kalamdaily.com

కలం
ప్రజల గళం...

Follow on: Kalamtelugu

మంగళవారం • 14-04-2026

పేజీలు: 4

360° SINGLE TOPIC

ప్రైవేట్ ట్రావెల్స్

స్లీపర్ బస్సు..
జర్నీ టు హెల్

కర్ణుడి చావుకు కారణాలనేకం అన్నట్లుగా స్లీపర్ బస్సుల ప్రమాదాలకూ అనేక కారణాలున్నాయి. ప్రైవేటు బస్సు ఆపరేటర్ల (యజమానుల) కాసుల కక్కుర్తి, రవాణా శాఖ అధికారుల అవినీతి, ప్రభుత్వాల నిర్లక్ష్యం, నిబంధనల ఉల్లంఘన.. ఇవన్నీ కారణాలే! రాత్రి బస్సెక్కి తెల్లవారేటప్పటికి ఇంటికి చేరాలనే ప్రయాణికుల ఆరాటం కూడా ఓ ప్రధాన కారణం. 'హోటల్ ఆన్ వీల్స్', 'లగ్జరీ స్లీప్', 'స్లీప్ అండ్ రిలాక్స్'.. ఇలాంటి ఎన్ని ట్యాగ్‌లైన్లు తగిలించినా ప్రమాదం జరిగినప్పుడు మాత్రం 'డెత్ ట్రాప్' అవుతున్నది. 'డైరెక్ట్ జర్నీ టు హెల్' అనే ట్యాగ్‌లైన్ తగిలించిన సందర్భాలూ ఉన్నాయి.

ప్రాణాలను బలిగొంటున్న ఆపరేటర్ల పైసాచికం

రూల్స్‌కు విరుద్ధంగా డిజైన్లు.. ఫైర్ సేఫ్టీ, ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్ నామ్ కే వాస్తే

ప్రమాదం జరిగినప్పుడే రవాణా శాఖ యాక్షన్.. ఆ తర్వాత గప్‌చుప్

ప్రశ్నించని ప్రయాణికులు.. వేగంగా గమ్యం చేరుకోవడానికే ప్రయారిటీ

బస్సుల బాడీ బిల్డింగ్‌లోని లోపం, లోకల్ షెడ్‌లలో చేసే డిజైన్ మార్పులు, ఫైర్ ఫైటింగ్ సిస్టమ్ లేకపోవడం, మొక్కుబడిగా ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్‌లు, నిర్లక్ష్యపు డ్రైవింగ్, ఓవర్ స్పీడ్, ట్రాఫిక్ రూల్స్ ఉల్లంఘన, రవాణా శాఖ తనిఖీలు లేకపోవడం, నాసిరకపు వైరింగ్.. స్లీపర్ కోచ్ బస్సుల్లోని ఇలాంటి అనేక లోపాలు ప్రజల ప్రాణాలను బలిగొంటున్నాయి. నిబంధనలేం చెప్తున్నాయి, ఉల్లంఘనలు ఏ స్థాయిలో జరుగుతున్నాయి, ఏయే స్థాయిలో బాధ్యతారాహిత్యం ఉన్నది.. వీటిపై కలం 360 డిగ్రీస్ స్పెషల్.

- సెంట్రల్ డెస్క్, కలం

'సురక్షిత ప్రయాణం' అని ఆర్టీసీ చెప్పినా, 'మీ గమ్యానికి నమ్మకమైన ప్రయాణం' అని రైల్వే చెప్పినా, 'వేగంగా చేరండి.. విశ్రాంతిగా నిద్రించండి' అని కొన్ని ప్రైవేటు ట్రావెల్స్ చెప్పినా ప్రమాదం జరిగినప్పుడు బాధిత కుటుంబాల వేదన, రోదన వర్ణనాతీతం. రైళ్లు, ప్రైవేటు స్లీపర్ కోచ్ బస్సులున్నా ఇప్పటికీ ఆర్టీసీ బస్సుల్లో ప్రయాణించేవారి సంఖ్యే ఎక్కువ. అన్ని రాష్ట్రాలను కలుపుకుంటే సగటున ఏటా సుమారు 3 వేల కోట్ల మంది ప్రయాణిస్తున్నట్లు కేంద్ర రవాణా మంత్రిత్వ శాఖ అంచనా.

ఆర్టీసీ బస్సులు, రైళ్లతో పోలిస్తే ప్రైవేటు స్లీపర్ కోచ్ బస్సు ప్రమాదాలు తీవ్ర స్వభావంతో కూడుకుని ఉంటాయి. కేవలం నాలుగు నెలల వ్యవధిలోనే దేశం మొత్తం మీద 145 మంది చనిపోవడంతో జాతీయ మానవ హక్కుల కమిషన్ సైతం ఘాటుగా రియాక్ట్ అయింది. లోపాలతో కూడిన స్లీపర్ కోచ్ బస్సులన్నింటినీ షెడ్డుకు పంపాలంటూ కేంద్ర రవాణా మంత్రిత్వ శాఖకు, రాష్ట్రాలకు నోటీసులు జారీ చేసింది. ఇలాంటి ప్రమాదాలు, ప్రభుత్వ విభాగాల నోటీసులు 'షరా మామూలు'గా మారిపోయాయి.

