

# भिवानी-महेन्द्रगढ़ को एनसीआर का झुंझुना

**ग** त पखवाड़े नई दिल्ली में हुई एनसीआर (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र) बोर्ड की बैठक में पहुंचे हरियाणा के मुख्यमंत्री भूपेन्द्र सिंह हुड्डा वहां से एक झुंझुना ले आये। अब इसे भिवानी व महेन्द्रगढ़ में बजा-बजा कर जनता को बेबकूफ बनाने में जुटे हैं कि वे इस क्षेत्र की जनता के लिये एक बहुत ही नायाब 'तोहफा' लेकर आये हैं। अकेले भूपेन्द्र सिंह ही नहीं भिवानी की सांसद श्रुति व उसकी मम्मी किरण चौधरी न्याया ही ढोल बजा कर बता रही हैं कि इस 'तोहफे' को लाने वाली असल शक्तियां तो केवल और केवल वे दोनों ही हैं। वे अपनी ताकत न लगाती तो दिल्ली के दरबार में हुड्डा को कौन पूछता है।

राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली पर आबादी का बोझ ज्यादा न बड़े, इसके लिये दिल्ली के आस-पास के क्षेत्रों को इस कदर विकसित करने की बात सोची गयी कि लोग दिल्ली में बसने की बजाये आस-पास के क्षेत्रों में ही बसें। दिल्ली में लोग जिन कार्यकलापों एवं काम-धंधों के लिये बसते हैं या आवागमन करते हैं वे उन्हीं क्षेत्रों में विकसित किये जायें। इसी धारणा को लेकर करीब 50 वर्ष पूर्व एनसीआर बोर्ड का गठन किया गया था। इसमें केन्द्रीय शहरी विकास मंत्री, परिवहन मंत्री, संचार मंत्री आदि के अलावा दिल्ली से सटे राज्यों के मुख्यमंत्रियों को सदस्य बनाया गया था।

तब से लेकर अब तक न जाने इस बोर्ड की कितनी बैठकें हो चुकी हैं, कितने ही प्रस्ताव पास किये जा चुके हैं, कितने ही बजट बन कर हजम हो चुके हैं। इन बैठकों में तत्कालीन गुडगांव (जिसमें फ़रीदाबाद, पलवल, मेवात व रेवाड़ी शामिल थे) रोहतक (जिसमें सोनीपत व झज्जर शामिल थे) मेरठ (जिसमें गाज़ियाबाद शामिल था) को एनसीआर में शामिल किया गया था। योजना के

**जब 50 वर्ष पुराने एनसीआर में आज तक कुछ नहीं हुआ तो फिर भिवानी और महेन्द्रगढ़ को ही क्या मिलने वाला है?**



शीला दीक्षित, गिरजा व्यास, कमलनाथ, भूपेन्द्र सिंह हुड्डा : झुंझुना बनाने में जुटा गिरोह

अनुसार इन क्षेत्रों को इस तरह विकसित किया जाना था कि लोग दिल्ली न आकर इन्हीं शहरों से अपना काम चलाये और जिन्हें दिल्ली आना ही हो वे यहां बसने की बजाये एनसीआर के शहरों में रहकर रोज़ाना दिल्ली आवागमन करें।

इसके लिये इन शहरों का उचित ढंग से विकास किया जाना जरूरी था। वे तमाम सुविधायें-चिकित्सा, शिक्षा, सुरक्षा, रोज़गार आदि- जिनके लिये लोग दिल्ली की ओर भागते हैं, एनसीआर के शहरों में उपलब्ध कराई जायें। इनमें से एक भी सुविधा आज तक भी एनसीआर के किसी शहर में उपलब्ध नहीं है। रोहतक मेडिकल कॉलेज जिससे चिकित्सा सुविधा मिलने की काफ़ी

संभावनायें थी अब बिल्कुल जर्जर हो चुका है। नालायक, निकम्मे एवं भ्रष्ट राजनेताओं व अफसरशाहों ने इसका पूरी तरह से बेड़ा गर्क कर दिया है। उस क्षेत्र के सभी लोग चिकित्सा के लिये दिल्ली को प्राथमिकता देने को विवश हैं। इसी तरह फ़रीदाबाद, गुडगांव, सोनीपत, गाज़ियाबाद आदि शहरों से हजारों मरीज दिल्ली के लिये रैफ़र सरकारीतौर पर किये जाते हैं। वह बात अलग है कि जो सम्पन्न लोग सरकारी चिकित्सा के भरोसे नहीं हैं, सीधे प्राइवेट पंचतारा अस्पतालों से इलाज कराते हैं। लेकिन इस तरह के लोग बहुत कम हैं। अधिकांश जनता सरकारी पर ही निर्भर करती है। इसी के चलते दिल्ली के

