ચાલવાના મૂળભૂત અધિકારથી આપણે કેટલાં છેટાં છીએ?

માર્ગની આસપાસ ચાલવું હવે આપણા માટે દુષ્કર બનતું જાય છે. ચાલવાનું જ નહીં સાઈકલ કે ટુ વ્હિલર સાથે હવે દેશના માર્ગો પર નીકળવું સૌથી મોટું જોખમ બની ચૂક્યું છે. કારણ કે સમયાંતરે એવાં ન્યૂઝ આવતાં રહે છે કે રાહદારીઓને કાર કે અન્ય કોઈ મોટા વાહને અડફેટે લીધા અને રાહદારીનું મૃત્યુ થયું. કર્ણાટકના આવા જ એક કેસમાં શાળામાં પગપાળા જતા કિશોર વયના બાળકનું માર્ગ અકસ્માતમાં મૃત્યુ થયું હતું. આ કેસની સુનાવણીમાં સુપ્રિમ કોર્ટે માર્ગ પર નિર્ધારીત કરવામાં આવેલી ફૂટપાથ પર ચાલવાને અધિકાર ગણાવ્યો છે અને તે સંબંધે સરકારને શક્ય એટલાં વહેલા કાયદો ઘડવાનું પણ સૂચન કર્યું છે.

સુપ્રિમ કોર્ટે આવું સૂચન કર્યું તેનું એક કારણ છેલ્લા દસ વર્ષમાં રાહદારીઓનું માર્ગ અકસ્માતમાં મોતના આંકડા છે. 2016માં આ આંકડો 13,894 હતો, જે 2024માં વધીને 36,526 થઈ ચૂક્યો છે. આ શહેર અને વિશેષ કરીને મોટા શહેરોનો પ્રશ્ન છે, જ્યાં સતત રાહદારીઓની અવગણના થઈ રહી છે. રાહદારીઓને ચાલીને ગંતવ્ય સ્થળે પહોંચવાનો વિકલ્પ સતત ઘટી રહ્યા છે. આવું થાય છે કેમ? એક તો, વાહનોની સંખ્યા વધી રહી છે એટલે ફૂટપાથની સ્પેસ પણ ઘટી રહી છે. જ્યાં ફૂટપાથને પૂરતી સ્પેસ છે ત્યાં દબાણના કારણે પણ જગ્યા ઓછી થઈ રહી છે. અને રાહદારીઓને ચાલવામાં ડગલે ને પગલે જે રીતે મુશ્કેલી વધે છે તેથી ચાલીને નિર્ધારીત સ્થળ સુધી પહોંચવાના પૂરા કલ્ચરનો અંત આવી રહ્યો છે. સુપ્રિમ કોર્ટે આ વાતને ગંભીરતાથી લીધી અને તે અંગે કાયદો બનાવવો જોઈએ તેવી ટિપ્પણી પણ કરી છે.

આપણે ત્યાં કહેવાતા ‘વિકાસ’માં ઘણું બધું થયું. માર્ગ પહોળા થયા, ટ્રાન્સપોર્ટેશન વ્યવસ્થાઓમાં ‘બીઆરટીએસ’ અને ‘મેટ્રો રેલ’ ઉમેરાઈ અથવા તો જ્યાં નહોતી ત્યાં હવે લોન્ચ થઈ રહી છે. અન્ય માળખાગત સુવિધાઓ પણ બહેતર થઈ. પરંતુ શહેરીજનો પગપાળા ચાલવા માંગે છે અને પોતાના કાર્ય અર્થે રાહદારી તરીકે અંતર કાપવા માંગે છે - તેમના સ્પેસની વાત કરીએ તો તે સતત ઘટી રહી છે. આ કારણોમાં એક કારણ છે કે શહેરી આયોજનકર્તાઓએ રાહદારીઓને ક્યારેય મહત્ત્વ આપ્યું નથી. તેઓની ચિંતા કરી નથી અને તેથી હંમેશા રાહદારીઓ સાંકડી ફૂટપાથ પર અથવા તો રસ્તા પર ચાલવા મજબૂર થાય છે. બીજું કે દેશના મહદંશે મોટા શહેરો રસ્તાની આસપાસની જગ્યામાં દબાણથી ભરાયેલા હોય છે. ગુજરાતમાં રાજ્ય સરકાર હવે સર્વત્ર ડેમોલિશન કરીને માર્ગ ખુલ્લા કરવાની ઝુંબેશ ઉપાડી છે. તેમ છતાં હજુ પણ ખુમચા અને લારી ધરાવનારા માર્ગ પરથી દૂર થયા નથી. આનો અર્થ એ ન કરવો કે ખુમચા કે લારી ધરાવનારાઓની શહેરમાં આવશ્યકતા નથી. તેમની આવશ્યકતા છે અને તેમની માટે અલાયદી વ્યવસ્થા સરકારે પૂરી પાડવી જોઈએ. પરંતુ એવું કશુંય થતું નથી અને તે કારણે હેરાન થવાનું આવે છે પગપાળા ચાલનારાઓને. આ કારણે ચાલવાનું કલ્ચર જાણે અદૃશ્ય થઈ રહ્યું છે અને તેથી જ હવે શહેરોમાં માર્ગની આસપાસ આપણે ક્યારે ચાલ્યા હોઈએ- તે યાદ કરવું પડે તેવી સ્થિતિ છે. શહેરમાં અનેક એવી જગ્યાઓ ધીરે ધીરે નિર્માણ પામે છે - જ્યાં ચાલતાં-ચાલતાં જ ખરીદી કરી શકાય. અમદાવાદમાં આવો વિસ્તાર લાલદરવાજાનો છે. આ સ્પેસ ધંધા-વ્યવસાયના હેતુસર નિર્માણ થઈ છે. પરંતુ જેમાં આવો કોઈ ઉદ્દેશ ન હોય, માત્ર શહેરીજનોને ધ્યાનમાં રાખીને ફૂટપાથ બનાવવામાં આવી હોય તેવું ઝડપથી નજરે ચઢતું નથી.

