

क्यों न हो दिल्ली में निजी कारों पर पाबन्दी?

सुनील

इन दिनों दिल्ली की सड़कों पर दिखाई देती हैं कारें ही कारें, नए-नए मॉडलों की अनगिनत कारें। बसों, ऑटो, रिक्शों आदि के मुकाबले उनकी संख्या तेज़ी से बढ़ी है। साइकिलें और दुपहिया स्कूटर-मोटर साइकिलें तो अब कम ही दिखाई देती हैं। गाड़ियों के इस विशाल हुजूम में अब ऐसे वाहन चलाना खतरे से खाली भी नहीं है। तांगे, साइकिल रिक्शे, बैलगाड़ियां, हाथ ठेले भी अब लुप्त हो रहे हैं।

इस 'कार-क्रांति' को वैश्वीकरण के युग की देन माना जा सकता है। दिल्ली में पंजीकृत वाहनों की संख्या 40 लाख है, जिनमें कारों की संख्या लगभग

15 लाख है। एक जानकारी के मुताबिक वर्ष 1994-95 से 2003-04 के बीच दिल्ली में छोटी चार पहिए वाली गाड़ियों की संख्या में 9.27 प्रतिशत वार्षिक का इज़ाफा हुआ है। हाल के वर्षों में यह वृद्धि दर दुगनी हो गई होगी। यानी दिल्ली में कारों की संख्या में विस्फोट हो रहा है। हम अक्सर जनसंख्या विस्फोट की चर्चा व चिंता करते हैं, किन्तु उससे बड़ा यह 'कार-विस्फोट' है, जो दिल्ली व देश के अन्य महानगरों में घटित हो रहा है।

इस कार-क्रांति पर आज चाहे कोई इतरा ले, लेकिन



दिल्लीवासियों के लिए यह गले की हड्डी बन गई है। गाड़ियों की संख्या में इतनी तेज़ी से वृद्धि होने से दिल्ली की यातायात व्यवस्था ध्वस्त हो गई है। ट्राफिक जाम होना आम बात है और उसमें फंसना एक यातना से कम नहीं होता। दिल्ली में कारों का यह विशाल रेला कई बार चींटियों की चाल से चलता है और एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचने में घंटों लग जाते हैं।

यातायात को सुगम बनाने के लिए सड़कें लगातार चौड़ी की जा रही हैं, सैकड़ों फ्लाई ओवर और पुल बनते

जा रहे हैं। इन फ्लाई ओवरों से दिल्ली अब वैसा ही बन गया है, जैसा कुछ साल पहले लन्दन व न्यूयॉर्क के चित्रों को हम हैरानी से देखते थे। चौराहों, ट्राफिक बत्तियों, सबवे आदि का भी लगातार आधुनिकीकरण और विकास हो रहा है। लेकिन यातायात की समस्या सुरसा-मुख की तरह बढ़ती जा रही है।

सड़कों पर दुर्घटनाएं भी बढ़ती जा रही हैं। मोटरगाड़ियों से वायु प्रदूषण और शोर प्रदूषण दिल्ली में चरम पर पहुंच रहा है। लाखों कारों की यह विशाल

संख्या जब चलती है, तब तो सड़कों को जाम करती ही है, जब खड़ी रहती है, तब भी समस्या बनती है। दिल्ली की सबसे महंगी ज़मीन पर बहुत सारे बड़े-बड़े (अब बहुमंजिले) पार्किंग स्थल बनाने पर भी समस्या बढ़ती जा रही है। बहुमंजिला आवासीय इमारतों तथा हाउसिंग सोसायटियों में भी कारों की नित बढ़ती भीड़ के कारण रात को कार खड़ी करना और सुबह निकालना एक बड़ा सिरदर्द है। कई परिवारों में अब दो-दो कारें हैं।

