

व्यावसायिक वाहन चालकों का एक वैयक्तिक अध्ययन

7

डॉ० सुभाष चन्द्र वर्मा (प्रोफेसर)
प्राचार्य रा. स्ना. महा. सितारगंज
ऊधम सिंह नगर, उत्तराखण्ड

द्विजेश कुमार
सहा. प्राध्यापक

रा. महा. गंगोलीहाट, पिथौरागढ़, उत्तराखण्ड

सारांश

परिवहन व्यवस्था किसी भी देश के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। प्रस्तुत शोध पत्र में सड़क परिवहन व्यवस्था में संलग्न व्यावसायिक वाहन चालकों की समस्याओं को उजागर करने का प्रयास किया गया है, इसमें रिसर्च टूल के रूप में व्यक्तिगत अध्ययन/अनुभव, अवलोकन और साक्षात्कार का उपयोग करने के साथ-साथ मैक्स वेबर की वर्स्टेहन पद्धति का शोधकर्ता द्वारा उपयोग किया गया है। व्यावसायिक वाहन चालकों का अध्ययन करने के क्रम में शोधकर्ता द्वारा बरेली (उत्तर-प्रदेश) से पुणे (महाराष्ट्र) तक लगभग पंद्रह सौ किलोमीटर की यात्रा बैयालिस घंटों में चालकों के साथ ट्रक द्वारा तय की गई। प्रस्तुत शोध पत्र में व्यवसायिक वाहन चालकों विशेषतः ट्रक चालकों अथवा लम्बी दूरी के वाहन चालकों की समस्याओं को उजागर करने का प्रयास किया गया है जैसे नींद का पूरा न होना, कार्य का अधिक दबाव, कार्य के अनुरूप कम वेतन, भोजन व स्वास्थ्य संबंधी समस्याएं इत्यादि, जिन्हें दूर करने की नितांत आवश्यकता है क्योंकि सड़क परिवहन व्यवस्था के मूल में यही चालक है जो सप्लाई चैन को बनाए रखते हैं। सप्लाई चैन का मजबूत होना किसी भी देश या समाज के लिये अतिमहत्वपूर्ण होता है अतः यह आसानी से कहा जा सकता है कि व्यावसायिक वाहन चालकों की समस्याओं को अनदेखा कर किसी देश या समाज द्वारा प्रगति की कल्पना ही नहीं की जा सकती।

मुख्य बिंदु—व्यावसायिक वाहन चालक, सड़क, पुलिस, आरटीओ चैक पोस्ट, टोकन मनी, शराब, खानपान व स्वास्थ्य संबंधी समस्याएं।

प्रस्तावना

किसी भी देश की अर्थव्यवस्था में परिवहन महत्वपूर्ण स्थान रखता है परिवहन के बिना किसी भी देश या समाज की प्रगति की कल्पना ही नहीं की जा सकती, इसे हम इस प्रकार भी समझ सकते हैं कि जिस प्रकार संपूर्ण शरीर में प्रवाहित होते हुए रक्त शरीर की कोशिकाओं को पोषण प्रदान करता है ठीक उसी प्रकार परिवहन व्यवस्था देश में आवश्यक वस्तुओं के साथ-साथ यात्रियों के एक स्थान से दूसरे स्थान जाने के लिए अतिमहत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। प्रायः कभी-कभी विभिन्न संगठनों के आह्वान पर चक्का जाम किया जाता है जिसके तहत सभी वाहन चालकों विशेष रूप से व्यावसायिक वाहन चालकों द्वारा वाहनों को नहीं चलाया जाता फलस्वरूप विभिन्न स्थानों पर शाक-सब्जी, दूध व अन्य महत्वपूर्ण सामग्री नहीं पहुँच पाती जिसके कारण वस्तुओं के दामों में अचानक वृद्धि हो जाती है अथवा वस्तुओं की पहुँच ही सुनिश्चित नहीं हो पाती है, इसके साथ ही सामरिक दृष्टि से भी सड़क परिवहन महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करता है। इस प्रकार संपूर्ण रूप में कहा जा सकता है कि देश के विकास में परिवहन व्यवस्था एक महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करती है।

मानव व सामानों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए प्रायः वाहनों का उपयोग किया जाता है मोटर वाहन अधिनियम-1988 के अनुसार वाहनों को दो भागों में वर्गीकृत किया जा सकता है पहला निजी वाहन दूसरा व्यावसायिक वाहन। निजी वाहनों उन वाहनों को कहा गया जिनका उपयोग व्यक्तिगत रूप में किया जाता है तो वही व्यावसायिक वाहन की संज्ञा उन वाहनों को दी गई जिनका उपयोग व्यक्तिगत रूप से न करके अन्य व्यक्तियों या सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए अथवा ढोने के लिये किया जाता है।¹

