SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन मार्च 2025 को समाप्त हुए वर्ष के लिए राजस्थान में सड़क सुरक्षा प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा

राजस्थान सरकार

2026 का प्रतिवेदन संख्या 1

(निष्पादन लेखापरीक्षा)

राजस्थान सरकार - 2026 का प्रतिवेदन संख्या 1

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन
मार्च 2025 को समाप्त हुए वर्ष के लिए
राजस्थान में सड़क सुरक्षा प्रणाली पर
निष्पादन लेखापरीक्षा

राजस्थान सरकार

2026 का प्रतिवेदन संख्या 1

(निष्पादन लेखापरीक्षा)

विषय सूची

विषय	सन्दर्भ	
	अनुच्छेद	पृष्ठ
प्रस्तावना		iii
कार्यकारी सारांश		v
अध्याय I: परिचय		
राजस्थान सड़क सुरक्षा नीति	1.1	1
राज्य में राजमार्ग एवं अन्य सड़क नेटवर्क	1.2	2
राज्य में सड़क दुर्घटनाओं की प्रवृति	1.3	2
सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण	1.4	3
संगठनात्मक संरचना	1.5	7
सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ का गठन	1.6	8
राज्य सड़क सुरक्षा अधिनियम	1.7	9
सड़क सुरक्षा कोष	1.8	9
लेखा परीक्षा उद्देश्य	1.9	10
लेखा परीक्षा मानदंड	1.10	10
लेखा परीक्षा क्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना चयन प्रक्रिया	1.11	10
आभार	1.12	11
अध्याय-II: सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु उपाय		
सड़क दुर्घटनाओं में मौतें	2.1	14
सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु निवारक उपाय	2.2	15
ड्राइविंग लाइसेंस जारी किया जाना	2.3	24
गलत दिशा में वाहन चलाना	2.4	26
अनाधिकृत/कस्टमाइज्ड वाहनों पर प्रतिबंध	2.5	27
गति सीमा नियमों एवं अन्य यातायात उल्लंघनों के प्रवर्तन हेतु उपाय	2.6	29
एकीकृत यातयात प्रबंधन प्रणाली	2.7	31
अध्याय-III: दुर्घटना उपरांत प्रबंधन		
एम्बुलेंस सेवाएं	3.1	35

विषय	सन्दर्भ	
	अनुच्छेद	पृष्ठ
बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण केंद्र	3.2	39
ट्रोमा केयर पॉलिसी	3.3	40
मौजूदा स्वास्थ्य केंद्रों में ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों की स्थापना	3.4	40
अस्पतालों और मेडिकल कॉलेजों में ट्रोमा केंद्रों को मजबूत करना	3.5	43
दुर्घटना सम्बन्धी डाटा की रिपोर्टिंग	3.6	44
अध्याय -IV: समन्वय एवं निगरानी तंत्र		
सड़क सुरक्षा कोष का उपयोग	4.1	49
मानव संसाधन	4.2	50
अनुसन्धान और विश्लेषण हेतु उत्कृष्टता केंद्र	4.3	53
सूचना, शिक्षा और संचार	4.4	53
स्कूल बसों की फिटनेस का निरीक्षण	4.5	55
वाहन फिटनेस केन्द्रों के निरीक्षण का अभाव	4.6	57

परिशिष्ट

परिशिष्ट क्रं.	विषय	पृष्ठ
1	स्वीकृत पदों, रिक्तियों तथा उनकी स्थिति का विवरण	61
2	राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर वर्ष 2019 में चिन्हित एवं वर्ष 2024 तक निरंतर ब्लैक स्पॉट बने रहने का विवरण	62
3	ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केन्द्रों हेतु उपकरणों की सूची	72
4	आवश्यक, स्वीकृत एवं कार्यरत मानव संसाधन का विवरण (ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों में)	74
5	मॉडल ट्रोमा केंद्रों हेतु स्वीकृत राशि एवं स्थापना की स्थिति का विवरण	75
6	स्टियरिंग कमेटी के सदस्यों का विवरण	76

प्रस्तावना

यह प्रतिवेदन, जो कि 31 मार्च 2025 को समाप्त वर्ष के लिए है, भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत राजस्थान के राज्यपाल को प्रस्तुत किए जाने हेतु तैयार किया गया है।

'राजस्थान में सड़क सुरक्षा प्रणाली' पर निष्पादन लेखापरीक्षा समय-समय पर किए गए संशोधनों सहित भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियाँ एवं सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971, के अंतर्गत की गयी है।

वर्ष 2018-19 से 2024-25 की अवधि हेतु इस प्रतिवेदन में "राजस्थान में सड़क सुरक्षा प्रणाली" पर की गयी निष्पादन लेखापरीक्षा के निष्कर्ष सम्मिलित हैं। यद्यपि सड़क सुरक्षा उपायों के अपर्याप्त क्रियान्वयन के गंभीर परिणामों को दर्शाने के लिए इस प्रतिवेदन में नवम्बर 2025 तक घटित कुछ घातक दुर्घटनाओं के सन्दर्भ भी शामिल किए गए है।

निष्पादन लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखा परीक्षण मानकों के अनुरूप की गयी है।

कार्यकारी सारांश

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 पाई, 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।*

अध्याय I

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। यद्धपि, 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 दुखद मृत्यु हुई।

सुप्रीम कोर्ट की समिति[1] 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।

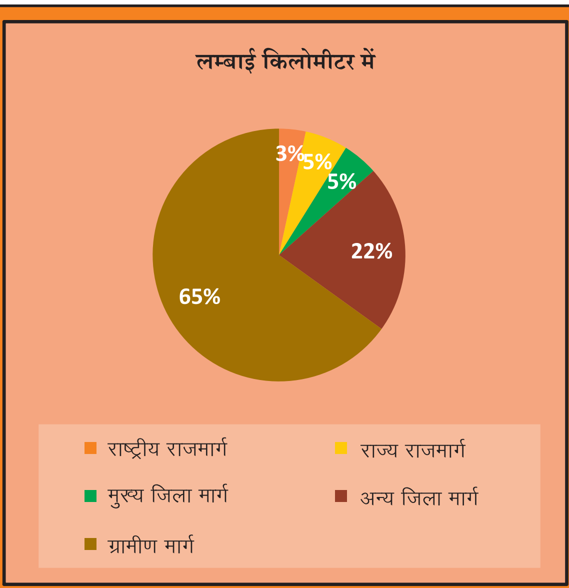
शुल्क/मौके पर जुर्मानों का अधिकतम 25 प्रतिशत संचित करते हुए समर्पित सड़क सुरक्षा कोष का गठन किया। यह कोष गैर-व्यपगत प्रकृति का था। कोष में प्राप्ति और व्यय इस अध्याय के चार्ट 1.3 में दर्शाए गए हैं। राजस्थान सरकार ने कोष के प्रभावी प्रबंधन और संचालन हेतु पृथक से दिशानिर्देश जारी (अप्रैल 2017) किए।

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

सड़कों की श्रेणी	लम्बाई किलोमीटर में
राष्ट्रीय राजमार्ग	10,790
राज्य राजमार्ग	17,376
मुख्य जिला मार्ग	14,372
अन्य जिला मार्ग	68,265
ग्रामीण मार्ग	2,06,318
योग	**3,17,121**

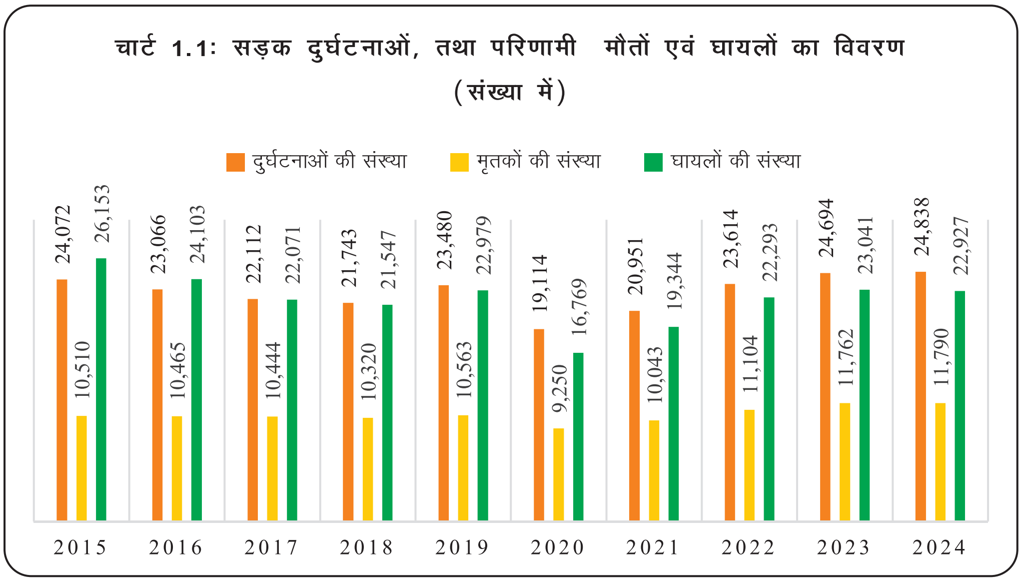


स्रोतः सूचना परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई।

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)



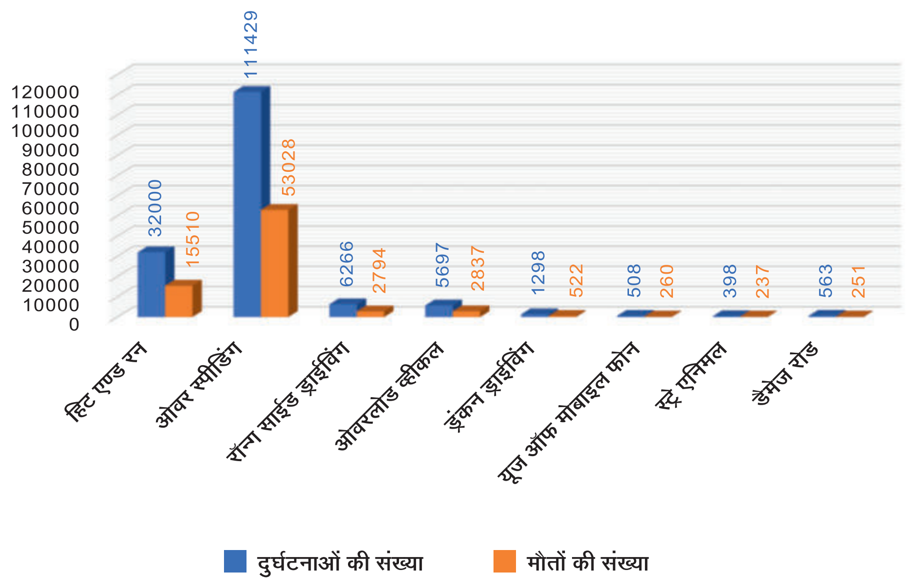
स्रोतः सूचना परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई।

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 हुई। सड़क दुर्घटनाओं तथा परिणामी मौतों के कुछ प्रमुख कारण **चार्ट 1.2** में दर्शाए गए है।

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



स्रोतः 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

स्रोतः 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

स्रोतः 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 खाद्य 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 खाद्य 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

स्रोतः 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 थे। 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।

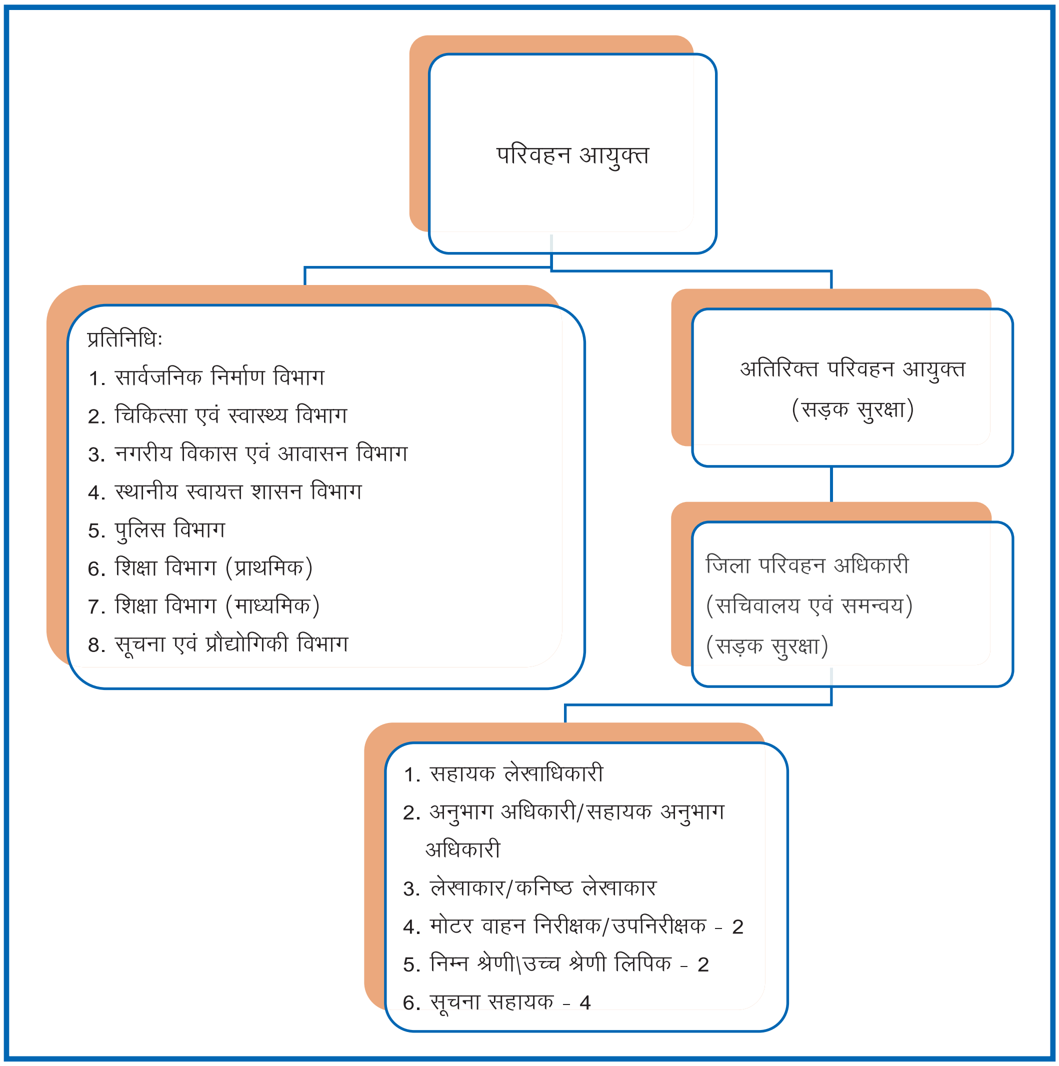
1.5 संगठनात्मक संरचना

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/अभिकरणों[2] 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।

