

फिर मध्यस्थता

रामजन्म भूमि-बाबरी मस्जिद विवाद पर सुप्रीम कोर्ट में चल रही सुनवाई के बीच एक बार फिर से मध्यस्थता की बात उठी है। हालांकि इस बार सुनवाई करने वाले पांच सदस्यीय खंडपीठ ने यह साफ कर दिया है कि भले मध्यस्थता के प्रयास चलते रहें, लेकिन अदालत इस मामले की सुनवाई जारी रखेगी। अदालत ने दोनों पक्षों के वकीलों से साफ कह दिया है कि इस मामले से जुड़ी दलीलें महीने भर के भीतर पूरी हो जानी चाहिए। इससे एक बात साफ है कि अदालत इस मामले को अब और ज्यादा खींचने के पक्ष में बिल्कुल नहीं है। इसीलिए पिछले डेढ़ महीने से इस पर नियमित सुनवाई हो रही है, ताकि जल्द ही सवा सौ साल से ज्यादा पुराने इस मामले को तार्किक परिणति तक पहुंचाया जा सके। ऐसा जरूरी इसलिए भी है क्योंकि यह विवाद देश की राजनीति और समाज के लिए सालों से संवेदनशील मुद्दा बना हुआ है। इससे भी बड़ी बात यह है कि यह करोड़ों हिंदुओं की आस्था से जुड़ा प्रश्न है। इसलिए इसे अब और कानूनी दांवपेचों में उलझाने और मुकदमे को लटकाए रखने मंशा किसी भी तरह से उचित नहीं होगी।

हालांकि सर्वोच्च अदालत ने मध्यस्थता के लिए अपनी ओर से पर्याप्त प्रयास किए थे और समय भी दिया था। लेकिन मामला इतना ज्यादा जटिल और संवेदनशील है कि बातचीत के जरिए किसी सर्वमान्य समाधान पर पहुंचने के प्रयास सफल होते दिखे नहीं। इसके बाद ही सर्वोच्च अदालत के संविधान पीठ ने नियमित सुनवाई का फैसला किया। जाहिर है, विवाद के समाधान का इसके अलावा और कोई रास्ता रह भी नहीं गया था। यह तो शुरू से ही कहा जाता रहा है कि अगर बातचीत से कोई रास्ता निकलता है तो हिंदुओं और मुसलमानों के लिए इससे अच्छी कोई बात नहीं होगी। लेकिन व्यवहार में ऐसा कभी संभव होता नजर आया नहीं। फिर भी अगर एक और मध्यस्थता प्रयास की बात उठी है तो यह भी लगता है कि कहीं न कहीं कोई गुंजाईश अभी भी है। अगर इस विवाद से जुड़े पक्षकार फिर से मध्यस्थता प्रक्रिया शुरू करना चाहते हैं तो इसमें कोई बुराई नहीं है और संविधान पीठ ने भी इसका स्वागत किया है।

रामजन्म भूमि-बाबरी मस्जिद विवाद सुलझाने के लिए सुप्रीम कोर्ट ने इस साल मार्च में न्यायमूर्ति एफएमआइ कलीफुल्ला की अध्यक्षता में तीन सदस्यों पैनल बनाया था। लेकिन जुलाई में मामले के पक्षकारों ने जिस तरह के तर्क और दलीलें संविधान पीठ के सामने रखे, वे एक तरह से मध्यस्थता पैनल के प्रयासों पर सवाल उठाने जैसे थे। एक पक्षकार के वकील ने अदालत से कहा कि याचिकाकर्ता के पिता ने जनवरी 1950 में यह मामला दायर किया था और अब याचिकाकर्ता खुद अरसी साल के हो चुके हैं। ऐसे में इस मामले को जल्द सुलझाया जाना चाहिए और इसका समाधान मध्यस्थता से संभव नहीं लग रहा। एक और पक्षकार रामलला विराजमान के वकील ने यह नई सुनवाई का अनुरोध किया। निर्मोही अखाड़े के वकील ने यह कह दिया कि पक्षकारों के बीच सीधी बातचीत होनी चाहिए, लेकिन इस मामले में पक्षकारों के बीच सीधे ऐसी कोई बातचीत नहीं हुई, जिससे मामले का हल निकलता नजर आए। दूसरी ओर, मुसलिम पक्ष के वकील ने इन सबका विरोध किया और अदालत से अनुरोध किया इस तरह के तर्कों, दलीलों और सुझावों पर विचार नहीं किया जाए। पक्षकारों के इस तरह के रवैए से ही तब लगा था कि मध्यस्थता से बात नहीं बनने वाली। इसलिए अब यह कह पाना मुश्किल है कि जो पक्षकार फिर से मध्यस्थता चाह रहे हैं वे इस मामले को लेकर गंभीर हैं भी कि नहीं! अगर वाकई बातचीत से इस मामले को सुलझाने की इच्छा है तो बिना किसी हठधर्मिता के तार्किक और लचीला रवैया अपनाना होगा।

