन प्राप्त है लेकिन उसका केवल वैज्ञानिक व पर्यावरणीय महत्व ही है जबकि 22 अप्रैल को मनाए जाने वाले 'पृथ्वी दिवस' का पूरी दुनिया में सामाजिक एवं राजनैतिक महत्व है। संयुक्त राष्ट्र में पृथ्वी दिवस को प्रतिवर्ष मार्च एक्विनोक्स (वर्ष का वह समय, जब दिन और रात बराबर होते हैं) पर मनाया जाता है और यह दिन प्राय: 21 मार्च ही होता है। इस परम्परा की स्थापना शांति कार्यकर्ता जॉन मक्कोनेल द्वारा की गई थी।

पर्यावरण के प्रति लोगों को संवेदनशील बनाने के उद्देश्य से 'पृथ्वी दिवस' पहली बार बड़े स्तर पर 22 अप्रैल 1970 को मनाया गया था और तभी से केवल इसी दिन यह दिवस मनाए जाने का निर्णय लिया गया। उस आयोजन में समाज के हर वर्ग और क्षेत्र के करीब दो करोड़ अमेरिकियों ने हिस्सा लिया था। उस समय अमेरिकी सीनेटर गेलार्ड नेल्सन द्वारा पृथ्वी को संरक्षण प्रदान करने के लिए इस महत्वपूर्ण दिवस की स्थापना पर्यावरण शिक्षा के रूप में की गई थी, जिसे अब इसी दिन दुनिया के कई देशों में प्रतिवर्ष मनाया जाता है। नेल्सन पर्यावरण को लेकर सदैव चिंतित रहा करते थे और इसके प्रति लोगों को जागरूक करने के लिए निरन्तर प्रयासरत रहते थे। सितम्बर 1969 में सिएटल (वाशिंगटन) में आयोजित एक सम्मलेन में सीनेटर नेल्सन द्वारा घोषणा की गई थी कि वर्ष 1970 की वसंत ऋतु में पर्यावरण पर राष्ट्रव्यापी जनसाधारण प्रदर्शन किया जाएगा और इस प्रकार पर्यावरण को राष्ट्रीय एजेंडे में जोड़ने के लिए नेल्सन द्वारा प्रथम राष्ट्रव्यापी पर्यावरण विरोध की प्रस्तावना दी गई थी। अमेरिका में इस दिवस को 'वृक्ष दिवस' के रूप में मनाया जाता है। पहले पृथ्वी दिवस के अवसर पर ही 'यूनाइटेड स्टेट्स एनवायरनमेंट प्रोटेक्शन एजेंसी' की स्थापना हुई थी तथा 'स्वच्छ वायु, स्वच्छ जल और लुप्तप्राय जीव' (क्लीन एयर, क्लीन वाटर एंड एन्डेंजर्ड स्पीसेज) से जुड़े कानून को स्वीकृति प्रदान की गई थी।

अब प्रश्न यह है कि आखिर दुनियाभर में हर साल पृथ्वी दिवस के आयोजन की जरूरत ही क्यों महसूस हुई? इसका जवाब है कि अनेक दुर्लभ प्राकृतिक सम्पदाओं से भरपूर हमारी पृथ्वी प्रदूषित वातावरण के कारण धीरे-धीरे अपना प्राकृतिक रूप खोती जा रही है और इसी प्राकृतिक रूप को बचाने हेतु लोगों को जागरूक करने तथा पर्यावरण संरक्षण के प्रति संवेदनशील बनाने के उद्देश्य से यह दिवस मनाया जाने लगा। हालांकि चिंता की बात यह है कि न केवल अपने देश में बल्कि समूची दुनिया में इस महत्वपूर्ण दिवस को लेकर सामाजिक जागरूकता का तो बड़ा अभाव है ही, राजनीतिक स्तर पर भी पृथ्वी संरक्षण के लिए कोई ठोस पहल होती नहीं दिखती। दुनियाभर में कुछ पर्यावरण प्रेमी तथा पर्यावरण संरक्षण से जुड़ी संस्थाएं धरती को बचाने की कोशिशें अवश्य करती रही हैं लेकिन जब तक धरती को बचाने की चिंता दुनिया के प्रत्येक व्यक्ति की चिंता नहीं बनेगी और इसमें हर व्यक्ति का योगदान नहीं होगा, तब तक मनोवांछित परिणात मिलने की कल्पना भी नहीं की सकती। धरती की सेहत बिगाड़ने और इसके सौन्दर्य को ग्रहण लगाने में समस्त मानव जाति ही जिम्मेदार है। आधुनिक युग में मानव जाति की सुख-सुविधा के लिए सुविधाओं के हुए विस्तार ने ही पर्यावरण को सर्वाधिक क्षति पहुंचाई है और निरन्तर हो रहा जलवायु परिवर्तन भी इसी की देन है। इन्हीं सब तथ्यों की विस्तृत चर्चा मैंने हिन्दी अकादमी दिल्ली के आर्थिक सहयोग से पर्यावरण संरक्षण पर पिछले ही माह प्रकाशित हुई 190 पृष्ठों की अपनी पुस्तक 'प्रदूषण मुक्त सांसें' में की है।

स्वामी, मुद्रक, प्रकाशक सोनल मेहता केलिए प्रतीक्षा ग्राफिक्स, 127 देवी अहिल्या मार्ग, इंदौर (म.प्र.) से मुद्रित एवं 209-बी शहनाई रेसीडेंसी-2 कनाड़िया रोड इंदौर (म.प्र.) से प्रकाशित। संपादक: डॉ. सोनल मेहता फोन : 0731-2595008 Mail.sonal12mehta@yahoo.co.in 9755040008