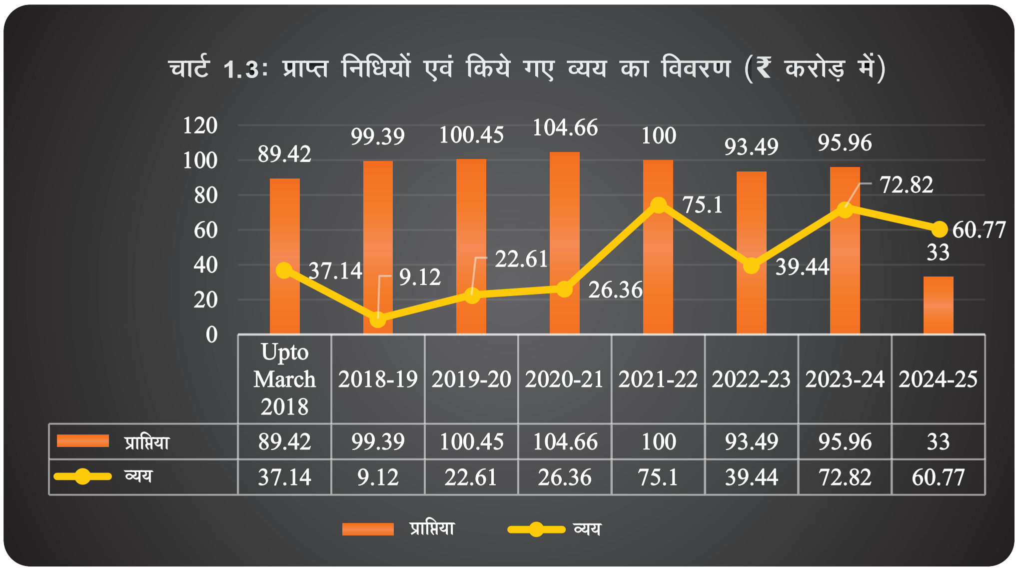
1.7 राज्य सड़क सुरक्षा अधिनियम

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।



स्रोतः 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 जिलों[3] (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 सॉफ़्टवेयर 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/टीएसयू[4] का चयन यादृच्छिक नमूना पद्धति द्वारा IDEA सॉफ़्टवेयर के माध्यम से किया गया। आगे, दुर्घटनाओं की उच्चतम संख्या के आधार पर 14 राष्ट्रीय राजमार्गों तथा 13 राज्य राजमार्गों[5] (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), सिरोही और श्रीगंगानगर (निम्न)।

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

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

अध्याय II

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।

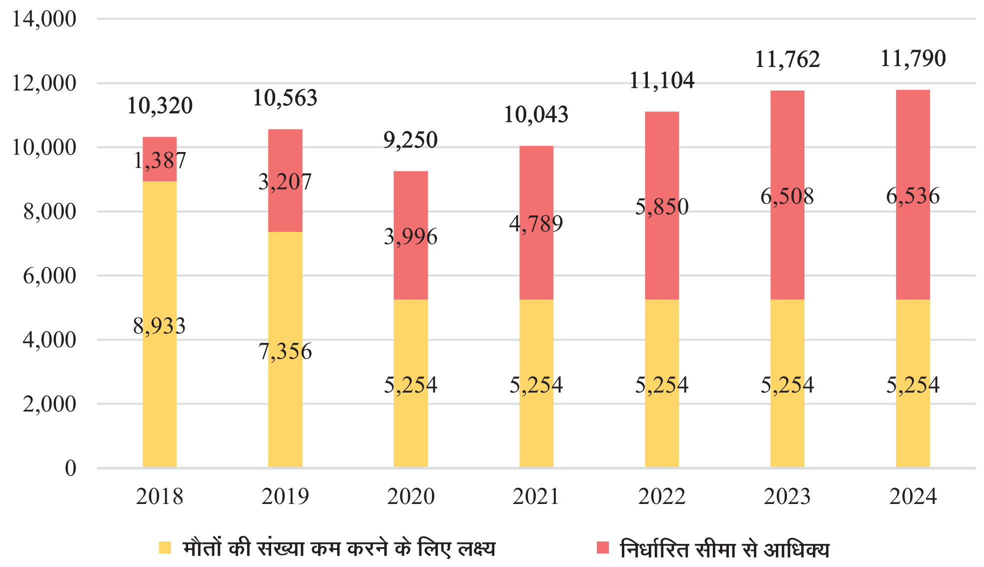
वर्ष 2020 में पूर्ववर्ती कार्य योजना के समाप्त होने के उपरांत, राजस्थान सरकार ने चार वर्ष के विलम्ब से (जुलाई 2024) अगली सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2024–33 बनायी। इस कार्य योजना में सड़क सुरक्षा प्रबंधन, सुरक्षित सड़क एवं सड़क किनारे, सुरक्षित गति, सुरक्षित वाहन, सुरक्षित सड़क उपयोगकर्ता तथा दुर्घटना उपरांत 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।

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 हुईं, जिनमें 5,184 व्यक्तियों की जान चली गई।

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।

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 हुई। 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।

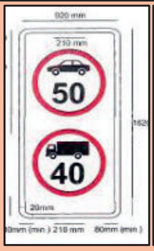
6 गति सीमा संकेतक, ओवरटेकिंग संकेतक, यू-टर्न संकेतक, मोड़ संकेतक, संधि स्थल संकेतक आदि।

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।

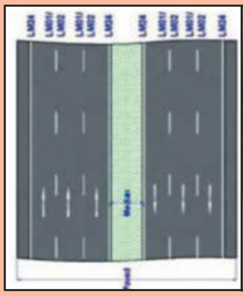
(iii) सभी छह निरीक्षित नगर सड़कों पर 23 स्थानों के विभिन्न सड़क संकेतक जैसे गति सीमा, विद्यालय संकेतक, पैदल यात्री, ओवरटेकिंग संकेतक, नो पार्किंग आदि अनुपस्थित थे तथा 51 स्थानों पर दृश्य खतरा चिह्नांकन अनुपस्थित थे।

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 कार्यालयः 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**

स्रोतः 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।

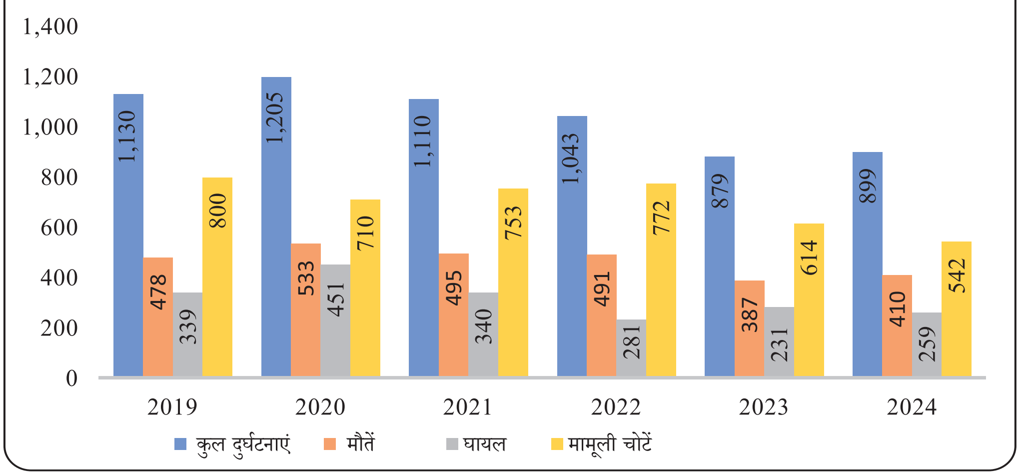
राजस्थान सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए अवगत कराया (अप्रैल 2025) कि विभाग स्वचालित ड्राइविंग ट्रैक स्थापित करने की प्रक्रिया में है तथा इनके शीघ्र स्थापित किए जाने की अपेक्षा है।

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।

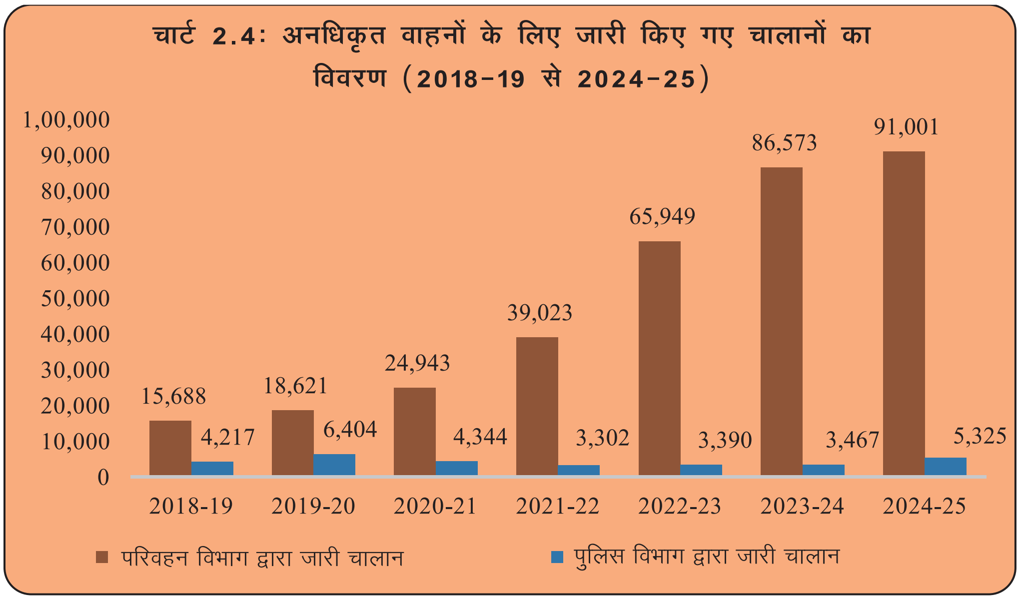
चयनित सड़कों के संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान, 11 सड़कों के निरीक्षित खंडों में कुल 77 स्थानों पर गलत दिशा में वाहन चलाना पाया गया। इस विषय की गंभीरता के बावजूद, पुलिस विभाग से प्राप्त आंकड़े दर्शाते है कि वर्ष 2018-19 से 2024-25 के दौरान राज्यभर में गलत दिशा में वाहन चलाने के कुल 15,22,460 चालान जारी 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	
दिनांक: 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 राजमार्गो 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 उद्वेश्य 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 राराराविप-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।*

अध्याय III

अध्याय III

दुर्घटना उपरांत प्रबंधन

स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा फरवरी 2022 में जारी 'राष्ट्रीय आपातकालीन जीवन सहायता नियमावली' के अनुसार, आपातकालीन देखभाल प्रणाली दुर्घटना स्थल पर दी जाने वाली देखभाल से लेकर परिवहन तथा आपातकालीन इकाई में उपचार तक विस्तृत है। अस्पताल-पूर्व देखभाल इस संपूर्ण देखभाल श्रृंखला की सबसे प्रारंभिक कड़ी है तथा यह समुदाय को प्रशिक्षित स्वास्थ्य सेवा प्रदाताओं तक पहुँच प्रदान करने का प्रथम माध्यम है। प्रभावी अस्पताल-पूर्व चिकित्सा प्रणाली ट्रॉमा एवं आपात स्थितियों में 'प्लैटिनम मिनट्स' और 'गोल्डन ऑवर' के प्रभावी उपयोग में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। इसके प्रमुख लाभों को महसूस किया जाता है, जब समय पर देखभाल उपलब्ध कराए जाने से उन घटनाओं की श्रृंखला को सीमित या रोका जा सकता है, जो अन्यथा शीघ्र ही रोगियों की मृत्यु या आजीवन विकलांगता का कारण बन सकती है। इसके अतिरिक्त, यह बड़े जन-हानि और आपदा संबंधी घटनाओं से निपटने में एक महत्वपूर्ण घटक है। अभिलेखों की जांच से दुर्घटना के बाद प्रतिक्रिया प्रबंधन में निम्नलिखित कमियां पाई गई हैः

3.1 एम्बुलेंस सेवाएं

यह सर्वमान्य तथ्य है कि यदि किसी आपात स्थिति में रोगी को प्रशिक्षित पेशेवरों द्वारा प्राथमिक देखभाल प्रदान की जाए तथा 15–20 मिनट के भीतर निकटतम स्वास्थ्य सुविधा तक पहुँचाया जाए, तो उसके जीवित बचने की संभावना सर्वाधिक होती है। दुर्घटना पीड़ितों को 'गोल्डन आवर[1]' और 'प्लैटिनम टेन मिनट्स' के दौरान सहायता प्रदान करना आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। यह समग्र स्वास्थ्य प्रणाली का एक आवश्यक भाग है क्योंकि यह त्वरित देखभाल उपलब्ध कराकर जीवन रक्षा में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। राजस्थान सरकार ने सितंबर 2008 में राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के तहत "108 एम्बुलेंस सेवा परियोजना" के रूप में आपातकालीन प्रतिक्रिया सेवाएँ प्रारंभ की। यह सेवा राज्य में सार्वजनिक-निजी भागीदारी मॉडल के अंतर्गत संचालित की जा रही है। वर्तमान में (मई 2025) राज्य में '108' एम्बुलेंस सेवाओं के अंतर्गत जीवन रक्षक प्रणाली से युक्त 1,048 एम्बुलेंस कार्यरत है।

3.1.1 दुर्घटना पीड़ितों का परिवहन

राजस्थान में 108 आपातकालीन सेवाओं के संचालन एवं प्रबंधन की शर्तों के अनुसार, शहरी, ग्रामीण एवं रेगिस्तानी क्षेत्रों में एम्बुलेंस के लिए प्रतिक्रिया समय-सीमा क्रमशः 20, 30 तथा 40 मिनट निर्धारित की गई थी। 108 के तहत कार्यरत एम्बुलेंस को कॉल/संपर्क किया गया,

---

1 गोल्डन आवरः आपातकालीन चिकित्सकीय देखभाल में, "गोल्डन आवर" से आशय किसी आघातजन्य चोट के बाद के प्रारम्भिक 60 मिनट की अत्यंत महत्वपूर्ण अवधि से है।

दुर्घटना स्थलों पर एम्बुलेंसों के पहुंचने की स्थिति, सहायता प्रदान किए गए तथा निकटतम अस्पताल तक पहुँचाए गए सड़क दुर्घटना पीड़ितों की संख्या का विवरण **तालिका 3.1** में दिया गया है।

तालिका 3.1: एम्बुलेंस को कॉल/संपर्क, दुर्घटना स्थल पर पहुँची एम्बुलेंसों तथा निकटतम अस्पतालों तक पहुँचाए गए सड़क दुर्घटना पीड़ितों का विवरण

वर्ष	ऐसे मामलों की संख्या जिनमें एम्बुलेंस से संपर्क किया गया/बुलाया गया	ऐसे मामलों की संख्या जिनमें दुर्घटना स्थलों पर एम्बुलेंस पहुंची	ऐसे मामलों की संख्या जिनमें एंबुलेंस दुर्घटना स्थलों पर नहीं पहुंची		ऐसे मामलों की संख्या जिनमें सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को निकटतम अस्पताल ले जाया गया	
			संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत
2018-19	88,711	84,919	3,792	4.27	63,030	74.22
2019-20	89,086	76,034	13,052	14.65	70,800	93.12
2020-21	64,335	55,312	9,023	14.02	51,905	93.84
2021-22	59,711	51,504	8,207	13.74	47,309	91.85
2022-23	85,905	79,579	6,326	7.36	73,535	92.40
2023-24	91,237	88,679	2,558	2.80	80,833	91.15
2024-25	1,06,905	1,02,971	3,934	3.67	97,045	94.24
कुल	**5,85,890**	**5,38,998**	**46,892**	**8.00**	**4,84,457**	**89.88**

स्रोतः चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा प्रदान की गई सूचना।

तालिका 3.1 से स्पष्ट है कि 92 प्रतिशत मामलों में एम्बुलेंस दुर्घटना स्थल पर पहुंची, जबकि 46,892 मामलों (8.00 प्रतिशत) में, कॉल किए जाने के बावजूद एम्बुलेंस दुर्घटना स्थलों तक नहीं पहुँच सकी।

