

दिसंबर 2016



जलवायु परिवर्तन विशेष

डाउन टू अर्थ

पर्यावरण • विकास • स्वास्थ्य... हर महीने

₹ 50

वायु प्रदूषण में घुटती
उत्तर भारत की सांसें
अब दिल्ली
दूर नहीं

अमेरिकी राष्ट्रपति चुनाव



कैसे जीते ट्रंप?
जोसेफ स्तिग्लिट्ज
का विश्लेषण P36

किसान क्यों कर रहे हैं
बीटी कॉटन की खेती
से तौबा P16

आवरण कथा



वायु प्रदूषण की नई राजधानियां

राजधानी दिल्ली में जहां वायु प्रदूषण की स्थिति बद से बदतर होती जा रही है, वहीं उत्तर व मध्य भारत के कई शहर इस मामले में दिल्ली को भी पीछे छोड़ रहे हैं। तमाम कोशिशों के बावजूद दिल्ली जिस प्रदूषण से उबर नहीं पाई, अब वैसी ही दूषित हवा कई दूसरे शहरों का दम घोंट रही है। **अजीत सिंह** के साथ **अनुपम चक्रवर्ती** की रिपोर्ट

दी

पावली के बाद नवंबर का दूसरा सप्ताह। लखनऊ की किंग जार्ज मेडिकल यूनिवर्सिटी के सांस रोग विभाग में मरीजों की भीड़ अचानक बढ़ गई है। विभागाध्यक्ष डॉक्टर सूर्यकांत बताते हैं कि आंख और

नाक की एलर्जी के मरीजों की तादाद दीपावली के बाद करीब 25 फीसदी ज्यादा है। पहले गंभीर निमोनिया के महीने में एक-दो मामले आते थे, अब हफ्ते में ऐसे चार-पांच मरीज आ रहे हैं। ब्रोंकाइटिस और अस्थमा के मरीज भी बढ़ गए हैं।

जी हां, आप वायु प्रदूषण की नई राजधानी लखनऊ में हैं। फसल कटाई के मौसम में दीपावली के बाद जहरीले धुएं में लिपटी जो धूल और धुंध यानी स्मॉग दिल्ली को अपनी गिरफ्त में ले लेता है, अब वह उत्तर भारत के लखनऊ जैसे शहरों का दम भी घोंटने लगा है। केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी) के वायु गुणवत्ता सूचकांक (एक्यूआई) के अनुसार, गत 29 और 30 अक्टूबर को कानपुर देश के 32 प्रमुख शहरों में सबसे प्रदूषित शहर था। अगले आठ दिनों में फरीदाबाद पांच बार इस फेहरिस्त में टॉप पर रहा, जबकि 8 व 9 नवंबर को लखनऊ देश का सबसे प्रदूषित शहर था। ताजनगरी आगरा भी इस साल स्मॉग से बुरी तरह धिरी रही। यही हाल नौ नवंबर को बनारस का था।

आवरण कथा

अब दिल्ली दूर नहीं

एक तरफ दिल्ली इस साल पिछले 17 वर्षों का सबसे भयंकर स्मॉग झेल रही थी, वहीं लखनऊ, कानपुर जैसे शहर वायु प्रदूषण के पैमानों पर दिल्ली हुए जा रहे हैं। लुधियाना, आगरा, इलाहाबाद, बनारस, पटना जैसे शहरों की हवा भी दिल्ली की तरह ही दूषित हो चुकी है। उत्तर व मध्य भारत के भूगोल में वायु प्रदूषण की कई राजधानियां पनप चुकी हैं, जबकि स्मॉग की खबरों और चिंताओं का केंद्र अब भी दिल्ली ही है। इस साल विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यूएचओ) ने मध्य प्रदेश के ग्वालियर को अत्यंत महीने प्रदूषित कर्णों (पीएम 2.5) के लिहाज से इराक के जबोले के बाद दुनिया का दूसरा सर्वाधिक प्रदूषित शहर माना है। इस मामले में विश्व के 20 सर्वाधिक प्रदूषित शहरों में 10 शहर तो भारत के ही हैं। रिपोर्ट के मुताबिक, इलाहाबाद, पटना और रायपुर ने वायु प्रदूषण के कई मानकों पर दिल्ली को पीछे छोड़ दिया है जबकि लुधियाना, कानपुर,

लखनऊ और फिरोजाबाद भी दिल्ली की राह पर हैं। दीपावली के बाद छाया स्मॉग भले ही कुछ दिनों में छूट गया, लेकिन यह इन शहरों में साल भर रहने वाले वायु प्रदूषण की स्थिति है। आखिर चीन के बाद भारत दुनिया का सबसे प्रदूषित देश यूं ही नहीं बना।

यह कोई अचानक आई आपदा नहीं है और न ही सिर्फ कुछ दिनों का संकट। केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के आंकड़ों से पता चलता है कि 2002 से 2014 के बीच ग्वालियर, कानपुर, लुधियाना, ग्वालियर और सूरत में वायु प्रदूषण में बढ़ोतरी की दर दिल्ली से अधिक रही है। जबकि इन शहरों में प्रदूषण से बचने के उपाय दिल्ली जितने भी नहीं हैं। दिल्ली पिछले 20 वर्षों से साफ हवा के लिए संघर्ष कर रही है। पब्लिक ट्रांसपोर्ट में सीएनजी का इस्तेमाल, ट्रकों के प्रवेश पर अंकुश, भारी डीजल कारों से ग्रीन टैक्स की वसूली, ऑड-ईवन जैसे प्रयोग और पटाखों की बिक्री पर लगे प्रतिबंध जैसे उपाय इसी लंबे संघर्ष की देन हैं।

वायु प्रदूषण से रोजाना 1701 मौतें

दिल्ली से सटे यूपी के गाजियाबाद में रहने वाले दीपक गोस्वामी और उनकी पत्नी अंजु के लिए दीपावली के बाद पूरा हफ्ता बेहद तकलीफदेह गुजरा। गत 30 अक्टूबर से ही उनकी छह साल की बेटी श्रेया को सांस लेने में परेशानी होने लगी। दिल में छेद होने की वजह से आठ महीने की श्रेया का ऑपरेशन करवाना पड़ा था। दीपावली के बाद जब दिल्ली में आनंद विहार के आसपास छोटे प्रदूषित कर्णों (पीएम 2.5) की मात्रा बढ़कर 883 माइक्रोग्राम प्रति घनमीटर तक पहुंच गई तो श्रेया का सांस लेना मुश्किल हो गया और उसे ऑक्सीजन पर रखना पड़ा। घने स्मॉग के चलते कई दिनों तक उसकी सांसें अटकी रहीं। इंद्रप्रस्थ अपोलो अस्पताल के बालरोग विशेषज्ञ अनुपम सिब्बल बताते हैं कि बच्चों में रक्खन तंत्र पूरी तरह विकसित नहीं होता है। वे ज्यादा सांस लेते हैं और उनमें सांस संबंधी संक्रमण और बीमारियों का खतरा अधिक रहता है।

दुनिया भर में वायु प्रदूषण को स्वास्थ्य के एक बड़े खतरे के तौर पर देखा जा रहा है। डब्ल्यूएचओ की बर्डन ऑफ डिजीज रिपोर्ट के अनुसार, दुनिया में होने वाले हर नौ में से एक मौत के लिए वायु प्रदूषण जिम्मेदार है। वर्ष 2012 में बाहरी वायु प्रदूषण की वजह से भारत में 6.21 लाख लोग मौत का शिकार हुए। यानी रोजाना करीब 1701 मौतें! सेंटर फॉर साइंस एंड एनवायरनमेंट (सीएसई) के प्रोग्राम मैनेजर विवेक भट्टाचार्य बताते हैं कि हाल के वर्षों में उत्तर भारत के कई शहरों में वायु प्रदूषण का स्तर तेजी से बढ़ा है, जिसका सीधा असर लोगों खासकर बच्चों के स्वास्थ्य पर पड़ रहा है। अलग-अलग शहरों में हुए अध्ययन और सर्वे बताते हैं कि अमृतसर, लखनऊ, जयपुर, बीकानेर और कानपुर आदि शहरों में बढ़ता वायु प्रदूषण लोगों के स्वास्थ्य को बुरी तरह प्रभावित कर रहा है। मिसाल के तौर पर, कानपुर में सीपीसीबी और जीएसवीएम मेडिकल कॉलेज का एक अध्ययन बताता है कि शहर के विकास नगर और जूहीलाल कॉलोनी में रहने वाले लोगों के फेफड़े साफ वातावरण में रहने वाले लोगों के मुकाबले कम सक्रिय हैं। इसी तरह लखनऊ में मुख्य मार्गों के नजदीक रहने वालों बच्चों में ऑक्सीडेटिव स्ट्रेस अधिक पाया गया है।

