

अध्याय IV

समन्वय एवं निगरानी तंत्र

4.1 सड़क सुरक्षा कोष का उपयोग

राजस्थान सरकार ने अप्रैल 2017 में प्रत्येक वर्ष यातायात उल्लंघनकर्ताओं से एकत्र किए गए मुकदमे/जुर्माने/दंड के 25 प्रतिशत तक की सीमा और अन्य स्रोतों¹ से प्राप्त धन के साथ एक समर्पित और अव्ययनीय (Non-lapsable) सड़क सुरक्षा कोष बनाया। सड़क सुरक्षा कोष के गठन का मुख्य उद्देश्य दुर्घटनाओं/मौतों/चोटों में कमी लाने हेतु किए जाने वाले कार्यों/प्रयासों का व्यय वहन करना, सड़क सुरक्षा नीति के सुचारु और सफल कार्यान्वयन, संस्थागत और अवसंरचनात्मक तंत्र को सुदृढ़ करने और सड़क परिवहन प्रणाली को सुरक्षित बनाना था।

सड़क सुरक्षा कोष के उपयोग एवं निगरानी हेतु परिवहन विभाग के अतिरिक्त मुख्य सचिव/सचिव की अध्यक्षता में एक 'स्टीयरिंग कमिटी' (जिसमें 11 सदस्य शामिल हैं) (**परिशिष्ट-6**) का गठन किया गया था। स्टीयरिंग कमिटी को महत्वपूर्ण कार्य और जिम्मेदारियाँ² प्रदान की गईं। वर्ष 2017-18 से 2024-25 की अवधि के दौरान सड़क सुरक्षा कोष में ₹ 716.37 करोड़ प्राप्त हुए और ₹ 343.36 करोड़ (47.93 प्रतिशत) का उपयोग किया गया, जैसा कि अध्याय-I के **चार्ट 1.3** में दर्शाया गया है। प्रमुख हितधारक विभागों द्वारा (2018-19 से 2024-25) की गई व्यय राशि का विवरण **तालिका 4.1** में दर्शाए अनुसार हैं।

तालिका 4.1: विभागवार व्यय का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विभाग का नाम	वित्तीय वर्ष							कुल व्यय
		2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	
1	पुलिस	3.79	1.41	2.69	5.01	12.04	0.44	12.98	38.36
2	परिवहन	3.34	12.05	3.33	35.36	12.85	4.00	4.44	75.37
3	सार्वजनिक निर्माण विभाग	1.99	2.66	2.20	0.17	2.02	23.00	9.43	41.47
4	चिकित्सा और स्वास्थ्य	0.00	6.04	18.12	33.86	12.53	33.32	33.92	137.79

¹ केंद्र सरकार से प्राप्त अनुदान, राज्य सरकार से प्राप्त अनुदान तथा गैर-सरकारी संगठनों एवं अन्य व्यक्तियों से प्राप्त वित्तीय सहायता।

² समिति की जिम्मेदारियाँ थीं: (i) हितधारक विभागों/एजेंसियों को आवश्यक राशि प्रदान करने के लिए परियोजनाओं, कार्यक्रमों, योजनाओं और गतिविधियों को मंजूरी देना, (ii) हितधारक विभागों/एजेंसियों द्वारा संचालित गतिविधियों की वित्तीय एवं भौतिक प्रगति की नियमित समीक्षा करना, (iii) अग्रणी एजेंसी के माध्यम से हितधारकों हेतु समन्वित वार्षिक कार्य योजनाओं का निर्माण एवं क्रियान्वयन करना और (iv) सड़क सुरक्षा नीति के प्रावधानों का प्रभावी क्रियान्वयन सुनिश्चित करना आदि।

क्र. सं.	विभाग का नाम	वित्तीय वर्ष							कुल व्यय
		2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	
5	शिक्षा	0.00	0.45	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.47
6	आरएसआरटीसी ³	0.00	0.00	0.00	0.70	0.00	0.00	0.00	0.70
7	आरएसआरडीसी ⁴	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12.06	0.00	12.06
कुल		9.12	22.61	26.36	75.10	39.44	72.82	60.77	306.22

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

सड़क सुरक्षा नीति, सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 और सड़क सुरक्षा रोड मैप 2020 के अनुसार विभिन्न सड़क सुरक्षा उपायों जैसे कि यातायात कानूनों का प्रवर्तन, एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली की स्थापना, दुर्घटना-उपरांत प्रबंधन को सुदृढ़ करना, ब्लैक स्पॉट्स का सुधार, क्षमता निर्माण तथा जागरूकता और सूचना, शिक्षा एवं संचार (आईईसी) आदि हितधारक विभागों के माध्यम से क्रियान्वित किए जाने थे। हालांकि, उपलब्ध ₹ 716.37 करोड़ की निधि के विरुद्ध हितधारक विभागों द्वारा वर्ष 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान केवल ₹ 306.22 करोड़ की ही राशि का उपयोग किया जा सका।

