



ROAD SAFETY

MEDIA FELLOWSHIP 2019

#KnowSafetyNotAccident
#SafetyFirst



World Health
Organization
India



CMS
www.cmsindia.org





ROAD SAFETY

MEDIA FELLOWSHIP 2019



PUBLISHED STORIES

#KnowSafetyNotAccident
#SafetyFirst



Foreword

India loses more than 100,000 lives due to road traffic crashes every year. It has a road traffic fatality rate of 11.8 deaths per 100,000 populations. Approximately 30 per cent of all deaths on the country's roads are among vulnerable road users - motorcyclists, pedestrians and cyclists. Despite the existence of laws on speed, seatbelt wearing and helmet wearing, avoiding mobile calls while driving and drink driving, the enforcement of these rules is not satisfactory. In addition, desire to follow these rules is not inculcated in the public. These two factors together give rise to loss of valuable lives on roads in India.

Road traffic injuries are predictable and largely preventable. Evidence from many countries shows that dramatic successes in preventing road traffic crashes can be achieved through concerted efforts that involve, but are not limited to, the health sector. Governments need to take action to address road safety in a holistic manner. This requires involvement from multiple sectors (transport, media, police, health, education, urban development etc.)

Mass media and journalists could play a key role to raise awareness on road safety. In particular, they can disseminate preventive messages and promote safe behaviours, increase people's knowledge and understanding of the gravity of the problem and advocate for safer roads and systems with governments.

In view of this, Centre for Media Studies (CMS), with support of World Health Organization-India (WHO) implemented Road Safety Media Fellowship Program-2019 which had offered fellowship to 12 journalists from Hindi, English, Kannada and Tamil print, broadcast and online media.

The program was designed to create, build and strengthen the capacity of the national print, broadcast and digital media on various aspects of road safety. The objective of the fellowship program was to strengthen journalists' capacities to provide the much-needed boost to legislation, policies, programs, systems, enforcements and awareness through informed reporting, thereby, effectively contributing to bringing down the number of deaths and injuries on Indian roads.

During the three-month fellowship period, journalists were engaged in two orientation workshops and one field visit with access to experts, mentors and support material for producing research-based stories on road safety.

Most of the fellows did outstanding work during the fellowship program. A total of 71 stories were published in over 20 media outlets which included Hindustan Times, Press Trust of India, The Hindu Business Line, Vijay Karnataka, IndiaSpend, DainikJagran, India Science Wire, Times of India, NDTV India, DainikBhaskar, Times Now Hindi, The News Minute, Salem Online, Outlook, Business Standard, Economic Times. These stories covered different aspects of road safety such as technology, road crash trends and prevention, road design, black spots, risk factors, policy and enforcement, general awareness, etc.

Apart from the stories written by fellows during the fellowship period, interestingly, one of the fellows also proactively involved in creating awareness campaign with students and drivers. He also organised sticker campaign, signature campaign and validating the event with mega rally to create greater buzz in the general public.

I am glad to present compilation of all the stories published by the fellows during three-month fellowship program.

Annu Anand
Project Director
Centre for Media Studies (CMS)



About CMS

CMS is a multi-disciplinary development research and facilitative think-tank. It endeavors to work towards responsive, governance and equitable development through research, advocacy and capacity building in social development, environment, governance, communication and media issues.

Produced and compiled by:

Centre for Media Studies (CMS)



CONTENT

Anvit Srivastava

Principal Correspondent, Hindustan Times 1

B. Raveendra Shetty

Chief Copy Editor, Vijay Karnataka 9

G. Rajasekaran

Freelance journalist 33

Kishor Dwivedi

Senior Reporter, Press Trust of India 51

Mamuni Das

Deputy Editor, The Hindu Business Line 87

Prachi Salve

Research Manager, IndiaSpend 93

Pradeep Dwivedi

Senior Reporter, Dainik jagran, Meerut 137

Purnima Singh

Principal Correspondent, Times Now Hindi 165

Ravish Ranjan Shukla

Special Correspondent, NDTV India 183

Sangamesh Menasinakai

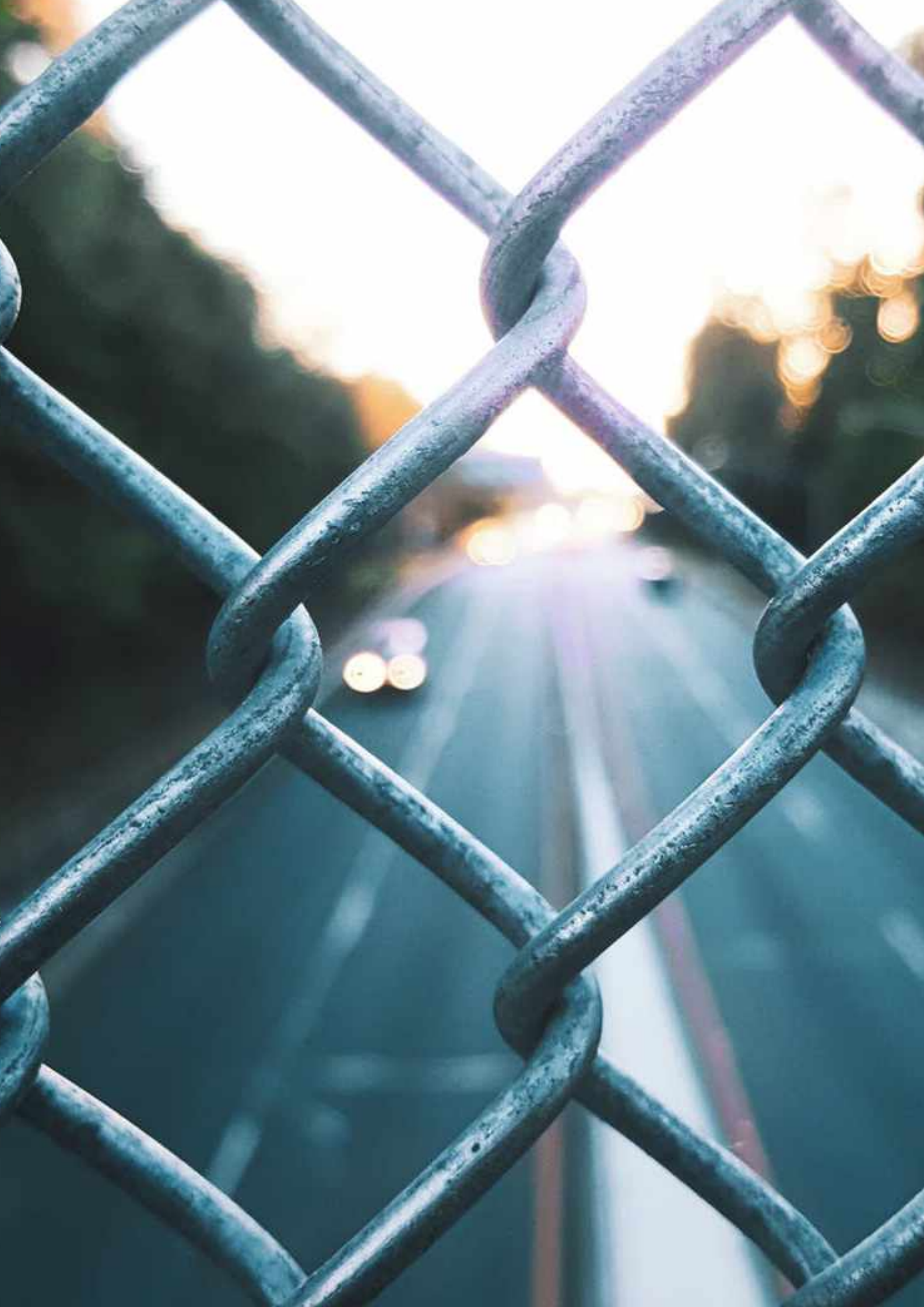
Senior Reporter, Dainik Bhaskar National Bureau 189

Sharad Pandey

Special Correspondent, Times of India, Hubli 195

Umashankar Mishra

Sr. Copy Editor, India Science Wire 199





Anvit Srivastava

Principal Correspondent

Hindustan Times

Anvit Srivastava is a Principal Correspondent with the Hindustan Times in New Delhi. As a part of his fellowship, he planned to work on how many foot-over bridges were built in India over the past 5 years and how much public money was invested in it. In addition to this, he also planned to work on how many speed breakers in Delhi are legal and what challans, if any, have been imposed on people for constructing illegal speed breakers.

Dip in fatal accidents this year but deaths by public transport vehicles rise

Link: <https://www.hindustantimes.com/cities/dip-in-fatal-accidents-this-year-but-deaths-by-public-transport-vehicles-rise/story-EidYXbhbUMICKgxk0AhAcJ.html>

The data says the number of people killed in road accidents in Delhi till November 3 this year was 17.7% less compared to the corresponding period last year.

DELHI Updated: Nov 23, 2019 00:54 IST


Anvit Srivastava
Hindustan Times, New Delhi

Delhi reported an 18.5% dip in fatal road accidents this year but the number of deaths caused by Delhi Transport Corporation (DTC) and cluster buses, tractors and Grameen Sewa tempos saw a rise, data released by traffic police shows.

The data says the number of people killed in road accidents in Delhi till November 3 this year was 17.7% less compared to the corresponding period last year.

While accidents caused by DTC buses went up from 12 in 2018 (till October 31) to 17 in 2019 between the same period, cluster buses caused 14 fatalities in 2018 between the same period, which went up to 21 in 2019.

Further, the data shows, tractors caused 14 fatalities in 2018 (till October 31), which increased to 17 in 2019 (till October 31). Five fatal accidents by Grameen Sewa tempos were reported in 2018 (till October 31), which went up to seven in 2019 between the same period.



Sewa Ram, professor of transport planning, School of Planning and Architecture, said public transport systems' employees need to be trained in safe driving. "Like doctors and engineers, regular training sessions and classes must be organised for drivers of public transport. They need sensitisation and need to be made aware of traffic violations and regulations," he said.

The total number of fatal accidents dipped by 18.5% from 1,416 in 2018, between January 1 and November 3, to 1,154 in 2019, in the same period. The traffic police data further shows that between the same period in 2019, the number of people killed in road accidents was 1,154, which is 257 fewer than in the last year.

The substantial dip comes in the wake of another set of data recently released by the Ministry of Road Transport and Highways (Morth), which showed Delhi accounted for the most number of road fatalities among all Indian cities in 2018 and 2017.

The number of road accident deaths in Delhi in 2018 had gone up by 6.7% compared to the previous year, Morth reported. Over 44% of all 1,690 deaths on Delhi's roads last year were found to be caused by speeding, the ministry reported.

The police data showed roads were safer for pedestrians this year. The number of pedestrians killed in accidents up to October 31 this year went down by 17.7% to 544 compared to 661 in the corresponding period last year.

The number of motorcycle riders killed in road accidents till October 31 this year also reduced by 17.46%, falling from 464 to 383, in the same time frame.

Special commissioner of police (traffic) Taj Hasan said the significant decrease in road fatalities in 2019 was a result of the high prosecution rates and enforcement.

"We prosecuted 952,000 people for not wearing helmets. The number of triple-riding prosecutions was 1,57,582. Speeding attracted 1,00,948 prosecutions and 14,858 people were prosecuted for using mobile phones while driving," Hasan said.

S. Velmurugan, senior principal scientist and former head of Traffic Engineering and Safety Division of the Central Road Research Institute, said the primary reasons why deaths in fatal accidents are coming down are increased traffic congestion and enforcement by police. “While in peak hours, the number of fatal accidents went down primarily because congestion has increased, speed and signal violation-recording cameras may have caused deterrence in lean hours when drivers tend to speed,” he said.

Senior police officers said most fatalities happen between 9 pm and 4 am. The police data also shows that number of such accidents in Delhi also went down in 2019 in comparison to last year.

In 2018, till October 31, fatal accidents reported between 9pm and 12 am were 294 which in 2019, between the same period, reduced to 227.

Between 12 am and 4 am, while 2018, till October 31, reported 256 fatal accidents, this year the number came down to 226.

The special commissioner said decrease in number of fatal accidents between 9 pm to 4 am also came down because of the speed curbing measures taken up by traffic police with help of road owning agencies.

“During the night hours when number of traffic staff on road is less, road curbing measures taken up with the help of road owning agencies helped us in bringing down number of accidents. We also re-planned our deployment at stretches prone to accidents during night hours,” Hasan said.

Traffic challans in Delhi fell by over 35% since new Motor Vehicles Act implemented in 2019, data shows

CITIES Updated: Jan 18, 2020 23:13 IST

Anvit Srivastava

Link: <https://www.hindustantimes.com/cities/traffic-challans-in-delhi-fell-by-over-35-since-new-motor-vehicles-act-implemented-in-2019-data-shows/story-bulRPnZNnM5Reg9iTLmQDL.html>

New Delhi: The number of prosecutions in cases of traffic violations on Delhi roads has fallen by 35.6% since the implementation of the New Motor Vehicles Act last September. From September to December last year, total prosecutions by the Delhi Traffic Police were 7.15 lakh, against 20.08 lakh and 20.28 lakh, between the same months in 2018 and 2017, respectively.

A senior officer of the Delhi Traffic Police said that the decline in number of prosecutions is because the city traffic department has not been given compounding powers under the New Motor Vehicles Act, as a result of which all cases are being sent to courts, increasing their burden and at the same time affecting enforcement.

Experts say that weak enforcement can lead to more indiscipline on the roads, thereby resulting in more accidents and even fatalities. According to data accessed by HT, in the month of January 2019, before the new Act was enforced, the total number of prosecutions were 4,86,668. After this there was a steady rise in numbers until August, when prosecution figures reached 6,28,653. However, soon after the New Motor Vehicles Act came into force on September 1, 2019, the total number of prosecutions, in the month of September alone, were reduced to 1,75,469. The same in the month of October were recorded at 1,87,295, and 1,66,272 in November and at 1,86,783 in December, 2019.

A comparison of the past year with previous ones shows that at 54,72,427, 2019 recorded 12.32 lakh lesser prosecutions than 2018, when the figure was 67,04,560. In 2017, the total number of prosecutions by the Delhi Traffic Police was 62,87,486, the data shows.

Explaining the reason for the steep decline, a senior traffic police officer, who asked not to be named, said, “With the introduction of the New Motor Vehicles Act, 2019, all state governments were required to come out with notifications authorising their respective traffic police departments with compounding powers. These powers authorize a traffic policeman to collect fines from the violator at the spot. However, as of now in Delhi, the traffic police do not have any compounding powers,” the officer said.

He said that as a result all challans are required to be sent to courts. “This has increased by many folds the paper work required of a traffic cop, which also affects surveillance work,” he said.

Another officer from the department said, “With the compounding power before the New Motor Vehicles Act, 2019, we were issuing at least 16,000 to 20,000 challans every day at an average. About 95% of these were paid up front by violators on the spot and the rest were sent to courts following any dispute. Now, the number of penalties issued daily by us has been reduced to 5,800 to 6,200, at an average because work load has increased. Enforcement is less, leading to lesser prosecutions,” the officer said, requesting anonymity.

According to former Delhi police commissioner Neeraj Kumar, such a low number of prosecutions can directly affect road safety in the national capital. “Lesser enforcement means more indiscipline on roads. This leads to increased chances of accidents which may result in even more fatalities. I see no reason behind compounding powers being kept from traffic officials by the state government under the new law,” he said.

Delhi government is yet to notify the list of compoundable offences under the new Act and is in the process of consulting legal experts. A senior official in Delhi’s transport department, said, “We are assessing all legal options. While the chief minister has himself acknowledged on several occasions that the amended law has visibly helped discipline traffic on roads, he however maintains that he is open to the option of holding discussions with stakeholders on whether the increased penalty amounts are causing hardships. Cases with merit will be considered for assessment.”

Most road accident victims ferried to hospital in autos, AIIMS data shows

Link: <https://www.hindustantimes.com/delhi-news/most-road-accident-victims-ferried-to-hospital-in-autos-aiims-data-shows/story-hkc00dn4D5ISp3EYobj8BN.html>

The data also showed while 1,584 people died in road accidents in Delhi in 2017, the number went up to 1,690 in 2018

DELHI Updated: Feb 20, 2020 19:50 IST

Anvit Srivastava



Only 15% were brought in government ambulances, while 10% were rushed to the hospital in private ambulances and 20% by the Delhi Police.(HT Archive)

At least 30% of all road accident victims in Delhi were rushed to AIIMS Trauma Centre in three-wheelers (auto-rickshaws), a two-year data, collated by the hospital from September 2017 to October 2019, showed. Only 15% were brought in government ambulances, while 10% were rushed to the hospital in private ambulances and 20% by the Delhi Police. Eleven percent reached the hospital by private cars while 14% were ferried by other means.

The data also showed while 1,584 people died in road accidents in Delhi in 2017, the number went up to 1,690 in 2018. The figure is alarming considering that the Metro city of Mumbai reported only 475 deaths in road accidents, down from 490 reported in 2017.

Gaurav Kaushik, working with the trauma centre as a scientist, said 14% of those who reached the hospital by other means included people who could not recall how they reached there. “Many of them were in a critical condition or unconscious. In some cases, people leave the injured at the entrance of the hospital and leave, fearing legal hassles,” he said.

A senior police officer posted with the Delhi traffic police said more number of injured were ferried in three-wheelers because these vehicles were easily available. “Many do not want to

bring patients in their vehicles, fearing that they will be dragged into legal proceedings. We need to publicise the Good Samaritan practices more aggressively,” he said, requesting not to be named.

The data also revealed that 78% of all road accident victims did not receive pre-hospital care before being taken to the hospital, which experts say is a major reason for the high number of road fatalities in Delhi.

Explaining the importance of pre-hospital care, professor of trauma surgery, Sushma Sagar, said pre-hospital care in India has a lot of catching up to do.

“This is one of the major reasons why we witness a high mortality rate in cases of accidents in Delhi. When a person sustains a spinal or neck injury, pre-hospital care is most important as the patient’s condition can deteriorate while being brought to the hospital. Sometimes, lack of proper initial care can even lead to life-long paralysis,” she said.

Sagar said at every level, from school to colleges and in workplaces, we need to teach people the basics of pre-hospital care. “Just having the infrastructure will not help. We have installed defibrillators at airports but how many know how to use them? Good Samaritan practices must be advertised on priority, may be, in movie theatres and malls,” she said.

The data, accessed by HT also states that 27,546 people, injured in road accidents in Delhi, were brought to AIIMS’s Jai Prakash Narayan Apex Trauma Center between September 2017 and October 2019. Of them, at least 85% were male and 15% were female.

A data released by the Ministry of Road Transport and Highways last year revealed that speeding caused more than 44% of all 1,690 accidental deaths on Delhi’s roads in 2018 even as the national capital accounted for the most road fatalities among all Indian cities in 2018 and 2017.

The data further mentions that while 64% of the total accident victims were admitted with critical injuries, 36% had minor injuries. Of them, 3.5 % could not be saved, the data reads.

The data also shows that of the total injured in accidents, 65% riding two-wheelers. Fourteen per cent were driving cars and 10% were in auto-rickshaws. The remaining 11% included pedestrians, cyclists and others, it said.

This suggests that of all the road accident victims, 79% were either driving a two-wheeler or a car. The data says that 67% of them were not wearing either helmets or had not fastened seat belts.

Professor of surgery, Amit Gupta, said Delhi also needs a dedicated trauma staff to deal with patients who are critically injured.

“Even if we have proper infrastructure and build multiple trauma centres across the city, we still lack the trained manpower. We need to train more doctors who can specialise as trauma surgeons,” he said.

Gupta said in 2016, trauma postgraduate degrees were introduced by the government but the course was not taken up by medical colleges. “Such courses will produce a brigade of trauma surgeons who will be experts in saving lives of those critically injured in accidents,” he added.



B. Raveendra Shetty

Chief Copy Editor

Vijay Karnataka

B. Raveendra Shetty is the Chief Copy Editor at Vijay Karnataka, and is based in Mangalore, Karnataka. During the fellowship, he wanted to look beyond the statistics and write on the understanding of how death impacts individuals and destroys families with exclusive focus on the families and dependents of road accident victims and how it affects them. This includes emotional and socio-economic ramifications on spouse, children, parents and extended families - which humanizes the impact of accidents and enable readers to understand it in real terms.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ದಿನಕ್ಕೆ 400 ಸಾವು

ಫೋರ
ಉಗ್ರರಿಗಿಂತ ರಸ್ತೆ
ಅಪಘಾತ ಕ್ರೂರ

■ ಬಿ. ರವೀಂದ್ರ ಶೆಟ್ಟಿ ಮಂಗಳೂರು

raveendra.shetty@timesgroup.com

ಉಗ್ರ ದಾಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗುವ ಬಗ್ಗೆ ಕಟ್ಟಿಬಿಟ್ಟ ವಹಿಸುವಸರಕಾರಗಳು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ 400 ಮಂದಿಯನ್ನು ಬಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ತೋರುತ್ತಿವೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 17 ಹಾಗೂ ನಾಲ್ಕು ನಿಮಿಷಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯದ ಸಂಚಾರ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗದ ಪ್ರಕಾರ, ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಪ್ರತಿದಿನ ಸರಾಸರಿ 1,273 ಅಪಘಾತ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿವೆ. 2008ಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಅಪಘಾತ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.23.4ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

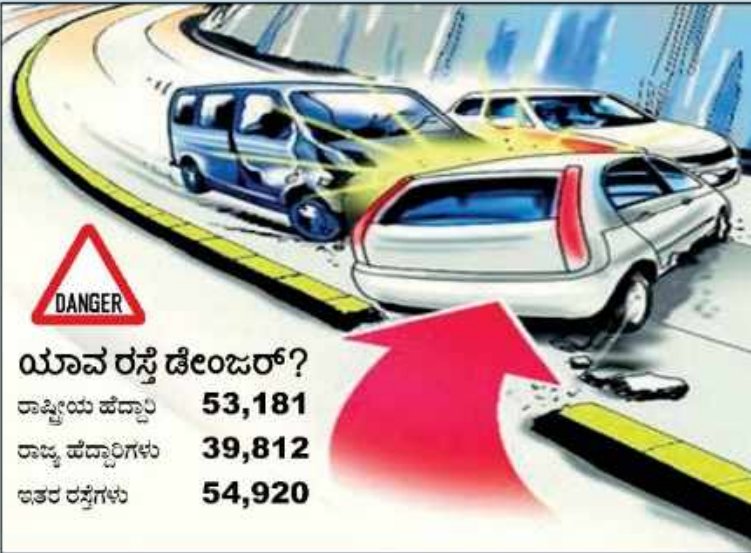


1,47,913

ವರ್ಷದ ಸಾವು

4,70,975

ಗಾಯಾಳುಗಳು



ಯಾವ ರಸ್ತೆ ಡೇಂಜರ್?

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ **53,181**

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು **39,812**

ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು **54,920**

ಯುವಕರೇ

ಹೆಚ್ಚು

00-18 ವರ್ಷ

9,408

18-35 ವರ್ಷ

73,793

(50%)

35-45 ವರ್ಷ

32,788

(22.2%)

45-60 ವರ್ಷ

22,462

60ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು

9,384

ಸಾವಿಗೇನು ಕಾರಣ?

| ಕಾರಣ | ಸಾವು | ಶೇಕಡಾ |
|---------------------|--------|-------|
| ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ | 35,975 | 24.3% |
| ಸೀಟ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಇಲ್ಲದೆ | 26,896 | 18.2% |
| ವಿಪರೀತ ವೇಗ | 98,613 | 66.7% |
| ಮದ್ಯ, ಡ್ರಗ್ಸ್ ಸೇವನೆ | 4,776 | 3.2% |
| ಮೋಟೊರ್ ಬೈಕ್ | 3,172 | 2.1% |

ದೇಶದ ಜಿಡಿಪಿಗೂ ಪೆಟ್ಟು

ಯುವ ಸಮುದಾಯ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬಲಿಯಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಜಿಡಿಪಿ ಮೇಲೆ ಇದು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ.

ಯಾವ ವಾಹನ, ಎಷ್ಟು ಸಾವು?

| | | | |
|--|------------------------|--------|-------|
| | ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು | 48,746 | 33% |
| | ಕಾರು, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ, ವ್ಯಾನ್ | 26,869 | 18.2% |
| | ಟ್ರಕ್ / ಬಾರಿಗಳು | 17,158 | 11.6% |
| | ಬಸ್‌ಗಳು | 9,069 | 6.1% |
| | ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾ | 7,167 | 4.8% |
| | ಬೈಸ್ಕಲ್ | 3,559 | 2.4% |
| | ಇತರ ವಾಹನಗಳು | 11,410 | 7.7% |
| | ವತ್ತಿನ ಗಾಡಿ ಇತ್ಯಾದಿ | 3,479 | 2.4% |
| | ಪಾದಚಾರಿಗಳು | 20,457 | 13.8% |

Translated Story from Kannada to English:

Daily 400 deaths in the country

B Ravindra Shetty Mangalore

Raveendra.shetty@timesgroup.com

Governments are taking precautions for militants attack,
But neglecting road accidents in which 400 people were dying in a day in the country.

