Indian J. Soc. & Pol. 07 (02) : 107-110 : 2020
31 July 2020
ISSN: 2348-0084 (PRINT)
ISSN: 2455-2127(ONLINE)

सड़क दुर्घटनायें और जीवन का अधिकारः लखनऊ–सीतापुर राष्ट्रीय राजमार्ग का एक अध्ययन

रजनीकान्त श्रीवास्तव[1]
[1]एसोसियेट प्रोफेसर, राजनीति विज्ञान विभाग, आर0एम0पी0 पी0जी0 कालेज, सीतापुर, उ0प्र0, भारत

ABSTRACT

जीवन का अधिकार मनुष्य के सभी अधिकारों मे सर्वोपरि है जिसके माध्यम से वह बाकी अधिकारों का उपभोग करने में सक्षम होता है। मनुष्य के जीवन के अधिकार को एक ओर जहॉ अनेक प्राकृतिक आपदाओं से चुनौती मिलती है वही दुसरी ओर विश्व में आज मानव जीवन को सबसे ज्यादा चुनौती सड़क दुर्घटनाओं से है। आज विश्व में होने वाली अप्राकृतिक मौतों में सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों का प्रतिशत सबसे अधिक है। ब्राजीलिया घोषणा पत्र और विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा जारी रिपोर्टे सड़क दुर्घटनाओं की भयावक स्थिति के स्पष्ट प्रमाण है। भारत जैसी बड़ी आबादी वाले देश में सड़क दुर्घटनाओं की स्थिति और भी खराब है और लोगों के जीवन की ऐसी दुर्घटनाओं से रक्षा करना सरकार का सर्वोपरि दायित्व है। इस शोध पत्र में भारत में सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण करते हुए उत्तर प्रदेश में स्थिति राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–24 पर लखनऊ सीतापुर के मध्य होने वाली सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणो, दुर्घटना के प्रमुख स्थलों, सुरक्षा के उपायों और समाधान का विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है। शोध पत्र के लिए दो पहिया और चार पहिया वाहन चालकों, नियमित यात्रियों तथा राजमार्ग पर स्थित व्यवसायिक लोगों का साक्षात्कार करते हुए प्राथमिक सूचनायें एकत्र की गयी है ताकि मौलिक निष्कर्ष निकाले जा सकें।

KEYWORDS:

जीवन का अधिकार न केवल मौलिक है बल्कि सर्वोपरि है क्योकि इसी के आधार पर अन्य अधिकारो का असतित्व निर्भर है। 17 वी सदी में ब्रिटिश विचारक जान लॉक ने जीवन के अधिकार को एक प्राकृतिक अधिकार घोषित करते हुए यह प्रतिपादित किया कि मनुष्य ने राज्य का निर्माण भी अपने जीवन के अधीकार की रक्षा के लिए किया है। अमेरिकी संविधान में पहली बार लिखित रूप से जीवन के अधिकार को प्राकृतिक अधिकार स्वीकारते हुए कहा गया कि कोई भी व्यक्ति सम्यक विधि प्रक्रिया के बिना अपनी दैहिक स्वतंत्रता से वंचित नही किया जायेगा।

भारतीय संविधान के अनुच्छेद–21 के अन्तर्गत प्राण और दैहिक स्वतंत्रता का जो मूल अधिकार प्रदान किया गया है उसके आधार पर यह राज्य का वैधानिक दायित्व हो जाता है कि वो हमारे जीवन की न केवल रक्षा करे बल्कि एक ऐसे स्वस्थ और सुरक्षित वातावरण का निर्माण करे जिसमें सभी नागरिक अपने प्राण और दैहिक स्वतन्त्रता की सुरक्षा को लेकर निश्चित और आश्वस्त रहे।

जीवन का अधिकार अत्यधिक व्यापक है जिसके अन्तर्गत निजता का अधिकार, निःशुल्क चिकित्सा पाने का अधिकार, निःशुल्क खाद सामग्री पाने का अधिकार, संचरण की स्वतन्त्रता तथा प्रदूषण रहित जल और वायु के उपयोग का अधिकार भी शामिल है।

