અતિથિની કલમે :

'મોટરબાઇકને મોતબાઇક નહીં બનવા દઈશું'

(કોલેજમાં અભ્યાસ કરતા વિદ્યાર્થીઓ માટે ખાસ)

શ્રી શહેરીઆર બી. ઝવેરી
પૂર્વ આર.ટી.ઓ., સુરત
કન્સલ્ટન્ટ રોડ સેફ્ટી, રોડ સેફ્ટી ઓમોટોમોટીવ મેનેજમેન્ટ

રોડ અકસ્માતમાં દુનિયામાં નંબર એક ઉપર આજે ભારત દેશ છે. આપણે ત્યાં વર્ષે એક લાખ બેતાલીસ હજાર વ્યક્તિઓનું રોડ અકસ્માતમાં મૃત્યુ થાય છે એટલે કે રોજના ૩૮૯ વ્યક્તિ રોડ અકસ્માતમાં મૃત્યુ પામે છે. આ આંકડો એક જમ્બો જેટ પ્લેટન તૂટી પડે અને મૃત્યુ થાય તેટલા છે પરંતુ આ રોડ અક્સમાતો આખા દેશમાં જુદા જુદા વિસ્તારમાં થતા હોઈ આ બાબતની આપણને ગંભીરતા લાગતી નથી. દર કલાકે ૧૬ વ્યક્તિના મોત એટલે કે દર ચાર મિનિટના અંતે ભારતમાં એક વ્યક્તિ રોડ અકસ્માતનો ભોગ બની રહ્યો છે. અભ્યાસથી જાણવા મળેલ છે કે રોડના કુલ અકસ્માતના ૪૫%માં રાહદારી, સાયકલ ચલાવનાર અને મોટરબાઇક ચલાવનારનો સમાવેશ થાય છે. આનાથી પણ દુ:ખની વાત એ જાણવા મળી છે રોડ અકસ્માતમાં મૃત્યુનો ભોગ ૧૫ થી ૩૦ વર્ષના યુવાન કીશોર-કિશોરીઓ બને છે. આ બાબતના કારણ અને દુ:ખના બનાવ દુર શોધવાની જરૂર નથી. બેજવાબદાર અને ગંભીર પ્રકારના જીવલેણ અકસ્માતનો દાખલો એટલે નવયુવાન વિસ્મયનો અકસ્માત કેસ અને તાજેતરમાં મણિનગરમાં થયેલ બે યુવાનોના એક્ટિવા હાંકતા થયેલ પ્રાણઘાતક અકસ્માત છે. **મોટરબાઇકને સુરક્ષિત રીતે ચલાવીએ અને તે આપણા માટે મોતબાઇક ન બને તેની કાળજી રાખીએ.**

આપણા નવયુવાન કિશોર-કિશોરીઓને મોટરબાઇક ચલાવવું છે પરંતુ સુરક્ષિત કેમ ચલાવાય તે જાણવું નથી. જેમ કે મોટરબાઇકમાં હંમેશા આગળ અને પાછળના વ્હીલની બ્રેકનો અભ્યાસ કરી બન્ને બ્રેકનો ઉપયોગ કરવો જોઈએ. મોટરબાઇકની આગળની બ્રેક ૭૦% સક્ષમ છે જ્યારે પાછલી બ્રેક અને તમાં પણ કુલ ફક્ત ૩૦% સક્ષમ છે અને મોટાભાગના મોટરબાઇક ચલાવનાર ફક્ત પાછલી જ બ્રેકનો અને તેમાં પણ કુલ ફક્ત ૩૦% સક્ષમ ઉપયોગ કરે છે અને અકસ્માતનો ભોગ બને છે. **બંન્ને બ્રેક મારવાનું શિખી જાવ અને અકસ્માતથી બચો.**

