विचार बिन्दु

गुणों से ही मनुष्य महान होता है, ऊँचे आसन पर बैठने से नहीं। महल के ऊँचे शिखर पर बैठने मात्र से कौवा गरूड़ नहीं हो सकता। –चाणक्य

शहरों में ट्रैफिक व्यवस्था को देखने वाला कोई है भी?

राजस्थान के लगभग हर बड़े और मध्यम शहर में ट्रैफिक व्यवस्था दिन–प्रतिदिन बिगड़ती जा रही है। मुख्य चौराहों पर लंबा जाम, गलत दिशा में दौड़ते वाहन, जहां–तहां खड़े दोपहिया और चारपहिया वाहन, अतिक्रमण से घिरी सड़कें तथा नियमों की खुलेआम अनदेखी आम दृश्य बन गये हैं। सबसे बड़ा प्रश्न यह है कि जब प्रत्येक शहर में ट्रैफिक पुलिस के अनेक बड़े अधिकारी नियुक्त हैं, तब यह अव्यवस्था आखिर क्यों बनी हुई है? जनता यह जानना चाहती है कि क्या जिम्मेदार अधिकारियों को सड़कों की वास्तविक स्थिति दिखाई नहीं देती? क्या उनकी जिम्मेदारी केवल कार्यालयों में बैठकर कागजी कार्यवाही करना रह गई है? यदि अफसर नियमित रूप से सड़कों पर उतरें, संवेदनशील स्थानों का निरीक्षण करें और मौके पर समाधान करवाएं, तो क्या स्थिति में बड़ा सुधार नहीं हो सकता? ट्रैफिक व्यवस्था केवल चालान काटने तक सीमित नहीं होती है। इसका उद्देश्य सुचारु यातायात, नागरिक सुरक्षा और सड़क अनुशासन स्थापित करना होता है। जनता टैक्स देती है, नियमों का पालन करती है और बदले में सुरक्षित व व्यवस्थित सड़कें चाहती है। यह नागरिक अधिकार है। शहरों में ट्रैफिक के सुचारु संचालन के लिये एक अच्छे सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था की ज़रूरत को सभी स्वीकार करते हैं किन्तु व्यवस्था की गुणवत्ता सुधारने के लिए रणनीतियां अपनाने को लेकर मतभिन्नता नज़र आती है।

पिछले दो दशकों में जयपुर सहित देश के अनेक शहरों में मेट्रो रेलें शुरू की गई हैं। इस पर आम सहमति है। मगर बस यात्रियों की आवाजाही आसान बनाने के लिए बस स्टॉप की सही जगह तय करने, को लेकर भारी समस्याएं हैं। जयपुर में करोड़ों रुपये खर्च कर सड़कों के बीच में बस रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम बनाए गए। वे असफल रहे और उन्हें हटाने पर फिर से करोड़ों रुपये खर्च किए गए। मेट्रो सिस्टम बनाने और चलाने में भारी निवेश करने के बावजूद यह भी सच है कि सभी मेट्रो सिस्टम में यात्रियों की संख्या, अनुमानित संख्या का केवल 25–35 प्रतिशत ही है। इसलिए अगर सभी नागरिकों को एक अच्छी गुणवत्ता वाली सर्वजनिक परिवहन व्यवस्था उपलब्ध करानी है, तो एक ऐसे एकीकृत पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम की ज़रूरत है, जो अलग–अलग आकार के शहरों और ज़मीनी इस्तेमाल के अलग–अलग तरीकों के हिसाब से, यात्रा की अलग–अलग ज़रूरतों को पूरा कर सके।

ऐसा माना जाता है कि किसी भी शहर में ज़्यादातर यात्राएं 10 किलोमीटर से कम लंबी होती हैं, चाहे वहां आबादी कितनी भी क्यों न हो, या लोगों की आय कितनी भी क्यों न हो। जहां पांच किलोमीटर से कम लंबी यात्राओं के लिए सड़क–आधारित बस सिस्टम सही रहते हैं, वहीं 10 किलोमीटर से ज़्यादा लंबी यात्राओं के लिए मेट्रो जैसे हाई–परफॉर्मेंस सिस्टम ज़्यादा आकर्षक होते हैं। करीब 80 लाख की आबादी से बड़े शहरों के लिए एक अच्छी तरह से जुड़ा हुआ सिस्टम, जिसमें 300–400 किलोमीटर की मेट्रो और 1000 किलोमीटर का बस सिस्टम सार्वजनिक परिवहन का एक बेहतरीन विकल्प माना जाता है। दस लाख से कम आबादी वाले छोटे शहरों में, सभी मुख्य और उप–मुख्य सड़कों पर चलने वाला बस सिस्टम–जिसमें कुछ हिस्सों में बसों के लिए अलग लेन भी हो, यात्रा की ज़रूरतों को पूरा कर सकता है।

