

# 8

## ऊधम सिंह नगर जनपद में व्यावसायिक वाहन चालकों की सामाजिक स्थिति

द्विजेश कुमार

शोध छात्र

असिस्टेंट प्रोफेसर

रा. महा. गंगोलीहाट, पिथौरागढ़, उत्तराखण्ड

प्रो० सुभाष चन्द्र वर्मा

शोध निर्देशक

प्राचार्य, रा. स्ना. महा. सितारगंज

ऊधम सिंह नगर, उत्तराखण्ड

### सारांश

परिवहन व्यवस्था का देश के विकास में महत्वपूर्ण योगदान होता है। सार्वजनिक परिवहन के सुचारु रूप से संचालन के लिए वाहनों को चलाने हेतु जिन चालकों की आवश्यकता होती है उन्हें प्रायः व्यावसायिक वाहन चालक के नाम से सम्बोधित किया जाता है। प्रस्तुत शोध पत्र में उत्तराखण्ड राज्य के उधम सिंह नगर जिले के व्यावसायिक वाहन चालकों का आयु, लिंग, धर्म, शिक्षा, जाति, वर्ग व वैवाहिक स्थिति के आधार पर सामाजिक स्थिति को उजागर करने का प्रयास किया गया है। रिसर्च टूल के रूप में अवलोकन व साक्षात्कार का उपयोग करने के साथ-साथ अन्वेषणात्मक शोध पद्धति का उपयोग शोधकर्ता द्वारा किया गया है। किसी भी व्यक्ति के द्वारा किसी भी कार्य को भली प्रकार सम्पादित करने के लिए आवश्यक है कि उसकी सामाजिक स्थिति बेहतर हो, यदि बेहतर नहीं है तो बेहतर बनाने के लिए किन कदमों को उठाया जाए, को रेखांकित करने को प्रयास किया गया है।

**मुख्य बिन्दु**— व्यावसायिक वाहन चालक, आयु, लिंग, धर्म, शिक्षा, वैवाहिक स्थिति।

### प्रस्तावना

किसी भी समाज का अध्ययन उस समाज में रहने वाले लोगों की वर्तमान सामाजिक

स्थिति का अध्ययन किये बिना अधूरा है अतः समाज का अध्ययन करने के लिये उस समाज में रहने वाले लोगों की वर्तमान सामाजिक स्थिति का अध्ययन करना अनिवार्य हो जाता है। सामाजिक अध्ययन करने के क्रम में समाज में रहने वाले व्यक्तियों का आयु, लिंग, धर्म, जाति, वर्ग, विवाह, दिव्यांगता, शिक्षा, परिवार का स्वरूप इत्यादि के आधार पर विश्लेषण किया जाता है। प्रस्तुत अध्याय में ऊधम सिंह नगर जनपद में व्यावसायिक वाहन चालकों का आयु, लिंग, शिक्षा, धर्म, जाति, वर्ग, वैवाहिक स्थिति इत्यादि के आधार पर विश्लेषण किया गया है।

### अध्ययन का उद्देश्य

उत्तराखण्ड राज्य के ऊधम सिंह नगर जनपद में व्यावसायिक वाहन चालकों का आयु, लिंग, शिक्षा, धर्म, जाति, वर्ग, वैवाहिक स्थिति के आधार पर सामाजिक स्थिति को उजागर करना व व्यावसायिक वाहन चालकों के सामाजिक उत्थान के लिये आवश्यक कदमों को रेखांकित करना।

### पूर्व शोध कार्य

उत्तराखण्ड राज्य के ऊधम सिंह नगर जनपद में व्यावसायिक वाहन चालकों का आयु, लिंग, शिक्षा, धर्म, जाति, वर्ग, वैवाहिक स्थिति आदि के आधार पर वर्तमान तक कोई अध्ययन नहीं किया गया है यद्यपि देश-विदेश में व्यावसायिक वाहन चालकों कुछ अध्ययन किये गये हैं जो कि निम्नवत हैं—

सन् 1972 में Robert D Miller us ने sociological analysis of the cartage truck drivers occupation (Western kentucky university, Bowling Green Kentucky) नामक शीर्षक से एक शोध पत्र प्रस्तुत किया, जिसमें 50 ट्रक चालकों को सम्मिलित किया गया, इस शोध में पारिश्रमिक की स्थिति, अवकाश, कार्य के घंटे, सामाजिक सुरक्षा, सामाजिक प्रस्थिति आदि क्षेत्रों में अध्ययन किया गया। शोध में यह बात सामने निकलकर आयी कि ट्रक चालकों की स्थिति लगभग सभी क्षेत्रों में दयनीय है।<sup>1</sup>

वर्ष 2010 में प्रकाशित पुस्तक में Pedal to the metal : The work life of the truckers (Labor and social change) में लेखक Lawrence Ouellet ने चालकों की विभिन्न प्रकार की समस्याओं पर प्रकाश डाला है।<sup>2</sup>

मार्च 2018 में प्रकाशित शोध Taxi drivers and Taxidars: A case study of Uber and Ola in Delhi में यह तथ्य सामने निकलकर आया कि देश की अर्थव्यवस्था में टैक्सी व्यवसाय का एक महत्वपूर्ण योगदान है। Ola और Uber मॉडल ने मध्यम वर्ग के लोगों को भी टैक्सी क्षेत्र में प्रवेश करने का मौका दिया है।<sup>3</sup>

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 नहीं चाहते कि उनके परिजन ड्राइविंग के क्षेत्र में आएँ, 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, ग्रेज्युटी 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।<sup>4</sup>

### शोध प्रविधि

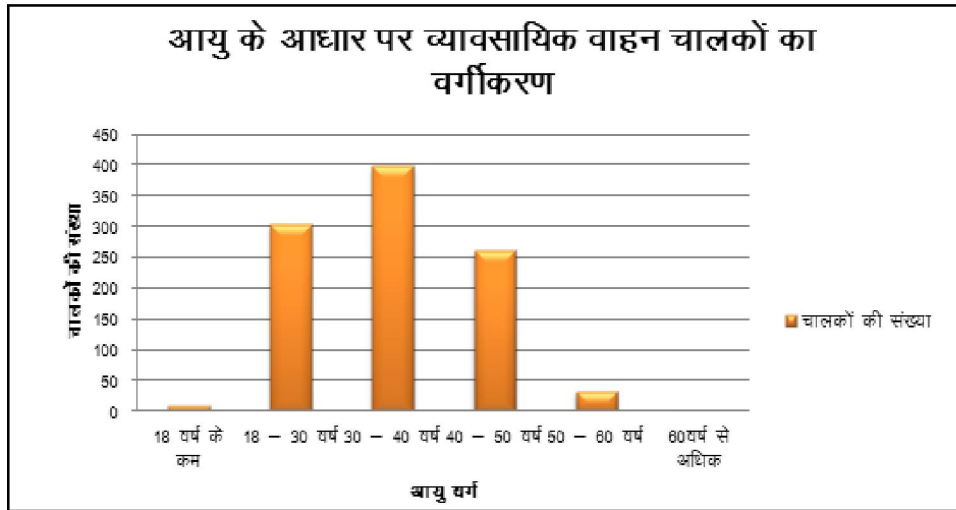
प्रस्तुत शोध पत्र में शोधकर्ता द्वारा अन्वेषणात्मक शोध पद्धति के साथ—साथ अवलोकन तथा साक्षात्कार का रिसर्च टूल के रूप में उपयोग किया गया है।<sup>5,6</sup>

### आयु के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

मानव के व्यक्तित्व विकास में आयु एक अतिमहत्वपूर्ण घटक है, प्रारम्भ में अबोध बालक से लेकर एक बोधवान व्यक्ति बनने की प्रक्रिया में आयु एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। व्यक्ति को आयु के आधार पर ही जो जिम्मेदारी दी जाती है फिर चाहे वह शिक्षा, वैवाहिक जीवन की जिम्मेदारी हो, परिवार के मुखिया के रूप में जिम्मेदारी हो आदि। मोटर वाहन अधिनियम-1988 के निहित प्रावधानों के अन्तर्गत मोटर वाहन को चलाने के लिये ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता होती है, बिना ड्राइविंग लाइसेंस के कोई भी व्यक्ति वैध रूप से वाहन का संचालन नहीं कर सकता है पर ड्राइविंग लाइसेंस बनवाने के लिये “मोटर वाहन अधिनियम-1988 के अन्तर्गत व्यक्ति की 18 वर्ष की आयु पूर्ण होना एक अनिवार्य शर्त है, व्यक्ति द्वारा वैध रूप से वाहन का संचालन करने के लिये एक आयु विशेष का पूर्ण होना अनिवार्य है अतः यह आसानी से कहा जा सकता है कि ड्राइविंग के व्यवसाय में भी आयु महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।”<sup>7</sup> एक आयु विशेष में पहुंचकर ही व्यक्ति कार्य करने में सक्षम और अक्षम होता है, इस आधार पर कार्यशील और आश्रित जनसंख्या का पता चलता है जो कि देश के विकास का एक महत्वपूर्ण पहलू है। प्रस्तुत तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का आयु के आधार पर वर्गीकरण किया गया है।