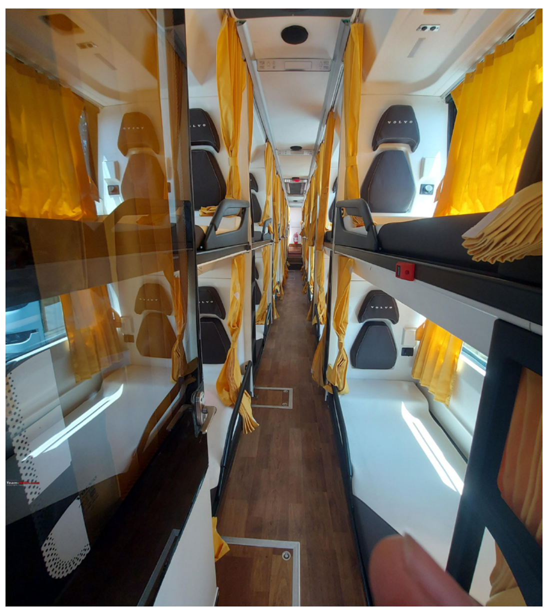
2025 అక్టోబర్ 24న ఏపీలోని కర్నూలు జిల్లా చిన్నటేకూరు వద్ద అగ్ని ప్రమాదానికి గురైన స్లీపర్ బస్సు

ప్రైవేటు ఆపరేటర్ల ధన దాహం

తక్కువ సమయంలో ఎక్కువ లాభాలను ఆర్జించాలన్న ప్రైవేటు బస్ ఆపరేటర్ల ధనదాహం ప్రజల ప్రాణాలకు ప్రమాదకరంగా మారింది. వీలైనంత తక్కువ సమయంలోనే లాభాలు రావాలనే ఆలోచనతో ఈ రంగంలోకి దిగుతున్నారు. ఖరీదైన బస్సు కొన్న తర్వాత దానికి తగినంత ఆదాయం కోసం వెంపర్లాడుతున్నారు. ఎంత ఎక్కువ మంది ప్రయాణిస్తే అంత ఆదాయం వస్తుందనే కక్కుర్తిని ప్రదర్శిస్తున్నారు. సంక్రాంతి, వీకెండ్స్ లాంటి సందర్భాల్లో ఇష్టారాజ్యంగా ధరలు పెంచేస్తున్నారు. ఆదాయం, లాభాలే ఆపరేటర్లకు ప్రధానమవుతున్నది. ప్రయాణికుల భద్రత, నిబంధనలను పాటించడం, ప్రమాదాల నివారణ.. ఇవేవీ ఆపరేటర్లకు పట్టడం లేదు. లంచం ఇస్తే అన్నీ జరిగిపోతాయనే ఆలోచన, దానికి తగినట్లు ప్రభుత్వ యంత్రాంగం సహకారం వారి వ్యాపారాన్ని మూడు పువ్వులు ఆరు కాయలుగా మారుస్తున్నది.

రూల్స్‌కు విరుద్ధంగా డిజైన్‌లో మార్పులు

స్లీపర్ కోచ్ బస్సుల డిజైన్, ఇంటీరియర్ ఎలా ఉండాలో స్పష్టమైన ప్రమాణాలే ఉన్నాయి. ప్రపంచవ్యాప్తంగానే ప్రత్యేకంగా ఆటోమోటివ్ ఇండస్ట్రీ స్టాండర్డ్స్ పేరుతో ఏఐఎస్-052, ఏఐఎస్-119 లాంటి కొన్ని కోడ్స్ ఉన్నాయి. కానీ తెలుగు రాష్ట్రాల్లోని ప్రైవేటు బస్ ఆపరేటర్లకు ఇవి పట్టవు. వీలైనన్ని ఎక్కువ సీట్లు, బెర్తులు ఉండేలా చూసుకుంటున్నారు. లోకల్ షెడ్లు, బాడీ బిల్డింగ్ యూనిట్లలో దానికి తగినట్లు మార్పులు చేస్తున్నారు. తక్కువ స్పేస్‌లో ఎక్కువ మంది ప్రయాణించేలా చూసుకుంటున్నారు. సేఫ్టీ ప్రమాణాలను గాలికొదిలేస్తున్నారు. తనిఖీలు చేయాల్సిన రవాణా శాఖ అధికారులను మేనేజ్ చేసుకుంటున్నారు. ప్రయాణికులు సైతం ఎక్కామా.. చేరుకున్నామా.. అనే తీరులోనే ఆలోచిస్తున్నారు. ప్రమాదం జరిగినప్పుడు బయటపడే మార్గం లేక నిద్రలోనే ప్రయాణికులు ప్రాణాలు వదులుతున్నారు.