In the country 17 peoples are dying in an hour & for every 4 minutes 1 person will die by road accidents.

As per Road transportation & Highway ministry, transport research branch every day on average of 1,273 accidents will happen.

Compare to 2008 the ratio of accidents has increased by 23.4%.

ROAD ACCIDENTS ARE CRUEL THAN HEINOUS MILITANTS

1,47,913 – DEATH IN A YEAR

4,70,975 – INJURIES

DANGER

WHICH ROAD IS DANGER?

NATIONAL HIGHWAY - 53,181

STATE HIGHWAY - 39,812

OTHER ROADS - 54,920

MORE YOUTHS

00 -18 YEARS - 9,408

18- 35 YEARS – 73,793 (50%)

35-45 YEARS – 32,788 (22.2%)

45-60 YEARS – 22462

60 + - 9,384

REASONS FOR DEATH?

| REASON | DEATH | % |
|----------------------------|--------|------|
| Without helmet | 35,975 | 24.3 |
| Without seatbelt | 26,896 | 18.2 |
| Hightspeed | 98,613 | 66.7 |
| Alcohol, Drugs Consumption | 4,776 | 3.2 |
| Mobile usage | 3,172 | 2.1 |

WHICH VEHICLE, HOW MANY DEATHS?

| | | |
|------------------|--------|-------|
| 2- wheeler | 48,746 | 33 % |
| Car, taxi, van | 26,869 | 18.2% |
| Truck / lorries | 17,158 | 11.6% |
| Buses | 9,069 | 6.1% |
| Auto rickshaw | 7,167 | 4.8% |
| Bicycle | 3,559 | 2.4% |
| Other vehicles | 11,410 | 7.7% |
| Bullock cart etc | 3,479 | 2.4% |
| Pedestrains | 20,457 | 13.8% |

Stroke for country's GDP.

Youths are dying more in road accidents this will effect country's total GDP.

BAD TIME

IN Which Time More Accidents

| | |
|---------------|--------|
| Morning 6 -9 | 53,489 |
| 9 - 12 | 70,211 |
| 12 - 3 | 71,392 |
| 3 – 6 | 81,619 |
| Evening 6 - 9 | 86,986 |
| Night 9 - 12 | 49,162 |
| 12 - 3 | 25,407 |
| 3 - 6 | 26,571 |

KARNATAKA 4th PLACE

| PLACE | ACCIDENTS IN STATE | DEATHS |
|---------------|-----------------------|--------|
| 1. U.PRADESH | 38,783 | 20,124 |
| 2. TAMILNADU | 65,562 | 16,157 |
| 3. MAHARASTRA | 35,853 | 12,264 |
| 4. KARNATAKA | 43,542 | 10,990 |

Rajasthan, Madhya Pradesh, Andrapradesh, Gujarat, Telangana, Westbengal, Bihar, Haryana, Odisha, Punjab , in the next places.

ನಿಮ್ಮೊಂದಿಗೆ...

ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಇರಲಿ ಎಚ್ಚರ

ಮತ್ತೊಂದು ಹೊಸ ಕ್ಯಾಲೆಂಡರ್ ವರ್ಷ ಎದುರುಬಂದು ನಿಂತಿದೆ. ಕಳೆದು ಹೋದ ಸವಿಸವಿ ನೆನೆಪುಗಳು, ಮರೆಯಲಾಗದ ನೋವುಗಳು, ಈಡೇರದ ಕನಸುಗಳು...ಹೀಗೆ ನೂರೆಂದು ನೆನೆಪುಗಳು ನಮ್ಮನ್ನು ಕಾಡುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಈ ಎಲ್ಲದರ ನಡುವೆ ಹೊಸ ಹೊಸ ದೊಡ್ಡ ಕನಸುಗಳನ್ನು ಕಾಣಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಈಡೇರಿಸುವ ಭಲವನ್ನು ಮೈಗೂಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಪಂಚಮಿಂದ ಸಾಧನೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುವುದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸಾಧನೆ ಹಾದಿ ಸಾಗಲಿ ಎಂಬುವುದೇ ನನ್ನ ಆಶಯ. ಈ ನಡುವೆ ನೂತನ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಎಚ್ಚರ ವಹಿಸಲೇಬೇಕಾಗಿದೆ. ಭಯೋತ್ಪಾದಕರು, ಉಗ್ರಗಾಮಿಗಳು, ಚಂಡಮಾರುತ... ಹೀಗೆ ನಾನಾ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಚರ್ಚೆ ನಡೆಸುತ್ತೇವೆ. ಸರಕಾರಗಳು ಕೂಡ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಕೋಶಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ವ್ಯವಹರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಅವುಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಭೀಕರವಾದುದು ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತಗಳು. ಆದರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಂಭೀರ ಚರ್ಚೆಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬುವುದು ನೋವಿನ ಸಂಗತಿ.

ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದಿನ 405 ಮಂದಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಜೀವ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕಿಂತ ಕ್ರೂರವಾದ ಬಲಿ ಯಾವುದಿದೆ ನೀವೇ ಹೇಳಿ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 17 ಹಾಗೂ 24 ಸೆಕೆಂಡ್‌ಗೆ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾವುಗೀಡಾಗುತ್ತಿದ್ದಾನೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಸರಾಸರಿ 1,47,913 ಜನ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬಿದ್ದು ಮೃತರಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. 4,70,975 ಜನ ಗಾಯಗೊಂಡು ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಸೇರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ 35,975 (ಶೇ. 24.3) ಜನ ಮುಖೈ ಸೀಟ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಧರಿಸದ ಕಾರಣ 26,896 (ಶೇ.18.2) ಮಂದಿ ಸಾವುಗೀಡಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಭಾರತದ ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತದ ಬಗ್ಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯದ ಸಂಚಾರ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗವು ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿರುವ ದಾಖಲೆ

ಪ್ರಕಾರ, ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಪ್ರತಿ ದಿನ ಸರಾಸರಿ 1,273 ಆಪಘಾತ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಆದರಲ್ಲಿ ದಿನಕ್ಕೆ 405 ಮಂದಿಗಳ ಸಾವು, ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 53 ಆಪಘಾತದಲ್ಲಿ 17 ಮಂದಿ ಜೀವ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ 2008ರಿಂದ ಇದುವರೆಗಿನ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತ ಪ್ರಮಾಣ 23.4 ಶೇಕಡಾದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ನಾಲ್ಕನೇ ಸ್ಥಾನ :

ದೇಶದ ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತ ಸಾವಿನಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ಅಗ್ರ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ವರ್ಷಕ್ಕೆ 38,783 ಆಪಘಾತದಲ್ಲಿ 20,124 ಮಂದಿ ಬಲಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನ ತಮಿಳುನಾಡು (65,562 ಆಪಘಾತ, 16,157 ಸಾವು) ಮೂರನೇ ಸ್ಥಾನ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ (35,853 ಆಪಘಾತ 12,264 ಮೃತ್ಯು) ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವಿದ್ದು, ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 43,542 ಆಪಘಾತದಲ್ಲಿ 10,609 ಮಂದಿ ಜೀವ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮುಂದಿನ ಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಜಸ್ಥಾನ, ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ಗುಜರಾತ್, ತೆಲಂಗಾಣ, ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಳ, ಬಿಹಾರ, ಹರ್ಯಾಣ, ಓಡಿಶಾ, ಪಂಜಾಬ್ ರಾಜ್ಯಗಳಿವೆ.

ಜಾಗತಿಕ ಚಿತ್ರಣ :

ಆಪಘಾತ ಸಾವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಜಗತಿಕ ಮಟ್ಟದ ವರದಿಯನ್ನು ವಿಶ್ವ ಆರೋಗ್ಯ ಸಂಸ್ಥೆ 2018ರಲ್ಲಿ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿದ್ದು, 104 ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತ ಸಾವುಗಳು ಏರಿಕೆಯಾದರೆ, 23 ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಯಥಾ ಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. 48 ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಆಪಘಾತ ಪ್ರಮಾಣ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಮಧ್ಯಮ ಆದಾಯದ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ.23ರಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾದರೆ, ಅಧಿಕ ಆದಾಯವಿರುವ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ.25ರಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಭಾರತದಂತಹ ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯದ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಆಪಘಾತ

ಪ್ರಮಾಣ ಇಳಿಕೆ ಬದಲು ಏರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ.

ದೇಶದ ಜಿಡಿಪಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು :

ದೇಶದ ಯುಎಸ್ ಸಮುದಾಯ ರಸ್ತೆ ಆಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬಲಿಯಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಜಿಡಿಪಿಯ ಮೇಲೆ ಇದು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. 18-35 ವರ್ಷ ಪ್ರಾಯದವರು 73,793 ಜನ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಆಪಘಾತದಿಂದ ಸಾವುಗೀಡಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು 49.9 ಶೇಕಡಾದಷ್ಟಾಗಿದೆ. 35ರಿಂದ 45 ವರ್ಷ ಪ್ರಾಯದ 32,788 ಜನ (ಶೇ.22.2), 45ರಿಂದ 60 ವರ್ಷ ಪ್ರಾಯದ 22,462 ಮಂದಿ, 60ಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು 5,384 ಮಂದಿ ಹಾಗೂ 18 ವರ್ಷದೊಳಗಿನ 9,408 ಜನ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಇಷ್ಟೊಂದು ಗಂಭೀರ ಸಮಸ್ಯೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಎಚ್ಚರ ವಹಿಸುವುದು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಜೀವ ಉಳಿಸುವ ಪಣ ತೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೆಲ್ಮೆಟ್, ಸೀಟ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಧರಿಸುವುದು, ವೇಗ ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದು ಸೇರಿದಂತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳೋಣ. ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಜೀವವೂ ಅಮೂಲ್ಯ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಚಲಾಯಿಸೋಣ. ಪಾದಾಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅದ್ರುತ ನೀಡೋಣ. ಈ ವರ್ಷ ಆಪಘಾತಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರಮಾಣ ಮಾಡೋಣ. ಕ್ಯಾಲೆಂಡರ್ ಹೊಸ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರೂ ಸುಖ, ಶಾಂತಿ, ಸಮೃದ್ಧಿ, ಆರೋಗ್ಯದಿಂದ ಬದುಕುವಂತಾಗಲಿ. ನಮ್ಮ ನೆಚ್ಚಿನ ಓದುಗರು, ಪಾಹೀರಾತುದಾರರು ಹಾಗೂ ಬಂಟಿರ ಯಾಸೆ ನಾವವರ ಮಾರ್ಗ ಸಂಘವೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ಪದಾಧಿಕಾರಿಗಳು, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಮುಂಗಡವಾಗಿಯೇ ಹೊಸ ವರ್ಷದ ಶುಭಾಶಯಗಳನ್ನು ಕೋರುತ್ತೇನೆ.

ಬಿ. ರವೀಂದ್ರ ಕಟ್ಟಿ
ಗೌರವ ಸಂಪಾದಕರು



B RAVINDRA SHETTY

Road Traffic Be Careful

Another new calendar year Arrived. Lost memories, Unforgettable pains. Unfulfilled Dreams ... so many hundred memories. We are haunted. All of this between “new big big dreams Should be seen. It fulfills it Must be incorporated. With perseverance, we know that achievement is possible. Let us go our path of achievement in this regard, my 'wish'. Between these New Year's Day is about road accidents is that we all must be careful. Terrorists, “extremists, Hurricane ... and so on. We have a lot to talk about. Governments are also a part of this Dealing in rupees. But Accidents beyond them. But serious about that the fact that there is no debate. The painful thing.

In our country, 405 people die every day on the road. Tell yourself what that fierce sacrifice is. Every year in India there are 17 and 24 road deaths. Every year an average of 1,47,913 people die on the road. 470,978 people injured and hospitalized. Of these, 35,975 (4 3 3) people without helmets have died due to seat belt wear. Official Release of Traffic Research Division of the Ministry of Traffic and Highways of India on Road Accidents in India. The number of road deaths per person per second per year is an average of 1.273 deaths per day, which accounts for 405 deaths per day, or 173 deaths per hour, compared to 234 deaths in the country since 2008.

Karnataka is fourth Place.

Uttar Pradesh ranks among the country's road accident deaths. 20124 victims in 38783 accidents per year. Second place Tamil Nadu (65,562 accidents, 16,157 deaths) Third place Maharashtra (35,853 accidents 12,264 deaths) and in fourth place is karnataka 43,542 accidents, 10609 deaths. Rajasthan, Madhya Pradesh, Andhra Pradesh, Gujarat, Telangana, West Bengal, Bihar. Haryana, Odisha and Punjab follows the list respectively.

Global image:

United Nations World Level Report on Accident Deaths. Release of Road Accidents in 104 Countries Issued in 2018. Death by Road accidents in 104 countries in increased, 23 countries is in normal situation, death by road accidents in 48 countries seems to be reduced. Middle incomes countries has reduced the death rate to 23% and more income countries reduced by 25% whereas low income country like INDIA is increased the death rate by road accidents instead of reducing.

IMPACT ON GDP:

The country's youth community is among the highest in a road accident which is impacting on the country's Total GDP rate. Approximately 73,793 youngsters are dying every year between the age group of 18 to 35 years. This goes to 49.9% totally and 32788 are dying in road accidents in the age group of 35 to 45 years (around 22.2%), 22462 is between the age group of 45 to 60 years and 9385 people are above 60 years of age and 9408 youngsters are dying who are below the age of 18 years every year.

It is very important to think about this serious matter. We should make a new resolution to save the lives of the people who met with an accident for this New Year and we should also make a practice to wear a helmet, seat belt and drive slowly policy to long live. We should start driving the vehicle thinking everyone's life is precious and we don't have any authority to take it. We should give more priority to Pedestrians. We try to reduce the accident rate for this New Year and we wish peace, happy and health to everyone.

Our beloved readers, Advertisers, Buntara Nada president association and for all CO workers, we wish you a ADVANCE HAPPY NEW YEAR.

Daily Blood mark on The Roads

Youths are being victimized for High speed

Mangalore city is day by day converting to smart city hence Dambar road is converting to smart cement road slowly. Smart road is increasing the speed limit of driving. Including Youngsters and other vehicles speed limit is increasing in road which is leading to road accident.

In Mangalore city, most of the people whose age group is between 25 to 35 years are more say Approx 37.35% are dying due to road accidents. It clearly states that 37 out 100 youngsters are dying in road accidents.


In guidance Saritha Dsouza, Head of the Department of Criminology and Pathology ,school of roshini nilaya students have researched on the city police station on the accidental death and reported the same which should be considered seriously.

YOUNGSTERS ARE MORE:

More of the accidents injury or death is happening with Youngsters only, especially with the age group of 25 to 35 years, out of which Male is 76.51% and female is 12.05%. Specially most of the accidents happens with 2 wheeler due to over speed, skidding, irresponsible, traffic can be the different reason for accidents.

Pandeshwara, Hampana Katte market road, including state bank , they are many other 11 major cities has accounted for 41% of accident , and 33% of accidents are accounted in National Highways. With this, we should be more worried because accidents are accounted more in city center rather than National highways. People may be injured, die due to these accidents. More accidents are recorded in major places in outskirts like suratkal, panambur, moolya. Accidents rates are increased during winter season from December to March.

studies also shown that hit and run case is recorded more with the age group of 15 to 35 years, they will hit the pedestrian and run from the place without even treating the injured person.



studies also shown that hit and run case is recorded more with the age group of 15 to 35 years, they will hit the pedestrian and run from the place without even treating the injured person.

DEADLY WEEKEND:

Accidents in Mangalore city occurs more in weekends say approx. 26.69%. Students have researched in city police, Mangalore for around 3 years and these results have come in report. Accidents for 3 years starting from 3 years is counted for approx. 26.69% between Saturday evening 3PM to 10PM in the night. Out of which, 20% or more accidents have occurred between the time span of 6PM to 9PM. Approx 11.4% accidents have accounted on Sunday and Wednesday. Monday 12PM to 3PM and 6PM to 9PM, around 16% of the accidents have occurred apart from the usual accidents.

There are many reasons for the increase in accident rates on weekends. There will be less traffic during the holidays. More speed as the road is empty, some youths will loose vehicle control because of alcohol consumption.

Highlights

36.36% accidents will occur in Tokkotu , panambur

16.87% accidents will takes place in the beginning of the new year.

47.59% accident victims are drivers

29.53% accident victims are pedestrians

Government buses accident ratio 1.2%

Private buses accident ratio 12.65%

In the jurisdiction of Mangalore City Police Commissionerate traffic on road accidents that occurred from 2015 to 17 The students have collected data from various Traffic Police Station and conducted the study. The study was conducted in 2018 also . As revealed by the study

Young people are the most casualty victims of all years of study Most of the accidents occur on weekends

Saritha Dsouza ,

Head of the Department of Criminology and Pathology

School of social work, Roshini Nilaya

Mangalore

3 ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 10,568 ಸಾವು ಹೆದ್ದಾರಿಯೇ ಹೆಮ್ಮಾರಿ



■ ಬಿ. ರವೀಂದ್ರ ಶೆಟ್ಟಿ ಮಂಗಳೂರು

ravindra.shetty@timesgroup.com

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟರೆ, ಅದು ನಿಜವಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಾ. ಹೆದ್ದಾರಿ ಜಾಲ ಇರುವುದು ಶೇ. 8 ಮಾತ್ರ. ಆದರೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪಾಲು ಶೇ. 36!

ರಾಜ್ಯ ಅಪರಾಧ ದಾಖಲೆ ವಿಭಾಗದ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಕಳೆದ 3 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಂಡವರು 29,170 ಮಂದಿ. ಅವರಲ್ಲಿ ರಾ. ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮೃತ್ಯು ಸಂಭವಿಸಿದ್ದು 10,568.

ಗಾಯಾಳುಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲೂ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳದ್ದೇ ದಾಖಲೆ. ಒಟ್ಟು 1,88,543 ಗಾಯಾಳುಗಳ ಪೈಕಿ 47,029 (33%) ಮಂದಿ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲೇ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.



ನಗರದಿಂದ ಹೊರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಪಘಾತ

ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ನಗರಕ್ಕಿಂತ ಹೊರಭಾಗದಲ್ಲೇ ಹೆಚ್ಚು ನಗರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸುವ ಅಪಘಾತ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.34 ಮಾತ್ರ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ಹಿಂದೆ ದಿನಕ್ಕೆ 2ರಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಮಂದಿ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೆ ಈಗ ಅದು 1ರಿಂದ 2ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. 30

ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪಾಲು ಶೇ. 2 ಮಾತ್ರ. ಆದರೆ, ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 30 ರಷ್ಟು ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲೇ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಕಾರಣ ಏನು?

- ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ ಕೂಡಲೇ ವೇಗ ಪಡೆಯುವ ವಾಹನಗಳು
- ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ತಾಂತ್ರಿಕವಾಗಿ ಉತ್ಕೃಷ್ಟ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು.
- ಪಾದಚಾರಿಗಳು ದಾಟಲು ಸಮರ್ಪಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು
- ಅಪಘಾತ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಕ್ರಮಗಳ ಕೊರತೆ

76056.6

ಕಿ.ಮೀ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಜಾಲ

6,572.1

ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ



ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅತಿ ವೇಗ, ಅಪಾಯಕಾರಿ ಜಾಲನೆ ಮೇಲೆ ಕಣ್ಣೆಡಲಾಗಿದೆ. ನಗರದ 400 ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ 1100 ಕ್ಕಾ ಮೇರಾ ಅಳವಡಿಸಿದ್ದು, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ 5,200 ಮಂದಿ ಪೊಲೀಸರು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಂಚಾರ ನಿಯಮ ಉಲ್ಲಂಘನೆ ವಿರುದ್ಧ ಕಠಿಣ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಅಪಘಾತ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಡಾ.ಅನಿಲ್ ಕುಮಾರ್ ಪೊಲೀಸ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಪೊಲೀಸ್ ಸಂಚಾರ ಯೋಜನೆ.

10,568 DEATH IN 3 YEARS.

NATIONAL ROADS ARE HEMP.

B Ravindra Shetty, Mangalore.

ravindra.shetty@timesgroup.com

We believe that National highway roads are safe for travelling which is a wrong assumption. We have only 8 routes in National highways, but we have recorded 36% of the accident in National Highways which is strange.

As per the record of State Crime Department, around 19,170 people have died due to accident in last 3 years, out of which 10568 people are died in National highway road.

Even Injured people are recorded more in National Highways roads, 47,029 out of 1,88,543 people who are injured are in National Highway Roads.

In the Cities like Bangalore, police department are recording the fast and neglect driving. Around 1100 cameras have placed in 400 junctions and 5200 police have appointed including officers to take of the road accident. Strict rules have come against traffic rules violation, accidents are reducing because of this reason.

Dr.Anil Kumar
Police Inspector,
Bangalore citv police traffic department

More accident out of the city

Accidents are more outside than in the city. Only 34 per cent of accidents occur in the city. Two to four people die daily in Bangalore. Now it reduced to 1 – 2.

30% in the country

The national highway's share of the total road network in the country is only 2%. But 30 %of the death toll occurs on the highway

76056.6 km total state road network

6,572.1 km national highway

What are the reason ?

Speeding vehicles as soon as they enter the highway

Highways are not technically elite

Lack of adequate system for pedestrians to cross

Lack of effective measures in accident zones

ಪುಟ್‌ಪಾತ್ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ | ಅಮಾಯಕ ಜೀವಗಳಿಗಿಲ್ಲ ಬೆಲೆ ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳೇ ಗರಿಷ್ಠ ಬಲಿ

■ ಬಿ. ರವೀಂದ್ರ ಶೆಟ್ಟಿ ಮಂಗಳೂರು

raveendra.shetty@timesgroup.com

ಪ್ರತೀ 24 ಸೆಕೆಂಡ್‌ಗೆ ಒಬ್ಬರು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ವಾಹನಗಳ ಸಹವಾಸವೇ ಬೇಡ, ನಡೆದಾಡಿಕೊಂಡೇ ಸಾಗಿ ಸುರಕ್ಷಿತರಾಗಿ ರೋಣ ಅಂದರೆ ಅದೂ ಆಸಾದ್ಯ. ಯಾಕೆಂದರೆ ಅಪಘಾತಗಳ ವೈಕಿ ಶೇ.23ರಷ್ಟು ಮಂದಿ ಬಲಿಯಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಪಾದಚಾರಿಗಳೇ ಎಂಬುದು ಆತಂಕದ ವಿಷಯ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದರ ಪ್ರಮಾಣ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಏರುತ್ತಾ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮಣಿಮಾ ಅಮಾಯಕರು ಜೀವ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ನಗರ ಚಿತ್ರಣ: ಮಂಗಳೂರು ನಗರ ಪೊಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರೇಟ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಆತಂಕ ಸೃಷ್ಟಿಸುವಂತಿದೆ. 2017ರಿಂದ 2020ರ ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು 1,060 ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 149 ಮಂದಿ ಮೃತಪಟ್ಟಿದ್ದು 911 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. 2018ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 948 ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 144 ಮಂದಿ ಮೃತಪಟ್ಟಿದ್ದು, 807 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. 2019ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 857 ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 124 ಮಂದಿ ಬಲಿಯಾಗಿದ್ದು 736 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕರು, ಸವಾರರು, ಸಹಸವಾರರು, ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ಗಳು ಅಲ್ಲದೆ ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಮೃತಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ವರ್ಷ ಆರಂಭ



ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಾವಿಗೆ ಕಾರಣಗಳೇನು ?

- ಅತೀ ವೇಗ ಮತ್ತು ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತನದ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ
- ನಗರದಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಮರ್ಪಕ ಫುಟ್‌ಪಾತ್ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು.
- ವಾಹನ ಚಾಲನೆ ವೇಳೆ ಮೊಬೈಲ್ ಬಳಕೆ, ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ
- ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯವಹಿಸದೆ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಮಾತ್ರ ವಿನಾಸಗೊಳಿಸಿರುವುದು.
- ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಅಡಳಿತ ಗಮನ ಹರಿಸದಿರುವುದು.
- ಮದ್ಯ, ಡ್ರಗ್ಸ್ ಮುಂತಾದವು ಅಮಲು ಪದಾರ್ಥ ಸೇವಿಸಿ ವಾಹನ ಚಲಾಯಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ತಪ್ಪು ಜಡ್ಡುಮೆಂಟ್ ಗಳು.
- ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ದಾಟುವ ತಪ್ಪು ನಿರ್ಧಾರಗಳು.
- ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ಸೂಕ್ತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು.
- ಅಗಲಗೊಂಡಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಫುಟ್‌ಪಾತ್‌ನಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದು.

