ഐ. എൽ. ഒ. വിന്റെ 'വേൾഡ് ലേബർ റിപ്പോർട്ട്'' ലോകശ്രദ്ധ ആകർഷിക്കാതിരിക്കുകയില്ല. നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആണെങ്കിൽ, വളരെയധികം പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു രേഖയായിരിക്കും അത്. ആണ്ടിൽ അരക്കോടിയിലേറെയെന്ന തോതിൽ പെരുകിവരുന്ന ജനസംഖ്യയേയുംവച്ച്, ഇന്ത്യ എവിടെ പോകാനാണ്? എല്ലാവർക്കും തൊഴിൽ എന്ന ലക്ഷ്യം നാം എങ്ങനെ, എന്ന്, നേടാനാണ്? അതേസമയം ആ ലക്ഷ്യം നേടാതെ നമുക്ക് രക്ഷയെവിടെ?

എന്റെ മുൻവശത്തുള്ള റോഡിൽ ഇപ്പോൾ കുട്ടികളില്ല. അവരെല്ലാം ക്ലാസുകളിൽ എത്തിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. വൈകുന്നേരം അവർ വീണ്ടും ക്ലാസുകൾ വിട്ട് റോഡിലെത്തും. കുറഞ്ഞാൽ മൂന്നോ, നാലോ കൂടിയാൽ എട്ടോ, പത്തോ, വർഷങ്ങൾ കഴിയുമ്പോഴേക്ക് അവർക്ക് പോകാൻ ക്ലാസുകൾ കാണുകയില്ല. ഇപ്പോൾത്തന്നെ തിരക്കു മുറ്റിയ എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകളിൽച്ചെന്ന് അവർ പേർ രജിസ്റ്റർചെയ്യും. പിന്നെ? അവരുടെ കൈകൾക്ക ജോലിയും ശരീരത്തിനു ഭക്ഷണവും കുടുംബാംഗങ്ങൾക്ക സുരക്ഷിതത്ത്വവും ഹൃദയങ്ങൾക്ക് ആശയും നൽകാൻ നമുക്ക സാധിക്കുമോ? അതിനുള്ള വല്ല ശ്രമവും ഇപ്പോൾ, ഇവിടെ, നടക്കുന്നുണ്ടോ? മന്ത്രിമാരേ, എം. എൽ. എ. മാരേ, പാർട്ടിപ്രവർത്തകരേ, നിങ്ങൾ ഇതിനെപ്പററിയൊക്കെ ചിന്തിക്കുന്നുണ്ടോ?

(6 ഡിസംബർ, 1983)

65. റോഡ് അപകടങ്ങൾ

റോഡ് അപകടങ്ങൾ നിമിത്തം ഇന്ത്യയിൽ ഓരോ മണിക്കൂറിലും മൂന്ന് ആളുകളിലേറെ മരിക്കുന്നുണ്ടത്രേ. തലസ്ഥാനനഗരമായ ഡൽഹിയിൽ ദിവസന്തോറും മൂന്ന് ആളുകളെങ്കിലും റോഡ് അപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട ജീവൻ വെടിയുന്നു. കോളറ, ക്ഷയം, കാൻസർ മുതലായ ഏതെങ്കിലുമൊരു രോഗംകൊണ്ടോ, ഭൂകമ്പം, വെള്ളപ്പൊക്കം മുതലായ പ്രകൃതിക്ഷോഭങ്ങൾകൊണ്ടോ സംഭവിക്കുന്നതിനെക്കാളേറെ മരണങ്ങൾ ഇന്ത്യയിൽ റോഡപകടങ്ങൾമൂലം ഉണ്ടാകുന്നു. തീവണ്ടിയപകടങ്ങളെക്കാൾ എത്രയോ കൂടുതലാണ് റോഡ് അപകടങ്ങൾ. ഈയാണ്ടിൽ ആദ്യത്തെ നാല്പത്താറു ദിവസങ്ങളിൽ ഇന്ത്യയിലുണ്ടായ തീവണ്ടിയപകടങ്ങളിൽ 46 പേർ മരിച്ചപ്പോൾ റോഡപകടങ്ങളിൽ 125 പേർ മരിക്കുകയുണ്ടായി.

