अध्याय II

सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु उपाय

किसी भी नीति की सफलता के लिए प्रभावी योजना अत्यंत महत्वपूर्ण होती है, क्योंकि यह स्पष्ट लक्ष्य निर्धारित करती है, संसाधनों के कुशल उपयोग को सुनिश्चित करती है, जोखिमों की पहचान कर उन्हें कम करती है, प्रयासों का समन्वय करती है तथा प्रगति की निगरानी हेतु एक रोडमैप प्रदान करती है। यह निर्णयन, अनुकूलनशीलता तथा संचार को सुदृढ़ करता है, जिससे कि नीति की सफलता की संभावना में वृद्धि होती है।

राजस्थान सरकार ने मार्च 2017 में राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति को अनुमोदित किया। इसमें, सुरक्षित और कुशल 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 दी गई है।

सड़क सुरक्षा नीति के लक्ष्यों की प्राप्ति हेतु एक सड़क सुरक्षा कार्य योजना, 2018–2020 तैयार की गई (अक्टूबर 2017) थी। इस योजना में सड़क सुरक्षा के पाँच स्तंभों यथा सड़क सुरक्षा प्रबंधन, सुरक्षित सड़कें एवं गतिशीलता, सुरक्षित वाहन, सुरक्षित सड़क उपयोगकर्ता तथा दुर्घटना पश्चात प्रतिक्रिया के अंतर्गत विभिन्न सड़क सुरक्षा उपायों पर कार्य किया गया। आगे, वर्ष 2020–21 के बजट भाषण के अनुसार, राजस्थान सरकार ने समन्वित प्रयासों तथा संस्थागत सुदृढ़ीकरण के माध्यम से सड़क दुर्घटनाओं और मौतों में कमी लाने हेतु राज्य एवं विभाग स्तरीय पहलों की रूपरेखा तय करते हुए राजस्थान सड़क सुरक्षा रोडमैप–2020 तैयार किया।

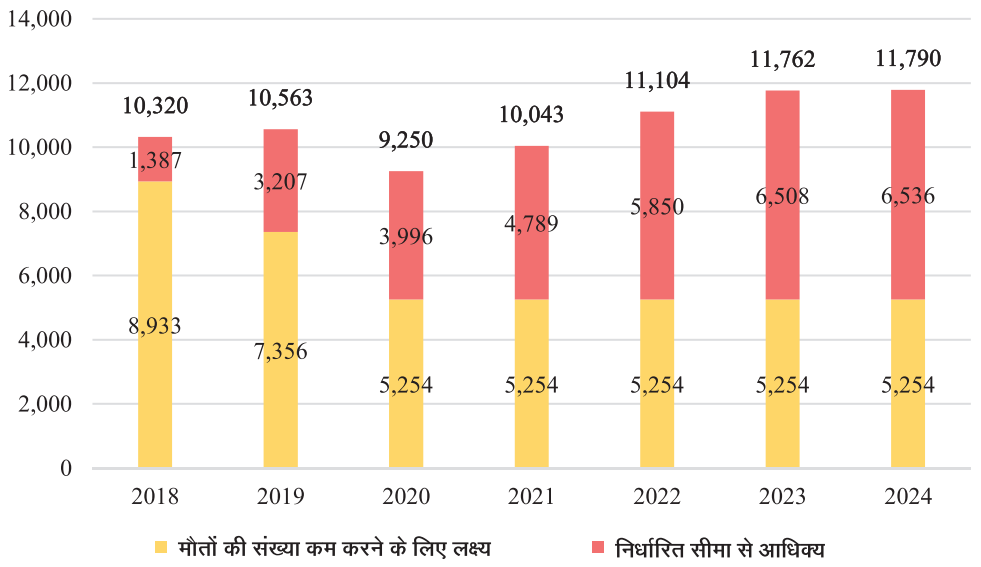
वर्ष 2020 में पूर्ववर्ती कार्य योजना के समाप्त होने के उपरांत, राजस्थान सरकार ने चार वर्ष के विलम्ब से (जुलाई 2024) अगली सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2024–33 बनायी। इस कार्य योजना में सड़क सुरक्षा प्रबंधन, सुरक्षित सड़क एवं सड़क किनारे, सुरक्षित गति, सुरक्षित वाहन, सुरक्षित सड़क उपयोगकर्ता तथा दुर्घटना उपरांत देखभाल जैसे छह चिन्हित रणनीतिक स्तंभों के अंतर्गत प्रमुख कार्य क्षेत्रों का निर्धारण किया गया। इस योजना का समग्र लक्ष्य वर्ष 2033 तक सड़क दुर्घटनाओं और मौतों में 75 प्रतिशत की कमी लाना था, जिसकी शुरुआत आधार वर्ष 2022 में हुई मौतों में 5 प्रतिशत की कमी से की जानी थी, जिसे कैलेंडर वर्ष 2025 के दौरान प्राप्त किया जाना था।

लेखापरीक्षा द्वारा सड़क सुरक्षा नीति, सड़क सुरक्षा कार्य योजना तथा रोडमैप के प्रभावी कार्यान्वयन हेतु संबंधित हितधारक विभागों द्वारा किए गए विभिन्न प्रयासों की जाँच की गई तथा देखी गई लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

2.1 सड़क दुर्घटना में मौतें

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018–2020 के अनुसार, राज्य द्वारा वर्ष 2015 को आधार वर्ष मानते हुए सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को कम करने के लिए लक्ष्य निर्धारित किए थे। वर्ष 2018 और 2019 में प्रत्येक वर्ष में 15 प्रतिशत मौतें कम करने तथा वर्ष 2020 में 20 प्रतिशत मौतें कम करने का तथा वर्ष 2020 के अंत तक कुल मिलाकर 50 प्रतिशत मौतें कम करने का लक्ष्य था। इन लक्ष्यों को प्राप्त करने में रही कमी को **चार्ट 2.1** में दर्शाया गया है।

चार्ट 2.1: सड़क दुर्घटनाओं में जनहानि-लक्ष्य बनाम वास्तविक



स्रोतः परिवहन विभाग से संकलित सूचना।

नोटः वर्ष 2021 से 2024 के दौरान घटाव के लक्ष्यों एवं वास्तविक मौतों की संख्या की तुलना वर्ष 2020 में निर्धारित लक्षित मौतों की संख्या को मानते हुए की गई है, क्योंकि कोई नवीन कार्य योजना उपलब्ध नहीं होने के कारण बाद के वर्षों के लिए कोई विशिष्ट लक्ष्य निर्धारित नहीं किये जा सके थे।

चार्ट 2.1 निर्धारित सीमा/लक्ष्यों के विरुद्ध हुई अधिकता को दर्शाता है, जो वर्ष 2018–2020 की अवधि के दौरान 1,387 (16 प्रतिशत) से 3,996 (76 प्रतिशत) तक रही। चूँकि वर्ष 2021 से 2024 के लिए कोई कार्य योजना अस्तित्व में नहीं थी, अतः इन वर्षों हेतु लक्ष्य, वर्ष 2020 के समान ही माने गए। इस अवधि (2021 से 2024) के दौरान निर्धारित सीमा/लक्ष्यों के विरुद्ध अधिकता 91 प्रतिशत से 124 प्रतिशत के बीच रही।

राज्य सरकार ने अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि सड़क सुरक्षा एक जटिल विषय है, जिसके लिए सड़क दुर्घटनाओं और मौतों में कमी लाने हेतु एक बहु-क्षेत्रीय दृष्टिकोण की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त यह भी बताया गया कि सरकार के प्रयासों के बावजूद निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया जा सका। वैश्विक/राष्ट्रीय लक्ष्यों के अनुरूप व्यापक 10-वर्षीय सड़क सुरक्षा रणनीति एवं कार्य योजना के अंतर्गत नए लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं।

लेखापरीक्षा का मत है कि सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को कम करने के लिए कई अत्यंत महत्वपूर्ण पहल जैसे एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली की स्थापना, ट्रॉमा केयर को

सुदृढ़ करना, प्रवर्तन हेतु आवश्यक विभिन्न उपकरणों का क्रय, ब्लैक स्पॉट्स का सुधार, सड़क सुरक्षा ऑडिट निष्पादित किया जाना इत्यादि पर्याप्त रूप से कार्यान्वित नहीं की गईं, जैसा कि अध्याय II, III एवं IV के आगामी अनुच्छेदों में विवेचित किया गया है।

2.2 सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु निवारक उपाय

राज्य सड़क सुरक्षा नीति के बिंदु संख्या 2 (iii) के अनुसार, राज्य सरकार को सड़कों की डिजाइन में सुरक्षा से संबंधित मानकों को प्रवर्तित करने, उनकी समीक्षा करने, उनमें सुधार करने तथा उनका अनुरक्षण करने हेतु कदम उठाने थे तथा उन्हें राज्य की स्थानीय यातायात परिस्थितियों को दृष्टिगत रखते हुए अंतरराष्ट्रीय सर्वोत्तम प्रथाओं के अनुरूप बनाना था। अग्रेत्तर, सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-2020 में हितधारक विभागों द्वारा संपन्न किये जाने वाले विभिन्न सुरक्षा उपायों की परिकल्पना की गयी। इसके अतिरिक्त, सर्वोच्चय न्यायालय की समिति ने भी सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु कई निर्देश जारी किए। दुर्घटनाओं, मौतों और चोटों को कम करने के लिए हितधारक विभागों द्वारा की गई कार्यवाहियों और उपायों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

