

अध्याय I

परिचय

1.1 राजस्थान सड़क सुरक्षा नीति

सड़क दुर्घटनाएँ सामान्यतः सम्पूर्ण विश्व में तथा विशेषकर भारत में, मृत्यु, विकलांगता और अस्पताल में भर्ती होने के प्रमुख कारणों में से एक हैं। सड़क दुर्घटनाओं की अधिक संख्या तथा परिणामस्वरूप होने वाले आघात और मृत्यु अत्यंत गंभीर चिंता का विषय हैं। भारत सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों और घायल होने की घटनाओं में विश्व में शीर्ष पर है। भारत में विश्व के कुल वाहनों का केवल एक प्रतिशत वाहन होने के बावजूद सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली कुल वैश्विक मौतों का 11 प्रतिशत भारत में हुई है। भारत में प्रत्येक घंटे 53 सड़क दुर्घटनाएँ होती हैं और प्रत्येक चार मिनट में एक व्यक्ति की जान चली जाती है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा वर्ष 2018 में किये गए एक अध्ययन के अनुसार भारत में सड़क दुर्घटनाओं की सामाजिक-आर्थिक लागत ₹ 1.47 लाख करोड़ आंकी गई, जो देश के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) के 0.77 प्रतिशत के बराबर है। यद्यपि, विभिन्न प्रतिवेदनों ने यह इंगित किया है कि देश में सड़क दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग कम होती है, एवं सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली अनुमानित क्षति ₹ 5.97 लाख करोड़ तक अधिक हो सकती है, जो राष्ट्र की जीडीपी के 3.14 प्रतिशत के बराबर है। वर्ष 2018 से 2024 की अवधि के दौरान राजस्थान में कुल 1.58 लाख सड़क दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 1.49 लाख लोग घायल हुए और 0.75 लाख व्यक्तियों की दुस्खद मृत्यु हुई।

सुप्रीम कोर्ट की समिति¹ के निर्देशों के अनुपालना में, राजस्थान सरकार ने मार्च 2017 में राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति बनायीं। यह, सुरक्षित और प्रभावी सड़क अवसंरचना, चालकों की गुणवत्ता में सुधार, सुरक्षित वाहन, असुरक्षित सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा, सुरक्षा कानूनों का प्रवर्तन, सड़क सुरक्षा शिक्षा एवं प्रशिक्षण, सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए आपातकालीन देखभाल और चिकित्सा सेवाएँ, सड़क सुरक्षा सूचना डेटाबेस की स्थापना इत्यादि सुनिश्चित करने हेतु संस्थागत, कानूनी और वित्तीय वातावरण को सुदृढ़ करने जैसी गतिविधियों की रूपरेखा तय करती है, ताकि सड़क यात्रा सभी उपयोगकर्ताओं के लिए सुरक्षित बनायी जा सके।

इसके अतिरिक्त, राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति 2017 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार, राजस्थान सरकार ने दो प्रवर्तन विभागों अर्थात् परिवहन और पुलिस द्वारा एकत्रित समझौता

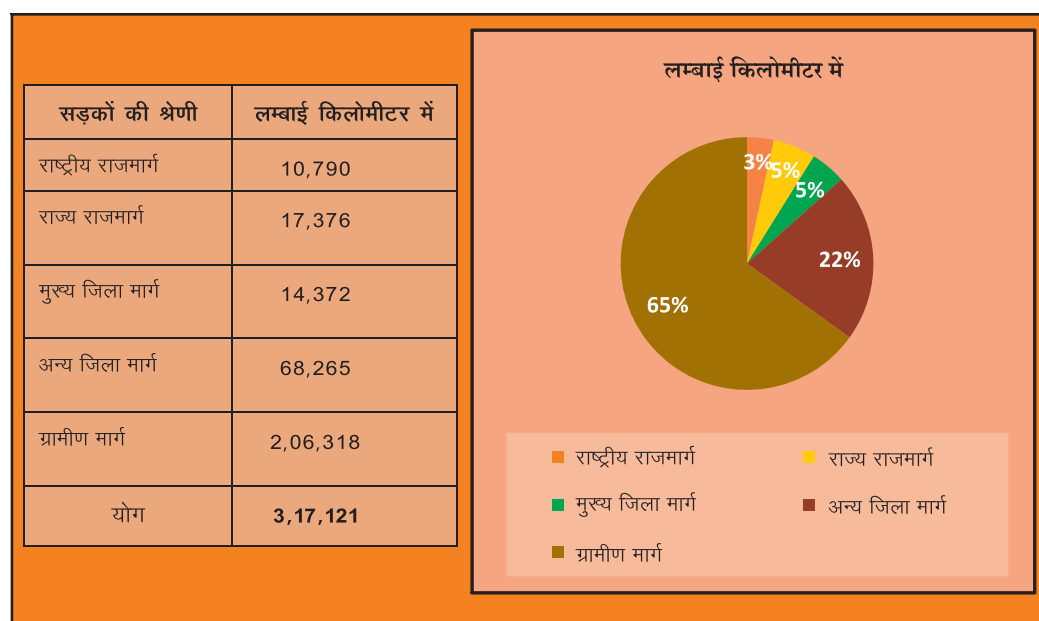
¹ माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने सड़क दुर्घटनाओं से संबंधित रिट याचिका क्रमांक 295/2012 की सुनवाई/निर्णय के दौरान, प्रत्येक राज्य/केंद्र शासित प्रदेश तथा संबंधित मंत्रालयों, विभागों और केंद्रीय सरकार की शाखाओं के संदर्भ में सड़क सुरक्षा से संबंधित विभिन्न कानूनों के कार्यान्वयन को मापने और निगरानी करने के लिए वर्ष 2014 में एक समिति का गठन किया।

