

भीलवाड़ा में औद्योगिक विकास और यातायात : प्रवृत्तियाँ और चुनौतियाँ



डॉ. सुषमा लोठ

सहायक आचार्य, भूगोल

म.प्र. राजकीय महाविद्यालय, चित्तौड़गढ़ (राजस्थान)

शोध सारांश

भीलवाड़ा नगर की ऐतिहासिक व भौगोलिक पृष्ठभूमि के अध्ययन उपरांत यह उद्घाटित हुआ कि अपनी भौगोलिक विशिष्टताओं के चलते स्वतंत्रता व राजनीतिक स्थिरता पश्चात राजनीतिक प्रयासों से भीलवाड़ा नगर विश्व मानचित्र पर भारत के 'मेनचेस्टर' के रूप में उभरा है। औद्योगिक विकास और नगरों की प्रासंगिकता पर खड़े प्रश्नों के परिप्रेक्ष्य में भीलवाड़ा नगर के अध्ययन का यह प्रयास न केवल अकादमिक प्रयास है वरन् विकास के नकारात्मक प्रभावों के समाधान भी प्रस्तुत करता है। यातायात की समस्या एक सार्वभौमिक समस्या है। साथ ही उसके प्रभाव भी सार्वभौमिक है। उचित यातायात प्रबंधन अनावश्यक यातायात को प्रभावी रूप से रोकता है और यात्रा के समय को कम करता है जिससे सामाजिक और आर्थिक प्रभाव बेहतर होते हैं। यह शोध पत्र भीलवाड़ा की यातायात समस्या का एक व्यापक विश्लेषण प्रस्तुत करता है, जिसमें अंतर्निहित कारणों और उनके निहितार्थों की जांच की गई है। समाज के विकास पर प्रभावी और नियोजित सड़क विन्यास का स्पष्ट रूप से प्रभाव पड़ता है। सरकार द्वारा लिए गए नीति-निर्णय यातायात जाम की समस्याओं के समाधान की ओर ले जाते हैं। निष्कर्ष रूप में, शोधपत्र भीलवाड़ा की यातायात समस्या के समाधान की तत्काल आवश्यकता पर प्रकाश डालता है और व्यापक और टिकाऊ समाधानों की आवश्यकता पर जोर देता है। अध्ययन शोधकर्ताओं को भीलवाड़ा में यातायात समस्या को समझने और उनका समाधान करने के लिए एक रूपरेखा प्रदान करता है, जो शहर के निवासियों के जीवन की गुणवत्ता में सुधार करने के तरीके पर चल रही चर्चा में योगदान देता है।

संकेताक्षर—विकास, यातायात समस्या, यातायात समाधान, नियोजित सड़क विन्यास

प्रस्तावना

लगातार आर्थिक और बुनियादी ढाँचे के विकास और शहरों में अनेक आकर्षक अवसरों के कारण परिवहन की आवश्यकता अत्यंत महत्वपूर्ण हो गई है। भारत, जो एक विकासशील देश है और जहाँ जनसंख्या निरंतर बढ़ रही है, गंभीर यातायात समस्या का सामना कर रहा है। अधिकांश शहरों में यातायात जाम की समस्या देखी जा रही है। भीलवाड़ा जैसे शहर में, जहाँ हर दिन बड़ी संख्या में लोग अपनी आजीविका और बेहतर जीवन स्तर के लिए आते हैं, यातायात की समस्याएँ और भी बढ़ हो जाती हैं।

इसलिए, यातायात और परिवहन के बुनियादी ढाँचे का अध्ययन करना आवश्यक हो जाता है ताकि विभिन्न कारणों का पता लगाया जा सके और एक बेहतर योजनाबद्ध, डिजाइन किया हुआ और लागत प्रभावी सड़क परिवहन प्रणाली के लिए संभावित समाधान पहचाने जा सकें। यह शोध पत्र यातायात जाम के विभिन्न कारणों का विश्लेषण करने का प्रयास करता है ताकि इन समस्याओं को दूर करने के लिए उपयुक्त सुधार किए जा सकें और शहर में प्रभावी परिवहन और बुनियादी ढाँचे के प्रबंधन के लिए समाधान प्रदान किए जा सकें। इस अध्ययन में शोधकर्ता ने यातायात जाम के कारणों की पहचान करने का

