

अध्याय 9

यातायात पुलिस आधुनिकीकरण

अध्याय 9

यातायात पुलिस आधुनिकीकरण

9.1 प्रस्तावना

यातायात निदेशालय को सड़क सुरक्षा, प्रशिक्षण एवं विभिन्न कार्यक्रमों द्वारा जन साधारण में यातायात की समझ विकसित करने हेतु जागरूक करने का दायित्व सौंपा गया था एवं वांछित एवं आवश्यक सुधार हेतु यातायात के क्षेत्रीय कर्मचारियों को जिला पुलिस प्रभारी से समन्वय बनाना था।



9.2 वित्तीय स्रोत तथा उसका उपयोग

उ०प्र० पुलिस यातायात प्रबंधन (यू.पी.पी.टी.एम.एफ.) निधि की स्थापना एवं अधिसूचना जनवरी 2009 में प्रदेश में सड़क सुरक्षा के उपायों को लागू करने तथा यातायात प्रबंधन तंत्र को सुदृढ़ करने हेतु की गयी थी। पुलिस द्वारा मोटर वाहन अधिनियम के अंतर्गत मौके पर प्राप्त अर्थदंड या समाधान द्वारा प्राप्त धनराशि को शासकीय खाते में जमा किया जाना था तथा उसके 75 प्रतिशत के बराबर की धनराशि राज्य सरकार द्वारा बजट के माध्यम से उ०प्र० पुलिस यातायात प्रबंधन निधि में अगले वित्तीय वर्ष में स्थानांतरित की जानी थी। निधि में स्थानांतरित धनराशि का उपयोग यातायात का उचित प्रबंधन, सड़क सुरक्षा के उपायों का प्रभावी क्रियान्वयन, यातायात शिक्षा का व्यापक प्रचार-प्रसार तथा आधुनिक उपकरणों के माध्यम से यातायात व्यवस्था हेतु किया जाना था।

विभाग द्वारा अवधि 2011-16 के लिए यातायात उपकरणों के क्रय हेतु ₹ 535.56 करोड़ की भावी योजना (दिसंबर 2010) तैयार की गयी थी परन्तु राजस्व प्राप्ति हेतु पर्याप्त प्रयास नहीं किये गये थे। अवधि 2011-16 में निधि में प्राप्ति एवं व्यय का विवरण निम्नवत् था:

सारणी 9.1: उत्तर प्रदेश यातायात प्रबंधन निधि द्वारा भावी योजना, अर्थदण्ड वसूली, आवंटित निधि एवं व्यय की स्थिति

(₹ करोड़ में)

वर्ष	भावी योजना के अनुसार प्रस्तावित निधि	विगत वित्तीय वर्ष में प्राप्त अर्थदंड	वर्तमान वित्तीय वर्ष में आवंटित निधि	वर्तमान वित्तीय वर्ष में व्यय	निदेशालय द्वारा समर्पित धनराशि (प्रतिशत में)
2011-12	106.34	16.36	13.66	13.34	0.32
2012-13	89.32	15.17	5.43	3.66	1.77
2013-14	102.31	22.36	39.43	37.81	1.62
2014-15	115.16	33.40	10.82	1.17	9.65
2015-16	122.43	38.19	14.77	13.61	1.16
योग	535.56	125.48	84.11 (69.89 प्रतिशत)	69.59 (82.74 प्रतिशत)	14.52 (17.26 प्रतिशत)

(स्रोत: यातायात निदेशालय लखनऊ)

इस प्रकार यातायात विभाग प्रत्याशित योजना 2011-16 को लागू करने में विफल रहा।

उ०प्र० यातायात पुलिस निदेशालय के अभिलेखों की संवीक्षा में पाया गया कि सम्पूर्ण भावी योजना ₹ 535.56 करोड़ के सापेक्ष विभाग ₹ 125.48 करोड़ (23 प्रतिशत) ही अर्थदंड वसूल कर सका, लेकिन, उ०प्र० शासन ने वर्ष 2011-16 में निधि में जमा के लिए मात्र ₹ 84.11 करोड़ (16 प्रतिशत) स्वीकृत किये। स्वीकृत बजट



