

## ठहरी हुई सी रफ्तार

पिछले 10 वर्षों में सरकार देश की राजधानी दिल्ली को एक नया रूप देने की पुरजोर कोशिश में लगी हुई है। उद्देश्य यह है कि दिल्ली को एक "विश्व स्तरीय" शहर बनाया जाए जहां न सिर्फ विदेशी पर्यटन को बढ़ावा मिल सके बल्कि विदेशी कम्पनियां भी आ कर आसानी से व्यापार कर सकें। इस उद्देश्य की पूर्ति हेतु पूरे शहर को पुनर्व्यवस्थित किया जा रहा है। एक तरफ प्रदूषण के नाम पर झुग्गियों एवं फैक्टरियों को शहर से बाहर करने की मुहिम चल रही है तो वहीं दूसरी तरफ उस जगह को खाली करके ढेर सारी विकास योजनाएं कार्यावित हो रही हैं। इस पूरी प्रक्रिया में परिवहन व्यवस्था को भी सुनियोजित किया जा रहा है ताकि परिवहन एवं नई अर्थव्यवस्था के मद्देनजर जो विकास योजनाएं कार्यावित हो रही हैं उनके बीच तालमेल बैठ सके। दिल्ली में मेट्रो रेल का आगमन, डी.टी.सी में बदलाव, निजी वाहनों की संख्या में बढ़ोत्तरी एवं फ्लाईओवरों की भरमार इस बात का प्रतीक है कि शहर में एक विशेष प्रकार की परिवहन व्यवस्था नियोजित की जा रही है। शायद यह परिवहन व्यवस्था दिल्ली को "विश्व स्तरीय" शहर बना भी दे लेकिन प्रश्न यह है कि क्या इस बदलाव से जन परिवहन पर यात्रा करने वाले नागरिकों को कोई लाभ पहुंचेगा या नहीं ?

मेट्रो आज दिल्ली की जन परिवहन व्यवस्था में क्रांति का प्रतीक माना जा रहा है। नेता एवं अखबार मेट्रो के गुनगान गाते नहीं थकते। यह बात एक हद तक सच है कि मेट्रो तेज रफ्तार से चलती है और लम्बी दूरी वाली सवारियों को बस से कम समय में उनकी मंजिल तक पहुंचाती है लेकिन वहीं दूसरी तरफ यह भी सच है कि मेट्रो पर यात्रा करने वाले लोगों की संख्या सीमित है। दिल्ली मेट्रो रेल निगम का दावा था कि 2005 तक मेट्रो पर यात्रा करने वाले लोगों की अनुमानित संख्या 15 लाख होगी। सच्चाई यह है कि मेट्रो की दूसरी लाईन शुरू होने के बावजूद भी आज प्रतिदिन सिर्फ 2.7 लाख लोग मेट्रो पर यात्रा करते हैं। यदि ये मान भी लिया जाये कि निगम का दावा तीसरी लाईन शुरू होने के पश्चात का है तो भी वह दूर दूर तक पूरा होता नजर नहीं आ रहा। अभी दोनों लाइनें मिला कर जितने लोग यात्रा कर रहे हैं यदि उतने ही और लोग तीसरी लाईन शुरू होने पर यात्रा करें तो भी वह अनुमानित यात्रियों की संख्या का सिर्फ एक तिहाई हिस्सा ही हो पाएगा। आखिर अनुमानित संख्या के अनुसार मेट्रो पर लोग क्यों नहीं यात्रा कर रहे ? इसके मूलतः तीन कारण हो सकते हैं। पहला कारण यह कि मेट्रो का किराया बस के किराये से अधिक है। मेट्रो में सबसे कम किराया 6 रुपये है और बस में 2 रुपये है। साथ ही इस बात की भी पूरी सम्भावना है कि तीसरी लाईन शुरू होने के बाद मेट्रो का किराया बस की तुलना में और अधिक बढ़ जायेगा। दूसरा कारण यह है कि मेट्रो में किसी भी प्रकार के यात्रियों के लिए कोई छूट नहीं है जबकि डी.टी.सी बसों में विद्यार्थी, डेली यात्री, अपाहिज, वरिष्ठ नागरिक आदि जैसे यात्रियों के लिए रियायती दरों पर पास बनते हैं। मेट्रो में सिर्फ एक ही प्रकार की रियायत है कि यदि आप टिकट की जगह स्मार्ट कार्ड खरीदेंगे तो आपको 10 प्रतिशत बोनस मिलेगा। मेट्रो पर अनुमानित संख्या के अनुसार यात्रियों के न चढ़ने का तीसरा कारण यह है कि मेट्रो सिर्फ उस तरह के यात्रियों को आकर्षित करती है जो मेट्रो स्टेशन के एक से दो किलोमीटर के दायरे के अन्दर रहते हैं। दो किलोमीटर से अधिक दायरे में रहने वाले यात्री मेट्रो के लिए फीडर सर्विस पकड़ने की बजाए बस पकड़ कर अपनी मन्जिल पर जाना पसंद करते हैं।