ఫైర్ సేఫ్టీ, ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్ నామమాత్రం

ప్రతీ స్లీపర్ బస్సుకు ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్‌లు ఉండాలి. అగ్నిప్రమాదం జరిగినప్పుడు నిరోధించే వ్యవస్థా ఉండాలి. కానీ ప్రైవేటు స్లీపర్ కోచ్‌లలో ఇవన్నీ నామమాత్రం. ప్రతీ విండో దగ్గర గ్లాస్‌ను పగులగొట్టడానికి ఒక సుత్తి ఉండాలి. మంటలు రాగానే ఆర్పేందుకు ఫైర్ ఎక్స్‌ంటిగ్విషర్లు ఉండాలి. బస్ ఇంటీరియర్ కోసం వాడే మెటీరియల్ వేడిని, మంటను తట్టుకునేవిగా ఉండాలి. ఎమర్జెన్సీ టైమ్‌లో బయటపడేందుకు ఎగ్జిట్ ఎక్కడున్నదో తెలిపేలా గ్లో సైన్ బోర్డులు ఉండాలి. అగ్ని ప్రమాదానికి ముందే దాన్ని పసిగట్టే, నిరోధించే వ్యవస్థ (ఎఫ్‌డీడీఎస్) ఉండాలి. సీట్లకు తప్పనిసరిగా బెల్టు ఉండాలి. బస్సు పొడవుకు తగినట్లుగా కనీసంగా ఐదారు ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్‌లు ఉండాలి.. ఇలాంటి ప్రమాణాలు ఉన్నా అన్నీ బేఖాతర్. ప్రయాణికులు ప్రశ్నించరు.. ఆపరేటర్లు సమకూర్చరు.. అధికారులు పట్టించుకోరు.

రవాణా శాఖ అంతులేని నిర్లక్ష్యం

ప్రమాదం జరిగినప్పుడు హడావిడి చేయడం, ఆ తర్వాత అటువైపే చూడకపోవడం రవాణా శాఖలో రెగ్యులర్ ప్రాక్టీస్. పాలెం ఘటన జరిగిన తర్వాత గుణపాఠం నేర్చుకోలేదు. ఆ తర్వాత కొన్ని పదుల సంఖ్యలో స్లీపర్ బస్సులు రోడ్డు ప్రమాదాలకు, అగ్ని ప్రమాదాలకు గురయ్యాయి. ప్రభుత్వ వ్యవస్థలోనే అనేక లొసుగులున్నాయి. అందువల్లనే ప్రయాణికులకు ఇన్ని అవస్థలు. బస్సు కండిషన్ ఎలా ఉన్నా చేతిలో డబ్బులు పడితే ఫిట్‌నెస్ సర్టిఫికెట్ జారీ అవుతుంది. లెక్కకు మించి ప్రయాణికులు బస్సులో ఉన్నా చూసీ చూడనట్లు వ్యవహరిస్తారు. సేఫ్టీ కండిషన్స్ గురించి పట్టింపే ఉండదు. నిబంధనలు ఎన్ని ఉన్నా అవి కాగితాలకే పరిమితం. తగినంతమంది సిబ్బంది లేరనే కారణంతో తనిఖీలు బంద్ అయ్యాయి.

సీఐఆర్‌టీ చెప్పినా బుట్టదాఖలు

స్లీపర్ కోచ్ బస్సు ప్రమాదాలను విశ్లేషించిన పుణెలోని సెంట్రల్ ఇన్‌స్టిట్యూట్ ఆఫ్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అనేక సూచనలు చేసింది. పాటించాల్సిన కోడ్స్ గురించి స్పష్టత ఇచ్చింది. ఉల్లంఘనలకు పాల్పడితే తీసుకోవాల్సిన చర్యలపైనా రవాణా శాఖకు గైడ్‌లైన్స్ ఇచ్చింది. ప్రమాదాల సమయంలో స్మోక్ (పొగ) ఎలా ప్రాణాలు తీస్తున్నదో వివరించి ఇంటీరియర్స్ కోసం వాడాల్సిన మెటీరియల్ గురించి వివరించింది. బెర్తుల మధ్య తగినంత స్థలం లేకపోవడం, ఒకే బెర్తులో ఇద్దరు పడుకోవడంలోని ఇబ్బందులు, లగేజీ కంపార్టుమెంట్లకు ఉండాల్సిన ప్రమాణాలు, డ్రైవర్ క్యాబిన్‌కు ప్రయాణికుల కంపార్టుమెంటుకు మధ్య పార్టిషన్‌ను తీసేయడం, బస్సు ఎక్కడానికి ముందే ప్రయాణికులకు ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్, ఫైర్ యాక్సిడెంట్ జరిగినప్పుడు తీసుకోవాల్సిన జాగ్రత్తలను సూచనల రూపంలో చెప్పే పబ్లిక్ అనౌన్స్‌మెంట్ వ్యవస్థ లేకపోవడం.. వీటన్నింటినీ ప్రస్తావించింది. అయినా ఇవేవీ ఆచరణలోకి రాలేదు.