देश की आर्थिक विकास और सामाजिक एकीकरण के लिए सड़कें महत्वपूर्ण स्थान रखती हैं। वर्ष 2005-06 में भारत के सकल घरेलू उत्पाद में सड़क परिवहन का योगदान 4-5 प्रतिशत था जिसमें 87 प्रतिशत योगदान यात्री यातायात तथा 60 प्रतिशत योगदान माल यातायात के रूप में रहा।² सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार की वार्षिक रिपोर्ट 2022-23 के अनुसार भारत में विश्व का दूसरा सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है। भारत में लगभग 63.32 लाख किलोमीटर का सड़क नेटवर्क है, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग 1,44,955 किलोमीटर, राज्य राजमार्ग 1,67,079 किलोमीटर तथा अन्य सड़कें 60,19,757 किलोमीटर हैं।³ देश में परिवहन व्यवस्था में अधिकांश योगदान सड़क परिवहन का है, रेल, वायु व जल परिवहन द्वारा कम मात्रा में परिवहन होता है। इस प्रकार हम कह सकते हैं कि सड़क परिवहन देश की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण योगदान अदा करता है। सड़क परिवहन में वाहनों को चलाने के लिए कुछ विशेषीकृत लोगों की आवश्यकता होती है। परिवहन के व्यवसाय में वाहन चलाने वालों को व्यावसायिक वाहन चालक के नाम से जाना जाता है। प्रस्तुत शोध पत्र में शोधकर्ता द्वारा व्यावसायिक वाहन चालकों के अध्ययन के क्रम में चालकों के साथ बरेली से पुणे तक की लगभग 1500 किलोमीटर की यात्रा लगातार 42 घंटों में पूरी की गई जिसमें शोधकर्ता को व्यावसायिक वाहन चालकों के जीवन को समीप से जानने और समझने का अवसर मिला।

अध्ययन का उद्देश्य

प्रस्तुत शोध पत्र में अध्ययन का उद्देश्य सड़क परिवहन व्यवस्था में व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में संलग्न व्यावसायिक वाहन चालकों की समस्याओं को उजागर करना है जिससे कि व्यावसायिक वाहन चालकों की समस्याओं को दूर करने के लिए सटीक कदम उठाए जा सकें।

पूर्व शोध कार्य

सन् 2018 में An exploratory study of long haul truck drivers secondary task and reasons for performing them (Sweden) नामक शीर्षक से प्रस्तुत शोध पत्र में यह बात सामने निकलकर सामने आयी कि ड्राइविंग के समय चालकों द्वारा दूसरे कार्य भी किये जाते हैं जैसे- खाना, पीना, जैकेट उतारना, सीट एडजस्ट करना, चेहरा साफ करना आदि, यह सारे द्वितीयक कार्य चालकों द्वारा थकान दूर करने और सामाजिक जुड़ाव आदि के लिये किये जाते हैं। ये सारे कार्य कम उम्र वालों, कम अनुभव वालों तथा कम कार्यभार वालों आदि द्वारा किये जाते हैं।⁴

वर्ष 2019 में डेपेपवद 2020 – Freedom for truck drivers in India नामक शीर्षक से प्रकाशित शोध में निम्न तथ्य समाने आये कि चालकों को 10 से 15 हजार रूपए प्रतिमाह पारिश्रमिक के रूप में मिलते हैं, 53 प्रतिशत चालक स्वास्थ्य समस्याओं से ग्रसित हैं, 23 प्रतिशत पूरी नींद नहीं ले पाते हैं, 18 प्रतिशत शारीरिक तनाव से व 12 प्रतिशत मानसिक तनाव से ग्रसित हैं।⁵

सन् 2019 में प्रकाशित Work life conflict among US long haul truck drivers: Influence of work organization, perceived jobstress, sleep and organizational support नामक शोध में यह बात सामने निकलकर सामने आयी कि मानसिक तनाव कार्यक्षमता को प्रभावित करता है। चालकों की जीवनशैली अस्त-व्यस्त होने के कारण स्वास्थ्य बुरी तरह प्रभावित होता है।⁶

सन् 2020 में महिंद्रा ग्रुप के सहयोग से Study of the status of truck drivers in India (Based on a national study conducted for save life foundation by marketing and development research associates-MDRA) नामक शीर्षक से एक शोध पत्र प्रकाशित किया जिसमें निम्न बातें सामने निकलकर आयीं- 54 प्रतिशत चालक अपने कार्य से असंतुष्ट हैं, 84 प्रतिशत चालकों ने कहा कि वे अपने परिजनों को ड्राइविंग क्षेत्र में न आने को कहा, 53 प्रतिशत चालकों ने कहा कि वे 10000 से 20000 रूपए प्रतिमाह कमाते हैं, 93 प्रतिशत ने चालकों कहा कि उन्हें पारिश्रमिक के अलावा कोई और सामाजिक सुरक्षा नहीं मिलती है जैसे-पी.एफ., पेंशन, स्वास्थ्य बीमा, ग्रेच्युटी आदि, 94 प्रतिशत चालक दूसरों के ट्रक चलाते हैं, केवल 6 प्रतिशत ही ट्रक के स्वयं मालिक हैं, 62 प्रतिशत ने कहा कि ड्राइविंग के समय स्वयं को असुरक्षित महसूस करते हैं, 10 में से 9 ने कहा कि उन्होंने ड्राइविंग लाइसेंस लेने

से पहले विधिवत ट्रेनिंग नहीं ली है, 50 प्रतिशत ने कहा कि उन्हें ड्राइविंग के समय बहुत अधिक थकान का अनुभव होता है और नींद आती है, 22 प्रतिशत ने ड्रग सेवन की बात कही। चालक एक दिन में 12 घंटे में 417 किलोमीटर की दूरी तय करते हैं और 47852.28 करोड़ रूपए एक वर्ष में रिश्वत के रूप में चले जाते हैं।⁷

शोध प्रविधि

प्रस्तुत शोध पत्र में शोधकर्ता द्वारा व्यक्तिगत अध्ययन अनुभव, साक्षात्कार तथा वरस्टेहन पद्धति का उपयोग किया गया है।^{8,9}