लेखापरीक्षा ने यह भी विश्लेषण किया कि एंबुलेंस निर्धारित समय सीमा के भीतर दुर्घटना स्थलों पर नहीं पहुंची जैसा कि **तालिका 3.2** में दिखाया गया है।

तालिका 3.2: उन मामलों का विवरण जहां एम्बुलेंस निर्धारित समय सीमा से अधिक समय में दुर्घटना स्थलों पर पहुंची

वर्ष	ऐसे मामलों की संख्या जहां एम्बुलेंस 20 मिनट से अधिक समय में दुर्घटना स्थलों पर पहुंची (शहरी क्षेत्रों में)	ऐसे मामलों की संख्या जहां एम्बुलेंस 20 मिनट से अधिक समय में दुर्घटना स्थलों पर पहुंची (ग्रामीण क्षेत्रों में)	ऐसे मामलों की संख्या जहां एम्बुलेंस 20 मिनट से अधिक समय में दुर्घटना स्थलों पर पहुंची (रेगिस्तानी क्षेत्रों में)	कुल	*प्रतिशत (ऐसे मामलों में जहां एम्बुलेंस दुर्घटना स्थलों पर पहुंचती है अर्थात तालिका 3.1 का कॉलम संख्या 3)*
2018-19	1,394	2,605	111	4,110	4.62
2019-20	2,078	3,567	161	5,806	7.64
2020-21	1,985	4,074	147	6,206	11.22
2021-22	1,668	3,039	124	4,831	9.38
2022-23	835	1,385	72	2,292	2.88
2023-24	336	482	39	857	1.00
2024-25	126	204	25	355	0.34
कुल	**8,422**	**15,356**	**679**	**24,457**	**4.54**

स्रोतः चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा प्रदान की गई सूचना।

तालिका 3.2 दर्शाती है कि 95.46 प्रतिशत मामलों में एम्बुलेंस निर्धारित समय सीमा के भीतर दुर्घटना स्थल पर पहुंची, जबकि 24,457 मामलों में (4.54 प्रतिशत), एम्बुलेंस निर्धारित प्रतिक्रिया समय के बाद दुर्घटना स्थलों पर पहुँची।

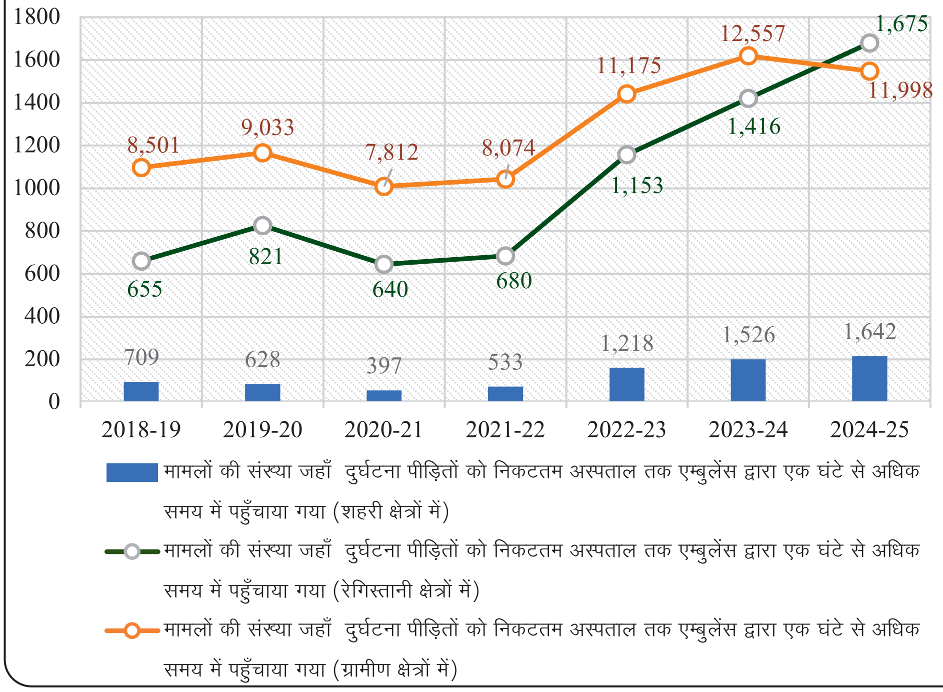
लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि 4,84,457 मामलों में सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को निकटतम अस्पताल ले जाया गया था, उनमें से 4,01,614 (82.90 प्रतिशत) मामले ऐसे थे जिनमें दुर्घटना पीड़ितों को "गोल्डन आवर" के भीतर निकटतम अस्पताल ले जाया गया था। जबकि, 82,843 (17.10 प्रतिशत) मामले ऐसे थे जिनमें 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान "गोल्डन आवर" के बाद सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को निकटतम अस्पताल पहुँचाया गया। विवरण **तालिका 3.3** में दर्शाया गया हैं।

तालिका 3.3: उन मामलों का विवरण जहां सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को गोल्डन ऑवर के भीतर और बाद में निकटतम अस्पताल ले जाया गया

वर्ष	कुल मामले जिनमें सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को निकटतम अस्पताल ले जाया गया	कुल मामले जिनमें सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को गोल्डन ऑवर के भीतर निकटतम अस्पताल ले जाया गया	कुल मामले जिनमें सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को गोल्डन आवर के बाद निकटतम अस्पताल ले जाया गया
2018-19	63,030	53,165	9,865
2019-20	70,800	60,318	10,482
2020-21	51,905	43,056	8,849
2021-22	47,309	38,022	9,287
2022-23	73,535	59,989	13,546
2023-24	80,833	65,334	15,499
2024-25	97,045	81,730	15,315
कुल	**4,84,457**	**4,01,614**	**82,843**

तालिका 3.3 दर्शाती है कि 80.37 प्रतिशत से 85.15 प्रतिशत सड़क दुर्घटना पीड़ितों को 'गोल्डन आवर' के भीतर निकटतम अस्पतालों तक पहुँचाया गया। इसके अतिरिक्त, 'गोल्डन आवर' के बाद निकटतम अस्पतालों तक पहुँचाए गए दुर्घटना मामलों का क्षेत्रवार विभाजन **चार्ट 3.1** में दर्शाया गया है।

चार्ट 3.1: दुर्घटना पीड़ित जिन्हें गोल्डन आवर के बाद अस्पताल पहुँचाया गया



स्रोतः चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा प्रदान की गई सूचना।

चार्ट 3.1 दर्शाता है कि गोल्डन आवर के बाद निकटतम अस्पतालों तक पहुँचाए गए सड़क दुर्घटना पीड़ितों से संबंधित 83 प्रतिशत मामले ग्रामीण क्षेत्रों से संबंधित थे।

राजस्थान सरकार ने (सितंबर 2025) उत्तर दिया कि 108 एम्बुलेंस की प्रतिक्रिया में विलम्ब इसलिए हुआ क्योंकि निकटतम एम्बुलेंस अन्य मामलों में संलग्न थी, जिसके लिए अगली उपलब्ध इकाई की तैनाती की आवश्यकता थी। ग्रामीण और रेगिस्तानी क्षेत्रों में, एम्बुलेंस और कॉल करने वाले स्थानों के बीच अधिक दूरी होने से भी यात्रा समय में वृद्धि हुई।

3.1.2 सरकारी आपातकालीन प्रणाली के साथ निजी एवं एनएचएआई एम्बुलेंसों का एकीकरण

राज्य में आपातकालीन सेवाओं की पहुंच को सुदृढ़ करने के उद्देश्य से निजी एम्बुलेंसों तथा एनएचएआई की एम्बुलेंसों को सरकारी आपातकालीन सेवाओं, अर्थात् 108, के साथ एकीकृत किया जाना था।

यह देखा गया कि एनएचएआई की 130 एम्बुलेंसों को फरवरी 2025 से सरकारी आपातकालीन सेवाओं के साथ एकीकृत किया गया, लेकिन यह कार्य काफी विलम्ब से किया गया। तथापि, रोड मैप 2020 के प्रारंभ के पांच वर्ष से अधिक समय व्यतीत होने के बावजूद, निजी एम्बुलेंस को अभी तक एकीकृत नहीं किया गया।

राजस्थान सरकार ने (सितंबर 2025) उत्तर दिया कि परिवहन और सड़क सुरक्षा विभाग ने विभिन्न एम्बुलेंस श्रेणियों के लिए दरें निर्धारित कर राष्ट्रीय स्वास्थ्य मिशन, चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग को सूचित किया था। इसके उपरांत एकीकरण से सम्बंधित आगे की कार्रवाई राष्ट्रीय स्वास्थ्य मिशन, चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग के स्तर पर लंबित थी।

इस तथ्य के बावजूद कि राज्य 2018 से 2023 की अवधि के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में लगातार पांचवें और छठे स्थान रहा, चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा राष्ट्रीय स्वास्थ्य मिशन की एम्बुलेंसों के एकीकरण में विलम्ब किया गया तथा निजी एम्बुलेंसों का एकीकरण (सितंबर 2025) नहीं किया जा सका।

3.2 बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण केंद्र

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी राष्ट्रीय आपातकालीन जीवन समर्थन नियमावली (फरवरी 2022) के अनुसार, दुर्घटना के बाद जीवन बचाने के लिए बेसिक लाइफ सपोर्ट आधार है। बीएलएस प्रशिक्षण का मुख्य उद्देश्य यह है कि जीवित रहने की श्रृंखला को समझना, पीड़ित की प्रतिक्रिया का आकलन करना, वयस्क, बाल रोग और गर्भवती पीड़ितों में बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रदान करना, यह जानना कि कार्डियोपल्मोनरी रिससिटेशन (सीपीआर) और उच्च गुणवत्ता वाले सीपीआर को करने की विधि जानना और जीवित रहने में इसकी भूमिका को समझना आदि है। इसके अतिरिक्त, 'जय प्रकाश नारायण, एपेक्स ट्रोमा सेंटर, एम्स नई दिल्ली' द्वारा विकसित पहले रेस्पोंडर नियमावली में अन्य बातों के साथ-साथ पहले रेस्पोंडर द्वारा सड़क दुर्घटना पीड़ितों की देखभाल करते समय अपनाए जाने वाले तरीके शामिल हैं।

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 के अनुसार, एसएमएस मेडिकल कॉलेज ट्रॉमा सेंटर में, जय प्रकाश नारायण, एपेक्स ट्रोमा सेंटर, एम्स नई दिल्ली के सहयोग से एक बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण केंद्र स्थापित किया जाना था। इसके अलावा, 2020 तक सभी संभाग मुख्यालयों में कुल सात[2] बीएलएस प्रशिक्षण केंद्र स्थापित किए जाने थे।

यह पाया गया कि केवल जयपुर, अजमेर और जोधपुर में कौशल प्रयोगशालाओं के साथ बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण केंद्र स्थापित (अप्रैल 2025 तक) किए गए थे। इन केंद्रों पर बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण और क्षमता संवर्धन में क्रमशः 6,586 और 5072 व्यक्तियों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया।

शेष चार संभागीय मुख्यालयों[3] के पास कोई प्रशिक्षण केंद्र नहीं था। चूंकि प्रथम रेस्पोंडर सड़क दुर्घटना पीड़ितों को अस्पताल पहुंचने से पहले तुरन्त देखभाल प्रदान करने के लिए महत्वपूर्ण हैं, इन केंद्रों की अनुपस्थिति से स्पष्ट होता है कि नियोजित पहल कार्यान्वित नहीं की गई।

राज्य सरकार ने (अप्रैल 2025) उत्तर दिया कि संभागीय मुख्यालयों के स्थान पर अब विभाग का इरादा राज्य के 41 जिलों में बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण केंद्र स्थापित करने का है जिसे चरणबद्ध तरीके से स्थापित किया जाएगा। प्रथम चरण में, समर्पित सड़क सुरक्षा कोष से नौ[4] बेसिक लाइफ सपोर्ट प्रशिक्षण केंद्रों के लिए धनराशि स्वीकृत की गई है ।

---

[2] जयपुर, अजमेर, जोधपुर, बीकानेर, उदयपुर, कोटा और भरतपुर।

[3] बीकानेर, उदयपुर, कोटा और भरतपुर।

[4] भरतपुर, आरयूएचएस जयपुर, भीलवाड़ा, डूंगरपुर, पाली, चूरू, झालावाड़, अजमेर और उदयपुर।

3.3 ट्रोमा केयर पॉलिसी

सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए आपातकालीन देखभाल और चिकित्सा सेवाएं प्रदान करने की दृष्टि से, राजस्थान राज्य सड़क सुरक्षा नीति-2017 में यह प्रावधान किया गया है कि सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए गंभीर प्रयास करेगी कि सड़क दुर्घटना में शामिल सभी व्यक्तियों को त्वरित, पर्याप्त और प्रभावी ट्रोमा देखभाल और प्रबंधन का लाभ मिले। एक व्यापक ट्रोमा केयर नीति के माध्यम से दुर्घटना पीड़ितों को अस्पताल पूर्व देखभाल तथा अस्पताल आधारित चोट प्रबंधन, दोनों प्रदान किए जाएंगे। सरकार पर्याप्त आपातकालीन चिकित्सा सेवा प्रदान करेगी और उसमें सुधार करेगी तथा मानव संसाधनों के प्रशिक्षण और संकायों के निर्माण के लिए कदम उठाए जाएंगे। इसके अतिरिक्त, राजस्थान सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में सड़क दुर्घटना पीड़ितों की सुविधा के लिए ट्रोमा केयर नीति विकसित करने की भी परिकल्पना की गई थी।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि दुर्घटना पीड़ितों की सुविधा के लिए राज्य में ट्रोमा केयर पॉलिसी विकसित नहीं की गई थी। परिवहन विभाग ने (अगस्त 2023) उत्तर देते हुए बताया कि ट्रॉमा केयर पॉलिसी के स्थान पर चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा प्रस्तावित राजस्थान दुर्घटना और आपातकालीन देखभाल पहल को सड़क सुरक्षा रोड मैप 2020 में शामिल किया गया हैं। इसके उपरांत (अप्रैल 2024) यह सूचित किया गया कि राजस्थान दुर्घटना और आपातकालीन देखभाल पहल के स्थान पर मुख्यमंत्री दुर्घटना और आपातकालीन देखभाल की स्थापना का प्रस्ताव किया गया था, जिसे अभी तक पूरी तरह से कार्यान्वित नहीं किया गया है। तथापि, लेखापरीक्षा को विस्तृत योजना दस्तावेज उपलब्ध नहीं करवाया गया।

इस प्रकार, राज्य सरकार ने न तो ट्रोमा केयर पॉलिसी को अंतिम रूप दिया और न ही वैकल्पिक मुख्यमंत्री दुर्घटना और आपातकालीन देखभाल योजना को लागू किया। एक सुदृढ़ नीति/पहल के अभाव में, ट्रोमा देखभाल की योजना और विभिन्न सड़क सुरक्षा उपायों के कार्यान्वयन को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों को कम करने का लक्ष्य हासिल नहीं किया जा सका।

राजस्थान सरकार ने (सितंबर 2025) उत्तर दिया कि ट्रोमा केयर पॉलिसी के विकास को 10 साल की सड़क सुरक्षा नीति और कार्य योजना (2024-33) की 10-वर्षीय कार्ययोजना में शामिल कर दिया गया हैं।

3.4 मौजूदा स्वास्थ्य केंद्रों में ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों की स्थापना