వోల్వో డ్రైవర్లకు ట్రైనింగ్ మస్ట్

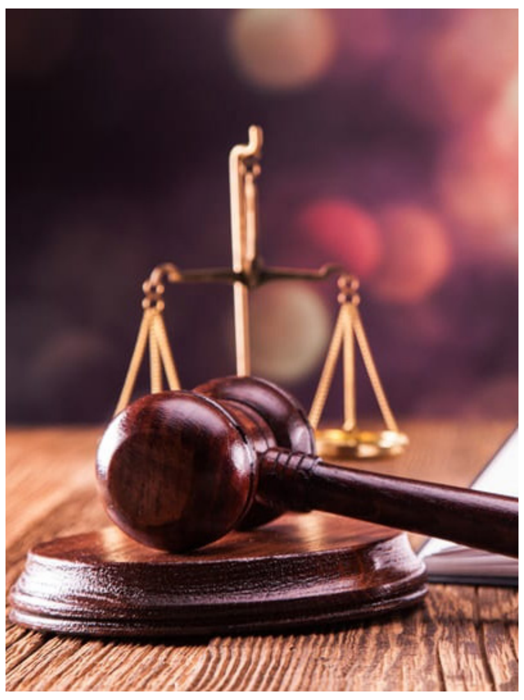
వోల్వో కంపెనీ ట్రావెల్ ఆపరేటర్లకు బస్సులను హ్యాండ్ ఓవర్ చేసేటప్పుడే డ్రైవర్లకు ఐదు రోజుల పాటు శిక్షణ ఇస్తుంది. ఆ తర్వాత డ్రైవర్లు మారినప్పుడల్లా బస్సు తయారీ కంపెనీ నుంచి విధిగా శిక్షణ తీసుకోవాలన్న నిబంధన ఉంటుంది. వోల్వో బస్సుల తయారీ సమయంలోనే భద్రతకు ప్రాధాన్యం ఇవ్వడంపై దృష్టి పెడతామని, ఈ విషయంలో రాజీపడే ప్రసక్తే లేదని ఆ సంస్థ ఎగ్జిక్యూటివ్ డైరెక్టర్ చెట్టియార్ తెలిపారు. అడ్వాన్సు ఎలక్ట్రానిక్ బ్రేకింగ్ సిస్టమ్, ఇంజన్‌లోనే ఫైర్ డిటెక్షన్ సిస్టమ్, ఇంజన్ కింది భాగంలో ప్రొటెక్షన్ వ్యవస్థ, ఒకటి కంటే ఎక్కువ ఫైర్ ఎగ్జిట్ పాయింట్లు.. ఇవన్నీ ఉంటాయన్నారు. అన్ని బస్సులకు కంపెనీ వారంటీ ఉంటుందన్నారు. కానీ.. డ్రైవర్ శిక్షణ తీసుకోకున్నా, డిజైన్‌లో మార్పులు చేసినా ఆ వారంటీ చెల్లుబాటు కాదన్నారు.

ట్రైనింగ్ లేని డ్రైవర్లతో తిప్పలు

రోడ్డు ప్రమాదాలను నివారించడానికి కేంద్ర రవాణా మంత్రిత్వశాఖ, జాతీయ రహదారుల అథారిటీ అనేక జాగ్రత్తలు తీసుకుని గ్రీన్‌ఫీల్డ్ హైవేలను నిర్మిస్తున్నా వాటిపై సేఫ్టీ మాత్రం ప్రశ్నార్థకంగానే మారింది. ఒకవైపు బస్సుల డిజైన్‌లో అనుమతి లేకుండా మార్పులు చేయడంతో పాటు తగిన శిక్షణ లేని డ్రైవర్లను ఆపరేటర్లు నియమించడంలోనే లోపాలున్నట్లు పుణెలోని సీఐఆర్టీ గుర్తించింది. బస్సుల్లో కొత్త ఫీచర్లు, టెక్నాలజీ అడ్వాన్స్ మెంట్ వస్తున్నా దానికి తగినట్లుగా డ్రైవర్లకు ట్రైనింగ్ ఉండడం లేదని నొక్కిచెప్పింది. మరోవైపు రాష్ట్రాల్లోనే రవాణా శాఖలు సైతం పీరియాడికల్‌గా డ్రైవర్లకు ట్రైనింగ్ ఇచ్చేలా అకాడమీలను నిర్వహించడంలో ఫెయిల్ అవుతున్నాయి. అనేక ప్రమాదాలకు మానవ తప్పిదం (డ్రైవర్ పొరపాటు) కారణమవుతున్నది.