प्रयास किया है। पहचाने गए कारणों को तीन मुख्य श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है—लोगों की समस्याएँ, बुनियादी ढाँचे की समस्याएँ और क्रियान्वयन व प्रबंधन की समस्याएँ।

शोधकर्ता ने इन तीन व्यापक श्रेणियों के कारणों के बीच संबंध भी स्थापित किए हैं और यह दिखाया है कि कैसे एक कारक अन्य कारकों को नकारात्मक रूप से प्रभावित करता है, जिससे यातायात जाम की समस्या और बढ़ जाती है। चूंकि इन कारकों के बीच आपसी संबंध हैं, इसलिए सरकार की सही नीतियाँ, बेहतर योजना और जमीनी स्तर पर क्रियान्वयन, और नागरिकों द्वारा बेहतर अनुशासन से स्थिति में सुधार किया जा सकता है, जिससे बेहतर यातायात और बुनियादी ढाँचे का प्रबंधन संभव हो सके।

वस्त्र नगरी के रूप में विश्व विख्यात भीलवाड़ा नगर पिछले तीन दशकों की अनवरत उद्यमशीलता का परिणाम है। औद्योगिक विकास के चलते यहां की जनसंख्या में विस्मयकारी वृद्धि हुई। आबादी में तेजी से वृद्धि और अपर्याप्त परिवहन बुनियादी ढाँचे के कारण भीलवाड़ा नगर वर्तमान में गंभीर यातायात समस्या का सामना कर रहा है। यह लेख यातायात जाम से संबंधित कारकों जैसे कि बुनियादी ढाँचा, क्षमता उपयोग आदि का एक संक्षिप्त अवलोकन प्रस्तुत करता है। विश्लेषण प्रक्रिया में भीलवाड़ा की यातायात समस्या से संबंधित मौजूदा साहित्य और आंकड़ों की जांच शामिल है। शोधपत्र शहर के परिवहन बुनियादी ढाँचे और शहरी नियोजन नीतियों के ऐतिहासिक विकास का मूल्यांकन करता है ताकि यह समझा जा सके कि उन्होंने वर्तमान स्थिति में कैसे योगदान दिया है। शोध पत्र इन कारकों और शहर पर उनके प्रभाव का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करता है। इस शोधपत्र में समस्या के संभावित समाधानों का भी मूल्यांकन किया गया है, जिसमें सड़क विन्यास में सुधार और बेहतर यातायात प्रबंधन रणनीतियों का कार्यान्वयन शामिल है। अध्ययन में पाया गया कि इन समाधानों के संयोजन से भीलवाड़ा की यातायात समस्या का प्रभावी ढंग से समाधान किया जा सकता है। हालांकि इन समाधानों की सफलता के लिए राजनीतिक इच्छा शक्ति और वित्तीय निवेश की आवश्यकता है।

अध्ययन क्षेत्र

राजस्थान के दक्षिण-पूर्वी भाग में स्थित भीलवाड़ा जिला, जिसका अक्षांशीय व देशान्तरिय विस्तार 25°21' उत्तरी अक्षांश