तीन–पहिया वाहन तथा ई–रिक्शा जैसे बीच के दर्जे के सार्वजनिक परिवहन वाहन बहुत छोटे शहरों के लिए सही रहते हैं। ये वाहन बड़े शहरों में बस और मेट्रो सिस्टम के लिए एक बहुत अच्छा 'फीडर सिस्टम' भी बनते हैं। यानी वे यात्रियों को मुख्य सिस्टम तक पहुंचाने का ज़रिया बनते हैं। सार्वजनिक परिवहन को नागरिकों के लिए एक 'ज़रूरी सेवा' के तौर पर देखा जाना चाहिए, और इसके लिए ऐसे उपयुक्त वित्तीय विकल्पों को चुना जाना चाहिए जो सभी नागरिकों की आने–जाने की ज़रूरतों को पूरा कर सकें। अगले दो दशकों में भारत की शहरी आबादी के दोगुना हो जाने की उम्मीद है। वर्तमान में, भारत की शहरी आबादी का लगभग 30 प्रतिशत हिस्सा पांच लाख की आबादी से कम वाले छोटे शहरों में रहता है। ज़्यादातर शहरों में सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने वालों की संख्या लगातार कम हो रही है, जबकि मोटर वाले दोपहिया वाहनों और कारों का इस्तेमाल लगातार बढ़ रहा है। लोगों की आय के बढ़ते स्तर और उनकी मोटर वाले निजी वाहनों की बढ़ती सामर्थ्य के कारण, रोज़मर्रा की आवाजाही की ज़रूरतों के लिए मोटर साइकिलों और कारों का इस्तेमाल तेज़ी से बढ़ा है।

ऐसा माना जाता है कि किसी भी शहर में ज़्यादातर यात्राएं 10 किलोमीटर से कम लंबी होती हैं, चाहे वहां आबादी कितनी भी क्यों न हो, या लोगों की आय कितनी भी क्यों न हो। जहां पांच किलोमीटर से कम लंबी यात्राओं के लिए सड़क-आधारित बस सिस्टम सही रहते हैं, वहीं 10 किलोमीटर से ज़्यादा लंबी यात्राओं के लिए मेट्रो जैसे हाई-परफॉर्मेंस सिस्टम ज़्यादा आकर्षक होते हैं। करीब 80 लाख की आबादी से बड़े शहरों के लिए एक अच्छी तरह से जुड़ा हुआ सिस्टम, जिसमें 300-400 किलोमीटर की मेट्रो और 1000 किलोमीटर का बस सिस्टम सार्वजनिक परिवहन का एक बेहतरीन विकल्प माना जाता है।

शहरी और ग्रामीण, दोनों ही इलाकों में स्कूटर या मोटरसाइकल रखने वालों की संख्या कारों के मुकाबले कहीं ज़्यादा तेज़ी से बढ़ रही है। सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों की तुलना में निजी वाहनों का एक फ़ायदा यह है कि वे इस्तेमाल करने वालों को उनके घर तक पहुंचने की सुविधा देते हैं। इसके अलावा, यात्रा के किसी खास साधन की उपलब्धता और सुविधा का निर्धारण बुनियादी ढांचे के डिज़ाइन पर भी निर्भर कर्ता है। शहरों में सड़कों के मौजूदा डिज़ाइन पैदल चलने वालों और साइकिल चलाने वालों के लिए बेहद मुश्किल भरे हैं। सभी सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों में आने–जाने की यात्राएं ज़्यादातर पैदल चलकर ही पूरी होती हैं।

पैदल चलने वालों के लिए बने बुनियादी ढांचे की खराब गुणवत्ता सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के इस्तेमाल पर असर डालती है। यातायात के साधन के चुनाव में यात्रियों की पसंद का सबसे महत्वपूर्ण पहलू सुविधा और विश्वसनीयता है। निजी वाहनों, विशेष रूप से स्कूटर और मोटर साइकिलों, की सुविधा, उनकी अनुकूलता और लचीलेपन के कारण, यात्रियों का एक बड़ा हिस्सा अपनी दैनिक यात्रा के लिए दोपहिया वाहन को चुनता है। उन्हें किसी भी रास्ते से ले जाया जा सकता है और जितनी चाहें उतनी बार रास्ते बदले जा सकते हैं। इसके ठीक विपरीत, बसों या मेट्रो का रास्ता तय होता है, और यदि उपयोगकर्ता का गंतव्य इस रास्ते पर नहीं पड़ता है, तो उसे वाहन बदलना पड़ता है, जो कि जटिल और समय लेने वाला हो सकता है। इस प्रकार, काम से घर तक की यात्रा, भले ही उसमें कई छोटी–छोटी यात्राएं शामिल हों, निजी वाहन का उपयोग करने वाले उपयोगकर्ता के मन में एक ही यात्रा बनी रहती है। दूसरे शब्दों में, निजी वाहन का उपयोग करते समय बीच में वाहन बदलने की संख्या शून्य होती है। यह बात विशेष रूप से महत्वपूर्ण है क्योंकि किसी गंतव्य तक पहुंचने के लिए आवश्यक कुल ट्रांसफर की संख्या सार्वजनिक परिवहन के साधन और रास्ते के चुनाव को प्रभावित करती है। निजी वाहनों का यह लचीलापन उन्हें बसों और मेट्रो की तुलना में परिवहन का एक अधिक पसंदीदा साधन बनाता है।