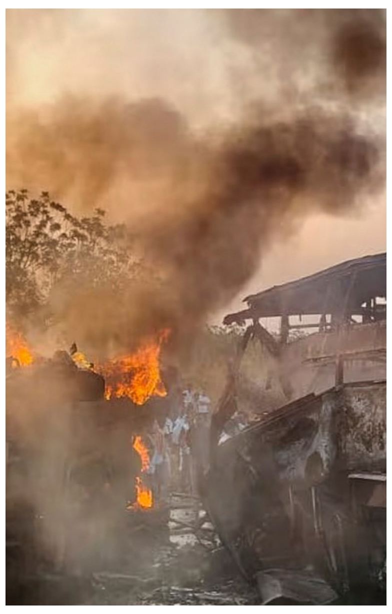
ఓవర్ స్పీడ్‌తో నో కంట్రోల్

దేశంలోని చాలా జాతీయ రహదారులు గంటకు 120 కి.మీ. వేగంతో ప్రయాణించడానికి అనువుగా ఉన్నప్పటికీ బస్సుల కండిషన్ దానికి తగినట్లుగా లేదు. వోల్వో, స్కానియా లాంటి కొన్ని కంపెనీల బస్సులు మాత్రమే 80 కి.మీ. కంటే ఎక్కువ వేగంతో ప్రయాణించినా కంట్రోల్ చేసే వ్యవస్థ ఉంటుందని, డ్రైవర్ ట్రైనింగ్ తీసుకుంటేనే ఇది సాధ్యమని ఆ కంపెనీ ఎగ్జిక్యూటివ్ వైస్ చైర్మన్ చెట్టియార్ తెలిపారు. కానీ చాలా బస్సుల్లో అలాంటి అడ్వాన్స్ సిస్టమ్ లేకపోయినా వంద కి.మీ. వేగంతో నడుపుతున్నారు. చివరకు కంట్రోల్ తప్పుతున్నది. ఒకవైపు షెడ్యూలు ప్రకారం గమ్యానికి చేరాలన్న ఒత్తిడి, మరోవైపు యజమాని లాభార్జనతో పరిమితికి మించి లగేజీని లోడ్ చేయడం, ఇంకోవైపు ఎక్కువ గంటలు డ్రైవ్ చేసి అలసిపోవడం.. ఇవన్నీ ప్రమాదానికి కారణమవుతున్నాయి.



చట్టంలోని లొసుగులు, ఉల్లంఘనలు

బస్సు డిజైన్ అథారిటీ చెప్పేదొకటి, ఆపరేటర్లు చేసేదొకటి కావడంతో ప్రమాదాల నివారణ కష్టసాధ్యమవుతున్నది. చట్టంలోని లొసుగులను అటు ఆపరేటర్లు, ఇటు రవాణా శాఖ అధికారులు వాడుకుంటున్నారు. బస్సులను నిర్దిష్ట ప్రమాణాలకు లోబడి డిజైన్ చేయాల్సి ఉన్నా అనధికారికంగా మార్పులు చేయడంతో భద్రత ప్రశ్నార్థకమవుతున్నది. ఇంటీరియర్ మెటీరియల్ ఫైర్ రెసిస్టెంట్‌గా ఉండాలని చెప్పినా దుప్పట్లు, దిండ్లు లాంటివి వినియోగిస్తున్నాయి. మంటలను ఆర్పడానికి ఫైర్ ఎక్స్‌టింగ్విషర్లు ఉండవు. విండో గ్లాసుల దగ్గర సుత్తి ఉండదు. ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్ ఒకవైపే ఉంటుంది. ప్రయాణికులకు వివరించేలా గో సైన్ బోర్డులు ఉండవు. ఇన్ని లోపాలున్నా మోటార్ వెహికల్ ఇన్‌స్పెక్టర్లు పట్టించుకోరు. డబ్బులిస్తే పనులన్నీ అవుతాయన్నట్లుగా నిబంధనల్లోని లొసుగులతో ఆపరేటర్లు మేనేజ్ చేస్తున్నారు.



స్మోక్ కారణంగా డెత్ రేట్ ఎక్కువ

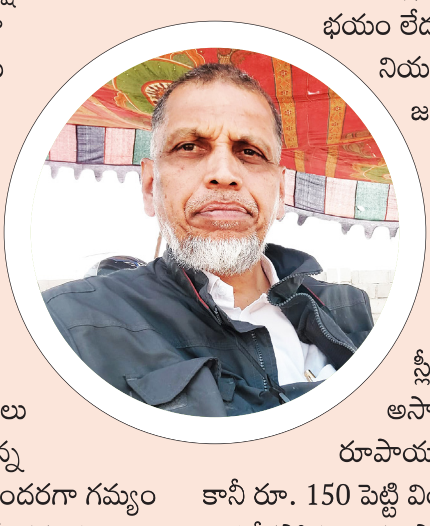
బస్సుల్లో అగ్నిప్రమాదం జరిగినప్పుడు అత్యంత ప్రమాదకారి స్మోక్ (పొగ). స్లీపర్ కోచ్‌లన్నీ దాదాపుగా ఎయిర్ కండిషన్ సౌకర్యంతో ఉండేవే. వాటికి వాడే వైరింగ్ నాసిరకంగా ఉంటుందని పలు అధ్యయనాల్లో తేలింది. పవర్ ఓవర్ లోడ్ అయినప్పుడు వైర్ల ద్వారా మొదట నిప్పు పుడుతుందని, అది చివరకు మంటగా మారి తొలుత నూలు దుప్పట్లు (ఉలెన్ బ్లాంకెట్స్), సీటు/బెర్త్ కుషన్ (స్పాంజ్), రెగ్జిన్.. ఇవి అంటుకుని పొగ కమ్ముకుంటుంది. ఈ మంటలతో టాక్సిక్ గ్యాస్ ఉత్పత్తి అయి ప్రయాణికులు పీల్చుకున్న తర్వాత అపస్మారక స్థితిలోకి వెళ్తారు. దీంతో మంటలు తరుముకొస్తున్నా బయటకు రావాలనే స్పృహ ఉండదు. బయట నుంచి ఆలోచించేవారికి మంటలు దగ్గరకు వస్తున్నా ఎందుకు తొందరపడడంలేదని అనుకుంటారు. ఆవరించిన పొగే ప్రాణాలను తోడేస్తున్నది. నిబంధనలకు విరుద్ధంగా ఇంటీరియర్ మెటీరియల్ వాడడం ఇందుకు ప్రధాన కారణం.

