ऋतुपर्ण दवे
स्वतंत्र टिप्पणीकार

आजकल

एक्सप्रेस वे पर बढ़ते हादसे चिंताजनक

भारत में सड़क दुर्घटनाओं और इस कारण मृतकों की संख्या निरंतर बढ़ रही है। दरअसल हमारे देश में अधिकांश सड़कों का निर्माण अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप नहीं होता, जबकि वाहनों का परिचालन कई गुना बढ़ गया है और उनके लिए सुनिश्चित मानदंडों का पालन न तो सड़क निर्माण के दौरान किया जाता है और न ही वाहन संचालन के दौरान। लिहाजा दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है जिसे कम करने के लिए सरकार को समुचित कदम उठाना चाहिए

देश में बढ़ती सड़क दुर्घटनाएं सभी के लिए चिंता का कारण हैं। कहने को वर्ष 2016 की तुलना में 2017 में इसमें थोड़ी कमी जरूर आई, लेकिन 2018 के बढ़े हुए आंकड़ों ने फिर परेशानी बढ़ा दी। सवाल यह है कि हम कब तक आंकड़ों को देखकर चिंता जताते रहेंगे? हादसों को रोकने की खातिर भी तो कुछ ठोस उपाय करना होगा। केवल हाथ पर हाथ धरे रहने से कुछ हासिल होने वाला नहीं। जिस तरह 2019 में अब तक सड़क दुर्घटनाओं में हुई मौतों ने कई सवाल खड़े कर दिए हैं, उसने मोदी सरकार की दूसरी पारी में इस पर चिंता बढ़ाई होगी, क्योंकि भारत ने संयुक्त राष्ट्र के उस घोषणा पत्र पर हस्ताक्षर कर रखे हैं जिसमें 2020 तक सड़क हादसों में होने वाली मृत्यु दर को आधा करने का वचन है। ऐसे में इस लक्ष्य को इतने कम समय में कैसे हासिल कर पाएंगे?

लापरवाही कहें या रफ्तार का कहर या फिर खराब सड़कें, देश भर में सड़क दुर्घटनाएं कम नहीं हो रही हैं, जो इस संबंध में अंतरराष्ट्रीय स्तर पर भारत की रेटिंग को भी प्रभावित करती हैं। देश की संसद भी इससे चिंतित है, लेकिन उपायों को लेकर कुछ खास होता दिख नहीं रहा। केवल आंकड़ों को देखें तो भारत में बीता एक दशक करीब 12 लाख जिंदगियां लील चुका है तथा सवा करोड़ से ज्यादा लोग गंभीर रूप से घायल और दिव्यांग की श्रेणी में आ चुके हैं।

हाल ही में यमुना एक्सप्रेस वे पर आगरा जिले में हुए बस हादसे से चिंता फिर बढ़ गई है। इस हादसे में एक बस पुल से नीचे जा गिरी और 29 लोगों की जान चली गई। उत्तर प्रदेश यातायात निदेशालय के आंकड़े और भी चौंकाने वाले हैं। इस वर्ष पहली छमाही में इस एक्सप्रेस वे पर 95 सड़क दुर्घटनाओं में 94 लोगों की जान जा चुकी है और 120 लोग बुरी तरह से घायल हुए हैं। दिल्ली- आगरा की दूरी को कम समय में तय करने के लिए यह एक्सप्रेस वे बनाया गया। लेकिन आरटीआइ के आंकड़े बताते हैं कि नौ अगस्त 2012 यानी उद्घाटन के बाद से 31 जनवरी 2018 तक इसमें 5,000 दुर्घटनाओं में 883 लोगों ने जान गंवा दी है। इसमें यदि गंभीर रूप से घायल लोगों को जोड़ दें तो यह आंकड़ा दस हजार को पार कर जाता है।

ऐसा ही हादसा जून माह में हिमाचल प्रदेश के कुल्लू में हुआ जिसमें 44 लोगों की मौत हो गई जबकि 30 से अधिक यात्री घायल हो गए। यह हादसा हाइवे पर नहीं, पहाड़ी रास्ते पर हुआ जिसमें एक खचाखच भरी बस 500 मीटर नीचे नदी में जा गिरी जिसने पहाड़ी रास्तों पर अपर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था को उजागर किया। हिमाचल प्रदेश में ही बीते एक दशक में करीब 30,993 सड़क हादसे हुए हैं जिनमें 11,561 लोगों की मौत हो चुकी है। वहीं देश भर की बात करें तो 2018 में सड़कों पर 1.4 लाख लोगों ने अपनी जान सड़क दुर्घटना में गंवाई है। सड़क हादसों के मामले में उत्तर प्रदेश सबसे आगे है। दूसरे नंबर पर तमिलनाडु रहा जिसके बाद महाराष्ट्र और तीसरे नंबर पर मध्य प्रदेश रहा। इसके बाद कर्नाटक और राजस्थान में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे ज्यादा लोग मारे गए।

