

## सड़क सुरक्षा

इस लेख में सड़क दुर्घटनाओं, दुर्घटना के कारकों तथा दुर्घटनाओं से उत्पन्न समस्याओं का विवेचन किया गया है तथा सड़क सुरक्षा जिसमें सुरक्षित सड़कों का अभिकल्पन एवं निर्माण, सुरक्षित वाहनों के निर्माण, वाहन प्रयोक्ताओं के शिक्षण एवं प्रशिक्षण तथा खराब वातावरण के दौरान चालन नियंत्रण पर बल दिया गया है। सड़क सुरक्षा उपायों से सड़क दुर्घटनाओं में निश्चयात्मक रूप से कमी आएगी तथा प्रति वर्ष कम से कम 1650 करोड़ रुपये की बचत होगी।

सड़कों हमारी सम्भवता, संस्कृति, औद्योगिक एवं आर्थिक विकास की वाहक हैं। इनके नव निर्माण, पुनः निर्माण, चौड़ीकरण एवं सुदृढ़ीकरण के कार्यों में पिछले एक दशक में गुणोत्तर वृद्धि हुई है। जहाँ एक ओर भारत सरकार के पोत परिहवन, सड़क परिहवन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण एवं अनुरक्षण को गति प्रदान करते हुए स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना तथा पूरब-पश्चिम, उत्तर-दक्षिण गलियारा परियोजनाओं को मूर्त रूप दिया है वही दूसरी ओर केन्द्रीय सड़क निधि के माध्यम से राज्य सरकारों के अधीन अन्य सड़कों के अनुरक्षण एवं विकास हेतु सार्थक प्रयास किया है। ग्रामीण विकास एवं कृषि मंत्रालय ने प्रधानमंत्री सड़क परियोजना के माध्यम से अधिकतम गाँवों को पक्के सम्पर्क मार्गों से जोड़ दिया है। इसके अतिरिक्त, राज्य सरकारों ने भी अपने-अपने संसाधनों, विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, नाबाड़ से प्राप्त ऋण से राज्य मार्गों, मुख्य जिला मार्गों का पुनर्निर्माण, चौड़ीकरण व सुदृढ़ीकरण एवं ग्रामीण मार्गों के निर्माण का कार्य कराया है।

इन प्रयासों के फलस्वरूप आज हमारे देश में सभी प्रकार के मार्गों की कुल लम्बाई 3313770 कि.मी. (स्वतंत्रता के बाद लगभग 11 गुनी) हो गई है। जिसमें से वर्ष 2004 के आंकड़ों के अनुसार द्रुत-ग्रामी-मार्गों की लम्बाई 200 कि.मी., राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई 65570 कि.मी., राज्य मार्गों की लम्बाई 128000 कि.मी., मुख्य जिला मार्गों की लम्बाई 470000 कि.मी., अन्य जिला एवं ग्रामीण संपर्क मार्गों की लम्बाई 2650000 कि.मी. है।

अच्छी प्रचालन-गुणवत्ता की इन नवनिर्मित, पुनर्निर्मित सड़कों ने देश को गति प्रदान की है, यात्रा समय में काफी कमी आई है तथा वाहन क्षति, ईंधन व्यय में कमी आने से राष्ट्रीय बचत हुई है। लेकिन हर सिक्के के दो पहलू होते हैं।

इन अच्छी सड़कों के साथ-साथ सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में भी अच्छी खासी वृद्धि हुई है। अगर हम भारत में होने वाले सड़क दुर्घटनाओं की तुलना वैश्विक सड़क दुर्घटनाओं से करें तो मैं ० स्पेन कन्सल्टेन्ट द्वारा उ०प्र० लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों को प्रशिक्षण के दौरान दी गई अध्ययन सामग्री के अनुसार कुछ तथ्य निम्नलिखित हैं:-

- (i) भारत में विश्व की तुलना में वाहनों की संख्या मात्र १ प्रतिशत है। परन्तु सड़क दुर्घटनाओं में भारत की भागीदारी ६ प्रतिशत है।
- (ii) चीन के बाद सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक मृत व्यक्तियों की संख्या भारत में होती है।
- (iii) सम्प्रति सड़क दुर्घटनाओं में हुई मौतों में २९.१६ प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से वृद्धि हो रही है।
- (iv) वर्ष १९९९ से वर्ष २००४ तक औसत आंकड़ों के अनुसार सड़क दुर्घटनाओं में हुई मौतों की संख्या आपराधिक वारदातों में हुई हत्याओं से ३५.६ प्रतिशत अधिक है।

मार्ग दुर्घटनाओं में विकास का केन्द्र बिन्दु मानव या तो गंभीर रूप से घायल होकर अंग-भंग कर विकलांग हो जाता है या काल-कवलित हो जाता है। वाहनों और संसाधनों को भी भारी क्षति होती है। अगर हम इन घटनाओं के मानवीय पहलू पर गौर करें तो पायेंगे कि कभी-कभी तो एक वाहन में यात्रा कर रहे एक परिवार के ज्यादातर सदस्य चल बसते हैं और बचे हुए एक या दो अति कठिनाई से ही जीवन निर्वाह कर पाते हैं। किसी का एक मात्र बच्चा या किशोर इन सड़क दुर्घटनाओं का शिकार हो जाता है उनके माँ-बाप जीवन भर विछोह का दंश झेलते हैं। मार्ग दुर्घटनाओं में प्रभावित होने वाले व्यक्ति ज्यादातर क्षतियोग्य मार्ग प्रयोक्ता अर्थात् पैदल, साइकिल या दुपहिया वाहन यात्री होते हैं। उत्तर प्रदेश में वर्ष १९९५ से २००४ तक के मैं० स्पान कन्सल्टेन्ट द्वारा उ०प्र० लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों को प्रशिक्षण के दौरान दी गई अध्ययन सामग्री के अनुसार मार्ग दुर्घटनाओं में मृत व्यक्तियों में से १८ प्रतिशत वे बच्चे एवं किशोर होते हैं जिनकी आयु १७ वर्ष से कम है। मार्ग दुर्घटनाओं में ५० प्रतिशत मृत्यु व्यापारिक वाहनों के द्वारा होती है। जबकि भारी वाहनों का योगदान २८.५ प्रतिशत तथा क्षमता से अधिक लदे वाहनों के कारण ३८.६४ प्रतिशत मृत्यु होती है।

तथा यांत्रिक खराबी से 42 प्रतिशत। यहां पर यह तथ्य भी उल्लेखनीय है कि हम दिन में कम से कम एक या दो बार क्षति—योग्य मार्ग—प्रयोक्ता बनते हैं और दुर्घटना की आशंकाओं से परे नहीं होते हैं। अतः यह नितान्त आवश्यक है कि सड़क सुरक्षा संबंधी सार्थक उपाय किए जाएं।

जून 2005 में भारतीय सड़क कांग्रेस द्वारा प्रकाशित सड़क सुरक्षा पर पेनल डिस्कसन में डा० एम०एस० सरीन ने इंगित किया है कि विश्व स्वास्थ्य संगठन के अनुसार वर्ष 2020 के अंत तक उन देशों में जहाँ वाहनों की संख्या अधिक है, सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में 30 प्रतिशत की कमी आयेगी। जबकि दक्षिण एशियाई देशों, जिनमें भारत भी सम्मिलित है वहाँ दुर्घटनाओं में 145 प्रतिशत की वृद्धि आशंकित है। विकासशील देश सड़क सुरक्षा की दिशा में अधिक पहल नहीं कर पाए हैं। जिसका मुख्य कारण उच्च स्तर के नेतृत्व स्तर पर सड़क सुरक्षा के महत्व को न समझना है। भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई, मार्गों की कुल लम्बाई का 2 प्रतिशत ही है, परन्तु वर्ष 1998 के आंकड़ों के अनुसार इन मार्गों पर प्रति 10,000 कि.मी. में होने वाली मौतों की संख्या राज्य मार्गों की तुलना में 2.5 गुनी तथा अन्य मार्गों की तुलना में 57 गुनी है।

उक्त पेनल डिस्कसन में श्री डी०पी० गुप्ता द्वारा अवगत

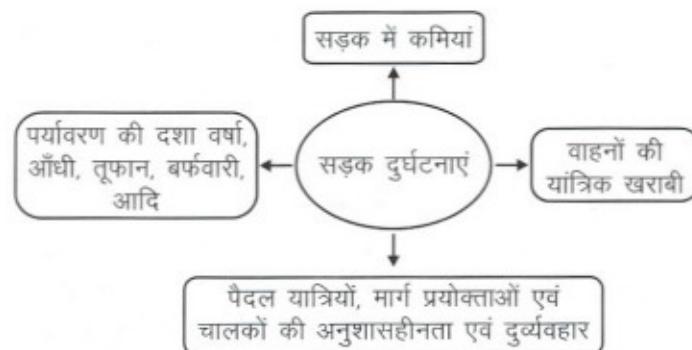
कराया गया कि भारत में वर्ष 1992 के आंकड़ों के अनुसार प्रतिवर्ष सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली जन-धन एवं परिसम्पत्तियों की कुल हानि लगभग रूपए 1000 करोड़ प्रति वर्ष थी। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा टाटा कन्सलटेन्सी सर्विसेज से वर्ष 1998 में कराए गए एक अध्ययन के अनुसार यह हानि रूपए 7000 करोड़ प्रति वर्ष आँकित की गई। वर्ष 2005 में योजना आयोग के आँकितन के अनुसार यह हानि रूपए 55000 करोड़ प्रति वर्ष हो गई।

