# दो शब्द

अंग्रेजी 'SMART' शब्द के आखिर में "H" जोड़ दें तो हिंदी का "समर्थ" शब्द बनता है, जिसका मतलब है सुविधा सम्पन्न। देखा जाये तो हर प्रकार की सुविधा से सम्पन्न होना ही स्मार्ट सिटी का मकसद है। सुधरने के लिए कुछ कमियों की चर्चा जरुरी है।

इसके लिए दैनिक समाचार पत्रों से जानकारी जुटायी गई है, उनका आभार है। लेकिन किसी पद विशेष या व्यक्ति पर आक्षेप इसका लक्ष्य नहीं। अनचाहे में किसी की भावना आहत हुई हो तो क्षमाप्रार्थी हूँ।

यह संकलन अपने आप में पूर्ण नहीं, एक शुरुआत है जिसमें अनेक समस्या - समाधान - सुझाव जुड़ सकते हैं। एक शहर की अधिक चर्चा का कारण उसमें अपना आशियाना होने से खास जुड़ाव है। स्टार्टअप की सम्भावनाएँ तलाशने के लिए विचार गोष्ठियों का आयोजन होना चाहिए।

सीमित वितरण के लिए केवल 8 - 10 प्रतियाँ फोटोकॉपी से तैयार की गईं जिनमें चित्र स्पष्ट नहीं। कोई सज्जन सॉफ्टकॉपी चाहें तो ईमेल से प्रेषित की जा सकती है।

स्वंत्रता दिवस की शुभ कामना।

# अनुक्रमाणिका


| | | |
|---|---|---|
| 1. | समर्पण | 3 |
| 2. | एक परिचय | 4 |
| 3. | मिशन क्यों ? | 5 - 7 |
| 4. | तमन्ना फर्स्ट रैंक की | 8 - 9 |
| 5. | जल जीवन है | 10 - 16 |
| 6. | मिशन ट्रैफिक कंट्रोल | 17 - 25 |
| 7. | एक कदम स्वच्छता की ओर | 26 - 33 |
| 8. | आस्था और व्यवस्था | 34 - 37 |
| 9. | चलते - चलते। | 38 - 40 |
| 10. | इस्पात भर्ती फॉउण्डेशन | Last Page |

# समर्पण

## संकल्प से सिद्धी

रविवार 30 जुलाई 2017 को मन की बात सम्बोधन में प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी ने 1857 से शुरू हुए स्वतंत्रता संग्राम का उल्लेख करते हुए कहा कि 1942 से 1947 के पाँच वर्ष हमें संकल्प से सिद्धी की ओर ले गए। अब जब 2022 में देश आज़ादी के 75 वर्ष मनाएगा तो 2017 से अगले पाँच वर्ष में क्यों न हम एक संकल्प लेकर उसे सिद्धी की ओर ले जांयें।

स्मार्ट सिटी की परिकल्पना बहुत बड़ा राष्ट्रीय संकल्प है, जिसमें समाज के हर व्यक्ति का योगदान चाहिए। दूसरी ओर रोजगार सृजन और स्टार्टअप की सफलता भी महत्वपूर्ण संकल्प है। इन दो संकल्पों का समावेश इस संकलन का विनम्र प्रयास है, जो श्री नरेंद्र मोदी को सादर समर्पित है।

**ग़ाज़ियाबाद** **वीरेंद्र ग्रोवर**

**9 अगस्त 2017**

# 1. एक परिचय

मिशन स्मार्ट सिटी - एक परिकल्पना है देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी की; महत्वकाँक्षी परियोजना है शहरी विकास मंत्रालय की; और आकाँक्षा है आम नागरिक की। आखिर स्वच्छ पर्यावरण, 24 घण्टे बिजली - पानी, अच्छा पब्लिक ट्रान्सपोर्ट, शिक्षा और चिकित्सा की बेहतर सुविधा, सुलभ सार्वजनिक परिवहन और दुर्घटना मुक्त सड़क व्यवस्था कौन नहीं चाहेगा।

देखा जाय तो यह सारे काम करने के लिए नगर निगम के चुने हुए जन-प्रतिनिधि, विकास प्राधिकरण, तथा प्रदेश सरकार के अनेक विभाग हैं। हर काम के लिए बजट है और स्मार्ट सिटी बनाने की जिम्मेदारी भी इन्हीं पर है। तो फिर इन के सामान्य प्रबंधन में ऐसी क्या कमी है जो स्मार्ट सिटी का सपना संजोना पड़ा? धन है, जन बल है, योजनाएं हैं और व्यवस्थाएं भी; परन्तु परिणाम नहीं मिलता। इतना निश्चित है की स्मार्ट सिटी के नाम पर कुछ अतिरिक्त बजट मिल जायेगा, परन्तु क्या गारंटी है की मेरा शहर स्मार्ट सिटी बन जायेगा?

अब जरा सोचिये - क्या बिना नागरिकों के गाँव, शहर और नगर की परिकल्पना संभव है? नागरिकों के समूह से ही तो नगर और महानगर की अवधारणा बनती है। अंग्रेजी में सोचें तो सिटिज़न्स का समूह ही तो सिटी बनाता है। स्मार्ट शब्द हमारी अपेक्षाओं को व्यक्त करता है। आज हर तरफ स्मार्ट विशेषण जुड़ता जा रहा है; टेलीफोन के क्षेत्र में तकनीकी प्रगति पर नज़र डालें तो स्मार्ट फोन में जुड़ती सुविधाओं से अनुमान लगाया जा सकता है कि स्मार्ट की कोई सीमा नहीं। यही बात स्मार्ट सिटी के सन्दर्भ में लागू होती है।

मिशन स्मार्ट सिटी या स्मार्ट शहर कोई सरकार नहीं बना सकती जब तक उसमें स्मार्ट नागरिकों की भागीदारी न हो। वास्तविकता है - नागरिकों को स्मार्ट बनाना पड़ेगा या यो कहें कि बनना पड़ेगा। नगर निकाय तो प्रस्ताव बनाने के लिए भी कंसल्टेंसी कम्पनी नियुक्त करते हैं; उनकी रिपोर्ट के आधार पर शहरी विकास मंत्रालय नगरों का चयन करता है, परन्तु योजना को अमलीजामा पहनाने के लिए नीति, नेतृत्व और तंत्र (सिस्टम) चाहिए।

स्मार्ट सिटी से जुड़े अनेक विषयों पर नागरिकों की क्षमता का विकास करना होगा, जिसे मैनेजमेंट की भाषा में कैपेसिटी बिल्डिंग कहते हैं। और यह काम एक दिन में नहीं होगा। इन्हीं मुद्दों को यहाँ संकलित करने का प्रयास किया गया है, जो आशा है हमारी स्मार्ट सिटी की अवधारणा को मूर्त रूप देने में मदद करेंगें।

## 2. मिशन क्यों ?

रोजमर्रा के तौर तरीकों से हटकर जब हम कोई लक्ष्य एक निश्चित समय सीमा में थोड़ा तेजी से हासिल करना चाहें तो उसे हम मिशन का नाम देते हैं। जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीनीकरण मिशन का लक्ष्य भी शायद कुछ ऐसा ही रहा होगा, परन्तु कितने शहरों में बदलाव आया? कुछ नगरों ने सार्वजानिक परिवहन के लिए इस ग्रांट से बसें जरूर खरीदी जिनपर मिशन का नाम और लोगो दिखता था। जन-स्वास्थ्य के लिए केंद्र और राज्य सरकारों के बजट और प्रोग्राम की कमी नहीं, लेकिन राष्ट्रीय ग्रामीण हेल्थ मिशन (NRHM) का लक्ष्य था गाँवों में स्वास्थ्य सेवाओं का त्वरित विकास। टीकाकरण एक सामान्य प्रक्रिया है, परन्तु इंद्रधनुष इसका मिशन रूप है। ऐसे ही और बहुत से मिशन केंद्र व राज्य सरकारें चलाती हैं।

स्वच्छ पर्यावरण और पेय जल के लिए केंद्र सरकार में अलग मंत्रालय है तथा इसके लिए बहुत से मिशन भी होंगें। बढ़ती सड़क दुर्घटनाओं तथा जाम की मुसीबत से छुटकारा पाने के लिए भी परियोजनाएँ हैं। वायु-ध्वनि-जल प्रदूषण चिंता का विषय है तो इनकी योजनाएं भी हैं। सार्वजानिक परिवहन मुसीबत है तो मेट्रो रेल के बाद हाई स्पीड ट्रेन जैसी नई विधाओं को अपनाने का लगातार प्रयास चल रहा है। अब स्मार्ट सिटी के लक्ष्यों पर नज़र डालें तो इन सब के अलावा एक अच्छे परिवेष के लिए जो भी जरूरी है, वह हमें मिल जाना चाहिए।

स्मार्ट सिटी मिशन में 100 शहरों का चयन होना है, जिनमें 90 सेलेक्ट हो चुकें हैं। दिल्ली से सटा ग़ाज़ियाबाद राष्ट्रीय राजधानी परिक्षेत्र (एनसीआर) का महत्वपूर्ण महानगर है, जो दो प्रयासों में स्मार्ट सिटी की दौड़ में असफल रहा। प्रोजेक्ट रिपोर्ट प्रतिष्ठित सलाहकार कंपनी ने बनाई थी। कंसल्टेंसी कम्पनी जब किसी उद्योग या व्यापारिक प्रतिष्ठान की प्रोजेक्ट रिपोर्ट बनाती है तो वहाँ उसके मालिकों का अपनापन होता है। यहाँ शहर को अपना कौन मानता है?

अब समाचार है कि दूसरी प्रोजेक्ट रिपोर्ट बनाने की फीस नगर निगम ने रोक दी है, लेकिन कंसल्टेंसी कम्पनी के अनुबंध में क्या स्मार्ट सिटी के चयन की गारन्टी शामिल थी? उद्देश्य में सफलता अच्छी प्रोजेक्ट रिपोर्ट से नहीं, कार्यशैली से मिलती है। नगर निगम के पाँच वर्ष के कार्यकाल की समाप्ति से ठीक पहले प्रत्येक वार्ड में (जिनकी संख्या 80 है) 80 लाख के विकास कार्यों की स्वीकृति प्रदान की गई। इसमें से 40 लाख निगम चुनाव से पहले और 40 लाख चुनाव के बाद खर्च होंगें। क्या इस धन का व्यय स्मार्ट सिटी के किसी उद्देश्य के लिए नहीं हो सकता? हम कहीं शुरुआत तो करें। सम्भव है, कोई नगर बिना स्मार्ट सिटी की श्रेणी में सेलेक्ट हुए भी उन लक्ष्यों को पार कर जाये।

अब जरा निगम के काम के तौर तरीके और कार्य शैली का जायजा लें -

1. मोहन नगर ज़ोन की डेल्टा कॉलोनियों में बरसात के दौरान हर साल जल-भराव की समस्या होती है। इसके लिए 25 जुलाई 2017 को नई कार्य योजना की घोषणा हुई जिससे 20 कालोनियों का पानी बृजविहार नाले में नहीं जायेगा। जल निगम प्रोजेक्ट रिपोर्ट बनाएगा और केंद्र सरकार की अमृत योजना से फंड लिया जायेगा। मेयर के शब्दों में पूर्व में बेहतर इंजीनियरिंग नहीं की गई - लेकिन आज क्या गारंटी है ?
2. सड़कों पर गड्डे बनने पर टेंडरिंग में 6 से 8 महीने का समय लग जाता है। निगम के अपने संसाधन होने पर त्वरित कार्यवाही होगी। इसके लिए अवस्थापना निधि से एक रोड रोलर तथा विदेशी मिक्साल मशीनें खरीदने के लिए बजट मंजूर हो गया है।
3. नगर निगम का वार्ड एक खुला क्षेत्र होता है। वार्ड में सुपरवाइजर द्वारा हाजरी लगाने के बाद सफाई कर्मचारी काम करते हैं या भाग जाते हैं, यह जिम्मेदारी सुपरवाइजर की है। अब हाजरी सुनिश्चित करने के लिए हर वार्ड में बायोमेट्रिक मशीन लगाने की योजना है।
4. ट्रान्स - हिण्डन इलाके में हाई कोर्ट के आदेश पर तथा प्रदेश सरकार के अनुदान से कनावनी में 76 MLD क्षमता का सीवरेज ट्रीटमेंट प्लान्ट जल निगम ने बनाया तथा एक साल तक चलाने के बाद नगर निगम को हंस्तातरित करने का प्रस्ताव दिया। निगम द्वारा इन्कार करने पर राज्य सरकार ने निगम की ग्रांट काटकर जल निगम को देनी शुरू कर दी, जो लगभग एक करोड़ रुपये प्रतिमास है। इसके बाद नगर आयुक्त कहते हैं हम इससे कम खर्च में एसटीपी का सञ्चालन करेंगे।
5. नगर निगम का अपना जल विभाग है, लेकिन वह कितना कुशल है? निगम मुख्यालय से लिए गए पानी के सैंपल में टीडीएस 600, तथा क्लोरीनेशन - शून्य मिला। इससे नागरिकों को मिलने वाले पानी की गुणवत्ता का अंदाज लगा लीजिये। क्लोरीन की गंध तो मुद्दत से नहीं आती और अक्सर महीन रेत आती है।
6. प्रदेश में 15 जून 2017 तक सड़कों के गड्डे भरने का अभियान चला। एक पार्षद के प्रयास से वार्ड की कई सड़कों की पूरी री-कारपेटिंग हो गई और कहीं पूरी सड़क को नया बनाने का प्रस्ताव बन गया, जबकि मालीवाड़ा में सड़क में गड्डे नहीं - गड्डों में सड़क है। यहाँ नालियों और सड़क का बार-बार निर्माण हो चुका है।
7. अब नगर निगम हवाई सर्वेक्षण (G I S Survey) द्वारा नगर की सड़कों को चिन्हित करेगा तथा उसके बाद हर सड़क का इतिहास रखा जायेगा कि कब-कब उसकी मरम्मत

हुई। लेकिन इतने वर्ष बीतने पर भी निगम के पास न कोई कागजी खाता (Ledger) है और न ही कम्प्यूटर में रिकॉर्ड।

8. बाज़ारों में डिवाइडरों का निर्माण, रख-रखाव तथा स्ट्रीट लाइट की जिम्मेदारी BOT आधार पर ठेके पर दी जाती है और ये विज्ञापनों से कमाई करते हैं। इसकी जानकारी कितने लोगों को होगी? जगह-जगह डिवाइडर तोड़कर लोग अपनी सुविधा के लिए कट बना लेते हैं। अगर जिम्मेदारी ठेके पर है तो डिवाइडर टूटने पर उसकी तुरत बंद करने की व्यवस्था होनी चाहिए। लेकिन यह भेद तब खुला जब अवस्थापना कोष से डिवाइडरों की मरम्मत के लिए पाँच करोड़ रुपये की विशेष व्यवस्था की गई।

9. शहर में सुविधाओं के निर्माण के लिए निगम के अपने बजट के अलावा सांसद तथा विधायक निधि से काम करवाए जा सकते हैं। एक पूर्व विधायक ने 50 - 60 मीटर कंक्रीट की सड़क का निर्माण 6 लाख रुपये में करवाया; अभी इनका कार्यकाल ख़तम भी नहीं हुआ था, न वहाँ सड़क बची और न ही सूचनापट। ऐसे बहुत से खर्च हैं जो स्मार्ट सिटी बनाने में सहायक हो सकते हैं।