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में, सड़क दुर्घटनाओं से प्रभावित व्यक्तियों को समय पर एवं प्रभावी ट्रोमा देखभाल प्रदान करने के साथ ही सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों की संख्या को कम करने के उद्देश्य से 2018-19 के दौरान मौजूदा सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों को ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई के रूप में उन्नत करने की योजना बनाई गई थी। इसके अनुरूप, राजस्थान सरकार ने बजट भाषणों (2019-20 से 2021-22) में 100 सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों को ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों के रूप में उन्नत करने की घोषणा की।

इन सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों की पहचान सड़क दुर्घटनाओं में उच्चतम मृत्यु दर और मौजूदा ट्रोमा केंद्रों/जिला अस्पतालों से न्यूनतम 30 किलोमीटर की दूरी के आधार पर की गई थी।

चिकित्सा विभाग ने ट्रॉमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्र में रखे जाने/सुसज्जित करने के लिए 49 प्रकार के आवश्यक उपकरणों[5], (36 चिकित्सा उपकरण और 13 सामान्य उपकरण) (***परिशिष्ट-3***) पर विचार किया (दिसंबर 2018)। चिकित्सा विभाग के प्रस्ताव के आधार पर, सिविल कार्यों और उपकरणों की खरीद के लिए सड़क सुरक्षा कोष से कुल ₹24.80 करोड़ (सिविल कार्यों के लिए ₹2.90 करोड़ और उपकरणों की खरीद के लिए ₹21.90 करोड़) स्वीकृत किए गए थे (अक्टूबर 2019 एवं नवंबर 2021 के बीच)। सिविल कार्यों के तहत मौजूदा आपातकालीन कमरों को नवीनीकृत कर उन्हें ट्रोमा केयर कमरों के रूप में विकसित किया जाना था। यह भी निर्णय लिया गया कि ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों में मानव संसाधन की तैनाती भारतीय सार्वजनिक स्वास्थ्य मानक (आईपीएचएस), मानदंडों[6] के अनुसार सुनिश्चित की जाएगी। आईपीएचएस मानक निर्धारित करते है कि आपातकालीन मामलों की देखभाल के लिए चार प्रकार की विशेषज्ञ सेवाएँ अर्थात सामान्य शल्य चिकित्सक, चिकित्सक, प्रसूति एवं स्त्री रोग विशेषज्ञ और एनेस्थेटिस्ट सहित अन्य आवश्यक स्टाफ की उपलब्धता अनिवार्य है।

लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि बजट घोषणा के दो से चार वर्ष बीत जाने के बाद भी केवल उन्नयन के लिए सिविल कार्य ही पूर्ण किये जा सके, जबकि चिकित्सा उपकरण खरीदे जाने और चिन्हित ट्रॉमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्र को उपलब्ध कराए जाने के लिए लंबित थे। पूछे जाने पर परिवहन विभाग ने कहा कि 49 में से 22 उपकरणों की खरीद के आदेश जारी किए गए थे और शेष उपकरणों के लिए निविदा प्रक्रिया GeM पोर्टल के माध्यम से आगे बढ़ाई जा रही थी। उपकरण की खरीद के लिए चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग के साथ नियमित पत्राचार किया जा रहा था। उपकरण खरीद के संबंध में अद्यतन स्थिति माँगी गई थी, हालांकि, विशिष्ट कारण प्रतीक्षित है (जून 2025)।

13 चयनित ट्रॉमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्र के संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि इन केंद्रों को केवल नौ से तेरह सामान्य[7] प्रकार के उपकरण ही उपलब्ध कराए गए थे। यह भी देखा गया कि राजस्थान मेडिकल सर्विसेज कॉरपोरेशन लिमिटेड ने उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया में तेजी नहीं दिखाई। परिणामस्वरूप, दुर्घटना पीड़ितों के जीवनरक्षण हेतु आवश्यक अन्य चिकित्सीय उपकरण ट्रॉमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्र को उपलब्ध नहीं कराए जा सके।

---

[5] जैसे स्वचालित बाहरी डिफाइब्रिलेटर, ओटी (ऑपरेशन थिएटर) लाइटिंग, मल्टी पैरा मॉनिटर, ईसीजी थ्री चैनल मशीन, कार्डियोलॉजी हाई फ्रीक्वेंसी मशीन और वेंटिलेटर आदि।

[6] आईपीएचएस देश में स्वास्थ्य देखभाल वितरण की गुणवत्ता में सुधार के लिए परिकल्पित एक समान मानकों (राष्ट्रीय स्वास्थ्य मिशन के तहत 2007 में प्रकाशित) का एक सेट है। मानकों का उपयोग राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में सार्वजनिक स्वास्थ्य देखभाल बुनियादी ढांचे की योजना और उन्नयन के संदर्भ बिंदु के रूप में किया गया है।

[7] ऑक्सीजन नियामक, रोगी स्ट्रेचर ट्रॉली, किडनी ट्रे, परिक्रामी स्टूल, डिजिटल थर्मामीटर, व्हील चेयर, परीक्षा टेबल, इंस्ट्रूमेंट ट्रॉली, ग्लूकोमीटर, वजन मशीन, नेबुलाइजर, बीपी इंस्ट्रूमेंट्स, स्टेथोस्कोप आदि।

लेखापरीक्षा में आगे यह पाया गया कि मौजूदा आपातकालीन कक्ष के उन्नयन के बजाय अन्य सिविल कार्य किए गए, जिनका उपयोग ट्रॉमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्र के रूप में नहीं किया जा सका। संयुक्त भौतिक सत्यापन के दौरान देखे गए अनियमित सिविल कार्यों के कुछ उदाहरण निम्नानुसार हैं:

पीटीसी जमावरामगढ़ (जयपुर) और पीटीसी उनियारा, टोंक में: मौजूदा आपातकालीन कमरे के उन्नयन के बजाय एक अलग कमरे का निर्माण किया गया, जो उपयोग में नहीं आ रहा था।	पीटीसी बस्सी (जयपुर): आपातकालीन कक्ष से सटे स्थान पर एल्युमिनियम पार्टिशन का कार्य किया गया, जिसे चिरंजीवी स्वास्थ्य योजना काउंटर के रूप में उपयोग किया जा रहा था।
पीटीसी रेवदर (सिरोही): मौजूदा आपातकालीन कक्ष के नवीनीकरण/उन्नयन के स्थान पर बाहरी गलियारे में शेड और फ़्लोरिंग का कार्य कराया गया, जो आपातकालीन देखभाल के लिए उपयोगी नहीं था।	पीटीसी बसवा (दौसा): सिविल कार्य मौजूदा आपातकालीन कक्ष के स्थान पर एक अलग कमरे में किया गया, जो आपातकालीन देखभाल के लिए उपयोग योग्य नहीं था।

इसके अतिरिक्त, सामान्य सर्जन, फिजिशियन, प्रसूति एवं स्त्री रोग विशेषज्ञ, चिकित्सा अधिकारी तथा नर्सिंग स्टाफ की 7 प्रतिशत से 58 प्रतिशत तक कमी पाई गई, विस्तृत विवरण ***परिशिष्ट-4*** में दिया गया है।

राज्य सरकार ने (सितंबर 2025) में उत्तर दिया कि ट्रोमा स्थिरीकरण इकाइयों/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों की स्थापना के लिए सिविल कार्य पूर्ण कर लिए गए हैं। वहीं, 49 उपकरण मदों में से 26 की खरीद की जा चुकी है तथा शेष उपकरणों की खरीद प्रक्रिया राजस्थान मेडिकल सर्विसेज कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा प्रकियाधीन है। इसके अतिरिक्त, 100 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों में

से 15 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों को स्तर-III ट्रॉमा केंद्रों में उन्नत किया जा चुका है, जबकि शेष ट्रोमा स्थिरीकरण इकाइयां/प्राथमिक ट्रोमा केंद्र उन्नयन के बिना ही कार्यरत हैं।

3.5 अस्पतालों और मेडिकल कॉलेजों में ट्रोमा केंद्रों को मजबूत करना

सड़क सुरक्षा कार्य योजना 2018-20 में छह[8] मेडिकल कॉलेजों में मौजूदा ट्रोमा केंद्रों को सुदृढ़ कर मॉडल ट्रोमा सेंटर स्थापित करने की परिकल्पना की गई थी। इसके अतिरिक्त, 2021-22 एवं 2022-23 के दौरान आयोजित सड़क सुरक्षा संचालन समिति की बैठकें ऐसे केंद्रों को चरणबद्ध तरीके से आठ[9] और अस्पतालों/कॉलेजों में स्थापित करने का निर्णय लिया गया था। इस प्रकार,14 अस्पतालों/मेडिकल कॉलेजों में मॉडल ट्रोमा केंद्र स्थापित करने का निर्णय लिया गया। इनमें से एसएमएस मेडिकल कॉलेज, जयपुर में एक ट्रोमा सेंटर पहले ही (2018) स्थापित किया जा चुका था। हालांकि, कोटा में मॉडल ट्रोमा सेंटर की स्थापना के लिए आवश्यक स्वीकृति अभिलेखों में उपलब्ध नहीं पाई गई। इसके उपरांत, 12 अस्पतालों/मेडिकल कॉलेजों[10] में मॉडल ट्रोमा केन्द्रों की स्थापना हेतु आवश्यक सिविल कार्य एवं उपकरणों की खरीद के लिए सड़क सुरक्षा कोष (वर्ष 2018-19 से 2022-23) से कुल ₹60.27 करोड़ की स्वीकृति प्रदान की गई, विवरण ***परिशिष्ट-5*** में दिया गया है।

यह पाया गया (मई 2025) कि 12 अस्पतालों/मेडिकल कॉलेजों में से, मॉडल ट्रोमा केंद्रों को केवल दो अस्पतालों/मेडिकल कॉलेजों (जोधपुर और उदयपुर) में परिकल्पित के रूप में कार्यात्मक बनाया जा सकता है, जबकि, तीन अस्पतालों/मेडिकल कॉलेजों[11] में न तो सिविल कार्य और न ही उपकरणों की खरीद शुरू की गई थी। झालावाड़, बाड़मेर और बीकानेर में सिविल कार्य चल रहे थे लेकिन खरीद शुरू नहीं की गई थी। पाली में, सिविल कार्य पूरे हो गए, जबकि खरीद शुरू नहीं की गई। अजमेर और भीलवाड़ा में सिविल कार्य एवं उपकरणों की खरीद दोनों प्रगति पर थे।

---

8 जयपुर, बीकानेर, कोटा, अजमेर, जोधपुर और उदयपुर।

9 1. हरिबक्श कांवटिया अस्पताल, जयपुर, 2. झालावाड़ 3. भीलवाड़ा, 4. भरतपुर, 5. चूरू, 6. पाली, 7. सीकर और 8. बाड़मेर।

10 1. हरिबक्श कांवटिया अस्पताल, जयपुर, 2. जे.एल.एन. मेडिकल कॉलेज, अजमेर, 3. एम.डी.एम. अस्पताल, जोधपुर, 4. राजकीय मेडिकल कॉलेज, चूरू, 5. राजकीय मेडिकल कॉलेज, पाली, 6. एस.के. मेडिकल कॉलेज, सीकर, 7. राजकीय मेडिकल कॉलेज, बाड़मेर, 8. आरएनटी मेडिकल कॉलेज, उदयपुर, 9. एस.पी. मेडिकल कॉलेज, बीकानेर, 10. झालावाड़ मेडिकल कॉलेज, झालावाड़, 11. राजकीय मेडिकल कॉलेज, भरतपुर, 12. आरवीआरएस मेडिकल कॉलेज, भीलवाड़ा।

11 भरतपुर, चूरू और सीकर।

इस प्रकार, कार्ययोजना के चार वर्ष बीत जाने के बाद भी परिकल्पना के अनुसार 10 अस्पतालों/चिकित्सा महाविद्यालयों[12] में मॉडल ट्रोमा सेंटर स्थापित नहीं किए जा सके और निर्धारित उद्देश्यों की प्राप्ति नहीं हो सकी।

3.6 दुर्घटना सम्बन्धी डाटा की रिपोर्टिंग

सड़क दुर्घटनाओं की वैज्ञानिक जांच, विश्लेषण और पुनर्गठन के लिए सटीक एवं समग्र डाटा संग्रहण और रिपोर्टिंग आवश्यक है। यह आगे के अनुसंधान तथा सड़क सुरक्षा उपायों में सुधार हेतु सूचित निर्णय लेने के लिए आधार प्रदान करता है।

विभाग ने (मार्च 2021) में राज्य सड़क सुरक्षा नीति के कार्यान्वयन के चार से अधिक वर्षों के अंतराल के बाद, फरवरी 2021 में शुरू की गई सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार की पहल केंद्रीय डाटाबेस प्रणाली इंटीग्रेटेड रोड एक्सीडेंट डेटाबेस (iRAD[13]) को अपनाया। iRAD प्रणाली पुलिस, परिवहन, चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभागों तथा सड़क स्वामित्व वाली एजेंसियों से सम्बंधित डाटा का प्रबंधन करती है ।

iRAD के माध्यम से, देश भर से सड़क दुर्घटना डाटा एकत्र किया जा रहा है। दुर्घटना संभावित क्षेत्रों और दुर्घटनाओं के कारणों की पहचान के लिए विभिन्न डाटा एनालिटिक्स तकनीकों का उपयोग करके एकत्रित डाटा का विश्लेषण किया गया। विश्लेषण परिणाम उपयुक्त डैशबोर्ड में प्रदर्शित किए जाते हैं, जो हितधारक विभागों एवं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के उच्च अधिकारियों के लिए सुलभ है। अनेक हितधारक विभागों, बड़ी संख्या में एप्लीकेशन उपयोगकर्ताओं तथा उनकी उपलब्ध मौजूदा बुनियादी ढांचे को ध्यान में रखते हुए, iRAD को एक हाइब्रिड एप्लिकेशन के रूप में विकसित किया गया हैं, जिससे यह मोबाइल उपकरणों (एंड्रॉइड और आईओएस) और वेब ब्राउज़र के माध्यम से एक्सेस किया जा सके।

iRAD का वर्कफ्लो/यूजर नियमावली के अनुसार, यह प्रक्रिया पुलिस विभाग के फील्ड अधिकारी के साथ दुर्घटना डाटा दर्ज करने के साथ शुरू होती है, जिसमें दुर्घटना की तिथि एवं समय, स्थान, इसमें शामिल वाहन, कारण, शामिल व्यक्ति, पीड़ित को अस्पताल पहुँचाने के लिए उपयोग किए गए परिवहन के साधन तथा अस्पताल पहुँचाने में हुई किसी भी देरी का विवरण शामिल होता है। ये आँकड़े समीक्षा एवं प्रथम जांच रिपोर्ट के पंजीकरण हेतु स्टेशन हाउस ऑफिसर को प्रेषित किए जाते हैं। प्रथम जांच रिपोर्ट दर्ज होने के बाद, एसएचओ द्वारा दुर्घटना वाहन निरीक्षण के लिए परिवहन विभाग, दुर्घटना स्थल के निरीक्षण के लिए सड़क स्वामी एजेंसी और आवश्यक रिपोर्टों एवं प्रमाणपत्रों के निर्गमन हेतु चिकित्सा और स्वास्थ्य

