कार्यकारी सारांश

सड़क दुर्घटनाएँ, विशेषकर भारत में, मृत्यु, विकलांगता और अस्पताल में भर्ती होने का एक प्रमुख कारण हैं। विश्व के कुल वाहनों का केवल एक प्रतिशत होने के बावजूद, सड़क दुर्घटना में होने वाली कुल वैश्विक मौतों की 11 प्रतिशत भारत में होती हैं। भारत में सड़क दुर्घटनाओं के कारण हर चार मिनट में एक व्यक्ति की मौत हो जाती है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा वर्ष 2018 में किए गए एक अध्ययन के अनुसार, भारत में सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली सामाजिक-आर्थिक लागत ₹ 1.47 लाख करोड़ आंकी गई, जो देश के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) का 0.77 प्रतिशत है।

राजस्थान सरकार ने अपनी सड़क सुरक्षा नीति 2017 की सहायता के लिये सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-2020 तथा रोड मैप 2020 तैयार किये। चार वर्षों के विलम्ब के पश्चात, राजस्थान सरकार ने वर्ष 2024 में आगामी सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2024-2033 को अधिसूचित किया।

राजस्थान में सड़क सुरक्षा से संबंधित प्रयासों का विश्लेषण, नीति के क्रियान्वयन, अंतर-विभागीय समन्वय तथा प्रवर्तन में गंभीर कमियों को प्रकट करता है।

राज्य के प्रमुख अभिकरण के रूप में स्थापित सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ संसाधनों की कमी से जूझ रहा था, जहाँ कई पद या तो रिक्त थे या स्वीकृत नहीं थे, जिससे कोष की निगरानी तथा अंतर-विभागीय समन्वय जैसे महत्वपूर्ण कार्य अवरुद्ध रहे, जो सड़क सुरक्षा उपायों के क्रियान्वयन में इसकी प्रभावशीलता सीमित कर रहा था।

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-2020 में सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को आधार वर्ष 2015 जिसमे 10,510 मौतें हुई थी, का 50 प्रतिशत तक कम करने का लक्ष्य था। तथापि, 2024 तक यह संख्या बढ़कर 11,790 हो गई। राजस्थान में सड़क सुरक्षा नीतियों और पहलों का विश्लेषण क्रियान्वयन, पर्यवेक्षण और प्रवर्तन में गंभीर कमियों को उजागर करता हैं, जो सड़क दुर्घटनाओं एवं मौतों को कम करने के राज्य प्रयासों को कमजोर करती है ।

राज्य सड़क सुरक्षा नीति में सड़क सुरक्षा ऑडिट, ब्लैक स्पॉट सुधार और प्रवर्तन के माध्यम से सड़क सुरक्षा में सुधार हेतु स्पष्ट निर्देश दिये गये है। तथापि, अवसंरचना प्रबंधन और सड़क सुरक्षा नियमों के प्रवर्तन दोनों में गंभीर कमियाँ विद्यमान रही।

व्यापक सड़क सुरक्षा ऑडिट के लिए स्थापित ढांचे के उपरांत भी, विभिन्न अभिकरणों के बीच आंकड़ों की उपलब्धता में कमी रही, जो कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (भाराराप्रा) एवं सड़क स्वामित्व वाले अन्य अभिकरणों द्वारा लेखापरीक्षा को प्रदान की गई सीमित सूचनाओं से स्पष्ट है। सार्वजनिक निर्माण विभाग (सानिवि) से सम्बद्ध सड़कों की त्रि-स्तरीय सड़क सुरक्षा ऑडिट की उल्लेखनीय कमी रही, क्योंकि 146 सड़कों (34.35 प्रतिशत), जिनमें प्रत्येक सड़क की लागत ₹10 करोड़ से अधिक थी, की किसी भी चरण की सुरक्षा ऑडिट नहीं हो पाई। इसके अतिरिक्त, सानिवि एवं भाराराप्रा द्वारा निर्मित पाँच किलोमीटर या उससे अधिक लंबाई की

1,175 सड़कों में से केवल 636 सड़कों (54.13 प्रतिशत) का डिज़ाइन स्तर का ऑडिट किया गया।

स्पष्ट नीति निर्देशों और कार्य योजनाओं के उपरांत भी, ब्लैक स्पॉट सुधार कार्य असन्तोषजनक रहा और महत्वपूर्ण प्रतिशत के बिना सुधारे हुए रहने से, दुर्घटनाएँ एवं मौतें जारी रहीं। ब्लैक स्पॉट्स का बने रहना भविष्य में होने वाली दुर्घटनाओं की प्रभावी रोकथाम में बाधा उत्पन्न करता है। इसके अतिरिक्त, ब्लैक स्पॉट प्रबंधन प्रणाली का अभाव सड़क सम्बन्धी खतरों को कम करने हेतु किए गए प्रयासों की प्रभावशीलता को कमजोर करता है।

