



ISSN Print: 2394-7500  
 ISSN Online: 2394-5869  
 Impact Factor: 5.2  
 IJAR 2016; 2(7): 996-998  
[www.allresearchjournal.com](http://www.allresearchjournal.com)  
 Received: 20-05-2016  
 Accepted: 19-06-2016

## डॉ० सदानन्द राय

एसोसिएट प्रोफेसर,  
 वाणिज्य, इन्दिरा गाँधी राजकीय  
 स्नातकोत्तर महाविद्यालय,  
 बाँगरमऊ, उन्नाव, उत्तरप्रदेश,  
 भारत

## सड़क दुर्घटनाएं : समस्याएं और समाधान

### डॉ० सदानन्द राय

#### प्रस्तावना:

सड़क दुर्घटनाओं से तात्पर्य वाहन का आपस में लड़ जाना, वाहन का पैदल यात्री से टकरा जाना, उनका नदी-नाले में गिर जाना अथवा अन्य किसी प्रकार से उनकी टूट-फूट और टक्कर हो जाना से होता है। दुर्घटना होना मानव जीवन का अभिन्न अंग है, इसलिए इनका घटित होना आश्चर्य का विषय नहीं है। चिन्ता की बात दुर्घटनाओं की संख्या में निरन्तर वृद्धि होना तथा फलस्वरूप अपार जन धन की हानि है।

नेशनल ट्रांसपोर्टरूान प्लानिंग एण्ड रिसर्च सेन्टर के अनुसार विकसित देशों की तुलना में भारत में तीन गुना अधिक सड़क दुर्घटनाएं होती हैं। भारत में जहाँ प्रति हजार वाहन से औसतन 35 दुर्घटनाएं होती हैं वहाँ विकसित राष्ट्रों में यह संख्या 4 से 10 के मध्य है। हमारे देश में इन दुर्घटनाओं में प्रतिघण्टा औसत 13 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 65 व्यक्ति गम्भीर रूप से घायल हो जाते हैं अर्थात् प्रतिदिन औसतन 400 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 1374 वर्ष 2014 में लगभग 55,000 करोड़ रुपये का या सकल घरेलू उत्पाद का 3 फीसदी नुकसान होता है।

#### 1. विगत वर्षों में सड़क दुर्घटनाएं

तालिका संख्या – 01 में भारत में विगत वर्षों में हुई दुर्घटनाओं की संख्या तथा उनमें मृतकों व घायलों की संख्या को दर्शाया गया है। तालिका में स्पष्ट है कि दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। सन् 1960 में 38,848 सड़क दुर्घटनाएं हुईं जो वर्ष 2014 में बढ़कर 4,89,400 दर्ज हो गयीं। पिछले 50 वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं में लगभग 13 गुना वृद्धि दर्ज की गयी है। बहुत सी दुर्घटनाएं ऐसी भी हैं जिनकी रिपोर्ट नहीं की जाती है यदि उन्हें भी ध्यान में रखा जाए तो यह संख्या और भी अधिक होगी। इन दुर्घटनाओं में मृतकों व घायलों को संख्या वर्ष 1960 में 4491 तथा 34980 थी जो बढ़ कर वर्ष 2014 में 1396701 तथा 493474 हो गयी। इन आकड़ों से स्पष्ट है कि स्थिति काफी गंभीर है।

विभिन्न राज्यों में घटित सड़क दुर्घटनाओं का लगभग 55.5 प्रतिशत से अधिक भाग केवल महाराष्ट्र, तमिलनाडु, मध्य प्रदेश, कर्नाटक तथा आन्ध्र प्रदेश में घटित होता है। वर्ष 2010 में 4,99,628 सड़क दुर्घटनाएं घटित हुईं जिसमें महाराष्ट्र 71,289 (14.3), तमिलनाडु 64996 (13.0) तथा मध्य प्रदेश 50,023 (10.0) था जो वर्ष 2014 में बढ़कर तमिलनाडु 69,059 (13.8), महाराष्ट्र 63,805 (12.7) तथा मध्य प्रदेश 54,947 (11.0) हो गई।