ચાલવાનું જ નહીં સાઇકલ કે ટુ વ્હિલર સાથે હવે દેશના માર્ગો પર નીકળવું સૌથી મોટું જોખમ બની ચૂક્યું છે

આપણા શહેરોમાં અનેક વિસ્તારો પહોળા માર્ગ ધરાવનારા અને હરિયાળા લાગે છે. ગુજરાતના દરેક મોટા શહેરોમાં આવી સ્પેસ મળી શકે. પરંતુ પૂરા શહેરના અનુપાતમાં જ્યારે પહોળા માર્ગ અને સાથે ફૂટપાથની જગ્યાની આપણે ટકાવારી કાઢીએ તો તેમાં આપણે ઘણાં પાછળ છીએ. બલકે ઘણી વાર તો ફૂટપાથ માત્ર એક નિયમ હેઠળ બનાવી દેવામાં આવે છે; તેના પર રાહદારીઓ ચાલશે કેવી રીતે? તેવી કોઈ દરકાર રાખવામાં આવતી નથી. ઘણી ફૂટપાથ પર વર્ષોના વર્ષો સુધી ચાલવાની સ્થિતિમાં હોતી નથી, પરંતુ તે વિશે ઝડપથી પગલાં લેવાતા નથી. આ બધી ચર્ચા થઈ રહી છે તેનું કારણ કર્ણાટકનો સ્કૂલ જતાં બાળકનું અકસ્માતમાં થયેલું મોત છે. આ બાળક તેના પિતા સાથે સ્કૂલ થઈ રહ્યો હતો ત્યારે એક ટેન્કરે બાળકને ટક્કર મારી જેનાથી તેનું સ્થળ પર જ મૃત્યુ થયું. પિતાએ બાળકના મૃત્યુને લઈને પચ્ચીસ લાખની વળતરની માંગણી કરી હતી, પરંતુ મોટર એક્સિડન્ટ ક્લેઇમ ટ્રિબ્યુનલે સાડા છ લાખ રકમનું વળતર આપ્યું. કેસ હાઇકોર્ટમાં પહોંચ્યો ત્યારે વળતરની રકમ ઘટાડીને ચાર લાખ કરી દેવામાં આવ્યું. પરંતુ જ્યારે આ કેસ સુપ્રિમમાં આવ્યો ત્યારે સુપ્રિમ કોર્ટે, હાઇકોર્ટનો ચૂકાદો રદ કર્યો અને બાળકના પરિવારને સાડા અગિયારનું વળતર ચૂકવવાનું જણાવવામાં આવ્યું. આ કેસને સુપ્રિમ કોર્ટે ગંભીરતાથી લીધો છે અને બે ન્યાયાધીશોની બેન્ચે આ વિશે કહ્યું હતું કે, ‘જો કોઈ માર્ગ નિર્માણ થાય છે તો સરકાર અને સ્થાનિક વહિવટિતંત્રની જવાબદારી છે કે તેઓ રાહદારીઓ માટે સુરક્ષિત ફૂટપાથ પણ બનાવે અને તેની જાળવણી કરવામાં આવે. આવા ફૂટપાથ પર સ્પષ્ટ રીતે લખેલું હોવું જોઈએ કે - આ રાહદારીઓ માટે છે. જેના પર ગાડીઓ ન ચાલી શકે. ફૂટપાથ પર ચાલનારાનો મૂળભૂત અધિકાર કોઈ પણ મોટર વાહન વિશેષાધિકારથી વધુ અગત્યનો છે.’

