

इसे वेबसाईट [www.govtpressmp.nic.in](http://www.govtpressmp.nic.in)  
से भी डाउन लोड किया जा सकता है.



# मध्यप्रदेश राजपत्र

( असाधारण )

## प्राधिकार से प्रकाशित

क्रमांक 100]

भोपाल, गुरुवार, दिनांक 3 मार्च 2016—फाल्गुन 13, शक 1937

गृह (पुलिस) विभाग  
मंत्रालय, वल्लभ भवन, भोपाल  
भोपाल, दिनांक 3 मार्च 2016

क्रमांक.एफ.3-40/2015/बी-3/दो, राज्य शासन एतद्वारा निम्नानुसार "मध्यप्रदेश राज्य सड़क सुरक्षा नीति 2015" जारी करता है :-

### मध्यप्रदेश राज्य सड़क सुरक्षा नीति 2015

सड़क सुरक्षा एक अंतर्विभागीय तथा बहुआयामी मुद्दा है। अतः मध्यप्रदेश शासन ने इसके हल हेतु एक प्रभावी रणनीति अपनायी है। हमारा नारा है "सड़क सुरक्षा दुर्घटना विहीन सफर के लिये" सड़क सुरक्षा का लक्ष्य 4E के स्वर्णिम सूत्र से हासिल किया जाना प्रस्तावित है।

1. Education
2. Engineering (Roads)
3. Enforcement
4. Emergency care

### 1. दृष्टि

सभी सड़क उपयोगकर्ताओं को एक सुरक्षित सड़क नेटवर्क उपलब्ध कराना जिसमें पदयात्रियों तथा सायकिल चालकों को प्राथमिकता दी गयी हो, भविष्य में शून्य सड़क दुर्घटना मृत्यु का लक्ष्य प्राप्त करना।

सड़क सुरक्षा को मूलभूत यातायात सेवा में अविभाज्य अंग के रूप में मान्यता देना।

## 2. मिशन

वर्ष 2020 तक सड़क दुर्घटना में अनुपातिक 50 प्रतिशत तथा मृत्यु 50 प्रतिशत कम करना.

संयुक्त राष्ट्र के सड़क सुरक्षा हेतु कार्यवाही के दशक में की गयी घोषणा 2011-12 में राज्य को लक्ष्य प्राप्ति में प्रथम पंक्ति में खड़ा करना.

## 3. स्तम्भ-I: सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता बढ़ाना

### 3.1 नीति कथन

राज्य सरकार सड़क उपयोगकर्ता, सड़क निर्माता की सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता बढ़ाने हेतु हर संभव प्रयास करेगी।

सड़क सुरक्षा जागरूकता (RSA) तथा सड़क सुरक्षा शिक्षा (RSE) का नगरीय क्षेत्रों का रूझान कम कर दूरस्थ तथा ग्रामीण क्षेत्रों के मुददों तथा चुनौतियों को भी दायरे में शामिल करना। इस हेतु विषय वस्तु, तीव्रता, माध्यम तथा लक्ष्य भिन्न क्षेत्रों एवं समाज के सभी वर्गों के लिये भिन्न रखते हुये समावेशी होगा।

### 3.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

विभिन्न विभागों द्वारा रणनीति कियान्वयन हेतु synergised approach अपनायी जावेगी।

#### 3.2.1 शिक्षा विभाग

3.2.1.1 छात्रों को सुरक्षा शिक्षा प्रदान करना - सड़क सुरक्षा शिक्षा (RSE) बचपन से ही प्रारंभ होना चाहिए। यदि सुरक्षा जागरूकता बचपन में दी जावेगी तो सुरक्षा एक आदत और जीवन पद्धति बन जावेगी।

3.2.1.2 सड़क सुरक्षा शिक्षा कार्यक्रम, स्कूल एवं कालेज के पाठ्यक्रम का अनिवार्य रूप से भाग बनाया जावेगा।

3.2.1.3 शिक्षकों के लिये सड़क सुरक्षा जागरूकता प्रशिक्षण चलाये जावेंगे।

3.2.1.4 स्कूल बस तथा वेन चालकों को समय-समय पर सड़क सुरक्षा जागरूकता प्रशिक्षण दिया जावेगा।

#### 3.2.2 जनसंपर्क विभाग

3.2.2.1 सड़क सुरक्षा शिक्षा (RSE) के प्रभाव क्षेत्र को बढ़ाया जावेगा। सड़क सुरक्षा शिक्षा का विस्तार कर नगरीय तथा ग्रामीण क्षेत्रों के सभी आयु वर्ग के सड़क उपयोगकर्ताओं एवं बहुउद्देशीय गतिविधियों को शामिल किया जावेगा।

3.2.2.2 टीवी/रेडियो/प्रिंट, फिल्म स्लाइड एवं outdoor advertising माध्यमों का नियमित एवं बारम्बार उपयोग कर सड़क सुरक्षा संदेशों यथा सीट बेल्ट, हेलमेट को उपयोग, वाहन चलाते समय मोबाईल का उपयोग न करने का प्रचार किया जावेगा।

3.2.2.3 सिनेमा हाल, मॉल एवं भीड़भाड़ वाले अन्य स्थानों पर स्लाइड एवं फिल्म प्रदर्शित करना।

### 3.2.3 परिवहन विभाग

- 3.2.3.1 सड़क सुरक्षा में अहम भूमिका वाहन चालकों की अभिरूचि तथा व्यवहार की होती है वाहन चालकों के प्रशिक्षण में इस बात को प्रमुखता देकर व्यवहार में परिवर्तन लाया जायेगा।
- 3.2.3.2 आंकड़े बताते हैं कि 80 प्रतिशत दुर्घटनाएं वाहन चालकों की त्रुटि के कारण होती हैं। अतः सभी वाहन चालकों विशेषकर भारी वाहन चालकों जो ज्यादातर निरक्षर होते हैं को जागरूक बनाने हेतु प्राथमिकता पर चिन्हित करना एक ज्वलंत मुद्दा है।
- 3.2.3.3 उपभोग संस्कृति में हुई बढ़ोत्तरी के कारण बड़ी संख्या में दुर्घटनाएं लापरवाही पूर्णवाहन चलाने से हो रहे हैं साथ ही Road rage (सड़क पर मारपीट) की भी घटनाओं में वृद्धि हो रही है जो भूलना नहीं चाहिए। अतः युवाओं को सड़क सुरक्षा शिक्षा हेतु लक्षित करना होगा।
- 3.2.3.4 औपचारिक प्रशिक्षण कार्यक्रमों में भारी वाहन चलाने के लायसेंस के नवीनीकरण एवं upgradation के पूर्व रिफ्रेशर प्रशिक्षण प्राप्त करने की शर्त होनी चाहिए।
- 3.2.3.5 परिवहन विभाग के ऐसे कर्मों जो परिवहन नियंत्रण के कार्य में संलग्न हैं, उनका सड़क सुरक्षा जागरूकता का स्तर सुधारना, सड़क यातायात सेक्टर, वाहनों का बड़ा बेड़ा रखने वाले संगठन, माल परिवहनकर्ताओं के ऐसे कार्मिक जो नियंत्रण में लगे हैं को प्रशिक्षित कर उनकी जागरूकता का स्तर बढ़ाना।
- 3.2.3.6 फर्स्ट एड प्रशिक्षण को वाहन चालकों को लायसेंस हेतु अनिवार्य योग्यता बनाना चाहिए। नवीनतम तकनीकी के वाहनों की आवश्यकता की पूर्ति हेतु प्रशिक्षण।

### 3.2.4 पुलिस विभाग

- 3.2.4.1 सभी पुलिस एवं यातायात कार्मिकों के प्रशिक्षण माड्यूल में सड़क सुरक्षा शिक्षा तथा फर्स्ट एड कौशल का समावेश किया जावे।
- 3.2.4.2 ट्रेफिक वार्डन, राष्ट्रीय सेवा योजना तथा एन.सी.सी. कैडेट को शिक्षित किया जावे।
- 3.2.4.3 लोकप्रिय व्यक्तियों (Celebrity Endorsement) से सड़क सुरक्षा तथा यातायात नियमों के पालन के संदेश के साथ साथ टी वी पर प्राइम टाइम में स्लॉट सिनेमा हॉल, प्रिंट तथा इलेक्ट्रानिक मीडिया, लघु फिल्मों, स्लाईड, आउटडोर विज्ञापन, टी0वी0/प्रिंट मीडिया पर संदेश के माध्यम से सड़क पर अच्छे व्यवहार को बढ़ावा देना।