2.2.1 सड़क सुरक्षा ऑडिट

सड़क सुरक्षा ऑडिट, मौजूदा एवं निर्माणाधीन सड़कों की दुर्घटना संभाव्यता के मूल्यांकन करने की एक औपचारिक प्रक्रिया है। भारतीय सड़क कांग्रेस नए राजमार्गों के लिए डिजाइन, निर्माण तथा पूर्णता के स्तरों पर सड़क सुरक्षा ऑडिट (त्रि-स्तरीय ऑडिट) का प्रावधान करती है। मौजूदा सड़कों के संबंध में, सड़क सुरक्षा ऑडिट संबंधित सड़क के निर्माण/रखरखाव से असंबद्ध विशेषज्ञों द्वारा प्रत्येक वर्ष की जानी थी। सड़क सुरक्षा ऑडिट में सड़क सम्बन्धी विभिन्न पहलू यथा डिजाइन सम्बन्धी असंगतियाँ, सड़कों की गुणवत्ता, अतिक्रमण, जर्जर अवसंरचना, सडकों का अपर्याप्त रखरखाव तथा यातायात नियंत्रण युक्तियाँ आदि समाविष्ट है।

सुप्रीम कोर्ट समिति ने निर्देश जारी किए (अगस्त 2016) कि ₹ दस करोड़ से अधिक लागत की किसी भी सड़क का निर्माण कार्य डिजाइन स्तर पर तृतीय पक्ष द्वारा सड़क सुरक्षा ऑडिट किये जाने के बाद ही प्रारंभ किया जाए तथा लेखापरीक्षक की सिफारिशों को लागू किया जाए। निर्माण तथा परिचालन स्तर पर भी सड़क सुरक्षा ऑडिट की जानी चाहिए। तदनुसार, राज्य सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं के कारण होने वाली मौतों एवं रुग्णता में कमी लाने के उद्देश्य से अपनी सड़क सुरक्षा नीति, 2017 में 'सड़क सुरक्षा ऑडिट' को एक सड़क सुरक्षा उपाय के रूप में समाहित किया। तत्पश्चात, उच्चतम न्यायालय ने (नवंबर 2017) भी आदेश दिया कि डिजाइन स्तर पर पाँच किलोमीटर या

सानिवि की कुल 425 सड़कों में से 146 सड़कों (34.35 प्रतिशत) में 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान किसी भी स्तर की कोई भी सड़क सुरक्षा ऑडिट नहीं की गई।

उससे अधिक लंबाई की सभी नई सड़क परियोजनाओं की अनिवार्य रूप से सड़क सुरक्षा ऑडिट कराई जानी चाहिए।

विभिन्न अभिकरणों (भाराराप्रा, सानिवि आदि) द्वारा निर्मित सड़कों की सड़क सुरक्षा ऑडिट से संबंधित जानकारी मांगी गई थी। यद्यपि, लेखा परीक्षा को केवल सार्वजनिक निर्माण विभाग की सड़कों से संबंधित विवरण ही उपलब्ध कराया गया, जिनका विवरण **तालिका 2.1** में दिया गया है।

तालिका 2.1: उन सडकों का विवरण, जिन पर सड़क सुरक्षा ऑडिट की गई

वर्ष	₹ 10 करोड़ या उससे अधिक लागत वाली सड़कों की कुल संख्या	सड़कें जिनकी त्रि स्तरीय ऑडिट की गयी	सड़कें जिनकी केवल डिजाईन एवं निर्माण स्तरीय ऑडिट की गयी	सड़कें जिनकी केवल निर्माण एवं संचालन स्तरीय ऑडिट की गयी	सड़कें जिनकी केवल डिजाईन स्तरीय ऑडिट की गयी	सड़कें जिनकी केवल निर्माण स्तरीय ऑडिट की गयी	सड़कें जिनकी केवल संचालन स्तरीय ऑडिट की गयी	सड़कें जिनकी किसी भी प्रकार की ऑडिट नहीं की गयी
2018-19	32	10	01	00	04	00	02	15
2019-20	20	06	01	00	09	00	03	01
2020-21	25	02	04	00	07	00	03	09
2021-22	52	07	03	00	15	00	01	26
2022-23	78	07	08	02	14	00	00	47
2023-24	116	00	09	00	00	00	107	00
2024-25	102	00	17	00	00	00	37	48
योग	**425**	**32**	**43**	**2**	**49**	**0**	**153**	**146**

स्रोतः सार्वजानिक निर्माण विभाग एवम् परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना।

तालिका 2.1 से यह स्पष्ट होता है कि सार्वजानिक निर्माण विभाग द्वारा निर्मित 425 सड़कों में से केवल 32 सड़कों (7.53 प्रतिशत) का ही त्रि-स्तरीय सड़क सुरक्षा ऑडिट किया गया। केवल 45 सड़कों (10.59 प्रतिशत) का ही द्वि-स्तरीय ऑडिट (या तो डिजाइन एवं निर्माण स्तर की या निर्माण एवं परिचालन स्तर की) पूर्ण किया गया। इसके अतिरिक्त, केवल 49 सड़कों (11.53 प्रतिशत) का डिजाइन स्तर का ऑडिट किया गया, जबकि 153 सड़कों (36 प्रतिशत) पर केवल परिचालन स्तर का ऑडिट किया गया। उल्लेखनीय रूप से 146 सड़कों (34.35 प्रतिशत) पर किसी भी स्तर की सुरक्षा ऑडिट नहीं की गयी। इसके अतिरिक्त, सार्वजानिक निर्माण विभाग द्वारा सड़क सुरक्षा ऑडिट हेतु कोई भी तृतीय-पक्ष सूचीबद्ध नहीं किया गया।

वर्ष 2019–24 की अवधि के दौरान घुमावदार सड़कें, पुल, पुलिया, गड्ढे तथा तीव्र ढाल जैसी अनुपयुक्त सड़क परिस्थितियों के कारण कुल 11,685 सड़क दुर्घटनाएँ हुई, जिनमें 5,184 व्यक्तियों की जान चली गई।

परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेखों के अनुसार, सानिवि तथा भाराराप्रा द्वारा निर्मित पाँच किलोमीटर या उससे अधिक लंबाई की कुल 1,175 सड़कों में से केवल 636 सड़कों (54.13 प्रतिशत) का ही डिज़ाइन स्तर का ऑडिट किया गया। इसके अतिरिक्त,

समीक्षा एवं प्रभाव मूल्यांकन हेतु नोडल विभाग से (अप्रैल 2025 में) चयनित सडकों की ऑडिट प्रतिवेदन मांगी गई, किंतु सानिवि के अतिरिक्त किसी भी विभाग की प्रतिवेदन लेखा परीक्षा को उपलब्ध नहीं करायी गयी।

राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया और अवगत कराया (अप्रैल एवं सितंबर 2025) कि पाँच किलोमीटर से अधिक लंबाई की सभी नई सड़कों का सड़क सुरक्षा ऑडिट कराने हेतु समय-समय पर निर्देश जारी किए गए थे। मौजूदा सड़कों की सड़क सुरक्षा ऑडिट नियमित रूप से की जा रही थी। इसके अतिरिक्त, सानिवि तथा उसकी संबद्ध एजेंसियों की सभी प्रमुख सड़क परियोजनाओं की विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन/निविदा दस्तावेजों में त्रि-स्तरीय सड़क सुरक्षा ऑडिट को अनिवार्य रूप से निर्धारित किया गया है एवं समाविष्ट किया गया है।

2.2.2 ब्लैक स्पॉट्स का प्रबंधन एवं सुधार

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अनुसार, ब्लैक स्पॉट[1] राष्ट्रीय राजमार्गों या अन्य श्रेणी की सड़कों (राज्य राजमार्ग/प्रमुख जिला सड़कें/अन्य सड़कें) पर लगभग 500 मीटर लंबाई का वह खंड होता है, जहाँ पिछले तीन कैलेंडर वर्षों (संयुक्त रूप से) के दौरान पांच ऐसी सड़क दुर्घटनाएँ हुई हो जिनमें मौत हुई हो अथवा गंभीर घायल होने की घटना हुई हो, अथवा कुल दस मौतें हुई हों। ब्लैक स्पॉट्स के प्रबंधन, सुधार एवं निगरानी में पाई गई कमियां नीचे विवेचित की गयी हैं:

2.2.2.1 ब्लैक स्पॉट्स का सुधार

सड़क सुरक्षा नीति, 2017 के अनुसार, दुर्घटना-संभावित स्थलों/ब्लैक स्पॉट्स की पहचान, सर्वेक्षण, बजट आवंटन, सुधार तथा निगरानी समयबद्ध रूप से की जानी थी। इन स्थलों की पहचान पुलिस विभाग द्वारा एवं सुधार सड़क स्वामित्व अभिकरणों द्वारा किया जाना होता है। इसके अतिरिक्त, सड़क सुरक्षा कार्य योजना, 2018-20 में ब्लैक स्पॉट्स का सुधार तथा इन स्थलों की सुधारोपरांत ऑडिट भी योजनाबद्ध की गई थी। अवधि 2019-24 के दौरान चिन्हित एवं सुधारे गए ब्लैक स्पॉट्स का विवरण **तालिका 2.2** में दिया गया है।

[1] ब्लैक स्पॉट्स की पहचान पुलिस विभाग द्वारा पिछले तीन कैलेंडर वर्षों के दुर्घटना आँकड़ों के आधार पर की जाती है। चिन्हित ब्लैक स्पॉट्स की सूची सुधारात्मक कार्रवाई हेतु पुलिस विभाग द्वारा सभी सड़क स्वामित्व एवं प्रबंधन अभिकरणों को प्रेषित की जाती है।

तालिका 2.2: चिन्हित और सुधारे गए ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

