विचार बिन्दु

त्याग यह नहीं कि मोटे और खुरदरे वस्त्र पहन लिए जायें और सूखी रोटी खायी जाये, त्याग तो यह है कि अपनी इच्छा अभिलाषा और तृष्णा को जीता जाये। –सुफियान सौरी

करोड़ों का खर्च, फिर भी स्टेशन बेहाल!

राजस्थान में जिस प्रकार से रेलवे स्टेशनों के नवीनीकरण और आधुनिकीकरण का काम चल रहा है, उससे तो यही लगता है कि करोड़ों रुपए का खर्चा अर्थहीन है, यदि नागरिकों की सुविधा बेहतर न हो। भारतीय रेल ने 508 स्टेशनों के नवीनीकरण और पुनरुद्धार के लिए ''अमृत भारत स्टेशन स्कीम'' के अंतर्गत प्रथम चरण में 24508 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। इस पर कार्य 2022 से प्रारंभ हुआ।

राजस्थान के जयपुर, गांधीनगर, उदयपुर सिटी और राणाप्रतापनगर स्टेशनों के आधुनिकीकरण का काम 2022 से चल रहा है। चार वर्ष पश्चात भी दोनों शहरों के ये स्टेशन, यात्रियों के लिए परेशानी का ही कारण बने हुए हैं। रेल यात्री कितनी परेशानी झेल रहे हैं, उसका रेलवे अधिकारियों को कोई अंदाज़ा नहीं है, वरना इतने लंबे समय तक यह काम अपूर्ण नहीं रहता। वास्तविकता तो यह है कि लोगों की यात्रा पहले से कहीं अधिक दुष्कर हो गई है।

मैने इन स्टेशनों के उदारहण इसलिए दिए हैं क्योंकि मैं नियमित रूप से इस रूट पर रेल से यात्रा करता हूं।

कहा जाता है कि चावल पके या नहीं, इसका अनुमान एक चावल से ही लगाया जा सकता है। हम लोग उदयपुर के रहने वाले हैं और कई वर्षों से साल में चार-पांच बार हमारा उदयपुर जाना होता है। सामान्यतया हम गांधीनगर स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं और उदयपुर के राणा प्रतापनगर स्टेशन पर उतरते हैं। यह सबसे सुविधाजनक लगता था। गत चार सालों से जयपुर स्टेशन से ट्रेन पकड़ना बहुत ही कठिन हो गया है। वरिष्ठ नागरिकों, शारीरिक रूप से अक्षम, छोटे बच्चों के साथ महिलाओं या कुछ अधिक सामान के साथ तो यह लगभग असंभव है।

जयपुर से उदयपुर जाने वाली इंटरसिटी ट्रेन, प्लेटफार्म नंबर 1-B से जाती है। इस प्लेटफॉर्म तक पहुंचने के लिए स्टेशन के प्रवेश द्वार से लगभग आधा किलोमीटर चलना पड़ता है। कई सालों से काम चलने के कारण प्लेटफॉर्म तक पहुंचने रास्ता कहीं कच्चा और कहीं टूटा-फूटा है।

दूसरी समस्या जयपुर स्टेशन तक पहुंचने की है। खासा कोठी फ्लाईओवर से स्टेशन के गेट तक अधिकांश समय ट्रैफिक जाम की स्थिति रहती है, जिसके कारण कई लोगों की ट्रेन छूट जाती है। गत कई सालों से रेलवे स्टेशनों पर कुलियों की संख्या नगण्य रह गई है। किसी ने यह नहीं सोचा कि ऐसी स्थिति में यात्री कैसे अपनी ट्रेन तक पहुंच पाएंगे? आधे-एक घंटे का अतिरिक्त समय लेकर चलने वालों की ट्रेन भी कई बार छूट जाती है। स्टेशन के बाहर इतनी भीड़ रहती है कि समय पर स्टेशन पर पहुंचना ही लगभग असंभव हो गया है। यह स्थिति लगभग 4-5 वर्षों से बनी हुई है। क्या रेलवे के अधिकारी कभी इस ट्रेन में बैठकर यात्रा करते ही नहीं है या उन्हें यात्रियों की परेशानी से कोई सरोकार नहीं बचा है? रेलवे का मुख्य उद्देश्य नागरिकों को एक शहर से दूसरे शहर तक जाने के लिए तेज, सुविधाजनक और उचित किराए पर साधन उपलब्ध कराना है। यहां तो करोड़ों रुपए का खर्च और वर्षों तक काम चलने के बाद भी, अब तक यात्रियों को सुविधा के स्थान पर हर कदम पर परेशानी का ही सामना करना पड़ रहा है। यह स्थिति तो तब है जब जयपुर स्टेशन के पुनरुद्धार पर 717 करोड़ रुपए खर्च किए जा रहे हैं।

इसी प्रकार जयपुर के ही दूसरे स्टेशन गांधीनगर पर 211 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है। यहां भी अभी तक काम चल रहा है और एक प्लेटफोर्म से दूसरे तक जाने के लिए न लिफ्ट चलती है न एस्केलेटर। दो अटैची हाथों में उठाए कोई भी यह काम ऊंचे फुट ओवरब्रिज की सीढ़ियां चढ़कर नहीं कर सकता है। अभी तक काम अधूरा है। क्या रेलवे के अधिकारी यह नहीं कर सकते कि काम चलने के दौरान यात्रियों की मूलभूत सुविधाओं का ध्यान रखा जाए?

