बेहतर सेवा की ओर ईएसआईसी के बढ़ते कदम

फ़रीदाबाद (म.मो.) दिनांक 7 अगस्त को हुई ईएसआई कार्पोरेशन की 166 वीं बैठक में पहली बार बतौर डीजी शामिल हुए दीपक कुमार ने इस कार्पोरेशन को पूरे 360 डीग्री का घुमाव दे दिया। जो कार्पोरेशन अब तक केवल मज़दूरों का ख़ून निचोड़-निचोड़ कर अपना घड़ा भरने में जुटा था, अब उन्हीं मज़दूरों के हितों में वह सब कुछ करने को तत्पर दिखता है जो भी संभव हो सकता है।

उन्हीं के सदप्रयासों से एनएच 3 का मेडिकल कॉलेज अस्पताल, जिसके चलने या न चलने पर बरसों से संशय बना हुआ था, इसी अगस्त या सितम्बर में पूरी तरह से चालू हो जायेगा। पूरी तरह से वातानुकूलित इस अस्पताल में वे तमाम सुविधायें नज़र आ रही हैं जो किसी भी पंचतारा अस्पताल में हो सकती हैं। इससे जहां मज़दूरों (मरीज़ों) को इलाज के लिये इधर-उधर भटकने से निजात मिलेगी वहीं कार्पोरेशन के पैसे पर पलने वाले निजी अस्पतालों का धंधा भी मंदा होना तय है।

इस एक अस्पताल के अतिरिक्त डीजी दीपक कुमार पूरे देश में ईएसआई स्वास्थ्य सेवाओं में भारी सुधार के साथ-साथ अधिक से अधिक मेहनतकशों को इसके दायरे में लाने को प्रयासरत हैं। आज के दिन देश के कुल 642 ज़िलों में से 393 ज़िले ऐसे हैं जहां ईएसआई लागू ही नहीं है। दीपक कुमार का इरादा इसे न केवल देश के हर ज़िले तक पहुंचाने का है बल्कि ज़िलों के भी भीतरी क्षेत्रों तक इसको पहुंचाना है। अभी तक केवल औद्योगिक मज़दूरों तक सीमित इस संस्थान में गैर औद्योगिक मज़दूरों यानी कि दिहाड़ीदार (सभी प्रकार के) मज़दूरों, रिक्शा चालकों तथा घरेलू नौकरों तक को इसके दायरे में लाने की योजना बनाई जा रही है। पूर्व डीजी ने जहां मज़दूरों पर कुठाराघात करते हुए एक आदेश के द्वारा उन्हें यह कह कर इलाज से वंचित कराना शुरू कर दिया था कि 'यह बीमारी तो पुरानी है' वहीं डीजी दीपक कुमार ने उस तुगलकी फ़रमान को तुरन्त प्रभाव से रद्द कर दिया। पूर्व डीजी के उस आदेश को भी इन्होंने रद्द कर दिया जिसमें कहा गया था कि सुपर स्पेशलिटी इलाज (बाइपास जैसी उच्च सर्जरी आदि) का खर्चा कार्पोरेशन नहीं उठायेगी। इसे राज्य के हेल्थ केयर बजट से ही चुकाया जायेगा।

दस हज़ार से अधिक बीमाकृत मज़दूरों को सेवा देनेवाली डिस्पेंसरियों में 30 बिस्तरों वाले अस्पताल की सुविधायें चौबीसों घंटे उपलब्ध कराने की योजना पर शीघ्रता से काम चालू है। कार्पोरेशन की चिकित्सा सेवा में सबसे बड़ा अड़गा लगाता है दोहरा प्रशासनिक नियन्त्रण। कार्पोरेशन की इस सेवा को चलाने का कार्य करती हैं राज्य सरकारें जबकि कुल खर्च का साढे 87 प्रतिशत कार्पोरेशन और शेष साढे 12 प्रतिशत राज्य सरकारें वहन करती हैं। इस 87 प्रतिशत के अलावा भी काफ़ी पैसा कार्पोरेशन खर्च करता है। किसी एक-आध राज्य सरकार को छोड़ दें तो तमाम राज्य सरकारों ने इस चिकित्सा सेवा का बेड़ा गर्क कर रखा है।

उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2013-14 में कार्पोरेशन ने देश भर में चिकित्सा सेवा पर कुल 4859 करोड़ रुपया खर्च किया, जबकि राज्यों का हिस्सा इसमें मात्र 316.5 करोड़ का था। नये डीजी दीपक कुमार की सोच यह समझी जा रही है कि इस छोटी सी राशि के लिये क्यों राज्य सरकारों को बीच में फंसाया जाय। विदित है कि कार्पोरेशन को प्रतिवर्ष 9632 करोड़ के अंशदान के अतिरिक्त 2200 करोड़ तो जमा पूंजी पर व्याज आदि से ही प्राप्त हो जाता है। आज के दिन कार्पोरेशन के खज़ाने में 40 हज़ार करोड़ से अधिक रुपया ज़मा पड़ा है।

यद्यपि स्थिति पूरी तरह से स्पष्ट होने में अभी कुछ और समय लग सकता है, परन्तु डीजी के व्यवहार को समझने वालों का अनुमान है कि जल्द ही ईएसआई की चिकित्सा सेवा इसकी किताब में लिखे पैमानों के अनुरूप ही चालू हो जायेगी, जिसके लिये 'मज़दूर मोर्चा' बरसों से गुहार लगाता रहा है। इसका अर्थ यह होगा कि हरियाणा की तमाम डिस्पेंसरियों में डॉक्टरों की मौजूदा संख्या 180 से बढ कर 700 से 800 तथा इसी अनुपात में अन्य स्टाफ़ हो जायेगा। किसी भी मरीज़ को निजी अस्पतालों में जाकर नहीं कटना पड़ेगा। वे तमाम सुविधायें जिन्हें मज़दूरों को देना ईएसआई का दायित्व बनता है, और जिनसे अब तक वे वंचित रहे हैं, अब आसानी से उपलब्ध हो पायेंगी।

कांवड़गर्दी पर अंकुश का प्रयास एक मजाक बनकर रह गया

फ़रीदाबाद (म.मो.) धार्मिक आस्था एवं विश्वास किसी भी नागरिक का एक बहुत ही निजी मामला है। लेकिन जब यह मामला अन्य नागरिकों की दिनचर्या एवं गतिविधियों में अड़चन पैदा करने लगे तो समाजिक माहौल गर्माने लगता है।

सावन का महीना बहुत ही सुहावना एवं मस्तीभरा होता है, परन्तु गत कुछ वर्षों से कांवड़ियों द्वारा सड़कों पर धमाचौंकड़ी मचाने के बढते चलन से आमजन काफ़ी परेशान होने लगे हैं। पूरे के पूरे हाइवे आमजनों के लिये बन्द कर दिये जाते हैं। डाक कांवड़ के नाम पर ट्रकों में लदे कांवड़िये कानफ़ोडू आवाज़ में डीजे बजाते हुए इस कदर ध्वनि प्रदूषण करते हैं कि सुनने वाले परेशान हो जाते हैं। इसके अलावा जिस तरह से ये यात्रायें होती हैं उससे हर साल अनेकों यात्री सड़क दुर्घटनाओं का शिकार तो होते ही हैंऔर उसके बाद सड़कों पर जो हंगामा होता है वह अलग से।

इन्हीं सब बातों के मद्देनज़र ज़िला पुलिस एवं प्रशासन ने इन यात्राओं को नियन्त्रित करने के उपाय किये हैं। सर्वप्रथम इन यात्राओं को, शहर के बीचों-बीच से गुजरते हाइवे पर नहीं चलने दिया जायेगा और न ही बाईपास पर। इन्हें केवल आगरा व गुड़गांव नहरों की पटरियों पर चलाया जायेगा। इन यात्रियों की सेवा हेतु लगने वाले शिविरों को लगाने की स्वीकृति भी प्रशासन से लेनी होगी जो किसी भी सूरत में हाइवे पर नहीं लगने दिये जायेंगे।

इसी तरह डाक कांवड़ के नाम पर ट्रकों में दर्जनों युवक लदकर उछलते-कूदते व अत्याधिक ऊंची आवाज में डीजे बजाते हुए सड़कों पर इस तरह चलते हैं कि सारा यातायात ठप हो जाय। देश के कानून के अनुसार ट्रकों में सवारियों को नहीं लादा जा सकता। सवारियों व माल ढोने के लिये वाहनों की अलग-अलग श्रेणियां कानून में वर्णित हैं। लेकिन धर्म एवं आस्था की आड़ में इस कानून का उल्लंघन होता आया है। इस बार प्रशासन ने इस तरह के उल्लंघन को सख्ती से निपटने की योजना बनाई है।