तालिका संख्या – 1  
आयु के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	आयु वर्ग	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	18 वर्ष के कम	8	0.80
2	18 – 30 वर्ष	302	30.20
3	30 – 40 वर्ष	397	39.70
4	40 – 50 वर्ष	260	26
5	50 – 60 वर्ष	33	3.30
6	60वर्ष से अधिक	0	0
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-1

उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि व्यावसायिक वाहन चालकों में सर्वाधिक प्रतिनिधित्व (39.20 प्रतिशत) 30 से 40 आयु वर्ग के लोगों का है, उसके बाद 30.20 प्रतिशत 18 से 30 आयु वर्ग के लोगों का प्रतिनिधित्व है, तत्पश्चात 26 प्रतिशत के साथ 40 से 50 आयु के लोगों का स्थान आता है, 50 से 60 आयु वर्ग के लोगों का केवल 3.30 प्रतिशत की इस क्षेत्र में संलग्न है। 60 वर्ष से अधिक आयु के व्यक्ति व्यावसायिक वाहन चालक के रूप में नहीं पाये गये, वहीं 18 वर्ष से कम उम्र के 0.80 प्रतिशत व्यक्ति व्यावसायिक वाहन चालक के रूप में नजर आये। विदित हो कि 18 वर्ष से कम उम्र के व्यक्ति का ड्राइविंग लाइसेंस नहीं बनता है अर्थात कानून की दृष्टि में 18 वर्ष से कम उम्र का व्यक्ति वाहन चलाने के योग्य नहीं माना जाता है, बावजूद इसके 0.80 प्रतिशत व्यक्ति व्यावसायिक वाहन चालन में संलग्न पाये गये, सर्वेक्षण के दौरान उत्तरदाताओं से यह बात सामने निकलकर आयी कि परिवार को आर्थिक रूप से सहारा देने के लिये विवश हो 18 वर्ष से कम आयु के व्यक्ति व्यावसायिक वाहन चालक

के रूप में विशेषरूप से ई-रिक्शा के संचालन में संलग्न हैं, जो स्थानीय स्तर पर ई-रिक्शा का संचालन करते पाये गये।

### लिंग के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

समाज में लिंग, सामाजिक प्रतिष्ठा और विशेषाधिकार का एक महत्वपूर्ण स्रोत रहा है। लिंग के आधार पर कार्यों का विभाजन किया गया जिसके चलते कठिन कार्य पुरुषों को व सरल कार्य महिलाओं को निर्धारित किये गये। एक अन्य विभाजन घर का चाहरदीवारी को आधार मानकर भी किया गया जिसके अन्तर्गत घर की चाहरदीवारी के बाहर के कार्य पुरुषों को व घर का चाहरदीवारी के अन्दर के कार्य महिलाओं को आवंटित किये गये। इस प्रकार महिलाओं को आर्थिक क्रियाओं से दूर रखा गया जिसके चलते महिलाएं अधिकाधिक पुरुषों पर निर्भर होती चली गयीं। नौकरी, व्यापार आदि के क्षेत्र में आज भी महिलाओं का प्रतिशत न्यून ही है यद्यपि सरकार नौकरियों में आरक्षण व व्यापार हेतु सस्ते ऋण जैसी सुविधाएं उपलब्ध कराकर महिलाओं को मुख्य धारा में जोड़ने का प्रयास लगातार कर रही है। प्रस्तुत तालिका में लिंग के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण किया गया है।

#### तालिका संख्या – 2

#### लिंग के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	लिंग	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	महिला	0	0
2	पुरुष	1000	100
3	अन्य	0	0
	योग	1000	100



उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों को लिंग के आधार पर वर्गीकृत किया गया है। अध्ययन में यह तथ्य सामने निकलकर आये हैं कि कुल उत्तरदाताओं में महिलाओं की संख्या शून्य है, सारे के सारे पुरुष ही व्यावसायिक वाहन चालक के रूप में संलग्न हैं इसके साथ ही अन्य लिंग के व्यक्ति भी व्यावसायिक वाहन चालक के रूप में संलग्न नहीं है। यद्यपि यदा-कदा समाचार पत्रों के माध्यम से महिलाओं के भी व्यावसायिक वाहन चालक के रूप में कार्य करने की सूचनाएं सामने आती रहती हैं विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा भी व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में महिलाओं व अन्य लिंग के लोगों की भागीदारी को बढ़ाने हेतु प्रयास किये जा रहे हैं। इस प्रकार कहा जा सकता है कि भविष्य में महिलाओं की संख्या व्यावसायिक वाहन चालक के रूप में बढ़ने की पूरी सम्भावना है जो कि समाज और देश की प्रगति के लिये एक शुभ संकेत है।

### दिव्यांगता के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

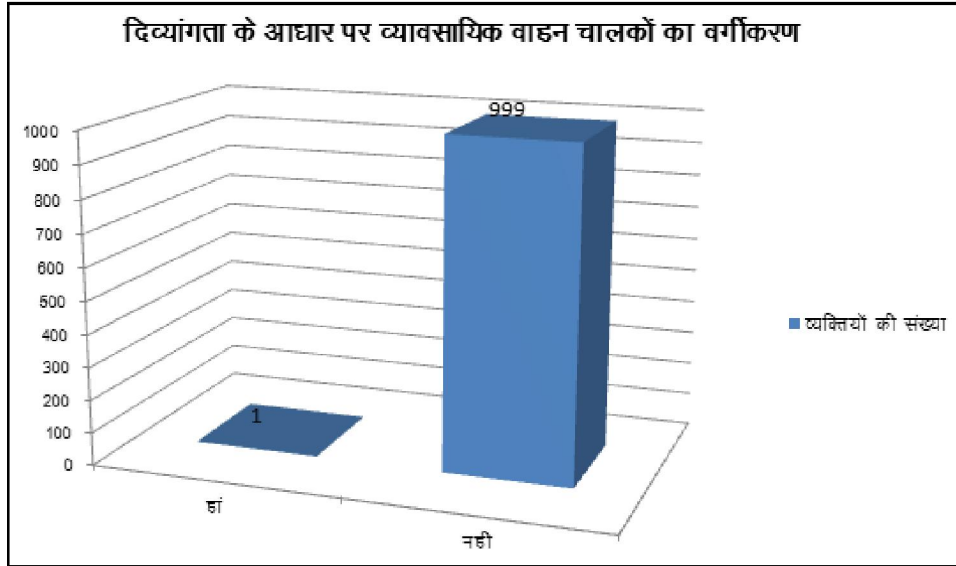
दिव्यांगता एक प्रकार की अक्षमता है जो व्यक्ति को उसके जीवन के सामान्य क्रियाकलापों को संपादित करने में बाधा उत्पन्न करती है। यह शारीरिक, मानसिक या दोनों रूपों में हो सकती है। दिव्यांगता एक प्रकार की गंभीर समस्या है, समाज में प्रायः दिव्यांगजनों के साथ उचित व्यवहार नहीं किया जाता है। दिव्यांगजनों के अधिकारों के प्रति समाज में जन जागरूकता लाने के उद्देश्य से संयुक्त राष्ट्र संघ द्वारा वैश्विक स्तर पर प्रतिवर्ष तीन दिसंबर को 'विश्व दिव्यांग दिवस' के रूप में मनाया जाता है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार भारत में 2.68 करोड़ दिव्यांगजन हैं, जो कि भारत की कुल जनसंख्या का 2.21 प्रतिशत हैं, इनमें लगभग 1.50 करोड़ पुरुष तथा एक 1.18 करोड़ महिलाएं हैं, इन लोगों में दृष्टि, श्रवण, वाक् और गति विषयक दिव्यांगताएं, मानसिक रूग्णता, मानसिक मंदता, बौद्धिक दिव्यांगताएं तथा अन्य दिव्यांगताएं सम्मिलित हैं।<sup>8</sup> यदि दिव्यांगजनों के कार्यबल की बात की जाये तो 2011 की जनगणना रिपोर्ट दर्शाती है कि विभिन्न क्षेत्रों में 36 प्रतिशत दिव्यांगजन कार्य कर रहे हैं जिसमें 47 प्रतिशत पुरुष तथा 30 प्रतिशत महिलाएं सम्मिलित हैं। दिव्यांग श्रमिकों में सर्वाधिक प्रतिशत (31 प्रतिशत) कृषि संबंधी मजदूरों का है। 15 से 59 वर्ष की आयु समूह में 50 प्रतिशत तथा 14 वर्ष से कम की आयु समूह में चार प्रतिशत दिव्यांगजन कार्य कर रहे हैं।<sup>9</sup>