वर्ष	चिन्हित किये गए दुर्घटना संभावित स्थलों/ब्लैक स्पॉट्स की कुल संख्या (राष्ट्रीय राजमार्ग एवं राज्य राजमार्ग)	इन स्पॉट्स पर हुई दुर्घटनाओं की संख्या	परिणामी मौतों की संख्या	सानिवि की सडकों पर ब्लैक स्पॉट्स की संख्या	सानिवि द्वारा सुधारे गए स्पॉट्स की संख्या	सुधार नहीं किये गये ब्लैक स्पॉट्स की प्रतिशतता
2019	805	10,042	5,929	325	324	0.30
2020	523	6,171	4,495	193	189	2.07
2021	584	7,017	4,885	242	217	10.33
2022	546	6,750	4,785	225	158	29.78
2023	497	6,191	4,343	203	79	61.08
2024	448	5,686	3,869	171	63	63.16

स्रोतः पुलिस, सानिवि एवं परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराये गए आंकड़ों से संकलित

तालिका 2.2 से यह देखा जा सकता है कि 2019-24 के दौरान विभिन्न सड़कों के 805 से लेकर 448 तक सड़क खण्डों/स्थलों को ब्लैक स्पॉट के रूप में चिन्हित किया गया था, जिन पर कुल 41,857 दुर्घटनाएँ और 28,306 मौतें हुईं। यह देखा गया कि 0.30 प्रतिशत से लेकर 63.16 प्रतिशत तक ब्लैक स्पॉट, जो कि सानिवि द्वारा सुधारे जाने थे, बिना सुधार किये ही बने रहे। भा.रा.रा.प्रा. सहित अन्य सड़क स्वामित्व अभिकरणों से सबंद्ध ब्लैक स्पॉट्स के सुधार सम्बन्धी विवरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया। लेखापरीक्षा विश्लेषण से प्रकट हुआ कि चिन्हित किये गए कुछ ब्लैक स्पॉट्स लगातार असुधारित बने रहे, जिन्हें **चार्ट 2.2** में दर्शाया गया है (स्थायी रूप से बने रहे ब्लैक स्पॉट्स की सूची **परिशिष्ट-2** में संलग्न है)।

चार्ट 2.2: वर्ष में लगातार बने रहे चिन्हित ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

आगे समीक्षा में प्रकट हुआ कि एनएच-3/44 पर चार किलोमीटर (48.7 किमी से 52.7 किमी) के संक्षिप्त खंड में तीन स्थायी रूप से बने रहने वाले वाले (2019-24) ब्लैक स्पॉट्स थे। इसी प्रकार, एनएच-21 पर 3.5 किलोमीटर (380 किमी से 383.5 किमी) की दूरी में ऐसे तीन ब्लैक स्पॉट्स (2022-24) थे, जो ब्लैक स्पॉट्स के समुचित प्रबंधन की कमी को दर्शाते हैं।

यह सड़क सुरक्षा संबंधी समस्याओं को सुलझाने में सड़क स्वामित्व अभिकरणों के साथ साथ परिवहन एवं सड़क सुरक्षा विभाग की निष्क्रियता को दर्शाता है।

राजस्थान सरकार ने अवगत कराया (अप्रैल और सितंबर 2025) कि ब्लैक स्पॉट्स का अभिकरण वार वर्गीकरण किया गया तथा पुलिस विभाग की सहायता से परिवहन विभाग द्वारा

प्रसारित किया गया। जैसे ही ब्लैक स्पॉट्स के चिन्हीकरण की सूचना सा.नि.वि. को प्राप्त हुई, सभी ब्लैक स्पॉट का अस्थायी सुधार तुरंत प्रभाव से किया गया, तथा स्थायी सुधार, यदि आवश्यक हो, बजट की उपलब्धता के अनुसार किया जाएगा।

2.2.2.2 ब्लैक स्पॉट प्रबंधन प्रणाली विकसित नहीं किया जाना

राजस्थान रोड सेफ्टी रोड मैप-2020 के अनुच्छेद संख्या 5.4 में परिकल्पित किया गया कि iRAD को अनुकूलित करते हुए एक स्वतंत्र प्रौद्योगिकी-आधारित समाधान विकसित जायेगा, जिसमें ब्लैक स्पॉट्स का विवरण संग्रहित एवं पुनःप्राप्त किया जायेगा। संबंधित सड़क स्वामित्व अभिकरणों द्वारा ब्लैक स्पॉट्स की स्थिति, यथा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करना, कार्य प्रगति पर होना, कार्य पूर्ण होना, लंबित होना आदि की जानकारी भी अद्यतन की जानी थी। हितधारक विभागों को विभिन्न मापदंडों यथा जिलेवार, सड़क खंडवार ब्लैक स्पॉट्स की सूची प्राप्त करना तथा ब्लैक स्पॉट्स की वर्तमान स्थिति जानना इत्यादि के आधार पर अनुकूलित रिपोर्ट तैयार करने में सक्षम किया जाना था।

यह देखा गया कि सड़क सुरक्षा रोडमैप के लागू होने के चार वर्ष से अधिक समय व्यतीत हो जाने के बाद भी राज्य में ऐसी कोई प्रणाली विकसित नहीं की गई थी।

राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि ब्लैक स्पॉट प्रबंधन प्रणाली का विकास करना विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित राजस्थान हाईवे आधुनिकीकरण परियोजना के अंतर्गत किया किया गया है, जिसके निकट भविष्य में प्रारंभ होने की अपेक्षा है। आगे सितंबर 2025 में अवगत कराया गया कि यह पहल सड़क स्वामित्व अभिकरणों द्वारा क्रियान्वित की जानी थी, परन्तु यह अविकसित रही। अब प्रमुख अभिकरण (लीड एजेंसी) इन अभिकरणों के साथ समन्वय कर प्रणाली का विकास सुनिश्चित करेगी।

2.2.3 अन्य सड़क सुरक्षा उपाय

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने हेतु राजमार्गों तथा आबादी वाले क्षेत्रों में संधि स्थलों में सुधार सहित कई प्रमुख उपायों परिकल्पित किये गए थे, जिनका उद्देश्य सड़क जोखिमों को कम करना तथा समग्र यातायात सुरक्षा को उन्नत करना था।

यह पाया गया कि वर्ष 2018-24 की अवधि के दौरान सानिवि एवं सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा राजमार्गों पर 16,328 चौराहों[2] को अनुपयुक्त[3] चौराहों के रूप में

---

[2] सानिवि द्वारा कुल 15,527 अनुपयुक्त चौराहों चिन्हित किये गए, जिनमें से 7,421 चौराहों (47.79 प्रतिशत) का सुधार किया जा सका। इसी प्रकार, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 801 चौराहों चिन्हित किये गए, जिनमें से 742 चौराहों (92.63 प्रतिशत) का सुधार किया जा सका।

[3] अनुपयुक्त चौराहों से आशय ऐसे सड़क चौराहों या क्रॉसिंग से है, जिन्हें दोषपूर्ण/ख़राब ढंग से डिजाईन, निर्मित अथवा प्रबंधित किया गया हो, जिसके परिणामस्वरूप भ्रम की स्थिति, यातायात टकराव तथा दुर्घटनाओं का उच्च जोखिम उत्पन्न होता है।

चिन्हित किया गया तथा उन्हें सुधार (गति शमन उपायों[4]) हेतु विचाराधीन रखा गया। तथापि, केवल 8,163 (50 प्रतिशत) चौराहे ही सुधारे गए।

राजस्थान सरकार ने अवगत कराया (सितंबर 2025) कि अधिकांश चौराहों पर यातायात नियंत्रक उपाय, जैसे स्पीड ब्रेकर, थर्मोप्लास्टिक रोड मार्किंग तथा आवश्यक सड़क संकेतक इत्यादि, कार्यान्वित किये जा रहे थे।

2.2.4 सड़क अवसंरचना में पाई गयी कमियां

राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति, 2017 में सड़कों की डिजाइन में सुरक्षा से संबंधित मानकों का प्रवर्तन, समीक्षा, सुधार एवं अनुरक्षण तथा उन्हें अंतरराष्ट्रीय सर्वोत्तम प्रथाओं के अनुरूप बनाना अनुशंषित किया। राज्य में सड़क अवसंरचना के निर्माण एवं रखरखाव हेतु विभिन्न सड़क स्वामित्व अभिकरण[5] उत्तरदायी थे।

राज्य में सड़क अवसंरचना के परीक्षण हेतु, क्षेत्रीय अध्ययन हेतु चयनित जिलों में 33 सड़कों (14 राष्ट्रीय राजमार्ग, 13 राज्य राजमार्ग और छह नगर सडकों) का संयुक्त भौतिक निरीक्षण निष्पादन लेखा परीक्षा दल के सदस्यों, सड़क सुरक्षा सलाहकार और सानिवि तथा भाराराप्रा के जिला स्तरीय प्रतिनिधियों से बने संयुक्त निरीक्षण दल द्वारा किया गया। निरीक्षण के दौरान सड़क के ज्यामितीय डिज़ाइन, यातायात नियंत्रण संकेत, यातायात नियंत्रण उपकरण और यातायात नियमों का पालन/उल्लंघन आदि को शामिल किया गया। निरीक्षण के दौरान सड़क अवसंरचना में विभिन्न कमियां पाई गईं तथा साक्ष्यों को ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित मोबाइल कैमरा का उपयोग करके एकत्र किया गया। कमियों का संक्षिप्त विवरण **तालिका 2.3** में दिया गया है।

तालिका 2.3: सड़कों के संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान पाई गई कमियों का संक्षिप्त विवरण

1. सड़क संकेतक: भारतीय रोड कांग्रेस कोड 67:2015 के अनुसार, सड़क संकेतक सभी सड़कों पर सभी सड़क उपयोगकर्ताओं की सुव्यवस्थित परिचालन सुनिश्चित करके सड़क सुरक्षा और दक्षता को बढ़ावा देने के लिए होते हैं। सड़क संकेतों को तीन श्रेणियों अर्थात् (i) अनिवार्य/नियामक संकेतक[6], (ii) सतर्कता/चेतावनी संकेतक[7] एवं (iii) सूचना/मार्गदर्शक संकेतकों[8] में वर्गीकृत किया गया है।