प्रशासन ने तो योजना बना ली परन्तु अब देखने वाली बात यह है कि साम्प्रदायिक ध्रुविकरण के नाम पर चलने वाली भाजपा सरकार किस हद तक उक्त प्रशासनिक योजनाओं को अमल में आने देती है। सर्वविदित है कि कांवड़ यात्रियों में सच्चे श्रद्धावान शिव भक्त तो होते ही हैं, परन्तु उनकी आड़ में, उन जैसा ही वेश धर कर अनेकों असामाजिक तत्व भी इनमें शामिल हो जाते हैं जिनका एकमात्र उद्देश्य कोई न कोई वारदात अथवा हंगामा खड़ा करना होता है।

श्रद्धालु भक्त तो कांवड़ उस काल में भी लाते ही थे। जब ट्रक व डीजे का आविष्कार नहीं हुआ था, तो फ़िर आज उस भक्तिभाव में इस आधुनिक तड़क-भड़क का तड़का क्यों लगाया जा रहा है? क्यों नहीं भक्ती को भक्ती की ही तरह किया जाता?

उक्त प्रशासनिक आदेश की स्याही अभी सूखी भी न थी कि डाक कांवड वाले ट्रकों में लद-लद कर कान फ़ोडू डीजे बजाते हुए शहर कीतमाम सड़कों पर नज़र आने लगे। ये डाक कांवडिये अभी तो गंगाजल लेने को जा रहे थे। लेकिन प्रशासन की उन्हें रोकने-टोकने की हिम्मत न हुई। लगभग एक सप्ताह बाद ये लोग जब गंगाजल लेकर वापस लौटे तो सड़कों पर इनकी धमाचौकड़ी देखने लयक थी। कानफ़ोडू डीजे द्वारा ध्वनि प्रदूषण का तो कहना ही क्या। रात-दिन लगभग तमाम सड़कों पर ये नज़ारा देखा जा सकता था।

जो प्रशासन अपने आदेश की पालना न करा सके तो उसे आदेश देकर अपनी फ़जीहत तो कम से कम नहीं ही करवानी चाहिये थी।

600 करोड़ रुपये के लिये स्मार्ट सिटी की जूत-पैजार

फ़रीदाबाद (म.मो.) गुड़गांव, फ़रीदाबाद, रोहतक, हिसार, पानीपत, करनाल, अम्बाला आदि तमाम शहरों के नेता अपने-अपने शहर को 'स्मार्ट' के खाते में डालने के नाम पर पूरी उछल-कूद मचाये हुए हैं। इस मुद्दे को लेकर आपसी खींचतान भी पूरे ज़ोरों पर है। क्या वास्तव में ही नेतागण शहर एवं शहरवासियों की भलाई के लिये यह सब ज़ोर आजमायश कर रहे हैं? नहीं बिल्कुल नहीं। झगड़ा सारा उन 600 करोड़ रुपयों के लिये है जो इस नाम पर सम्बन्धित शहर को मिलेंगे और तमाम अफ़सर, ठेकेदार व उनके माध्यम से नेतागण डकारेंगे।

यदि भारी मात्रा में रुपये मिलने से ही कोई शहर स्मार्ट बनना होता तो गुड़गांव और फ़रीदाबाद, जहां जेएनयूआरएम (जवाहर लाल नेहरू अर्बन रिन्युअल मिशन) का 1500-1500 करोड़ रुपये गत 5-7 वर्षों में डकारा जा चुका है, कभी के स्मार्ट हो चुके होते। सुरसा के मुंह की तरह फ़ैलते भ्रष्टाचार में 600 करोड़ क्या 6 लाख करोड़ भी झोंक दिये जायें तो भी कम पड़ जायेंगे। केवल उन शहरों में ही नहीं बल्कि पूरे देश में असली सवाल है उपलब्ध संसाधनों का ईमानदारी से सदुपयोग। जबकि सड़क बनाने से लेकर रेल, नहर, बिजली आदि कुछ भी बनाने के पीछे नेता और अफ़सरशाह जनहित की बजाय अपना हित पहले देखते हैं।