भारत जैसे विकासशील देश में प्रतिवर्ष लाखो की संख्या में लोग अप्राकृतिक मौत का शिकार होते है और यह उनके जीवन के अधिकार पर राज्य के समक्ष एक बड़ा प्रश्न चिन्ह खड़ा करता है। NCRB के अन्तिम तीन वर्षो के प्रकाशित आंकडे यह बताते है कि भारत में अप्राकृतिक मौंतो में अपना जीवन खोने वाले लोगों में 40% से अधिक व्यक्ति केवल सड़क दुर्घटनाओं में अपनी जान गवाते है दूसरे शब्दों में भारत में जीवन के अधिकार को सबसे बड़ी चुनौती आज सड़क दुर्घटनाओं से मिल रही है। आज घर से बाहर सड़क पर निकलते ही व्यक्ति स्वंय को असुरक्षित महसूस करता है फिर चाहे वह पैदल हो या फिर किसी भी वाहन से।

सड़क दुर्घटनाएँ और उनसे होने वाली मौतें सारे विश्व के लिए चिंता का विषय है और यही कारण है कि नवम्बर 2015 में सड़क सुरक्षा को लेकर जारी ब्राजीलिया घोषणा पत्र में प्रस्तुत विश्व स्वास्थ्य संगठन में कहा गया था कि प्रतिवर्ष विश्व में 1.25 मिलियन लोग अपना जीवन सड़क दुर्घटनाओ में खो देते है तथा 50 मिलियन लोग इन सड़क दुर्घटनाओं में घायल हो जाते है। चिंता का विषय यह है कि इनमें से 90% घटनाएं केवल विकासशील देशों में घटती है और इन दुर्घटनाओं का शिकार होने वाले लोगों में 2/3 संख्या पुरूषों की है। यह जानकारी भी रिपोर्ट में दी गयी कि इन सड़क दुर्घटनाओं में शिकार अधिकांशतः 15 से 19 साल के युवा होते है।

भारत दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी आबादी वाला देश होने के साथ–साथ विश्व में सर्वाधिक युवा आबादी वाला देश है और इसी युवा शक्ति के बल पर भारत को भविष्य में एक बड़ी महाशक्ति बनने की भविष्यवाणी भी की जा रही है किन्तु भारत में सड़क दुर्घटनाओं और उनसे होने वाली मौंते निश्चित ही चिंता का एक विषय है।

31 मार्च 2016 तक भारत में 56,03,293 किमी0 सड़के थी जो कि अमेरिका के बाद दुनिया का सबसे बड़ा सड़क नेटर्वक है।

1: Corresponding Author

ऑकड़ों के अनुसार सड़कों का 1.58%राष्ट्रीय राजमार्ग है जिन पर कुल सड़क दुर्घटनाओं का 27.5%घटित होता है। जबकि सड़कों का 3.38%राज्य राजमार्ग है जिस पर 25.2%सड़क दुर्घटनाये घटित होती है जबकि 46.4%सड़क दुर्घटनाये अन्य प्रकार की सड़को पर घटित होती है।भारत में सड़क दुर्घटनाएँ और उनसे घायल एंव मरने वालों की संख्या में प्रतिवर्ष ही वृद्धि हो रही है। NCRB द्वारा अभी 2016 तक के जो आकड़े जारी किये गये है उनको देखकर सड़क हादसों की भयावह स्थिति को स्पष्टता से समझा जा सकता है।

वर्ष	सड़क हादसे	घायल	मारे गये लोग
2012	4,40,042	4,69,913	1,39,091
2013	4,43,001	4,69,882	1,37,423
2014	4,50,898	4,77,731	1,41,526
2015	4,64,674	4,82,389	1,48,707
2016	4,73,050	4,85,508	1,51,801

