

देश में बढ़ते सड़क हादसे

प्रमोद भार्गव

दिल्ली में केंद्रीय मंत्री गोपीनाथ मुंडे की सड़क हादसे में मौत के बाद देश की सड़कों का भयावह रूप एक बार फिर चर्चा में है। देश भर में जितने लोग बीमारियों व प्राकृतिक आपदाओं से नहीं मरते, उससे कहीं ज़्यादा सड़क दुर्घटनाओं में मर रहे हैं।



विश्व स्वास्थ्य संगठन के मुताबिक दुनिया में केवल 28 देश ऐसे हैं, जहां सड़क हादसों पर नियंत्रण की दृष्टि से कायदे-कानून बनाए गए हैं और जिनका यथा संभव पालन भी होता है। लेकिन हमारे यहां जो कानून हैं, उनमें उदारता कहीं ज़्यादा है। हादसे को अंजाम देने

विश्व स्वास्थ्य संगठन के मुताबिक भारत में मौतों का छठा सबसे बड़ा कारण सड़क हादसे हैं। आम धारणा है कि बढ़ती आबादी, अनियंत्रित शहरीकरण और दो व चार पहिया वाहनों की सड़कों पर बढ़ती संख्या इसके प्रमुख कारणों में हैं। अब तो हालात ये हो गए हैं कि तेज़ रफ़्तार वाहनों की आवाजाही के लिए सड़कों से पैदल और साइकिल यात्रियों को विस्थापित किए जाने का सिलसिला चल पड़ा है। यहां तक कि केवल इन वाहनों के लिए एक्सप्रेस हाइवे बनने लगे हैं। एक बड़ी और गरीब आबादी वाले देश के लिए इस तरह की असमानताएं संविधान विरुद्ध हैं।

राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो ने भारत में सड़क हादसों पर महत्वपूर्ण आंकड़े इकट्ठे किए हैं। पिछले एक दशक के दौरान में पूरे देश में सड़क दुर्घटनाओं में 12 लाख से भी ज़्यादा लोगों की जानें जा चुकी हैं। आंकड़ों के अनुसार हर दिन सड़क हादसे में 381 लोग मारे जाते हैं और 1287 घायल होते हैं। 2004 में सड़क हादसों में 92,618 मौतें हुई थीं। 2010 में यह आंकड़ा बढ़कर 1,35,485 और 2011 में 1,43,485 हो गया था। इन आंकड़ों का विभाजन करने पर पता चलता है कि हर 3.7 मिनट में भारत में एक व्यक्ति की जान सड़क पर दौड़ती रफ़्तार ले रही है। सड़क परिवहन की खौफनाक हालत पर चिंता जताते हुए सर्वोच्च न्यायालय ने देश की सड़कों को 'राक्षसी हत्यारे' कहा था।

वाले चालक को कठोर सज़ा देने की बजाय, ये कानून उसे बचाने में ज़्यादा सहायक साबित होते हैं। जानलेवा टक्कर होने के बावजूद ज़्यादातर मामलों में पुलिस उसे लापरवाही से हुई मौत मान कर जिन धाराओं में प्रकरण कायम करती है, उनमें तत्काल जमानत तो मिल ही जाती है, सज़ा का प्रावधान भी मात्र दो साल का है। इन्हीं वजहों के चलते फिल्म अभिनेता सलमान खान जैसे ताकतवर लोगों को अभी तक सज़ा नहीं हुई है। ज़ाहिर है, सड़क दुर्घटनाओं से सम्बंधित जितने भी कानून हैं, आखिर में उनका फायदा वाहन चालक को ही मिलता है। खतरनाक ढंग से वाहन चलाने की इसी प्रवृत्ति के परिप्रेक्ष्य में शीर्ष न्यायालय ने कहा भी था कि जिस व्यक्ति के अनर्गल ढंग से वाहन चलाने की वजह से किसी इंसान की जान चली जाती है, उसे गैर-जमानती अपराध मानकर हिरासत में लिया जाए और 10 साल की सज़ा दी जाए। इस दिशानिर्देश के बावजूद पुलिस व देश की निचली अदालतें पुराने कानूनी ढर्रे पर ही चल रही हैं।

सड़क हादसों से सम्बंधित जो अध्ययन हुए हैं, उनकी पड़ताल करने पर पता चलता है कि ज़्यादातर हादसे जल्दबाज़ी में चालक की गलती से होते हैं। शराब पीकर वाहन चलाने और सड़कों की खस्ता हालत भी दुर्घटना की वजहों में शामिल हैं। हालांकि दिल्ली, मुंबई जैसे महानगरों में सड़कें

अपेक्षाकृत बेहतर हैं, लेकिन यातायात संकेतों को नज़रअंदाज़ करने और दूसरे वाहन से आगे निकलने की होड़ में दुर्घटनाएं घट रही हैं। पंचायत एवं ग्रामीण विकास मंत्री गोपीनाथ मुंडे की मौत भी ऐसी ही लापरवाही के चलते हुई।