एक कुशल सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को निजी वाहन द्वारा दी जाने वाली सुविधा और आराम के साथ प्रतिस्पर्धा करनी होगी। सार्वजनिक परिवहन प्रणाली का चुनाव और उसका संचालन, यात्रा की मांग के पैटर्न के संदर्भ में, साथ ही सार्वजनिक परिवहन प्रणाली की अंतर्निहित विशेषताओं, जैसे उनकी क्षमता, विश्वसनीयता, नेटवर्क कनेक्टिविटी, परिचालन लागत, पूंजीगत लागत के आधार पर निर्धारित किया जाना चाहिए। परिवहन के मौजूदा तरीके अर्थात, यात्रा के साधनों का चुनाव और तय की गई दूरी–यात्रियों की पसंद के साथ–साथ यात्रा के विभिन्न साधनों की उपलब्धता और गुणवत्ता के प्रभाव को भी दर्शाते हैं। विशेष रूप से, यात्रा की दूरी मौजूदा वाहन स्वामित्व, सार्वजनिक परिवहन प्रणाली की उपलब्धता, यात्रियों की आर्थिक क्षमता और भूमि उपयोग के तरीकों से प्रभावित होती है। यात्रा की अलग–अलग मांगों को ध्यान में रखते हुए ही प्रासंगिक सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था का चुनाव किया जाना चाहिए। एकीकृत प्रणाली सार्वजनिक परिवहन में यात्रियों की संख्या को बढ़ाने में सहायक हो सकती है, और सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में यात्रियों की संख्या बढ़ने से जुड़े सभी सामाजिक लाभ भी इसी से प्राप्त होते हैं।

शहरों में सड़क यातायात को बाधित करने वाली सबसे बड़ी समस्याओं में अव्यवस्थित पार्किंग, चौराहों पर तीन पहिया टैक्सियों का बेतरतीब जमावड़ा और सड़कों पर अतिक्रमण प्रमुख हैं। ये समस्याएँ न केवल यातायात की गति को धीमा करती हैं, बल्कि दुर्घटनाओं और प्रदूषण का कारण भी बनती हैं। वाहनों की गलत पार्किंग के कारण सड़कें संकरी हो जाती हैं, जिससे जाम की स्थिति उत्पन्न होती है। कई लोग दुकानों, बाजारों और मुख्य मार्गों पर वाहन खड़े कर देते हैं, जिससे अन्य वाहन चालकों को परेशानी होती है। इसी प्रकार चौराहों पर ऑटो रिक्शा और ई–रिक्शा चालकों का बिना नियम के खड़ा होना यातायात व्यवस्था को बिगाड़ देता है। यात्रियों की प्रतीक्षा में ये वाहन सड़क के बीचों–बीच रुक जाते हैं, जिससे जाम और अव्यवस्था फैलती है। इसके अतिरिक्त सड़कों पर दुकानदारों द्वारा किया गया अतिक्रमण भी बड़ी समस्या है। फुटपाथों पर सामान फैलाने और सड़क किनारे अवैध निर्माण के कारण पैदल यात्रियों को सड़क पर चलना पड़ता है, जिससे दुर्घटनाओं की संभावना बढ़ जाती है। इसके लिये राजस्थान में शहरवार ट्रैफिक प्रबंधन की समीक्षा जरूरी है, जिसमें अफसरों की जवाबदेही तय हो, पीक आवर्स में पुलिस कर्मियों की फील्ड ड्यूटी सुनिश्चित की जाए तथा अतिक्रमण और गलत पार्किंग पर कठोर कार्रवाई सुनिश्चित हो। साथ ही आधुनिक तकनीक, स्मार्ट सिग्नल प्रणाली और बेहतर सड़क योजना पर भी ध्यान दिया जाना भी उतना ही जरूरी है। अगर अधिकारी सिर्फ दफ्तरों में बैठें और ज़मीन पर निगरानी न करें, तो व्यवस्था नहीं सुधरेगी। फील्ड विज़िट, संवेदनशील चौराहों पर उपस्थिति, डेटा आधारित प्लानिंग और जवाबदेही जरूरी है। अब समय आ गया है कि अफसरों के साथ ट्रैफिक व्यवस्था कागजों से निकलकर सड़कों पर दिखाई दे जिसके लिये सरकार को एक सोची–समझी रणनीति बनानी होगी, ताकि सभी नागरिकों को एक अच्छी गुणवत्ता वाली सार्वजनिक परिवहन प्रणाली मिल सके।

–अतिथि संपादक,
राजेन्द्र बोड़ा
(वरिष्ठ पत्रकार एवं विश्लेषक)

एमजीआर से थलपति विजय तक: दक्षिण की राजनीति में बरकरार है फिल्मी सितारों का जलवा

"विजय की विजय यात्रा से क्या तमिल राजनीति का नया अध्याय शुरू?"