शुल्क/मौके पर जुर्मानों का अधिकतम 25 प्रतिशत संचित करते हुए समर्पित सड़क सुरक्षा कोष का गठन किया। यह कोष गैर-व्यपगत प्रकृति का था। कोष में प्राप्ति और व्यय इस अध्याय के चार्ट 1.3 में दर्शाए गए हैं। राजस्थान सरकार ने कोष के प्रभावी प्रबंधन और संचालन हेतु पृथक से दिशानिर्देश जारी (अप्रैल 2017) किए।

1.2 राज्य में राजमार्ग एवं अन्य सड़क नेटवर्क

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के वार्षिक प्रतिवेदन 2023-24 के अनुसार, भारत में कुल 63.45 लाख किलोमीटर का सड़क नेटवर्क है, जिसमें से 3.17 लाख किलोमीटर का बड़ा सड़क नेटवर्क, जोकि भारत की कुल सड़कों का 5.00 प्रतिशत है, राजस्थान में है। राजस्थान में 31 मार्च 2024 को सड़कों की लम्बाई की स्थिति तालिका 1.1 में दर्शाई गई है।

तालिका 1.1: राजस्थान में मार्च 2024 को सड़क नेटवर्क का विवरण

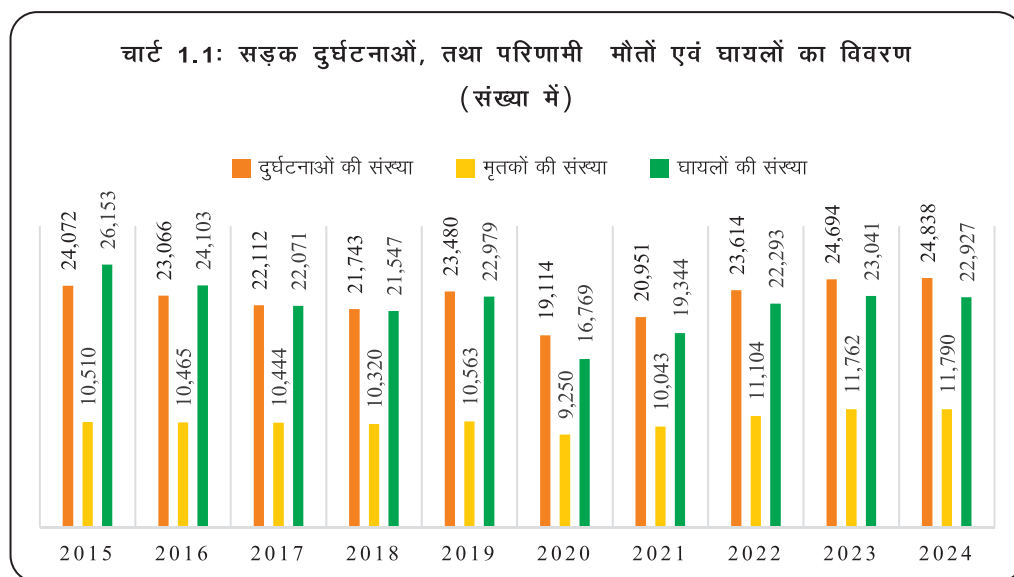


स्रोत: सूचना परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई।

1.3 राज्य में सड़क दुर्घटनाओं की प्रवृत्ति

राज्य में 2015 से 2024 के दौरान हुई सड़क दुर्घटनाओं तथा उनसे हुई मौतों एवं घायलों का विस्तृत विवरण चार्ट 1.1 में दर्शाया गया है।