- 3.2.4.4 समाज के विभिन्न वर्गों, स्वैच्छिक संगठनों, बस एवं कार के लंबे चौड़े बेड़े वाले संगठन, माल परिवहनकर्ताओं की आवश्यकताओं की पूर्ति करने हेतु सड़क सुरक्षा निधि का उपयोग करते हुए पेशेवर एजेंसियों की मदद से अनेक प्रशिक्षण माड्यूल डिजाईन किये जावें। जो टैक्सी सेवा प्रदाता तथा अन्य द्वारा प्रस्तुत की जा रही प्रशिक्षण की चुनौतियों का सामना कर सकें।
- 3.2.4.5 धीमे चलने वाले वाहनों के स्वामियों, सायकिल चालकों एवं ग्रामीण क्षेत्र के अन्य व्यक्तियों को अच्छे तरीकों जैसे रात्रि में लाइट का उपयोग, रिफ्लेक्टर आदि सुरक्षा उपायो का प्रयोग बढ़ाने के लिये जागरूक करना।
- 3.2.4.6 विभिन्न अकादमिक तथा अनुसंधान संस्थानों के तत्वावधान में यातायात सुरक्षा पर 2 वार्षिक सम्मेलन आयोजित करना।
- 3.2.4.7 सामुदायिक भागीदारी सुनिश्चित करते हुए समाज के कोने-कोने में सड़क सुरक्षा हेतु आउटरीच कार्यक्रम चलाना।
- 3.2.4.8 वर्ष में दो बार राज्य के प्रत्येक जिले में व्यवस्थित एवं संगठित ढंग से यातायात सप्ताह का आयोजन करना। इसके लिये राज्य सड़क सुरक्षा कोष से धनराशि उपलब्ध करायी जाय।
- 3.2.5 सड़क निर्माण एजेंसी**
- 3.2.5.1 सावधान करने वाले तथा चेतावनी देने वाले संकेत चिन्हों के इंस्टालेशन हेतु योजना बनाना व अमल में लाना।
- 3.2.6 नगरीय विकास विभाग**
- 3.2.6.1 सड़क सुरक्षा स्लोगनों का महत्वपूर्ण लोकेशन पर होर्डिंग्स के माध्यम से प्रदर्शन की योजना बनाकर सड़क सुरक्षा जागरूकता बढ़ाना।
- 3.2.6.2 नगरीय सड़कों हेतु संकेत चिन्हों, सिग्नलों के इंस्टालेशन, संचालन एवं संधारण हेतु योजना बनाना व अमल में लाना।
- 3.2.7 स्वास्थ्य विभाग**
- 3.2.7.1 डॉक्टर, पेरामेडिकल, नर्स तथा दुर्घटना स्थल से अस्पताल पहुंचाने तथा दुर्घटना पश्चात उपचार में संलग्न व्यक्तियों को सड़क सुरक्षा का प्रशिक्षण देना।
- 3.2.7.2 दुर्घटना पीड़ित के बचाव एवं उपचार हेतु स्वर्णिम घण्टे (Golden hour) का महत्व सिविल सोसायटी व स्वैच्छिक संगठनों को समझाने हेतु जागरूकता लाना।

#### 4. स्तम्भ -II: सड़क सुरक्षा हेतु कार्यकारी विधिक, संस्थागत तथा वित्तीय व्यवस्था का संयोजन

##### 4.1 नीति कथन

- 4.1.1 राज्य स्तरीय यातायात प्रबंधन केन्द्र स्थापित किया जायेगा। जो नगर, जिला तथा राजमार्गों के यातायात प्रबंधन केन्द्रों से एकीकृत किया जावेगा। यह केन्द्र विभिन्न सड़क एजेंसियों तथा स्थानों के यातायात कंट्रोल रूम में उपलब्ध यातायात चिन्ह आधारित यातायात प्रबंधन सिस्टम का समन्वय करेगा ताकि समस्त एजेंसियां एक दूसरे से जुड़कर चाहे गये परिणाम प्राप्त कर सकें। भविष्य में बड़े नगरों में अंतर नगरीय तथा अन्य जिलों में अन्तर जिला यातायात प्लान जो कि स्थानीय कमाण्ड एवं नियंत्रण केन्द्रों पर आधारित हों बनाये जावेंगे। इस कार्य के लिये सीसीटीवी फुटेज का विश्लेषण कर प्रयोग किया जावेगा।
- 4.1.2 राज्य स्तरीय सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण/अनुसंधान एवं विकास केन्द्र स्थापित किया जावेगा। गृह विभाग इसकी डी.पी.आर. तैयार कर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- 4.1.3 राज्य सड़क सुरक्षा कोष से सड़क सुरक्षा जागरूकता उपाय, यातायात पुलिस एवं परिवहन विभाग को बेहतर उपकरण प्रदान करने का कार्य किया जायेगा।
- 4.1.4 मोटर व्हीकल एक्ट 1988 की धारा 215 के तहत राज्य शासन ने राज्य सड़क सुरक्षा परिषद के गठन की अधिसूचना दिनांक 23.05.2015 को प्रकाशित की है। माननीय मुख्यमंत्रीजी इसके अध्यक्ष हैं।
- 4.1.5 राज्य सड़क सुरक्षा कार्यकारिणी समिति का गठन भी 23.05.2015 को किया गया है। अपर मुख्य सचिव, म0प्र0 शासन, गृह विभाग इसके अध्यक्ष हैं। इस समिति के प्रमुख के रूप में अपर मुख्य सचिव, गृह म0प्र0 की सड़क सुरक्षा नीति से संबंधित कार्यों की समग्र प्रगति के समन्वय, निगरानी तथा पर्यवेक्षण करेंगे। समिति की बैठक प्रत्येक त्रैमास में होगी। सभी विभाग सड़क सुरक्षा मानकों के कार्यवहन एवं प्रशिक्षण के लिये अपनी वार्षिक कार्य योजना तैयार करेंगे। इनकी प्रगति की निगरानी समिति की बैठक में की जायेगी।
- 4.1.6 जिला सड़क सुरक्षा समितियों का गठन शासन द्वारा 05.05.1988 को किया जा चुका है। विभागों/कियान्वयन एजेंसियों के द्वारा सड़क सुरक्षा नीति 2015 की दिशा में किये गये कार्य के समन्वय एवं निगरानी का कार्य जिला दण्डाधिकारी/कलेक्टर अपने अपने जिलों में करेंगे तथा पर्यवेक्षण संभागीय आयुक्त द्वारा अपने अपने संभागों में किया जायेगा। जिला समितियों की बैठक प्रत्येक त्रैमास में आयोजित की जावेगी। सभी विभाग सड़क सुरक्षा

मानकों के कार्यवहन एवं प्रशिक्षण के लिये अपनी वार्षिक कार्य योजना तैयार करेंगे। इनकी प्रगति की निगरानी समिति की बैठक में की जायेगी।

4.1.7 संभागों में सड़क सुरक्षा नीति के समन्वय, निगरानी एवं पर्यवेक्षण के लिये एक संभागीय स्तर की समिति होगी। इस समिति का गठन निम्नानुसार होगा :-

- |  |              |
|--|--------------|
| 1. संभागीय आयुक्त                                    | - अध्यक्ष    |
| 2. पुलिस महानिरीक्षक                                 | - सह अध्यक्ष |
| 3. अन्य सड़क निर्माण विभागों के संभाग स्तरीय अधिकारी | - सदस्य      |
| 4. क्षेत्रीय संयुक्त संचालक (स्वास्थ्य)              | - सदस्य      |
| 5. संभागीय परिवहन अधिकारी                            | - सदस्य सचिव |

संभागों के जिलों में सड़क सुरक्षा नीति के कार्यवहन की समीक्षा के लिये संभागीय कमेटी की बैठक प्रत्येक त्रैमास में आयोजित की जावेगी।

## 4.2 नीति के कियान्वयन हेतु रणनीति

### 4.2.1 गृह विभाग

4.2.1.1 निर्माण एजेंसियों, नियोजन एवं कियान्वयन एजेंसी, नगरीय विकास, पुलिस, परिवहन विभाग, सूचना प्रौद्योगिकी, जनसंपर्क तथा शिक्षा विभाग से लिये गये विशेषज्ञों को सम्मिलित करने हुए बहुआयामी अंतर्विभागीय राज्य स्तरीय राज्य सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण सह अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (SRSTRDC) स्थापित करना।

यह संस्थान निम्नानुसार कार्य करेगा :-

4.2.1.1.1 सड़क सुरक्षा बढ़ाने हेतु अनुसंधान - सिविल सोसायटी तथा संगत विभागों को मिलाकर एक राज्य दुर्घटना बचाव समिति बनायी जावेगी। जो समस्त राज्य का दौरा कर राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग तथा सड़कों पर (बहु दुर्घटना बिन्दु/हाट स्पॉट) चिन्हित कर उपचारात्मक सुझाव देगी।

4.2.1.1.2 राज्य की आवश्यकता एवं संसाधनों को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सड़क निर्माण तथा सुरक्षा मानकों को अपनाना SRSTRDC इस नीति के अपनाये जाने के 3 माह के भीतर "राज्य सड़क सुरक्षा मानक" तैयार करेगा तथा सभी सड़क निर्माण विभागों को पालनार्थ भेजेगा।