देश में सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सड़कों और वाहनों के निर्माण में नई तकनीकों को अपनाना होगा

सरकारी आंकड़ों में भारत में रोजाना 1,317 सड़क दुर्घटनाओं में 413 लोगों की जान जाती है, जबकि यह आंकड़ा वास्तव में इससे कहीं अधिक है। जो भी हो मौत के ये आंकड़े काफी चौंकाने वाले हैं। सड़क सुरक्षा पर आधारित ग्लोबल स्टेटस रिपोर्ट में भारत की स्थिति दयनीय है। दुनिया भर में सड़क हादसों के मामले में रूस पहले नंबर पर है जहां एक लाख लोगों में 19 की जान हर साल सड़क हादसों में जाती है। वहीं भारत दूसरे, अमेरिका तीसरे, फ्रांस चौथे और डेनमार्क पांचवे नंबर पर है।

सड़क हादसों पर किसी एक पक्ष को दोषी ठहराना गलत होगा। इसके लिए व्यापक दृष्टिकोण अपनाना होगा। पूरी सिविल सोसायटी के साथ जन-अभियान चलाना होगा ताकि जिस सड़क पर चल रहे हैं उसकी तकनीकी गुणवत्ता और जोखिमों की पूरी जानकारी मिले। चालकों की लापरवाही जैसे ओवर स्पीड, लगातार चलना और नशा ज्यादातर दुर्घटनाओं के कारण होते हैं। लेकिन प्रबंधकीय और प्रशासनिक खामियों के बीच बनी सड़कों की बनावट, लचर रख-रखाव और पूरे इंफ्रास्ट्रक्चर पर भी खास फोकस जरूरी है। हादसों को रोकने की खातिर पूरे मार्ग में सतर्कता की अनिवार्यता के सुनिश्चित पालन की व्यवस्था होनी चाहिए। यह भी सच है कि भारत में तमाम एक्सप्रेस वे उतने चौड़े नहीं हैं जैसे अंतरराष्ट्रीय मापदंड के अनुसार होने चाहिए, जबकि इन पर दौड़ने वाले वाहन अंतरराष्ट्रीय स्तर के हैं। ऐसे में भारतीय सड़कों पर अंतरराष्ट्रीय मानक के वाहनों की गति और उनके चलाने के तौर तरीकों के सामंजस्य का ज्ञान चालक के लिए बेहद जरूरी है जो अमूमन भारत में नहीं है।

कुल मिलाकर सड़कों पर चलने वाले दोपहिया से लेकर कार व भारी वाहन चालकों को शिक्षित करने के साथ उन्हें अधिकार और जिम्मेदारी दोनों समझानी होगी। सुरक्षित सफर के लिए सड़कों पर तकनीक के उपयोग बढ़ाने के साथ ही आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस का सहारा लेना होगा। सीसीटीवी का जाल फैलाना होगा जिन्हें वाइ-फाइ से एक सेंट्रलाइज्ड मॉनिटरिंग सिस्टम में जोड़कर जोन या सेक्टरों में बांटकर सतत निगरानी और विश्लेषण किया जाए। इससे एक डाटाबेस भी तैयार होगा जो सड़कों के मिजाज का खाका होगा जिसकी मदद से दुर्घटनाओं को रोका जा सकेगा। इसी से वाहनों की रफ्तार पर दूर से ही निगाह रहेगी जिसका भय वाहन चालक को भी होगा।

सड़क सुरक्षा कानून में भी व्यापक सुधार की जरूरत है जिसकी सरकार कोशिश कर रही है ताकि फर्जी लाइसेंस, एक प्रदेश में अयोग्य होने पर दूसरे प्रदेश से लाइसेंस बनवाना, शराब पीकर वाहन चलाने व तमाम दूसरी व्यावहारिक शिकायतों में कमी आएगी। इसके अलावा टायरों के निर्माण की प्रक्रिया को भी अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप बनाना होगा। सड़क हादसों को कम करने के लिए सरकारी प्रयासों के अलावा सभी को मिलकर इसे जन-आंदोलन का रूप देना ही होगा तभी हर साल लाखों लोगों की असमय मौतें रुक पाएंगी जो बड़ी उपलब्धि होगी।