---

4 उच्च जोखिम वाले स्थानों पर वाहनों की गति कम करने तथा सड़क सुरक्षा बढ़ाने के उद्देश्य से गति शमन उपाय लागू किए जाते हैं, जिनमें भौतिक उपाय (जैसे स्पीड ब्रेकर, रम्बल स्ट्रिप्स, राउंडअबाउट) तथा गैर-भौतिक उपाय (जैसे संकेतक, सड़क चिह्नांकन) शामिल हैं।

5 भारत के राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, सार्वजनिक निर्माण विभाग, राजस्थान, राजस्थान राज्य सड़क विकास एवं निर्माण निगम लिमिटेड, राजस्थान स्थानीय स्वायत्त शासन, राजस्थान शहरी स्थानीय निकाय आदि।

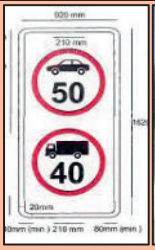
6 गति सीमा संकेतक, ओवरटेकिंग संकेतक, यू-टर्न संकेतक, मोड़ संकेतक, संधि स्थल संकेतक आदि।

7 दृश्य खतरा चिह्नांकन, मर्जिंग संकेतक, विद्यालय स्थान संकेतक, मेडियन में अंतराल, शेवरॉन संकेतक, पैदल यात्री संकेतक आदि।

8 पेट्रोल पंप संकेतक, अस्पताल संकेतक आदि।

टिप्पणी

(i) 13 राष्ट्रीय राजमार्गों और 13 राज्य राजमार्गों पर 506 स्थानों के, अनिवार्य/नियामक संकेतक (जैसे कि 294 स्थानों पर गति सीमा संकेतक, 92 स्थानों पर ओवरटेकिंग संकेतक, 9 स्थानों पर U-टर्न संकेतक और 111 स्थानों पर मोड़ संकेतक) अनुपस्थित थे। जैसा कि छायाचित्र में देखा जा सकता है कि राष्ट्रीय राजमार्ग-27 (उदयपुर) पर तेज मोड़ पर गति सीमा संकेतक बोर्ड अनुपस्थित था।



(ii) 13 राष्ट्रीय राजमार्गों और 13 राज्य राजमार्गों पर 825 स्थानों पर सतर्कता/चेतावनी संकेतक बोर्ड (694 स्थानों पर दृश्य खतरा चिह्नांकन, 23 स्थानों के मर्जिंग संकेतक, 33 स्थानों पर विद्यालय स्थान संकेतक, 20 स्थानों पर मेडियन अंतराल, शेवरॉन संकेतक एवं पैदल यात्री संकेतक) अनुपस्थित थे। जैसा कि छायाचित्र में देखा जा सकता है कि राष्ट्रीय राजमार्ग-27 (सिरोही) पर पैदल यात्री चिह्नांकन मौजूद था, लेकिन पैदल यात्री क्रॉसिंग संकेतक बोर्ड अनुपस्थित था।

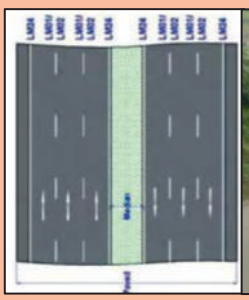
(iii) सभी छह निरीक्षित नगर सड़कों पर 23 स्थानों के विभिन्न सड़क संकेतक जैसे गति सीमा, विद्यालय संकेतक, पैदल यात्री, ओवरटेकिंग संकेतक, नो पार्किंग आदि अनुपस्थित थे तथा 51 स्थानों पर दृश्य खतरा चिह्नांकन अनुपस्थित थे।

2. **सड़क चिह्नांकनः** भारतीय रोड कांग्रेस कोड 32:2015 के अनुसार, सड़क चिह्नांकन सड़क संकेतों के अतिरिक्त वे रेखाएँ, आकृतियाँ, शब्द आदि हैं जिन्हें यातायात मार्ग अथवा उठे हुए किनारों/फुटपाथ[9] पर अथवा यातायात मार्ग के भीतर या उसके पास स्थित वस्तुओं पर सड़क उपयोगकर्ताओं को नियंत्रित करने, चेतावनी देने, मार्गदर्शन करने एवं सूचना प्रदान करने के उद्देश्य से लगाया या अंकित किया जाता है। सड़क चिह्नांकन राजमार्ग पर यातायात को मार्गदर्शित करने एवं नियंत्रित करने का एक महत्वपूर्ण कार्य करते हैं।

टिप्पणी

मध्य रेखा/किनारा चिह्नांकन, विलय/अपसरण चिह्नांकन, कर्ब चिह्नांकन तथा रोड स्टड्स[10] जैसे सड़क चिह्नांकन या तो लगाए नहीं गए थे अथवा भारतीय रोड कांग्रेस कोड के अनुरूप नहीं थे।

(i) सड़क चिह्नांकनः 13 राष्ट्रीय राजमार्गों तथा 13 राज्य राजमार्गों पर 148 स्थानों पर सड़क चिह्नांकन (85 स्थानों पर सड़क चिह्नांकन, 49 स्थानों पर मर्जिंग/डाइवर्जिंग चिह्नांकन तथा 14 स्थानों पर कर्ब चिह्नांकन) नहीं किए लगाये गए थे। जैसा कि छायाचित्र में देखा जा सकता है कि राज्य राजमार्ग–14 (अलवर) पर सड़क चिह्नांकन अनुपस्थित थे अथवा फीके पड़ गए थे।



3. ट्रैफिक सुरक्षा अवरोधकः भारतीय रोड कांग्रेस कोड 119:2015 के अनुसार, ट्रैफिक सुरक्षा अवरोधक, जिन्हें क्रैश बैरियर भी कहा जाता है, उच्च गति वाले राजमार्गों पर उपलब्ध कराए जाने थे ताकि जब वाहन नियंत्रण खो दें और सड़क से उतरने लगे, तो दुर्घटनाओं को रोका जा सके; विशेष रूप से खतरनाक सड़क खंडों जैसे तीक्ष्ण मोड़ों पर, सीमित सड़क

---

9 राजमार्गों पर फुटपाथ को सड़क से अलग करने वाले उठे हुए किनारे कर्ब कहलाते है।

10 रोड स्टड्स छोटे परावर्तक उपकरण होते हैं, जिनका उपयोग राजमार्गों के किनारों और लेनों को चिह्नित करने के लिए किया जाता है, ताकि दृश्यता में सुधार हो और वाहन चालकों को मार्गदर्शन मिल सके।

चौड़ाई वाले पुलों के संपर्क पर, ऊँचे तटबंधों पर तथा खतरनाक अवरोधों जैसे खंभे, पेड़ और पुल के संरचनात्मक अवयवों के निकट।

टिप्पणी

14 राष्ट्रीय राजमार्गों और पाँच राज्य राजमार्गों पर कुल 205 स्थानों पर रोड एज बैरियर / क्रैश बैरियर या तो अनुपस्थित थे या क्षतिग्रस्त थे। जैसा कि छायाचित्र में देखा जा सकता है, राष्ट्रीय राजमार्ग–48 (जयपुर) पर रोड एज बैरियर / क्रैश बैरियर उपलब्ध नहीं थे।

4. अनधिकृत प्रवेश / माध्यिका में गैप: भारतीय रोड कांग्रेस कोड 119:2015 के अनुसार, माध्यिका अवरोधक वे अवरोधक हैं जो राजमार्गों की माध्यिका में लगाए जाते हैं। ये दोनों कैरिजवे पर चलने वाले यातायात की सुरक्षा करते हैं। इनका उद्देश्य नियंत्रण से बाहर हुए वाहनों द्वारा माध्यिका को पार कर दूसरी ओर चले जाने से होने वाली आमने-सामने की टक्करों को रोकना है।

टिप्पणी

दस राष्ट्रीय राजमार्गों और एक राज्य राजमार्ग पर कुल 67 स्थानों पर माध्यिका अनधिकृत प्रवेश बिंदु पाए गए, जिनका उपयोग सड़क उपयोगकर्ताओं द्वारा दुर्घटनाओं का जोखिम उत्पन्न करते हुए सड़क पार करने या यातायातमार्ग के दूसरी ओर अनधिकृत रूप से जाने के लिए किया जा रहा था। जैसा कि छायाचित्र में देखा जा सकता है, राष्ट्रीय राजमार्ग–21 (दौसा) पर अनधिकृत गैप के स्थान पर माध्यिका अवरोधक अनुपस्थित थे।

5. संधि स्थल भारतीय रोड कांग्रेस कोड 67:2022 के अनुसार, एक चौराहा या प्रवेश जहाँ दो या दो से अधिक सड़कें आपस में मिलती हैं या एक-दूसरे को काटती हैं, पर संकेतक बोर्ड लगाए जाने थे।

टिप्पणी

यह पाया गया कि सात राष्ट्रीय राजमार्गों और छह राज्य राजमार्गों के कुल 87 स्थानों (टी-जंक्शन, वाई-जंक्शन अथवा चौराहों) पर जंक्शन चेतावनी संकेतक बोर्ड अनुपस्थित थे। जैसा कि छायाचित्र में देखा जा सकता है, राष्ट्रीय राजमार्ग–27 (सिरोही) पर जंक्शन संकेतक बोर्ड उपलब्ध नहीं था।

परिवहन विभाग के पास सड़कों का समयबद्ध निरीक्षण करने, पाई गई कमियों को दूर करने हेतु सड़क स्वामित्व अभिकरणों को सूचित करने तथा सड़क अवसंरचना में किए गए सुधारों की निगरानी करने के लिए कोई तंत्र उपलब्ध नहीं था।

राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया एवं अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि यह एक सतत प्रक्रिया है तथा इस संबंध में समय-समय पर क्षेत्रीय कार्यालयों को निर्देश जारी किए जा रहे थे। इसके अतिरिक्त यह भी अवगत कराया (सितंबर 2025) कि सभी सड़क स्वामित्व अभिकरणों द्वारा मौजूदा सड़क नेटवर्क का ऑडिट करना तथा आवश्यक सुधारात्मक उपायों

को लागू करना आवश्यक था। सड़क सुरक्षा ऑडिट जारी थी, परन्तु तीन लाख किलोमीटर से अधिक की ऑडिट करना और सुधारात्मक कार्रवाई करना समय लेने वाली प्रक्रिया थी।

2.3 ड्राइविंग लाइसेंस जारी किया जाना

मोटर वाहन चालक सड़क के प्राथमिक उपयोगकर्ता होते हैं। चालक की गलती सड़क दुर्घटनाओं के सबसे महत्वपूर्ण कारणों में से एक है एवं कुल सड़क दुर्घटना मौतों का 79 प्रतिशत इसी का परिणाम है। अतः ड्राइविंग लाइसेंस के लिए आवेदन करने वाले व्यक्ति के चालन कौशल का सही मूल्यांकन सड़क सुरक्षा में अत्यंत महत्वपूर्ण है। गुणवत्तापूर्ण ड्राइविंग स्कूल और कड़े ड्राइविंग परीक्षण ड्राइवरों की दक्षता सुनिश्चित करने हेतु ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने से पूर्व आवश्यक हैं। ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए, आवेदनकर्ता को पहले लर्निंग लाइसेंस के लिए ट्रैफिक नियमों संबंधी ऑनलाइन परीक्षा उत्तीर्ण करनी होती है और उसके बाद स्थायी लाइसेंस के लिए निर्दिष्ट ट्रैक पर भौतिक ड्राइविंग परीक्षा देनी होती है। उचित ड्राइविंग परीक्षण संचालित करने हेतु एक सुव्यवस्थित और भली भांति संधारित परीक्षण ट्रैक की उपलब्धता आवश्यक है।

केन्द्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 9(3) के अनुसार, किसी भी आवेदनकर्ता को तब तक ड्राइविंग लाइसेंस जारी नहीं किया जाएगा जब तक वह केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित परीक्षा उत्तीर्ण नहीं कर लेता। ऐसे परीक्षण के मानक केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 15 में निर्दिष्ट हैं। यह परीक्षण परिवहन विभाग के आदेश 2 फरवरी 2009 के अनुपालन में अनिवार्य रूप से ड्राइविंग ट्रैकों[11] पर लिया जाना था।

ड्राइविंग दक्षता परीक्षण की क्षमता एवं पारदर्शिता बढ़ाने के उद्देश्य से, परिवहन विभाग ने ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने से पूर्व ड्राइविंग परीक्षण आयोजित करने हेतु स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक स्थापित करने का निर्णय लिया। स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक में एक नवोन्मेषी कैमरा-आधारित प्रणाली होती है, जो इमेज एवं वीडियो एनालिटिक्स का उपयोग करते हुए मानव हस्तक्षेप के बिना आवेदकों के ड्राइविंग कौशल का निष्पक्ष मूल्यांकन करती है। यह परीक्षण का इतिहास रिकॉर्ड करता है तथा दिशा, रिवर्सिंग, रुकना, ट्रैक से विचलन, अवधि एवं गति क्षमता जैसे प्रमुख मानकों के आधार पर कंप्यूटरीकृत रिपोर्ट तैयार करता है, जो मैनुअल प्रणालियों में उपलब्ध नहीं होती हैं। सितंबर 2017 में, सड़क सुरक्षा संचालन समिति ने सड़क सुरक्षा कोष से 37 क्षेत्रीय/जिला परिवहन कार्यालयों में स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक के निर्माण हेतु ₹ 39 करोड़ की राशि अनुमोदित की।

अभिलेखों एवं सूचनाओं की समीक्षा में प्रकट हुआ कि मार्च 2025 तक भी केवल 13 क्षेत्रीय/जिला परिवहन कार्यालयों[12] में ही स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक स्थापित किए जा

---

[11] एक सुव्यवस्थित रूप से डिज़ाइन किये गए ड्राइविंग ट्रैक में, आवेदक की दक्षता की जाँच के लिए 'एस' मोड़, प्रतीकात्मक यातायात संकेतक एवं सिग्नल लाइट शामिल होते है।

[12] क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय: अलवर, भरतपुर, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, दौसा, कोटा, जयपुर, जोधपुर, पाली, सीकर एवं उदयपुर। जिला परिवहन कार्यालयः डीडवाना एवं झालावाड़।

सके। तथापि, परियोजना के अनुमोदन के सात वर्ष से अधिक समय व्यतीत हो जाने के पश्चात भी अभी तक, शेष 24 कार्यालयों में स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक स्थापित नहीं किए जा सके। स्थापित किये गए 13 स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक भी मार्च 2023 तक ही कार्यशील रहे। तत्पश्चात, इनके स्वचालित संचालन हेतु एक कंपनी के साथ समझौता ज्ञापन के नवीनीकरण/विस्तार न किए जाने के कारण ये स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैक परिचालित नहीं किये जा सके। मार्च 2023 तक, राज्य के 82 परिवहन कार्यालयों[13] द्वारा ड्राइविंग लाइसेंस जारी किए जा रहे थे।

आगे आंकड़ों की जांच से यह स्पष्ट हुआ कि स्वचालित ट्रैक ड्राइवर्स की ड्राइविंग दक्षता का मूल्यांकन करने में अधिक प्रभावी थे, क्योंकि 2022-23 की अवधि में स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक वाले कार्यालयों में आवेदकों के दो प्रतिशत से अधिक को असफल घोषित किया गया। जबकि, 17 मैन्युअल ट्रैक वाले कार्यालयों में तथा 30 बिना ट्रैक वाले कार्यालयों में आवेदकों का क्रमशः 0.18 प्रतिशत[14] एवं 0.32 प्रतिशत[15] को ही असफल घोषित किया गया। इसके अतिरिक्त, 24 कार्यालय (15 बिना ट्रैक वाले तथा नौ मैनुअल ट्रैक वाले कार्यालय) ऐसे थे जिनमें सभी आवेदकों को उनके पहले ही प्रयास में ड्राइविंग परीक्षण में उत्तीर्ण घोषित किया गया।

स्थिति चिंताजनक थी, क्योंकि सर्वाधिक संख्या (34.45 प्रतिशत) में लाइसेंस उन 44 कार्यालयों द्वारा जारी किए गए जिनके पास कोई परीक्षण ट्रैक उपलब्ध नहीं था, जो कि परिवहन विभाग के दिनांक 2 फरवरी 2009 के (उपर्युक्त) आदेश के विपरीत था। अतः ड्राइविंग क्षमता की जाँच/परीक्षण किए बिना ही ड्राइविंग लाइसेंस जारी किए जा रहे थे। वर्ष 2022-23 की अवधि के दौरान जारी किए गए लाइसेंसों का ड्राइविंग ट्रैक-वार विवरण **तालिका 2.4** में दिया गया है।

तालिका 2.4: वर्ष 2022-23 के दौरान जारी किए गए लाइसेंसों का ड्राइविंग ट्रैक-वार विवरण

क्र.सं.	ट्रैक का प्रकार	कार्यालयों की संख्या	जारी किये गए लाइसेंसों की संख्या
1	स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक	13	2,15,694
2	मैन्युअल ट्रैक	25	2,32,448
3	कोई ट्रैक नहीं	44	2,35,557
योग		**82**	**6,83,699**

स्रोत: परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना एवं सारथी डैशबोर्ड।

उपरोक्त विवरण से स्पष्ट होता है कि परिवहन विभाग न केवल योजनानुसार स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक स्थापित करने में विफल रहा, बल्कि स्थापित किये गए ट्रैकों के समुचित रख-रखाव एवं संचालन में भी असफल रहा। यदि परिवहन कार्यालय स्वचालित ड्राइविंग ट्रैकों से

[13] स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक वाले 13 कार्यालय, मैनुअल ड्राइविंग ट्रैक वाले 25 कार्यालय तथा बिना ट्रैक वाले 44 कार्यालय।

[14] मैनुअल ट्रैक वाले कार्यालयों में 5,34,829 आवेदकों में से केवल 969 को ही अनुत्तीर्ण घोषित किया गया।

[15] बिना ट्रैक वाले कार्यालयों में 5,47,345 आवेदकों में से केवल 1,742 को ही अनुत्तीर्ण घोषित किया गया।

सुसज्जित होते, तो मोटर वाहन चलाने की दक्षता का परीक्षण अधिक प्रभावी एवं पारदर्शी हो सकता था।

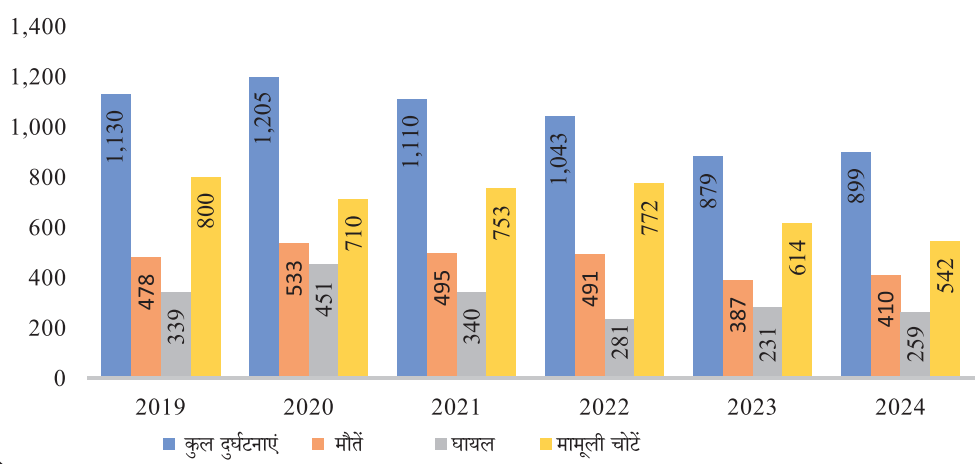
राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि विभाग स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक स्थापित करने की प्रक्रिया में है तथा इनके शीघ्र स्थापित किए जाने की अपेक्षा है।