4.2.1.1.3 SRSTRDC चरणबद्ध तरीके से राज्य की सभी प्रमुख सड़कों का सड़क सुरक्षा ऑडिट सम्पन्न करायेगा। प्रथम चरण में भोपाल, इंदौर तथा उज्जैन को जोड़ने वाली सड़कों को लिया जावेगा। यह कार्य अकादमिक संस्थाओं जैसे आई.आई.टी. इंदौर, मैनिट, अन्य इंजीनियरिंग कालेजों तथा पेशेवर एजेंसियों की मदद से किया जावेगा।

- 4.2.1.1.4 प्रवर्तन एजेंसियों जैसे पुलिस व परिवहन के कौशल उन्नयन एवं आधुनिक यातायात प्रबंधन व्यवस्था तकनीकी एवं साधन संबंधी ज्ञान की उपलब्धता बढ़ाना।
- 4.2.1.1.5 विभिन्न सड़क सुरक्षा प्रबंधों के अध्ययन एवं अनुसंधान परियोजनाओं को स्पॉन्सर करना।
- 4.2.1.1.6 यातायात पुलिस, परिवहन अधिकारियों तथा अभियंताओं हेतु प्रशिक्षण आयोजित करना।
- 4.2.1.1.7 राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय विशेषज्ञों/अनुसंधान संस्थाओं जैसे केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान (CRRI, CSIR भारत सरकार "सड़क सुरक्षा अनुसंधान (एशियाई क्षेत्र वर्ल्ड बैंक) ) सड़क सुरक्षा अनुसंधान संस्थान नेदरलैंड आदि के साथ समन्वय करसड़क निर्माण, यातायात प्रवर्तन, नवीनतम तकनीकी व साधन, सड़क सुरक्षा प्रवर्तन के आधुनिक गैजेट की बेस्ट प्रेक्टिस को बढ़ाना देना।

#### 4.2.1.2 "राज्य सड़क सुरक्षा कोष" (SRSF) का सुदृढीकरण

- 4.2.1.2.1 यातायात पुलिस द्वारा संग्रहित यातायात उल्लंघनों प्रशमन शुल्क का 100 प्रतिशत इस कोष में दिया जावेगा।
- 4.2.1.2.2 ऐसी कंपनियों जो सड़क परिवहन तथा चलित व्यवसाय से लाभ अर्जित कर रही हैं को CSR कार्पोरेट सोशल रिस्पॉन्सिबिलिटी विपणन व जनसंपर्क रणनीति के तहत सड़क सुरक्षा में निवेश हेतु आमंत्रित किया जावेगा। उदाहरणार्थ शेल इंडिया ने शेल फाउण्डेशन तथा वोल्वो (स्वीडन) ने वोल्वो फाउण्डेशन स्थापित कर सड़क सुरक्षा गतिविधियों में मदद की है। बैंक, बीमा कंपनी, आटोमोबाइल कंपनी, टायर कंपनी, निजी अस्पताल तथा अन्य मानव सेवी समूहों को भी आमंत्रित किया जावेगा।

- 4.2.1.2.3 अन्तर्राष्ट्रीय फंडिंग तथा केन्द्र सरकार का योगदान।

#### 4.2.2 सड़क निर्माण विभाग

मध्यप्रदेश राजमार्ग अधिनियम 2004 की धारा 4 के अंतर्गत मध्यप्रदेश शासन द्वारा मध्यप्रदेश सड़क विकास निगम को राज्य राजमार्ग प्राधिकरण नियुक्त किया है। इस अधिनियम की धारा 12 कहती है कि "राज्य शासन राजपत्र में अधिसूचना के द्वारा किसी राजमार्ग के संदर्भ में, राजमार्ग से जुड़े हुए क्षेत्र को डिमार्केट करने के उद्देश्य से, राजमार्ग की सीमा, बिल्डिंग लाइन तथा कंट्रोल लाइन को तय अथवा संशोधित कर सकेगी। सड़क निर्माण

विभाग इस प्रावधान का उपयोग राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा बढ़ाने में करने हेतु योजना बनाएंगे।

#### 4.2.3 नगरीय विकास तथा पर्यावरण विभाग

- 4.2.3.1 नगर के विभिन्न हिस्सों में गति सीमा अधिसूचित कर पर्याप्त प्रचार-प्रसार करना।
- 4.2.3.2 सड़क सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए होर्डिंग प्रबंधन सिस्टम को समाहित करते हुए विज्ञापन नीति बनाएंगे।
- 4.2.3.3 पार्किंग नीति बनाएंगे जो यात्रा मांग प्रबंधन का कार्य करेगी तथा सड़कों पर व्यक्तिगत वाहन यातायात को कम कर नगरीय क्षेत्रों के सुरक्षा मानकों पर असर डालेगी।

### 5. स्तम्भ-III: सड़क सुरक्षा सूचना डाटाबेस

#### 5.1 नीति कथन

राज्य सरकार विभिन्न हितबद्ध व्यक्तियों/संस्थाओं के द्वारा आंकड़े एकत्र करने को सुदृढ़ बनाने हेतु सभी आवश्यक उपाय करेगी तथा एक केन्द्रीय आंकड़ा संग्रहण केन्द्र बनायेगी। विभिन्न विभागों द्वारा एकत्रित आंकड़ों को संग्रहण, सम्मेलन तथा उन्हें अंतर्क्रियात्मक बनाना और रियल टाइम में साझा करना।

#### 5.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

##### 5.2.1 गृह विभाग

5.2.1.1 SRSTRDC विभिन्न विभागों हेतु संरचना तथा टेम्पलेट बनाएगा जिसमें वे विभाग आंकड़े एकत्र करेंगे। Road Accident data Management System (RADMS) को सम्पूर्ण तथा शुद्ध आंकड़े एकत्र करने और प्रसारित करने हेतु विकसित किया जायेगा साथ ही संग्रहण तथा वीडियो विश्लेषण की सुविधा प्रदान की जावेगी।

5.2.1.2 डाटा प्रतिवेदन व्यवस्था में सुधार— डाटा संग्रहण व्यवस्था को सुधार व सुदृढ़ीकरण कर दुर्घटना के कारणों का डाटा एकत्र किया जावेगा। जैसे चालक त्रुटि, खराब सड़क निर्माण आदि। बहुविशेषज्ञ टीम की सेवाएं की जाकर दुर्घटना स्थल का दौरा कर कारणों का विस्तृत विश्लेषण किया जावेगा।

## 5.2.2 सूचना प्रौद्योगिकी विभाग

5.2.2.1 सूचना प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा SRDH (State Resident Data Hub) में केन्द्रीय एकीकृत डाटा बेस सड़क सुरक्षा, सड़क निर्माण, प्रवर्तन तथा आपातकालीन उपचार से जुड़े हैं का डाटा रखा जावेगा। इस हेतु उचित प्रोटोकाल के माध्यम से इस डाटा बेस से विभिन्न विभागों जैसे पुलिस, परिवहन, शिक्षा, जनसंपर्क, सड़क निर्माण विभागों को सूचना आधारित निर्णय प्रक्रिया में मदद मिलेगी।

## 6. स्तम्भ-IV: सुरक्षित सड़क अधोसंरचना

### 6.1 नीति कथन

6.1.1 राज्य, नगर, कस्बा तथा जिला स्तर पर सड़क सुरक्षा मानकों की योजना की जानकारी को बढ़ावा देने हेतु राज्य कदम उठाएगा। सुरक्षा आधारित सड़क नेटवर्क तथा सड़क नियोजन एवं रूपांकन को प्रोत्साहन देकर नई सड़कों तथा वर्तमान सड़कों के उद्धार तथा उन्नयन किया जावेगा। इन कार्यों से राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सड़क निर्माण मानकों तथा सड़क सुरक्षा ऑडिट का उपयोग हो सकेगा।

6.1.2 नवीन उपायों में अत्याधुनिक तकनीकी से लैस एटीएम (उन्नत यातायात प्रबंधन सिस्टम), आपातकालीन कॉलबाक्स, वेरीएबल मेसेज साइन, सीसीटीवी, स्पीड रिकार्डिंग कैमरा, ट्रैफिक काउंटर सह क्लासिफायर, स्टापिंग साईड डिस्टेंस, साइनेज, पदयात्री रेलिंग, केश बैरियर, कैटस आई, एज मार्किंग, लेन मार्किंग, विश्राम स्थल, उचित प्रकाश व्यवस्था, सर्विस रोड, अंडर पास, फ्लाई ओवर, सड़क किनारे की सुविधाएं, 50 किलोमीटर रोड ग्रिड पेट्रोलिंग, आपातकालीन केयर, ब्रेकडाउन सर्विसेस आदि होगी।