ಕಾಯಿದೆ ಅನುಷ್ಠಾನ ರಾಜ್ಯದ ಹೊಣೆ

ಕೇಂದ್ರ ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷ ಹಿಂದೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿರುವ ಅಧಿಕೃತ ಅಂಕಿಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬಲಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ವಿವರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಂತೆ ಒಟ್ಟು ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.10ರಷ್ಟಾಗಿದೆ. ಶೇ.10ರಷ್ಟು ದ್ವಿಚಕ್ರ ಹಾಗೂ ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಶೇ.12ರಷ್ಟು ಚತುಷ್ಚಕ್ರ ವಾಹನದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಾದರೆ, ಈ ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರ ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.6ರಷ್ಟಾಗಿದೆ. ಬಸ್ ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.7 ಆಗಿದ್ದರೆ, ಫಸ ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.11ರಷ್ಟಾಗಿದೆ. ಶೇ.2ರಷ್ಟು ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರು ಬಲಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಇತರ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು ಶೇ.13ರಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾವಿಗೀಡಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಲೇ ಹೊಸ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಕಾಯಿದೆ-2019ರನ್ನು ಚಾರಿಗ ತರಲಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಆಯಾ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತಂದು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಇಳಿಕೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

ನಡೆದ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 144 ಮಂದಿ ಮೃತಪಟ್ಟವರಲ್ಲಿ 57 ಮಂದಿ ಅಮಾಯಕ ಪಾದಚಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಒಟ್ಟು ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಶೇ.40.32ರಷ್ಟು ಪಾದಚಾರಿಗಳು. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳನ್ನು ರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳೀಯಾಡಳಿತ, ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆ, ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ನಾನಾ ಸರಕಾರೀತರ ಸಂಘ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ರಚನಾತ್ಮಕ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವುದು ತುರ್ತು ಆಗುತ್ತವೆ.

ಮಂಗಳೂರು ಸಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿಯಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿದ್ದು, ಇಲ್ಲಿ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗ ಸುರಕ್ಷಿತ ಫುಟ್‌ಪಾತ್, ನೀರು ಹರಿದು ಹೋಗಲು ಚರಂಡಿ, ಎಲ್.ವಯರ್‌ಗಳು, ಪೈಪ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಯುಟಿಲಿಟಿ ಡಕ್‌ಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಅದ್ಭುತ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಂದೆ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಇಳಿಕೆ ಆಗಬಹುದು.

-ಮೊಹಮ್ಮದ್ ನಜೀರ್, ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಮಂಗಳೂರು ಸಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿ ಯೋಜನೆ.



ಗೊಂಡು ಎರಡು ವಾರದೊಳಗೆ ಇಬ್ಬರು ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಬಲಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ. 2019ರಲ್ಲಿ ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 124 ಮಂದಿ ಮೃತಪಟ್ಟವರಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಬರೋಬ್ಬರಿ 50. ಅಂದರೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಬಲಿಯಾದವರ ವೈಕಿ ಶೇ.39.58ರಷ್ಟು ಪಾದಚಾರಿಗಳು. 2018ರಲ್ಲಿ

FOOTHPATH IS A MESS/ NO PRICE FOR INNOCENT LIVES

Maximum Victims are pedestrians on city roads

Raveendra Shetty Mangalore

Every 24 second, one person is being died due to road accidents. By seeing these accidents every day, we feel not to touch the vehicle and feels it is better to go on walk which is also impossible reasoning being, now a days 23% of the pedestrians are being died due to road accidents which is quite difficult to digest. It is increasing year by year constantly in cities due to which poor people are dying.

URBAN IMAGERY:

From past 3 years, it is difficult to digest that more of the accidents are recorded of Pedestrians surrounding to Mangalore Police commissioner.

From 2017 to 2020, around 1060 people have met with an accident, out of which, 149 have died and 911 people have injured.

In the year 2018, around 948 people have met with an accident, out of which, 144 have died and 807 people are injured whereas in the year 2019, 124 have died and 736 people are injured with the total of 857 who met with an accident. Not only the drivers or accompanies are met with an accident, even pedestrians are injured in a large number due to road accidents. Within the 2 weeks in the new year 2020, 2 pedestrians have met with an accident.

In the year 2019, 50 pedestrians have died out of total accident 124 in the city center which means around 39.58% of pedestrians are killed in road accident whereas in the year 2018, 57 out of 144 people who are killed in road accidents are poor pedestrians which is around 40.32%.

It has become important and responsible to bring the safety and awareness to the drivers and pedestrians by the road safety , police department, sarige department.

Mangalore is developing to a smart and new modern road are setting an example. New separate place for pedestrians walk, new ventilator for pipes, separate for water sewage and many others are coming in to Mangalore smart city. First importance is being given to Pedestrians which in turn may reduce the accidents in future years.

Mohammad Nazeer,
Managing Director,
Mangalore Smart City project.

What caused the death of a pedestrian

High speed and negligent driving

There is no adequate footpath for pedestrians in the city

Mobile usage while driving, Neglect of pedestrians

Without taking care of pedestrians, Roads are designed for vehicle traffic only

The administration is not concerned about the safety of pedestrian traffic

Driving while intoxicated, such as drugs, alcohol

Wrong Judgments of Vehicles on the Road

Sometimes the negligence of pedestrians and the wrong decisions of crossing the road

Lack of proper roadway for pedestrians

Parking On the side of the wide road , on Footpath

The implementation of the Act is the responsibility of the state

Official figures released four years ago by Ministry of Central Traffic and Highways Give details of Which road users, how many victims are affected. Accordingly, pedestrian deaths in total accidents are 10%. 10% are two-wheelers and three-wheelers drivers. About 12% of the four-wheeler passenger. The death toll for drivers of this vehicles is 6 per cent. If the bus drivers and passengers are 7%, The drivers and passengers of Heavy vehicles is 11%. 2% of cyclists are victims. Other road users are losing 13 % of their lives. The new Motor Vehicle Amendment Act, 2019, has been enacted for the purpose of regulating it. This law has to be implemented by the respective State Governments to reduce the number of road accidents

A fine trial for accident prevention

Decrease in traffic violation case/ INCREASE in FINE

Raveendra Shetty , Mangalore.

Ravindra.shetty@timesgroup.com

Initiative by police of Imposing large fine for neglect driving has reduce the number of accidents to some extent comparatively which is good move. When compare to the year 2017 to 2019, we could see the decrease in road accidents in the 2019 after fine is being imposed due to which death and injuries is also reduced.


From September 1st 2019, Motor Vehicle correction board has increased the fine amount on neglect and rash driving and traffic rules breaking due to which even the police are very strict in these and taking strict action and drivers and owners are alert on not to void the traffic rules due to which road accidents have reduced.

ACCIDENT INCIDENT COUNT

In the year 2017, total of 2,27,148 incidents have recorded due to traffic rule breaking in Motor traffic board department and all the cases have declared as Punishable Offence so Police department have collected around 2,3,15,300 rupees fine for these offenses as a fine/penalty. In the same year, even Karnataka police traffic department have collected the Fine for 169 punishable offence which was recorded.

In the year 2018, Police traffic department have collected the fine of rupees 3,32,38,300 for the punishable offense of 3,18,951 out of 3,19,002 cases recorded. In the same year, even Karnataka police traffic department have collected the Fine for 243 punishable offence which was recorded.

In the year 2019, Police traffic department have collected the fine of rupees 4,47,44,525 for the punishable offense of 2,83,376 out of



2,85,025 cases recorded and 1649 have cases are still pending which was recorded in recent days.

COLLECTING FINE IN COURT:

Fines collected in court by Public for Traffic rules violation is use to funded to Police department fund and imposing heavy fine and being strict on traffic rules violation not only collected the fund for policy emergency fund but also reduced the accidents which was happening by negligence.

In the year 2017, around 2.37 crores have collected as fine for 2.27 lakh cases where as in the year 2018, 3.32 crores have been collected as fine for 3.18 lakh cases but as a special in the year 2019, fine collected is more when compared to 2017 and 2018 even though the traffic violation is reduced due to increase in fine amount by police department.

INCREASED ON HARSH HORN, MOBILE AND HELMET:

Mangalore Police department has stepped into the roads and working rigorously to reduce the death, accident, injuries which is happening in roads due to negligence and traffic rules violation. More cases were recorded on Harsh horn on vehicles in the year 2017 and by 2019 this case is reduced in a large extent. Driving without helmet and while talking in mobile phone case was recorded more in the year 2018 but it is deliberately reduced in the year 2019. Rash and Speed driving which is the reason for accidents has increased in the year 2019 and police is also looking into driving with alcohol which is one of the serious case to be considered to reduce the accident.

Police is serious on neglect driving, traffic rules breaking, rash driving and hence they are also trying to give a knowledge on the consequences they face due to neglect driving to the general public because of which, traffic rules violation and accident cases are reduced year by year. Motor Vehicle Act has bring in more rules and regulations to reduce the accidents, if this is followed by general public then we will be success in reducing the accident case in a very large extent.

Dr.P S Harsha,

In Mangalore city, 144 people died in 948 road accidents in 2018
Of the 857 fatalities in 2019, 124 died.

3.3 2 crore fine collection in 2018

Details of cases filed from 2017 to 31 December 2019 on major law violations

| Detail of violation | 2017 No of cases | 2018 No of cases | 2019 No of cases |
|----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Not wearing a helmet | 67,691 | 63,303 | 48,766 |
| Mobile usage while driving | 4,996 | 9,140 | 6,022 |
| Drink alcohol and drive | 2,431 | 2,798 | 4,539 |
| Harsh horn | 8,319 | 14,265 | 8,039 |
| Driving without a license | 1,291 | 1,671 | 1,254 |
| The air pollution case | 900 | 1,199 | 664 |
| Tint glass case | 12,102 | 10,835 | 11,056 |
| Overfilling on the bus | 1,162 | 2,618 | 2,690 |

ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ ಆಫಾತ ತರುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತ ಗಾಯಾಳುಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಗಣನೀಯ ಏರಿಕೆ | 1060 ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ 911 ಮಂದಿಗೆ ಗಾಯ

■ ಬಿ. ರವೀಂದ್ರ ಶೆಟ್ಟಿ ಮಂಗಳೂರು

raveendra.shetty@limesgroup.com

ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಿಂದ ನಾವಿನ ಒಬ್ಬ ಗಾಯಗೊಳ್ಳುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೂಡ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಿಂದ ಗಾಯಗೊಂಡವರು ಏಕೀಕೃತ ಕಾಲ ಅಸ್ಥಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎದುರಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅಪಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾದ ಸಂಸ್ಕೃತ ಕುಟುಂಬ ತೀವ್ರ ಆಫಾತ ಎದುರಿಸುವಂತಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಸಾವಿಗೀಡು ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗಾಯಾಳುಗಳು ಆಸ್ತಿ ದಾರಿಲಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಪೈಕಿ ಕೆಲವರು ತಮ್ಮ ಅಂಗಾಂಗಗಳನ್ನು ಕಾಯಂ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಒಂದು ತೇಕ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 25-35 ವಯಸ್ಸಿನವರು ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸಾವು, ಸೋವಿಗೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ನಂತರದ ಸ್ಥಾನ 35-45 ವಯಸ್ಸಿನವರಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಯಸ್ಸಿನವರು ದುಡ್ಡು ಮೊದಲ ಕುಟುಂಬದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ವಯಸ್ಸಿನವರು ಗಾಯಗೊಂಡು ತಿಂಗಳುಗಟ್ಟಲೆ ಆಸ್ತಿ ದಾರಿಲಾದರೆ, ಇಡೀ ಕುಟುಂಬ ಕೆಂಗಾಲಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಕಡೆ ದುಡ್ಡು ಮೊದಲ, ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಆಸ್ತಿ ಬೆಲೆ ಪಾವತಿಯ ಒತ್ತಡ. ಆದರಲ್ಲೂ ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ ಆಫಾರ್‌ರಂಭವಾಗಿದ್ದರೂ ಆಸ್ತಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಇಡೀ ಕುಟುಂಬ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸಂಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿರುವ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಗಾಯಗೊಂಡವರು ಚಿಕಿತ್ಸೆ : ಮಂಗಳೂರು ನಗರ ಪೊಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರೇಲ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಅಂಕ ಅಂಶಗಳು ಅಚ್ಚು ಮೂಡಿಸುತ್ತವೆ. 2017ರ ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು 1069 ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 911 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ (ಒಟ್ಟು ಮೃತರು 149). ಇದು ಮೃತರ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತಲೂ ಸುಮಾರು ಏಳು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚು. 2018ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 948 ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 807 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರೆ (ಮೃತರು 144). 2019ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 857 ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 736 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡು ಆಸ್ತಿ ಸೇರಿದ್ದಾರೆ (ಮೃತರು 124). ಅಂದರೆ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದ ಗಾಯಾಳು ಸಂಖ್ಯೆ ಸಂಕ್ಷೇಪವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯ 2017ರಲ್ಲಿ



ಬಹುಗಂಟಗೊಳಗಿರುವ ಅಂಕ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಮೃತರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 4,64,910 ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 1, 47, 913 ಮಂದಿ ಮೃತರಾಗಿದ್ದಾರೆ, 4, 71, 975 ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಅಂದರೆ ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸುಮಾರು ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

ಅಪಘಾತ ನಿವಾರಣೆ ಕೈಮೇರು ಕಣ್ಣಿನಿಂದ : ಮಂಗಳೂರು ನಗರ ಪೊಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರೇಲ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತ ನಿವಾರಣೆಗಾಗಿ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಉಪಕರಣ ಪರಿಗಣಿಸುವವರು 75 ಕ್ಯಾಮೆರಾಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸ್ಟಾರ್ಟ್‌ಗಿಟ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಇವತ್ತು ಕ್ಯಾಮೆರಾ ಅಳವಡಿಸುವ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಾರದರ್ಶಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪೊಲೀಸರು 'ಬಾಡಿಸ್ಟಾರ್ಟ್' ಕ್ಯಾಮೆರಾಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ 20 ಕ್ಯಾಮೆರಾಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರತಿ ದಿನ ನಗರ ಪೊಲೀಸ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ 2000 ರಿಂದ 300 ಬಾಡಿಸ್ಟಾರ್ಟ್ ಕೆಲಸಗಳು ದಾಖಲಿಸಿಕೊಳ್ಳಲ್ಪಡುತ್ತವೆ. ಸುರಕ್ಷತೆ ಸಂಬಂಧ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಸುಮಾರು 240

ಸ್ಥಳೀಯಾಡಳಿತ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ

ಸುರಕ್ಷಿತ ಸರಾಸರಿ ಸ್ಥಳೀಯಾಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪೊಲೀಸ್, ಸಾಲಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಪಿಪಿಒಡಿ ಇಲಾಖೆ ಜೊತೆಗೆ ಸೇರಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸ್ಥಳೀಯಾಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ತುರ್ತಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗೆ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಗಮನ ನೀಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

- ಮಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಯು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಡ್ರಾಬ್ಬಿ ಕ್ರಾಸ್ ಸೇರಿದಂತೆ ನಾಣಾ ರೀತಿಯ ರಸ್ತೆ ವ್ಯಂಚಿಂಗ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು.
- ನಗರಮೊಳಗೆ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾತ್ರಿ ಸಂಚಾರಿ ಮುಳುಗಿಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಫುಟ್ ಪಾತ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು.
- ಐಸಿ ಒತ್ತಡವಿರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಬಾಟಲೆಗಳನ್ನು ಅಂಚೆ ಪಾಸ್ ಅಥವಾ ಓವರ್ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ರೇಲಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವುದು.

ಪೊಲೀಸರು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮೂಲಕ ಅಪಘಾತ ನಿವಾರಣೆ ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷತೆ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.



ದೇಶದಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಸಂಭವಿಸುವ ಸುಮಾರು ಐದು ಲಕ್ಷ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ 1.5 ಲಕ್ಷ ಮಂದಿ ಸಾವಿಗೀಡಾದರೆ, 2.5 ಲಕ್ಷದಿಂದ 5 ಲಕ್ಷ ಮಂದಿ ಗಾಯಾಳುಗಳಾಗುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ದೇಶದ ಜಿಡಿಪಿಗೆ ಸುಮಾರು ಎರಡು ಶೇಕಡಾ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ 18 ವರ್ಷದಿಂದ 35 ವರ್ಷದ ವಯಸ್ಸಿನವರೇ ಹೆಚ್ಚು ಸಂತ್ರಸ್ತರಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ಕುಟುಂಬಗಳು ನಾನಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೆಚ್ಚು ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ಅಪಘಾತ ಸಂದರ್ಭ ತುರ್ತು ಆಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ರಸ್ತೆ ಪುರೈಕೆ, ಬಡ ಅಂಗವಿಕಲರಿಗೆ ವೀಲ್ ಚೇರ್ ಸೇರಿದಂತೆ ನಾನಾ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ರೋಕ್ಸ್ ಮನವಿ ಸೇವೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

- ಸಿ.ಎಂ. ಶಾಂತಾರಾಮ ಶೆಟ್ಟಿ, ಚೀರ್ಮನ್, ಭಾರತೀಯ ರೋಕ್ಸ್ ಸಂಸ್ಥೆ, ದ. ಕ. ಜಿಲ್ಲಾ ಘಟಕ

A road accident that shocks the family

A substantial increase in the amount of injuries. Injury to 911 out of a 1060 Accident.

With increasing road accidents In addition to the death toll, the number of casualties is also rising injured by the Accident was facing a condition of receiving treatment in the hospital for a long time. Family of victims of an accident was facing severe shock.

Four times as many deaths are injured being hospitalized in Road accidents occur in Mangalore city . Some of these They lose their organs permanently In road accidents by walking in the city. In most of the road accidents happening in the city The largest number of Death & pain are between 25 and 35 years old. This is followed by those aged 35 to 45. This age group is working and taking over the responsibility of the family, If this age group is injured and hospitalized for months The whole family will be confused. On the one hand Work curtailment On the other side pressure of hospital bill payment. If the pillar of the family is hospitalized The entire family is financially distressed It becomes a social problem.

The condition of the injured : In the jurisdiction of Mangalore City Police Commissionerate In the last three years The statistics of those injured in the crash are astonishing From 2017 to 2020 911 people were injured in the 1060 accident (The total number of dead was 149). This is about 7 times the number of dead . Of the total 948 road accidents in 2018 807 were injured (144 dead). Of the total 857 accidents in 2019 136 injured and hospitalized (124 dead). That means the number of road accident trauma victims is increasing year by year.

As per Ministry of Central Road Transport and Highways Released statistics in 2017 Out of a total of 4,64,910 road accidents in the country 1,47, 913 dead 4,70, 975 wounded. This means that the number of casualties has nearly 4 times more.

Camera surveillance for accident control : In the jurisdiction of Mangalore City Police Commissionerate For road accident control and detection of road rules violations About 75 cameras are installed in major circles. More camera installations are being planned under Smart City The body worn cameras were provided to the police for the purpose of filing a transparent case There are currently 20 cameras in operation. 200 to 300 traffic violation cases are recorded in the city police jurisdiction every day. There are about 240 policemen, including officers, working for the Safe Traffic System. Through this the Police Department is working for Accident Control and Safe Traffic.

Of the nearly 5 lakh accidents that happen to happiness in the country If 1.5 lakh people die 2.5 lakh to 5 lakh people are injured. This results in a loss of about 2% of the country's GDP. 18 to 35 year olds are the most victims in a road accident. This was acknowledged by Union Road Transport and Highways Minister Nitin Gadkari. We are constantly seeing family members in distress. Provide them with an sense of urgency in case of an accident Blood supply, By providing Wheelchair & variety of equipment For the poor disabled The Red Cross is doing humanitarian service.

- CA Shantaram Shetty , Chairman Indian Red Cross
Organization Dakshina Kannada District Unit

Local Governance Partnership

Department of Police ,Transport Department, PWD needs to work with the local governing body for safe traffic Local authorities urgently need to pay attention to the following

The Mangalore metropolitan corporation Implementation of various types of road painting including zebra Crossing for roads

Installation of reflectors for night traffic safety wherever necessary within the city

Construction of suitable Foothpaths on the roadside

Underpass or overpass for road crossings in areas where people density is more

Install appropriate railings along the road

ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕೇಸಿಗೆ ಸವಿತ್ ದಂಡ ವಾಹನದಾರರು ಪುಲ್ ಥಂಡ

ಹೊಸ ಮೋಟಾರ್ ಕಾಯಿದೆಯ ಎಫೆಕ್ಟ್ | ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಲನ

■ **ಬಿ. ರವೀಂದ್ರ ಶೆಟ್ಟಿ** ಮಂಗಳೂರು
ravindra.shetty@timesgroup.com

ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಿಂದ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುವವರ ಹಾಗೂ ಗಾಯಗೊಳ್ಳುವವರ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಕಾಯಿದೆ ಅನುಭವಿಕ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿತಿದೆ.

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ 2019 ಸೆ.18ರಂದು ಈ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಪಕ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಗಿದ್ದು, ಹಿಂದಿನ ತಿಂಗಳುಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳ ಹಾಗೂ ಸಾವು ನೋವುಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ. ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ಒಟ್ಟು 100 ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 27ಮಂದಿ ಮೃತಪಟ್ಟಿದ್ದು, 209ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರು. ಕಾಯಿದೆ ಜಾರಿಗೆ ಮುನ್ನದ ಎರಡು ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಕಾಯಿದೆ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬಂದ ಬಳಿಕ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮ ಗಳ ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಇಳಿಮುಖವಾಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆ, ಪರಿಣಾಮ ಅಪಘಾತಗಳು ಕೂಡ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

ವಾಹನ ಬಳಕೆದಾರರು ಮತ್ತು ಎಚ್ಚರ ಮೊಸುಕಿರುವವರು ಗುಣಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಹೊರಳಬೇಕು. ನಾಗರಿಕರ ಒಳಿತಿಗಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮ ಉಲ್ಲಂಘನೆಗೆ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ದಾಖಲಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಹೊರತು ಅನ್ಯ ಉದ್ದೇಶ ಇಲ್ಲ. ಹೊಸ ಕಾಯಿದೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಜಾಗೃತಿ ಆಗಿತ್ತು. ಕುಮಾರಚಂದ್ರ, ಎಡಿಟರ್‌ನಲ್ ಎಸ್ಪಿ, ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆ



ಗುಣಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಹೊರಳಬೇಕು. ನಾಗರಿಕರ ಒಳಿತಿಗಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮ ಉಲ್ಲಂಘನೆಗೆ ಕೇಸುಗಳನ್ನು ದಾಖಲಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಹೊರತು ಅನ್ಯ ಉದ್ದೇಶ ಇಲ್ಲ. ಹೊಸ ಕಾಯಿದೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಜಾಗೃತಿ ಆಗಿತ್ತು. ಕುಮಾರಚಂದ್ರ, ಎಡಿಟರ್‌ನಲ್ ಎಸ್ಪಿ, ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆ

ತಿಂಗಳು ಅಂದರೆ ಒಟ್ಟು, ಆಗಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 388 ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದ್ದು, 71ಮಂದಿ ಸಾವಿಗೀಡಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಬರೋಬ್ಬರಿ 432. ದಂಡ ಪ್ರಯೋಗದಿಂದ ವಾಹನದಾರರು ಮತ್ತು ಎಚ್ಚರವೆಂಬುದು ರಸ್ತೆಗಳ ಯುಕ್ತಿದಾರ. ಹೊಸ ಕಾಯಿದೆಯಿಂದ ಸಂಚಾರಿ ಕಾನೂನು ಉಲ್ಲಂಘನೆ ದಂಡದ ಮೊತ್ತ ಎರಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು, ಇಡೀ ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಲನ ಮೊಡಲಿದೆ.

ದಂಡ ಪ್ರಮಾಣ ಹೇಗಿದೆ : ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕೃತ ಪ್ರಕಟಣೆ ಹೊರಡಿಸಿದ ಬಳಿಕ ಅನುಭವಿಕ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಸೇರಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನ (ತಿದ್ದು ಪಡಿ) ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಯಿತು.