देश के 100 शहर तो क्या हर शहर व गांव अपने आप ही स्मार्ट बन सकता है यदि सरकारीतंत्र भ्रष्टाचार और हरामखोरी त्याग कर ठीक ढंग से उपलब्ध संसाधनों का इस्तेमाल करने लगे तथा देश के नियम-कानूनों का सही ढंग से पालन करने व कराने लग जाये। जबकि हो सब कुछ उल्टा रहा है। अवैध कॉलोनियां बनाने, अवैध कब्जे करने, अवैध निर्माण करने, अवैध वाहन चलाने, अवैध करोबार करना सरकारी अमले की आय का साधन है। जिन्हें कानून लागू करने का अधिकार दिया है, जिन्हें ऐसे गैर कानूनी धंधे करने वालों को पकड़ने का अधिकार दिया है, वे ही इसे बेच कर खा रहे हैं।

अनुशासन नाम की कोई चीज़ बची नहीं। कानून से कोई डरता नहीं। सबको पता है कानून, एवं इसे लागू करने वालों की औकात क्या है। जिसका जब जी चाहे, जहां जी चाहे सड़क के बीच तम्बू गाड़ दे कोई पूछनेवाला नहीं। रात-दिन लाउड-स्पीकर से कितना ही शोर मचाये, कोई पूछनेवाला नहीं। दस फुट की दुकान वाला बीस फुट सड़क घेर ले तो कोई उसे टोक नहीं सकता। सरकारी सड़क बनने के 13 दिन बाद टूट जाय तो किसी अफ़सर का कुछ बिगड़ता नहीं। चार बूंद बारिश की पड़ते ही सड़कों व गलियों में चलना दूभर हो जाये तो किसी नेता की सेहत पर कोई असर नहीं पड़ता। शहर की जनता आवारा पशुओं से परेशान है तो होती रहे, साल में एक दो आदमी इन पशुओं द्वारा मारे जायें तो भी किसी के कान पर जूं नहीं रेंगती। अकेले फ़रीदाबाद में तीस से चालिस हज़ार लोग कुत्ता काटे के शिकार हर वर्ष होते हैं और सरकारी अस्पतालों में उसके टीके नहीं होते, जबकि सरकार ऐसे एक टीके की कीमत 100 रुपये वसूलती है। मजबूरन लोग़ों को बाज़ार से 300-400 रुपये का एक टीका लगवाना पड़ता है और एक कुत्ता काटे के कम से चार टीके लगते हैं। स्कूल-कॉलेज़ों व यातायात के साधनों का हाल बेहाल। कुल मिला कर हर वह काम, हर वह बात जिससे कोई शहर स्मार्ट हो सकता है सरकारीतन्त्र होने नहीं देता। और जब तक इस सरकारीतन्त्र को स्मार्ट नहीं बनाया जायेगा कोई भी शहर स्मार्ट नहीं बन सकता चाहे कुबेर का खजाना ही लुटा दिया जाय।

महिला स्पेशल: महिलायें व पुरुष दोनों परेशान

फ़रीदाबाद (म.मो.) 6 अगस्त को महिला स्पेशल ट्रेन की छठी वर्षगांठ उन कुछ महिलाओं ने बड़ी धूम-धाम से मनाई जिनको यह माफ़िक आ रही है। लेकिन उन महिला यात्रियों के लिये यह सेवा एकदम बेकार है जिन्हें इसका समय माफ़िक नहीं आता।

8 डिब्बों की यह ट्रेन पलवल से प्रात: 8.15 पर चलकर 8.56 पर ओल्ड फ़रीदाबाद पहुंचती है और 8.58 पर दिल्ली के लिये रवाना होती है। जाहिर है महिला स्पेशल होने की वजह से इसमें पुरुष यात्री नहीं चढ सकते। इसके चलते पलवल से बल्लबगढ तक इस ट्रेन में एक डिब्बे की भी सवारी नहीं होती। बल्लबगढ एनआईटी व ओल्ड फ़रीदाबाद तक पहुंचते-पहुंचते इसमें करीब 5-6 डिब्बों की सवारियां हो जाती हैं। वह भी तब जब कुछ महिलायें अपने गनतव्य स्थान तक पहुंचने के समय के साथ मजबूरन तालमेल बैठाती हैं।