गांधीनगर स्टेशन से यदि कोई ट्रेन पकड़ना चाहे तो टोंक रोड स्थित प्लेटफार्म नंबर 2 के बाहर यातायात इतना अव्यवस्थित है कि टोंक रोड से प्लेटफार्म तक की 100 मीटर की दूरी भी पार करना बहुत मुश्किल है। उल्लेखनीय है कि रात्रि को खजुराहो इक्सप्रेस (जो जयपुर होते हुए उदयपुर जाती है) का समय 10.10 का है। लगभग उसी समय दिल्ली से आने वाली डबल डेकर और वंदे भारत के सैंकड़ों यात्री उतरते हैं। उस समय, कई वाहन आमने-सामने आ जाते हैं और जाम लग जाता है। यह प्रतिदिन की समस्या है। पूरे प्लेटफार्म पर न शौचालय की व्यवस्था है न पर्याप्त बैठने की कुर्सियां और बेंच। यहां वेटिंग रूम भी नहीं है।

> **एक समस्या, भारतीय रेलों में प्रारंभ से अनुभव की जा रही है। रेल के डिब्बों और प्लेटफॉर्म के लेवल में 2 या 3 फीट की ऊंचाई होती है और दो सीढ़ियां भी एक दम सीधी और संकरी होती हैं। किसी के लिए इन पर चढ़ना और उतरना बहुत मुश्किल होता है, खास तौर से इसलिए कि डिब्बे और प्लेटफॉर्म के बीच में काफी खाली जगह होती है। कई दुर्घटनाओं में अनेक व्यक्तियों की मौत इसी कारण हुई है। यह कमी रेलवे क्यों नहीं ठीक कर पा रही है, यह समझ से परे है। क्या अमृत भारत स्टेशन स्कीम के अंतर्गत इस समस्या को दूर किया जाएगा?**

क्या रेलवे पुलिस और स्थानीय ट्रैफिक पुलिस मिल कर इसे ठीक नहीं कर सकते ? गांधीनगर स्टेशन पर प्लेटफॉर्म 1 से 2 तक जाने के लिए एस्केलेटर बने तो हैं लेकिन ये सामान्यतः बंद पड़े रहते हैं। कोई भी बुजुर्ग व्यक्ति या दिव्यांग, किस प्रकार से ऊंची सीढ़ियां चढ़कर सही प्लेटफॉर्म पर पहुंच सकता है? बताया जाता है कि आधुनिकी करण के बाद हमारे रेलवे स्टेशन, विश्वस्तरीय हो जाएंगे, लेकिन तब तक क्या यात्री मूलभूत सुविधाओं से भी वंचित रहेंगे?

उदयपुर, जो कि भारत का विख्यात पर्यटन शहर है, के दोनों स्टेशन, सिटी स्टेशन और राणा प्रतापनगर गत चार साल से इसी बदइंतजामी का शिकार हैं। जयपुर से आने वाली खजुराहो एक्सप्रेस, सिटी स्टेशन उदयपुर पर प्लेटफार्म नंबर पांच पर आती है। यहां से प्लेटफार्म नंबर एक तक पहुंचने के लिए दोनों तरफ एस्केलेटर या लिफ्ट की कोई व्यवस्था नहीं है। कैसे कोई यात्री अपना सामान लेकर प्लेटफार्म बदल सकता है, इसका शायद किसी को कोई अनुमान नहीं है ! यह नहीं पता कि कितने व्यक्ति अब तक इस कारण अपनी हड्डी तुड़वा चुके हैं या घायल चुके हैं?

उदयपुर सिटी स्टेशन के बाहर का हाल, बेहाल है। यदि रेलवे स्टेशन के बाहर का हाल कोई देख ले तो दोबारा कभी उदयपुर आने का विचार ही त्याग दे। क्या ऐसे हम पर्यटन विकास करेंगे? स्टेशन के बाहर, ट्रेन के आने और जाने के समय अनेक वाहन फंसे रहते हैं। यदि ट्रेन प्लेटफार्म एक के बजाय किसी अन्य प्लेटफॉर्म से रवाना होती है, तो समस्या और भी विकराल हो जाती है ।

यह सोचकर कि राणा प्रताप नगर, उदयपुर का छोटा स्टेशन है, यहां पर उतरने से सुविधाजनक रूप से बाहर निकला जा सकता है, हम कई बार राणा प्रताप नगर पर उतर जाते हैं। यदि ट्रेन प्लेटफार्म नंबर 1 के बजाय 2 पर आ जाए तो बाहर निकलना ही बहुत मुश्किल है। यहाँ भी न लिफ्ट है न एस्केलेटर। प्लेटफॉर्म पूरा खुला है और बारिश आने पर पूरा भीगने के अलावा कोई चारा नहीं है। बहुत दूर जाकर, टूटे-फूटे रैम्प से होकर प्लेटफॉर्म बदलना पड़ता है। ऐसा करते समय कोई कहीं अटक या फंस जाये तो दुघर्टना निश्चित है। इसका नवीनतम अनुभव तो हमने 26 अगस्त को किया जब ट्रेन प्लेटफार्म नंबर दो पर आई थी । इस प्लेटफार्म से प्लेटफार्म नंबर 1 पर जाने का कोई विकल्प नहीं था, सिवाय रेलवे ट्रैक को क्रॉस करके जाने के। ऐसा हमने अपनी जान को जोखिम के डालकर किया ।