22 जनवरी 2023 को रात्रि 8 बजे हम लोग बरेली से पुणे के लिए रवाना हुए। 50-60 किलोमीटर बेहद टूटी-फूटी सड़क पर हिलकोरे खाते हुए हम लोग रात्रि 11 बजे के आसपास एक ढाबे पर रुके। हाल ही में बने धूल के गुब्बार से घिरे ढाबे पर हमने खाना खाया। खाने में ऑर्डर कुछ किया था, पर खाने के लिए कुछ और आया। बहरहाल हमने खाना खाया और पुनः गंतव्य की ओर निकल पड़े। खराब रास्तों को पार करते हुए हमारी गाड़ी रात भर चलती रही जहां एक ओर गड्ढे हमें लगातार दुख पहुंचा रहे थे तो वही दूसरी ओर हमारी गाड़ी में लगा म्यूजिक सिस्टम हमें आनंदित कर रहा था। सही सड़क आने पर मुझे नींद आ गई, जब मेरी आंख खुली तो हम इटावा के रास्ते मध्यप्रदेश के बॉर्डर पर पहुंच चुके थे। आर0टी0ओ0 चैक पोस्ट पर कागज चेक कराने के साथ टोकन मनी देने के पश्चात ही हमको मध्यप्रदेश में प्रवेश करने दिया गया। अब सवेरा हो चला था रास्ते में गाड़ी रोककर हम लोग फ्रेश हुए और चाय पीने के बाद पुनः ग्वालियर की पर्वत श्रृंखलाओं को निहारते हुए गंतव्य की ओर चल दिए। राष्ट्रीय राजमार्ग होने के बावजूद भी गाड़ी हिचकोले खाते हुए आगे बढ़ रही थी, रास्ते में दो पहिया वाहन चालकों की खराब ड्राइविंग से बचते-बचाते दोपहर में एक ढाबे पर रुके और बिना नहाए-धोए हम लोगों ने खाना खाया। इस दौरान ढाबे पर मैंने देखा कि चालकों के लिये विभिन्न प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध थी जैसे- बाल कटवाने हेतु दुकान, मोबाइल रिचार्ज करने की दुकान, परचून की दुकान आदि। खाना खाने के बाद हम लोग अपने गंतव्य की ओर निकल पड़े। थोड़ी देर बाद बड़ा अजीब वाकया हुआ एक ट्रक जो कि हमसे ठीक आगे चल रहा था वह पूरी सड़क पर कभी दाएं तो कभी बाएं बड़े ही बेढंगे तरीके से चल रहा था, उत्सुकतावश मैंने अपने साथी चालकों से पूछा कि सामने वाला ट्रक लहरदार तरीके से क्यों चल रहा है ? तो साथी चालकों ने बताया कि सामने चल रहे ट्रक का ड्राइवर नींद में है, वह सो रहा है। सोते-सोते ही वह ब्रेक लगा रहा है गियर बदल रहा है अर्थात आमतौर पर ड्राइवर द्वारा किए जाने वाले लगभग सभी कार्यों को कर रहा है, पर वाहन उचित तरीके से नहीं चल रहा था, लगभग एक किलोमीटर तक हम उस ट्रक के पीछे-पीछे चले और उस ट्रक ड्राइवर को हॉर्न बजाकर जगाने का प्रयास करते रहे परंतु वह ट्रक ड्राइवर, ट्रक को कभी सड़क के एकदम दाईं ओर तो कभी सड़क के एकदम बाईं ओर चलाते हुए आगे बढ़ता जा रहा था फिर हमारे चालक ने दुर्घटना से बचने हेतु निर्णय लेते हुए ट्रक से आगे निकलने का निर्णय लिया अब हम उस ट्रक से आगे निकलने की फिराक में थे क्योंकि सड़क के बाईं ओर

चल रहे बाइक सवारों को दुर्घटनाग्रस्त होने नहीं देना चाहते थे, हम चाहते थे कि जब हम ट्रक को ओवरटेक करेंगे तो अपने वाहन का हॉर्न बजाकर और आवाज लगाकर ट्रक ड्राइवर को नींद से उठा लेंगे, अवसर मिलते ही जब ट्रक सड़क के बाईं ओर गया तभी हमारे साथी चालक ने अपने वाहन की गति बढ़ाते हुए ट्रक को ओवरटेक करना प्रारंभ किया इस समय साथी चालक द्वारा लगातार हॉर्न बजाया गया और सह-चालक ने जोर-जोर से चिल्ला कर ट्रक चालक को जगाने का भरपूर प्रयास किया इसी क्रम में मैंने भी जोर-जोर से ट्रक चालक को आवाज लगाई परंतु हमारी चिल्लाने व हमारी वाहन की हॉर्न की आवाज से वह न उठा। इस दौरान मैंने देखा ट्रक ड्राइवर की आंखें बंद थी पर स्टेरिंग पर उसके हाथ गतिमान थे शीघ्र ही हमने उस ट्रक को ओवरटेक कर लिया और हमारे ओवरटेक करते ही सड़क के बाईं ओर लगी ग्रिल से ट्रक टकरा गया और 20-25 मीटर तक सड़क किनारे लगी लोहे की ग्रिल को तोड़ते हुए ट्रक धड़ाम से गिरते हुए रुक गया और हम ट्रक चालक की गलती की चर्चा करते हुए आगे बढ़ गए। मैंने उत्सुकतावश अपने साथी चालकों से पूछा नींद में भला कोई कैसे वाहन चला सकता है ? तो मेरे साथी चालकों ने बताया कि कच्चा माल यथा सब्जी, फल इत्यादि मंडी में समय से पहुंचाना होता है और इस हेतु चालकों को वेतन के अतिरिक्त इनाम भी दिया जाता है तो चालक बिना आराम किए घंटों तक लगातार ड्राइविंग करते हैं फलस्वरूप नींद आ जाना स्वाभाविक ही है या नींद की झपकी आ जाना एक आम बात होती है और आगे बताया कि नींद में वाहन चालक, वाहन को ठीक उसी प्रकार चलाते हैं जैसे कि जागने पर चलाते हैं अर्थात् स्टेयरिंग को घुमाते हैं, गियर बदलते हैं, ब्रेक लेते हैं आदि। कई घंटों से निरन्तर एक ही काम को करने के कारण ड्राइविंग के सामान्य क्रियाकलापों को नींद में संपादित करना एक आम बात होती है, क्योंकि नींद में वाहन चलाने के समय आंखें बंद रहती है तो ऐसी स्थिति में समय रहते ड्राइवर की आंखें खुल गई अथवा वह नींद से उठ गया तो चालक वाहन को संभाल लेता है अन्यथा वाहन दुर्घटनाग्रस्त हो जाता है जिससे जान माल की भारी क्षति हो जाती है। दिनभर में रास्ते में चार-पांच वाहन दुर्घटनाग्रस्त दिखे।