#### 2. दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण

मोटर वाहनों की संख्या में अभूतपूर्व वृद्धि, सड़कों की अपर्याप्तता एवं उनके समुचित रख-रखाव का अभाव, शहरों पर जनसंख्या के बढ़ते दबाव के अतिरिक्त चालकों की असावधानी, पैदल यात्रियों की लापरवाही, यातायात नियमों का उल्लंघन आदि सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण हैं। सड़क वाहनों की संख्या भारत में जहां वर्ष 1960 में मात्र 6.5 लाख थी, वह वर्ष 2014 में बढ़कर 19.04 करोड़ हो गयी अर्थात् उक्त अवधि में वाहनों की संख्या में 300 गुनी वृद्धि हुई। दूसरी ओर यद्यपि सड़कों का विकास हुआ है और इनकी कुल लम्बाई वर्ष 1961 में 6.6 लाख किलोमीटर से बढ़कर 2014 में 52.32 लाख किलोमीटर हो गयी, लेकिन मोटर वाहनों की वृद्धि को देखते हुए यह सन्तोषजनक नहीं की जा सकती है।

विभिन्न कारणों से होने वाली सड़क दुर्घटनाओं का ब्यौरा तालिका संख्या 02 में दिया गया है। तालिका से स्पष्ट है कि सर्वाधिक दुर्घटनाओं के जिम्मेदार चालक होते हैं। सेन्ट्रल इन्स्टीट्यूट ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट, पुणे के शोधानुसार 78.88 प्रतिशत दुर्घटनाओं में चालक दोषी पाये जाते हैं। दुर्घटना एक औद्योगिक जोखिम है। समस्त प्रयास से सावधानियों के बावजूद इनका पूर्णतया निराकरण,

#### Corresponding Author:

#### डॉ० सदानन्द राय

एसोसिएट प्रोफेसर,  
 वाणिज्य, इन्दिरा गाँधी राजकीय  
 स्नातकोत्तर महाविद्यालय,  
 बाँगरमऊ, उन्नाव, उत्तरप्रदेश,  
 भारत

विशेषरूप से परिवहन सेवाओं में संभव नहीं हैं। अतः एकमात्र उपाय ऐसे प्रयास करना तथा ऐसा वातावरण बनाना है जिसमें दुर्घटनाएं कम से कम हो। जहाँ तक सड़क दुर्घटनाओं का प्रश्न

है, इन्हे न्यूनतम करना एक सामूहिक उत्तरदायित्व है जिसमें चालक, सरकार, पैदल यात्री, सड़कों की स्थिति आदि सभी का सहयोग जरूरी है।

**तलिका 1: भारत में सड़क दुर्घटनाएँ**

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	% में बदलाव	मृतकों की संख्या	% में बदलाव	घायलों की संख्या	% में बदलाव
1960	38,818	—	4,491	—	34,980	—
1970	1,41,100	193.94	14,500	222.86	70,100	100.40
1980	1,53,200	34.27	24,600	69.66	1,09,100	55.63
1990	2,82,600	84.47	54,100	119.92	2,44,100	123.74
2000	3,91,449	38.52	78,911	45.87	3,99,265	63.57
2010	4,99,628	27.64	1,34,513	70.47	5,27,512	32.12
2011	4,97,628	- 0.39	1,42,485	5.93	5,11,394	- 3.06
2012	4,90,383	- 1.47	1,38,258	- 2.97	5,09,667	- 0.34
2013	4,86,476	- 0.40	1,37,572	- 0.50	4,99,893	- 2.90
2014	4,89,400	- 0.60	1,39,671	1.53	4,93,474	- 0.29

(ट्रान्सपोर्ट रिसर्च विंग, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार, चप60 पृष्ठ संख्या – 60)

### 3. दुर्घटनाएं न्यूनतम कैसे हों

सर्वाधिक दुर्घटनाएँ चालक की लापरवाही से होती हैं। उनकी तनिक असावधानी सैकड़ों की जान व माल को संकट में डाल देती है। इस सम्बन्ध में सावधानी हटी दुर्घटना घटी निर्विवाद रूप से सत्य है मोटर वाहन अधिनियम को अनुसूची संख्या 2 व 3 तथा 8 से 11 में चालकों को वाहन संचालन सम्बन्धी विभिन्न निर्देश दिये गये हैं। दुर्घटनाओं को कम करने के लिए उन निर्देशों का सख्ती से पालन कराया जाना नितान्त आवश्यक है।