10. उत्तर प्रदेश के नगर विकास विभाग ने 19 शहरों की पेयजल योजनाओं को अटल मिशन फॉर रीजूवेनशन एंड अर्बन ट्रांसफॉर्मेशन (अमृत) के तहत मंजूरी दी है। इसमें 10 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में एक-तिहाई धन केंद्र सरकार देगी तो दो-तिहाई राज्य सरकार का योगदान होगा। यह भी तो एक मिशन है।

कुछ वर्ष पूर्व आवारा साँड़ के लिए नंदी पार्क बना था और साँड़ आज भी सड़कों पर घुमते हैं। मंदिरों से फूल इकठ्ठे करने के लिए थ्री-व्हीलर ख़रीदे गए थे जो अब नज़र नहीं आते। बरसात के मौसम में डेंगू का प्रकोप बढ़ने वाला है तो नियमित फॉगिंग की बात हो रही है। एक समय था जब फॉगिंग मशीन युक्त बड़ी गाड़ी मोहल्लों में आया करती थी, अब साल में एक-दो बार साइकिल के कैरियर पर छोटी सी मशीन आती है जो शायद ज्यादा स्मार्ट है।

समाचार पत्र में हर रोज कुछ विकास के किस्से मिल जाते हैं और कहीं जनता सुविधओं के लिए प्रदर्शन करती है तो कहीं मेयर, पार्षद , विधायक, सांसद विकास के आम कामों का शुभारम्भ करते हैं। कभी किसी रस्ते पर टाइल लगाने का शिलान्यास होता है तो कहीं LED बल्ब लगाने के प्रकल्प का लोकार्पण; नाले-नालियों की सफाई का बरसात से पहले हर साल ठेका दिया जाता है लेकिन नाली-नालों में कूड़ा न जाये, इसका स्थायी हल भी तो संभव है। लगता है नगर को स्मार्ट बनाने का प्रयास सतत चलता रहेगा।

# 3. तमन्ना फर्स्ट रैंक की !

आजकल जिसे देखो रैंक की बात करता है। एक से ज्यादा टीवी चैनल अपने को नम्बर - 1 बताते हैं तो यही हाल इंजीनियरिंग और मैनेजमेंट के शिक्षण संस्थानों का है। विज्ञापन द्वारा हर विद्यालय - विश्व विद्यालय अपना देश, प्रदेश या उत्तर, पूर्व, दक्षिण, पश्चिम क्षेत्र में रैंक बताता है। कितनी सचाई है इनके रैंक में, क्योंकि जो वास्तव में शीर्ष के सौ -पचास रैंक में हैं, उनका कोई विज्ञापन नहीं आता।

यही हाल हर मां - बाप का है; नर्सरी या केजी से ही हम बच्चे का रैंक बखारते हैं। बारहवीं में रैंक नहीं बात परसेंट की होती है, जो 90 से ऊपर हो तो बखान होता है। मेधावी छात्रों के लिए एक से अधिक सम्मान समारोह होते हैं, लेकिन बाकी भी तो इंसान हैं। क्या उन्हें प्रोत्साहित करने की जरुरत नहीं? खैर, बात करते हैं स्मार्ट सिटी की। केंद्र सरकार के शहरी विकास मंत्रालय ने 100 स्मार्ट सिटी बनाने की घोषणा की तो हर शहर लाइन में लग गया।

अब तक 90 शहरों के चयन में हमारे दो प्रयास विफल हो गए और अब बाकी 10 स्थानों के लिए फिर दौड़ में हिस्सा लेना है। कोई बुराई नहीं, लेकिन स्मार्ट सिटी से जुड़ा एक मूल्यांकन है "स्वच्छता का" - जिसमें वर्ष 2018 में 4041 शहर भाग लेंगे। वर्ष 2017 में यह सर्वे सिर्फ 432 शहरों में करवाया गया था, जिसमें मेरे शहर (ग़ाज़ियाबाद) को 351 वीं रैंक मिली थी।

## आखिर कारण क्या है ?

- प्रधान मंत्री या मुख्य मंत्री की सोच को धरातल पर प्रशासनिक अधिकारी और अनेक सरकारी विभाग मिलकर उतारते हैं। नगर निगम, पालिका, टाउन समिति और पंचायत की इस काम में बहुत बड़ी भूमिका है। इनकी कर्मठता, सोच, कार्यशैली और समर्पण का असर अधिकारी और कर्मचारी वर्ग पर पड़ता है।
- इनका नेतृत्व छोटे-छोटे इलाकों में पार्षद द्वारा जन-प्रतिनिधि के रूप में होता है। किसी बड़े अभियान का तंत्र फेल हो जायेगा अगर उसमें जनता की सहभागिता न हो। जनता को जोड़ने में पार्षद की अहम् भूमिका है।
- प्रधान मंत्री की सांसदों द्वारा गाँव गोद लेने के काम में भी अपेक्षित सफलता न मिलने का कारण कुछ ऐसा ही है। अगर एक इंजीनियरिंग कॉलेज इस प्रकल्प में जोड़ दिया जाता तो छात्रों को प्रैक्टिकल ट्रेनिंग के साथ उद्यमिता तलाशने का अवसर मिलता।
- **(यह सुझाव पीएमओ को भेजा गया था पर संतोषजनक उत्तर नहीं मिला)**

- कुछ अपवाद छोड़कर हमारे स्वायत्तशाषी तंत्र अपने बलबूते स्मार्ट सिटी को सफल करने में असमर्थ हैं; इस के लिए जरूरत है कॉर्पोरेट शैली और प्रबंधन कला की। पुणे नगर निगम ने यह जिम्मा लार्सन एंड टूब्रो कंपनी को देकर सूझ-बूझ का परिचय दिया है।
- स्मार्ट सिटी के कुछ पहलुओं, जैसे - विद्युत् वितरण, वाटर सप्लाई, ठोस कचरा निस्तारण आदि में डॉक्टर सुभाष चंद्रा की एस्सेल यूटिलिटीज ने काफी सफलता प्राप्त की है। संभव है कुछ ओर व्यावसायिक प्रतिष्ठान भी इस दिशा में अच्छा काम कर रहें हों।
- इन्हीं को काम सौंपने से बेहतर होगा इनके मार्गदर्शन में कुछ स्टार्टअप प्रत्येक नगर / महानगर में डेवलप किये जांयें। इंजीनियरिंग कॉलेज भी इस काम में (ग्राम विकास हो या स्मार्ट सिटी प्रोजेक्ट), सक्रिय भागीदारी कर सकते हैं।

*इस संकलन में कई स्थानों पर स्वयत्तशासी संस्थाओं की कमियों का उल्लेख है - जहाँ इंजीनियरिंग स्टार्टअप जुड़कर न केवल स्मार्ट सिटी बनाने तथा ऐसे अनेक मिशन आधारित प्रकल्पों को त्वरित गति से साकार करने में तेजी लाएँगे, बल्कि रोजगार और कौशल विकास के नए अवसर पैदा करेंगे।*

आगे के पृष्ठों में हम चर्चा करेंगे -

- जल जीवन है
- ट्रैफिक कण्ट्रोल
- एक कदम स्वच्छता की ओर
- चौबीस घंटे बिजली
- आस्था और व्यवस्था

प्रत्येक काम में इंजीनियरिंग , मैनेजमेंट, कृषि या सामान्य स्नातक स्टार्टअप बनकर महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं; जबकि सामान्य प्रशासन की कार्य शैली में बदलाव लाने में समय लगेगा। इसकी शुरुआत कॉलेज कैंपस से हो सकती है। सवाल इनके काम को परिभाषित करने का है तो उसमें कहीं थोड़े दायरे से आगे बढ़ा जा सकता है।

परिचर्चा को आगे बढ़ाने तथा धरातल पर उतारने में लेखक सक्रिय योगदान के लिए उपलब्ध है।

# 4. जल जीवन है

यह कौन नहीं जानता? समाचार पत्र में विज्ञापन और शहर की सड़कों पर बड़े-बड़े होर्डिंग क्या हमें जल संरक्षण के लिए सजग करते हैं? नारों की उपयोगिता है, परन्तु इनका कितना अनुपालन होता है? “कृपया यातायात नियमों का पालन करें”, “शराब पीकर वाहन न चलाएँ”.... बड़े उपयुक्त नारे हैं; अब जिन्हें पीने की लत हो या अनुशासन की आदत न हो तो क्या वे इन नारों पर ध्यान देंगें? यही बात और असर "जल जीवन है" नारे का है।

केंद्र सरकार का जल संसाधन मंत्रालय है। इसके अलावा राज्य व केंद्र स्तर पर बहुत से संस्थान, विभाग, अधिकारी और कर्मचारी हैं। इस सारी व्यवस्था पर देश कितना खर्च करता है? लेकिन इनकी कार्यप्रणाली व उपलब्धियों का कभी मूल्यांकन होता है क्या? समाचार पत्रों के हर कॉलम - सेंटीमीटर और टी वी चैनल के समय की कीमत है, जहाँ जल प्रबन्धन से जुड़े समाचार व आलेख छपते हैं, विशेषज्ञों द्वारा बहस होती है और अमूल्य सुझाव भी सामने आते हैं।

जल जीवन है - लेकिन इसे समझता कौन है? 2016 में मराठवाड़ा में पानी के टैंकरों से जब जल आपूर्ति सम्भव नहीं थी तो पानी की रेलगाड़ी चलाई गई। बुन्देलखण्ड में वर्षों से सूखा पड़ता है। किसानों की आत्महत्या का एक कारण पानी भी है। दक्षिण का कावेरी जल विवाद और उत्तर का सतलुज-यमुना लिंक नहर का झगड़ा भी पानी की खातिर ही है। वर्ष 1954-55 में मेरी मां भी राजस्थान के नगर गंगापुर सिटी में महिलाओं के साथ लगभग चार किलोमीटर सिर पर घड़ा रखकर पीने का पानी लेने जाती थी। आज मेरा परिवार और पड़ोसी रोज खुले दिल से घर का स्लोप धोते हैं; और अगर पाइप मेड-सर्वेंट के हाथ हो तो वह कुछ देर तक धुलाई के बाद भी पानी लुटाने का आनन्द लेती है।

## जल संचयन : नियम और प्रावधान

विश्व पर्यावरण दिवस 5 जून 2017 को हर वर्ष की तरह इस वर्ष भी पानी की भी बात हुई। गुरुग्राम में सेक्टर अनुसार भू-जल की स्थिति का वर्णन समाचार पत्र में छपा तो दिल्ली की भी क्षेत्र अनुसार चर्चा थी। दिल्ली विश्वविद्यालय द्वारा किये गए एक अध्ययन के अनुसार दिल्ली के विभिन्न क्षेत्रों में ग्राउंड वाटर की गहराई मीटर में इस प्रकार है - दक्षिण दिल्ली (30 से 60), उत्तरी दिल्ली (05 से 20), पश्चिमी दिल्ली (10 से 15), पूर्वी दिल्ली (10 से 30). अब हम इससे जुड़े मुद्दों की बात करें तो -

1. सेंट्रल ग्राउंड वाटर अथॉरिटी ने सभी संस्थानों और आवासीय कॉलोनियों में वाटर हार्वेस्टिंग व्यवस्था को अनिवार्य घोषित किया हुआ है, जिसके अनुपालन की समय सीमा मार्च 31, 2002 थी।
2. दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित भवन सम्बन्धी नियमों के अनुसार - "बिल्डिंग प्लान की स्वीकृति देते वक्त म्युनिसिपल अथॉरिटी को यह सुनिश्चित करना होगा की वर्षा जल संचयन की व्यवस्था बनायी गई है ", लेकिन भवन बनने के बाद अनुपालन हुआ या नहीं, इसकी कभी जाँच नहीं की जाती।
3. दिल्ली विकास प्राधिकरण के निर्देशों अनुसार आवासीय भवनों में वर्षा जल संचयन सुविधा का डिज़ाइन दिल्ली जल बोर्ड (DJB) से करवाया जाय अथवा निजी संस्था से बनवाया डिज़ाइन DJB से स्वीकृत करवाया जाय।
4. पर्यावरण से जुडी गैर सरकारी संस्था सेन्टर फॉर साइंस एंड एनविरोन्मेंट (CSE) के अनुसार DJB का डिज़ाइन ही गलत है क्योंकि इसमें हाइड्रो-जियोलॉजी एवं क्षेत्र की प्राकृतिक भूगोल-संबंधी जानकारी पर ध्यान न देकर फिक्सड डिज़ाइन दिया गया है।
5. दिल्ली जल बोर्ड ने आम जनता के मार्ग दर्शन के लिए द्वारका, आर के पुरम, तथा लाजपत नगर में तीन वर्षा केंद्र (रेन सेन्टर) स्थापित किये हैं। परन्तु इनकी सेवा का इस्तेमाल होता है या नहीं; तथा उसका साल-दर-साल क्या लाभ मिल रहा है ?

1980 के दशक से देश में जल एवं वायु प्रदूषण से जुड़े बहुत सख्त कानून हैं और हर राज्य का प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड निगरानी का काम करता है, परन्तु ईमानदारी से हम हर कानून को ताक पर रख देते हैं। परिणाम है तेजी से गिरता भू-जल स्तर और उसकी गुणवत्ता में गिरावट। समाज का समृद्ध वर्ग वाटर प्यूरीफायर लगवा सकता है या खरीद कर पानी पी सकता है जो आम आदमी के लिए संभव नहीं।

विकसित देश वर्षा का अधिकांश जल नदियों की तलहटी में जमा कर लेते हैं, लेकिन भारत में यह प्रतिशत बहुत कम है। स्मार्ट सिटी में शहरों को 24 घंटे पानी देने की परिकल्पना तभी संभव हो सकेगी जब हर नागरिक जागरूक होगा और जल संरक्षण व संचयन का संकल्प लेगा। संरक्षण की बात करें तो उपलब्ध जल का 80 % हिस्सा खेती के लिए इस्तेमाल होता है, 8 फ़ीसदी उद्योग में तथा 6 प्रतिशत घरेलू उपयोग में आता है। अब आप जानते हैं कि -

- एक किलोग्राम चावल उत्पादन में 3000 लीटर पानी चाहिए और भारत दुनिया में सबसे बड़ा चावल उत्पादक ही नहीं, निर्यातक भी है। अगर फसल अच्छी हो जाये तो एक वर्ष में चावल

के रूप में हम कितना पानी निर्यात कर देते हैं। और विश्वास नहीं होता कि एक डेनिम जैकेट बनाने में 1000 लीटर पानी खर्च होता होगा, लेकिन ऐसे बहुत से काम हैं जिनमें पानी की खपत कल्पना से परे है।

- खेती में पानी बचाने के बहुत तरीके हैं, परंतु हमारे तरीके पुराने हैं, जहाँ पानी और बिजली बचाने की सोच का अभाव है। अब अन्न का सदुपयोग हो तो कोई बात नहीं परन्तु कितना अनाज गोदामों में सड़ जाता है और थाली में भी तो अन्न की बर्बादी होती है।
- खेती में पानी बचाने के लिए सरकार ने कई कदम उठाये हैं। दूसरी ओर उद्योग में पानी की कुल खपत का अभी 8 प्रतिशत ही हिस्सा है, परंतु तेजी से बढ़ते औद्ध्योगिकरण के साथ यह बढ़ रहा है और इसका का बड़ा हिस्सा - लगभग 80 प्रतिशत थर्मल पावर (कोयले से बिजली बनाने) में खर्च हो रहा है, जहाँ अब परिशोधित सीवर का पानी इस्तेमाल करने की बात हो रही है।
- इंजीनियरिंग उद्योग की हिस्सेदारी कहने को 5 प्रतिशत है, परन्तु यहाँ बड़ी समस्या है उद्योग में इस्तेमाल के बाद उत्सर्जित दूषित पानी की। इसे या तो नदी-नालों में बहा दिया जाता है या कुछ ज्यादा समझदार जमीन में बोरिंग करके धरती के आँचल में डाल देते हैं जो ग्राउंड वाटर यानि भू-जल को प्रदूषित करता है। जरूरत है इसे साफ़ करके दुबारा उपयोगी बनाया जाय लेकिन हम इस जिम्मेदारी से बचना चाहते हैं।
- लगभग सभी बड़े उद्योग इस जिम्मेदारी को समझते हुए वाटर ट्रीटमेंट और रीसाइक्लिंग करके "जीरो वेस्ट वाटर डिस्चार्ज" की बात करते हैं लेकिन लघु व मध्यम उद्योग इसके लिए निवेष से बचते हैं। कानपुर के चमड़ा व्यवसाय के लिए शायद सरकार की तरफ से केंद्रीय वाटर ट्रीटमेंट प्लांट बनाया गया है परंतु ऐसी पहल औद्योगिक इकाइयाँ आपस में मिलकर भी तो कर सकती हैं।