23 जनवरी की शाम को ऊंचे-नीचे रास्तों को पार करते हुए इंदौर पहुंचे यद्यपि बीच-बीच में लघुशंका के लिए वाहन को रोका भी था। इंदौर पहुंचने से पहले एक टोल नाके पर मेरे साथी चालकों ने अपने अन्य साथी-गण जो इंदौर की ओर से अपने वाहनों को लेकर आ रहे थे, वे एक टोल नाके पर रुके हुए थे। हमारे पहुंचते ही चाय आर्डर की गई फिर सबने चाय के साथ नमकीन-बिस्किट खाए और बीड़ी-सिगरेट इत्यादि पी। मेरा शरीर वाहन में आराम करने के पश्चात भी टूट चुका था पर मेरे साथी चालक बिना आराम किए बारी-बारी से वाहन को चलाते हुए लगातार गंतव्य की ओर अग्रसर थे। टोल नाके पर रुकने के दौरान मैंने पाया कि मेरे साथी चालक व अन्य चालक थके हुए प्रतीत हो रहे थे अन्य चालकों को देखकर ऐसा लग रहा था जैसे कि नशे में हों यद्यपि अन्य सभी चालक बड़े ट्रक कंटेनर के चालक थे, 10-15 मिनट की मुलाकात में हमने कुछ विश्राम भी कर लिया तत्पश्चात बिना समय गंवाये गंतव्य की ओर निकल पड़े, चूँकि हमारे वाहन में जीपीएस डिवाइस की लगी थी इस कारण वाहन मालिक को वाहन की लोकेशन ट्रेस करने में आसानी थी, इसके साथ ही

टोल नाके से जब भी वाहन गुजरता तो वाहन स्वामी के मोबाइल फोन पर टोल टैक्स कटने का एस0एम0एस0 प्राप्त हो जाता जिससे वाहन स्वामी जान लेता कि वाहन कहां से गुजर रहा है? इसके बावजूद भी वाहन स्वामी मोबाइल पर कॉल करके वाहन की जानकारी लेते रहते थे।

शाम को इंदौर से आगे बढ़ते हुए रात्रि 11 बजे के आसपास हम एक ढाबे पर खाना खाने के लिए रुके। साथी दो चालकों में से एक ने खाना खाने से पहले शराब भी पी। हम तीनों लोगों ने खाना खाया और तुरंत गंतव्य की ओर निकल दिए। जब हम मध्य-प्रदेश और महाराष्ट्र के बॉर्डर पर पहुंचे तो वहां मैंने देखा कि वाहनों की लंबी-लंबी कतारें लगी थी, साथी चालकों से मैंने पूछा तो उन्होंने बताया मध्य-प्रदेश और महाराष्ट्र के बॉर्डर पर वाहनों को सघन जांच प्रक्रिया से गुजरना पड़ता है। लगभग एक घंटा प्रतीक्षा करने के बाद हमारे वाहन का नंबर आया। तोल के बाद फीस की धनराशि से अधिक धनराशि वसूली गई और एक रसीद दे हमें आगे की ओर भेज दिया गया कुछ दूर आगे एक चैक पोस्ट पर मोहर लगवाने के नाम पर टोकन मनी ली गई जो कि सभी वाहनों के लिए अनिवार्य थी, अब हम महाराष्ट्र में प्रवेश कर चुके थे, रात भर चलने के पश्चात रास्तों का पता करते हुए 24 जनवरी की प्रातः हम शिरडी पहुंचे, यहां पहुंचकर पुणे जाने के लिए विभिन्न लोगों से रास्ता पूछा, इसी बीच किसी राहगीर ने शिरडी के बाईपास से न होकर सीधे शिरडी शहर के अंदर से गुजरने वाले रास्ते स होकर हमें जाने की सलाह दी, जैसे ही हमारा वाहन शहर की ओर बढ़ा वैसे ही पुलिस वालों की नाकाबंदी ने हमें रोक लिया, पुलिस वालों द्वारा हमसे कहा गया कि आप शहर के अंदर से नहीं जा सकते आप यहां से वापस मुड़िए और बाईपास से जाइए यदि आपको शहर के अंदर से जाना है तो टोकन मनी देनी पड़ेगी क्योंकि भारी वाहन को उपयुक्त जगह के अभाव में मोड़ना एक कठिन कार्य था सो हमने टोकन मनी देकर शहर के अंदर से ही जाने का निर्णय लिया, मुट्टी में कुछ नोट दबा पुलिस वाले को देने के बाद ही हमें पुलिस नाके से आगे बढ़ने की अनुमति मिली। शिरडी शहर से निकलते समय गाड़ी में बैठे-बैठे ही मैंने साईं मंदिर के दर्शन किए, शहर में सवेरे दर्शनार्थियों की भीड़ ने वाहन चालक को काफी परेशान किया क्योंकि पैदल यात्रियों के साथ-साथ बाइक व कार सवार बहुत ही अव्यवस्थित तरीके से ड्राइविंग कर रहे थे। शिरडी शहर से निकलकर हमारे चालक ने चैन की सांस ली। शिरडी से पुणे को जाने वाली सड़क बहुत अच्छी नहीं थी, हिचकोले खाते हुए हम रास्ते पर लगातार बढ़ते जा रहे थे। बीती रात में मैं तो जैसे-तैसे सो लिया था परंतु मेरे दोनों साथी चालक रात भर जागे थे, सवेरे का समय था तो मैंने पानी पीकर फ्रेश होने की इच्छा जताई, साथी चालक ने एक पेट्रोल पंप पर वाहनों को रोककर परंतु पेट्रोल पंप पर हमें मना कर दिया गया, कुछ दूर आगे चलकर दूसरे पेट्रोल पंप पर टॉयलेट की स्थिति इतनी खराब थी फलस्वरूप हमने आगे बढ़ने का निर्णय लिया कुछ देर चलने के बाद एक और पेट्रोल पंप मिला उस पेट्रोल पंप पर भी टॉयलेट की स्थिति उतनी अच्छी नहीं थी, बावजूद उसके मैंने फ्रेश होने का निर्णय लिया, फ्रेश होने के पश्चात हम पुणे की ओर बढ़ चले। कुछ देर चलने के बाद करीब प्रातः 10 बजे हम एक ढाबे पर रुके जिसमें एक साथी चालक फ्रेश हुए जिसके पश्चात हम लोगों ने चाय पी