#### निम्न तथ्यों पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए

##### चालकों द्वारा नशे का सेवन

मोटर वाहन अधिनियम को धारा 177 ऐसे चालक को वाहन चलाने से वंचित करता है जिसने शराब आदि का सेवन किया हो या तो उससे प्रभावित हो। इसके बावजूद बहुत से चालक इसका सेवन कर वाहन चलाते हैं। रात्रि के समय शराब पीकर वाहन चलाना समान्य बात है। एक अध्ययन के अनुसार चालक के नशे के कारण होने वाली दुर्घटनाओं का 70 से 80 प्रतिशत रात्रि के 8 बजे से प्रातः 6 बजे के मध्य घटित होता है। अतः यातायात निरीक्षकों को रात के समय वाहन चालकों पर कड़ी दृष्टि रखनी चाहिए। दोषी चालकों को अर्थदण्ड के साथ नौकरी से निष्कासित करना अनुचित न होगा। उल्लेखनीय है कि संसद में मोटर वाहन संशोधित बिल अभी पारित नहीं हुआ है। इस बिल में पहली बार नशा करके वाहन चलाने पर पाँच हजार और लगातार ऐसा करने पर 10 हजार रुपये अर्थदण्ड का प्रावधान है। यात्रियों का भी कर्तव्य है कि वे ऐसे चालकों की सूचना सम्बन्धित परिवहन अधिकारियों को दें ताकि दोषी चालकों के विरुद्ध कार्यवाही की जा सके।

##### तेज गति

तेज गति से वाहन संचालन भी दुर्घटना का एक महत्वपूर्ण कारण है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 75 में वाहन की गति सम्बन्धी निर्देश तथा धारा 78 में यातायात के नियमों का पालन करने पर जोर दिया गया है। हमारे देश में ट्रक चालक ट्रक को बेतहाशा दौड़ाने के लिए बदनाम है। उनके लिए "दुर्घटना से देर भली" का कोई अर्थ नहीं होता। इस प्रकार दुपहिया वाहन (मोटर साइकिल, स्कूटर आदि) के सम्बन्ध में विभिन्न शोधों से सिद्ध हो चुका है कि 40 से 50 वर्ष की आयु के चालकों की तुलना में 16 से 19 वर्ष के आयु के चालकों द्वारा वाहन संचालन में दुर्घटना की जोखिम नौ गुना बढ़ जाती है। इसका मुख्य कारण नये खून के जोश में अधिक गति से वाहन संचालन व लापरवाही है।

इसके अतिरिक्त विगत वर्षों से नवयुवकों के हैन्डिल पर से हाथ हटाकर चालने से दुस्प्रभाव तेजी से बढ़ी है। इस प्रवृत्ति पर अंकुश लगाने की नितान्त आवश्यकता है।

महत्वपूर्ण है कि वाहन चलाना बहुत सावधानी का कार्य होने के कारण वाहन संचालन करते समय चालक का तरोताजा होना नितान्त आवश्यक है। व्यवहार में देखा जाता है कि बहुत से चालकों को हर समय वाहन पर रहना पड़ता है जिससे उन्हें आराम का पर्याय समय नहीं मिल पाता है। अतः अनेक दुर्घटनाएँ थके हुए चालकों की झपकी लग जाने से हो जाती है। यह तथ्य विशेष रूप से निजी क्षेत्र के बस, ट्रक, टैक्सी इत्यादि के चालकों पर लागू होता है क्योंकि उनके मालिक उन्हें विभिन्न प्रकार के प्रलोभनों में माध्यम से अथवा डरा धमका कर अधिक कार्य करने के लिए बाध्य कर देते हैं। अतः आवश्यक है कि चालकों के कार्य घंटे निर्धारित करने के साथ उनका सख्ती से पालन कराया जाये।

यात्रियों का चालक पर तेज गति से वाहन चलाने हेतु दबाव डालना, चलते वाहन में चालक से बात करना, चालक खिड़की से यात्रियों का उतरना चढ़ना इत्यादि के कारण भी दुर्घटनाएँ होती हैं। अतः यात्रियों का कर्तव्य है कि वे कोई ऐसा व्यवहार न करें जिनसे दुर्घटना की संभावना हो।