ನಾನಾ ಅಪರಾಧಗಳಿಗೆ ದಂಡದ ವಿವರಗಳು

■ **ವಾಹನಗಳ ಅಲ್ಟೇಶನ್ - ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂ.**

■ **ಜಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿ ಅಮಾನತಿನಲ್ಲಿರುವ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ - 10ಸಾವಿರ ರೂ.**

■ **ಮದ್ಯ, ಡ್ರಗ್ಸ್ ಸೇವಿಸಿ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ -10,000**

■ **ವಾಹನ ರೇಸಿಂಗ್ :** ಮೊದಲ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ 5000, ಎರಡನೇ ಮತ್ತು ಅದರ ನಂತರದ ಪ್ರತಿ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ ತಲಾ 10,000ರೂ.

■ **ಚಾಲನೆ ವೇಳೆ ಮೊಬೈಲ್ ಬಳಕೆ:** ಮೊದಲ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ ನಾಣ್ಯ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ದಂಡವಿದೆ. ಅದರ 2ನೇ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತಲಾ 10,000ರೂ. ದಂಡ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

● **ದ್ವಿಚಕ್ರ/ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ 1500**

● **ಕಾರುಗಳಿಗೆ - 3000**

● **ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ-5000ರೂ.**

■ **ವಾಹನಗಳು ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರದ ಸಂದರ್ಭ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವುದು :**

● **ದ್ವಿಚಕ್ರ/ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ -1500ರೂ.**

● **ಕಾರು, ಘನವಾಹನ, ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ - 3000**

■ **ವಾಹನಗಳಿಂದ ಅಸಮರ್ಪಕ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯ ಪ್ರಮಾಣ**

● **ದ್ವಿಚಕ್ರ/ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ -1500ರೂ.**

● **ಕಾರು, ಘನವಾಹನ, ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ - 3000**

■ **ರಿಬ್ರೇಕಿಂಗ್ ಸಂಖ್ಯೆ ರಹಿತವಾಗಿದ್ದರೆ:**

● **ದ್ವಿಚಕ್ರ/ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ -2000ರೂ.**

● **ಕಾರುಗಳಿಗೆ-3000**

● **ಘನವಾಹನ ಮತ್ತು ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ - 5000ರೂ.**

■ **ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ:**

● ಮೊದಲ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ 5,000 ಮತ್ತು ಎರಡನೇ ಮತ್ತು ಅದರ ನಂತರದ ಪ್ರತಿ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ ತಲಾ 10,000

■ **ಆತೀ ವೇಗದ ಚಾಲನೆ :**

● **ದ್ವಿಚಕ್ರ/ತ್ರಿಚಕ್ರ/ಕಾರುಗಳಿಗೆ - 1000**

● **ಘನವಾಹನ, ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ -2000**

■ **ಸಮರ್ಪಕ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಲು ನಿರಾಕರಣೆ ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆ/ ಕಾನೂನು ಉಲ್ಲಂಘನೆ -1,000**

■ **ಟೆಲಿಫೋನ್ ಇಲ್ಲದ ಪ್ರಯಾಣ -500ರೂ.**

■ **ದೈನಂದಿನ ಹಾಗೂ ಮಾನಸಿಕವಾಗಿ ಅಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಇರುವ ಸಂದರ್ಭ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವುದು-ಮೊದಲ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ 1000, ಎರಡು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಪ್ರತಿ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ ತಲಾ2000ರೂ.**

■ **ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಛಾರ ಒಯ್ಯುವುದು:** 5,000ರೂ., ಮತ್ತು ಓವರ್‌ಲೋಡ್‌ನ ಪ್ರತಿ ಟನ್‌ಗೆ ತಲಾ 2000ರಂತೆ ದಂಡ.

■ **ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಒಯ್ಯುವುದು:** ಪ್ರತಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತಲಾ 200

■ **ನೀಟ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಹಾಕದಿರುವುದು - 500ರೂ.**

■ **ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಧರಿಸದಿರುವುದು- 500ರೂ**

■ **ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್ ಸೇರಿದಂತೆ ತುರ್ತು ಸೇವೆಯ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ದಾರಿ ಕೊಡದಿರುವುದು- 1000ರೂ.**

■ **ವಾಹನಗಳಿಗೆ ನಿಮಿ ಮಾರದಿರುವುದು :**

● **ದ್ವಿಚಕ್ರ/ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ -1000ರೂ.**

● **ಕಾರುಗಳಿಗೆ-3000**

● **ಘನವಾಹನ, ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ - 4000ರೂ.**

ಇದಲ್ಲದೆ ಇತರ ಕಾನೂನು ಉಲ್ಲಂಘನೆಗಳಿಗೆ -

ಮೊದಲ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ 500 ಹಾಗೂ ಎರಡು ಮತ್ತು

ನಂತರದ ಪ್ರತಿ ಅಪರಾಧಕ್ಕೆ 1000ರೂ.

More fines for traffic case

Motorists full nervous

Effect of the New Motor Act / Effective in the traffic system

Implemented Motor Vehicle Amendment Act in the wake of reducing loss of lives & casualties in road accidents & implementing a secure traffic system has made quite an impact in undivided Dakshina Kannada district.

From September 1, 2019 The Act has been put in place in Dakshina Kannada and Udupi Districts

The number of accidents and casualties during this period is considerable reduced compared to previous months. Of the total 100 accidents Occurred in Dakshina Kannada and Udupi districts in September, 27 died 209 were injured. Two months before the enactment of the Act ie in the month of July-August total of 388 accidents occurred and 71 people died. The number of casualties during this period was 432. Motorists are taking to the streets with more caution because of the fines. Due to rise in Traffic violations penalties amount of the new law The entire traffic system is excited.

What is the penalty rate : After the official announcement in the Karnataka State Letter in September Statewide including the undivided Dakshina Kannada district The Motor Vehicle (Amendment) Act has been implemented.

Details of penalties for various offenses

Vehicle Alteration rs.100000

Driving while driving license suspension rs.10000

Consuming Alcohol Drugs and Driving rs.10000

Motor Racing 5000 for the first offense And 10000 for each subsequent offense

Mobile usage if driving There are different types of fines for different vehicles of the first offense But for the second offense, all vehicles will be fined Rs 10,000 each

Two wheeler / Three wheeler rs 1500

Cars rs 3000

Other vehicles rs 5000

Driving while the standards are in place

Two wheeler / Three wheeler rs 1500

Cars , heavy vehicles , other vehicles rs 3000

Inadequate air pollution rate from vehicles

Two wheeler / Three wheeler rs 1500

Cars , heavy vehicles , other vehicles rs 3000

Without registration number

Two wheeler / Three wheeler rs 2000

Cars rs 3000

heavy vehicles , other vehicles rs 5000

Driving without a permit

5000 for the first offense and 10000 for the 2nd and subsequent terms

High speed driving

Two wheeler / Three wheeler / cars rs 1000

heavy vehicles , other vehicles rs 2000

Refusal to provide adequate information and violation of law rs 1000

Travel without tickets rs 500

Driving while physically mentally incapacitated rs 1000 for the first offense and rs2000 for second & each subsequent offense

Heavy load on vehicles rs 5000 & rs 2000 per ton of overload

extra passengers in transport vehicles 200 per additional passenger

Non seat belt rs 500

After the implementation of the Motor Vehicle Amendment Act Cases of traffic violations are on the decline The impact accidents are also down significantly What motor vehicle users are caring about is a positive change. For the sake of the citizens traffic violations cases are filing except There is no other motive. More awareness of the new law is needed.

Kumara Chandra Addison SP Udipi District



G. Rajasekaran

Freelance journalist

G.Rajasekaran is an independent journalist based at Salem District in Tamil Nadu. After 20 years of service with The New Indian Express as Staff and Special Correspondent, he currently contributes in-depth articles for online outlet, The News Minute and also edit news reports on part time basis for Afternoon evening English daily. As a fellow of the Road Safety Media Fellowship, he planned to report on how prepared are law enforcers and manufactures in implementing helmet rule for children, the efficacy of the computerised video surveillance systems in policing traffic violations in smart city Coimbatore and investigate connection between road accidents and the increase in sporty bikes.

Why TN traffic police must enforce the helmet rule for children

Link: <https://www.thenewsminute.com/article/disability-rights-groups-demand-reservation-private-sector-local-body-polls-tn-116722>

The new Motor Vehicles (Amendment) Act 2019 has made it compulsory for children riding pillion to wear helmets but this is rarely enforced by traffic police.




IMAGE COURTESY: PICXY

ROAD SAFETY TUESDAY, DECEMBER 24, 2019 - 16:27

[George Rajasekaran](#)

Every two minutes a child or teenager dies in a road accident in some part of the world, while another 38 children are injured. In Tamil Nadu, in 2018 alone, 439 children died and 3,717 children were injured in road accidents, according to the State Crime Records Bureau statistics. While helmet use can save many children's



lives and protect them from crippling injuries, any discussion on the use of helmets is readily sidestepped.

Children are vulnerable road users along with senior citizens and people with disabilities, according to the WHO. To protect children from deaths and severe injuries in road crashes, the new Motor Vehicles (Amendment) Act 2019 has made it compulsory for children riding pillion to wear helmets. According to the Act, only one person can ride pillion irrespective of whether he/she is a child or adult, and it is illegal for a person to travel pillion without a helmet.

Lax enforcement

In Tamil Nadu, one can hardly see a child wearing a helmet on a two-wheeler and traffic cops don't even consider it a violation. The state achieved a 24% reduction in total accident fatalities in the year 2018 as compared to the previous year. Yet the state traffic police lacks focus when it comes to protection for children on the roads.

The reality, as in many low income countries, is that the two-wheeler is the family's only means of transport. For most middle income and low income people, two-wheelers are the only way for families to get access to education and health care, or meet other social and economic needs. The law enforcers in Tamil Nadu seem to be more on the side of reality than on the side of the law. Penalty for traffic violations is being charged on old rates and the enhanced penalty charges according to the new Motor Vehicles Amendment Act are yet to be implemented in the state, as a result of which compliance levels for the helmet rule is low.

Rajesh Kannan, Assistant Commissioner of Police, Coimbatore West, says, "I prefer to go by application of mind. If for a genuine reason a child needs to be transported on a motorcycle, the helmet rule cannot be applied strictly," he says.

Says S Senthil, Deputy Commissioner of Police, Salem City, "Two-wheeler riders have to be convinced about wearing protective gear for the eyes and helmet for the head in the first place before forcing their family members or pillion riders and children to wear helmets. Although helmet-less travel on two-wheelers is an offence for both adults and children, practically more serious traffic violations and regulation of traffic compete severely for the time and resources of traffic police."

An inspector at the Chennai Traffic Police headquarters says cases are being booked if children are carried on the pillion but not if little kids are seated in the front between the petrol tank and the seat. However, data on cases booked against violation of helmet rule for children is not available though the number of helmet rule violations of pillion riders is available. Furthermore, the State Crime Records Bureau, the Transport Department and the Tamil Nadu Accident and Emergency Initiative do not have data on death and injuries of children in road crashes pertaining to various categories of vehicles, roads, etc. Data accuracy can help finetune strategies, policies and give focused attention to children's safety, say road safety experts.

Awareness and compliance

Save LIFE Foundation carried out a survey in January this year in Chennai with respect to use of rear seatbelts and the safety of children on Indian roads. Only 6.4% parents own child helmets, the survey revealed. Nationwide, about 20% respondents owned child helmets, and even in the other metros this figure is

closer to the national average. Also, only 17% of the child respondents said that they wear a helmet and a meagre 4% said that they had been caught/fined by the police at least once. These figures are the lowest amongst the 11 cities surveyed under this study.

The Tamil Nadu Police social media cell, which has a quite strong follower base, has been promoting traffic awareness considerably with its creative posts. There are posts highlighting events of traffic police campaigning to school children about the importance of wearing helmets. But such campaigns are neither widespread nor sustained.

Availability and affordability

In Europe, helmets cost approximately 3% of the value of a motorcycle. In low income countries, motorcycles are a path to overcoming existing mobility gaps. Unfortunately, helmets are quite often left out of the equation due to their price on the one hand and due to the simple lack of additional funds on the other. In low income countries, the cost of child helmets can range prohibitively from Rs 2,000 to Rs 25,000 as they are imported and of high quality.


But in India, cost and availability are not major barriers. Regional Manager of Steel Bird Helmets, Paras Kumar, says that his company has been making helmets for children that conform to ISI standards and been supplying them to dealers. Even before the passage of the amended Motor Vehicles Act, 1% to 10% of the overall production was children's helmets. After the passage of the new Act, there has been only a very marginal increase in the demand, Paras adds.

“This is perhaps due to the poor enforcement of the law by the police. We are prepared to withdraw production of certain models and divert capacity for production of children's helmets but the market has to pick up,” he says, further saying that his company supplies standard helmets at Rs 450 to Rs 500, which is not expensive when seen as a ratio of the vehicle cost.

Vega Helmets, another popular brand, also has a range of children's helmets. Helmet manufacturers do not seem to face challenges in the design of helmets with suitable weight, and inner and outer circumference to suit children. Ramsingh, a helmet seller in Salem town, says he stocked 10 child helmets after the new law was enacted but it took three months to sell them. The slow movement of children's helmet could be because the common man finds it difficult to spend that additional Rs 450, Ramsingh opines.

Call for action

Chennai-based former UNICEF Child Rights expert and consultant Vidhyasagar says the state government and the police should take some hard measures to protect children from road accidents if it wants to achieve the sustainable development goals and fulfil the obligations under the United Nations Commission of Right of Children (UNCRC), which among others includes ensuring right to safety for children.



Dr S Chandrasekaran, retired Head of the Department, Orthopaedics, SRM Institute of Medical Sciences, Chennai, who handles a variety of child trauma cases says that motorcycle crashes are chaotic, and that children run the same risks as adults. The brain and skull of a child are in a more vulnerable developmental stage and the neck muscles of children are weaker than those of adults, he adds. Children are more likely than adults to suffer severe consequences of concussions.

As the national income per capita (GNI) rises, in low income countries fleets can grow almost exponentially, which may result in a rapid increase in the number of motorcycle crashes, and children and other vulnerable groups could be prime victims, say child rights activists and road safety experts.

Solutions

Road safety experts recommend the following best practices if India is serious about protecting children from road crashes.

A low income country may consider introducing a government subsidy programme, initially only for child helmets. The hospital treatment and other related costs incurred in the case of a crash will be far greater than the cost of a basic helmet.

For example, since 2007 the government of Vietnam has continuously improved its laws and regulations to promote helmet-wearing by motorcyclists, including a provision that holds parents responsible for ensuring that their children wear appropriate helmets when they are passengers on motorcycles. Helmet-wearing rates have remained above 90% since the introduction of the motorcycle helmet law. In Malaysia, research is underway to develop helmets specifically suitable for children.

Small children must not be taken on motorcycles. Therefore, many countries introduced a minimum age and/or a minimum height for children to be transported on motorcycles, according to a UN Helmet Study.

While wearing helmets can save 42% lives and avoid 69% of injuries to riders, according to the UN Helmet Study, WHO's Helmets, a road safety manual for decision-makers and practitioners, points out that when motorcycle helmet laws are enforced, helmet-wearing rates can increase to over 90%.

This article is written as part of the World Health Organisation's Media Fellowship on Road Safety 2019.

G Rajasekaran is a senior journalist based in Salem and reports about development issues in the western districts of Tamil Nadu.

Why electronic enforcement of traffic rules in India needs streamlining

Link: <https://www.thenewsminute.com/article/why-electronic-enforcement-traffic-offences-india-needs-streamlining-115964>

164 cities have electronic surveillance to monitor and enforce traffic violations. However, considerable differences exist in the level of automation, sophistication and technology.



IMAGE CREDIT:

PICXY.COM/IDREES


ROAD SAFETY SUNDAY, JANUARY 12, 2020 - 16:51

[George Rajasekaran](#) [Follow @](#)

As automated video-based surveillance and enforcement of traffic offences is catching up in many Indian cities, experts signal the need to streamline the electronic enforcement ecosystem as this will be critical to scale up automation extensively across cities, say experts.

According to the Ministry of Road Transport and Highways statistics, the total number of road accidents have risen from 4,64,900 in the year 2017 to 4,67,000 in 2018 and the total number of deaths due to the crashes increased from 1,47,900 to 1,51,400 during the period.

Traffic rule violations largely go unchecked in India because of manpower and resources constraints while the vehicles hitting the roads continue to increase exponentially. A weak penalty system under the Motor Vehicles Act 1988 has been superseded by the Amendment Act 2019 with stronger penalties and enforcement



protocols that addresses deficiency in human dependent enforcement with minimal use of technology.

The electronic enforcement landscape in India

The Motor Vehicles (Amendment) Act 2019 urges states to augment enforcement and regulation of traffic using technology and thereby eliminate human error and corruption. Section 136A of the current Act addresses the disparity that exists in enforcement in different states. Automation initiatives were expected to increase consistency and evidence-backed enforcement, which is lacking among states.

Recent studies have shown that human surveillance proves ineffective; as the duration of monitoring of videos increases, the errors made by humans also increases (IIIT Hyderabad study, “Detection of Motorcyclists without Helmet in Videos using Convolutional Neural Network”).

“There is a lot that is happening in the technology landscape with regards to traffic. Technologies such as computer vision, IoT and machine learning are being integrated for streamlining traffic management. Notably, China is definitely a leader in this as it has installed numerous CCTVs around the country, which other countries haven’t. This will further allow China to quickly implement technologies to effectively manage traffic. While these technologies are functional, concerns of data privacy is slackening its adoption. However, now governments around the world are finding ways to leverage technologies,” says technology writer Rohit Yadav.

Studies in the effectiveness of speed detection cameras for red light violations have been conducted intensively in the US and support decisions to scale up automated enforcement. According to one such study published by the Centres for Disease Control and Prevention, speed cameras can reduce crashes substantially.

The Integrated Traffic Management System (ITMS) provides greater and accurate information in real time to traffic managers to predict and analyse traffic in order to avoid congestion and gridlocks on the roads, thus making commuters’ life more stress-free.

A wide range of surveillance and enforcement suites of the ITMS have been developed for traffic managers and RTO enforcement personnel. They include: Automatic Number Plate Recognition (ANPR) System, Red Light Violation Detection (RLVD) System, Speed Violation Detection System PA System, E-Challan System, Command Centre and control room along with TMC (traffic management console).

Typically these are powered by AI (artificial intelligence), computer vision, pattern recognition and intelligent video computing platforms. These suites enable storage

of the number plate of every vehicle in a database, which can be searched at any later point in time. On detection of any violation, an alert signal is generated at the control room. The software is integrated with the Motor Vehicle Department's website. Subsequently, challans are prepared based on the collected data.


As on date, 164 cities have some level of electronic surveillance to monitor and enforce traffic violations. Considerable differences, however, exist in the level of automation, sophistication and technology, with some components of the system functioning in AI, Deep Learning Architecture, while some work on video analytics based on computer vision and image processing. Some IP cameras require the support of a central network video recorder (NVR) to handle the recording, video and alarm management. Others are able to operate in a decentralised manner without an NVR, as the camera is able to record directly to any local or remote storage media. For data security, private vendors guarantee high security and flexibility to integrate. Nevertheless, many cities are yet to integrate with the National Informatics Centre (NIC) system.

Very few cities have full-fledged ITMS and among them only few have integrated regulation and enforcement components. In Bengaluru, where an advanced Traffic Management Centre with a grid of 11,000 surveillance cameras, adaptive signals and AI-based RLVD and speed detection was set up by the City Traffic Police for the first time in the country four years back, the enforcement components like RLVD and speed detection are not integrated and stand alone. E-challan generation with automatic SMS alerts to the vehicle owner is not yet in place.

In Coimbatore and Chennai, where AI and computer vision powered systems have been installed on a pilot basis, seat belt and helmet detection are done with AI suite in Coimbatore, while in Chennai the two are done with computer vision while speed and RLVD work on the AI suite. There is considerable disparity in the amount of manual interface in the validation and e-challan generation stages among systems installed in various cities that make the system functionality manpower-intensive in many cities. Bhopal Smart City boasts of a fully integrated ITMS with an automatic e-challan generation system.

Why uniformity and standardisation helps

In Delhi and Chhattisgarh, the RLVD system and speed camera installations are integrated with NIC's platform. This means that when a violation is detected by surveillance cameras, e-challans are automatically processed after validation and simultaneously updated in the vehicle owners' database at the RTO. But in many other cities like Bengaluru, Chennai, Coimbatore and Vadodara, the system functions independently of NIC; violations are detected automatically but the validation and raising of challans is a manual process.



In Coimbatore and Chennai, where about 12,000 to 15,000 violations are detected every day in the video surveillance zones, with 130 and 62 cameras in 13 and 5 key intersections respectively, hardly 300 to 400 penalty challans are raised due to shortage of manpower. Integration with NIC would enable a high volume of challans per day. A request has been made to onboard the Coimbatore and Chennai systems on the NIC platform, say VK Surendernath, Assistant Commissioner of Police (Traffic), Chennai West Zone, and Raj Kannan, Assistant Commissioner (Traffic), Coimbatore West.

Where the integration is complete with NIC, cities are able to quantify the results, clocking high penalty collections. For example, in Delhi where 100 RLVD and 25 speed cameras were installed since June 2019, 17 lakh on-spot challans have been issued till October 2019 through these devices. Besides this, 37 lakh traffic violation notices were reportedly sent through the e-challan system based on automated video surveillance technology like speed guns and other devices. In Bhopal, where the e-challan suite is integrated with ITMS, a similar high quantification is recorded. In 30 ITMS junctions with more than 300 cameras, about 80 lakh challans have been generated as of October 2019 after the implementation. Revenue collection crossed Rs 1 crore, according to reports.

Joydeep Shome, Senior Technical Director, NIC says that the organisation has developed a common platform ready for any implementing agency to come on board. But they would require quite a large resource for the back-end operations, such as servers and compatible software, he adds. According to him, systems in Delhi, Chandigarh, Agra and Mumbai were integrated with NIC while systems in other cities are functioning independently.

In Coimbatore, it was an NGO floated by local industrialists that had funded the installation. The system in Chennai is supported by the CSR arm of Hyundai Motors. In Delhi, the 25 speed camera system is supported under Maruti Udyog's CSR initiative. Any upgradation or expansion of the system would require further support from donors as far as Coimbatore is concerned, according to Assistant Commissioner Raj Kannan.

The inconsistencies make any assessment of measurable impact difficult, experts say. Moreover, standardisation is crucial to ensure efficiency, data integrity, security, reliability and transparency. All over India installations of automated video surveillance system are in a pilot stage being done independently and in isolation by local user departments at the city level. Diversity of technology solutions with varying levels of sophistication for addressing different traffic and road safety problems, diversity of suppliers of equipment (with many being startups), and non-standardisation make comparisons difficult. Chennai-based Geetha Krishnan, Professor in Civil Engineering, who has been involved in providing road safety solutions, agrees about the lack of study on the impact of surveillance and enforcement of traffic violations using emerging technologies.

Ravi Tiwari, Founder-CEO, BizAugmentor Global Services, a company involved in development of solutions for traffic management, is of the view that the different levels of sophistication, stages of implementation, and approaches found across cities in the country calls for some standardisation that would enable scalability and assessment of evidence backed enforcement. A committee may be formed under the aegis of the Ministry of Road Transport and Highways so that experts and user agencies may sit together and articulate real life road safety situations, evolve appropriate solutions and quality, says Ravi Tiwari.

Guidelines underway

The Road Transport Ministry seems to have taken note and is preparing a response to the situation. The government has identified effective enforcement as a focus area in its 13-point road safety policy toolkit and has announced its intent to assist various state and other governments to strengthen and improve the quality of enforcement in order to ensure effective and uniform implementation of safety laws. Piyush Jain, Director, MVL and IT, Ministry of Road Transport and Highways, said that guidelines were being prepared to help states implement the provision of the Motor Vehicles (Amendment) Act 2019.

This article is written as part of the World Health Organisation's Media Fellowship on Road Safety 2019.

G Rajasekaran is a senior journalist based in Salem and reports about development issues in the western districts of Tamil Nadu.



Centre for Community Media

***Salem Online*news**

Link: <https://cfcm.salemonline.in/article/no-fine-but-ears-full-of-traffic-awareness-message-in-no-helmet-zone-3056726>

NO FINE BUT EARS FULL OF TRAFFIC AWARENESS MESSAGE IN NO HELMET ZONE



Salem:

December 17

After a series of campaigns and enforcement drives did not raise helmet rule compliance significantly, the Salem City police have resorted to the innovative approach. On December 16, 2019, the Salem City police barred entry for two wheel riders without helmets into two key arterial roads and without fining the violators the cops made them listen to heavy dose of message about the benefits of helmet wearing and the harms of avoiding it.

