

हिंदुओं को जगाने का खर्च दिन-ब-दिन बढ़ता जा रहा है, हिन्दू है कि जाग नहीं रहा...

विवेक कुमार

'अच्छी सड़कें चाहिए तो पैसे देने होंगे' यह कहना है सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के सर्वे-सर्वा नितिन गडकरी का। नितिन गडकरी ने यह भी बताया है कि रोजाना 37 किलोमीटर की सड़क बना कर उन्होंने विश्व में भारत का झण्डा गाड़ दिया है। इन सब बातों के बीच जनता ने दांतों तले उंगली दबाई और मंत्री जी द्वारा मारी गई लफ्फाजियों को कंठस्थ कर व्हाट्सएप में भेजना शुरू किया। नेताओं द्वारा जो नहीं बताया जाता या यों कहें कि जो जनता नहीं जानना चाहती उसे जानना बहुत जरूरी है।

बीते 1 अक्टूबर को मैं अपने दो अन्य दोस्तों 63 वर्षीय प्रोफेसर बसंत और 70 वर्षीय विकास नारायण राय के साथ ऋषिकेश के ट्रिप पर चला गया। अपनी निजी गाड़ी से दिल्ली से ऋषिकेश तक के हाइवे पर फास्ट टैग लगे होने के बावजूद टोल गेट पर लंबी कतारों में इंतजार किया। एक रात ऋषिकेश में बिताने के बाद भारत सरकार की ऑल वेदर रोड का जायजा लेने के लिए हमने आगराखाल के पास स्थित खाड़ी गाँव में जाने की यात्रा आरंभ की। लगभग 50 किमी के इस सफर में दर्जनों जगह पहाड़ दरके हुए थे। पहाड़ दरकना यों तो कोई अचंचे वाली बात नहीं है पर इस रूट पर दरके पहाड़ अपने साथ हुई सरकारी बर्बरता को पूरे दम से बता रहे थे।

नरेंद्र नगर से फकोट तक के पूरे रास्ते में पहाड़ों के सिरे उधड़े पड़े थे। स्पष्ट रूप से देखा जा सकता था कि जिन विस्फोटकों के इस्तेमाल से पहाड़ तोड़े गए और फिर मलबा साफ करके सड़क का चौड़ीकरण किया गया है उसकी धमक अभी कई वर्षों तक सुनाई देती रहेगी। कहने का मतलब



है कि हिमालय के तीन मुख्य भागों में एक शिवालिक जो कि सबसे निचला भाग है, में बरसात बाकी हिमालय के मुकाबले में अधिक है। विस्फोटकों के प्रयोग ने बेशक पहाड़ के सामने के हिस्से को काटकर सड़क चलने लायक कर दी है पर उस विस्फोट ने पहाड़ में भीतर तक कितनी हलचल पैदा की है इसका कोई हिसाब मंत्री जी ने नहीं लगाया न ही लगाने की जरूरत समझी।

इस लापरवाही और अधिक से अधिक सड़क बनाने के फितूर ने आमजन के जीवन को खतरे में डाल दिया है साथ ही पहाड़ को भी। हमारी यात्रा के दौरान दर्जनों जगह सड़क पूरी-पूरी टूट कर खाई में गिरी मिली। इतना ही नहीं पहाड़ से गिरे मलबे के ढेर को कई स्थानों पर बतौर सड़क प्रयोग करने पर मजबूर होना पड़ा। पहाड़ चलते-फिरते कभी भी दरक रहे थे। स्थानीय लोगों ने बताया कि सड़क को चौड़ा करने का क्रम बेशक सरकार की तरफ से पूरा हो चुका है पर पहाड़ रोज

कुछ न कुछ मलबा सड़क पर भेज कर हमें बताते हैं कि पिक्कर अभी बाकी है मेरे दोस्त।

नरेंद्र नगर पार करके ज्यों ही हम आगराखाल के लिए बढ़े तो पाया एक बादल ने पूरे पहाड़ को अपनी गिरफ्त में ले रखा है जिस वजह से लगभग जीरो विजिबिलिटी हो गई। ऐसे में सड़क किनारे और बीच में बनी सफेद मार्किंग ही एकमात्र सहारा था। घटिया स्तर की सड़क होने के नाते जगह-जगह सड़क खाई में जा गिरी थी और उसके साथ ही मार्किंग की रेखाएं भी नदारद थीं। ऐसे में गाड़ी चलाना जान देने से कम नहीं था। शाम को वापस आते समय भी पहाड़ बादलों की गिरफ्त में ही था और मार्किंग के अभाव में गाड़ी चलाने में स्थानीय ड्राइवर्स तक के पसीने छूट रहे थे तो हम दिल्ली वालों की आंकात ही क्या थी।