और फिर गंतव्य की ओर निकल पड़े। सड़क पर वाहनों की भीड़ से बचते हुए हम निरंतर आगे बढ़ते रहे। वाहन में दो रिपोर्टें अर्थात् दो अलग-अलग जगहों का माल भरा था, एक माल किसी का घरेलू सामान था और दूसरा माल किसी कंपनी के पाइप थे। हमें घरेलू सामान पहले उतारना था तो पहले सामान वाले से संपर्क साधने के बाद हम उसके सामान को उतारने के लिए उसके अपार्टमेंट के बाहर पहुंचे, 15-20 मिनट अपार्टमेंट के बाहर ही खड़े रहे, गेट पर कागजी कार्यवाही पूरी होने के बाद हमें अपार्टमेंट के अंदर जाने दिया गया तब तक सामान उतारने वाली टीम भी पहुंच चुकी थी, कुछ सामान यथा स्कूटी, अलमारी आदि भारी थे तो सामान उतारने में मैंने भी सहयोग किया परंतु सामान स्वामी ने सामान उतारने में किसी प्रकार की कोई सहायता नहीं की, आखिर करता भी तो क्यों ? उसने तो ट्रांसपोर्ट कंपनी को सामान ढुलान की रकम अदा की थी। सामान उतारने के बाद पाया कि एक मेज की टांग नीचे से टूट गई है उसे लेकर सामान स्वामी द्वारा भाड़ा काटने की बात कही गई, इस पर मेरे साथी चालकों ने अपना पक्ष रखते हुए कहा कि इतनी दूर आने में सामान में हल्का-फुल्का नुकसान हो ही जाता है अंततः सामान मालिक ने जितना भाड़ा तय था उतना हमें अदा कर दिया। दोपहर के ढाई बजे का समय हो चला था, हम तीनों में से किसी ने भी सामान को समय से पहुंचाने के चक्कर में खाना तक नहीं खाया था क्योंकि खाना खाने के लिए रुकते तो इसमें समय बर्बाद होता सो हम कहीं नहीं रुके, सामान उतरते ही सामान मालिक अपने अपार्टमेंट में चला गया और हमें पानी तक को न पूछा, मौसम काफी गर्म था तो जल्दी से हम वाहन में बचे दूसरे माल को उसके गंतव्य तक पहुंचाने के लिए निकल पड़े। पुणे की भीड़-भाड़ भारी सड़कों पर जी0पी0एस0 की मदद से हम आगे बढ़ते हुए गलत रास्ते पर चले गए सो अब हमें मुड़ना था पर भीड़भाड़ वाली सड़कों पर भारी वाहन को मोड़ना एक दुष्कर कार्य था जैसे-तैसे वाहन को मोड़कर पुनः सही रास्ते पर चल रहे हैं, ऐसा सोचकर हम आगे बढ़ गए कुछ दूर चल कर पुनः हमने स्वयं को भटका हुआ महसूस किया। भारी वाहन हेतु सभी रूट उपयुक्त नहीं होते, कुछ रूट ही भारी वाहनों के लिए उपयुक्त होते हैं, प्रायः दिन के समय भारी वाहनों के लिए कुछ रूट बंद कर दिए जाते हैं उन रूटों पर केवल रात्रि में ही भारी वाहनों को चलने की अनुमति होती है। दो चालकों में से एक चालक के पास एंड्राइड मोबाइल था पर वह जीपीएस रूट नहीं देख पा रहा था जबकि दूसरे चालक के पास साधारण फोन ही था, मैंने भी अपने फोन पर रूट जानने की कोशिश की पर अंततः निराशा ही हाथ लगी, इसी दुविधा के बीच मैंने पूछा क्या ऐसी दुविधा शहर के अंदर गंतव्य तक पहुंचने का रास्ता का ढूढ़ने में हमेशा होती है ? और यदि हमेशा ऐसी समस्या होती है तो इसके समाधान क्या होते हैं ? इस प्रश्न के उत्तर में उन्होंने बताया बड़े शहरों में ऐसी समस्या होना एक आम बात होती है इस समस्या के समाधान हेतु कुछ पुरुष जिन्हें टी0आई0 कहा जाता है, मुख्य सड़कों के चौराहों पर मिल जाते हैं जिनका काम केवल और केवल भारी वाहनों को शहर के भीड़भाड़ वाले रास्तों से बचाकर गंतव्य तक पहुंचाना होता है इसके एवज में वे 300 से 500 रुपये तक लेते हैं परंतु हमें ऐसा कोई व्यक्ति न मिला, इसी बीच मेरे एक साथी चालक ने दो बाइक सवारों से गंतव्य तक का रास्ता का पता कर लिया अब हम उनके बताए रास्ते जो हमारे मोबाइल पर उन्होंने