पारदर्शिता का तकाजा

करीब चौदह साल पहले जब सूचना का अधिकार कानून लागू हुआ था, तब इसका मकसद यही था कि सरकार और उसकी मदद से चलने वाले संस्थानों के कामकाज में पारदर्शिता लाई जाए, ताकि जनता का हित सुनिश्चित हो सके। शुरुआती दिनों से ही इस कानून ने समूचे सरकारी तंत्र की कार्यशैली पर ख़ासा असर डाला और आम लोग भी किसी कार्यालय से वैसी सूचनाएं प्राप्त करने लगे, जिनके बारे में जानकारी के अभाव में उनके जरूरी काम रुके रहते थे। इस कानून ने आम नागरिकों को बेहद सशक्त बनाया और सरकारी महकमों के काम में पारदर्शिता लाने का यह एक कारगर हथियार बना। इसके अरर का अंदाजा इससे लगाया जा सकता है कि कई संस्थान इस कानून को अपनी सुविधा में एक बड़ी बाधा मानने लगे थे। खासतौर से देश में काम करने वाले गैर-सरकारी संगठन खुद को इसके दायरे से मुक्त रखना चाहते थे, जबकि उनके कामकाज में सरकारी अनुदानों की एक बड़ी भूमिका होती है और आखिर उन्हें जनता के हित में काम करने का हवाला देकर ही अपनी गतिविधि संचालित करनी होती है। हालांकि गैर-सरकारी संगठनों को भी सूचनाधिकार कानून के दायरे में लाने की मांग लंबे समय से की जा रही थी।

अब सुप्रीम कोर्ट ने मंगलवार को यह साफ कर दिया कि सरकार से मोटी राशि पाने वाले गैरसरकारी संगठन सूचना का अधिकार कानून के तहत लोगों को सूचना मुहैया कराने के लिए बाध्य हैं। इसके अलावा, अदालत के मुताबिक, प्रत्यक्ष या रियायती दर पर जमीन के रूप में अप्रत्यक्ष रूप से पर्याप्त सहायता पाने वाले स्कूल-कॉलेज और अस्पताल जैसे संस्थानों को भी आरटीआइ कानून के तहत नागरिकों को सूचना उपलब्ध करानी होगी। गौरतलब है कि इस तरह के संगठनों या संस्थानों के संदर्भ में आरटीआइ कानून के लागू होने के दायरे को लेकर लंबे समय से धुंध-सी बनी हुई थी। देश भर में ऐसे गैर सरकारी संगठनों की संख्या काफी बड़ी है जिन्हें सरकारी महकमों से अनुदान लेने में कोई हिचक नहीं होती, लेकिन उसके ब्योरे में पारदर्शिता बरतना उन्हें जरूरी नहीं लगता। बल्कि इस कानून से मुक्त होने की उम्मीद में ही शैक्षणिक संस्थानों को संचालित करने वाले कुछ एनजीओ, कई स्कूल-कॉलेज और संगठनों ने शीर्ष अदालत में दावा किया था कि एनजीओ आरटीआइ कानून के दायरे में नहीं आते हैं। हालांकि सूचना का अधिकार कानून में यह प्रावधान मौजूद है कि सरकार से सहायता लेने वाले एनजीओ और अन्य संस्थानों को अपनी आय से संबंधित सारी जानकारी अपनी वेबसाइटों पर सार्वजनिक करनी होगी।