डॉ. योगेश शर्मा

दक्षिण भारतीय सिनेमा के सुपरस्टार विजय, जिन्हें उनके फ़ैंस 'थलपति' के नाम से जानते हैं, उनकी पार्टी टीवी के (तमिलगा वेट्री कड़गम) ने तमिलनाडु विधानसभा चुनाव 2026 में मुख्यमंत्री एमके स्टालिन की डीएमके को भी पीछे छोड़ सबको चौंका दिया है। 108 सीटें जीतकर यह लगभग तय हो गया है कि सरकार विजय की पार्टी के नेतृत्व में ही बनेगी। बहुमत 118 से 10 सीटें कम रहने के बावजूद विजय की असाधारण सफलता की कहानी किसी भी तरह कमज़ोर नहीं पड़ती। इसके साथ ही दक्षिण भारत की राजनीति की वह परंपरा और भी मजबूत होती दिखाई देती है, जहाँ सिल्वर स्क्रीन के नायकों को जनता ने जननायक के रूप में स्वीकार किया है। यह लेख इसी तथ्य को केंद्र में रखता है।

विजय ने फरवरी 2024 में तमिलगा वेट्री कड़गम की घोषणा की और यह स्पष्ट किया कि वे तत्काल लोकसभा चुनाव की राजनीति में नहीं उतरेंगे, बल्कि उनका लक्ष्य 2026 का विधानसभा चुनाव होगा। उन्होंने यह भी कहा कि राजनीति को वे आंशिक काम नहीं मानते, इसलिए सक्रिय राजनीति में आने के बाद अभिनय से दूरी बनाकर पूरी तरह जनसेवा करेंगे। अक्टूबर 2024 में हुई उनकी पहली बड़ी रैली ने यह संकेत दे दिया था कि उनका प्रवेश केवल प्रतीकात्मक नहीं, बल्कि गंभीर राजनीतिक तैयारी का हिस्सा है। उस रैली में उन्होंने विभाजनकारी राजनीति, वंशवाद, भ्रष्टाचार और द्रविड़ मॉडल के नाम पर सत्ता–संचय की आलोचना की। विजय ने अपनी विचारधारा को द्रविड़ राष्ट्रवाद और तमिल राष्ट्रवाद के संयोजन के रूप में प्रस्तुत किया। उनके अनुसार ये दोनों इस मिट्टी की दो आँखें हैं। उन्होंने धर्मनिरपेक्षता, सामाजिक न्याय, समानता, लोकतंत्र, दो–भाषा नीति, महिला सशक्तीकरण और जातिगत जनगणना का समर्थन किया। उन्होंने पेरियार के सामाजिक न्याय और महिला अधिकारों के विचारों को स्वीकार किया, लेकिन नास्तिकता को अपनी पार्टी की अनिवार्य वैचारिक शर्त नहीं बनाया। यह दृष्टिकोण उन्हें पारंपरिक द्रविड़ राजनीति से जोड़ता भी है और उससे अलग भी करता है।

तमिलनाडु की राजनीति में थलपति विजय और उनकी पार्टी तमिलगा वेत्री कड़गम का उभार केवल एक अभिनेता के राजनीति में आने की घटना नहीं है, बल्कि यह दक्षिण भारत की लंबी परंपरा का नया अध्याय है। दक्षिण भारत में सिनेमा और राजनीति का संबंध विजय से बहुत पहले शुरू हो चुका था। दक्षिण भारत विशेषकर तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और केरल जैसे राज्यों में सिनेमा सिर्फ मनोरंजन का माध्यम नहीं रहा है। फिल्में सामाजिक संदेश देने का एक सशक्त माध्यम रही हैं, जहाँ अभिनेता अक्सर असाधारण नायकों के रूप में दिखाए जाते हैं, जो अन्याय के खिलाफ लड़ते हैं और गरीबों की मदद करते हैं जिससे दर्शकों के मन में एक अवचेतन विश्वास बनता है कि उनके पसंदीदा सितारे वास्तविक जीवन में भी बदलाव ला सकते हैं।

एम. जी. रामचंद्रन इस परंपरा के सबसे बड़े प्रतीक थे। वे केवल लोकप्रिय अभिनेता नहीं थे, बल्कि गरीबों के रक्षक और आम आदमी की उम्मीद के रूप में देखे जाते थे। जनता ने उनकी इस छवि पर विश्वास किया। पहले वे द्रविड़ राजनीति से जुड़े, फिर अपनी पार्टी बना। वे अखिल भारतीय अन्ना द्रविड़ मुनेत्र कड़गम (एआई एडीएमके) के संस्थापक थे और 1977 से 1987 तक तमिलनाडु के मुख्यमंत्री रहे। उन्होंने यह साबित किया कि यदि फिल्मी छवि जनविश्वास में बदल जाए, तो वह सत्ता तक पहुँच सकती है। जयललिता भी एक सफल अभिनेत्री थीं और एम. जी. रामचंद्रन के साथ उनकी जोड़ी जनता में अत्यंत लोकप्रिय थी। एम. जी. रामचंद्रन की मृत्यु के बाद उन्हें पार्टी के भीतर भारी विरोध झेलना पड़ा। कई लोगों ने उन्हें स्वाभाविक उत्तराधिकारी मानने से इनकार किया, लेकिन उन्होंने अपने साहस, राजनीतिक कौशल और दृढ़ता से स्वयं को तमिलनाडु की सबसे शक्तिशाली नेताओं में स्थापित किया। जनता ने उन्हें 'अम्मा' के रूप में स्वीकार किया। छह बार तमिलनाडु की मुख्यमंत्री के रूप में कल्याणकारी राजनीति को भावनात्मक जनसमर्थन से जोड़ा।