गाजियाबाद के वैशाली में मेडिकल स्टोर चलाने वाले विशाल शर्मा बताते हैं कि इस साल सात नवंबर को उन्होंने पहली बार एक ही दिन में 400 मास्क बेचे। इतने मास्क तो पहले साल भर में नहीं बिकते थे। इस साल भयंकर स्मॉग आया तो मास्क खरीदने वालों की लाइन लग गई। उल्लेखनीय है कि इस साल दिल्ली के पंजाबी बाग और आनंद विहार इलाकों में दो से छह नवंबर के दौरान अत्यंत छोटे प्रदूषित कर्णों यानी पीएम 2.5 का स्तर 999 माइक्रोग्राम तक पहुंच गया। स्वास्थ्य मानकों से यह 10-12 गुना अधिक है और ज्यादातर उपकरण इससे अधिक प्रदूषण मापने में सक्षम नहीं हैं।

क्यों खतरनाक है स्मॉग

स्मॉग में मौजूद ओजोन और नाइट्रिक ऑक्साइड सबसे व्यापक वायु प्रदूषण में से एक है और यह सबसे खतरनाक भी है

स्वास्थ्य पर दुष्प्रभाव

आंखों, श्लेष्मा झिल्ली और गले में जलन

सांस लेने में तकलीफ, सांसों में घरघराहट, खांसी

दमा का दौरा, सांस लेते समय छाती में दर्द, स्नायु तंत्र से संबंधित बीमारियों का खतरा

फेफड़े में जलन

दिल के दौरे के खतरे में वृद्धि

ओजोन का निर्माण

- 1 वातावरण में व्याप्त आक्सीजन O_2
- 2 नाइट्रिक आक्साइड, दहन का प्रतिफल NO
- 3 सूर्य की रोशनी नाइट्रिक आक्साइड को तोड़ देती है N O
- 4 आक्सीजन के तीन परमाणु मिलकर ओजोन का निर्माण करते हैं O_3

ओजोन की सीमा

अरब प्रति हिस्सा में

1997-2008 **84**

2008 से अभी तक **75**

ईपीए का नया प्रस्ताव **60-70**

स्रोत: अमेरिकन लॉग एसोसिएशन, स्टेट ऑफ़ एयर 2008



हरियाणा-पंजाब में धान कटाई के बाद पराली का जलना दिल्ली में स्मॉग की बड़ी है, लेकिन यह एकमात्र वजह नहीं है

कोई एक कारण जिम्मेदार नहीं

लखनऊ स्थित भारतीय विषविज्ञान शोध संस्थान (आईआईटीआर) ने इस साल दीपावली की रात और इससे एक दिन पहली रात शहर में सात जगह प्रदूषण का स्तर मापा। सर्वे में सामने आया है कि वायु प्रदूषण के लिए जिम्मेदार अत्यंत महीन प्रदूषित कण (पीएम 2.5) की मात्रा 248 माइक्रोग्राम प्रति घन मीटर से बढ़कर 672 माइक्रोग्राम प्रति घन मीटर तक पहुंच गई। थोड़े बड़े प्रदूषित कणों यानी पीएम 10 की मात्रा 360 माइक्रोग्राम से बढ़कर 864 माइक्रोग्राम प्रति घन मीटर तक पहुंच गई थी। मानकों के हिसाब से पीएम 2.5 को 60 और पीएम 10 को 100 माइक्रोग्राम प्रति घनमीटर से अधिक नहीं होना चाहिए। इन आंकड़ों से जाहिर है कि दीपावली के दिन लखनऊ की हवा 8-10 गुना अधिक प्रदूषित थी। आईआईटीआर की सर्वे रिपोर्ट में वायु प्रदूषण में हुई इस भारी बढ़ोतरी के लिए पटाखों को जिम्मेदार ठहराया गया है, क्योंकि दीपावली के दिन छुट्टी की वजह से वाहनों और औद्योगिक गतिविधियों से होने वाला प्रदूषण अपेक्षाकृत कम रहता है। आईआईटीआर के निदेशक आलोक धवन लखनऊ में वायु प्रदूषण की स्थिति को बहुत चिंताजनक करार देते हैं। उनका कहना है कि इससे

न सिर्फ लोग बल्कि पूरा पर्यावरण प्रभावित हो रहा है। संस्थान ने पीएम 2.5 से भी छोटे प्रदूषित कणों का स्तर पर लखनऊ की हवा में मापा है जो काफी अधिक पाया गया है। इतने महीन कणों के लिए भारत में कोई मानक तय नहीं किये गए हैं, लेकिन ये बेहद महीने कण सांस के साथ मानव मस्तिष्क तक पहुंच सकते हैं और कई विकार पैदा कर सकते हैं।

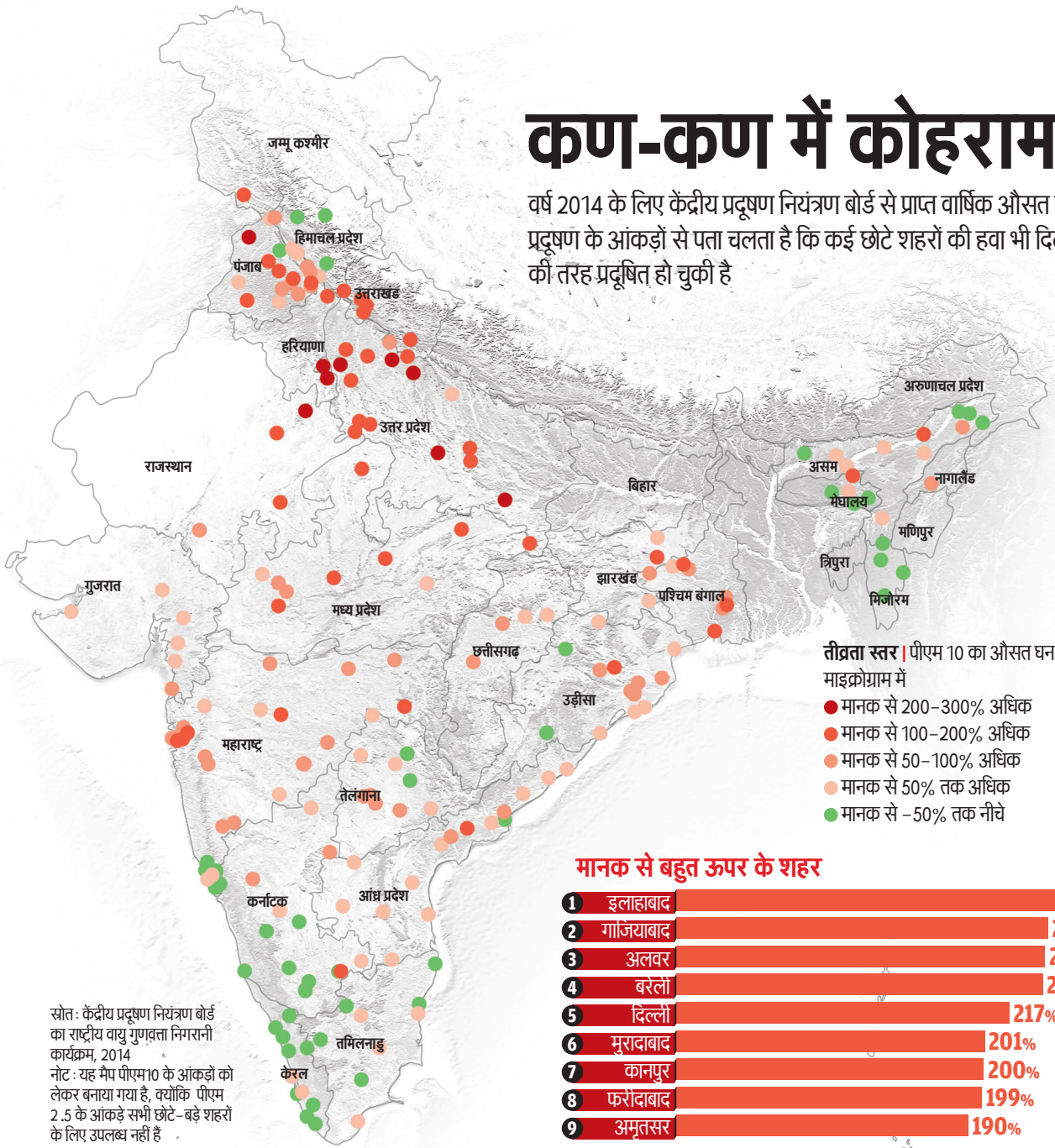
अमृतसर : 21 यातायात पुलिसकर्मियों के स्वास्थ्य पर किए गए अध्ययन में पता चला कि ऑटोमोबाइल से निकलने वाले प्रदूषित हवा जीनोटॉक्सिक प्रभाव से युक्त होते हैं और लंबे समय तक इसके संपर्क में रहना जोखिम भरा हो सकता है।

