

SUSTAINABLE LIVELIHOODS, URBAN TRANSPORT & CLIMATE CHANGE

एक शोध की कहानी

दिल्ली में रिक्शा चालक

BMSS

बेघर मजदूर संघर्ष समिति

PUBLISHED BY HAZARDS CENTRE

SUPPORTED BY ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
2014

“बेघर मजदूर संघर्ष समिति” के साथियों के सहयोग के बिना यह अध्ययन संभव नहीं होता, आशा है कि यह रिपोर्ट उनके काम आएगी।
विश्लेषण और रिपोर्ट खतरा केन्द्र के द्वारा बनाया गया है।

इस अध्ययन के लिये वित्तीय सहायता “रोज़ा लक्ष्मर्ग स्टिपेंडिंग” द्वारा प्रदान की गई जिसके लिये हम आभारी हैं।

इतिहास

रिक्शा भले ही अब लगभग लुप्त हो चुकी है परन्तु इसकी शैली एक परिवहन के रूप में अभी भी लोगों को आकर्षित करती है। रिक्शा सबसे पहले जापान में चलाई गई थी परन्तु एक लम्बे समय के बाद यह भारत में भी एक नामी परिवहन के रूप में उभर कर आई। रिक्शा चालक काफी लम्बे समय से कम पैसों पर काम कर रहे हैं तथा हिंसा का शिकार भी बने हैं। भारत में सबसे पहले रिक्शा 1920 में शिमला में दिखाई दी, उसके 20 साल बाद 1938 में कलकत्ता में दिखी। सन् 2000 में दिल्ली में 40,000 रिक्शा चालक थे जबकि 2013 में 90,000 रिक्शा चालक दिल्ली वालों को अपनी सेवाएं पहुंचा रहे हैं। सरकार रिक्शा चालकों पर ध्यान केन्द्रित नहीं करती क्योंकि ये सरकार द्वारा बनाई गई किसी भी नीति के अन्तर्गत नहीं आते। परन्तु सरकार ने मोटर रिक्शा को परिचित करवाकर इस पर अपना थोड़ा ध्यान जताया है।

परिचय

हम साइकिल रिक्शा को शहर में, कस्बों में, स्टैण्ड पर, स्टेशन और प्रत्येक गली के नुक्कड़ पर देखते हैं। रिक्शा हमारे बीच काफी सामान्य है और हम सब इसकी सवारी करते हैं। आमतौर पर रिक्शा चलाना ठेकेदारी प्रथा पर आश्रित है और ठेकेदार ही रिक्शा चालकों की जिन्दगी चलाता है। अनौपचारिक क्षेत्र में सस्ते स्थानीय परिवहन में इसकी अहम भूमिका है।

महत्व

यह अध्ययन दिल्ली शहर में रिक्शा चालकों की सामाजिक एवम् आर्थिक परिस्थितियों को दर्शाने के लिये किया गया है। हम ऐसे तथ्यों को ढूँढ निकालने की कोशिश करते हैं जो प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से रिक्शा चालकों के जीवन को प्रभावित करते हैं। यह उनकी जिन्दगी को पहचानने में मदद करेगी ताकि वो अपनी रोज़ मर्ग की परेशानी को कुछ कम कर सकेंगे जो उन्हें रिक्शा चलाने में झेलनी पड़ती है।

कार्यपद्धति

रिक्शा चालक कहां से प्रवास करके आए हैं और इसके पीछे उनका क्या कारण है ? वो किस तरह कमाते हैं और उनके कमाने के, बचत के, व खर्च करने के तरीके क्या हैं ? अपने रोज़गार को सुरक्षित रखने के लिए वो क्या चाहते हैं तथा अपने काम के प्रति उनका क्या विचार है ? इन सवालों का उत्तर ढूँढने के लिये निम्नलिखित क्षेत्र में सर्वेक्षण किया गया था :-