निधियों के कम उपयोग का कारण सड़क सुरक्षा कार्य योजना और सड़क सुरक्षा मानचित्र में निर्दिष्ट कार्यों का कार्यान्वयन नहीं किया जाना था, जैसा कि इस प्रतिवेदन के अनुच्छेद संख्या 2.3, 2.6, 2.7, 3.5, 4.3, 4.4.1 में चर्चा की गई है।

राजस्थान सरकार ने उक्त तथ्यों को स्वीकार करते हुए अप्रैल 2025 में उत्तर दिया कि सड़क सुरक्षा कोष एक अव्यपगत कोष है और कोष के माध्यम से की गई कई गतिविधियां समय-साध्य थे और इन्हें अगले वित्तीय वर्षों में स्थानांतरित कर दिया गया। कभी-कभी, प्रक्रियात्मक देरी से निधियों का उपयोग धीमा होता है।

4.2 मानव संसाधन

राजस्थान मोटर वाहन नियम, 1990 और विभागीय नियमावली के अनुसार, परिवहन विभाग के मोटर वाहन निरीक्षक/उप-निरीक्षक (एमवीआई और एमवीएसआई) महत्वपूर्ण और संवेदनशील कार्यों जैसे कि यातायात कानूनों का प्रवर्तन और परिवहन वाहनों के पंजीकरण, लाइसेंस और परमिट जारी करना, माल/यात्री वाहनों के लिए फिटनेस जांच, मोटर ड्राइविंग स्कूलों का निरीक्षण और दुर्घटना में शामिल वाहनों का निरीक्षण आदि का निर्वहन करने के लिए जिम्मेदार हैं।

- अधिक लदान वाले वाहनों के कारण हुई 5,697 दुर्घटनाओं में कुल 2,837 व्यक्तियों की मृत्यु हुई (2019-24 के दौरान)।
- जिन 23,547 दुर्घटनाओं में वाहन की लदान स्थिति निर्धारित नहीं की जा सकी, उनमें कुल 11,151 व्यक्तियों की मृत्यु हुई (2019-24 के दौरान) और;
- वाहनों में सामी के कारण हुई 2,719 दुर्घटनाओं में कुल 1,427 व्यक्तियों की मृत्यु हुई (2021-24 के दौरान)।

³ राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम।

⁴ राजस्थान राज्य सड़क विकास निगम।

लेखापरीक्षा द्वारा उपलब्ध मानव संसाधनों की पर्याप्त संख्या में गंभीर कमी देखी गई जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

4.2.1 मोटर वाहन निरीक्षक (एमवीआई)/मोटर वाहन उप-निरीक्षक (एमवीएसआई)

नए वाहनों के लगातार पंजीकरण से राज्य भर में वाहनों के घनत्व में प्रतिदिन वृद्धि हो रही है। इसके अतिरिक्त, लाइसेंस प्राप्त करने और पुराने वाहनों के फिटनेस प्रमाण पत्र प्राप्त करने के लिए आवेदन करने वाले व्यक्तियों की संख्या में वृद्धि ने परिवहन विभाग का कार्यभार अत्यधिक बढ़ा दिया है। इसे प्रभावी ढंग से प्रबंधित करने के लिए, आवश्यक जिम्मेदारियाँ निभाने हेतु पर्याप्त संख्या में कर्मियों की आवश्यकता थी। तालिका 4.2 में वर्ष 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान एमवीआई/एमवीएसआई की स्वीकृत पदों की संख्या और कार्यरत कर्मचारियों का वर्षवार विवरण दर्शाया गया है।

तालिका 4.2: एमवीआई/एमवीएसआई के स्वीकृत, कार्यरत एवं रिक्त पदों का विवरण

वर्ष	स्वीकृत		कार्यरत		कमी		प्रतिशत में कमी	
	एमवीआई	एमवीएसआई	एमवीआई	एमवीएसआई	एमवीआई	एमवीएसआई	एमवीआई	एमवीएसआई
2018-19	296	375	153	265	143	110	48.31	29.33
2019-20	296	375	211	201	85	174	28.72	46.40
2020-21	300	379	207	198	93	181	31.00	47.76
2021-22	324	391	189	199	135	192	41.67	49.10
2022-23	328	393	207	169	121	224	36.89	57.00
2023-24	332	393	316	46	16	347	4.82	88.30
2024-25	334	393	323	29	11	364	3.29	92.62

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा सूचना प्रदान की गई।

उपरोक्त तालिका 4.2 से देखा जा सकता है कि एमवीआई की कमी 3.29 प्रतिशत और 48.31 प्रतिशत तक थी। जबकि एमवीएसआई की कमी 29.33 प्रतिशत और 92.62 प्रतिशत तक थी।

