बदरपुर फ्लाई ओवर–उपर स्वर्ग नीचे नरक

दिल्ली की कांग्रेसी सरकार चौथी बार सत्ता में आने के लिये खूब जोर शोर से अपनी उपलब्धियों के ढोल पीट रही हैं। इनमें दिल्ली के विकास के नाम पर बनाये गये विभिन्न फ्लाई ओवरों को भी गिनाया जा रहा है जिनमें बदरपुर में मथुरा रोड पर बनाया गया फ्लाईओवर भी एक है। विकास की जो भौंडी और जनविरोधी अवधारणा जनता के बीच फैलायी जा रही है उसपर तो अलग से कभी विचार किया जायेगा, फिलहाल तो हम इस पर विचार करें कि विकास के नाम पर बनाया गया बदरपुर फ्लाईओवर अपने उद्देश्य में कितना सफल रहा और इससे किसको फ़ायदा पहुंचा।

बदरपुर थर्मल, एम-बी-रोड, जैतपुर, बाईपास, सैक्टर-37 और सराय ख्वाजा आदि चौराहों तिराहों पर से गुजरने वाला यह लगभग चार किलोमीटर लंबा फ्लाईओवर दिल्ली में थर्मल प्लांट से शुरू होकर हरियाणा में सराय ख्वाजा आकर खत्म होता है। इनमें सिर्फ़ एम.बी.रोड, जैतपुर मोड़ के ही दो तिराहे ऐसे हैं जिनपर फ्लाई ओवर या भूमिगत पथ बनाने की जरूरत थी क्योंकि बाकी सभी जगहों पर वाहनों का घनत्व (ट्रैफ़िक वाल्यूम) इतना नहीं था कि वहां फ्लाईओवर बनाना पड़े या फ़िर उस पर होने वाले खर्च के मुकाबले वह उपयोगी हो। फ़िर भी इसको खींच तान कर इतना लम्बा बनाने के पीछे और हरियाणा की सीमा में ला घुसाने के पीछे सिर्फ़ एक ही उद्देश्य नज़र आता है कि इसको टोल रोड बनाने का औचित्य सिद्ध किया जा सके। क्योंकि दिल्ली में किसी भी पुल आदि पर टोल नहीं लगाया जा सकता इसलिये इसको जबरदस्ती हरियाणा में सराय ख्वाजा तक लाया गया ताकि टोल लगाया जा सके। इससे जनता को न सिर्फ टोल देना पड़ा है बल्कि इस पुल की भी लगभग दुगुनी कीमत जनता से वसूली गई। ध्यान रहे कि छोटा पुल बनाने में (हिन्दुस्तान कंस्ट्रशन)कंपनी का प्रशासनिक खर्च ज़्यादा आता है इसलिये उसका मुनाफ़ा कम हो जाता है जबकि लम्बे, पुनरावृत्ति वाले पुल में उसका प्रशासनिक खर्चा बंट कर कम हो जाता है इसलिये मुनाफ़ा बढ़ जाता है। इसलिये पुल को ना सिर्फ़ अनावश्यक रुप से लम्बा खींचा गया बल्कि हरियाणा की सीमा में घुसाया गया ताकि टोल वसूला जा सके। सरकार को जेब से दुअन्नी तक लगानी नहीं पड़ी और विकास का सेहरा अपने सिर। फ्लाईओवर (पुल) निश्चित रुप से उन लोगों के लिये बहुत ही सुविधाजनक है जिनको दिल्ली से फ़रीदाबाद सराय ख्वाजा से आगे आना जाना होता है। जो लोग 23 रुपये का टोल हर बार चुकाने की सामर्थ्य रखते हों उनक लिये चार किलो मीटर का यह सफ़र स्वर्गिय आनन्द है लेकिन पुल के नीचे क्या हाल है आइये इस पर भी नजर डालें।