मै० स्पेन कन्सल्टेन्ट द्वारा उ०प्र० लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों को प्रशिक्षण के दौरान दी गई अध्ययन सामग्री के अनुसार उत्तर प्रदेश में वर्ष 2004 में सूचित 17879 सड़क दुर्घटनाओं में 9463 लोगों की मृत्यु हुई थी तथा 12456 लोग घायल हुए थे। वर्ष 2011 तक पंजीकृत वाहनों की संख्या 90.79 लाख तथा वर्ष 2021 के अन्त तक 132.13 लाख हो जाने की सम्भावना है। वाहनों की संख्या बढ़ जाने के कारण वर्ष 2011 व 2021 में क्रमशः आंशकित दुर्घटनाओं की संख्या 19250 व 20668 है। अगर प्रति दुर्घटना हानि रू० 5.00 लाख हो तो राज्य में वर्ष 2011 व 2021 में दुर्घटनाओं से होने वाली हानि रूपए 962.50 करोड़ तथा रूपए 1033.40 करोड़ होगी। उत्तर प्रदेश में हुई सड़क दुर्घटनाओं एवं उनसे हुई क्षति का विवरण तालिका-1 में दर्शाया गया है:-

**तालिका सं.-1 उत्तर प्रदेश में मार्ग दुर्घटनाएँ एवं उनसे हुई क्षति का विवरण \***

वर्ष	पंजीकृत वाहनों की संख्या (हजार में)	मार्ग दुर्घटनाओं की संख्या	मार्ग दुर्घटनाओं में मृत व्यक्तियों की संख्या	मार्ग दुर्घटनाओं में घायल व्यक्तियों की संख्या	दुर्घटनाओं से हुई आर्थिक क्षति (करोड़ रूपए में)
1995	2544	—	—	—	—
1996	2977	16475	8111	—	823.75
1997	3164	16648	8741	—	832.40
1998	3775	17631	8201	—	881.55
1999	4027	18116	9984	—	905.80
2000	4627	16644	8187	12055	832.20
2001	4921	20473	9654	13256	1023.65
2002	5171	20684	9726	13152	1034.20
2003	5928	14286	7845	9348	714.30
2004	6423	17879	9463	12546	893.95
2011	9079	19250	—	—	962.50
2021	13213	20668	—	—	1033.40

सामान्यतः यह माना जाता है कि सड़क दुर्घटनाएँ दुर्भाग्यवश होती हैं तथा इनसे बचा जाना आसान नहीं है। अतः जनता की ओर से भी सड़क सुरक्षा की मांग नहीं होती है। वैज्ञानिक दृष्टिकोण यह बताता है कि सड़क दुर्घटनाएँ सड़क पर यातायात प्रणाली के ठीक से कार्य न करने के कारण होती हैं। जिसके अंग हैं:- सड़क, पर्यावरण (वातावरण), वाहन तथा सड़क प्रयोक्ता। ठीक से कार्य न करने की दशा में ये मार्ग दुर्घटनाओं के कारक बन जाते हैं, जिन्हें नीचे चित्र में दर्शाया गया है। सामान्यतः सड़क दुर्घटनाएँ किसी एक कारण से न होकर कई कारणों के समुच्चय से होती हैं।



सड़क सुरक्षा के लिए सड़क यातायात के चार प्रमुख अंगों सड़क, सड़क-प्रयोक्ता, वाहन एवं पर्यावरण का सुव्यवस्थित समन्वय अपरिहार्य है। इनमें से किसी एक की भी कमी या त्रुटि दुर्घटनाओं को जन्म देती है। नीची और कम चौड़ी पटरियाँ, सँकरे सेतु एवं पुलिया, तीखे वक्राकार मार्ग, अन्धे मोड़, मार्ग सतह में दाग एवं गड्ढे, दोष पूर्ण गति - अवरोध, यातायात-संकेतकों, मार्ग-चिह्नों की अनुपलब्धता, मार्ग की त्रुटिपूर्ण ज्यामितीय-परिकल्पनाएँ, पटरी पर या पटरी के निकट पेड़ों, बिजली या टेलीफोन के खम्मों या अन्य स्थितिक वस्तुओं की अवस्थिति, ऊँचे तटबंधों पर गार्ड पोस्ट या डेलीनेटर का न होना आदि मार्ग की वे कमियाँ हैं जिनसे दुर्घटनाएँ आशंकित होती हैं।

वाहन की यांत्रिक खराबी दूसरा मुख्य कारक है जो दुर्घटनाओं को जन्म देता है। इनमें से कुछ खराबियाँ जैसे स्टीयरिंग व्हील या ब्रेक का फेल हो जाना, इलैक्ट्रानिक तालों से बन्द किए गए तालों को न खुलना, वाहनों के टायर में हवा का दबाव कम या अधिक होना, शीतलन प्रणाली, लुब्रिकेन्ट प्रणाली का खराब होना आदि हैं। जहाँ पश्चिमी देशों में निर्मित एवं मार्गों पर चल रहे वाहनों को सुरक्षा दृष्टिकोण से पाँच सितारे मिले हुए हैं,

वहीं हमारे देश में निर्मित एवं सड़कों पर प्रचलित वाहनों का सुरक्षा दृष्टिकोण से स्तर दो सितारे का ही है। इसमें सुधार की अधिक आवश्यकता है।

सड़क प्रयोक्ताओं में वाहन, वाहन चालक, साइकिल यात्री, पैदल यात्री तथा अन्य सभी प्रकार के व्यापारिक वाहनों में यात्रा कर रहे यात्री सम्मिलित हैं। इनके द्वारा यातायात नियमों का पालन न करना, दृष्टि-दोष, पीकर वाहन चलाना, अनियंत्रित वाहन गति होना, चालकों एवं किशोरों के द्वारा वाहन चालन आदि मार्ग दुर्घटनाओं के कारण हैं।

पर्यावरण की दशा जैसे अधिक गर्मी या सर्दी, आँधी-तूफान, अत्यधिक वर्षा, बाढ़, भूकम्प, भूस्खलन, बर्फबारी आदि भी दुर्घटनाओं के कारक बनते हैं। इसी प्रकार हड्डतालों एवं बंद के दौरान भी वाहनों की तोड़-फोड़ एवं जलाए जाने की घटनाएँ होती हैं।

**परिकल्पन एवं निर्माण** - प्रायः यह माना जाता है कि अधिकतर दुर्घटनाएँ मानवीय गलतियों के कारण होती हैं। लेकिन वैश्विक राजमार्ग के साहित्य का अध्ययन यह बताता है कि अच्छी परिकल्पित सड़कों से:-

1. मानवीय त्रुटियों की आशंकाएँ कम होती हैं।
2. मानवीय त्रुटियों से होने वाली दुर्घटनाओं की आशंका कम होती है।
3. होने वाली दुर्घटनाओं की विकरालता में कमी आती है।

अतः यहाँ पर हम मुख्य रूप से सुरक्षित सड़कों के परिकल्पन की चर्चा करेंगे। सुरक्षित सड़कों के परिकल्पन से पूर्व की प्रक्रिया है 'दुर्घटना विवेचन एवं सुरक्षा अंकेशण'।

**दुर्घटना विवेचन** - मार्ग की दुर्घटना होने की सूचना मिलते ही विवेचक को तुरन्त घटना स्थल पर पहुँचना चाहिए। घटना स्थल पर पहुँच कर सर्वप्रथम यदि दुर्घटना ग्रस्त वाहन का इंजिन चालू हालत में है, तो इसे बन्द कर दिया जाए। घायल व्यक्तियों को निकाला जाए तथा यदि श्वसन में कोई अवरोध हो, तो उसे हटाया जाए। श्वसन-प्रक्रिया चालू न हो पाये; तो कृत्रिम स्वासंदी जाए, तथा शीघ्र प्राथमिक उपचार देकर अस्पताल पहुँचाया जाए।

सुरक्षा दृष्टिकोण से दुर्घटना के बाद का प्रथम घण्टा स्वर्णिम-घण्टा कहलाता है। यदि इसमें यथासंभव उपचार किया