[12] 1. हरिबक्श कांवटिया अस्पताल, जयपुर, 2. जे.एल.एन. मेडिकल कॉलेज, अजमेर, 3. राजकीय मेडिकल कॉलेज, चूरू, 4. राजकीय मेडिकल कॉलेज, पाली, 5. एस.के. मेडिकल कॉलेज, सीकर, 6. राजकीय मेडिकल कॉलेज, बाड़मेर, 7. एस.पी. मेडिकल कॉलेज, बीकानेर, 8. झालावाड़ मेडिकल कॉलेज, झालावाड़, 9. राजकीय मेडिकल कॉलेज, भरतपुर तथा 10. आरवीआरएस मेडिकल कॉलेज, भीलवाड़ा।

[13] एकीकृत सड़क दुर्घटना डाटाबेस परियोजना सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार की एक पहल है और देश में सड़क सुरक्षा में सुधार के उद्देश्य से विश्व बैंक द्वारा वित्त पोषित है।

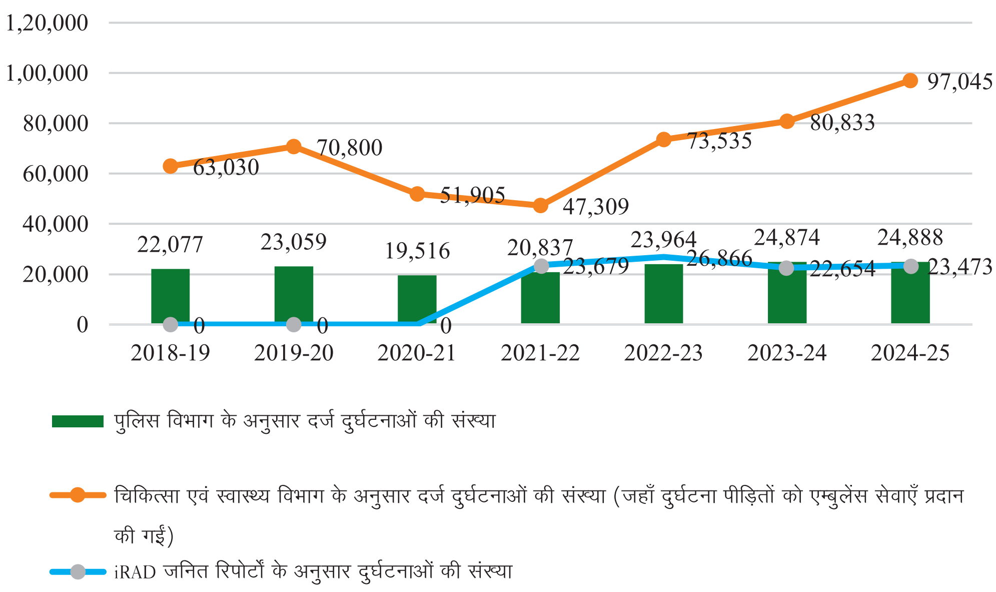
विभाग को अनुरोध भेजा जाता है। चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग को दुर्घटना से संबंधित जानकारी को iRAD प्लेटफ़ॉर्म पर समानकालिक रूप से दर्ज करना आवश्यक था।

3.6.1 हितधारक विभागों द्वारा दर्ज सड़क दुर्घटना आंकड़ों में अंतर

सड़क दुर्घटना संबंधी आंकडे, जिनका उपयोग विभिन्न योजना, कार्यपालक तथा अनुसंधान एजेंसियों द्वारा किया जा रहा था, iRAD के प्रारंभ होने से पूर्व पुलिस विभाग द्वारा ही संधारित किए जाते थे। iRAD के आरम्भ होने के उपरांत, सड़क दुर्घटना मामलों की देखभाल करने में शामिल विभिन्न विभागों-जैसे पुलिस विभाग, चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग, सड़क स्वामित्व विभाग (सार्वजनिक निर्माण विभाग, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण इत्यादि) तथा परिवहन विभाग आदि के स्तर पर आंकड़ों के अभिलेखन हेतु प्रावधान किए गए।

पुलिस विभाग, चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा प्रदान की गई जानकारी/अभिलेख और iRAD जनित रिपोर्टों की जांच के दौरान पता चला कि इन विभागों द्वारा दर्ज दुर्घटनाओं की संख्या के बीच महत्वपूर्ण अंतर थे। विवरण **चार्ट 3.2** में प्रदर्शित है।

चार्ट 3.2 : पुलिस, चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग तथा iRAD पर दर्ज दुर्घटनाओं की संख्या का विवरण



स्रोतः पुलिस विभाग, चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग, राजस्थान द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना और iRAD की रिपोर्ट।

चार्ट 3.2 में प्रस्तुत आंकड़े से यह स्पष्ट है कि पुलिस विभाग द्वारा कुल 1,59,215 दुर्घटना मामलों का पंजीकरण किया गया, जबकि चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग द्वारा दर्ज दुर्घटनाओं की संख्या 4,84,457 थी, जिनमें सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को 2018-19 से 2024-25 की अवधि के दौरान एम्बुलेंस के माध्यम से ले जाया गया तथा निकटतम अस्पतालों तक पहुंचाकर भर्ती कराया गया था। इसके अतिरिक्त, पुलिस विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों के

अनुसार, वर्ष 2021-22 से 2024-25 के दौरान 94,563 दुर्घटनाएँ रिपोर्ट की गईं, जबकि इसी अवधि में iRAD पर दर्ज दुर्घटनाओं की संख्या 96,672 थी।

चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग के अनुसार दर्ज दुर्घटनाओं की संख्या, पुलिस विभाग द्वारा रिपोर्ट की गई दुर्घटनाओं की तुलना में तीन गुना अधिक है, जिनके डाटा का उपयोग राज्य सड़क सुरक्षा कार्ययोजना (2018-20, 2024-33), सड़क सुरक्षा रोड मैप 2020 तैयार करने और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा भी अपनाया जा रहा था। इस कम रिपोर्टिंग से सड़क सुरक्षा पहलों की सटीकता प्रभावित होती है और विश्वसनीय और व्यापक डेटा की मांग करती है।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा अप्रैल एवं सितंबर 2025 में उत्तर दिया कि पुलिस विभाग के अभिलेखों के अनुसार दुर्घटनाओं की संख्या कम थी, क्योंकि इनमें केवल उन दुर्घटना मामलों को शामिल किया गया था जिनकी प्रथम जांच रिपोर्ट पंजीकृत की गई थी। इसके अतिरिक्त, कुछ रोगी दुर्घटनाओं के बाद उपचार के लिए सीधे निजी अस्पतालों से संपर्क करते हैं और इन अस्पतालों को iRAD के साथ एकीकृत नहीं किया गया था। iRAD के पुलिस के क्राइम एंड क्रिमिनल ट्रैकिंग नेटवर्क सिस्टम और चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग के ट्रीटमेंट मैनेजमेंट सिस्टम के साथ एकीकरण से यह अंतर समाप्त हो जाएगा।

3.6.2 iRAD पर विभिन्न रिपोर्ट के अपलोड में लंबितता

iRAD नियमावली के अनुसार, प्रथम जांच रिपोर्ट पंजीकृत होने के पश्चात, स्टेशन हाउस ऑफिसर द्वारा दुर्घटना वाहन के निरीक्षण हेतु परिवहन विभाग, दुर्घटना स्थल के निरीक्षण हेतु सड़क स्वामित्व एजेंसी तथा आवश्यक चिकित्सा रिपोर्ट और प्रमाणपत्रों को जारी करने हेतु चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग को अनुरोध किये जाते हैं।

यह देखा गया कि वर्ष 2021 से 2024 के दौरान पुलिस विभाग द्वारा अनुरोध की गई विभिन्न रिपोर्ट चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग, सड़क स्वामित्व एजेंसियों और परिवहन विभाग के iRAD पर अपलोड करने के लिए लंबित थीं। विवरण **तालिका 3.4** में दिखाया गया है

तालिका 3.4: निरीक्षण अनुरोध: 2021-24 के दौरान iRAD पर अपलोड करने के लिए प्राप्त एवं लंबित

विभाग का नाम	रिपोर्ट का नाम	कुल			
		अनुरोध प्राप्त हुआ	पूरा किया गया प्रतिवेदन	लंबित	प्रतिशत में लंबित
चिकित्सा और स्वास्थ्य	पोस्टमॉर्टम रिपोर्ट	126	1	125	99.20
	शराबी रिपोर्ट	186	0	186	100
सड़क स्वामित्व एजेंसियां	सड़क निरीक्षण रिपोर्ट	2,412	1747	665	27.57
परिवहन विभाग	वाहन निरीक्षण रिपोर्ट	8,216	7,297	919	11.19
कुल		**10,940**	**9,045**	**1,895**	**17.32**

स्रोत: iRAD जनित रिपोर्ट।

तालिका 3.4 दुर्घटना-संबंधित अनुरोधों के निस्तारण करने में महत्वपूर्ण लंबितता को दर्शाती है। नशे की जांच रिपोर्ट के लिए सभी अनुरोध और पोस्टमॉर्टम रिपोर्ट का 99.20 प्रतिशत

iRAD पर अपलोड करने के लिए चिकित्सा और स्वास्थ्य विभाग के पास लंबित रहा। इसके अतिरिक्त, सड़क निरीक्षण अनुरोधों का 27.57 प्रतिशत सड़क स्वामित्व एजेंसियों के पास लंबित था, जबकि वाहन निरीक्षण अनुरोधों का 11.19 प्रतिशत परिवहन विभाग के पास लंबित था। इस विलम्ब के कारण महत्वपूर्ण जानकारियों जैसे सड़क की स्थिति, वाहन की फिटनेस, चालक की नशे की स्थिति और पीड़ित की अस्पताल में भर्ती संबंधी विवरण आदि की समय पर और सटीक उपलब्धता बाधित हुई।

चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग द्वारा iRAD पर दुर्घटना डाटा न दर्ज करने के कारणों और विभिन्न रिपोर्ट के संबंध में लंबितता के कारणों के बारे में (अगस्त 2024) जानकारी चाही गई थी, तथापि, यह जानकारी लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई (सितंबर 2025 तक)।

राज्य सरकार ने उक्त तथ्य स्वीकार किए और अप्रैल 2025 में उत्तर दिया कि iRAD को सुदृढ़ करने, दर्ज आंकड़ों की गुणवत्ता सुधारने तथा iRAD डाटा का प्रवर्तन, ब्लैक स्पॉट की पहचान, सड़क निरीक्षण, नीति निर्माण आदि में उपयोग बढ़ाने के लिए नियमित प्रयास किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, सितंबर 2025 में यह बताया गया कि iRAD के कार्यान्वयन के लिए राज्य और जिला रोलआउट प्रबंधक नियुक्त किए गए और नियमित प्रशिक्षण आयोजित किए जा रहे हैं। अस्पतालों/ट्रोमा केन्द्रों द्वारा डेटा प्रविष्टि सीमित थी क्योंकि उनके कर्मचारी मरीजों के देखभाल में व्यस्त थे।

निष्कर्ष

सड़क दुर्घटना के पश्चात प्रबंधन सड़क सुरक्षा का एक महत्वपूर्ण घटक है, जिसका उद्देश्य सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों एवं विकलांगताओं को कम करना है। लेखापरीक्षा में पता चला कि तथापि राज्य सरकार ने 108 एम्बुलेंस सेवा, iRAD के कार्यान्वयन और ट्रोमा स्थिरीकरण इकाइयों की स्थापना सहित कई पहल की हैं, फिर भी प्रणालीगत कमियाँ प्रभावी आपातकालीन प्रतिक्रिया को बाधित करती रही हैं।

46,892 मामलों (8.00 प्रतिशत) में कॉल किए जाने के बावजूद एंबुलेंस दुर्घटना स्थलों तक नहीं पहुँच सकीं, जबकि 24,457 मामलों (4.54 प्रतिशत) में एंबुलेंस निर्धारित प्रतिक्रिया समय के बाद दुर्घटना स्थलों पर पहुँचीं। इसके अतिरिक्त, 82,843 मामलों (17.10 प्रतिशत) में सड़क दुर्घटना पीड़ितों को 'गोल्डन आवर' के बाद निकटतम अस्पताल पहुँचाया गया।

एम्बुलेंस प्रतिक्रिया में विलम्ब, निजी और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एम्बुलेंस के अपूर्ण एकीकरण और आगमन पूर्व सूचना प्रणाली के गैर-कार्यान्वयन ने आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं की दक्षता को सीमित कर दिया है। बुनियादी जीवन समर्थन प्रशिक्षण केंद्रों, ट्रोमा स्थिरीकरण इकाइयों और मॉडल ट्रोमा केंद्रों की स्थापना बुनियादी ढांचे की कमियों और प्रशिक्षित कर्मियों की कमी के कारण अधूरी रही।

हितधारक विभागों द्वारा संधारित दुर्घटना आंकड़ों में विसंगतियाँ तथा iRAD प्लेटफॉर्म पर रिपोर्टों के अपलोड में विलंब के कारण निर्णय-निर्माण के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण आंकड़ों की विश्वसनीयता को कमजोर किया है।

अनुशंसायें

सरकार/विभाग विचार कर सकता है:

1. *दुर्घटना पीड़ितों को यथासंभव न्यूनतम समय में निकटतम अस्पतालों तक त्वरित परिवहन सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त एंबुलेंस तैनात की जाए।*
2. *विश्वसनीय एवं समग्र आंकड़े तैयार करने हेतु सभी विभागों द्वारा iRAD पर दुर्घटना संबंधी डाटा के अभिलेखन में सटीकता सुनिश्चित की जाए।*

अध्याय IV

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 स्रोतों[1] 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 सुचारू 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 जिम्मेदारियां[2] 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**

स्रोतः 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 खामी 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

स्रोतः 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** मे 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

स्रोतः 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

स्रोतः 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 सिरोही) में, कमी 57.89 प्रतिशत से 88.16 प्रतिशत तक थी। अतः मानव संसाधन की कमी के कारण अनेक संचालनात्मक चुनौतियाँ उत्पन्न हुईं, 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 पार्को का विकास

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

32 जिलों (बूंदी को छोड़कर) में ट्रैफिक 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 जिलों[5] में ट्रैफिक 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 जिलों[6] में, सिविल और संबद्ध कार्य पूर्ण हो गए थे, परंतु सिमुलेटर कक्षों का निर्माण नहीं किया गया था। करौली एवं सिरोही जिलों में आवश्यक कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया था। चार जिलों[7] 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, ट्रैफिक 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, सिम्युलेटर 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, जालोर, 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 आंकड़ें 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 जानकारियाँ भी अनुपस्थित हैं, जिनमें हितधारक विभागों के प्रस्ताव, उठाए गए कार्य, उच्चस्तरीय और जिला स्तर के निर्णय[8] 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 अर्थात 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

स्रोतः परिवहन विभाग द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

नोटः 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

स्रोतः परिवहन विभाग द्वारा प्रदान की गई सूचना।

नोटः 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 हैः

अनफिट स्कूल बस के कारण हुई एक गंभीर घातक दुर्घटना

21 अक्टूबर 2024 को राजस्थान के कोटा जिले में कोटा-डाबी रोड पर ट्रेंचिंग 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 हैं।

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

वर्ष	राज्य में फिटनेस केन्द्रों की संख्या	आरटीओ द्वारा किए जाने वाले बाधित 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

स्रोतः 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 निरीक्षको, 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

परिशिष्ट

परिशिष्ट-1

(अनुच्छेद 1.6; पृष्ठ 8)