(संख्या में)



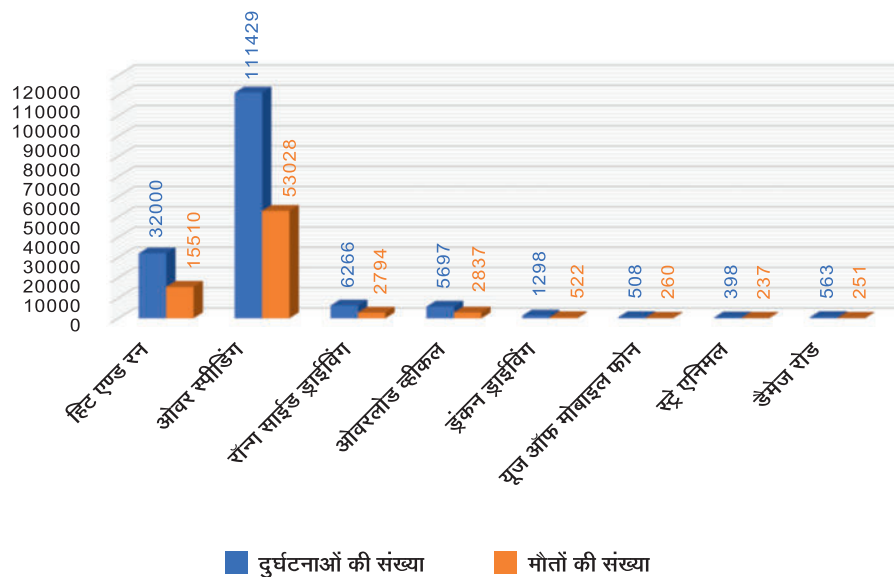
स्रोत: सूचना परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई।

चार्ट 1.1 दर्शाता है कि सड़क सुरक्षा पहलों पर ₹ 343.36 करोड़ का व्यय किये जाने के पश्चात भी, परिणामी मौतों की संख्या लगभग अपरिवर्तित रही, जबकि सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में उतार-चढ़ाव रहा।

1.4 सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण

दुर्घटनाएँ विभिन्न कारकों से हो सकती हैं, यह प्रायः मानवीय त्रुटि, यांत्रिक विफलताओं तथा सड़क विकारों आदि के संयोजन से होती हैं। वर्ष 2019-2024 के दौरान हुई घातक सड़क दुर्घटनाओं के विश्लेषण से यह प्रकट हुआ कि सड़क दुर्घटनाओं में अधिकतम मौतें तेज गति के कारण हुईं। सड़क दुर्घटनाओं तथा परिणामी मौतों के कुछ प्रमुख कारण **चार्ट 1.2** में दर्शाए गए हैं।

चार्ट 1.2: वर्ष 2019 से 2024 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं एवं परिणामी मौतों के प्रमुख कारण



स्रोत: सूचना परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई।

वर्ष 2025 के दौरान तेज गति से वाहन चलाने, नशे में वाहन चलाने आदि कारणों से हुई कुछ घातक सड़क दुर्घटनाओं के मामलों को निम्नलिखित केस अध्ययनों में दर्शाया गया है।

केस अध्ययन-1



स्रोत: समाचार पत्र दैनिक भास्कर

14 अक्टूबर 2025 को जैसलमेर में राष्ट्रीय राजमार्ग-11 पर एक गंभीर सड़क दुर्घटना घटित हुई, जिसमें एक नव पंजीकृत (1 अक्टूबर 2025) यात्री बस में गतिशील अवस्था में अचानक आग लगने से 28 लोगों की मौत हो गई तथा सात यात्रियों को कई गंभीर चोटें आईं। iRAD के आंकड़ों तथा जांच रिपोर्टों से यह सामने आया कि आग एयर कंडीशनर (एसी) गैस के रिसाव और शॉर्ट सर्किट के कारण लगी, जिसके परिणामस्वरूप कुछ ही मिनटों में आग ने पूरी बस को अपनी चपेट में ले लिया। हाल ही में पंजीकृत होने के बावजूद, बस बिना किसी टक्कर के आग की चपेट में आ गई, जो गंभीर विद्युत दोषों, निम्न गुणवत्ता के बॉडी फैब्रिकेशन तथा ऑटोमोटिव उद्योग मानकों द्वारा अनिवार्य अग्नि पहचान एवं अग्निशमन प्रणाली के अभाव को दर्शाता है। इसके अतिरिक्त, सीटों के अनुचित स्थानन के कारण आपातकालीन निकास का स्थायी रूप से अवरुद्ध होना, अग्निशामकों एवं सुरक्षा हथौड़ों की अनुपलब्धता तथा पिछले भाग का अत्यधिक निकले होने जैसी संरचनात्मक कमियों ने पुष्ट किया कि बस का पंजीकरण निर्धारित सुरक्षा मानकों के उल्लंघन में किया गया था।