2.4 गलत दिशा में वाहन चलाना

केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 184 के अनुसार, यातायात की अधिकृत दिशा के विपरीत वाहन चलाना तथा किसी भी स्टॉप साइन[16] का उल्लंघन करना खतरनाक वाहन चलाने सम्बन्धी अपराध माने जाते हैं। गलत दिशा में तथा प्रवेश निषिद्ध (नो एंट्री) क्षेत्रों में वाहनों का संचालन यातायात नियमों और सड़क सुरक्षा विनियमों का गंभीर उल्लंघन दर्शाता है तथा दुर्घटनाओं की संभावना को बढ़ाता है, जिससे चालकों, यात्रियों एवं पैदल यात्रियों की सुरक्षा को गंभीर खतरा उत्पन्न होता है। केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 184 (ई) के अनुसार, यातायात की अधिकृत दिशा के विपरीत वाहन चलाना एक गैर प्रशमन अपराध है। इस धारा के अंतर्गत प्रथम बार अपराध करने पर छह माह का कारावास (जिसे एक वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है) या ₹1,000 का जुर्माना (जिसे ₹5,000 तक बढ़ाया जा सकता है) या दोनों का प्रावधान किया गया है तथा अपराध की पुनरावृत्ति की स्थिति में छह माह का कारावास (जिसे दो वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है) या ₹10,000 का जुर्माना या दोनों का प्रावधान है।

गलत दिशा में चल रहे वाहनों के कारण हुई दुर्घटनाओं का विवरण **चार्ट 2.3** में दिया गया है।

चार्ट 2.3 : गलत दिशा में चल रहे वाहनों के कारण हुई दुर्घटनाओं का विवरण



स्रोतः पुलिस विभाग द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचनाएँ[17]।

[16] राजस्थान मोटर वाहन नियम, 1990 के अनुसार, स्टॉप साइन, किसी सड़क जंक्शन, पैदल यात्री क्रॉसिंग अथवा अन्य किसी स्थान के समीप सड़क की सतह पर पेंट की गई या जड़ी हुई रेखा होती है। जब पुलिस या परिवहन अधिकारी द्वारा अथवा ट्रैफिक कंट्रोल लाइट या किसी यातायात संकेतक के माध्यम से रुकने का संकेत दिया जा रहा हो, तब कोई भी चालक अपने मोटर वाहन को इस प्रकार नहीं चलाएगा कि उसके वाहन का कोई भी भाग उस रेखा से आगे निकले।

[17] वर्ष 2018 की अवधि की सूचना उपलब्ध नहीं करायी गयी।

चार्ट 2.3 से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2019–24 की अवधि के दौरान गलत दिशा में चल रहे वाहनों के कारण कुल 6,266 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 2,794 व्यक्तियों की मौत हुई।

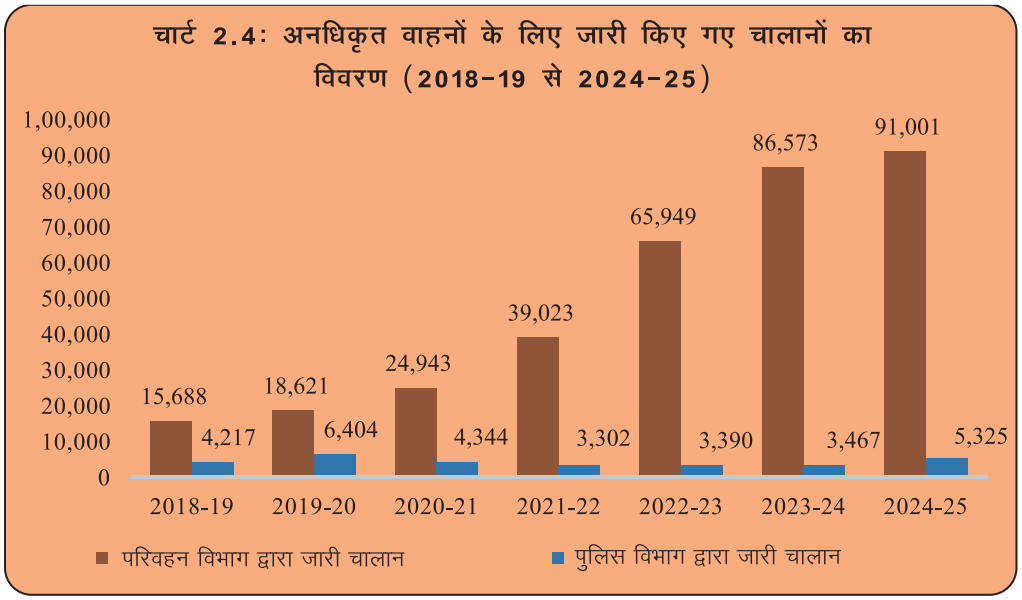
चयनित सड़कों के संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान, 11 सड़कों के निरीक्षित खंडों में कुल 77 स्थानों पर गलत दिशा में वाहन चलाना पाया गया। इस विषय की गंभीरता के बावजूद, पुलिस विभाग से प्राप्त आंकड़े दर्शाते है कि वर्ष 2018-19 से 2024-25 के दौरान राज्यभर में गलत दिशा में वाहन चलाने के कुल 15,22,460 चालान जारी किए गए। यद्धपि, परिवहन विभाग ने इस अवधि के दौरान इस प्रकार के उल्लंघन के लिए एक भी चालान जारी नहीं किया।

राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया एवं अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि प्रवर्तन पुलिस और परिवहन एवं सड़क सुरक्षा विभाग द्वारा नियमित रूप से किया जाने वाला कार्य है। आगे, यह भी अवगत कराया (सितंबर 2025) कि गलत दिशा में गाड़ी चलाने को रोकने के लिए नियमित और कड़ी कार्रवाई सुनिश्चित की जाएगी।

2.5 अनाधिकृत/कस्टमाइज्ड वाहनों पर प्रतिबंध

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 39 के अनुसार, केवल वैध परमिट वाले पंजीकृत वाहन ही सार्वजनिक सड़कों पर संचालित किये जाने हेतु अनुमत हैं, जबकि धारा 52 के अनुसार, वाहनों में परिवर्तन केवल पंजीकरण प्राधिकरण की पूर्व स्वीकृति के साथ ही किया जा सकता है। परिवहन विभाग द्वारा केंमोवा नियम, 1989 और रामोवा अधिनियम, 1951 के प्रावधानों के अधीन जारी आदेश (अप्रैल 1996) के अनुसार, 'जुगाड़' जैसे अवैध रूप से निर्मित वाहनों का पंजीकरण नहीं किया जा सकता। सार्वजनिक सुरक्षा एवं नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने हेतु, ऐसे वाहनों को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 207 एवं रा.मो.वा. अधिनियम की धारा 17 के अधीन जब्त कर उनका विघटन करना आवश्यक था तथा इसके पश्चात् उनकी अलग-अलग भागों में नीलामी की जानी थी।

चालानों से संबंधित सूचनाओं की जांच में स्पष्ट हुआ कि कई अनाधिकृत/कस्टमाइज्ड वाहन सड़कों पर चलाये जा रहे थे। परिवहन और पुलिस विभाग द्वारा जारी चालानों का विवरण **चार्ट 2.4** में दर्शाया गया है।



स्रोतः परिवहन तथा पुलिस विभाग द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना।

चार्ट 2.4 से यह स्पष्ट है कि 2018-19 से 2024-25 के दौरान परिवहन विभाग एवं पुलिस विभाग द्वारा अनाधिकृत वाहनों के विरुद्ध कुल 3,72,247 चालान जारी किए गए, चालानों की बढ़ती हुई संख्या अनाधिकृत वाहनों के संचालन में वृद्धि को दर्शाती है। मांगे जाने (जुलाई 2024) के बावजूद, परिवहन विभाग द्वारा ऐसे वाहनों के विघटन (डिस्मैंटलिंग) या नीलामी से संबंधित कोई विवरण उपलब्ध नहीं कराया गया। यह परिवहन विभाग एवं पुलिस विभाग दोनों द्वारा आदेशों के प्रभावी प्रवर्तन में विफलता को दर्शाता है, जिसके परिणामस्वरूप अनधिकृत/कस्टमाइज्ड वाहनों का संचालन जारी रहा, यातायात नियमों का उल्लंघन हुआ तथा दुर्घटनाओं का जोखिम बढ़ता गया।

अनधिकृत/कस्टमाइज्ड वाहनों के उदाहरण

दिनांकः 03.01.2024

दिनांक : 05.07.2023

स्रोतः लेखा परीक्षा दल द्वारा चयनित सडकों के भौतिक निरिक्षण के दौरान लिए गए छायाचित्र।

राजस्थान सरकार ने अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि पुलिस विभाग के अनुसार, राज्य में वर्ष 2018 से 2023 के दौरान पंजीकरण/परमिट के बिना चल रहे वाहनों के विरुद्ध यातायात पुलिस द्वारा कुल 12,228 चालान किए गए तथा 18,333 वाहनों को जब्त किया गया। जबकि, कस्टमाइज़्ड वाहनों के विरुद्ध कुल 4,775 चालान किए गए तथा 2,749 वाहनों को जब्त किया गया। आगे यह भी बताया गया (सितंबर 2025) कि परिवहन विभाग द्वारा वर्ष 2018 से 2025 के दौरान 65 वाहनों को विघटित (डिस्मैंटल) किया गया तथा 36 वाहनों को जब्त किया गया।