दुर्घटनाओं पर नियंत्रण के उपाय

रमेश ठाकुर

समूचे भारत में पिछले एक-डेढ़ दशक से एक्सप्रेस-वे का जाल बिछाने का काम तेजी से चल रहा है। जितनी तेजी से एक्सप्रेस वे बनाए जा रहे हैं उतनी ही तेजी से सड़क हादसे भी हो रहे हैं। रोज कहीं न कहीं से बड़े हादसे की खबर सुनने को मिल रही है। मुआवजा देकर संबंधित राज्य सरकारें मामले को तो शांत कर देती हैं, लेकिन उसे रोकने का कोई प्रयास नहीं करतीं। एक्सप्रेस वे की दर्दनाक घटनाओं ने कई सवाल खड़े किए हैं। क्या सभी हादसे चालकों की लापरवाही से हो रहे हैं, या फिर भारत के मौजूदा वाहनों के अनुकूल एक्सप्रेस वे का डिजाइन नहीं किया जा रहा है? भारत में सभी हाईवे विदेशी तकनीकों से बनाए जा रहे हैं, लेकिन उन पर चलने लायक हमारे यहां वाहनों के टायर नहीं हैं। इस ओर शायद किसी का ध्यान नहीं गया। लेकिन इसी सप्ताह आगरा के पास हुए हादसे ने ध्यान खींचा है। एक्सप्रेस वे पर अधिकांश हादसे टायरों के फटने से हो रहे हैं। जब टायर फटता है तो वाहन अनियंत्रित हो जाता है और अनियंत्रित होने के बाद वह बुरी तरह से दुर्घटना का शिकार होता है।

आंकड़े बताते हैं कि भारत में प्रतिवर्ष सड़क हादसों से मरने वाले लोगों की संख्या बीमारियों से मरने वालों से ज्यादा हो गई है। परिवहन मंत्रालय के आंकड़ों के मुताबिक एक लाख 40 हजार से ज्यादा लोग सड़क दुर्घटनाओं में हर वर्ष अपनी जान गंवाते हैं। सड़क परिवहन मंत्री नितिन गडकरी ने हाल ही में संसद में कहा कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाले हादसे चिंतित कर रहे हैं। हादसों के पीछे उन्होंने एक बड़ा कारण बताया कि अगर हम अमेरिका और अन्य पश्चिमी देशों की तरह वाहनों के पहियों में नाइट्रोजन भरना शुरू कर दें, तो शायद इसमें कमी ला सकते हैं।

आंकड़े बताते हैं कि अमेरिका और अन्य पश्चिमी देशों में भारत के मुकाबले सड़क हादसे कम होते हैं। वहां वाहनों के टायरों में नाइट्रोजन की तकनीक अपनाई जाती है। आगरा बस हादसे के बाद इस दिशा में सड़क परिवहन मंत्रालय ने कदम उठाने पर विचार करना शुरू कर दिया है। सरकार ने टायरों के निर्माण के समय उसमें सिलिकॉन मिलाने और टायरों में नाइट्रोजन भरने को जरूरी बनाने पर विचार करने को कहा है। वाहन विशेषज्ञों का तर्क है कि नाइट्रोजन से पहियों में नमी बनी रहती है जिस कारण गाड़ी दौड़ते वक्त उनके फटने का खतरा काफी हद तक कम रहता है।

मालूम हो कि अधिकांश देशों में एक्सप्रेस वे का निर्माण करते समय उसमें तारकोल की जगह कंक्रीट, रबड़ और सीमेंट का इस्तेमाल होता है। कमोबेश वही तकनीक अब हमारे यहां भी इस्तेमाल होने लगी है। लेकिन इन सड़कों पर चलने के लिए हमारे यहां निर्मित टायरों का स्वरूप नहीं बदला गया। जापान, अमेरिका समेत अनेक पश्चिमी देशों में टायर के निर्माण में रबड़ के साथ सिलिकॉन का इस्तेमाल किया जाता है। इससे वाहन की स्पीड अधिक भी हो, तब भी टायर का तापमान सामान्य रहता है। टायर फटने का जोखिम न के बराबर होता है। भारत में भी इस तरह की तकनीक का इस्तेमाल होना चाहिए।