उपरोक्त सारणी से यह स्पष्ट पता चलता है कि प्रतिवर्ष भारत में सड़क हादसों की संख्या में वृद्धि हो रही है और साथ ही इन हादसों में घायल होने वाले लोगों और इनमें होने वाली मौतों की संख भी तेजी से बढ़ रही है। सड़क हादसों और उनसे होने वाली मौतों को लेकर अनेक शोध पत्र प्रस्तुत भी हुए है। संजय कुमार (2017) ने "Road Traffic Accidents in India: Issues and Challenges" में राष्ट्रीय राज्य व नगरों के स्तर पर होने वाले सड़क हादसों का परीक्षण लिंग, आयु और दुर्घटनाओ के समय के आधार पर करते हुए कुछ महत्तवपूर्ण निष्कर्ष निकाले है। इसी प्रकार IIT कानपुर में संजय कुमार सिंह एवं आशीष मिश्रा द्वारा लिखित और Urban Transport Journal 2(2): (60-75) में प्रकाशित लेख "Road Accident Analysis- A case study of Patna city" में पटना नगर और आसपास के क्षेत्रों में हुए सड़क हादसों पर शोध से निष्कर्ष निकाले गये कि वहॉ NH-38 का सर्वाधित दुर्घटनाओं वाला एक क्षेत्र है और पटना में होने वाले सड़क हादसों का शिकार सर्वाधित 80% लोग 18 से 60 वर्ष की आयु के थे।

भारत में सड़क दुर्घटनाओं के मामले में उत्तर प्रदेश की स्थिति बहुत खराब है उत्तर प्रदेश में सर्वाधिक सड़क दुर्घटनायें लापरवाही से वाहन चलाने और नशे की हालत में वाहन चलाने से होती है।

उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गो पर सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में निरन्तर बृद्धि हो रही है। 1 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2018 के बीच लखनऊ आगरा एक्सप्रेस वे पर 123 और यमुना एक्सप्रेस वे पर 162 दुर्घटनाये हुई थी जब कि 1 अप्रैल 2018 से 15 जुलाई 2019 के बीच दोनो एक्सप्रेस वे पर 393 सड़क दुर्घटनाओं में 423 लोगों की मौत हुई। विधान परिषद में ग्राम विकास राज्य मंत्री महेन्द्र सिंह ने एक प्रश्न के उत्तर में बताया कि लखनऊ आगरा एक्सप्रेस वे पर 198 और यमुना एक्सप्रेस वे पर 225 लोगों की मौत हो चुकी है। लखनऊ से सीतापुर होते हुए नई दिल्ली को जाने वाला राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–24 पर प्रतिदिन 70 हजार से भी अधिक वाहनों का आवागमन होता है और लखनऊ से सीतापुर के मध्य वर्ष भर में 1 हजार के लगभग सड़क दुर्घटनाये घटित होती है जिनमें बड़ी संख्या में लोग अपना जीवन गवा देते है। प्रस्तुत शोध पत्र उ0प्र0 के अंतर्गत सीतापुर को उ0प्र0 की राजधानी लखनऊ से जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–24 पर होने वाली सड़क दुर्घटनाओं के कारणों के विश्लेषण और निदान पर केंद्रित है। सीतापुर लखनऊ राष्ट्रीय राजमार्ग जिसकी लम्बाई 75 किमी0 की है निम्नलिखित बिन्दुओं की अत्यधिक महत्व का है।

1. पर्यटन की दृष्टि से:–

सीतापुर उ0प्र0 का एक महत्वपूर्ण एवं ऐतिहासिक जनपद है। विश्वप्रसिद्ध धार्मिक स्थल नैमिषारण्य इसी जनपद में स्थित होने के कारण प्रतिवर्ष सम्पूर्ण भारत से बड़ी संख्या में पर्यटक विशेष रूप से दक्षिण भारतीयों का सीतापुर आते है