व 74°40' पूर्वी देशान्तर है। जिले का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 10,455 वर्ग कि.मी. है जो राज्य के कुल क्षेत्रफल का 3.05 प्रतिशत है। इस जिले की आकृति चतुष्कोणीय है। यह नगर पश्चिम में अरावली पर्वतमाला तथा बनास एवं कोठारी नदियों के दोआब क्षेत्र में बसा हुआ है। यह उत्तर में अजमेर जिला, पूर्व में बूंदी, दक्षिण में चित्तौड़गढ़ और पश्चिम में राजसमंद जिला द्वारा सीमांकित है। जिले में वर्तमान में कुल 16 तहसीलें, 12 विकास ब्लॉक, 383 ग्राम पंचायतें और 1,843 गांव हैं। वस्त्र नगरी के नाम से प्रसिद्ध जिले की मुख्य नदी बनास है। समुद्र तल से ऊंचाई 451 मीटर तथा जलवायु उपोष्ण आर्द्र है। प्रशासनिक दृष्टि से नगर को 55 वार्डों में विभक्त किया गया है। नगर की कुल जनसंख्या 3,59,483 (जनगणना 2011) है, इसमें पुरुषों की संख्या 1,87,081 तथा महिला जनसंख्या 1,72,402 है। भीलवाड़ा नगर का जनसंख्या घनत्व 3034 व्यक्ति प्रति वर्ग किलोमीटर आंकलित हुआ है। यहां लिंगानुपात 922 है साथ ही नगर का साक्षरता प्रतिशत 82.30 है तथा कार्यशील जनसंख्या का अंश 35.20 प्रतिशत है।



मानचित्र 1 : भीलवाड़ा नगर की स्थिति

उपसंकल्पनाएं

प्रस्तावित शोध कार्य में निम्नलिखित उपसंकल्पनाओं का निर्धारण कर उनकी सत्यता/असत्यता को सिद्ध किया जाना है।

1. भौगोलिक विशिष्टताओं के परिप्रेक्ष्य में राजनीतिक और प्रशासनिक प्रयासों के परिणामस्वरूप भीलवाड़ा नगर का औद्योगिक विकास हुआ है।

2. अविवेकपूर्ण नगर नियोजन व अनियंत्रित विकास के चलते भीलवाड़ा नगर में यातायात जाम एक प्रमुख समस्या बनी हुई है।

विधि तंत्र

प्रस्तुत शोध पत्र में प्राथमिक व द्वितीयक आंकड़ों का प्रयोग किया गया है। प्राथमिक आंकड़ों का संग्रह व्यक्तिगत संपर्क, प्रश्नावली एवं अनुसूची के माध्यम से किया गया है। द्वितीयक आंकड़ों का संकलन गैजेटियर, सांख्यिकी-विभाग, नियोजन-विभाग एवं पुस्तकों के माध्यम से किया गया है। इस अध्ययन की प्रकृति विश्लेषणात्मक है। आवश्यकतानुसार मानचित्रों एवं आरेखों का समावेश किया गया है।

भीलवाड़ा जिले में औद्योगीकरण

इतिहास में वर्णित है कि यह नगर अनेक बार ध्वस्त हुआ है सन 1818 में मराठों ने यहां की आबादी को छिन्न-भिन्न कर दिया था, लेकिन यह नगर हर बार अपने उसी स्थान पर पुनः विकसित होता रहा है। अगर किंवदंतियों और चर्चाओं को स्वीकार करते हैं तो भीलवाड़ा शहर लगभग 970 वर्ष पुराना है। अपनी असाधारण भौगोलिक स्थिति के बावजूद भी लंबे समय तक इस शहर को विकास की गति नहीं मिली। भीलवाड़ा नगर में औद्योगिक गतिविधियाँ वर्ष 1880 में मेवाड़ जिनिंग मिल की स्थापना से शुरू हुईं। वर्ष 1938 में मेवाड़