##### सड़कों की दशा

अच्छी सड़कों पर जहाँ परिवहन को साधनों की अधिकाधिक यातायात मिलता है, वही दूसरी ओर दुर्घटनाओं की संभावना भी कम रहती है। इसके विपरीत कच्ची उबड़-खाबड़ कम चौड़ी सड़कों पर दुर्घटना की संभावना होती है। भारत में सड़कों के साथ अजीब विडम्बना है। विभिन्न विभाग वाले पता नहीं कौन-कौन सड़क खोद तो सकते हैं किन्तु उन्हें भरने का दायित्व कोई नहीं लेता। इससे सुचारु रूप से यातायात के आवगमन में बाधा तो पड़ती ही है। दुर्घटना की संभावना भी बढ़ जाती है। अतः आवश्यक है कि जो विभाग जिस उद्देश्य से सड़क खोदें, उस उद्देश्य को जल्दी से प्राप्त करके सड़क भरानी व मरम्मत पर उसे शीघ्रतापूर्वक वाहन चालन के योग्य बना दें।

यह धारण कि सड़क निर्माण व उनके अनुरक्षण पर किया गया व्यय अनुत्पादक है, उचित नहीं। सड़क प्रयोगकर्ताओं पर सरकार विभिन्न कर लगाकर आय प्राप्त करती है। इस प्रकार सड़कें अपने ऊपर किये गये व्यय को एक बड़ी सीमा स्वयं पूर कर देती है। सड़कों पर व्यय एक अच्छा विनियोग है, हर्ष का विषय है कि पिछले कुछ वर्षों से केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों ने इस तथ्य की

ओर ध्यान देना शुरू कर दिया है अतः आशा है कि सड़क की स्थिति के कारण होने वाली दुर्घटनाओं में कमी आयेगी।

### पैदल यात्री

बस-ट्रक से लेकर बैलगाड़ी, साइकिल, पैदल यात्री इत्यादि सभी का एक साथ सड़क पर चलना भी दुर्घटना का एक महत्वपूर्ण कारण है। सब लोग यातायात के नियमों का पालन नहीं करते और विशेष रूप से पैदल यात्री उपेक्षित से होकर अनुचित दिशा में चलते हैं। अतः आवश्यक है कि आज के यातायात के नियमों का इन्हे सही ज्ञान कराया जाए, यातायात के नियमों की शिक्षा लोगों को बचपन से ही मिलनी चाहिए और पाठ्य पुस्तकों में इन नियमों को उचित स्थान मिलना चाहिए। यद्यपि हमारे देश से स्कूल में जाने वाले बच्चों को यातायात सम्बन्धी नियम सिखाये जाने लगे हैं। अन्यत्र भी इनका व्यापक प्रचार किया जाना चाहिए।

### अन्य कारण

कुछ दुर्घटनाओं में मौसम की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। जाड़ों में सड़कों पर कुहरा रहना, बरसात में फिसलन भरी सड़कों अथवा उनका टूट-फूट जाना या बह जाना नदी-नहर के पुलों का टूट जाना। अचानक आये आंधी-तूफान में वाहन का घिर जाना इत्यादि भी कुछ दुर्घटनाओं के कारण बनते हैं। यद्यपि मौसम पर किसी का बश नहीं है। फिर भी ऐसे कदम उठाये जाने की आवश्यकता है। जिसमें मौसम खलनायक की भूमिका न निभा सके। बरसात के कारण टूटी-फूट सड़कों तथा पुलों की अतिशीघ्र मरम्मत करके दुर्घटना का जोखिम कम किया जा सकता है।

वाहक के ब्रेक ठीक न होना, उसमें पर्याप्त रोशनी का अभाव होना अथवा वाहक के अन्य दोषों से दुर्घटनाएँ हो जाना सामान्य बात है। अतएव चालकों को इस ओर सावधानी बरतनी चाहिए। थोड़ा विचार आते ही वाहन को ठीक करा लेना चाहिए। दोषपूर्ण वाहन सड़क पर कदापि नहीं ले जाना चाहिए अन्यथा दुर्घटना की जोखिम बढ़ जाती है।

### सड़कों पर सुरक्षा हेतु सरकारी प्रयास

हाल के वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं तथा उनसे मरने तथा घायल होने वाले लोगों की संख्या में वृद्धि ने भारत सरकार का ध्यान अपनी ओर खींचा है।