इयूटी पर यातायात पुलिस

₹ 84.11 करोड़ के सापेक्ष विभाग द्वारा मात्र ₹ 69.59 करोड़ (13 प्रतिशत) व्यय किये गए तथा ₹ 14.52 करोड़ समर्पित कर दिया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि समर्पण की धनराशि वर्ष 2014-15 में सर्वाधिक (89 प्रतिशत) थी। यह भी देखा गया कि शासन द्वारा माह मार्च 2015 में ₹ 10.82 करोड़ अवमुक्त किये गए थे, जिसके कारण निदेशालय द्वारा उ०प्र० शासन को सूचित किया गया कि वर्ष 2014-15 में स्वीकृत यातायात उपकरणों के क्रय हेतु निविदा प्रक्रिया पूर्ण करने हेतु उपलब्ध समय पर्याप्त नहीं था।

यातायात उपकरणों की अत्यधिक कमी थी जैसा कि **परिशिष्ट 9.1** में दर्शाया गया है। भावी योजना 2011-16 के सापेक्ष कमी मुख्यतः अन्य उपकरण/सामग्री युक्त इंटरसेप्टर वाहन (100 प्रतिशत), मोबाइल फोन एवं प्रिंटर सहित/युक्त चालान व्यवस्था (100 प्रतिशत), क्रेन एवं अन्य उपकरण युक्त आपदा प्रबंधन वाहन व्यवस्था/तंत्र (100 प्रतिशत), केंद्रीय कंप्यूटरीकृत चालान एवं नियंत्रण व्यवस्था/तंत्र (100 प्रतिशत) चित्र प्रदर्शन सुविधा युक्त द्रुत राडार (93 प्रतिशत), प्रिन्टर युक्त हस्त नियंत्रित श्वास विश्लेषक (73 प्रतिशत) आदि में थी।

शासन द्वारा अपने उत्तर में बताया गया (फरवरी 2017) कि प्रदेश में यातायात के सुचारु रूप से संचालन के लिए उच्चाधिकारियों द्वारा समय-समय पर दिये जाने वाले अनुदेशों एवं दिशा-निर्देशों के अनुसार आवश्यक कार्य किये गए हैं। वर्ष 2014-15 के दौरान, यातायात उपकरणों के क्रय के लिए ₹ 14.77 करोड़ आवंटित किया गया था जिसे जनपदों को उनकी आवश्यकता एवं मांग के अनुसार आवंटित किया गया था।