ये विफलताएँ बस स्वामी/संचालक द्वारा की गई गंभीर लापरवाही को परिलक्षित करती हैं तथा परिवहन विभाग के भीतर विद्यमान प्रणालीगत कमियों को उजागर करती हैं, जिनके कारण अनिवार्य अग्नि-सुरक्षा मानकों, संरचनात्मक नियमों का अनुपालन सत्यापित किये बिना तथा पंजीकरण के उपरांत के निरीक्षणों के बिना ही एक नव-निर्मित वाहन का पंजीकरण एवं संचालन अनुमत्य किया गया।

28 लोगों की जान की परिहार्य क्षति वाहन सुरक्षा मानकों के कड़े प्रवर्तन, जवाबदेही तय करने तथा ऐसी विनाशकारी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने हेतु सुरक्षा ऑडिट एवं निगरानी तंत्र को तत्काल सुदृढ़ करने की तत्काल आवश्यकता को रेखांकित करता है।

केस अध्ययन-2



स्रोत: राज्य सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ, परिवहन विभाग।

02 नवम्बर 2025 को फलोदी (जोधपुर) के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)-754A पर एक टेम्पो ट्रैवलर और एक ट्रेलर के बीच एक बड़ी दुर्घटना घटित हुई। ट्रेलर को अवैध रूप से सड़क के कैरिजवे की बाईं लेन में खड़ा किया गया था तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (भाराराप्रा) के मार्गाधिकार क्षेत्र के भीतर एक अनधिकृत स्वाद्य प्रतिष्ठान/ढाबा स्थित था।

बाईं ओर से एक अन्य वाहन को ओवरटेक करने का प्रयास करते समय ट्रैवलर चालक खड़े हुए ट्रेलर को देख नहीं पाया और तेज गति से उससे टकरा गया। यात्रियों को ले जा रहा ट्रैवलर पीछे से ट्रेलर से टकरा गया, जिसके परिणामस्वरूप 15 लोगों की मौत हो गई (10 महिलाओं और चार बच्चों सहित) तथा दो व्यक्ति गंभीर रूप से घायल हो गए।

अनधिकृत स्वाद्य प्रतिष्ठान/ढाबा हटाने में विफलता के कारण ट्रेलर को उस स्थान पर रोका गया, जिसके परिणामस्वरूप अंततः ट्रैवलर से टक्कर की घटना हुई।

केस अध्ययन-3



Wrecked remains of a car (above) and a trailer (above right) after speeding dumper (right) rammed into several vehicles in Jaipur's Harmada area Monday

स्रोत: समाचार पत्र टाइम्स ऑफ़ इंडिया।

03 नवंबर 2025 को जयपुर में एक बड़ी सड़क दुर्घटना हुई, जिसमें एक भारी मालवाहक वाहन (एचजीवी डंपर) सहित कुल 13 वाहन शामिल थे। इस दुर्घटना में कुल 22 लोग हताहत हुए, जिनमें 15 मौतें, पाँच गंभीर रूप से घायल तथा दो मामूली रूप से घायल शामिल थे।

जांच में प्रकट हुआ कि दुर्घटना के प्राथमिक कारण तेज गति एवं नशे में वाहन चालन तथा भीड़भाड़ वाले बाजार एवं आवासीय क्षेत्रों में भारी वाहनों हेतु यातायात नियंत्रण का अभाव था। इसके अतिरिक्त, सड़क सुरक्षा अभियांत्रिकी में कमियाँ जैसे पैदल यात्रियों की सुरक्षा, गति नियंत्रण उपायों एवं चेतावनी संकेतों के अभाव के साथ साथ यातायात नियमों के कमजोर प्रवर्तन ने भी इस घटना की गंभीरता को उल्लेखनीय रूप से बढ़ा दिया।