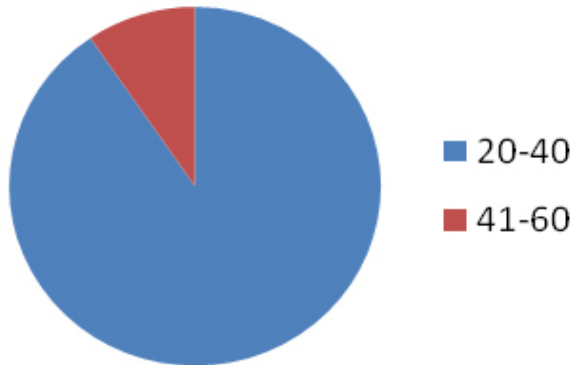
1. नई दिल्ली रेलवे स्टेशन
2. पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन
3. पहाड़ गंज और
4. सदर बाज़ार

क्योंकि ये सभी क्षेत्र काफी भीड़-भाड़ वाले हैं इसलिए यहां रिक्शा चालक आसानी से देखे जा सकते हैं। इन क्षेत्रों में 100 उत्तरदाताओं से प्रश्न पूछा गया जिसमें से 84 उत्तरदाताओं ने जवाब दिया। 30 उत्तरदाता नई दिल्ली रेलवे स्टेशन, 16 पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, 29 पहाड़ गंज से, व 7 सदर बाजार से थे। 2 उत्तरदाताओं का जवाब इसमें शामिल नहीं है। इन 84 उत्तरदाताओं में सभी बेघर हैं, और फुटपाथ या गैराज में रहते हैं। बेघर मज़दूर संघर्ष समिति की सहायता से सभी आवश्यक सूचनाओं को सर्वे फार्म में रखा गया था।

उद्देश्य

1. रिक्शा चालकों की आर्थिक परिस्थितियों के बारे में पता लगाना।
2. रिक्शा चालक व मालिक के बीच के संबंधों को समझना।
3. विभिन्न समस्याओं एवम् उनके कारणों का पता लगाना।
4. स्वास्थ्य, साक्षरता के प्रति उनका रुझान क्या है ?
5. रोज़मर्रा की जिन्दगी व पहचान के बारे में जानकारी इकट्ठा करना।

चित्र 1: आयु



तथ्य और विश्लेषण

चित्र 1 से पता चलता है कि अधिक रिक्शा चालक जवान हैं और उनकी उम्र 20 से 40 वर्ष के बीच है। आर्थिक कारणों की वजह से इन सभी को इस कार्य में दखल देना पड़ा और कोई और रोज़गार के न होने की वजह से 60 साल के आस पास वाले व्यक्तियों को भी यह कार्य करना पड़ रहा है।

तालिका 1: मूल प्रदेश

LFkbZirk	fcgkj	mMh k	mÜkj i zñk	if'pe cxy	dy
	30	1	32	21	84

तालिका 1 से यह देखा जा सकता है कि ज्यादातर उत्तरदाता बिहार और उत्तर प्रदेश से प्रवास करके आए हैं, जबकि दूसरी अधिकतम प्रवासित जनसंख्या पश्चिम बंगाल की रहने वाली है। इन आंकड़ों के अनुसार उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल में बेरोज़गारों की संख्या अधिक होगी। जहां कमाने के साधन नहीं हैं, और दिल्ली की ओर पलायन कर रहे हैं। रिक्शा चलाना एक आसान रोज़गार है जिसमें अन्य रोज़गारों की तुलना में ज्यादा औपचारिकताओं की जरूरत नहीं है और रिक्शा आसानी से भाड़े पर मिल जाता है।

तालिका 2: प्रवास से पहले के कार्य

xk ea D; k dke djrs Fls	Lo&jkt xkj	fngkMh	uk&ljh	vius [kr eadle	nwjs ds [kr ea	, d l s vf/kd	dy
	1	19		5	29	30	84