लेकिन अब सुप्रीम कोर्ट के ताजा फैसले के बाद यह साफ हो जाना चाहिए कि अगर कोई एनजीओ सरकार से भारी पैमाने पर अनुदान लेता है या स्कूल-अस्पताल जैसे संस्थानों का संचालन करता है तो आम लोगों को उसके समूचे तंत्र के स्वरूप, खर्च से लेकर संचालन या नियमावली आदि के बारे में जानने का हक है। यों भी, देश में गैरसरकारी संगठनों का जिस कदर विस्तार हो चुका है और उनके लिए सरकारी अनुदान जारी किए जाते हैं, उसके ढांचे और कामकाज में पारदर्शिता की मांग एक स्वाभाविक प्रक्रिया है। देश में ऐसे तमाम एनजीओ हैं, जिनके संचालकों के तार सरकारी महकमों में ऊंचे स्तर पर जुड़े होते हैं। ये संगठन भारी पैमाने पर सरकारी अनुदानों का लाभ उठाते हैं, लेकिन जमीनी स्तर पर उसका लाभ अपेक्षित स्तर पर लोगों को नहीं मिल पाता है। इसलिए अगर कोई नागरिक या समूह इस कानून का सहारा लेकर किसी एनजीओ की गतिविधि या खर्च आदि का ब्योरा जानना चाहता है तो यह पारदर्शिता का तकाजा है और इससे संबंधित संगठन की विश्वस्नीयता में ही इजाफा होगा।

कल्पमेधा

अगर इंसान परोपकारी नहीं है तो उसमें और दीवार पर बने चित्र में क्या फर्क है।

- शोख सादी

जनसत्ता

जुर्माने का खौफ और सवाल

की गंभीरता कम हो जाएगी और दूसरा यह कि इन्हें लागू करने की इच्छा और इनसे डर, दोनों ही कम हो जाएगा। इससे इस कानून के उद्देश्य की पूर्ति मुश्किल हो जाएगी। इसका कारण यह है कि अचानक जुर्माने की राशि बहुत ज्यादा बढ़ा दिए जाने के साथ-साथ कुछ ऐसे नियम बनाए गए हैं जिनका कोई मतलब नहीं है, अटपटे हैं या बेवजह हैं, जबकि दूसरी ओर कई मामलों में नियम ही नहीं हैं। उदाहरण के लिए, दुपहिया वाहनों पर गोद के बच्चे के बारे में कोई नियम नहीं है, सड़कों पर गड्डे और होर्डिंग आदि से होने वाली दुर्घटनाओं का जिक्र नहीं है जबकि लुंगी और चप्पल पहन कर गाड़ी चलाने पर जुर्माने की बात है।

नए मोटर वाहन कानून का विरोध भले ही भारी जुर्माने के कारण किया जा रहा है, लेकिन सच यही है कि रोका उन्हें ही जाता है जो बिना हेलमेट या सीट बेल्ट के हों, लाल बत्ती पार करें, नंबर प्लेट सही न हो या ऐसी ही कोई खामी हो जो स्पष्ट दिखाई दे जाए। कायदे से इसमें उस एक अपराध का ही चालान होगा। लेकिन अगर ड्राइविंग लाइसेंस न हो, प्रदूषण प्रमाणपत्र न हो तो सबके चालान कटेंगे ही और निश्चित रूप से यह ज्यादा होगा।

नए मोटर वाहन कानून में भारी जुर्माने की धाराओं को लेकर इन दिनों काफी शोर और विवाद मचा हुआ है। भारी जुर्माने से यातायात नियमों के उल्लंघन को कम करने की कोशिश कर सकना का एक स्वागतयोग्य कदम है। इसमें कोई दो राय नहीं है कि यातायात के नियमों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए और इससे दुर्घटनाएं होती हैं, लोगों की जान जाती है। इसे रोकने के कई तरीके हो सकते हैं। भारी जुर्माना इनमें एक है। यह कारगर है या नहीं और कोई दूसरा विकल्प है या नहीं, ये अलग मुद्दे हैं। अभी मुद्दा यह हो गया है कि इस नियम को कायदे से लागू कैसे किया जाए और विरोध से कैसे निपटा जाए। वैसे तो इन और ऐसी सारी बातों का ख्याल पहले रखा जाना चाहिए था। हो सकता है रखा भी गया हो, लेकिन केंद्र सरकार की इस पहल पर राजनीति शुरू हो गई है। इसका पहला नुकसान यह होगा कि इससे नियमों