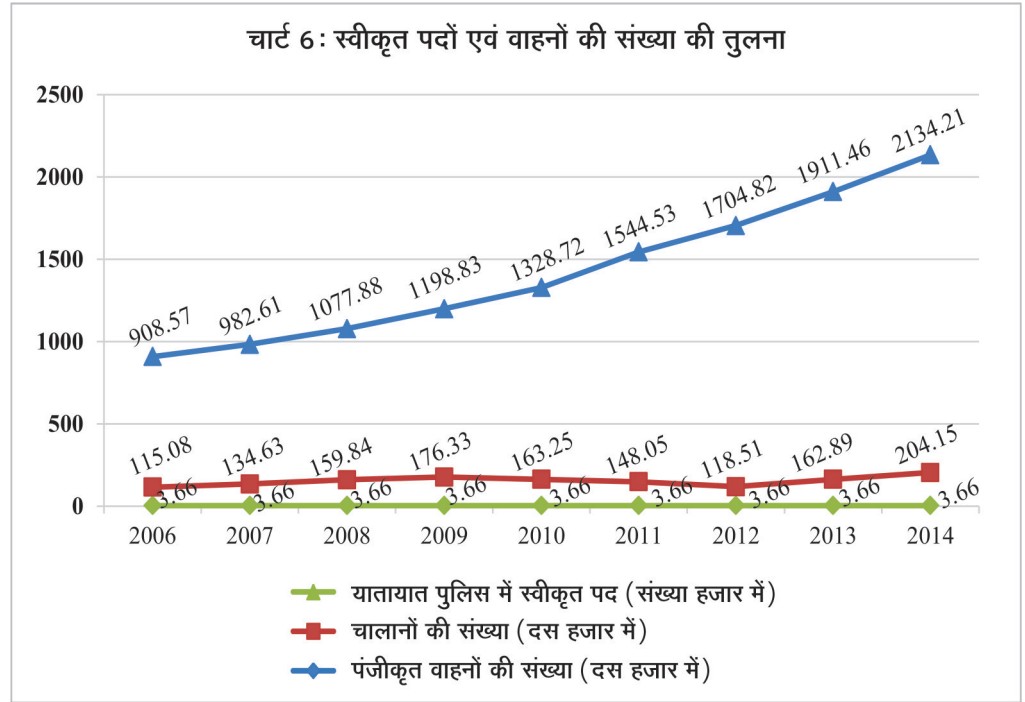
उ०प्र० शासन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि यातायात विभाग भावी योजना 2015-16 को क्रियान्वित नहीं कर सका था तथा वसूला गया अर्थदण्ड भावी योजना के कुल लक्ष्य के सापेक्ष मात्र 22 प्रतिशत रहा। अग्रेतर, उत्तर प्रदेश पुलिस यातायात प्रबन्धन निधि को आवंटित निधि मात्र 16 प्रतिशत थी तथा भावी योजना के अनुसार व्यय अत्यल्प 13 प्रतिशत था। फलस्वरूप, भावी योजना के अनुरूप यातायात उपकरणों के अधिग्रहण को पूर्ण करने का उद्देश्य विफल रहा।

इस प्रकार, यातायात नियमों के लगातार उल्लंघन तथा राज्य में सड़क दुर्घटनाओं के कारण बहुत अधिक संख्या में हुई मृत्यु के बावजूद, राज्य पुलिस यातायात विनियमों को लागू करवा पाने में विफल रही क्योंकि उल्लिखित कार्ययोजना के अनुसार वांछित निधि का आवंटन नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, निधि के अभाव में यातायात उपकरणों का अधिग्रहण प्रभावित हुआ।

9.3 कार्यरत कार्मिक

पुलिस शोध एवं विकास ब्यूरो के मानकों के अनुसार, यातायात पुलिस कार्मिकों के कर्तव्यों को तीन वर्गों-परिचालन, नियत एवं विशेष कार्यों में विभाजित किया जा सकता है तथा इन्हें जनपद की जनसंख्या व वाहनों की संख्या वर्ग 'अ' (संख्या 50 लाख से अधिक, 700 वाहन पर एक यातायात कर्मी), वर्ग 'ब' (जनसंख्या 20 लाख से 50 लाख के मध्य, 850 वाहन पर एक यातायात कर्मी) तथा वर्ग 'स' (जनसंख्या 20 लाख से कम, 950 पर एक यातायातकर्मी) के आधार पर विभिन्न परिक्षेत्रों में तैनात किया जा सकता है।

यातायात निदेशालय के अभिलेखों तथा अन्य सामयिक आंकड़ों की जाँच से यह तथ्य उद्घाटित हुआ कि विभाग की स्थापना (1985) के समय राज्य में पंजीकृत वाहनों की संख्या (वर्ष 1985-86 में) 9.04 लाख थी। मार्च 2015 में पंजीकृत वाहनों की संख्या 2.13 करोड़ थी। इस प्रकार वर्ष 1985 से 2015 के मध्य राज्य में वाहनों की संख्या में 2256 प्रतिशत की वृद्धि हुई, इसके विपरीत, यातायात विभाग की स्वीकृत पदों की संख्या वर्ष 1985 से अद्यतन नीचे दिये गये चार्ट के अनुसार अपरिवर्तित रही है जैसा कि निम्न चार्ट में परिलक्षित है:



निदेशक, यातायात ने वर्ष 1985-2016 के दौरान राज्य के यातायात वाल्यूम, सड़को की लम्बाई तथा शहरीकरण में अत्यधिक वृद्धि के कारण विभिन्न संवर्गों के स्वीकृत पदों में वृद्धि के लिए उ०प्र० शासन को वर्ष 1999, 2009 एवं 2010 में प्रस्ताव भेजे थे, यातायात विभाग के स्वीकृति पदों में संशोधन का प्रस्ताव शासन के पास दिसम्बर 1999 से लम्बित है।

लेखापरीक्षा द्वारा अग्रेतर देखा गया कि निम्नलिखित सारिणी के अनुसार वर्ष 2010 में उ०प्र० शासन को प्रेषित प्रस्ताव में यातायात निरीक्षक, यातायात उप निरीक्षक, हेड कान्सटेबल तथा कान्सटेबल यातायात संवर्ग में स्वीकृत पदों में प्रस्तावित वृद्धि के सापेक्ष वर्तमान में 71 प्रतिशत से 93 प्रतिशत के मध्य अत्यधिक कमी थी, जैसा कि निम्न सारिणी में दर्शाया गया है:

सारिणी 9.2: वर्ष 2015-16 की अवधि में यातायात विभाग में कार्यरत कर्मचारियों का विवरण

पदनाम	प्रस्तावित स्वीकृत पद	कार्यरत कर्मी	स्वीकृत पद के सापेक्ष अधिकता/कमी
यातायात निरीक्षक	86	06	(-) 80 (93 प्रतिशत)
उप निरीक्षक यातायात	1065	79	(-) 986 (93 प्रतिशत)
मुख्य आरक्षी यातायात	3411	581	(-) 2,830 (83 प्रतिशत)
आरक्षी यातायात	8475	2420	(-) 6,055 (71 प्रतिशत)

(स्रोत: यातायात निदेशालय लखनऊ)

यद्यपि राज्य में कुछ मुख्य शहरो जैसे लखनऊ, वाराणसी, आगरा, कानपुर, इलाहाबाद, मेरठ, गाजियाबाद आदि सहित कुल 75 जनपद है, पूरे राज्य में तैनात यातायात निरीक्षको एवं यातायात उपनिरीक्षको की संख्या क्रमशः 6 एवं 79 थी। इससे परिलक्षित होता है कि प्रति जनपद में एक यातायात उप निरीक्षक तथा 12 जनपदों में एक यातायात निरीक्षक तैनात था, यह स्वयं में राज्य में यातायात प्रबन्धन की दुर्दशा, अपर्याप्त राजस्व संग्रह तथा सड़क दुर्घटनाओ एवं आकस्मिकताओ का कारण दर्शाता है।

उत्तर में शासन द्वारा बताया गया (फरवरी 2017) कि राज्य की बढ़ती जनसँख्या एवं शहरी क्षेत्र एवं यातायात की वृद्धि के आलोक में पुलिस महानिदेशक ने परिपत्र संख्या डी.जी.-4-103(29)2014 दिनांक 14-12-2015 द्वारा यातायात पुलिस में पुलिस कार्मिकों की संख्या में वृद्धि की है। प्रथम चरण में, यातायात निरीक्षकों के 27 पदों के सापेक्ष पात्र पाए गए 16 सिविल पुलिस के निरीक्षकों की भर्ती यातायात पुलिस निरीक्षक के पद पर की गयी है। पात्र उम्मीदवार के अभाव में यातायात पुलिस उपनिरीक्षक के पद नहीं भरे जा सके तथा मुख्य आरक्षी एवं आरक्षी यातायात के पदों पर भर्ती के लिए आवश्यक निर्देश निर्गत किये जा चुके है।

उ०प्र० शासन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि राज्य में वर्ष 1985-16 के मध्य यातायात वाल्यूम, सड़कों की लम्बाई एवं शहरीकरण में अत्यधिक वृद्धि हुई है एवं यातायात विभाग के स्वीकृत पदों में संशोधन का प्रस्ताव दिसम्बर, 1999 से शासन के पास लंबित है।