तमाम सरकारी अस्पतालों में पैर रखने की भी जगह नहीं है। मरीजों के बढ़ते अतिरिक्त भार के चलते इन अस्पतालों की स्थिति भी बहुत दयनीय हो चुकी है।

शिक्षा क्षेत्र में भी एनसीआर को कुछ नहीं दिया गया इस बोर्ड के द्वारा। अकेले दिल्ली विश्वविद्यालय में पढ़ने वाले दो लाख छात्रों में से आधे के करीब एनसीआर से आते हैं। वह बात अलग है कि लगभग इतने ही वे छात्र, जिन्हें दिल्ली विश्वविद्यालय में दाखिला नहीं मिलता एनसीआर के कॉलेजों में पढ़ने को मजबूर हैं। जाहिर है यह सब इसलिए हो रहा है कि एनसीआर के शहरों में उच्च शिक्षा का वह स्तर नहीं है जो दिल्ली विश्वविद्यालय का है, इसलिये ऊंची मैरिट वाले एनसीआर के छात्र दिल्ली में तथा नीची मैरिट वाले दिल्ली के छात्र एनसीआर के कॉलेजों में पहुंचते हैं। इससे एक ओर जहां पढाई का खर्च बढ़ता है वहीं परिवहन पर भी दबाव बढ़ता है।

समझ में नहीं आता कि एनसीआर बोर्ड एवं पूरे शासक वर्ग को एनसीआर के शहरों में क्या दिक्कत है? यदि सम्बन्धित राज्य सरकारें शिक्षा स्तर सुधारने में रूचि नहीं रखते तो दिल्ली विश्वविद्यालय का ही विस्तार इन शहरों में ठीक उसी तर्ज पर किया जा सकता है जैसे स्कूली शिक्षा के लिये केन्द्रीय विद्यालय तथा नवोदय विद्यालय खोले गये हैं। लेकिन ऐसा ये लोग कभी नहीं करेंगे। इन्हें जनहित से कुछ लेना-देना नहीं है। ये तो केवल घोटाले व थोथी घोषणायें करके प्रचार साधनों के माध्यम से जनता का भ्रमित करना ही जानते हैं।

परिवहन की स्थिति दिल्ली सहित पूरे एनसीआर में ही अति दयनीय है। जगह-जगह लगने वाले जामों के चलते कोई ठिकाना नहीं कि एक घंटे का सफ़र कितने घंटों में पूरा हो पायेगा। एनसीआर के शहरों

को विकसित नहीं किया गया इसलिये दिल्ली की सड़कों पर लगातार भार बढ़ता ही जा रहा है। फ़लाईओवर के ऊपर फ़लाईओवर बनाये जा रहे हैं लेकिन अब उन पर भी घंटों जाम लगे रहते हैं। कुंडली-मानेसर-पलवल जैसे वाईपास जो 30 साल पहले बन कर चालू हो जाने चाहिये थे, नेताओं के निर्हित स्वार्थों के चलते आज तक भी अधर में हैं।

दिल्ली-पलवल के बीच रेलवे की चौथी लाइन जो 20 बरस पहले बनकर चालू हो जानी चाहिये थी अभी तक अधर में लटकी है। जो मेट्रो रेल गाज़ियाबाद, नोएडा व गुडगांव बरसों पहले पहुंच चुकी है, फ़रीदाबाद में अभी उसका निर्माण-कार्य चल रहा है। आवागमन को सुगम व त्वरित बनाने के लिये मौजूदा रेलवे को चुस्त-दुरुस्त करने तथा नई लाइनें डालने की बजाय सरकार ने बाकायदा एक नया महकमा 'रेपिड रेल कार्पोरेशन' के नाम से खड़ा कर दिया है। अब देखना है कि कब यह महकमा अस्तित्व में आयेगा और कब रेल चलेगी।