### 6.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

#### 6.2.1 गृह विभाग

6.2.1.1 SRSTRDC सड़क सुरक्षा मानक का टेम्पलेट तैयार करेगा जो सभी सड़क निर्माण एजेंसियों के लिये नवीन प्रस्तावित तथा उन्नयन की जाने वाली सड़कों के डी.पी.आर. में शामिल करना अनिवार्य होगा।

6.2.1.2 सड़क सुरक्षा ऑडिट को मानक प्रक्रिया के रूप में सभी सड़कों के लिये संचालित किया जावेगा। इस हेतु राज्य की अकादमिक संस्थाओं की सेवा ली जावेगी।

## 6.2.2 सड़क निर्माण विभाग

6.2.2.1 उत्तम राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय प्रक्रियाओं को अपनाने हेतु राज्य से सड़क निर्माण विभाग तथा एजेंसियों डिजाइन, मानक, दिशा निर्देश का सतत परीक्षण करेंगे। लोक निर्माण विभाग, सड़क निगम, ग्रामीण विकास नगरीय विकास एवं पर्यावरण विभाग इन सड़क सुरक्षा ऑडिट रिपोर्ट एवं अनुशंसाओं का समयबद्ध तरीके से पालन करेंगे।

### 6.2.2.1.1 सड़क अधोसंरचना के नये माडल का विकास

6.2.2.1.2 नवीन एवं आधुनिक सड़क नेटवर्क के विकास का कार्य चरण बद्ध तरीके से निम्न योजनानुसार किया जावेगा :-

6.2.2.1.3 भोपाल-इंदौर तथा सभी उज्जैन को जोड़ने वाली सड़कों प्रथम चरण में इन सड़कों को लिया जावेगा तथा राज्य के लिये सेम्पल आदर्श सड़क के रूप में विकसित किया जावेगा। सड़क सुरक्षा आडिट करने और उसके प्रतिवेदन तथा सुझावों पर कार्यवाही एक वर्ष के भीतर की जावेगी। इन सड़कों में एडवांस ट्रेफिक मैनेजमेंट सिस्टम, एटीएम, पेट्रोलिंग, आपातकालीन उपचार, ब्रेक डाउन सेवाएं, गति नियंत्रण उपाय तथा अन्य मापदण्ड को SRSTRDC द्वारा प्रतिपादित किये गये हैं की व्यवस्था होगी।

6.2.2.1.4 उपरोक्त पायलट परियोजनाओं के अनुभवों तथा सीख के आधार पर सड़क निर्माण विभाग चरणबद्ध योजना बनाकर राज्य की सड़कों का उन्नयन इन आदर्श सड़कों की तर्ज पर करेंगे।

6.2.2.1.5 राष्ट्रीय राजमार्ग तथा राज्य राजमार्ग के संचालक/कंसेशनेयर विभिन्न एजेंसियों जैसे बचाव, अग्नि, खतरनाक सामग्री, यातायात पुलिस, एम्बुलेंस, अस्पताल, वैकल्पिक मार्ग, क्लीन अप आदि को चिन्हित कर उनके साथ लाइजनिंग करेगा।

### सड़क किनारे गतिविधियों का नियंत्रण

#### 6.2.2.2 लोक निर्माण विभाग

लोक निर्माण विभाग द्वारा सड़क किनारे गतिविधियों का नियंत्रण विभाग चिन्हित करेगा कि सड़क की सतह से कितने क्षेत्र को खाली रखा जाना है जहां कोई वाणिज्यिक/आवासीय गतिविधि की अनुमति नहीं होगी। इस सुरक्षित क्षेत्र के पश्चात् आरक्षित क्षेत्र में कौन सी दुकानें/वाणिज्यिक स्थापना की जा सकेगी तथा किसकी अनुमति से। सड़कों में खुदाई एवं गड्ढे करने, सड़कों पर भवन निर्माण सामग्री (रेत, ईट आदि) के भण्डारण हेतु लोक निर्माण विभाग मार्गदर्शी सिद्धांत तैयार करेगा।

#### 6.2.2.3 नगरीय स्थानीय संस्थाएं

मध्यप्रदेश की स्ट्रीट वेण्डर नीति के परिपालन में नगरीय स्थानीय संस्थाएं नगरीय क्षेत्रों की महत्वपूर्ण सड़कों पर से अतिक्रमण हटाने हेतु कार्य करेंगी। होर्डिंग तथा ऐसी वस्तुएं जो वाहन चालन में बाधक हैं तथा चालकों का ध्यान भटकाती हैं को हटाने हेतु ये संस्थाएं कार्य करेंगी। पैदल यात्रियों हेतु मार्ग पर अतिक्रमण हटाने हेतु प्रभावी उपाय कर इन मार्गों को पैदल यात्रियों के उपयोग के लिये उपलब्ध कराया जावेगा।

### 6.2.3 पुलिस एवं परिवहन विभाग

#### न्यूनतम शासकीय निवेश से अधिक प्रवर्तन

M0प्र0 शासन एक माडल को क्रियान्वित कर न्यूनतम शासकीय निवेश पर अधिकतम प्रवर्तन सुनिश्चित करेगा। इस हेतु निम्न कार्यवाही की जावेगी।

#### पुलिस विभाग

6.2.3.1 अर्न्तनगरीय अथवा अर्न्तजिला यातायात प्रवर्तन हेतु ऐसे पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप प्रोजेक्ट की संभावना तलाश की जावेगी जिनमें प्राइवेट पार्टनर प्रवर्तन उपकरण एवं यंत्र स्थापित, संधारित तथा संचालित कर राजस्व बंटवारे के आधार पर चलाने हेतु RFP (Request for Proposal) आमंत्रित किये जायेंगे। यातायात उल्लंघनों की पहचान हेतु यातायात पुलिस को एल्कोमीटर, स्पीड गन, इन्टर सेप्टर आदि उपकरण पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध कराये जायेंगे।

6.2.3.2 ई-चालान – वर्तमान व्यवस्था के लीकेज को रोकने व राजस्व में वृद्धि हेतु नवीन तकनीकी आधारित उपाय जैसे ई चालान, PPP में संपर्क रहित अर्थदण्ड जमा करना की संभावना तलाश की जावेगी।

6.2.3.3 रेडलाईट उल्लंघन पहचान (RLVD) स्वचालित नम्बर प्लेट रीडर (ANPR) इस सिस्टम के माध्यम से रेडलाईट उल्लंघन कर्ताओं का चालान किया जावेगा जो अतिरिक्त राजस्व एकत्र करेगा।

6.2.3.4 नए ड्राइविंग स्कूल – वाहन चालक के कौशल को सुधारने के लिये PPP माडल पर नए स्कूल स्थापित किये जायेंगे। यह दुर्घटना के मुख्य कारण – चालक त्रुटि को संभालेगा तथा नए रोजगार का सृजन तथा राजस्व भी सरकार को मिलेगा।

6.2.3.5 प्रवर्तन उपाय – शासन नए व अतिरिक्त प्रवर्तन उपायों जैसे प्रदूषण नियंत्रण जांच केन्द्र वाहन फिटनेस निरीक्षण केन्द्र आदि PPP माडल पर स्थापित करने को सुगम बनाएंगी। ये नये उपक्रम रोजगार सृजित करेंगे तथा सड़क सुरक्षा में सुधार लायेंगे।

6.2.3.6 चालकों के लिये उन्नत प्रशिक्षण – जो वाहन चालक वाणिज्यिक, भारी, उच्च शक्ति चलित वाहनों में प्रब्रजन करना चाहते हैं उनके लिये विशिष्ट प्रशिक्षण

अनिवार्य बनाया जायेगा। ऐसे प्रशिक्षण हेतु स्थापित संस्थाएं रोजगार सृजन करेगी।

6.2.3.7 चालक अनुज्ञप्तियों का निरस्तीकरण/निलंबन – CCTNS (Crime and Criminal Tracking Network & Systems) के द्वारा सहायता तथा साझा किये गये आपराधिक रियल टाइम डेटा से परिवहन विभाग मोटर व्हीकल एक्ट 1988 के विभिन्न धाराओं का प्रभावी उपयोग कर सकेगा। 15 (चालक अनुज्ञप्तियों का नवीनीकरण), 16 (बीमारी/अक्षमता के कारण चालक अनुज्ञप्तियों का निरस्तीकरण), 17 (चालक अनुज्ञप्तियों के इंकार तथा निरस्तीकरण के आदेश और उनकी अपील), 19 (अनुज्ञापन प्राधिकारी का चालन अनुज्ञप्ति के लिये निरुद्ध करने या अनुज्ञप्ति के निरस्तीकरण का अधिकार), 21 (कुछ प्रकरणों में चालक अनुज्ञप्ति का निलंबन)