सामान्य रूप से वाहन के संचालन के लिए किसी भी व्यक्ति का शारीरिक, मानसिक या दोनों रूपों में स्वस्थ होना एक अनिवार्य शर्त होती है यद्यपि कुछ वाहन कंपनियां दिव्यांगजनों के अनुरूप वाहनों को बनाने लगी है तथापि अधिकांशतः निजी स्तर पर ही दिव्यांगजनों द्वारा वाहनों का संचालन किया जा रहा है। व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र रोजगार में दिव्यांगजनों का नियत होना एक चुनौतीपूर्ण तथ्य है। प्रस्तुत तालिका में दिव्यांगता के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों को वर्गीकृत करने का प्रयास किया गया है।

## तालिका संख्या – 3

## दिव्यांगता के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	दिव्यांगता की स्थिति	व्यक्तियों की संख्या	प्रतिशत
1	हां	1	0.01
2	नहीं	999	99.99
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-3

उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का दिव्यांगता के आधार पर वर्गीकरण किया गया है। अध्ययन में यह बात सामने निकलकर आयी कि कुल उत्तरदाताओं में 99.99 प्रतिशत दिव्यांग नहीं हैं, कुल उत्तरदाताओं का मात्र 0.01 प्रतिशत ही दिव्यांग हैं। कुल एक हजार उत्तरदाताओं में केवल एक ही व्यक्ति दिव्यांग पाया गया। सर्वेक्षण के दौरान वह व्यक्ति ई-रिक्शा चलाते पाया गया। सरकार के द्वारा दिव्यांगजनों को समाज की मुख्यधारा में जोड़ने के लिये सतत् प्रयास किये जा रहे हैं इस हेतु सरकारें मोटरयुक्त तिपहिया वाहनों और मोटरयुक्त व्हीलचेयर का वितरण कर रही हैं।<sup>10</sup>

## शिक्षा के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

मानव का मननशील होना एक ऐसा गुण है जो कि मानव को अन्य जीवधारियों से श्रेष्ठ बनाता है। शिक्षा मानव की मननशीलता की क्षमता में वृद्धि करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। शिक्षा के द्वारा मनुष्य स्वयं के व्यक्तित्व का विकास करता है, विभिन्न व्यवहारों को सीखता है, अपने ज्ञान को आने वाली पीढ़ियों में आसानी से हस्तान्तरण करता है, सही-गलत

का विवेकपूर्ण ढंग से चुनाव करता है, समाज व देश के विकास में योगदान करता है आदि।

स्वामी विवेकानंद ने शिक्षा के महत्व को रेखांकित करते हुए कि "हमें उस शिक्षा की आवश्यकता है, जिसके द्वारा चरित्र का निर्माण होता है, मस्तिष्क की शक्ति बढ़ती है, बुद्धि का विकास होता है और मनुष्य अपने पैरों पर खड़ा हो सकता है।"<sup>11</sup> शिक्षा के द्वारा व्यक्ति की कार्य क्षमता में वृद्धि होती है अर्थात एक अशिक्षित व्यक्ति की तुलना में शिक्षित व्यक्ति अधिक कुशलता के साथ कार्य सम्पादित करने के साथ-साथ समयानुसार कार्य में होने वाले परिवर्तनों के अनुरूप स्वयं को शीघ्र ही ढाल लेता है। शिक्षा की महत्ता को रेखांकित करते हुए करुणा अहमद (1974) ने कहा कि "शिक्षा उत्पादन कार्य में सहयोगी है और इस पर होने वाला व्यय, उत्पादक निवेश कहलाता है, ऐसी शिक्षा प्राप्ति के बाद व्यक्ति कृषि उत्पादन तथा कल कारखानों का संचालन करके व्यावसायिक कुशलता के साथ उत्पादन कार्य करता है।"<sup>12</sup>

शिक्षा व्यक्ति के सर्वांगीण विकास में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करती है इसलिये शिक्षा प्राप्ति के लिये व्यक्ति को जागरूक रहने की आवश्यकता है। इस सम्बन्ध में योगेन्द्र सिंह (1973) का कहना है कि "समाज के किसी भी वर्ग को जागृत करने के लिये मात्र शासकीय प्रयास ही पर्याप्त नहीं है, उनमें वर्गीय चेतना तथा अपनी स्थिति उन्नत करने के लिये स्वावलम्बी प्रयास विशेष महत्व रखते हैं। जनचेतना एवं स्वावलम्बन के विकास की दृष्टि से सामाजिक परिवर्तन के क्षेत्र में शिक्षा एक प्रमुख अभिकरण है।"<sup>13</sup> प्रस्तुत तालिका में शिक्षा के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकृत किया गया है। यहां यह बताना आवश्यक होगा कि अशिक्षित उन चालकों माना गया है जिन्होंने शिक्षा प्राप्त ही नहीं की है, शिक्षित के अन्तर्गत उन चालकों को रखा गया है जिन्होंने बारहवीं कक्षा तक की शिक्षा प्राप्त की है तथा बारहवीं से अधिक शिक्षा प्राप्त करने वाले चालकों को उच्च शिक्षित के अन्तर्गत रखा गया है।

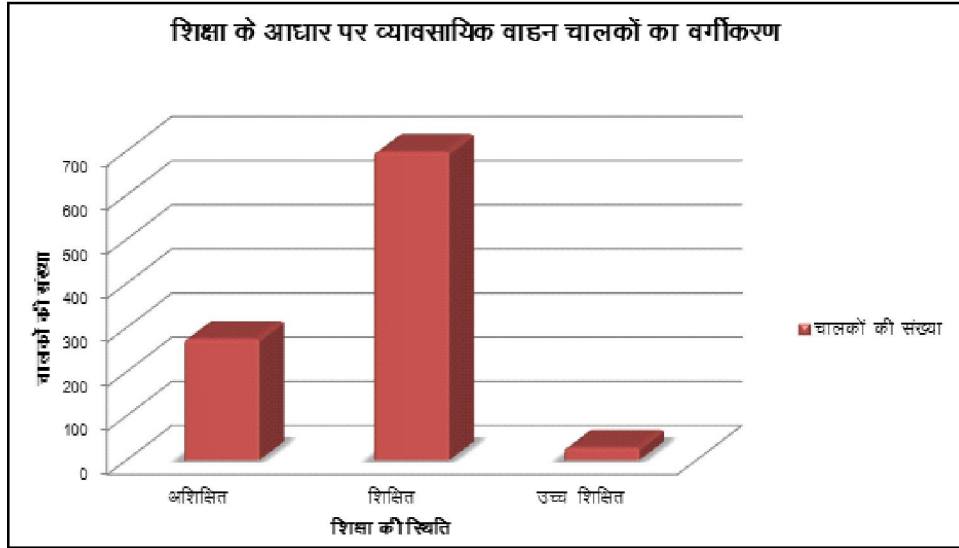
#### तालिका संख्या – 4

##### शिक्षा के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	शिक्षा की स्थिति	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	अशिक्षित	274	27.40
2	शिक्षित	698	69.80
3	उच्च शिक्षित	28	2.80
	योग	1000	100

उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का शिक्षा के आधार पर वर्गीकरण किया गया है। वे उत्तरदाता जिन्होंने शिक्षा प्राप्त ही नहीं की है उन्हें अशिक्षित की श्रेणी में रखा गया है, ऐसे उत्तरदाताओं की संख्या कुल उत्तरदाताओं का 27.40 प्रतिशत है। वे उत्तरदाता जिन्होंने शिक्षा बारहवीं कक्षा तक प्राप्त की है उन्हें शिक्षित की श्रेणी में रखा गया है, ऐसे





चार्ट संख्या-4

उत्तरदाताओं की संख्या कुल उत्तरदाताओं का 69.80 प्रतिशत है। वे उत्तरदाता जिन्होंने शिक्षा बारहवीं कक्षा से अधिक शिक्षा प्राप्त की है उन्हें उच्च शिक्षित की श्रेणी में रखा गया है, ऐसे उत्तरदाताओं की संख्या कुल उत्तरदाताओं का 2.80 प्रतिशत है। इस प्रकार यह आसानी से कहा जा सकता है कि व्यावसायिक वाहन चालन के व्यवसाय में उच्च शिक्षितों का प्रतिशत अत्यन्त कम है, यद्यपि शिक्षा के बढ़ते प्रभाव को देखते हुए यह आसानी से कहा जा सकता है कि भविष्य में उच्च शिक्षितों का प्रतिशत और अधिक हो जायेगा साथ ही अशिक्षितों का प्रतिशत निरन्तर कम होते जायेगा।