तालिका 2 दिखाती है कि उत्तरदाताओं की एक बड़ी संख्या दिल्ली आने से पहले दूसरे लोगों के खेत में काम करती थी या तो रोज़ दिहाड़ी पर आश्रित थी। लगभग एक तिहाई से ज्यादा काम करते थे। इन आंकड़ों से पता चलता है कि उत्तरदाता आर्थिक रूप से मज़बूत नहीं हैं, केवल 1% अपना रोज़गार चलाते थे और 6% के पास अपना खेत था।

तालिका 3: दिल्ली आने का कारण

fnYyh vkus dk dkj.k	cjkt xkj h	dekbZea ?kk/k	'lgj ea vf/kd dekus dh bPNk	fl fpr [kr ugha	vU;
	68	73	76	82	5

तालिका 3 में साफ दिखाई देता है कि अधिकांश लोगों के पास सिंचित ज़मीन नहीं है, पर्याप्त कमाई नहीं है, और इस इच्छा के साथ दिल्ली में प्रवास किया कि शहर में बेहतर रोज़गार व पैसा प्राप्त करेंगे। कई लोग बेरोज़गार भी थे।

तालिका 4: प्रवास की अवधि

fnYyh dc vk s \	1980&1989	1990&1999	2000&2012	dy
	14	35	35	84

तालिका 4 यह संकेत देती है कि 1990 के बाद प्रवास का दर बढ़ गया है। लगभग 42% उत्तरदाताओं ने 1990–2000 में दिल्ली में पलायन किया और रिक्शा चलाना शुरू किया। 1980–1989 में केवल 17% उत्तरदाता दिल्ली आये।

तालिका 5 से स्पष्ट होता है कि लगभग सभी उत्तरदाताओं के पास घर नहीं है और वे फुटपाथ पर रहते हैं। ऐसी जगह में उनकी वस्तुओं, रिक्शा, स्वास्थ्य व पैसे की सुरक्षा नहीं है।

तालिका 5: रहने की जगह

dgk jgrs gS	QYi kfk	dkbZt okc ugha	dy
	80	4	84

तालिका 6: सोने की जगह

dgk l krs gS	QYi kfk	fjD' kk	xSt	>fxh	t okc ugha
	65	74	57	1	4

शायद इसी असुरक्षा की वजह से कुल उत्तरदाताओं में से 88% रिक्शा में सोते हैं। जब रिक्शा उपलब्ध न हो तब 77% फुटपाथ पर और 68% गैराज में सोते हैं जहां रात में रिक्शा खड़ी करते हैं। केवल 1% उत्तरदाता हैं जो झुग्गी में रहते हैं। इन आंकड़ों के आधार पर यह देखा जा सकता है कि 95% उत्तरदाताओं के पास किराये पर मकान लेने की क्षमता नहीं है।

तालिका 7 यह संकेत करती है कि कुल उत्तरदाताओं में से एक तिहाई से भी कम ने स्कूल की दूसरी स्तर पार की है जबकि 26% ने केवल प्राथमिक शिक्षा ही पूरी की है और 42%

तालिका 7: शिक्षा का स्तर

f' kfk	i kfk fed	kk; fed	vf' kfk{kr	t okc ugha
	22	24	35	3

रिक्शा चालक कभी स्कूल गए ही नहीं। इसी से उनके परिवार की आर्थिक स्थिति का भी अन्दाज़ा लगाया जा सकता है।

दिल्ली में रिक्शा चालक

तालिका 8 दिखाती है कि सभी के सभी उत्तरदाताओं के पास कोई भी पहचान का सबूत नहीं है जिससे वो दिल्ली में रह सके, और इन्हें सरकार से कोई सहायता मिल सके।

तालिका 8: पहचान		
igpku i =	dñ ugha	t okc ugha
	80	4

तालिका 9 बताता है कि 45% उत्तरदाता पिछले 11-20 सालों से रिक्शा चला रहे हैं और 37% के पास पिछले 10 सालों से रिक्शा चलाने का अनुभव है। बहुत कम हैं जो 21-30 सालों से रिक्शा चला रहे हैं। यानि कि जबसे दिल्ली आए हैं तभी से रिक्शा ही चला रहे हैं।