## अब हो क्या रहा है?

चेन्नई में परम्परागत जल स्रोत समाप्त हो जाने से दक्षिण भारत का महानगर पूरी तरह वर्षा के जल पर निर्भर है, परन्तु निम्मली तथा मिंजूर में 1000 लाख लीटर प्रतिदिन क्षमता के दो संयंत्र समुद्र के खारे पानी से पीने योग्य पानी बनाने की महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहे हैं। ये खारे पानी से,

जिसमें टीडीएस 35,000 पीपीएम तक होते हैं, उसे परिशोधित करके टीडीएस की मात्रा को 200 से 500 पीपीएम तक लाकर पीने योग्य बना देते हैं। वर्ष 2010 में स्थापित यह सुविधा काफी महंगी है; इसके लिए चेन्नई महानगर जल प्रदाय संस्था प्रति हज़ार लीटर के 60 रुपये देती है। **(फेसबुक पर टाइम्स ऑफ़ इंडिया के "बी वाटर पॉजिटिव" पेज से)**

भू-जल सम्वर्धन में तालाबों की अहम् भूमिका है लेकिन जमीन के लिए बढ़ती हवस से लोगों ने इन पर कब्जे कर लिए। तालाबों की जमीन पर भू-माफिया ही नहीं, निगम और अन्य सरकारी विभागों ने भी कब्जे करके घर बसा दिए। एक तरफ ग़ाज़ियाबाद नगर निगम 40 तालाबों का जीर्णोद्धार करेगा, तो शहर की डेवलपमेंट अथोरिटी 60 लाख रुपये खर्च करके 8 नये तालाब खुदवायेगी।

पीने के पानी और स्वच्छता का अलग मंत्रालय है; स्मार्ट सिटी के अंतर्गत 24 घन्टे पानी उपलब्ध करने का प्रावधान है परन्तु एक महानगर जो स्मार्ट सिटी बनने के लिए कोशिश कर रहा है, सुबह सात से आठ के बीच एक घंटा पानी सप्लाई करता है। पानी में क्लोरीन की गंध नहीं और महीन रेत आम बात है। सीमित समय की सप्लाई में भी कभी छुट्टी हो जाती है।

आपातकालीन व्यवस्था के लिए हर वार्ड में हैण्ड - पम्प लगे हैं लेकिन उनकी मैंटेनेंस की व्यवस्था नहीं। सिंचाई के लिए बने रजवाहों की समय पर सफाई के औचक निरीक्षण के लिए कभी जिलाधीश को जाना पड़ता है तो कभी अतिरिक्त जिलाधीश पहुँच जाते हैं।

तीन सौ वर्गमीटर तथा बड़े प्लॉट्स में जल संचयन व्यवस्था (वाटर हार्वेस्टिंग सिस्टम) लगवाने के लिए कानून है, लेकिन लोग शपथ पत्र जमा कर देते हैं, केवल थोड़े लोगों ने ही कानून का अनुपालन किया। पार्कों में भी जल संचयन व्यवस्था के लिए बजट है। कुछ पार्कों में व्यवस्था है पर उनकी सफाई भी तो जरुरी है, ध्यान आएगा तो ठेका जारी हो जायेगा। आखिर हर काम ठेके पर ही तो होता है, लेकिन उसका ईमानदारी से सत्यापन हो सके तो कोई बुराई नहीं।

अगर भवनों में जल संचयन (वाटर हार्वेस्टिंग) समय की जरुरत है तो क्या तीन सौ वर्गमीटर से छोटे प्लॉट्स में जल संचयन व्यवस्था को प्रोत्साहित नहीं किया जाना चाहिए? समस्या है - काम करवाने के लिए सरकारी विभागों से मार्गदर्शन नहीं मिलता और फिर बनाना ही काफी नहीं, सफाई भी जरूरी है। किसी ज़माने में गांवों में सब्सिडी देकर गोबर गैस प्लांट लगवाए गए, लेकिन मेंटीनेंस न होने से सब बेकार होकर बंद हो गए।

आज ज्यादा बरसात हो जाये तो हर शहर में सड़कों पर नदी बन जाती है। इस काम के लिए इंजीनियरिंग छात्रों व अनुभवी विशेषज्ञों की स्टार्टअप कम्पनियों का गठन करना होगा जो न केवल जल प्रबंधन में योगदान दें बल्कि स्व-रोजगार के नए अवसर भी पैदा करें।

## बोल मेरी मछली कितना पानी

हिंदी में एक बाल गीत है - हरा समंदर , गोपी चन्दर , बोल मेरी मछली कितना पानी। आज घर घर में सबमरजिबल पंप लग रहे हैं, बिना ख्याल किये कि भू-जल स्तर गिर रहा है। पानी जरुरी है जीवन के लिए, खेती और उध्योग के लिए, परंतु जो हमारी जरुरत है - क्या उतना पानी उपलब्ध है ? भविष्यवाणी है कि वर्ष 2050 तक भारत सम्पन्न देश होगा और दुनिया में तीसरी सबसे बड़ी आर्थिक शक्ति, परंतु पानी के अभाव में क्या यह सम्भव हो सकेगा?

1991 में भारत में प्रति व्यक्ति जल की उपलब्धता 2309 घनमीटर थी। एक दशक बाद यह 1700 घनमीटर रह गई और 2050 तक सिर्फ 1000 घनमीटर अनुमानित है। पानी की कमी ने विश्व की कई सभ्यताओं को मिटा दिया तो क्या यह हमारे सपने पर प्रश्न चिन्ह नहीं लगाती?

## भू-जल विकास मापदंड और क्रियान्वयन

किसी इलाके में भू-जल विकास का मापदंड है "एक वर्ष में जल की निकासी और संचयन का अनुपात या प्रतिशत", जो 100 से कम हो तो संतोषजनक है अन्यथा जल का दोहन संचयन से अधिक है। इस आधार पर **नई दिल्ली के प्रतिशत में आँकड़े** संतोष देते हैं (कोष्टक में वर्ष)

भू-जल विकास : 171% (2004) 99% (2009) 90.4% (2011)

परंतु ऐसी व्यवस्था क्या देश के हर इलाके में हो सकती है? यह कौन करेगा और उसकी विश्वसनीयता क्या होगी? आज हर सरकारी स्कीम का काम ठेकेदार या कंसल्टिंग कंपनी करती है। अगर इस के लिए स्टार्टअप की परिकल्पना की जाय तो उनकी आय क्या केवल राजकीय अनुदान पर होगी या वे विभिन्न सेवाओं द्वारा आत्म-निर्भर हो सकते हैं?

तेजी से गिरता भू-जल स्तर चिंता का विषय है। अनेक विशेषज्ञ कमेटी और योजनायें बनाने के बाद भी अगर परिणाम नज़र नहीं आता तो समस्या जमीनी स्तर की है। केंद्रीय जल संसाधन मंत्री ने हाल में तीन महत्वपूर्ण मंत्रालयों के सचिवों की समिति गठित की है। ऐसी उच्च स्तरीय कमेटी केवल रिपोर्ट बना सकती तथा वह भी अपने आधीन अधिकारीयों की मदद से, जो स्वयं धरातल की बारीकियों से अनजान होते हैं।

अब अगर भू-जल विकास, संरक्षण और प्रदूषण से जुड़े सभी कार्यों की सूची बनाई जाय तो लगता है इंजीनियरिंग के छात्रों के स्टार्टअप, जिनके लिए यह आजीविका का साधन होगा, इसे सफलता पूर्वक क्रियान्वित कर सकते हैं। इनके काम में समस्या से जुड़े सभी मुद्दों का समावेश होगा। कुछ काम ये स्वयं करवाएंगे तो कुछ कामों के लिए सलाहकार (कंसलटेंट) की भूमिका में रहेंगें। समाधान से पूर्व एक नज़र इनके प्रस्तावित काम-काज की रूप रेखा पर -

1. **अनुसन्धान** - अधिकार क्षेत्र में भू - जल स्तर की समय-समय पर वैज्ञानिक जाँच तथा सम्बंधित चल रहे प्रोजेक्ट्स के प्रभाव का मूल्यांकन; जहाँ अपेक्षित सुधार न मिल रहा हो, उसके कारणों का निरूपण और आवश्यक परिवर्तन के लिए सुझाव।
2. **डिज़ाइन ऑडिट** - ऐसे सभी कार्य जिनका सम्बन्ध वर्तमान सुविधाओं से हो तथा गलत डिज़ाइन के कारण जल-संरक्षण प्रभावित होता हो या खर्च (कॉस्ट) बढ़ता हो। कुछ उदहारण हैं -
    a. प्राधिकरण निर्मित भवनों में छतों से मिलने वाले वर्षा जल को सीवर में डालना - जिससे एसटीपी का लोड और ट्रीटमेंट का खर्च बढ़ता है और शुद्ध वर्षा जल दूषित हो जाता है।
    b. निवर्तमान ड्रेन सिस्टम में संशोधन करके - स्टॉर्म वाटर ड्रेन (वर्षा जल निकासी) की विशेष व्यवस्था और उसका रख- रखाव, जिससे औसत से तीन गुनी तक वर्षा से भी सड़कों पर पानी न भरे।
3. **ऑपरेशन ऑडिट** - पीने के पानी की गुणवत्ता, सप्लाई लाइन में अपेक्षित प्रेशर का सत्यापन आदि जिससे उपभोक्ताओं को ओवरहेड टैंक के लिए पंप न चलाना पड़े।
    a. सिंचाई विभाग द्वारा रजवाहों की सामयिक सफाई का ध्यान रखना तथा प्रशासन को स्थिति से अवगत कराना।
    b. एसटीपी क्षमता का आँकलन, ट्रीटेड वेस्ट वाटर के उपयोग को प्रोत्साहित करना।
4. **जलाशय व जल प्रबंधन** - झील व तालाबों की सुरक्षा/ अनुरक्षण (अवैध कब्जों से), नवीन जलाशयों का विकास।
    a. शहरी विकास का मतलब केवल हाउसिंग प्रोजेक्ट बन कर रह गए हैं। एक सीमा से अधिक निवेश वाले प्रोजेक्ट्स को पर्यावरण पर पड़ने वाले प्रभाव का अध्ययन करवाना पड़ता है, जिसे EIA (एनवीरोंमेंट इम्पैक्ट अस्सेस्मेंट) कहते हैं। लेकिन जब बड़े हाउसिंग प्रोजेक्ट बनते हैं, चाहे राजकीय हों या निजी क्षेत्र में - क्या बिजली, पानी और सड़क की जरूरत पर ध्यान दिया जाता है ?
    b. ग़ाज़ियाबाद में गंगा जल प्रोजेक्ट के पास का इलाका जिसके तीन तरफ रेल लाइन, हिण्डन और NH - 24 है, काफी नीचा (लो-लाइंग) इलाका है जहाँ आवास विकास परिषद् कॉलोनी विकसित कर रही है, जबकि यह क्षेत्र बड़ी झील और

पर्यटन स्थल के लिए बहुत उपयुक्त था। आज जब ट्रांस-हिण्डन इलाके में पीने के पानी की तंगी है, झील बनती तो पानी का विशाल स्रोत बन सकता था।

c. पार्कों में वाटर हार्वेस्टिंग व्यवस्था तथा सिंचन के लिए ड्रिप इरीगेशन का उपयोग करवाना व चौराहों पर फब्बारों का रख-रखाव भी जल प्रबंधन का हिस्सा है।

5. **नियम कानून अनुपालन** - भवनों, सार्वजानिक स्थलों , फ्लाई -ओवरों पर वाटर हार्वेस्टिंग व्यवस्था का निर्माण तथा रख-रखाव। निजी भवन मालिकों को वाटर हार्वेस्टिंग के लिए प्रोत्साहित करना, डिज़ाइन तथा निर्माण करवाना।

   a. बिना निगम की जानकारी के पानी की लाइन में डायरेक्ट पम्प इस्तेमाल करना , सबमर्जिबल लगवाना आदि की नगर निगम को सूचना देना । आवश्यक कार्यवाही नगर निगम द्वारा ही उचित होगी ।

   b. गाँव में अक्सर भैंस तालाब में स्नान करती दिख जाती हैं किन्तु ग़ाज़ियाबाद से जुड़े हरसांव ग्राम के परिक्रमा मार्ग में एक दिन सबमर्जिबल की मोटी पानी की धार में लेखक ने भैंस को स्नान करते देखा। यहाँ जल के दुरुपयोग की रोकथाम करने में प्रशासन असमर्थ है। केवल दंड की बात न करके गाँव के निकट जलाशय बनवाकर देना अधिक उपयुक्त होगा, जहाँ भैंस स्नान का आनंद ले सकें।

## बात जल संरक्षण की

वाटर हार्वेस्टिंग और वेस्ट वाटर ट्रीटमेंट में नई टेक्नोलॉजी की अपार संभावनाएं हैं। जल संरक्षण के बारे जन-जागृति, शिक्षा, व नियम-कानून अनुपालन के प्रति समाज में चेतना जगाना बहुत बड़ा काम है, लेकिन जरूरत है दिशा निर्देशन की। केवल कानून से समस्या का समाधान नहीं होगा, समाज के हर सदस्य को पर्यावरण के प्रति अपना दायित्व समझना होगा।

इंजीनियरिंग के छात्रों को इन विषयों पर प्रोजेक्ट बनाने तथा सेमिनार देने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। जहाँ संभव हो, इन्हें देश-विदेश में बेस्ट प्रैक्टिसेस तथा नवीन टेक्नोलॉजी सीखने के लिए भेजना चाहिए। नए छात्रों के साथ कॉर्पोरेट सेक्टर अथवा सरकारी विभागों में कार्यरत या अवकाशप्राप्त इंजीनियर / वैज्ञानिक भी स्टार्टअप में हिस्सेदार या सलाहकार की भूमिका निभा सकते हैं।

शुरुआत के लिए इंजीनियरिंग संस्थानों में कार्यशाला आयोजित की जानी चाहिए जिससे इससे जुड़े विभिन्न पहलुओं पर विचार-विमर्श करके कार्य पद्धति की रूप रेखा बन सके।

# 5. मिशन ट्रैफिक कण्ट्रोल -

ट्रैफिक से जुड़ी सड़क पर कोई घटना या दुर्घटना हो जाये तो ठीकरा पुलिस विभाग या ट्रैफिक पुलिस पर फूटता है। सड़कों पर जाम लगना आम है। राष्ट्रीय राजमार्ग-58 पर जाम का फोटो समाचार पत्र में रोज मिल जायेगा। कभी कोई फोटो दुबारा भी लग जाये तो क्या पता चलता है। जाम की नाप अब घंटो या किलोमीटर में व्यक्त की जाती है। घंटे - दो घंटे की कोई अहमियत नहीं आठ से दस घण्टे की खबर का भी रिकॉर्ड है। लम्बाई में बात करें तो एक खबर थी 25 किलोमीटर लम्बे जाम की। कभी कोई कारण होता है, परन्तु कभी तो घंटों जाम में फंसने के बाद भी कारण समझ नहीं आता।