टेक्सटाइल मिल की स्थापना की गई। सन 1968 में उदयपुर रोड पर प्रताप नगर औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना हुई। लेकिन आवश्यकता को देखते हुए इसका आकार अत्यंत छोटा था। अतः उदयपुर रोड पर ही प्रताप नगर से आगे बिलियां गांव के समीप राजस्थान औद्योगिक विनियोजन एवं विकास निगम के द्वारा औद्योगिक इकाइयों के सुनियोजित विकास हेतु 163 हेक्टेयर क्षेत्र में औद्योगिक क्षेत्र विकसित किया गया। वर्तमान में नगर के विभिन्न क्षेत्रों में लगभग 5523 औद्योगिक इकाइयां हैं। नगर में मुख्यतः वस्त्र, कृषि आधारित, वन उपज आधारित, पशु धन आधारित तथा खनिज आधारित औद्योगिक इकाइयां कार्यरत हैं। भीलवाड़ा शहर वस्त्र उद्योग का प्रमुख केंद्र है एवं कताई, बुनाई एवं प्रोसेसिंग के लिए विख्यात है। भीलवाड़ा शहर में टेक्सटाइल उद्योग की कुल 1590 इकाइयों में कुल 4396 श्रमिक कार्यरत हैं। इनमें से अधिकांश उदयपुर रोड पर स्थित हैं। इसके अलावा अन्य छोटी इकाइयां शहर के विभिन्न क्षेत्रों में कार्यरत हैं। यहां मुख्यतः शूटिंग का कपड़ा तैयार किया जाता है तथा तैयार माल पूरे देश में भेजा जाता है। कुल औद्योगिक श्रमिकों में से लगभग 81% लघु, मध्यम तथा वृहद उद्योगों में काम करते हैं जबकि शेष 19% श्रमिक गृह तथा कुटीर उद्योग में काम करते हैं। ये श्रमिक रंगाई, छपाई, दरी, निवार, बुनाई, चमड़े का सामान, धातु का सामान तथा सीमेंट का सामान बनाने में कार्यरत हैं।

तालिका 1 : पंजीकृत औद्योगिक इकाइयां, भीलवाड़ा, 2005

क्र. सं.	औद्योगिक इकाइयों के प्रकार	इकाइयों की संख्या	इकाइयों में कार्यरत श्रमिकों की संख्या
1.	कृषि आधारित	1059	2917
2.	वन उपज आधारित	727	5183
3.	पशुधन आधारित	834	2842
4.	खनिज आधारित	595	3959
5.	अभियांत्रिकी आधारित	136	1901
6.	वस्त्र उद्योग	1590	4396
7.	रसायन आधारित	235	985
8.	ट्रांसपोर्ट आधारित	12	51
9.	अन्य	335	688
	योग	5523	22922

स्रोत : जिला उद्योग केंद्र, भीलवाड़ा एवं नगर नियोजन विभागीय सर्वेक्षण

तालिका 2 : वर्तमान स्थिति (भीलवाड़ा नगर में औद्योगिक इकाइयां, 2023)

क्र. सं.	उद्योगों के प्रकार	इकाइयां की संख्या	श्रमिकों की संख्या
1	लघु उद्योग	1075	14310
2	वृहद्/मध्यम उद्योग	9	1920
3	कुटीर/हथकरघा	407	651

स्रोत : जिला उद्योग केन्द्र, भीलवाड़ा

वर्तमान में भीलवाड़ा नगर पूरे विश्व में कपड़ा व धागों के निर्माण के साथ-साथ प्रोसेसिंग के लिए जाना जाता है। आज एक लाख लोगों को प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार प्राप्त हो रहा है। अभी भी भीलवाड़ा में लघु तथा मध्यम उद्योगों की स्थापना हेतु सुनियोजित औद्योगिक क्षेत्र की बहुत बड़ी संभावना है। वर्ष 2005 में 500.6 हेक्टेयर भूमि औद्योगिक उपयोग के अंतर्गत थी जो कुल विकसित क्षेत्र का 18.6 प्रतिशत थी।

सारतः नगर की स्थापना से लेकर आज तक के विकास पर नजर डालें तो यह नजर आता है कि नगर ने भौतिक विकास तो किया है किंतु यह विकास सर्वजन हेतु लाभकारी नहीं है।