6.2.3.8 वर्तमान/भविष्य के स्वचालित वाहनों के रूझान – आटोमेटिक टेक्नालॉजी में तेजी से हो रहे परिवर्तन शीघ्र ही स्वचालित वाहनों को सड़क पर ले आएंगे। ये वाहन चालक रहित होंगे। हमारी भविष्य की योजना में समग्र सड़क परिवहन परिस्थितियों में इन वाहनों को ध्यान में रखकर विकास करना होगा।

#### 6.2.4. वाणिज्यिक कर विभाग

नशे की हालत में वाहन चालक दुर्घटना का प्रमुख कारण है। इस पर प्रभावी नियंत्रण हेतु चरणबद्ध तरीके से सड़क नेटवर्क पर स्थित शराब दुकानों को सड़क के 100 मीटर के दायरे के बाहर पुनर्स्थापित किया जावेगा। प्रथम चरण में यह कार्य भोपाल, इंदौर तथा उज्जैन को जोड़ने वाली सड़कों पर किया जावेगा। राज्य की अन्य सड़कों के लिये समान कार्यवाही की जावेगी। शराब दुकान के नवीन लायसेंस सड़क से 100 मीटर दूर ही दिये जायेगे।

### 7. स्तम्भ-V: सुरक्षित वाहन

#### 7.1 नीति कथन

प्रभावी प्रवर्तन के द्वारा अनफिट वाहनों को सड़कों से हटाकर मात्र सुरक्षित वाहन ही सड़क पर चले इस हेतु राज्य सरकार कदम उठायेगी। प्रवर्तन हेतु संस्थागत व्यवस्था को इस कार्य हेतु मजबूत बनाया जावेगा तथा इसमें आधुनिक टेक्नालॉजी के साधन तथा इंटेलीजेंट यातायात व्यवस्था का उपयोग किया जावेगा। PPP के माध्यम से टेक्नालॉजी को समाहित करने की संभावनाओं को तलाशा जावेगा ताकि उद्यमिता को इस क्षेत्र में लाया जा सकें।

## 7.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

### 7.2.1 परिवहन विभाग

समाज में जागरूकता लाने के लिये कि स्वैच्छिक सावधिक निरीक्षण किसी भी वाहन के सड़क हेतु उपयुक्त होने का चेक है। PPP के माध्यम से पर्याप्त निरीक्षण केंद्र स्थापित कर निरीक्षण को सुगम बनाना।

परिवहन विभाग द्वारा जारी फिटनेस प्रमाण पत्र – वाणिज्यिक वाहनों को फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने की व्यवस्था को सख्त बनाया जावेगा। फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने के पूर्व वाहन के सभी परीक्षण किये जावेंगे।

### 7.2.2 पुलिस एवं परिवहन विभाग

लक्षित प्रयासों एवं टेक्नालॉजी के उपयोग से अनफिट एवं अनिरीक्षित वाहनों को चिन्हित करने हेतु प्रवर्तन का स्तर बढ़ाया जाना। अनफिट, दुर्घटनाग्रस्त, क्षमता से अधिक यात्री, क्षमता से अधिक भार वाले वाहनों को स्थल से हटाने हेतु पर्याप्त संख्या में उद्यमिता को बढ़ावा देते हुए निर्धारित भाड़े पर पर्याप्त संख्या में क्रेन की व्यवस्था करना, सीसीटीवी, गति सीमा के पालन हेतु स्पीड गन/कैमरा, वे-इन-मोशन, इन्टरसेप्टर तथा साइन फ्लैशर आदि को तैनात करना ताकि यह सुनिश्चित किया जा सकें कि केवल वे वाहन जो सड़क सुरक्षा मापदण्डों का पालन करते हैं ही सड़क पर चल सकेंगे।

वाहन ब्रेक डाउन सेवा –निजी कंपनियों को वाहन ब्रेक डाउन, रिपेयर तथा वाहनों को स्थल से हटाने की त्वरित सेवा हेतु शुल्क आधारित सेवाएं देने हेतु बढ़ावा दिया जावेगा ताकि मात्र फिट वाहन ही सड़कों पर दौड़े।

## 8. स्तम्भ-VI: सुरक्षित वाहन चालक

### 8.1 नीति कथन

राज्य वाहन चालक अनुज्ञप्ति की व्यवस्था को सुदृढ़, आधुनिक, वर्गीकृत तथा उन्नयन बनायेगा। वाहन चालकों विशेषकर वाणिज्यिक वाहन चालकों को निजी भागीदारी से क्षमता व कौशल बढ़ाने हेतु अनिवार्य प्रशिक्षण की व्यवस्था की जावेगी। दुर्घटना का राष्ट्रीय विश्लेषण बताता है कि 2014 में वाहन चालक की त्रुटि 78.8 प्रतिशत, कुल सड़क दुर्घटना 73.7 प्रतिशत, कुल व्यक्ति मृत तथा 81.1 प्रतिशत कुल व्यक्ति घायल हेतु उत्तरदायी थी। यह राज्य की नीति का प्रमुख बिन्दु होगा।

## 8.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

### 8.2.1 परिवहन विभाग

#### 8.2.1.1 नए वाहन चालन स्कूल

वाहन निर्माताओं, निजी सेंटर, भागीदारों तथा स्वैच्छिक संगठनों के साथ मिलकर नए आधुनिक वाहन चालन स्कूल स्थापित करना जिनमें पर्याप्त अधोसंरचना, तकनीकी साधन तथा मानव संसाधन हो। वाणिज्यिक वाहनों के चालकों हेतु प्रशिक्षण अनिवार्य किया जाना। निजी भागीदारों को स्कूल स्थापित करने हेतु बढ़ावा देना तथा प्रशिक्षण स्कूलों का तृतीय पक्ष ऑडिट कराना।

#### 8.2.1.2 टेस्टिंग ट्रेक

वाहन चालकों को अनुज्ञप्ति देने के पूर्व की जाने वाली टेस्टिंग की गुणवत्ता सुधारना, तथा इस कार्य में लगे मानव संसाधन की संख्या व क्षमता में वृद्धि करना। निजी भागीदारों को टेस्टिंग ट्रेक स्थापित करने हेतु बढ़ावा देना तथा उनके व्यवसाय को सुनिश्चित करने हेतु ट्रेक टेस्टिंग को अनुज्ञप्ति जारी करने के पूर्व अनिवार्य करना।

#### 8.2.1.3 वाहन चालक स्कूलों की गुणवत्तापूर्ण अधोसंरचना – परिवहन विभाग तथा वाहन चालन स्कूलों को सिमुलेटर, तथा वास्तविक ड्राइविंग ट्रेक उपयोग करने हेतु प्रोत्साहित करना ताकि चालक अनुज्ञप्ति हेतु आवेदक अनुज्ञप्ति प्राप्त करने के पूर्व वाहन चालन कौशल में निपुण हो जावे।

#### 8.2.1.4 चालक अनुज्ञप्तियों का डिजिटाइजेशन – चालक अनुज्ञप्ति का डाटा डिजिटाइज किया जावेगा तथा सभी परिवहन प्राधिकारी नेटवर्क से जोड़े जाकर रियल टाइम आधार पर डाटा साझा कर सुनिश्चित करेंगे कि कोई भी व्यक्ति एक से अधिक प्राधिकारी से चालक अनुज्ञप्ति न प्राप्त कर सकें। जब किसी यातायात उल्लंघनकर्ता की चालक अनुज्ञप्ति निलंबित अथवा निरस्त की जाए तो वह राज्य के भीतर या बाहर अन्य किसी परिवहन प्राधिकारी से अनुज्ञप्ति न प्राप्त कर पाए। इस हेतु केन्द्र तथा अन्य राज्यों से सहयोग भी लिया जावेगा।

#### 8.2.1.5 यातायात उल्लंघनों का डाटाबेस – मोटर व्हीकल एक्ट में प्रथम यातायात उल्लंघन हेतु पृथक दण्ड है तथा पश्चातवर्ती उल्लंघनों हेतु पृथक। परन्तु बढ़ाया गया दण्ड इस यातायात अपराधों में इसलिये संभव नहीं हो पाता चूंकि यातायात उल्लंघनकर्ताओं के अभियोजन का डाटाबेस उपलब्ध नहीं है।

अतः प्रत्येक वाहन, वाहन चालक तथा प्रत्येक अपराध का डाटाबेस तैयार कर आदतन उल्लंघनकर्ताओं की इंटरलिंक कर द्वितीय तथा पश्चातवर्ती अपराध हेतु बढ़ाया गया दण्ड सुनिश्चित करना। इस हेतु CCTNS (Crime and Criminal Tracking Network & Systems) की क्षमताओं का उपयोग कर राज्य में कार्य किया जावे।