2. व्यापारिक दृष्टि से:–

यह राजमार्ग लखनऊ से सीतापुर होते हुए शाहजहॉपुर, बरेली, रामपुर, मुरादाबाद से गाजियाबाद होते हुए देश की राजधानी दिल्ली तक को जोड़ता है। ये सभी बड़े शहर व्यापारिक महत्व के है अतः लखनऊ से दिल्ली के बीच व्यापारिक दृष्टि से इस राजमार्ग का अपना ही महत्व है।

3. शैक्षिणक दृष्टि से :–

लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है जहॉ कई प्रतिष्ठि विश्वविद्यालयों के साथ–साथ प्रतियोगी परीक्षाओं की तैयारी के लिये कोचिंग संस्थान मौजूद है। अतःउच्च शिक्षा व प्रतियोगी परीक्षाओं की तैयारी में लगे छात्रों के लिए NH-24 अत्याधिक महत्वपूर्ण है। प्रतिदिन सैकड़ो छात्र/छात्रायें सीतापुर लखनऊ के मध्य शिक्षण कार्य से आते जाते रहते है।

4. प्रदेश की राजधानी से सीधा सम्पर्क मार्ग:–

उ0प्र0 की राजधानी लखनऊ की सीमा से सटा होने के कारण प्रतिदिन हजारों की संख्या में लोगो का सीतापुर से लखनऊ के मध्य नौकरी या व्यापारिक कारणो से आना जाना होता है। इस प्रकार नौकरीपेशा कर्मचारियों, व्यापारियों के लिये राजधानी पहुचने का यही मार्ग है।

चिंता का विषय है कि चार लेन वाले इस राजमार्ग पर कोई भी ऐसा दिन नही होता जब कोई सड़क दुर्घटना न होती हो। सीतापुर से लखनऊ तक 75 किमी0 के इस चार लेन राजमार्ग पर प्रतिवर्ष सड़क दुर्घटनाओं में सैकड़ो व्यक्ति मारे जाते और घायल होते है। इस शोध पत्र में निम्न प्रश्नों का विश्लेषण किया गया है।

- NH-24 पर दुर्घटना के प्रमुख कारणों का विश्लेषण।
- NH-24 पर दुर्घटना संभावित स्थलो की पहचान।
- NH-24 पर दुर्घटनाओं की स्थिति में सहायता की व्यवस्थायें।
- NH-24 पर दुर्घटनाओं में कमी लाने के उपाय।

शोध प्रविधि

शोध साक्षात्कार पर आधारित है प्राथमिक आकड़ों को एकत्र करने हेतु सीतापुर से लखनऊ के मध्य उत्तरदाताओं के चार वर्ग बनाये गये।ऐसे लोगों का साक्षात्कार किया गया जो प्रायः दिनभर NH-24 पररहते है अथवा प्रतिदिन इस राजमार्ग पर

आवागमन करते है। चारों वर्ग के लोगों से अलग–अलग प्रश्नो की सूची बनाकर साक्षात्कार किया गया।

➢ NH-24 स्थित 7 प्रमुख बस स्टापों–खैराबाद, जलालपुर, कमलापुर, सिधौली, अटरिया, इटौंजा, बक्शी का तालाब में प्रत्येक से 35 ऐसे लोगों का साक्षात्कार किया गया जिनकी सड़क पर दुकाने है और जो प्रायः दिनभर NH-24 पर अपनी दुकानो पर रहते है।

➢ दूसरे वर्ग में सीतापुर लखनऊ के बीच के 5 प्रमुख ढाबों पर जाकर कुल 50 ट्रक/लारी के ड्राइवरों से शोधकर्ता ने साक्षात्कार किया जिनसे महत्वपूर्ण जानकारी प्राप्त हुई।

➢ सीतापुर से लखनऊ के बीच यात्रा करने वाले 25 छात्र/छात्राओं तथा 25 कर्मचारियों कुल 50 लोगों का साक्षात्कार किया गया जो नियमित रूप से बस द्वारा NH-24पर यात्रा करते है।