When cops stop a rider without a helmet they turn preachy telling the violators that they should not forget to take the helmet while leaving the house just as they would in case of the

mobile phone. Though the enhanced fines under the new Motor Vehicle Act 2019 has not been implemented in Tamilnadu enforcement on helmet wearing was tightened across the city in the last couple of months. Salem City Police has been going intensively on its social media cell in spreading awareness and had made about a dozen short films to persuade road users on traffic rules. Several off line campaigns and enforcement drives were pursued. Yet when it came to helmet use, compliance levels in Salem was only about 65 percent according to S.Senthil, Deputy Commissioner of Police, Salem City.

The approach seems to work as one rider who was on an urgent work, parked his vehicle on the road side, rushed to a nearby shop and bought himself a helmet and rode off through the barred road otherwise he would have had to take a roundabout route through narrow lanes. Another man who came with his wife on the pillion was prodded by her to buy a helmet immediately after she was persuaded by the preachy cops about the consequences of an untoward accident on the road while riding without wearing a helmet,” says S.Senthil the Deputy Commissioner of Police, Salem City.

The two roads that have been closed for entry without helmet are the Cherry Road and Trichy Road stretch from Annadhanapatti to Periyar Statue. While Cherry Road is crucial to reach Salem Collectorate, Salem Corporation Office, Government Hospital and the old bus stand from the northern and eastern entry points of the city, blocking Trichy road will prevent reaching the main market, old bus stand, Collectorate, Corporation, Government Hospital and to Four Roads and the new bus stand from the western entry point. Barring entry and engaging the riders with messages on road safety would act as a forceful deterrent during peak hours when people are in a singular purpose of reaching their desired destination say police men. The no entry will be in force from 8.00 am to 7.00 pm.

” We are thinking of penalising riders in the helmet zone after 11.00 am in the two roads. Enforcement drives will continue as usual in other parts of the city. We will periodically shift roads for no entry without helmet once a certain level of compliance is achieved in one area,” said the Deputy Commissioner.

Salem is one of the major Tyre – 2 cities in Tamilnadu with a high two wheeler density which poses an enforcement challenge for the police. It is in the upper bracket, among the top ten accident prone cities in Tamilnadu and as of January 2019, Salem figured third in the state in terms of number of accidents, seventh in terms of accident deaths and ranked fourth in terms of grievous and minor injuries. Salem does not find place in the lists of eight districts where fatalities are decreasing despite a rising trend in number of accident. So along with capital city Chennai and nine other districts, Salem will be crucially watched for the state to achieve the target for the Sustainable Development Goal on Road Safety for the year 2019 with a reduction in the death to 9182 (as against the 12, 216 deaths in 2018) and total accidents for the year to 49,089 said police officials.

(Reported and edited by G.Rajasekaran)

ROAD SAFETY ELUDES SCHOOL KIDS AND PUBLIC IN KAKKAPALAYAM



Salem:

Jan 14

On several days in a month, it is a dangerous life - or - death road crossing for thousands of school children and the public in Kakkapalayam.

Since the death of a girl student of the Government Higher Secondary School in Kakkapalayam while crossing the Salem-Coimbatore National Highway (NH 47) to reach the school on an exam day in the year 2011, the Salem City Traffic Police and the Highway Patrol stop speeding vehicles before and after the school hours to enable the students cross the road to reach the school which is on the Salem-Coimbatore Highway (NH 47). The cops stay for about one hour to stop vehicles for late coming students and teachers. But on many days the police strength is diverted for VIP bandobust duty leaving the school children at a great risk reaching the school and returning home. Identified as a black spot with 15 accidents and 3 fatalities between 2015 to 2018, the Kakkapalayam Government Higher Secondary School continues to remain a black spot with no measures till date to make life safer for the villagers of Kakkapalayam and neighbouring village.

A strategic location

A large panchayat in the Veerapandi Union, in Salem District, Kakkapalayam has a bustling shandy where farmers from several nearby villages converge. 17 kms from Salem city, Kakkapalayam is located centrally from important textile weaving clusters like Veerapandi, Vembadithalam, Illampillai and Seeragapadi. It also lies on the intersection of local

roads leading to several schools and colleges in neighbouring Namakkal District (an education hub)..The local vehicular traffic has increased several fold over the last ten years with with necessity to intercept national highway traffic. A high amount of criss-crossing of the national highway pedestrians and local vehicles takes place throughout at Kakkapalayam.

The Government Higher Secondary School in Kakkapalayam alone has 4000 students of whom 3000 children have to cross the road to reach the school in the morning, evening and in the afternoon during examination days. In spite of the road markings, sign boards and blinkers indicating road crossing and barricades put across the road to block one lane of the road near the Government Higher Secondary School in Kakkapalayam, vehicles zip past at very high speed violating speed limits.

Unkept Promises-

Outraged by the death of the girl student in an accident,while crossing the highway in the year 2011, the people in and around the village protested continually for a permanent solution for the frequent accidents.” Officials promised the people to address the issue with construction of a foot-over bridge as a temporary measure and a permanent bridge as a long term step, nothing has happened till date,” says Palanisamy a parent of a girl student of the Government Higher Secondary School. Between 2011 and 2014 National Highway Authority of India (NAHAI) recognised 11black spots on the three National Highway roads that pass through, Krishnagiri, Dharmapuri, Salem and Namakkal Districts District. Black spot list rose to 111 between 2015-2018 and Kakkapalayam found place in the latest list which was released by the Ministry of Road Transport and Highways on December 5, 2019.

Intriguingly several bridges are under construction in fast-track mode in Salem City under the comprehensive mobility plan. Three of them are on the Bangalore-Kaniyakumari National Highway (NH 7) and have been completed with state government funds. The State Government is also funding the construction of three more bridges outside Salem city limits which are under construction at an outlay of Rs 45 crore each at Illampillai intersection on NH (7), at Ariyanoor on NH 47 (at Aatayampattiroad intersection) and another one at Magudanchavadi on NH 47 (at Edappadi road intersection). The bridges at Ariyanoor bridge Magudanchavadi bridge are coming up hardly four kilometres away from Kakkapalayam) at an outlay of Rs 45 crore each. “We are unable to comprehend as to why Kakkapalayam bridge proposal has been overlooked or postponed while works have started in Illampillai intersection, Ariyanoor andat Magudanchavadi. It would have made better sense if three bridges with one in Kakkapalayam were constructed simultaneously”, says Ramasamy a farmer from Kakkapalayam.

The explanation by NHAI officials is that the State Government had sought clearance from NHAI to take up infrastructure improvement wherever the state highway roads intersect with the national highways. But according to rulling party sources Kakkapalayam was bypassed because funds for only one bridge could be allocated to each MLA of Veerapandi and Sankagiri constituencies. S.Manaonmaniyam the MLA of Veerpandiconstitutency who proposed the bridge at Ariyanoor and got the nod from the Chief Minister Eappadi K Palanisamy, says she has put up the request for a bridge at Kakkapalayam too and the Chief Minister had agreed to sanction it. An announcement is likely to be made in the forth coming state budget session of State Assembly she said.V.Ramesh, the President of Parents Teachers Association (PTA) of the Government School in Kakkapalayam echoes the same information. The school children and teachers have signed an petitions and given it to the government through the MLA, MP and the PTA, inquiries revealed.



Risk continues

Deputy General Manager cum Project Director, NAHAI, N.Varadharajan says that a bridge with an underpass at Kakkapalayam has been proposed and will be put up for administrative sanction next week. The work will be taken up by the NHAI itself he said. However he could not indicate the time when the work commencement stage will be reached.

Meanwhile, the Traffic Police and National Highway Patrol constables attend the Kakkapalayam beat daily to help children cross the road. However random checks reveal that on many days in a months they are not present. On such occasions, school teachers are assigned duty by turns to accompany the children while crossing the road. Lower class children are made to walk between grown up children of higher classes while crossing the road. However teachers don't stay long for late commers and lack of a bridge continues to pose a danger to the school children and the public.

Reported and written by George Rajasekaran. The article is written as part of the WHO's Media Fellowship for Road Safety 2019.

CFCM News

(Centre for Community Media)

AFTERNOON

Only Evening English Daily Outside The Capital Of T.N.
 Founder Editor: J.J. Subramanian Appalaraju Editor: M. Natarajan Appalaraju Tel: 02-2777777 Page 8 Re: 500
 www.afternoon.coimbatore.com

Only Evening English Daily Outside The Capital Of T.N.
 Founder Editor: J.J. Subramanian Appalaraju Editor: M. Natarajan Appalaraju Tel: 02-2777777 Page 8 Re: 500
 www.afternoon.coimbatore.com

Who ever with the only
 being the only one - P. Natarajan

Pricey onions given as free gift to helmet buyers in Salem



SALEM DEC 19

As price of onions continue to remain high after a brief fall last week, a helmet dealer in Salem who finds less takers for his goods, has offered onions as free gift to lure buyers.

The price of onions this week hover between Rs.80 and Rs.100 a kg making consumers teary eyed and expectant that the price would dip soon.

On the other hand the police are finding innovative solutions to increase helmet use among motorcycle riders as despite strict enforcement usage remains low in Salem city say police officials.

Only a day back the Salem City Traffic Police introduced the, no helmet, no entry on two major arterial roads while on the previous day a rally was held to promote helmet awareness among women riders.

Against this backdrop, Mohamed Kasim who owns a helmet shop in Fort Salem has put up an announcement outside his shop offering 1kg of onions free for every purchase of a helmet.

Sales did increase as people on knowing about the free offer did come to my shop and bought helmets," says Kasim.

Though the queer incident made news the sad irony according to the police is that they have booked 1,25,000 helmet less riders, 28,000 against pillion riders without helmets and 10,000 against women yet the usage level is less than 65 percent and has not increased significantly even after awareness and enforcement drives, rue traffic cops.

AFTERNOON

Editor: JAYARAJ
 Circulation: 10,000
 Phone: 0422-2551111

Only Evening English Daily Outside The Capital Of T.N.
 Founder Editor: L.L. Subramanian; Editor: R. Mahalingam; Tel: 0422-2551111; Page 9; Rs. 5.00

We connect the city
 Every day, every night, every place.

No helmet, no entry, no fine; Violators get ears full of traffic awareness preaching from cops

SALEM DEC 18

On Monday the Salem City police barred entry for two wheel riders without helmets into two key arterial roads and without fining the violators the cops made them listen to heavy dose of preaching about the benefits of helmet wearing and the harms of avoiding it.

After a series of campaigns and enforcement drives did not raise helmet rule compliance significantly, the Salem City police have resorted to the innovative approaches.

"The approach seems to work as one rider who was on an urgent work, parked his vehicle on the road side, rushed to a nearby shop and bought himself a helmet and rode off through the barred road otherwise he would have had to take a roundabout route through narrow lanes.

Another man who came with his wife on the pillion was prodded by her to buy a helmet immediately after she was persuaded by the preachy cops about the consequences of an untoward accident on the road while riding without wearing a helmet," says S.Senthil the Deputy Commissioner of Police, Salem City.

Cops also insist the violators that they should not forget to take the helmet while leaving the house just as they would in case of the mobile phone.

Though the enhanced fines under the new Motor Vehicle Act 2019 has not been implemented in Tamilnadu enforcement on helmet wearing was tightened across the city ever after the High Court ordered strict compliance few months back. Salem City Police has been going intensively on its



social media cell in spreading awareness and had made about a dozen short films to persuade road users on traffic rules.

Several off line campaigns and enforcement drives were pursued.

Yet when it came to helmet use, compliance levels in Salem was only about 65 percent according to S.Senthil.

The two roads that have been closed for entry without helmet are the Cherry Road and Trichy Road stretch from Annadhanapatti to Periyar Statue.

While Cherry Road is crucial to reach Salem Collectorate, Salem Corporation Office, Government Hospital and the old bus stand from the northern and eastern entry points of the city, blocking Trichy road will prevent reaching the main market, old bus stand, Collectorate, Corporation, Government Hospital and to Four Roads and the new bus stand from the western entry point. Barring entry and engaging the riders with messages on road safety would acts as a forceful deterrent during peak hours when people are in a singular purpose of reaching their desired destination say police men.

The no entry will be in force from 8.00 am to 7.00 pm." We are thinking

of penalising riders after 11.00 am in the two roads. Enforcement drives will continue as usual in other parts the city.

We will periodically shift roads for no entry without helmet once a certain level of compliance is achieved in one area," said the Deputy Commissioner.

Salem is one of the major Tyre 2 cities in Tamilnadu with a high two wheeler density which poses an enforcement challenge for the police.

It is in the upper bracket, among the top ten accident prone cities in Tamilnadu and as of January 2019, Salem figured third in the state in terms of number of accidents, seventh in terms of accident deaths and ranked fourth in terms of grievous and minor injuries.

Salem does not find place in the lists of eight districts where fatalities are decreasing despite a rising trend in number of accident.

So along with capital city Chennai and nine other districts, Salem will be crucially watched for the state to achieve the target for the Sustainable Development Goal on Road Safety for the year 2019 with a reduction in the death to 9182 (as against the 12,216 deaths in 2018) and total accidents for the year to 49,089 said police officials.





Kishor Dwivedi

Senior Reporter

Press Trust of India

Kishor Dwivedi is a Senior Reporter with the Press Trust of India in New Delhi. During his fellowship he plans to work on an analytical story on how new age technology like Artificial Intelligence is used to save time at traffic lights can pave way for a pan-India replication of the model, an analytical and data-driven story on why people choose to violate laws – which would highlight if there are any shortcomings in infrastructure planning, and a story on major causes and preventive measures on accidents in Yamuna expressway by talking to experts and the expressway-managing authority.



PRESS TRUST OF INDIA
India's Premier News Agency

Business Standard

With over 2,000 lives lost in road crashes in 5 year, Noida needs better planning for road safety

Press Trust of India | Noida (UP) Last Updated at January 13, 2020 21:55 IST

Link: https://www.business-standard.com/article/pti-stories/with-over-2-000-lives-lost-in-road-crashes-in-5-year-noida-needs-better-planning-for-road-safety-120011301501_1.html

A mix of better infrastructure planning, stricter enforcement of rules and an improved behavioural change among the public could be the solution to Noida's perennial trouble of traffic, experts believe.


Violation of traffic rules, congestion on roads due to vehicles and accidents have remained for years a major issue for the people of Noida, an up and rising city in Uttar Pradesh's Gautam Buddh Nagar bordering the national capital.

The district has recorded 4,933 road crashes since January 2015 till October 31, 2019 in which 2,026 people lost their lives and another 3,811 suffered injuries, several of them life altering, according to an official data.

Last year, 964 road crashes were recorded till October 31 in which 407 people were killed and 736 injured, data stated.

The figures for November and December were yet to be prepared, officials said, adding that a large number of these deaths took place on expressways.

However, road violation challans by the Noida Traffic Police saw a substantial rise, from 5,70,908 in 2018 to 6,99,708 in 2019 (January to December). The UP government had in June notified increased penalties for violations, including driving vehicles without a seat belt or riding a two-wheeler without a helmet.



A Noida Traffic Police data showed the number of challans issued for these two offences coming down in the second half of 2019. There were 1,39,812 challans for not wearing helmets or seat belt between January and June, and 1,18,481 from July to December, it showed.

Hospitals said around 60 per cent of the road accident cases have patients from two-wheelers, even as they suggested that helmet-less riding was rampant.

"We get 50 to 60 cases on an average every month. The mortality rate is 100 per cent incase riders do not wear helmets, about 50 per cent in case they wear low quality helmets," said Dr. Ashutosh Niranjana, medical superintendent and surgeon at Sharda Hospital, one of the key private hospitals 24x7 trauma services in the region.

Incase of four wheelers, he suggested not putting on seat belt could be fatal.

"There is a need for riders and drivers to wear helmets, seat belts, drive on designated lanes, control speed and obey traffic rules to be safe," Niranjana suggested.

Transport Department officials shared the opinion and suggested "enforcement from within" as a possible measure to tackle challenges of road safety.

"We carry out awareness campaigns in schools and colleges, we can inculcate habits of road safety in children and youngsters. There is a problem with the casual approach of grownups towards road safety," Transport Officer (Enforcement) Himesh Tiwari said.

"If we expect services and facilities to be at par with Singapore or any other developed country, we also need to have a sense of obeying traffic rules at par with them," he said.

The district, which has a population of over 25 lakh and more than seven lakh registered vehicles, including four lakh private two wheelers, enforcement has also to be done technically and using latest technology.

City residents blamed improper road designs, less adherence to traffic rules and lack of public transport for the woes.

"There are no measures for pedestrians. Like no free footpath and not even sufficient foot-over bridges to help people cross fast moving lanes. There are people with less sense of road traffic and that should be improved. The Traffic Police is also less strict as compared to

Delhi, where rule compliance is much higher," said Amit Gupta, a software engineer by profession.

Vishnu Saini, a civil engineer involved in construction of some key highways in India, said road junctions are poorly designed with improper approach lanes, while pedestrians and cyclists are not given priority.

"There is no safe movement allowed (separate lanes or markings) for pedestrians and cyclists. Inadequate traffic personnel and no strict lane driving measures in place," he said.

He also stressed the need for road calming measures like rumble strips and traffic blinkers at entry and exit points of expressways, which are accident prone areas, and highlighted lane markings and directions signs missing on roads.

Town planners said a lot of Noida's trouble began in the 2000s when the city started growing vertically and haphazardly after authorities permitted increased floor area ratio (FAR), paving the way for high-rise apartments which ultimately put more pressure on roads that were not designed for the future.

"The planning has been lacking here. When we look at other countries like Singapore, they too have a dense population but there they first plan roads, sewer lines and public transport and only then allow settlement," Dikshu C. Kukreja, a Harvard-trained town planner, said.

"With 30,000 people now living in an area instead of 10,000, the effects would show on roads, more congestion and accidents," he said. On a possible solution, Kukreja said improving public transport can only help ease this situation.

"You cannot expand a road three times or come up with roads one above the other. The only solution is providing public transport while ensuring last mile connectivity," he opined.

With over 2,000 lives lost in road crashes in 5 year, Noida needs better planning for road safety



By Kishor Dwivedi (Eds: Updates death with figures for last 5 years)

Link: <https://www.outlookindia.com/newscroll/with-over-2000-lives-lost-in-road-crashes-in-5-year-noida-needs-better-planning-for-road-safety/1707630>

Noida (UP), Jan 13 (PTI) A mix of better infrastructure planning, stricter enforcement of rules and an improved behavioural change among the public could be the solution to Noida's perennial trouble of traffic, experts believe.

Violation of traffic rules, congestion on roads due to vehicles and accidents have remained for years a major issue for the people of Noida, an up and rising city in Uttar Pradesh's Gautam Buddh Nagar bordering the national capital.

The district has recorded 4,933 road crashes since January 2015 till October 31, 2019 in which 2,026 people lost their lives and another 3,811 suffered injuries, several of them life altering, according to an official data.

Last year, 964 road crashes were recorded till October 31 in which 407 people were killed and 736 injured, data stated.

The figures for November and December were yet to be prepared, officials said, adding that a large number of these deaths took place on expressways.

However, road violation challans by the Noida Traffic Police saw a substantial rise, from 5,70,908 in 2018 to 6,99,708 in 2019 (January to December). The UP government had in June notified increased penalties for violations, including driving vehicles without a seat belt or riding a two-wheeler without a helmet.

A Noida Traffic Police data showed the number of challans issued for these two offences coming down in the second half of 2019. There were 1,39,812 challans

for not wearing helmets or seat belt between January and June, and 1,18,481 from July to December, it showed.

Hospitals said around 60 per cent of the road accident cases have patients from two-wheelers, even as they suggested that helmet-less riding was rampant.

"We get 50 to 60 cases on an average every month. The mortality rate is 100 per cent incase riders do not wear helmets, about 50 per cent in case they wear low quality helmets," said Dr. Ashutosh Niranjana, medical superintendent and surgeon at Sharda Hospital, one of the key private hospitals 24x7 trauma services in the region.

Incase of four wheelers, he suggested not putting on seat belt could be fatal.

"There is a need for riders and drivers to wear helmets, seat belts, drive on designated lanes, control speed and obey traffic rules to be safe," Niranjana suggested.

Transport Department officials shared the opinion and suggested "enforcement from within" as a possible measure to tackle challenges of road safety.

"We carry out awareness campaigns in schools and colleges, we can inculcate habits of road safety in children and youngsters. There is a problem with the casual approach of grownups towards road safety," Transport Officer (Enforcement) Himesh Tiwari said.


"If we expect services and facilities to be at par with Singapore or any other developed country, we also need to have a sense of obeying traffic rules at par with them," he said.

The district, which has a population of over 25 lakh and more than seven lakh registered vehicles, including four lakh private two wheelers, enforcement has also to be done technically and using latest technology.

City residents blamed improper road designs, less adherence to traffic rules and lack of public transport for the woes.

"There are no measures for pedestrians. Like no free footpath and not even sufficient foot-over bridges to help people cross fast moving lanes. There are people with less sense of road traffic and that should be improved. The Traffic Police is also less strict as compared to Delhi, where rule compliance is much higher," said Amit Gupta, a software engineer by profession.

Vishnu Saini, a civil engineer involved in construction of some key highways in India, said road junctions are poorly designed with improper approach lanes, while pedestrians and cyclists are not given priority.



"There is no safe movement allowed (separate lanes or markings) for pedestrians and cyclists. Inadequate traffic personnel and no strict lane driving measures in place," he said.

He also stressed the need for road calming measures like rumble strips and traffic blinkers at entry and exit points of expressways, which are accident prone areas, and highlighted lane markings and directions signs missing on roads.

Town planners said a lot of Noida's trouble began in the 2000s when the city started growing vertically and haphazardly after authorities permitted increased floor area ratio (FAR), paving the way for high-rise apartments which ultimately put more pressure on roads that were not designed for the future.

"The planning has been lacking here. When we look at other countries like Singapore, they too have a dense population but there they first plan roads, sewer lines and public transport and only then allow settlement," Dikshu C. Kukreja, a Harvard-trained town planner, said.

"With 30,000 people now living in an area instead of 10,000, the effects would show on roads, more congestion and accidents," he said. On a possible solution, Kukreja said improving public transport can only help ease this situation.

"You cannot expand a road three times or come up with roads one above the other. The only solution is providing public transport while ensuring last mile connectivity," he opined.

Disclaimer :- This story has not been edited by Outlook staff and is auto-generated from news agency feeds. Source: PTI

With Over 2,000 Lives Lost In Road Crashes In 5 Year, Noida Needs Better Planning For Road Safety

GENERAL NEWS


A mix of better infrastructure planning, stricter enforcement of rules and an improved behavioural change among the public could be the solution to Noida's perennial trouble of traffic, experts believe.

Written By [Press Trust Of India](#) | Mumbai | Updated On: January 13, 2020 22:12 IST

Link: <https://www.republicworld.com/india-news/general-news/with-over-2000-lives-lost-in-road-crashes-in-5-year-noida-needs-better-planning-for-road-safety.html>



A mix of better infrastructure planning, stricter enforcement of rules and an improved behavioural change among the public could be the solution to Noida's perennial trouble of traffic, experts believe.



Violation of traffic rules, congestion on roads due to vehicles and accidents have remained for years a major issue for the people of Noida, an up and rising city in Uttar Pradesh's Gautam Buddh Nagar bordering the national capital.

The district has recorded 4,933 road crashes since January 2015 till October 31, 2019 in which 2,026 people lost their lives and another 3,811 suffered injuries, several of them life altering, according to an official data.

Last year, 964 road crashes were recorded till October 31 in which 407 people were killed and 736 injured, data stated.

The figures for November and December were yet to be prepared, officials said, adding that a large number of these deaths took place on expressways.

However, road violation challans by the Noida Traffic Police saw a substantial rise, from 5,70,908 in 2018 to 6,99,708 in 2019 (January to December). The UP government had in June notified increased penalties for violations, including driving vehicles without a seat belt or riding a two-wheeler without a helmet.

A Noida Traffic Police data showed the number of challans issued for these two offences coming down in the second half of 2019. There were 1,39,812 challans for not wearing helmets or seat belt between January and June, and 1,18,481 from July to December, it showed.

Hospitals said around 60 per cent of the road accident cases have patients from two-wheelers, even as they suggested that helmet-less riding was rampant.

"We get 50 to 60 cases on an average every month. The mortality rate is 100 per cent incase riders do not wear helmets, about 50 per cent in case they wear low quality helmets," said Dr. Ashutosh Niranjana, medical superintendent and surgeon at Sharda Hospital, one of the key private hospitals 24x7 trauma services in the region.

