

सड़क सुरक्षा एक सामाजिक और आर्थिक विश्लेषणात्मक अध्ययन

प्राप्ति: 13.09.2023
स्वीकृत: 15.09.2023

डॉ० जसवेन्द्र सिंह

एसोसिएट प्रोफेसर, राजनीति विज्ञान विभाग
जी०वी०एन० डिग्री कॉलेज, बुढ़पुर रमाला (बागपत)
ईमेल: jasvendrasingh1973@gmail.com

53

सारांश

प्रस्तुत शोध सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित है जिसका विस्तार से विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है जिस प्रकार विश्वभर में वाहनों की संख्या बढ़ रही है दुर्घटनाओं का ग्राफ भी तेजी से बढ़ रहा है। प्रस्तुत शोध में यातायात के साधनों का ऐतिहासिक अवलोकन करते हुए वर्तमान समय तक का यातायात नियमों एवं साधनों का उल्लेख किया गया है। प्रस्तुत शोध में विश्व भर में बनाये गये यातायात नियम, सम्मेलन का प्रमुखता से वर्णन किया गया है साथ ही भारत के संदर्भ में भी सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित नियमों और कानूनों की जानकारी दी गई है।

प्रस्तुत शोध में सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित सामाजिक और आर्थिक विश्लेषण का अध्ययन किया गया है। द्वितीय विश्व युद्ध के पश्चात विश्व के अधिकतर देशों ने एकीकृत सड़क प्रणाली को अपनाया। 1949 का जिनेवा सम्मेलन, वर्ष 2020 में स्वीडन में आयोजित वैश्विक लक्ष्य 2030 की प्राप्ति के लिए तीसरा उच्चस्तरीय सम्मेलन के साथ ही भारत ने भी 'ब्रासीलिया घोषणा' पर हस्ताक्षर किये। जिसका समाज पर क्या प्रभाव पड़ता है का विस्तार से विश्लेषण किया गया है। साथ ही देश में सड़क दुर्घटनाओं के कारण हुए आर्थिक नुकसान का भी आँकड़ों के आधार पर अध्ययन प्रस्तुत किया गया है।

मुख्य बिन्दु

ब्रासीलिया घोषणा, ट्रामो, प्रतीकों, पथ, शिलालेख, ओवरटेकिंग, इंजीनियरिंग मानक, पार्किंग, मोटर गाडी।

विश्व में जिस प्रकार तेज गति से विकास हो रहा है उसमें यातायात के साधनों का भी बहुत बड़ा योगदान है उनमें कई प्रकार के साधन हैं जैसे वायुमार्ग, जलमार्ग तथा सड़कमार्ग परंतु जिस प्रकार सड़क मार्ग पर चलने वाले अधिकतर वाहन भारत ही नहीं वरन विश्वभर में दुर्घटनाओं का शिकार हो रहे हैं यह विश्व के साथ-2 भारत की आर्थिक विकास दर का एक बड़ा भाग इन दुर्घटनाओं के कारण लागत में आ रहा है।

ऐसा नहीं है कि प्राचीन काल में लोग वाहन उपयोग नहीं करते थे अर्थात् यातायात के साधनों का उपयोग। परन्तु वर्तमान समय में इतने नियम व आर्थिक दण्ड लगाने के बावजूद सड़कों पर दुर्घटना बढ़ती जा रही है।

ऐतिहासिक दृष्टि में

प्राचीन काल में जब मनुष्य घने जंगलों के मध्य निवास करते थे और मनुष्य पशुओं के शिकार पर जीवित थे, पानी में मछली पकड़ी तथा जमीन पर कुछ खेती की शुरुआत करने लगे। उस समय मनुष्यों का घने जंगलों से गुजरना संभव नहीं था इसीलिए उन्होंने पेड़ काटकर रास्ते बनाने शुरू किये। इन रास्तों को मार्ग अथवा पथ कहा जाने लगा, इन्हीं के द्वारा एक आबादी से दूसरा आबादी तक पहुंचने के पथ को सड़क कहा जाने लगा।

आगे चलकर जैसे-जैसे सभ्यता का विकास हुआ घोड़े, रथ तथा घोड़ों द्वारा खींचे जाने वाली गाड़ियाँ सड़कों पर चलने लगी। उस समय नियमों का अभाव था इसलिए वे आपस में टकराने लगी, दूसरी तरफ सड़क भी संकरा होती थी और सड़कों की हालत ऊबड़ खाबड़ बेहद घुमावदार हुआ करती थी। इस प्रकार सड़क और सड़क पर चलने वाले वाहनों के लिए कुछ नियम बनाये जाने लगे।

