

नीति अनीति

पिछले दिनों दिल्ली सरकार ने दिल्ली शहर की परिवहन समस्या से निपटारा पाने के लिये एक परिचालन योजना (operating plan) की घोषणा की। इस योजना के अनुसार दिल्ली शहर को इस ढंग से व्यवस्थित किया जाएगा कि दिल्ली 2021 तक एक आदर्श राजधानी का रूप ले लेगी। इस योजना में निकट भविष्य में सरकार द्वारा उठाये जाने वाले कदमों की विस्तृत चर्चा है। इस योजना के दो मुख्य उद्देश्य हैं – संतुलित रूपात्म मिश्रित (balanced modal mix) परिवहन प्रणाली और निजी वाहनों को हतोत्साहित करना। आश्चर्य की बात यह है कि पूरी की पूरी योजना सिर्फ पहले ही उद्देश्य पर आधारित है, योजना में दूसरे उद्देश्य की चर्चा कहीं पर भी नहीं की गई। इस परिचालन योजना का विश्लेषण तीन विभिन्न आयामों के आधार पर किया जा सकता है – तकनीकी, सांस्थानिक और राजनैतिक।

तकनीकी मुद्दे की पूर्ति शहर की जन परिवहन व्यवस्था को सुव्यवस्थित और सुचारु बना कर की जाएगी। इसके लिए बस, रेल, ऑटो एवं टैक्सी सेवा को बेहतर किया जाएगा। इसके अलावा बहुत जल्द ही मिनी बसें और बिजली द्वारा संचालित ट्राली बसें चलाने की बात भी की गई है। मेट्रो रेल जन परिवहन व्यवस्था को व्यवस्थित करने का सबसे बड़ा माध्यम होगा। योजना के अनुसार 2005 तक दिल्ली मेट्रो रेल निगम के पहले चरण के तीन रूटों का निर्माण कार्य पूरा हो जाएगा। निगम का यह दावा है कि मेट्रो रेल चालू हो जाने के बाद दिल्ली की सड़कों पर कम बसें दिखाई देंगी, प्रदूषण कम हो जाएगा और दुर्घटनाओं में भी कमी आएगी। लेकिन सवाल यह है कि क्या मेट्रो रेल के सिर्फ तीन रूट डी.टी.सी के 650 रूटों का मुकाबला कर सकते हैं? मेट्रो रेल एक ऐसी कला की मूरत है जिससे दिल्ली की जन परिवहन व्यवस्था को तो कोई खास फायदा नहीं पहुंचेगा लेकिन मेट्रो रेल निगम के उच्च अधिकारियों की जेबें जरूर गरम हो जाएंगी।

योजना इस बात को मानती है कि दिल्ली की जन परिवहन व्यवस्था मूल रूप से बसों पर आधारित है और इसलिए शहर में बसों की संख्या में बढ़ोतरी होनी चाहिए। योजना में सरकार ने यह दावा किया है कि अगले एक वर्ष में 10,000 सी.एन.जी. स्टेज कैरेज और 4,000 सी.एन.जी चार्टर्ड और डीलक्स बसों की सेवा शुरू की जाएगी। इस बात से सभी लोग भली भांति परिचित हैं कि शहर की जन परिवहन व्यवस्था को सी.एन.जी. में परिवर्तित करने के सर्वोच्च न्यायालय के आदेश के बाद से शहर में लगातार बसों की संख्या में गिरावट आई है क्योंकि इतनी भारी संख्या में बसों को सी.एन.जी में परिवर्तित करने की उचित व्यवस्था नहीं थी। उसके बाद हमने यह भी देखा कि सी.एन.जी पर्याप्त मात्रा में न उपलब्ध होने के कारण किस तरह बस और ऑटो रिक्शा चालक घंटों पेट्रोल पंप पर कतारों में खड़े रहते थे। अगर थोड़ी देर के लिए यह मान भी लिया जाए कि जिन 14,000 सी.एन.जी बसों की बात हो रही है वे सचमुच एक वर्ष में चालू हो जाएंगी, फिर सवाल यह उठता है कि अगले एक वर्ष के भीतर दिल्ली शहर में क्या इतना सी.एन.जी उपलब्ध हो पाएगा कि 14,000 नई सी.एन.जी बसें सड़कों पर दौड़ सकें? योजना में बिजली द्वारा संचालित ट्राली बसों की भी चर्चा है। क्या ये बसें दिल्ली जैसी घनी आबादी वाले शहर में सफल हो सकती हैं? दूसरी बात यह कि इन बसों को चलाने के लिए बिजली की आवश्यकता होगी। वो बिजली कहां से आएगी? दिल्ली शहर में पहले से ही प्रतिदिन 300 मेगावाट बिजली की कमी है। एक बार जब मेट्रो रेल शुरू हो गई तो उस पर प्रतिदिन 130 मेगावाट बिजली खर्च होगी। क्या इतनी बिजली शहर में उपलब्ध है कि मेट्रो रेल और ट्राली बसें चलाई जा सकें?