तालिका 9: रिक्शा चलान की अवधि				
dc l s fjD' lk pyk jgs gS	1&10	11&20	21&30	fjDr
	31	38	9	6

तालिका 10 से यह देखा जा सकता है कि 60% उत्तरदाता रात भर रिक्शा चलाते हैं। दिन में रिक्शा चलाने वाले उत्तरदाताओं की तुलना में रात में रिक्शा चलाने वाले उत्तरदाता अधिक हैं।

तालिका 10: कब चलाते हैं			
fjD' lk dc pykrs gS	fnuHj	jkr Hj	t okc ugha
	27	50	7

तालिका 11 दिखाती है कि जिन उत्तरदाताओं ने जवाब दिया उनमें से सभी किराये की रिक्शा चलाते हैं। रिक्शा चालक आर्थिक रूप में इतने मज़बूत नहीं हैं कि अपनी रिक्शा खरीद सकें और ना ही रिक्शा को अपने पास रखने की जगह है। इसलिए वो रिक्शा किराये पर लेते हैं।

तालिका 11: मिलकियत		
fjD' lk fdl dk gS	fdjk sij	t okc ugha
	75	9

तालिका 12: गैरेज का स्थान						
xSt dgk gS	t hch jkM+	;eqk ckt kj	ykt ir uxj	feUks jkM+	ukoYVh	t okc ugha
	22	11	1	34	14	2

तालिका 12 में आंकड़े बताते हैं कि 40% रिक्शा चालक अपनी रिक्शा मिन्टो रोड़ गैराज में रखते हैं, जबकि 26% रिक्शा जी.बी. रोड स्थित गैराज में रखी जाती है। जो काम के नजदीक है। 17% और 13% रिक्शा नावल्टी और जमुना बाजार में खड़ी करते हैं, केवल 1% लाजपत नगर में खड़ी करते हैं।

तालिका 13: दैनिक किराया			
fdruk	: - 50	: - 60	t okc ugha
fdjk k nrs gS	49	31	4
%	58.3	36.9	4.7

तालिका 13 दर्शाती है कि 58% रिक्शा चालक 50 रु. प्रतिदिन गैरेज मालिक को किराये के रूप में देते हैं। जबकि 37% चालक दिन में 60 रूपये दे रहे हैं। यह राशि चालकों के कमाई का महत्वपूर्ण हिस्सा है परन्तु रिक्शा को सुरक्षित स्थान पर रखने के लिए गैरेज मालिक को यह देना भी ज़रूरी है।

तालिका 14: रिक्शा चलाने का क्षेत्र

dgk pykrs gā	ubZfnYyh jsyos LVś ku	i ġkuh fnYyh jsyos LVś ku	i gkMxat	l nj ckt kj	t okc ugha
	30	16	29	7	2

तालिका 14 में यह साफ है कि 35% उत्तरदाता पहाड़गंज में 36% नई दिल्ली रेलवे स्टेशन में, 19% पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, और 8% रिक्शा सदर बाजार में चलाते हैं। काफी भीड़ वाले क्षेत्रों से रिक्शा चालक आसानी से और अधिक मात्रा में रात के समय अपने यात्री पा सकते हैं।

तालिका 15 दिखाती है कि 85% उत्तरदाता 10-14 घंटे तक रिक्शा चलाते हैं जबकि 4% उससे भी अधिक चलाते हैं। यानि कि कोई समय सीमा निर्धारित नहीं है, और यात्रियों के सुविधानुसार चलाना पड़ता है।

तालिका 15: काम के घंटे

fdrus ?k/s pykrs gā	10&14	15&24	t okc ugha
	71	3	10

तालिका 16 के अनुसार सभी उत्तरदाताओं के पास यात्री रिक्शा है और केवल 1 के पास समान ढोने वाला रिक्शा है।