एम.बी. रोड के तिराहे पर हालांकि जाम की समस्या लगभग नहीं है लेकिन जैतपुर मोड़ का जाम भयंकर रुप धारण कर चुका है। इस रोड पर दो-दो घण्टे तक जाम में फंसे रहना आम और रोज़ाना की बात है। यह अलग बात है कि रेहड़ी वाले आधी सड़क को घेरे अब भी खड़े रहते हैं। जैतपुर जाने वाली प्राईवेट और सरकारी सभी तरह की बसें इस जाम के चलते बन्द हो चुकी हैं, जिसके कारण यहां के निवासियों को रोज़ाना नौकरी पर जाने के लिये तीन चार कि.मी. पैदल चलना पड़ता है तब जाकर मथुरा रोड से बस मिलती है। जैतपुर मोड़ से फ़रीदाबाद बाईपास तक दोनों ओर लगभग हर समय जाम लगा रहता है। इसका एक कारण तो पुल बनने के कारण नीचे रोड की चौड़ाई कम रह जाना है और दूसरा प्राइवेट बसों, ग्रामीण सेवा, आटो, रेहड़ी आदि द्वारा सड़क घेरे खड़े रहना है। वाहनों की तरह पैदल व साइकिल चालकों के लिये भी यह पुल भारी परेशानी का 'ईनाम' लेकर आया है। पैदल यात्रियों के विभिन्न गंतब्यों के लिये बस पकड़ने व रोड क्रॉस करने का तो पुल डिजाईन करते वक्त बिल्कुल ही ध्यान नहीं रखा गया है। लगता है पुल डिजाईन करते व बनाते वक्त सिर्फ एक ही बात का ध्यान रखा गया है कि कैसे इस पुल पर से जाने वालों के लिये स्वर्ग व नीचे नरक बना दें ताकि ज्यादा से ज्यादा जनता टोल देने पर मजबूर हो। शायद इसीलिये नीचे अनेकों स्पीड ब्रेकर बना दिये गये हैं जबकि ऊपर सिर्फ टोल बूथ पर स्पीड ब्रेक करने की जरूरत समझी गई है। नीचे सड़क जगह-जगह से टूटी पड़ी रहती है जिसको कोई ठीक करने वाला नहीं।

आज के हालात में स्थिति से निपटने के लिये कुछ उपाय किये जा सकते हैं जो ना सिर्फ जाम से राहत दिलवाकर पेट्रोल व डीजल की बचत करेंगे बल्कि पैदल व साइकिल चालकों को भी राहत पहुंचायेगें। सबसे पहला काम तो यह कि पुल पर से स्कूटर मोटर साइकिलों को मुफ़्त में जाने दिया जाये व तिपहिया वाहनों को टोल के साथ जाने दिया जाये। स्कूटर के लिये टोल बूथ पर एक अलग बिना बैरियर का रास्ता बनाया जा सकता है। अभी तक इन दोनों तरह के वाहनों के पुल पर से जाने की मनाही है जिससे नीचे ट्रैफ़िक काफ़ी बढ़ जाता है। दूसरा सुझाव यह है कि फ़रीदाबाद बाइपास से दिल्ली की तरफ़ जाने वाले वाहनों के लिये 'अंडरपास' का निर्माण किया जाये। दिल्ली की तरफ़ से बाईपास जाने के लिये पुल से एक नया रास्ता उपर ही उपर बाईपास पर उतार दिया जाये जिसपर आखिर में टोल बूथ व सेल्स टैक्स चौकी बनायी जा सकती है। इसके अलावा अनेकों और छोटे मोटे कदम उठाये जा सकते हैं। जैसे कि मैट्रो स्टेशन के आगे से तुगलकाबाद की तरफ़ जाने वाले रास्ते को सीधा खोल दिया जाये जिसपर कि अभी 'बोलार्ड' लगा कर यह सिर्फ कारों व स्कूटर आदि के लिये खुला है व इस रास्ते व मेन रोड के बीच रेलिंग लगा दी जाये ताकि मेन रोड व जैतपुर की तरफ़ से आने वाले वाहन इधर न आये क्योंकि इसके कारण यहां एक धमाचौकड़ी सी मची रहती है जिसमें कोई कहीं से भी आ सकता व किसी भी तरफ़ जा सकता है। इसी तरह से सिब्बत सिनेमा के आगे से फ़रीदाबाद गयी सर्विस रोड को आगे बार्डर पर मेन रोड में मिला दिया जाये। बार्डर पर से, मेन रोड पर बने हुए शराब के ठेके तुरन्त हटा दिये जायें जिन के लिये हाई कोर्ट पहले ही आदेश दे चुका है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर कोई शराब के ठेके ना हों। इसके अलावा ग्रामीण सेवा, मिनी बस व आटो आदि की अवैध पार्किंग हटाना, मेन रोड पर खड़ी रेहड़ियों को हटाना, भी जरूरी है। लेकिन सबसे आसान व तुरन्त उठाया जा सकने वाला कदम तो यह है कि इस पुल पर टोल को तुरन्त खत्म किया जाये ताकि नीचे का भी इलाका स्वर्ग बन सके।