यमुना नदी पर पुल बना कर फ़रीदाबाद को नोएडा व आस-पास के क्षेत्रों से जोड़ कर दिल्ली का यातायात काफ़ी कम किया जा सकता है, लेकिन किसी का इस ओर ध्यान नहीं।

एनसीआर का शहरीकरण जिस तरह हो रहा है वह भी अति दयनीय है। क्षेत्र के लगभग सभी नेता प्रापटी डीलरी में जुटे हैं। झोपड़पट्टियों और अवैध कॉलोनियां तो धडल्ले से बन ही रही है, योजनाबद्ध तरीके से बनने वाले सेक्टरों की भी हालत कोई बहुत अच्छी नहीं है। सेक्टरों में जिस तरह से अवैध निर्माण, रिश्वत के बल पर नियमों की उल्लंघना करके बनते मकान व दुकान भी स्थिति को बिगाड़ रहे हैं। ऐसे में जब 50 वर्ष पुराने एनसीआर में आज तक कुछ नहीं हुआ तो फिर भिवानी और महेन्द्रगढ़ को ही क्या मिलने वाला है?

## साक्षात्कार

# चार धाम की यात्रा : एक दुःखद अनुभव

**दि** दिनांक 8 जून को डबुआ कॉलोनी फ़रीदाबाद के 18 लोग एक मिनी बस लेकर चार धाम की यात्रा पर निकले थे। इनमें से केवल 6 जने ही बचकर अपने घर लौट पाये। इनमें से रामचरण तालान व उनकी धर्मपत्नी सोनदेवी भी हैं। वहां से लौटने के बाद सोनदेवी को अस्पताल में भर्ती हो कर बड़ी मुश्किल से बचाया गया। उनके पुत्र सुभाष ने बातचीत में इस संवाददाता को बताया कि वे यमुनोत्री, गंगोत्री की यात्रा सही सलामत पूरी कर चुके थे। केदारनाथ की यात्रा कर रहे थे कि 16 जून को यकायक मौसम ने भयंकर करवट लेनी शुरू की। उस दिन वे सोनप्रयाग में रुके थे। वहीं पार्किंग में अन्य वाहनों के साथ इन्होंने भी अपनी बस खड़ी कर दी। होटल में कमरे बुक कर लिये। यहां से केदारनाथ की यात्रा करीब 15 किलोमीटर पैदल शुरू होती है। इससे पहले कि वे अपनी यात्रा शुरू करते। मूसलाधार वर्षा के साथ-साथ पहाड़ों से पत्थर लुढ़कने शुरू हो गये। हालात बिगड़ते देख इन लोगों ने होटल व बस को वहीं छोड़ कर सुरक्षित स्थान की ओर निकलना बेहतर समझा। वहां से रामबाड़ा पुलिस चौकी तक (2-3 किलोमीटर) पहुंचने के लिये एक झरने को पार करना था। इस झरने का वेग बहुत खतरनाक होता जा रहा था। जो लोग साहस जुटा कर इसे पार कर गये वे रामबाड़ा पहुंच पाये, बाकी



शासकों का लालच : तबाही का एक मंजर

वहीं होटल को ही सुरक्षित मान कर उसमें रह गये।

तालान ग्रुप के भी 18 में से 6 लोग इस झरने को, एक दूसरे का हाथ पकड़े हुए चैन बना कर पार कर पाये बाकी के 12 लोग होटल में ही रह गये। वर्षा पार कर पाये बाकी के 12 लोग होटल में ही रह गये। वर्षा में भीगते हुए ये लोग जब रामबाड़ा पुलिस चौकी पहुंचे तब तक मौसम और भी भयानक हो चुका था। पुलिस वालों ने वहां पहुंचने वाले सैंकड़ों लोगों को सलाह दी कि यहां रामबाड़ा में रुके रहना बिल्कुल भी सुरक्षित नहीं है। वे खुद भी यहां मजबूरी में पड़े हैं। पुलिस की सलाह पर, जो समर्थ थे वे ऊंचे पहाड़ पर चढ़ गये। इस पहाड़ पर चढ़ना कोई आसान