હેલમેટ પહેર્યા વગરની મોટરબાઇખ તો મોતબાઈક બની જ જાય છે કારણ કે મોટરબાઇકના રોડ અકસ્માતમાં જોવા મળ્યું કે ૭૦% ઇજા માથામાં જ થતી હોય છે અને મોત નિપજતું હોય છે. આપણે કેવા છીએ ? પગના રક્ષણ માટે બુટ પહેરીએ છીએ પરંતુ મગજ રૂપી કંટ્રોલરૂમની સુરક્ષા માટે હેલમેટનો ઉપયોગ કરવાનું ટાળીએ છીએ. **હેલમેટ પહેર્યા વગર ક્યારેય વાહન ચલાવશો નહીં.**

સુરક્ષિત ડ્રાઇવિંગ માટે તમારે રસ્તાનું અવલોકન કરતા શીખવાનું રહેશે, જેમ કે રસ્તા ઉપર કઈ કઈ વસ્તુઓ મારે માટે ખતરો/જોખમ ઊભા કરી શકે છે. ડ્રાઇવિંગ સતત ધ્યાન અને એકાગ્રતાથી કરવાનું હોય છે. જ્યારે આપણા નવયુવાનો તેને બહુ જ બેફીકરાઈથી લે છે. ચાલુ ગાડીએ સંગીત સાંભળવા કાનમાં પ્લગ રાખતા હોય છે, ચાલુ વાહને મોબાઇલ ઉપર વાત કરતાં હોય છે, આ બધું જ ડ્રાઇવિંગની એકાગ્રતામાં ખલેલ કરે છે અને તમારી આંખ ભલે ભુલ્લી હોય પરંતુ તમારું મગજ એટલે કે CPU બીજી પ્રવૃત્તિમાં રોકાયેલ હોવાથી તમે રસ્તા ઉપર રહેતા જોખમ/ખતરો જોઈ શકતા નથી માટે કહેવાય છે કે પૂર્વ અનુમાન કરનાર ડ્રાઇવરથી અકસ્માત થતો જ નથી. મલ્ટીટાસ્કિંગ ડ્રાઇવિંગમાં માન્ય જ નથી. **રસ્તા પર વાહન ચલાવતી વખતે ધ્યાન માત્ર ડ્રાઈવીંગમાં જ રાખો.**

'ગતિની મઝા અને મોતની સજા' મોટરબાઇકમાં ગતિ આનંદ આપે છે તે વાત સાચી પરંતુ મોત પણ લાવી શકે છે. માટે આપણે ગતિને સમજીએ. **ગતિને સમજ્યા હશો અને તમારા નિયંત્રણમાં હશે તો ક્યારેય અકસ્માત થશે નહીં.**

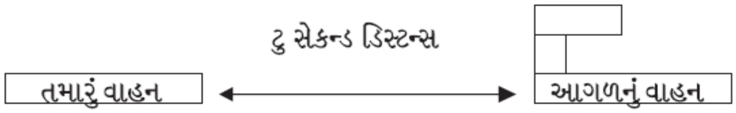
મોટરબાઇકમાં તમે બ્રેક મારો કે તુરંત વાહન ત્યાંજ ઊભું થઈ જતું નથી, કોઈ અંતરે ચાલી પછી ઊભું રહે છે એ તમે ક્યારેય વિચાર્યું છે ? તો ચાલો આપણે આ Stopping Distance -- SD શું છે તે સમજીએ. રસ્તાના અવલોકન કરતા બ્રેક મારવાની જરૂર પડે છેત્યારે વાહન ઉફર બ્રેક પછી લાગે છે; પહેલા બ્રેક મારવી એવું મગજમાં નક્કી થાય છે અને ત્યાર પછી બ્રેક મારવાનો હુકમ મગજ આપણા હાથ અને પગને મોકલાવે છે. હાથ અને પગ આ હુકમનું પાલન કરી બ્રેક મારે તે વચ્ચે પ્રતિક્રિયા (રીએક્સન ટાઇમ)માં ૦.૭૫થી એક સેકન્ડ જેટલો સમય જતો રહે છે અને આ સમય દરમ્યાન વાહન ગતિમાં જ હોય છે જેને પ્રતિક્રિયા (Reaction Time Distance) RTD કહેવામાં આવે છે. બ્રેક સિસ્ટમ કામ કરે અને