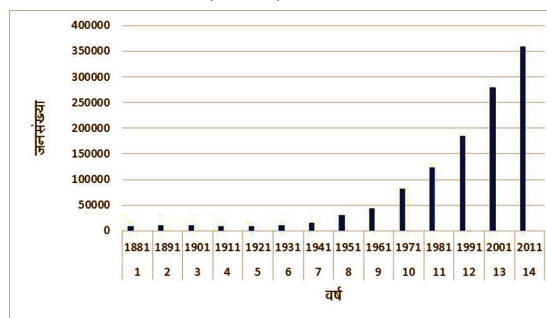
जनांकिकीय तथ्य

वर्ष 1901 से 1931 तक भीलवाड़ा की जनसंख्या लगभग 10,000 के आसपास स्थित रही। सन् 1931 के बाद विशेषतया औद्योगीकरण से प्रभावित होकर इस छोटी सी बस्ती में जनसंख्या में तीव्र बढ़ोतरी दर्ज की गई। स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात विस्थापितों के आगमन के फलस्वरूप वर्ष 1951 में वृद्धि दर 95.58 प्रतिशत रही। तत्पश्चात सन् 1961-1971 के दशक में औद्योगिक एवं व्यावसायिक गतिविधियों में वृद्धि होने की वजह से जनसंख्या वृद्धि दर 88.87 प्रतिशत दर्ज की गई। सन् 1971-2001 तक जनसंख्या वृद्धि दर 50 प्रतिशत के लगभग दर्ज की गई है जो औसतन राष्ट्रीय वृद्धि दर 23 प्रतिशत से काफी अधिक है। इन आंकड़ों से स्पष्ट है कि भीलवाड़ा शहर में हर दशक में काफी बड़ी संख्या में औद्योगीकरण और व्यावसायिक गतिविधियों में वृद्धि के परिणामस्वरूप जनसंख्या में वृद्धि हुई है। वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार यहां की जनसंख्या 2,80,128 है।

तालिका 3 : जनसंख्या वृद्धि की प्रवृत्ति, भीलवाड़ा, 1881-2011

क्र.सं.	वर्ष	जनसंख्या	वृद्धि अन्तर	प्रतिशत
1	1881	8175	-	-
2	1891	10343	+ 2168	+ 26.50
3	1901	10346	+ 3	+ 00.30
4	1911	8763	- 1583	- 15.30
5	1921	9100	+ 357	+ 03.58
6	1931	10402	+ 1302	+ 14.30
7	1941	15169	+ 4767	+ 45.82
8	1951	29668	+ 14499	+ 95.58
9	1961	43499	+ 13831	+ 46.62
10	1971	82155	+ 38656	+ 88.87
11	1981	122625	+ 40470	+ 49.26
12	1991	183965	+ 61340	+ 50.02
13	2001	280128	+ 96163	+ 52.27
14	2011	359483	+ 79355	+ 28.32

स्रोत : जनगणना 1951, 1961, 2011 भारत सरकार



आरेख 1 : भीलवाड़ा नगर की जनसंख्या

औद्योगिक विकास ने वर्ष 1980 पश्चात नगर में जनसंख्या वृद्धि के परिणाम स्वरूप अनेक समस्याओं को उजागर किया है, जिसमें यातायात एक गंभीर समस्या का रूप लेने लगा है।

यातायात की समस्याएं

औद्योगिक विकास के चलते वर्ष 1980 पश्चात नगर में यातायात एक समस्या का रूप लेने लगा। इससे पूर्व क्योंकि जनसंख्या व यातायात व्यवस्था के मध्य एक सामंजस्य था,

लेकिन वर्ष 1980 के बाद हुई अचानक जनसंख्या वृद्धि व वाहनों की संख्या वृद्धि ने पुराने समय से चली आ रही यातायात व्यवस्था के सामने संकट खड़ा कर दिया। जिसे आज गंभीर समस्या के रूप में शहर भुगत रहा है। आज औसत रूप से 30 मिनट तक हर व्यक्ति जाम का सामना करता है, दुर्घटनाओं का सामना करता है, ईंधन का नुकसान सहन कर रहा है। आज भीलवाड़ा शहर विकास के नकारात्मक प्रभाव के रूप में यातायात जाम की बड़ी समस्या का सामना कर रहा है।

वर्ष 1980 से पूर्व नगर स्पष्ट रूप से दो भागों में बांटा हुआ था, शहर की स्थापना से लेकर वर्ष 1980 तक रेलवे पटरी नगर की पश्चिमी सीमा का निर्धारण करती थी। नगर की 90 प्रतिशत से भी ऊपर जनसंख्या, वर्ष 1980 से पूर्व रेलवे पटरी के पूर्व पुराने भीलवाड़ा में निवास करती थी, परंतु वर्ष 1980 पश्चात औद्योगीकरण के कारण इस ओर तेजी से जनसंख्या वृद्धि हुई और आज लगभग नगर दो बराबर भागों में बंट चुका है।