यह उदयपुर वालों का दुर्भाग्य है कि जिस शहर के मोहन लाल सुखाड़िया, राजस्थान के 17 वर्ष तक मुख्यमंत्री रहे, वही शहर अब राजनीतिक रूप से इतना कमजोर हो चुका है कि वहां का कोई राजनीतिक नेता उदयपुर शहर के रेलवे स्टेशनों को सुधारने के बारे में कुछ भी प्रभावी कार्रवाई नहीं करवा पाया है।

उदयपुर के पास गुजरात के अहमदाबाद रेलवे स्टेशन की दुर्दशा भी कम नहीं है। एक बार हमें विदेश यात्रा से अहमदाबाद हवाई अड्डे पर आने के बाद, अहमदाबाद स्टेशन पर 4 घंटे बिताने पड़े ताकि हम जयपुर की ट्रेन ले सकें। इस महत्वपूर्ण स्टेशन पर किसी भी प्रकार की कोई व्यवस्था नहीं थी। यहाँ तक कि रिटायरिंग रुम और वेटिंग रूम तक नहीं थे। चार घंटे, हमने रेलवे प्लेटफॉर्म की बेंच पर निरंतर एनाउंसमेंट और रेलों की धड़धड़ाने की आवाज़ के बीच कैसे बिताए, वे हमेशा याद रहेंगे।

एक समस्या, भारतीय रेलों में प्रारंभ से अनुभव की जा रही है। रेल के डिब्बों और प्लेटफॉर्म के लेवल में 2 या 3 फीट की ऊंचाई होती है और दो सीढ़ियां भी एक दम सीधी और संकरी होती हैं। किसी के लिए इन पर चढ़ना और उतरना बहुत मुश्किल होता है, खास तौर से इसलिए कि डिब्बे और प्लेटफॉर्म के बीच में काफी खाली जगह होती है। कई दुर्घटनाओं में अनेक व्यक्तियों की मौत इसी कारण हुई है। यह कमी रेलवे क्यों नहीं ठीक कर पा रही है, यह समझ से परे है। क्या अमृत भारत स्टेशन स्कीम के अंतर्गत इस समस्या को दूर किया जाएगा?

मैने उपरोक्त उदाहरण इतने विस्तार से केवल यह सिद्ध करने के लिए दिए हैं कि सरकार आम जनता की समस्याओं से कितनी बेखबर है। उनके नाम पर अरबों रुपए की योजनाएं तो बनाती हैं किंतु वे वास्तव में लोगों के कष्ट ही बढ़ा रही हैं। भारत के 500 रेलवे स्टेशन वर्तमान में इसी दौर से गुजर रहे होंगे, जहां भविष्य संवारने के नाम पर करोड़ों-अरबो रुपए खर्च करने के बावजूद लाखों लोग प्रतिदिन परेशान हो रहे हैं।

आशा है, रेल मंत्री इस गंभीर समस्या पर ध्यान देंगे और अधिकारियों को निर्देश देंगे कि आम यात्रियों की सुविधा किसी भी तरह से बाधित न हो। अब भी यह काम शीघ्र पूरा करें और जब तक काम पूरा हो, तब तक कम से कम लिफ्ट और एस्केलेटर की व्यवस्था को सुनिश्चित करेंगे। क्या बुलेट ट्रेन और वंदे भारत जैसी आधुनिकतम ट्रेन चलाने वाला वाला रेलवे मंत्रालय यात्रियों के लिए न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं भी सुनिश्चित नहीं कर सकता ?

यदि नहीं, तो हमें यही कहना होगा कि - ''करोड़ों के खर्च के बाद भी रेलवे स्टेशनों का हाल, बेहाल!''

–अतिथि सम्पादक,
राजेन्द्र भाणावत
(पूर्व आई.ए.एस. अधिकारी)

सुगम परिवहन की ओर बढ़ता राजस्थान : सुविधा, सुरक्षा और तकनीक का नया समन्वय

गिरीश पाराशर

राजस्थान जैसे विशाल भौगोलिक विस्तार वाले प्रदेश में परिवहन केवल आवागमन का साधन नहीं, बल्कि विकास की गति को तय करने वाला महत्वपूर्ण आधारभूत ढांचा है। दूर-दराज के गांवों को शहरों से जोड़ना हो, विद्यार्थियों और कामकाजी लोगों की दैनिक आवाजाही आसान बनानी हो, महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों को सुरक्षित एवं किफायती यात्रा उपलब्ध करानी हो या बड़े धार्मिक एवं सामाजिक आयोजनों में लाखों यात्रियों का प्रबंधन एक सक्षम सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था की भूमिका हर स्तर पर दिखाई देती है। हाल के प्रयासों से राजस्थान में परिवहन व्यवस्था को केवल बसों की संख्या बढ़ाने तक सीमित न रखकर सुविधा, सुरक्षा, डिजिटल सेवाओं, ग्रामीण पहुंच और आधुनिकीकरण के व्यापक दृष्टिकोण से विकसित करने की दिशा स्पष्ट होती है।

राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम के स्तर पर बस बेड़े के विस्तार और आधुनिकीकरण की दिशा में उल्लेखनीय काम हुआ है। विभिन्न श्रेणियों की 944 नई बसों का क्रय कर संचालन शुरू किया गया, जबकि 581 बसों को अनुबंध पर लेकर संचालन प्रारंभ किया गया। इसके अतिरिक्त 767 डीजल तथा 300 इलेक्ट्रिक बसों को अनुबंध पर लेने की प्रक्रिया भी आगे बढ़ाई जा रही है। यह बदलाव इस मायने में महत्वपूर्ण है कि सार्वजनिक परिवहन की गुणवत्ता सीधे तौर पर उपलब्ध बसों की संख्या, उनकी स्थिति और उनकी तकनीकी क्षमता से जुड़ी होती है।

यहां परिवहन सुधार का दूसरा महत्वपूर्ण पक्ष ग्रामीण और दूरस्थ क्षेत्रों तक पहुंच का विस्तार है। अक्सर सार्वजनिक परिवहन की सबसे बड़ी चुनौती उन क्षेत्रों में सामने आती है जहां यात्रियों की संख्या सीमित होने के कारण नियमित बस संचालन व्यावसायिक दृष्टि से कठिन होता है। ऐसे क्षेत्रों के लिए रेवन्यू शेरिंग मॉडल के आधार पर ग्रामीण सेवा 'आपणी बस-राजस्थान रोडवेज' की शुरुआत 5 अक्टूबर 2025 से की गई। यह पहल दूरस्थ ग्रामीण क्षेत्रों के यात्रियों को बेहतर परिवहन सुविधा उपलब्ध कराने की कोशिश के रूप में महत्वपूर्ण है।

दरअसल, सुगम परिवहन का वास्तविक अर्थ तभी पूरा होता है जब बस सेवा गांव की चौपाल से लेकर महानगर तक समान रूप से उपयोगी हो। राजस्थान की भौगोलिक परिस्थितियों में ग्रामीण संपर्क को मजबूत करना आर्थिक और सामाजिक दोनों दृष्टियों से जरूरी है। परिवहन की बेहतर उपलब्धता रोजगार, शिक्षा, स्वास्थ्य सेवाओं और बाजार तक पहुंच को भी आसान बनाती है। इसलिए ग्रामीण बस सेवा का विस्तार केवल यात्री सुविधा का विषय नहीं, बल्कि क्षेत्रीय संतुलित विकास का भी महत्वपूर्ण माध्यम है।

सार्वजनिक परिवहन की गुणवत्ता का आकलन केवल बस के भीतर की सुविधा से नहीं होता। बस स्टैंड और यात्री प्रतीक्षालय भी उतने ही महत्वपूर्ण हैं। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार छह नए बस स्टैंड का निर्माण पूरा किया जा चुका है। इसके साथ ही 16 स्थानों पर नए बस स्टैंड और एक स्थान पर नए बस डिपो का निर्माण कार्य चल रहा है, जबकि छह पूर्व स्थापित बस स्टैंड पर मरम्मत एवं उन्नयन संबंधी कार्य प्रगतिरत हैं। इसी क्रम में 'मेरी बस मेरी जिम्मेदारी' अभियान के तहत निगम की स्वामित्व वाली और अनुबंधित बसों की स्वच्छता तथा मरम्मत संबंधी कार्यों पर भी जोर दिया गया है। यह पहल इस बात का संकेत है कि परिवहन व्यवस्था में अब केवल परिचालन नहीं, बल्कि यात्री के पूरे अनुभव को बेहतर बनाने पर भी ध्यान दिया जा रहा है।

आज का यात्री केवल समय पर बस मिलने की अपेक्षा नहीं करता, बल्कि वह यात्रा के दौरान सुरक्षा और वास्तविक समय की जानकारी भी चाहता है। राजस्थान रोडवेज में इसी जरूरत को ध्यान में रखते हुए बसों में व्हीकल ट्रैकिंग सिस्टम और पैनिक बटन स्थापित किए गए हैं। महिलाओं, दिव्यांगजनों, वरिष्ठ नागरिकों, छोटे बच्चों अथवा अचानक बीमार हुए यात्रियों जैसी आपात परिस्थितियों में त्वरित सहायता के लिए यह व्यवस्था महत्वपूर्ण है। इन सेवाओं की निगरानी के लिए मुख्यालय में स्थापित सुरक्षा, कंट्रोल एंड कमांड सेंटर का उद्घाटन 14 दिसंबर 2024 को किया गया।