दरअसल तेज रफ्तार सड़क बनाने का फितूर और एक दिन में अधिक सड़क बनाने का जो अफीम गडकरी ने सूधा

हुआ है उसके पीछे करोड़ों रुपयों की खुशबू है। बताते चलें के यूपीए सरकार में सड़क परिवहन मंत्री रहे स्वर्गीय ऑस्कर फर्नांडीस एवं कमलनाथ के जमाने से प्रति किलोमीटर एक करोड़ की उगाही का आरोप लगता रहा है, जबकि उस समय 11 किमी सड़क रोजाना बनने का दावा था। आज यूपीए के मुकाबले तीन गुना से अधिक सड़क निर्माण है तो जाहिर है कमाई भी तीन गुना से अधिक हो चुकी है। इस तरह नितिन गडकरी भाजपा और संघ के कमाऊ पूत बने हुए हैं।

दरअसल यदि आप किसी सिविल ठेकेदार से यह पूछें कि वो एक सड़क या हाउसिंग सोसाइटी में क्या बनाना अधिक पसंद करेगा तो अधिकतर का जवाब सड़क ही होगा। इसके पीछे कारण है सड़क के नाम पर कुछ भी कह कर पैसे ले सकने का स्कोप। निगम के अधिकारी सड़क के गड्डे भरने के नाम पर नई सड़क से ज्यादा के बिल बना लेते हैं अपनी पूरी नौकरी के दौरान। जहां-तहाँ टोल लगा कर नेता कमा लेते हैं और जनता यह तक नहीं पूछती कि क्या हुआ तेरा वादा ?

दरअसल नितिन गडकरी सड़कें बना कर भाजपा के हीरो बने हुए हैं पर सच्चाई उन्ही के मंत्रालय के आंकड़ों से एकदम अलग दिखती है। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने 'भारत में सड़क दुर्घटना रिपोर्ट-2018' जारी करते हुए बताया था कि सड़क दुर्घटनाओं के मामले में अमेरिका और जापान के बाद दुनिया में भारत तीसरे नंबर पर है। जबकि मौतों के मामले में 199 देशों की सूची में भारत पहले स्थान पर काबिज है। 2015 में हुए ब्राजीलिया कांफ्रेंस में भारत ने भी शपथ ली थी कि 2020 तक सड़क दुर्घटनाओं को आधा करेगा जबकि सड़क परिवहन

मंत्रालय ने ही अपनी रिपोर्ट में बताया है कि सड़क दुर्घटना से होने वाली कुल मौतें 2011 से 2018 में हुई मौतों से 2.3 प्रतिशत बढ़ी हैं। इसमें 30.2 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाएं नेशनल हाइवे पर हुई हैं।

हर वर्ष लगभग डेढ़ लाख सड़क हादसों में हुई मौतों में 64.4 प्रतिशत मौतें सिर्फ तेज रफ्तार के कारण ही हुई हैं। जबकि तेज रफ्तार के नाम पर आधे-अधूरे हाइवे और एक्सप्रेस वे बना कर गडकरी जेब तो गरम कर रहे हैं पर अपने ही कही हर बात को उनकी मंत्रालय के आँकड़े एक नई तस्वीर दिखा रहे हैं।

वर्ष 2017-18 में भारतमाला परियोजना कार्यक्रम शुरू हुआ जिसके तहत 34800 किमी नेशनल हाइवे बनाने का प्लान है। इसमें कुल अनुमानित लागत 5,35000 करोड़ रुपये है। वर्ष 2019-20 में सबसे अधिक 3979 किमी सड़क बनाने का भी रिकार्ड दर्ज किया गया पर यह नहीं बताया गया कि रोजाना कितनी सड़क टूटी और कितने लोगों ने अपनी जान सड़क के अधूरे कार्य व खराब गुणवत्ता के कारण गंवाई।