रेलवे लाईन के समानांतर पश्चिम व पूर्व दिशा में थोक व्यापार गतिविधियाँ बहुतायत में विकसित होने के कारण तथा रेलवे क्रॉसिंग की वजह से आवागमन बाधित होता है। पुराने शहर में धानमंडी, ठेरा बाजार, सर्राफा बाजार, गुल मंडी, भोपालगंज, नागौरी गार्डन, सुभाष बाजार, सांगानेरी गेट से बड़ा मंदिर के क्षेत्र, मुख्य बाजारों की श्रेणी में आते हैं। जहां पर पार्किंग की समुचित व्यवस्था नहीं होने से व वाहनों के सड़क पर खड़े होने से यातायात अवरुद्ध होता है।

वहीं पटरी पार के शहरवासियों को अपनी सामान्य गतिविधियों जैसे बाजार, सब्जी मण्डी, अस्पताल, स्कूल-कॉलेज, मन्दिर, बस स्टेण्ड आदि स्थानों पर रोज आना-जाना होता है। दूसरी ओर शहर के व्यवसायियों, टेक्निशियन्स, मजदूरों को अपने कारखानों में पटरी पार जाना होता है। ऐसे में लोगों के रेलवे पटरी पार आवागमन हेतु शहर का एक मात्र जमीनी विकल्प जिससे सभी ऊँचाइयों के वाहन निकल सकते हैं। रेलवे फाटक रूकावट का काम करती है। शहर के रेलवे ट्रेक का ब्रॉड गेज होने व उसके बाद विद्युतीकरण होने के पश्चात् रेलवे ट्रेफिक भी बढ़ा है, ऐसे में मालवाहक व यात्री रेलों के गुजरने से अधिकांश समय फाटक बन्द रहती है। लोगों को ऐसे में बहुत देर फाटक खुलने का इन्तजार करना होता है साथ ही कुछ

समय में बड़ी मात्रा में वाहनों के एकत्र होने से जाम लग जाता है। रेलवे ट्रेक ने शहर वासियों के सामने यातायात जाम की समस्या खड़ी कर दी। रेलवे के अनुसार 24 घण्टे में 20 बार फाटक बन्द रहती है। ऐसे में दिन भर में 4 घण्टे औसत फाटक बन्द रहती है। इससे अन्दाज लगाया जा सकता है कि यह कितनी बड़ी समस्या है।

बुनियादी ढाँचे की समस्याएँ

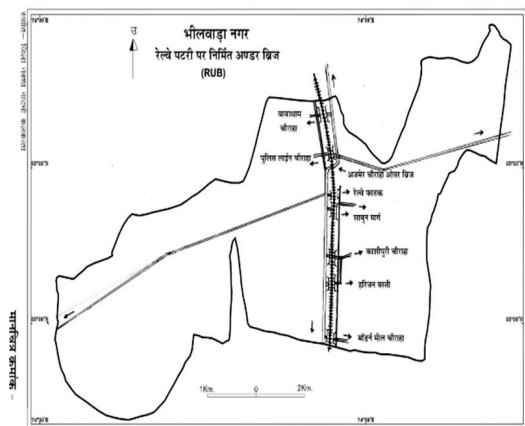
यह सर्व विदित है कि रेलवे लाईन डालते वक्त रास्ते में पड़ने वाले सभी प्राकृतिक नालों पर रेलवे ने ब्रिज बनाये हैं। रेलवे लाईन वर्ष 1882 में डाली थी और उस वक्त शहर व रेलवे स्टेशन के बीच में दो किलोमीटर तक बबूल का जंगल था कोई बस्ती नहीं थी। ऐसे में प्रशासन द्वारा यातायात के गुजरने के लिए किसी प्रकार की व्यवस्था नहीं की गई थी।