तमिलनाडु से बाहर आंध्र प्रदेश में एन. टी. रामाराव ने सिनेमा और राजनीति के संबंध को ऐतिहासिक ऊँचाई दी। मेगास्टार एन. टी. रामाराव ने तेलुगु सिनेमा में कृष्ण, कर्ण और दुर्योधन जैसे पौराणिक पात्रों की भूमिकाएँ निभाकर जनता के मन में लगभग दिव्य स्थान बना लिया था। 1982 में उन्होंने तेलुगु देशम पार्टी बनाई और 'तेलुगु स्वाभिमान' को राजनीतिक आंदोलन में बदल दिया। 1983 के चुनावों से पहले उनकी प्रचार–यात्रा ने दिखाया कि क्षेत्रीय अस्मिता और फिल्मी करिश्मा मिलकर राष्ट्रीय दलों को भी चुनौती दे सकते हैं। वे तीन बार आंध्र प्रदेश के मुख्यमंत्री रहे।

अगला नाम है पवन कल्याण जो वर्तमान दौर के महत्वपूर्ण अभिनेता–राजनेताओं में से हैं। उन्होंने जन सेना पार्टी बनाई और आंध्र प्रदेश की राजनीति में अपनी अलग जगह बनाने की सफल कोशिश की है। जून 2024 से आंध्र प्रदेश के उपमुख्यमंत्री के रूप में कार्यरत।

हालाँकि दक्षिण भारतीय राजनीति में भी कुछ नाम ऐसे भी रहे, जो सिनेमाई पर्दे पर अत्यंत लोकप्रिय थे, लेकिन राजनीति में उन्हें अपेक्षित सफलता नहीं मिल सकी। चिरंजीवी ने तेलुगु सिनेमा की लोकप्रियता को राजनीति में बदलने का प्रयास किया। उन्होंने प्रजा राज्यम पार्टी बनाई, लेकिन अपेक्षित सफलता नहीं मिली। शिवाजी गणेशन तमिल सिनेमा के महानतम अभिनेताओं में गिने जाते हैं। लेकिन उनकी राजनीतिक यात्रा फिल्मी जीवन जैसी सफल नहीं रही। कमल हासन ने भी राजनीति में वैकल्पिक रास्ता बनाने की कोशिश की लेकिन मजबूत विचारों और प्रसिद्धि के बावजूद उनकी पार्टी को बड़ी चुनावी सफलता नहीं मिली। करुणास, नेपोलियन और सारथ कुमार जैसे नाम भी इस परंपरा का हिस्सा हैं। इससे

स्पष्ट होता है कि केवल विचार और स्टारडम पर्याप्त नहीं; राजनीति में जमीनी संगठन, सामाजिक गठबंधन और निरंतर जनसंपर्क भी आवश्यक हैं। ये उदाहरण बताते हैं कि सिनेमा राजनीति का प्रवेश–द्वार हो सकता है, लेकिन स्थायी राजनीतिक सफलता अलग प्रकार की मेहनत मांगती है।

मई 2026 में तमिलनाडु विधानसभा चुनाव परिणामों में अभिनेता विजय के असाधारण उभार ने इस धारणा को और मजबूत किया है कि दक्षिण भारत की राजनीति, उत्तर भारत की राजनीति की तुलना में कई मायनों में अलग प्रकार के सामाजिक, सांस्कृतिक और भावनात्मक कारकों पर निर्भर करती है। दक्षिण भारतीय सिनेमा की विशेषता यह रही है कि उसने आम आदमी के जीवन को केंद्र में रखा। तमिल और तेलुगु फिल्मों में गाँव, सड़क, बाजार, मजदूर, किसान, जाति, गरीबी, आत्मसम्मान और अन्याय जैसे प्रश्न बार–बार उठे। इसलिए अभिनेता जनता के जीवन से जुड़ता गया। पर्दे का नायक जनता के वास्तविक संघर्षों का प्रतिनिधि बन गया।

दक्षिण भारतीय राजनीति में फिल्मी सितारों की सफलता का एक बड़ा आधार प्रशंसक मंडल या फैन क्लब संस्कृति है। प्रशंसक केवल पोस्टर लगाने या जन्मदिन मनाने तक सीमित नहीं हैं, वे रक्तदान, राहत कार्य, सामाजिक सेवा, स्थानीय नेटवर्क और चुनावी प्रचार तक सक्रिय रहते हैं। इसलिए जब कोई बड़ा अभिनेता राजनीति में आता है, तो उसके पास पहले से एक भावनात्मक और संगठनात्मक आधार मौजूद होता है।