- अजात शत्रु

खुले आम बिक रहा है मीठा जहर

पलवल (म.मो.) अभी कुछ दिन पहले स्वास्थ्य विभाग ने पलवल में मिलावटी व नकली दुग्ध उत्पादों की जांच के लिए तीन चार दुकानों से सैंपल भरे हैं जिनकी रिपोर्ट दो तीन महीने से पहले आने की कोई उम्मीद नहीं है। सैंपल तो दो चार दुकानों के लिए गए हैं लेकिन पूरा शहर नकली खोया व पनीर की मिठाइयों से भरा पड़ा है ऐसा नहीं है की ये जहर त्योहारों मे ही बिकता है बल्कि ये धंधा तो पूरे वर्ष ही चलता है क्या स्वास्थ्य विभाग को ये सब पता नहीं है। सवाल यह है कि रिपोर्ट जब तक आएगी तब तक पलवल जिले में ही हजारों किलो नकली खोया व पनीर की बनी मिठाइयाँ बिक चुकी होंगी बाकी स्थानों की तो बात छोड़िए। जहां तक रिपोर्ट की बात है उसकी भी कोई गारंटी नहीं है कि वो सही ही आ जाएगी। वैसे तो हर मौसम में ही देश के अधिकांश हिस्से मे नकली दुग्ध उत्पाद खुले आम सरे बाज़ार बिकने हैं लेकिन त्योहारों के सीजन मे इन उत्पादों की मांग बढने से मिलावट खोरों के साथ साथ पुलिस व स्वास्थ्य विभाग के अधिकारियों की चाँदी बन जाती है। प्रतिदिन सैंकड़ों किलो नकली खोया व पनीर मेवात ,अलीगढ़ ,मथुरा कामा (राजस्थान)से पलवल होकर जाता है क्या इसकी जानकारी पुलिस व स्वास्थ्य विभाग को नहीं है बल्कि रोजाना इन सप्लायरों से पैसे वसूलते हुए पुलिस को कहीं भी देखा जा सकता है दिल्ली व एन सी आर में कुछ वर्षों पहले तो ये उत्पाद उत्तर प्रदेश के के सीमावर्ती जिलों से आते थे लेकिन अब तो नकली दूध मिलवाट्खोर गावों से ही तैयार करके सप्लाई कर रहें हैं गावों की परचूने की दुकानों तक इसको बनाने का सारा सामान आसानी से मिल जाता है। ये दूध गांवो से बनकर दिल्ली समेत पूरे एन सी आर मे सप्लाई हो रहा है। पलवल में ही चार पाँच स्थानों पर मेवात व उत्तर प्रदेश से मिलावटी दूध आता है जहां से इसे बड़ी बड़ी डेरियों मे सप्लाई कर दिया जाता है। इसी तरह से नकली खोवा व पनीर शहरों में लगभग सभी हलवाई बनाते हैं जो नहीं बनाते वे बना बनाया माल खरीद कर आगे सप्लाई कर देते हैं। दस एक वर्ष पहले तक हरियाणा में सरकार मई माह से लेकर सितंबर तक दूध से बने पदार्थों पर रोक लगा देती थी लेकिन अब तो इस जहर को बारह महीने ही लोगो को मरने के लिए बिकने की छूट दे रखी है। जब दूध का उत्पादन ही नहीं है तो भला बाज़ार कैसे खोया पनीर के उत्पादों से भरे पड़े हैं? शादियों के सीजन मे चाहे एक दिन में हजार शादियाँ हों लेकिन खोया व पनीर की कोई कमी आपको नहीं मिलेगी। हरियाणा सरकार समाचार पत्रों मे बड़े बड़े विज्ञापन देकर आंकड़ो से बताती है की हरियाणा में प्रत्येक व्यक्ति दूध की खपत देश में सबसे अधिक है जो झूँठ के सिवा कुछ भी नहीं है। आज गांवों में पहले दूध का उत्पादन पशुओं की कमी के कारण वैसे ही कम हो रहा है फिर भी दूध की आपूर्ति मे कोई कमी नहीं दिखाई देती इसका स्पष्ट कारण नकली बनावटी दूध है जो आज धीमे जहर के रूप मे आम जनता को खाये जा रहा है। और ये सब प्रशासन की मिलीभगत के बिना संभव नहीं हैं। जो लोग कर्नाटक या गोवा जा चुके हैं वे बताते हैं कि वहाँ पर नकली दूध ,नकली पनीर व खोया बिलकुल नहीं बिक सकता है क्यों कि वहाँ का प्रशासन ऐसे मामलों में काफी सख्त होता है लेकिन उत्तर भारत और विशेष कर एन सी आर में तो ये प्रशासन के भ्रष्ट लोगों की कमाई का मुख्य जरिया है फिर भला वे क्यों रोकने लगे देश जाए चाहे भाड़ में।