बढ़ती सड़क दुर्घटनाओं पर केंद्र सरकार ने संज्ञान लिया है और इन्हें नियंत्रित करने के लिए 14 हजार करोड़ रुपये की योजना बनाई है। इस योजना का मकसद राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाले हादसों की जगह यानी ब्लैक स्पॉट की पहचान करना होगा। इस तकनीक का अमेरिका में इस्तेमाल किया जाता है। इसमें कई चीजों को शामिल किया जाता है। इसके अलावा अमेरिका में एक खास तकनीक वाहनों में प्रयुक्त होती है जिससे यदि कोई वाहन चालक शराब के नशे में हो तो वह गाड़ी को स्टार्ट नहीं कर पाता है। भारत में भी ऐसी तकनीक प्रयोग में लाने की जरूरत है। इसके अलावा ड्राइवर ने अगर सीट बेल्ट नहीं बांधी है तो पुलिस कंट्रोल रूम में गाड़ी के नंबर के साथ अन्य जानकारियां भी दर्ज हो जाएंगी। हालांकि इस तरह की तकनीकों को हमारे देश में आने में अभी काफी समय लग सकता है, लेकिन सरकार ने इसका मसौदा तैयार कर लिया है। ऐसे में उम्मीद की जा सकती है कि जल्द ही सरकार इस योजना को जमीन पर उतारेगी। इसके अलावा देश भर में बनाए जा रहे सभी बड़े हाईवे के निर्माण कार्य की नए सिरे से समीक्षा भी की जानी चाहिए। अब तक की प्रारंभिक जांच में कई जगह सड़कों के डिजाइन में खामी को भी दुर्घटना का एक बड़ा कारण माना गया है।

(लेखक स्वतंत्र टिप्पणीकार हैं)

खरी-खरी

ज्यों की त्यों धर देना चदरिया

विजी श्रीवास्तव

'भजो' भूमि फिलहाल 'तजो' भूमि बनी हुई है। त्यागराज, वीतरागी मुद्रा में एक अल्प-वृक्ष के नीचे बैठे हैं। कभी यही कल्पवृक्ष था, जिसके साये में लोगों को मुंह मांगी मुरादें मिलती थीं। अब वृक्ष की हालत अस्तित्व खोने की रह गई है। लोगों की आवाजाही फिर भी लगी हुई है। अनुरागी आते हैं और त्यागराज के श्रीचरणों में झुक कर उन्हें त्याग-पत्र सौंपते हैं। ऐसा करते हुए वे उनके साथ मोबाइल से फोटो खिंचवाने का धर्म नहीं छोड़ते। त्यागराज सामने रखी दान पेटी की ओर संकेत करते हैं। चरणागत वहां जाकर अपने त्याग-पत्र की गोल भोंगली बना पेटी में डाल देता है।

तराजू के दूसरे पलड़े पर उन्हें कुछ वजनदार इस्तीफों का अब भी इंतजार था। उन्हें लग रहा था कि उनके परित्याग पर हा-हा मच जाएगी। बादल फाड़ बरसात होगी त्याग-पत्रों की। आज उन्हें जनमत की जरूरत नहीं थी। त्याग-पत्र से ही वो जनमत संग्रह कर रहे थे। किंतु त्याग-पत्रों की धीमी रफ्तार उन्हें कचोट रही थी। टिकट के लिए प्राप्त आवेदनों के बोरे त्याग-पत्र भरने के लिए खाली करवाए गए थे, जो थोड़े ही भर पाए थे।

उन्होंने टोहके मारकर निज सचिव को चैतन्य किया, 'यहां बैठे क्या मक्खी मार रहे हो। जाओ हांका लगाओ।' सचिव बेचारा करे भी तो क्या। कितनों के ही फोन बंद हैं। कोई विदेश, कोई शादी, कोई गमी में होने का बहाना बनाकर टरका रहा है। कइयों ने इस्तीफे दिए तो नाम नहीं डाला। नाम डाला तो मुकाम और पद डालना भूल गए। कुछ ने दूसरे पदाधिकारी के नाम लिखकर त्याग-पत्र पेटी में डाल दिए। सचिव ने इस्तीफे का फॉर्मेट बनाकर जिन ऑपरेटर्स को बैठाया था, वे फेसबुक में मस्त थे। फिर भी सचिव ने कई निष्ठावान ढूंढ निकाले। ऑल्टर-डे में फिर से उन्हीं इस्तीफा देने वालों को बुलाकर पेटी भर इस्तीफे ले लिए जाते। अंदर बस नारे पहुंचते- 'भइया, तुम संघर्ष करो, हम तुम्हारे साथ हैं।' रात को आखिरी त्याग-पत्र मिलने के बाद पेटी खोली जाती और सारे त्याग-पत्र निकालकर गिने जाते।