8.2.1.6 चालक अनुज्ञप्ति का निरस्तीकरण तथा निलंबन – मोटरयान अधिनियम की धारा 20 में प्रावधान है कि यदि धारा 185 के तहत दोषसिद्ध है तो उल्लंघनकर्ता की चालक अनुज्ञप्ति निलंबित की जावे। बहु उल्लंघनकर्ताओं के पालक अनुज्ञप्ति के स्थायी अथवा अस्थायी निरस्तीकरण हेतु व्यवस्था की जावेगी। परिवहन विभाग इस हेतु आवश्यक कार्यवाही करेगा।

## 9. स्तम्भ-VII: सड़क उपयोगकर्ता की सुरक्षा

### 9.1 नीति कथन

समस्त सड़क सुविधाओं की डिजाइन एवं निर्माण में कमजोर तथा शारीरिक रूप से दुर्बल व्यक्तियों, बुजुर्गों तथा बच्चों की आवश्यकताओं का उचित तरीके से ध्यान रखा जावेगा। शासन इस हेतु नगर निवेशक, वास्तुविद, राजमार्ग तथा यातायात अभियंताओं को बेस्ट प्रैक्टिसेस का प्रचार करेगी।

### 9.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

#### 9.2.1 सड़क निर्माण विभाग

सड़क की योजना, रूपांकन, निर्माण तथा संचालन में कमजोर सड़क उपयोगकर्ता Vulnerable Road Users (VRU) जैसे पदयात्री, साईकिल सवार, गैरमोटरीकृत, विकलांग, दुर्बल व्यक्तियों, बुजुर्गों तथा बच्चों को मोटरीकृत वाहनों की भांति ही महत्वपूर्ण मानकर सड़कों में उनकी विशिष्ट आवश्यकताओं हेतु प्रावधान करना। साईकिलिंग ट्रेक को बढ़ावा दिया जायेगा। Vulnerable तथा गैरमोटरीकृत सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा हेतु पैदल ओवरब्रिज तथा अन्य साधन उपलब्ध कराए जाएंगे।

राज्य सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण सह अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (SRSTRDC) नवीन मानकों, दिशा निर्देश तथा अनुशंसित प्रैक्टिसेस को स्थापित राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय प्रैक्टिसेस के अनुरूप बनाकर (VRU) की सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को सुगम बनाना।

### 9.2.2 पुलिस विभाग

कमजोर सड़क उपयोगकर्ताओं का सुरक्षित सड़क उपयोग की प्रेक्टिसेस के संबंध में जागरूकता का स्तर बढ़ाने हेतु स्वैच्छिक संगठनों को प्रोत्साहित करना।

### 9.2.3 शिक्षा विभाग

शालेय छात्र सड़क उपयोगकर्ता के रूप में सर्वाधिक जोखिम भरे होते हैं। स्कूल तथा स्वैच्छिक संगठनों को उनके साथ काम कर उनका जागरूकता का स्तर बढ़ाना तथा संभावित दुर्घटनाओं को बचने की शिक्षा प्रदान करना।

## 10. स्तम्भ-VIII: यातायात प्रवर्तन

### 10.1 नीति कथन

देश की सड़क दुर्घटनाओं तथा दुर्घटना मृत्यु में मध्यप्रदेश को सर्वाधिक संख्या वाले प्रदेशों में एक होने का दुर्भाग्यपूर्ण स्थान प्राप्त है। यातायात व परिवहन के सर्वांगीण विकास से इस चलन में बदलाव ले जाने की जरूरत है। यातायात चिन्हों तथा सिग्नलों का उपयोग अधिक संख्या में किया जावेगा। एडवांस ट्रेफिक मैनेजमेंट सिस्टम तथा इंटेलीजेंट ट्रेफिक सिस्टम के साथ एडवांस ट्रेफिक सिग्नल सिस्टम जिसमें Red Light Violation Detection (RLVD) तथा आटोमेटिक नंबर प्लेट रीडर (ANPR) की सुविधा मौजूद हो को चरणबद्ध तरीके से अपनाया जाकर यातायात विधि प्रवर्तन को मजबूत बनाया जाएगा। यातायात तथा परिवहन कार्मिकों की संख्या में वृद्धि तथा रोड पेट्रोलिंग का नेटवर्क बनाया जावेगा।

### 10.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

#### 10.2.1 परिवहन एवं पुलिस विभाग

10.2.1.1 अंतर्नगरीय, एकीकृत, रियल टाइम समाधान तथा नगर कमांड तथा कंट्रोल रूम आधारित यातायात प्लान को प्रथम चरण में भोपाल, इंदौर तथा उज्जैन में लागू किया जावेगा। संपूर्ण यातायात प्रबंधन समाधान हेतु सबसे अच्छी उपलब्ध टेक्नालॉजी के इंटेलीजेंट यातायात प्रबंधन को क्रियान्वित किया जावेगा। इसमें पदयात्री सुरक्षा, स्मार्ट यातायात सिग्नल, एडवांस सूचना सिस्टम, आपातकालीन वाहनों को प्राथमिकता, टेक्नालॉजी आधारित सूचना सिस्टम, स्मार्ट पार्किंग सिस्टम आदि उपलब्ध होंगे। अंतर्नगरीय यातायात समाधान हेतु PPP तथा BOT की संभावना तलाश की जावेगी।

10.2.1.2 ऐसे नगर जिनकी जनसंख्या 50000 या अधिक है या जहां धार्मिक/अन्य

कारणों से बड़ी संख्या में लोग एकत्र होते हैं में यातायात तथा परिवहन कार्मिकों की संख्या में वृद्धि की जावेगी। इन नगरों में 5 से कम यातायात पुलिस नहीं होगी।

- 10.2.1.3 म0प्र0 राज्य हेतु मोटरयान अधिनियम 1988 के दण्डात्मक प्रावधानों की समीक्षा तथा संशोधन कर इसे वास्तविक तथा प्रभावी बनाना – परिवहन विभाग एक्ट में उल्लंघन हेतु दण्ड के विभिन्न प्रावधानों की समीक्षा कर प्रभाव में लायेगा।
- 10.2.1.4 ओवरलोडिंग से सड़क को क्षति होती है अतः "लोक संपत्ति को क्षति" में परिवहकर्ता पर आपराधिक प्रकरण की कार्यवाही हो।
- 10.2.1.5 हेलमेट पहनने से किसी प्रकार की छूट नहीं दी जानी चाहिए तथा इसे सही तरीके से बांधने हेतु जागरूकता लायी जावे। इसी प्रकार चालक तथा अगली सीट के यात्री के लिये सीट बेल्ट लगाना भी अनिवार्य किया जावे।
- 10.2.1.6 नशे की हालत में वाहन चालक – यद्यपि धारा 185 मोटर व्हीकल एक्ट में इस उल्लंघन हेतु 2000 रूपये तक अर्थदण्ड या/और 6 माह के कारावास का प्रावधान है पर आमतौर पर वाहन चालक मात्र अर्थदण्ड से दण्डित किये जाते हैं। प्रवर्तन एजेंसियों, अदालतों से इस बात की याचना करें कि गंभीर प्रकरणों में कारावास की सजा देकर नशे में वाहन चलाने को हतोत्साहित किया जा सकता है।
- 10.2.1.7 समस्त यातायात उल्लंघनों का डाटाबेस – मोटर व्हीकल एक्ट में प्रथम उल्लंघन हेतु पृथक दण्ड है तथा पश्चातवर्ती उल्लंघन हेतु पृथक अतः राज्य में यातायात नियमों के उल्लंघन तथा अभियोजन का मजबूत डाटाबेस तैयार किया जावे।
- 10.2.1.8 वाणिज्यिक वाहनों में अनिवार्य रूप से GPS लगाना— सभी वाणिज्यिक वाहनों में अनिवार्य रूप से GPS इंस्टाल किये जाते यह वाणिज्यिक वाहनों के दुरुपयोग को रोकेगा तथा दुर्घटना की स्थिति में वाहन की लोकेशन प्रदान करेगा।
- 10.2.1.9 क्षमता से अधिक यात्रियों वाले लोक वाहनों की सख्त चेकिंग – सभी परिवहन एवं यातायात पुलिस कर्मी लोक वाहनों में सीमा से अधिक यात्री ढोने पर सख्त चेकिंग करेंगे। उल्लंघन करने वाले वाहनों को रोककर सड़क में ना चलने देना सुनिश्चित किया जाये। परिवहन विभाग क्षमता से अधिक यात्री ढोने के अपराध की पुनरावृत्ति होने पर वाणिज्यिक वाहनों के परमिट निरस्त कराने की कार्यवाही करेंगे।
- 10.2.1.10 टेक्नालॉजी के उपयोग से सड़क उपयोगकर्ता से संपर्क – सभी नगरों की पुलिस की सड़क उपयोगकर्ता से उचित माध्यम से संपर्क करना चाहिए। यह परामर्श दिया जाता है कि सभी लोक संपर्क के विभाग जैसे पुलिस,