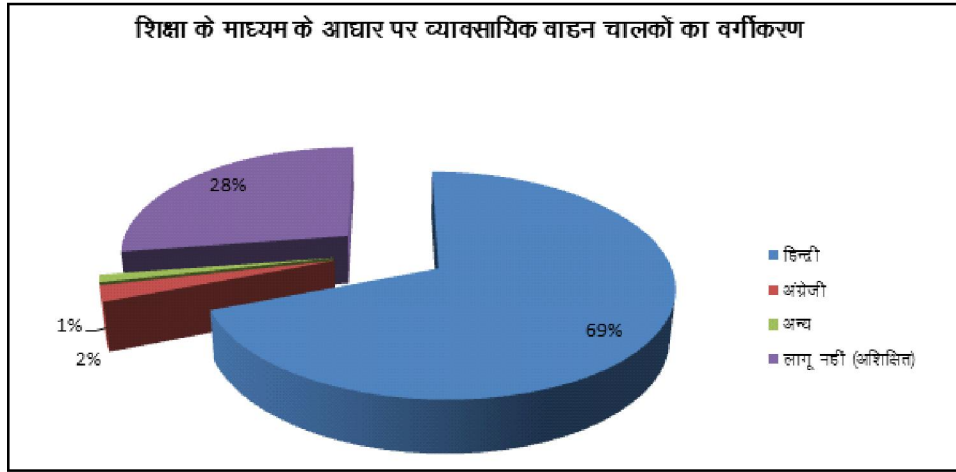
### शिक्षा के माध्यम के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

प्रायः उपलब्ध संसाधनों के अनुरूप ही व्यक्ति, कार्य सम्पादित करता है अर्थात् जिन क्षेत्रों में जो संसाधन व्यक्ति को सहजता और सुगमता से उपलब्ध होते हैं उन्हीं के अनुसार व्यक्ति स्वयं ढाल लेता है। शिक्षा का माध्यम भी उन्हीं में से एक है। प्रायः उत्तर भारत के सरकारी विद्यालयों में शिक्षा का माध्यम हिन्दी होता है और ग्रामीण आंचलों के अधिकांश निजी शिक्षण संस्थानों में भी शिक्षा का माध्यम हिन्दी होता है, इन सरकारी व निजी शिक्षण संस्थानों में आम जनमानस हिन्दी माध्यम में शिक्षा ग्रहण करता है तो वहीं नगरीय क्षेत्रों में कुछेक सरकारी व निजी शिक्षण संस्थानों में अंग्रेजी माध्यम में शिक्षण सुविधा उपलब्ध होती है। ग्रामीण व नगरीय स्तर पर धार्मिक शिक्षण संस्थानों में उर्दू व पंजाबी भाषी माध्यम में शिक्षण कार्य सम्पादित किया जाता है। प्रस्तुत तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का शिक्षा के माध्यम के आधार पर वर्गीकरण किया गया है।

## तालिका संख्या – 5

## शिक्षा के माध्यम के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	शिक्षा का माध्यम	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	हिन्दी	692	69.20
2	अंग्रेजी	23	2.30
3	अन्य	11	1.10
4	लागू नहीं (अशिक्षित)	274	27.40
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-5

उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का शिक्षा के माध्यम के आधार पर वर्गीकरण किया गया है। अध्ययन में यह बात सामने निकलकर आयी कि कुल उत्तरदाताओं का 69.20 प्रतिशत ने हिन्दी माध्यम से शिक्षा प्राप्त की है, मात्र 2.30 प्रतिशत ने ही अंग्रेजी माध्यम से शिक्षा प्राप्त की है तथा 1.10 प्रतिशत ने किसी अन्य माध्यम से शिक्षा प्राप्त की है। विदित हो कि अन्य माध्यमों में उर्दू व पंजाबी माध्यम को सम्मिलित किया गया है। 27.40 प्रतिशत उत्तरदाताओं पर शिक्षा का माध्यम लागू नहीं होता क्योंकि उन्होंने शिक्षा ही ग्रहण नहीं की है।

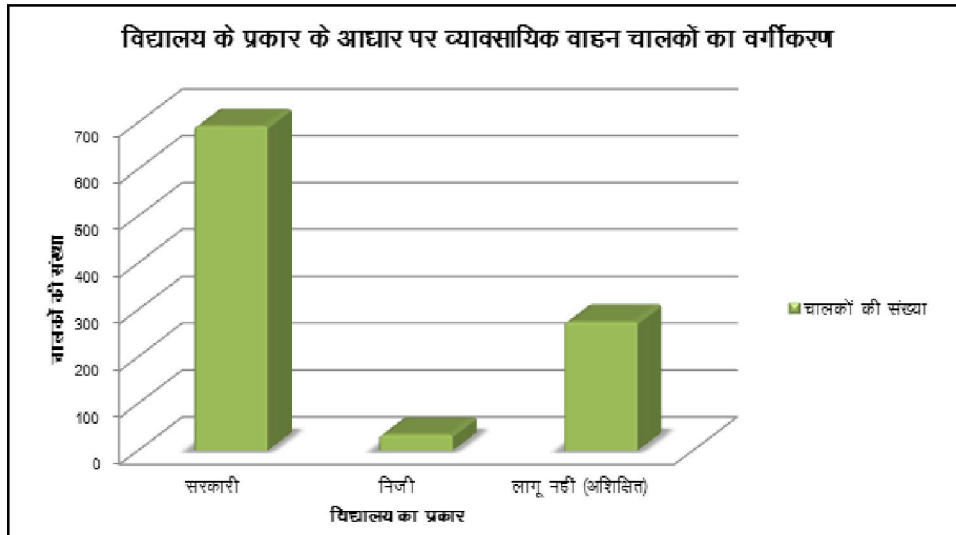
## विद्यालय के प्रकार के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

व्यक्ति अपनी सामर्थ्य के अनुसार कार्य सम्पादित करता है। प्रायः अधिकांश व्यक्तियों की आर्थिक स्थिति कमजोर होने व जागरूकता के अभाव के कारण वे अपने बच्चों को सरकारी विद्यालयों में शिक्षा ग्रहण करवाते हैं तथा जिनकी आर्थिक भार सहन करने में सक्षम होते हैं

और साथ ही जागरूक होते हैं, वे प्रायः अपने बच्चों को निजी विद्यालयों में शिक्षा ग्रहण करवाते हैं। प्रस्तुत तालिका में विद्यालय के प्रकार के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण करने का प्रयास किया गया है।

तालिका संख्या – 6  
विद्यालय के प्रकार के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	विद्यालय के प्रकार	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	सरकारी	692	69.20
2	निजी	34	3.40
3	लागू नहीं (अशिक्षित)	274	27.40
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-6

उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का शिक्षा ग्रहण करने के विद्यालय के प्रकार ( सरकारी अथवा निजी) के आधार पर वर्गीकरण किया गया है। अध्ययन में यह बात सामने निकलकर आयी कि कुल उत्तरदाताओं के 69.20 प्रतिशत ने सरकारी विद्यालय से शिक्षा प्राप्त की है, केवल 3.40 प्रतिशत उत्तरदाताओं ने ही निजी शैक्षणिक संस्थानों से शिक्षा प्राप्त की है। 27.40 प्रतिशत उत्तरदाताओं पर शिक्षा ग्रहण करने विद्यालय के प्रकार (सरकारी अथवा निजी) लागू नहीं होता क्योंकि उन्होंने शिक्षा ही ग्रहण नहीं की है।