પગરવ
★ પ્રશસ્ત પંડયા

‘રાઇટ ટુ વૉક’ની વાત આપણે ત્યાં હજુ ગંભીરતાથી લેવામાં આવી નથી, પરંતુ જ્યાંથી મોટાં શહેરોનો ઉદ્ભવ થયો તે પશ્ચિમી દેશોમાં તે અંગે ખાસ્સી ચર્ચા થઈ ચૂકી છે. ઇંગ્લેન્ડ જેવા દેશોમાં તો ચાલવાની અલગ વ્યવસ્થા શહેરોમાં જોવા મળે છે. આ અંગે ‘વૉકેબિલિટી’ જેવો શબ્દનો પણ ઉપયોગ થાય છે. આ શબ્દનો ઉપયોગ પ્રથમવાર જેન જોકેબ નામની લેખિકાએ કર્યો હતો. તેમનું પુસ્તક ‘ધ ડેથ એન્ડ લાઇફ ઑફ ગ્રેટ અમેરિકન સિટિઝ’માં તેમણે શહેરી વિસ્તારને નવી રીતે ડિઝાઈન કરવાની વાત કરી છે અને તેમાં પગપાળા માર્ગોને મહત્ત્વ આપવાનો નિર્દેશ કર્યો છે. તે પછી પણ અનેક રિસર્ચ આધારીત પુસ્તકો-અહેવાલોમાં શહેરોમાં પગપાળા માર્ગ અથવા તો ફૂટપાથને મહત્ત્વ અપાયું છે. ઘણાં રિસર્ચમાં તો શહેરોમાં ચાલવાની સ્પેસને સ્વાસ્થ્ય સાથે જોડવામાં આવી છે. ચાલવાને લઈને અનુકૂળ હોય તેવા શહેરોના લાભ જ લાભ છે. આપણા દેશમાં કર્ણાટક શહેરમાં રાહદારીઓ માટે એક પહેલ થઈ છે અને તે અંગે એક બિલ પણ લાવવામાં આવ્યું છેઃ ‘કર્ણાટક એક્ટિવ મોબિલિટી બિલ’. આ બિલ લાવવામાં અહીંના લોકોની મૂવમેન્ટ છે. સમયાંતરે રાહદારીઓના અકસ્માતના કારણે મોત થવાથી એક સામાજિક સંસ્થાએ લોકોનું સમર્થન મેળવ્યું, લોકો પાસેથી અગિયાર હજાર સહીઓ લીધી. તે પછી આ સંબંધે સરકાર બિલ લાવી. આ કાયદા અંતર્ગત ફૂટપાથ અને સાઇકલ ટ્રેકનું કનેક્શન કરવાનું છે. આ કનેક્શનથી વીસ કિલોમીટરની એક ‘સ્લો સ્ટ્રીટ’ નિર્માણ કરવાની છે. મહદંશે આ પ્રકારનું કનેક્શન શાળા અને હોસ્પિટલની આસપાસ ઊભું કરવામાં આવશે.

આમાં ઘડવામાં આવેલા નિયમોનું ઉલ્લંઘન કરનારને બે લાખ સુધીના દંડની જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. ‘કર્ણાટક મોટર વેહિકલ એક્ટ’ અંતર્ગત રાહદારી કે સાઇકલ ચલાવનારોની માંગ સંતોષાય તેવું કશુંય આ એક્ટમાં નહોતું. જો કોઈ ફૂટપાથ તૂટી જાય છે તો આ એક્ટ અંતર્ગત તેને ફરી નિર્માણ કરવાની માંગણી મૂકી શકાતી નહોતી. પરંતુ હવે ‘કર્ણાટક એક્ટિવ મોબિલિટી બિલ’થી ચિત્ર બદલાશે અને લોકોને ચાલવા માટેનો એક માહોલ શહેરમાં મળશે.

જ્યારે તમે એક નાગરિક તરીકે વિચારશો તો ખ્યાલ આવશે કે શહેરની પાયાની જરૂરિયાત બુલેટ ટ્રેન કે મેટ્રો રેલ જ નથી. બલકે ફૂટપાથ છે, ખુલ્લો વિસ્તાર છે, શૌચાલયોની થોડા થોડા અંતરે સુવિધાની છે, બગીચા છે, રમતના મેદાન છે, માર્ગની બાજુની હરિયાળી છે, થોડાંક અંતરે ઊભા રહી શકાય તેવી જગ્યાઓ છે પણ આના સ્થાને મોટાં મોટાં પ્રોજેક્ટમાં શહેરોની આખી સિકલ બદલાઈ રહી છે. રોજબરોજ કામે નિકળનારા લોકોની હાલાકી વધી રહી છે. શહેરમાં તેમના માટે નિરાંતના કોર્નર ઘટી રહ્યા છે. કોલાહલ ભર્યા શહેરોમાંથી જ્યારે આપણે એક આયોજનબદ્ધ શહેર તરફનું વિચારીશું ત્યારે જ તેમાં ધરમૂળથી પરિવર્તન આવશે, બાકી તો પશ્ચિમી દેશોની જેમ શહેરીવ્યવસ્થાનો લાભ આપણે ક્યારેય ઊઠાવી નહીં શકીએ.