फ़रीदाबाद की पूर्व डीईओ रेखा धारीवाल बरखास्त

फ़रीदाबाद (म.मो.) रेखा धारीवाल जिसे पिछले दिनों यहां से बतौर ज़िला शिक्षा अधिकारी मेवात (नूह) भेज दिया गया था, को नौकरी से बर्खास्त कर दिया गया है। राज्य शिक्षा मुख्यालय चंडीगढ से दिनांक 23 अक्टूबर को जारी पत्र में उससे कहा गया है कि यदि उसे अपनी सफ़ाई में कुछ कहना है तो वह 31 अक्तूबर तक अपना लिखित बयान सरकार को देवे।

विदित है कि 'मज़दूर मोर्चा' के मई 1-15 अंक में प्रकाशित किया गया था कि किस प्रकार पात्रता एवं योग्यता के फ़र्जी प्रमाणपत्रों के आधार पर रेखा धारीवाल सीधे प्रिंसिपल के पद पर नियुक्त हो गयी थीं। 'मज़दूर मोर्चा' द्वारा लगवाई गयी आर टी आई से उपलब्ध हुई सूचनाओं से पता चला था कि उसने कहां-कहां से कैसे-कैसे फ़र्जी प्रमाणपत्र प्राप्त किये थे।

एक जालसाज को नौकरी से बर्खास्त कर दिया गया यह तो ठीक है, परन्तु क्या इतने भर से न्याय का तकाज़ा पूरा हो जाता है? धोखाधड़ी के बल पर इसने बीसियों बरस सरकार से जो वेतन लिया है क्या उसकी वसूली नहीं होनी चाहिये? क्या इस घिनौने अपराध के लिये इसे गिरफ़्तार करके मुकदमा नहीं चलाना चाहिये? क्या वे अधिकारी ज़िम्मेवार नहीं हैं जिन्होंने फ़र्जी दस्तावेजों की जांच किये बिना ही आंख मूंद कर इसे हरियाणा सरकार के राजपत्रित पद पर नियुक्ति प्रदान कर दी? एक खास बात, इस मामले में यह भी रही है कि रेखा की सारी नौकरी इसी शहर की है। समय-समय पर पदोन्नत्तियां होती रही, उसके बावजूद भी वह इसी शहर में जमीं रही। अगस्त 2013 में उसे पहली बार शहर से बाहर,नूह भेजा गया था।