लखनऊ : सड़कों के करीब रहने वाले बच्चों के बीच उच्च ऑक्सीडेटिव तनाव पाया गया

देश के अधिकतर शहरों में दीपावली के बाद वायु प्रदूषण बढ़ता है। खेतों में जलने वाली पराली और सर्दियों की धुंध के साथ मिलकर यह स्मॉग के हालात पैदा करने में अहम भूमिका निभाता है। लेकिन गैस चेंबर में तब्दील होते भारतीय शहरों के लिए सिर्फ दीपावली के पटाखों को जिम्मेदार ठहराना उचित नहीं है। हालांकि, इस साल पटाखे मुक्त दीपावली का अभियान बेहद फीका रहा, जिसका नतीजा लुधियाना से बनारस तक छाप स्मॉग के रूप में साफ दिखा। लेकिन हैरानी की बात यह है कि दीपावली के 20 दिन बाद भी उत्तर भारत के कई शहरों में वायु प्रदूषण की स्थिति बेहद खतरनाक बनी हुई है। 20 नवंबर को लखनऊ और पटना में वायु गुणवत्ता सूचकांक दिल्ली में 380 के मुकाबले क्रमशः 456 और 404 था। मुजफ्फरपुर, गया और आगरा में वायु गुणवत्ता सूचकांक 300 के ऊपर रहा जो सुरक्षित सीमा से तीन-चार गुना अधिक है। यानी जब स्मॉग नहीं होता, तब भी इन शहरों की हवा खतरनाक ढंग से प्रदूषित होती है। इसके लिए कोई एक कारण जिम्मेदार नहीं है। वाहनों के प्रदूषण से लेकर फैक्ट्रियों से निकला धुआं, सड़कों व निर्माण कार्यों की उड़ने वाली धूल और कूड़े के जलने जैसे कई कारक मिलकर इतना अधिक प्रदूषण फैलते हैं।

कण-कण में कोहराम

वर्ष 2014 के लिए केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से प्राप्त वार्षिक औसत वायु प्रदूषण के आंकड़ों से पता चलता है कि कई छोटे शहरों की हवा भी दिल्ली की तरह प्रदूषित हो चुकी है



तीव्रता स्तर | पीएम 10 का औसत घन मीटर प्रति माइक्रोग्राम में

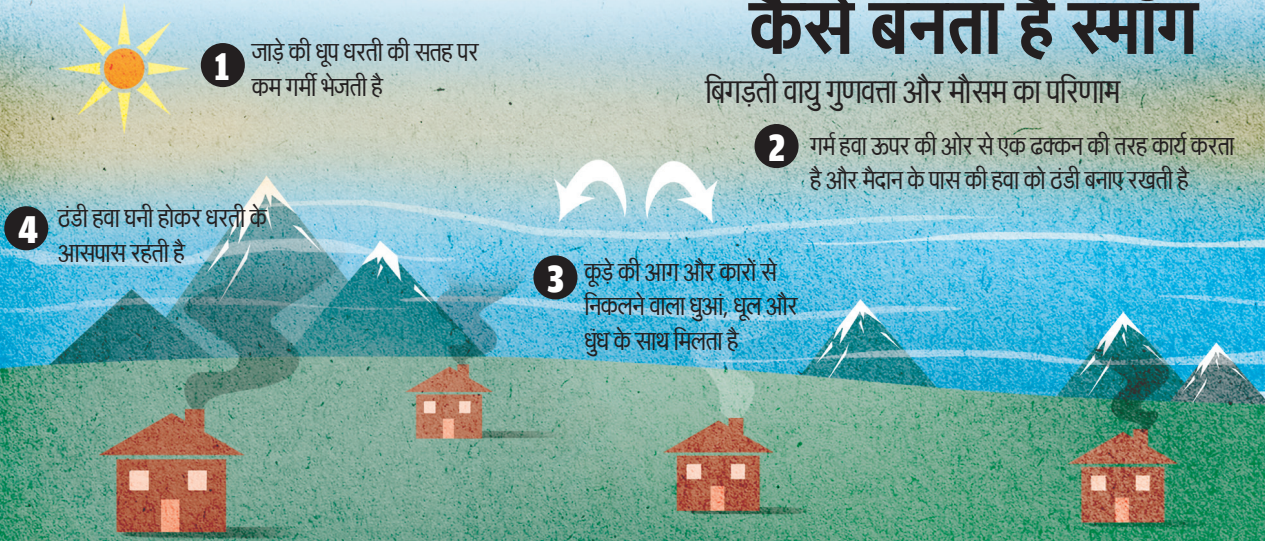
- मानक से 200-300% अधिक
- मानक से 100-200% अधिक
- मानक से 50-100% अधिक
- मानक से 50% तक अधिक
- मानक से -50% तक नीचे

मानक से बहुत ऊपर के शहर

1	इलाहाबाद	250%
2	गाजियाबाद	242%
3	अलवर	240%
4	बरेली	239%
5	दिल्ली	217%
6	मुरादाबाद	201%
7	कानपुर	200%
8	फरीदाबाद	199%
9	अमृतसर	190%

कैसे बनता है स्मॉग

बिगड़ती वायु गुणवत्ता और मौसम का परिणाम





खलनायक की तलाश

दिल्ली के अलावा दूसरे शहरों में भी बढ़ते वायु प्रदूषण को समझने के लिए हमें देश में वाहनों की संख्या में हो रही बढ़ोतरी पर गौर करना चाहिए। वर्ष 2010 से 2013 के बीच कई शहरों में वाहनों की संख्या तेजी से बढ़ी है। मिसाल के तौर पर, इन चार वर्षों में गाजियाबाद में वाहनों की संख्या 54 फीसदी, पटना में 43 फीसदी, इंदौर में 36 फीसदी, आगरा में 30 फीसदी, कानपुर में 22 फीसदी बढ़ी है। जबकि इस दौरान दिल्ली में वाहनों की संख्या 15 फीसदी बढ़ी। केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने देश के जिन शहरों में वायु प्रदूषण के लिए वाहनों और उद्योगों से निकले धुएं को मुख्य वजह माना है, उनमें दिल्ली के साथ-साथ फरीदाबाद, हिसार, यमुनानगर, ग्वालियर, इंदौर, जालंधर, जयपुर, आगरा, इलाहाबाद, गाजियाबाद, कानपुर, लखनऊ, मेरठ, बनारस और देहरादून भी शामिल हैं।

सीपीसीबी की वर्ष 2014 की एक रिपोर्ट के अनुसार, देश के जिन शहरों में प्रदूषित कणों (पीएम 10) का स्तर मानकों से करीब 200 फीसदी अधिक पाया गया है, उनमें इलाहाबाद टॉप पर है जबकि दिल्ली पांचवे नंबर पर है। मानकों से 200 फीसदी या इससे अधिक प्रदूषण वाले देश के सात शहरों में