ऐसा कहना बहुत मुश्किल है कि पहला नियम और विकास किस देश में पहली बार बना परन्तु फिर भी विश्व के अलग-2 देशों में इसका विकास हुआ। जिसका विश्लेषण इस प्रकार है जैसे माना जाता है कि जूलियस सीजर ने 50 ई0 पूर्व में नगर की कई सड़कों पर यातायात एकतरफ की शुरुआत की और सूर्योदय से सूर्यास्त तक ही सड़क पर निजी वाहन तथा घोड़ों से खींचे जाने वाली रथों को इजाजत थी। सड़कों को साफ कर दिया।

यूरोपीयन देशों में कुछ नियम तथा कानून बनाये जाने लगे जैसे इंग्लैण्ड में एक व्यक्ति भाप के इंजन के आगे लाल झण्डा लेकर चला और आने जाने वाले लोगों को चेतावनी दी, फ्रांस में गैसोलीन वाहनों की गति सीमा आबादी में पैदल चलने वालों ज़्यादा न हो, जर्मनी में कारचालक को पुलिस को यह बताना पड़ता था कि वह किस सड़क पर जायेगा। रात को सड़क पर वाहन चलाना प्रतिबंधित था पकड़े जाने पर सुबह जाने की आज्ञा थी।

लेकिन जैसे-जैसे समय बीतता गया कार, मोटरसाइकिल साइकिल, टरामों केन्द्र सहित अन्य की संख्या में भी वृद्धि होने लगी प्रत्येक देश ने अपने वाहन और सड़क के अनुसार यातायात नियम बनाये परन्तु द्वितीय विश्वयुद्ध के पहले विश्व के बहुत से देशों में सड़क के लिए दो ही प्रमुख विधियाँ थी जिनमें एक प्रतीको, (चिन्ह) और दूसरी शिलालेख पर आधारित थी द्वितीय विश्वयुद्ध के पश्चात् विश्व के सभी देश एकीकृत सड़क प्रणाली बनाने के लिए एक जुट हुए।

विश्व भर के देशों द्वारा 1949 में 'जिनेवा में सड़क यातायात पर एक नियमित सम्मेलन में, सड़क सुरक्षा अथवा यातायात से सम्बन्धित "कन्वेंशन और रोड साइंस" पर एक प्रोटोकॉल अपनाया गया।

हमारे देश में 1949 के बाद इन नियमों को अन्तिम रूप दिया गया तथा ये नियम 1973 तक भारत ही नहीं वरन् विश्व भर में मौजूद रहे इसके बाद वाहनों में प्राथमिक चिकित्सा किट और अग्निशामक यन्त्र अनिवार्य कर दिये गये तथा सीट बेल्ट, हेलमेट, लाईट, ट्रैफिक सिग्नल धीरे-2 अस्तित्व में आये। इसी के साथ वाहनों में गति सीमा कुछ खंड में गति सीमा 60 किमी प्रति घंटा से 90 किमी. प्रति घंटा कर दिये गये। समय के साथ, भारी वाहन, हल्का चार पहिया वाहन, दुपहिया वाहन के लिए अलग-2 गति सीमा निर्धारित कर दी, और गैर आबादी के लिए अलग-2 गति सीमा निर्धारित कर दी।

समय के साथ भारत सहित दुनिया भर के देशोंद्वारा वर्ष 2020 में स्वीडन में आयोजित 'वैश्विक लक्ष्य 2030 की प्राप्ति के लिए' तीसरा उच्चस्तरीय वैश्विक सम्मेलन में भारत ने भी भाग लिया जहाँ वर्ष

2030 तक भारत में सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाकर मृत्यु दर की स्थिति का लक्ष्य शून्य निर्धारित किया गया है।

इसी के साथ भारत ने भी 'ब्रासीलिया घोषणा' पर हस्ताक्षर किये हैं और उसके प्रति अपनी जिम्मेदारी निभाने का निर्णय लिया है। इसी के साथ मोटर वाहन अधिनियम 2019 लागू कर दिया।

भारत में सड़क दुर्घटना और नियम

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के आंकड़ों के अनुसार भारत में वर्ष 2021 में लगभग 1-5 लाख से अधिक लोगों की सड़क दुर्घटना में मृत्यु हुई। NCRB के वर्ष 2021 के आंकड़ों के अनुसार सड़क दुर्घटनाओं में सर्वाधिक मौत लगभग 90% तेज गति, ओवरटेकिंग और खतरनाक ड्राइविंग के कारण हुई अर्थात् प्रतिशत की दृष्टि से देखे तो वाहन की तेज गति से 55.9%, खतरनाक ड्राइविंग 27.5% अन्य कारणों से लगभग 10% तथा नशीली दवाओं/शराब के नशे में ड्राइविंग से होने वाली मौतों का कुल भाग लगभग 1.9% है।