तभी चिंतातुर सचिव ने ईमेल पढ़कर सुनाया- एक और राज्य त्यागना पड़ सकता है हमें। त्यागराज ने कहा- अरे जल्दी-जल्दी सबके त्याग-पत्र वापस पहुंचाओ। पर सर, आपका त्याग-पत्र? पहले यह निबटा लो, फिर मेरे इस्तीफे से ज्यादा दुखी सीनियर्स की मीटिंग बुलवा लेना, अपनी फटी जेब उलटकर देखते त्यागराज ने कहा।

ट्वीट-ट्वीट

1920 में दुनिया की आबादी दो अरब थी। आज दुनिया की आबादी सात अरब है। 2050 में यह 10 अरब हो जाएगी। बढ़ती जनसंख्या पर ध्यान देना जरूरी है। हमें अपने रहन-सहन के तरीके बदलने होंगे, संसाधनों की खपत कम करनी होगी। समय कम है, काम बहुत बड़ा है। दिबांग@dibang

अलकायदा के सरगना ने कहा है कि कश्मीर में 'मुजाहिदीन' का लक्ष्य शरिया की स्थापना करना है। क्या संदेहवादी यह स्वीकार करेंगे कि घाटी में आतंकवाद का स्वरूप बदल चुका है? ऐसे में कश्मीरियत, जम्हूरियत और इंसानियत के जरिये वहां शांति कायम नहीं की जा सकती है।

तवलीन सिंह@tavleen_singh

जब कोई एक विधायक अपनी पार्टी से इस्तीफा देता है तो हो सकता है कि ऐसा वह अपनी अंतरात्मा की आवाज पर कर रहा हो, लेकिन जब कई विधायक एक साथ अपनी पार्टी छोड़ने का फैसला करते हैं तो निश्चित रूप से इसके पीछे कोई न कोई साजिश होती है।

सुधींद्र कुलकर्णी@SudheenKulkarni

सतीश चंद्र श्रीवास्तव
समाचार संपादक, पानीपत

हरियाणा डायरी

स्थानीय निकाय के चुनाव में सुधार की बयार

हरियाणा में अब नगर परिषद और नगरपालिका अध्यक्षों का चुनाव भी सीधे जनता ही करेगी। इसके साथ ही स्थानीय निकायों में परिवर्तन की प्रक्रिया का एक महत्वपूर्ण चरण पूरा हो गया है। पढ़ी-लिखी पंचायत के लिए क्रांतिकारी फैसला लागू करने में हरियाणा देश का पहला राज्य रहा। अन्य प्रदेशों ने भी इसका अनुसरण किया। इसका सीधा लाभ पंचायती व्यवस्था में सुधार के तौर पर दिख रहा है। इंजीनियरिंग और मैनेजमेंट की डिग्री वाले युवा अपने जन्मस्थान के हालात सुधारने के लिए गांवों की तरफ लौटे हैं। इससे भ्रष्टाचार पर तो नियंत्रण हुआ ही कार्यों की गुणवत्ता में भी काफी सुधार हुआ है। सुधार प्रक्रिया के दूसरे चरण में नगर निगमों में मेयर के सीधे चुनाव की व्यवस्था लागू की जा चुकी है। यमुनानगर, करनाल, पानीपत, हिसार और रोहतक नगर निगमों के चुनाव में जनता ने अपना मेयर सीधे चुना। साथ ही वार्डों के पार्षद चुने गए। इससे दल-बदल और तोड़-फोड़ की पूर्व जैसी परिस्थितियां नहीं रह गईं। जनता द्वारा सीधे चुने गए मेयर को हटाने की प्रक्रिया कठिन और जटिल है तथा बड़े स्तर पर गड़बड़ी किए जाने तथा उसके प्रमाण होने पर ही राज्य सरकार हस्तक्षेप कर सकेगी। जनता द्वारा सीधे चुना गया मेयर प्रभावकारी तरीके से नौकरशाही को दिशा-निर्देश देने में सक्षम है। नगर परिषद और नगर पालिका में भी अध्यक्ष चुनाव के लिए सीधे मतदान का निर्णय मजबूत स्थानीय निकाय की दिशा में अहम कदम माना जा रहा है। इसके लिए जरूरी है कि सीधे चुने जानेवाले जन प्रतिनिधियों के अधिकारों में भी वृद्धि की जाए। नगर निगम के मेयर तथा नगर परिषद और पालिका के अध्यक्ष के निर्देशों का नौकरशाही द्वारा पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए। इसके लिए विधानसभा को आवश्यक बदलाव के लिए प्रस्ताव पास करने होंगे।