एक्सीडेंट्स की बात करें तो रोज दो-चार नहीं ज्यादा ही मरते होंगें, क्योंकि देश या प्रान्त की सारी ख़बरें किसी एक चैनल या अख़बार में नहीं मिलती। हर दुर्घटना का कोई कारण होता है और इसमें भाग लेने वाले प्रमुख कलाकार हैं - बस, ट्रक, कैंटर, डम्पर, ट्रैक्टर ट्राली, कार, टेम्पो, बाइक, जुगाड़, साइकिल रिक्शा, साइकिल, और पैदल चलने वाले । किसकी किससे भिड़न्त होती है, यह समय और स्थान पर निर्भर करता है।

कभी-कभी तो ड्राइवर खुद ही अपनी मौत का जिम्मेदार होता है जब तेज गति वाला वाहन फ्लाई ओवर से नीचे कूद जाता है या अनियंत्रित होकर डिवाइडर जम्प करके दूसरी दिशा से आने वाले वाहन से जा भिड़ता है। निष्कर्ष : स्पीड और लेन कण्ट्रोल मुख्य मुद्दा है जो चालक की आदत और व्यवहार पर निर्भर है। दूसरा बड़ा कारण है - वाहन की फिटनेस।

फिटनेस का मतलब है वाहन के इंजन , ब्रेक , स्टीयरिंग, वायरिंग आदि की समय-समय पर जाँच, आवश्यकतानुसार मरम्मत और कंपोनेंट्स का बदलाव। अगर वाहन के मालिक अपनी जिम्मेदारी न समझें और प्रशासन में सख्ती न हो तो दुर्घटना कभी भी हो सकती है।

मई 2017 में एक स्कूल बस में आग लगी तो लगभग 200 बसों को नोटिस जारी हुए और जिन्होंने फिटनेस जाँच नहीं करवाई ऐसे लगभग 120 वाहनों को जब्त करके नष्ट करने का आदेश भी हुआ। इससे साबित होता है हमारे सम्बन्धित अधिकारी और विभाग सुरक्षा के प्रति कितने सजग हैं।

उत्तर प्रदेश में सड़क पर गाय को बचाने के चक्कर में पुलिस वाहन एक महिला को मार डालता है और तीन बच्चे घायल हो गए। उधर ओडिशा में बीजेपी अध्यक्ष के काफिले के आगे गाय आ गई; शहर, मोहल्ला कोई भी हो, गौएँ और साँड बीच सड़क मँडराते या बैठे मिल जायेंगे। अब इन पशुओं को सड़क पर घूमने से रोकना क्या संसद के कानून द्वारा सम्भव होगा? जिम्मेदारी स्थानीय निकाय - नगर निगम, नगर पालिका, नगर परिषद् या पंचायत की है तो इनको पालने वाले और पूजने वाले भी बराबर के दोषी हैं।

## बात स्मार्ट सड़क की -

स्मार्ट सिटी की बात हो तो पहले स्मार्ट सड़क पर चिंतन जरुरी है। इसके कुछ पहलू हैं -

- **डिज़ाइन, निर्माण, गड्डे तथा रख-रखाव**

  किसी भी इंजीनियरिंग निर्माण से पूर्व उसका डिज़ाइन होता है। सड़क के डिज़ाइन में खास पहलू हैं - वहां की मिट्टी का प्रकार, आस-पास की भूमि का लेवल, ढलान, पानी की निकासी के लिए निकटवर्ती नाली-नालों की दशा, मार्ग पर बिजली के खम्बे, पेड़ आदि की स्थिति, भविष्य में विस्तार की सम्भावना तथा उसके लिए प्रावधान; यदि राष्ट्रीय या स्टेट राजमार्ग हो तो स्थानीय लोगों व हल्के वाहनों के लिए सर्विस लेन की व्यवस्था या प्रावधान।

  सड़कें कभी घिसती नहीं, टूटती हैं और एक बड़ा कारण है सड़क पर पानी का ठहरना। अब सड़क जब भी बनती है, उसकी ऊँचाई बढ़ती जाती है। आज कई सड़कें किनारे पर जमीन के लेवल से चार से आठ इन्च तक ऊपर उठी हुई हैं। लगता है देश में सड़क बनाने के मानक नहीं, और अगर हैं तो उनका पालन नहीं होता।

  पहला सवाल - क्या सड़क का कोई निर्धारित लेवल है, जो मेंटेन होना चाहिए? स्विट्ज़रलैंड में सड़क किनारे लगे पत्थर सड़क का लेवल दर्शाते हैं। जब सड़क का कोई हिस्सा रिपेयर करना होता है तो केवल उसी हिस्से को नीचे की तह तक उखाड़ा जाता है और फिर उसका दुबारा निर्माण करके ओरिजिनल लेवल तक ले आते हैं। हिंदुस्तान की तरह पूरी परत नहीं बिछाई जाती। आशा है, सेंट्रल रोड रिसर्च इंस्टिट्यूट इस विधा से परिचित होगा।

  दूसरा - गड्डे बनने के कारणों का निवारण जरूरी है, गड्डे भरना ही काफी नहीं। कई बार गहरे गड्डे बरसात में सड़क पर पानी भरने से दिखते नहीं और दुर्घटना का कारण बन सकते

हैं। यही हाल गति-अवरोधक (स्पीड ब्रेकर) का है जो स्टैण्डर्ड मानक तथा पूर्व संकेतक न होने से खतरनाक साबित होते हैं।

- **बरसाती पानी की निकासी (स्टॉर्म वाटर मैनेजमेंट)**
  इसके लिए विशेष प्रावधान की जरुरत है, जिसका उल्लेख "जल जीवन है" शीर्षक के अंतर्गत हो चुका। स्टॉर्म वॉटर प्रबंधन में इंजीनियरिंग डिज़ाइन का बहुत महत्त्व है।

- **वर्गीकरण: राजमार्ग, आवासीय इलाके, बाजार**
  जहाँ सड़क निर्माण होता है, इर्द-गिर्द आवासीय परिसर और बाजार बन जाते है। शहरी इलाकों से राजमार्ग गुजरते हैं तो परेशानी स्थानीय नागरिकों को होती है और लम्बी दूरी के वाहनों को भी; बाजार बनता है तो अतिक्रमण होता है और आड़ी - तिरछी पार्किंग भी। मोटी रकम खर्च करके बाई-पास बनते हैं तो कण्ट्रोल न होने से उनका लाभ भी खत्म हो जाता है।

  मार्ग, राजमार्ग और बाजार का वर्गीकरण जरुरत के अनुसार होना चाहिए और उसका सख्ती से पालन। सुप्रीम कोर्ट ने राजमार्गों पर शराब की दुकानें बंद करने का आदेश दिया तो राज्य सरकारों ने कुछ राजमार्गों को शहरी मार्ग बना दिया, लेकिन इससे क्या दुर्घटना घटने में मदद मिलेगी?

- **अधिकार क्षेत्र, अतिक्रमण, सार्वजानिक सुविधा और पार्किंग**
  एक जमाना था जब राजमार्गों पर सूचित किया होता था कि सड़क के मध्य से दोनों तरफ 220 फुट तक निर्माण नहीं किया जा सकता। इस का अनुपालन न होने से सड़कों के दोनों ओर अतिक्रमण बढ़ता गया। बहुत से स्थानों पर बाई-पास के लिए भी जगह नहीं मिलती, वहाँ बेहतर होगा मुआवज़ा देकर बाज़ारों और आवासीय निर्माण को विस्थापित कर दिया जाय।

  सार्वजानिक परिवहन की बसों के लिए बस स्टॉप (शेल्टर) का डिज़ाइन और उपयोगिता का अपना महत्व है। 2010 में एशियन गेम्स के दौरान ग़ाज़ियाबाद नगर में दिल्ली जैसे बस स्टॉप बनाये गए लेकिन बस सेवा नाम पर शेयर्ड थ्री-व्हीलर की सुविधा है जो तीन के स्थान पर 5 या छः सवारी बैठते हैं। एक तरफ बस स्टॉप (शेल्टर) का उपयोग नहीं होता और इनके साथ कहीं स्थानीय राज्य सभा सांसद ने यात्री सुविधा शेड बनवा दिए।

  कार पार्किंग के लिए नगर निगम चुने हुए स्थानों के लिए टेंडर जारी करता है, किन्तु क्या यह निगम की कमाई का साधन होना चाहिए? केवल बिज़नेस के लिए बने पार्किंग स्थल

समस्या का समाधान नहीं करते और पार्किंग तो आप कहीं भी कर सकते हैं। इसके लिए हमें अमेरिका - यूरोप की तर्ज पर व्यवस्था विकसित करनी होगी, जिसका नियंत्रण ट्रैफिक पुलिस द्वारा होना चाहिए। इस का विस्तृत प्रारूप अलग से तैयार किया जा सकता है।

- **पार्क, चौराहों, मार्गों का नामकरण व सौंदर्यीकरण**

पार्क और फव्वारे स्मार्ट शहर में केवल सुंदरता के लिए नहीं, बल्कि शहरी जीवन का अभिन्न अंग हैं, जो नागरिकों को खुली हवा तथा बच्चों को मनोरंजन का अवसर प्रदान करते हैं। नगर निकाय तथा विकास प्राधिकरणों में इनके लिए उद्यान प्रभाग होता है। यहाँ विचारणीय प्रश्न है कि उद्यान विभाग कितना काम खुद करते हैं और कितना ठेकेदारों से करवाते हैं। इसमें कुछ गलत नहीं, लेकिन आवश्यकता यह जानने की है कि कितनी राशि जमीन पर काम के लिए खर्च होती है और कितनी बिचौलियों तथा ठेकेदार के लाभ की होती है तथा क्या इसका कोई विकल्प है?

आज रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए स्टार्टअप की परिकल्पना होती है तो आइये एक महानगर (ग़ाज़ियाबाद) में हाल के कुछ निर्णयों पर नज़र डालें तो पाठक स्वयं निष्कर्ष निकालें कि क्या कोई विकल्प है, जिसमें इंजीनियरिंग, प्रबन्धन, कृषि विषय के जानकार अथवा सामान्य स्नातक उद्यमी जुड़ सकते हैं?

1. होली चाइल्ड स्कूल के पास गोलवलकर चौक (गुरूजी के नाम से बने चौराहे) के सौन्दर्यीकरण की बात निगम के ध्यान में आयी तो मेयर को प्रकल्प के शुभारम्भ के लिए आना था - जहाँ रंगीन रौशनी वाला फब्बारा चौराहे की सुंदरता में चार चाँद लगायेगा। मेयर को पहुंचने में देरी हुई तो संघ के स्वयं सेवकों ने सफाई का काम कर दिया। अब कुछ सवाल -
    a. जहाँ फब्बारे लगे हैं, क्या उनका रख-रखाव (मेंटेनेंस) और परिचालन होता है? एक फब्बारा हापुड़ रोड पर ऑल्ट सेंटर चौक पर लगा है, जिसे दयानन्द चौक कहते हैं। उद्घाटन के कुछ दिन बाद से ही फब्बारा बंद है।
    b. सुन्दरता से ज्यादा जरूरी है सड़क पर वाहन चलाने की सुविधा। काफी पहले से इस गोल चक्कर का उद्देश्य ख़तम करके होली चाइल्ड स्कूल की ओर से आने वाले वाहनों को अगर सीधे या दाँयी तरफ जाना हो तो बाँयें जाकर कुछ दूर पर यू - टर्न करना पड़ता है, जो ट्रैफिक को बाधित करता है।

c. दूसरा कुछ लोग इस से बचने के लिए गोल चक्कर पर गलत साइड से निकलते हैं, जो कभी दुर्घटना का कारण बन सकता है। किसी भी चौराहे का सौन्दर्यीकरण का विचार आने पर उस स्थान से जुड़े समस्त पहलुओं, विशेषकर यातायात से जुड़े मुद्दों पर खास ध्यान देने की जरुरत है।

- **परिवहन तथा यातायात के साधन और यात्री सुविधाएँ**

मेट्रो रेल स्टेशनों से कनेक्टिविटी सुधारने के लिए फीडर बस के बाद श्री नितिन गडकरी द्वारा ई-रिक्शा से सस्ती और त्वरित परिवहन सेवा देने के लिए बाइक टैक्सी चलाने पर विचार किया जा रहा है। यह विचार व्यक्त करने से पहले क्या नगर क्षेत्रों के लिए कोई परिवहन नीति नहीं होनी चाहिए? नगर बस सेवा चलाने में हमारे राजकीय परिवहन निगम (मुम्बई तथा ऐसे कुछ अन्य अपवादों को छोड़कर) पूरी तरह से असफल हैं।

ग़ाज़ियाबाद के कुछ मार्गों पर आपको पाँच मिनट में 20 - 25 शेयर्ड थ्री-व्हीलर मिल जाएँ तो कोई बड़ी बात नहीं। इनका रूट भी ट्रांसपोर्ट विभाग बनाता है और कई बार एक स्थान से दूसरी जगह जाना हो तो तीन बार ऑटो बदलना पड़ता है। इनकी सवारी अगर बस या मिनी बस में चले तो सड़क पर वाहनों के दबाव (डेंसिटी) में कमी आएगी।

ग़ाज़ियाबाद में गोविंदपुरम या किसी दूसरे इलाके से वैशाली, दिलशाद गार्डन मेट्रो स्टेशन या नोयडा जाना हो तो सुलभ साधन शेयर्ड ऑटो ही है। इन मार्गों पर प्राइवेट बस भी हैं, लेकिन उनकी दशा पर किसी का ध्यान नहीं। यह प्राइवेट ऑपरेटर ही अगर एक समयबद्ध मिनी सेवा अधिक किराया लेकर परिचालित करें तो सड़कों पर निजी कार व बाइक का दबाव कम किया जा सकता है। टीवी चैनल जब सिंगापुर के ट्रैफिक प्रबंधन की बात करते हैं तो ध्यान देने वाली बात है कुशल सार्वजानिक परिवहन सेवा। जिसमें फेल होकर हम कार-फ्री डे और इवन-ओड के नाटक करते हैं।

- **ट्रैफिक कण्ट्रोल - समस्या और समाधान**

बहुत प्रयास करके भी स्मार्ट सिटी का दर्जा न मिले, फिर भी हम ट्रैफिक कण्ट्रोल को तो गंभीरता से ले सकते हैं। स्कूली बच्चों की रैली, चित्र और पोस्टर प्रतियोगिता, कहीं फ्लाई ओवर या फुट ओवर ब्रिज बनाने की बात होती है तो कभी ट्रैफिक कण्ट्रोल के विशेष अभियान चलते हैं। अगस्त 2017 के प्रथम सप्ताह में मुख्य मंत्री के आदेश पर दस दिन

लगातार 24 घंटे का चेकिंग अभियान चला। कुछ शहरों में कार्यवाही होती दिखी परन्तु ग़ाज़ियाबाद के भीड़-भाड़ वाले इलाकों में कुछ नज़र नहीं आया।

ट्रैफिक कण्ट्रोल में मुख्य समस्या है - सम्बन्धित विभागों की बहुलता। अन्य कारण हैं बढ़ती वाहनों की संख्या, मिक्स ट्रैफिक और **अनुशासनहीनता**। ➔