वर्ष 1980 से जब भीलवाड़ा नगर में औद्योगीकरण की शुरुआत हुई, अलग से रीको ने औद्योगिक परिक्षेत्र विकसित किया किन्तु कई आवश्यक विषयों पर ध्यान नहीं दिया, उनमें भावी यातायात व्यवस्था पर कोई विचार नहीं हुआ। जनसंख्या वृद्धि के कारण पटरी पार आने जाने की क्या व्यवस्था होगी, नियोजन नहीं किया गया। जिसके चलते वर्ष 1980 के पश्चात पटरी पार जनसंख्या तो तेजी से बढ़ी लेकिन रेलवे फाटक व्यवधान बन गई। पूरे भीलवाड़ा शहर में सभी ऊँचाइयों के वाहनों के पटरी पार करने हेतु सिर्फ एक रेलवे फाटक हैं, ऐसे में लोगों को घण्टों फाटक खुलने का इन्तजार करना होता है। ब्रॉडगेज के बाद विद्युतीकरण होने से रेल ट्रेफिक भी बढ़ा है ऐसे में दिन में कई-कई बार फाटक बन्द करनी होती है जिससे कई बार यातायात बाधित होता है।

क्रियान्वयन व प्रबंधन की समस्याएँ

शहर का पहला आर.ओ.बी. (रोड ओवर ब्रिज) वर्ष 1980 में बनाया गया था। एक आर.ओ.बी. व एक रेलवे फाटक के होते शहर का यातायात वर्ष 1980 तक तो बहुत अव्यवस्थित नहीं था। परन्तु जैसे-जैसे शहर की जनसंख्या बढ़ी व पटरी पार मानवीय गतिविधियाँ बढ़ी, यातायात व्यवस्था समस्या बनती चली गई। शहर प्रशासन ने पटरी पार यातायात को व्यवस्थित नियन्त्रित करने में कुछ अस्थायी प्रयास किये हैं। अजमेर चौराहा ऑवरब्रिज, मॉडर्न मिल अण्डर ब्रिज, डालडा मिल-हरिजन बस्ती अण्डर ब्रिज, काशीपुरी अण्डर ब्रिज, साबुन मार्ग अण्डर

ब्रिज, पुलिस लाईन अण्डर ब्रिज, पाण्डु का नाला आदि परन्तु ये प्रयास समाधान नहीं बन पाये। इन नवीन निर्मित आर.यू. बी. में इतनी तकनीकी खामियां हैं कि समाधान के बजाय सिरदर्द बन गये हैं।



मानचित्र 2 : भीलवाड़ा नगर का अंडर ब्रिज

सारतः भीलवाड़ा शहर के विकास के नकारात्मक प्रभाव का आकलन करते यह ध्यान में आया कि वर्ष 1980 के पश्चात हुई अचानक जनसंख्या वृद्धि ने अपने समस्याओं को जन्म दिया उनमें यातायात जाम भी एक प्रमुख समस्या बनी हुई है। पुराने मार्ग जनसंख्या व वाहन वृद्धि के चलते संकरे हो चले हैं। भीलवाड़ा नगर के कार्यात्मक विभाजन पर ध्यान देंगे तो आसानी से समझा जा सकता है कि शहर के केन्द्रीय भू-भाग की शक्ति में बाजार में बदल गया है व सीमान्त क्षेत्र आवासीय बस्तियां व औद्योगिक क्षेत्र में तब्दील हो चला है। पुराने शहर की गतियां व रास्ते बढ़ी जनसंख्या व वाहनों का आज दबाव सहन नहीं कर पा ही है। विवशता यह है कि इन रास्तों का रिहायशी क्षेत्र होने से चौड़ा नहीं किया जा पा रहा है। दिन-पे-दिन समस्या विकराल होती जा रही है।

समाधान

भीलवाड़ा शहर में सड़क के बुनियादी ढाँचे में सुधार की जरूरत है। इसके अलावा सरकार को यातायात की भीड़ को कम करने के लिए फ्लाईओवर और ओवरपास में निवेश करना चाहिए।

