

परिवहन नीति या 'बाईपास' ?

सरकारी आँकड़ों के अनुसार दिल्ली शहर की तीन चौथाई आबादी अनौपचारिक शहर में रहती है। इनमें से अधिकांश लोग गरीबी रेखा के कगार पर हैं, कम उम्र के हैं, पढ़े लिखे हैं, रोज़ कमाते हैं और रोज़ खाते हैं, साइकिल और बस पर सफ़र करते हैं और सफ़र के खतरों से परेशान हैं। आज तक शहर के लिए बनाई गई किसी भी योजना एवं नीति में इन्हें कोई स्थान नहीं मिला। पिछले दिनों दिल्ली सरकार ने ऐलान किया कि दिल्ली शहर की परिवहन व्यवस्था को सुनियोजित करने के लिए अक्टूबर माह में परिवहन नीति की घोषणा की जाएगी। इस सम्बंध में पिछले दिनों परिवहन मंत्रालय (दिल्ली सरकार) ने इंडिया हैबिटेट सेंटर के साथ मिल कर दो कार्यशालाओं और एक सेमिनार का आयोजन किया ताकि नीति बनाने की प्रक्रिया में जनता की भागीदारी सुनिश्चित की जा सके। नीति बनाने में जनता की भागीदारी सरकार का एक सकारात्मक रवैया है, लेकिन प्रश्न यह है कि क्या इस नीति में अनौपचारिक शहर में रहने वाली तीन चौथाई आबादी को कोई स्थान मिलेगा ?

1962 में सबसे अधिक मुसाफिर साइकिल से यातायात करते थे, उसके बाद बस का नम्बर था और सबसे नीचे निजी वाहन। जो शहर प्रदूषण रहित साइकिल के बूते पर चलता या वो बीस वर्षों में बदल कर बस पर निर्भर हो गया और आज बसों की कमी और अनियमिता के कारण निजी वाहनों पर निर्भर होता चला जा रहा है। इस परिवहन नीति में किन लोगों को स्थान मिलेगा इस बात का पता शहर में लगातार निर्माण हो रहे फ्लाइओवरों से चलता है। यह बात किसी से छिपी नहीं कि फ्लाइओवरों पर कौन-कौन से वाहन अधिक दौड़ते हैं। पिछले दोनों मास्टर प्लान के अनुसार अभी तक शहर में 9 साइकिल पथ बनने थे, लेकिन आज तक एक भी नहीं बन पाया। जबकि सच्चाई यह है कि अनौपचारिक शहर में रहने वाले अधिकांश लोग आज भी बस के अलावा साइकिल और अपने पैरों पर चलने को मजबूर हैं।

जब व्यवस्था बेदुंगी होती है तो अव्यवस्था फैलती है। आजकल इस अव्यवस्था का शिकार दिल्ली के तिपहिया चालक हैं। उनके खिलाफ़ यह प्रचार चल रहा है कि वे यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार करते हैं और अधिक किराया वसूलते हैं। लेकिन कानून पसंद नागरिक यह देख नहीं पाते कि अपने परिवार के पालन पोषणा की खातिर, तिपहिया चालक रुपये उधार लेकर वाहन खरीदता है, परंतु उसके लिये कोई उचित प्रावधान ही है। जो वाहन उसे 90 हजार रुपयों में मिलना चाहिए वह उसे 1.25 लाख रुपयों में मिलता है और यदि उसने वाहन एजेन्ट या फिनान्सर से रुपये उधार लेकर खरीदा है तो सूद सहित उसकी कीमत 1.80 लाख रुपये हो जाती है। सवाल यह है कि अगर वह जन्मजात अपराधी है तो चालान से वो क्यों नहीं सुधर रहा? और मुम्बई मद्रास जैसे शहरों में वह क्यों नहीं अपराध कर रहा है? मूल बात यह है कि अगर वाहन की कीमत में बढ़ोतरी हो रही है तो किराये में बढ़ोतरी क्यों नहीं हो रही? क्या परिवहन नीति इस सवाल का जवाब देगी?

दिल्ली की परिवहन समस्या से जूझने के लिए दिल्ली सरकार ने दो वर्ष पूर्व दिल्ली मेट्रो रेल निगम (DMRC) का गठन किया। दिल्ली मेट्रो रेल निगम का यह दावा है कि मेट्रो रेल के पहले चरण के रूट दिल्ली में बस से यात्रा करने वाले आधे यात्रियों का भार सम्भालेंगे। दिल्ली की 7000 बसें 760 विभिन्न रूटों पर चलती हैं और उनमें शहर के 60% यात्री सवारी करते हैं। मेट्रो केवल इनमें से 3% रूटों पर ही चलेगी। इसलिए यह दावा झूठा है कि बस में चलने वाले आधे यात्री मेट्रो पर यात्रा करने लग जाएंगे। कई स्वतंत्र परिवहन विशेषज्ञों का यह दावा है कि मेट्रो पर हो रहे खर्च के 1/10 हिस्से में उच्च क्षमता वाली बस प्रणाली के माध्यम से पूरी दिल्ली की जन परिवहन व्यवस्था को बेहतर बनाया जा सकता है। किसी भी व्यक्ति या संस्थान की किसी भी बात को नहीं माना गया। मूल बात यह है कि इस प्रक्रिया में भारी पूंजी का निवेश है जिससे आम जनता की जेबों को काट कर कुछ लोग अपनी जेब ज़रूर भर लेंगे। शायद निकट भविष्य में लागू होने वाली परिवहन नीति के पास इसका कोई जवाब नहीं होगा।

21 सितम्बर 2002 को इंडिया हैबिटेड सेंटर में परिवहन से सम्बंधित सेमिनार में मुख्य मंत्री श्रीमति शीला दीक्षित ने अपने भाषण में कहा कि "बस अब कुछ सोचना नहीं है कर डालना है आगे जो होगा देखा जाएगा।" आवेग में आकर इस तरह का भाषण देने में कोई बुराई नहीं है, लेकिन नीति आवेग में आकर नहीं बनायी जाती। नीति बनाते वक्त एक व्यापक दृष्टिकोण की ज़रूरत पड़ती है। अगर इतिहास को पलट कर देखें तो पिछले कुछ वर्षों में दिल्ली सरकार का परिवहन की समस्या के समाधान को लेकर जो रवैया रहा है वो काफी असंतोषजनक है। मौजूदा राजनैतिक हालात के मद्देनज़र अगर इस परिवहन नीति के मसले को देखा जाए तो ऐसा लगता है कि इन कार्यशालाओं और सेमिनार का आयोजन दिल्ली परिवहन मंत्रालय ने सचमुच दिल्ली की परिवहन समस्या से निपटारा पाने के लिए नहीं किया था बल्कि पिछले दिनों प्रदूषण के मुद्दे की वजह से जो उसकी खिंचाई हुई है उसके डर से किया था। दिल्ली के अनौपचारिक शहर के "वासियों" को इस परिवहन नीति से ढेर सारी आशाएं हैं लेकिन ये तो वक्त ही बताएगा कि इस नीति में उन्हें कोई स्थान मिलेगा या नहीं और दिल्ली की जनपरिवहन व्यवस्था पर कोई असर होगा या नहीं।

प्रितपाल सिंह रंधावा
2003