प्रयास टुकड़ों में होते हैं, एकीकृत या समग्र समाधान की कोशिश नहीं होती। जरूरत है, पहले मुद्दों को रेखांकित करें, फिर पॉलिसी और प्लानिंग से जोड़ें। तो पहले करते हैं मुद्दों की बात से -

1. कई सड़कों पर लेन की सफ़ेद पेंट से सुन्दर मार्किंग होती है और कहीं रिफ्लेक्टर भी लगे होते हैं, लेकिन क्या इनका उपयोग होता है? जहाँ सड़क के बीच डिवाइडर बने होते हैं, लोग उलटी दिशा में वाहन चलाने से बाज नहीं आते।
2. ग़ाज़ियाबाद में होली चाइल्ड फ्लाई-ओवर की दो अलग लेन कवि नगर की ओर दो विपरीत दिशाओं में जाती हैं और इन पर वन-वे का नियम है, लेकिन सुविधा के लिए नियम की अगर अवहेलना होती है तो दोष है फ्लाई-ओवर डिज़ाइन का।
3. सड़कों के कट अक्सर कम करने की कोशिश होती है, परन्तु लोग सुविधा के लिये अनधिकृत कट बना लेते हैं। रख- रखाव की जिम्मेदारी BOT ठेकेदार की है, जिलाधीश कार्यालय से RDC फ्लाई ओवर तक 500 - 700 मीटर की दूरी में पांच कट बन चुके हैं।
4. एयर प्रेशर हॉर्न प्रतिबंधित हैं, लेकिन नियंत्रण नहीं। बिना जरूरत के हॉर्न बजाना हमारी आदत है। ट्रैफिक सिग्नल पर देखते हुए भी कि आगे के वाहन किसी कारणवश नहीं चल पा रहे, पीछे वाले हॉर्न बज़ाने लगते हैं। गुरुग्राम में एक अभियान चला था जिसमे कारों के पीछे कुत्ते के पोस्टर लगे थे -"मैं भी बिना मतलब के नहीं भौंकता"
5. जनवरी में केंद्रीय सड़क और राजमार्ग मंत्रालय के निर्देश पर सड़क सुरक्षा पखवाड़ा मनाया जाता है, जिसका नोडल अधिकारी RTO होता है। नवम्बर मास उत्तर प्रदेश का "यातायात मास "है लेकिन दोनों आयोजन एक रस्म बन कर रह गए हैं। **जनवरी 2017 के आयोजन में सहयोग के लिए लेखक ने RTO ग़ाज़ियाबाद से मुलाकात कर एक पत्र सौंपा परन्तु जुड़ना तो दूर, विभाग ने जवाब तक नहीं दिया।**

## जरूरत संगठन की !

ट्रैफिक कण्ट्रोल किसी एक नहीं बल्कि अनेक विभागों की जिम्मेदारी का अंग है। पिछले एक दशक में न जाने मंडलायुक्त स्तर से कितने फरमान आ चुके होंगें; हर बार जिलाधिकारी स्तर पर हाई लेवल मीटिंग होती है, एक्शन प्लान बनता है; कुछ अच्छे कदम भी उठाये गए लेकिन समस्या है और रहेगी।

समाधान के लिए जरुरी है एक हाई-पॉवरड स्थायी कमिटी जिसमें निम्न विभागों का उच्च स्तरीय प्रतिनिधित्व हो - नगर निगम, जीडीए, आरटीओ, ट्रैफिक पुलिस तथा प्रशासनिक अधिकारी (एडीएम) । इस के काम की पाक्षिक समीक्षा जिलाधीश स्तर पर होनी चाहिए।

पुलिस का मुख्य काम क्राइम नियंत्रण तथा समाज में सुरक्षा की भावना पैदा करना है, लेकिन ट्रैफिक पुलिस का काम अब - **ट्रैफिक कण्ट्रोल नहीं, ट्रैफिक मैनेजमेंट** होना चाहिए। इसके लिए सभी सुविधाएँ और शक्तियाँ (powers) इस संगठन के पास होनी चाहिए। उदहारण के लिए -

1. ड्राइविंग लाइसेंस, रूट परमिट, फिटनेस, प्रदूषण तथा इंश्योरेंस के न केवल कागजों की जाँच। इनमें से कुछ की सीधी जिम्मेदारी भी इनको दी जा सकती है।
2. विभिन्न मार्गों पर वाहनों की ट्रैफिक डेंसिटी का नियमित अध्ययन, ऑडिट व अनुसंधान; आवश्यकता के अनुरूप फ्लाईओवर, फुट ओवरब्रिज, सड़क के चौड़ीकरण का प्रस्ताव देना।
3. देश में दस से अधिक वाहनों के प्रकार हैं। सबको साथ रखकर ट्रैफिक कण्ट्रोल सम्भव नहीं। क्षेत्र की जरुरत अनुसार शहरी इलाकों में कुछ मार्गों पर भारी व्यावसायिक वाहन, ट्रेक्टर और ट्रेक्टर ट्राली, और जुगाड़ वाहन पूर्ण रूप से प्रतिबंधित होने चाहिए।

4. यातायात में बाधक अतिक्रमण पर उचित कार्यवाही करवाना। पार्किंग व्यवस्था का सीधा प्रबंधन और कण्ट्रोल। यातायात से जुड़े नियमों के उल्लघन के लिए चालान (दंड) सँग्रह।
5. सार्वजानिक परिवहन के बस-स्थानक, टैक्सी-ऑटो स्टैंड सुनिश्चित करना। सार्वजानिक परिवहन सेवा सरकारी हो या प्राइवेट, संचालन व समय-बद्धता पर नियंत्रण।
6. सड़क दुर्घटना की हालत में एम्बुलेंस सेवा का नियंत्रण, दुर्घटना के आँकड़ो का रिकॉर्ड रखना, कारणों का आँकलन तथा सम्बद्ध विभागों को जरुरी सुधार के लिए सुझाव देना।

संगठन का नाम "यातायात एवं जन-परिवहन अथॉरिटी" (Traffic & Public Transport Authority) हो सकता है। इनकी जिम्मेदारी केवल चौराहों पर नहीं, बल्कि मोबाइल वाहनों की मदद से सभी सड़कों और नगर के मार्गों, उपमार्गों पर होनी चाहिए जिससे स्पीड व लेन ड्राइविंग का प्रभावी नियंत्रण संभव हो सके। इस संगठन में ट्रैफिक पुलिस के सामान्य पदों के स्थान पर ट्रैफिक सुपरवाइजर , मैनेजर, नियंत्रक , निदेशक आदि पद होने चाहिए।

आज हमारी ट्रैफिक व ट्रांसपोर्ट व्यवस्था बहुत से विभागों की जिस सामूहिक जिम्मेदारी से ग्रस्त है, उसके निराकरण के लिए ऐसा बदलाव बहुत जरुरी है। इनके द्वारा प्राप्त समस्त चालान राजस्व का 15 से 20 प्रतिशत अंश या एक बड़ा हिस्सा संग्रह करने वाले स्टाफ को प्रोत्साहन (इन्सेंटिव) के रूप में मिलना चाहिए तथा किसी क्षेत्र विशेष में जाम लगने या अधिक दुर्घटना होने पर अर्थ दंड भी लगना चाहिए।

ट्रैफिक पुलिस कहीं आराम फरमाती है तो कही पसीना बहती है। कर्मठ पुलिस कर्मियों के लिए प्रोत्साहन, पुरुस्कार की भी व्यवस्था होनी चाहिए।

## ट्रैफिक कण्ट्रोल के कुछ मंत्र

कण्ट्रोल के लिए पूरे नगर की बात न करके हॉट-स्पॉट चुनकर एक-एक क्षेत्र की समस्या का निराकरण होना चाहिए। इसमें शिक्षण संस्थानों, व्यापारिक संगठनों तथा कॉर्पोरेट क्षेत्र की सक्रिय भागीदारी आवश्यक है। **जिसमें लेखक की पूर्णकालिक स्वैच्छिक सेवा उपलब्ध है।**

ट्रैफिक समस्या के समाधान के लिए कुछ बहुत छोटी बातें बड़ा सुधार ला सकती हैं :

1. वे स्कूल जिनके गेट किसी मैन रोड पर खुलते हैं, उनके प्रबंधन को यदि संभव हो तो प्रवेश द्वार बदलने के लिए कहा जाय। अन्यथा स्कूल के स्टार्ट व बन्द होने के समय सड़क पर एक टीचर-एक अभिभावक प्रति दिन ट्रैफिक कण्ट्रोल के लिए समय देकर बच्चों और पेरेंट्स को शिक्षित करें।
2. प्रत्येक बैंक, हॉस्पिटल, रेस्टोरेंट, मन्दिर आदि के बाहर वाहनों की बे-तरतीब पार्किंग को सुधारने की जिम्मेदारी सम्बद्ध प्रतिष्ठानों को दी जाय।

3. लेन और स्पीड कण्ट्रोल के लिए कड़े कदम उठाये जाएँ; इसके लिए पुलिस के पीसीआर वाहन तथा ट्रैफिक इंटरसेप्टर वाहन पर वीडियो कैमरे होने चाहिए जो बहुत तेज गति से वाहन चलाने वालों, गलत ओवरटेकिंग तथा बाइक या कार से सड़क पर करतब दिखाने वालों को पकड़ कर दण्डित कर सकें और गलती स्वीकार न करने पर वीडिओ क्लिप के साथ चालान भेज सकें।

ट्रैफिक कण्ट्रोल व्यवस्था को प्रभावी तथा सफल करने के लिए कुछ कामों में स्टार्टअप का सहयोग लिया जा सकता है, जिनका संक्षिप्त उल्लेख आगे वर्णित है :

- सबसे बड़ा काम है सड़क सुरक्षा चेतना का प्रसार। इसके लिए स्कूल के बच्चों को रोड एक्सीडेंट्स के वीडियो दिखाने चाहिए; हो सके तो निकट के ट्रॉमा सेन्टर में भ्रमण (विजिट) कराना चाहिए।
- सड़क दुर्घटना के आँकड़ों का संकलन तथा एनालिसिस; थर्ड पार्टी से जुड़े वादों की सचाई और सेटलमेंट की जानकारी जुटाना, जहाँ कभी-कभी फर्जी क्लेम जमा होते हैं जबकि कुछ पीड़ितों को पूरी जानकारी नहीं होती।
- हाई प्रोफाइल केसेस का फॉलो-अप जहाँ अपराधी ऊँची पहुँच के कारण बच निकलते हैं।
- रोड एक्सीडेंट से जुड़े लाइफ तथा व्हीकल क्लेम के आँकड़ों का संकलन - लाइफ तथा जनरल इंश्योरेंस कम्पनीज के सहयोग से।
- सड़क सुरक्षा के कामों में जुड़कर स्टार्टअप न केवल कीमती जिंदगी बचाने में योगदान करेंगें, बल्कि इंश्योरेंस कम्पनीज के क्लेम में भारी कमी लाई जा सकती है।

- अगर सड़क दुर्घटनाओं पर ध्यान दिया जाय तो कैंटर, टैंकर, ट्रक, डम्पर, बस, आदि के लिए अलग-अलग विशेष अभियान चलाकर इनके चालकों का परीक्षण और ट्रेनिंग कैंप आयोजित किये जाएँ। परिक्षण का मतलब है - स्वास्थ्य की जाँच, ड्राइविंग के नियमों की जानकारी , वाहन की विशेषताएं तथा उन्हें चलाने में सावधानी आदि।
- इसके साथ ही दूसरा पक्ष है - वाहन का हेल्थ व सर्विस रिकॉर्ड रखना , इंजन की दशा, प्रदूषण स्तर और उसकी जाँच का रिकॉर्ड, ब्रेक - गियर - सेफ्टी इंडीकेटर्स का रख-रखाव। इस प्रकल्प का सञ्चालन वाहन निर्माताओं के सहयोग से इंजीनियरिंग स्टार्टअप द्वारा होना चाहिए।
- प्रत्येक वाहन चालक (ड्राइवर) को वर्ष में एक बार इस कैंप में शामिल होना चाहिए। इनका लेन ड्राइविंग तथा लेन कण्ट्रोल में भी संवेदीकरण करने की जरुरत है।

# 6. एक कदम स्वच्छता की ओर !

स्वच्छता के तीन आयाम हैं - ठोस कचरा, नदी-नालों की गन्दगी, और वायु प्रदूषण। हर क्षेत्र में गंदगी का कारण नागरिकों की लापरवाही है और समाधान भी नागरिकों को ही करना है; अगर शासन की लापरवाही है तो उसे चलाने वाले भी तो नागरिक ही हैं।

समस्या के कारणों पर लेख छपते हैं, टीवी चैनलों पर बहस होती है, सरकारी मिशन व योजनाएँ बनती हैं, हज़ारों करोड़ खर्च हो जाता है और रोग का निदान नहीं होता; क्योंकि कुछ लोगों की आजीविका समस्या को बनाये रखने से ही चलती है। लेकिन हम एक बात भूल जाते हैं कि समस्याओं के स्थायी समाधान करने के लिए नए रोजगार पैदा करने के बहुत अवसर हैं और लगभग हर काम में प्रबन्ध विज्ञान तथा इंजीनियरिंग की भी जरूरत है।

स्वच्छता अभियान में स्थानीय स्वायत्तशाषी संस्थाओं की बड़ी जिम्मेदारी है। डेंगू, चिकनगुनिया और स्वाइन फ्लू से बचने के लिए नगर निगम /पालिका लाख विज्ञापन दें, इनके अपने काम में मुस्तैदी नज़र नहीं आती। नई दिल्ली नगर पालिका ने राष्ट्रपति भवन में पानी जमा होने को लेकर नोटिस जारी कर दिया, लेकिन शहर के जिन नाले-नालयों में मच्छर पलते हैं उन पर ध्यान नहीं जाता।

वार्ड का पार्षद हो या गाँव में पंचायत सदस्य और पंचायत अध्यक्ष, सब पद व्यापार का साधन बन गए हैं। दिल्ली और लखनऊ जैसे नगरों में बीमारी फैलती है तो जनता नहीं, उनके जन-प्रतिनिधि जिम्मेदार हैं। समाचारों में बड़ी-बड़ी बातों की घोषणा होती है। ठोस कूड़ा प्रबंधन की बात करें तो कुछ उदहारण हैं -

- कई बार घोषणा हो चुकी है कि शहर से पशु-पालकों को बाहर विस्थापित किया जायेगा (मुंबई तथा कुछ अन्य नगरों में यह सफल है)
- समय-समय पर अलग डिज़ाइन के कूड़ेदान ख़रीदे जाते हैं। लेकिन शहर में सफाई फिर भी नज़र नहीं आती।
- एक वर्ष पूर्व भूमिगत कूड़ेदान बनाने की चर्चा हुई थी (केंद्र सरकार के अनुदान से)
- अब घरों से गीला-सूखा कूड़ा अलग-अलग इकठ्ठा करने की चर्चा है। इस लिए दस हज़ार दो रंग के डस्ट बिन ख़रीदे गए; सफाई कर्मियों को ट्रेनिंग दी गई ; 80 मिनी ट्रक ख़रीदे जायेंगे और शायद 200 साइकिल रिक्शा। बात अख़बारों तक सीमित है; प्रयोग कितना सफल होगा, समय बताएगा।