चयनित राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों तथा नगर सड़कों के संयुक्त भौतिक सत्यापन के दौरान सड़क अभियांत्रिकी से संबंधित कमियाँ भी पाई गईं। इससे प्रकट हुआ कि यथोचित सड़क संकेतक, चिह्नांकन तथा अवरोधक जैसे महत्वपूर्ण सुरक्षा प्रावधान प्रायः नहीं थे अथवा सुरक्षा मानकों के अनुरूप नहीं थे। यह राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्गों पर असुरक्षित वाहन चालन की परिस्थितियों में योगदान देता है, जहाँ बड़ी संख्या में दुर्घटनाएँ और मौतें होती हैं।

सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने हेतु परीक्षण प्रभावकारिता जो कि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अनुसार अनिवार्य है, अत्यंत महत्वपूर्ण है। क्षेत्रीय यातायात कार्यालयों/जिला यातायात कार्यालयों में स्वचालित ड्राइविंग ट्रैकों के लिए ₹39 करोड़ के आवंटन के बावजूद प्रगति अपर्याप्त रही। स्वचालित ट्रैकों वाले कार्यालयों और बिना स्वचालित ट्रैकों वाले कार्यालयों में ड्राइविंग परीक्षण में असफलता दरों में पायी गयी उल्लेखनीय भिन्नता, उपयुक्त परीक्षण सुविधाओं की आवश्यकता के महत्व को रेखांकित करती है। चिंताजनक रूप से, 44 कार्यालयों ने बिना किसी परीक्षण ट्रैक के सबसे अधिक संख्या (6.84 लाख में से 2.36 लाख) में लाइसेंस जारी किए। चूंकि सड़क दुर्घटनाओं में 79 प्रतिशत मौतों के लिए चालक की गलतियाँ जिम्मेदार हैं, इसलिए यह अनिवार्य है कि परिवहन विभाग परीक्षण प्रभावकारिता सुधारने और अंततः सड़क सुरक्षा बढ़ाने हेतु स्वचालित ड्राइविंग ट्रैकों को पूरी तरह लागू करते हुए अपनी लाइसेंसिंग प्रक्रिया को सुदृढ़ करे।

यातायात नियमों के प्रवर्तन के क्षेत्र में भी कमियां पायी गयी। गलत दिशा में वाहन चलाने जैसी खतरनाक आदतों के कारण हुई कई दुर्घटनाओं के उपरांत भी, प्रवर्तन कार्रवाई न्यूनतम पाई गई। सड़क सुरक्षा में सुधार हेतु पुलिस विभाग द्वारा स्वचालित नंबर प्लेट पहचान (एएनपीआर) कैमरे स्थापित किया जाना प्रस्तावित किया गया, परन्तु 2018 में इसके अनुमोदन के पश्चात से ही इस परियोजना के क्रियान्वयन में देरी रही और सितंबर 2025 तक कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं हुई। स्पीड गवर्नर नियमों का अनुपालन कम था। इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर 50 किलोमीटर की दूरी में इंटरसेप्टर और राजमार्ग गश्ती वाहनों की परिकल्पित तैनाती सुनिश्चित नहीं की गई।

46,892 मामलों (8.00 प्रतिशत) में, बुलाए जाने के बावजूद एम्बुलेंस दुर्घटना स्थल तक नहीं पहुँच पाईं, जबकि 24,457 मामलों (4.54 प्रतिशत) में, एम्बुलेंस निर्धारित प्रतिक्रिया समय के पश्चात दुर्घटना स्थल पर पहुँची। ऐसे 82,843 मामले (17.10 प्रतिशत) थे, जिनमें सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को "गोल्डन आवर" के बाद नज़दीकी अस्पताल ले जाया गया। अंतिम रूप

से तैयार ट्रॉमा केयर नीति के अभाव और मॉडल ट्रॉमा सेंटर तथा ट्रॉमा स्टेबिलाइजेशन इकाइयों की स्थापना में धीमी प्रगति राज्य की आपातकालीन देखभाल अवसंरचना में व्यापक कमी को दर्शाती है।