तालिका 16: रिक्शा का प्रकार

D; k <krs gā	eky	; k=h	t okc ugha
	1	81	2

तालिका 17 में यह पता चलता है कि 93% रिक्शा चालकों से पहचान के सबूत के लिए पूछा जाता है और न होने पर पुलिस को चालान भी भरना पड़ता है।

तालिका 17: पहचान की आवश्यकता

D; k igpku i= dh t+jr gā	gka	t okc ugha
	78	6

तालिका 18: प्रतिदिन यात्री संख्या

jkt +fdrus ; k=h <krs gā	30 ; k=h	34 ; k=h	35 ; k=h	40 ; k=h	45 ; k=h
	27	1	16	33	7

तालिका 18 में 39% रिक्शा चालक एक दिन में 40 यात्रियों को, 32% 30 यात्रियों को, 19% रिक्शा चालक 35% यात्रियों को और 8% रिक्शा चालक 45 यात्रियों को लाते ले जाते हैं। 10-14 घंटों में 30-40 यात्रियों को ढोना मतलब हर घंटे 2-3 यात्री मिल जाते हैं।

तालिका 19: प्रतिदिन फासला

jkt + fdruh nyh r; djrs gā	40 fd-eh	43 fd-eh	45 fd-eh	50 fd-eh	53 fd-eh	55 fd-eh	60 fd-eh	t okc ugha
	22	1	15	13	1	3	28	1

तालिका 19 दर्शाती है कि अधिकतर रिक्शा चालक एक दिन में 60 कि.मी., 50 कि.मी., और 40 कि.मी. तक अपनी रिक्शा चलाते हैं। याने कि हर यात्री लगभग 1.5 कि.मी. की यात्रा कर रहा होगा।

तालिका 20: प्रतिदिन आय

jkt fdruk deksr gā	: - 300	: - 350	: - 360	: - 400	: - 450	: - 500
	18	27	1	30	5	3

तालिका 20 से जानकारी मिलती है कि अधिकतर उत्तरदाता एक दिन में 300–400 रु. कमाते हैं, अर्थात् प्रति यात्री को रु. 10 शायद देने पड़ते हैं। यह कमाई रिक्शा चालकों के दिन-भर या रात भर की मेहनत का परिणाम है, जिसमें वो 10–14 घंटे तक रिक्शा चलाते हैं।

तालिका 21 के अनुसार 63% रिक्शा चालक 50 रु. एक दिन में बचाते हैं और 35% चालक 100 रु. बचाते हैं। इसका मतलब है कि इतने मेहनत की कमाई से एक-चौथाई भी नहीं बचता।

तालिका 21: प्रतिदिन बचत

fdruk cpk i krs gā	: - 50	: - 60	: - 75	: - 100
	53	1	1	29

रिक्शा/गैराज मालिक के व्यवहार के बारे में भी पूछा गया और तीन-चौथाई से अधिक का कहना था कि मालिक का व्यवहार अच्छा है जबकि बाकी उत्तरदाता मानते थे कि मालिक का व्यवहार बहुत अच्छा है।

प्रति माह अन्य खर्च

रिक्शा चालक 50–60 रु. प्रतिदिन रिक्शा के किराये के लिये देते हैं, 10 रु. साफ-सफाई पर, 5–20 रु. कपड़ों की धुलाई पर, 50–150 रु. खाने-पीने पर और 5–20 रु. स्नान पर खर्च करते हैं। यदि एक रिक्शा चालक 300–400 रु. एक दिन में कमाता है तभी तो लगभग 250–300 रु. रोज़ाना खर्च होता होगा। रिक्शा चालक अपनी कमाई का एक बड़ा हिस्सा खाने-पीने पर खर्च करते हैं और दूसरा है रिक्शा का किराया। अधिकांश चालक माह में 300–500 रु. रिक्शा की मरम्मत पर, 300–500 रु. स्वास्थ्य पर, 501–1000 रु. नशे की आदतों पर खर्च करते हैं। अर्थात् 40–70 रु. प्रतिदिन मरम्मत, स्वास्थ्य और नशे पर खर्च होता होगा।