➢ चतुर्थ वर्ग में 50 ऐसे लोगो से भी जानकारी प्राप्त की गयी जो सीतापुर से लखनऊ के मध्य कहीं भी नियमित रूप से दोपहिया वाहन से यात्रा करते है।

इस प्रकार शोधकर्ता ने 4 विभिन्न वर्गो के उत्तरदाताओं से प्राथमिक सूचनाएँ एकत्र करते हुए इस राजमार्ग की सड़क दुर्घटनाओं के कारणों का विश्लेषण करते हुए कुछ मौलिक समाधान खोजने का प्रयास किया है। शोधकर्ता ने परिवहन विभाग से कुछ जानकारी प्राप्त करने का भी प्रयास किया किन्तु लिखित रूप में शोधार्थी को कोई भी जानकारी विभाग से प्राप्त नही हो सकी। अतः मौलिक और व्यक्तिगत रूप से प्राप्त सूचनाओं के आधार पर ही यह शोध पत्र आधारित है शोधकर्ता द्वारा माह सितम्बर 2019 से अक्टूबर 2019 के मध्य यह जानकारी एकत्र की गयी।

सड़क दुर्घटनाओं के कारणो पर साक्षात्कार से प्राप्त आकड़ेः–

सड़क दुर्घटना के उत्तरदायी कारण	उत्तरदाताओं के वर्ग			
	ट्रक/लारी (50)	दो पहिया (50)	नियमित यात्री (50)	सड़क पर के व्यापारी (35)
सडक खराब	-	-	-	-
तीव्र गति	**60%**	**20%**	**80%**	**85%**
ओवरटेक	**80%**	**40%**	**90%**	**75%**
आवारा पशु	**85%**	**80%**	**95%**	**80%**
तीव्र मोड	20%	50%	60%	25%
उल्टी दिशा में वाहन चलाना	70%	25%	77%	70%
हेल्मेट न लगाना, सीट बेल्ट न बाधना	90%	90%	85%	95%
पुराने वाहनों का	88%	20%	72%	30%
क्षमता से अधिक सवारियॉ बैठाना	**88%**	**30%**	**87%**	**90%**
नशे मे ड्राइविंग	25%	30%	100%	70%
अप्रशिक्षित लोगो द्वारा वाहन चलाना	60%	30%	56%	52%
खराब मौसम	5%	15%	20%	17%

साक्षात्कार से निम्नलिखित निष्कर्ष प्राप्त हुयेः–

➢ उत्तरदाताओं का बहुमत दुर्घटना के चार मुख्य कारणों के पक्ष में है।

1. तीव्र गति
2. ओवर टेक
3. आवारा पशु
4. क्षमता से अधिक सवारियॉ बैठाना

➢ नशे की हालत में वाहन चलाने को व्यापारीगण और यात्रीगण दुर्घटना का एक प्रमुख कारण मान रहे है किन्तु दोनो की वर्ग के वाहन चालक इसे बहुत ज्यादा महत्व नही दे रहे है शायद अधिकाश वाहन चालक यह स्वीकार नही करना चाहता कि वह वाहन चलाते हुए नशा करता है।

➢ सभी वर्गो के उत्तरदाताओं ने माना है कि हाइवे पर अचानक से आ जाने वाले आवारा पशुओं की वजह से प्रत्येक वर्ष अनेक सड़क दुर्घटनाएँ हो रही है। यद्यपि सभी वर्गो ने माना कि पशुओं में नील गाय और दुधारू गाये ही मुख्यतः दुर्घटना की वजह है।

➢ चारो वर्गो के अनुसार NH-24 पर सैकड़ो छोटे निजी यात्री वाहन जैसे टाटा मैजिक चलती है। ये स्वीकृत क्षमता से दो गुनी सवारियॉ बिठाते है। यहॉ तक कि ड्राइवर अपनी सीट पर भी सवारी बिठाता है। ऐसे में वाहन का नियंत्रण खो जाना और दुर्घटनाओं का होना सामान्य है। यद्यपि 2 पहिया चालक स्वंय को इसके लिए उत्तरदायी नही मानते है। केवल 20% वाहन चालको ने ही इसे स्वीकार किया है।