राजस्थान ने 2021 में केंद्रीय सड़क दुर्घटना डेटाबेस 'iRAD' प्रणाली को अपनाया, परन्तु बीमा कंपनियों और एम्बुलेंस सेवाओं के साथ एकीकरण अपूर्ण रहा। चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग द्वारा अपर्याप्त डेटा संग्रहण और विभिन्न विभागों द्वारा दर्ज दुर्घटनाओं में विसंगतियों ने प्रभावी योजना और पारदर्शिता को प्रभावित किया। इसके अतिरिक्त, पुलिस विभाग द्वारा अनुरोधित विभिन्न रिपोर्ट जैसे नशे में वाहन चालन की रिपोर्ट एवं पोस्ट-मॉर्टम रिपोर्ट, वाहन निरीक्षण रिपोर्ट तथा सड़क निरीक्षण रिपोर्ट, क्रमशः चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग, परिवहन विभाग तथा सड़क स्वामित्व वाले अभिकरणों के स्तर पर अपलोड किये जाने हेतु लंबित पड़ी थीं।

राजस्थान में सड़क सुरक्षा कोष का उपयोग अप्रैल 2017 में इसकी स्थापना के पश्चात से ही सारभूत रूप में कम रहा। वर्ष 2024-25 तक कोष में कुल उपलब्ध राशि ₹716.37 करोड़ में से केवल ₹343.36 करोड़ का ही उपयोग किया गया। इस अपर्याप्त उपयोग का प्रभाव प्रमुख हितधारक विभागों में स्पष्ट रूप से देखा गया, जिसके कारण एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली और ट्रॉमा केयर सुधार जैसी आवश्यक सड़क सुरक्षा पहलों के क्रियान्वयन में देरी हुई।

परिवहन विभाग को 3.29 प्रतिशत से 92.62 प्रतिशत तक मोटर वाहन निरीक्षकों/उपनिरीक्षकों तथा 8.63 प्रतिशत से 21.40 प्रतिशत तक उड़नदस्तों की कमी का सामना करना पड़ रहा है, जिससे सड़क सुरक्षा प्रयास प्रभावित हो रहे है। इसी प्रकार, शहरों में ट्रैफिक पुलिस कर्मियों की भारी कमी, जो 57.89 प्रतिशत से 94.89 प्रतिशत तक थी, ने यातायात नियमों के प्रभावी प्रवर्तन को प्रभावित किया।

स्कूल बसों और वाहन फिटनेस केंद्रों के अपर्याप्त निरीक्षण ने जन सुरक्षा को प्रभावित किया है, क्योंकि कई असक्षम वाहन बिना किसी जांच के लगातार संचालित हो रहे थे।

सड़क दुर्घटनाओं पर शोध के लिए प्रस्तावित उत्कृष्टता केंद्र वित्तपोषण सम्बन्धी समस्याओं के कारण अभी तक स्थापित नहीं किया गया था। सड़क सुरक्षा शिक्षा को बढ़ावा देने के उद्देश्य से ट्रैफिक पार्कों के लिए आवंटित निधियों का पूर्ण उपयोग नहीं किया गया एवं देरी के कारण कई पार्कों में आवश्यक सुविधाओं की कमी रही। इसके अतिरिक्त, अद्यतन सड़क सुरक्षा वेब पोर्टल की कमी ने सूचना, शिक्षा एवं संचार (आईईसी) के माध्यम से की जाने वाली जागरूकता को अवरुद्ध किया।

निष्पादन लेखापरीक्षा में समीक्षित तीन प्रकरणों का अध्ययन राज्य की सड़क सुरक्षा प्रणाली में वाहन सुरक्षा अनुपालन, प्रवर्तन तथा अभियांत्रिकी तक व्याप्त प्रणालीगत कमजोरियों को उजागर करता हैं। जैसलमेर में (14 अक्टूबर 2025 को) एक नव-पंजीकृत यात्री बस में गंभीर विद्युत सम्बन्धी दोषों, सुरक्षा मानकों की पालना का अभाव तथा परिवहन विभाग की पर्यवेक्षण में विफलता के कारण बिना किसी टक्कर के आग लग गई, जिसमें 28 लोगों की मौत हो गई। जयपुर में (03 नवम्बर 2025 को) 15 लोगों की जान लेने वाली बहु-वाहन दुर्घटना, ने यातायात प्रवर्तन में कमियों, तेज गति तथा नशे में वाहन चालन पर नियंत्रण का अभाव तथा घने शहरी क्षेत्रों में