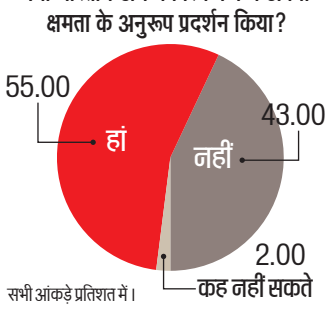
एसवाइएल नहर की उम्मीदें : गहराते भूजल संकट के बीच हरियाणा के लिए एसवाइएल यानी सतलज यमुना नहर की

उम्मीद एक बार फिर जग गई है। पंजाब शुरू से ही इसका विरोध करता रहा है जबकि सुप्रीम कोर्ट से भी हरियाणा को उसके हक का पानी दिलाने के लिए आदेश जारी हो चुका है। वर्ष 1967 में एसवाइएल नहर की अधिसूचना जारी होने के बाद हरियाणा ने 1981 में अपने हिस्से में नहर बनाने का काम पूरा कर लिया। दूसरी तरफ राज्यों के बीच नदी जल बंटवारे की व्यवस्था को नजरअंदाज करते हुए पंजाब ने नहर निर्माण कार्य की शुरुआत तक नहीं की। हरियाणा की तरफ से दबाव बढ़ने पर 1982 में तत्कालीन प्रधानमंत्री इंदिरा गांधी ने पंजाब के हिस्से में एसवाइएल नहर खोदाई और निर्माण की नींव तो रख दी, लेकिन वहां के नेताओं ने स्थानीय भावनाओं को भड़काने का कोई मौका नहीं छोड़ा। पंजाब के भूभाग से ही हरियाणा राज्य का गठन हुआ है। यह बात अब छिपी नहीं है कि पंजाब के नेताओं के कारण ही वहां के लोगों को उग्रवाद का दंश झेलना पड़ा। इसी सप्ताह नौ जुलाई को सुप्रीम कोर्ट ने केंद्र सरकार के साथ-साथ हरियाणा और पंजाब सरकार को निर्देश दिया है कि तीनों पक्ष आपसी तालमेल से समस्या का समाधान निकालें, नहीं तो कोर्ट के आदेश को सख्ती से लागू कराया जाएगा। हरियाणा सरकार की तरफ से स्पष्ट किया जा चुका है कि पंजाब सरकार की मंशा ठीक नहीं है। पंजाब के हिस्से में बन चुके एसवाइएल नहर के हिस्से को वहां की विधानसभा में प्रस्ताव पास कर समतल किया जा चुका है तथा किसानों को जमीन भी वापस की जा चुकी है। हरियाणा में अक्टूबर महीने में चुनाव होने हैं तथा सितंबर महीने में सुप्रीम कोर्ट में एसवाइएल मामले में अगली सुनवाई होगी। इसमें दो राय नहीं कि मनोहर सरकार ने सुप्रीम कोर्ट में प्रदेश के हितों की रक्षा के लिए इस मुद्दे को उठाकर जीवंत बना दिया, परंतु अदालत में लंबे समय तक लटके होने के कारण तय है कि यह चुनावी मुद्दा भी बनेगा। प्रदेश के किसानों के लिए एसवाइएल हमेशा महत्वपूर्ण विषय रहा है।

भाजपा की सपना, दिग्विजय को ठुमकों की चिंता : हरियाणवी डांसर सपना चौधरी के भारतीय जनता पार्टी में शामिल होने की चर्चा इन दिनों चारों तरफ है। संसदीय चुनाव के पहले सपना के कांग्रेसी हो जाने की अटकलें थीं। प्रियंका गांधी के साथ उनकी तस्वीरें वायरल हुईं, परंतु चुनाव प्रचार उन्होंने दिल्ली में भाजपा उम्मीदवार मनोज तिवारी के समर्थन में किया। ऐसा कम ही हुआ है कि रोहतक में जन्मी सपना चौधरी का कहीं कार्यक्रम हो और वहां भीड़ हंगामा न करे। बच्चे, जवान, बूढ़े सभी उनके प्रशंसक हैं। महिलाएं जमकर उनका नकल कर रही हैं। दूसरी तरफ उनके आलोचक भी हैं। दादा ओमप्रकाश चौटाला की पार्टी इनेलो की पृष्ठभूमि छोड़ जननायक जनता पार्टी के संस्थापकों में एक दिग्विजय सिंह चौटाला इन दिनों सपना चौधरी की आलोचना कर सुर्खियों में हैं। उनके बड़े भाई व पूर्व सांसद दुष्यंत चौटाला ने बयान से पल्ला भले ही झाड़ लिया हो, महिला के प्रति अभद्र टिप्पणी के लिए पार्टी नेतृत्व बुरी तरह घिर गया है।

जागरण जनमत कल का परिणाम

क्या भारतीय टीम ने विश्व कप में अपनी क्षमता के अनुरूप प्रदर्शन किया?