परेशानी और समस्या से निपटारा

करीब आधे चालक ट्रैफिक पुलिस, दिल्ली पुलिस, नगरपालिका और निजी वाहन चालकों से प्रवाहित रहते हैं। मतलब सभी 100 रिक्शा चालक दिल्ली पुलिस व ट्रैफिक पुलिस से परेशानी झेलते हैं। इनके पीछे का मुख्य कारण है रिक्शा के लिये सहयोगी नियमों का अभाव।

रिक्शा के लिये कोई उचित नियम नहीं है और अकारण ट्रैफिक पुलिस, दिल्ली पुलिस, कार चालक इत्यादि से परेशानी झेलनी पड़ती है। लाइसेंस न मिलना, सड़क पर जाम के लिये दोषी ठहराया जाना, यातायात और खड़े होने की मनाही – यह सब जताते हैं कि रिक्शा के लिये कोई कानूनी अधिकार नहीं है। आंकड़े दर्शाते हैं कि 95% चालकों के रिक्शों से पुलिस ने हवा निकाल दी है, 87% का या तो टायर पंचर कर दिया गया है या रिक्शा जप्त कर ली गई है। 49% को घूस देना पड़ा है और केवल 13% का चालान कटा है। अर्थात् तमाम गैर-विधिक तरीकों से रिक्शा चालक को प्रताड़ित किया जाता है। इससे उसकी कमाई के अवसर बाधित होते हैं और खर्चा भी बढ़ जाता है।

88% रिक्शा चालक व उनके मालिक दोनों चालान का पैसा भरते हैं जब उनकी रिक्शा ट्रैफिक पुलिस द्वारा जब्त कर ली जाती है।

रिक्शा चालक का जमा पैसा

तीन चौथाई रिक्शा चालक अपना पैसा मालिक के पास रखते हैं और बाकी के चालक अपना पैसा अपने साथ रखते हैं। ऐसा इसलिए होता है क्योंकि चालकों के पास रहने की जगह नहीं है और वो फुटपाथ व रिक्शा में ही रहते हैं जहाँ पैसा अपने पास रखना चालकों के लिए सुरक्षित नहीं है।

86% रिक्शा चालक मालिक से अपनी कमाई वापस प्राप्त कर पाते हैं, लेकिन 13% को अपनी जमा राशि से वंचित होना पड़ता है।

बीमारियों और इलाज

90% से अधिक चालक मांसपेशियों में दर्द, सूजन, थकान कमजोरी, खिंचाव से प्रभावित है। रिक्शा चालकों में इन समस्याओं का होना सामान्य है क्योंकि काम की कड़ी मेहनत होती है और 2-3 यात्रियों को खींचना आसान बात नहीं है। 95% चालकों का मानना है कि वो रिक्शा चलाते समय शरीर के प्रत्येक हिस्से में परेशानी झेलते हैं चाहे वो आंखें, कंधे, गर्दन, हाथ या पैर ही क्यों ना हो। इस प्रकार के दर्द रोज़ के अनुभव हैं।

99% रिक्शा चालक बीमार पड़ने पर सरकारी डॉक्टर के पास जाते हैं, और 98% झोलछाप डॉक्टर पर भरोसा करते हैं, 81% प्राइवेट डॉक्टर के पास जाते हैं और उत्तरदाता स्वयं इलाज करते हैं। अपने स्वास्थ्य की रक्षा के लिये वे सस्ते इलाज के पक्ष में ही जाते हैं।

दैनिक थकान से बचने के लिये नशीले पदार्थों का सेवन रिक्शा चालकों में सामान्य है जिसमें 67% चालक किसी न किसी एक पदार्थ का सेवन करते हैं, जिसमें शराब, सिगरेट, बीड़ी और गांजा शामिल हैं।