सेट किया था, के अनुसार गंतव्य की ओर बढ़ चले। हम तीनों के मन में नो एंट्री जोन में प्रवेश कर जाने का डर लगातार सता रहा था अंततः तंग सड़कों से निकलते हुए हम मुख्य मार्ग पर पहुंचे तब जाकर तीनों ने राहत की सांस ली यद्यपि अभी चुनौती कम नहीं थी, कुछ दूर चल कर वाहन को सड़क किनारे खड़ा करके हमने एक कंपनी के वॉचमैन/गार्ड से अपनी कंपनी, जहां सामान पहुंचाना था, के पते के बारे में पता किया। गार्ड ने हमें बताया आपको जहां जाना है वह पास में ही है सो हम गंतव्य की ओर निकल पड़े। अंततः अगले 15 से 20 मिनट में हमे जहां सामान पहुंचाना था उस कंपनी के गेट पर पहुंच गए।

कंपनी के गेट पर पहुंचते ही साथी चालक ने कंपनी के गार्ड रूम में जाकर स्वयं के पहुंचने की सूचना दी। गार्ड ने हमें बाहर ही खड़े रहने को बोला इस पर हमने वाहन को कंपनी के गेट के सामने सड़क किनारे खड़ा कर दिया, चूंकि हम तीनों लोगों में से किसी ने भी सवेरे से कुछ नहीं खाया था तो मैं और एक अन्य साथी चालक कुछ खाने की तलाश में निकल पड़े, कुछ ही दूरी पर हमें एक फूड कॉर्नर दिखाई दिया तो जल्दी से हमने खाने में बड़ा पाव का आर्डर दिया और खा-पीकर हम वाहन की ओर वापस आ गए, अब तीसरा व्यक्ति भी कुछ खाने को गया कुछ देर बाद वह भी वापस आ गया, अब हम इस प्रतीक्षा में थे कि कंपनी वाले अपना शीघ्र ही उतार लेंगे परंतु कंपनी में ऑडिट चल रहा है ऐसा बोलकर कंपनी के गार्ड ने कहा कि आज सामान नहीं उतर पाएगा यद्यपि हम कंपनी का सामान शीघ्र पहुंचाने की चाहने न तो कहीं रुके और न ही रुक कर कहीं खाना खाया क्योंकि हमें विश्वास था कि यदि हम कंपनी पर समय से पहुंच गए तो सामान आज ही उतर जाएगा पर जैसे ही आज सामान न उतरने की सूचना मिली तो हम तीनों में निराशा छा गई। एक साथी चालक पैदल ही शाकाहारी भोजनालय जिसमें दाल-चावल, रोटी, सब्जी आदि मिलता हो की तलाश में निकल पड़े उन्हें अपने लिए शराबी भी चाहिए थी तो उसकी भी तलाश उनको करनी ही थी उन्होंने एक ढाबा खोज निकाला और साथ ही अपने लिए शराब की व्यवस्था भी कर ली। शाम को हम तीनों लोग खाना खाने ढाबे पर गए यह हमारा सौभाग्य रहा कि एक बेहतर ढाबा हमें मिल गया। खाना खाकर हम लोग पुनः गाड़ी में आ गए अब गाड़ी के शीशे बंद करें तो गर्मी लगे और शीशे खोलें तो मच्छर काटे आधी रात तक तो जागते रहे आधी रात के बाद आंख लग गई।

25 जनवरी के सवेरे मेरी आंख खुल गई, रात भर मच्छरों ने सोने नहीं दिया। रात को पीने का पानी हमें कंपनी में लगी टंकी से मिल गया था अतः सवेरे पानी पीकर फ्रेश होने के लिए कंपनी के गार्ड के उठने तक प्रतीक्षा करनी पड़ी, काफी देर तक दरवाजा खटखटाने के पश्चात कंपनी का दरवाजा खुला और मैं फ्रेश होने के लिए टॉयलेट में चला गया। टॉयलेट की स्थिति इतनी अच्छी नहीं थी, फ्रेश होने के बाद मैंने ब्रुश करके हाथ मुंह धुले और साथी चालकों ने भी ऐसा ही किया, यद्यपि हमारे पास नहाने के कपड़े थे पर कंपनी में या अन्य कहीं हमारे नहाने की कोई व्यवस्था नहीं हो पाई, जैसे-जैसे सूरज चढ़ने लगा कंपनी के कर्मचारियों की गहमा-गहमी शुरू हो गई पुनः गाड़ी खाली अर्थात् अनलोड करने की चाह में हमने कंपनी