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।

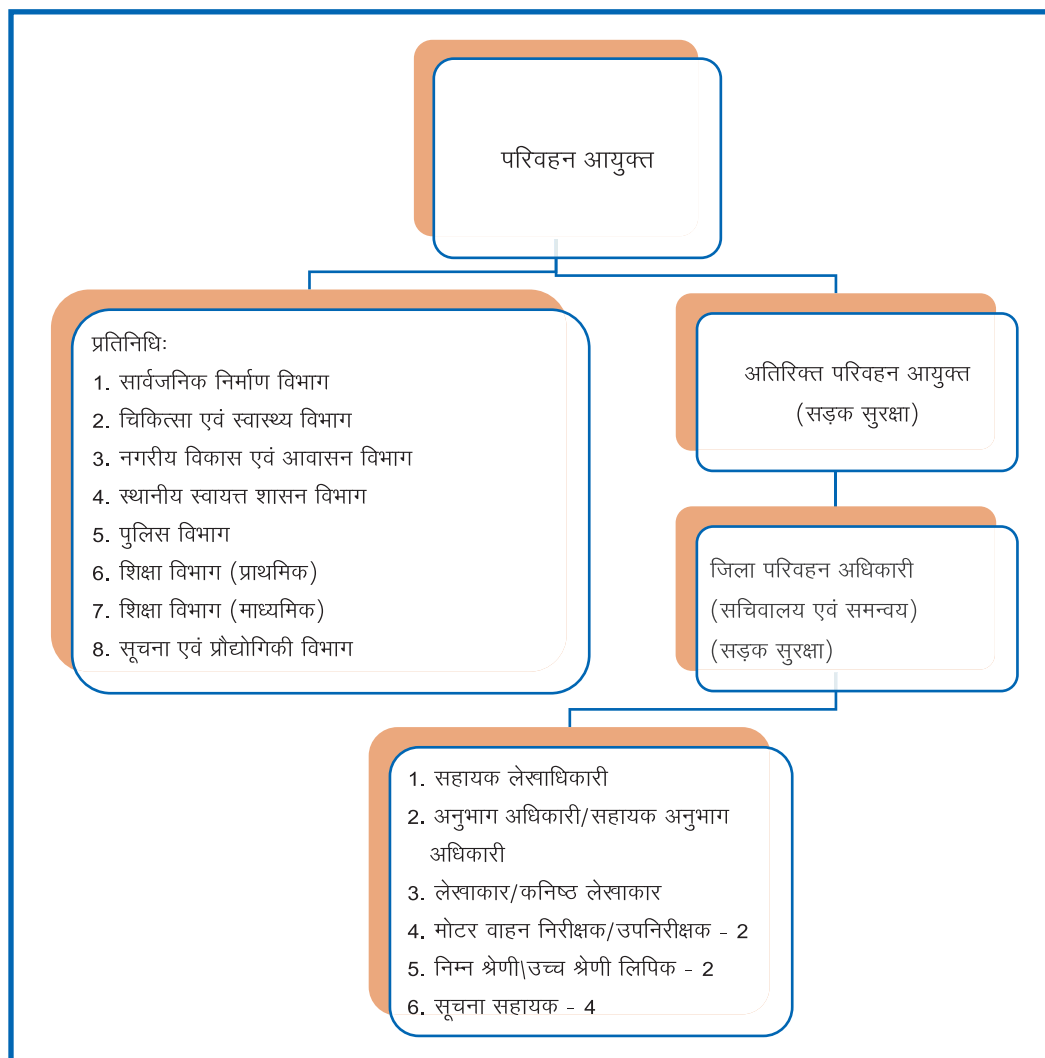
1.5 संगठनात्मक संरचना

परिवहन एवं सड़क सुरक्षा विभाग राज्य में सड़क सुरक्षा नीति के क्रियान्वयन हेतु नोडल विभाग है एवं सड़क सुरक्षा कोष के प्रबंधन एवं संचालन हेतु उत्तरदायी है। सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने तथा सभी हितधारक विभागों/अधिकरणों² के साथ समन्वय स्थापित करने के उद्देश्य से परिवहन आयुक्त के नेतृत्व में एक समर्पित सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ (लीड एजेंसी) का गठन (जून 2016)

² परिवहन विभाग, पुलिस विभाग, लोक निर्माण विभाग, चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग, स्थानीय स्वायत्त शासन विभाग, नगरीय विकास एवं आवास विभाग, शिक्षा विभाग, राजस्थान राज्य सड़क विकास एवं निर्माण निगम (आरएसआरडीसीसी), राजस्थान सड़क अवसंरचना विकास निगम (रिडकोर) तथा अन्य विभाग।