निष्कर्ष

इस अध्ययन में 84 रिक्शाचालकों का सर्वेक्षण हुआ जो नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, पहाड़गंज और सदरबाजार जैसे व्यस्त इलाकों में रिक्शा चलाते हैं। इनमें बिहार, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल से आये प्रवासी मजदूर हैं जो ज्यादातर 20 से 40 वर्ष की उम्र के हैं। लेकिन कुछ ऐसे भी हैं जो 60 साल की उम्र तक काम करने को मजबूर हैं। अधिकतर चालकों ने पिछले 20 वर्षों में ही दिल्ली की तरफ प्रवास किया है। 42% अनपढ़ हैं, कोई पहचान नहीं है और फुटपाथ या रिक्शा पर ही रात गुजारने को मजबूर हैं।

ये रिक्शा ज्यादातर रात को ही चलाते हैं और रिक्शा किराये पर लेते हैं। 10 से 14 घंटे काम करने पर उनको लगभग 30 सवारी मिलती है और औसतन एक सवारी को 1.5 कि.मी. की दूरी तक पहुंचाना पड़ता है। रोज़ाना 50-60 कि.मी. तय करने के लिये उनकी आय रु. 300-400 के बीच ही रहती है। जिसमें से करीब रु. 50-100 की बचत होती है जो उन्हें घर भेजना पड़ता है। चूंकि उनका कोई बसेरा नहीं है वे इस पैसे को जोड़कर मालिक के पास जमा करते हैं। इस उम्मीद में कि मांगने पर मालिक पैसा वापस कर देगा जो 13% चालकों को कभी-कभी नहीं भी मिलता है।

कमाई में से औसत आधा पैसा किराये, सफ़ाई, नहाने-धोने और खाने पीने में खर्च हो जाता है लेकिन फिर भी बचत कम ही हो पाती है। उसकी वजह है कि रु. 40-70 प्रतिमाह स्वास्थ्य, रिक्शा मरम्मत और नशे में खर्च हो जाता है। लेकिन इसके अलावा आधे चालक पुलिस, नगरपालिका और निजी गाड़ीवालों की प्रताड़ना से त्रस्त हैं। उन्हें बार-बार ट्रैफिक जाम, लाइसेंस न होना, "नो एंट्री" और "नो पार्किंग" इत्यादि के आरोपों में परेशान किया जाता है।

प्रताड़ना के विभिन्न आयाम हैं। पुलिसवाले टायर से हवा निकाल देते हैं या पंचर कर देते हैं। नगरपालिका और पुलिसकर्मी रिक्शा को जप्त भी कर लेते हैं या घूस मांगते हैं। जब रिक्शा जप्त हो जाता है तो

उसका पैसा चालक और मालिक दोनों मिलकर भरते हैं। केवल 13% चालकों ने कहा कि चालान होता है यानि कि ऐसी विधियों में चालक का पैसा गैर-कानूनी तरीकों से दोहन किया जाता है। साथ में अध्ययन से यह भी पता चला कि रिक्शा चलाने का काम काफी कठिन होता है। मांसपेशियों में दर्द, पैरों में सूजन, थकान, कमजोरी, नस खिंचना इत्यादि से करीब हर चालक पीड़ित है और डॉक्टरों से अक्सर इलाज करवाना पड़ता है। परन्तु रोजमर्रा की श्रम का कोई डॉक्टरी इलाज नहीं हो सकता इसलिए करीब आधे चालक बीड़ी, सिगरेट और गांजे का सेवन करने के लिये मजबूर हो जाते हैं। शोध से आखिरी निष्कर्ष यही निकलता है कि क्योंकि रिक्शा किसी कानून के अंतर्गत नहीं आता और चालकों के लिये कोई नियम और संरक्षण नहीं है इसलिए सस्ते, सुलभ और प्रदूषण रहित सेवा पहुंचाने के बावजूद उनका शोषण मनमाने ढंग से होता रहता है। ऐसी परिस्थिति में रिक्शा और रिक्शा चालक दोनों को बचाने के लिये विधान की आवश्यकता है जो उनके अधिकारों को संरक्षण दे सके।



BMSS



A UNIT OF SANCHAL FOUNDATION

PUBLISHED

2014