### धर्म के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

धर्म, मानव के जीवन को आमूलचूल रूप से नियंत्रित करता है। किसी व्यक्ति का

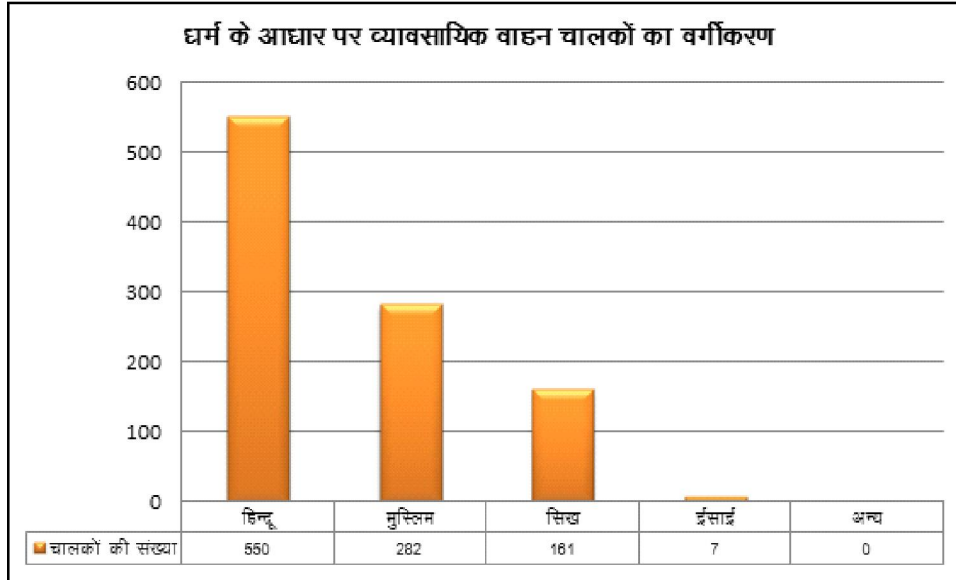
सामाजिक ताना-बाना व संस्कृति, धर्म के द्वारा ही नियंत्रित होती है। जन्म से लेकर मृत्युपर्यन्त तक, सवेरे उठने से लेकर रात्रि सोने तक मानव जीवन पर धर्म की गहरी छाप होती है अतः यह आसानी से कहा जा सकता है कि आमतौर पर मानव के समस्त क्रियाकलाप धर्म के द्वारा ही निर्धारित होते हैं।

ऐसा नहीं है कि मानव की उत्पत्ति के साथ ही यकायक धर्म का प्रादुर्भाव हो गया। विकास के क्रम में मानव के जीवन में धर्म का आगमन हुआ जिसने मानव के जीवन जीने के तौर-तरीकों को आमूलचूल रूप से परिवर्तित करने के साथ-साथ नवीन प्रकार के तौर-तरीकों का निर्धारण किया। प्रस्तुत तालिका में उत्तरदाताओं का धर्म के आधार पर विश्लेषित करने का प्रयास किया गया है।

#### तालिका संख्या - 7

##### धर्म के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	धर्म का प्रकार	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	हिन्दू	550	55
2	मुस्लिम	282	28.20
3	सिख	161	16.10
4	ईसाई	7	0.70
5	अन्य	0	0
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-7

उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि व्यावसायिक वाहन चालकों में सर्वाधिक प्रतिशत (55) हिन्दुओं का है, दूसरे स्थान पर मुस्लिमों का प्रतिशत (28.20) है, तीसरे स्थान पर सिखों का प्रतिशत (16.10) है वहीं ईसाई का प्रतिशत (0.70) सबसे कम है।

### अल्पसंख्यक के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

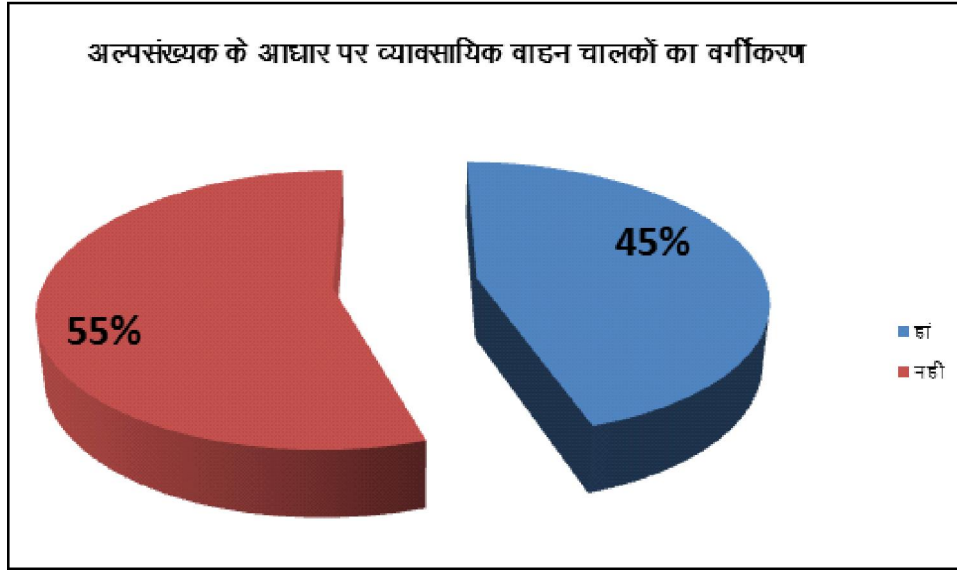
भारत में धर्म के आधार पर अल्पसंख्यकों की गणना की जाती है। हिन्दुओं के छोड़कर मुस्लिम, सिख, ईसाई, बौद्ध, जैन व पारसी को अल्पसंख्यक की श्रेणी में रखा जाता है। वर्ष 2011 की जनगणना की अनुसार "भारत की कुल जनसंख्या का 19.3 प्रतिशत अल्पसंख्यक हैं जिसमें मुस्लिम 14.2 प्रतिशत, ईसाई 2.3 प्रतिशत, सिख 1.7 प्रतिशत, बौद्ध 0.7 प्रतिशत, जैन 0.4 प्रतिशत तथा पारसी 0.006 प्रतिशत हैं। वर्ष 2011 की जनगणना की अनुसार उत्तराखण्ड की कुल जनसंख्या का 16.9 प्रतिशत अल्पसंख्यक हैं जिसमें मुस्लिम 13.95 प्रतिशत, ईसाई 0.37 प्रतिशत, सिख 2.34 प्रतिशत, बौद्ध 0.15 प्रतिशत, जैन 0.09 प्रतिशत तथा पारसी 0.006 प्रतिशत हैं।"<sup>14</sup> वर्ष 2011 की जनगणना की अनुसार "ऊधम सिंह नगर जनपद की कुल जनसंख्या का 32.89 प्रतिशत अल्पसंख्यक हैं जिसमें मुस्लिम 22.58 प्रतिशत, ईसाई 0.37 प्रतिशत, सिख 9.87 प्रतिशत, बौद्ध 0.03 प्रतिशत, जैन 0.04 प्रतिशत तथा अन्य 0.01 प्रतिशत हैं।"<sup>15</sup> प्रस्तुत तालिका में अल्पसंख्यक के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण को दर्शाया गया है।

#### तालिका संख्या – 8

##### अल्पसंख्यक के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	अल्पसंख्यक	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	हां	450	45
2	नहीं	550	55
	योग	1000	100

उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि व्यावसायिक वाहन चालकों में अल्पसंख्यकों का प्रतिशत (45) पर्याप्त मात्रा में है। विदित हो कि अल्पसंख्यक के अन्तर्गत मुस्लिम, सिख, ईसाई, बौद्ध, जैन व पारसी को अल्पसंख्यक में गिना जाता है। गैर-अल्पसंख्यकों का प्रतिशत (55) है, गैर-अल्पसंख्यकों में हिन्दुओं को गिना जाता है। यद्यपि ऊधम सिंह नगर जनपद की कुल जनसंख्या में अल्पसंख्यकों का प्रतिशत 32.89 है तथापि अल्पसंख्यकों का व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में 45 प्रतिशत होना इस बात का द्योतक है कि अच्छी खासी संख्या में अल्पसंख्यक व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में संलग्न हैं।