रेलवे पटरी जो नगर को लगभग दो भागों में बांटती है उपयुक्त समाधान के अभाव में घंटों जाम लगता है। सभी

ब्रिज वैकल्पिक व्यवस्था मात्र है। प्रतिदिन के घंटों को बचाने के लिए शीघ्र ही दो-तीन ब्रिज बनाने की आवश्यकता है।

शहर के वे मार्ग जो शहर के बड़े हिस्सों को जोड़ते हैं आज की आवश्यकतानुसार चौड़ा किया जाना नितांत आवश्यक है। साथ ही शहर को सुव्यवस्थित यातायात उपलब्ध कराने के उद्देश्य से बेहतर सड़क अवसंरचना अर्थात् सड़कों को चौड़ा किया जाना चाहिए।

भविष्य में यातायात व्यवस्था को सुगम बनाए रखने के उद्देश्य से नगर में बाह्य मुद्रिका सड़क पर प्रस्तावित बस स्टैंड के पास सर्किलों का निर्माण किया जाना चाहिए।

निष्कर्ष

भीलवाड़ा शहर में यातायात की समस्याएं जटिल और बहुआयामी हैं जिन्हें संबोधित करने के लिए एक व्यापक और टिकाऊ दृष्टिकोण की आवश्यकता है। इस यातायात समस्या के परिणाम महत्वपूर्ण हैं जिसमें उत्पादकता में कमी, वायु प्रदूषण में वृद्धि और शहर के निवासियों के लिए जीवन की गुणवत्ता में कमी शामिल है। शोध पत्र में जिन समाधानों पर चर्चा की गई है उनमें बेहतर सार्वजनिक परिवहन, बेहतर सड़क अवसंरचना शामिल है जो इन चुनौतियों से निपटने के लिए संभावित रणनीतियां प्रदान करते हैं। हालांकि इन समाधानों के कार्यान्वयन के लिए महत्वपूर्ण मात्रा में राजनीतिक इच्छा शक्ति और वित्तीय निवेश के साथ-साथ जनता की भागीदारी की भी आवश्यकता होगी। निष्कर्ष में भीलवाड़ा शहर में यातायात की समस्याओं को संबोधित करने के लिए नीति निर्माताओं, शहरी योजनाकारों और जनता को शामिल करते हुए एक सहयोगात्मक प्रयास की आवश्यकता है।

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

1. राव, बी.पी., भारत की भौगोलिक समीक्षा, वसुंधरा प्रकाशन, गोरखपुर (उ. प्र.) 2007 पृ.सं. 163-177
2. जोशी, रतनलाल, चतुर्थ श्रेणी के नगरीय केंद्रों का भूमि उपयोग प्रतिरूप, भीलवाड़ा जिले का एक प्रतीकात्मक अध्ययन, एनल्स ऑफ आर.जी.ए., 1989 अंक 9, पृ.सं. 65-68
3. हीरालाल, जनसंख्या भूगोल, वसुंधरा प्रकाशन, गोरखपुर, 1989, पृ.सं. 65-73
4. शर्मा, हरिशंकर एवं शर्मा, एम.एल., राजस्थान का भूगोल, पंचशील प्रकाशन, जयपुर, 2004, पृ.सं. 33-39

5. सिंह, आर.बी. एवं कुमार, सुरेंद्र, बस्तियों का पदानुक्रम (जनजाति उप योजना क्षेत्र : चित्तौड़गढ़ जिला) एनल्स ऑफ आर.जी.ए., पृ.सं. 205-207
6. वर्मा, एल.सी., भीलवाड़ा में सड़क दुर्घटना स्थलों का स्थानीय विश्लेषण, एनल्स ऑफ आर.जी.ए., 1980, अंक 9, पृ.सं. 45-51
7. वैष्णव, अखिलेश, परिवहन भूगोल, राजस्थान हिंदी ग्रंथ अकादमी, जयपुर, जनवरी 2021
8. गर्ग, एच.एस. एवं सिंह, अवनीश कुमार, परिवहन एवं व्यापार भूगोल, एस.बी.पी.डी. प्रकाशन, 2023 पृ.सं. 54-61