जाए, तो दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति का जीवन बचने की संभावना अधिक रहती है। 30 प्रतिशत मृत्यु विलम्बित चिकित्सा के कारण होती है। अतः स्वर्णिम घटा का प्रबंधन अत्यन्त आवश्यक है। पं० परमानंद कटारा केस में सर्वोच्च न्यायालय ने एक महत्वपूर्ण निर्णय दिया है कि दुर्घटना ग्रस्त व्यक्ति की जान बचाना सबसे महत्वपूर्ण है। अतः प्राथमिकी या अन्य औपचारिकताओं को पूर्ण किये बिना ही धायल को अस्पताल पहुँचाया जाए। सड़क दुर्घटना में धायल व्यक्ति को अस्पताल पहुँचाने वाले को पुरस्कृत किया जाए।

दुर्घटना स्थल एवं दुर्घटना ग्रस्त वाहनों की फोटो ग्राफी कराकर तुरन्त स्थल से हटवाया जाए तथा रास्ता यातायात के लिए खोला जाए। मोटर वाहन निरीक्षक से दुर्घटनाग्रस्त वाहन का निरीक्षण कराया जाए। दुर्घटना का क्रमांक देते हुए इसका स्थल, समय, वाहनों का पंजीकरण क्रमांक, दुर्घटना का प्रकार अंकित किया जाए तथा लिखित कथन लिया जाए। स्थल पर पूछताछ करके भी विवरण अंकित किए जाए।

जब एक वाहन किसी दूसरे वाहन को अथवा रिथितिज वस्तुओं को टक्कर मारता है तो भारतीय दण्ड संहिता की धारा 279 के अन्तर्गत, वाहन दुर्घटना में चोट होने पर धारा 337, दीर्घ चोटों के होने पर धारा 338, क्षति आँकलन धारा 427 तथा दुर्घटना मृत्यु होने पर धारा 304 ए के अन्तर्गत प्राथमिकी दर्ज की जाती है। दुर्घटना विवेचन हेतु भारतीय सड़क कॉग्रेस द्वारा एक प्रारूप निर्धारित किया गया है। ज्यादातर राज्य सरकारों ने भी इसे ही अपने—अपने प्रदेशों में लागू कर दिया है। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा भी इसी प्रारूप को अंगीकृत कर वर्ष 2005 में पुलिस, यातायात पुलिस एवं लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों को संयुक्त रूप से प्रशिक्षित किया है। दुर्घटना विवेचन से आए परिणामों, दुर्घटना स्थलों, दुर्घटना कारणों एवं इनसे बचने संबंधी सुझावों का समावेश सुरक्षा अंकेक्षण में किया जाए।

**सड़क सुरक्षा अंकेक्षण—** ब्रिटेन में जन्मी, आस्ट्रेलिया में बड़ी हुई, सुरक्षा—अंकेक्षण प्रणाली की नई विधा ने भारत में भी पदार्पण कर लिया है। यह दुर्घटना आशंकाओं के आँकलन, सुरक्षा प्रबन्धों की दक्षता और भविष्य की सड़क सुरक्षा योजना बनाने की औपचारिक प्रक्रिया है। सुरक्षा अंकेक्षण सुरक्षा परिकल्पन हेतु आवश्यक जानकारी एवं आकड़े उपलब्ध कराता है। सुरक्षा अंकेक्षण का उद्देश्य सड़क दुर्घटनाओं में न्यूनता लाना, सड़क

प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से सुरक्षा आवश्यकताओं का आँकलन करना है। प्रायः हम सड़क जीवन—चक्र—मूल्य निर्धारित करते समय दुर्घटना लागत का समावेश नहीं करते हैं। यह महत्वपूर्ण है कि जहाँ हम द्रुत गति मार्गों के विकास की सोचे वहीं सुरक्षित मार्गों के विकास को भी उतना ही महत्व दें।

सड़क सुरक्षा पर ही उक्त पैनल डिसक्सन में श्री ए०पी० बहादुर ने अवगत कराया कि ब्रिटेन में किए गए एक अध्ययन के अनुसार यदि सुरक्षित सड़कों का अभिकल्पन किया जाए तो दुर्घटना लागत में 3 प्रतिशत की कमी आ जाती है। भारत में प्रतिवर्ष दुर्घटना लागत लगभग रूपए 55000 करोड़ है। जिसका 3 प्रतिशत रूपए 1650 करोड़ होता है। सड़क के जीवन वृत्त मूल्य का आँकलन करते समय इस लागत का भी समावेश करना आवश्यक है।

**सुरक्षा अंकेक्षण साध्यता—** अध्ययन के समय, आलेख—परिकल्पन के समय, विस्तृत परिकल्पन के समय, निर्माणाधीन काल तथा यातायात खोलने से पूर्व कराया जा सकता है। सुरक्षा—अंकेक्षण पर प्रति कि०मी० 25 से 45 मानव घंटा का समय लगता है अर्थात लगभग रूपए 5000 से 10000 तक का व्यय आता है। किसी बड़ी परियोजना के लिए यह लागत नगण्य है। सुरक्षा अंकेक्षण के सुझावों के क्रियान्वयन पर बड़ी परियोजनाओं में परियोजना लागत का 0.5 प्रतिशत तथा छोटी परियोजनाओं में 0.3 प्रतिशत व्यय आता है। सुरक्षा अंकेक्षण दक्ष कार्मिकों द्वारा ही कराया जाना चाहिए। सुरक्षा अंकेक्षण के लिए स्थल निरीक्षण एक आवश्यक अंग है। अंकेक्षण आख्या में वांछित आकड़े सूचनाएं एवं स्पष्ट संस्तुतियाँ होनी चाहिए।

**सुरक्षित सड़कों का परिकल्पन—** सुरक्षित सड़कों की परिकल्पना में निम्नांकित बिन्दुओं का समावेश आवश्यक है:-

- वक्राकार मार्गों पर अधिकतम त्रिज्या का प्राविधान।
- आबादी वाले भागों में सेवा—मार्ग का विशेष प्राविधान।
- अंतिम लेन के केन्द्र से पेड़ों का कम से कम 10 से 15 मी० दूर होना।
- पद यात्रियों एवं साइकिल यात्रियों के लिए अलग से मार्गांश का प्राविधान।
- प्रत्येक एक या दो कि०मी० में अधोगामी मार्गों का प्राविधान।

6. दुर्घटना बाहुल्य स्थलों पर क्रेश बैरियर्स का प्राविधान, पैदल यात्री मार्ग एवं वाहन मार्ग के मध्य क्रेश बैरियर का प्राविधान।
7. मार्ग संकेतकों, विभाजकों, चिन्हों का उचित एवं आवश्यक प्राविधान।

वर्ष 2006 में ही दिल्ली एवं नोएडा में दो अलग—अलग दुर्घटनाएँ हुईं। जिनमें तीव्र गति से चल रही कारों के इंजिन में आग लगने से स्वचालित प्रणाली खराब हुई और कार के दरवाजे नहीं खुले। जिसके फलस्वरूप कार में सवार व्यक्ति धू—धू कर जल गए। आज इस बात की आवश्यकता है कि सुरक्षित वाहनों का अभिकल्पन एवं निर्माण किया जाए। वाहन में ऐसे उपकरण लगाए जाएं जो दुर्घटना के समय वाहन को स्वतः बन्द कर दें। आवश्यकतानुसार दरवाजा खोले व बन्द किए जा सके।

भारत में वाहन निर्माण के क्षेत्र में हुंडई, जनरल मोटर्स, महेन्द्रा एण्ड महेन्द्रा, टाटा, मारुति उद्योग लि�0 तथा टोयोटा एवं टाटा आदि कम्पनियाँ कार्य कर रही हैं। इन्हें सुरक्षित वाहनों के निर्माण हेतु अनुसंधान एवं अंकेक्षण कर सुरक्षित वाहनों का निर्माण करना चाहिए। सुरक्षा हेतु पाँच सितारा स्तर तक लाने हेतु आवश्यक दिशा—निर्देश भारत सरकार से भी दिये जाने चाहिए, जिनके पूरे किए बिना वाहन फैक्ट्री से बाहर ही न आ सके।

हमारे देश में मँहगी कारों की भी बिक्री तेजी से बढ़ रही है। वर्ष 2005 में रूपए 7.26 लाख से रु0 10.23 लाख के मूल्य वाली 7—8 मी0 लम्बी 10,000 इनोवा कारें बिकी थीं। वर्ष 2006 के 8 माह में ही 27000 कारें बिक चुकी थीं। इस वर्ष इनकी बिक्री 40,000 तक पहुँच जाने की सम्भावना है। टाटा मोटर्स ने रूस को निर्यात करने हेतु इण्डिगो कार निर्माण की रूपए 1200 करोड़ की योजना तैयार की है। कार की लागत कम करने के लिए कम कीमत के कंपोनेन्ट्स चीन से क्रय करने की योजना है। इन कारों में पूरा परिवार एक साथ यात्रा कर सकता है। अतः इन कारों में अधिक सुरक्षा की आवश्यकता है।

सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणों में यातायात नियमों की अनभिज्ञता/अवहेलना भी एक महत्वपूर्ण कारण है। अतः यातायात नियमों एवं विधि—निषेधों का ज्ञान चालकों एवं सड़क के अन्य उपयोग कर्ताओं तक पहुँचाने के पर्याप्त प्रयास होने

चाहिए। इसी प्रयास के तहत भारत सरकार के सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा बच्चों के साँप—सीढ़ी के खेल की तरह ही यातायात नियमों का खेल ‘कार—रेस’ विकसित किया है। इससे खेल—खेल में ही बच्चे यातायात नियम एवं अनुपालन सीख जाते हैं। इसी प्रकार ही बच्चों के लिए ड्राइंग्स एवं पेन्टिंग्स भी तैयार की हैं। उत्तर प्रदेश सरकार के परिवहन विभाग द्वारा ‘सुरक्षित ड्राइंग के लिए निर्देशिका’ प्रकाशित की गई है। इस पुस्तिका में शिक्षार्थी लाइसेन्स की आवश्यकता, शिक्षार्थी लाइसेंस, चालक लाइसेंस, मोटर चालक को जानने योग्य आवश्यक नियम एवं मोटर वाहन अधिनियम की धाराएं 134, 185, 186, 194 व 207 का विवरण दिया गया है। वाहन की नम्बर प्लेट का साइज, वाहनों की अधिकतम गति तथा आदेशात्मक, चेतावनी व सूचनात्मक मार्ग चिन्हों/संकेतकों का विवरण दिया गया है। इस निर्देशिका की विषय—वस्तु से प्रत्येक मार्ग प्रयोक्ता एवं वाहन चालक को अवगत कराना एवं इसके अनुपालन हेतु प्रेरित करना आवश्यक है।

अति गर्मी, अति सर्दी एवं लम्बी यात्रायों से थके माँदे वाहन चालकों एवं यात्रियों के लिए प्रति 25 किमी0 पर पेट्रोल पम्पों के साथ—साथ आराम करने के स्थल होटल, ढाबा, रेस्टारेन्ट आदि की व्यवस्था होनी चाहिए। बाढ़, तूफान, चक्रवात, भूकम्प आदि की सूचना देने हेतु एक विकसित प्रणाली होनी चाहिए तथा ऐसी प्राकृतिक आपदाओं में वाहन को प्रभावित क्षेत्र से पूर्व रोकने एवं अन्य आपदा—प्रबन्धन की व्यवस्थाएँ होनी चाहिए। राजमार्गों पर वाहनों को रोकने के लिए अलग से व्यवस्था होनी चाहिए। आँधी तूफान से टूटे पेड़ों, बिजली टेलीफोन के खंभों को तत्काल हटाए जाने की व्यवस्था होनी चाहिए।

भारत में सड़क सुरक्षा के लिए दो कार्य योजनाएँ विकसित की गई हैं। जिनमें से एक योजना पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने बनाई है। इसी कार्य योजना का क्रियान्वयन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा भी किया जा रहा है। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विकसित कार्य योजना सड़क पक्ष की अभियंत्रण कार्य योजना है—‘मैन्युअल फॉर रोड डिजाइन—ए गाइड फार हाइवे इंजीनियर्स’ यह एक सराहनीय कदम है। दूसरी योजना, योजना आयोग द्वारा राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद के गठन का प्रस्ताव है जिसमें पूर्ण कालिक महानिदेशक तथा अन्य अंश कालिक सदस्य हो। इस परिषद को सड़क सुरक्षा सम्बन्धी सभी कार्य सौंपे गए हैं।

राज्य स्तर पर भी हरियाणा लोक निर्माण विभाग तथा हरियाणा यातायात पुलिस द्वारा हरियाणा राज्य के लिए कार्य योजना विकसित की गई है। पुणे यातायात पुलिस तथा संभागीय परिवहन अधिकारी द्वारा कार्य योजना विकसित की गई है। महाराष्ट्र में वर्ष 1997 में दुर्घटना निवारण समिति का गठन किया गया है। जिसमें सेवा निवृत्त सचिव लोक निर्माण विभाग, सभी मुख्य अभियन्ता, तीन गैर सरकारी संगठन, अतिरिक्त महानिदेशक (यातायात), यातायात आयुक्त, विद्युत विभाग के प्रतिनिधि, ट्रक, बस, टैम्पो, बस यातायात संगठनों के प्रतिनिधि भारत सरकार के भूतल परिवहन मंत्रालय के प्रतिनिधि, उपसचिव (गृह)/यातायात, सदस्य हैं। इस समिति को निम्नांकित कार्य आवंटित किए गए हैं:-

1. दुर्घटना बाहुल्य स्थलों का चिह्नीकरण।
2. दुर्घटना के कारणों का विश्लेषण।
3. दुर्घटना बाहुल्य स्थलों पर सड़क सुरक्षा सुझाव।
4. गैर सरकारी संगठनों एवं जन सामान्य से सुझाव प्राप्त करना।
5. उपरोक्त सूचनाओं का प्रकाशन करना।

इसी प्रकार उत्तर प्रदेश में भी सड़क सुरक्षा समितियों का गठन किया गया है। यातायात पुलिस द्वारा उत्तर प्रदेश के सभी जनपदों में दुर्घटना बाहुल्य स्थलों का चिह्नीकरण कर लिया गया है। इनका सुधार कार्य प्रक्रिया में है।

मार्ग दुर्घटनाओं से होने वाली जन-धन एवं परिसम्पत्तियों की हानियों को रोकने के लिए यह आवश्यक है, कि हम अपने देश की दुर्घटना वृद्धि दर एवं दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों की वृद्धि दर में कमी लाएं। सुरक्षित सड़कों के अभिकल्पन व निर्माण, वाहन चालकों एवं मार्ग प्रयोक्ताओं का शिक्षण एवं प्रशिक्षण, नियम पालन एवं जागरूकता से मार्ग दुर्घटनाओं एवं उनसे होने वाली मृत्यु दर में कमी लायी जा सकती है। मार्ग दुर्घटनाओं से होने वाली क्षति जो कि लगभग रूपए 55000 करोड़ प्रति वर्ष है, की बचत की जा सकती है। हमने इस दिशा में सार्थक पहल एवं प्रयास प्रारंभ कर दिए हैं जो कि निश्चयात्मक रूप से दुर्घटना दरों में कमी लायेंगे।

**अवधेश कुमार सिंह भदौरिया**  
अधिशासी अभियंता,  
विश्व बैंक खंड,  
लोक निर्माण विभाग,  
गोरखपुर, उत्तर प्रदेश

नागरी लिपि से बढ़कर वैज्ञानिक लिपि मैंने दुनिया में पायी नहीं।

- आचार्य विनोबा भावे

## “अज्जी जी”

(काल्पनिक व्यक्ति चित्र)

गली के दूसरे छोर से, जयजयकार की तुमुल ध्वनि के बीच, एक छोटी सी भीड़ से घिरे, हाथ जोड़े, चारों ओर मुस्कान बिखरते नेता जी मेरी ओर चले आ रहे हैं, शायद पुनः निर्वाचित हो जाने की खुशी में जनता को बधाई देने आए हैं।

शुभ्र, सफेद कुर्ता-पाजामा और टोपी, मोटी-मोटी मालाओं के बोझ से झुकी-झुकी गर्दन, अभिवादन को जुड़े, दोनों हाथ खुल ही नहीं रहे हैं। मुस्कुराहट थम ही नहीं रही है। पल-पल समीप आते नेता जी मेरे समक्ष आकर, एक क्षण, ठिठक से गए। मैं भी उन्हें देखकर थोड़ा चौंक गया और जब तक मैं संभल पाता तब तक चारों ओर देख, थोड़ा सा सिर झुका कर मेरी ओर ‘आँख दबाकर’, हमारे प्रिय नेता श्री अजय कुमार ‘निर्गुण’ जी आगे बढ़ गए। इतने वर्षों के बाद भी उन्होंने मुझे पहचान लिया था।

आज अपने नेता जी का ऐसा अद्भुत रूप देख कर मैं थोड़ा विचलित हो उठा हूँ और सोचता हूँ कि आपका परिचय ‘निर्गुण’ जी उर्फ़ ‘अज्जी जी’ से करवा ही दूँ। हमारी कालोनी से पुनः निर्वाचित नेता जी का शुभ जन्म सन् 1948 या 1949 में हमारी ‘कालोनी’ के ही एक निहायत शरीफ मुल्तानी दूधिया परिवार में हुआ था। चारों ओर भैसों का, दूध का और लस्सी इत्यादि का घर में अच्छा रेला पेला था। बचपन से ही हृष्ट-पुष्ट ‘अज्जी जी’ का मन पढ़ाई की अपेक्षा कबड्डी, खो-खो इत्यादि खेलों में ही अधिक रमता था।