योजना में सिर्फ दो सकारात्मक कदम उठाये गये हैं। पहला उच्च क्षमता वाली बस प्रणाली की शुरुआत करना और दूसरा बसों के लिए सड़कों पर अलग से लेन बनाना। विशेषज्ञों के अनुसार इन दोनों को योजना का केन्द्र बिंदु होना चाहिए था लेकिन ऐसा नहीं हुआ। एक बार फिर से योजना में और अधिक

फलाईओवर और पुल बनाने की बात की गई है। इससे आयोजकों की मंशा साफ जाहिर होती है कि योजना किस वर्ग के लिए बनाई गई है।

योजना का दूसरा महत्वपूर्ण आयाम सांस्थानिक मुद्दे का है। इस योजना का प्रस्ताव है कि एक एकिकत महानगर परिवहन प्राधिकरण होना चाहिए। योजना के मुताबित जब तक इसकी स्थापना नहीं हो जाती तब तक मुख्यमंत्री की अध्यक्षता में दिल्ली परिवहन नियोजन समिति का गठन किया जाए जो कि शहर के लिए टिकाऊ और सुचारू-परिवहन प्रणाली बनाने की दिशा में काम करेगी। महत्वपूर्ण प्रश्न यह है कि इस समिति में कौन-कौन लोग होंगे। एक बात तो तय है कि इस समिति में परिवहन विभाग के अवसरों की भरमार ज़रूर होगी, लेकिन इस तरह की समिति का दृष्टिकोण तभी व्यापक हो सकता है जब इसमें अन्य विभागों के अधिकारियों और बुद्धिजीवियों के अलावा जनता के प्रतिनिधियों को भी कोई स्थान मिले।

अब हम बात करते हैं राजनैतिक मुद्दे की। दिल्ली की परिवहन व्यवस्था का खर्च राज्य सरकार एवं केन्द्र सरकार मिल कर वहन करती है। इस बात को हम अच्छी तरह जानते हैं कि आज केन्द्र में भाजपा और राज्य में कांग्रेस की सरकार है। हालांकि उनकी नीतियों में बहुत अधिक मतभेद नहीं है, लेकिन उनका आपसी राजनैतिक मतभेद काफी गहरा है। इस बात का सबूत हमें पिछले दिनों दिल्ली में सी.एन.जी. के मसले को लेकर चल रहे हंगामे में देखने को मिला है। इन दिनों दोनों सरकारें मिल कर प्रति वर्ष मेट्रो रेल के लिए 104 करोड़ रुपया खर्च कर रही है। अभी तक इस मामले में कोई खास मतभेद नहीं उत्पन्न हुआ है। शायद इसलिए कि दोनों ही सरकारों पर अंतर्राष्ट्रीय दबाव है। मेट्रो रेल पर हो रहे खर्च का 56% हिस्सा जापान से 2.5% ब्याज प्रति वर्ष की दर से मिला है। लेकिन इस मामले से इस बात की पुष्टी नहीं होती कि निकट भविष्य में आपसी मतभेद नहीं होगा। केंद्र और राज्य सरकार के बीच आपसी मतभेद कभी भी उत्पन्न हो सकता है और जब तक यह मतभेद रहेगा तब तक दिल्ली की परिवहन समस्या का कोई हल नहीं निकल सकता। इस परिचालन योजना में परिवहन से संबंधित केन्द्र और राज्य सरकार के योगदान पर कोई चर्चा नहीं है।

शहर में टिकाऊ और सुचारू परिवहन व्यवस्था का मतलब है आम जनता की परिवहन की ज़रूरत को पूरा करना। लेकिन एक बार फिर से वही हुआ जो आज तक होता आया है। योजना में मेहनतकश वर्ग बिलकुल नदारद है। तिपहिया चालकों की समस्या को लेकर योजना बनाने के पूर्व परिवहन मंत्रालय ने एक अलग से कार्यशाला का आयोजन किया था लेकिन अफसोस की बात यह है कि योजना में उनसे सम्बन्धित एक भी वाक्य नहीं है। साईकिल चालक, रिक्शा चालक और पद-यात्रियों के बारे में योजना में कुछ नहीं कहा गया है। उन्हें अछूत के समान योजना से बाहर निकाल कर फेंक दिया गया है। सी.एस.डी. एस. नामक संस्था के सर्वे के मुताबिक शहर में ऐसे लोगों की संख्या करीब 30% है जो काम पर या तो साईकिल पर जाते हैं या फिर पैदल। हो सकता है कि अकले एक वर्ष में साफ ईंधन वाली सी.एन.जी. बसें भारी संख्या में दिल्ली की सड़कों पर दौड़ने लग जाए लेकिन सवाल यह है कि क्या ये 30% लोग जिनकी मासिक आय 2000 रुपये प्रति माह है इन बसों पर चढ़ पाएंगे?

प्रितपाल सिंह रंधावा

2003