ऐसा नहीं है कि उत्तर भारत की राजनीति में बॉलीवुड नायकों या नायिकाओं को सफलता नहीं मिली। सुनील दत्त, राजेश खन्ना और अमिताभ बच्चन से लेकर हेमा मालिनी और कंगना रनौत तक ऐसे अनेक नाम गिनाए जा सकते हैं, जिन्होंने राजनीति में अपनी उपस्थिति दर्ज कराई। लेकिन अंतर यह है कि बॉलीवुड के अधिकांश अभिनेताओं या अभिनेत्रियों ने राजनीति में आने के बाद भी अपनी फिल्मी पहचान को राजनीतिक व्यक्तित्व से अलग, बल्कि कई बार उससे ऊपर ही बनाए रखा। इसके विपरीत दक्षिण भारत के पर्दे के नायकों ने राजनीति में प्रवेश करने के बाद अपनी निष्ठा, समय, संसाधन, ऊर्जा और सामाजिक पूँजी को बड़े पैमाने पर राजनीति के लिए समर्पित किया। एम. जी. रामचंद्रन, जयललिता और एन. टी. रामाराव इसलिए सफल हुए क्योंकि उन्होंने अपनी छवि को संगठन, विचार, कल्याणकारी राजनीति और जनसंपर्क में बदला। ऐसे में विजय की प्रचंड सफलता के बाद यह अपेक्षा स्वाभाविक है कि वे भी दक्षिण भारत की उसी परंपरा को आगे बढ़ाएँगे, जिसमें सिनेमाई लोकप्रियता को जनसेवा, संगठन और वैचारिक राजनीति में रूपांतरित किया जाता है। साथ ही, यह भी माना जा सकता है कि तमिलनाडु की पिछले कई दशकों की द्रविड़ राजनीति अब एक नए अध्याय में प्रवेश कर रही है। इसमें लेशमात्र भी संदेह नहीं कि विजय का उभार केवल एक अभिनेता की चुनावी सफलता नहीं, बल्कि दक्षिण भारतीय राजनीति की विशिष्ट प्रकृति का नया प्रमाण है।

अंततः दक्षिण भारतीय सिनेमा और राजनीति का संबंध केवल ग्लैमर की कहानी नहीं है। यह सामाजिक न्याय, क्षेत्रीय अस्मिता, जातीय समीकरण, सांस्कृतिक गौरव, जननायकवाद और लोकतांत्रिक आकांक्षाओं का जटिल संगम है। यहाँ जनता केवल दल नहीं चुनती, वह प्रतीक भी चुनती है; केवल नीति नहीं देखती, वह भरोसा भी खोजती है। इसलिए दक्षिण भारत में सिल्वर स्क्रीन की चमक बार–बार सत्ता के गलियारों तक पहुँची है। ऐसे में विजय का उभार इस बात का संकेत है कि तमिलनाडु की जनता अब एक नए चेहरे, नई राजनीतिक भाषा और नए राजनीतिक दावे को सुनने के लिए तैयार दिखाई दे रही है। अंतर यह है कि वे ऐसे समय में राजनीति में आए हैं जब सोशल मीडिया, युवा मतदाता, वंशवाद–विरोध, और वैकल्पिक राजनीति की मांग पहले से अधिक तेज है। यही कारण है कि उनका प्रयोग तमिलनाडु की राजनीति में नया मोड़ ला सकता है। विजय की पार्टी ने पहली चुनावी परीक्षा में उल्लेखनीय प्रदर्शन किया है, द्रविड़ मुनेत्र कड़गम और अखिल भारतीय अन्ना द्रविड़ मुनेत्र कड़गम जैसी परंपरागत शक्तियों को गंभीर चुनौती दी है। इसलिए इसे केवल चुनावी घटना नहीं, बल्कि तमिलनाडु की छह दशक पुरानी द्रविड़ राजनीति के भीतर एक नए जननायक के प्रवेश के रूप में देखा जा सकता है।

–डॉ. योगेश शर्मा,
(लेखक संवैधानिक अध्येता और अंतरराष्ट्रीय मामलों के विशेषज्ञ है।)

प्रदेश के लाखों विद्यार्थियों को इस सेशन में भी छात्रवृत्ति मिलेगी

सत्र 2026-27 में भी सरकार की प्री-मैट्रिक और पोस्ट-मैट्रिक छात्रवृत्ति योजनाएं जारी रहेंगी

- **शिक्षा विभाग के निर्देशों के अनुसार, सभी सरकारी और मान्यता प्राप्त निजी स्कूलों को विद्यार्थियों का डेटा अपडेट कर छात्रवृत्ति प्रस्ताव ऑनलाइन भेजने होंगे, ताकि समय पर राशि विद्यार्थियों तक पहुंच सके**
- **शिक्षा विभाग के अनुसार इन योजनाओं का उद्देश्य आर्थिक रूप से कमजोर और सामाजिक रूप से पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को शिक्षा से जोड़कर रखना है**