स्वीकृत पदों, रिक्तियों तथा उनकी स्थिति का विवरण

क्र.सं.	निर्धारित पद	स्वीकृत पद	स्वीकृत	वर्तमान स्थिति
1.	अतिरिक्त परिवहन आयुक्त/संयुक्त परिवहन आयुक्त (सड़क सुरक्षा)	अतिरिक्त परिवहन आयुक्त	01	01
2.	उप परिवहन आयुक्त (सड़क सुरक्षा)	उप परिवहन आयुक्त	01	पद रिक्त
3.	सार्वजनिक निर्माण विभाग का एक प्रतिनिधि जो अधिशाषी अभियंता/अधीक्षण अभियंता के पद से नीचे का न हो	अधीक्षण अभियंता	01	01
4.	चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग का एक प्रतिनिधि, जो उप निदेशक के पद से नीचे का न हो	वरिष्ठ चिकित्सा अधिकारी	01	01
5.	शहरी विकास एवं आवास विभाग का एक प्रतिनिधि, जो सहायक सचिव के पद से नीचे का न हो	अधीक्षण अभियंता	01	01
6.	स्थानीय स्वायत्त शासन विभाग का एक प्रतिनिधि, जो उप निदेशक के पद से नीचे का न हो	अधीक्षण अभियंता	01	01
7.	पुलिस विभाग का एक प्रतिनिधि, जो पुलिस उपाधीक्षक के पद से नीचे का न हो	उप पुलिस अधीक्षक	01	01
8.	शिक्षा विभाग (प्राथमिक शिक्षा) का एक प्रतिनिधि, जो उप निदेशक के पद से नीचे का न हो	अस्वीकृत	-	पद रिक्त
9.	शिक्षा विभाग (माध्यमिक शिक्षा) का एक प्रतिनिधि, जो उप निदेशक के पद से नीचे का न हो	जिला शिक्षा अधिकारी	01	पद रिक्त
10.	सूचना प्रौद्योगिकी विभाग का एक प्रतिनिधि, जो उप निदेशक के पद से नीचे का न हो	प्रोग्रामर	01	पद रिक्त
11.	जिला परिवहन अधिकारी (सड़क सुरक्षा) (सचिवालय)	अस्वीकृत	-	पद रिक्त
12.	जिला परिवहन अधिकारी (सड़क सुरक्षा) (समन्वय)	अस्वीकृत	-	पद रिक्त
13.	सहायक लेखा अधिकारी	सहायक लेखा अधिकारी	02	02
14.	अनुभाग अधिकारी/सहायक अनुभाग अधिकारी	सहायक सांख्यिकी अधिकारी	01	पद रिक्त
15.	लेखाकार/कनिष्ठ लेखाकार	अस्वीकृत	-	पद रिक्त
16.	मोटर वाहन निरीक्षक/मोटर वाहन उप-निरीक्षक (2)	मोटर वाहन निरीक्षक	02	02
17.	कनिष्ठ लिपिक/वरिष्ठ लिपिक (2)	अस्वीकृत	-	पद रिक्त
18.	सूचना सहायक (4)	सूचना सहायक (केवल 01 पद स्वीकृत, जबकि 04 पद निर्धारित थे)	01	01

परिशिष्ट–2

(अनुच्छेद 2.2.2.1; पृष्ठ 18)

राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर वर्ष 2019 में चिन्हित एवं वर्ष 2024 तक निरंतर ब्लैक स्पॉट बने रहने का विवरण

वर्ष 2019 में पहचाने गए और वर्ष 2024 तक राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट बने रहने का विवरण																				
						वर्ष 2019 से 2024 तक दुर्घटनाएँ और मृत्यु दर														
						2019 (2016-2018)		2019		2020		2021		2022		2023		कुल		
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	
1	जयपुर (पश्चिम)	विश्वकर्मा	एनएच-8/48	मिलन सिनेमा से बढ़ारना पुलिया एक्सप्रेस हाईवे	253.8 से 254.3	25	11	6	5	4	4	1	1	4	3	1	1	16	14	
2	जयपुर (पश्चिम)	विश्वकर्मा	एनएच-11/52	सड़क संख्या-14, सीकर रोड	246.1 से 246.3	17	6	8	2	3	2	4	3	2	1	7	2	24	10	
3	जयपुर (दक्षिण)	शिवदासपुरा	एनएच-12/52	बीलवा कट	7.5 से 8	16	10	3	4	0	0	5	2	1	1	8	4	17	11	
4	जयपुर (दक्षिण)	शिवदासपुरा	एनएच-12/52	चाकसू कट	2 से 2.5	10	5	1	1	2	2	7	2	3	2	5	1	18	8	
5	धौलपुर	निहालगंज़	एनएच-3/44	नारायण ढाबा	52.2 से 52.7	6	7	2	2	5	2	2	1	8	6	7	5	24	16	
6	धौलपुर	सदर	एनएच-3/44	महाराजपुरा चौराहा	49.9 से 50.2	9	8	5	6	8	9	7	5	5	3	9	8	34	31	
7	धौलपुर	सदर	एनएच-3/44	तोर तिराहा	48.7 से 49.2	6	5	4	5	5	5	3	3	4	3	7	4	23	20	
कुल						**89**	**52**	**29**	**25**	**27**	**24**	**29**	**17**	**27**	**19**	**44**	**25**	**156**	**110**	

वर्ष 2020–2024 के दौरान राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर चिन्हित ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

						वर्ष 2020 से 2024 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या											
						2017-2019		2020		2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
1	उदयपुर	बेकरिया	एनएच-27	पीलवा कट मालवा चौराहा	210 से 250.5	9	10	2	1	2	2	4	5	3	3	11	11
कुल						**9**	**10**	**2**	**1**	**2**	**2**	**4**	**5**	**3**	**3**	11	11

वर्ष 2021 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

						वर्ष 2018 से 2023 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या									
						2018 से 2020		2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
1	जोधपुर	राजीव गाँधी नगर	एनएच-125	दमोंग स्टेशन 12 मील	17 से 17.5	9	7	4	4	4	4	5	5	13	13
2	अजमेर	मांगलिवास	एनएच-8/58	मकरेदा तिराहा	53.7 से 54.2	5	6	1	1	6	2	0	0	7	3
3	अजमेर	मांगलिवास	एनएच-8/58	राजगढ़ चौराहा	47.2 से 47.7	16	17	8	8	8	5	6	3	22	16
4	अजमेर	मांगलिवास	एनएच-8/58	लमाना चौराहा	64.8 से 65.3	13	14	4	4	5	1	9	7	18	12
5	अजमेर	मांगलिवास	एनएच-8/58	तबीजी	42.8 से 43.2	9	16	6	6	12	8	10	4	28	18
6	अजमेर (ब्यावर)	जवाजा	एनएच-8/58	नरबडस्वेडा	61 से 61.5	22	14	2	4	4	5	1	1	7	10
7	अजमेर (ब्यावर)	जवाजा	एनएच-8/59	कलिंजर	70 से 70.5	12	16	2	2	2	1	3	3	7	6

वर्ष 2021 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण															
						वर्ष 2018 से 2023 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या									
						2018 से 2020		2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
8	अजमेर (ब्यावर)	जवाजा	एनएच-8/60	देवत	73 से 73.5	17	12	1	3	1	1	6	6	8	10
9	अजमेर (ब्यावर)	जवाजा	एनएच-8/61	जवाजा	76 से 76.5	10	8	4	6	4	3	4	5	12	14
10	अजमेर (ब्यावर)	जवाजा	एनएच-8/62	16 मील चौराहा	81 से 81.5	10	16	3	3	6	4	2	2	11	9
11	सीकर	सीकर रोड	एनएच-52	नानी चौराहा से रतन होटल तक	215 से 215.5	19	13	9	11	3	2	4	3	16	16
12	सीकर	रींगस	एनएच-52	सरगोठ बस स्टैंड	293 से 293.5	14	8	6	1	3	1	4	3	13	5
13	सीकर	खाटू श्यामजी	एनएच-52	मन्धा चौराहा से स्वदेश चौराहा	324 से 324.3	15	10	4	2	6	6	5	2	15	10
14	बीकानेर	नापासर	एनएच-11/52	नारंगदेसर	22.5 से 23	5	7	3	6	1	1	3	3	7	10
15	धौलपुर	कोतवाली	एनएच-3/44	वाटर बक्स चौराहा जाहिद होटल तक	24.5 से 25	6	2	6	2	2	0	7	2	15	4
16	धौलपुर	कोतवाली	एनएच-3/45	सागर पाड़ा आरटीओ चेक पोस्ट	23.5 से 24	7	0	7	2	6	5	8	8	21	15
17	धौलपुर	कोतवाली	एनएच-3/46	चम्बल पुलिया के आस पास	22.1 से 22.6	9	8	0	0	4	3	5	1	9	4
18	धौलपुर	निहालगंज़	एनएच-3/44	सदर धोलपुर पुलिस स्टेशन के सामने	51.5 से 52	14	16	4	2	6	6	5	6	15	14
19	धौलपुर	सदर धौलपुर	एनएच-11बी	रमन धावा निब्भी ताल	169.2 से 169.7	16	20	4	3	5	4	3	6	12	13
20	धौलपुर	सदर धौलपुर	एनएच-11बी	चांदपुर के पास	177.6 से 178.1	14	6	6	2	6	2	4	5	16	9
21	धौलपुर	सपाउ	एनएच-123	गुर्जा करीमपुर	11.2 से 11.7	7	10	4	2	4	3	2	1	10	6
22	धौलपुर	मनिया	एनएच-44	सुआ का बाग	45 से 45.5	6	2	2	1	3	3	3	4	8	8
23	जयपुर उत्तर	घाटगेट	एनएच-11सी	धोबीघाट चौराहा	2 से 2.5	12	5	3	4	2	0	0	2	5	6
24	जयपुर उत्तर	घाटगेट	एनएच-11सी	ईदगाह पाडा मंडी पुलिया	1 से 1.5	24	8	9	4	7	2	2	0	18	6
25	जयपुर उत्तर	जयसिंहपूरा खौर	एनएच-11सी	बांध की घाटी मानबाग	2 से 2.5	14	8	1	1	7	1	3	3	11	5
26	जयपुर दक्षिण	चाकसू	एनएच-52	कोथुन पुलिया चौराहा	12 से 12.5	18	21	7	3	6	7	2	2	15	12
27	जयपुर ग्रामीण	चंदवाजी	एनएच-248	अचरोल	10 से 10.5	19	9	3	3	5	5	2	2	10	10
28	राजसमन्द	राजनगर	एनएच-58	पिपरदा	214 से 214.5	16	20	8	6	15	7	4	3	27	16
29	राजसमन्द	राजनगर	एनएच-8	सेवाली	204 से 204.5	5	5	4	2	7	3	0	0	11	5
30	राजसमन्द	भीम	एनएच-8	जस्सा खेड़ा	96 से 96.5	23	9	13	3	4	6	3	2	20	11

वर्ष 2021 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गो पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण															
						वर्ष 2018 से 2023 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या									
						2018 से 2020		2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
31	राजसमन्द	राजनगर	एनएच-8	नंदावत	106.5 से 107	31	13	10	5	7	2	8	5	25	12
32	राजसमन्द	राजनगर	एनएच-8	ट्रक स्टैंड	109.7 से 110.2	6	0	6	3	1	0	2	1	9	4
33	हनुमानगढ़	रावतसर	एसएच-36	हनुमान मंदिर के पास मेगा हाईवे रोड रोही पोहरका	16 से 16.5	13	12	3	3	1	1	5	6	9	10
34	जालोर	कोतवाली जालोर	एसएच-31	भागली प्याऊ भीनमाल रोड, जालोर	9 से 9.5	7	5	6	3	4	2	6	4	16	9
कुल						**443**	**343**	**163**	**115**	**167**	**106**	**136**	**110**	**466**	**331**

वर्ष 2022 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गो पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण													
						वर्ष 2022 से 2024 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या							
						2019-2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
1	जोधपुर पूर्व	डांगियावास	एनएच-25/112	दांतलीवाडा फंता भोमियाजी का थान से बीसलपुर फंता	88.4 से 88.9	8	6	2	1	3	0	5	1
2	अजमेर	मदनगंज़	एनएच-48/8	वैष्णव देवी पुलिया	100 से 100.5	17	9	4	4	1	1	5	5
3	अजमेर	किशनगढ़	एनएच-48/8	बडगांव चौराहा	96 से 96.5	9	6	3	3	4	4	7	7
4	अजमेर	मांगलिवास	एनएच-8/58	मांगलिवास बाईपास रोड	61.5 से 62.1	18	18	6	4	10	3	16	7
5	बूंदी	सदर	एनएच-52	सिलोर पुलिया	40 से 40.5	23	6	6	4	10	6	16	10
6	बूंदी	सदर	एनएच-52	रामगंज बालाजी	30 से 30.5	19	7	9	1	13	4	22	5
7	बूंदी	तलेडा	एनएच-52	तलेडा बाईपास	17 से 17.5	23	9	6	2	8	4	14	6
8	बूंदी	नैनवा	एनएच-148डी	राजलावत मोड़	6 से 6.5	11	6	2	3	1	2	3	5
9	बूंदी	हिंडोली	एनएच-52	कची घाटी हिंडोली कट	28 से 28.5	6	6	6	6	2	1	8	7
10	बूंदी	हिंडोली	एनएच-52	सथुर से तलाब गाँव	12 से 12.5	8	8	4	2	5	3	9	5
11	सीकर	कोतवाली फतेहपुर	एनएच-52	दो जती बालाजी	37 से 37.5	13	9	1	0	1	1	2	1
12	अलवर	उद्योग नगर	एनएच-248ए	बस्तल की कोठी	6 से 6.5	10	1	5	2	3	3	8	5
13	अलवर	उद्योग नगर	एनएच-248ए	लोहिया का तिबारा	10 से 10.5	8	5	5	2	0	0	5	2
14	बीकानेर	लूणकरणसर	एनएच-62	गैस गौदाम लूणकरणसर	72.5 से 73	10	11	3	5	0	0	3	5
15	बांरा	कोतवाली बारा	एनएच-27	भूलभुलैया तिराहा अटरू रोड, बांरा	1147 से 1145.5	10	4	4	3	1	1	5	4