की धाराओं को लेकर इन दिनों काफी शोर और विवाद मचा हुआ है। भारी जुर्माने से यातायात नियमों के उल्लंघन को कम करने की कोशिश कर सकना का एक स्वागतयोग्य कदम है। इसमें कोई दो राय नहीं है कि यातायात के नियमों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए और इससे दुर्घटनाएं होती हैं, लोगों की जान जाती है। इसे रोकने के कई तरीके हो सकते हैं। भारी जुर्माना इनमें एक है। यह कारगर है या नहीं और कोई दूसरा विकल्प है या नहीं, ये अलग मुद्दे हैं। अभी मुद्दा यह हो गया है कि इस नियम को कायदे से लागू कैसे किया जाए और विरोध से कैसे निपटा जाए। वैसे तो इन और ऐसी सारी बातों का ख्याल पहले रखा जाना चाहिए था। हो सकता है रखा भी गया हो, लेकिन केंद्र सरकार की इस पहल पर राजनीति शुरू हो गई है। इसका पहला नुकसान यह होगा कि इससे नियमों

की धाराओं को लेकर इन दिनों काफी शोर और विवाद मचा हुआ है। भारी जुर्माने से यातायात नियमों के उल्लंघन को कम करने की कोशिश कर सकना का एक स्वागतयोग्य कदम है। इसमें कोई दो राय नहीं है कि यातायात के नियमों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए और इससे दुर्घटनाएं होती हैं, लोगों की जान जाती है। इसे रोकने के कई तरीके हो सकते हैं। भारी जुर्माना इनमें एक है। यह कारगर है या नहीं और कोई दूसरा विकल्प है या नहीं, ये अलग मुद्दे हैं। अभी मुद्दा यह हो गया है कि इस नियम को कायदे से लागू कैसे किया जाए और विरोध से कैसे निपटा जाए। वैसे तो इन और ऐसी सारी बातों का ख्याल पहले रखा जाना चाहिए था। हो सकता है रखा भी गया हो, लेकिन केंद्र सरकार की इस पहल पर राजनीति शुरू हो गई है। इसका पहला नुकसान यह होगा कि इससे नियमों

संतोष उत्सुक

कुदरत द्वारा दिए अनेक खूबसूरत उपहारों को नायाब न समझते हुए हमने उन्हें मुफ्त में मिला सामान समझ लिया। प्रकृति की गोद में बसे गांव, पहले कस्बे हुए और फिर शहर होने लगे। इंसान भौतिकवादी होता गया। बस्तियां का नियोजन राजनीतिक और सामाजिक धरातल पर स्वार्थ, भ्रष्टाचार के साथ मनमाने तरीके से किया गया। वृक्ष, पशु-पक्षी, पहाड़, नदी, तालाब, नियम और अनुशासन- सब ताकते रह गए और कथित विकास का साम्राज्य स्थापित हो गया। कायदे से शिक्षा और समृद्ध होती आर्थिकी के साथ बसाहट में सौम्यता, आकर्षण और सुंदरता आनी चाहिए थी, लेकिन विकास के साथ कई तरह की बदसूरती आई। बदवू फैलाता उदाहरण असीमित कूड़ा कचरा है, जिसे निरंतर हटया जा रहा है। वास्तव में काफी कुछ किया जाना बाकी है। सौंदयीकरण के नाम पर बनी सड़कों की बजरी आज भी कुछ देर की बरसात में बह जाती है। हजारों बार ऐसी खबरे फोटो सहित छपती हैं। मामला ‘ऊपर’ जाता है। कहने के लिए जांच की जाती है और अंतिम तौर पर सब कुछ ‘पहले की तरह’ चलने लगता है। सरकारी शक्तियां चुनावी यज्ञ से ग्रहण की जाती हैं। अधिकतर राजनेताओं के लिए सौंदयीकरण का अर्थ