इस रूट पर प्रात: 6 बजे से लेकर सायं 8 बजे तक तकरीबन 12 शटल ट्रेनें चलती हैं। प्रत्येक शटल में दो-दो या तीन-तीन महिला डिब्बे रहते हैं जो महिलाओं से ठसाठस भरा रहता है। जाहिर है सभी महिलाओं के लिये यह संभव नहीं है कि वे महिला स्पेशल से ही यात्रा करें। किसी को अपने काम पर 8 बजे या 9 बजे पहुंचना है तो उसके लिये यह स्पेशल ट्रेन तो बेकार है। उन्हें तो अन्य भीड़ भरी ट्रेनों में धक्का-मुक्की भुगतनी पड़ती है। यदि महिला यात्री संगठन और रेलवे अधिकारी तार्किक ढंग से निर्णय लेकर मात्र एक महिला स्पेशल को समाप्त करके हर ट्रेन में महिलाओं को इस स्पेशल ट्रेन जैसी सुविधा उपलब्ध करायें तो महिलाओं सहित सभी यात्रियों को कहीं अधिक लाभ होगा। इससे यात्रियों के अलावा रेलवे को भी अधिक लाभ होगा। अभी जिस महिला स्पेशल को आधी से ज़्यादा खाली चला कर संसाधनों का दुरूपयोग हो रहा है, उससे बचा जा सकता है।

दरअसल रेलवे अपने कुप्रबन्धन पर पर्दा डालने के लिये जो तरह-तरह की नौटंकियां करके यात्रियों को बहलाने का प्रयास करता है, यह महिला स्पेशल भी उन्हीं में से एक है। यदि यात्रियों की आवश्यकतानुसार पर्याप्त मात्रा में ट्रेनें चलाई जायें तो इस तरह की स्पेशलों की कोई आवश्यकता ही न रहे।

सरकारी तंत्र के लापरवाही के चलते दो स्कूली बच्चे मारे गये

बीते पखवाड़े चार दिन के भीतर दो स्कूली बच्चे सरकारीतन्त्र के निकम्मेपन की भेंट चढ गये लेकिन फ़िर भी इस तंत्र के किसी भी कल-पुर्जे पर कहीं कोई असर नज़र नहीं आ रहा।

पहले दिन एक बच्चा स्कूल जाते समय तब मारा गया जब उसका ऑटो बाटा पुल से हाईवे की तरफ़ उतर रहा था। हाईवे पर चढने से पहले ऑटो के अगले पहिये का शॉकर एवं चिमटा टुटने से वह पलट गया। इससे एक बच्चे की मौत व 4-5 अन्य घायल हो गये। ऑटो में 12 बच्चे सवार थे जो अमूमन हर ऑटो में रहते हैं। हादसे के स्थान पर सड़क में अच्छे-खासे गड्ढे बने हैं। साल में कम से कम दो बार नगर निगम यहां सड़क की मुरम्मत पर मोटा पैसा खर्च करता है लेकिन गड्ढे ज्यों के त्यों रहते हैं। नगर निगम अधिकारियों के विरुद्ध मुकदमा दर्ज करने की हिम्मत तो पुलिस में हुई नहीं और ऑटो चालक के विरुद्ध मृतक के परिजनों ने करने नहीं दिया।

इसके चार दिन बाद सेक्टर 9 में एक बच्चा स्कूल बस से उतरा। लेने आये नौकर ने उसे सम्भाल लिया, सड़क पर जलभराव के चलते नौकर बच्चे को कंधे पर बैठा कर घर की ओर चल दिया। सड़क पर पानी व कीचड़ की वजह से नौकर का पैर ऐसा फ़िसला कि वह बस के ठीक आगे गिर गया। इस दुर्घटना में बच्चा तो मौके पर ही मारा गया और नौकर घायल हो गया। कानून का मरियल फंदा किसी प्रशासनिक अधिकारी के गले में तो पड़ नहीं सकता था, लिहाज़ा ग़रीब ड्राइवर को ही अपराधी बना कर गिरफ़्तार करके कानून का पेटा भर दिया गया।