4.2.2 उड़न दस्ता

इसी प्रकार, उड़नदस्ता यातायात नियमों और विनियमों को लागू करने, सुरक्षा मानकों के पालन की निगरानी करने, परिवहन से संबंधित विभिन्न अपराधों की रोकथाम और परिवहन क्षेत्र में होने वाले किसी भी उल्लंघन या कदाचार के खिलाफ त्वरित कार्रवाई करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। वर्ष 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान आवश्यक और तैनात उड़नदस्तों की स्थिति तालिका 4.3 में दी गई है।

तालिका 4.3: स्वीकृत और कार्यरत उड़नदस्तों का विवरण

वर्ष	स्वीकृत	कार्यरत	कमी	प्रतिशत में कमी
2018-19	198	179	19	9.59
2019-20	197	180	17	8.63
2020-21	196	173	23	11.73
2021-22	224	187	37	16.52

वर्ष	स्वीकृत	कार्यरत	कमी	प्रतिशत में कमी
2022-23	226	191	35	15.49
2023-24	229	180	49	21.40
2024-25	226	178	48	21.24

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा सूचना प्रदान की गई।

तालिका 4.3 से यह देखा जा सकता है कि उड़नदस्तों की संख्या में कमी 17 (8.63 प्रतिशत) और 49 (21.40 प्रतिशत) तक थी।

पर्याप्त मानव संसाधनों (एमवीआई/एमवीएसआई) और उड़नदस्तों की अनुपस्थिति विभाग द्वारा किए जाने वाले निरीक्षणों की गुणवत्ता और यातायात कानूनों के प्रवर्तन पर प्रतिकूल प्रभाव डाल सकती है।

4.2.3 प्रवर्तन गतिविधियों के लिए यातायात पुलिस विभाग में अपर्याप्त मानव संसाधन

पुलिस अनुसंधान और विकास ब्यूरो (बीपीआरडी) मानदंडों (सितंबर 2015) के अनुसार, कर्मियों की तैनाती के उद्देश्य से शहरों को वाहन आबादी के आधार पर वर्गीकृत किया गया है: 20 लाख और उससे अधिक की वाहन आबादी वाले शहरों को 'ए' वर्ग के रूप में, जिनके पास 8 लाख से 20 लाख 'बी' वर्ग के रूप में और 8 लाख से कम 'सी' वर्ग के रूप में वर्गीकृत किया गया है। इसके अतिरिक्त, दिशानिर्देशों में 'ए' श्रेणी के शहरों में प्रत्येक 700 वाहनों, 'बी' श्रेणी के शहरों में प्रत्येक 850 वाहनों और 'सी' श्रेणी के शहरों में प्रत्येक 950 वाहनों के लिए एक यातायात पुलिस कर्मियों की तैनाती की परिकल्पना की गई थी।

चयनित जिलों बीपीआरडी मानदंडों के अनुसार तैनात किए जाने वाले मानव संसाधन की आवश्यकता एवं वास्तविक तैनाती का विवरण **तालिका 4.4** में प्रस्तुत किया गया है।

तालिका 4.4: दिसंबर 2024 की स्थिति के अनुसार यातायात पुलिस में आवश्यक और तैनात मानव संसाधन का विवरण

क्र.सं.	जिले का नाम	वाहन आबादी	शहर का वर्ग	तैनात किए जाने के लिए आवश्यक मानव संसाधन	वास्तव में तैनात मानव संसाधन	कमी	प्रतिशत में कमी
1.	जयपुर	36,76,855	'ए'	5,253	1,547	3,706	70.55
2.	अलवर	10,31,613	'बी'	1,214	62	1,152	94.89
3.	उदयपुर	9,66,158	'बी'	1,137	155	982	86.37
4.	सिरोही	1,80,566	'सी'	190	80	110	57.89
5.	टोंक	3,61,267	'सी'	380	45	335	88.16
6.	दौसा	3,83,437	'सी'	404	61	343	84.90
7.	श्री गंगानगर	5,52,816	'सी'	582	76	506	86.94

स्रोत: परिवहन विभाग की प्रशासनिक रिपोर्ट 2024-25 और पुलिस विभाग द्वारा प्रदान की गई सूचना के अनुसार।

तालिका 4.4 स्पष्ट रूप से इंगित करती है कि यातायात कानूनों के प्रवर्तन के लिए जिम्मेदार मानव संसाधन की तैनाती मानकों द्वारा अनुशंसित स्तर से काफी कम थी। 'ए' श्रेणी के शहर (जयपुर) में, आवश्यक मानव संसाधन में कमी 70.55 प्रतिशत थी। 'बी' श्रेणी के शहरों (अलवर और उदयपुर) में कमी 94.89 प्रतिशत से 86.37 प्रतिशत तक थी। इसी तरह, 'सी'