में गुहार लगाई, इस पर कम्पनी द्वारा शाम को गाड़ी खाली करने का हमें आश्वासन दे दिया गया, इसके बाद हम नाश्ते की तलाश में निकल पड़े, नाश्ता कर वापस आए तो कभी गाड़ी के अंदर बैठकर तो कभी नीचे बैठकर तो कभी गार्ड से वार्तालाप कर समय निकालने की कोशिश करने लगे। दोपहर में खाना खाने के बाद हम गाड़ी खाली करने की प्रतीक्षा करने लगे पर शाम चार बजे के आसपास हमें बताया गया कि आज गाड़ी खाली नहीं हो पाएगी, सो निराश हो हम कंपनी के गेट पर बैठ, सड़क पर राहगीरों की आवाजाही को देखते रहे। धीरे-धीरे कंपनी के कर्मचारियों के घर जाने का समय हो गया, कंपनी में हलचल कम हो गई शाम को ढाबे पर खाना खाकर वापस आ हमने रात्रि में सोने की योजना बनाई। बीती रात गाड़ी में सोने पर मच्छरों ने बहुत काटा था और गर्मी भी बहुत लगी थी ऊपर से तीन लोग होने के कारण गाड़ी में आड़े-तिरछे होकर सोना पड़ा था सो हमने रात्रि वाले गार्ड से सोने के लिए कंपनी में स्थित कोई कमरा के लिए पता किया तो उसने कंपनी के अंदर कार्यस्थल पर ही टूलबॉक्स के ऊपर सोने का विकल्प दे दिया, इस पर हमने टूल बक्सों के ऊपर सोना उचित नहीं समझा क्योंकि हमें डर था कि रात्रि में सोते समय कहीं गिर ना जाए। सो हमने कार्यस्थल पर मशीन युक्त एक बड़े हॉल में एक किनारे सोने का निर्णय लिया, पास में रखे कुछ गत्तों को बिछाकर उनके ऊपर अपने कम्बलों को बिछाया और सोने का व्यवस्था कर ली, कमर सीधी होने पर कुछ देर तो आराम मिला परंतु मच्छरों की भिनभिनाहट ने सारा मजा किरकिरा कर दिया, अब कंबल से मुंह ढकने पर गर्मी लगे और मुंह बाहर निकालने पर मच्छर काटे। काफी देर तक मोबाइल पर समय पास किया और फिर सो गए, जैसे-तैसे रात्रि काटने के बाद मेरी आंख सवेरे जल्दी खुल गई। रात भर सही से न सो पाने के कारण सिर में भारीपन सा था। हम तीन में से दो लोग कंपनी के अंदर सोए थे जबकि एक गाड़ी में ही, क्योंकि सुरक्षा की दृष्टि से ऐसा आवश्यक था। सवेरे फ्रेश होने के बाद हमें 26 जनवरी (गणतंत्र दिवस) होने के कारण स्कूली बच्चों की चहल-पहल ने आकर्षित किया तो हम तीनों लोग आसपास में घूमने को निकल पड़े क्योंकि छब्बीस जनवरी होने के कारण कंपनी में कार्य बंद था तो आज भी हमें यही रहना था, सारा दिन यहां-वहां बैठकर काटा इस पर मैंने साथी चालकों से पूछा कि माल भरने या खाली करने के लिए अधिकतम आपको कितने दिनों तक का इंतजार करना पड़ा है ? इस पर उन्होंने बताया कि दो-चार दिन तक इंतजार करना तो आम बात है परंतु एक बार सत्ताइस दिनों तक कंपनी के बाहर माल लदी गाड़ी में भी रुकना पड़ा था, ऐसा उनमें से एक साथी चालक ने बताया, पुनः उत्सुकतावश मैंने पूछा कि जैसे यहां हम लोग कंपनी के बाहर खड़े हैं पर कंपनी की ओर से किसी प्रकार की कोई सुविधा यथा खाना पीना सोना नहाने धोना इत्यादि नहीं दी गई है, क्या सभी जगह ऐसा ही होता है ? तो इस बात पर चालकों ने बताया कि कहीं-कहीं कंपनी खाने-पीने का प्रबंध करती है किसी अन्य सुविधा का नहीं। आमतौर पर रात्रि में चालक सुरक्षा के दृष्टिकोण से वाहन के अंदर ही सोना या दिन के समय वाहन के आस-पास ही रहना पसंद करते हैं। छब्बीस जनवरी का दिन भी गुजर गया शाम को ढाबे पर खाना खाकर हम लोग गाड़ी में ही सो गए। मच्छरों के कारण मुझे तो नींद ही नहीं आ रही थी पर साथी चालक सो गए।

27 जनवरी की सवेरे जब कंपनी के कर्मचारीगण आए तो हमें सामान उतारने का आश्वासन कंपनी की ओर से दिया गया, इस बात की हमें बेहद खुशी थी कि आज हमारी गाड़ी खाली होने वाली है ताकि हम शीघ्र ट्रांसपोर्ट पहुंचे और हमें नया माल मिले, क्योंकि ट्रांसपोर्ट पहुंचने पर ही वाहन का नंबर लगता है, पहले से लाइन में खड़ी गाड़ियों का नंबर पहले आता है। कंपनी में सामान उतारने के पश्चात पता चला कि सामान गलत स्थान पर उतार दिया गया था यद्यपि वह कंपनी की ही गलती थी सो पुनः सामान को गाड़ी में लोड करके कंपनी में दूसरे स्थान पर सामान को उतारकर हम ट्रांसपोर्ट पहुंचे और नया माल भरने के लिए वाहन को कतार में खड़ा कर दिया।