Incase of four wheelers, he suggested not putting on seat belt could be fatal.

"There is a need for riders and drivers to wear helmets, seat belts, drive on designated lanes, control speed and obey traffic rules to be safe," Niranjana suggested.

Transport Department officials shared the opinion and suggested "enforcement from within" as a possible measure to tackle challenges of road safety.

"We carry out awareness campaigns in schools and colleges, we can inculcate habits of road safety in children and youngsters. There is a problem with the casual approach of grownups towards road safety," Transport Officer (Enforcement) Himesh Tiwari said.

"If we expect services and facilities to be at par with Singapore or any other developed country, we also need to have a sense of obeying traffic rules at par with them," he said.

The district, which has a population of over 25 lakh and more than seven lakh registered vehicles, including four lakh private two wheelers, enforcement has also to be done technically and using latest technology.

City residents blamed improper road designs, less adherence to traffic rules and lack of public transport for the woes.

"There are no measures for pedestrians. Like no free footpath and not even sufficient foot-over bridges to help people cross fast moving lanes. There are people with less sense of road traffic and that should be improved. The Traffic Police is also less strict as compared to Delhi, where rule compliance is much higher," said Amit Gupta, a software engineer by profession.

Vishnu Saini, a civil engineer involved in construction of some key highways in India, said road junctions are poorly designed with improper approach lanes, while pedestrians and cyclists are not given priority.

"There is no safe movement allowed (separate lanes or markings) for pedestrians and cyclists. Inadequate traffic personnel and no strict lane driving measures in place," he said.

He also stressed the need for road calming measures like rumble strips and traffic blinkers at entry and exit points of expressways, which are accident prone areas, and highlighted lane markings and directions signs missing on roads.

Town planners said a lot of Noida's trouble began in the 2000s when the city started growing vertically and haphazardly after authorities permitted increased floor area ratio (FAR), paving the way for high-rise apartments which ultimately put more pressure on roads that were not designed for the future.

"The planning has been lacking here. When we look at other countries like Singapore, they too have a dense population but there they first plan roads, sewer lines and public transport and only then allow settlement," Dikshu C. Kukreja, a Harvard-trained town planner, said.

"With 30,000 people now living in an area instead of 10,000, the effects would show on roads, more congestion and accidents," he said. On a possible solution, Kukreja said improving public transport can only help ease this situation.

"You cannot expand a road three times or come up with roads one above the other. The only solution is providing public transport while ensuring last mile connectivity," he opined.

First Published: January 13, 2020 22:12 IST

With over 2,000 lives lost in road crashes in 5 year, Noida needs better planning for road safety

Link: <https://www.devdiscourse.com/article/national/829514-with-over-2000-lives-lost-in-road-crashes-in-5-year-noida-needs-better-planning-for-road-safety>



A mix of better infrastructure planning, stricter enforcement of rules and an improved behavioural change among the public could be the solution to Noida's perennial trouble of traffic, experts believe. Violation of traffic rules, congestion on roads due to vehicles and accidents have remained for years a major issue for the people of **Noida**, an up and rising city in Uttar Pradesh's **Gautam Buddha Nagar** bordering the national capital.

The district has recorded 4,933 road crashes since January 2015 till October 31, 2019 in which 2,026 people lost their lives and another 3,811 suffered injuries, several of them life altering, according to an official data. Last year, 964 road crashes were recorded till October 31 in which 407 people were killed and 736 injured, data stated.

The figures for November and December were yet to be prepared, officials said, adding that a large number of these deaths took place on expressways. However, road violation challans by the Noida Traffic Police saw a substantial rise, from 5,70,908 in 2018 to 6,99,708 in 2019 (January to December). The UP government had in June notified increased penalties for violations, including driving vehicles without a seat belt or riding a two-wheeler without a helmet.

A Noida Traffic Police data showed the number of challans issued for these two offences coming down in the second half of 2019. There were 1,39,812 challans for not wearing helmets or seat belt between January and June, and 1,18,481 from July to December, it showed. Hospitals said around 60 per cent of the road accident cases have patients from two-wheelers, even as they suggested that helmet-less riding was rampant.


"We get 50 to 60 cases on an average every month. The mortality rate is 100 per cent incase riders do not wear helmets, about 50 per cent in case they wear low quality helmets," said Dr. Ashutosh Nirajan, medical superintendent and surgeon at Sharda Hospital, one of the key private hospitals 24x7 trauma services in the region. Incase of four wheelers, he suggested not putting on seat belt could be fatal.

"There is a need for riders and drivers to wear helmets, seat belts, drive on designated lanes, control speed and obey traffic rules to be safe," Nirajan suggested. Transport Department officials shared the opinion and suggested "enforcement from within" as a possible measure to tackle challenges of road safety.

"We carry out awareness campaigns in schools and colleges, we can inculcate habits of road safety in children and youngsters. There is a problem with the casual approach of grownups towards road safety," Transport Officer (Enforcement) Himesh Tiwari said. "If we expect services and facilities to be at par with Singapore or any other developed country, we also need to have a sense of obeying traffic rules at par with them," he said.

The district, which has a population of over 25 lakh and more than seven lakh registered vehicles, including four lakh private two wheelers, enforcement has also to be done technically and using latest technology. City residents blamed improper road designs, less adherence to traffic rules and lack of public transport for the woes.

"There are no measures for pedestrians. Like no free footpath and not even sufficient foot-over bridges to help people cross fast moving lanes. There are people with less sense of road traffic and that should be improved. The Traffic Police is also less strict as compared to Delhi, where rule compliance is much



higher," said Amit Gupta, a software engineer by profession. Vishnu Saini, a civil engineer involved in construction of some key highways in India, said road junctions are poorly designed with improper approach lanes, while pedestrians and cyclists are not given priority.

"There is no safe movement allowed (separate lanes or markings) for pedestrians and cyclists. Inadequate traffic personnel and no strict lane driving measures in place," he said. He also stressed the need for road calming measures like rumble strips and traffic blinkers at entry and exit points of expressways, which are accident prone areas, and highlighted lane markings and directions signs missing on roads.

Town planners said a lot of Noida's trouble began in the 2000s when the city started growing vertically and haphazardly after authorities permitted increased floor area ratio (FAR), paving the way for high-rise apartments which ultimately put more pressure on roads that were not designed for the future. "The planning has been lacking here. When we look at other countries like Singapore, they too have a dense population but there they first plan roads, sewer lines and public transport and only then allow settlement," Dikshu C. Kukreja, a Harvard-trained town planner, said.

"With 30,000 people now living in an area instead of 10,000, the effects would show on roads, more congestion and accidents," he said. On a possible solution, Kukreja said improving public transport can only help ease this situation. "You cannot expand a road three times or come up with roads one above the other. The only solution is providing public transport while ensuring last mile connectivity," he opined.

Ensuring resting sites and keeping truckers stress-free can bring down casualties: experts

14 JANUARY 2020 Last Updated at 6:16 PM | SOURCE: PTI

By Kishor Dwivedi

Link: <https://www.outlookindia.com/newscroll/ensuring-resting-sites-and-keeping-truckers-stressfree-can-bring-down-casualties-experts/1708270>
https://www.business-standard.com/article/pti-stories/ensuring-resting-sites-and-keeping-truckers-stress-free-can-bring-down-casualties-experts-120011401166_1.html

Truck drivers form the biggest chunk of national highways users in India and also the "most vulnerable" to road crashes, experts say and believe that ensuring proper resting sites for them on the route and keeping them stress-free could bring down casualties.

Over 2,10,000 lives have been lost on national highways between 2015 and 2018, according to a data from the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

Accident-related deaths in 2018 stood at 1,51,417, showing an increase of 2.3 per cent over 2017. About 85 per cent of these deaths happen in the most productive age group of 18-60, it stated.


NHs form 1.94 per cent of total road network in India but accounted for 30.2 per cent of total road crashes and 35.7 per cent of deaths in 2018. State Highways which account for 2.97 per cent of the road length accounted for 25.2 per cent and 26.8 per cent of crashes and deaths, respectively, the data showed.

Other roads which constitute about 95.1 per cent of the total roads were responsible for the balance 45 per cent of accidents and 38 per cent deaths, respectively, it stated.

Transporters identified need for improvements in highway designing like fencing, signages, and crash barriers while medical experts said casualties could be curtailed if the first responders, who are generally lay people and not medics, are equipped with training in basic life support system.

Around 80 lakh registered trucks are in the country and the number of drivers is a little short of that, according to All India Transporters' Welfare Association (AITWA), an apex body of truckers' association. The body said there was no authentic data available for number of truck crashes on highways and resultant fatalities and it relied on MoRTH data.

The MoRTH data showed the number of accidents on NHs has come down slightly from 1,42,268 in 2015, 1,42,359 in 2016, 1,41,466 in 2017 to 1,40,843 in 2018 but the fatalities



have gone up steadily from 51,204 in 2015, 52,075 in 2016, 53,181 in 2017 to 54,046 in 2018.

Another 5,74,871 people suffered injuries, several of them life altering, during crashes on highways and expressways, it added.

"Error could be on the part of truck drivers or a car user, who is out on highway zigzagging at a high speed on different lanes but both suffer. Another problem is highways across India are largely open and a sudden entry of an animal can lead to a crash. The government needs to take care of that and public be educated about lane driving and use of highways," AITWA president Mahendra Arya told PTI.

Another significant problem is the stress that some drivers go through because of sleep deprivation, inadequate rest, or worrying about the consignment or their own security while on the road.

"They do not have any proper resting place or washrooms. They stop at dhabas for food and catch up on some sleep during that time while also worrying if the 'maal' on their truck would be safe, if somebody would steal diesel from their vehicles. At times they run behind schedule and that worries them, or some companies offer incentives to drivers for quick delivery and that stresses them out," Arya said.

"There are times when road transport officers or local officials at toll plazas misbehave with them on the roads. They don't allow them to proceed and harass for hours in order to get money from them," he claimed.

"It is not that the government is not doing anything. They have done a lot and the MoRTH under Nitin Gadkari has shown the will and improved quality of roads," Arya said.

Handling a crash patient in the 'golden hour' (the first 60 minutes) till he or she reaches a trauma facility holds the key for their survival, they said.

"We have 'abysmally low' level of training in basic life support system. Usually on the highways it is the nearby paan-wala or dhaba-walas who are the first responders to an accident. It is essential to educate the truck drivers, their helpers and the common public in general on how to provide life support to a patient till ambulance arrives or patient is hospitalised," said Dr. M C Mishra, former director of AIIMS, Delhi and its trauma centre.

"You may be taught how to use the skills today and may not require it for next two years. But to be prepared all the time, such training is required often. Also, people using highways need to be educated about lane driving, signages, over-speeding, etc. There are several factors that lead to casualties. Some time truck drivers drive for continuous 15-16 hours and consume tobacco and liquor too," he added.

Basic life support comprises initial assessment of the situation, preventing bleeding, then airway maintenance, chest compression and expired air ventilation (rescue breathing), among others, according to experts.

Ensuring resting sites and keeping truckers stress-free can bring down casualties: Experts

Over 2,10,000 lives have been lost on national highways between 2015 and 2018, according to a data from the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).


PTI

January 14, 2020, 20:34 IST

Link: <https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/commercial-vehicle/mhcv/ensuring-resting-sites-and-keeping-truckers-stress-free-can-bring-down-casualties-experts/73253959>



Another significant problem is the stress that some drivers go through because of sleep deprivation, inadequate rest, or worrying about the consignment or their own security while on the road.



New Delhi: Truck drivers form the biggest chunk of [national highways](#) users in India and also the "most vulnerable" to road crashes, experts say and believe that ensuring proper resting sites for them on the route and keeping them stress-free could bring down casualties.

Over 2,10,000 lives have been lost on national highways between 2015 and 2018, according to a data from the Ministry of Road Transport and Highways ([MoRTH](#)).

Accident-related deaths in 2018 stood at 1,51,417, showing an increase of 2.3 per cent over 2017. About 85 per cent of these deaths happen in the most productive age group of 18-60, it stated.

NHs form 1.94 per cent of total road network in India but accounted for 30.2 per cent of total road crashes and 35.7 per cent of deaths in 2018. State Highways which account for 2.97 per cent of the road length accounted for 25.2 per cent and 26.8 per cent of crashes and deaths, respectively, the data showed.

Other roads which constitute about 95.1 per cent of the total roads were responsible for the balance 45 per cent of accidents and 38 per cent deaths, respectively, it stated.

Transporters identified need for improvements in highway designing like fencing, signages, and crash barriers while medical experts said casualties could be curtailed if the first responders, who are generally lay people and not medics, are equipped with training in basic life support system.

Around 80 lakh registered trucks are in the country and the number of drivers is a little short of that, according to All India Transporters' Welfare Association (AITWA), an apex body of truckers' association. The body said there was no authentic data available for number of truck crashes on highways and resultant fatalities and it relied on MoRTH data.

The MoRTH data showed the number of accidents on NHs has come down slightly from 1,42,268 in 2015, 1,42,359 in 2016, 1,41,466 in 2017 to 1,40,843 in 2018 but the fatalities have gone up steadily from 51,204 in 2015, 52,075 in 2016, 53,181 in 2017 to 54,046 in 2018.

Another 5,74,871 people suffered injuries, several of them life altering, during crashes on highways and expressways, it added.

"Error could be on the part of truck drivers or a car user, who is out on highway zigzagging at a high speed on different lanes but both suffer. Another problem is highways across India are largely open and a sudden entry of an animal can lead to a crash. The government needs to take care of that and public be educated about lane driving and use of highways," AITWA president Mahendra Arya told .

Another significant problem is the stress that some drivers go through because of sleep deprivation, inadequate rest, or worrying about the consignment or their own security while on the road.

"They do not have any proper resting place or washrooms. They stop at dhabas for food and catch up on some sleep during that time while also worrying if the 'maal' on their truck would be safe, if somebody would steal diesel from their vehicles. At times they run behind schedule and that worries them, or some companies offer incentives to drivers for quick delivery and that stresses them out," Arya said.

"There are times when road transport officers or local officials at toll plazas misbehave with them on the roads. They don't allow them to proceed and harass for hours in order to get money from them," he claimed.

"It is not that the government is not doing anything. They have done a lot and the MoRTH under [Nitin Gadkari](#) has shown the will and improved quality of roads," Arya said.

Handling a crash patient in the 'golden hour' (the first 60 minutes) till he or she reaches a trauma facility holds the key for their survival, they said.

"We have 'abysmally low' level of training in basic life support system. Usually on the highways it is the nearby paan-wala or dhaba-walas who are the first responders to an accident. It is essential to educate the truck drivers, their helpers and the common public in general on how to provide life support to a patient till ambulance arrives or patient is hospitalised," said Dr. M C Mishra, former director of AIIMS, Delhi and its trauma centre.

"You may be taught how to use the skills today and may not require it for next two years. But to be prepared all the time, such training is required often. Also, people using highways need to be educated about lane driving, signages, over-speeding, etc. There are several factors that lead to casualties. Some time truck drivers drive for continuous 15-16 hours and consume tobacco and liquor too," he added.

Basic life support comprises initial assessment of the situation, preventing bleeding, then airway maintenance, chest compression and expired air ventilation (rescue breathing), among others, according to experts.

Ensuring resting sites and keeping truckers stress-free can bring down casualties: Experts

PTI, Jan 15, 2020, 10:18 AM IST

Link: <https://www.udayavani.com/english-news/ensuring-resting-sites-and-keeping-truckers-stress-free-can-bring-down-casualties-experts>



New Delhi: Truck drivers form the biggest chunk of national highways users in India and also the “most vulnerable” to road crashes, experts say and believe that ensuring proper resting sites for them on the route and keeping them stress-free could bring down casualties.

Over 2,10,000 lives have been lost on national highways between 2015 and 2018, according to data from the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

Accident-related deaths in 2018 stood at 1,51,417, showing an increase of 2.3 per cent over 2017. About 85 per cent of these deaths happen in the most productive age group of 18-60, it stated.

NHs form 1.94 per cent of the total road network in India but accounted for 30.2 per cent of total road crashes and 35.7 per cent of deaths in 2018. State Highways which account for 2.97 per

cent of the road length accounted for 25.2 per cent and 26.8 per cent of crashes and deaths, respectively, the data showed.

Other roads which constitute about 95.1 per cent of the total roads were responsible for the balance 45 per cent of accidents and 38 per cent deaths, respectively, it stated.

Transporters identified the need for improvements in highway designing like fencing, signages, and crash barriers while medical experts said casualties could be curtailed if the first responders, who are generally laying people and not medics, are equipped with training in basic life support system.

Around 80 lakh registered trucks are in the country and the number of drivers is a little short of that, according to All India Transporters' Welfare Association (AITWA), an apex body of truckers' association. The body said there was no authentic data available for the number of truck crashes on highways and resultant fatalities and it relied on MoRTH data.


The MoRTH data showed the number of accidents on NHs has come down slightly from 1,42,268 in 2015, 1,42,359 in 2016, 1,41,466 in 2017 to 1,40,843 in 2018 but the fatalities have gone up steadily from 51,204 in 2015, 52,075 in 2016, 53,181 in 2017 to 54,046 in 2018.

Another 5,74,871 people suffered injuries, several of them life-altering, during crashes on highways and expressways, it added.

"Error could be on the part of truck drivers or a car user, who is out on highway zigzagging at a high speed on different lanes but both suffer. Another problem is highways across India are largely open and sudden entry of an animal can lead to a crash. The government needs to take care of that and public be educated about lane driving and use of highways," AITWA president Mahendra Arya told PTI.

Another significant problem is the stress that some drivers go through because of sleep deprivation, inadequate rest, or worrying about the consignment or their own security while on the road.

"They do not have any proper resting place or washrooms. They stop at dhabas for food and catch up on some sleep during that time while also worrying if the 'maal' on their truck would be safe if somebody would steal diesel from their vehicles. At times they run behind schedule and that worries them, or some companies offer incentives to drivers for quick delivery and that stresses them out," Arya said.



“There are times when road transport officers or local officials at toll plazas misbehave with them on the roads. They don’t allow them to proceed and harass for hours in order to get money from them,” he claimed.

“It is not that the government is not doing anything. They have done a lot and the MoRTH under Nitin Gadkari has shown the will and improved quality of roads,” Arya said.

Handling a crash patient in the ‘golden hour’ (the first 60 minutes) till he or she reaches a trauma facility holds the key for their survival, they said.

“We have ‘abysmally low’ level of training in basic life support system. Usually, on the highways it is the nearby paan-wala or dhaba-walas who are the first responders to an accident. It is essential to educate the truck drivers, their helpers and the common public in general on how to provide life support to a patient till the ambulance arrives or the patient is hospitalised,” said Dr M C Mishra, former director of AIIMS, Delhi and its trauma centre.

“You may be taught how to use the skills today and may not require it for next two years. But to be prepared all the time, such training is required often. Also, people using highways need to be educated about lane driving, signages, over-speeding, etc. There are several factors that lead to casualties. Sometimes truck drivers drive for continuous 15-16 hours and consume tobacco and liquor too,” he added.

Basic life support comprises an initial assessment of the situation, preventing bleeding, then airway maintenance, chest compression and expired air ventilation (rescue breathing), among others, according to experts.

Ensuring resting sites and keeping truckers stress-free can bring down casualties: experts


Link: <https://www.devdiscourse.com/article/national/830478-ensuring-resting-sites-and-keeping-truckers-stress-free-can-bring-down-casualties-experts>

Truck drivers form the biggest chunk of national highways users in **India** and also the "most vulnerable" to road crashes, experts say and believe that ensuring proper resting sites for them on the route and keeping them stress-free could bring down casualties. Over 2,10,000 lives have been lost on national highways between 2015 and 2018, according to a data from the **Ministry of Road Transport and Highways** (MoRTH).

Accident-related deaths in 2018 stood at 1,51,417, showing an increase of 2.3 per cent over 2017. About 85 per cent of these deaths happen in the most productive age group of 18-60, it stated. **NHs** form 1.94 per cent of total road network in **India** but accounted for 30.2 per cent of total road crashes and 35.7 per cent of deaths in 2018. State Highways which account for 2.97 per cent of the road length accounted for 25.2 per cent and 26.8 per cent of crashes and deaths, respectively, the data showed.

Other roads which constitute about 95.1 per cent of the total roads were responsible for the balance 45 per cent of accidents and 38 per cent deaths, respectively, it stated. Transporters identified need for improvements in highway designing like fencing, signages, and crash barriers while medical experts said casualties could be curtailed if the first responders, who are generally lay people and not medics, are equipped with training in basic life support system.

Around 80 lakh registered trucks are in the country and the number of drivers is a little short of that, according to All **India** Transporters' Welfare Association (AITWA), an apex body of truckers' association. The body said there was no authentic data available for number of truck crashes on highways and resultant fatalities and it relied on MoRTH data. The MoRTH data showed the number of accidents on **NHs** has come down slightly from 1,42,268 in 2015, 1,42,359 in



2016, 1,41,466 in 2017 to 1,40,843 in 2018 but the fatalities have gone up steadily from 51,204 in 2015, 52,075 in 2016, 53,181 in 2017 to 54,046 in 2018.

Another 5,74,871 people suffered injuries, several of them life altering, during crashes on highways and expressways, it added. "Error could be on the part of truck drivers or a car user, who is out on highway zigzagging at a high speed on different lanes but both suffer. Another problem is highways across India are largely open and a sudden entry of an animal can lead to a crash. The government needs to take care of that and public be educated about lane driving and use of highways," AITWA president Mahendra Arya told PTI.

Another significant problem is the stress that some drivers go through because of sleep deprivation, inadequate rest, or worrying about the consignment or their own security while on the road. "They do not have any proper resting place or washrooms. They stop at dhabas for food and catch up on some sleep during that time while also worrying if the 'maal' on their truck would be safe, if somebody would steal diesel from their vehicles. At times they run behind schedule and that worries them, or some companies offer incentives to drivers for quick delivery and that stresses them out," Arya said.

"There are times when road transport officers or local officials at toll plazas misbehave with them on the roads. They don't allow them to proceed and harass for hours in order to get money from them," he claimed. "It is not that the government is not doing anything. They have done a lot and the MoRTH under Nitin Gadkari has shown the will and improved quality of roads," Arya said.

Handling a crash patient in the 'golden hour' (the first 60 minutes) till he or she reaches a trauma facility holds the key for their survival, they said. "We have 'abysmally low' level of training in basic life support system. Usually on the highways it is the nearby paan-wala or dhaba-walas who are the first responders to an accident. It is essential to educate the truck drivers, their helpers and the common public in general on how to provide life support to a patient till ambulance arrives or patient is hospitalised," said Dr. M C Mishra, former director of AIIMS, Delhi and its trauma centre.

"You may be taught how to use the skills today and may not require it for next two years. But to be prepared all the time, such training is required often. Also, people using highways need to be educated about lane driving, signages, over-speeding, etc. There are several factors that lead to casualties. Some time truck drivers drive for continuous 15-16 hours and consume tobacco and liquor too," he added. Basic life support comprises initial assessment of the situation, preventing bleeding, then airway maintenance, chest compression and expired air ventilation (rescue breathing), among others, according to experts.

With pedestrian killings on rise, time to make way for those walking on roads: Experts

15 JANUARY 2020 Last Updated at 7:35 PM | SOURCE: PTI

By Kishor Dwivedi

Link: <https://www.outlookindia.com/newscroll/with-pedestrian-killings-on-rise-time-to-make-way-for-those-walking-on-roads-experts/1709258>

Over 85,000 pedestrians have lost their lives in road accidents in a span of five years in India with the figures only rising annually, even as experts suggested a dire need for motorists to respect the 'right of way' of those walking.

Around 20,457 pedestrians were killed on roads in 2018, a sharp 10.11 per cent rise over 20,457 in 2017, while the figures stood at 15,746 in 2016, 13,894 in 2015 and 12,300 in 2014, according to data of the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

In 2018, pedestrians formed 15 per cent of the total number of those killed in road accidents, up from 8.8 per cent in 2014, 9.5 per cent in 2015, 10.5 per cent in 2016 and 13.8 per cent in 2017, the data showed.


"The level of vulnerability of road-users to accidents is high as the same road space is being shared among a wide variety of motorised, and non-motorised vehicles and pedestrians," the ministry stated in its annual report of accident-related deaths.

According to the MoRTH, there are more than 253 million registered vehicles in India and the number has been growing at an annual rate of 10.11 per cent between 2007 and 2017, even as road safety experts suggested lack of proper pedestrian facilities, engineering flaws and lack of awareness were leading to casualties.

