

जानलेवा बनता जा रहा है प्रदूषण ठोस उपाय करने के बजाय भ्रमित करने में जुटी सरकार

फरीदाबाद (म.मो.) पूंजीवादी व्यवस्था ने अधिकाधिक मुनाफ़ा बढ़ाने की हवस में सूचे पर्यावरण को घातक स्तर पर ला खड़ा किया है। वायु, जल तथा ध्वनि, सभी ओर से पर्यावरण का विनाश करने में कोई क्षमता नहीं छोड़ी जा रही। सांस लेने को शुद्ध वायु तथा पीने को शुद्ध जल तक नहीं बचा।

वायु प्रदूषण के लिये सारा दोष, समाज के सबसे कमज़ोर वर्ग यानी किसान पर थोपा जा रहा है। किसान द्वारा पराली जलाने की मजबूरी पर फिलहाल बात न भी की जाय तो भी यह समझ लेना जरूरी है कि वायु प्रदूषण में इसका योगदान 20 प्रतिशत से भी कम रहता है और वह भी मात्र तीन सप्ताह के लिये। इसके बावजूद सारा दोष किसान के सिर मढ़ कर उसके चालान करके भारी जुमाने वसूले जा रहे हैं।

वायु प्रदूषण में सबसे बड़ा योगदान पेट्रोल, डीजल चालित वाहनों का रहता है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार यह योगदान 40-45 प्रतिशत माना गया है। अकेले दिल्ली शहर में एक करोड़ से अधिक वाहन पंजीकृत हैं। इसी तरह गाजियाबाद, फरीदाबाद, गुड़गाव, नोएडा आदि शहरों में भी वाहनों की संख्या लाखों में तो है ही, इसमें हर रोज हजारों वाहन और जुड़ते जाते हैं। इसका सबसे बड़ा कारण सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था का आधार है। यदि यह संतोष जनक एवं सुखद हो तो लोग निजी वाहनों का इस्तेमाल नहीं करते। अकेले दिल्ली में ही कुल आवश्यकता की मात्र एक चौथाई बसें ही चल रही हैं, वे भी बिजली की बजाय

डीजल से।

इसी तरह एनसीआर के तमाम उक्त शहरों में भी सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था बहुत ही दीन हीन अवस्था में है। फरीदाबाद-गुड़गाव के बीच प्रति दिन हजारों कारों तथा दोपहिया का इस्तेमाल करने को लोग इसलिये मजबूर हैं क्योंकि कोई भरोसेमंद सार्वजनिक साधन उपलब्ध नहीं है। गिनती की जो थोड़ी-बहुत बसें चलती भी हैं उन पर भरोसा नहीं किया जा सकता।

सार्वजनिक वाहनों को लेकर इन शहरों की अंदरूनी स्थिति भी अच्छी नहीं है। बीते बीसीयों साल से इसे सुधारने के लिये करोड़ों-अरबों रुपयों की लोकल बसें सरकार द्वारा खरीद कर कबाड़ा बनाइ जा चुकी हैं। पहले हुड़ा सरकार ने 200 बसें फरीदाबाद के लिये और इतनी ही गुड़ांव के लिये खरीदी थी, अब वही काम खट्टर सरकार कर रही है। इसके बावजूद जनता का एकमात्र सहारा प्रदूषण फैलाने वाले

आज दुनिया भर के विकसित शहरों में बसें व ट्रेनें बिजली से चल रही हैं। लेकिन भारत में आज भी बसें तो बसें अधिकांश ट्रेनें भी डीजल से चल कर वायु प्रदूषित कर रही हैं। ट्रेनों का विद्युतिकरण केवल इसलिये रोका हुआ है ताकि मुकेश अम्बानी का 25 लाख टन डीजल रेलवे खरीदता रहे।

परिवहन लॉबी के दबाव में ही रेलमार्ग तथा रेलों की संख्या नहीं बढ़ने दी जा रही। कोरोना महामारी की आड़ में मोदी सरकार ने ट्रेनों का जो परिचालन पूरी तरह