➢ ट्रक व 2 पहिया चालकों का बहुत कम प्रतिशत नशे को दुर्घटना की मुख्य वजह मानते है। इसका कारण शायद वे स्वीकार नही करना चाहते कि वे नशे की हालत में वाहन चलाते है किन्तु यात्री और स्थानीय लोग इसे दुर्घटना की बड़ी वजह स्वीकार करते है।

➢ खराब मौसम को दुर्घटनाओं की बड़ी वजह किसी भी वर्ग ने स्वीकार नही किया है। संभवतः गति पर नियंत्रण इससे अधिक महत्वपूर्ण कारक है जो खराब मौसम में भी दुर्घटनाओं का नियंत्रित कर सकता है।

➢ साक्षात्कार से यह तथ्य भी पता चला कि प्रायः सभी बड़े वाहनो के चालक उन्ही ढाबों पर विश्राम और भोजन करते है जो उनकी रूचि के हिसाब से है। अक्सर इस प्रयास में रूचि के ढाबें उनकी लेन के दूसरी तरफ स्थिति होने की दशा में वे अपने वाहनों को उल्टी लेन पर चलाकर ढाबों पर ले जाते है और यह दुर्घटनाओं का बड़ा कारण सिद्व होता है।

➢ ट्रक ड्राइवर लगभग नियमित रूप से ढाबों पर शराब का सेवन करते है जिसके कारण स्वंय दुर्घटना को अंजाम देते है।

➢ साक्षात्कार से यह तथ्य भी पता चला कि कई बार ट्रक/लारी के क्लीनर ड्राइवर को समझाबुझाकर या निवेदन कर स्वंय बड़े वाहन चलाते है ताकि वे ड्राइविंग सीख सकें इसमें ड्राइवर को भी विश्राम मिल जाता है। ऐसे अप्रशिक्षित क्लीनर व हेल्परों द्वारा ड्राइविंग अनेक दुर्घटनाओं का कारण बनी है।

➢ लम्बी दूरी (कलकत्ता, आसाम) से दिल्ली जाने वाले ड्राइवरों को लगातर कई दिन वाहन चलाने पड़ते है। लगातार ड्राइविंग ने पैदा थकान के कारण भी वाहनों पर से नियंत्रण हट जाने से अनेक बार दुर्घटनाएं होती है।

➢ दो पहिया वाहन चालक अक्सर विपरीत दिशा की लेन पर वाहन चलाते है क्योकिं थोड़ी दूरी के लिए उनकों डिवाइडर पर काफी पीछे जाकर तब अपनी सही दिशा में आना पड़ता है। इस कारण अधिकतः गलत साइड पर हाइवे पर वाहन चलाना बाइक सवारों के साथ दुर्घटनाओं का मुख्य कारण होता है।

दुर्घटना संभावित स्थलो की पहचान

साक्षात्कार में शामिल सभी चार वर्गो ने बहुमत से लखनऊ सीतापुर राष्ट्रीय राजमार्ग पर निम्नलिखित स्थलों को दुर्घटना बहुल्य क्षेत्र स्वीकार किया है।

1. जलालपुर ओवरब्रिज से आगे नदी के पुल के दोनो तरफ तीव्र मोड़ जहॉ प्रायः सड़क हादसे होते रहते है।
2. अटरिया थाने से पूर्व पड़ने वाला तीव्र मोड़।
3. इंटौजा टोल टैक्स से बक्शी तालाब स्थित RR इंजीनियरिंग स्टीट्यूट जहॉ अधिकाश बाईक सवार या ग्रामीण अपने वाहनो को उल्टी दिशा में चलाते रहते है।