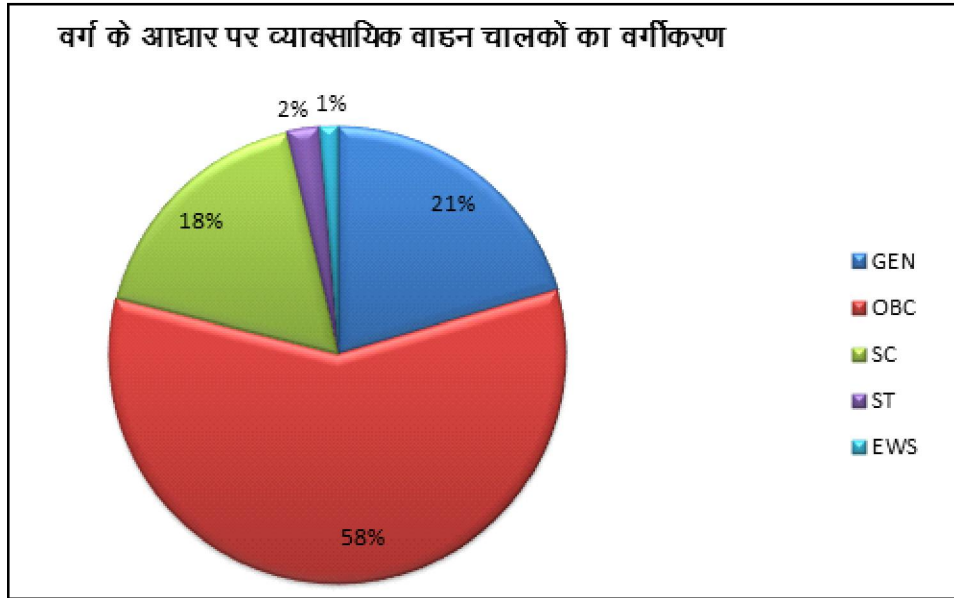
चार्ट संख्या-8

### वर्ग के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों की स्थिति

भारत में जाति व्यवस्था का एक अनोखा स्वरूप पाया जाता है, समाज विभिन्न जातियों में बंटा हुआ है अर्थात् समाज का जातियों के रूप में खण्डात्मक विभाजन है इन जातियों में ऊंच-नीच का भाव पाया जाता है। ऐसी व्यवस्था होने के कारण उच्च जातियों ने निम्न जातियों का शोषण किया और ये क्रम लम्बे समय तक जारी रहा फलस्वरूप कुछ उच्च जातियां तो विकास के क्रम में निरन्तर प्रगति करती चली गयी तो वहीं दूसरी ओर निम्न जातियां विकास के क्रम में निरन्तर पिछड़ते चली गयी अतः निम्न जातियों के उत्थान के लिये इन्हें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति एवं अन्य पिछड़ा वर्ग के रूप में परिभाषित कर विभिन्न क्षेत्रों में आरक्षण का प्रावधान कर इन्हें समाज का मुख्य धारा में जोड़ने का सार्थक प्रयास किया गया है। जनगणना में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति से सम्बन्धित आकड़ों को ही प्रस्तुत किया जाता है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार भारत में कुल जनसंख्या का 16.6 प्रतिशत अनुसूचित जाति तथा 8.6 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार 'उत्तराखण्ड में कुल जनसंख्या का 18.76 प्रतिशत अनुसूचित जाति तथा 2.89 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार ऊधम सिंह नगर जनपद कुल जनसंख्या का 14.45 प्रतिशत अनुसूचित जाति तथा 7.46 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति है।'<sup>16</sup>

तालिका संख्या – 9  
वर्ग के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	वर्ग	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	GEN	205	20.50
2	OBC	584	58.40
3	SC	175	17.50
4	ST	23	2.30
5	EWS	13	1.30
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-9

उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि व्यावसायिक वाहन चालकों में सर्वाधिक प्रतिशत 58.40 अन्य पिछड़ा वर्ग का है, अन्य पिछड़ा वर्ग का से सम्बन्धित लोगों का अधिक होना इसलिये है क्योंकि हिन्दुओं व सिखों की कुछ जातियों के साथ-साथ मुस्लिमों की अधिकांश जातियां अन्य पिछड़ा वर्ग में सम्मिलित की जाती हैं। दूसरे स्थान पर सामान्य वर्ग के लोगों का (20.50 प्रतिशत) प्रतिनिधित्व है, तीसरे स्थान पर अनुसूचित जाति का (17.50 प्रतिशत) का प्रतिनिधित्व है, चौथे स्थान पर अनुसूचित जनजाति का (2.30 प्रतिशत) प्रतिनिधित्व है तथा पांचवे स्थान पर आर्थिक रूप से पिछड़े सामान्य वर्ग के लोगों का (1.30 प्रतिशत) प्रतिनिधित्व है।

## वैवाहिक स्थिति के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

मानव जीवन की उत्पत्ति के समय विवाह जैसी कोई संस्था विद्यमान नहीं थी, विकास के क्रम में धीरे-धीरे विवाह जैसी संस्था अस्तित्व में आयी। वास्तव में विवाह एक सामाजिक संस्था है जिसके मुख्यतः दो उद्देश्य होते हैं पहला वयस्क व्यक्ति का स्थायीकरण व दूसरा बच्चों का लालन-पालन व उनका प्रारम्भिक समाजीकरण। विवाह के संबंध में राम अहूजा कहते हैं कि "यह आवश्यकता पूर्ति तथा सामाजिक नियंत्रण का मुख्य आधार है, साथ ही इसमें व्यक्ति जैविक (यौन संतुष्टि), मनोवैज्ञानिक (स्नेह और सहानुभूति) और आर्थिक (भोजन, वस्त्र एवं निवास) जैसी आवश्यकताओं की पूर्ति करता है।"<sup>17</sup> व्यक्ति अपना जीवन मुख्यतः दो भूमिकाओं का निर्वहन करता है पहली आर्थिक भूमिका और दूसरी पारिवारिक या वैवाहिक भूमिका। अपनी आजीविका चलाने के लिए व्यक्ति को किसी न किसी आर्थिक क्रिया में संलग्न होना पड़ता है जिसमें व्यक्ति अपने जीवन का अधिकांश हिस्सा व्यतीत करता है तथा वैवाहिक भूमिका के अन्तर्गत भी व्यक्ति अपनी जीवन का अधिकांश समय व्यतीत करता है अतः व्यक्ति की सामाजिक स्थिति का अध्ययन करने के क्रम में उसकी वैवाहिक स्थिति का अध्ययन करना महत्वपूर्ण हो जाता है वैवाहिक स्थिति के अध्ययन करने के क्रम में व्यक्ति की अग्रलिखित स्थितियों का अध्ययन किया जाता है अविवाहित, विवाहित, विधवा अथवा विधुर और तलाकशुदा। जिस व्यक्ति का विवाह न हुआ हो उसे अविवाहित, जिसका विवाह हो गया हो उसे विवाहित, वह व्यक्ति जिसका पति या पत्नी की मृत्यु हो गई हो उसे क्रमशः विधवा या विधुर तथा जिसका विवाह के उपरांत किन्हीं कारणों से विवाह विच्छेद हो गया हो उसे तलाकशुदा की श्रेणी में रखा जाता है। प्रस्तुत तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों को वैवाहिक स्थिति के आधार पर वर्गीकृत करने का प्रयास किया गया है।

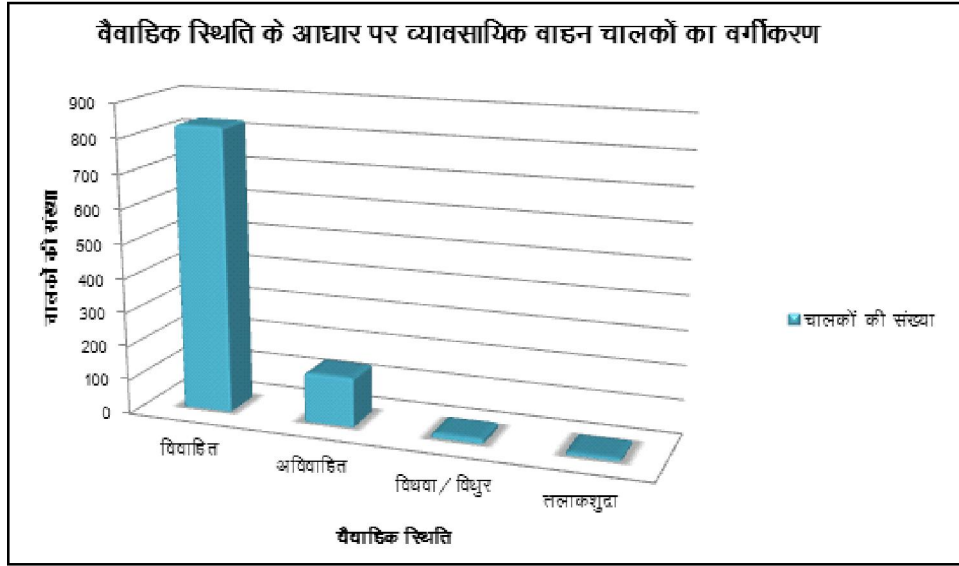
### तालिका संख्या – 10

#### वैवाहिक स्थिति के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	वैवाहिक स्थिति	व्यक्तियों की संख्या	प्रतिशत
1	विवाहित	832	83.20
2	अविवाहित	145	14.50
3	विधवा / विधुर	14	1.40
4	तलाकशुदा	9	0.90
	योग	1000	100

उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का वैवाहिक स्थिति के आधार पर वर्गीकरण किया गया है, अध्ययन में अग्रलिखित तथ्य सामने आये जैसे— कुल चालकों का 83.20 प्रतिशत चालक विवाहित हैं जो कि समस्त श्रेणियों में सर्वाधिक है। केवल 14.50 प्रतिशत चालक ही अविवाहित हैं। विधुर चालकों का प्रतिशत 1.40 है जबकि तलाकशुदा चालकों का प्रतिशत 0.90 है। उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर कहा जा सकता है अधिकांश चालक विवाहित हैं जबकि अन्यो का प्रतिशत कम है।