9.4 यातायात पुलिस के लिए प्रशिक्षण

नयी शाखा में तैनाती के समय नए एवं वर्तमान अधिकारियों को प्रशिक्षण अवश्य दिया जाना चाहिए। वार्षिक रिफ्रेशर कक्षाएं आयोजित की जानी चाहिए। तथापि, यातायात निदेशालय उत्तर प्रदेश द्वारा यातायात पुलिस कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रमों हेतु कोई मापदंड निर्धारित नहीं किये गए थे। विगत पांच वर्षों के दौरान, यातायात पुलिस के विभिन्न संवर्गों को निम्नलिखित सारिणी के अनुसार प्रशिक्षण प्रदान किये गये:

सारिणी 9.3: यातायात कार्मिकों को प्रदत्त प्रशिक्षण

संवर्ग का विवरण	कार्यरत कर्मचारी	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
निरीक्षक यातायात	06	0	14	0	7	0
उपनिरीक्षक यातायात	79	0	17	0	0	0
मुख्य आरक्षी यातायात	581	0	0	0	0	0
आरक्षी यातायात	2420	619	323	295	0	0

(स्रोत: यातायात निदेशालय लखनऊ)

उपरोक्त सारिणी से स्पष्ट है कि 62 उपनिरीक्षक यातायात, 581 मुख्य आरक्षी यातायात तथा 1183 आरक्षी यातायात को वर्ष 2011-16 के मध्य कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया

था। इससे स्पष्ट है कि विभाग द्वारा सड़क सुरक्षा तथा यातायात नियमों को लागू करने हेतु पर्याप्त प्राथमिकता प्रदान नहीं की गयी थी। यह भी पाया गया कि उत्तर प्रदेश में यातायात पुलिस कर्मियों को प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु कोई भी प्रशिक्षण संस्थान नहीं था।

उ०प्र० शासन द्वारा लेखापरीक्षा परिणामों को स्वीकार किया गया (फरवरी, 2017) तथा बताया गया कि यातायात पुलिस के 17 निरीक्षको, 51 उपनिरीक्षको, 1099 मुख्य आरक्षियों तथा 1337 आरक्षियों को वर्ष 2016-17 में प्रशिक्षण दिया गया था।

9.5 सड़क दुर्घटनाएं

राज्य में वर्ष 2011-16 की अवधि में 1,61,968 दुर्घटनाएं घटित हुईं, जिसमें 92,522 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। सड़क दुर्घटनाएं एवं सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु का विवरण निम्न सारणी में दर्शाया गया है:

सारणी 9.4: राज्य में सड़क दुर्घटनायें, सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु एवं सड़क दुर्घटनाओं में घायल का विवरण

वर्ष	सड़क दुर्घटनाओं की संख्या	सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु	सड़क दुर्घटनाओं में घायल
2011	29,285	21,512	15,513
2012	29,972	16,149	22,155
2013	30,615	16,004	23,024
2014	31,034	16,287	22,337
2015	32,385	17,666	23,205
2016 (मार्च 2016 तक)	8,677	4,904	6,229
योग	1,61,968	92,522	1,12,463

(स्रोत: यातायात निदेशालय लखनऊ)

अत्यधिक संख्या में मार्ग दुर्घटनाओं के बावजूद विभाग एवं शासन द्वारा यातायात पुलिस कर्मियों की संख्या में बढ़ोत्तरी, आधुनिक यातायात उपकरणों के क्रय तथा सड़क सुरक्षा के उपायों में वृद्धि हेतु यातायात कर्मियों को प्रशिक्षण कार्यक्रम हेतु आवश्यक उपाय नहीं किये गए।

संस्तुतियाँ

- निदेशालय द्वारा वाहन अधिनियम के अंतर्गत अर्थदंड/दंड वसूली का वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किया जाना चाहिए। मार्ग यातायात अनुशासन में सुधार का सघनता से अनुश्रवण किया जाना चाहिये तथा सड़क सुरक्षा उपकरणों के क्रय हेतु पर्याप्त निधि का सृजन सुनिश्चित करना चाहिए।
- यातायात नियमों को लागू करने तथा सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए पर्याप्त मानव शक्ति उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