सादगी का बचपन से ही जवाब नहीं था। कपड़े लत्ते पहनना उन्हें कभी भाया ही नहीं (गांधी जी से भी दो कदम आगे) सो मौका पाते ही ‘अज्जी जी’ की पूरी न सही आधी कालोनी में तो अवश्य ही केवल लंबा, लटकते नाड़े वाला, धारीदार कच्छ और बनियान पहने घूम आने की सादातम् आदत थी।

अधिकतर प्रसिद्ध नेताओं के समान ‘अज्जी जी’ को भी पढ़ाई-लिखाई से अत्यधिक लगाव नहीं रहा सो, उन्होंने भी

हम सभी के साथ रोते-पीटते किसी तरह दसवीं कक्षा पास कर ही ली और इसी के साथ हम लोगों की उनके साथ समानता समाप्त हो जाती है।

जब हम आगे पढ़ाई का महान बोझ सरों पर लादे मात्र 5 फुट 2 इंच या तीन इंच लंबाई तक रह गये, ‘अज्जी’ जी पढ़ाई का जुआ अपने से झटक कर सीधे छः फुट एक इंच पर जाकर रुके। वजन भी ऊँचाई के अनुसार अस्सी-पिच्चासी किलो के करीब छू गया, इत्यादि और साथ ही पाजामा पहनना सीख लिया। घर में बहती दूध-घी की नदियों का प्रताप उनके चेहरे पर साफ़ दृष्टिगोचर होता था।

महोदय, व्यक्ति चित्र लिखने का प्रयास कर रहा हूँ और इसी लिए मैंने ‘अज्जी जी’ का संक्षिप्त जीवन परिचय सा आपके सामने प्रस्तुत करने का प्रयास किया और अब मैं उनके कार्य क्षेत्र, उपलब्धियों, योगदान और प्रासंगिकता एवं महत्व इत्यादि के बारे में बताना चाहूँगा। परन्तु नया-नया व्यक्ति चित्र लेखक होने के कारणवश समझ नहीं पा रहा कि ‘निर्गुण’ जी के कार्य क्षेत्र या अन्य उपलब्धियों इत्यादि का लेखा जोखा कहां से आरंभ कर के कहां समाप्त करूँ, सो छोटी-मोटी कुछ घटनाओं द्वारा प्रस्तुत करने का प्रयास करता हूँ।

अनेक प्रसिद्ध नेताओं के समान ‘निर्गुण’ अज्जी जी भी अन्याय दमन और निर्भकता के लिए प्रसिद्ध हैं। जब हम दसवीं कक्षा के छात्र थे, तो एक अत्यंत कड़क, नवयुवक (छात्र) विरोधी सब इंस्पेक्टर साहब का तबादला हमारे क्षेत्र में हो जाने से हम लोगों का जीवन दूभर हुआ जाता था। साहब के ‘राउण्ड’ के समय पूरे इलाके में मजाल थी कि कोई लड़का सड़क पर मटर-गश्ती करता पा जाए, या किसी के बाल ज्यादा लंबे हो या कि किसी की कमीज का कॉलर खड़ा हो या बटन खुले हो इत्यादि हर चीज पर पाबंदी थी।

सौभाग्यवश या दुर्भाग्यवश, उस दिन ‘अज्जी जी’ अपनी दुकान के सामने हम सभी के साथ खड़े थे जब कि साहब की

मोटर साइकिल अचानक पास आकर रुकी और हम सभी वहां से डंडी हो लिए, रह गया केवल 'अज्जी'। साहब ने आव देखा न ताव और एक शानदार थप्पड़ 'अज्जी' को रसीद कर दिया।

कच्छा—बनियान सुशोभित अज्जी जी का भरा—पूरा छः फुट एक इंच लंबा शरीर अचानक, क्षणिक धक्के से अचरज और क्रोध से लहरा गया परन्तु एक क्षण में पलक झपकते ही साहब की मोटर साइकिल उसके हाथों में उठ गयी और दूसरे ही क्षण दुकान के सामने के तीन फुट कीचड़ भरे नाले में थी। साथ ही 'अज्जी' भाग गया वहां से डर कर।

हम सभी ने सोचा, 'अज्जी' गया काम से परन्तु उसके पिता ने बीच बचाव करवाकर सब रफा—दफा करवा दिया। इस घटना के पश्चात सब—इंस्पेक्टर साहब का गुस्सा स्थायी रूप से ठंडा हो गया और 'अज्जी' हमारा अनिर्वाचित हीरो घोषित हो गया। यह घटना शायद हम बेखटके, उसकी उपलब्धियों के खाने में डाल सकते हैं।

श्री अजय कुमार 'निर्गुण' के नेता बन जाने की कथा सर्वथा भिन्न न होकर भी काफी मनोरंजक है। विद्युत सप्लाई किसी भी क्षेत्र की समस्या हो सकती है परन्तु यदि जे. जे. कालोनी की पूर्ण सप्लाई धंटों के लिए रद्द न कर दी जाए तो फिर अन्य शानदार जगहों को अधिक बिजली कैसे दी जा सकेगी। सो मई—जून के महीने में रोज—रोज की गुल बिजली से त्रस्त हमारे क्षेत्र की करीब 200 महिलाओं ने बिजली आफिस वालों का घेराव करने की सोची, परन्तु चाह कर भी उनके साथ जाने वाला कोई व्यक्ति नहीं जुटा पाई (ज्यादातर लोग काम धंधों पर गये थे और हमारे जैसे निठल्ले इधर—उधर छुप गये थे कि इस कड़कती धूप में कौन बाहर जाये)। सो अंततः 'अज्जी' ही पाजामा कुर्ता पहने अपनी दुकान के आगे खड़ा नजर आ गया और काफी हीले—हवाले के पश्चात उसे मजबूरन महिलाओं के साथ जाना पड़ गया।

कुछ 200 के करीब, हाथों में थापियां उठाये महिलायें और उनसे कुछ आगे—आगे चल रहे छः फुट एक इंच के 'अज्जी' ने बिजली दफ्तर जाकर कुछ ऐसा गुल खिलाया कि 'अज्जी' महिलाओं के बीच पूरा नेता बन बैठा और इसके पश्चात उसने मुड़कर पीछे कभी नहीं देखा। किसी भी क्षेत्रीय समस्या के

लिए महिलायें कहती थीं, 'अज्जी' कहां है और हाथ जोड़े नेता जी हाजिर। समस्याओं से सबंधित अधिकारी भयक्रांत होकर कहते थे, "भाई कुछ करो, वरना औरतों समेत 'अज्जी' आ जाएगा।", मानो अज्जी ने हुआ गब्बर सिंह हो गया या मानो कि लाल कमीज वाला इटली का क्रांतिकारी 'गैरीबाल्डी'।

जनाब व्यक्ति चित्र लेखन प्रयास है तो कार्य क्षेत्र संबंधी जानकारी तो देनी ही पड़ती है। आरंभिक कार्य क्षेत्र के अंतर्गत तो 'अज्जी' जी का पारिवारिक व्यवसाय अर्थात भैसें पालना (सादगी पूर्वक) और लाखों अन्य दूधियों के समान ईमानदारी सहित शुद्ध (पानी वाला) दूध बेचना ही आता है जो कि उनके कार्य क्षेत्र का एक मनोरंजक हिस्सा है।

परन्तु बाद में तो प्रत्येक नेता के समान सारे ही कार्य सामान्य हैं, जैसे चुनाव पूर्व हाथ जोड़े आंखों में आंखे डाले आना और बाद में निगाहे चुराते हुए सब कुछ भूल जाना। कभी भी, कहीं भी उद्घाटन का मौका या न्यौता न ढुकराना, भाषण देने का मौका कभी न चूकना, हाथ जोड़े सभी की बातें सुनना, सहानुभूति दिखाना और अंदर ही अंदर अपनी असमर्थता का अहसास, खेलों के बारे में कुछ न जानने के बावजूद भी टिप्पणी से बाज न आना इत्यादि।

'निर्गुण' जी भी अन्य सभी नेताओं के समान पूर्ण प्रासंगिक हैं। उनके कार्य—कलापों का और अधिक विवरण आपको उन महिलाओं से लेना पड़ेगा जिनके मिट्टी के तेल के नीले कार्ड 'अज्जी' ने बिना सौ रुपए प्रत्येक कार्ड खर्च किए बनवा कर दिए थे।

मैं गर्व महसूस कर रहा हूँ कि मेरे क्षेत्रीय पुनः निर्वाचित नेता अजय कुमार 'निर्गुण' उर्फ 'अज्जी जी' ने मुझ नाचीज, इस पुराने मित्र को आज भी पहचान लिया है जो कि अपने आप में एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