विश्व बैंक की एक रिपोर्ट वर्ष 2019 के अनुसार भारत सड़क दुर्घटनाओं में विश्व के 20 प्रमुख देशों में प्रथम स्थान रखता है। भारत के बाद अमेरिका तथा चीन शामिल हैं।

विश्व बैंक के आंकड़ों के अनुसार भारत में सड़क दुर्घटनाओं से 18-45 आयु वर्ग के सर्वाधिक लोगों की दुर्घटना में मृत्यु दर 69 प्रतिशत है।

इसके अतिरिक्त लगभग 54 प्रतिशत, मौत और गंभीर रूप से घायल मुख्य रूप से ऐसे वर्ग जैसे— दोपहिया वाहन सवार, साइकिल चालक और पैदल यात्री आदि में सर्वाधिक देखी जाती है।

सड़क दुर्घटनाओं का बढ़ने का कारण

कानून की समस्या— हालांकि केन्द्र सरकार ने बीते कुछ वर्ष से मोटर वाहन अधिनियम में संशोधन कर कानून को बेहद कठोर बनाया साथ ही नए इंजीनियरिंग मानक लागू किये थे, परन्तु इसके बावजूद सड़क दुर्घटनाएँ लगातार बढ़ रही हैं इसका कारण कहीं न कहीं राज्य सरकार की उदासीनता अथवा कानूनों का सही क्रियान्वयन न होना भी है।

यातायात के नियमों की अवहेलना—भारत देश आंकड़ों के अनुसार कुल सड़क दुर्घटनाओं में से 76 प्रतिशत दुर्घटना ओवर स्पीड और गलत दिशा पर वाहन चलाने जैसे यातायात के नियमों के उल्लंघन के कारण होती है।

ट्रैफिक डिजाइन— आपातकालीन सुविधा तथा निगरानी का अभाव ये कुछ प्रमुख मुद्दे हैं यदि समय रहते इनका उपाय कर लिया जाये तब सड़क दुर्घटनाओं को कम किया जा सकता है जैसे ट्रैफिक इंजीनियरिंग (डिजाइन) सड़क बनाते समय तय करना होता है कि दोपहिया वाहन और पैदल चलने वालों का स्थान कहाँ पर निर्धारित है लेकिन सड़क के विस्तारीकरण करने तक ही सीमित है जिसके कारण सड़कों पर ब्लैक स्पॉट बन जाते हैं, ये वे स्थान होते हैं जहाँ सड़क दुर्घटना की संभावना सबसे ज्यादा होती है। उसके बाद दुर्घटना स्थल पर पीड़ित को प्राथमिक चिकित्सा देने में अव्यवस्था देखी जाती है। इस कारण दुर्घटना में मरने वालों की संख्या में बढ़ोतरी होती है।

तीसरी सबसे महत्वपूर्ण चीज है निगरानी का अभाव बुनियादी ढाँचे की कमी के कारण 'हित एण्ड रन' जैसे मामलों में जाँच ही नहीं हो पाती है। आँकड़ों के अनुसार दोपहिया वाहनों पर सड़क दुर्घटना के 73 प्रतिशत लोग हेलमेट नहीं पहनते हैं, जबकि चार पहिया वाहन धारकों का एक बड़ा हिस्सा सीट बेल्ट का प्रयोग नहीं करता है।

सरकार द्वारा कुछ सराहनीय निर्णय

सड़क दुर्घटनाओं से चिंतित होते हुए, भारत सरकार द्वारा कुछ सराहनीय निर्णय लिये गये जैसे 2007 में एक कमेटी की रिपोर्ट दाखिल की, जिसमें 'राष्ट्रीय रोड सुरक्षा अधिनयम' का मसौदा तैयार किया गया था। उस रिपोर्ट में पाया था कि सड़क दुर्घटनाओं से प्रमुख रूप से युवा, निर्धन और कमजोर वर्ग जो सड़क का प्रयोग करते हैं और जिन्हें गंभीर स्वास्थ्य समस्याएँ हैं वे ही प्रभावित होते हैं।

एन. एच. एस. पी. ने भारत सरकार से सड़क सुरक्षासंबंधी जागरूकता बढ़ाने हेतु डेटा एकत्रित करने और रोड डिजाइन तथा वाहनों के रखरखाव अथवा स्टैण्डर्ड की समीक्षा किया जाना प्रस्तावित किया। अन्ततः भारत सरकार के द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग तथा राज्य मार्ग के किनारे रेस्क्यू ऑपरेशन चलाने, अस्पतालों को ट्रोमा केयर और पुर्नवास के साधन से पूरी तरह तैयार किया जाये और प्रकार कमेटी की सिफारिश पर 'नेशनल रोड सेफ्टी बोर्ड' और 'फंड' की स्थापना की।