पिछले डेढ़ दशक में देश भर में क्षमता से अधिक वाहन सड़कों पर आए हैं। सुप्रीम कोर्ट में दर्ज की गई एक याचिका में दिए आंकड़ों से पता चलता है कि 2010 में भारत में करीब 46.89 लाख किलोमीटर सड़कें और 11.49 करोड़ वाहन थे। नतीजतन 4.97 लाख सड़क हादसे हुए। इन हादसों में मरने वाले लोगों में 40 फीसदी 26 से 45 आयु वर्ग के होते हैं। यही वह महत्वपूर्ण समय होता है, जब इन पर परिवार के उत्तरदायित्व के निर्वहन का सबसे ज़्यादा दबाव होता है। ऐसे में दुर्घटना में प्राण गंवा चुके व्यक्ति के परिजनों पर तमाम समस्याओं का संकट एक साथ टूट पड़ता है। इन हादसों में 19 से 25 साल के इतने युवा मारे जाते हैं, जितने लोग कैंसर और मलेरिया से भी नहीं मरते। यदि सड़क पर अंधाधुंध गति को नियंत्रित नहीं किया गया तो 2020 तक दुनिया में प्रति वर्ष 84 लाख से भी ज़्यादा लोगों की मौतें सड़क हादसों में होगी और 235 अरब रुपए की आर्थिक क्षति झेलनी होगी।

सड़क हादसे में गोपीनाथ मुंडे की मौत के बाद केंद्रीय भूतल परिवहन मंत्री नितिन गडकरी ने मोटर वाहन अधिनियम में बदलाव के संकेत दिए हैं। तीन बार यातायात संकेत के उल्लंघन के बाद चालक का लायसेंस छह माह के लिए निलंबित कर दिया जाएगा। इसके बाद संकेतक को ठेंगा दिखाया तो लायसेंस हमेशा के लिए रद्द कर दिया जाएगा। शराब पीकर वाहन चलाने और गाड़ी चलाते समय मोबाइल पर बात करने वाले चालकों पर भी सख्त कार्रवाई की दरकार है।

यहां सवाल उठता है कि ऐसी कार्रवाईयों की हकीकत कैसे जानी जाएगी? हमारा यातायात अमला एक तो भ्रष्ट है, दूसरे कर्तव्य स्थल से ज़्यादातर समय नदारद रहता है, तीसरे कई बार यातायात कर्मियों को भी कर्तव्य पालन के दौरान नशे की हालत में पकड़ा गया है। इसलिए यातायात पुलिस को सुधारे बिना सख्त कानून बन भी जाएं, तो उनसे

होगा क्या? इसलिए कानूनी सख्ती से कहीं ज़्यादा ट्रॉफिक पुलिस को सुधारने की ज़रूरत है।

यातायात सुचारु रूप से संचालित हो, इसके लिए जापान, अमेरिका और सिंगापुर के यातायात कानून से भी सीख लेने की बात कही जा रही है। खास तौर पर युरोपीय देशों में अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर एक आचार संहिता अस्तित्व में लाई गई है, जिसका ज़्यादातर देश पालन करते हैं। इस संहिता के मुताबिक यदि किसी कार की गति 35 कि.मी. प्रति घंटा है, तो दो कारों के बीच की दूरी 74 फीट होनी चाहिए। 40 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार होने पर यह अंतर 104 फीट और 45 कि.मी. प्रति घंटा की गति पर यह अंतर 132 फीट होना चाहिए। संहिता में चालकों के नियम भी तय किए गए हैं। यदि चालक की मुट्ठी बंद करने की ताकत पौने सोलह किलोग्राम से कम निकलती है तो माना जाना चाहिए कि यह व्यक्ति वाहन चलाने लायक नहीं है। संहिता की शर्त के मुताबिक वाहन चलाने लायक उस व्यक्ति को माना जाएगा जो 20 मीटर आगे चल रहे वाहन का नंबर आसानी से पढ़ ले। हमारे यहां तो 80 साल के शक्ति और दृष्टि कमज़ोर हो चुके बुजुर्ग भी सड़कों पर वाहन चलाते खूब देखे जाते हैं। फिर वाहनों के अनुपात में हमारी सड़कों पर जगह भी नहीं है। 74 फीट दूरी बनाए रखने की बात तो छोड़िए, देश के महानगरों में वाहनों के बीच 2 से 5 फीट की दूरी बनाए रखना मुश्किल हो रहा है। ज़ाहिर है, हम लायसेंस प्रणाली को श्रेष्ठ बनाने के लिए बात भले दुनिया के देशों का अनुकरण करने की करें, लेकिन नतीजे कारगर निकलें ऐसा नामुमकिन ही है।

लिहाज़ा सड़कों से वाहन कम किए बिना दुर्घटनाओं से छुटकारा मिलना मुश्किल ही लगता है। परंतु हमारे यहां कार लॉबी इतनी मज़बूत है कि वह कारों के उत्पादन में कमी लाने नहीं देगी, बल्कि उसकी तो कोशिश है कि कारें सड़कों पर निर्बाध चलें, चाहे पैदल लोगों, साइकिल और साइकिल रिक्शा को सड़कों से हटा दिया जाए। इस परिप्रेक्ष्य में अधिवक्ता आदर्श मुनि त्रिवेदी ने पैदल चलने का अधिकार सुनिश्चित करने की दृष्टि से मध्यप्रदेश उच्च न्यायालय में जनहित याचिका दायर की है। (**स्रोत फीचर्स**)