से से पांच शहर अकेले उत्तर प्रदेश के हैं। रिपोर्ट के मुताबिक, प्रमुख शहरों में वाहन 70 फीसदी कार्बन मोनो ऑक्साइड और 30 फीसदी प्रदूषित कणों के उत्सर्जन लिए जिम्मेदार हैं।

मौसम विज्ञानी और बनारस हिंदू यूनिवर्सिटी के पूर्व प्रोफेसर डीएन पांडे बताते हैं कि कार्बन या धूल के कणों पर हवा में मौजूद पानी की बूंदें संघनित होने

जलगांव : वर्ष 2005 की इंडिया इन इंडस्ट्रियल हेल्थ रिपोर्ट के अनुसार, जलगांव शहर के ट्रैफिक पुलिसकर्मियों में सांस संबंधी परेशानियां बहुत अधिक पाई गई हैं।

अहमदाबाद: शहर के सबसे प्रदूषित इलाकों में दुकानदारों के फेफड़ों में काफी खराबी पाई गई। यह अंतर सर्वाधिक प्रदूषित और अपेक्षाकृत कम प्रदूषित क्षेत्रों में साफ नजर आया।

से स्मॉग बनता है। बनारस, कानपुर और लखनऊ जैसे शहर क्षेत्रफल में भले ही दिल्ली से छोटे हैं लेकिन आबादी और वाहनों के घनत्व के मामले में दिल्ली से पीछे नहीं हैं। इसके अलावा उत्तर भारत के शहरों की भौगोलिक स्थिति भी इन्हें दिल्ली की तरह स्मॉग की चपेट में ले आती है। दीपावली के बाद हवा में प्रदूषित कणों की मात्रा बढ़ती है और सर्दियों की वजह से ठंडी हवा घनी होकर जमीन के आसपास रहती है। पंजाब-हरियाणा और पश्चिमी यूपी में पराली जलने के बाद ये स्थितियां और भी प्रभावी हो जाती हैं। पांडे मानते हैं कि हरियाणा-पंजाब में पराली जलाने की वजह से जो स्मॉग दिल्ली में फैला, इस साल उसका असर लखनऊ, बनारस और पटना तक भी रहा है। इन शहरों में सड़कों से उठने वाली धूल और बड़ी तादाद में निर्माण गतिविधियों के चलते भी वातावरण में धूल की मात्रा अधिक है जो ठंडी हवा और धुएं के साथ मिलकर स्मॉग में बदल जाती है।

हाल के वर्षों में हरियाणा-पंजाब में धान कटाई के बाद पराली का खेतों में जलाया जाना, स्मॉग के सबसे बड़े कारण के तौर पर सामने आया है। नासा के उपग्रहों से प्राप्त चित्रों से भी इस बात की पुष्टि होती है कि जब हरियाणा, पंजाब और पश्चिमी यूपी



वायु प्रदूषण के मामले में आगरा देश के सर्वाधिक प्रदूषित शहरों में आता है। इस साल यहां भी दिल्ली की तरह स्मॉग छाया रहा

में पराली जलाए जाने की घटनाएं बढ़ती हैं, उसके बाद ही दिल्ली की हवा में प्रदूषित कणों की मात्रा बढ़ती है और स्मॉग छा जाता है। खेतों में जलने वाली पराली ने दिल्ली में ऑड-ईवन जैसी व्यापक पहल को निष्प्रभावी करने में भी बड़ी भूमिका निभाई है। लेकिन वायु प्रदूषण का सारा दोष किसानों के ऊपर डालकर हम वायु प्रदूषण से नहीं बच सकते।

आईआईटी-कानपुर का वर्ष 2015 का एक अध्ययन बताता है कि दिल्ली में 38 फीसदी वायु प्रदूषण के लिए सड़कों की धूल और 20 फीसदी वायु प्रदूषण के लिए वाहनों से निकला धुआं जिम्मेदार है। उद्योगों का धुआं और निर्माण कार्यों से निकली धूल भी दिल्ली की हवा को प्रदूषित कर रही है।

प्रदूषण के ये कारण जगजाहिर हैं, इसके बावजूद साफ ईंधन के इस्तेमाल से लेकर, डीजल वाहनों पर रोक और ग्रीन सेस वसूली जैसे छोटे-बड़े हर उपायों को निहित स्वार्थों के भारी विरोध का सामना करना पड़ा है। यह रवैया वायु प्रदूषण से भी अधिक खतरनाक है। लोगों, उद्योगों और सरकारों की ऐसी बेपरवाही छोटे शहरों में प्रदूषण को और भी गंभीर बना देती है। जबकि यह न सिर्फ खेतों को जलाने की समस्या है, न सिर्फ वाहनों के धुएं की, न सिर्फ शहरों, न अकेले गांव, न अकेले वाहनों की। बल्कि पर्यावरण के प्रति बेपरवाही का सामूहिक

नतीजा है, जिससे निपटने के लिए सामूहिक उपाय ही कारगर साबित हो सकते हैं।

छोटे शहरों पर बड़ी मार

वायु प्रदूषण के मामले में दिल्ली को टक्कर देते इन शहरों की स्थिति इसलिए भी चिंताजनक है क्योंकि कि यहां प्रदूषण से निपटने के दिल्ली जैसे उपायों को अपनाने में भी अभी लंबा समय लग सकता है।

बीकानेर: 2010 में शहर के 100 डीजल टैक्सी ड्राइवरों और इतने ही स्वस्थ लोगों पर हुए एक अध्ययन में ड्राइवरों में सांस और फेफड़े संबंधी समस्याएं अधिक पाई गईं।

कानपुर: धुएं शहर के विकास नगर जैसे प्रदूषित क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के फेफड़ों की सक्रियता अपेक्षाकृत साफ वातावरण में रहने वाले लोगों के मुकाबले कम पाई गई।

राष्ट्रीय राजधानी में सुप्रीम कोर्ट और नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल लगातार राष्ट्रीय राजधानी में प्रदूषण पर नजर रखें हुए हैं। अदालत के दबाव में सरकार को कई कदम उठाने पड़े हैं, इसके बावजूद दिल्ली की स्थितियां बद से बदतर होती जा रही हैं। ऐसे में उन छोटे शहरों का क्या भविष्य होगा, जहां अभी तक प्रदूषण मापने के इंतजाम भी नहीं हैं। मिसाल के तौर पर, भोपाल के प्रदूषण के स्तर को लेकर केंद्र और राज्य के प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के आंकड़ें एक-दूसरे के उलट हैं। केंद्र की एजेंसी ने दीपावली के दिन भोपाल को प्रदूषित माना जबकि मध्य प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एमपीपीसीबी) के अधिकारियों का दावा है कि दीपावली के दौरान शहर में प्रदूषण पिछले पांच साल में सबसे कम रहा।

इस साल उत्तर भारत के कई शहरों में स्मॉग छाये रहने के बावजूद राज्य सरकारें प्रदूषण रोकने के लिए ठोस कदम उठाने में नाकाम रही हैं। यूपी सरकार ने आठ नवंबर को आनन-फानन में कुछ दिनों के लिए स्टोन क्रैशर और बहुमंजिला इमारतों के लिए खुदाई पर रोक जरूर लगाई। लेकिन स्मॉग छटते ही मामला चीजें पुराने ढर्रे पर लौटने लगी हैं। वायु प्रदूषण पर होने वाली सालाना चर्चा और चिंता दिल्ली से प्रसारित समाचार चैनलों पर दोबारा स्मॉग दिखाई पड़ने तक फिलहाल टल गई है।

साफ हवा का संघर्ष: 'स्लो मर्डर' से 'मास किलर' तक



सुनीता नारायण



अनुमिता रॉयचौधरी

वर्ष 1996 के बाद से ही, यह जानने और भूल जाने की एक घुटन भारी यात्रा रही है। यह जानना जरूरी है कि ये कौन हैं, जो हमें मरने के लिए छोड़ रहे हैं? प्रस्तुत है, दिल्ली में साफ हवा के लिए संघर्ष और 'मास मर्डर' से जुड़ी राजनीति की आंखों देखी हकीकत