बीकानेर, (निसं)। प्रदेश के लाखों विद्यार्थियों के लिए राहत भरी खबर है। सत्र 2026–27 में भी राज्य सरकार की विभिन्न प्री–मैट्रिक और पोस्ट–मैट्रिक छात्रवृत्ति योजनाएं जारी रहेंगी और पात्र विद्यार्थियों को इनका लाभ मिलेगा। इस बार भी विद्यार्थियों को अलग से आवेदन नहीं करना होगा, बल्कि स्कूल स्तर से ही शाला दर्पण पोर्टल के जरिए पूरी प्रक्रिया पूरी की जाएगी।

शिक्षा विभाग के निर्देशों के अनुसार, सभी सरकारी और मान्यता प्राप्त निजी स्कूलों को विद्यार्थियों का डेटा अपडेट कर छात्रवृत्ति प्रस्ताव ऑनलाइन भेजने होंगे, ताकि समय पर राशि विद्यार्थियों तक पहुंच सके। इन योजनाओं में प्री–मैट्रिक स्तर पर अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़ा वर्ग के विद्यार्थियों के लिए कक्षा 6 से 10 तक छात्रवृत्ति शामिल हैं। इसके अलावा कक्षा 1 से 10 तक सफाई एवं स्वास्थ्य कार्य से जुड़े परिवारों के बच्चों के लिए भी विशेष छात्रवृत्ति योजना संचालित रहेगी। केंद्र प्रायोजित योजनाओं के तहत कक्षा 9–10 के ओबीसी, एससी और एसटी विद्यार्थियों को भी लाभ दिया जाएगा। वहीं पोस्ट–मैट्रिक स्तर पर कक्षा 11–12 के विद्यार्थियों के लिए आरक्षित एससी, एसटी, ओबीसी और आर्थिक पिछड़ा वर्ग और अत्यंत पिछड़ा वर्ग की छात्रवृत्तियां जारी रहेंगी। इसके साथ ही शहीद या दिव्यांग सैनिकों के बच्चों तथा भूतपूर्व सैनिकों की प्रतिभावान पुत्रियों के लिए भी विशेष छात्रवृत्ति योजनाएं लागू रहेंगी।

शिक्षा विभाग का कहना है कि इन योजनाओं का उद्देश्य आर्थिक रूप से कमजोर और सामाजिक रूप से पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को शिक्षा से जोड़कर रखना है, ताकि वे बिना किसी आर्थिक बाधा के अपनी पढ़ाई जारी रख सकें। इस बार भी पूरी प्रक्रिया को सरल और पारदर्शी बनाने पर जोर दिया है, जिससे अधिक से अधिक पात्र विद्यार्थियों तक योजनाओं का लाभ पहुंच सके।

जेएनवीयू : पेंशनधारकों का धरना 16वें दिन भी जारी

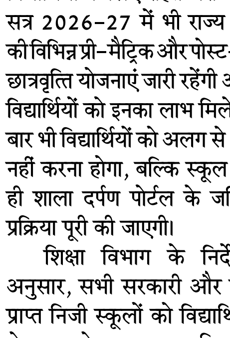
वि.वि. प्रशासन के सद्बुद्धि के लिए हनुमान चालीसा का पाठ किया

- **सभी ने एक स्वर में कुलगुरु को जयपुर जाकर पेंशन के स्थाई समाधान तथा पेंशन के बकाया राशि के तुरंत भुगतान कर राहत के लिए कहा**

जोधपुर, (कासं)। जयनारायण व्यास विश्वविद्यालय में पेंशनधारकों का बकाया पेंशन के भुगतान की मांग को लेकर मंगलवार को सोलहवें दिन भी कुलपति कार्यालय के बाहर धरना–प्रदर्शन जारी रहा। धरना स्थल पर सैकड़ों की संख्या में वरिष्ठ नागरिक पेंशनर्स तथा महिलाएं उपस्थित रही। पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार विश्वविद्यालय प्रशासन के सद्बुद्धि के लिए हनुमान चालीसा का पाठ किया गया। इस पाठ के जरिए ईश्वर से प्रार्थना की गई कि कुलगुरु को सद्बुद्धि दे कि वह जल्दी से जल्दी जयपुर जाकर पेंशन की समस्या के स्थाई समाधान हेतु संबंधित मंत्रियों और उच्च प्रशासनिक अधिकारियों से मिलकर उसका समाधान होने तक वहीं रूक कर आदेश लेकर आएं। इसके लिए सद्बुद्धि यज्ञ भी किया गया।

पेंशनर्स को प्रोफेसर कश्यप धूत, प्रो. पीएम सिंघवी, प्रो. विनीता परिहार, प्रो. रामनिवास शर्मा और अशोक व्यास ने संबोधित किया। सभी ने एक स्वर में कुलगुरु को जयपुर जाकर पेंशन के स्थाई समाधान तथा पेंशन के बकाया राशि के तुरंत भुगतान कर राहत के लिए कहा। धरना स्थल पर पूर्व कुलपति भंवर सिंह राजपुरोहित, प्रो. शरद राजीमवाले, प्रो. अरविंद राय, प्रोफेसर सुशील लालवानी, प्रो. रेनू शर्मा, प्रोफेसर मांगीलाल वडेरा, प्रो. वीएस पलारिया, प्रो. एसके परिहार, दिनेश रामावत, बाबू सिंह, रणवीर सिंह गहलोत, ओम पुरोहित, बीडी जोशी, मदन सिंह, प्रो. अरविंद परिहार आदि पेंशनर्स उपस्थित रहे।