ट्रांसपोर्ट पहुंचते ही हम तीनों ने शीघ्र अति शीघ्र नहाने का निर्णय लिया क्योंकि चार-पांच दिनों से न नहाने व न कपड़े बदलने के कारण शरीर व कपड़ों से दुर्गंध आने लगी थी, मैं तो स्वयं को बेहद गंदा महसूस कर रहा था यद्यपि हम तीनों में मैं सबसे साफ सुथरा मैं ही था। नहाने के बारे में पूछने पर साथी चालकों ने बताया कि सात-आठ दिनों तक भी बिना नहाए व बिना कपड़े बदले रहना चालकों के लिए एक आम बात होती है, अब नहा धोकर हमारे चेहरे चमकने लगे थे और हम सबके चेहरे पर खुशी थी तत्पश्चात हमने खाना खाया और ट्रांसपोर्ट पर बने चालक विश्राम कक्ष में आराम से सो गए। 28 जनवरी की सवेरे आराम से उठे और माल मिलने की प्रतीक्षा करने लगे कि कब हमें वाहन में भरने के लिए माल मिले? और पुनः हम गंतव्य स्थल की ओर चल पड़े।

निष्कर्ष

व्यावसायिक वाहन चालकों का अध्ययन करने के क्रम में शोधकर्ता द्वारा 22 जनवरी से 27 जनवरी तक व्यावसायिक वाहन चालकों के साथ ट्रक द्वारा बरेली से पुणे तक लगभग एक हजार पांच सौ किलोमीटर की यात्रा लगातार बैयालिस घंटों में पूरी की गई, जिसमें शोधकर्ता ने व्यावसायिक वाहन चालकों की जीवन शैली को समीप से देखने के साथ-साथ अनुभव किया। शोधकर्ता ने रिसर्च टूल के रूप में अवलोकन, साक्षात्कार और वर्स्टेहन पद्धति का उपयोग किया, शोधकर्ता ने अपने अध्ययन में पाया कि व्यावसायिक वाहन चालकों को अपने व्यवसाय में निम्न समस्याओं का सामना करना पड़ता है—

1. कार्य के अधिक व अनियमित घंटे।
2. कार्य के अनुरूप कम वेतन।
3. वेतन का समय पर न मिलना।
4. माल को गंतव्य तक समय पर पहुंचाने का दबाव परिणाम स्वरूप मानसिक तनाव जिसका परिणाम दुर्घटना के रूप में परिलक्षित होता है।
5. नींद हेतु अनुपयुक्त दशाएं जिस कारण नींद का पूरा न हो पाना, गर्मी और मच्छर के कारण नींद में व्यवधान जिसका परिणाम दुर्घटना के रूप में परिलक्षित होता है।

6. खाने पीने का कोई निर्धारित समय का न होना ।
7. शराब तंबाकू इत्यादि व्यसन ।
8. अव्यवस्थित दिनचर्या ।
9. खराब सड़कों के कारण शारीरिक हानि/क्षति ।
10. घर से दूर रहने के कारण परिवार के प्रति चिंता ।
11. निम्न सामाजिक परिस्थिति ।

परिणाम

किसी भी देश की अर्थव्यवस्था में सड़क परिवहन व्यवस्था का अमूल्य योगदान होता है और सड़क परिवहन व्यवस्था को सुचारु रूप से बनाए रखने में व्यावसायिक वाहन चालक मुख्य भूमिका का निर्वहन करते हैं। व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में चालकों को कार्य के अनुरूप का कम वेतन, कार्य के अधिक घंटे, कार्य का दबाव, खानपान तथा स्वास्थ्य संबंधी इत्यादि समस्याओं से जूझना पड़ता है जिसे दूर करने की नितांत आवश्यकता है ताकि देश और समाज उत्तरोत्तर प्रगति कर सके ।

सुझाव

1. व्यावसायिक वाहन चालकों के कार्य के घंटे नियमित होना चाहिए जिससे कि चालक नींद पूरी ले सकें जो कि दुर्घटना का खतरा कम करने में सहायक होगा ।
2. कार्य के अनुरूप वेतन होना चाहिए साथ ही वेतन समय पर मिलना चाहिए ।
3. खाने पीने की अच्छे ढाबे होने चाहिए ।
4. व्यसन की लत को दूर करने के लिए सकारात्मक प्रयास किए जाने चाहिए ।
5. सड़क की गड़ढा-मुक्त होनी चाहिए जिससे कि होने वाली शारीरिक क्षति से बचा जा सके ।
6. पुलिस व आरटीओ व अन्य द्वारा जबरन परेशान नहीं किया जाना चाहिए ।
7. समाज में सम्मान की दृष्टि से देखा जाना चाहिए आदि ।

संदर्भ ग्रंथ सूची

1. मोटर वाहन अधिनियम,1988
2. <http://morth.nic.in/road-transport>.
3. वार्षिक रिपोर्ट 2022-23, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली ।

4. Iseland Tobias, Johansson Emma, Skoog Siri, DadermanM Anna, 2018, "An Exploratory Study of Long-Haul Truck Drivers Secondary Task and Reasons for Performing them", National Library of Medicine, USA.
5. Biswas, Dipankar, 2019, "Mission 2020 Freedom for Truck Drivers in India, Locodrive.
6. Hege Adam, Lemke K Michael, ApostolopoulosYorghos, Whitaker Brian, Sonmez Sevil, 2019, "Work-Life Conflict Among US Long-Haul Truck Drivers: Influence of Work Organizational, Perceived Job Stress, Sleep and Organizational Support", International Journal of Environmental Research and Public Health.
7. Foundation Save Life, Mahindra and Mahindra, 2020, "Status of Truck Drivers in India", Save Life Foundation, India.
8. आहूजा, राम (2008), सामाजिक सर्वेक्षण एवं अनुसंधान, रावत पब्लिकेशंस, जयपुर।
9. नरुला, संजय (2007), रिसर्च मैथडोलॉजी, स्वरूप एण्ड सन्स, नई दिल्ली।

BIBLIOGRAPHY