दुर्घटनाओं की स्थिति में सहायता की व्यवस्थायें

सभी चारों वर्गो के उत्तरदाता के साक्षात्कार से यह ज्ञात हुआ कि सीतापुर से बक्शी के तालाब के मध्य लगभग 65 किमी0 के राजमार्ग पर कोई भी ट्रामा सेन्टर या ऐसा अस्पताल उपलब्ध नही है जहॉ किसी दुर्घटना की स्थिति में तत्काल सघन चिकित्सा की सुविधा उपलब्ध हो। अधिकाश दुर्घटनाओं में एम्बुलेंस के आने तक और घायल व्यक्ति को लखनऊ ले जाने तक उसकी मृत्यु हो जाती है जिसका कारण उसे त्वरित चिकित्सा सहायता न मिल पाना है।

दुर्घटनाओं में कमी लाने के उपाय

1. NH-24वाहनों की निरन्तर बढ़ती हुई संख्या को देखकर इसको चार लेन से छः लेन में बदला जाना नितान्त आवश्यक है।

2. दो पहिया वाहनों के लिए अनिवार्यतः पृथक लेन बनाना।

3. राजमार्ग के दोनो ओर स्थित खेतों से पशुओं को हाइवें पर आने से रोकना बाड़ लगाकर सुनिश्चित करना।

1. अपनी लेन के ही ढाबों पर पेट्रोल पंपो के प्रयोग के लिए बड़े वाहनों को प्रेरित करना व इस पर नजर रखना।

2. ढाबों पर चोरी से मदिरा पान किया जाता है और इसे बेचा भी जाता है। सरकार को इसे रोकने हेतु ठोस कदम उठाने होगे। इसके लिये ढाबों का औचक निरीक्षण कराया जाना अतिआवश्यक है।

3. क्लीनर या हेल्परों द्वारा रात्रि के समय तथा अक्सर प्रातःकाल के समय बड़े वाहन चलाये जाते है जब जॉच का खतरा सबसे कम होता है। ऐसे समयों में इन अप्रशिक्षित लोगो द्वारा वाहन चलाने की सघन जॉच करना व उन्हे दंडित करना।

4. लम्बी दूरी के वाहनों के लिए अनिवार्यतः कम से कम 2 प्रशिक्षित ड्राइवर होना सुनिश्चित करना।

5. NH-24पर लखनऊ से सीतापुर तक कोई ऐसा बड़ा आधुनिक सुविधा से युक्त अस्पताल नही होने से सैकड़ो दुर्घटना के शिकार व्यक्ति जो बचाये जा सकते है व नी बच पाते। सरकार को चाहिये कि हाइवे नेटवर्क अस्पतालों की सीापना करे जो केवल दुर्घटना चिकित्सा की आधुनिक सुविधाओं से युक्त हों और हाइवे पर एक नियमित अंतरालों पर हो।

निष्कर्ष

हाइवे और एक्सप्रेस वे का निर्माण इसी उद्देश्य से किया जाता है कि लोगों को द्रुत गति से गंतव्य तक पहॅुचने में सुविधा हो और समय की बचत हो सके किन्तु सड़को को सुरक्षित बनाना और जीवन की रक्षा को सुनिश्चित करना भी राज्य का दायित्व है। इसके लिए आवश्यक हो कि नागरिक अपने कर्तव्यों को समझे और यातायात नियमों का समुचित पालन करें वही सरकार को चाहियें कि हाइवे पर सुरक्षा व्यवस्थाओं के साथ–साथ निरीक्षण की भी समुचित व्यवस्था करे ताकि कुछ गैर जिम्मेदार चालकों की वजह से शेष लोगों के जीवन की सुरक्षा खतरे में न पड़ जाये।

REFERENCES

ब्राजीलिया घोषण पत्र 2015

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय रिपोर्ट

राष्ट्रीय क्राइम रिकार्ड ब्यूरो रिपोर्ट (2014–16)

अमर उजाला 25 जुलाई 2019