नोटबंदी का सच

नोटबंदी किए जाने को लेकर सरकार ने जो वादे किए थे, वे बिल्कुल ही निरर्थक साबित हुए। कुछ दिन पहले भारतीय रिजर्व बैंक ने 2017-18 और 2018-19 में पकड़ें गए नकली नोटों का जो आंकड़ा सार्वजनिक किया है, वह चौंकारने वाला है। पता चला है कि दो साल में जाली नोटों की संख्या दस गुना बढ़ गई। दस, बीस और सौ रूपए के नोटों के साथ-साथ दो सौ रूपए के नकली नोटों की संख्या एक सौ साठ गुना, पांच सौ रूपए के नोटों की संख्या एक सौ इक्कीस गुना और दो हजार के नकली नोटों में बाईस फीसद की बढ़ोत्तरी हुई है। नोटबंदी के समय दलील दी गई थी कि इससे नकली नोटों का बाजार में आना बंद हो जाएगा, आतंकवाद पर अंकुश लगेगा, जमाखोरी असंभव होगी। लेकिन आज तो नकली नोट पहले के मुकाबले और ज्यादा चलन में हैं। आज जो मंदी है, अर्थशास्त्री उसका भी एक बड़ा कारण नोटबंदी बता रहे हैं। इसके अलावा, नोटबंदी के बाद क्या आतंकवाद की घटनाएं नहीं हुईं, क्या जाली नोटों का बाजार में चलन रुक गया। इसी तरह जीएसटी को मंजूर का बड़ा कारण बताया जा रहा है, जिसका खामियाजा देश को भुगतना पड़ रहा है।

- मोहम्मद आसिफ, जामिया नगर, दिल्ली**

तालिबान का आतंक

दुश्मन का दुश्मन अपना दोस्त होता है। मगर इसकी भी एक सीमा है। मान लीजिए, अमेरिका के साथ रूस की दुश्मनी है। इसका मतलब ये तो नहीं होना चाहिए कि जो तालिबान अफगानिस्तान में

की गंभीरता कम हो जाएगी और दूसरा यह कि इन्हें लागू करने की इच्छा और इनसे डर, दोनों ही कम हो जाएगा। इससे इस कानून के उद्देश्य की पूर्ति मुश्किल हो जाएगी। इसका कारण यह है कि अचानक जुर्माने की राशि बहुत ज्यादा बढ़ा दिए जाने के साथ-साथ कुछ ऐसे नियम बनाए गए हैं जिनका कोई मतलब नहीं है, अटपटे हैं या बेवजह हैं, जबकि दूसरी ओर कई मामलों में नियम ही नहीं हैं। उदाहरण के लिए, दुपहिया वाहनों पर गोद के बच्चे के बारे में कोई नियम नहीं है, सड़कों पर गड्डे और होर्डिंग आदि से होने वाली दुर्घटनाओं का जिक्र नहीं है जबकि लुंगी और चप्पल पहन कर गाड़ी चलाने पर जुर्माने की बात है।

नए मोटर वाहन कानून को लेकर आलोचना सिर्फ वाहन चालकों के जुर्माने तक ही सीमित नहीं है। जुर्माना भरने वाला आम जनता का बड़ा वर्ग सड़क सुरक्षा से जुड़े उन मुद्दों पर भी गौर करने की मांग कर रहा है जिनके प्रति हमारी सरकारें हमेशा से घोर लापरवाह रही हैं और इसी वजह से लाखों लोग सड़क हादसों का शिकार हो रहे हैं। एक तरफ नियमों के पालन की स्थिति यह है कि ट्रकों पर नंबर प्लेट तक साफ नहीं होतीं, तमाम वाहनों पर रिफ्लेक्टर तक नहीं हैं (और इन्हें जरूरी भी नहीं किया गया है), महानगरों में भी चौराहों पर यातायात देखने वाला कोई नहीं होता, लाल बत्तियां नहीं हैं, अगर हैं तो ज्यादातर जगहों पर खराब रहती हैं। दूसरी ओर सीट बेल्ट नहीं लगाने या हेलमेट नहीं पहनने पर जुर्माना है, जबकि मोहल्ले में चलाने या भीड़-भाड़ वाली सड़कों पर जहां तेज चल ही नहीं सकते, वहां इनमें रियायत दी जा सकती है। छोटे शहरों में आमतौर पर यातायात सिपाही नहीं होता है और वित्त वर्ष के अंत में जब कोटा पूरा करना होता है तो मोहल्लों में चेकिंग शुरू हो जाती है। यह ऐसा मामला है जो नुकसान तो पूरा करता है पर लाभ कोई नहीं होता।