चार्ट संख्या-10

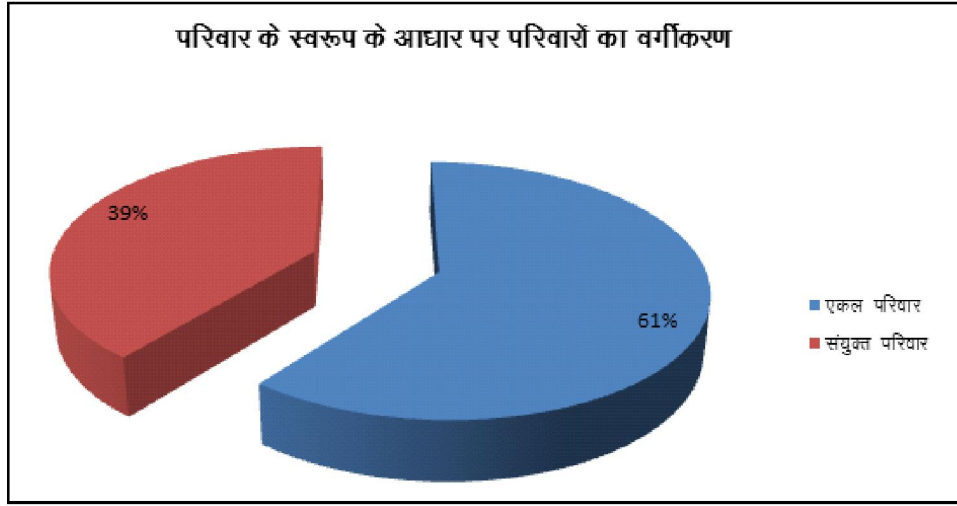
### परिवार के स्वरूप के आधार पर परिवारों का वर्गीकरण

परिवार समाज की केंद्रीय इकाई है जो निश्चित यौन संबंधों पर आधारित होने के साथ-साथ बच्चों के प्रजनन और लालन-पालन की समुचित व्यवस्था करता है। परिवार के सदस्य यथा- माता-पिता, पुत्र-पुत्री, दादा-दादी सब एक घर में एक साथ निवास करते हैं जो कि परस्पर अधिकार और कर्तव्य से बने होते हैं। परिवार, मानव के समाजीकरण में मुख्य भूमिका निभाता है। परिवार को रेखांकित करते हुए राम आहूजा कहते हैं कि "सामाजिक इकाई के रूप में परिवार स्त्री-पुरुष का एक समूह है जो विवाह संबंधों से या रक्त संबंधों से या गोद लेने से बंधा होता है तथा जो आयु, लिंग व अन्य संबंधों पर आधारित भूमिकाओं को अदा करता है और सामाजिक दृष्टि से एक घर या उपघर के रूप में पहचाना जाता है।"<sup>18</sup> व्यावसायिक वाहन चालकों की सामाजिक स्थिति का विश्लेषण करने के सन्दर्भ में उनकी पारिवारिक स्थिति का विश्लेषण करना आवश्यक हो जाता है जिसमें पारिवारिक संरचना का अध्ययन करना एक महत्वपूर्ण तथ्य है। प्रस्तुत तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का परिवार के स्वरूप संयुक्त या एकल परिवार के आधार पर वर्गीकृत करने का प्रयास किया गया है।

तालिका संख्या - 11

### परिवार के स्वरूप के आधार पर परिवारों का वर्गीकरण

क्र०सं०	परिवार के स्वरूप	परिवारों की संख्या	प्रतिशत
1	एकल परिवार	607	60.70
2	संयुक्त परिवार	393	39.30
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-11

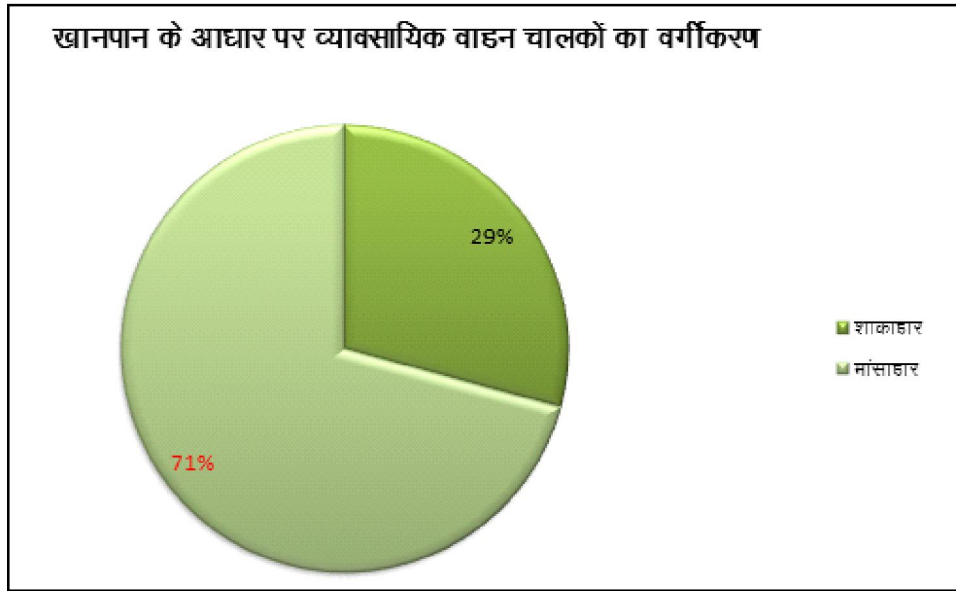
उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि उत्तरदाताओं में अधिकांश (60.70 प्रतिशत) के एकल परिवार हैं तो वहीं दूसरी ओर 39.30 प्रतिशत उत्तरदाताओं के संयुक्त परिवार हैं। वस्तुतः वर्तमान युग में एकल परिवारों का चलन बढ़ा है जिसके पीछे अनेक कारण विद्यमान हैं जैसे—गांव से अपने परिवार को अच्छे स्वास्थ्य, शिक्षा आदि के कारण शहरों की ओर लाना, भौतिकतावादी संस्कृति का प्रभुत्व, व्यक्तिवादिता में वृद्धि आदि।

### खानपान के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

भोजन, शरीर को पोषण प्रदान करता है इस क्रम में समस्त प्राणी विभिन्न प्रकार के खाद्य पदार्थों को भोजन के रूप में ग्रहण करते हैं। मनुष्य भी अपने शरीर को पोषण प्रदान करने हेतु भोजन ग्रहण करता है। संपूर्ण विश्व में मनुष्य भिन्न-भिन्न प्रकार के पदार्थों को भोजन के रूप में सम्मिलित करता है, यद्यपि भोजन मनुष्य की रुचि पर निर्भर करता है, तथापि काफी हद तक व्यक्ति के खानपान का निर्धारण उसके धर्म, संस्कृति आदि द्वारा निर्धारित किया जाता है कि वह व्यक्ति अमुक पदार्थ खाएगा अथवा नहीं खाएगा। मूल रूप में भोजन को दो भागों में वर्गीकृत किया जाता है शाकाहार और मांसाहार। वे लोग जो भोजन के रूप में केवल शाक-सब्जी, अनाज अर्थात् शाकाहार पदार्थों को ग्रहण करते हैं उन्हें शाकाहारी कहा जाता है तथा वे लोग जो शाकाहारी पदार्थों के साथ-साथ मांस को भी अपने भोजन के रूप में ग्रहण करते हैं उन्हें मांसाहारी की श्रेणी में रखा जाता है। व्यावसायिक वाहन चालकों में नशाखोरी के रूप में मदिरापान की प्रवृत्ति आमतौर से पाई जाती है, प्रायः मदिरा के साथ मांसाहारी भोजन को ही पसंद किया जाता है। प्रस्तुत तालिका में खानपान के प्रकार के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण किया गया है।

तालिका संख्या – 12  
खानपान के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों का वर्गीकरण

क्र०सं०	खानपान का प्रकार	चालकों की संख्या	प्रतिशत
1	शाकाहार	292	29.20
2	मांसाहार	708	70.80
	योग	1000	100



चार्ट संख्या-12

उपर्युक्त तालिका में व्यावसायिक वाहन चालकों का खानपान के आधार पर वर्गीकरण किया गया है। अध्ययन में पाया गया कि कुल उत्तरदाताओं का 29.20 प्रतिशत उत्तरदाता शाकाहारी है जबकि मांसाहारियों का प्रतिशत 70.80 है, जो इस बात को रेखांकित करता है कि उत्तरदाताओं में एक तिहाई के लगभग मांसाहारी हैं। सर्वेक्षण के दौरान सर्वेक्षणकर्ता को व्यावसायिक वाहन चालकों द्वारा बताया गया कि ड्राइविंग के व्यवसाय में खाने की बहुत अनिश्चितता रहती है साथ ही शाकाहारी भोजन प्रत्येक स्थान पर मिलना एक दुष्कर कार्य है फलस्वरूप अधिकांश चालक मांसाहार की ओर प्रेरित हो जाते हैं।