वर्ष 2022 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण													
						वर्ष 2022 से 2024 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या							
						2019-2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
16	बांरा	सदर	एनएच-27	एसकेजी फैक्ट्री जैन मंदिर पेट्रोल पंप	1134 से 1134.5	11	5	3	7	3	1	6	8
17	टोंक	निवाई	एनएच-52	लालवाड़ी चौराहा	50.1 से 50.6	10	6	3	2	5	2	8	4
18	टोंक	निवाई सदर	एनएच-52	रामा होटल	58.2 से 58.7	6	6	0	0	1	1	1	1
19	दौसा	सिकंदरा	एनएच-21	धाबर धानी	153 से 153.5	12	12	3	3	2	2	5	5
20	दौसा	सिकंदरा	एनएच-21	रेटा	162 से 162.5	7	7	0	0	3	3	3	3
21	दौसा	सिकंदरा	एनएच-21	सिकंदरा चौराहा	151 से 151.5	8	10	0	0	5	5	5	5
22	दौसा	महवा	एनएच-21	पीपलखेड़ा	125.7 से 126.3	8	7	5	2	8	6	13	8
23	दौसा	महवा	एनएच-21	पाटोली	131 से 131.5	18	11	3	0	3	3	6	3
24	दौसा	महवा	एनएच-21	समलेटी	118.5 से 119	9	5	2	2	8	5	10	7
25	कोटा ग्रामीण	कौथून	एनएच-27	थाथेड तेल डिपो	1 से 1.5	11	8	1	1	3	3	4	4
26	उदयपुर	सुखेर	एनएच-8	अम्बेरी पुलिया से अमरख महादेव मंदिर	255.18 से 255.22	17	19	6	6	5	5	11	11
27	नागौर	श्री बालाजी	एनएच-62	अलग	158.1 से 158.6	9	10	8	6	5	5	13	11
28	नागौर	खींवसर	एनएच-62	प्रेम नगर	95.2 से 95.6	8	9	3	4	5	5	8	9
29	धौलपुर	सपाऊ	एनएच-123	तसिमो से परभाती पुल के मध्य	18.2 से 18.7	8	10	5	3	4	4	9	7
30	धौलपुर	सरमथुरा	एनएच-11बी	बथुआ खोह	113.5 से 114	8	9	1	1	2	2	3	3
31	धौलपुर	सदर बाड़ी	एनएच-11बी	चिलाचौड़	140.7 से 141.2	11	7	3	3	1	1	4	4
32	जयपुर (पूर्व)	सांगानेर	एनएच-12	बी-2 बाईपास चौराहा	9 से 9.5	25	6	8	3	2	1	10	4
33	जयपुर (पूर्व)	खोह नागोरियन	एनएच-21	तिलक हॉस्पिटल पालडी मोड़	365 से 365.5	12	4	12	4	15	6	27	10
34	जयपुर (पूर्व)	खोह नागोरियन	एनएच-21	प्रेम नगर पुलिया	364 से 364.5	15	5	6	4	12	4	18	8
35	जयपुर (पूर्व)	बस्सी	एनएच-21	बैनाडा मोड़	380 से 380.5	28	10	10	3	8	8	18	11
36	जयपुर (पूर्व)	बस्सी	एनएच-21	बिहारीपुरा मोड़	381 से 381.5	13	7	4	2	3	2	7	4
37	जयपुर (पूर्व)	बस्सी	एनएच-21	बस्सी चक	383 से 383.5	21	12	7	4	11	7	18	11
38	जयपुर (पूर्व)	बस्सी	एनएच-21	झर	389 से 389.5	40	16	1	1	16	5	17	6
39	जयपुर (पूर्व)	बस्सी	एनएच-21	भांसखो फाटक	391 से 391.5	19	6	6	1	8	3	14	4
40	जयपुर (पूर्व)	बस्सी	एनएच-21	जटवाडा	395 से 395.5	27	13	6	4	10	5	16	9
41	जयपुर (पूर्व)	कानोता	एनएच-21	कानोता बस स्टैंड	370 से 370.5	36	14	8	4	16	7	24	11
42	जयपुर (पूर्व)	कानोता	एनएच-21	दयारामपरा शहिद की पलिया	373 से 373.5	23	15	13	5	3	1	16	6

वर्ष 2022 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गो पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

						वर्ष 2022 से 2024 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या							
						2019-2021		2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
43	जयपुर (पूर्व)	कानोता	एनएच-21	माली की कोठी बगराना	369 से 369.5	30	15	12	4	10	3	22	7
44	जयपुर (पूर्व)	करणी विहार	एनएच-8/48	गाँधीपथ पुलिया से एसएच शैल्बी हॉस्पिटल	264.1 से 264.5	18	8	6	4	4	3	10	7
45	जयपुर (पूर्व)	मुरलीपुरा	एनएच-11/52	भवानी निकेतन से ढेर का बालाजी	240 से 240.3	14	8	2	1	0	0	2	1
46	जयपुर (पूर्व)	बगरू	एनएच-48	छितरोली कट	296.7 से 297.2	13	11	3	2	5	2	8	4
47	जयपुर (दक्षिण)	श्याम नगर	एनएच-48	200 फीट चौराहा	2 से 2.5	30	12	10	6	11	4	21	10
48	जयपुर (दक्षिण)	श्याम नगर	एनएच-48	कमला नेहरु चौराहा	3.5 से 4	22	14	8	3	2	0	10	3
49	जयपुर (दक्षिण)	चाकसू	एनएच-52	गरुड़वासी चौराहा	6 से 6.5	7	5	3	3	1	1	4	4
50	जयपुर (दक्षिण)	चाकसू	एनएच-52	रामपुरा नाला तिराहा	8 से 8.5	14	11	2	1	5	5	7	6
51	राजसमन्द	राजनगर	एनएच-8	मोराचना	202 से 202.5	6	2	2	1	2	1	4	2
52	राजसमन्द	राजनगर	एनएच-8	रामेश्वर महादेव कट देवथडी	207 से 207.5	18	10	8	2	1	0	9	2
53	राजसमन्द	केलवा	एनएच-8	पसुन्द तसोल रोड कट	198 से 198.5	10	8	1	0	1	1	2	1
54	राजसमन्द	भीम	एनएच-8	टोगी	102.4 से 102.9	16	11	2	1	1	1	3	2
55	राजसमन्द	देवगढ	एनएच-58	कमालीघाट	142.1 से 142.6	31	18	3	3	4	1	7	4
56	राजसमन्द	देवगढ	एनएच-58	संगावास	137.3 से 137.8	11	3	2	1	2	1	4	2
57	राजसमन्द	देवगढ	एनएच-58/8	ठिकरवास कला	128.8 से 129.3	11	3	2	1	2	1	4	2
58	राजसमन्द	देवगढ	एनएच-58/8	मीगाला	130 से 130.5	8	5	3	4	4	3	7	7
59	अलवर	कठूमर	एसएच-22	तुसारी मोड़ से कठूमर	13 से 13.5	12	18	1	1	1	1	2	2
60	अलवर	सदर	एसएच-25	दादर	15 से 15.5	15	5	4	2	1	3	5	5
61	बूंदी	सदर	एसएच-29	राताबरदा	8 से 8.5	14	7	4	1	6	0	10	1
62	बूंदी	केशोरापाटन	एसएच-33	हस्तिनापुर फाटक से अर्नेथा फाटक	11 से 11.5	15	11	1	3	6	3	7	6
63	जयपुर (पश्चिम)	बनीपार्क	एसएच-2सी	पानीपेच से शनि मंदिर	3.8 से 4.3	9	3	3	1	4	2	7	3
64	जयपुर ग्रामीण	रेनवाल	एसएच-8ए	एचपी पेट्रोल पंप रामजीपुरा के पास	11 से 11.5	5	7	5	2	5	4	10	6
65	राजसमन्द	चारभुजा	एसएच-16	पंजाब मोड़ देसुरी की नाल	7 से 7.5	7	17	2	4	3	0	5	4
			कुल			**949**	**572**	**282**	**168**	**310**	**175**	**592**	**343**

वर्ष 2023 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

						वर्ष 2023 से 2024 के दौरान दुर्घटनाएँ एवं मृतकों की संख्या					
						2020 से 2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
1	जयपुर ग्रामीण	सामोद	एसएच-8बी	मोरीजा पुलिया से काग्लिया हनुमान जी	0 से 0.5	9	7	4	3	13	10
2	जयपुर ग्रामीण	जोबनेर	एसएच-2सी	खेजडावास	6 से 6.5	9	5	2	2	11	7
3	झुंझुनू	गुडागौड़जी	एसएच-37	लीला की	33 से 33.5	5	18	0	0	5	18
4	झुंझुनू	गुडागौड़जी	एसएच-37	पोशना टोल के पास	40 से 40.2	9	5	0	0	9	5
5	झुंझुनू	बागर	एसएच-8	कातली नदी के पास	18 से 18.5	15	6	4	0	19	6
6	झुंझुनू	बागर	एसएच-8	नुनिया गोठडा	26 से 26.5	8	7	4	3	12	10
7	झुंझुनू	मुकुंदगढ़	एसएच-8	घोडीवारा तिराहा	20 से 20.4	9	6	1	1	10	7
8	झुंझुनू	चिड़ावा	एसएच-8	ओजटू	27 से 27.5	13	7	5	2	18	9
9	अलवर	सदर	एसएच-25	चिकानी	14.5 से 15	8	8	3	2	11	10
10	हनुमानगढ़	भादरा	एसएच-106	करणपुरा सिकरोली मोड़	5 से 5.5	9	10	1	1	10	11
11	हनुमानगढ़	हनुमानगढ़ क़स्बा	एसएच-7	भारत माता चौक जी एम रिसोर्ट, सतीपुरा बाईपास	401 से 401.5	6	7	0	0	6	7
12	चित्तौडगढ	निकुम्भ	एसएच-11ए	नापावाली	15 से 15.5	8	14	2	2	10	16
13	कोटा ग्रामीण	सुल्तानपुर	एसएच-70	गोराजी तिराहा से दगंवा नाले तक	4 से 4.5	10	6	2	0	12	6
			कुल			**118**	**106**	**28**	**16**	**146**	**122**

वर्ष 2023 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण

						वर्ष 2023 से 2024 के दौरान हुई दुर्घटनाओं एवं मृतकों की संख्या					
						2020 से 2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
1	जयपुर उत्तर	घाटगेट	एनएच-11सी	खोले के हनुमान जी	1.5 से 2	7	5	1	0	8	5
2	जयपुर ग्रामीण	शाहपुरा	एनएच-48	जयपुर तिराहा	200.1 से 202.6	11	8	7	3	18	11
3	जयपुर ग्रामीण	शाहपुरा	एनएच-48	राजपुरा पुलिया	204.3 से 204.8	10	15	4	1	14	16
4	जयपुर ग्रामीण	मनोहरपुर	एनएच-48	एनएच-8 नवलपुरा मोड़	215.8 से 215.5	10	4	7	4	17	8
5	जयपुर ग्रामीण	चंदवाजी	एनएच-48	लाखेरी कट	216.9 से 217.4	18	8	3	3	21	11
6	जयपुर ग्रामीण	चंदवाजी	एनएच-48	बीलपुरा सेवड माता मोड़	223.45 से 223.95	14	10	1	1	15	11

वर्ष 2023 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण											
						वर्ष 2023 से 2024 के दौरान हुई दुर्घटनाओं एवं मृतकों की संख्या					
						2020 से 2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
7	जयपुर ग्रामीण	चंदवाजी	एनएच-48	गठवाडी	231.45 से 231.95	15	11	2	2	17	13
8	जयपुर ग्रामीण	आंधी	एनएच-148	डांगरवाडा गाँव	43.6 से 44.1	8	5	3	1	11	6
9	जयपुर ग्रामीण	आंधी	एनएच-148	भावनी गाँव	32.5 से 33	7	5	3	2	10	7
10	जयपुर ग्रामीण	रायसर	एनएच-148	गठवाडी बस स्टैंड	7.3 से 8.2	13	4	3	2	16	6
11	जयपुर ग्रामीण	गोविन्दगढ़	एनएच-52	अनतपुरा कट	28.6 से 29.1	8	5	2	2	10	7
12	जयपुर ग्रामीण	गोविन्दगढ़	एनएच-52	धोड़सर कट	38 से 38.5	23	7	3	3	26	10
13	झुंझुनू	पिलानी	एनएच-709	पीपली	63 से 63.3	8	9	2	2	10	11
14	सीकर	कोतवाली	एनएच-52	जयपुर बीकानेर बाईपास धोड़ चौराहा	216.8 से 217.3	23	14	8	3	31	17
15	सीकर	उद्योग नगर	एनएच-52	बाजोर	337 से 337.5	12	9	6	2	18	11
16	सीकर	रानोली	एनएच-52	बधाल की ढाणी	315 से 315.5	9	7	4	2	13	9
17	सीकर	लक्ष्मणगढ़	एनएच-52	सेठो की कोठी से छिछस	182.8 से 183.3	9	5	5	4	14	9
18	दौसा	मेहंदीपुर बालाजी	एनएच-21	खेडापदपुर	136 से 136.5	13	11	7	3	20	14
19	दौसा	मेहंदीपुर बालाजी	एनएच-21	बालाजी मोड़	132.9 से 133.4	9	6	9	4	18	10
20	दौसा	मेहंदीपुर बालाजी	एनएच-21	गुजर शिमला	133.7 से 134.2	12	12	1	1	13	13
21	अलवर	थानागाजी	एनएच-248ए	द्वारापुरा तिराहा	1 से 1.5	11	13	1	1	12	14
22	अलवर	वैशाली नगर	एनएच-248ए	सूर्य नगर	1 से 1.5	19	7	2	1	21	8
23	श्रीगंगानगर	अनूपगढ़	एनएच-62	नाथुवाला	238 से 238.5	5	5	3	4	8	9
24	अजमेर	अलवरगेट	एनएच-448	नारेली	125 से 125.5	28	25	7	5	35	30
25	अजमेर ब्यावर	विजय नगर	एनएच-48	बरल चौराहा	57 से 57.5	16	9	2	1	18	10
26	टोंक	निवाई	एनएच-52	महावीर ढाबा तिराहा	47.9 से 48.4	6	4	3	2	9	6
27	टोंक	बरोंनी	एनएच-52	सोहिला कट	90.5 से 91	7	7	3	3	10	10
28	टोंक	बरोंनी	एनएच-52	वैष्णव देवी मंदिर कट से बोरखेडी	94.5 से 95	6	8	2	2	8	10
29	टोंक	घर	एनएच-52	सरोली मोड़	35.5 से 36	15	14	4	2	19	16
30	जोधपुर पूर्व	खरवाड	एनएच-62	नेत्रा गाँव से नागरनराय होटल	45 से 45.5	14	14	3	2	17	16
31	जोधपुर पूर्व	बैनाड	एनएच-112 पुराना	श्रीराम हॉस्पिटल से खोखरिया गेट तक	6 से 6.5	20	8	2	2	22	10
32	जोधपुर पूर्व	बैनाड	एनएच-112 पुराना	बेनाड चौराहा से बेनाड गाँव गोलाई	15 से 15.5	8	6	2	2	10	8
33	जोधपुर पश्चिम	विवेक विहार	एनएच-62	मोगरा गाँव	2 से 2.5	27	19	7	5	34	24
34	जोधपुर पश्चिम	भगत की कोठी	एनएच-62	न्यू कैंपस पली रोड	3 से 3.4	7	5	2	2	9	7