परिवहन को सड़क उपयोगकर्ता से जीवंत संपर्क रखना चाहिए। इस हेतु SMS अलर्ट सेवा, 24X7 हेल्पलाइन तथा बिलबोर्ड द्वारा सूचना की जानी चाहिए।

10.2.1.11 परिवहन तथा यातायात कार्मिकों को आधुनिक यातायात प्रवर्तन उपकरण दिये जाने चाहिए।

## 10.2.2 नगरीय विकास तथा पर्यावरण विभाग

नगरीय क्षेत्रों में सुरक्षा मानकों के सुधार हेतु विभाग नगरीय स्थानीय संस्थाओं के सहयोग से निम्न प्लान/रिपोर्ट तैयार करेगा।

10.2.2.1 यातायात सूचना प्रबंधन कंट्रोल सेंटर (TIMCC) को स्थापित करने हेतु पाइलट प्रोजेक्ट के रूप में दो बड़े शहरों का डी. पी. आर. तैयार करेगा।

10.2.2.2 TIMCC इलेक्ट्रानिक प्रवर्तन, रिमोट निगरानी तथा यातायात के वैज्ञानिक प्रबंधन का प्रोन्नत टूल है जिससे नगरीय क्षेत्रों में दुर्घटना में कमी आएगी। दो बड़े शहरों में सफलतापूर्वक क्रियान्वयन के पश्चात इसे अन्य स्थानों पर भी विस्तार किया जावेगा।

10.2.2.3 प्रारंभ में चार नगरों हेतु सड़क सुरक्षा पर व्यापक जोर हेतु हुए CMP (Comprehensive Mobility Plans) तैयार करना।

10.2.2.4 अतर्नगरीय यातायात प्रबंधन हेतु पुलिस तथा नगरीय विकास एवं पर्यावरण विभाग मिलकर कार्य करेंगे।

## 10.2.3 सड़क निर्माण विभाग

10.2.3.1 नवीन सड़क निर्माण परियोजनाओं में राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय मानकों का निर्माण एवं सुरक्षा प्रावधान होंगे।

10.2.3.2 सड़क इंजीनियरिंग में सुधार—सड़कों के चिन्हित भाग में ऐसे स्थान जहां अधिक संख्या में दुर्घटना/मृत्यु कारित हुई हैं का अनिवार्य निरीक्षण परिवहन विभाग के अधिकारियों, यातायात पुलिस, स्थानीय पुलिस, सड़क अनुरक्षण एजेंसी के अधिकारी करें तथा सड़क इंजीनियरिंग में इन भागों के लिये प्रभावी सुधार करें।

10.2.3.3 बस्ती के निकट गति नियंत्रण उपाय—अनेक बस्तियों में सड़क के एक ओर से दूसरी ओर जाने की सुविधा की जरूरत है। इन स्थानों में अनेक पदयात्रियों की मृत्यु सड़क पार करने की अपर्याप्त सुविधा के कारण होती है। राजमार्ग निर्माण के समय सड़क पार करने के पर्याप्त उपकरण जैसे सेन्ट्रल वर्क, रेलिंग तथा राजमार्ग के दोनों ओर जाली लगाना चाहिए।

10.2.3.4 लंबी दूरी के वाहन चालकों हेतु सड़क किनारे सुविधा – अधिक कार्य के कारण तनाव व फटींग के कारण दुर्घटनाएं होती हैं। प्रत्येक 50 कि०मी० के भाग में सड़क किनारे वाहन चालकों को विश्राम तथा तरोताजा करने हेतु सुविधाओं का सृजन किया जावेगा। परिवहनकर्ताओं को इस बात के लिये शिक्षित करना कि वाहन का परिचालन का टाइमटेबल युक्तियुक्त हो तथा यह टाइमटेबल वाहन चालकों को बिना नींद पूरी किये कई घण्टों तक वाहन चलाने को मजबूर न करें।

#### 10.2.4 गृह विभाग

गृह विभाग द्वारा एक नई वार्षिक पुरस्कार योजना प्रारम्भ की जायेगी जिसमें रूपये 1 करोड़ का पुरस्कार उस जिले को दिया जावेगा जिसमें गत वर्ष में कोई दुर्घटना नहीं हुई हो या अत्यल्प संख्या में दुर्घटना हुई हो। इसे प्रदेश का सर्वोत्तम सड़क सुरक्षा जिला कहा जायेगा। यह मुख्यमंत्री उत्कृष्ट सड़क सुरक्षा जिला पुरस्कार कहलायेगा, इस राशि का उपयोग सड़क सुरक्षा बढ़ाने के कार्यों में किया जायेगा।

### 11. स्तम्भ-IX: सड़क दुर्घटना आपातकालीन चिकित्सा सेवा

#### 11.1 नीति कथन

- 11.1.1 राज्य सरकार कटिबद्ध है कि राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति के अनुसार सभी दुर्घटना से जुड़े हुए व्यक्तियों को त्वरित तथा प्रभावी ट्रामा केयर तथा प्रबंधन उपलब्ध कराया जाये।
- 11.1.2 माननीय उच्चतम न्यायालय के सड़क दुर्घटना के पीड़ित को आपातकालीन केयर के अधिकार के संबंध में निर्देश के प्रति जागरूकता लाने से समाज में सुधार आयेगा तथा सभ्य नागरिक जो सड़क दुर्घटना के पीड़ित की मदद करते हैं को विधिक सुरक्षा उपलब्ध करायी जायेगी।
- 11.1.3 राष्ट्रीय एकता सुधार आयोग (NHRC Annual Report 2004-2005) में सुझाव दिया है कि सड़क दुर्घटना के पीड़िता को Golden Hour (स्वर्णिम घण्टे) में सुनिश्चित उपचार देने हेतु राष्ट्रीय व राज्य राजमार्गों पर निकट प्रत्येक 50 कि०मी० पर आपातकालीन हेल्थ सेंटर सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए।

#### 11.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

##### 11.2.1 स्वास्थ्य विभाग

- 11.2.1.1 EMS (आपातकालीन चिकित्सा सेवा) के संबंध में जागरूकता में सुधार।

- 11.2.1.2 बुनियादी फर्स्ट एड कौशल आम जनता को प्रदान किया जाये।
- 11.2.1.3 पर्याप्त संख्या में फर्स्ट रिस्पांस एम्बुलेंस तैनात की जाये।
- 11.2.1.4 फर्स्ट रिस्पांडर, तथा विभिन्न प्रकार की एम्बुलेंस के लिये न्यूनतम आवश्यकता बताने वाला राज्य एम्बुलेंस कोड बनाया जाये।
- 11.2.1.5 गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया के गाईडलाइन के अनुसार ट्रामा केयर सेंटर निर्मित किये जायें।
- 11.2.1.6 उच्च यातायात सड़कों पर प्रत्येक 50 कि०मी० के भाग हेतु एक एम्बुलेंस तैनात की जाये।
- 11.2.1.7 बुनियादी ट्रामा केयर को लेकर अत्याधुनिक तृतीयक केयर तक अस्पताल आधारित आपातकालीन केयर को मजबूत बनाया जाये। ये सभी अस्पताल पूर्व एम्बुलेंस केयर से नेटवर्क से जुड़े रहें ताकि (Golden Hour) में रास्ते में अथवा अस्पताल में केयर की जा सकें।
- 11.2.1.8 राज्य ट्रामा सिस्टम योजना – एक राज्य ट्रामा सिस्टम योजना विकसित की जावेगी जिसमें ध्यान रखा जावेगा।
- केश के पश्चात रिस्पांस 8-10 मिनट में सुनिश्चित किया जाये।
  - शासकीय/निजी अस्पतालों की मौजूदा एम्बुलेंसों को प्रतिपूर्ति मॉडल की सहायता से उपयोग किया जाये।
  - जमीनी EMS सेवा को जहां भी आवश्यकता हो वहां वायुयान-एम्बुलेंस सेवा से रिफरल सेंटर को भेजा जा सकें।
- 11.2.2 पुलिस विभाग
- 11.2.2.1 डायल 100 : हाइवे पेट्रोलिंग तथा एम्बुलेंस के बीच समन्वय
- 11.2.2.2 RARSS (सड़क दुर्घटना, रिलीफ सेवा योजना) Crash Rescue Vehicle (CRV) जो हाइड्रोलिक रेस्क्यू टूल को एक्सट्रिकेशन, अग्नि शामक यंत्र (ABC टाइप) हाइड्रोलिक टोइंग आर्म युक्त तथा रोड क्लीयरिंग यंत्र उपलब्ध कराया जायेगा।
- 11.2.2.3 आगामी 10 वर्षों में एम्बुलेंस, केन आदि का दुर्घटना स्थल पर पहुंचने का रिस्पांस टाइम 30 मिनट से घटाकर 10 मिनट किया जायेगा।