वर्ष 1996 की बात है। धुंध के कारण दिल्ली की हवा काली हो चुकी थी। तब और अब — जबकि फिर से दिल्ली की सांस धुंध के बादल में घुट रही है — अंतर यह है कि शहर को यह पता नहीं था कि यह क्या है। सांस से जहर जा रहा था, लेकिन वायु प्रदूषण और इसके खतरों के बारे में कोई जानकारी नहीं थी। ऐसा लगा कि ये काली सर्द रातें हैं।

यही दौर था, जब सेंटर फॉर साइंस एंड एनवायरनमेंट (सीएसई) ने वायु प्रदूषण पर काम करना शुरू किया। हमने 20 वर्ष पहले नवंबर 1996 में स्लो मर्डर—द डेडली स्टोरी ऑफ वेहिकुलर पॉल्यूशन इन इंडिया (धीमी मौत - भारत में वाहनों के प्रदूषण की जानलेवा कहानी) पुस्तक प्रकाशित की। इसमें प्रदूषण नियंत्रण व्यवस्था पर एक खोजपूर्ण लेख के जरिए यह पड़ताल की गई कि क्या हरेक कार से निकलने वाले धुंए की जांच मात्र से ही दिल्ली या किसी भी शहर की आबोहवा को स्वच्छ किया जा सकता है। इसमें बताया गया कि क्या हमें वाहनों की टेक्नोलॉजी और ईंधन की गुणवत्ता पर कुछ और कदम उठाने हैं। ये अपनी तरह के पहले सवाल थे और इनका परिणाम भी निकला।

यह पहली बार था कि सीएसई न केवल शोध कर रहा था, बल्कि आर-पार की लड़ाई का भी निर्णय लिया। दिल्ली की हवा में जो गड़बड़ी थी, उसे ठीक करने का अभियान स्लो मर्डर से शुरू हुआ। उस समय तक वायु प्रदूषण पर चर्चाएं नहीं होती थीं। इस पर कोई एजेंडा नहीं था। वास्तव में हमसे सवाल किए गए कि हम काली धुआं पर इतने चिंचित क्यों हैं। दिल्ली के तत्कालीन उप राज्यपाल ने कहा कि यह केवल धूल है, चिंता की कोई बात नहीं है। स्वास्थ्य मंत्री ने कहा कि वायु प्रदूषण से सेहत पर कोई असर नहीं होता।

हमने जानबूझकर किताब का नाम स्लो मर्डर रखा, क्योंकि प्रदूषण से सीधे मौत नहीं होती, लेकिन शरीर की रोग प्रतिरोधक क्षमता घट जाती है, जो फेफड़ों को नष्ट करके कैंसर या दिल की बीमारी का बोझ बढ़ा देती है। यह धीमे ही सही, लेकिन हत्या तो है। हमने इसके लिए सरकार और उद्योगों को कटघरे में खड़ा किया। डाउन टू अर्थ (नवम्बर 1996) के अंक में प्रथम पृष्ठ पर तीन चेहरे छापे। वन एवं पर्यावरण मंत्री जय नारायण प्रसाद निषाद; पेट्रोलियम मंत्री टीआर बालू; बजाज मोटर्स के मालिक तथा देश में ऑटो क्षेत्र के उस समय के एकमात्र दिग्गज राहुल बजाज।

ऐसा क्यों? हमने अपने शोध में पाया कि वाहनों के लिए मानक तय करने के प्रस्ताव विभिन्न एजेंसियों के बीच चक्कर काट रहे थे। तब प्रदूषण के लिए भारत स्टेज I या II मानक नहीं थे। उस समय

ईंधन में 10,000 पार्ट्स पर मिलियन (पीपीएम) सल्फर था, जो अब भारत स्टेज IV में 50 पीपीएम है और वर्ष 2020 तक भारत स्टेज IV में 10 पीपीएम ही रह जाएगा।

राहुल बजाज का फोटो इसलिए छपा गया क्योंकि दोपहिया और तिपहिया वाहन भारी प्रदूषण करने वाली 2-स्ट्रोक टेक्नोलॉजी प्रयोग करते थे। तब वाहनों पर बजाज का एकाधिकार था। 4-स्ट्रोक वाली टेक्नोलॉजी आने के बाद हीरो होंडा और निजी कार का चलन बढ़ने के साथ मारुती सुजुकी और फिर अन्य वाहन कंपनियों का उदय हुआ। हमारा एजेंडा व्यक्तिगत नहीं, ईंधन-टेक्नोलॉजी के मानकों के लिए नीति बनाकर प्रदूषण करने वाले वाहनों को बाहर करना था। यह सुधारों की पहली पीढ़ी का दौर था।

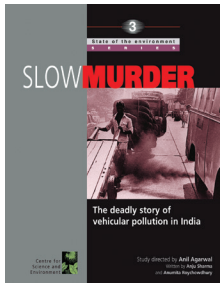
साफ हवा का अधिकार

तत्कालीन उप राष्ट्रपति केआर नारायणन पुस्तक के विमोचन के लिए तैयार हुए। इसने सबका ध्यान आकर्षित किया। इसके बाद हमने एक सार्वजनिक बैठक की। हमने कहा कि या तो खांसते, छींकते और दम घोटते रहिए या फिर उठ खड़े होइए। लेकिन एक वर्ष तक कुछ नहीं हुआ। वर्ष 1997 में फिर से सार्वजनिक चर्चा की गई। तब तक हमारे पास प्रदूषण से हुई मौतों के आंकड़े थे। विश्व बैंक के मॉडल पर आधारित एक विश्लेषण से हमने पाया कि वर्ष 1991 से 1995 के बीच वायु प्रदूषण के कारण असांमयिक मौतों की संख्या 30 फीसदी बढ़ गई थी।

फिर दिसंबर 1997 में तत्कालीन केंद्रीय पर्यावरण एवं वन मंत्री सैफुद्दीन सोज ने दिल्ली में वायु प्रदूषण की स्थिति पर एक श्वेत पत्र जारी किया, जो कार्य योजना का आधार बना। जनवरी 1998 में मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए एनवायरनमेंट पोल्यूशन प्रिवेंशन एंड कंट्रोल अथॉरिटी

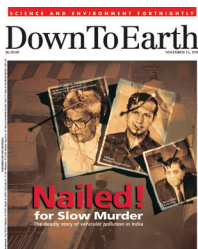
यह पहली बार था कि सीएसई न केवल शोध कर रहा था, बल्कि आर-पार की लड़ाई का निर्णय लिया। दिल्ली की हवा को ठीक करने का अभियान स्लो मर्डर से शुरू हुआ।

आवरण कथा



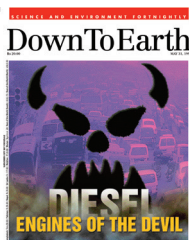
1996

“ अगर पैसे बनाने के दौरान पर्यावरण को नष्ट करना पर्यावरणीय अपराध है, तो क्यों नहीं जाने-माने उद्योगपति राहुल बजाज को भारत का पर्यावरण अपराधी नंबर-1 घोषित किया जाए? आखिरकार, बजाज ऑटो की दो-तीन पहिया वाहन ही देश में शहरी प्रदूषण के लिए जिम्मेदार हैं ”



नवंबर 1996

“ औद्योगिक प्रदूषण की देखभाल आसान है। लेकिन वाहनों से होने वाले प्रदूषण का क्या? एक शहर अपने वाहनों के साथ अटक गई है। यह उनके साथ रहती है। कारों को प्रदूषण में कटौती के लिए तैयार किया जाना है। यह शहरी हवा नियंत्रण का सबसे कठिन काम है। हमारे निर्णय वाहनों से प्रदूषण को ध्यान में रखते हुए होने चाहिए ”



मई 1999

“ सबसे ज्यादा लोग इस बात से अनभिज्ञ हैं या अनदेखी करना पसंद करते हैं कि डीजल के धुएं कैंसर पैदा करने वाले होते हैं और सार्वजनिक स्वास्थ्य के लिए एक गंभीर खतरा है। जो सस्ता ईंधन गरीबों के लिए होना चाहिए था, और सरकार जिसपर सब्सिडी देती है, अब उससे अमीर अपनी कार चला रहे हैं ”