दिल्ली की गंभीर यातायात समस्या को सुलझाने के लिए कई सुझाव दिए जा रहे हैं, अध्ययन और सर्वेक्षण हो रहे हैं, कदम उठाए जा रहे हैं। कई बार ये कदम व सुझाव गरीब विरोधी होते हैं, जैसे तांगे व साइकिल-रिक्शे बंद करना, खोमचे वालों को हटाना, झुग्गियों को हटाकर सड़कों को चौड़ी करना या पार्किंग स्थल बनाना आदि। मानो दिल्ली में सिर्फ कारवालों को ही रहने व जीने का हक हो। लेकिन गरीबों पर अत्याचारों और देश का पैसा खर्च करने के बाद भी दिल्ली की यातायात समस्या हल नहीं हो रही है।

इस सुरसा-मुखी समस्या का एकमात्र हनुमान रूपी समाधान है कि कारों के स्थान पर परिवहन के सार्वजनिक साधनों को सुलभ व बेहतर बनाया जाए। ज्यादा व अच्छी बसें चलें, टैक्सियों व रिक्शों की सेवाओं को सुधारा जाए। दिल्ली में मेट्रो रेल का विस्तार तो हो ही रहा है। जिसको लंबी दूरी की यात्रा करना है, वह सार्वजनिक साधनों से जाए। जिसे नज़दीक जाना है, वह पैदल, साइकिल या मोटर साइकिल से जाए।

यदि ऐसा कर दिया जाए तो इससे कई फायदे होंगे। दिल्ली की सड़कों पर वाहनों में एक तिहाई कमी हो जाएगी। ट्राफिक जाम लगभग खत्म हो जाएंगे। दिल्ली में आने-जाने का समय भी बचेगा। दिल्लीवासियों के स्वास्थ्य को दोहरा फायदा होगा। प्रदूषण तो कम होगा ही, लोग ज्यादा पैदल या साइकिलों पर चलेंगे, जिससे उनकी शारीरिक कसरत होगी। उन्हें अलग से जिम, व्यायाम शाला, मोटापा कम करने वाले केन्द्रों और सुबह शाम भ्रमण हेतु पार्कों में जाने की ज़रूरत भी कम होगी।

एक सर्वेक्षण के मुताबिक दिल्ली की 57 प्रतिशत यात्राएं 5 कि.मी. से कम की होती हैं। अर्थात् प्रतिदिन 45 लाख यात्राओं की दूरी 5 कि.मी. से कम होती है। ये यात्राएं साइकिलों से आसानी से की जा सकती हैं, जिसमें धन, समय व स्वास्थ्य तीनों की बचत होगी। निजी कारों पर पाबन्दी लगाने से दिल्ली में साइकिलों की संख्या में भारी वृद्धि होगी। 'कार-क्रांति' का स्थान 'साइकिल-क्रांति' ले लेगी। इसके लिए यातायात व्यवस्था में कुछ बदलाव करना होगा। कारों से खाली हुई सड़कों पर पैदल व साइकिलों के लिए अलग से सुरक्षित लेन बनानी होगी।

निजी कारों पर पाबन्दी लगाने से ईंधन की काफी बचत होगी। हमें पेट्रोल व गैस विदेशों से आयात करना पड़ता है, जिसे संतुलित करने के लिए देश को निर्यात पर बहुत ज़ोर देना पड़ता है। निर्यात के लिए अनुदान व करों में छूट दी जाती है। ईंधन बचने से ग्रीनहाउस गैसों को कम करने और ग्लोबल वार्मिंग का खतरा टालने में भी दिल्ली अपना योगदान कर सकेगा।

कारें बन्द होने से दिल्ली में नए पार्किंग स्थल नहीं बनाने पड़ेंगे और सड़कों को और चौड़ी करने की ज़रूरत भी कम हो जाएगी। कई पार्किंग स्थलों को छोटा या खत्म भी किया जा सकता है। इससे जो जगह बचेगी, वहां बच्चों के लिए खेलने के मैदान, पार्क, अस्पताल, वृद्धाश्रम, रैन बसेरे आदि बनाए जा सकते हैं। यातायात की समस्या हल हो जाने से अपने कार्यस्थल तक आने-जाने में बचा समय दिल्ली के नागरिक अपने बच्चों व परिवार के साथ बिता सकेंगे तथा रचनात्मक गतिविधियों में ज्यादा समय दे सकेंगे। कुल मिलाकर दिल्ली का जीवन बेहतर बनेगा।