श्रेणी के शहरों (टोंक, दौसा, श्री गंगानगर और सिरौही) में, कमी 57.89 प्रतिशत से 88.16 प्रतिशत तक थी। अतः मानव संसाधन की कमी के कारण अनेक संचालनात्मक चुनौतियाँ उत्पन्न हुई, जिससे सड़क सुरक्षा प्रभावित हुई। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्ष 2019-24 की अवधि के दौरान हुई दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण यातायात नियमों का उल्लंघन था।

राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया और उत्तर दिया (अप्रैल 2025) कि बीपीआर एंड डी मानकों के अनुसार श्रेणी ए, बी और सी शहरों में यातायात पुलिस को प्रतिनियुक्त करने के लिए प्रस्ताव भेजा गया था जो गृह विभाग के समक्ष विचाराधीन है।

4.3 अनुसंधान और विश्लेषण हेतु उत्कृष्टता केंद्र

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 का धारा 135(1)(क) में दुर्घटनाओं के कारणों पर गहन अध्ययन करने का प्रावधान है। व्यवस्थित अनुसंधान की अनुपस्थिति में, यातायात प्रबंधन नीतियाँ प्रतिक्रियाशील बनी रहीं। इसे सुधारने के लिए, विभाग ने एक परिवहन प्रणाली विकसित करने के लक्ष्य के साथ 'सड़क दुर्घटनाओं के अनुसंधान और विश्लेषण के लिए उत्कृष्टता केंद्र' स्थापित करने का निर्णय लिया (कार्य योजना 2018-20) जो मानव त्रुटि को समायोजित करे और मानव संवेदनशीलता को ध्यान में रखे।

यह देखा गया कि 'सड़क सुरक्षा केंद्र, सरदार पटेल पुलिस, सुरक्षा एवं अपराध न्याय विश्वविद्यालय, जोधपुर' ने उत्कृष्टता केंद्र की स्थापना के लिए प्रस्ताव (2021-22) भेजे थे और इस उद्देश्य के लिए राज्य परिवहन विभाग से निधि आवंटन का अनुरोध किया था। विश्वविद्यालय को धनराशि आवंटित नहीं की गई थी; इसलिए, केंद्र की स्थापना नहीं की जा सकी।

राजस्थान सरकार ने उत्तर दिया (अप्रैल 2025) कि सड़क सुरक्षा के लिए प्रस्तावित उत्कृष्टता केंद्र एक प्रमुख पहल थी। जिसके लिए विशेषज्ञ सुझाव और पर्याप्त समय की आवश्यकता थी। पुनः स्पष्ट किया (सितंबर 2025) कि इसकी रूपरेखा तैयार की जा रही है और इसे विभिन्न संस्थानों के सहयोग से 10 वर्षीय सड़क सुरक्षा रणनीति (2024-33) के तहत स्थापित किया जाएगा।

4.4 सूचना, शिक्षा और संचार

सूचना, शिक्षा और संचार (आईईसी) सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, जिससे जनता में जागरूकता पैदा होती है और उन्हें शिक्षित किया जाता है। इसमें जिम्मेदार ड्राइविंग, यातायात नियमों का पालन और हेलमेट और सीट बेल्ट जैसे सुरक्षा उपायों के उपयोग को प्रोत्साहित करने के लिए अभियान, कार्यशालाएं, विज्ञापन और सामुदायिक जुड़ाव शामिल हैं। आईईसी दुर्घटनाओं को कम करने में मदद करता है और नागरिकों को सुरक्षित सड़कों के निर्माण में सक्रिय योगदान देने में सक्षम बनाता है।

4.4.1 जिलों में ट्रेफिक पार्कों का विकास

वर्ष 2020-21 के राज्य बजट के अनुसार, छात्रों, सड़क सुरक्षा क्लबों और जनता में सड़क सुरक्षा जागरूकता को बढ़ाने के लिए सभी जिलों में ट्रेफिक पार्क विकसित किए जाने थे। इन पार्कों में मॉडल यातायात मार्ग का निर्माण, सड़क संकेतक और यातायात सिग्नल स्थापित करना, सिमुलेटर कक्ष स्थापित करना और लघु विद्युत चालित वाहन या गोल्फ कार्ट की व्यवस्था जैसी नियोजित गतिविधियों शामिल हैं।