ప్రయాణికుల్లో చైతన్యంరానంతకాలం..!

స్లీపర్ కోచ్ బస్సులు నిబంధనలకు అనుగుణంగా ఉన్నాయో లేవో ధనార్జనే ధ్యేయంగా ఉన్న ఆపరేటర్లకు పట్టదు. కానీ, ప్రయాణికుల్లోనూ అలాంటి చైతన్యం ఉండదు. నైట్ బస్సెక్కి పొద్దున్నే దిగిపోదామనే ఆతృతే తప్ప కనీస భద్రతా ప్రమాణాలు ఉన్నాయో లేవో చూసుకోరు. బస్సు ఎక్కేటప్పుడే ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్ ఎక్కడున్నదో, విండో గ్లాస్ దగ్గర హ్యామర్ ఉన్నదో లేదో చెక్ చేసుకోరు. బయటపడే మార్గాల గురించి ఆలోచించరు. డ్రైవర్‌ను అడగరు. డ్రైవర్ సైతం పబ్లిక్ అడ్రస్ సిస్టమ్ ద్వారా అనౌన్స్ చేయరు. బస్సులు నిబంధనలకు అనుగుణంగా లేవని తెలిసినా ఆపరేటర్ లేదా డ్రైవర్‌ను ప్రయాణికులు ప్రశ్నించరు. రవాణా శాఖకు ఫిర్యాదు చేయరు. ప్రయాణికుల్లో చైతన్యం రానంతవరకు ఈ ప్రమాదాలు జరుగుతూనే ఉంటాయి. తొందరగా చేరాలన్న తపనే తప్ప సేఫ్టీ గురించి పట్టించుకోరు. ఆర్టీసీ బస్సులైతే స్టేషన్ వరకూ వెళ్లాలి.. నిదానంగా వెళ్తుంది.. ప్రైవేటు బస్సులైతే పాయింట్ దగ్గరకే వస్తాయి.. తొందరగా చేరుకుంటాయి.. ఇలాంటి ఆలోచనే తప్ప సేఫ్టీ పట్ల నో ప్రయారిటీ.

వ్యవస్థలోని లోపాలు సహా ఎన్నో కారణాలు

స్లీపర్ బస్సుల ప్రమాదానికి నిర్దిష్టంగా ఒక్క కారణం ఉండదు. అనేకం ఉంటాయి. ప్రస్తుత వ్యవస్థ వల్లనే ఈ అవస్థలన్నీ. పాత ప్రమాదాల నుంచి నేర్చుకున్నదేమీ లేదు. ఆపరేటర్లు పర్‌ఫెక్ట్‌గా నిబంధనలను పాటించరు. ఫైర్ యాక్సిడెంట్లను తట్టుకునే వ్యవస్థ బస్సుల్లో లేదు. ఖర్చును తగ్గించుకోడానికి యజమానులు కక్కుర్తి పడతారు. అందుకే ఆపరేటర్లది కమర్షియల్ ఆలోచన. ప్రయాణికులది తొందరగా చేరుకోవాలన్న ఆతృత. నిబంధనలను పట్టించుకుంటే అసలు రోడ్లపై బస్సులే తిరగవన్నది రవాణా శాఖ అభిప్రాయం. వారివారి స్థాయిల్లో నిర్లక్ష్యమున్నది. తక్కువ స్పేస్‌లోనే ఎక్కువ సీట్లు, బెర్తులు పెట్టి ఒక్కో ట్రిప్‌కు ఎక్కువ ఆదాయం ఆర్జించాలన్న ధోరణితో నాసిరకపు డిజైన్లు, మెటీరియల్‌తో యజమానులు బస్సుల్ని నడుపుతున్నారు. మనమున్న చోటికే స్లీపర్ బస్సు వచ్చేస్తుంది... తొందరగా గమ్యం చేరుకుంటాం... ఫ్లైట్ టికెట్‌తో పోలిస్తే తక్కువ రేటు.. బస్సు ఎక్కగానే నిద్రపోతే తెల్లారేసరికి చేరుకోవచ్చు.. ఇదీ ప్రయాణికుల ఆలోచన. రెగ్యులర్ పనులను మానుకుని స్లీపర్ బస్సుల్ని తనిఖీ చేసేంత టైమ్ లేదు.. ఇప్పటికే స్టాఫ్ తక్కువ.. నిబంధనల గురించి ఆలోచిస్తే ఒకటీ అరా తప్ప ఏ బస్సూ ఫిట్ కాదు..