समाप्त कर दिया था, व आज भी पूरी तरह नहीं चल पाया। पहले की अपेक्षा आज मात्र आधी ट्रेनें चल रही हैं। दिल्ली फरीदाबाद के बीच पहले ट्रेनों के जो 18 फेरे लगते थे वे अब मात्र 09 लगते हैं। पलवल, बल्लबगढ़, फरीदाबाद से हर सुबह पांच-छः बसें फुल होकर चंडीगढ़ को जाती हैं और इतनी ही शाम को वहाँ से लौटती है। इसके अलावा सेंकड़ों कारों भी इसी तरह आवागमन करती हैं। लेकिन सरकार प्रदूषण बचाने के लिये इसके विकल्प के तौर पर एक ट्रेन की व्यवस्था नहीं कर सकी।

दिनांक आठ नवम्बर को पूरा दिन वातावरण में इस कदर धूल व धुआं छाये हुए थे कि सूर्य के दर्शण तक नहीं हो पाये। शहर के पूर्वी छोड़ पर बन रहे बाइपास निर्माण पर 'ग्रेप' का कोई नियम लागू नहीं होता इसलिये वहाँ रात-दिन सड़क निर्माण का कार्य चल रहा है। इसके चलते वहाँ से हर समय धूल के गुबार उठते रहते हैं।

लगभग यही स्थिति शहर भर की तमाम टूटी व गड़ीं वाली सड़कों की बनी हुई है। इनके अलावा सही-सलामत सड़कों पर भी जाम की स्थिति में जब वाहनों को सड़क किनारे कच्चे में चलना पड़ता है तो भी बेतहाशा धूल उड़ती है। इससे बचाव के लिये बेशक करोड़ों रुपये के टेंडर पानी छिड़काव के लगा रखे हैं, लेकिन वे केवल कागजों तक सीमित हैं।

एनसीआर क्षेत्र के आस-पास किसानों करने वालों से पूछ-ताछ करने पर उन्होंने बताया कि जब से तुड़े का भाव 15-20

ट्रैफिक जाम से बढ़ता प्रदूषण



सड़कों पर लगने वाले जाम से होने वाले जिस प्रदूषण को आसानी से रोका जा सकता है, उसकी ओर शासन-प्रशासन का कोई ध्यान नहीं है। इस संवाददाता का व्यक्तिगत अनुभव है कि जब वह प्रातः सात बजे सेकंटर 14 से अपनी कार से चल कर आठ किलो मीटर दूर एनएच दो पहुंचते हैं तो केवल 10-12 मिनट लगते हैं। इसके विपरीत शाम को सात बजे लौटते बक्त उसी रास्ते पर 30-35 मिनट लगते हैं। अर्थ स्पष्ट है कि शाम के समय 20-22 मिनट अतिरिक्त कार के इंजन ने अधिक धुआं उगला। इससे समय व पैसा तो बर्बाद हुआ ही वायु प्रदूषण भी अधिक बढ़ा।

यदि सरकार को यह छोटी सी बात समझ में आ जाये तो सड़कों से ट्रैफिक जाम को हटा कर सामान्य परिचालन को बनाकर कम से कम आधे पैट्रो-धुएं को वायु मंडल में घुलने से बचाया जा सकता है।

रुपये किलो हुआ है तो कौन मूर्ख अपनी पराली जलायेगा? जरूरतमंद लोग पराली का इस्तेमाल पशु चारे के तौर पर कर रहे हैं। इसके बावजूद भी वायु प्रदूषण का दोष गरीब किसानों पर ही है।

है। दूसरा महत्वपूर्ण तथ्य यह भी है कि पराली, लकड़ी व उपलों का धुआं इतना खतरनाक नहीं होता जितना कि पेट्रोलियम व रबड़-प्लास्टिक आदि के जलने से होता है।