વાહન ઊભું રાખવામાં જે અંતર ચાલી જાય છે તેને Braking Distance -- BD કહેવામાં આવે છે. રીએક્સન ટાઇમ ડિસ્ટન્સ RTD અને બ્રેકિંગ ડિસ્ટન્સ BDના સરવાળાને SD સ્ટોપિંગ ડિસ્ટન્સ SD કહેવામાં આવે છે.

Stopping Distance for Motorbikes :						
Speed KPH	Reaction Time Distance RTD		Braking Distance BD		Stopping Distance SD
		+		=	
30	25 ft	+	25 ft	=	50 ft
50	35 ft	+	55 ft	=	90 ft
80	65 ft	+	185 ft	=	250 ft

રીએક્સન ટાઇમ ડિસ્ટન્સ એટલે મગજમાં ચાલતી પ્રક્રિયા-રિએક્સન જે એક સેકન્ડ સમય લે છે. બીજા શબ્દમાં કહીએ તો ડ્રાઇવરને વિચાવા માટે આટલો જ સમય મળે છે. માટે જ કહેવામાં આવે છે કે **કોઈપણ ડ્રાઇવરને અકસ્માત પહેલા એક સેકન્ડ મળી જાય તો અકસ્માતમાંથી બચી શકાય.** પરંતુ ડ્રાઇવરને આ એક સેકન્ડનું મહત્વ સમજાવવાનું કોઈ જ શિક્ષણ આપવામાં આવતું નથી. ડ્રાઇવર એક સેકન્ડનું મહત્વ જાણતો નથી.

બ્રેક માર્યાથી શરૂ કરી જ્યારે તે એન્જિન બંધ કરી ન દે ત્યાં સુધી ક્લચનો ઉપયોગ ન કરવો જોઈએ. બ્રેક અને ક્લચનો સાથે સાથે ઉપયોગ વાહન ધીમું પાડવા કે ઊભું રાખવા કરવાનો નથી પરંતુ પહેલા બ્રેક મારો અને ત્યાર બાદ જરૂર પડે ક્લચ દબાવો. આમ કરવાથી એન્જિન બ્રેકનો તમે ઉપયોગ કરી રહ્યા છો. જેથી **કદાપિ બ્રેક મારતા પહેલા ક્લચ દબાવાય નહીં.** રસ્તા ઉપર તમારી મોટરબાઇક અને તમારી આગળ ચાલતાં વાહન વચ્ચે કેટલું અંતર ચલાવવું તે માટે **'ટુ સેકન્ડ રૂલ'** Two-Second Rule છે. ટુ સેકન્ડ રૂલ મુજબ સેકન્ડ ગણવા માટે ઘડિયાળનો ઉફયોગ કરવાનો નથી પણ અભ્યાસ અને પરીક્ષણથી નક્કી થાય છે કે 'એક હજાર અને એક, એક હજાર અને બે' એમ બોલતાં બે સેકન્ડ થાય છે.



'ટુ સેકન્ડ રૂલ' મુજબ આગળ ચાલતાં વાહનથી તમારા વાહન વચ્ચે રખાતું સલામત અંતર નક્કી થાયછે.