रफ्तार के नाम पर फास्ट टैग लगा कर पैसे वसूलने का क्रम गडकरी ने ऐसा फैलाया है कि जनता अब एक दिन में केवल फास्ट टैग से ही 104 करोड़ रुपया सरकारी खाते में जमा कर रही है। इसमें कैश और फर्जी काटे गए पैसों का हिसाब का कोई पता नहीं। जबकि ईंधन पर रोड सेस और गाड़ी लेते समय रोड टैक्स भेड़सी भोली जनता जमा करती है, इसके बावजूद हिंदुओं को जगाने का खर्च हर जगह बढ़ता जा रहा है। इतना पैसा देने के बाद भी सच है कि भारत में कोई भी सड़क 100 किमी प्रति घंटे से अधिक चलने लायक नहीं है।

किसानों को प्रदर्शन का अधिकार

रेखा शर्मा
(दिल्ली हाई कोर्ट की पूर्व न्यायाधीश)

दिल्ली की सीमाओं पर तीन कृषि-कानूनों के खिलाफ प्रदर्शन कर रहे किसान एक बार फिर निशाने पर हैं—इस बार सर्वोच्च न्यायालय की नाराजगी के निशाने पर। 30 सितंबर को, एक एकल माता की इस शिकायत पर आधारित याचिका की सुनवाई करते हुए कि नोएडा जाने में उसे 20 मिनट की जगह 2 घंटे लग जाते हैं, अदालत ने यह राय रखी कि सार्वजनिक सड़कें और उच्च मार्ग हमेशा के लिए ब्लॉक नहीं किये जा सकते। इसके अगले ही दिन सर्वोच्च अदालत की एक और बेंच ने किसानों के खिलाफ और भी तीखी राय व्यक्त की। इस बेंच के सामने याचिकाकर्ता के रूप में, जंतर मंतर पर शांतिपूर्ण प्रदर्शन की इजाजत मांगती किसान महापंचायत थी। खबरों के अनुसार, बेंच ने कहा, 'आप जब अदालत आ चुके हैं तब विरोध प्रदर्शन करने का कोई सवाल ही नहीं रह गया। आपने पूरे शहर का गला घोट रखा है, और अब आप शहर में घुसना और यहाँ प्रदर्शन करना चाहते हैं'। दोनों बेंचों के सदस्यों के प्रति पूरे सम्मान के साथ यह कहना गलत न होगा कि वे किसानों के प्रति काफी निर्दयी दिख रहे हैं।

सर्वोच्च अदालत की यह राय उस राय से बिल्कुल भिन्न है जो 17 दिसम्बर 2020 को तत्कालीन मुख्य न्यायाधीश एस ए बोबडे की अध्यक्षता वाली बेंच ने प्रकट की थी किसानों को तब तक अपना विरोध

जारी रखने का संवैधानिक अधिकार है जब तक उनकी असहमति हिंसा का रूप नहीं ले लेती। आगे उन्होंने कहा, 'हम यह स्पष्ट कर दें कि यह अदालत विचाराधीन विरोध-प्रदर्शन में कोई हस्तक्षेप नहीं करेगी। निस्संदेह, विरोध का अधिकार मौलिक अधिकार का एक हिस्सा है, और पब्लिक ऑर्डर/ सार्वजनिक सुव्यवस्था का ध्यान रखते हुए इस अधिकार का प्रयोग किया जा सकता है।' क्या सर्वोच्च अदालत अलग-अलग आवाजों में बोल रही है ?