बा. शे. दिवाकर  
एफ—295, मदनगीर,  
(अंबेडकर नगर)  
नई दिल्ली — 110062

## छाया

वृक्षों की उपादेयता अनंत है, लेकिन पथ या पथिक की दृष्टि से विचार करें तो वृक्षों की छाया की चर्चा सबसे पहले करनी पड़ेगी। (यों तो पथ के पाश्व में फलदार वृक्षों का भी यत्र-तत्र उल्लेख मिलता है, लेकिन आधुनिक युग में जो वृक्षारोपण किए जा रहे हैं, उनमें फलदार वृक्षों का चलन दिखाई नहीं देता।) छाया की क्षीणता के कारण रहीम जैसे कवि ने कुछ वृक्षों की उपेक्षा की है :

वे रहीम अब बिरछ कहँ, जिनकर छाँह गंभीर ।  
बागन बिच—बिच देखियत, सेंहुड, कुटज, करीर ॥

कवि वृक्षों से गंभीर छाँह की अपेक्षा करता है, जहां पथिक कुछ पल विश्राम कर सकें, सेंहुड, कुटज और करील जैसे ठिगने वृक्ष पथिकों के लिए ज्यादा काम के नहीं। रहीम को न केवल ठिगने वृक्षों से शिकायत है, बल्कि खजूर जैसे लंबे वृक्षों के प्रति भी उनका उलाहना है:

बड़ा हुआ तो क्या हुआ, जैसे पेड़ खजूर ।  
पंथी को छाया नहीं, फल लागे अति दूर ॥

सघन छाया के रहीम भले ही प्रशंसक हो लेकिन एकाकी रहकर तो वे कल्पवृक्ष की छाया को भी खारिज कर देते हैं:

काह करौं बैकुंठ लै, कल्पवृक्ष की छाँह ।  
रहिमन दाख सुहावनी, जो गल पीतम बाँह ॥

छाया के संदर्भ में रहीम का एक और दोहा है:

जो रहीम तन हाथ है, मनसा कहुँ किन जाहिं ।  
जल में जो छाया पड़ी, काया भीजति नाहिं ॥

रहीम यथार्थवादी बनकर भले ही कहते हो कि जल में छाया पड़ने से काया नहीं भीगती, लेकिन जरा तुलसी के रामचरित मानस का एक प्रसंग देखिए:

निसिचर एक सिधु महुँ रहई। करि माया नभु के खग गहई ॥

जीव जंतु जे गगन उड़ाहीं। जल बिलोकि तिन्ह कै परिछाहीं ॥

गहझ छाहं सक सो न उड़ाई। एहि बिधि सदा गगनचर खाई ॥ 5/2/1-3

जब माया की बात चल ही पड़ी तो छाया का एक अर्थ भूत-प्रेत का प्रभाव भी है। लगे हाथ ग्रह—गोचर की भी बात हो जाए तो छाया सूर्य की पत्नी और शनि की मां है। ग्रह जनित अनिष्ट की शांति के लिए एक विशेष दान का विधान है, जिसमें कांसे की कटोरी में धी या तेल भरकर और उसमें अपनी छाया देखकर सदक्षिणा दान करते हैं, इसे छाया—दान कहते हैं।

वृक्षों की सघन छाया की ओर बढ़ने से पहले आयुर्वेद की दृष्टि से पहले तीन वृक्षों की छायाओं का उल्लेख कर दूँ। इनमें दो तो हैं इमली और नीम। कहा जाता है कि एक पथिक कई सप्ताह की लंबी यात्रा पूरी कर एक वैद्य के पास पहुंचा जो उसे कुष्ट हो चुका था। पूछने पर उसने वैद्य को बताया कि रास्ते में विश्राम के लिए वह अपने प्रेषक के निर्देशानुसार सिर्फ इमली के वृक्षों के नीचे रुका है। वस्तुतः यह वैद्य की परीक्षा थी। वैद्य ने उसे मंत्र दिया कि लौटते समय वह सिर्फ नीम के वृक्षों के नीचे ही आराम करे। कहते हैं कि वापसी की यात्रा पूरी कर गंतव्य तक पहुंचते—पहुंचते वह व्यक्ति पहले की तरह कंचन काया हो चुका था। तीसरा वृक्ष हरड़ है, जिसकी महिमा में आयुर्वेद के ग्रंथों में बहुत कुछ लिखा है लेकिन मेरा मतलब तो छाया से है। अतः उसकी छाया के विषय में मेरे सामने रखी किताब में आत्मकथात्मक शैली में जो लिखा है, मैं मात्र उसे उद्धृत कर रहा हूँ। ‘मेरी इस किस्म (चेतकी किस्म) के वृक्ष की छाया में जाने मात्र से मनुष्य, पक्षी और पशु शीघ्र मल त्याग देते हैं।’ (सुनो कहानी पेड़ों की, डा. देवदत्त शर्मा, रचना प्रकाशन, जयपुर, पृष्ठ 136)।

लेख के आरंभ में छाया की दृष्टि से कुछ दयनीय वृक्षों की

चर्चा हुई। अब हम दूसरे अति की बात करते हैं। वह है बरगद। नागार्जुन 'बाबा बटेसर नाथ' के रूप में उस पर उपन्यास लिख चुके हैं। उधर तुलसी दास के राम हो या शिव हो या कागम्भुशुंडि हो, वटवृक्ष की छाया सबको प्रिय है। लक्षण और सीता के साथ राम चित्रकुट में जहां अपनी पर्णकुटी बनाते हैं वहां का चित्रण इस प्रकार है:

नाथ देख अहिं बिटप विसाला । पाकरि जंबू रसाल तमाला ॥

जिन्ह तरुबरन्ह मध्य बटु सोहा । मंजु विसाल देखि मनु मोहा ॥

नील सधन पल्लव फल लाला । अविरल छाँह सुखद सब काला ॥

बट छायाँ वेदिका बनाई । सिय निज पानि सरोज सुहाई ॥

2 / 236 / 1-8

चित्रकुट की पंचवटी के केंद्र में वट है, जिसकी छांह अविरल है। सीता जी उसी के नीचे वेदिका बनाती हैं और वहां आगम-निगम, पुराण-इतिहास आदि की कथाएं चलती हैं। तुलसी दास के भुशुंडि का ठौर-ठिकाना देखें:

पीपर तरु तर ध्यान सो करई । जाप जग्य पाकरि तर करई ॥

आँव छाँव कर मानस पूजा । तजि हरि भजनू काजु नहिं दूजा ॥

बर तर कह करि कथा प्रसंगा । आवहिं सुनहिं अनेक विहंगा ॥

7 / 56 / 5-71

यानी भुशुंडि भी 'हरि कथा प्रसंगा' के लिए वट वृक्ष के आश्रय को ही उपयुक्त मानते हैं। शिव के वट वृक्ष की झांकी उपस्थित करने से पहले राम की पंचवटी और भुशुंडि के सुमेरु पर्वत पर स्थित उपर्युक्त चार वृक्षों पर एक विहंगम दृष्टि डालते चलें, जिनमें काफी समानता भी है। आम की छाया का चयन मानस पूजा के लिए किया गया। आम की विशेषता है कि यह काम और राम दोनों को ही प्रिय है। कैलाश पर्वत पर स्थित शिव के धाम में भी आम का अस्तित्व है और कामदेव उसी का आश्रय लेकर अपने पुष्प बाणों का मादक प्रहार करता है। पाकरि की छाया का चयन जाप यज्ञ के लिए किया गया

है। पाकरि इतना सधन होता है कि इसके नीचे सूर्य के ताप की अनुभूति बिल्कुल नहीं होती। पाकरि, पीपल, वट जैसे वृक्ष फल की कामना से नहीं लगाए जाते। अतः इसका लौकिक प्रयोजन छाया ही है। आध्यात्मिक और प्रतीकात्मक दृष्टि से इन वृक्षों का अलग महत्व है। अर्थात् ये कामना के अभाव की ओर संकेत करते हैं। वट प्रेम और विश्वास का प्रतीक है। पंडित राम किंकर उपाध्याय कहते हैं कि 'विवेक' का वृक्ष जामुन के रूप में, जप का वृक्ष पाकरि के रूप में, तमाल का वृक्ष भगवान के रूप संदर्भ में। रसाल अनुराग का प्रतीक है और वट वृक्ष प्रकाश और अंधकार का मिला-जुला रूप है।

अब शिव के वट-प्रेम की झांकी देखते हैं। राम के प्रति सती के मन में संदेह दूर न होने पर शिव उन्हें राम के समीप जाकर परीक्षा लेने का सुझाव देते हैं और स्वयं वट-छाया के नीचे बैठकर प्रतीक्षा करते हैं:-

तब लगि बैठ अहऊँ बटछाहीं । जब लगि तुम्ह ऐहु मोहि पाहीं ॥ 1 / 51 / 2

कैलाश स्थित शिव के निवास का वर्णन तुलसी दास ने इस प्रकार किया है:

तेहि गिरि पर वट बिटप विसाला । नित नूतन सुंदर सब काला ॥

त्रिविध समीर सुसीतलि छाया । सिव विश्राम बिटप श्रुति गाया ॥ 1 / 105 / 2-3

वट के प्रसंग में सुशीतल छाया का उल्लेख तो है ही, इसे 'नित नूतन सुन्दर सब काला' भी कहा गया है। इस वृक्ष की इसी नित नूतनता के कारण इसे यत्र-तत्र अक्षय वट भी कहते हैं अर्थात् जिसका क्षय न हो। धर्मिक जगत में तो ऐसा कहा जाता है कि प्रलय काल में भी इसका क्षय नहीं होता। प्रयाग के अलावा पुरी, गया आदि धार्मिक नगरों में इसकी सत्ता बताई जाती है। बरगद की एक विशेषता उसकी तनुओं से नई जटाओं का निकलना है, जो बाद में उसकी जड़ की भूमिका में आ जाती है। ऐसी असंख्य द्वितीयक जड़ों वाले कई कि.मी. की परिधि में फैले वट वृक्ष का उल्लेखनीय उदाहरण कोलकाता के वानस्पतिक उद्यान में विद्यमान है। फाहियान ने भारत के अपने यात्रा वृतांत में ऐसे वृक्षों का उल्लेख किया है, जिनकी आयु 10

हजार वर्षों की होती है। अस्तु। कैलाश स्थित इस अक्षय वट के नीचे भी शिव—पार्वती के बीच कथा ही चलती रहती है:

कथा जो सकल लोक हितकारी। सोई पूछन यह सैलकुमारी ॥ 1 / 106 / 6

तौ प्रभु हरहु मोर अग्याना। कहि रघुनाथ कथा विधि नाना। ॥ 1 / 107 ॥ 2

वृक्षों के सौंदर्य पर न्योछावर करने वाले आधुनिक युग के तीन निबंधकार हुए हैं: आचार्य हजारी प्रसाद द्विवेदी, आचार्य विद्यानिवास मिश्र और डा० कुबेरनाथ राय। द्विवेदी जी देवदार की छाया पर मुग्ध होते हुए लिखते हैं' प्रत्येक शाखा की झाबरीली टहनियां कंटीले पत्तों के ऐसे लहरदार छंदों का वितान तानती हैं कि छाया चेरी—सी अनुगमन करती है। जिस आचार्य ने परिपाटीविहित शिष्टजननानुमोदित 'सज्जा' को 'छाया' नाम दिया था, वह जरुर इस पेड़ की शोभा से प्रभावित हुआ था। (कुट्ज, लोकभारती प्रकाशन, पृष्ठ 83)। (दरअसल शब्दकोश में छाया शब्द का एक अर्थ सौंदर्य भी है।)

कुट्ज विशाल भले न हो लेकिन उसकी सघनता और तापहर क्षमता पर भी द्विवेदी जी मुग्ध होते हैं: 'यह जो मेरे

सामने कुट्ज का लहराया पौधा खड़ा है, वह नाम और रूप दोनों में अपनी अपराजेय जीवनी—शक्ति की घोषणा कर रहा है। ...बलिहारी है इस मादक शोभा की। चारों ओर कुपित यमराज के दारूण निःश्वास के समान धधकती लू में यह हरा भी है और भरा भी है।

दारूण निःश्वास के समान धधकती लू से जो तपता है, वही छाया के महत्व को जानता है। ऐसी ही परिस्थिति में अहि—मयूर और मृग—बाघ अपनी जन्म—जात शत्रुता भूलकर एक ही वृक्ष की छाँव गहते हैं। ऐसी ही परिस्थिति में कार पर सवार महाजनों को यदि दो—चार मिनट के लिए भी रुकना पड़ता है, तो वे किसी ढंग के छायादार वृक्ष को टोहते—फिरते हैं। ढंग का न मिले तो बांस—बबूल और ताड़ खजूर जैसों से भी काम चलाते हैं। आखिर जहां मार्ग पर सघन वृक्ष न हो, वहां एरंड भी वृक्ष मान लिए जाते हैं।

डा. सरोज कुमार त्रिपाठी  
बी—144, केंद्रीय विहार  
सेक्टर 56, गुडगांव

दुनिया भर में शायद ही ऐसी विकसित भाषा हो जो सरलता में और अभिव्यक्ति की क्षमता में हिन्दी की बराबरी कर सके।

- फादर कामिल बुल्के

## सहज योग

आज मानव ने जीवन के हर क्षेत्र में उन्नति की है। आधुनिकता की इस भाग—दौड़ में मानव एक मशीन बनकर रह गया है। जीवन की जटिलता उसके निरन्तर असंतोष एवं तनाव का कारण बनती जा रही है। जीवन के हर पहलू में तनाव के लक्षण स्पष्ट दिखाई देते हैं। आज का युवा वर्ग जिन्हें जीवन का अर्थ भी मालूम नहीं, तनावग्रस्त होकर आत्महत्या तक कर रहे हैं। तनाव के कारण नयी—नयी बीमारियाँ पैदा हो रही हैं। लाईलाज बीमारियों की संख्या में निरन्तर वृद्धि होती जा रही है। तनाव की इस समस्या के निदान हेतु चिन्तन करने की आवश्यकता है। गंभीरता पूर्वक विचार करने से यह तथ्य सामने आता है कि अर्थव्यवस्था के भूमंडलीकरण होने से मानव अपने सहज मूल्यों को छोड़ता जा रहा है और नैतिकता का ह्रास हो रहा है। आत्म—बल क्षीण होने के कारण हमारी संकल्प शक्ति कमजोर हो रही है। इस कारण हम साधारण बीमारी का प्रतिरोध पदार्थों से, दवाइयों से भी नहीं कर पा रहे हैं। इसके लिए हमें अपने आत्म—दर्शन के माध्यम से आत्म—बल को बढ़ाना होगा।

आत्म—दर्शन के लिए जब हम गुरु ढूँढ़ने निकलते हैं तो बाजारी गुरुओं के चंगुल में फंस जाते हैं। गुरु पद का भी व्यावसायीकरण हो गया है। यह व्यवसाय तो सबसे ज्यादा फल—फूल रहा है। लोग एक नौकर की तरह गुरु रख छोड़ते हैं। उनको पैसा दिया और भगवान से अपने पापों का फल माफ करा लेते हैं। यही कारण है कि धर्म के नाम पर झगड़े होते हैं, मार—काट होती है और निर्दोष व्यक्ति मारे जाते हैं।

ऐसे वातावरण में आशा की एक नई किरण 'सहज योग' है। 'सह' का अर्थ है साथ 'ज' का अर्थ है जन्मा यानि आपके जन्म के साथ ही आपके अंदर एक शक्ति जन्मी है जो आपका योग परमात्मा से करा सकती है। इसका नाम है कुंडलिनी शक्ति। सहज का दूसरा अर्थ है आसान। इस शक्ति को पाना उतना ही आसान है, जितना एक मोमबत्ती से दूसरी मोमबत्ती को जलाना।

कुंडलिनी शक्ति हमारी रीढ़ की हड्डी के सबसे नीचे की त्रिकोणाकार अस्थि में साढ़े तीन कुण्डल लगाकर बैठी है। इस अस्थि का नाम है 'सैक्रम बोन'। सैक्रम का अर्थ है सैकेंड यानि पवित्र अस्थि। जैसे एक छोटे बीज में बहुत बड़े वृक्ष बनने की सम्भावना निहित है वैसे ही कुंडलिनी शक्ति में मानव को आत्म—साक्षात्कार कराके परमात्मा से एकत्व करने की क्षमता निहित है। हमें देवतुल्य बनाने की क्षमता निहित है। कुंडलिनी जागृति ही आत्मा की दिव्य जागृति है, आत्म—साक्षात्कार है, आध्यात्मिक पुनर्जन्म है जिसका वर्णन सभी धर्मग्रन्थों में किया गया है। यही सहज योग है। हमारी व्यक्तिगत चेतना का सर्वशक्तिमान परमात्मा की सामूहिक शक्ति से स्वतः एकत्व। आत्म—साक्षात्कार के बाद ही व्यक्ति अपने अन्तर्निहित परमात्मा का अनुभव करता है। उसके लिए परमात्मा भावनात्मक धारणा न रहकर वास्तविकता बन जाता है। सहज योग में व्यक्ति की आध्यात्मिक जागृति एवं विकास प्रमाणिक अनुभव है। कुंडलिनी शक्ति संतुलित करती है, कुप्रभावों को निष्क्रिय करती है, रोग मुक्त करती है तथा सभी मानवीय व्यक्तिगत एवं सामूहिक समस्याओं का समाधान करती है। हमारे अन्तः स्थित परमात्मा के प्रेम की यह दिव्य शक्ति ही मानव शरीर तथा मस्तिष्क को कष्ट देने वाले सभी रोगों को दूर करती है। श्रीकृष्ण के 'योग क्षेम वहाम्यह्ना' का अनुभव प्रदान करती है।