डिजिटल परिवहन के क्षेत्र में एक और महत्वपूर्ण कदम ऑनलाइन पोर्टल 'समाधान' की शुरुआत है। 24 जुलाई 2024 को शुरू किए गए इस पोर्टल के माध्यम से निगम की सेवाओं से संबंधित यात्रियों की शिकायतों के निवारण की व्यवस्था की गई है। वहीं, 'RSRTC Live' मोबाइल एप के माध्यम से यात्रियों को निगम की बसों के आगमन-प्रस्थान से संबंधित जानकारी उपलब्ध कराने की पहल की गई है। परिवहन व्यवस्था का मानवीय पक्ष भी इन प्रयासों में स्पष्ट दिखाई देता है। प्रदेश के 60 से 80 वर्ष की आयु के वरिष्ठ नागरिकों को निगम की बसों में किराये में दी जा रही 30 प्रतिशत छूट को बढ़ाकर 50 प्रतिशत किया गया है। मस्कुलर डिस्ट्रॉफी से पीड़ित यात्रियों के साथ एक सहयोगी को निगम की साधारण एवं द्रुतगामी बसों में निःशुल्क यात्रा सुविधा देने का निर्णय भी लागू है। लोकतंत्र सेनानियों को निगम की लोकल एवं एक्सप्रेस बसों में निःशुल्क यात्रा की सुविधा उपलब्ध कराई जा रही है।

महिलाओं के लिए भी विशेष अवसरों पर परिवहन सुविधा का व्यापक उपयोग हुआ है। अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर 2024 में 6.04 लाख, 2025 में 6.74 लाख और 2026 में 7.71 लाख अर्थात कुल 20.49 लाख महिला यात्रियों को राज्य की सीमा में निगम बसों में निःशुल्क यात्रा उपलब्ध कराई गई। रक्षाबंधन 2024 पर 7.48 लाख महिला यात्रियों को यह सुविधा मिली, जबकि रक्षाबंधन 2025 पर पहली बार दो दिन की निःशुल्क यात्रा सुविधा दी गई, जिसका लाभ 16.04 लाख महिला यात्रियों ने उठाया।

यह आंकड़े बताते हैं कि सार्वजनिक परिवहन सामाजिक समावेशन का भी सशक्त माध्यम बन सकता है। महिलाओं, वरिष्ठ नागरिकों और विशेष परिस्थितियों वाले यात्रियों के लिए आर्थिक राहत तथा सुविधा का विस्तार परिवहन को अधिक संवेदनशील और जनोन्मुख बनाता है।

किसी भी परिवहन व्यवस्था की क्षमता का वास्तविक परीक्षण सामान्य दिनों से अधिक बड़े आयोजनों में होता है। महाकुंभ 2025 इसका बड़ा उदाहरण रहा। राजस्थान रोडवेज ने श्रद्धालुओं की सुविधा के लिए व्यापक यात्रा प्रबंधन करते हुए बसों का लगभग 11 लाख किलोमीटर संचालन किया और करीब 78 हजार यात्रियों को यात्रा सुविधा उपलब्ध कराई।

यह अनुभव बताता है कि सार्वजनिक परिवहन केवल नियमित यातायात का साधन नहीं, बल्कि आवश्यकता के अनुसार तेजी से संसाधन जुटाने वाली व्यवस्था भी होना चाहिए। बड़े धार्मिक, सांस्कृतिक अथवा सामाजिक आयोजनों में सुगम यातायात भीड़ प्रबंधन और जनसुविधा दोनों के लिए निर्णायक बन जाता है।

राजस्थान अब सार्वजनिक परिवहन को आधुनिक इंटेलिजेंस ट्रांसपोर्ट सिस्टम से जोड़ने की दिशा में भी आगे बढ़ रहा है। सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में आईटीएस सुदृढ़ीकरण के लिए केंद्रीय सहायता योजना के अंतर्गत राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम की 11.33 करोड़ रुपए लागत की परियोजना को स्वीकृति मिली है। इसमें केंद्र सरकार की ओर से 70 प्रतिशत यानी 7.931 करोड़ रुपए का अंशदान स्वीकृत किया गया है तथा वित्तीय वर्ष 2025-26 में प्रथम किस्त के रूप में 3.965 करोड़ रुपए जारी करने की स्वीकृति दी गई है।

यह निवेश आने वाले समय में परिवहन व्यवस्था को और अधिक डेटा आधारित, निगरानी-सक्षम और यात्री केंद्रित बनाने की क्षमता रखता है। व्हीकल ट्रैकिंग से लेकर कमांड सेंटर और मोबाइल एप तक की कड़ियां पहले ही जुड़ रही हैं; आईटीएस का विस्तार इस डिजिटल परिवहन तंत्र को और मजबूत कर सकता है।

परिवहन सुधारों का एक सकारात्मक परिणाम राष्ट्रीय स्तर पर भी सामने आया है। अक्टूबर 2024 से मार्च 2025 की अवधि में डीजल माइलेज में सुधार के लिए निगम को स्कॉच ऑर्डर ऑफ मेरिट से सम्मानित किया गया। यह उपलब्धि संसाधनों के बेहतर उपयोग और परिचालन दक्षता की दिशा में किए जा रहे प्रयासों को रेखांकित करती है।