32 जिलों (बूंदी को छोड़कर) में ट्रेफिक पार्क स्थापित करने के लिए सड़क सुरक्षा कोष (दिसंबर 2021, सितंबर 2022, अक्टूबर 2022 और अप्रैल 2023) से ₹11.14 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई थी। हालांकि, मार्च 2024 तक ₹ 6.49 करोड़ की राशि का उपयोग किया गया था। मार्च 2024 तक, 17 जिलों⁵ में ट्रेफिक पार्क स्थापित किए जा सके थे। इन 17 पार्कों में से चार जिलों (बीकानेर, डूंगरपुर, नागौर और सीकर) में विद्युत कार्य निष्पादित नहीं किया गया, जबकि चार जिलों (बारां, धौलपुर, पाली और टोंक) में सिविल कार्य पूर्ण होने के बावजूद यातायात पार्कों को संबंधित स्थानीय निकायों को नहीं सौंपे गए थे। 13 जिलों⁶ में, सिविल और संबद्ध कार्य पूर्ण हो गए थे, परंतु सिमुलेटर कक्षों का निर्माण नहीं किया गया था। करौली एवं सिरौही जिलों में आवश्यक कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया था। चार जिलों⁷ में, सिमुलेटर की खरीद के लिए धनराशि स्वीकृत नहीं की गई थी। इसके अलावा, सिमुलेटर कक्ष केवल एक पार्क (जयपुर) में स्थापित किए जा सके, जबकि गोल्फ कार्ट इनमें से किसी भी पार्क में उपलब्ध नहीं कराया गया था। इस प्रकार, ट्रेफिक पार्क केवल एक जिले (जयपुर) में ठीक से स्थापित किया जा सका।

परिणामस्वरूप, राज्य में सुव्यवस्थित यातायात पार्कों के अभाव में जनता को सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूक करने के लक्षित उद्देश्य प्राप्त नहीं किया जा सका।

राजस्थान सरकार ने (अप्रैल 2025) में उत्तर दिया कि यातायात पार्क की स्थापना के लिए निर्धारित क्षेत्र (250 वर्ग मीटर) के लिए विद्युत गोल्फ कार्ट की खरीद व्यावहारिक नहीं प्रतीत होती। जबकि, लंबित कार्य जैसे यातायात सिग्नल की स्थापना, विद्युतीकरण, सिमुलेटर आदि निकट भविष्य में पूर्ण किए जाएंगे। शेष कार्यों को पूरा करने के लिए संबंधित विभागों और जिलों के साथ नियमित समन्वय किया जा रहा है। आगे कहा गया (सितंबर 2025) कि यातायात पार्क को शीघ्र ही चालू कर दिए जायेंगे।

उत्तर से यह स्पष्ट होता है कि उपकरणों की योजना/प्रावधान की योजना बनाते समय व्यवहार्यता का आकलन नहीं किया गया और नोडल एवं हितधारक विभागों के बीच समुचित समन्वय का अभाव रहा।

⁵ बारां, बीकानेर, दौसा, धौलपुर, डूंगरपुर, हनुमानगढ़, जयपुर, जालौर, जोधपुर, नागौर, प्रतापगढ़, पाली, राजसमंद, सीकर, श्रीगंगानगर, टोंक, उदयपुर।

⁶ अजमेर, अलवर, बाड़मेर, बांसवाड़ा, भरतपुर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़, चूरू, जैसलमेर, झालावाड़, झुंझुनूं, कोटा एवं सवाईमाधोपुर।

⁷ अजमेर, जालौर, नागौर और श्रीगंगानगर।

4.4.2 सड़क सुरक्षा वेब पोर्टल

सड़क सुरक्षा के संबंध में हितधारकों तक जानकारी पहुँचाने और जनता में जागरूकता बढ़ाने के उद्देश्य से, रोड मैप 2020 के तहत एक समर्पित 'सड़क सुरक्षा पोर्टल' प्रस्तावित किया गया था। इसके प्रमुख उद्देश्यों में सड़क दुर्घटना संबंधी आंकड़े साझा करना, दैनिक दुर्घटना डैशबोर्ड प्रदर्शित करना, आईईसी सामग्री उपलब्ध कराना, यातायात अपराधों को सूचीबद्ध करना, राज्य और जिला स्तर की कार्य योजनाओं को प्रकाशित करना तथा राज्य और जिला स्तर के अधिकारियों के लिए कार्य योजनाएँ साझा करना आदि शामिल हैं।

यह देखा गया कि यह पोर्टल फरवरी 2024 में विकसित और प्रारम्भ किया गया, जो सड़क सुरक्षा रोड मैप 2020 के प्रारम्भ होने के तीन वर्षों से अधिक बाद था। इसके अलावा, महत्वपूर्ण सड़क सुरक्षा आंकड़े जैसे दुर्घटना आंकड़े, ब्लैक स्पॉट्स, सड़क नेटवर्क, वाहन संख्या और रोड सेफ्टी सेल के विवरण नियमित रूप से अद्यतन नहीं किए गए थे। पोर्टल में विभिन्न महत्वपूर्ण जानकारीयों भी अनुपस्थित हैं, जिनमें हितधारक विभागों के प्रस्ताव, उठाए गए कार्य, उच्चस्तरीय और जिला स्तर के निर्णय⁸ तथा सुप्रीम कोर्ट समिति द्वारा जारी दिशा-निर्देश शामिल हैं।