जुर्माना लाख बढ़ा दिया जाए, लेकिन जब तक कोई देखने वाला ही नहीं होगा और लोगों को पता होगा तो कोई क्यों डरेगा। एक दिन की जांच से वसूली का लक्ष्य भले पूरा हो जाए, लेकिन अगले दिन वही हाल हो जाएगा। लेकिन सबसे गंभीर बात तो यह है कि नई आ रही गाड़ियों में बिना टेलीफोन को हाथ लगाए बात करने की सुविधा है। गाड़ी चलाते हुए आप उपकरण के जरिए बात करें या वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

सौंदर्यीकरण की कीमत

विकास, यानी साफतौर पर इमारतें, सड़कें, पार्क बनवाने संबंधी गतिविधियां होता है। इस माध्यम से आर्थिक हलचल बढ़ती है और जिनका फायदा होना है, होता है। जहां थोड़ी-सी कलात्मक ‘लैंड स्केपिंग’ की जरूरत होती है, वहां ऊंची दीवारें उठा कर पार्क के नाम पर लाखों रूपए खर्च किए जाते हैं। इसमें यह देkhना जरूरी नहीं होता कि कितने पेड़ फना हुए या मलबे में दबा दिए गए। कुछ जागरूक पत्रकार इस ‘सौंदर्यीकरण’ को अखबार की सुर्खियां बनाते हैं, लेकिन व्यवस्था के लोहें को कागज नहीं काटता।

सौंदर्यीकरण के नाम पर पार्क बनवा कर उद्घाटन करवाया जाता है, थोड़े दिनों बाद उसी पार्क में असामाजिक तत्त्वों की झाड़ियां फैलने लगती हैं। छोटे शहरों और कस्बों में महिलाओं के लिए एक भी सार्वजनिक शौचालय नहीं होता। जो होते भी हैं, वे सड़ांध से भरे होते हैं। यहां तक कि समुचित संख्या में पेशाबघर भी नहीं हैं। सड़क किनारे वृक्ष लगाए या कार्यालयों में पौधे रखे जाएं, कुछ दिन बाद बिना देखभाल के उदास होते दिखते हैं। विदेशों की नामल करते हुए खूबसूरती बढ़ाने के लिए सीमेंट की इंटरलॉक टाइलें बिछाई जाती हैं, लेकिन सौंदर्यीकरण नहीं, बल्कि अनेक जगह सड़क का असमलकरण हो रहा और इसकी वजह से सड़क पर पानी भर रहा है।

रोजाना आत्मघाती हमले कर सैकड़ों लोगों को मार रहा है, उसके साथ अगर अमेरिका शांति वार्ता से पीछे हट जाता है तो रूस क्यों उन आतंकवादियों को वार्ता के लिए अपने घर पर आमंत्रित करता है? सांप को कितना भी दूध पिलाओ, वह मौका मिलेगा तो डरेगा ही। दो दिन पहले ही राष्ट्रपति अशरफ गनी के चुनावी रैली में आत्मघाती हमला किया गया, जिसमें अड़तालीस लोग मारे गए। केवल अगस्त में ही हर दिन औसतन चौहत्तर अफगान नागरिक तालिबान के हमलों में मारे गए। हर हमले में तालिबान का नाम आ रहा है। ऐसे में इन लोगों से

किसी भी मुद्दे या लेख पर अपनी राय हमें भेजें। हमारा पता है : ए-8, सेक्टर-7, नोएडा 201301, जिला : गौतमबुद्धनगर, उत्तर प्रदेश

आप चाहें तो अपनी बात ईमेल के जरिए भी हम तक पहुंचा सकते हैं। आइडी है : chaupal.jansatta@expressindia.com