केन्द्रीय सरकार ने सन् 2010 में राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति की घोषणा की जिसके प्रमुख तत्व इस प्रकार हैं—

1. सड़क प्रयोगकर्ताओं में जागरूकता लाना सुरक्षित सड़क आधारित संरचना को प्रोत्साहित करना, सुरक्षा नियमों को प्रभावी रूप से लागू करना, इत्यादि इस नीति की प्रमुख बातें हैं।
2. सड़क सुरक्षा के मामलों में निर्णय लेने हेतु केन्द्रीय सरकार ने राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा काउन्सिल की स्थापना की है। तथा राज्यों में राज्य सड़क काउन्सिल तथा जिला सड़क समितियों की स्थापना का अनुरोध किया है।
3. चँकि सर्वाधिक दुर्घटनाओं में चालक जिम्मेदार होता है अतः उनके प्रशिक्षण हेतु विशेष संस्थानों की स्थापना पर बल दिया गया है।
4. वाहन की सुरक्षा सम्बन्धी मानकों जैसे हैलमेट पहनना, सीटबेल्ट का प्रयोग करना इत्यादि का किया गया है।
5. सड़क सुरक्षा सम्बन्धी जागरूकता लाने हेतु प्रचार अभियानों का सहारा लिया गया है।
6. दुर्घटनाओं में घायल लोगों का तत्काल चिकित्स सुनिश्चित करना, इस नीति की प्रमुख विशेषता है। राष्ट्रीय तथा राजकीय राजमार्गों पर ट्रामा केयर एण्ड रिहैबिलिटेशन सेन्टर

स्थापित करना तथा उन्हे आधुनिक चिकित्सा सुविधाओं से युक्त करने की ओर विशेष ध्यान दिया गया है।

अन्त में सारांश यह है कि किसी भी पक्ष की तनिक सी भूल या असावधानी से दुर्घटना घट सकती है। अतः दुर्घटना न्यूनतम करना चालक, यात्री, जनता, सरकार इत्यादि सभी वर्गों की सामूहिक जिम्मेदारी है।

तलिका 2: सड़क दुर्घटना तीव्रता माप

वर्ष	तीव्रता	प्रतिशत बदलाव	क्रमांक
2004	21.5	0.47	100
2005	21.6	6.02	101
2006	22.9	4.37	107
2007	23.9	3.35	111
2008	24.7	4.45	115
2009	25.8	4.26	120
2010	26.9	6.32	125
2011	28.6	-1.40	133
2012	28.2	0.36	131
2013	28.3	0.71	132
2014	28.5		133
औसत	25.54		

तलिका 3: सड़क दुर्घटनाओं से मृत्यु/100 दुर्घटनाएँ

कारण	2010	2011	2012	2013	2014
वाहन चालक	389885	385806	385934	379645	378992
	78.0	77.5	78.7	78.0	78.80
साइकिल सवार	5894	6460	5864	3819	3833
	1.2	1.3	1.2	6.8	0.8
स्वार			12185	9796	
			2.5	2.0	
दोषपूर्ण ड्राइविंग				9436	6331
				1.9	1.5
पैदल यात्री	13304	11719	6796	6940	6450
	2.7	2.4	1.4	11.41	1.9
दोषपूर्ण वाहन	8630	7968	4530	4788	7496
	1.7	1.6	1.4	1.0	1.7
खराब सड़के	5869	7327	68037	72052	5477
	1.2	1.5	13.9	14.9	1.4
मौसम	4767	4788			
	0.9	1.0			
अन्य कारण	71279	73618			78821
	14.3	14.8			13.9
योग	499628	497686	490383	486476	489400
	100	100	100	100	1000

### संदर्भ सूची

1. स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डस्टेकिंग्स प्रोफाइल एण्ड परफारमिंस सी0आइ0, आरटी0पूर्ण 2013-14, 234-236
2. मथुरा जे0एस0, न्यू ट्रेड्स इन स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट अण्डस्टेकिंग्स किताब महत्व इलाबाद 1986, 169
3. रोड एक्सीडेंट इन इण्डिया एन मोटर व्यू सदर्न इक्नोमि बैंगलूरु मई 2013-14, 17-21
4. इण्डियन जर्नल ऑफ ट्रांसपोर्ट विभिन्न अंक सी, मुम्बई आई आर टी0 पूर्ण।