उक्त नीति पर आवश्यक परिवर्तन करने के लिए गृह विभाग अधिकृत है।

## मध्य प्रदेश में सड़क सुरक्षा संसाधनों की कार्य योजना के संबंध में कान्सेप्ट नोट

माननीय उच्चतम न्यायालय नई दिल्ली, भारत द्वारा रिट पिटीशन (गिविल) 295/2012 एव अन्य के संदर्भ में सड़क दुर्घटनाओं से मृत्यु एवं घायलों में कमी लाये जाने के संदर्भ में पूर्व जस्टिस श्री के. एस.राधाकृष्णन की अध्यक्षता में कमेटी ऑन रोड सेफ्टी का गठन किया गया है।

माननीय कमेटी द्वारा भारत गणराज्य के समस्त प्रदेशों में सड़क परिवहन, सड़क दुर्घटनाओं, मृत्यु, घायलों, यातायात बल तथा यातायात व संसाधनों सड़कों के रख-रखाव, निर्माण के साथ ही दुर्घटना में घायलों को तत्काल चिकित्सीय सहायता उपलब्ध कराये जाने तथा मोटर व्हीकल एक्ट के प्रावधानों को लागू करने की लगातार समीक्षा की जा रही है।

**नोडल एजेंसी:**— माननीय कमेटी ऑन रोड सेफ्टी के निर्देशानुसार सड़क सुरक्षा के लिए जिम्मेदार समस्त घटक विभाग पुलिस (गृह) विभाग, परिवहन, लोक स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण, लोक निर्माण विभाग, स्कूल शिक्षा, नगरीय प्रशासन एवं पर्यावरण, ग्रामीण विकास विभाग, वाणिज्य कर तथा जनसंपर्क विभाग के बीच समन्वय एवं निर्देशों के क्रियान्वयन हेतु शासन द्वारा अतिरिक्त पुलिस महानिदेशक (यातायात) पीटीआरआई, पुलिस मुख्यालय भोपाल को नोडल एजेंसी घोषित किया गया है।

माननीय कमेटी द्वारा हत्या से लगभग तीन गुना सड़क दुर्घटनाओं से हो रही मृत्यु की घटनाओं को गंभीरता लेते हुए समस्त प्रदेशों में गत 05 वर्षों में घटित सड़क दुर्घटना उससे हुई मृत्यु, घायलों, उपलब्ध यातायात बल एवं संसाधन, पंजीबद्ध वाहन, चालक लाईसेंस, चालक ट्रेनिंग स्कूल के साथ-साथ इमरजेंसी मेडिकल सेवा की जानकारी

निर्धारित प्रारूप में ली गई तत्पश्चात् सड़क सुरक्षा के लिए जिम्मेदार समस्त घटक विभाग पुलिस (गृह), परिवहन, लोक स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण, लोक निर्माण विभाग, स्कूल शिक्षा, नगरीय प्रशासन एवं पर्यावरण, ग्रामीण विकास विभाग, वाणिज्य कर तथा जनसंपर्क विभाग के बिन्दुओं पर प्रदेश की सड़क सुरक्षा नीति बनाये जाने के निर्देश प्राप्त हुए थे ।

माननीय सुप्रीम कोर्ट कमेटी ऑन रोड सेफ्टी के निर्देश पर बीपीआरएण्डडी द्वारा पंजीबद्ध वाहनों एवं जनसंख्या के अनुपात के आधार पर यातायात बल एवं यातायात उपकरणों का मापदण्ड निर्धारित किया गया है। कमेटी द्वारा उक्त मापदण्डों के अनुसार यातायात बल उपकरण प्रतिस्थापित करने के निर्देश प्राप्त हुये है।

**यातायात पुलिस बल:-** माननीय कमेटी के निर्देशानुसार प्रदेश में स्वीकृत यातायात बल (पीटीआरआई/ट्रेफिक निदेशालय सहित) (4,513) तथा बीपीआरएण्डडी के मापदण्ड (13,687) की समीक्षा करने पर 9174 यातायात का अतिरिक्त बल वृद्धि आगामी वर्षों में पूर्ति हेतु प्रस्ताव पीटीआरआई से पुलिस मुख्यालय योजना शाखा को भेजा गया है ।

**यातायात एवं सड़क सुरक्षा उपकरण :-** बीपीआरएण्डडी के मापदण्ड के अनुरूप यातायात उपकरणों की समीक्षा विशेषज्ञ समिति द्वारा उपलब्ध यातायात उपकरणों से कराई जाकर प्रस्ताव पृथक से तैयार किया जाना है।

**सड़क सुरक्षा नीति 2015 :-** मध्यप्रदेश राज्य सड़क सुरक्षा नीति 2015 मध्यप्रदेश मंत्रीमण्डल से स्वीकृत होकर दिनांक 03.03.2016 को राजपत्र में प्रकाशित की गई। जिसमें विभिन्न विभागों के दायित्व स्पष्ट किए गए है, जो निम्नानुसार है।

## 1. गृह (पुलिस) विभाग:—

1. विभिन्न संबंधित विभागों से लिए गए विशेषज्ञों को सम्मिलित करते हुए राज्य सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण, अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (SRSTRDC) स्थापित करना । उक्त (SRSTRDC) राज्य में सड़क सुरक्षा के मानक तैयार करेगी और राज्य की प्रमुख सड़को का रोड़ सेफटी ऑडिट कराएगा ।
2. पुलिस तथा यातायात कर्मियों के प्रशिक्षण में सड़क सुरक्षा और प्राथमिक चिकित्सा कौशल का समावेश किया जाना ।
3. ट्रेफिक वॉर्डन ,राष्ट्रीय सेवा योजना , एनसीसी केडेट को सड़क सुरक्षा सम्बंधी प्रशिक्षण दिया जाना ।
4. यातायात सुरक्षा पर राज्य स्तरीय 02 वार्षिक सम्मेलन प्रतिवर्ष आयोजित किया जाना ।
5. बड़े शहरो में इंटेलीजेंट ट्रेफिक मेनेजमेंट सिस्टम स्थापित किया जाना जिसके तहत RLVD,ANPR,कैमरे व ई-चालान सिस्टम सम्मिलित होंगे ।
6. यातायात नियम उल्लघन तथा गुमशुदा वाहनों का सम्पूर्ण डाटाबेस तैयार किया जाना ।
7. सड़क उपयोग कर्ता से विभिन्न माध्यम से सतत् सम्पर्क बनाना जिसमें एसएमएस सेवा अलर्ट सेवा, 24\*7 हेल्प लाईन तथा बिल बोर्ड इत्यादि शामिल होंगे ।
8. डॉयल-100, हाईवे पेट्रोलिंग तथा ऐम्बुलेंस के बीच समन्वय बेहतर बनाना ।
9. पर्याप्त संख्या में केश रेस्क्यू व्हीकल (CRV) स्थापित किया जाना ।

## 2. परिवहन विभाग:—

1. वाणिज्यिक वाहनो पर अनिवार्य रूप से जीपीएस लगवाना ।
2. यात्री वाहनो एवं माल वाहको में ओवर लोडिंग पर कठोरता से अंकुश लगाना ।

### 3. लोक निर्माण विभाग:-

1. सड़कों पर यातायात संकेतक स्थापित करने की विस्तृत कार्य योजना बनाना एवं अमल में लाना ।
2. सड़कों के चिन्हित भागों जहाँ अधिक दुर्घटनाएँ/मृत्यु होती है, का निरीक्षण कर ऐसे सड़को में सुधार करना ।
3. राजमार्गों में बस्तियों के निकट रेलिंग, जाली आदि सुरक्षा उपाएँ लगाया जाना ।
4. राजमार्गों में प्रत्येक 50 किलो मीटर पर चालको के विश्राम और भारी वाहनो हेतु ले-बाय आदि अन्य सुविधाओ का स्थान तैयार करना ।

### 4. चिकित्सा विभाग:-

1. पर्याप्त संख्या में ऐम्बुलेंस तथा उनका राज्य स्तरीय नेटवर्क व कन्ट्रोल सिस्टम बनाना, ट्रॉमा के मामलो में शासकीय/निजी ऐम्बुलेंस का भी समुचित उपयोग इस नेटवर्क में करने हेतु उचित कार्यवाही करना ।

### 5. नगरीय प्रशासन विभाग:-

1. होर्डिंग के माध्यम से सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता बढ़ाना ।
2. नगरीय सड़को में समुचित संख्या में यातायात चिन्ह-विभिन्न आईलैंडस एवं ट्रेफिक सिग्नल स्थापित करना ।

### 6. शिक्षा विभाग:-

1. सड़क सुरक्षा को स्कूलो एवं कॉलेजो के पाठयक्रमों में अनिवार्यतः शामिल किया जाना ।
2. शिक्षको के लिए तथा बस/वैन चालको के लिए सड़क सुरक्षा जागरूकता का कोर्स चलाना ।