किया गया। इसके अतिरिक्त, सड़क सुरक्षा कोष के प्रबंधन एवं उपयोग हेतु अतिरिक्त मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/ सचिव, परिवहन विभाग, राजस्थान सरकार की अध्यक्षता में एक संचालन समिति का भी गठन (अप्रैल 2017) किया गया है। सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ (लीड एजेंसी) की संगठनात्मक संरचना नीचे दर्शायी गई है:

सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ की संगठनात्मक संरचना



1.6 सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ का गठन

राज्य सरकार द्वारा (जून 2016) हितधारक विभागों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करते हुए, परिवहन आयुक्त की अध्यक्षता में एक समर्पित सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ का गठन किया गया। इसके कार्यों में सड़क सुरक्षा नीति का अनुपालन सुनिश्चित करना, सड़क सुरक्षा परिषद के सचिवालय के रूप में कार्य करना, उच्चतम न्यायालय समिति के निर्देशों का समयबद्ध अनुपालन सुनिश्चित करना, सड़क सुरक्षा गतिविधियों का पर्यवेक्षण करना तथा संबंधित हितधारक विभागों के साथ समन्वय स्थापित करना सम्मिलित थे। निर्धारित संगठनात्मक संरचना में कुल 23 पद सम्मिलित थे (आठ हितधारक विभागों से तथा 15 नोडल विभाग से)। इनमें से 15 पद स्वीकृत थे, जिनके समक्ष केवल 11 अधिकारी/कर्मचारी ही कार्यरत थे। विवरण **परिशिष्ट-1** में संलग्न हैं।

राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया और अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ के रिक्त पदों को भरने के लिए संबंधित हितधारक विभागों के साथ पत्राचार किया जा रहा है।

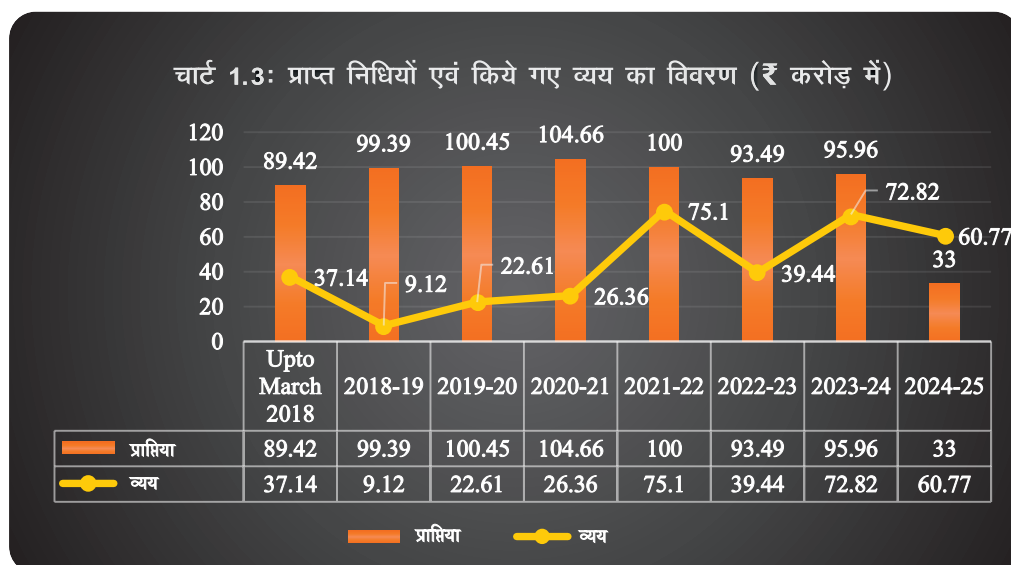
1.7 राज्य सड़क सुरक्षा अधिनियम

किसी भी योजना के प्रभावी और कुशल कार्यान्वयन के लिए अधिनियम, नियम और विनियमों का बनाया जाना आवश्यक है। बजट घोषणा (2022-23) के अनुसार, राज्य सरकार द्वारा राजस्थान सड़क सुरक्षा अधिनियम बनाया जाना था। परिवहन विभाग द्वारा सड़क सुरक्षा विधेयक का प्रारूप (2022) तैयार किया गया था, तथापि, घोषणा के दो वर्षों से अधिक समय व्यतीत हो जाने के पश्चात भी राज्य में अभी तक अधिनियम नहीं बनाया गया।