सभी आंकड़े प्रतिशत में।

आज का सवाल

क्या महेंद्र सिंह धौनी को अब एकदिवसीय क्रिकेट से संन्यास ले लेना चाहिए?

अपनी राय और अधिक लोगों तक पहुंचाने के लिए अपने मोबाइल के मैसेज बॉक्स में जाकर POLL लिखें, स्पेस देकर Y, N या C लिखकर 57272 पर भेजें
Y -हां, N-नहीं, C-कह नहीं सकते

परिणाम जागरण इंटरनेट संस्करण के पाठकों का मत है।

जनपथ

अफसर जो हैं भ्रष्ट यदि नपा करें दो-चार,
पक्का समझो देश का हो जाए उद्धार।
हो जाए उद्धार डरेंगे बाकी सारे,
कर न सकेंगे क्लर्क-दरोगा वारे-न्यारे।
बाबू गण में आज तभी बैठेगा कुछ डर,
टर्मिनेट-सस्पेंड रहें होते यदि अफसर!

- ओमप्रकाश तिवारी

मुद्दा

जैविक नमूनों से आसान होगी पहचान

देश भर में प्रत्येक वर्ष लाखों लोग अनेक आपदाओं और दुर्घटनाओं आदि में मारे जाते हैं जिनके बारे में परिचितों को भी मुकम्मल तरीके से जानकारी नहीं मिल पाती है। डीएनए प्रोफाइलिंग इसका समाधान हो सकता है

मुकुल श्रीवास्तव
प्रोफेसर, लखनऊ विश्वविद्यालय

डीएनए प्रोफाइलिंग विधेयक पिछली सरकार के कार्यकाल में नौ जनवरी को लोकसभा से पारित हो गया था, किंतु राज्यसभा में बहुमत न होने के कारण यह बिल कानून न बन सका। मोदी सरकार को मिले नए जनादेश से यह उम्मीद की जा रही है कि यह बिल अब जल्दी ही कानून का रूप ले सकता है। देश में हर वर्ष लाखों लावारिश लाशें मिलती हैं जिनकी कोई पहचान नहीं होती और हजारों लोग लापता होते हैं, लेकिन सरकार के पास ऐसा कोई तंत्र नहीं है जिससे यह पता चल सके कि कितने लापता लोग असमय काल कवलित हो गए, और न ही इस संबंध में कोई अन्य आंकड़ा उपलब्ध है। प्रश्न यह है कि इन लाशों की पहचान कैसे हो? आपदाओं में अक्सर सैंकड़ों लोगों की मौत हो जाती है और हजारों लोग लापता हो जाते हैं। इनमें से कई मामलों में न तो व्यक्ति की पहचान हो पाती है और न ही उनके परिचितों को जानकारी मिल पाती है। ऐसा ही कुछ बहुत सी आपराधिक घटनाओं के साथ होता है जिनकी गुत्थी अनसुलझी ही रह जाती है। ऐसे कई सवालों के जवाब डीएनए जांच में मिल सकते हैं, लेकिन सरकार के पास अपने नागरिकों का कोई आधिकारिक डीएनए आंकड़ा नहीं है।

डीएनए की खोज पहली बार जेम्स वाटसन और फ्रांसिस क्रिक ने 1953 में की थी और साल 1985 में ब्रिटिश वैज्ञानिक एलेक जेफ्रीज ने डीएनए प्रोफाइल की आधुनिक तकनीक की खोज की। उसी वर्ष 1985 में देश में पहली बार कानूनी कार्रवाई में डीएनए जांच को विधिक मान्यता मिली और 1988 में पहली बार डीएनए जांच के बाद किसी दोषी को सजा मिली, लेकिन तब से लेकर आज तक इसके लिए कोई ठोस विधिक तंत्र का विकास नहीं हो पाया। आलोचकों का मानना है कि ऐसा कानून व्यक्ति की निजता का उल्लंघन है और उसके मानवाधिकारों का हनन भी। ऐसे ही सवालों के कारण डीएनए प्रोफाइल विधेयक को कानूनी रूप देने की सरकार की कोशिशें परवान न चढ़ सकीं। ये प्रावधान इतना विवादास्पद हो चुका है कि सरकार 2007, 2012, 2015, 2016 और फिर 2017 में प्रस्तुत ड्राफ्ट में कई संशोधन कर चुकी है। भारत में यह प्रावधान पहले से ही है कि जरूरत पड़ने पर न्यायिक मजिस्ट्रेट को जानकारी देकर कई अपराधों के मामलों में संदिग्धों की डीएनए प्रोफाइल बनाने के लिए जैविक नमूने लिए जा सकते हैं।