मेट्रो पर कम यात्रियों के यात्रा करने के अलावा दूसरा महत्वपूर्ण मुद्दा है उस पर हो रहा खर्च जिसकी चर्चा न तो मीडिया में है और न ही कहीं और। मेट्रो के प्रथम फेज का कुल खर्च 10,570 करोड़ रुपये है। इस रकम का 56 प्रतिशत हिस्सा जपानी बैंक ने दिल्ली मेट्रो रेल निगम को 1.8 प्रतिशत ब्याज की दर से ऋण के रूप में दिया है। इसके अलावा निगम को मेट्रो के निर्माण हेतु अन्य विभिन्न स्रोतों से भी ऋण मिला है। कुल खर्च का 30 प्रतिशत हिस्सा राज्य एवं केन्द्र सरकार की ओर से एक्विटी पर मिला है, जिस पर निगम को प्रति वर्ष 15 प्रतिशत डिविडेन्ड देना होगा। इसके अलावा दोनों सरकारों ने मिलकर कुल खर्च का करीब 8 प्रतिशत बिना किसी ब्याज के भूमि अधिग्रहण के लिए दिया है। यदि हम इन विभिन्न प्रकार के ऋणों एवं अवमूल्यों को मिलाकर हिसाब लगाए तो उन्हें वापस करने के लिए निगम को प्रतिदिन करीब 4 करोड़ रुपयों की आवश्यकता है। मौजूदा स्थिति में प्रति दिन निगम यात्रियों के किराये के माध्यम से मुश्किल से 40 लाख रुपये कमाता है। प्रश्न यह है कि क्या निगम इन परिस्थितियों में मेट्रो के लिए लिया गया कर्ज वापस कर पाएगा ? यदि नहीं तो फिर कर्ज लौटाने के लिए पैसा कहां से आएगा ? इसका सीधा सा जवाब यह है कि सार्वजनिक कार्य के लिए रखे गए धन में कटौती की जाएगी और उसे कर्ज लौटाने के लिए निगम को दिया जाएगा। उपरोक्त बिन्दुओं से यह स्पष्ट होता है कि मेट्रो जन परिवहन की एक ऐसी मूरत है जिसमें भारी मात्रा में जनता का धन लगा है लेकिन जिसकी स्तुति सिर्फ कुछ विशेष जन की कर पाएंगे। अधिकांश जनों की स्थिति पर मेट्रो के आगमन से कोई विशेष फर्क नहीं पड़ने वाला।

एक तरफ मेट्रो को जन परिवहन के रूप में प्रोत्साहित किया जा रहा है तो वहीं दूसरी तरफ बसें जो कि जन परिवहन व्यवस्था की रीढ़ की हड्डी हैं उन्हें खत्म किया जा रहा है। पहले 1998 में सर्वोच्च न्यायालय का आदेश आया कि जन परिवहनों में जितनी भी 8 साल पुरानी गाड़ियां हैं उनको बन्द करा जाए फिर उसी वर्ष कुछ ही दिनों बाद सर्वोच्च