റോഡ് ഗതാഗതം സുരക്ഷിതമാക്കുന്നതിനുള്ള ഉപായങ്ങളെക്കുറിച്ച പഠിച്ച റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാൻ ഒരു കമ്മിററിയെ കേന്ദ്ര കപ്പൽ—ഗതാഗത—മന്ത്രാലയം ഏതാനും നാളുകൾമുമ്പ നിയമിച്ചിരുന്നു. കേന്ദ്ര കപ്പൽ—ഗതാഗത—മന്ത്രാലയത്തിൽ ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറിയായ ശ്രീ ഗോവിന്ദ ജി മിശ്ര അദ്ധ്യക്ഷനായുള്ള ഈ കമ്മിററിയുടെ റിപ്പോർട്ട് ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്.

കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ റോഡുകളിൽ ഇറങ്ങുന്നതുകൊണ്ടാണോ റോഡപകടങ്ങൾ കൂടുതലാവുന്നത്? അതുകൊണ്ടുകൂടിയാണ് എന്നു പറയാമെന്നേയുള്ളു. കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ റോഡുകളിലൂടെ നീങ്ങുമ്പോഴും, മററു ചില ഘടകങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ, റോഡപകടങ്ങൾ കുറവായിരിക്കാം. ഇന്ത്യയിൽ 1979—ലെ റോഡപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് 10,000 വാഹനങ്ങൾക്ക് 346 മരണങ്ങൾ എന്നതായിരുന്നു. അതേ ആണ്ടിൽ 10,000 വാഹനങ്ങൾക്ക മററു ചില രാജ്യങ്ങളിലെ റോഡപകട—മരണ—നിരക്ക

നോക്കുക. ബ്രിട്ടൻ—153, അമേരിക്ക—140, പടിഞ്ഞാറെ ജർമനി—137, ഫ്രാൻസ്—94, സ്വീഡൻ—46. ഇന്ത്യയിൽത്തന്നെ വ്യത്യസ്ത സ്റ്റേറ്റുകളിൽ റോഡ് അപകട-മരണനിരക്ക് വ്യത്യസ്തമാണ്. 1979—ൽ മധ്യപ്രദേശിൽ 1000 വാഹനങ്ങൾക്ക് 84.6 എന്ന നിരക്കിൽ റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായപ്പോൾ, പഞ്ചാബിൽ അത്രയും വാഹനങ്ങൾക്ക് 5.5 എന്ന നിരക്കിലേ റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായുള്ളു. എല്ലാ റോഡപകടങ്ങളും ഒരേ തോതിൽ മരണത്തിൽ കലാശിച്ചുകൊള്ളണമെന്നുമില്ല. 1979—ൽ അരുണാചലപ്രദേശിൽ 100 റോഡപകടങ്ങൾക്ക് 70.4 മരണങ്ങൾ എന്നതായിരുന്നു നിരക്ക്; അതേ ആണ്ടിൽ പഞ്ചാബിൽ 100 റോഡപകടങ്ങൾക്ക് മരണനിരക്ക് 7.7 മാത്രമായിരുന്നു.