राजस्थान सरकार (अप्रैल 2025) ने अवगत कराया कि अधिकांश प्रावधान विभिन्न अधिनियमों और नियमों में पहले से ही विद्यमान हैं। यह भी अवगत कराया गया कि राज्य उच्चतम न्यायालय तथा उसकी सड़क सुरक्षा समिति से नियमित रूप से प्राप्त निर्देशों का अनुपालन कर रहा है। आगे यह भी अवगत कराया गया (सितंबर 2025) कि नए अधिनियम की पुनर्स्थापना एक नीतिगत विषय है, जिस पर निर्णय सरकार द्वारा लिया जाना है। यह भी कहा गया कि सड़क सुरक्षा पर विशिष्ट अधिनियम की आवश्यकता की निकट भविष्य में पुनः समीक्षा की जाएगी तथा इस पर एक प्रतिवेदन सरकार को प्रस्तुत किया जाएगा।

1.8 सड़क सुरक्षा कोष

मार्च 2025 के अंत तक सड़क सुरक्षा कोष के संचय एवं उसमें से किए गए व्यय की स्थिति चार्ट 1.3 में दर्शायी गई है।



स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध करवाई गयी सूचना।

चार्ट 1.3 से यह स्पष्ट होता है कि 31 मार्च 2025 तक कुल प्राप्त ₹ 716.37 करोड़ में से मात्र ₹ 343.36 करोड़ (47.93 प्रतिशत) का ही उपयोग किया जा सका। निधियों के कम उपयोग

के कारण कई महत्वपूर्ण पहलों का क्रियान्वयन नहीं हो सका, जिनमें उच्च जोखिम वाले क्षेत्रों में इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरणों की स्थापना, गति मापक कैमरे युक्त स्वचालित नंबर प्लेट पहचान प्रणाली की स्थापना, ट्रैफिक पार्कों का विकास, 24 क्षेत्रीय/जिला परिवहन कार्यालयों में स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक की स्थापना तथा ट्रॉमा केंद्रों को उपकरणों की उपलब्धता शामिल है। इन मुद्दों पर इस प्रतिवेदन के अनुच्छेद 2.3, 2.6, 2.7, 3.1.5, 4.1, 4.3, 4.4.1 में विस्तार से चर्चा की गई है।

1.9 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा के उद्देश्य यह आंकलन करना है कि क्या:

- सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को कम करने तथा सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से सरकारी विभागों (हितधारक विभागों सहित) द्वारा किए गए निवारक कार्य एवं उपाय पर्याप्त थे;
- समय पर आपातकालीन प्रतिक्रिया एवं ट्रॉमा केयर सुनिश्चित करने हेतु पर्याप्त दुर्घटना-पश्चात तंत्र (post-crash mechanism) विद्यमान था;
- दुर्घटना के प्रकरणों की रिपोर्टिंग एवं अभिलेखीकरण सटीक एवं व्यापक थी;
- सड़क सुरक्षा कोष का उपयोग तथा प्रवर्तन हेतु मानव संसाधन की उपलब्धता पर्याप्त थी, एवं सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु प्रभावी एवं कुशल पर्यवेक्षण तंत्र विद्यमान था।

1.10 लेखापरीक्षा मानदंड

निष्पादन लेखापरीक्षा हेतु लेखापरीक्षा मानदंडों के स्रोत के रूप में निम्नलिखित का उपयोग किया गया:

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988; केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 तथा राजस्थान मोटर वाहन नियम, 1990
- माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा गठित सड़क सुरक्षा समिति द्वारा जारी किए गए निर्देश।
- राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति, 2017 तथा समर्पित सड़क सुरक्षा कोष नियम, 2017
- राजस्थान सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018–20 तथा राजस्थान सड़क सुरक्षा रोडमैप 2020
- सड़क अभियांत्रिकी पर भारतीय सड़क कांग्रेस (Indian Road Congress) के विनिर्देश; तथा
- सड़क सुरक्षा से संबंधित राजपत्रित अधिसूचनाएं एवं सक्षम प्राधिकारियों द्वारा समय-समय पर जारी किये गए आदेश, परिपत्र एवं निर्देश।

1.11 लेखापरीक्षा क्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना चयन प्रक्रिया

निष्पादन लेखापरीक्षा में परिवहन विभाग तथा अन्य हितधारक विभागों, यथा पुलिस, चिकित्सा एवं स्वास्थ्य, लोक निर्माण विभाग आदि द्वारा अप्रैल 2018 से मार्च 2025 की अवधि के दौरान