किसी ने यह आरोप नहीं लगाया है कि किसान सार्वजनिक व्यवस्था के लिए खतरा हैं। हरियाणा सरकार ने हरियाणा-दिल्ली बॉर्डर पर बैरिकेड्स लगाकर, उच्च मार्ग पर गड्डे खोदकर और ऑसू गैस, वाटर कैनन आदि के जरिए बल-प्रयोग करते हुए किसानों को दिल्ली में घुसने से रोकने के प्रयास किये। संयुक्त किसान मोर्चा का दावा है कि विरोध शुरू होने के महज 87 दिनों के भीतर 248 किसानों की जानें गयीं। कुछ अपुष्ट रिपोर्ट्स में इनकी संख्या 600 से ऊपर बताई गई है। किसानों के हाथों मारे गए पुलिसकर्मी कितने हैं ? खुशकिस्मती से, एक भी नहीं। यह दिखाता है कि किसानों का विरोध-प्रदर्शन शांतिपूर्ण रहा है।

हमारी आजादी की लड़ाई के समय से सार्वजनिक स्थलों पर प्रदर्शन और धरने की परंपरा रही है। निकट अतीत में अन्ना हजारे के इंडिया अगैन्स्ट करप्शन आंदोलन को जंतर मंतर के लिए इजाजत दी गई। रामदेव को रामलीला मैदान में धरने की इजाजत मिली। किसान भी रामलीला मैदान

या जंतर मंतर पर इकट्ठा होने की इजाजत माँगते रहे हैं, लेकिन आज तक वह नहीं मिली। किसानों के साथ यह अलग बरताव क्यों ? उन्हें क्या हवा में प्रदर्शन और मार्च करना चाहिए ?

रोडब्लॉक की बात करें तो किसानों ने बार-बार कहा है वे लोगों के लिए कोई असुविधा खड़ी करना नहीं चाहते। उनका आरोप है कि वह पुलिस है जो आंदोलन की छवि खराब करने के लिए कई जगहों पर घुसने और निकलने के पॉइंट्स को ब्लॉक कर रही है। क्या सर्वोच्च अदालत ने किसानों पर दोषारोपण करने से पहले इसकी जाँच की ? अदालत ने एक यात्री की असुविधा को लेकर अपना सरोकार व्यक्त किया है, पर किसानों का क्या ? उनके साथ कोई सहानुभूति क्यों नहीं, जबकि वे लगभग एक साल से भयानक गर्मी, हड्डियों तक चुभती ठंड, बारिश, आंधी और तूफान को झेल रहे हैं ?

न ही सरकार ने किसानों के साथ दुबारा कोई संवाद शुरू करने का रुझान दिखाया है। इस प्रसंग में मार्टिन लूथर किंग के शब्द याद आते हैं जो उन्होंने बर्मिंघम में विरोध-प्रदर्शन पर आपत्ति जतानेवाले एक पादरी को बर्मिंघम जेल से लिखे गए खत में कहे थे, 'आप पूछ सकते हैं, डायरेक्ट एक्शन क्यों ? धरने, जुलूस और ऐसी चीजें क्यों ? समझौता-वार्ता क्या बेहतर उपाय नहीं है ? समझौता-वार्ता की आपकी बात बिल्कुल सही है। निश्चित रूप से, यही डायरेक्ट एक्शन का मकसद है। अहिंसक



प्रत्यक्ष कार्यवाही ऐसा संकट खड़ा करना और ऐसा तनाव पैदा करना चाहती है जिससे एक समुदाय, जो लगातार समझौता-वार्ता से इनकार करता रहा है, उसके लिए बाध्य हो जाता है। उसकी उपेक्षा करना उनके लिए संभव नहीं रहता।'

सर्वोच्च अदालत कहती है कि जब किसान अदालत में पहुँच चुके हैं तो विरोध-प्रदर्शन का सवाल ही कहाँ है। किसान नवंबर 2020 से आन्दोलनरत हैं, और इसे राष्ट्रीय तथा अंतरराष्ट्रीय चर्चा मिली है। क्या अदालत ने तीन कृषि कानूनों

की संवैधानिक वैधता को चुनौती देती याचिकाओं की सुनवाई में कोई तत्परता दिखाई है ? पता चला है कि सर्वोच्च अदालत द्वारा नियुक्त कमेटी ने मार्च 2021 में अपनी रिपोर्ट मुहरबंद लिफाफे में उन्हें सौंप दी है। सर्वोच्च अदालत उस रिपोर्ट पर बैठी हुई क्यों है ? उसकी तहकीकात से जनता को कब अवगत कराया जाएगा ?

निष्कर्ष यह है कि किसानों के साथ सम्मान और गरिमा से पेश आया जाए। और उन हाथों को काटा न जाए जो हमारे मुँह में निवाला डालते हैं।