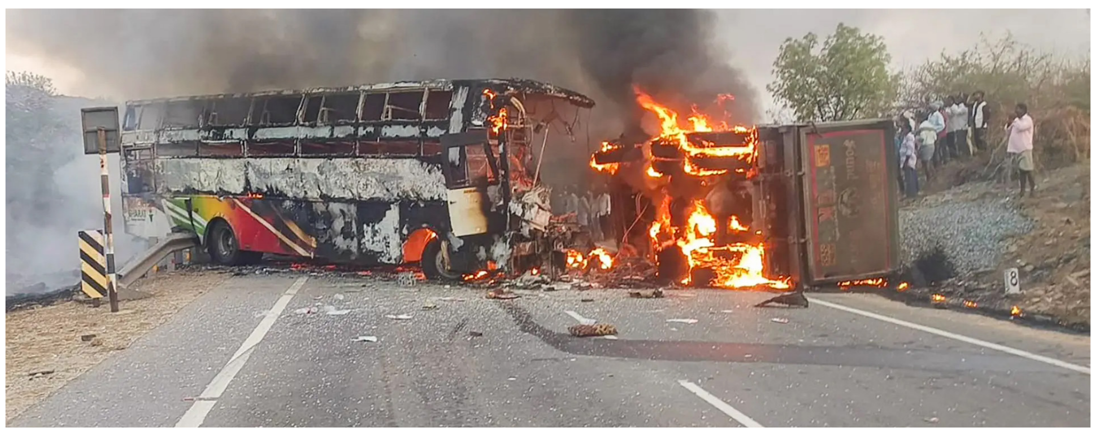


ఇదీ రవాణా శాఖ ధోరణి. ఓవర్ స్పీడ్ వెళ్తున్నా దాన్ని రూఢీ చేయడానికి నైట్ టైమ్ స్పీడ్ గన్స్ పసిగట్టలేకపోవడం ఒక ప్రధాన లొసుగు. ప్రమాదం జరిగినప్పుడు ప్రభుత్వ యంత్రాంగం వారం పది రోజులు హడావిడి. ఆ తర్వాత షరా మామూలు. ఫైర్ యాక్సిడెంట్ జరిగినప్పుడు మంటల్లోకంటే పొగతోనే ఎక్కువగా చనిపోతున్నారు. స్లీపర్ బస్సుల విషయంలో ఆపరేటర్లకు బాధ్యత లేదు, ప్రయాణికుల్లో భయం లేదు, డ్రైవర్లకు స్పీడ్‌పై నియంత్రణ లేదు, రవాణాశాఖకు జవాబుదారీతనం లేదు.. ఇన్ని లొసుగులున్న తర్వాత ఎన్ని చట్టాలొచ్చినా అమలును ఆశించడం నేతిబీరకాయ చందమే. చంద్రుడిమీదైనా కాలుపెట్టొచ్చేమోగానీ స్లీపర్ బస్సుల్ని నివారించడం అసాధ్యం. ఐదారు కోట్ల రూపాయలు పెట్టి బస్సు కొంటున్నారు కానీ రూ. 150 పెట్టి విండో గ్లాస్‌కు హ్యామర్ కొనలేకపోతున్నారు. పాలెం ఘటన అయినా, తాజాగా మార్కాపురం ఇన్సిడెంట్ అయినా వారం పది రోజులు చర్చించుకుంటాం.. ఆ తర్వాత మర్చిపోతాం.. ఈ ధోరణి మారనంతవరకు, ప్రభుత్వాలు సీరియస్‌గా వ్యవహరించనంతవరకు, ప్రజల్లో చైతన్యం రానంతవరకు వీటిని ఆపలేం. ప్రమాదాల్లో ప్రజలు ప్రాణాలు కోల్పోవాల్సిందే.

- జుబేర్ అలీ ఖాన్,
ఇండియాలో ఏకైక సర్టిఫైడ్ ఫైర్ ఫోరెన్సిక్ నిపుణుడు

స్లీపర్ బస్సులు నింపిన విషాదాలెన్నో..!

2026 మార్చి 26



తెలంగాణలోని నిర్మల్ నుంచి ఏపీలోని పామూరు వైపు వెళ్తున్న ప్రైవేట్ స్లీపర్ బస్సు మార్కాపురం వద్ద హైవేపై ఎదురుగా వస్తున్న కంకర లారీని ఢీకొంది. బస్సులోని డీజిల్ ట్యాంక్ పగిలిపోయింది. ఒక్కసారిగా మంటలు చెలరేగి బస్సు మొత్తం వ్యాపించాయి. ఆ సమయంలో ప్రయాణికులందరూ గాఢ నిద్రలో ఉన్నారు. మంటలు వ్యాపించిన విషయాన్ని గుర్తించేలోపే బస్సులో పొగ నిండిపోయింది. బస్సులోనే 14 మంది ప్రయాణికులు సజీవదహనమయ్యారు. మరో 28 మందికి గాయాలయ్యాయి. అతివేగం, అజాగ్రత్త వల్ల లారీని ఢీకొనడంతో బస్సు డీజిల్ ట్యాంక్ పగిలి మంటలు చెలరేగడంతో ప్రమాదం జరిగింది.

2025 అక్టోబర్ 24

హైదరాబాద్ నుంచి బెంగళూరు వెళ్తున్న ట్రావెల్స్ బస్సు ఏపీలోని కర్నూలు జిల్లా చిన్నటేకూరు వద్ద అగ్ని ప్రమాదానికి గురైంది. బస్సులోని 20 మంది ప్రయాణికులు కాలిబూడిదయ్యారు. ప్రమాదంలో బస్సు కింద ఒక బైక్ ఇరుక్కుపోవడంతో కొన్ని మీటర్ల వరకు లాక్కెళ్లింది. నిప్పురవ్వలు డీజిల్ ట్యాంక్‌కు అంటుకుని బస్సు మంటల్లో కాలిపోయింది.