कार्यान्वित सड़क सुरक्षा गतिविधियों को सम्मिलित किया गया। सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ एवं हितधारक विभागों/अभिकरणों द्वारा 2018 से 2025 के दौरान दुर्घटना के कारणों की जांच, सुधारात्मक उपायों की पहचान एवं अनुवर्ती कार्यान्वयन संबंधी की गयी कार्यवाहियों की भी समीक्षा की गई।

क्षेत्रीय अध्ययन हेतु कुल छः जिलों³ (उच्च, मध्यम और निम्न श्रेणी प्रत्येक में से दो जिले लेते हुए) का चयन दुर्घटनाओं की संख्या के आधार पर यादृच्छिक नमूना पद्धति (Random Sampling Method) द्वारा IDEA सॉफ्टवेयर के माध्यम से किया गया। इसके अतिरिक्त, जयपुर जिले का चयन प्रारंभिक अध्ययन के लिए किया गया।

चयनित जिलों में स्थित 26 प्राथमिक ट्रॉमा केंद्रों (पीटीसी)/ट्रॉमा स्थिरीकरण इकाइयों (टीएसयू) में से 13 पीटीसी/टीएसयू⁴ का चयन यादृच्छिक नमूना पद्धति द्वारा IDEA सॉफ्टवेयर के माध्यम से किया गया। आगे, दुर्घटनाओं की उच्चतम संख्या के आधार पर 14 राष्ट्रीय राजमार्गों तथा 13 राज्य राजमार्गों⁵ (प्रत्येक चयनित जिले से दो राष्ट्रीय राजमार्ग और दो राज्य राजमार्ग) का चयन विभागीय अधिकारियों के साथ संयुक्त भौतिक निरीक्षण हेतु किया गया। इसके अतिरिक्त, संयुक्त भौतिक निरीक्षण हेतु सात आंतरिक नगरीय सड़कों (प्रत्येक जिले से एक लेते हुए) का विवेकाधीन रूप से चयन किया गया, क्योंकि नगरीय सड़क-वार दुर्घटना संबंधी आंकड़े उपलब्ध नहीं थे। क्षेत्रीय अध्ययन के दौरान ट्रॉमा केंद्रों की कार्यप्रणाली, दुर्घटना के पश्चात आपातकालीन प्रतिक्रिया का समय, तथा हितधारक विभागों की क्रय प्रक्रिया एवं अन्य गतिविधियों की भी जांच की गई।

परिवहन विभाग के साथ परिचयात्मक एवं समापन बैठकें क्रमशः 27 जुलाई 2023 तथा 25 अप्रैल 2025 को आयोजित की गयी। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन राजस्थान सरकार को 17 जनवरी 2025 को जारी किया गया जिसका प्रत्युत्तर 24 अप्रैल 2025 को प्राप्त हुआ। विभागों द्वारा प्रस्तुत लिखित प्रत्युत्तरों में तथा समापन बैठक के दौरान दी गई उनकी प्रतिक्रियाओं को इस प्रतिवेदन में सम्मिलित किया गया है। आगे, जून 2025 में अद्यतन प्रतिवेदन राजस्थान सरकार को जारी किया गया तथा इसका उत्तर 18 सितंबर 2025 को प्राप्त हुआ। राजस्थान सरकार के उत्तर को इस प्रतिवेदन में सम्मिलित किया गया है।

1.12 आभार

लेखापरीक्षा, परिवहन विभाग तथा चयनित जिलों के पुलिस, चिकित्सा एवं स्वास्थ्य और सार्वजनिक निर्माण विभाग के संबंधित अधिकारियों द्वारा लेखापरीक्षा के दौरान प्रदान किए गए सहयोग हेतु आभार प्रकट करता है।

³ अलवर एवं उदयपुर (उच्च), दौसा एवं टोंक (मध्यम), सिरौही और श्रीगंगानगर (निम्न)।

⁴ बानसूर एवं तिजारा (अलवर), बसवा एवं लालसोट (दौसा), उनियारा (टोंक), रेवदर एवं शिवगंज (सिरौही), घड़साना एवं सादुलशहर (श्रीगंगानगर), खेरवाड़ा एवं सलूंबर (उदयपुर), जमवारामगढ़ एवं बस्सी (जयपुर)। नोट: चयनित जिले टोंक में केवल एक ही ट्रॉमा केंद्र उपलब्ध था।

⁵ सिरौही जिले में केवल एक ही राज्य राजमार्ग था, अतः केवल एक का ही चयन किया गया।