Designing and architecture specialists said hardly any road stretch in the country qualified as a benchmark for segmentation of pedestrians, cyclists and motorised vehicles, unlike in some European countries or Singapore where the number of casualties has come down over the years.

They believed that coming up with more and more foot over bridges (FOBs) is not the right approach and ignores a pedestrian right of way while making them put extra efforts in crossing a road. Subways could be a better option, the experts held.

"The first and foremost solution to check such accidents could be appointment of road safety auditors by authorities like Public Works Department (PWD) and retrofitting of all crucial points. But that does not happen. There is a lot of talk from officials about making roads safer, but that has not been seen in their work," said P K Sarkar of the School of Planning and Architecture (SPA) in Delhi.



"In a city like Delhi, there are more FOBs than subways and we have seen how they are being used. One example of good work is at the KG Marg near Connaught Place where the road has been humped a little and a subway made that does not force pedestrians to go down too deep in order to cross the road. It's working very well and the hump also slows down the vehicles a bit before the reach turns on either end of the road," Sarkar, a professor and head of Transport Planning department at SPA, told PTI.

He said FOBs cost lesser than subways but the government should look at cost benefit in the longer run, and also stressed the need for making roads safer not only for pedestrians but also for physically-disabled persons.

According to the guidelines of the Indian Roads Congress (IRC), the apex body of highway engineers in the country, pedestrian facilities should be planned in an integrated manner so as to ensure a continuous flow of pedestrian flow.

"The basic aim should be to reduce pedestrian conflicts with vehicular traffic to the minimum. Efforts should be made to create such conditions that pedestrians are not forced to walk in unsafe circumstances, and that the motorists respect the position of pedestrians," the IRC guideline 103 states.

"While planning, the convenience of pedestrians should be a paramount consideration. Otherwise, the facilities provided will not be fully used," the guidelines say, clearly emphasising that the minimum width of a footpath has to be 1.50 metre.

But there is no such "culture of respecting the pedestrians right of way "even on a zebra crossing in India, said Subhash Chand, head of traffic engineering and safety division at the Central Road Research Institute (CRRI) in Delhi.

He said that despite guidelines being in place since several years, there is not enough awareness about the rules and road behaviour among a large section of people.

"Even if a single pedestrian is there on a zebra crossing, then it is bound on a motorist to stop well before the zebra crossing and allow the pedestrian to cross the road. The responsibility lies on the motorist to respect the right of way of the person walking on foot," Chand said.

There are multiple factors behind the problem, identified Chand, a principal scientist at CRRI who has worked on several traffic management systems in Delhi and other cities like Uttar Pradesh's Lucknow.

"While the people's lack of education about rules and their awareness on road safety is a major cause, inadequate law enforcement on the roads by agencies, like traffic police, and the government's planning of safe passageways also contributes towards making pedestrians a vulnerable lot on roads," he added.

With Pedestrian Killings On Rise, Time To Make Way For Those Walking On Roads: Experts

ACCIDENTS & DISASTERS

Over 85,000 pedestrians have lost their lives in road accidents in a span of five years in India with the figures only rising annually


Written By [Press Trust Of India](#) | Mumbai | Updated On: January 15, 2020 19:45 IST

Link: <https://www.republicworld.com/india-news/accidents-and-disasters/with-pedestrian-killings-on-rise-time-to-make-way-for-those.html>



Over 85,000 pedestrians have lost their lives in road accidents in a span of five years in India with the figures only rising annually, even as experts suggested a dire need for motorists to respect the 'right of way' of those walking.

Around 22,656 pedestrians were killed on roads in 2018, a sharp 10.11 per cent rise over 20,457 in 2017, while the figures stood at 15,746 in 2016, 13,894 in 2015 and



12,300 in 2014, according to data of the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

In 2018, pedestrians formed 15 per cent of the total number of those killed in road accidents, up from 8.8 per cent in 2014, 9.5 per cent in 2015, 10.5 per cent in 2016 and 13.8 per cent in 2017, the data showed.

"The level of vulnerability of road-users to accidents is high as the same road space is being shared among a wide variety of motorised, and non-motorised vehicles and pedestrians," the ministry stated in its annual report of accident-related deaths.

According to the MoRTH, there are more than 253 million registered vehicles in India and the number has been growing at an annual rate of 10.11 per cent between 2007 and 2017, even as road safety experts suggested lack of proper pedestrian facilities, engineering flaws and lack of awareness were leading to casualties.

Designing and architecture specialists said hardly any road stretch in the country qualified as a benchmark for segmentation of pedestrians, cyclists and motorised vehicles, unlike in some European countries or Singapore where the number of casualties has come down over the years.

They believed that coming up with more and more foot over bridges (FOBs) is not the right approach and ignores a pedestrian right of way while making them put extra efforts in crossing a road. Subways could be a better option, the experts held.

"

The first and foremost solution to check such accidents could be appointment of road safety auditors by authorities like Public Works Department (PWD) and retrofitting of all crucial points. But that does not happen. There is a lot of talk from officials about making roads safer, but that has not been seen in their work," said P K Sarkar of the School of Planning and Architecture (SPA) in Delhi.

"In a city like Delhi, there are more FOBs than subways and we have seen how they are being used. One example of good work is at the KG Marg near Connaught Place where the road has been humped a little and a subway made that does not force pedestrians to go down too deep in order to cross the road. It's working very well and the hump also slows down the vehicles a bit before the reach turns on either end of the

road," Sarkar, a professor and head of Transport Planning department at SPA, told PTI.

He said FOBs cost lesser than subways but the government should look at cost benefit in the longer run, and also stressed the need for making roads safer not only for pedestrians but also for physically-disabled persons.

According to the guidelines of the Indian Roads Congress (IRC), the apex body of highway engineers in the country, pedestrian facilities should be planned in an integrated manner so as to ensure a continuous flow of pedestrian flow.

"The basic aim should be to reduce pedestrian conflicts with vehicular traffic to the minimum. Efforts should be made to create such conditions that pedestrians are not forced to walk in unsafe circumstances, and that the motorists respect the position of pedestrians," the IRC guideline 103 states.

"While planning, the convenience of pedestrians should be a paramount consideration. Otherwise, the facilities provided will not be fully used," the guidelines say, clearly emphasising that the minimum width of a footpath has to be 1.50 metre.

But there is no such "culture of respecting the pedestrians right of way "even on a zebra crossing in India, said Subhash Chand, head of traffic engineering and safety division at the Central Road Research Institute (CRRI) in Delhi.

He said that despite guidelines being in place since several years, there is not enough awareness about the rules and road behaviour among a large section of people.

"Even if a single pedestrian is there on a zebra crossing, then it is bound on a motorist to stop well before the zebra crossing and allow the pedestrian to cross the road. The responsibility lies on the motorist to respect the right of way of the person walking on foot," Chand said.

There are multiple factors behind the problem, identified Chand, a principal scientist at CRRI who has worked on several traffic management systems in Delhi and other cities like Uttar Pradesh's Lucknow.

"While the people's lack of education about rules and their awareness on road safety is a major cause, inadequate law enforcement on the roads by agencies, like traffic police, and the government's planning of safe passageways also contributes towards making pedestrians a vulnerable lot on roads," he added.

With pedestrian killings on rise, time to make way for those walking on roads: Experts

PTI / January 15, 2020, 8:49 pm

Link: <https://english.madhyamam.com/en/national/2020/jan/15/pedestrian-killings-rise-time-make-way-those-walking-roads-experts>



New Delhi: Over 85,000 pedestrians have lost their lives in road accidents in a span of five years in India with the figures only rising annually, even as experts suggested a dire need for motorists to respect the 'right of way' of those walking.

Around 22,656 pedestrians were killed on roads in 2018, a sharp 10.11 per cent rise over 20,457 in 2017, while the figures stood at 15,746 in 2016, 13,894 in 2015 and 12,300 in 2014, according to data of the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

In 2018, pedestrians formed 15 per cent of the total number of those killed in road accidents, up from 8.8 per cent in 2014, 9.5 per cent in 2015, 10.5 per cent in 2016 and 13.8 per cent in 2017, the data showed.

"The level of vulnerability of road-users to accidents is high as the same road space is being shared among a wide variety of motorised, and non-motorised vehicles and pedestrians," the ministry stated in its annual report of accident-related deaths.

According to the MoRTH, there are more than 253 million registered vehicles in India and the number has been growing at an annual rate of 10.11 per cent between 2007 and 2017, even as road safety experts suggested lack of proper pedestrian facilities, engineering flaws and lack of awareness were leading to casualties.

Designing and architecture specialists said hardly any road stretch in the country qualified as a benchmark for segmentation of pedestrians, cyclists and motorised vehicles, unlike in some European countries or Singapore where the number of casualties has come down over the years.

They believed that coming up with more and more foot over bridges (FOBs) is not the right approach and ignores a pedestrian right of way while making them put extra efforts in crossing a road. Subways could be a better option, the experts held.

"The first and foremost solution to check such accidents could be appointment of road safety auditors by authorities like Public Works Department (PWD) and retrofitting of all crucial points. But that does not happen. There is a lot of talk from officials about making roads safer, but that has not been seen in their work," said P K Sarkar of the School of Planning and Architecture (SPA) in Delhi.

"In a city like Delhi, there are more FOBs than subways and we have seen how they are being used. One example of good work is at the KG Marg near Connaught Place where the road has been humped a little and a subway made that does not force pedestrians to go down too deep in order to cross the road. It's working very well and the hump also slows down the vehicles a bit before the reach turns on either end of the road," Sarkar, a professor and head of Transport Planning department at SPA, told PTI.

He said FOBs cost lesser than subways but the government should look at cost benefit in the longer run, and also stressed the need for making roads safer not only for pedestrians but also for physically-disabled persons.



According to the guidelines of the Indian Roads Congress (IRC), the apex body of highway engineers in the country, pedestrian facilities should be planned in an integrated manner so as to ensure a continuous flow of pedestrian flow.

"The basic aim should be to reduce pedestrian conflicts with vehicular traffic to the minimum. Efforts should be made to create such conditions that pedestrians are not forced to walk in unsafe circumstances, and that the motorists respect the position of pedestrians," the IRC guideline 103 states.

"While planning, the convenience of pedestrians should be a paramount consideration. Otherwise, the facilities provided will not be fully used," the guidelines say, clearly emphasising that the minimum width of a footpath has to be 1.50 metre.

But there is no such "culture of respecting the pedestrians right of way" even on a zebra crossing in India, said Subhash Chand, head of traffic engineering and safety division at the Central Road Research Institute (CRRI) in Delhi.

He said that despite guidelines being in place since several years, there is not enough awareness about the rules and road behaviour among a large section of people.

"Even if a single pedestrian is there on a zebra crossing, then it is bound on a motorist to stop well before the zebra crossing and allow the pedestrian to cross the road. The responsibility lies on the motorist to respect the right of way of the person walking on foot," Chand said.

There are multiple factors behind the problem, identified Chand, a principal scientist at CRRI who has worked on several traffic management systems in Delhi and other cities like Uttar Pradesh's Lucknow.

"While the people's lack of education about rules and their awareness on road safety is a major cause, inadequate law enforcement on the roads by agencies, like traffic police, and the government's planning of safe passageways also contributes towards making pedestrians a vulnerable lot on roads," he added.

With pedestrian killings on rise, time to make way for those walking on roads: Experts


Link: <https://www.devdiscourse.com/article/national/832298-with-pedestrian-killings-on-rise-time-to-make-way-for-those-walking-on-roads-experts>

Over 85,000 pedestrians have lost their lives in road accidents in a span of five years in **India** with the figures only rising annually, even as experts suggested a dire need for motorists to respect the 'right of way' of those walking. Around 22,656 pedestrians were killed on roads in 2018, a sharp 10.11 per cent rise over 20,457 in 2017, while the figures stood at 15,746 in 2016, 13,894 in 2015 and 12,300 in 2014, according to data of the **Ministry of Road Transport and Highways** (MoRTH).

In 2018, pedestrians formed 15 per cent of the total number of those killed in road accidents, up from 8.8 per cent in 2014, 9.5 per cent in 2015, 10.5 per cent in 2016 and 13.8 per cent in 2017, the data showed. "The level of vulnerability of road-users to accidents is high as the same road space is being shared among a wide variety of motorised, and non-motorised vehicles and pedestrians," the ministry stated in its annual report of accident-related deaths.

According to the MoRTH, there are more than 253 million registered vehicles in **India** and the number has been growing at an annual rate of 10.11 per cent between 2007 and 2017, even as road safety experts suggested lack of proper pedestrian facilities, engineering flaws and lack of awareness were leading to casualties. Designing and architecture specialists said hardly any road stretch in the country qualified as a benchmark for segmentation of pedestrians, cyclists and motorised vehicles, unlike in some European countries or **Singapore** where the number of casualties has come down over the years.

They believed that coming up with more and more foot over bridges (FOBs) is not the right approach and ignores a pedestrian right of way while making them put extra efforts in crossing a road. Subways could be a better option, the experts held. "The first and foremost solution to check such accidents could be appointment of road safety auditors by authorities like Public Works Department (PWD) and retrofitting of all crucial points. But that does not happen. There is a lot of talk from officials about



making roads safer, but that has not been seen in their work," said P K Sarkar of the **School of Planning and Architecture (SPA)** in Delhi.

"In a city like **Delhi**, there are more FOBs than subways and we have seen how they are being used. One example of good work is at the **KG Marg** near **Connaught Place** where the road has been humped a little and a subway made that does not force pedestrians to go down too deep in order to cross the road. It's working very well and the hump also slows down the vehicles a bit before the reach turns on either end of the road," Sarkar, a professor and head of Transport Planning department at SPA, told PTI. He said FOBs cost lesser than subways but the government should look at cost benefit in the longer run, and also stressed the need for making roads safer not only for pedestrians but also for physically-disabled persons.

According to the guidelines of the Indian Roads Congress (IRC), the apex body of highway engineers in the country, pedestrian facilities should be planned in an integrated manner so as to ensure a continuous flow of pedestrian flow. "The basic aim should be to reduce pedestrian conflicts with vehicular traffic to the minimum. Efforts should be made to create such conditions that pedestrians are not forced to walk in unsafe circumstances, and that the motorists respect the position of pedestrians," the IRC guideline 103 states.

"While planning, the convenience of pedestrians should be a paramount consideration. Otherwise, the facilities provided will not be fully used," the guidelines say, clearly emphasising that the minimum width of a footpath has to be 1.50 metre. But there is no such "culture of respecting the pedestrians right of way "even on a zebra crossing in **India**, said Subhash Chand, head of traffic engineering and safety division at the **Central Road Research Institute (CRRI)** in Delhi.

He said that despite guidelines being in place since several years, there is not enough awareness about the rules and road behaviour among a large section of people. "Even if a single pedestrian is there on a zebra crossing, then it is bound on a motorist to stop well before the zebra crossing and allow the pedestrian to cross the road. The responsibility lies on the motorist to respect the right of way of the person walking on foot," Chand said.

There are multiple factors behind the problem, identified Chand, a principal scientist at CRRI who has worked on several traffic management systems in **Delhi** and other cities like Uttar Pradesh's Lucknow. "While the people's lack of education about rules and their awareness on road safety is a major cause, inadequate law enforcement on the roads by agencies, like traffic police, and the government's planning of safe passageways also contributes towards making pedestrians a vulnerable lot on roads," he added.

With pedestrian killings on rise, time to make way for those walking on roads: Experts

Press Trust of India | New Delhi Last Updated at January 15, 2020 16:41 IST

Link: https://www.business-standard.com/article/pti-stories/with-pedestrian-killings-on-rise-time-to-make-way-for-those-walking-on-roads-experts-120011500887_1.html

Over 85,000 pedestrians have lost their lives in road accidents in a span of five years in India with the figures only rising annually, even as experts suggested a dire need for motorists to respect the 'right of way' of those walking.

Around 20,457 pedestrians were killed on roads in 2018, a sharp 10.11 per cent rise over 20,457 in 2017, while the figures stood at 15,746 in 2016, 13,894 in 2015 and 12,300 in 2014, according to data of the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

In 2018, pedestrians formed 15 per cent of the total number of those killed in road accidents, up from 8.8 per cent in 2014, 9.5 per cent in 2015, 10.5 per cent in 2016 and 13.8 per cent in 2017, the data showed.

"The level of vulnerability of road-users to accidents is high as the same road space is being shared among a wide variety of motorised, and non-motorised vehicles and pedestrians," the ministry stated in its annual report of accident-related deaths.

According to the MoRTH, there are more than 253 million registered vehicles in India and the number has been growing at an annual rate of 10.11 per cent between 2007 and 2017, even as road safety experts suggested lack of proper pedestrian facilities, engineering flaws and lack of awareness were leading to casualties.

Designing and architecture specialists said hardly any road stretch in the country qualified as a benchmark for segmentation of pedestrians, cyclists and motorised vehicles, unlike in some European countries or Singapore where the number of casualties has come down over the years.

They believed that coming up with more and more foot over bridges (FOBs) is not the right approach and ignores a pedestrian right of way while making them put extra efforts in crossing a road. Subways could be a better option, the experts held.

"The first and foremost solution to check such accidents could be appointment of road safety auditors by authorities like Public Works Department (PWD) and retrofitting of all crucial points. But that does not happen. There is a lot of talk from officials about making roads safer, but that



has not been seen in their work," said P K Sarkar of the School of Planning and Architecture (SPA) in Delhi.

"In a city like Delhi, there are more FOBs than subways and we have seen how they are being used. One example of good work is at the KG Marg near Connaught Place where the road has been humped a little and a subway made that does not force pedestrians to go down too deep in order to cross the road. It's working very well and the hump also slows down the vehicles a bit before the reach turns on either end of the road," Sarkar, a professor and head of Transport Planning department at SPA, told PTI.

He said FOBs cost lesser than subways but the government should look at cost benefit in the longer run, and also stressed the need for making roads safer not only for pedestrians but also for physically-disabled persons.

According to the guidelines of the Indian Roads Congress (IRC), the apex body of highway engineers in the country, pedestrian facilities should be planned in an integrated manner so as to ensure a continuous flow of pedestrian flow.

"The basic aim should be to reduce pedestrian conflicts with vehicular traffic to the minimum. Efforts should be made to create such conditions that pedestrians are not forced to walk in unsafe circumstances, and that the motorists respect the position of pedestrians," the IRC guideline 103 states.

"While planning, the convenience of pedestrians should be a paramount consideration. Otherwise, the facilities provided will not be fully used," the guidelines say, clearly emphasising that the minimum width of a footpath has to be 1.50 metre.

But there is no such "culture of respecting the pedestrians right of way "even on a zebra crossing in India, said Subhash Chand, head of traffic engineering and safety division at the Central Road Research Institute (CRRI) in Delhi.

He said that despite guidelines being in place since several years, there is not enough awareness about the rules and road behaviour among a large section of people.

"Even if a single pedestrian is there on a zebra crossing, then it is bound on a motorist to stop well before the zebra crossing and allow the pedestrian to cross the road. The responsibility lies on the motorist to respect the right of way of the person walking on foot," Chand said.

There are multiple factors behind the problem, identified Chand, a principal scientist at CRRI who has worked on several traffic management systems in Delhi and other cities like Uttar Pradesh's Lucknow.

"While the people's lack of education about rules and their awareness on road safety is a major cause, inadequate law enforcement on the roads by agencies, like traffic police, and the government's planning of safe passageways also contributes towards making pedestrians a vulnerable lot on roads," he added.

सड़क हादसों में पैदलयात्रियों की बढ़ती मौत चिंताजनक: विशेषज्ञ

Link: <https://navbharattimes.indiatimes.com/india/increasing-death-of-pedestrians-in-road-accidents-worrying-experts/articleshow/73277400.cms>

नयी दिल्ली, 15 जनवरी (भाषा) भारत में पांच साल में 85,000 से अधिक पैदल यात्रियों ने सड़क दुर्घटनाओं में अपनी जान गंवाई। हर साल मौतों के बढ़ते आंकड़े पर चिंता जताते हुए विशेषज्ञों ने इस बात पर जोर दिया कि मोटर चालक पैदल यात्रियों के 'सड़क पर चलने के अधिकार' का सम्मान करें। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के आंकड़ों के मुताबिक, 2018 में सड़क हादसों में करीब 22,656 पैदल यात्रियों की मौत हो गई, जबकि 2017 में 20,457, 2016 में 15,746, 2015 में 13,894, और 2014 में 12,300 पैदल यात्रियों की जान गई।

डिसक्लेमर: यह आर्टिकल एजेंसी फीड से ऑटो-अपलोड हुआ है। इसे नवभारतटाइम्स.कॉम की टीम ने एडिट नहीं किया है।

भाषा | Updated: 15 Jan 2020, 08:40:00 PM IST

नयी दिल्ली, 15 जनवरी (भाषा) भारत में पांच साल में 85,000 से अधिक पैदल यात्रियों ने सड़क दुर्घटनाओं में अपनी जान गंवाई। हर साल मौतों के बढ़ते आंकड़े पर चिंता जताते हुए विशेषज्ञों ने इस बात पर जोर दिया कि मोटर चालक पैदल यात्रियों के 'सड़क पर चलने के अधिकार' का सम्मान करें। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के आंकड़ों के मुताबिक, 2018 में सड़क हादसों में करीब 22,656 पैदल यात्रियों की मौत हो गई, जबकि 2017 में 20,457, 2016 में 15,746, 2015 में 13,894, और 2014 में 12,300 पैदल यात्रियों की जान गई। 2018 में, सड़क हादसों में मारे गए लोगों की कुल संख्या में 15 फीसदी पैदल यात्री थे, जबकि 2014 में यह आंकड़ा 8.8 प्रतिशत, 2015 में 9.5 प्रतिशत, 2016 में 10.5 प्रतिशत और 2017 में 13.8 प्रतिशत रहा। मंत्रालय ने सड़क दुर्घटनाओं से संबंधित मौतों की अपनी वार्षिक रिपोर्ट में कहा, "सड़क-उपयोगकर्ताओं के दुर्घटनाओं के शिकार होने की आशंका अधिक होती है, क्योंकि एक ही सड़क का इस्तेमाल मोटर चालित वाहनों और गैर-मोटर चालित वाहनों और पैदल यात्रियों द्वारा किया जा रहा है।" मंत्रालय के मुताबिक, भारत में 25.3 करोड़ से अधिक पंजीकृत वाहन हैं और यह संख्या 2007 और 2017 के बीच 10.11 प्रतिशत की वार्षिक दर से बढ़ी। हालांकि, सड़क सुरक्षा विशेषज्ञों का कहना है कि हादसों के पीछे पैदल यात्रियों के लिए उचित सुविधाओं की कमी, अभियांत्रिकी खामियों और जागरूकता की कमी बड़ा कारण हैं। विशेषज्ञों का मानना है कि अधिक से अधिक फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) बना देना ही सही दृष्टिकोण नहीं है, क्योंकि मोटर चालक एक पैदल यात्री के अधिकार की अनदेखी करता है, जबकि उन्हें एक सड़क पार करने में अतिरिक्त प्रयास करना पड़ता है। सबसे एक बेहतर विकल्प हो सकता है। दिल्ली स्थित योजना तथा वास्तुकला विद्यालय (एसपीए) के प्रोफेसर पीके सरकार ने कहा, "इस तरह की दुर्घटनाओं की जांच के लिए पहला और सबसे महत्वपूर्ण समाधान यह है कि लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) इसके लिए सड़क सुरक्षा की निगरानी के लिए अधिकारी नियुक्त करें और सभी महत्वपूर्ण स्थानों पर इनकी नियुक्ति होनी चाहिए। लेकिन ऐसा नहीं होता है। सड़क को सुरक्षित बनाने के बारे में अधिकारियों के बीच बातें बहुत होती हैं, लेकिन यह उनके काम में नजर नहीं आता है।" दिल्ली में स्थित केंद्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान (सीआरआरआई) में यातायात इंजीनियरिंग और सुरक्षा विभाग के प्रमुख सुभाष चंद ने कहा कि भारत में एक जेबरा क्रॉसिंग पर भी पैदल चलने वालों का सम्मान करने की कोई संस्कृति नहीं है। उन्होंने कहा कि कई वर्षों से दिशा-निर्देश होने के बावजूद, ज्यादातर लोगों के बीच सड़क नियमों और सड़क पर व्यवहार को लेकर पर्याप्त जागरूकता नहीं है। (यह आर्टिकल एजेंसी फीड से ऑटो-अपलोड हुआ है। इसे नवभारतटाइम्स.कॉम की टीम ने एडिट नहीं किया है।)



Mamuni Das

Deputy Editor

The Hindu Business Line

Mamuni Das works as a Senior Deputy Editor with The Hindu BusinessLine and is based in Delhi. As a part of her fellowship, she wanted to assess how the new law of Motor Vehicle (Amendment) Act, 2019 has changed the life of road accident victims and behavior of insurance companies. She would try to understand the medical, legal and social aspects of this through analysis of aggregates and a case-study approach.