તમારી આગળનું વાહન રસ્તા ઉપર સ્થાઈ વસ્તુ કે સ્થૂળ પદાર્થ જેવા કે મામલ સ્ટોન કે ઝાડ કે ઇલેક્ટ્રીક પોલની પાસેથી પસાર થાય છે ત્યારે તમારે મનોમન બોલવાનું શરૂ કરવાનું 'એક હજાર અને એક, એક હજાર અને બે.' જ્યારે આઠ શબ્દો પૂરા થાય એ પહેલા તો તમે માઇલ સ્ટોન કે ઝાડ કે ઇલેક્ટ્રીક પોલ પસાર કરી આગળ પહોંચી જાવ તો તે 'ટુ સેકન્ડ રૂલ' પ્રમાણે નથી, માટે બ્રેક મારી ધીમું પાડી 'ટુ સેકન્ડ રૂલ' જેટલું કરી દેવું જોઈએ. જ્યારે રસ્તા ઉપર વરસાદ પડતો હોય કે રાત્રીએ ચલાવતા હોય તો **'ટુ સેકન્ડ રૂલ'** ને બદલે **'ફોર સેકન્ડ રૂલ'**નું પાલન કરવાનું રહે છે અને ચાર સેકન્ડ જેટલું અંતર રાખવું. 'એક હજાર એક, એક હજાર બે, એક હજાર ત્રણ, એક હજાર ચાર' બોલી ચાર સેકન્ડ જેટલું અંતર બનાવી લેવું હિતાવહ અને જરૂરી છે. **તમારી મોટરબાઈક ઉપર પાછળનું જોવા માટે મીરર (rear view mirror) ક્યારે પણ કાઢી ન નાંખવા** કારણકે આ તમારી ત્રીજી આંખ છે જેનાંથી પાછળથી આવતો ટ્રાફીક જોઈ શકાય છે. બસ-ટ્રકમાં લાગેલ રીઅર વ્યુ મીરરમાં હંમેશા તમો દેખાવો તે રીતે મોટરબાઈક ચલાવો જેથી બ્લાઈન્ડ સ્પોટને લઈ તમને અકસ્માત ન થાય તેમસ્જ બસ-ટ્રકના ડ્રાઈવર તમને જોઈ શકે અને તમે બચી શકો.

ડે લાઈટ રનીંગ DLR એટલે કે મોટરબાઈકમાં હેડલાઈટ હંમેશા ચાલુ જ રાખવી. આમ કરવાથી સામેથી આવતા વાહનોનું લાઈટને લઈ ધ્યાન ખેંચાય છે અને તમને અકસ્માત થતો નથી. દુનિયામાં આ બાબતનો અમલ કરતાં મોટરબાઈકના અકસ્માતોમાં ૪૦% ઘટાડો જોવા મળ્યો છે. પરદેશમાં DLR કાયદામાં હોવાથી વાહનોનું ઉત્પાદન DLR સાથે થાય છે અને હેડલાઈટને બંધ કરવાની કોઈ સુવિધા હોતી નથી. મોટરબાઈક ચાલુ હોય ત્યારે હેડલાઈટ ચાલુ જ હોય છે. માટે **આપણે પણ મોટરબાઈકમાં હેડલાઈટ ચાલુ રાખી ચલાવીશું.**

ડ્રાઈવીંગ એ તો હંમેશા ચાલુ રહેતી શીખવાની પ્રક્રિયા છે માટે રોડનો ઉપયોગ કરતા બીજાઓ પ્રત્યે કાળજી-વિવેક-આદર રાખી આપણી વર્તણૂંક બદલી, સમજણપૂર્વક, સંયમપૂર્વક આત્મવિશ્વાસથી રાષ્ટ્રીય ભાવના સાથે મોટરબાઈકને મોતબાઈક નહીં બનવા દઈશું તેવા પ્રણ સાથે ચલાવવી જોઈએ. નવયુવાન કીશોર-કીશોરીઓને આ બાબત ખાસ ધ્યાનમાં લેવી જોઈએ. કારણકે તમે તો તમારા મા-બાપની ભવિષ્યની આશાઓ અને સપનાઓ છો. **યોગ્ય જાણકારી સાથે મોટરબાઈક ચલાવવી એજ સલામત ઉપાય છે.**