(ईपीसीए) का गठन किया।

जून 1998 में ईपीसीए की पहली रिपोर्ट में दिल्ली की हवा को साफ रखने के लिए डीजल वाहनों पर नियंत्रण और सीएनजी को बढ़ावा देने पर विस्तृत कार्य योजना बनाने की जरूरत पेश की गई। जुलाई में सर्वोच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश एसएस आनंद की अध्यक्षता वाली सबसे बड़ी पीठ ने सभी तिपहिया वाहनों और डीजल बसों को सीएनजी में बदलने के निर्देश जारी किए। क्योंकि डीजल लॉबी के दोस्त सरकार का हिस्सा थे, सर्वोच्च न्यायालय के प्रस्ताव से सरकार पीछे हट गई।

इसी दौरान विज्ञान ने प्रदूषण के असली खलनायक, छोटे धूलकणों की खोज की। इससे पहले सिर्फ सस्पेंडेड पार्टिकुलेट मैटर (एसपीएम) के बारे में ही, जानकारी थी। छोटे धूलकणों के घातक असर के प्रमाण स्पष्ट थे, क्योंकि ये सांस के साथ शरीर में जा रहे थे। इसलिए इन्हें रेस्पिरैबल सस्पेंडेड पार्टिकुलेट मैटर (आरएसपीएम) नाम दिया गया। बाद में इनके आकार के हिसाब से इन्हें पीएम 10 और पीएम 2.5 कहा गया। वर्ष 1998 में आरएसपीएम पर पहले सर्वेक्षण में केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने पाया कि दिल्ली में आरएसपीएम की मात्रा 24-घंटे के दौरान इसके राष्ट्रीय औसत से पांच गुना अधिक थी। लेकिन सवाल यह था कि आरएसपीएम का स्रोत क्या है। वैश्विक शोध में पता चला कि डीजल ईंधन की तकनीक और इसके इस्तेमाल के तरीके से जहरीला आरएसपीएम निकल रहा था।

वर्ष 1998 में देश में कार उद्योग में उबाल आने को था। हिंदुस्तान मोटर्स की एम्बेसडर कार की जगह मारुती सुजुकी और हुंडई तथा टेल्को (टाटा मोटर्स) की कारें बाजार में आ रही थीं। डीजल पर आधारित ये वाहन सस्ते थे, जबकि अभी तक डीजल सिर्फ सार्वजनिक यातायात के लिए ही रिजर्व था। सीएसई के निदेशक और ईपीसीए के सदस्य अनिल अग्रवाल ने बसों में डीजल के उपयोग पर रोक और साफ-सुथरे ईंधन सीएनजी के इस्तेमाल के लिए सर्वोच्च न्यायालय में याचिका दायर की। प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने डीजल वाले टाटा सूमो को अस्वीकार कर दिया।

वर्ष 1999 में, सीएसई ने निजी वाहनों का डीजलीकरण क्यों बंद होना चाहिए पर इंजन ऑफ़ डेविल रिपोर्ट प्रकाशित की। डीजल की घातकता पर बिज़नेस स्टैंडर्ड में एक लेख लिखने पर टाटा मोटर्स ने मानहानि के लिए 100 करोड़ रुपए का दावा किया। हालांकि बाद में मानहानि का दावा वापिस ले लिए गया, लेकिन अंदरखाने संघर्ष जारी रहा। टाटा ने एक जनसंपर्क कंपनी की सेवाएं लेकर डीजल के समर्थन में अभियान शुरू किया और हमने जनता का रुख किया। फिर नीति-निर्माताओं की मेजों पर डीजल के प्रयोग के समर्थन में पच्चे पहुंचे और अचानक ही कई सारे गैर-सरकारी संगठन डीजल के समर्थन में उठ खड़े हुए। लेकिन ईपीसीए ने सर्वोच्च

में इस ज़िंदगी से निजात पाना चाहता हूँ। आप कोई ऐसा उपाय बताइए कि मैं धीरे-धीरे मर सकूँ

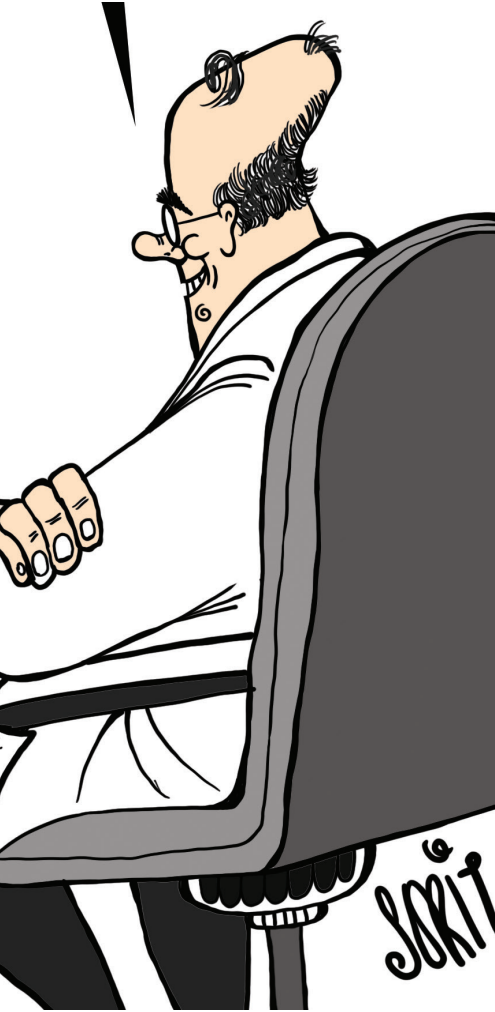


न्यायालय में दिल्ली में प्रदूषण और जन स्वास्थ्य पर हो रहे प्रभाव के चलते निजी वाहनों में डीजल पर प्रतिबंध का समर्थन किया।

मैं अस्वीकार करता हूँ

सर्वोच्च न्यायालय द्वारा नियुक्त न्याय मित्र हरीश साल्वे ने अगले आदेश तक डीजल वाहनों के पंजीकरण पर रोक लगाने की मांग की। माननीय न्यायाधीशों ने 'नागरिकों के जीवन के अधिकार पर खतरे' की बात कहते हुए, सरकार से जवाब मांगा। यह संघर्ष तब घटिया स्तर पर पहुंचा, जब कैंसर से जूझ रहे सीएसई के निदेशक अनिल अग्रवाल पर व्यक्तिगत आक्षेप लगे। ऑटोमोबाइल उद्योग ने टाटा मोटर्स की अगुआई में अपनी पूरी ताकत लगाकर

बसों आप सांस लेना जारी रखिए



डीजल के खिलाफ मुहिम का विरोध किया। टाटा के लिए फली नरीमन, अरुण जेटली (यह वही शख्स हैं), फिएट के लिए पी चिदंबरम (यह भी वही शख्स हैं), मारुति के लिए कपिल सिब्बल (यह वही शख्स हैं) ने कोर्ट में कहा कि छोटे धूल कण खतरनाक नहीं हैं। टाटा के शपथ पत्र में लिखा गया, 'मैं अस्वीकार करता हूँ कि अधिक छोटे कण अधिक हानिकारक होते हैं।' "मैं अस्वीकार करता हूँ कि आरएसपीएम सांस के साथ अंदर जाकर फेफड़ों में जमा होते हैं और अधिक हानिकारक होते हैं।"

कार उद्योग के इस स्तर पर विरोध के बाद न्यायालय ने डीजल कारों पर प्रतिबन्ध के बजाय कहा कि बेहतरीन ईंधन टेक्नोलॉजी के विकास और प्रदूषण मानकों में सुधार किया जाए। सरकार ने तो

इसे अपनी लड़ाई ही नहीं माना। सर्वोच्च न्यायालय ने अप्रैल 1999 में निर्णय दिया कि जून 1999 के बाद राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में केवल यूरो I मानक वाले वाहन ही पंजीकृत हों और फिर एक साल बाद ही यूरो II मानक लागू हों। ऑटो उद्योग की इस अपील पर कि 'और अधिक समय' नहीं देने से उद्योग प्रभावित होगा, अदालत ने कहा, "लोग सांस नहीं ले पा रहे हैं और आप समय मांग रहे हैं। आप कितना ही बोलें, हम एक ही वाक्य बोलेंगे।"