न्यायालय का दूसरा आदेश आया कि 2001 तक पूरी जन परिवहन व्यवस्था को सी.एन.जी में परिवर्तित कर दिया जाए। इन दोनों आदेशों ने शहर की बस सेवा को पूरी तरह से पगुं बना दिया। 1998 से लेकर अभी तक लगातार बसों की संख्या में गिरावट हो रही है। शहर में बस सेवा को समाप्त करने की मुहिम अभी तक जारी है। इस बात का जीता जागता उदाहरण है डी.टी.सी। इन दिनों डी.टी.सी को पुनर्व्यस्थित करने की प्रक्रिया चल रही है। उद्देश्य यह है कि डी.टी.सी को घाटे के संकट से बाहर निकाला जाए। इस उद्देश्य की पूर्ति हेतु डी.टी.सी को निजीकरण के खांचे में डालने की पूरी तैयारी की जा रही है। डी.टी.सी डिपो की भूमि का उपयोग व्यवसायिक कार्यों के लिए किया जा रहा है। शहर के अन्दर चलने वाली बसों की संख्या को कम किया जा रहा है और अधिकांश डी.टी.सी बसों को अन्तर्राज्य रूटों पर चलाया जा रहा है ताकि उन रूटों से अधिक आमदनी इकट्ठा हो सके। आज 3100 डी.टी.सी बसों में से 930 स्कूल बसें हैं, 1200 बसें अन्तर्राज्य रूटों पर चलती हैं और सिर्फ 970 बसें दिल्ली शहर के अन्दर चलती हैं। शहर के अन्दर बसों की संख्या कम होने के कारण प्रतिदिन रियायती दरों पर यात्रा करने वाले मजदूर, विद्यार्थी, वरिष्ठ नागरिक एवं अपाहिज यात्रियों को घाटा हुआ है क्योंकि डी.टी.सी इन सबों को रियायती दरों पर मासिक पास उपलब्ध कराती है। इसके अलावा डी.टी.सी इन दिनों ठेके पर नए ड्राइवरों की नियुक्ति कर रही है। ठेके पर काम करने वाले इन नए ड्राइवरों की तनखाह इस बात पर निर्भर है कि वे प्रतिदिन कितने किलोमीटर गाड़ी चलाते हैं। प्रति 1 किलोमीटर के लिए उन्हें 1 रुपया मिलता है। पहले से ही दिल्ली की सड़कों पर अफरातफरी मची हुई है। इस तरह की स्कीम से सड़क पर अफरातफरी एवं दुर्घटनाओं में बढ़ोत्तरी होगी क्योंकि ठेके पर लाए गए इन ड्राइवरों का उद्देश्य सिर्फ यह होगा कि एक दिन में ज्यादा से ज्यादा किलोमीटर गाड़ी चला सक ताकि उन्हें अधिक तनखाह मिल सके। डी.टी.सी को सुव्यवस्थित करने की यह स्कीम दिल्ली की बस सेवा को बाजार में धकेलने की एक सोची समझी साजिश है और इस साजिश का शिकार न सिर्फ डी.टी.सी में कार्यरत कर्मचारी हैं बल्कि डी.टी.सी पर यात्रा करने वाले यात्री भी हैं।