सीईटी के नाम पर सरकार ने बेरोजगारों को ठगा

फरीदाबाद (म.मो.) बीते लम्बे समय से चली आ रही सरकारी भर्ती प्रक्रिया को छोड़कर भाजपा सरकार ने बेरोजगार युवकों को बेकूफ बना कर ठगने की नई नीति तैयार की है। पुरानी प्रक्रिया के अनुसार सरकार अपने विभिन्न विभागों के लिये आवश्यक खाली पदों के लिये इच्छुक लोगों से आवेदन लेकर, उनकी योग्यता की जांच-पड़ताल के बाद उन्हें नियुक्ति पत्र दे दिया करती थी। इसके विपरीत अब सरकार बेरोजगारों का शोषण करने के लिये एक से एक नई नौटंकी पेश कर रही है।

बीते शनीवार-रवीवार यानी पांच बछः नवम्बर को सीईटी (कॉमन इलिजिजिलिटी टेस्ट) नामक ऐसे ही एक नौटंकी का दृश्य देखने को मिला। इसके लिये हरियाणा के 12 लाख से अधिक युवाओं ने आवेदन किया था। आवेदन की फीस, विभिन्न श्रेणियों के लिये न्यूनतम 250 रुपये से लेकर 1000 रुपये तक वसूली गई। जानकारों का मानना है कि इस फीस से ही सरकार को 50 करोड़ से अधिक की आमदनी हो गई।



मजे की बात तो यह है कि यह टेस्ट किसी नौकरी विशेष के लिये न होकर केवल इस टेस्ट को पास कर लेंगे केवल वही सरकार द्वारा विज्ञापित विभिन्न ऐसे ही पदों के लिये आवेदन कर सकेंगे। उन पदों के लिये आवेदन करते वक्त आवेदकों को

फिर से इतना ही आवेदन शुल्क भरना पड़ेगा। पर्याप्त लोगों की स्थिति में, जो कि भाजपा राज्य में एक सामान्य बात है, व परीक्षा एवं आवेदन आदि सब रद्द हो जायेगा और आवेदक को आवेदन शुल्क भी नहीं लौटाया जायेगा।

इतना ही नहीं, इस पर सितम यह कि आवेदकों को सीईटी के लिये 200-250 किलो मीटर दूर परीक्षा केन्द्र दिये गये थे। सर्व विदित है कि राज्य में जर्जर परिवहन व्यवस्था के चलते सामान्य स्थितियों में भी यात्रा करना सरल नहीं है। ऐसे में जब 10-12 लाख आवेदक राज्य के एक सिरे से दूसरे सिरे तक की दौर लगाने को मजबूर हुए तो सारी परिवहन व्यवस्था को लकवा मार गया। इसके चलते डेढ़ से दो लाख आवेदक समय परीक्षा केन्द्रों तक पहुंच ही न पाये। कुछ मामलों में तो यह भी पाया गया कि प्रवेश पत्र में दिया गया केन्द्र ही गलत था। इस यात्रा पर जो किराया भाड़ा आदि खर्च हुआ, वह अलग से। उचित सुरक्षा व्यवस्था न होने के चलते महिला आवेदकों के साथ घर के एक आदमी को भी जाना पड़ा। दूसरा सितम

यह कि इस टेस्ट की मान्यता केवल तीन साल तक ही रहेगी। इस बीच यदि आवेदकों को कहीं नौकरी नहीं मिलती तो उसे दोबारा, तिबारा यही टेस्ट पास करना होगा। इससे पहले ऐसा ही टेस्ट स्कूल शिक्षक भर्ती के लिये भी रखा गया था। लाखों प्रशिक्षित युवाओं ने उस टेस्ट को पास किया लेकिन कहीं भी नौकरी नहीं मिली। इन शिक्षक आवेदकों को गोल-गोल घुमाये रखने के लिये इस टेस्ट की मान्यता अवधि केवल एक साल रखी गई थी। लाखों बेरोजगार नौकरी की आस में हर साल यह टेस्ट पास करते रहे। जनता द्वारा हाँगामा करने के बाद इस टेस्ट की मान्यता तीन साल कर दी गई थी।

विदित है कि हरियाणा सरकार के विभिन्न विभागों में करीब चार लाख स्वीकृत पद हैं जिनमें से आधे पद कई वर्षों से खाली पड़े हैं। इन पदों को भरने की बजाय भ