- सरकारी व्यवस्था होगी तो वेतन बढ़ाने के लिए हड़ताल भी होगी जिसका नज़ारा वर्ष 2015 और 2016 में देश की राजधानी दिल्ली में दिखा।
- ग़ाज़ियाबाद में लगभग 7 - 8 वर्ष पहले गोबर से गैस बनाकर बिजली उत्पादन की रिपोर्ट बनी थी (लुधियाना के हब्बोवाल में 15 वर्षों से एक मेगावाट बिजली बनती है)
- बिजली बने या न बने, ग़ाज़ियाबाद के मेयर ने गोबर बैंक बनाने की बात की। इसको शुरू करने में कितना समय चाहिए? एक जगह निर्धारित करनी है और शहर के अलग-अलग स्थानों से गोबर वहाँ पहुँचाने की व्यवस्था। परन्तु समाचार अभी भी हवा में है। हाँ, यदि कुछ खरीदारी करनी हो तो काम फटाफट हो जाता है।

खैर केंद्र सरकार के फण्ड से डोर टू डोर कूड़ा कलेक्शन के लिए ख़रीदे गए डस्टबिन, 50 रिक्शा और 400 बड़े डस्टबिन निगम के गोदाम में धूल खा रहे हैं क्योंकि या तो अधिकारी/ कर्मचारियों की कमी है या काम करने की नियत नहीं।

**एक सवाल और - क्या इसमें समाज की भागीदारी संभव है?** अगर यह केवल निगम का अभियान रहा तो हो गया कल्याण। शासन से नहीं संभलेगा तो योजना का निजीकरण हो जायेगा; लेकिन हम अपने सफाई स्टाफ को उद्यमी भी तो बना सकते हैं।

## स्टार्टअप का फंडा

आज सफाई कर्मी मोहल्लों में झाड़ू लगाने आते हैं, वह भी नियमित नहीं। घरों से कूड़ा लेने के लिए प्राइवेट ठेलियां घूमती हैं जिसके लिए कोई 70 रुपये प्रतिमास की अवैध वसूली करता है, जबकि उसकी सिर्फ चौधराहट है।

ठेली वाले की कमाई कूड़े से रीसायकल होने वाले पदार्थों को छाँट कर होती है, बचा हुआ कूड़ा वह नगर निगम के ढलाव पर डाल आता है। यहाँ से कूड़ा उठाकर निगम द्वारा शहर से बाहर डम्प किया जाता है या कहीं भराव के काम आता है। वर्षों से ग़ाज़ियाबाद नगर निगम को इसके लिए स्थान की तलाश है।

कंसल्टेंसी कंपनी प्रशासन को कूड़े से बिजली बनाने के प्रेजेंटेशन देती हैं, लेकिन लगता है सौदा नहीं हो रहा। आज कूड़े से बहुत लोग रोजी-रोटी कमाते हैं और कुछ लोग व्यापार करते हैं। दिल्ली में दिलशाद गार्डन से उत्तर की ओर चलें तो नई सीमापुरी इलाके में सड़क के बीचो-बीच लगभग आधा किलोमीटर इलाका कूड़े का बिज़नेस सेंटर है, जहाँ से छँटा कूड़ा किसी फैक्ट्री में जाने ले लिए ट्रकों में लोड होता है। ऐसे और भी कई बिज़नेस सेंटर होंगें।

इनमें से कुछ काम अगर सफाई कर्मी उद्यमी बनकर करना चाहें तो बड़ी आसानी से शुरुआत हो सकती है। दिल्ली सरकार के सचिवालय में रद्दी कागज से फाइल कवर की शीट बनती हैं जिनसे बनी फाइल वहाँ काम में लाई जाती हैं। यह काम कहीं भी शुरू हो सकता है।

अगर सफाई कर्मी स्वयं घरों से छँटा हुआ कूड़ा इकठ्ठा करें तो लघु प्रतिष्ठानों की लाइन लग जाएगी। अभी हाल ही में एक स्टार्टअप ने नोयडा में सिगरेट के बचे हुए बट को री-साइकिल करने का काम शुरू किया है और वे इस का संग्रह करने वालों को अच्छी कीमत देते हैं।

कूड़े में ब्लेड, प्लास्टिक की पन्नी, मोबाइल तथा अन्य इलेक्ट्रॉनिक वेस्ट, तथा बैटरी वगैरह चाहे छोटे आईटम हों, इनकी छँटाई स्रोत पर ही सम्भव। प्लास्टिक की पन्नी तो छंट जाती है पर अन्य बहुत से पदार्थ जो प्रकृति में घुलते नहीं पर्यावरण को दूषित करते हैं।

हर शहर और कसबे में गौएँ कूड़े में भोजन तलाशती हैं। इस पर रोक लगाने के लिए 15 अगस्त 2010 को एक स्वयंसेवी संस्था ने ग़ाज़ियाबाद के शास्त्री नगर डी एवं ई ब्लॉक में घरों से गाय के खाने लायक फल-सब्जी के छिलके एकत्र करने शुरू किये। इस प्रकल्प को अगर नगर के हर मोहल्ले में शुरू करें तो पशुओं के खाने लायक स्वच्छ पदार्थ मिल जायेंगे जिसे गो -शाला, गौ पालकों या नंदी पार्क भेजकर चारे की समस्या का समाधान होता है और इससे जलाकर बिजली भी नहीं बना सकते।

अब जो पशुओं के न खाने लायक बायो-डिग्रेडेबल अंश है , वह तथा शहर का गोबर बायो गैस बनाने में काम आ सकता है और बाकी बचे सूखे कूड़े का निष्पादन मुश्किल नहीं। भारत की स्थानीय कूड़ा क्वालिटी को देखते हुए यह शायद सर्वोत्तम हल हो जिससे रोजगार बढ़ता है, सफाई कर्मी उद्यमी बनते हैं और नगर निगम की बहुत सी समस्याओं का एक साथ समाधान हो जाता है। गाज़ियाबाद के मेयर को इस बारे में प्रस्ताव नवम्बर 2017 में आध्यात्मिक एवं सेवा मेले के दौरान दिया गया था, लेकिन मुलाकात का मौका नहीं मिला।

## उद्योग का योगदान

प्लास्टिक की पन्नी पर रोक है पर फिर भी खुले आम इस्तेमाल होता है। कई स्थानों पर गुटखा बिक्री प्रतिबंधित है लेकिन खाने वालों को न तो खाने से रोक सकते हैं और न थूकने से। मौका न मिले तो विधान सभा में सीट के नीचे भी कानून बनाने वालों ने थूक रखा था। गुटखा निर्माता विज्ञापन पर करोड़ों खर्च करते हैं तो सार्वजानिक स्थानों पर सफाई का जिम्मा भी तो ले सकते हैं, जहाँ उनके नाम का शिलापट्ट लग जाये - "बादशाह" देश को केसरिया रंग में रंगकर स्वच्छता के "शिखर" पर ले जायेगा। हर मोड़, गली, नुक्कड़ पर गुटखा पाउच मिल जाता है - उनके पास खाली पाउच का डिब्बा रखवाना निर्माताओं की जिम्मेदारी है और विज्ञापनों से सन्देश दें कि गुटखा खाइये मगर पाउच जेब में सरकाइये, और देश को कूड़ेदान न बनाइये। बेहतर होगा सभी गुटखा निर्माता मिलकर अपनी स्वच्छता सेना गठित करें जो सार्वजानिक स्थानों पर पाउच फेंकने और थूकने वालों को समझाए या चार जूते लगाए।

## जल प्रदूषण (नदी-नालों की गन्दगी)

नदियों में होने वाले प्रदूषण के लिए शहरी निकाय सबसे बड़े दोषी हैं जो आवश्यकता अनुसार सीवेरज ट्रीटमेंट प्लांट नहीं लगाते और दूसरे दोषी हैं राज्य के पर्यावरण नियंत्रक जो उद्योग के गलत कामों पर आँख मूँद लेते हैं। गंगा - यमुना तथा अन्य नदियों को प्रदूषण मुक्त करने का लम्बा इतिहास है और खर्च का लेखा भी।

आज नमामि गंगे भी क्या परिणाम देगा, समय बताएगा। इतना निश्चित है, सरकारी तंत्र के पास समाधान नहीं। इस समस्या का समाधान निकल सकता है बड़े कॉर्पोरेट घरानों और इंजीनियरिंग स्टार्टअप्स को जोड़कर नाले-नालियों और सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट्स का प्रबंधन करने से, जिसमें विश्व की नवीनतम टेक्नोलॉजी का उपयोग हो तथा ये प्रॉफिट के लिए काम करें। परन्तु यहाँ नए स्टार्टअप अपने दम पर पैर नहीं जमा सकते।

**जेन-नेक्स्ट हब** रिलायंस उद्योग समूह का प्रोजेक्ट है जो नव-उद्यमियों को मदद करता है। ऐसे प्रकल्प महिन्द्रा ग्रुप, मेरिको तथा टाटा ग्रुप द्वारा भी समर्थित हैं। नैसकॉम - 2017 के कार्यक्रम में मुकेश अम्बानी ने यूनिवर्सिटी डिपार्टमेंट ऑफ़ केमिकल टेक्नोलॉजी (UDCT), मुंबई के प्रोफेसर मनमोहन शर्मा के शब्द उद्धृत किये - "तुम समस्या तलाशो, मैं उसकी गुणवत्ता पर ग्रेड दूंगा, और फिर उस का सॉल्यूशन परखूँगा ".अम्बानी ने कहा - यही नियम उद्यमिता पर लागू होता है। तलाश सॉल्यूशन की नहीं, पहले प्रॉब्लम (समस्या) या जरूरत की करो; समाधान करने में रिलायंस उद्योग समूह सहायता करता है, जहाँ तीन वर्ष में 51 नए स्टार्टअप जन्म ले चुके हैं।

बरसात से पहले नालों की सफाई का लक्ष्य निर्धारित होता है। परन्तु सफाई तो नियमित होनी

चाहिए; नालों में गन्दगी और कूड़ा न आये, इसकी रोक-थाम का कोई उपाय है क्या? छोटी नालियों की बात करें तो मेरठ रोड इंडस्ट्रियल एरिया में सरकारी प्राथमिक स्कूल के पास एक खुली नाली का चित्र संलग्न है। इनकी सफाई सप्ताह में एक बार नियमित रूप से साफ होनी चाहिए। नाले व नालियों का डिज़ाइन और रख-रखाव महत्वपूर्ण है। ज्यादा बरसात हो जाये तो सड़कों पर नदी बन जाती है। क्या सूखे और अति-वृष्टि के लिए कोई स्थायी समाधान सम्भव है? हर काम को ठेकेदारों पर न छोड़कर कंसल्टिंग तथा ऑडिट के काम के लिए इंजीनियरिंग छात्रों व अनुभवी विशेषज्ञों की स्टार्टअप कम्पनियों का गठन करना होगा जो न केवल जल प्रबंधन में योगदान दें बल्कि स्व-रोजगार के अवसर भी पैदा करें।

## वायु प्रदूषण

इंजीनियरिंग का दायरा सिर्फ नौकरी तक सीमित रखने से गुज़ारा नहीं; इतने अवसर कहाँ हैं जो प्रत्येक ग्रेजुएट को योग्यता के अनुरूप अवसर मिल सके। उद्यमिता की चर्चा तो बहुत है, लगता है बहुत बड़ी क्रांति होने जा रही है, परन्तु इनमें कितने स्टार्टअप मैन्युफैक्चरिंग या तकनीकी सेवा से जुड़ें हैं? ज्ञान, स्किल, एटीट्यूड की बात करने वाले भी सॉफ्ट स्किल्स की ही बात करते हैं परन्तु टेक्निकल ट्रेनिंग को लगता है हमने ताक पर रख दिया है।

क्या यह संभव है, विषय को समाज की किसी समस्या से जोड़कर ऐसा समाधान तलाशा जाय जिससे न केवल छात्रों का फायदा हो बल्कि उद्योग , समाज और सरकार की चिंता का भी निराकरण हो। प्रदूषण की बात बरसों से हो रही है परन्तु हमारी नींद खुली जब पानी सिर के ऊपर आ गया। दिल्ली व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में SPM (suspended particulate matter) का स्तर सुरक्षित सीमा से तीन गुना अधिक हो गया तो नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल का निर्देश मिला कि दस वर्ष से पुराने डीजल ईंधन पर चलने वाले वाहनों को प्रतिबंधित कर दिया जाय।

समस्या की पृष्टभूमि में जाएँ तो व्यवसायिक वाहनों में डीजल का उपयोग इसलिए होता रहा क्योंकि यह पेट्रोल से सस्ता है। इसी कारण डीजल पर चलने वाली कार व टैक्सी भी अधिक लोकप्रिय हो गई। अब नियम-कानून व्यवस्था पर गौर करें तो कुछ पहलूँ हैं -

1. कारों के लिए हर तीन महीने में पोल्युशन टेस्ट करवाना क़ानूनी जरूरत है परन्तु क्या यही नियम कमर्शियल वाहनों और ट्रकों के लिए लागू होता है?
2. टेस्ट की बात छोड़िये, कुछ थ्री-व्हीलर, ट्रक और बस आदि खुले आम सड़क पर काला धुआँ उगलते दिख जाते हैं जिनमें राज्य परिवहन की बसें भी होती हैं। लगता है ट्रक चालकों के लिए PUC अर्थात पॉल्यूशन अंडर कंट्रोल का प्रावधान नहीं।
3. व्यवसायिक वाहनों को एक या दो वर्ष में ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी से फिटनेस सर्टिफिकेट लेना जरूरी है जिसे "रोड वर्दीनेस्स" कहते हैं। देश के कुछ राज्यों में संभव है इसका सख्ती से पालन होता हो परन्तु ऐसे भी राज्य हैं जहाँ इस काम के लिए न सुविधा है और न ही प्रशिक्षित जन-संसाधन।
4. संभवतः एक नियम के अनुसार पन्द्रह साल से पुराने व्यावसायिक वाहन सड़क पर नहीं चलने चाहिए; परन्तु 15 तो क्या 20 - 25 वर्ष पुराने वाहन भी चलते हैं। इसका आर्थिक पहलू है कि नए वाहन में निवेश की तुलना में प्रति किलोमीटर अधिक ईंधन खर्च करना मालिक को मंजूर है। इसका मतलब है अधिक धुआँ, कार्बन डाइऑक्साइड एवं हवामें तैरने वाले सूक्ष्म तथा अति सूक्ष्म कणों का अधिक उत्सर्जन।
5. वाहन की निर्माता द्वारा निर्धारित ढुलाई क्षमता होती है। सामान्य ट्रक अगर 9 टन क्षमता का है तो उसमें 12 – 14 टन माल लादा जा सकता है। ऑपरेटर को यहाँ नफा नजर आता है परन्तु ओवरलोडिंग का इंजन की लाइफ पर असर पड़ता है, अधिक प्रदूषण होता है और सड़कें टूटती हैं।
6. कुल मिलाकर वाहन के रख-रखाव (मैन्टीनेन्स) और ड्राइवर की समझदारी का वाहन द्वारा होने वाले प्रदूषण में बहुत बड़ा योगदान है। एक ज़माने में दुर्गापुर (पश्चिम बंगाल) से दक्षिण भारत जाने वाले ट्रक ड्राइवर इच्छापुरम चैक पोस्ट से डरते थे, क्योंकि वे ओवरलोडिंग के खिलाफ सख्त थे। आशा है यह परम्परा आज भी वहां जीवित है और हाँ तो इसका अनुकरण होना चाहिए।

## समाधान

केंद्रीय सड़क परिवहन मंत्रालय ग्रीन ट्रिब्यूनल के निर्णय से चिंतित है; इसके विभिन्न पहलुओं पर एक्सपर्ट विचार कर रहे हैं। एक सुझाव है ट्रकों में नेचुरल गैस पर चलने वाली किट लगा दी जाय, परन्तु क्या हमारे पास गैस की समुचित उपलब्धता और आवश्यक इंफ्रास्ट्रक्चर है?