यद्धपि, ऐसे वाहनों के विघटन एवं नीलामी से संबंधित कोई जानकारी पुलिस विभाग के कथन में निहित नहीं थी। इसके अतिरिक्त, परिवहन विभाग द्वारा केवल 65 वाहनों का विघटन किया गया तथा 36 वाहनों को ही जब्त किया गया।

2.6 गति सीमा नियमों एवं अन्य यातायात उल्लंघनों के प्रवर्तन हेतु उपाय

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के वार्षिक प्रतिवेदनों के अनुसार, सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली अधिकांश मौतें राष्ट्रीय राजमार्गों एवं राज्य राजमार्गों पर हुईं। अत्यधिक गति मौतों के प्रमुख कारणों में से एक है।

2.6.1 राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्गों पर इंटरसेप्टर तथा हाईवे पेट्रोल वाहन

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में, गति सीमा नियमों का प्रभावी प्रवर्तन करने तथा अन्य यातायात उल्लंघनों की जाँच कर घातक सड़क दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाने के उद्देश्य से राज्य में वर्ष 2020 तक चरणबद्ध रूप से राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्गों पर प्रत्येक 50 किलोमीटर पर इंटरसेप्टर तैनात करने की परिकल्पना की गई थी। जैसा कि प्रावधित किया गया कि पुलिस विभाग के पास 2017 में उपलब्ध 64 इंटरसेप्टर की संख्या को बढ़ाकर वर्ष 2020 के अंत तक 388 की जानी थी।

इसके अतिरिक्त, राजस्थान सड़क सुरक्षा रोडमैप-2020 में निर्णय लिया गया कि राज्य के राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर प्रत्येक 50 किलोमीटर की दूरी पर पुलिस विभाग के हाईवे पेट्रोल वाहन तैनात किये जाएँगे, ताकि सड़क दुर्घटनाओं में शामिल क्षतिग्रस्त वाहनों को हटाया जा सके, अत्यधिक गति की जांच की जा सके और दुर्घटना स्थल पर सड़क दुर्घटना पीड़ितों की प्राथमिक प्रतिक्रियादाता के रूप में सहायता की जा सके।

यह देखा गया कि राज्य में आवश्यक 563[18] इंटरसेप्टर के विरुद्ध केवल 74 इंटरसेप्टर ही कार्यशील थी। इसी प्रकार, आवश्यक 563 हाईवे पेट्रोल वाहनों के स्थान पर केवल 63 वाहन ही कार्यशील थे (अक्टूबर 2024 तक)। अतः राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों दौनों पर इंटरसेप्टर और हाईवे पेट्रोल वाहन प्रत्येक को प्रति 50 किलोमीटर की दूरी के स्थान पर औसतन क्रमशः 381 किलोमीटर और 447 किलोमीटर की दूरी पर तैनात किया गया।

---

[18] वाहनों की आवश्यक संख्याः राष्ट्रीय राजमार्ग 10,790 किलोमीटर + राज्य राजमार्ग 17,376 किलोमीटर = कुल 28,166 किलोमीटर ÷ 50 किलोमीटर = 563

इस तथ्य के उपरांत भी कि वर्ष 2019–24 की अवधि के दौरान राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्गों पर 63,882 दुर्घटनाएँ (कुल दुर्घटनाओं का 46.73 प्रतिशत) तथा 36,367 मौतें (कुल मौतों का 56.37 प्रतिशत) हुईं, पुलिस विभाग सड़क सुरक्षा कार्य योजना एवं रोड मैप में निर्धारित योजनानुसार इंटरसेप्टर तथा हाईवे पेट्रोल वाहनों की तैनाती करने में विफल रहा।

राजस्थान सरकार द्वारा (अप्रैल एवं सितंबर 2025) अवगत कराया गया कि सड़क सुरक्षा कोष से कुल 47 इंटरसेप्टर क्रय किए गए हैं, जिन्हें वर्तमान में राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्गों पर उपयोग में लिया जा रहा है। यह भी बताया गया कि राज्य अब उच्च जोखिम एवं उच्च घनत्व वाले गलियारों तथा पचास लाख से अधिक जनसंख्या वाले शहरों में मैनुअल हस्तक्षेप को कम करने के उद्देश्य से इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन के कार्यान्वयन पर ध्यान केन्द्रित कर रहा है।

2.6.2 परिवहन वाहनों में गति नियंत्रक (स्पीड गवर्नर)

केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 118 के अनुसार, सभी परिवहन वाहनों में अनिवार्य रूप से गति नियंत्रक (स्पीड गवर्नर) लगाया जाएगा। गति नियंत्रक इस प्रकार सेट किया जाना चाहिए कि वाहन इसकी पूर्व-निर्धारित अधिकतम गति सीमा से अधिक गति पर संचालित नहीं किया जा सके। इसके अतिरिक्त, सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में भी निर्धारित वाहनों में गति नियंत्रक का प्रतिष्ठापन सुनिश्चित करने का निर्णय लिया गया था। चयनित क्षेत्रीय/जिला परिवहन कार्यालयों द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचन **तालिका 2.5** में दी गयी है।

तालिका 2.5: वर्ष 2018–19 से 2024–25 की अवधि के दौरान छह नमूना जांच किए गए जिलों में पंजीकृत परिवहन वाहनों तथा लगाए गए गति नियंत्रकों का विवरण

जिले का नाम	अवधि के दौरान पंजीकृत परिवहन वाहनों की कुल संख्या	गति नियंत्रक से सुसज्जित किये गए किये गए परिवहन वाहनों की कुल संख्या	प्रतिशत (गति नियंत्रक से सुसज्जित वाहनों की)
उदयपुर	22,166	20,889	94.24
अलवर	11,892	11,892	100.00
दौसा	18,590	4,092	22.01
टोंक	8,634	3,102	35.93
सिरोही	4,419	2,673	60.49
श्रीगंगानगर	9,254	9,254	100.00
योग	**74,955**	**51,902**	**69.24**

स्रोतः चयनित क्षेत्रीय/जिला परिवहन कार्यालयों द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना।

उपरोक्त **तालिका 2.5** से देखा जा सकता है कि केवल दो जिलों (अलवर और श्रीगंगानगर) में ही 100 प्रतिशत परिवहन वाहनों में गति नियंत्रक लगाया जाना सुनिश्चित किया गया है, जबकि शेष चार जिलों (दौसा, टोंक, सिरोही, उदयपुर) में केवल 22.01 प्रतिशत से 94.24 प्रतिशत परिवहन वाहनों में ही गति नियंत्रक लगाए गए। इस प्रकार, वर्ष 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान चार नमूना-जांच किए गए जिलों में कुल 74,955 परिवहन वाहनों में से 23,053 वाहन गति नियंत्रक की फिटमेंट सुनिश्चित किये बिना ही पंजीकृत किए गए। तथापि, पंजीकृत परिवहन वाहनों एवं गति नियंत्रक से सुसज्जित वाहनों की राज्यव्यापी सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई।

सरकार द्वारा अवगत कराया गया (अप्रैल 2025) कि नव-पंजीकृत वाहनों के लिए गति नियंत्रक के प्रतिष्ठापन संबंधी प्रविष्टि पंजीकरण प्रमाणपत्र में की जा रही है, जबकि पुराने वाहनों में गति नियंत्रक का प्रतिष्ठापन विभाग द्वारा वाहन के पुनः पंजीकरण/फिटनेस के नवीनीकरण के समय सुनिश्चित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, गति नियंत्रक की जांच विभाग के उड़न दस्तों द्वारा नियमित प्रवर्तन गतिविधियों के माध्यम से की जा रही थी।

इसके अतिरिक्त यह भी कहा गया (सितंबर 2025) कि वर्ष 2018-19 से 2023-24 के दौरान, परिवहन विभाग द्वारा गति नियंत्रक की प्रतिष्ठापन की जांच हेतु 23.51 लाख परिवहन वाहनों की जांच की गयी। इनमें से 23.12 लाख (98.34 प्रतिशत) वाहनों में ये उपकरण लगे हुए पाए गए, 22.95 लाख उपकरण कार्यशील पाए गए, जबकि 0.17 लाख वाहनों में इसके साथ छेड़छाड़ पायी गयी।

यद्यपि, इस अवधि (2019 से 2024) के दौरान गति नियंत्रक के प्रतिष्ठापन नहीं होने अथवा कार्यशील नहीं होने के कारण 58,681 चालान जारी किया जाना इस महत्वपूर्ण उपकरण की भेद्यता एवं प्रभावहीनता प्रकट करता है।

इस तथ्य के उपरांत भी कि राज्य में दुर्घटनाओं का मुख्य कारण अत्यधिक गति है, एवं वर्ष 2019 से 2024 तक के घातक सड़क दुर्घटनाओं के विश्लेषण से प्रकट हुआ कि 82.20 प्रतिशत मौतें अत्यधिक गति के कारण हुईं। विभाग न केवल केंद्रीय मोटर वाहन नियमों के प्रावधानों के अनुपालन में विफल रहा, बल्कि राज्य में सड़क सुरक्षा कार्य योजना को लागू करने में भी असफल रहा। परिवहन वाहनों में गति नियंत्रक के अनिवार्य फिटमेंट के बिना प्रभावी गति नियंत्रण उपाय लागू नहीं किए जा सकते थे।