राज्य सरकार ने उत्तर दिया (सितंबर 2025) कि सड़क सुरक्षा वेब पोर्टल जनता और हितधारकों के लिए एक व्यापक ज्ञान भंडार के रूप में कार्य करता है। इसमें सड़क दुर्घटनाओं, ब्लैक स्पॉट्स, सड़क नेटवर्क और वाहन सांख्यिकी आँकड़ों के साथ एक समर्पित "सांख्यिकी" अनुभाग था, जिसे नियमित अद्यतन किया जाना आवश्यक था। पोर्टल को शुरू में राजस्थान नॉलेज कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा विकसित किया गया था, जबकि इसके भविष्य के रखरखाव और अद्यतन हेतु एक तंत्र स्थापित किया जा रहा था। सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन के पश्चात्, लीड एजेंसी आवश्यक सूचनाओं के साथ पोर्टल को अद्यतन करने की प्रक्रिया शुरू करेगी।

4.5 स्कूल बसों की फिटनेस का निरीक्षण

केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 56 के अनुसार, बिना फिटनेस प्रमाणपत्र के किसी भी परिवहन वाहन को सड़क पर चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी। इसके अलावा, केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1988 के नियम 62 में कहा गया है कि आठ वर्ष तक पुराने परिवहन वाहनों के लिए हर दो साल में और आठ वर्ष से अधिक पुराने वाहनों के लिए हर वर्ष फिटनेस प्रमाणन का नवीनीकरण अनिवार्य है। जबकि, यह 15 वर्ष से अधिक पुराने वाहनों के लिए हर छह महीने में अनिवार्य है। इसके अलावा, सड़क सुरक्षा रोड मैप 2020 के अनुसार स्कूली बच्चों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, परिवहन विभाग को हर साल माह मई में सभी स्कूल बसों का निरीक्षण करना था, ताकि गर्मी की छुट्टियों के बाद स्कूल फिर से खुलने पर बसों की सड़क योग्यता सुनिश्चित की जा सके। फिटनेस मानकों के अनुरूप न होने वाली बसों के फिटनेस प्रमाण पत्र रद्द किए जाने थे।

⁸ जैसे विभिन्न समितियों के कार्यवृत्त अर्थात् सड़क सुरक्षा परिषद, सड़क सुरक्षा संचालन समिति, जिला सड़क सुरक्षा समिति आदि।

संचालन में मौजूद स्कूल बसें, उनकी फिटनेस प्रमाणन की स्थिति और विभाग द्वारा किए गए निरीक्षण का विवरण तालिका 4.5 और तालिका 4.6 में दिया गया है।

तालिका 4.5: फिटनेस प्रमाणन हेतु देय और फिटनेस प्रमाणन के बिना संचालित स्कूल बसों का विवरण

वर्ष	संचालन में मौजूद बसों की संख्या	फिटनेस प्रमाणीकरण हेतु देय बसों की संख्या	फिटनेस प्रमाणीकरण हेतु देय बसों का प्रतिशत	फिटनेस प्रमाणीकरण के बिना संचालित बसों की संख्या	फिटनेस प्रमाणीकरण के बिना संचालित बसों का प्रतिशत (कुल बसों की संख्या के सापेक्ष)
2018-19	12,385	5,049	40.77	596	11.80
2019-20	13,427	5,230	38.95	722	13.80
2020-21	13,725	5,215	38.00	1,093	20.96
2021-22	14,138	5,991	42.38	805	13.44
2022-23	14,918	6,641	44.51	761	11.46
2023-24	16,400	7,709	47.00	913	11.84

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

नोट: विभाग ने वर्ष 2024-25 के लिए जानकारी प्रदान नहीं की।

तालिका 4.6: विभाग द्वारा निरीक्षण की गई स्कूल बसों का विवरण, अयोग्य पाई गई बसें और फिटनेस प्रमाणन को रद्द करना

वर्ष	संचालन में मौजूद बसों की संख्या	विभाग द्वारा निरीक्षण की गई स्कूल बसों की संख्या	निरीक्षण का प्रतिशत	निरीक्षण के दौरान अयोग्य पाई गई स्कूल बसों की संख्या	अयोग्य पाई गई बसों का प्रतिशत (निरीक्षित बसों की कुल संख्या के सापेक्ष)	रद्द किए गए फिटनेस प्रमाणीकरण की संख्या
2018-19	12,385	8,923	72.05	458	5.13	01
2019-20	13,427	9,276	69.08	485	5.23	05
2020-21	13,725	7,677	55.93	686	8.94	00
2021-22	14,138	9,625	68.08	779	8.09	00
2022-23	14,918	10,871	72.87	816	7.51	00
2023-24	16,400	12,238	74.62	894	7.31	00