ഇന്ത്യയിൽ മോട്ടോർവാഹനങ്ങളുടെ ഉല്പാദനം വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. ദ്വിചക്രവാഹനങ്ങളുടെ നിർമാണമാണെങ്കിൽ അതിത്വരിതമായി വികസിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതേ അനുപാതത്തിൽ റോഡുകൾക്കു നീളമോ, വീതിയോ, ഗുണമോ കൂടുന്നുമില്ല. ഇതിനർത്ഥം, ഇനിയങ്ങോട്ടുള്ള വർഷങ്ങളിൽ റോഡുകളിലെ വാഹനത്തിരക്കും അപകടമരണങ്ങളുടെ സംഖ്യയും ഗണ്യമായ തോതിൽ വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമെന്നാണ്; നടന്നുപോവുകയാണെങ്കിലും വാഹനങ്ങളിൽ യാത്രചെയ്യുകയാണെങ്കിലും, നിങ്ങളുടെ ജീവന്റെ രക്ഷ മറ്റു ചിലരുടെ കൈയിൽ ആയിരിക്കും എന്നാണ്. അതിനാൽ, റോഡിലൂടെയുള്ള വാഹനഗതാഗതം സുരക്ഷിതമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളെപ്പറ്റി ആലോചിക്കുന്നതും വേണ്ടതിലും ഒട്ടെങ്കിലും നേരത്തേ ആയിപ്പോയി എന്നു പറയാനില്ല.

റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്നവർ അനുഷ്ഠിക്കേണ്ട നിയമങ്ങളെപ്പറ്റി കാൽനടക്കാർക്കും വാഹനങ്ങളുടെ ഡ്രൈവർമാർക്കും ശരിയായ ബോധം ഉണ്ടായിരുന്നാലേ റോഡ് അപകടങ്ങൾ വദ്ധിക്കാതെയെങ്കിലുമിരിക്കൂ. വാഹനങ്ങളുടെ ഗുണദോഷങ്ങൾ, റോഡിന്റെ സ്ഥിതി, വെളിച്ചത്തിന്റെ അളവ്, ട്രാഫിക് ചിഹ്നങ്ങൾ, അപകടസൂചനകൾ എന്നിവ ഡ്രൈവർമാർ നല്ലതുപോലെ മനസ്സിലാക്കുകയും എപ്പോഴും ഓർമിക്കുകയും വേണം. ജനങ്ങൾ റോഡ് നിയമങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്നില്ലെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള ഫലപ്രദമായ പോലീസ് സംവിധാനം ഉണ്ടാകേണ്ടതും ആവശ്യമാണ്.

അധികൃതരിൽനിന്നു ലൈസൻസ് വാങ്ങിയ ഒരാൾക്കേ ഇന്നു ലോകത്തിലെവിടെയും സ്വയംചലിതവാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ അർഹതയുള്ളൂ. ചില ടെസ്റ്റുകളിൽ വിജയം നേടിയവർക്കേ ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് നൽകപ്പെടൂ. ഇന്ത്യയിൽ ഏതാനും സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുകാർ ഡ്രൈവിങ്ങിൽ പരിശീലനം നൽകുന്നുണ്ട്. പട്ടാളത്തിലും ഈ പരിശീലനം ചിലർക്കെല്ലാം ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ, പൊതുവെ സ്വകാര്യ—ഡ്രൈവിങ് സ്കൂളുകളാണ് ഇന്ത്യയിൽ ഡ്രൈവിങ് പരിശീലനം നൽകുന്നത്. ഡ്രൈവിങ് പഠിപ്പിക്കുന്നതിനു മാത്രമല്ല ലൈസൻസ് വാങ്ങിക്കൊടുക്കുന്നതിനുകൂടി ബാദ്ധ്യത ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഈ സ്ഥാപനങ്ങൾ പരിശീലിതാക്കളിൽനിന്നു കനത്ത ഫീസ് വാങ്ങുന്നു. വേണ്ടത്ര പരിശീലനം ലഭിക്കാത്തവർക്കുകൂടി ഇവർ, അധികൃതർക്കു കോഴ നൽകി, ലൈസൻസ് വാങ്ങിക്കൊടുക്കുന്നു. നമ്മുടെ മിക്ക ട്രാൻസ്പോർട്ട് അഥോറിറ്റികളും കൈക്കൂലിക്കു കുപ്രസിദ്ധി നേടിയിട്ടുള്ളവയാണ്. ഇന്ത്യയിൽ ആർക്കും, വലിയ പരിശീലനം കൂടാതെ, ഒരു ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് സമ്പാദിക്കാവുന്നതേയുള്ളൂ.