राशिफल बुधवार 6 मई, 2026



पंडित अनिल शर्मा

प्रथम ज्येष्ठ मास (शुद्ध), कृष्ण पक्ष, चतुरथी तिथि, बुधवार, विक्रम संवत 2083, मूल नक्षत्र दिन 3:54 तक, सिद्ध योग रात्रि 1:12 तक, बालव करण प्रातः 7:52 तक, चन्द्रमा आज धनु राशि में संचार करेगा।

ग्रह स्थितिः सूर्य–मेष, चन्द्रमा–धनु, मंगल–मीन, बुध–मेष, गुरू–मिथुन, शुक्र–वृष, शनि–मीन, राहु–कुम्भ, केतु–सिंह

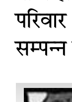
आज यमघट योग सूर्योदय से दिन 3:54 तक, कुमार योग प्रातः 7:52 से दिन 3:54 तक है। आज चतुरथी तिथि में वृद्धि हुई है।

श्रेष्ठ चौघड़ियाः लाभ–अमृत सूर्योदय से 9:06 तक, शुभ 10:45 से 12:23 तक, चर 3:41 से 5:19 तक, लाभ 5:19 से सूर्यास्त तक।

राहूकालः 12:00 से 1:30 तक। सूर्योदय 5:49, सूर्यास्त 6:58

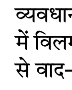
मेष

नवीन कार्यों के संबंध में सकारात्मक आश्वासन प्राप्त होंगे। अटके हुए कार्य बनने लगेंगे। परिवार में धार्मिक–मांगलिक कार्य सम्पन्न हो सकते हैं।



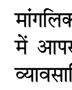
वृष

चन्द्रमा अष्टम भाव में शुभ नहीं है। शुभ कार्यों में व्यवधान हो सकता है। आवश्यक कार्यों में विलम्ब हो सकता है। मित्रों/रिश्तेदारों से वाद–विवाद हो सकते हैं।



मिथुन

परिवार में उत्सव जैसा माहौल रहेगा। परिवार में शुभ–मांगलिक कार्य सम्पन्न हो सकते हैं। परिवार में आपसी सहयोग–समन्वय बना रहेगा। व्यावसायिक/आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी।

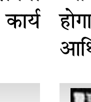


कर्क

व्यक्तिगत परेशानियां दूर होने लगेगी। अटके हुए कार्य बनने लगेंगे। विवादित मामलों से राहत मिल सकती है। अस्त–व्यस्त दिनचर्या में सुधार होगा। स्वास्थ्य ठीक रहेगा।

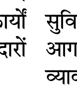
सिंह

व्यावसायिक कार्यों पर ध्यान देना ठीक रहेगा। व्यावसायिक कार्य योजना का क्रियान्वयन होगा। व्यावसायिक सुविधाएं बढ़ेगी। आर्थिक स्थिति में सुधार होगा।



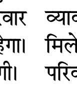
कन्या

घर–परिवार में सुख–शांति बनी रहेगी। परिवार में सुविधाओं में वृद्धि होगी। अतिथियों के आगमन से उत्सव जैसा माहौल रहेगा। व्यावसायिक/आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी।



तुला

व्यावसायिक कार्यों से संबंधित वार्ता सफल रहेगी। व्यावसायिक प्रयासों में उचित सफलता मिलेगी। आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी। घर–परिवार में शुभ संदेश प्राप्त होंगे।

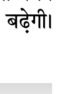


वृश्चिक

आर्थिक कारणों से अटके हुए कार्य बनने लगेंगे। आय में वृद्धि होगी। अटका हुआ धन प्राप्त होगा। व्यावसायिक अड़चनें दूर होने लगेंगी।

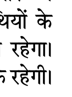
धनु

मानसिक तनाव से राहत मिलेगी। मनोबल–आत्मविश्वास बढ़ेगा। परिवार में महत्वपूर्ण एवं मांगलिक कार्य सम्पन्न हो सकते हैं। व्यावसायिक/आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी।



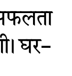
मकर

परिवार में वाद–विवाद टालना ठीक रहेगा। परिवार में अनावश्यक धन खर्च हो सकता है। मन में असंतोष बना रहेगा। स्वास्थ्य का ध्यान रखें।



कुंभ

आर्थिक/वित्तीय मामलों के लिए दिन अच्छा रहेगा। आय में वृद्धि होगी। अटका हुआ धन प्राप्त होगा। व्यावसायिक कार्यों में प्रगति होगी। परिवार में सुख–शांति बनी रहेगी।



मीन

व्यावसायिक कार्यों पर ध्यान देना ठीक रहेगा। चलते कार्यों में प्रगति होगी। नवीन कार्य योजना का क्रियान्वयन हो सकता है। अटका हुआ धन प्राप्त होगा। परिवार में उत्सव जैसा माहौल रहेगा।