बात करने का कोई तुक ही नहीं है।

- जग बहादुर सिंह, जमशेदपुर**

जरूरी है जन-भागीदारी

प्रधानमंत्री ने एक बार कहा था कि सरकार के प्रयासों में जब जन-भागीदारी जुड़ती है, तब उसकी शक्ति बढ़ जाती है। देश के बहुत से उन समृद्ध लोगों ने गैस सबसिडी प्रधानमंत्री के कहने पर छोड़ दी जिन्हें इसकी जरूरत नहीं। शायद इसी का नतीजा है कि सरकार ने ग्रीब महिलाओं को धुआं मुक्त रसोई उपलब्ध कराने के लिए उज्ज्वला योजना के तहत रसोई गैस मुहैया करवाई। इसी तरह दूरदराज गांवों तक बिजली पहुंचाई, देश को साफ-सुथरा रखने के

मोबाइल हाथ में रख कर या फिर कान में ब्लूटूथ डिवाइस लगा कर, गाड़ी चलाते समय फोन पर बात करने से ध्यान तो बंटेगा ही और ऐसा करना हादसे को निमंत्रण देना है। लेकिन अब जितने भी नए वाहन आ रहे हैं उनमें बिना फोन हाथ में लिए बात करने की सुविधा है। ऐसे में सवाल है कि गाड़ी चलाते वक्त अगर कोई फोन पर बात करता है तो उसे यातायात पुलिस कर्मी कैसे रोक पाएगा। जबकि हकीकत यह है सड़क हादसों में ज्यादातर हादसे गाड़ी चलाने के दौरान मोबाइल के इस्तेमाल से हो रहे हैं। क्या इस समस्या का उपाय नहीं खोजा जाना चाहिए। इससे भी बड़ा सवाल है खोजेगा कौन ? कार बनाने वाली कंपनियां या सरकार यातायात पुलिस का सिपाही ?

भारी जुर्माने का विरोध इसे बढ़ा-चढ़ा कर पेश किए जाने और कुछ अधिकारियों व चालान काटने



वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

वालों की मनमानी के कारण भी है। भारी जुर्माने का सबसे बड़ा नुकसान यह है कि लोग-बाग कम पैसे ले-देकर समझौता कर लेते हैं, जबकि जुर्माना कम हो तो इसकी गुंजाइश कम रहती है। कम पैसे लेकर छोड़ने के मामले भी अलग तरह की समस्या खड़ी करते हैं। इससे चालान करने वालों का विरोध होता है, मनमानी होती है और उसमें पुलिसिया पिटाई जैसी नौबत तक आ जाती है। उदाहरण के लिए, पटना में यातायात पुलिस वालों ने एक छात्र की पिटाई कर दी। वह खाना खाने निकला था कि पुलिस ने उसे चालान न देने के ‘जुर्म’ में न केवल पकड़ लिया, बल्कि खूब पीटा भी, जबकि उसके पास कोई गाड़ी नहीं थी। वह

पैदल सड़क पर ऑफिस से खाना खाने निकला ही था। निश्चित रूप से यह नियम लागू करने वालों की गुंडागर्दी है और पहले से है।

नए मोटर वाहन कानून का विरोध भले ही भारी जुर्माने के कारण किया जा रहा है, लेकिन सच यही है कि रोका उन्हें ही जाता है जो बिना हेलमेट या सीट बेल्ट के हों, लाल बत्ती पार करें, नंबर प्लेट सही न हो या ऐसी ही कोई खामी हो जो स्पष्ट दिखाई दे जाए। कायदे से इसमें उस एक अपराध का ही चालान होगा। लेकिन अगर ड्राइविंग लाइसेंस न हो, प्रदूषण प्रमाणपत्र न हो तो सबके चालान कटेंगे ही और निश्चित रूप से यह ज्यादा होगा। बिना हेलमेट या बिना सीट बेल्ट चलने का जुर्माना ज्यादा नहीं है, पर कोई कागज ही न हो तो जाहिर है जुर्माना ज्यादा होगा। किसी एक कानून का उल्लंघन और कानून की परवाह ही न होना, दो अलग-अलग चीजें हैं और दोनों में जुर्माना एक नहीं हो सकता है। उदाहरण के लिए, नगालैंड के एक ट्रक पर ओड़िशा में साढ़े छह लाख रूपए से ज्यादा का जुर्माना किए जाने की खबर आई। निश्चित रूप से यह बहुत ज्यादा है पर इसमें 2014 से अब तक रोड टेक्स न चुकाने पर ही 6.40 लाख रूपए का जुर्माना लगा है। यह सही है कि नहीं, अलग मुद्दा है। अगर हो भी तो पांच साल रोड टेक्स नहीं चुकाने पर भारी जुर्माना क्यों नहीं लगना चाहिए और पांच साल का रोड टेक्स भी कम नहीं होगा। यह सही है कि नया मोटर वाहन कानून लागू होने के बाद से इसके समर्थन या विरोध में जो कुछ लिखा गया है, उसमें आंकड़ों और तथ्यों के बारे में कोई गंभीर काम नहीं है।