इस प्रकार भारत सरकार तथा राज्यों की सरकार ने मिलकर प्रयास किये परन्तु सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़े आज भी कम नहीं हुए इसका प्रमुख कारण इस प्रकार है— हालांकि हमें यह सच स्वीकार करना पड़ेगा कि पिछले कुछ दशकों में राष्ट्रीय तथा राज्य, मार्गों का निर्माण बहुत तेजी से हुआ है। वर्ष 2013-14 से देश में लगभग 91000 किलोमीटर राष्ट्रीय हाइवे हुआ करते थे, वर्ष 2020-21 में यह संख्या बढ़कर लगभग 1,40,995 किलोमीटर तक पहुँच गई। सड़क भी मानक के अनुसार बनने लगी जिसके आवागमन और गति सीमा में तेजी आयी है। उसी प्रकार वर्ष 2003 में वाहनों की कुल पंजीकृत संख्या 67 मिलियन थी उसकी तुलना में वर्ष 2019 तक यह संख्या बढ़कर 2,95,742 (लगभग) हो गई। इन कारणों की वजह से सड़क हादसे बढ़े।

इसके अलावा भी कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े हैं जिसके द्वारा दुर्घटनाएँ बढ़ी हैं भारत में शाम 6 बजे से 9 बजे तक अधिक दुर्घटना होती है। भारत में प्रत्येक 100 पैदल लोगों में 99 पर सड़क पार करते समय हादसे का खतरा है, भारत में सड़क पार करते समय कई पैदल यात्रियों को बीच सड़क या सड़क के किनारे रुकना पड़ता है और सड़क पर वाहनों के गुजरने का इंतजार करना पड़ता है, परन्तु पश्चिम के देशों में वाहन चालक, पैदल यात्रीयों को देखकर उसके सड़क पार करने का इंतजार करते हैं। बॉश की एक रिपोर्ट के अनुसार 2021 में सड़क हादसों में लगभग 29,200 पैदल यात्रीयों की मृत्यु हुई है तथा देश में उसी वर्ष 60 हजार पैदल लोग घायल भी हुए।

भारत एक घनी आबादी वाला देश है यहाँ पर निरंतर नये सड़कों का निर्माण अपने चरम पर है, और सड़क का प्रयोग विभिन्न प्रकार के वाहनो जैसे मोटर गाडी, दोपहिया वाहन, साइकिल, पैदल चलने वाले और जानवरों द्वारा खींची जाने वाली गाड़ी करती है। इसमें भी ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कें बस्तियों को विभाजित या कृषि भूमि को बस्तियों से अलग करती है, शहरी क्षेत्रों में सड़कों पर कई प्रकार की गतिविधियाँ होती हैं, उदाहरणार्थ, पार्किंग और बाजार। वास्तव में सड़क योजना को बनाते समय सुरक्षा को एक मुख्य चिंता का विषय माना गया है, इसीलिए सड़क के लिए ज्यादा जमीन अधिग्रहण करने की आवश्यकता है, जिससे पैदल, साइकिल और दोपहिया वाहन से चलने वाली पथ को अधिक गति सीमा से चलने वाले चार पहिया तथा भारी वाहनो से अलग किया जा सके, इस प्रकार हम दुर्घटना को न्यूनतम स्तर पर ला सकते हैं।

सन्दर्भ

1. <https://www.tarunhindi.com>>Sadak Suraksha Par Nibandh Hindi.

2. <https://www.drishtiiias.com>.
3. <https://www.sciencedirect.com>.
4. <https://www.parivahan.gov.in>.
5. Ministry of Road Transport & Highway(<https://morth.nic.in>).
6. <https://www.testbook.com>.
7. <https://www.rural.nic.in>.
8. जोशी, ए०डी०. सड़क सुरक्षा कवच. (सुरक्षा का विचार ही सुरक्षित यात्राका उपचार है)।
9. (2015). भारत में सड़क सुरक्षा को प्राथमिकता (हिन्दी) आवाज ए हिन्द. अभिगमन तिथि: 25 जनवरी।
10. <https://www.orfonline.org/hindi>.
11. (2015). शीर्षक यातायात चिन्ह जो सुरक्षा दे. पंचम संस्करण. सड़क सुरक्षा संकेतावली और चिन्ह पुस्तिका सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय. भारत सरकार: 1. संसद मार्ग नई दिल्ली।
12. भारत सरकार. (2015–16). सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय. परिणामी बजट।
13. विभिन्न समाचारपत्र व पत्रिकाएँ।