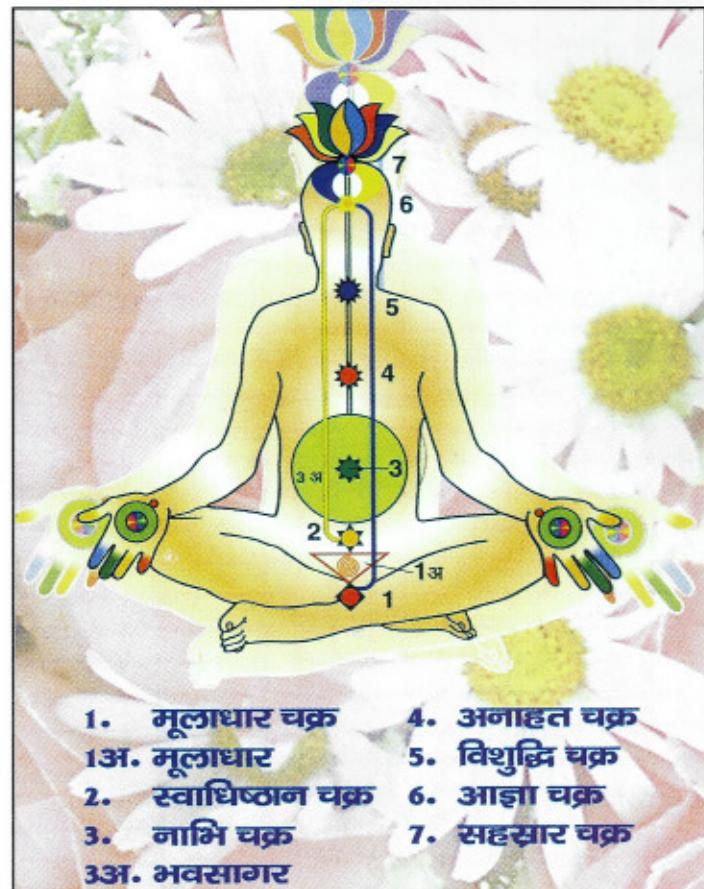
कुंडलिनी जाग्रत होने पर हाथों की हथेलियों और सिर के तालू भाग में चैतन्य लहरियों का अनुभव होने लगता है। यह चैतन्य लहरियाँ ही वस्तुतः हमारी अन्तर्निहित दिव्य शक्ति हैं जो कि सर्वव्यापी भी हैं। चैतन्य लहरियाँ ब्रह्माण्ड को एक सूत्र में बांधने वाली परमात्मा की शक्ति से हमारे तादात्म्य की बाह्य अभिव्यक्ति हैं।

सभी लोग जानते हैं कि परमात्मा का निवास हमारे अंदर है लेकिन इसका अनुभव बहुत कम लोगों को है। अपने अंदर दिव्य शक्ति जाग्रत होने पर मानव को सुन्दर स्वास्थ्य, अधिक शक्ति, परमात्मा द्वारा प्रदत्त अन्तर्निहित प्रतिभा का खिल उठना, निर्लिप्त गतिशीलता तथा साक्षीभाव सहज प्राप्त हो जाते हैं

और परिणमतः मानव तनाव रहित जीवन, वास्तविक प्रेम एवं आनंद की स्थिति पा लेता है और बुरी आदतों से मुक्त हो जाता है।

भारत तथा विदेशों में किये गये विकित्सा शोध ने दर्शाया है कि सहज योग के अभ्यास से शरीर तथा मन के रोगों से मुक्ति पाई जा सकती है। अब मुख्य प्रश्न यह उठता है कि कुंडलिनी कैसे जाग्रत की जा सकती है। क्या इसके जागरण से कोई हानि हो सकती है? इसका क्या मूल्य चुकाना पड़ता है। इस बारे में अनेक धारणाएं फैली हुई हैं। कुछ लोगों की भ्रान्ति है कि कुंडलिनी जागने से मनुष्य बंदर की तरह नाचने लगता है, इत्यादि। यह सब अनाधिकार चेष्टा का परिणाम हो सकता है। कुंडलिनी जागरण का नहीं। यह एक दैविक कार्य है। परमात्मा की शक्ति है इसलिए इसका पैसे से कुछ लेना देना नहीं। जो लोग पैसा लेकर यह कार्य करने का दावा करते हैं, वे ठग हैं और वे कुंडलिनी जगा ही नहीं सकते।

कुंडलिनी मातृ स्वरूप सैक्रम अस्थि में (सामने चित्र देखें) साढ़े तीन कुंडल लगा कर सोयी हुई है। यह बच्चों में जाग्रत अवस्था में होती है जब तक उनका तालू भाग मुलायम होता है। इस भाग को ब्रह्मरंघ कहते हैं। समाज से तरह-तरह की बात सीख कर मस्तिष्क में दो संस्थाएं बनती हैं एक अहंकार दूसरा प्रति अहंकार (मनस अहंकार) ये दोनों गुब्बारे की तरह फूल कर ब्रह्मरंघ को ढक लेती हैं और हमारे सर्वव्याप्त ईश्वरीय प्रेम का शक्ति से संबंध टूट जाता है। जब हम एक सच्चे गुरु के सामने हाथ खोलकर प्रार्थना करते हैं तो कुंडलिनी फिर से जाग्रत होकर छः चक्रों को पार करती हुई सहस्रार में आती है और हमारा ब्रह्मरंघ खुल जाता है जब यह आग्नेय चक्र पर आती है तो चैतन्य लहरियां हमारी उँगलियों और सिर के ऊपरी भाग से बहने लगती हैं। तब हम निर्विचार हो जाते हैं, मन शान्त हो जाता है। फिर 10–15 मिनट प्रतिदिन ध्यान करके इस की प्रगति को चैतन्य लहरियों के माध्यम से देखा जा सकता है। सातों चक्रों की स्थिति का ज्ञान उँगलियों और हथेली पर बहती चेतन लहरियों से हो जाता है। जैसे यदि कनिष्ठा उँगली से चैतन्य नहीं बह रहा है तो इसका अर्थ है कि हृदय की स्थिति ठीक नहीं है। तब हम हृदय को चैतन्य देकर उसे ठीक कर सकते हैं अल्ट्रासाउंड या ई.सी.जी. की आवश्यकता ही नहीं पड़ती। इसी प्रकार सातों चक्र शरीर के



किसी न किसी अंग को निरूपित करते हैं। इनके माध्यम से किसी भी बीमारी को ठीक किया जा सकता है।

केवल एक ही आवश्यकता है, एक ही शर्त है आपके अंदर इस शक्ति को प्राप्त करने की शुद्ध इच्छा का होना। दूसरा कोई प्रतिबंध नहीं—न धर्म का, न धन का, न जाति का, न ऊंच नीच का। यह परमात्मा की शक्ति सबके लिए समान रूप से उपलब्ध है।

सहज योग विश्व के 101 देशों में फैला हुआ है। इससे लाखों लोग लाभान्वित हो चुके हैं। दिव्य शक्ति से आप भी लाभान्वित हो तथा स्वयं को मानवत्व से देवत्व में परिणत करें।

चमन लाल  
अधीक्षण अभियंता  
सङ्क परिहवन और राजमार्ग विभाग  
परिहवन भवन, नई दिल्ली

## मशीनी जिन्दगी

जिंदगी का मशीनों की तरह चलना  
 सुबह का उठना, दफ्तरों को दौड़ पड़ना  
 गिरने—गिराने, लड़ने—झगड़ने के दौर से  
     गुजरकर भी तेज रफ्तार सुबह का  
     रजिस्टरों में लगे बड़े से क्रॉस से टकराना  
     दिल की खराब शुरूआत से, दोपहर के खाने से  
         कागजों और फाइलों के बहाने से  
     दिन का गुजरना और एक बार फिर  
         शाम को घरों को दौड़ पड़ना  
         धूल, धूएँ और भीड़ का एक भाड़ है  
         जिसमें हर चना भुनता है, झुलसता है  
             आदमी क्या है, एक पुर्जा है  
     जो जिंदगी की मशीन में कुढ़ता—कसमसाता है  
     दायित्वों के बोझ तले दबकर भी मुस्कराता है  
         सुबह जल्दी जागने को रात भी  
         बन गई मात्र सोने की रीत है  
         जिसमें न प्यार है न प्रीत है  
     न पली का श्रंगार है, न यौवन की बहार है  
     खाली—खाली सी लगती रातों की बही है  
         क्योंकि पत्नी भी न रह गई अब सखी है।

महेन्द्र सिंह दयाल  
 कनिष्ठ हिन्दी अनुवादक  
     हिन्दी अनुभाग  
 महिला एवं बाल विकास मंत्रालय  
     शास्त्री भवन, नई दिल्ली।



सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग,  
पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
भारत सरकार, नई दिल्ली