आवश्यक सुरक्षा अभियंत्रण की कमी को उजागर किया। फलोदी में (02 नवम्बर 2025 को) हुई दुर्घटना, जिसमें 15 लोगों की जान गई, अवैध रूप से खड़े ट्रेलर तथा राजमार्ग के मार्गाधिकार (राइट ऑफ वे) के भीतर संचालित एक अनधिकृत ढाबे को हटाने में विफलता के कारण हुई। समग्र रूप से, ये घटनाएं परिवहन, पुलिस तथा राजमार्ग प्राधिकरणों में व्याप्त गंभीर संस्थागत कमियों को दर्शाती हैं और परिहार्य मौतों को रोकने हेतु सुदृढ़ अनुपालन तंत्र, समन्वित प्रवर्तन तथा सशक्त सड़क सुरक्षा ऑडिट की आवश्यकता को रेखांकित करती हैं।

इस प्रकार, निष्पादन लेखापरीक्षा से स्पष्ट हुआ कि नीति, योजनाओं तथा आवंटित संसाधनों की की विद्यमानता के उपरांत भी राजस्थान में सड़क सुरक्षा के प्रयासों को विलंबित क्रियान्वयन, अपर्याप्त समन्वय और कमजोर प्रवर्तन तंत्र ने अवरुद्ध किया। अवसंरचना प्रबंधन और कोष के उपयोग में गंभीर कमियों ने उपायों की प्रभावशीलता को सीमित किया। ये प्रणालीगत समस्याएँ सामूहिक रूप से राज्य की सड़क सुरक्षा पहलों के प्रभाव को कम करती हैं तथा सुरक्षित सड़कों और मौतों में कमी सुनिश्चित करने हेतु त्वरित सुधारात्मक कदम उठाने की आवश्यकता को दर्शाती हैं।

अनुशंसायें

सरकार/विभाग निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:

1. *सड़क स्वामित्व वाले सरकारी अभिकरणों, कानून प्रवर्तन प्राधिकरणों तथा आम जनता को सम्मिलित करते हुए सड़क सुरक्षा की दिशा में बहु-क्षेत्रीय दृष्टिकोण अपनाया जाए, क्योंकि यह सड़क दुर्घटनाओं एवं मौतों में कमी लाने हेतु आवश्यक है।*
2. *उपयुक्त सड़क ज्यामितीय डिजाईन, क्रियाशील एवं स्पष्ट दिखने वाले यातायात नियंत्रक संकेतक, यातायात नियंत्रक उपकरणों तथा यातायात नियमों के कड़े प्रवर्तन जैसे सड़क सुरक्षा उपायों को अपनाया जाए। तेज गति से वाहन चलाने, गलत दिशा में वाहन चलाने, राष्ट्रीय राजमार्गों पर अनधिकृत वाहनों के संचालन तथा सड़कों पर अनधिकृत अथवा गलत ढंग से पार्किंग करने पर कठोर दंड सख्ती से लागू किए जाए।*
3. *सभी नई एवं मौजूदा सड़कों की त्रि-स्तरीय सड़क सुरक्षा ऑडिट तृतीय-पक्ष अभिकरणों के माध्यम से अनिवार्य रूप से सुनिश्चित किया जाए तथा चिन्हित ब्लैक स्पॉट्स को निर्धारित समय-सीमा के अन्दर सुधारा जाए एवं सुधारोपरांत समीक्षा की जाए।*
4. *यातायात नियमों के प्रवर्तन, निरीक्षण कार्य तथा वाहनों की फिटनेस जांच को सुदृढ़ करने हेतु मोटर वाहन निरीक्षको, उड़नदस्तों एवं यातायात पुलिस कार्मिकों की कमी को दूर किया जाना आवश्यक है।*
5. *पारदर्शी लाइसेंस परीक्षण सुनिश्चित करने हेतु सभी लाइसेंस जारी करने वाले कार्यालयों में स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैकों की स्थापना/संचालन किया जाए।*
6. *निगरानी एवं प्रवर्तन तंत्र को सुदृढ़ करने हेतु उच्च जोखिम वाले मार्ग खंडों पर ई-चालान प्रणाली के साथ एकीकृत गति मापक कैमरा युक्त स्वचालित नंबर प्लेट पहचान (एएनपीआर) तंत्र स्थापित किए जाए।*

7. दुर्घटना पीड़ितों को यथासंभव न्यूनतम समय में निकटतम अस्पतालों तक त्वरित परिवहन सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त एंबुलेंस तैनात की जाए।

8. विश्वसनीय एवं समग्र आंकड़े तैयार करने हेतु सभी विभागों द्वारा iRAD पर दुर्घटना संबंधी डाटा के अभिलेखन में सटीकता सुनिश्चित की जाए।