പൂന്നേയിലെ റോഡ് ഗതാഗതത്തിനുള്ള കേന്ദ്ര ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിന്റെ സഹായത്തോടെ, ഡ്രൈവിങ് അദ്ധ്യാപകരെ പരിശീലിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കേന്ദ്രവിദ്യാലയം ആരംഭിക്കണമെന്നതാണു മുമ്പു പറഞ്ഞ മിശ്ര

കമ്മിററിയുടെ ശുപാർശകളിലൊന്നു്. ഇവിടെ പരിശീലനം നേടിയ അദ്ധ്യാപകർ ഡ്രൈവിങ്ങ് പഠിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നവർക്കു ശിക്ഷണം നൽകണം എന്നാണുദ്ദേശ്യം. ലൈസൻസ് നേടുന്നതിനുള്ള ടെസ്റ്റുകരം കർശനമാക്കണമെന്നും, വാഹനങ്ങളുടെ, പ്രത്യേകിച്ച് ദീർഘകാലമായി ഉപയോഗത്തിലുള്ളവയുടെ, 'ആരോഗ്യം' കൂടെക്കൂടെ പരിശോധിക്കാൻ ഏർപ്പാടുകരം ഉണ്ടാക്കണമെന്നും മിശ്രക്കമ്മിററി നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നു.

റോഡ് അപകടമുണ്ടായാൽ, കഴിയുമെങ്കിൽ, ആളുകരം ചുററും കൂടും മുമ്പ് സംഭവസ്ഥലത്തുനിന്നു രക്ഷപ്പെടാനാണു് നമ്മുടെ ഡ്രൈവർമാർ ശ്രമിച്ചു കാണുന്നതു്. ഇതിൻഫലമായി റോഡ് അപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചവരുടെ ആശ്രിതർക്കും അംഗഭംഗം വന്നവർക്കും, പലപ്പോഴും നഷ്ടപരിഹാരം ലഭിക്കുന്നില്ല. റോഡ് അപകടത്തിനുശേഷം തക്ക ശുശ്രൂഷ ലഭിക്കാതെ റോഡിൽ കിടന്നു പിടഞ്ഞും ചോര വാർന്നും മരിക്കുന്നവരും കുറവല്ല. ഈ ദുരന്തങ്ങരം ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി ഹൈവേകളിൽ റോന്തു ചുററുന്ന പോലീസ് സംഘങ്ങളും, അവിടവിടെ പ്രഥമശുശ്രൂഷാസൗകര്യങ്ങളോടുകൂടിയ 'ട്രാഫിക് എയ്ഡ്പോസ്റ്റു'കളും നിലവിൽ വരുത്തണമെന്നും മിശ്രക്കമ്മിററി ശുപാർശചെയ്തിട്ടുണ്ടു്.

കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറ് ശുപാർശകളിൽ ചിലതു് ഇതിനകം നടപ്പിൽ വരുത്തിത്തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെന്നു കാണുന്നു. ഡൽഹിയിൽനിന്നു ചണ്ഡിഗഢിലേക്കും മദ്രാസിൽനിന്നു ഡിണ്ടിഗലിലേക്കും കല്ക്കത്തയിൽനിന്നു ദുർഗാപൂരിലേക്കും ബോംബെയിൽനിന്നു കോൽഹാപ്പൂരിലേക്കും അഹമ്മദാബാദിൽനിന്നു സൂറത്തിലേക്കും പോകുന്ന ഹൈവേകളിൽ റോന്തുസംഘങ്ങളെ നിയമിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഹൈവേയിലെ ഗതാഗതസാന്ദ്രത വളരെയധികമാണത്രേ.