राजस्थान में सुगम परिवहन की तस्वीर को यदि समग्रता में देखा जाए तो यह बदलाव केवल नई बसें जोड़ने का नहीं है। एक ओर बस बेड़े का विस्तार और इलेक्ट्रिक बसों की दिशा में पहल है, तो दूसरी ओर ग्रामीण क्षेत्रों में सेवा विस्तार, नए बस स्टैंड, स्वच्छता एवं मरम्मत, यात्रियों की सुरक्षा, डिजिटल शिकायत निवारण, लाइव बस ट्रैकिंग और जैसी तकनीकी व्यवस्थाएं हैं। साथ ही महिलाओं, वरिष्ठ नागरिकों और विशेष जरूरत वाले यात्रियों के लिए सुविधाओं का विस्तार इस व्यवस्था को अधिक समावेशी बनाता है। आगे की चुनौती इन पहलों को निरंतरता देने की है। नई बसें तभी प्रभावी होंगी जब उनका रखरखाव बेहतर हो, डिजिटल सेवाएं भरोसेमंद हों, ग्रामीण मार्गों पर नियमितता बनी रहे और यात्री सुरक्षा सर्वोच्च प्राथमिकता में रहे। सार्वजनिक परिवहन की सफलता का अंतिम पैमाना आंकड़े नहीं, बल्कि वह सामान्य यात्री है जो समय पर, सुरक्षित, सम्मानजनक और किफायती ढंग से अपने गंतव्य तक पहुंचता है।

राजस्थान के लिए यह बदलाव इसलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि सुगम परिवहन प्रदेश की आर्थिक और सामाजिक गतिशीलता का आधार बन सकता है। जब गांव बेहतर बस सेवा से जुड़ते हैं, शहर आधुनिक परिवहन से चलते हैं और यात्री तकनीक के माध्यम से व्यवस्था से सीधे जुड़ता है, तब परिवहन महज आवागमन नहीं रहता, विकास का वाहक बन जाता है।

–गिरीश पाराशर,
राज. प्रशासनिक सेवा अधिकारी (सेनि)

राजस्थान के सरकारी विश्वविद्यालयों की सिंडिकेट/ प्रबंध मंडलों में दो विधायकों के मनोनयन की वर्तमान परिदृश्य में सार्थकता

डॉ. भूपेंद्र सिंह शेखावत

पिछले दिनों एक सोची समझी कार्यवाही के तहत जयपुर शहर के मध्य में स्थित महाराजा और महारानी कॉलेज की लगभग 48 बीघा भूमि, जिसका बाजार मूल्य अनुमानत सैकड़ों अरब रुपए का होगा, का स्वामित्व राजस्थान विश्वविद्यालय से अनधिकृत रूप में गोपनीय तरीके से छीनकर, जेडीए एवं नगर निगम जैसी संस्थाओं के स्वामित्व में कर दिया गया, इस सूचना के साथ मुझे यह भी सूचना मिली कि 11 महीने पहले हो चुकी इस कार्यवाही के अगले प्रथम चरण में महारानी कॉलेज के एक बड़े भूभाग जिसमें वर्तमान में कुछ मजारें भी है, को इंस्टीट्यूशनल एरिया के नाम से राजनीतिक रूप से प्रभावी एक निजी शिक्षा संस्थान को हायर एजुकेशन इंस्टीट्यूशंस की स्थापना के उद्देश्य से रियायती दरों पर प्रदान किए जाने की प्रक्रिया भी प्रगति पर है। निश्चित रूप से मेरे लिए यह बड़ी सूचना थी। मैंने मेरे मीडिया से जुड़े कुछ साथियों से जब यह सूचना साझा की तो उन्होंने अपनी कलम से इसे प्रमुखता के साथ आमजन मानस के सामने रखा। विश्वविद्यालय समुदाय विशेष रूप से शिक्षक, कर्मचारी और छात्र संगठन भी इसके विरोध में आने लगे, यहां तक की विश्वविद्यालय की पेंशनर एसोसिएशन से जुड़े सेवानिवृत्त हो चुके वयोवृद्ध शिक्षक एवं कर्मचारी भी इसके विरोध में सड़कों पर धरना देने के लिए भी आगे आ गये। मैंने इस धरने में कुछ ऐसे वयोवृद्ध शिक्षकों और कर्मचारियों को भी देखा जो अपने स्वास्थ्य कारणों से आसानी से चल भी नहीं पा रहे थे

मैं इसे एक सुखद संयोग ही मानता हूं, कि इस पूरी प्रक्रिया के दौरान विधानसभा का सत्र चल रहा था, अखिल भारतीय विद्यार्थी परिषद के प्रांतीय प्रभारी पूरन सिंह जी का इस संबंध में मेरे पास पहली बार टेलीफोन आया, कि मालवीय नगर के विधायक कालीचरण सर्राफ, इस मुद्दे को प्रमुखता से विधानसभा में रखना चाहते हैं, आपसे इस संबंध में पूरे तथ्यों के साथ सूचना प्राप्त करने के लिए उन्होंने मुझे सलाह दी है। उन्होंने मुझसे कहा विद्यार्थी परिषद भी इस संबंध में एक बड़ा छात्र आंदोलन करने जा रहा है, इसी तरह के भाव मुझे छात्रसंघ के पूर्व अध्यक्ष रह चुके विधायक मनीष यादव जी के माध्यम से भी प्राप्त हुए, इन दोनों विधायकों को पूरे तथ्यों के साथ मेंने सभी आवश्यक पत्रावलियो की सूचना भेज दी। विधायक व मेरे मित्र प्रोफेसर सुभाष गर्ग को मैंने इस पूरे प्रकरण को विधानसभा पटल पर रखे जाने के निवेदन के साथ जानकारी दी। तीनों ही विधायकों ने विधानसभा में इस पूरे भूमि घोटाले को प्रमुखता से सदन की पटल पर रखा, और इस संबंध में प्रभावी कार्यवाही का दौर शुरू हुआ, और आखिर में मुझे यह सूचना मिली की तत्कालीन जिला कलेक्टर जितेंद्र सोनी, जो कि स्वयं भी विश्वविद्यालय के शोध छात्र हैं, ने इन दोनों महाविद्यालयों की भूमि के 11 महीने पूर्व किए गए नियम विरुद्ध नामांतरण को निरस्त करने के आदेश जारी कर दिए हैं। हालांकि इस पूरी प्रक्रिया में विश्वविद्यालय की कुलपति द्वारा सिंडिकेट की आपात बैठक बुलाऐ जाने की लगातार मांग पर भी गंभीरता नहीं दर्शायी गई,