नए वाहनो को भी गैस आधारित करने में समय लगेगा जिसमें निर्माताओं को न केवल नया निवेश करना पड़ेगा बल्कि वर्तमान स्टॉक को भी निपटाना होगा। ऐसे में एक अल्प-कालिक समाधान है, जिसमें वाहन निर्माताओं की महत्वपूर्ण भूमिका हो सकती है।

इसके साथ ही वर्तमान में चल रहे वाहनों को भी कुछ समय मिलना चाहिए, परन्तु उन्हें वाहन की फिटनेस को गंभीरता से लेना होगा। यहाँ विषय को इन्जिनीरिंग शिक्षा से जोड़ा जा सकता है। प्रमुख वाहन निर्माताओं तथा उनके सर्विस स्टेशनों पर अगर समर ट्रेनिंग के दौरान वाहन की टेक्नोलॉजी और उनके जाँच से जुड़े विषय पर थ्योरी के साथ प्रैक्टिकल ट्रेनिंग की व्यवस्था हो सके तो इस के आधार पर कॉलेज परिसर में वाहन निर्माता के सौजन्य से वाहन को जाँचने - परखने की आवश्यक व्यवस्था की जा सकती है।

वाहन निर्माता कंपनियों में समर ट्रेनिंग के लिए आने वाले छात्रों के लिए ऑटोमोबाइल की सामान्य जानकारी के अलावा फिटनेस चेक करने के यंत्रों, उपकरणों तथा काम के तरीकों की इतनी जानकारी दी जाय कि वे लौट कर आत्म विश्वास के साथ काम कर सकें।

जरूरी हो तो इस काम के लिए इंजीनियरिंग कालेजों के सहयोग से क्रैश - कोर्स आयोजित किये जाएँ तथा कुछ चुने हुए संस्थानों में वाहन चेकिंग व टेस्टिंग की सुविधा स्थापित की जाय।

- सुविधा बनाने के लिए सड़क परिवहन मंत्रालय अनुग्रह राशि (ग्रान्ट) दे सकता है अथवा बैंकों से ऋण की व्यवस्था की जा सकती है।
- इस काम में सम्बद्ध राज्य सरकार व ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी को संयोजक की भूमिका दी जा सकती है, क्योंकि फिटनेस चैक करना उनका काम है तथा संसाधनों की कमी के कारण उन्हें यह काम ऑउटसोर्से करना पड़ रहा है।
- कालेजों में जाँच केंद्र का सञ्चालन प्रशिक्षित छात्र करें जिसमे कुछ समय के लिए वाहन निर्माता व उनके स्थानीय वितरक अपने कुशल तकनीशियन भेजकर मदद कर सकते हैं;
- जाँच के दौरान उजागर कमियों के निराकरण के लिए वाहन को निर्माता के सर्विस सेंटर जाना होगा तथा इसके बाद ही फिटनेस सर्टिफिकेट को वैध माना जाये।
- जाँच केंद्र का शुल्क निर्धारण इस प्रकार किया जाये कि व्यवस्था आत्म - निर्भर (सेल्फ सस्टेनिंग) उध्यम बन सके। यहाँ कुछ समय काम करने वाले विद्यार्थी वाहन की टेक्नोलॉजी में एक्सपर्ट (पारंगत) हो जायेंगें तो वाहन निर्माताओं को इन्हें जॉब देने में फायदा नज़र आएगा।

- जॉब न भी मिले, कुछ लोग मिलकर अपना सर्विस सेंटर स्थापित कर सकते हैं। अब क्या इस योजना से एम्प्लॉयबिलिटी व उद्यमिता नहीं बढ़ेगी?
- सरकार को पर्यावरण नियंत्रण में सहयोग मिलेगा और स्किल डेवलपमेंट का एक नया रास्ता खुलेगा जहाँ भारी कमर्शियल वाहनों को चलाने वालों के लिए ट्रेनिंग व रिट्रेनिंग की भी व्यवस्था हो सकती है।
- इंजीनियरिंग शिक्षण संस्थान में काम करने वाले प्रोफेसर यहाँ R & D के प्रोजेक्ट कर सकते हैं। जब विद्यार्थी टेक्नोलॉजी की गहराई में जायेंगें तो फिर इनोवेशन भी होगा। इसे कहते हैं "आम के आम और गुठलियों के दाम"।

# 7. आस्था और व्यवस्था

धार्मिक उत्सव, आयोजन, समाज के सांस्कृतिक विकास के लिए जरूरी हैं, लेकिन इनसे अगर किसी को शारीरिक, मानसिक या आर्थिक तकलीफ पहुँचती हो तो धर्म इसकी अनुमति नहीं देता। श्रावण मास में शिव पूजा का विशेष महत्त्व है। प्रत्येक सोमवार को शिव मंदिरों में खास भीड़ होती है और बहुत से लोग हरिद्वार से पैदल गंगा जल लाकर शंकर जी को अर्पित करते हैं।

किसी ज़माने में उत्तर में गंगोत्री से जल लेकर लोग दक्षिण में रामेश्वरम जाते थे। जाने वाले आज भी यह पद-यात्रा करते हैं लेकिन इसमें काफी समय लगता है। दूसरी ओर दिल्ली के आसपास हरिद्वार से गंगा जल लाकर अपने गाँव और शहर के मंदिर में जल सेवा करने वालों की संख्या हर साल बढ़ती जा रही है जो शायद लाखों में होगी। इन्हे कांवड़ियाँ कहते है।

कुछ वर्षों से यह एक राष्ट्रीय उत्सव बन गया है, जो सड़को पर सामान्य गतिविधि को पूरी तरह से बाधित कर देता है। सड़कों पर इनके लिए विशेष प्रावधान किया जाता है - कांवड़ियों की सेवा के लिए विश्राम स्थल बनते हैं, भंडारे लगते हैं, मेडिकल सहायता केन्द्र बनाये जाते हैं, सुरक्षा के लिए हेलीकॉप्टर से निगरानी और पुलिस के अलावा कमाण्डो दस्ते तैनात होते हैं; पूरा प्रशासन हफ़्तों पहले से उत्सव की तैयारी में जुट जाता है और लगभग एक हफ्ते के लिए क्या होता है -

- नगर में सभी स्कूलों में अवकाश घोषित हो जाता है,
- मेरठ रोड स्थित औद्योगिक और शैक्षणिक सन्स्थान बंद हो जाते हैं,
- दिल्ली - नोयडा जाने वाले बहुत से लोग काम पर नहीं जा सकते; लगभग 20 हज़ार नौकरीपेशा घर बैठने को मजबूर हो जाते हैं।
- सामान्य परिवहन से यात्रा करने वालों को लम्बे रुट से वाहन जाने के कारण अधिक किराया देना पड़ता है, जिसमें उनका कोई दोष नहीं।
- प्रवेश द्वार बंद होने से सरकारी अस्पताल में काम-काज रुक जाता है,
- दिल्ली परिवहन की ग़ाज़ियाबाद बस सेवा स्थगित हो जाती है,

धर्म के नाम पर कोई इसकी आलोचना नहीं करता, बल्कि सभी राजनितिक दल सेवा कार्यों में बढ़-चढ़ कर भाग लेते हैं और कांवड़ियों के स्वागत में होर्डिंग लगवाते हैं, परन्तु इस दौरान सामान्य प्रशासकीय कार्य ठप्प हो जाता है।

काँवड़ यात्रा का एक सकारात्मक पक्ष है - आत्म विश्वास जगाती है, और कोई कुछ भी कहे डेढ़-दो सौ किलोमीटर की पद-यात्रा कोई खेल नहीं। लेकिन इस भीड़ में कुछ अवांछित तत्व प्रवेश कर जाएँ तो कोई बड़ी बात नहीं, जो मारपीट और अनुशासनहीनता करते हैं। दूसरा नकारात्मक

पक्ष काँवड़ यात्रा समाप्त होने पर समाचार पत्रों में उजागर होता था कि उद्योग और व्यवसाय का कितने हज़ार करोड़ का नुकसान हो गया।

सवाल सिर्फ काँवड़ यात्रा का नहीं ; ऐसे बहुत से त्यौहार हैं जब मेले, मंदिर, शोभा-यात्रा आदि से सड़कों पर ट्रैफिक व्यवस्था में बाधा उत्पन्न होती है और काँवड़ यात्रा में तो इसकी अति हो जाती है अगर वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक को स्वयं सड़क पर उतरना पड़े। समाधान हर समस्या का संभव है और ट्रैफिक प्रबन्धन तो खास ध्यान माँगता है। बिजनेस की बात न भी करें तो कोई बीमार अगर जाम में फंस जाये तो यह धार्मिक भावना के खिलाफ है।

## शुभ लाभ - सर्वे भवन्तु सुखिनः

भारत की संस्कृति में सर्वे भवन्तु सुखिनः की भावना निहित है। दीपावली पर हम शुभ लाभ की कामना करते हैं, सिर्फ अधिक लाभ की नहीं। लक्ष्मी का पूजन अकेले नहीं, गणेश के साथ होता है। शुभ से मतलब है हमारे काम से किसी को कष्ट न हो - इसमें धरती, जल और वायु प्रदूषण शामिल है। काँवड़ यात्रा हो या कोई अन्य उत्सव, क्या हम कोई तरीका निकाल सकते हैं, जिससे व्यापारिक गतिविधि, शिक्षा, चिकित्सा व्यवस्था या नौकरी पर जाने वालों को असुविधा न हो? जन-सहभागिता और एडवांस प्लानिंग से कठिन से कठिन समस्या का हल हो सकता है।

कांवड़ यात्रा उत्तर भारत में ही नहीं, देश के अन्य भागों में भी संपन्न होती है जहाँ भीड़ नियंत्रण के अलावा सुरक्षा भी जरुरी है। झारखण्ड प्रान्त स्थित देवघर में विस्फोटक का संदेह होने पर सुरक्षा कर्मियों को कुछ समय के लिए जल चढ़ाने को बंद करवाना पड़ा।

देश में कई बड़े मेले और धार्मिक आयोजन होते हैं, जहाँ भगदड़ से श्रद्धालओं की मौत होती है। 2013 का इलाहाबाद कुम्भ, और दक्षिण में शबरी मलया की भगदड़ इस दशक के दो बड़े उदाहारण हैं। अधिकतर मन्दिरों में भीड़ नियंत्रण समस्या है जहाँ सरकार और प्रशासन की दखल को पसन्द नहीं किया जायेगा, किन्तु किसी को तो पहल करनी होगी। एक उदाहरण है वृंदावन के बाँके बिहारी मंदिर का - और अब स्मार्ट सिटी की बात करें तो यह और भी जरूरी है।

## ट्रैफिक कण्ट्रोल (वृन्दावन)

अक्षय तृतीया या तीज का मतलब समाज के कुछ लोगों के लिए सोना, घर , नई कार आदि खरीदना होता है तो कुछ लोग यह दिन ईश्वर आराधना में बिताने का प्रयास करते हैं , क्योकि कहते हैं कि इस दिन किया कोई भी काम अक्षय होता है (जो कभी क्षीण या समाप्त नहीं होता) खैर हम कुछ भी करें सड़कों पर भीड़ उमड़ती है। अब जहाँ भीड़ उमड़ेगी, वहाँ ट्रैफिक कण्ट्रोल की

जरुरत होगी। इस दिन वृंदावन के श्री बाँके बिहारी मन्दिर का विशेष आकर्षण है - श्री विग्रह के चरणों के दर्शन जो साल में केवल एक बार होते हैं।

यहाँ अधिक भीड़ तो कई मौकों पर होती है,लेकिन कुछ मौके व्यवस्था की नजर से आउट-ऑफ़-कण्ट्रोल हो जाते हैं। पुलिस विभाग पहले की रात से ही मुस्तैद था; नगर में किसी भी दिशा से कोई कार या अन्य वाहन प्रवेश नहीं कर सकता था। अपना वाहन पार्किंग में लगा कर थ्री-व्हीलर या ई-रिक्शा से आगे जाएँ।

यहाँ तक तो ठीक लेकिन मन्दिर के बाहर नजारा कुछ और ही था। सामान्यतः दर्शन साढ़े आठ बजे खुलते हैं, लेकिन सुबह छः बजे से पहले ही भीड़ जुट चुकी थी। साढ़े छः दर्शन खुल भी गए परन्तु मन्दिर के प्राँगण में कोई व्यवस्था नहीं थी। हम हिन्दुस्तानी सब जल्दबाज हैं; हर कोई सबसे पहले और सबसे आगे पहुँचना चाहता है। परिणाम आप समझ सकते हैं। धक्का-मुक्की के माहौल में कोई बुजुर्ग या बच्चा गिर कर दब सकता है।

देश के बहुत से मन्दिरों में ऐसे हालात हैं, तो कुछ स्थानों पर बहुत सुन्दर व्यवस्था है, जहाँ हज़ारों और लाखों की संख्या में दर्शनार्थी आते हैं; जिसका यहाँ भी अनुकरण हो सकता है। जिम्मेदारी मन्दिर प्रशासन की है। वे नहीं चाहेंगे कि कोई बाहरी या सरकारी हस्तक्षेप हो। काम बड़ा या ना-मुमकिन नहीं। सुझाव बहुत लोग दे सकते हैं लेकिन कोई बीड़ा तो उठाये। यहाँ तो एक साथ दो-चार सौ लोग सम्भाले जा सकते हैं; गोवर्धन परिक्रमा में जतीपुरा मुखारविन्द पर दस-पन्द्रह लोगों से भीड़ हो जाती है और चालीस-पचास हों तो धक्का-मुक्की होने लगती है।

**{मथुरा के विधायक को इस सम्बन्ध में फेसबुक पर सन्देश दिया था तथा मथुरा की एक प्रतिष्ठित शिक्षण संस्था के कुलपति को ई-मेल भेजी थी लेकिन किसी ने उत्तर नहीं दिया }**

## साईं की शिरड़ी और शिव मंदिर

आज जब नगर और महानगर स्मार्ट सिटी बनने की होड़ में हैं, 3000 करोड़ रुपये का स्मार्ट शिरड़ी प्लान सभी तीर्थ व धार्मिक स्थलों के लिए अनुकरणीय है। दर्शन के लिए डिजिटल टोकन सिस्टम से एक घण्टे में दर्शन का लाभ मिल सकता है जबकि अभी बच्चों के साथ चार से छः घंटे लाइन में लगना पड़ता है। सवाल दर्शन तक सीमित नहीं, चौड़ी सड़कें, अधिक वाहनों की पार्किंग व्यवस्था, म्यूजियम, आदि अनेक सुविधाओं का इस प्रकल्प में समावेश है।

हम हिंदुस्तानी धार्मिक तो बहुत हैं परन्तु लाइन में खड़े होने का सब्र और अनुशासन नहीं दिखा सकते? स्मार्ट शिरड़ी सिस्टम मथुरा, वृंदावन, अयोध्या, वाराणसी, जगन्नाथपुरी, हरिद्वार तथा सभी तीर्थ स्थलों में जरुरी हैं। स्वच्छता के राष्ट्रीय अभियान में यह स्थान अनुशासन और स्वच्छता के

प्रेरणा स्थल बन सकते हैं। दिल्ली के भाटी माइन इलाके में एक आस्था स्थल गुरूजी का स्थान है। पिछले एक दशक में यहाँ आने वाले दर्शनाथियों की संख्या में बहुत बढ़ोतरी हुई है। किसी अवसर पर यह संख्या लाख से भी अधिक हो जाती है। परन्तु स्थान से जुड़े साधकों की सेवा से चाहे दर्शन में समय लगे मगर धक्का-मुक्की नहीं होती। जूते -चप्पल रखने की भी जबरदस्त व्यवस्था है।

स्वच्छता और व्यवस्था में गरुद्वारों का आदर्श भी हमारे सामने है तो फिर मंदिरों और मेलों में इसका लाभ कब और कैसे मिलेगा? खासकर वृंदावन, अयोध्या में क्या हम एक आदर्श व्यवस्था स्थापित कर सकते हैं? एक स्वयंसेवी दल शुल्क लेकर भी सेवा कर सकता है जिसमें रोजगार भी बढ़ेगा। जरा विचार करें, क्या अनुशासन स्मार्ट सिटी का हिस्सा नहीं?