सबसे बड़ा फायदा यह होगा कि दिल्ली के अमीरों और गरीबों में बढ़ती दूरी तथा सामाजिक भेदभाव कम होगा। गरीब मज़दूर और करोड़पति दोनों सार्वजनिक साधनों से यात्रा करेंगे। इससे यातायात के सार्वजनिक साधनों से यात्रा करने की सेवाएं सुधारने की ओर समाज के प्रभावशाली तबके का ध्यान अपने आप जाएगा। आज

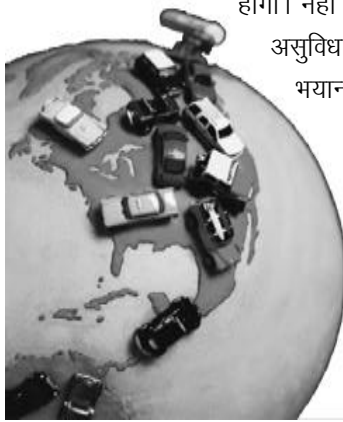
अपनी वातानुकूलित कारों में यात्रा करने के कारण वे कभी बसों या रेल के बारे में सोचते भी नहीं हैं। समानता की दिशा में दूसरा फायदा यह होगा कि दिल्ली की सड़कों, पुलों, फ्लाई ओवरों, पार्किंग स्थलों आदि को विकसित करने में इस गरीब देश के संसाधनों का जो गैर अनुपातिक हिस्सा खर्च हो रहा है, उसमें भी कमी आएगी। गांधी के इस देश में सादगी और वैकल्पिक जीवन शैली की दिशा में यह एक महत्वपूर्ण प्रयोग होगा।

दिल्ली की सीमा में निजी कारों को बन्द करने वाला यह प्रस्ताव कई लोगों को काफी क्रांतिकारी, अटपटा व अस्वीकार्य लग सकता है। विशेषकर निजी गाड़ी में आने-जाने के अभ्यस्त हो गए अमीर एवं मध्यम वर्ग को यह बात आसानी से नहीं पचेगी। लेकिन इसके अलावा कोई विकल्प नहीं है। दिल्ली के बिगड़ते हालात का और कोई समाधान नहीं है।

कुछ लोग कह सकते हैं कि यह अव्यावहारिक है, इससे असुविधा होगी और इसे कैसे लागू किया जाएगा? किन्तु यह वैसा ही है, जैसे महानगरों की कई सड़कों पर दिन में भारी वाहन आने पर प्रतिबंध लगा दिया जाता है या कई स्थानों पर पार्किंग या यू-टर्न प्रतिबंधित कर दिया जाता है। युरोप के कई शहरों में पहले से कुछ घने इलाकों में वाहनों पर प्रतिबन्ध है और लोग वाहन खड़ा करके वहां पैदल जाते हैं। सिंगापुर में भी कारों पर कुछ रोक लगाई गई है। यह उसी तरह का थोड़ा बड़ा प्रतिबन्ध है। सार्वजनिक हित में कुछ असुविधा तो उठानी

होगी। नहीं तो भविष्य में असुविधा सबको होगी और भयानक रूप ले लेगी।

कुछ लोग सुझाव दे सकते हैं कि निजी कारें प्रतिबंधित करने की बजाए उन्हें महंगा कर दिया जाए, जिससे