2024 డిసెంబర్ 5

ఏపీలోని నెల్లూరు సమీపంలో జాతీయ రహదారిపై ఏసీ స్లీపర్ బస్సులో షార్ట్ సర్క్యూట్ కారణంగా మంటలు చెలరేగాయి. ఐదుగురు ప్రయాణికులు సజీవ దహనమయ్యారు. మరికొందరికి గాయాలయ్యాయి. బస్సుల్లో అగ్నిమాపక పరికరాలు లేవని, ఎమర్జెన్సీ ఎగ్జిట్లు సరిగా పనిచేయలేవని విచారణలో తేలింది.

2024 ఆగస్టు 14

తెలంగాణలో సూర్యాపేట వద్ద హైవేపై ఆగి ఉన్న లారీని ఓ స్లీపర్ బస్సు వెనుక నుంచి ఢీకొట్టింది. ఇద్దరు ప్రయాణికులు మృతి చెందారు. 16 మంది ప్రయాణికులు గాయపడ్డారు. బస్సు డ్రైవర్ నిద్రమత్తులోకి జారుకోవడమే ప్రమాదానికి కారణమని విచారణలో తేలింది. లారీ వెనుక భాగంలో బస్సు క్యాబిన్ ఇరుక్కుపోయింది.

2024 జూన్ 16

బెంగళూరు నుంచి విజయవాడ వెళ్తున్న ప్రైవేట్ స్లీపర్ బస్సు ఏపీలోని పలమనేరు వద్ద హైవేపై అదుపు తప్పి లోయలో పడింది. నలుగురు ప్రయాణికులు చనిపోయారు. మరో 20 మంది గాయపడ్డారు. అతివేగం, డ్రైవర్ నిద్రమత్తులోకి జారుకోవడమే ప్రమాదానికి కారణమని తేలింది.

2024 అక్టోబర్ 20

విశాఖపట్నం నుంచి హైదరాబాద్ వస్తున్న ప్రైవేట్ స్లీపర్ బస్సు తెలంగాణలో చిట్యాల వద్ద హైవేపై అతివేగంతో వెళ్తూ డివైడర్‌ను ఢీకొని బోల్తా పడింది. ముగ్గురు ప్రయాణికులు చనిపోయారు. మరో 15 మందికి పైగా తీవ్రంగా గాయపడ్డారు. అతివేగం, డ్రైవర్ అజాగ్రత్తే కారణాలని ఎంక్వైరీలో తేలింది.

2013 అక్టోబర్ 30

మహబూబ్‌నగర్ జిల్లాలోని పాలెం వద్ద జరిగిన స్లీపర్ బస్సు ప్రమాదం దేశవ్యాప్తంగా అందరినీ కలచివేసింది. ప్రైవేట్ స్లీపర్ బస్సు బెంగళూరు నుంచి హైదరాబాద్ వస్తూ అతివేగంతో రోడ్డు మధ్యలోని కల్వర్టును ఢీకొట్టింది. బస్సులోని డీజిల్ ట్యాంక్ పగిలిపోయింది. ఇంజిన్ నుంచి నిప్పురవ్వలు చెలరేగి డీజిల్ ట్యాంకుకు అంటుకుని సెకన్ల వ్యవధిలోనే బస్సు అంతా మంటలు వ్యాపించాయి. ప్రమాదం జరిగినప్పుడు ప్రయాణికులందరూ గాఢ నిద్రలో ఉన్నారు. బస్సు సెంట్రల్ లాకింగ్ సిస్టమ్ కావడంతో తలుపులు రాక, కిటికీ అద్దాలు పగలక ప్రయాణికులు లోపలే చిక్కుకు పోయి 45 మంది కాలి బూడిదయ్యారు. ఈ ప్రమాదం స్లీపర్ బస్సుల భద్రతపై దేశవ్యాప్తంగా చర్చకు దారితీసింది.

దేశవ్యాప్తంగా: బిహార్‌లోని కటిహార్‌లో ఈ నెల 11న ప్రైవేటు బస్సు, ట్రక్కు, పికప్ వ్యాన్ ఒకదానికొకటి ఢీకొన్నాయి. ఈ ప్రమాదంలో 13 మంది ప్యాసింజర్లు చనిపోయారు. ఇంకో 30 మంది గాయపడ్డారు. మధ్యప్రదేశ్‌లోని చింద్వారా వద్ద గత నెల 26న బస్సు, ట్రక్కు ఢీకొని బోల్తా పడ్డాయి. ఈ ఘటనలో 9 మంది ప్రయాణికులు మృతిచెందగా.. మరో 30 మంది గాయపడ్డారు. ఢిల్లీలోని కరోల్ బాగ్ వద్ద గత నెల 25న జైపూర్ నుంచి వస్తున్న స్లీపర్ బస్సు మలుపు వద్ద వేగంగా వెళ్తూ బోల్తా పడింది. ఇద్దరు ప్రయాణికులు మృతి చెందగా.. మరో 23 మందికి గాయాలయ్యాయి. హిమాచల్‌ప్రదేశ్‌లోని సిర్మౌర్ వద్ద జనవరి 9న ప్రైవేట్ బస్సు అదుపుతప్పి లోయలో పడింది. 14 మంది ప్రయాణికులు చనిపోగా.. 33 మంది గాయపడ్డారు.