प्रोफ़ेसरों का तीन–दिनी डेपुटेशन: तुगलकी फ़रमान

पिछले अंक में हमने हरियाणा में कॉलेज शिक्षा के सरकार द्वारा किये जा रहे सत्यानाश की तरफ़ ध्यान आकर्षित किया था। उसमें बताया था कि किस तरह उच्च शिक्षा के हमारे 'डायरेक्टर जनरल साहब' श्री अंकुर गुप्ता जी प्राध्यापकों को हफ्ते में तीन दिन के लिये दूसरे कॉलेज में डेपूटेशन पर भेजकर शिक्षा का भठ्ठा बैठाने में लगे हैं। उस लेख में हमने इसके अकादमिक पहलू पर गौर किया था और बताया था कि इसमें दोनों ही कॉलेजों के विद्यार्थियों का नुकसान होना तय है इसलिये इस मोहम्मद तुगलकी आदेश को तुरन्त वापस लिया जाना चाहिए।

आइये अब एक उदाहरण के जरिये इसके आर्थिक पहलू पर गौर करते हैं। मान लीजिए एक प्राध्यापक का ट्रांसफर तीन दिन के लिये फ़रीदाबाद से गुड़गांव सेक्टर 9 के कॉलेज में हो जाता है जिसकी दूरी यहां से लगभग 60 किलोमीटर है, यानि आना जाना 120 किलोमीटर महीने में 13 दिन वहां जाना होगा और रोज एक टोल प्लाजा पार करना होगा जिसमें आने-जाने के 23 रुपये रोज लगेंगे। अब यदि सरकार या टैक्सी का रेट 10 रुपये किलोमीटर के हिसाब से भी लगायें (जो कि मार्केट रेट से कम है) तो सरकार को उस प्राध्यापक को 120×10+23=1223 रुपये रोजाना का ही देना होगा। इसके अलावा 240 रुपये डी.ए. देना होगा। इस तरह 1463 रुपये रोजाना के हिसाब से उस प्रध्यापक को सरकार महीने में 19019 रुपये देगी। जबकि यही काम सरकार 'विजिटिंग प्रोफ़ेसर' से 8000 रुपये महीने में करवा रही है। जिसमें एक नये आदमी को रोजगार भी मिल रहा है। तो फ़िर हमारे मोहम्मद तुगलक साहब क्यों दो-दो कॉलेजों की पढाई का सत्यानाश करके भी इस आर्थिक घाटे के आदेश को लागू कर रहे हैं। कहीं बेहतर प्रबन्ध का बहाना करके इसका उपयोग प्राध्यापकों को दंडित करने में तो नहीं किया जा रहा?

करनाल : यातायात व्यवस्था ध्वस्त

करनाल (जे के पी के) करनाल शहर की यातायात व्यवस्था दिन-प्रतिदिन बद से बदतर होती जा रही है सब्जी मण्डी चौंक, नावल्टी रोड, रेलवे रोड, घन्टाघर चौंक से बस स्टैण्ड रोड, सब्जी मण्डी से चौक से अस्पताल चौंक व नेताजी मार्कीट से लेकर अर्बन एस्टेट चौकं तक लम्बे-लम्बे जाम को देखकर विकराल होती जा रही यातायात व्यवस्था का अन्दाजा बखूबी लगाया जा सकता है।

ट्रैफिक जाम में फसें हुए वाहन चालकों के मानसिक अवस्था भी अब ट्रैफिक जाम की तरह बेकाबू होती जा रही है कि ट्रैफिक जाम में फंसे लोग एक दूसरे से आपस में उलझते देखे जा सकते है। चौराहों पर खड़े ट्रैफिक पुलिस के जवान भी अपनी लाख कोशिश के बाद भी विकराल होती जा रही यातायात व्यवस्था पर काबू पाने में बेबस नजर आ रहे है।