इस पूरे प्रकरण में मेरे लिए निश्चित रूप से यह पीड़ा का विषय बना कि राजस्थान विश्वविद्यालय सिंडिकेट में राजस्थान विश्वविद्यालय अधिनियम 1946 के प्रावधान 21( ) के क्रम में राज्य सरकार द्वारा मनोनीत दो विधायकों गोपाल शर्मा और कुलदीप धनकड़ द्वारा सीधे रूप से विश्वविद्यालय के अस्तित्व पर हुए इस आक्रमण की गंभीरता को लेकर ना तो विधानसभा के पटल पर और ना हीं इस गंभीर विषय को लेकर सिंडिकेट की विशेष आपात बैठक बुलाई जाने के विचार तक भी व्यक्त किए गए, यह विषय अनेक मंचों पर विशेष चर्चा का भाग बना, हालांकि गोपाल जी ने अपनी नियुक्ति के बाद में विश्वविद्यालय से जुड़े अनेक पेचीदा मामलों को लेकर महत्वपूर्ण विचार जरूर व्यक्त किए हैं। यह भी उल्लेखनीय है की दूसरे सदस्य कुलदीप धनकड़ को अभी कुछ दिनों पूर्व इस प्रकरण की राज्य सरकार में प्रगति का जायजा लेने के लिए सिंडिकेट द्वारा दायित्व सोपा गया है।

जहां तक राज्य के अन्य सरकारी विश्वविद्यालयों में मनोनीत होने वाले इन विधायकों का प्रश्न है, सिंडिकेट / प्रबंध मंडल सदस्य के रूप में मिलने वाली कुछ आर्थिक एवं अन्य सुविधाओं को प्राप्त करने तक ही उनकी भूमिका सीमित है, कई विश्वविद्यालयों में तो हालात यहां तक भी हैं, की इस भूमिका के लिए अपेक्षित शिक्षित होने की स्थिति में भी कई विधायक नहीं है, शायद ही इन विश्वविद्यालयों के प्रबंध मंडल में महत्वपूर्ण सदस्य होने के बावजूद भी इन सदस्यों द्वारा अपने संबंधित विश्वविद्यालयों से जुड़ी महत्वपूर्ण समस्याओं के समाधान को लेकर विधानसभा में या सार्वजनिक रूप से कोई विचार तक भी व्यक्त किया होगा, जोधपुर विश्वविद्यालय इसका जीवंत उदाहरण है, इस विश्वविद्यालय से जुड़े शिक्षक एवं कर्मचारी पिछले लंबे समय से अपनी पेंशन की नियमितता को लेकर सड़कों पर संघर्ष कर रहे हैं, संघर्ष करते हुए दर्जनों सेवानिवृत हो चुके कर्मचारी एवं शिक्षक आर्थिक अभावों के चलते अपना जीवन भी खो चुके हैं, लेकिन इस विश्वविद्यालय में नियुक्त दो विधायक सदस्यों ने आज तक इस संबंध में विधानसभा में या सार्वजनिक रूप से इस समस्या के समाधान को लेकर किसी तरह की चिंता व्यक्त करने की भी जहमत नहीं उठाई है।

आखिर यह प्रश्न उठना स्वाभाविक है कि राज्य के सरकारी विश्वविद्यालयों के प्रबंध मंडलों में इन विधायकों के सदस्यों के रूप में मनोनयन की एक स्वस्थ प्रक्रिया पर राजनीतिक दलों द्वारा पुनर्विचार किया जाना चाहिए। हालांकि पूर्व में डॉ बीडी कल्ला जैसे विद्वान विधायक भी सिंडिकेट के सदस्य रहे हैं, जिनके राज्य में उच्च शिक्षा विकास से जुड़े विचारों को सुनने के लिए विश्वविद्यालय के कुलपति और सिंडिकेट सदस्यों के साथ मीडिया से जुड़े वरिष्ठ प्रतिनिधि भी उत्सुकता से प्रतीक्षा करते थे, डॉ ललित किशोर चतुर्वेदी, भंवर लाल शर्मा, घनश्याम तिवारी, ,वासुदेव देवनानी, सुमित्रा सिंह, दीपेंद्र सिंह शेखावत, गिरिजा व्यास, डॉ सी पी जोशी, कालीचरण सराफ, जैसे अनेक अनुभवी राजनेताओं ने अपने अनुभव से अपने गहरे अनुभव के आधार पर नई दिशा दी, लेकिन वह हालत अब धीरे-धीरे विश्वविद्यालय परिसरों से विलुप्त हो रहा है। यहां यह उल्लेख करना भी समीचीन होगा की केंद्रीय विश्वविद्यालयों के प्रबंध मंडल में भी इस तरह सदस्यों की नियुक्त होने का कोई विशेष प्रावधान नहीं है।