डीजल नहीं चलेगा

सभी बसों, ऑटो और टैक्सियों को सीएनजी में बदलने की अप्रैल 2001 की तारीख नजदीक आने पर दिल्ली सरकार ने अंतिम तिथि बढ़ाने के लिए तीन साल और मांगे, लेकिन कोर्ट ने स्पष्ट कर दिया कि "हम समझते हैं कि एक अप्रैल, 2001 के बाद शहर में अव्यवस्था बढ़ सकती है। लेकिन इसके लिए प्रशासन और निजी कम्पनियां ही जिम्मेदार हैं।" कड़ी शर्तों के साथ अंतिम तारीख को सितंबर तक बढ़ाया गया, लेकिन डीजल बसों को परिवहन सचिव की व्यक्तिगत जिम्मेदारी से ही चलाए जाने की अनुमति मिली। एक अप्रैल को डीजल बसें हटने के बाद सड़कों पर हिंसा का दौर चला, फिर अदालत की अवमानना की कार्यवाही तक शुरू हुई। सीएनजी की कमी, इसे गरीब विरोधी और कैसर की कारक बताने के साथ ही कम सल्फर वाले डीजल को विकल्प के रूप में पेश किया गया। अंततः सर्वोच्च न्यायालय ने कहा, "डीजल नहीं चलेगा।" फिर 5 बार अंतिम तारीख बढ़ने के बाद एक दिसंबर, 2002 को डीजल बसें सड़कों से हटीं। जब दिल्ली की हवा साफ होने लगी, तो सीएनजी को लोगों का समर्थन मिला और वर्ष 2003 के चुनाव में राजनैतिक दलों में सीएनजी के लिए श्रेय लेने की होड़ मची।

पूरे घटनाक्रम के पुनरीक्षण पर यह समझ बनी कि स्वच्छ ईंधन और टेक्नोलॉजी का एजेंडा अभी भी अधूरा था। कारों और दोपहिया की बढ़ती संख्या सीएनजी से मिली राहत को लील रही थी। फिर हमने वर्ष 2004 में सर्वोच्च न्यायालय को एक प्रार्थना-पत्र दिया कि वाहनों की संख्या और भीड़-भाड़ को नियंत्रित करने के लिए सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को बेहतर करने के लिए ठोस कार्य योजना पर अमल किया जाए। तब पहली बार दिल्ली सरकार ने मेट्रो, बस रैपिड ट्रांजिट नेटवर्क और लाइट रेल की एकीकृत योजना और उसे अमल में लाने के लिए समयबद्ध कार्यक्रम पेश किया। हमारी वाहन पार्किंग व्यवस्था की मांग पर ईपीसीए ने वर्ष 2006 में एक पार्किंग रणनीति न्यायालय को सौंपी। इसमें पार्किंग के लिए जगह की सीमितता, इससे व्यक्तिगत अधिकार का विषय नहीं मानने और 'उपयोग करने वाला अदा करे' के नियम की बात कही गई। लेकिन दिल्ली नगर निगम, दिल्ली विकास प्राधिकरण, नई दिल्ली नगर निगम ने अदालत में वर्ष 2008-09 में पेश अपनी योजनाओं में पार्किंग की मांग घटाने की बात

को भुला दिया। उन्होंने वाहन पार्किंग के लिए जगह उपलब्ध कराने पर जोर दिया और फिर हरी-भरी जगहों तथा पार्कों को पार्किंग स्थल बनाने पर हमने विरोध और संघर्ष किया।

कॉमनवेल्थ खेलों का अवसर

एक अवसर वर्ष 2010 में कॉमनवेल्थ खेलों के आयोजन के रूप में आया। हमने बीजिंग में ओलिंपिक खेलों से पहले उस शहर की हवा को शुद्ध करने के चीन सरकार के प्रयासों का अध्ययन किया। फिर एक कार्य योजना दिल्ली सरकार के सामने रखी। उच्चस्तरीय बैठकों के बाद मुख्यमंत्री शीला दीक्षित ने खेलों के दौरान वायु प्रदूषण नियंत्रण के लिए विशेष रणनीति बनाई। आधुनिक बसें सड़कों पर उतरीं, निजी वाहनों के उपयोग पर रोक लगे और कारों के लिए पार्किंग फीस बढ़ाई गई, साइकिल व पैदल चलने के लिए रास्ते बने और वाहनों के लिए भारत स्टेज IV मानक लागू किये गए।

बीते कुछ वर्षों में प्रदूषण नियंत्रण पर किसी प्रभावी कार्य योजना पर अमल नहीं हुआ है। लेकिन लोगों में स्वास्थ्य के प्रति जागरूकता और इसके प्रति राजनैतिक सजगता बढ़ी है। यह बदलाव अच्छा है। फिर वर्ष 2015 में एक और मोड़ आया। सर्दियों में दिल्ली की हवा के अधिक जहरीली हो जाने पर सर्वोच्च न्यायालय ने संज्ञान लिया। सर्दियों में खांसी, जुकाम और दम घुटने की घटनाएं साल दर साल बढ़ रही थीं। इस बार भी विज्ञान ने मदद की। भारतीय औद्योगिक संस्थान (आईआईटी), कानपुर ने शहर में प्रदूषण के कारकों की रैंकिंग की और पाया कि वाहनों से निकालने वाले पीएम 2.5 के 70-80 प्रतिशत उत्सर्जन के लिए डीजल कारें जिम्मेदार हैं। फिर अदालत ने डीजल के जरिए जहर फैलाने वाले ट्रकों, कारों, टैक्सियों पर कोड़ा चलाया; कचरा जलाने, निर्माण कार्य एवं सड़कों की धूल को नियंत्रित करने; और सार्वजनिक परिवहन, पैदल और साइकिल के चलन को बढ़ावा देने के लिए सुविधाएं विकसित करने पर जोर दिया। अब सर्वोच्च न्यायालय दिल्ली के साथ पूरे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए निर्देश दिए, जिसके कारण पंजाब और हरियाणा में फसल जलाने पर रोक भी शामिल है। हमने ट्रकों द्वारा डीजल के द्वारा जहर फैलाने पर भी ध्यान आकर्षित किया। जब हमने यह बताया कि दिल्ली में प्रवेश करने वाले ट्रकों की संख्या सरकारी आंकड़ों से कहीं अधिक है। हमने दिल्ली की सीमाओं पर खड़े ट्रकों को गिनकर बताया कि शहर के बाहर टोल फीस बचाने के लिए बहुत से ट्रक शहर के बीच से गुजरते हैं। इस पर अदालत ने 'प्रदूषण करने वाला ही भुगतान करे' के सिद्धांत के तहत प्रत्येक ट्रक पर पर्यावरण मुआवजा फीस लगाने और वर्ष 2006 से पुराने ट्रकों के प्रवेश पर रोक लगा दी। इस निर्णय के लागू होने के एक माह में ही ट्रकों की संख्या 20 फीसदी घट गई और रात के समय शहर में प्रदूषण के स्तर में भी गिरावट आई है।

SCIENCE AND ENVIRONMENTAL JOURNALISM
DownToEarth



Thirty six diesel lamps
A cloud of pollutants over the Indian Ocean
Dioxin scare in Europe and Asia

जुलाई 1999

“यह एक तथ्य है कि किसी भी कार कंपनी में उचित सलाह देने के लिए पर्यावरणीय स्वास्थ्य विशेषज्ञ की नियुक्ति नहीं की है। लेकिन, निश्चित रूप से, विदेशी कार की बड़ी कंपनियों को यह पता है। अज्ञानता में की गई गलतियों को नज़रंदाज किया जा सकता है, लेकिन जानबूझकर की जाने वाली गलती अक्षम्य है”

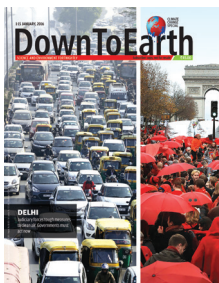
DownToEarth



Selective passage to Nanda Devi Reserve
The joys and perils of building check-dams
Mithila paintings: propagating science

सितंबर 2001

“हमें (न्यायाधीशों) बार-बार कहा गया है कि आपूर्ति पर्याप्त है और आईजीएल भविष्य की मांगें पूरी करने को तैयार है। आज भी हम सूचित कर रहे हैं कि वर्तमान में सीएनजी की कोई कमी है और भविष्य की मांग के आदेश को पूरा करने के लिए भी। क्या आप बता सकते हैं कि कौन हमें एक मार्ग पर ले जा रहा है?”