ज्यादातर लोगों का मानना है कि इन्ही ट्रैफिक पुलिस के जवानों के कारण ट्रेफिक व्यवस्था बेकाबू हो रही है जिसका कारण यह माना जा रहा है कि चौराहे पर खड़ी ट्रैफिक पुलिस के कर्मचारीयों मे अनुभव की कमी है जिसकी वजह से व्यवस्था सुधरने की जगह दिन-प्रतिदिन बिगड़ती जा रही है। यही नहीं इस ट्रैफिक को जाम की स्थिति बनाने में सब्जी मण्डी को जाने वाले रास्ते के अन्दर, लोगों के चलने के रास्ते फुटपाथ पर व फुटपाथ के बाहर मुख्य सड़क पर फ्रूट की रेहडीयां ही रेहड़ियां खड़ी कब्जा कर रखा है। कुछ आढ़तियों ने अपनी रेहड़ियां स्थायी खड़ी करके फुटपाथ पर कब्जा कर रखा है और रेहडियां किराये पर दे रखी है। सब्जी मण्डी के एक आढ़ती ने बताया कि आधी फुटपाथ पर पुलिस मंथली वसूल कर मनियारी व जूता विक्रेताओं को रेहड़ी फड़ी वालों का कब्जा करवा रखा है। फुटपाथ का तो नामो निशान ही नही बचा पैदल चलने वालो को फुटपाथ की जगह सड़क पर चलना पड़ता है, जिसने जाम की स्थिति पैदा कर रखी है। इसी वजह से पैदल चलने वालों के अधिकारों का कुठारघात हो रहा है।

गौरतलब है कि करनाल शहर के प्रमुख बजारों में प्रशासन द्वारा आजतक पार्किंग के लिये उचित व्यवस्था नहीं की गई है। यह भी ट्रैफिक जाम का बड़ा कारण है। मुख्यमार्ग पर यहां वहां बेतरतीबी से खड़े वाहन भी ट्रैफिक जाम में अपना योगदान अदा करते है।

तत्कालीन डीजीपी लॉ एण्ड आर्डर वी एन राय के कार्यकाल में मार्ग पर कारे पार्किंग करने के लिये लाईने सड़क पर लगाई गई थी परन्तु लोग कारे निकलने के रास्ते पर भी कारें खड़ी करके शापिंग करने चले जाते है जबकि उसके दस कदम दूरी पर ट्रैफिक पुलिस का कार्यालय बना हुआ है और हर समय 3-4 पुलिस कर्मी तैनात होते है परन्तु उन्हे रोकने की जहमत नही उठाते। जब इस संवाददाता ने एक ट्रैफिक पुलिस कर्मचारी से पूछा कि रास्ते में कार खड़ी करते समय रोकते क्यों नही तो पुलिस कर्मचारी ने कहा पता नही कार वाला कोई अफसर हो या उसका कोई नजदीकी हो, अपनी बदली थोड़ा करवानी है और आगे और शहर में चल रहे सवारी आटों ने तो सारे कायदे कानून तोड़कर ताक पर रखे हुये है यह अपनी मनमर्जी से यहां वहां घुसकर जाम की स्थिति पैदा कर देते है। ट्रैफिक पुलिस इन सब से अनभिज्ञ नजर आती है।

नगर में मुख्य चौराहे पर नाम मात्र के लिये रैड लाईटे लगी हुई है जो जलती बुझती तो अपने समय पर ही है परन्तु शायद ही किसी नगरवासी की दिलचस्पी इन रैड लाईटों का निर्देश पालन करने में है। इस तरफ भी ट्रैफिक पुलिस का ध्यान नही जाता। उलटा इन रैड लाईटों का फायदा की जगह नुकसान जरूर नजर आता है क्योंकि इनकी पालना न करने का कारण हर समय दुर्घटना का भय बना रहता है जिला प्रशासन को जल्दी से जल्दी बड़े शहरों के तर्ज पर चरमरा रही यातायात व्यवस्था के लिये मास्टर प्लान तैयार करने की आवश्यकता है ताकि विकराल होती यातायात व्वस्था से नगर वासियों को निजात दिलाई जा सके।