डीएनए प्रोफाइलिंग : यह किसी व्यक्ति की पहचान की ऐसी फोरेंसिक तकनीक है जिसके जरिये जैविक नमूनों जैसे त्वचा, बाल, रक्त या लार की बूंदें लेकर किसी भी व्यक्ति की पहचान की जा सकती है। फिर उसके डीएनए सैंपल के आधार पर उसकी एक विशिष्ट डीएनए प्रोफाइल बनाई जाती है। यह प्रोफाइल एकदम विशिष्ट होगी और ऐसी कोई दूसरी प्रोफाइल दुनिया में कोई और नहीं हो सकती। इस प्रोफाइल के जरिये किसी व्यक्ति की किसी स्थान और जगह विशेष पर उपस्थिति या अनुपस्थिति सुनिश्चित की जा सकती है। देखा जाए तो 99.9 प्रतिशत डीएनए सभी व्यक्तियों में एक जैसा होता है। केवल 0.1 प्रतिशत अंतर के कारण प्रत्येक व्यक्ति का डीएनए एक-दूसरे से अलग होता है और इसी के आधार पर किसी व्यक्ति की पहचान की जा सकती है। उत्तर प्रदेश के उन्नाव में परियर गांव के निकट गंगा नदी में बीते दिनों सौ से ज्यादा शव और उनके अवशेष मिले जिन्हें नदी के किनारे दफना दिया गया। अनुमान के मुताबिक बरामद शव छह महीने से लेकर एक साल पुराने थे जिस कारण उनका पोस्टमार्टम नहीं कराया जा सका। यह सवाल आज भी अनुत्तरित है कि ये शव किनके थे?

इस कानून के बनने के बाद डीएनए के नमूने लेना और डीएनए बैंक को स्थापित करना आसान हो जाएगा। डीएनए नमूनों का गलत इस्तेमाल रोका जा सकेगा। गलत इस्तेमाल करने वालों को सजा दिलाई जा सकेगी। साथ ही यह कानून लावारिश लाशों की पहचान करने में मददगार साबित होगा, दुष्कर्म जैसे गंभीर आपराधिक मामलों में अपराधियों की पहचान की जा सकेगी चाहे मामला कितना भी पुराना क्यों न हो। किसी भी आपदा में शिकार हुए लोगों की पहचान हो सकेगी। लापता लोगों की तलाश, अपराध नियंत्रण और अपराधियों की पहचान की जा सकेगी। डीएनए तकनीक का प्रयोग सिविल वाद को सुलझाने के लिए भी किया जा सकता है जिनमें बच्चे के जैविक माता-पिता की पहचान, आव्रजन केस और मानव अंगों के ट्रांसप्लांट जैसे कुछ महत्वपूर्ण आयाम भी शामिल हैं।

हालांकि इसके जरिये लोगों की गोपनीय जानकारी सामने आने के तथ्य कई बार प्रकाश में आए हैं, पर यह भी सत्य है कि आधार के सरकारी योजनाओं में जुड़ने से भ्रष्टाचार में कमी आई है और सही लाभार्थी को लाभ मिलना सुनिश्चित हुआ। सरकार के पास पर्याप्त संख्या में आंकड़े आए जिससे नीतियां बनाने और उनके पालन कराने में आसानी हुई है। इस बिल के कानून बन जाने के बाद यह उम्मीद की जा सकती है कि भारत में कोई अपराधी अपराध करके बच नहीं सकता है।

इसके तहत एक राष्ट्रीय डीएनए डाटा बैंक की स्थापना की जाएगी। दरअसल यहां पर इकट्ठा किए गए नमूनों की सुरक्षा की जाएगी। नमूनों के अनधिकृत या गलत इस्तेमाल करने पर सजा की व्यवस्था होगी और दोषी करार दिए जाने के बाद लोगों को ये मौका भी दिया जाएगा कि वो डीएनए जांच के जरिये खुद को बेकसूर साबित कर सकें। पुलिस भी ज्यादा वैज्ञानिक तरीके से अपराध की जांच कर पाएगी और विज्ञान जनित साक्ष्य यह सुनिश्चित करेंगे कि कोई निर्दोष जेल में न सड़े, पर सरकार को भी इस बात का ख्याल रखना होगा कि डीएनए बैंक में संरक्षित डीएनए पूरी तरह से सुरक्षित हाथों में रहे और लोगों के निजता के अधिकार जैसी चिंताओं का तार्किक तरीके से समाधान करना होगा।