### निष्कर्ष

व्यावसायिक वाहन चालकों का अध्ययन करने के क्रम में शोधकर्ता द्वारा ऊधम सिंह नगर जनपद के विभिन्न श्रेणियों (भारी, मध्यम, हल्के वाहन, माल व सवारी ढोने वाले वाहन इत्यादि)

के एक हजार वाहन चालकों को सम्मिलित किया गया जिसमें शोधकर्ता ने व्यावसायिक वाहन चालकों की जीवन शैली को समीप से देखने का अवसर मिला। शोधकर्ता ने रिसर्च टूल के रूप में अवलोकन, साक्षात्कार पद्धति का उपयोग किया, शोधकर्ता ने अपने अध्ययन में पाया गया कि व्यावसायिक वाहन चालकों को अपने व्यवसाय में निम्न समस्याओं का सामना करना पड़ता है—

1. वैधानिक रूप से ड्राइविंग की उम्र 18 वर्ष, परन्तु 18 वर्ष से कम उम्र के 0.8 प्रतिशत व्यक्ति ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न पाये गये।
2. अधिकतर व्यक्ति (69.90 प्रतिशत) 18 से 40 वर्ष की आयु के मध्य ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न पाये गये।
3. 60 वर्ष से अधिक आयु का कोई भी व्यक्ति ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न नहीं पाया गया।
4. अध्ययन में एक भी महिला ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न नहीं पायी गयी।
5. अध्ययन में 0.01 प्रतिशत दिव्यांग व्यक्ति ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न पाये गये।
6. कुल व्यक्तियों का 27.4 प्रतिशत व्यक्ति अशिक्षित, 69.8 प्रतिशत व्यक्ति शिक्षित तथा 2.8 प्रतिशत व्यक्ति उच्च शिक्षित पाये गये।
7. कुल व्यक्तियों का 69.2 प्रतिशत ने हिन्दी माध्यम से, 2.3 प्रतिशत ने अंग्रेजी माध्यम से तथा 1.1 प्रतिशत ने अन्य माध्यम से शिक्षा प्राप्त की।
8. कुल व्यक्तियों का 69.2 प्रतिशत ने सरकारी विद्यालयों से तथा 3.4 प्रतिशत ने निजी विद्यालयों से शिक्षा प्राप्त की।
9. हिन्दू 55 प्रतिशत (सर्वाधिक), मुस्लिम 28.2 प्रतिशत, सिख 16.1 प्रतिशत तथा ईसाई 0.7 प्रतिशत व्यक्ति ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न पाये गये।
10. कुल व्यक्तियों का 45 प्रतिशत व्यक्ति अल्पसंख्यक पाये गये।
11. ओ0बी0सी0 58.4 प्रतिशत (सर्वाधिक), सामान्य 20.5 प्रतिशत, एस0सी0 17.5 प्रतिशत, एस0टी0 2.3 प्रतिशत तथा आर्थिकरूप से पिछड़े वर्ग के 1.3 प्रतिशत व्यक्ति ड्राइविंग के व्यवसाय में संलग्न पाये गये।
12. विवाहित 83.2 प्रतिशत, अविवाहित 14.5 प्रतिशत, विधुर 1.4 प्रतिशत तथा तलाकशुदा 0.9 प्रतिशत पाये गये।
13. परिवार के स्वरूप के आधार पर व्यावसायिक वाहन चालकों में 60.7 प्रतिशत ने एकल परिवार तथा 39.3 प्रतिशत ने संयुक्त परिवार में रहने को स्वीकारा।
14. कुल व्यक्तियों में 29.2 प्रतिशत शाकाहारी तथा 70.80 प्रतिशत मांसाहारी पाये गये।

## परिणाम

किसी भी देश की अर्थव्यवस्था में सड़क परिवहन व्यवस्था का अमूल्य योगदान होता है और सड़क परिवहन व्यवस्था को सुचारू रूप से बनाए रखने में व्यावसायिक वाहन चालक मुख्य भूमिका का निर्वहन करते हैं। 18 वर्ष से कम उम्र के लोग व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में पाये गये, महिलाओं का प्रतिनिधित्व न समान है, आयु अधिक होने पर व्यक्ति ड्राइविंग के योग्य नहीं रहते जो परिवार पर आर्थिक बोझ के रूप में परिलक्षित होते हैं इत्यादि जैसी कुछ समस्याएं हैं जिन्हें दूर करने की नितांत आवश्यकता है ताकि देश और समाज उत्तरोत्तर प्रगति कर सके।

## सुझाव

1. 18 वर्ष से कम आयु के व्यक्तियों के लिये वाहन सम्बन्धी अन्य प्रावधान किये जा सकते हैं।
2. 60 वर्ष से अधिक आयु के व्यक्तियों के लिये मासिक आय हेतु उपाय किये जा सकते हैं।
3. व्यावसायिक वाहन चालन के क्षेत्र में महिलाओं के प्रतिनिधित्व को सुनिश्चित करने हेतु प्रावधान किये जा सकते हैं।
4. शिक्षा हेतु प्रावधान किये जा सकते हैं।
5. खाने पीने की अच्छे होटल/ढाबे संबंधी प्रावधान किये जा सकते हैं।

## सन्दर्भ ग्रंथ सूची

1. Miller, Robert, 1972 "A Sociological Analysis of the Cartage Truck Drivers Occupation" Western Kentucky University, Bowling Green Kentucky, USA <https://digitalcommons.wku.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=2007&context=theses>
2. Ouellet, Lawrence, 2010, "Pedal to the Metal: The Work Life of Truckers", Temple University Press, Philadelphia. [https://www.google.co.in/books/edition/Pedal\\_To\\_The\\_Metal/mGPsX5KXf8gC?hl=hi](https://www.google.co.in/books/edition/Pedal_To_The_Metal/mGPsX5KXf8gC?hl=hi)
3. Kashyap Rina, Bhatia Anjali, 2018, "Taxi Drivers and Taxidars: A case study of Uber and Ola in Delhi, Sage Journals. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0169796X18757144>
4. Foundation Save Life, Mahindra and Mahindra, 2020, "Status of Truck Drivers in India", Save Life Foundation, India.
5. आहूजा, राम (2008), सामाजिक सर्वेक्षण एवं अनुसंधान, रावत पब्लिकेशंस, जयपुर।
6. नरूला, संजय (2007), रिसर्च मैथडोलॉजी, स्वरूप एण्ड सन्स, नई दिल्ली।
7. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का अधिनियम संख्यांक 59), पृ.सं. 5

8. वार्षिक रिपोर्ट 2022–23, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय, दिव्यांगजन सशक्तिकरण विभाग (दिव्यांगजन), नई दिल्ली, पृ.सं. 9
9. वार्षिक रिपोर्ट 2022–23, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय, दिव्यांगजन सशक्तिकरण विभाग(दिव्यांगजन), नई दिल्ली, पृ.सं. 11
10. वार्षिक रिपोर्ट 2022–23, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय, दिव्यांगजन सशक्तिकरण विभाग(दिव्यांगजन), नई दिल्ली, पृ.सं. 115
11. पाठक पी.डी., त्यागी जी.एस.डी. (2014) 'शिक्षा के सामान्य सिद्धान्त' विनोद पुस्तक मन्दिर, रांगेय राघव मार्ग, आगरा-2 पृ.सं. 03
12. Ahmed. K. (1974). "Women's Higher Education, Recruitment and Relevance", in Amrik Singh and P.G. Altbach, (eds). Higher learning in india. Vikas Publication, New Delhi, P.N. 68-67.
13. सिंह, योगेन्द्र (1973) माडर्नाइजेशन ऑफ इण्डियन ट्रेडिशन, थामस इण्डिया।
14. <https://censusindia.gov.in/census.website/data/census-tables>
15. [https://en.wikipedia.org/wiki/Udham\\_Singh\\_Nagar\\_district](https://en.wikipedia.org/wiki/Udham_Singh_Nagar_district)
16. [https://en.wikipedia.org/wiki/Udham\\_Singh\\_Nagar\\_district](https://en.wikipedia.org/wiki/Udham_Singh_Nagar_district)
17. आहूजा राम, 2008, भारतीय सामाजिक व्यवस्था, रावत पब्लिकेशन, जयपुर, पृ.सं. 103
18. आहूजा, राम, 2017, भारतीय सामाजिक व्यवस्था, रावत पब्लिकेशन, जयपुर, पृ. 20–21