उनकी संख्या कम हो जाएगी। जैसे पार्किंग शुल्क बढ़ा दिए जाएं। किन्तु इस सुझाव की खामी यह है कि जो ज्यादा अमीर होंगे, वे निजी गाड़ियों का उपयोग पूर्ववत् करते रहेंगे। एक अन्य सुझाव है कि गाड़ियों के नंबर के अंतिम अंक के आधार पर उन्हें सप्ताह के अलग-अलग दिन चलने की अनुमति दी जाए। किन्तु इसकी निगरानी दिल्ली जैसे विशाल महानगर में काफी मुश्किल होगी। फिर, इन आंशिक उपायों से दिल्ली की यातायात समस्या का पूरा समाधान भी नहीं निकलेगा।

कुछ लोगों को निजी कारों को बन्द करने का यह प्रस्ताव एक प्रकार की तानाशाही भरा कदम लग सकता है। लेकिन जनहित में कड़े निर्णय तो लोकतंत्र में भी लेने पड़ते हैं। दिल्ली में ही पर्यावरण को बचाने के लिए प्रदूषणकारी उद्योगों को दिल्ली से बाहर करने तथा पेट्रोल-डीज़ल चालित बसों, आटो रिक्शा व टैक्सियों को बन्द करने के कड़े आदेश पूर्व में सर्वोच्च न्यायालय दे चुका है और ये आदेश क्रियान्वित भी किए जा चुके हैं। इस मामले में भी सवाल पर्यावरण और जनहित का ही है। पिछली बार सार्वजनिक वाहनों पर ज़िम्मेदारी डाली गई थी, किन्तु उनमें डीज़ल-पेट्रोल की जगह सी.एन.जी. उपयोग करने से प्रदूषण की समस्या हल नहीं हुई। समस्या का प्रमुख स्रोत निजी कारें हैं, जिन्हें प्रतिबंधित किए बगैर काम नहीं चलेगा।

वास्तव में ठंडे दिमाग से, ध्यान से सोचा जाए तो इस प्रस्ताव में सबको फायदा ही है। इसमें नुकसान सिर्फ कारें बनाने और बेचने वाली कंपनियों का होगा और विरोध भी उनकी तरफ से ही सबसे ज्यादा होगा। कारें बनाने वाली देशी और विदेशी कंपनियों की यह लॉबी इतनी ताकतवर है कि वह भारत सरकार की नीतियों को भी प्रभावित करती है। इसलिए इस प्रस्ताव को लागू करने के लिए काफी राजनैतिक इच्छाशक्ति की ज़रूरत होगी, जिसकी काफी कमी वर्तमान सरकारों में दिखाई देती है। इसलिए दिल्ली की जनता को इस मांग को एक जन-आन्दोलन का रूप देना होगा। बिजली और पानी के निजीकरण के खिलाफ दिल्ली के कॉलोनी वासियों ने

जिस जागरूकता का परिचय दिया है, उसी तर्ज पर, किन्तु उससे ज़्यादा सामूहिक व संगठित प्रयास और आंदोलन की ज़रूरत होगी। एम.के. मेहता, अनुपम मिश्र और सुनीता नारायण जैसे पर्यावरणविद, अरुंधती राय और अरविन्द केजरीवाल जैसे सामाजिक कार्यकर्ता, प्रभाष जोशी, कुलदीप नैय्यर और राजिन्दर सच्चर जैसे बुद्धिजीवी इस मामले में महत्वपूर्ण पहल कर सकते हैं।

भारत की राजधानी, ढाई हज़ार साल पुरानी इस ऐतिहासिक नगरी, दिल्ली के बाशिंदों के सामने दो ही

विकल्प है। एक साहसिक फैसला लेकर न केवल अपनी यातायात समस्या को हल करें, बल्कि देश व दुनिया के अन्य महानगरों के सामने एक अनुकरणीय मिसाल पेश करें। अपने शहर को भी जीने लायक बनाएं और ग्लोबल वार्मिंग में कमी की भी एक राह दुनिया को बताएं। दूसरा विकल्प है कि पहले से नर्क बनती जा रही दिल्ली को और ज़्यादा नर्क बनने दें, जिसका शिकार दिल्ली के अमीर और गरीब दोनों बनने को अभिशप्त होंगे। (*स्रोत विशेष फीचर्स*)