वर्ष 2023 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण											
						वर्ष 2023 से 2024 के दौरान हुई दुर्घटनाओं एवं मृतकों की संख्या					
						2020 से 2022		**2023**		**कुल**	
क्र.सं.	**जिला**	**पुलिस स्टेशन**	**एनएच/ एसएच सं.**	**स्थान का नाम**	**सड़क खंड (कि.मी.)**	**दुर्घटना**	**मौत**	**दुर्घटना**	**मौत**	**दुर्घटना**	**मौत**
36	जालोर	कोतवाली जालोर	एनएच-325	सर्किट हाउस लेता रोड जालोर	1.5 से 2	9	9	3	3	12	12
37	सिरोही	पिण्डवाडा	एनएच-62	अजारी से जनापुर चौराहा	733 से 733.5	15	12	7	6	22	18
38	सिरोही	सरूपगंज	एनएच-27	श्रीराम हॉस्पिटल कट से एचआर पेट्रोल पंप	193 से 193.5	18	13	9	3	27	16
39	सिरोही	आबू रोड सदर	एनएच-27	बेस्ट होटल से हनुमान तकरी स्वादत	650 से 650.5	12	8	4	4	16	12
40	सिरोही	रिको आबू रोड	एनएच-27	चंदरवती पुल से अमामत महादेव मंदिर रोड	640 से 640.5	20	27	2	1	22	28
41	उदयपुर	गोवर्धन विलास	एनएच-48	बलिचा बाईपास	323 t o323.5	14	14	12	13	26	27
42	उदयपुर	ऋषभदेव	एनएच-48	धागा मील	381.4 से 381.9	13	16	1	1	14	17
43	उदयपुर	ऋषभदेव	एनएच-48	कागदर	388.2 से 388.6	12	12	2	2	14	14
44	उदयपुर	खैरवाडा	एनएच-48	खन्दी ओबेरी	392.6 से 393.1	8	8	3	3	11	11
45	उदयपुर	गोगुन्दा	एनएच-27	नयागुडा	166.2 से 166.7	19	20	5	3	24	23
46	उदयपुर	बेकरिया	एनएच-27	पीलकाकट	210 से 210.5	6	10	3	3	9	13
47	चित्तौडगढ	कोतवाली निम्बाहेडा	एनएच-79/48/156	जलिया चेक पोस्ट	223 से 223.5	8	6	8	4	16	10
48	चित्तौडगढ	सदर निम्बाहेडा	एनएच-79/48/156	बडोली माधो सिंह चौराहा	213 से 213.5	5	5	2	2	7	7
49	चित्तौडगढ	सदर निम्बाहेडा	एनएच-79/48	रिठोला चौराहा	214 से 214.5	14	11	2	2	16	13
50	चित्तौडगढ	शम्भुपुरा	एनएच-79/48/156	अमियापंथ	193 से 193.5	22	15	2	3	24	18
51	राजसमन्द	कांकरोली	एनएच-758	माहि रेलवे फाटक	88 से 88.5	6	4	1	1	7	5
52	राजसमन्द	नाथद्वारा	एनएच-8	राभ्चा	225.5 से 226	7	5	2	2	9	7
53	राजसमन्द	नाथद्वारा	एनएच-8	गुजोल	216.8 से 217.3	15	11	4	4	19	15
54	राजसमन्द	देलवारा	एनएच-8	अनंता हॉस्पिटल	245.3 से 245.8	9	10	3	1	12	11
55	राजसमन्द	देलवारा	एनएच-8	बरवा	243.6 से 244.1	5	3	3	1	8	4
56	राजसमन्द	देलवारा	एनएच-8	घोडा घाटी	232.8 से 233.3	8	6	5	3	13	9
57	राजसमन्द	चारभुजा	एनएच-8	अमरतिया	175.5 से 176	6	3	2	1	8	4
58	राजसमन्द	भीम	एनएच-8	कुकरखेडा	113 से 113.5	5	2	3	7	8	9
59	राजसमन्द	देवगढ	एनएच-8	डॉन की बावड़ी	141.1 से 141.6	9	11	4	2	13	13
60	कोटा शहर	कुन्हारी नन्ता	एनएच-27	शम्भुपुरा तिराहा से नन्ता मोरकुनारी	1057.5 से 1058	15	14	8	2	23	16
61	कोटा ग्रामीण	सिमलिया	एनएच-27	सिमलिया से टोल प्लाजा	1.5 से 2	15	8	5	6	20	14

वर्ष 2023 में चिन्हित किए गए तथा वर्ष 2024 तक ब्लैक स्पॉट के रूप में बने रहे राष्ट्रीय/राज्य राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स का विवरण											
						वर्ष 2023 से 2024 के दौरान हुई दुर्घटनाओं एवं मृतकों की संख्या					
						2020 से 2022		2023		कुल	
क्र.सं.	जिला	पुलिस स्टेशन	एनएच/ एसएच सं.	स्थान का नाम	सड़क खंड (कि.मी.)	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत	दुर्घटना	मौत
62	झालावाड़	असनावर	एनएच-52	असनावर	342 से 342.5	19	6	3	2	22	8
63	झालावाड़	असनावर	एनएच-52	आकोइया	351 से 351.5	15	16	5	6	20	22
64	झालावाड़	असनावर	एनएच-52	अकतासा	359 से 359.5	14	10	1	1	15	11
65	बांरा	कोतवाली बांरा	एनएच-27	भूलभुलैया तिराहा अटरू रोड, बारा	1147 से 1147.5	10	5	1	1	11	6
कुल						**800**	**618**	**243**	**172**	**1043**	**790**

परिशिष्ट–3

(अनुच्छेद 3.4; पृष्ट 41)

ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केन्द्रों हेतु उपकरणों की सूची

टीएसयू/पीटीसी हेतु चिकित्सीय उपकरण	
क्र.सं.	**उपकरण**
1.	स्टेथोस्कोप
2.	रक्तचाप मापने का यंत्र (बी.पी. उपकरण)
3.	लैरिंगोस्कोप (वयस्क एवं बाल चिकित्सा हेतु)
4.	बी-प्रकार चिकित्सीय ऑक्सीजन सिलेंडर (40 घन फुट) एवं फ्लो मीटर/होल्डर
5.	डी-प्रकार चिकित्सीय ऑक्सीजन सिलेंडर (आईएसआई मार्क) (220 घन फुट) एवं फ्लो मीटर/होल्डर (थोक)
6.	ह्यूमिडिफ़ायर बोतल सहित ऑक्सीजन फ्लो मीटर की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण एवं कार्यारंभ (कमीशनिंग)
7.	एम्बू बैग (वयस्क एवं शिशु चिकित्सा) सिलिकॉन रेसुसिटेटर
8.	पल्मो एड (नेब्युलाइज़र)
9.	स्टेरलाइज़र (जीवाणुनाशक यंत्र)
10.	ग्लूकोमीटर
11.	थॉमस स्प्लिंट (हड्डी स्थिरीकरण यंत्र)
12.	इंटुबेशन एलएमए (लैरिंजियल मास्क एयरवे) पुनः प्रयोग योग्य
13.	प्रकाश व्यवस्था (एलईडी ओटी लाइट डबल डोम)
14.	गॉज/कपास रखने का डब्बा
15.	आई.वी. स्टैंड – अंतःशिरा (इन्ट्रावीनस) इन्फ्यूजन स्टैंड
16.	किडनी ट्रे (8", 10" और 12")
17.	बेड पैन (बिस्तर पर उपयोग के लिए पैन)
18.	एस.एस. किक बाउल/बाल्टी (स्टेनलेस स्टील)
19.	रोगी स्ट्रेचर ट्रॉली
20.	मल्टी-पैरामीटर मॉनिटर (विविध चिकित्सा संकेतक निगरानी यंत्र)
21.	मैगिल फ़ोर्सेप्स
22.	कंटेनर (अपशिष्ट संग्रहण डब्बे/बिन्स) 1. लाल 2. पीला

टीएसयू/पीटीसी हेतु चिकित्सीय उपकरण	
क्र.सं.	उपकरण
	3. हरा 4. काला
23.	थर्मामीटर (डिजिटल)
24.	इंस्ट्रूमेंट ट्रॉली (उपकरण ट्रॉली)
25.	विद्युत संचालित सक्शन मशीन
26.	परीक्षण/जाँच तालिका
27.	ट्रॉमा केयर क्रैश कार्ट (आपातकालीन चिकित्सा सुविधा ट्रॉली)
28.	ईसीजी मशीन-तीन चैनल
29.	रेडियोलॉजी हाई फ्रीक्वेंसी एक्स-रे मशीन (100 mA मोबाइल)
30.	स्टेड बेड साथ में आई.वी. स्टैंड
31.	फाउलर बेड, गद्दा एवं कुशन सहित
32.	बाइपैप मास्क वेंटिलेटर- हार्नेस सहित अच्छी तरह गद्देदार (कुशनयुक्त) फेस मास्क/ट्रांसपोर्ट वेंटिलेटर के लिए
33.	पल्स ऑक्सीमीटर
34.	स्वचालित बाह्य डिफिब्रिलेटर (एईडी)
35.	सर्वाइकल कॉलर (गर्दन सहारा पट्टी)
36.	फोर्सेप्स सेट एवं प्राथमिक उपचार शल्य किट/ड्रेसिंग किट
टीएससी हेतु सामान्य उपकरण एवं कार्यालय फर्नीचर	
37.	वयस्क वजन मापने की मशीन
38.	एक्स-रे व्यू बॉक्स (एलईडी एक्स-रे फ़िल्म देखने का बॉक्स- एक फ़िल्म व्यूअर सहित)
39.	रेफ्रिजरेटर (फ्रिज)
40.	स्प्लिट प्रकार के एयर कंडीशनर (1.5 टन, 5-स्टार) की आपूर्ति एवं स्थापना
41.	कार्यालय मेज़
42.	आगंतुकों के लिए स्थिर कार्यालय कुर्सियाँ
43.	ऑपरेटरों के लिए घूमने वाली कार्यालय कुर्सियाँ
44.	कार्यालय अलमारी
45.	रोगी के लिए घूमने वाला स्टूल
46.	रोगी के लिए स्टील का फुटस्टूल/पायदान
47.	डेस्कटॉप कंप्यूटर
48.	डेस्कटॉप कंप्यूटर के लिए निर्बाध विद्युत आपूर्ति (यू.पी.एस.)
49.	मल्टी-फंक्शनल प्रिंटर (एमएफपी) – लेज़र प्रिंटर

परिशिष्ट-4

(अनुच्छेद 3.4; पृष्ठ 42)

आवश्यक, स्वीकृत एवं कार्यरत मानव संसाधन का विवरण (ट्रोमा स्थिरीकरण इकाई/प्राथमिक ट्रोमा केंद्रों में)

जिला	पीटीसी/टीएसयू का नाम	सामान्य शल्य चिकित्सक		फिजिशियन		स्त्रीरोग एवं प्रसूति विशेषज्ञ		एनेस्थेटिस्ट		चिकित्सा अधिकारी		नर्सिंग स्टाफ	
		स्वीकृत पद	कार्यरत	स्वीकृत पद	कार्यरत	स्वीकृत पद	कार्यरत	स्वीकृत पद	कार्यरत	स्वीकृत पद	कार्यरत	स्वीकृत पद	कार्यरत
जयपुर	जमवा रामगढ	02	01	02	03	01	00	01	02	22	16	38	19
टोंक	उनियारा	01	00	01	00	01	01	01	00	01	01	07	07
अलवर	तिजारा	03	01	00	00	00	00	00	00	03	02	10	00
	बानसूर	01	00	01	01	01	01	01	01	02	02	00	00
उदयपुर	सलूम्बर	02	00	02	02	01	00	01	01	12	06	50	50
	खेरवाडा	01	00	01	00	01	01	01	00	02	02	17	17
सिरोही	शिवगंज	NA	01	NA	02	NA	05	NA	02	NA	05	NA	00
	रेवदर	00	00	01	01	01	00	01	00	02	00	10	00
दौसा	बसवा	00	00	00	00	00	00	00	00	00	01	00	01
	लालसोट	02	02	02	02	02	02	01	01	20	17	56	51
श्री गंगानगर	सादुलशहर	00	00	01	01	01	01	01	02	02	01	10	06
	घरसाना	00	00	04	02	01	00	01	01	03	03	08	08
कुल	**12**	**12**	**05**	**15**	**14**	**10**	**09**	**09**	**10**	**69**	**56**	**206**	**159**

टिप्पणी 1: (आईपीएचएस के अनुसार आवश्यकताः सामान्य शल्य चिकित्सक (1); चिकित्सक (1); स्त्रीरोग एवं प्रसूति विशेषज्ञ (1); एनेस्थेटिस्ट (1); चिकित्सा अधिकारी (2) और नर्सिंग स्टाफ (10))

2: कमी का प्रतिशत (i) सामान्य शल्य चिकित्सक- (12-5)/12 × 100 = 58.33 प्रतिशत (ii) फिजिशियन- (15-14)/15 × 100 = 6.67 प्रतिशत (iii) स्त्रीरोग एवं प्रसूति विशेषज्ञ-(10-9)/10 × 100 = 10 प्रतिशत (iv) चिकित्सा अधिकारी- (69-56)/69 × 100 = 18.84 प्रतिशत (v) नर्सिंग स्टाफ- (206-159)/206 × 100 = 22.81 प्रतिशत

परिशिष्ट-5

(अनुच्छेद 3.5; पृष्ठ 43)

मॉडल ट्रोमा केंद्रों हेतु स्वीकृत राशि एवं स्थापना की स्थिति का विवरण

क्र.सं.	अस्पताल/मेडिकल कॉलेज का नाम	स्वीकृति की तिथि	स्वीकृत राशि (₹ लाखों में)			वर्तमान स्थिति
			कुल	सिविल कार्य	उपकरण	
1.	राजकीय हरिबक्श कांवटिया अस्पताल, जयपुर	27.08.2021	450.88	15	435.88	लेखापरीक्षा को जानकारी प्रदान नहीं की गई।
2.	जे.एल.एन. मेडिकल कॉलेज, अजमेर	12.08.2021	425.13	150	275.13	सिविल कार्य और उपकरण खरीद प्रक्रिया प्रगति में है।
3.	एम.डी.एम. अस्पताल, जोधपुर	12.08.2021	606.30	0	606.30	₹ 558.46 लाख मूल्य के उपकरण खरीदे जा चुके हैं।
4.	राजकीय मेडिकल कॉलेज, चूरू	07.09.2022	403.60	0	403.60	उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया शुरू नहीं की गई थी।
5.	राजकीय मेडिकल कॉलेज, पाली	07.09.2022	505.50	175	330.50	सिविल कार्य पूरा हो गया है और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया शुरू नहीं की गई है।
6.	एस.के. मेडिकल कॉलेज, सीकर	07.09.2022	466.68	0	466.68	उपकरणों की खरीद का कार्य शुरू नहीं किया गया था।
7.	राजकीय मेडिकल कॉलेज, बाड़मेर	07.09.2022	452.28	150	302.28	सिविल कार्य प्रगति पर था और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया शुरू नहीं की गई थी।
8.	आर.एन.टी. मेडिकल कॉलेज, उदयपुर	07.09.2022	599.95	100	499.95	सिविल कार्य और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया पूर्ण हो गई है।
9.	एस.पी. मेडिकल कॉलेज, बीकानेर	07.09.2022	655.97	198	457.97	सिविल कार्य प्रगति पर था और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया शुरू नहीं की गई थी।
10.	झालावाड़ अस्पताल एवं मेडिकल कॉलेज, झालावाड़	12.08.2021	615.00	200	415.00	सिविल कार्य प्रगति पर था और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया शुरू नहीं की गई थी।
11.	मेडिकल कॉलेज, भरतपुर	12.08.2021	425.49	100	325.49	सिविल कार्य और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया का कार्य शुरू नहीं किया गया था।
12.	आर.वी.आर.एस. मेडिकल कॉलेज, भीलवाड़ा	12.08.2021	420.50	125	295.50	सिविल कार्य और उपकरणों की खरीद की प्रक्रिया प्रगति में थी।
	कुल		**6,027.28**	**1,213**	**4,814.28**	

परिशिष्ट-6

(अनुच्छेद 4.1; पृष्ठ 49)

स्टियरिंग कमेटी के सदस्यों का विवरण

क्र. संख्या	स्टियरिंग कमेटी के सदस्यों के नाम
1.	अतिरिक्त मुख्य सचिव/प्रमुख शासन सचिव परिवहन
2.	परिवहन आयुक्त
3.	अतिरिक्त महानिदेशक पुलिस (यातायात)
4.	वित्त विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
5.	सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
6.	शहरी विकास एवं आवास विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
7.	स्थानीय स्वायत्त शासन विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
8.	चिकित्सा एवं स्वास्थ्य विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
9.	शिक्षा विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
10.	गृह विभाग द्वारा नामित प्रतिनिधि (उप सचिव के पद या उससे उच्च नहीं)
11.	अतिरिक्त/संयुक्त/उप परिवहन आयुक्त, परिवहन एवं सड़क सुरक्षा विभाग

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

www.cag.gov.in

http://cag.gov.in/ag2/rajasthan/hi