नहीं था। भारी वर्षा, पत्थरों का गिरना व खड़ी चढ़ाई किसी तरह रेंग-रेंग कर पहाड़ पर चढ़ पाये। रात भर वहां भीगते रहे। भूखे-प्यासे। ऊपर से पहाड़ की ठंडा। कई कमजोर वृद्ध तो इसी रात ठंड से सिकुड़ कर ही मर गये। जिंदा लोग शवों के बीच दुबक कर पड़े रहे। वहां से दो रात व दो दिन का सफ़र (15 किलोमीटर) तय कर के एक फ़ौजी शिविर तक पहुंच पाये जहां मौजूद सैनिकों ने इनकी हर तरह से सहायता की तथा बसों में बैठा कर ऋषिकेश तक छोड़ दिया। वहां से स्वयं जैसे-तैसे 22 तारीख को घर पहुंच पाये।

15 किलोमीटर का सफ़र दो दिन में? इस पर उन्होंने बताया कि ये 15 किलो मीटर जिंदगी बहुत ही खतरनाक

थे। उबड़-खाबड़ पहाड़ों की खड़ी चढ़ाई। भारी वर्षा और लुढ़कते पत्थरों के बीच चलना और ऊपर से रास्ता अनजान। रात में चल नहीं सकते थे। जानवरों का भी डर था। अनेकों लोग तो इस सफ़र की थकावट, भूख व ठंड से रास्ते में ही मर गये। इनके शव जहां तहां बिखरे पड़े थे। सही दिशा में जा रहे या गलत, इसका पता कैसे चलता था?

सुभाष ने बताया कि उनके ऊपर उड़ रहे हेलिकॉप्टर ऊपर से पर्चियां गिरा-गिरा कर उनका मार्गदर्शन कर रहे थे। उन्हीं के बताये रास्ते पर चल कर वे सैनिक शिविर तक पहुंच पाये थे।

बाकी लोग जो होटल में रह गये थे और का क्या हुआ? इसके जवाब में सुभाष के पिता ने बताया था कि जब वे किसी तरह झरना पार करके पुलिस वालों के निर्देश पर पहाड़ के शिखर पर पहुंच गये तो रात हो गयी थी। सुबह का चांदना होने पर जब उन्होंने होटल व पार्किंग की ओर देखा तो वहां न होटल था न पार्किंग। सब जल-थल हो गया था। उन वाला होटल तथा साथ वाले अन्य होटल तथा पार्किंग में खड़े तमाम वाहन नदी के तेज बहाव में बह चुके थे। ड्राइवर, कंडक्टर आदि जो अपने वाहनों में निश्चित हो कर सो रहे थे, होटलों को अति सुरक्षित मान कर जो अपने बिस्तरों में आराम से बेफ़िक्र सो रहे थे, सभी नदी में ऐसे समा गये जैसे वहां

पहले कुछ था ही नहीं। ऐसे लापता हुए लोगों के पता लगाने की भला क्या संभावना हो सकती है।

इस पूरी आपदा का कारण पूछे जाने पर सुभाष ने सारा दोष प्रकृति एवं भगवान के सिर मढ़ते हुए बड़े दबे लहजे में कहा, "सब भगवान की लीला है, उसकी मर्जी के आगे किसका बस चलता है।" क्या इस सबके लिये अकेला भगवान ही जिम्मेवार है, हम मनुष्यों ने कुछ नहीं किया? जवाब में सुभाष ने कहा कि हां, जब हम पहले यहां आया करते थे तो खूब घने जंगलात थे, होटल और नदियों पर बांध भी नहीं थे। अब जंगलों का लगभग सफ़ाया हो चुका है, नदियों के बहाव क्षेत्र में होटलों व अन्य भवनों का निर्माण बेहिसाब हो चुका है। जगह-जगह विस्फोटों द्वारा सुरंगें बना कर बांध बनाये जा रहे हैं। इन सब का तो प्रभाव पड़ना ही था।

जनसाधारण की यह सामान्य प्रवृत्ति है कि वह हर भले-बुरे के लिये सीधे भगवान को उत्तरदायी ठहराकर फ़ारिग हो लेता है। वह इसके लिये असल जिम्मेवार लोगों तक पहुंचने का प्रयास ही नहीं करता, बस यही विडम्बना इस देश की जनता की है। जिस दिन उसने भगवान को मुक्त कर असली दोषियों को पहचान कर नापना शुरू कर दिया उसी दिन से तमाम समस्याओं एवं आपदाओं का समाधान निकलना शुरू हो जायेगा।