डॉ. भूपेंद्र सिंह शेखावत
अध्यक्ष श्री बिशन सिंह शेखावत शोध एवं शिक्षण संस्थान।

राशिफल मंगलवार 1 सितम्बर, 2026

पंडित अनिल शर्मा

भाद्रपद मास, कृष्ण पक्ष, चतुरथी तिथि, मंगलवार, विक्रम संवत 2083, अश्विनी नक्षत्र रात्रि 2:41 तक, वृद्धि योग रात्रि 11:39 तक, बालव करण प्रातः 7:42 तक, चन्द्रमा आज मेष राशि में संचार करेगा।

ग्रह स्थितिः सूर्य-सिंह, चन्द्रमा-मेष, मंगल-मिथुन, बुध-सिंह, गुरू-कर्क, शुक्र-कन्या, शनि-मीन राहु-कुम्भ, केतु-सिंह

आज सर्वार्थ सिद्धि योग और अमृत सिद्धि योग सूर्योदय से रात्रि 2:42 तक है। कुमार योग प्रातः 7:42 से रात्रि 2:42 तक है। ज्वालामुखी योग रात्रि 2:42 से आरम्भ होगा। आज रक्षा पंचमी, प्रथम प्रकाश उत्सव गुरू ग्रन्थ साहिब (न मत से) है।

श्रेष्ठ चौघड़िया: चर 9:18 से 10:53 तक, लाभ-अमृत 10:53 से 2:01 तक, शुभ 3:35 से 5:10 तक।

राहूकालः 3:00 से 4:30 तक। सूर्योदय 6:10, सूर्यास्त 6:44

मेष

व्यावसायिक कार्यों के लिए बाहर जाना पड़ सकता है। नौकरीपेशा व्यक्तियों को अतिरिक्त जिम्मेदारी मिल सकती है। आज मनःस्थिति ठीक रहेगी और मानसिक तनाव दूर होगा।

वृष

आज आवश्यक और महत्वपूर्ण मामलों में दुविधा बनी रहेगी। आपसी ईर्ष्या-वैमनस्यता के कारण परेशानी हो सकती है। आज पारिवारिक कार्यों के कारण भागदौड़ रहेगी।

मिथुन

आर्थिक/वित्तीय मामलों के लिए दिन अच्छा रहेगा। आय में वृद्धि होगी। अटका हुआ धन प्राप्त होगा। व्यावसायिक कार्यों से संबंधित आर्थिक समस्या का समाधान हो सकता है।

कर्क

व्यावसायिक कार्यों में आ रही अड़चनें दूर होने लगेंगी। आवश्यक और महत्वपूर्ण कार्य शीघ्रता/सुगमता से बनने लगेंगे। नौकरीपेशा व्यक्तियों को बाहर जाना पड़ सकता है।

सिंह

व्यावसायिक कार्यों से संबंधित आर्थिक समस्या का समाधान हो सकता है। अटका हुआ धन प्राप्त होगा। नवीन कार्यों में उचित सफलता मिलेगी। धार्मिक कार्यों पर धन खर्च हो सकता है।

कन्या

चन्द्रमा अष्टम भाव में शुभ नहीं है। शुभ कार्यों में व्यवधान हो सकता है। आज बनते कार्य बिगड़ सकते हैं। आवश्यक कार्यों में विलम्ब हो सकता है।

तुला

व्यावसायिक संपर्क बनेंगे। व्यावसायिक वार्ता सफल रहेगी। महत्वपूर्ण कार्य योजना का क्रियान्वयन होगा। आर्थिक मामलों के लिए दिन अच्छा रहेगा। परिवार में उत्सव जैसा माहौल रहेगा।

वृश्चिक

व्यावसायिक कार्यों के लिए दिन अच्छा रहेगा। चलते कार्यों में प्रगति होगी। नवीन कार्यों में उचित सफलता मिलेगी। व्यावसायिक आय में वृद्धि होगी। विवादित मामलों का निपटारा हो सकता है।

धनु

महत्वपूर्ण और आवश्यक कार्यों के संबंध में दुविधा बनी रहेगी। आपसी ईर्ष्या-वैमनस्यता के कारण परेशानी हो सकती है। पारिवारिक कार्यों के कारण भागदौड़ रहेगी।

मकर

घर-परिवार में चल रहे आपसी मतभेद दूर होंगे। विवादित मामलों से राहत मिल सकती है। अतिथियों के आगमन से उत्सव जैसा माहौल रहेगा। व्यावसायिक/आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी।

कुंभ

परिवार में मन को प्रसन्न करने वाले संदेश प्राप्त होंगे। परिजनों के सहयोग से वर्तमान समस्या का समाधान हो सकता है। व्यावसायिक कार्यों के संबंध में उचित सोच-विचार हो सकता है।

मीन

व्यावसायिक कार्य योजना बनेगी और योजना का क्रियान्वयन होगा। नौकरीपेशा व्यक्तियों को मानसिक तनाव हो सकता है। आज अटका हुआ धन प्राप्त होगा। स्वास्थ्य में सुधार होगा।