जनवरी 2016

“हालांकि दिल्ली ने हवा की गुणवत्ता पर नज़र रखने के लिए वास्तविक समय डेटा उत्पन्न करने को कदम उठाए हैं, फिर भी अभी तक सावधानी बरतने को सार्वजनिक स्वास्थ्य सचेतक और सलाह जारी किया जाना बाकी है। दिल्ली में दर्ज प्रदूषण स्तर पर कई वैश्विक शहरों में आपातकाल घोषित किया गया है।”

डीजल कारों का मुद्दा

अदालत के आदेशों से भी स्थापित हो चुका है कि डीजल कारें अधिक प्रदूषण करती हैं। कारों में सस्ते कर वाले डीजल का उपयोग भी निशाने पर आया है। 16 दिसंबर, 2015 को सर्वोच्च न्यायालय ने कहा, “यह उल्लेखनीय है कि 2000 सीसी से अधिक क्षमता वाले वाहन और एसयूवी अकसर समाज के उच्च वर्ग द्वारा उपयोग किये जाते हैं और अधिक प्रदूषण भी फैलाते हैं।” इसके साथ ही न्यायालय ने सर्वियों के लिए बड़ी डीजल कारों और एसयूवी पर रोक लगा दी।

इतिहास ने स्वयं को दोहराया जब कार उद्योग ने सर्वोच्च न्यायालय द्वारा ‘प्रदूषण करने वाला भुगतान कर’ के सिद्धांत के तहत डीजल कारों पर रोक का विरोध किया। अदालत ने कहा कि इससे लोगों में यह जागरूकता आएगी कि वे अधिक प्रदूषक वाहन खरीद रहे हैं। लेकिन डीजल कारों पर पेट्रोल वाली कारों के मुकाबले कार की कीमत का 20 प्रतिशत अधिक ईंधन कर वसूलने के ईपीसीए के प्रस्ताव ने अपनी तरफ से ‘एक प्रतिशत पर्यावरण मुआवजा उपकर’ यानी ग्रीन सेस देने की पहल करके प्रतिबंध के खिलाफ रास्ता निकाल लिया।

डीजल के विरुद्ध माहौल तब फिर चर्चा में आया जब 16 सितंबर 2016 को केंद्र सरकार ने कहा कि हम यूरो V मानकों से आगे बढ़कर वर्ष 2020 तक यूरो VI मानक अपना लेंगे। इस स्तर पर डीजल और पेट्रोल की प्रदूषण क्षमता लगभग बराबर हो जाएगी। यह निर्णय पूरा खेल ही बदल देगा।

पिछली सर्वियों में कई बार धुंध की स्थिति बनी। लोगों के हल्ला करने पर दिल्ली में आपातकाल जैसी स्थिति में पहली बार दिल्ली सरकार ने सम-विषम योजना अपनाई। लेकिन कार चालक उच्च न्यायालय तक पहुंच गए। उनको सर्वोच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश टीएस ठाकुर ने सही जवाब दिया, “हम कार पूल कर रहे हैं। सरकार कुछ कदम उठा रही है। प्रदूषण के कारण लोग मर रहे हैं और आप प्रचार के लिए इस योजना को चुनौती दे रहे हैं। सम-विषम योजना से लोगों को कारों की संख्या घटाने के लाभ दिखे। बस और मेट्रो सेवाओं में सुधार हुआ, ईंधन की खपत घटी और आवागमन आसान हुआ। अब शहर को इन लाभों को बरकरार रखने के लिए स्थायी कदम उठाने होंगे।

2016 की धुंध

हाल ही में, दिवाली के बाद हुई पिछले 17 वर्षों की सर्वाधिक भयंकर स्मॉग (धुंध) ने स्पष्ट कर दिया कि यह शहर अभी तैयार नहीं है। आठ नवम्बर, 2016 को मुख्य न्यायाधीश महोदय ने फिर कहा, “मामला मानव की सहन सीमा से आगे निकल गया है। यह मनुष्य जीवन के लिए खतरा बन गया है। यह एक विपदा है और इससे राहत प्रबंधन के लिए कोई योजना होनी ही चाहिए। यह समय है कि

आपके पास इसके लिए एक नीति, एक ठोस योजना हो। अब सवाल जो सबके सामने है, वह है कि क्या 2016 की धुंध आने वाली समस्याओं का संकेत है। या यह ऐसा मोड़ है जब हम ऐसे प्रयासों की गति बढ़ाएं कि सर्वियां राहत के साथ गुजर सकें? मास किलर में बदल रहे स्लो मर्डर से कैसे बचा जाए।

यह संभव है। 1990 के दशक के अंतिम वर्षों में जब दिल्ली की हवा खराब हुई, हम बदलाव लाए। सीएनजी लागू करने का संघर्ष आसान नहीं था। न्यायालय की अगुवाई और सरकार को कार्रवाई करने के लिए मजबूर करने से यह संभव हो पाया। लेकिन अब चीजें अधिक उलझी हुई हैं। दूसरी पीढ़ी के सुधारों में एक जगह से दूसरी जगह जाने का हल निकालना होगा। अभी तक केवल वहां टेक्नोलॉजी और ईंधन की सफाई पर बात हो रही है, लेकिन बड़ी संख्या में वाहन अब भी सड़कों पर हैं, जिसके कारण स्वच्छ टेक्नोलॉजी के सारे फायदे बराबर हो जाते हैं। लेकिन यातायात और जन-परिवहन का विकल्प ढूँढना बहुत मुश्किल काम है।

यह सच है कि हम कारों में चलने वालों के लिए पैदल, साइकिल या बसों में यात्रा कर रहे लोग अदृश्य हैं। हम सड़कों के मालिक हैं। जब हम विदेश जाते हैं, तब बस या पैदल पारपथ उपयोग करते हैं। लेकिन यहां नहीं! क्यों? एक वर्ग व्यवस्था काम करती है- यह ‘हमारे’ लिए नहीं, ‘उनके’ लिए है। यह वर्ग व्यवस्था योजनाकारों और इंजिनियरों के दिमाग में भी है। इसलिए सारे शहर ऐसे डिजाइन किये जाते हैं कि हम पैदल न चलें, सड़क पार न करें और साइकिल तो बिल्कुल भी न चलाएं।

हम सभी स्रोतों का नियमन करना होगा, धूल से लेकर कचरा जलाने तक। लम्बे समय तक दिल्ली जैसे शहरों ने अपना प्रदूषण उस जगह पर फैलाया, जहां कोई और रहता था। अब यह नहीं चलेगा। दिल्ली को पंजाब और हरियाणा के किसानों को भी यह समझाना होगा कि वे फसल भूसे को नहीं जलाएं। लेकिन इसके लिए कोई प्रोत्साहन देना होगा और पहले अपना घर ठीक करना होगा।

हालांकि आज बस, तिपहिया और टैक्सी डीजल से सीएनजी पर परिवर्तित हो रही हैं, लेकिन उन कारों और लकड़ी वाहनों को कोई नहीं छेड़ सकता, जिनमें प्रभावशाली लोग चलते हैं। तर्क यह है कि वर्ष 2020 तक हमारे पास डीजल के लिए शुद्ध टेक्नोलॉजी होगी। इसका मतलब है कि डीजल और पेट्रोल बराबर के प्रदूषक हो जाएंगे। लेकिन वॉक्सवैगन कांड ने यह स्पष्ट कर दिया है कि शुद्ध डीजल को भी शुद्धता के लिए धोखाधड़ी करनी पड़ती है। इसलिए हवा में जहर और बढ़ेगा। डीजल की कैसर पैदा करने की क्षमता हमें मार देगी। अब मौत धीमी नहीं, तेज और स्पष्ट होगी।

क्या हम सफल होंगे? या विफल होंगे? हमारी कहानी आप की आज और आने वाले कल की कहानी है। हम पीछे हटने वाले नहीं हैं। आइए, यह संभव करें। हमें यह करना ही है।

त्रासदी पर नज़र