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा प्रदान की गई सूचना।

नोट: विभाग द्वारा वर्ष 2024-25 की सूचना उपलब्ध नहीं करवाई गयी।

तालिका 4.5 से यह स्पष्ट होता है कि वर्ष 2018-19 से 2023-24 की अवधि के दौरान कुल संचालन में मौजूद कुल बसों में से 38 से 47 प्रतिशत बसें फिटनेस प्रमाणीकरण हेतु देय थीं, जिनमें से 11.46 प्रतिशत से 20.96 प्रतिशत बसें वैध फिटनेस प्रमाणीकरण के बिना ही संचालित थी। इसके अतिरिक्त, तालिका 4.6 से यह ज्ञात हुआ कि विभाग द्वारा संचालन में मौजूद कुल वाहनों का केवल 55.93 प्रतिशत से 74.62 प्रतिशत निरीक्षण किया गया। इनमें से 5.13 प्रतिशत से 8.94 प्रतिशत बसें इस अवधि के दौरान अयोग्य पाई गईं। सड़क सुरक्षा मैप में निर्धारित स्पष्ट प्रावधान के बावजूद, विभाग ने वर्ष 2020-21 और 2023-24 की अवधि के मध्य किए गए निरीक्षण के दौरान अयोग्य पाई गई 3,175 बसों में से किसी का भी फिटनेस प्रमाण-पत्र रद्द नहीं किया।

वैध फिटनेस, बीमा तथा परमिट आदि की अवधि समाप्त होने के बावजूद एक स्कूल बस के संचालन में बने रहने तथा इसके परिणामस्वरूप हुई एक घातक दुर्घटना का उदाहरण निम्नानुसार प्रस्तुत है:

अनफिट स्कूल बस के कारण हुई एक गंभीर घातक दुर्घटना

21 अक्टूबर 2024 को राजस्थान के कोटा जिले में कोटा-डाबी रोड पर ट्रेडिंग ग्राउंड के पास एक घातक सड़क दुर्घटना घटित हुई, जिसमें एक स्कूल बस (पंजीकरण संख्या RJ20PA1089) शामिल थी। वाहन के स्टीयरिंग में गंभीर खराबी के कारण वह सड़क से नीचे उतर गयी, परिणामस्वरूप एक मौत हो गई और दस स्कूली बच्चों को मामूली चोटें आईं।

iRAD द्वारा तैयार रिपोर्ट के अनुसार, यह देखा गया कि दुर्घटना मुख्य रूप से स्टीयरिंग प्रणाली की गंभीर यांत्रिक विफलता के कारण हुई थी, जो स्कूल बस के फिटनेस, परमिट और बीमा दस्तावेजों की अवधि समाप्त होने के कारण और अधिक गंभीर बना दिया। वाहन स्पष्ट रूप से सुरक्षा और नियामक मानकों के उल्लंघन में संचालित किया जा रहा था, जिससे बच्चों के जीवन को गंभीर खतरा उत्पन्न हुआ।

तालिका 4.5 से स्पष्ट है कि संचालित बसों में से 38 प्रतिशत से 47 प्रतिशत बसें फिटनेस जांच के लिए देय थीं, इसके बावजूद एक बड़ी संख्या में बसें फिटनेस प्रमाणपत्र के बिना संचालित होती रहीं, जिससे छात्रों तथा अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए संभावित जोखिम उत्पन्न हुआ। विभाग सड़क सुरक्षा मैप में निर्धारित प्रवर्तन तंत्र को कमजोर करते हुए सुधारात्मक कार्रवाई शुरू करने में विफल रहा। यह निगरानी, प्रवर्तन और जवाबदेही में एक प्रणालीगत विफलता को इंगित करता है।

राज्य सरकार (अप्रैल 2025) ने उत्तर दिया कि छात्रों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए स्कूल बसों का नियमित निरीक्षण विभाग द्वारा किया जा रहा है। यह भविष्य में भी सख्ती से सुनिश्चित किया जाएगा।

4.6 वाहन फिटनेस केंद्रों के निरीक्षण का अभाव

केंद्रीय मोटर वाहन नियम 1989 में निर्धारित प्रावधानों को लागू करने और निजी वाहन फिटनेस निरीक्षण केंद्रों को विनियमित और नियंत्रित करने के लिए, राज्य सरकार के परिवहन विभाग, ने वाहन फिटनेस निरीक्षण केंद्र नियामक योजना 'FIZA-2018' पेश की (अप्रैल 2018)। योजना दिशानिर्देशों के खंड 7 (i) के अनुसार, जिला परिवहन अधिकारी (डीटीओ) द्वारा तीन महीने में कम से कम एक बार और क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी (आरटीओ) द्वारा छह महीने में एक बार निरीक्षण केंद्र की जांच किया जाना अनिवार्य हैं। विस्तृत विवरण **तालिका 4.7** में दिया गया है।