2.7 एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली

सुरक्षित सड़कों के लिए यातायात नियमों का कड़ाई से पालन अनिवार्य है। सड़कों की लंबाई और वाहनों की बढ़ती संख्या को देखते हुए केवल पुलिस कार्मिकों की भौतिक तैनाती के माध्यम से कानून के नियमों को लागू करना व्यावहारिक रूप से असंभव है। इसके समाधान हेतु, सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में 2020 तक सभी जिलों में चरणबद्ध तरीके से एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली स्थापित करना प्रस्तावित किया। एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली में उन्नत तकनीकों यथा क्लोज़्ड-सर्किट टेलीविजन कैमरा, ऑटोमेटिक नंबर प्लेट पहचान कैमरे, स्पीड गन एवं अत्यधिक गति की पहचान करने वाले तथा लाल बत्ती के उल्लंघन का पता लगाने वाले उपकरणों का प्रतिष्ठापन और उपयोग शामिल है। ये प्रणालियाँ आंकड़ों को 'ई-चालान ट्रैफिक प्रवर्तन सोल्यूशन' के साथ एकीकृत कर,यातायात नियमों के उल्लंघनों की प्रभावी निगरानी करती है ताकि उल्लंघनकर्ताओं को निर्बाध एवं गैर-हस्तक्षेपकारी तरीके से नोटिस जारी किए जा सकें।

गति अन्वेषक कैमरे युक्त स्वचालित नंबर प्लेट पहचान प्रणाली (एएनपीआर)

सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने तथा यातायात नियमों के प्रभावी प्रवर्तन हेतु पुलिस विभाग द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 48 (जयपुर से किशनगढ़ के बीच) के 10 चिन्हित स्थानों पर प्रथम

चरण में वर्ष 2019-20 एवं 2021-22 के दौरान गति अन्वेषण क्षमता युक्त 60 स्वचालित नंबर प्लेट पहचान कैमरों के प्रतिष्ठापन हेतु सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ को एक प्रस्ताव भेजा गया (अक्टूबर 2018)। इन कैमरों की स्थापना का मुख्य उद्देश्य राष्ट्रीय राजमार्गों पर यातायात उल्लंघनों की पहचान कर चालान जारी करते हुए सड़क दुर्घटनाओं को रोकना था। इस प्रस्ताव को सड़क सुरक्षा संचालन समिति द्वारा अपनी बैठक (अगस्त 2019 में आयोजित) में, उसी मार्ग पर जयपुर से किशनगढ़ के स्थान पर जयपुर से भीलवाड़ा तक राष्ट्रीय राजमार्ग के विभिन्न स्थानों पर स्वचालित नंबर प्लेट पहचान कैमरे स्थापित करने हेतु किये गए एक आंशिक संशोधन के साथ अनुमोदित किया गया, तथा वर्ष 2020-21 के दौरान स्वचालित नंबर प्लेट पहचान कैमरों के क्रय एवं प्रतिष्ठापन हेतु सड़क सुरक्षा निधि से ₹ 8.86 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई। तत्पश्चात, यह विषय संचालन समिति की जून 2020 एवं जुलाई 2021 में आयोजित अनुवर्ती बैठकों में भी लगातार विवेचित किया गया। इसके अतिरिक्त, जुलाई 2021 में आयोजित बैठक में इस उद्देश्य हेतु स्वीकृत राशि को ₹ 8.86 करोड़ से बढ़ाकर ₹ 9.58 करोड़ कर दिया गया।

तथापि, सड़क सुरक्षा कोष से आवश्यक स्वीकृति जारी होने एवं निधियां स्वीकृत होने के उपरांत छह वर्ष से अधिक का समय व्यतीत हो जाने के उपरांत भी पुलिस विभाग द्वारा स्वचालित नंबर प्लेट पहचान कैमरों का क्रय नहीं किया गया।

पुलिस विभाग द्वारा अवगत कराया गया (मई 2023) कि वर्ष 2020-21 के दौरान कोविड-19 महामारी के प्रकोप तथा वर्ष 2021-22 में गृह विभाग, राजस्थान सरकार से अनुमोदन प्राप्त न होने के कारण इस परियोजना को क्रियान्वित नहीं किया जा सका। इसके पश्चात बजट घोषणा 2021-22 में किए गए प्रावधान के अनुसार इस परियोजना को सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ द्वारा सार्वजनिक-निजी भागीदारी पद्धति पर क्रियान्वित किया जाना था। परिवहन विभाग के नवीनतम प्रत्युत्तर (मई 2025) के अनुसार यह परियोजना साकार नहीं हो सकी। परिवहन विभाग द्वारा सूचित किया गया कि पाँच राष्ट्रीय राजमार्गों/एक्सप्रेसवे पर एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली के क्रियान्वयन से संबंधित परियोजनाएँ[19] प्रगतिरत हैं।

इस प्रकार, वर्ष 2019-20 में स्वीकृत तथा तत्पश्चात अनुवर्ती बैठकों में स्वीकृत राशि में वृद्धि के साथ संशोधन के उपरांत भी यह परियोजना क्रियान्वित नहीं की गई। लेखा-परीक्षा में पाया गया कि राज्य में केवल दो राजमार्गों पर ही भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एवं .राज्य राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा स्वचालित नंबर प्लेट पहचान कैमरे स्थापित किए गए थे।

राजस्थान सरकार द्वारा अवगत कराया गया (सितंबर 2025) कि एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली एवं सहवर्ती तकनीकी समाधान अभी विकसित हो रहे हैं। उपयुक्त स्थानों की पहचान,

---

[19] राजस्थान में तीन राष्ट्रीय राजमार्गों (शाहजहांपुर से अजमेर, सीकर से बीकानेर तथा बर बिलाड़ा से जोधपुर) पर एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली को प्रधानमंत्री गति शक्ति योजना के अंतर्गत अनुमोदित किया गया है तथा दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे और अमृतसर-जामनगर एक्सप्रेसवे पर एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली को राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित किया गया है।

समाधानों का चयन, क्रय, प्रतिष्ठापन, कमीशनिंग, ई-चालान के साथ एकीकरण एवं चालानों का निर्माण एक लंबी प्रक्रिया थी, जिसके लिए पर्याप्त समय की आवश्यकता होती है। राज्य सरकार द्वारा बजट घोषणा (2024-25) के अंतर्गत पीएम गति-शक्ति योजना के अंतर्गत तीन राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच-48, एनएच-52 और एनएच-25) पर एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली की स्थापना प्रारंभ की गई। स्थापना उस समय प्रगतिशील थी और इसके शीघ्र ही पूर्ण होने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, पांच अन्य राज्य राजमार्ग खंडों पर विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित रारारविप-II परियोजना के अंतर्गत भी एकीकृत यातायात प्रबंधन प्रणाली की स्थापना जारी थी।

तथापि, प्राप्त प्रत्युत्तर में चयनित खंड (जयपुर से भीलवाड़ा) पर सड़क सुरक्षा कोष से स्वीकृत स्वचालित नंबर प्लेट पहचान कैमरों की स्थापना के संबंध में कोई जानकारी नहीं थी।

निष्कर्ष

लेखापरीक्षा निष्कर्षों से पता चलता है कि राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति (2017), सड़क सुरक्षा कार्ययोजना (2018–2020) तथा अनुवर्ती सड़क सुरक्षा रोडमैप (2020) के गठन के बावजूद, इनका क्रियान्वयन संतोषजनक नहीं रहा। हालांकि, राजस्थान सरकार ने लगातार योजनाओं और पहलों के माध्यम से सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को कम करने की मंशा प्रदर्शित की है, लेकिन दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों की संख्या में कमी के लिए निर्धारित लक्ष्य के मुकाबले कमी प्रवर्तन तथा अवसंरचना प्रबंधन में निरंतर कमियों की ओर इंगित करती है।

सड़क सुरक्षा से संबंधित त्रि-स्तरीय सड़क सुरक्षा ऑडिट के संचालन, ब्लैक स्पॉट के सुधार तथा सड़क अवसंरचना में चिन्हित कमियों के निवारण में गंभीर कमियां देखी गई।

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 एवं सड़क स्वामित्व वाले अन्य अभिकरणों द्वारा लेखापरीक्षा को प्रदान की गई सीमित सूचनाओं से स्पष्ट है। सार्वजनिक निर्माण विभाग से सम्बद्ध सड़कों की त्रि-स्तरीय सड़क सुरक्षा ऑडिट करने में उल्लेखनीय कमी रही, क्योंकि 146 सड़कों (34.35 प्रतिशत), जिनमें प्रत्येक सड़क की लागत ₹10 करोड़ से अधिक थी, की किसी भी स्तर पर सुरक्षा ऑडिट नहीं की गई। इसके अतिरिक्त, सार्वजनिक निर्माण विभाग एवं भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण 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 एक महत्वपूर्ण प्रतिशत में सुधार नहीं होने से, दुर्घटनाएँ एवं मौतें जारी रहीं। ब्लैक स्पॉट 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।

स्वचालित नंबर प्लेट पहचान प्रणाली युक्त गति मापन कैमरों जैसी उन्नत तकनीक की स्थापना एवं उपयोग में विलंब तथा स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैकों की स्थापना में कमी के कारण निगरानी एवं प्रवर्तन तंत्र और अधिक कमजोर हुआ।

समग्र रूप से, ये कमियाँ सरकार, योजना तथा जवाबदेही में विद्यमान प्रणालीगत खामियों को उजागर करती हैं, जिनके कारण सड़क सुरक्षा उपायों का प्रभावी क्रियान्वयन बाधित हुआ।

अनुशंसायें

सरकार/विभाग निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:

1. *सभी नई एवं मौजूदा सड़कों के 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।*
2. *पारदर्शी लाइसेंस परीक्षण सुनिश्चित करने हेतु सभी लाइसेंस जारी करने वाले कार्यालयों में स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रैकों की स्थापना/संचालन किया जाए।*
3. *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।*
4. *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।*
5. *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।*