यह भी गौरतलब है कि यातायात के जिन नियमों का उल्लंघन नेता, वीआइपी और सेलीब्रिटी लोग ज्यादा करते हैं उसमें जुर्माना कम है। उदाहरण के लिए काला शीशा। यह अपराधियों के लिए मददगार है फिर भी जुर्माना सिर्फ पांच सौ रूपए है। आम आदमी के उल्लंघन वालों में जुर्माना ज्यादा है। नया मोटर वाहन कानून कोई खीफनाक कानून नहीं है। समस्या इस बात की है कि हमारे भीतर किसी कानून को ईमानदारी से लागू कराने की इच्छाशक्ति नहीं है। वरना कुछ राज्य जिस तरह से विरोध पर उतर आए हैं उससे तो ऐसा लग रहा है कि जैसे यह कोई दमनकारी कानून हो जिसे लागू करना जनता के हित में नहीं होगा। सरकारों को चाहिए कि वे जुर्माने को खौफ के रूप में न दिखाएं, बल्कि लोगों में इसके प्रति जागरूकता पैदा करें।

यह भी गौरतलब है कि यातायात के जिन नियमों का उल्लंघन नेता, वीआइपी और सेलीब्रिटी लोग ज्यादा करते हैं उसमें जुर्माना कम है। उदाहरण के लिए काला शीशा। यह अपराधियों के लिए मददगार है फिर भी जुर्माना सिर्फ पांच सौ रूपए है। आम आदमी के उल्लंघन वालों में जुर्माना ज्यादा है। नया मोटर वाहन कानून कोई खीफनाक कानून नहीं है। समस्या इस बात की है कि हमारे भीतर किसी कानून को ईमानदारी से लागू कराने की इच्छाशक्ति नहीं है। वरना कुछ राज्य जिस तरह से विरोध पर उतर आए हैं उससे तो ऐसा लग रहा है कि जैसे यह कोई दमनकारी कानून हो जिसे लागू करना जनता के हित में नहीं होगा। सरकारों को चाहिए कि वे जुर्माने को खौफ के रूप में न दिखाएं, बल्कि लोगों में इसके प्रति जागरूकता पैदा करें।

यह भी गौरतलब है कि यातायात के जिन नियमों का उल्लंघन नेता, वीआइपी और सेलीब्रिटी लोग ज्यादा करते हैं उसमें जुर्माना कम है। उदाहरण के लिए काला शीशा। यह अपराधियों के लिए मददगार है फिर भी जुर्माना सिर्फ पांच सौ रूपए है। आम आदमी के उल्लंघन वालों में जुर्माना ज्यादा है। नया मोटर वाहन कानून कोई खीफनाक कानून नहीं है। समस्या इस बात की है कि हमारे भीतर किसी कानून को ईमानदारी से लागू कराने की इच्छाशक्ति नहीं है। वरना कुछ राज्य जिस तरह से विरोध पर उतर आए हैं उससे तो ऐसा लग रहा है कि जैसे यह कोई दमनकारी कानून हो जिसे लागू करना जनता के हित में नहीं होगा। सरकारों को चाहिए कि वे जुर्माने को खौफ के रूप में न दिखाएं, बल्कि लोगों में इसके प्रति जागरूकता पैदा करें।

यह भी गौरतलब है कि यातायात के जिन नियमों का उल्लंघन नेता, वी