तालिका 4.7: आरटीओ/डीटीओ द्वारा किए गए फिटनेस केंद्रों के निरीक्षण का विवरण

वर्ष	राज्य में फिटनेस केंद्रों की संख्या	आरटीओ द्वारा किए जाने वाले निरीक्षणों की संख्या	आरटीओ द्वारा वास्तविक रूप में किए गए निरीक्षणों की संख्या	आरटीओ द्वारा किए गए निरीक्षण का लक्ष्य (प्रतिशत में)	डीटीओ द्वारा किए जाने वाले निरीक्षणों की संख्या	डीटीओ द्वारा वास्तविक रूप में किए गए निरीक्षणों की संख्या	डीटीओ द्वारा किए गए निरीक्षण का लक्ष्य (प्रतिशत में)
2018	7	14	4	28.57	28	14	50.00
2019	21	42	17	40.48	84	31	36.90
2020	51	102	38	37.25	204	73	35.78
2021	63	126	51	40.48	252	105	41.67
2022	73	146	76	52.05	292	172	58.90
2023	73	146	62	42.47	292	102	34.93
2024	83	166	70	42.17	332	110	33.13

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

तालिका 4.7 से स्पष्ट है कि क्षेत्रीय परिवहन अधिकारियों (आरटीओ) द्वारा निजी फिटनेस निरीक्षण केंद्रों का निरीक्षण निर्धारित संख्या के समक्ष केवल 28.57 से 52.05 प्रतिशत किया गया था। वहीं, जिला परिवहन अधिकारियों (डीटीओ) द्वारा किए जाने वाले निर्धारित निरीक्षणों की संख्या के मुकाबले 33.13 से 58.90 प्रतिशत निरीक्षण किया गया था। फिटनेस केंद्रों के नियमित निरीक्षण के अभाव में, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि फिटनेस प्रमाण पत्र निर्धारित मानदंडों के अनुसार जारी किए जा रहे थे।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया और उत्तर दिया (अप्रैल 2025) कि भविष्य में निर्धारित मानदंडों के अनुसार फिटनेस केंद्रों का निरीक्षण सुनिश्चित किया जाएगा।

निष्कर्ष

लेखापरीक्षा में पता चला कि वर्ष 2017 में समर्पित सड़क सुरक्षा कोष की स्थापना के बावजूद, 2024-25 तक उपलब्ध ₹716.37 करोड़ में से केवल 47.93 प्रतिशत राशि का ही उपयोग किया गया, जो सड़क सुरक्षा नीति एवं कार्य योजना के अंतर्गत परिकल्पित महत्वपूर्ण परियोजनाओं के विलंबित अथवा अपूर्ण क्रियान्वयन को दर्शाता है।

मोटर वाहन निरीक्षकों, उड़न दस्तों और यातायात पुलिस कर्मियों की लगातार कमी ने यातायात कानूनों और निरीक्षण गतिविधियों को गंभीर रूप से प्रभावित किया। ट्रैफिक पार्कों का अपूर्ण विकास छात्रों और आमजन के लिए व्यावहारिक सड़क सुरक्षा शिक्षा एवं जागरूकता को सीमित करता रहा। वहीं, सड़क सुरक्षा वेब पोर्टल का अद्यतन न होना हितधारकों तक सूचना के प्रभावी प्रसार और नागरिक सहभागिता को प्रभावित करता रहा।

इसके अतिरिक्त, स्कूल बसों तथा वाहन फिटनेस निरीक्षण केंद्रों का अपर्याप्त निरीक्षण सार्वजनिक सुरक्षा के लिए जोखिमपूर्ण सिद्ध हुआ, क्योंकि अनेक अयोग्य वाहन बिना रोक-टोक के संचालित होते रहे।

समन्वय को सुदृढ़ करना, निधियों के समयबद्ध उपयोग को सुनिश्चित करना, जवाबदेही का प्रवर्तन करना, ट्रैफिक पार्क जैसे आधारभूत ढाँचा परियोजनाओं को पूर्ण करना तथा डिजिटल नागरिक सहभागिता प्लेटफार्मों को क्रियाशील बनाना, राज्य में सड़क सुरक्षा कोष के इच्छित उद्देश्यों की प्राप्ति एवं समग्र सड़क सुरक्षा ढाँचे में सुधार हेतु अत्यावश्यक है।

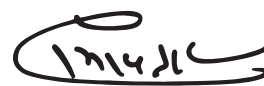
अनुशंसा

सरकार/विभाग विचार कर सकता है:

1. यातायात नियमों के प्रवर्तन, निरीक्षण कार्य तथा वाहनों की फिटनेस जांच को सुदृढ़ करने हेतु मोटर वाहन निरीक्षकों, उड़नदस्तों एवं यातायात पुलिस कार्मिकों की कमी को दूर किया जाना आवश्यक है।

जयपुर

दिनांक : 09 फरवरी 2026



(रामावतार शर्मा)

महालेखाकार

(लेखापरीक्षा-II), राजस्थान

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक : 19 फरवरी 2026



(के. संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