## गाय की रोटी + शिव मंदिर

भारत की संस्कृति में पहली रोटी गाय के लिए बनती है तो आखिरी कुत्ते और कौओं के लिए। हर घर के आस - पास गाय न मिलने से परम्परा लुप्त होती जा रही है। अगस्त 2010 को जब गायों के लिए फल-सब्जी के छिलके एकत्र करने का प्रकल्प शुरू हुआ तो इसमें गाय की रोटी जोड़ने से आशातीत सहयोग मिला। यहाँ आस्था ने बहुत बड़ी भूमिका निभाई।

इसी तरह शिव मंदिर जल संरक्षण के सन्देश वाहक बन सकते हैं। श्रावण मास में शंकर जी पर खूब जल चढ़ता है। प्रत्येक शिव-मंदिर में वाटर हार्वेस्टिंग की व्यवस्था हो जाये तो शिव-प्रसाद जल धरती के गर्भ में जायेगा। शहरों की तंग गलियों में कहीं-कहीं यह नालियों में जाता है। शिव मंदिरों में जल, गंगा-जल, दूध-दही से अभिषेक होता है तो यहाँ वाटर हार्वेस्टिंग का पिट बनाकर हम न केवल भू-जल बढ़ाने में योगदान करेंगे वरन दूध और गंगा-जल से धरती का गर्भ शुद्ध भी होगा। इससे वाटर हार्वेस्टिंग के काम में बढ़त होगी तथा रोजगार बढ़ेगा।

# 8. चलते - चलते

ग़ाज़ियाबाद नगर का दक्षिणी इलाका लाइन पार कहलाता है, विजय नगर इसकी एक खास कॉलोनी है। निगम में कार्यकाल के आखिरी दिन मेयर ने विजय नगर के सौंदर्यीकरण की बात छेड़ी, जहाँ अभी सीवर की व्यवस्था भी नहीं। अच्छा होता, विजय नगर को स्मार्ट, समर्थ, सर्व-सुविधा संपन्न बनाने का संकल्प व्यक्त किया जाता तो, सुंदरता अपने अपने आप आ जाती।

हम विकास के सपने तो लेते हैं लेकिन टुकड़ों में। काश, हमारी सोच समेकित और समग्र होती; पूरा शहर न सही हम किसी एक इलाके को ही स्मार्ट, सशक्त, समर्थ और सुंदर बनाने का प्लान तैयार करते, जिसे मॉडल टाउनशिप कह सकें। जिस राज्य में मॉडल बियर और शराब की दुकानें बन सकती हैं वहाँ नाली, खड़ंजा, इंटरलॉकिंग टाइल लगाने, पार्क बनाने, चौराहा सजाने और नामकरण के कार्यों का उत्सव तो होता है पर मॉडल टाउनशिप बनाने का लोकार्पण क्यों नहीं होता?

बुलन्द शहर रोड इंडस्ट्रियल एरिया में स्थापित डॉक्टर श्यामाप्रसाद मुखर्जी पार्क के लिए अवस्थापना निधि से एक करोड़ रूपये का बजट स्वीकृत हुआ; जबकि एक निवर्तमान पार्क का कुछ वार्षिक बजट भी रहता होगा। वहाँ एक करोड़ से क्या काम करवाया जायेगा, यह जानकारी न आज समाचार में है और न ही खर्च होने के बाद आएगी। खैर, काम जो भी होना हो, अगर इसका उपयोग नए रोजगार सृजन के लिए हो तो शायद समाज का ज्यादा भला होगा।

1. कल्पना कीजिये - अगर एक स्टार्टअप कम्पनी में 14 स्थायी लोग जुड़ते हैं जिनकी मासिक आय 50 हज़ार (1), 25 हज़ार (3), 15 हज़ार (10) मान लें तो साल भर में 33 लाख खर्च होगा और शेष 67 लाख प्रस्तावित काम के लिए खर्च हो सकता है।
2. अब बात सिर्फ एक पार्क की नहीं, नगर के सभी पार्कों, चौराहों, फब्बारों का निर्माण, रख-रखाव, परिचालन इन्हें सौंपा जा सकता है। ईमानदारी से काम हो तो नगर के साल भर के बजट में पहले से बेहतर काम हो सकता है। साफ सफाई, जल संरक्षण आदि के साथ-साथ यह भी प्रयास होना चाहिए कि अधिक से अधिक जनता इन सुविधाओं का उपयोग करे। पार्कों की सफलता इसी में है।
3. अतिक्रमण और अवैध कब्ज़ा एक दिन में नहीं होता। पहले वहाँ कुछ ठेले खड़े होते हैं, फिर डंडे लगाकर प्लास्टिक शीट से धूप और बारिश से बचने का इंतजाम होता है; रोजी रोटी के लिए कहीं भी खूँटा गाड़ देना आसान है पर इन्हें हटाना जोखिम भरा काम है।

4. राज्य की आवास विकास परिषद् ने वर्ष 2008 में हॉउसिंग प्रोजेक्ट के लिए जमीन अधिगृहित की और 2013 में इसका मुआवजा जमा करवा दिया लेकिन 2017 तक अगर हाउसिंग स्कीम नहीं बनी तो दोष किसका?
5. यह तो स्थिति है जहाँ कोई भूमि का मालिक है, लेकिन सड़क किनारे तथा रेल लाइनों के पास अगर लोग अतिक्रमण करके झुग्गी-झोंपड़ी बना लें या व्यापार करने लगें तो इलाज क्या है? रेलवे स्टेशन से जोड़ने वाली लगभग 500 मीटर सड़क पर न जाने कितनी बार अतिक्रमण हट चुका है परन्तु कोई स्थायी समाधान नजर नहीं आता।
6. हिण्डन नदी के डूब क्षेत्र में दस हजार से अधिक पक्के घर बन चुके हैं। इनमें बिजली के कनेक्शन हैं और शायद पक्की रजिस्ट्री भी हो तो बरसों से रहने वालों को बेघर करके इन्हें तोड़ना आसान है क्या? यह लोग वैकल्पिक स्थान और मुआवजे की माँग करेंगे।
7. दिल्ली के बॉर्डर पर 1980 के दशक में तुलसी निकेतन बना था। जिन्हें वहाँ आंवटन हुआ था, उनमें से आज शायद ही वहाँ कोई मिले। ऐसी अनेक कल्याणकारी योजनाएँ क्या वास्तव में जन - कल्याण का लक्ष्य प्राप्त करती है? अब वहाँ का प्रतिनिधि मंडल GDA से सुविधओं की मांग कर रहा है।
8. किसी नदी के पुल के दोनों छोर पर फल विक्रेता जम जाते हैं। इनके लिए व्यवस्थित हाट भी तो बन सकती है। बरसों पहले एक बार हिण्डन हाट का सुझाव दिया था। अतिक्रमण की डीएम से बात की तो उन्होंने SP (ट्रैफिक) को दौड़ा दिया।
9. हापुड़ रोड पर फल विक्रेताओं की संख्या दो दर्जन से अधिक हो चुकी है जहाँ बैलगाड़ियों की लम्बी कतार लग जाती है। अब राह चलते कार चालक खरीदारी का मन बना तो वह अचनाक ब्रेक मारकर साइड में वाहन खड़ा कर देता है। इसमें क्रेता और विक्रेता, दोनों का अधिकार है परन्तु व्यस्त मार्गों पर अवरोध दुर्घटना का कारण बन सकता है। सवाल सिर्फ अतिक्रमण नहीं, सड़क सुरक्षा है।
10. बाजार की नालियों में कूड़ा न जाये, इसकी जिम्मेदारी प्रत्येक दुकानदार की होनी चाहिए कि कम से कम उनकी दुकान के आगे नाली में कूड़ा न मिले। सड़क की सीमा चिन्हित करके दुकानों के सामने पार्किंग पर नियंत्रण लिए भी दुकानदारों तथा उनके संगठन को आगे आना पड़ेगा। अब तक शायद जरूरत न रही हो परन्तु अब कोई नया भवन बनता है तो उन्हें अंडरग्राउंड पार्किंग बनानी चाहिए। दूसरा दुकानों के आगे कवर्ड बरामदा भी होना चाहिए जहाँ पैदल चलने वाले खरीदार चल सकें। इसमें व्यापारी वर्ग का अपना हित है।

# शहर में बनेंगे पांच कूड़ा ट्रांसफर स्टेशन

## 12.5 करोड़ की लागत से नगर निगम कराएगा निर्माण, एक जोन का कचरा उसी जोन में होगा इकट्ठा

अमर उजाला ब्यूरो

गाजियाबाद।

शहर के एक जोन का कचरा अब दूसरे जोन में नहीं जाएगा। नगर निगम साढ़े 12 करोड़ रुपये खर्च कर पांचों जोन में पांच कूड़ा ट्रांसफर स्टेशन बनाएगा। कालोनियों में डोर-टू-डोर कूड़ा कलेक्शन कर कचरा सीधे इन ट्रांसफर स्टेशन पर ले जाया जाएगा। यहां से कचरे को रात के वक्त गाजियाबाद में वेस्ट टू एनर्जी प्लांट तक पहुंचाया जाएगा। अवस्थापना फंड की बैठक में मंडलायुक्त ने ट्रांसफर स्टेशन बनाए जाने की मंजूरी दे दी है।

इन पांचों ट्रांसफर स्टेशन के लिए जगह तलाशी जा रही है। महापौर अशु वर्मा ने मंगलवार को नगर निगम मुख्यालय में प्रेसवार्ता के दौरान बताया कि ट्रांसफर स्टेशन पूरी तरह कवर्ड होंगे और बाहर से न तो कचरा दिखाई देगा और न ही बदबू आएगी। यहां कचरे से प्लास्टिक, पत्थर, कांच, लोहे इत्यादि को अलग-अलग किया जाएगा। बाकी बचे बायोडिग्रेबल कचरे को मशीनों से कांपेक्ट करके गाजियाबाद में भेजा जाएगा। रात के वक्त कचरे को गाजियाबाद में लगने वाले वेस्ट टू एनर्जी प्लांट तक पहुंचाया जाएगा ताकि ट्रैफिक में वाहन न फंसे और लोगों को भी कचरा न दिखाई दे।

महापौर अशु वर्मा।

### कूड़ा कलेक्शन को खरीदे जाएंगे 80 छोटे वाहन

नगर निगम डोर टू डोर कूड़ा कलेक्शन के लिए 80 छोटे वाहन (छोटा हाथी) खरीदेगा। यह वाहन छोटी गलियों में भी आसानी से पहुंच जाएंगे। इनके अलावा 20 कवर्ड टिपर 8.5 क्यूबिक मीटर क्षमता के, 10 रिफ्यूज कांपेक्टर वाहन खरीदे जाएंगे। इन पर निगम 7.5 करोड़ रुपये खर्च करेगा। यह वाहन कूड़े को कांपेक्टर कर एक समय में ज्यादा कचरा ढोने में सक्षम होंगे। निगम ढाई करोड़ रुपये की चार रोड स्वीपिंग मशीनें खरीदेगा। पुराने 10 टिपर को कवर्ड कराने पर नगर निगम 86 लाख रुपये खर्च करेगा।

उन्होंने बताया कि छह महीने में इस योजना पर काम शुरू हो जाएगा। इसके लिए प्रत्येक जोन में एक एकड़ जमीन ट्रांसफर स्टेशन के लिए चिह्नित की जाएगी।

### अन्य महत्वपूर्ण कार्य

- घरों में बांटने के लिए 78 लाख से दो लाख डस्टबिन खरीदेगा निगम
- बार्डों में कर्मचारियों की हाजिरी लगाने के लिए 12 लाख की 100 बायोमीट्रिक मशीनें खरीदेगा
- पैचवर्क के लिए मिक्साल मशीन और रोड रोलर खरीदने पर 27 लाख रुपये खर्च होंगे
- तालाबों की खुदाई के लिए पांच करोड़ रुपये स्वीकृत
- 80 वार्डों में 64 लाख की लागत से सफाई कर्मचारियों के लिए हाजिरी स्थल बनाए जाएंगे
- श्यामा प्रसाद मुखर्जी पार्क पर खर्च होंगे एक करोड़ रुपये
- क्रांतिकारी स्मृति स्थल के विकास पर खर्च होंगे 5 करोड़ रुपये
- 24 लाख से खरीदे जाएंगे दो ट्रैक्टर
- 32 लाख की लागत से 40 लॉन मूवर मशीनें खरीदी जाएंगी
- 26 लाख की लागत से 26 ब्रुश कटर खरीदेगा
- 6 लाख के दो लॉन मूवर ट्रैक्टर, 36 लाख के दो वाटर टैंकर खरीदे जाएंगे
- 6 लाख का एक छोटा टैंपो भी खरीदा जाएगा
- 28.25 लाख से 20 एचपी क्षमता के 25 मोटरें खरीदी जाएंगी
- 27.53 लाख की लागत से 10 एचपी क्षमता के 40 मोटरें खरीदेगा निगम
- 1.94 करोड़ की लागत से एलईडी लाइटें और पोल लगाएगा निगम

### अवस्थापना निधि के 65.14 करोड़ से होंगे विकास कार्य

अवस्थापना निधि 65.14 करोड़ रुपये यहां होंगे खर्च होंगे। इसमें 45.84 करोड़ निर्माण कार्यों पर, 12.50 करोड़ सॉलिड वेस्ट मैनेजमेंट और 6.80 करोड़ अन्य कार्यों पर खर्च होंगे। वहीं, 14वें वित्त के 84.41 करोड़ रुपये में से निर्माण विभाग को 38.79 करोड़, सॉलिड वेस्ट मैनेजमेंट के लिए 18.38 करोड़, उद्यान विभाग को 1.22 करोड़ जलकल को 18.53 करोड़, पथ प्रकाश को 1.94 करोड़ व अन्य कार्य 5.54 करोड़ से कराए जाएंगे।

### अधूरी रह जाएगी फुट ओवर ब्रिज की जांच

गाजियाबाद। फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) में एस्केलेटर और लिफ्ट नहीं लगाने की जांच करने के लिए बनी कमेटी करीब 8 महीने बाद भी अपनी रिपोर्ट नहीं दे पाई है। अब 21 दिन बाद पार्षदों का कार्यकाल खत्म हो जाएगा। ऐसे में जांच अधूरी ही रह जाएगी। नगर निगम ने बीओटी पैटर्न पर शहर में एफओबी बनवाए हैं। अनुबंध के मुताबिक एफओबी पर एस्केलेटर या लिफ्ट लगाने का प्रावधान था, लेकिन फर्मों ने नहीं लगाए। मेयर अशु वर्मा ने जांच के लिए भाजपा पार्षद अनिल स्वामी की अध्यक्षता में कमेटी बनाई गई थी।

अगली बार मेयर कौन बनेगा, पता नहीं , लेकिन काम का एजेंडा तैयार है; यह खबर 8 अगस्त 2017 की है जबकि निगम का कार्यकाल एक दिन बाद समाप्त हो रहा था।