മുപ്പതു് 'ട്രാഫിക് എയ്ഡ്പോസ്റ്റു'കരം സ്ഥാപിക്കുന്നതിനു് 1984–85–ലെ കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറ് ബജററിൽ നിർദ്ദേശമുണ്ടു്. നാഷനൽ ഹൈവേകളിലെ വ്യത്യസ്തഭാഗങ്ങളിൽ, ഒന്നു് ഒന്നിൽനിന്നു് അമ്പതു കി. മീ. അകലെയായാണു് ഈ പോസ്റ്റുകരം സ്ഥാപിക്കുക. ഇവയുടെ സഹായത്തോടെ 1500 കി. മീ. നീളത്തിലുള്ള നാഷനൽ ഹൈവേപ്രദേശങ്ങളിലെ വാഹനഗതാഗതം ഇരുപത്തിനാലു മണിക്കൂറും നിരീക്ഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കാൻ കഴിയും. 1983–84–ൽ ഈ ആവശ്യത്തിനു് 70 ലക്ഷം രൂപ ബജററിൽ വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്നു. 1984–85–ൽ രണ്ടു കോടി രൂപ കൂടി ഇതിനായി നീക്കിവച്ചിട്ടുണ്ടു്.

തിരിച്ചറിയാൻ കഴിയാത്ത വാഹനങ്ങരം ഇടിച്ച് അംഗഭംഗം സംഭവിച്ചവർക്കു നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനുള്ള ചില സംവിധാനങ്ങരം ഇപ്പോരംത്തന്നെ നിലവിലുണ്ടു്. 1932–ലെ മോട്ടോർ വാഹന (ഭേദഗതി) നിയമപ്രകാരം, കപ്പൽ–ഗതാഗത–മന്ത്രാലയത്തിൻെറ കീഴിൽ ഒരു ദുരിതാശ്വാസ(സൊലേഷ്യം)ഫണ്ടു് രൂപവല്ക്കരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. തിരിച്ചറിയപ്പെടാത്ത വാഹനം തട്ടി മരിച്ചവരുടെ ആശ്രിതർക്കു് ഈ ഫണ്ടിൽനിന്നു് 5000 രൂപ വരെ നൽകാൻ വ്യവസ്ഥയുണ്ടു്; ഗുരുതരമായ അംഗഭംഗം നേരിട്ടവർക്കു് 10000 രൂപ വരെ നഷ്ടപരിഹാരം ലഭിക്കാൻ അർഹതയുണ്ടായിരിക്കും. ഇത്തരം കേസുകളിൽ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള അധികാരം അതാതു പ്രദേശത്തെ തഹസീൽദാർക്കു നൽകപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

പ്രശ്നത്തിൻെറ ഗൗരവം പരിഗണിക്കുമ്പോരം, പര്യാപ്തമായ പരിഹാരം ഈ നടപടികളിൽനിന്നു മാത്രം ലഭിക്കുമെന്നു കരുതിക്കൂടാ.

എങ്കിലും, റോഡ് ഗതാഗതസുരക്ഷിതത്വം സർക്കാരിന്റെ ചിന്താവിഷയമായിട്ടുണ്ടെന്നു കാണുന്നതു് ആശ്വാസകരമാണു്. പൊതുനിരത്തുകളിലെ ദുർമ്മരണനിരക്ക കുറയ്ക്കണമെങ്കിൽ, പക്ഷേ, സംഘടിതവും നിസ്തന്ദ്രവുമായ പരിശ്രമം ഗവണ്മെന്റിന്റെ എല്ലാ തലങ്ങളിലും ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ടു്—കേന്ദ്രതലത്തിലും, സംസ്ഥാനതലത്തിലും, പ്രാദേശികതലത്തിലും. മറവിൽ തിരിവില്ലാത്ത റോഡുകളോ, മദ്യപിക്കാത്ത ഡ്രൈവർമാരോ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വളരെ കുറവാണല്ലോ.

(4 മാർച്ച്, 1984)