एक तरफ जहां बस सेवा को बाजार की ओर धकेला जा रहा है वहीं दूसरी तरफ निजी वाहनों को प्रोत्साहित किया जा रहा है। आज दिल्ली में चलने वाले कुल वाहनों में 90 प्रतिशत निजी वाहन (कार एवं मोटर साइकिल) हैं। 1990 में दिल्ली में निजी वाहनों की संख्या करीब 16 लाख थी आज निजी वाहनों की संख्या करीब 39 लाख है। निजी वाहनों की संख्या धड़ल्ले से बढ़ती चली जा रही है क्योंकि आजकल आसान किशतों पर गाड़ी खरीदी जा सकती है। भले ही आपकी जेब में एक कोड़ी न हो जब तक फाइनेन्स कम्पनियां मौजूद हैं आप हर वस्तु खरीद सकते हैं। यह बात और है कि आप पूरी जिन्दगी कर्ज में डूबे रहेंगे। निजी वाहनों को प्रोत्साहित करने के साथ-साथ सड़कों पर पलाईओवर बना कर निजी वाहनों के बेरोकटोक चलने का प्रावधान भी किया जा रहा है। अभी तक दिल्ली में 42 पलाईओवर बन चुके हैं और आने वाले कुछ वर्षों में 40 और बनने हैं। जनता के पैसों से पलाईओवरों का निर्माण कार्य धड़ल्ले से चल रहा है लेकिन फलाईओवरों का उपयोग जनता का एक छोटा हिस्सा ही कर रहा है। पलाईओवरों का फायदा सबसे अधिक निजी वाहनों को है। हालांकि यह बात और है कि कई जगह पलाईओवर भी जाम से निजाद नहीं दे पा रहे। पलाईओवरों के आने से साइकिल एवं पैदल चलने वाले यात्रियों का खतरा और बढ़ गया है क्योंकि इन पलाईओवरों में न तो कोई पैदल पथ है और न ही साइकिल लेन। दिल्ली के प्रत्येक यात्री को किसी न किसी वक्त पैदल चलना पड़ता है। भले ही किसी के पास निजी वाहन हो या फिर किसी को बस पकड़नी हो, बिना पैदल चले न ही निजी वाहन तक पहुंचा जा सकता है और न ही बस पकड़ी जा सकती है। दिल्ली की सड़कों पर न ही पैदल यात्रियों के लिए कोई प्रावधान है और न ही साइकिल यात्रियों के लिए कोई अलग से लेन है जिसका नतीजा यह है कि दिल्ली में सड़क दुर्घटना में मरने वालों में 50 प्रतिशत से अधिक पैदल एवं साइकिल यात्री होते हैं।

दिल्ली की परिवहन व्यवस्था में हो रहे बदलाव से एक बात तो स्पष्ट है कि यह बदलाव शहर में हो रहे अन्य बदलावों का एक हिस्सा है। एक ऐसी परिवहन व्यवस्था बनाई जा रही है जो दिल्ली को न सिर्फ 'विश्व स्तरीय' शहर का दर्जा दे सके बल्कि जिसका समंवय खुले बाजार पर आधारित अर्थव्यवस्था के साथ हो सके ताकि अधिक से अधिक पूंजी का संचयन हो सके। दूसरी बात यह कि इस प्रक्रिया में पूरी परिवहन व्यवस्था एक वस्तु बनती चली जा रही है। बस सेवा में कटौती, निजी वाहनों में बढ़ोत्तरी एवं मेट्रो में किसी भी प्रकार की कोई रियायत न होना इस बात का जीता जागता उदाहरण है। एक ऐसी परिवहन व्यवस्था तैयार हो रही है जिससे अधिकांश यात्रियों को कोई फायदा नहीं पहुंचने वाला। इस व्यवस्था से सिर्फ उन लोगों को फायदा पहुंचेगा जिनकी जेब गरम होगी। जो लोग रियायती दरों पर जन परिवहन पर यात्रा करते हैं, और जो लोग साइकिल या फिर पैदल चल कर अपने काम पर जाते हैं उनके लिए इस परिवहन व्यवस्था में कोई जगह नहीं है। हो सकता है इस परिवहन व्यवस्था से शहर में चकाचौंध बढ़ जाए लेकिन इस चकाचौंध के साथ-साथ एक अदृश्य अंधेरा भी जीवित रहेगा जो किसी भी वक्त इस चकाचौंध को धूमिल कर सकता है।

प्रितपाल सिंह रंधावा  
नवंबर 2005