By alerting drivers to police checks, are traffic apps hindering road safety?

Mamuni Das New Delhi | Updated on January 14, 2020 Published on January 14, 2020

Link: <https://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/india-needs-a-policy-stance-on-traffic-technology/article30567496.ece#>




An 'interceptor' recording the speed of vehicles moving on the road. (file photo)

Enforcement authorities worldwide have flagged concerns over the issue

Last year, as India was making its over-speeding fines harsher, road drivers in Delhi found an unexpected fairy Godmother in a technology giant - Google. A feature in Google Maps alerted drivers before they bumped into a police van that was patrolling against speeding vehicles.

The feature, which pre-empted potential over-speeding challans by locating police' speed checking teams, may have been a saviour for defaulting drivers to avoid fines, but many experts dub this as a cheat trick which interfered with traffic police' methods to implement road safety and felt it should be pronounced illegal.

Saviour or a cheat-trick



Maxwell Parreira, former police officer with experience in traffic, told *BusinessLine*, “I would consider these alerts on the part of Google as illegal interference on actionable official work. Having said that, this should not be mistaken with other alerts which are regarding accidents, obstacles, congestion or other hindrance (regarding) the flow of traffic.”

Increase in technology interface in our daily lives has led to questions whether use of phones to navigate distracts more than helping drivers.

In June 2019, Jagdambika Pal, a Parliamentarian asked “whether most of the drivers of Ola and Uber violate law by the use of phone to find the location while driving, and whether the Government finds it necessary to check such violation as it is dangerous for the driver as well as other pedestrians”.

Responding to this, Road Transport and Highways Minister Nitin Gadkari, who was set to introduce a Motor Vehicle Amendment regime in Parliament, left the decision to the States and their law enforcement agencies noting that transportation by road is a State Subject under the Constitution of India. The Minister also apprised the Parliament that the new law had a provision making use of “hand held devices” illegal.

To judge whether a new technology is legal or not has to be looked at from the realm of whether it aids road safety or not, say experts.

Google Maps

Apps that alert drivers regarding where a Police team is waiting contribute also to road safety by warning them to slow their vehicles. “Police should remain ahead of the curve and up their own technology to be able to detect and restrain offenders. Besides for every one offender

who is alerted and evades being caught, there will be many who will improve and not commit and offence in the first place,” former National Highways Authority of India (NHAI) Chairman Raghav Chandra told *BusinessLine*.

Another Road Ministry official wondered how this service is any different from the practice in smaller cities where people return when they see police teams checking helmets and also warn others.

“Regarding the alerts that you get in some apps (Google Maps) regarding where speed checking patrol vans are placed, it is important to know whether the technology helps achieve the purpose of road safety. Is it simply pushing drivers to slow down at select places by telling them the location of a speed patrol van and helping them avoid hefty fines? Or is technology helping achieve a greater good of road safety,” another former NHAI member, with experience in driving road safety audits, told *BusinessLine*.


India is a fast growing market for Google Maps, with its users reportedly doubling in 2017.

Several drivers in Delhi, who had been alerted last year regarding presence of police checking teams do not get such alerts now. However, it is not clear if Google Maps still provides any such feature anywhere in India. When asked whether it still continues to provide such a service anywhere in India, Google spokesperson maintained that they have not announced any such feature in Google Maps. Waze, a company acquired by Google in 2013 that provides services, also allows its users to inform each other regarding police control or other road hazards, according to Waze India.

Traffic tech policies

Globally, the discussion on legality of alerts provided by various navigation apps including Google Maps revealing the location of ‘speed checking authorities’ is not new.

Enforcement authorities in various countries including the US have flagged their concerns on the issue. In February 2019, police department in New York, United States wrote to Google objecting to this feature. France has banned such features from being provided in any navigation apps. India is yet to take a clear policy stand on this matter as well as other technology interfaces used on roads today. Sooner or later, traffic authorities across the world would have to play catch up with technologies used on road, and evolve their policies for road-safety.



technology interfaces used on roads today. Sooner or later, traffic authorities across the world would have to play catch up with technologies used on road, and evolve their policies for road-safety.

In October 2019, this feature, which was available for Google Maps on Android phones, was also reportedly made available in iPhones.

In India, as roads get wider, signal free and better, drivers tend to over-speed, which also leads to tragic road crashes. Driving beyond speed limits or over-speeding is a major cause of deaths and injuries due to accidents in India, a country which accounts for maximum number of road accident deaths globally, according to Road Transport and Highways Ministry data. In 2018, 1.51 lakh people died in India in road accidents, of which 97,588 fatalities (64.4 per cent) were due to over-speeding, says Road Accidents in India data.

(With inputs from Twesh Mishra)

Published on January 14, 2020





Prachi Salve

Research Manager

IndiaSpend

Prachi Salve is a Senior Policy Analyst and Research manager with IndiaSpend for the last 7 years. She currently works on Gender, Health and Economy. As a part of her fellowship, she plans to work on reasons for state wise discrepancy in road accidents and deaths due to road accidents, whether other laws have an impact on road safety for example looking at alcohol ban's impact on the road accidents due to drunk driving accidents, and on policy learning through international comparisons and see what is working elsewhere in the world and what can be adopted for India.

Poor Enforcement, Training Behind India's High Road Accident Numbers

Link: <https://www.indiaspend.com/poor-enforcement-lack-of-training-causing-more-deaths-on-indian-roads/>

[Prachi Salve](#)

November 19, 2019



Mumbai: Road accidents cost India [3-5% of gross domestic product](#) every year, [and are avoidable](#) if India could improve its roads and city planning, train its drivers better, and enforce traffic laws properly, our analysis shows.

India's young, productive population, aged 18-45 years, is involved in 70% of road accidents, according to data from [Road Accidents in India](#) 2018, a report published by the Ministry of Road Transport and Highways (MORTH).

Over a period of 24 years from 2014 to 2038, if India could halve the deaths and injuries due to road traffic, its GDP could increase by 7%, a 2018 World Bank [report](#) said.

In 2018, India had 467,044 reported road accidents, an increase of 0.5% from 464,910 in 2017, according to MORTH data.

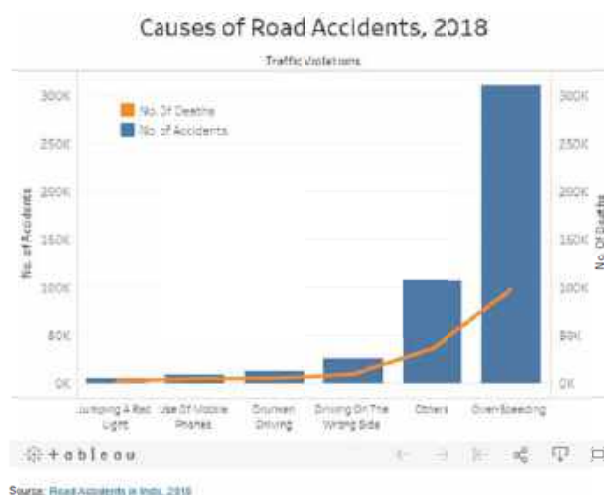
India has 1% of the world's vehicles but accounts for 6% of the world's road traffic accidents, according to data from a 2018 World Health Organization (WHO) [report](#). As many as 73% of all deaths due to road traffic accidents in 2018 in the South and South-East Asia region happened in India, the report said.

Road accidents are one of the 12 most common causes of deaths in India, the ninth most common cause of premature deaths, and the 10th most common reason for disability, according to the 2017 WHO [Global Health Estimates](#).

In 2018, of all road deaths, the most were of those riding two-wheelers (36%), followed by pedestrians (15%), MORTH [data](#) show.

Speeding and drink driving cause most accidents

The two most frequent causes of road deaths are speeding and drink driving, followed by a lack of lane discipline (driving on the wrong side), jumping the red light and the use of a mobile phone while driving, data show.



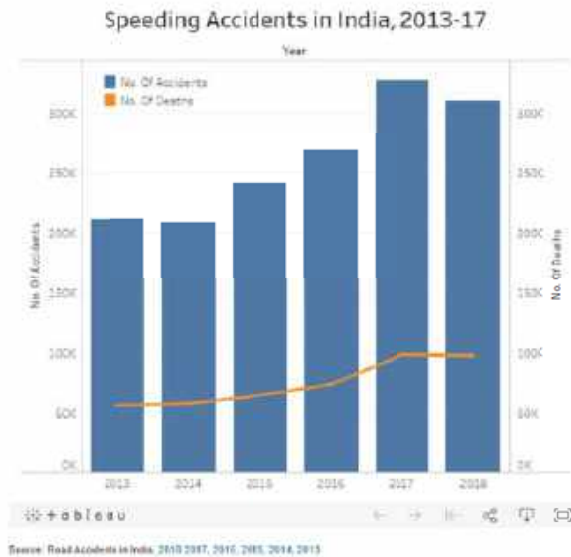
Source: [Road Accidents in India, 2018](#)

Overspeeding is the most common cause of deaths on roads in India, with 64% of road deaths because of speeding. 60% of the accidents in India occur on highways, mostly because of speeding, said Piyush Tewari from save a life foundation.

The most deaths due to speeding were in Rajasthan (9,618 deaths), followed by Tamil Nadu (9,224 deaths) and Karnataka (8,714 deaths).

The fine for speeding has increased from Rs 500 to Rs 5,000 since September, 2019 under the new [Motor Vehicles Act](#) of 2019. In addition, drivers could also be imprisoned for three months for Speed racing--an illegal race--if it is their first offence, and for a period of one year if it is the second offence, according to the law.

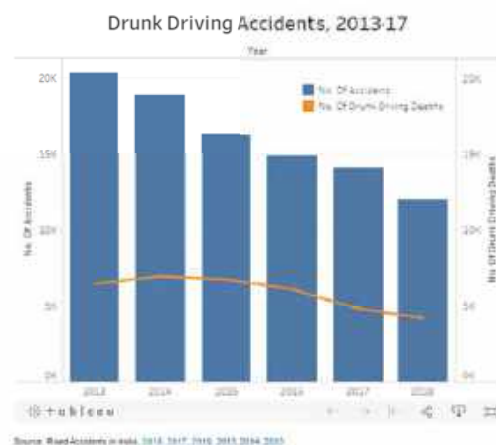
The current speed limit in the country is 80 km per hour on a 4-lane highway, however, the WHO has recommended that if we reduce the speed limit to about 55-57 km per hour, we could save around 30-37% lives, Patanjali Nayyar regional advisor for the WHO said.



Source: Road Accidents in India, [2018](#), [2017](#), [2016](#), [2015](#), [2014](#), [2013](#)

Accidents due to drunken driving--under the influence of alcohol or drugs--declined by 14% between 2017 and 2018 because of an increase in fines and better implementation of laws, mostly in metro cities and because of greater media coverage of the issue, according to experts.

The new motor vehicles law increased punishment for the first offence to imprisonment up to six months and/or fine up to Rs 10,000, and for the second offence to two years and/or fine of Rs 15,000. Earlier the fine was Rs 2,000 or six months for the first offence and Rs 3,000 or two years imprisonment, according to the [Motor Vehicles Act 1989](#).




Source: Road Accidents in India, [2018](#), [2017](#), [2016](#), [2015](#), [2014](#), [2013](#)

Poor enforcement of traffic laws

India's traffic laws are stricter than those of other countries but these laws are not enforced.

In many other countries, such as the UK, Australia, New Zealand, where they have better enforcement, the alcohol limit is 0.08 mg/l, higher than the 0.05 mg/l in India, said Nayyar



of the WHO. “In many countries crashes due to alcohol have been reduced due to enforcement of their laws and education.”

India’s enforcement of laws on speeding and drink driving are rated 3 and 4 out of 10, respectively, compared to 8 and 9 in China and 9 (for both) in Sri Lanka, by the [Global Road Safety Report 2018](#), that analysed traffic laws of 175 countries.

India has a paucity of traffic police--30% of 85,144 traffic policemen positions and 39% of 58,509 sanctioned traffic constable positions were vacant in 2018, according to [data](#) from the Bureau of Police Research and Development.

Enforcement of laws can reduce drink driving, said Tewari of Save a Life Foundation, and gave the example of Satyendra Garg, who was the joint commissioner of traffic in New Delhi in 2012, and would conduct random ‘anti-drink and drive drives’ almost everyday. Because of the fear of these checks, people stopped drinking and driving, Tewari said. Over 12,000 people were prosecuted for drink driving in New Delhi in 2011, up from 8,648 in 2010, according to [data](#) from the International Road Federation, a global non-profit working on road safety.

“When it comes to enforcement we know human behaviour is affected by enforcement and in India, enforcement is largely driven by human beings and is prone to corruption,” said Tewari. He suggests using artificial intelligence, in the form of road sensors to detect speed, and adaptive traffic lighting (in which traffic signal timing changes, or adapts, based on actual traffic demand) for enforcing traffic laws, such as in Sri Lanka and Bhutan.

City planning, roads

On many roads there are no traffic-calming measures such as speed humps before intersections or median barriers, Tewari said.

Roads should be made not just for use by four-wheelers but also for two-wheelers and pedestrians, and towns should be planned not just for expressways and commercial areas but also for hawkers and vendors, Nayyar said. For instance, safer highways should be created by adding underpasses for pedestrians, especially those that are vulnerable, such as pregnant women and the elderly.

Nayyar gave the example of the Delhi-Agra highway where the highway has divided villages, but there are no pedestrian crossings. “How do we expect people whose village has been divided by that highway to crossover to their fields everyday? There are some villages on this stretch of the highway that are villages of widows due to the deaths caused by road accidents,” Nayyar said.

Driver training

In 2018, in 26% of all road accidents, drivers who were in an accident did not have a valid license or were driving with a learner’s license, MORTH [data](#) show.

In any case, licenses are not a sign that the driver is qualified, experts said.

For example, if we go out and ask drivers about the three-second rule (which ensures driving

blindspot in their vehicle while driving, 99% will not know because they have not received any sort of formal training, said Tewari.

“Basically we made a road and allowed untrained drivers...Drivers need hard skills training on driving, not just ads and awareness,” he said.

“We have announced that we will reduce traffic deaths by 50%. This is a joke unless and until we combine efforts in the four E’s: engineering, enforcement, education, and emergency response,” Tewari said.

Poor road accident data management systems

India had about 300,000 road deaths in 2016, almost double the government estimate of 151,000 deaths, according to the 2018 [Global Road Safety report](#) of the WHO, highlighting the lack of quality road accident data.

“The data is deeply fractured... The biggest challenge in data collection in road accidents is the crash investigation report. When a crash occurs very little is done to determine the cause of the crash. Attempt is made to fix the responsibility on the driver of the bigger car, said Piyush Tewari, founder of Save a Life Foundation, a nonprofit working on road safety.

For instance, in states where alcohol is banned, such as Bihar, Nagaland and Gujarat, there has been a decline in accidents due to drink driving, data show.

My sense is that the more you ban something the more people are likely to do it,” Tewari said. But not all states have a good data management system, so they might be under reporting accidents or not managing the data well, he explained.

“The state of Kerala has banned alcohol, but it also has a very good data recording system,” Tewari said. In Kerala, drink driving accidents increased from 35 in 2014 to 133 in 2017. Alcohol was banned in the state between 2014 and 2017.

Goa, with the highest per capita availability of alcohol, had no road deaths due to drink driving in 2016, which is likely to be because of an error in collecting information on accidents, Tewari said. In 2018, Goa reported nine accidents due to drunk driving and four deaths.

Often road traffic police do not have the necessary equipment to determine the cause of an accident. For instance, most police report a case of drink driving only through smelling, since most of them do not have a breathalyzer, especially in smaller cities, said Patanjali Dev Nayyar, the regional advisor for disability, injury prevention and rehabilitation at the WHO.

“If the police arrive late at the scene of the accident, it is difficult to determine whether alcohol was involved,” Daniel Keniston, an assistant professor at Yale University, [told IndiaSpend](#) in July 2017.

*(Salve is a senior writer with **IndiaSpend**. This article is part of the Road Safety Media Fellowship 2019.)*

We welcome feedback. Please write to respond@indiaspend.org. We reserve the right to edit responses for language and grammar.



Poor Enforcement & Training Behind High Road Accident Numbers

Link: <https://www.thequint.com/news/india/poor-enforcement-training-behind-high-road-accident-numbers>

PRACHI SALVE 19.11.19

INDIA 9 min read

Road accidents cost India [3-5 percent of gross domestic product](#) every year, [and are avoidable](#) if India could improve its roads and city planning, train its drivers better, and enforce traffic laws properly, our analysis shows.

India's young, productive population, aged 18-45 years, is involved in 70 percent of road accidents, according to data from [Road Accidents in India](#) 2018, a report published by the Ministry of Road Transport and Highways (MORTH).

Over a period of 24 years from 2014 to 2038, if India could halve the deaths and injuries due to road traffic, its GDP could increase by 7 percent a 2018 World Bank [report](#) said.

In 2018, India had 467,044 reported road accidents, an increase of 0.5 percent from 464,910 in 2017, according to MORTH data.

India has 1 percent of the world's vehicles but accounts for 6 percent of the world's road traffic accidents, according to data from a 2018 World Health Organization (WHO) [report](#). As many as 73 percent of all deaths due to road traffic accidents in 2018 in the South and South-East Asia region happened in India, the report said.

Road accidents are one of the 12 most common causes of deaths in India, the ninth most common cause of premature deaths, and the 10th most common reason for disability, according to the 2017 WHO [Global Health Estimates](#).

In 2018, of all road deaths, the most were of those riding two-wheelers (36 percent), followed by pedestrians (15 percent), MORTH [data](#) show.

Speeding and Drink Driving Cause Most Accidents

The two most frequent causes of road deaths are speeding and drink driving, followed by a lack of lane discipline (driving on the wrong side), jumping the red light and the use of a mobile phone while driving, data show.

Source: [Road Accidents in India, 2018](#)

Overspeeding is the most common cause of deaths on roads in India, with 64 percent of road deaths because of speeding. 60 percent of the accidents in India occur on highways, mostly because of speeding, said Piyush Tewari from save a life foundation.

The most deaths due to speeding were in Rajasthan (9,618 deaths), followed by Tamil Nadu (9,224 deaths) and Karnataka (8,714 deaths).

The fine for speeding has increased from Rs 500 to Rs 5,000 since September, 2019 under the new [Motor Vehicles Act](#) of 2019. In addition, drivers could also be imprisoned for three months for Speed racing--an illegal race--if it is their first offence, and for a period of one year if it is the second offence, according to the law.

The current speed limit in the country is 80 km per hour on a 4-lane highway, however, the WHO has recommended that if we reduce the speed limit to about 55-57 km per hour, we could save around 30-37 percent lives, Patanjali Nayyar regional advisor for the WHO said.

Source: [Road Accidents in India, 2018](#), [2017](#), [2016](#), [2015](#), [2014](#), [2013](#)

Accidents due to drunken driving--under the influence of alcohol or drugs--declined by 14 percent between 2017 and 2018 because of an increase in fines and better implementation of laws, mostly in metro cities and because of greater media coverage of the issue, according to experts.


The new motor vehicles law increased punishment for the first offence to imprisonment up to six months and/or fine up to Rs 10,000, and for the second offence to two years and/or fine of Rs 15,000. Earlier the fine was Rs 2,000 or six months for the first offence and Rs 3,000 or two years imprisonment, according to the [Motor Vehicles Act 1989](#).

Source: [Road Accidents in India, 2018](#), [2017](#), [2016](#), [2015](#), [2014](#), [2013](#)

Poor Enforcement of Traffic Laws

India's traffic laws are stricter than those of other countries but these laws are not enforced.

In many other countries, such as the UK, Australia, New Zealand, where they have better enforcement, the alcohol limit is 0.08 mg/l, higher than the 0.05 mg/l in India, said Nayyar of the WHO. "In many countries crashes due to alcohol have been reduced due to enforcement of their laws and education."



India's enforcement of laws on speeding and drink driving are rated 3 and 4 out of 10, respectively, compared to 8 and 9 in China and 9 (for both) in Sri Lanka, by the [Global Road Safety Report 2018](#), that analysed traffic laws of 175 countries.

India has a paucity of traffic police--30 percent of 85,144 traffic policemen positions and 39 percent of 58,509 sanctioned traffic constable positions were vacant in 2018, according to [data](#) from the Bureau of Police Research and Development.

Enforcement of laws can reduce drink driving, said Tewari of Save a Life Foundation, and gave the example of Satyendra Garg, who was the joint commissioner of traffic in New Delhi in 2012, and would conduct random 'anti-drink and drive drives' almost everyday. Because of the fear of these checks, people stopped drinking and driving, Tewari said. Over 12,000 people were prosecuted for drink driving in New Delhi in 2011, up from 8,648 in 2010, according to [data](#) from the International Road Federation, a global non-profit working on road safety.

"When it comes to enforcement we know human behaviour is affected by enforcement and in India, enforcement is largely driven by human beings and is prone to corruption," said Tewari. He suggests using artificial intelligence, in the form of road sensors to detect speed, and adaptive traffic lighting (in which traffic signal timing changes, or adapts, based on actual traffic demand) for enforcing traffic laws, such as in Sri Lanka and Bhutan.

City Planning, Roads

On many roads there are no traffic-calming measures such as speed humps before intersections or median barriers, Tewari said.

Roads should be made not just for use by four-wheelers but also for two-wheelers and pedestrians, and towns should be planned not just for expressways and commercial areas but also for hawkers and vendors, Nayyar said. For instance, safer highways should be created by adding underpasses for pedestrians, especially those that are vulnerable, such as pregnant women and the elderly.

Nayyar gave the example of the Delhi-Agra highway where the highway has divided villages, but there are no pedestrian crossings. "How do we expect people whose village has been divided by that highway to crossover to their fields everyday? There are some villages on this stretch of the highway that are villages of widows due to the deaths caused by road accidents," Nayyar said.

Driver Training

In 2018, in 26 percent of all road accidents, drivers who were in an accident did not have a valid license or were driving with a learner's license, MORTH [data](#) show.

In any case, licenses are not a sign that the driver is qualified, experts said.

For example, if we go out and ask drivers about the three-second rule (which ensures driving at a safe speed, and the distance between two vehicles) or whether they are

aware of a blindspot in their vehicle while driving, 99 percent will not know because they have not received any sort of formal training, said Tewari.

“Basically we made a road and allowed untrained drivers...Drivers need hard skills training on driving, not just ads and awareness,” he said.

“We have announced that we will reduce traffic deaths by 50 percent. This is a joke unless and until we combine efforts in the four E’s: engineering, enforcement, education, and emergency response,” Tewari said.

Poor Road Accident Data Management Systems

India had about 300,000 road deaths in 2016, almost double the government estimate of 151,000 deaths, according to the 2018 [Global Road Safety report](#) of the WHO, highlighting the lack of quality road accident data.

“The data is deeply fractured... The biggest challenge in data collection in road accidents is the crash investigation report. When a crash occurs very little is done to determine the cause of the crash. Attempt is made to fix the responsibility on the driver of the bigger car, said Piyush Tewari, founder of Save a Life Foundation, a nonprofit working on road safety.

For instance, in states where alcohol is banned, such as Bihar, Nagaland and Gujarat, there has been a decline in accidents due to drink driving, data show.

My sense is that the more you ban something the more people are likely to do it,” Tewari said. But not all states have a good data management system, so they might be under reporting accidents or not managing the data well, he explained.

“The state of Kerala has banned alcohol, but it also has a very good data recording system.”

Tiwari

In Kerala, drink driving accidents increased from 35 in 2014 to 133 in 2017. Alcohol was banned in the state between 2014 and 2017.

Goa, with the highest per capita availability of alcohol, had no road deaths due to drink driving in 2016, which is likely to be because of an error in collecting information on accidents, Tewari said. In 2018, Goa reported nine accidents due to drunk driving and four deaths.

Often road traffic police do not have the necessary equipment to determine the cause of an accident. For instance, most police report a case of drink driving only through smelling, since most of them do not have a breathalyzer, especially in smaller cities, said Patanjali Dev Nayyar, the regional advisor for disability, injury prevention and rehabilitation at the WHO.

“If the police arrive late at the scene of the accident, it is difficult to determine whether alcohol was involved,” Daniel Keniston, an assistant professor at Yale University, [told IndiaSpend](#) in July 2017.

*(Salve is a senior writer with **IndiaSpend**. This article is part of the Road Safety Media Fellowship 2019 and published in arrangement with [IndiaSpend](#))*

Link: <https://scroll.in/article/944201/poor-enforcement-training-the-reasons-why-there-are-so-many-road-accidents-in-india>

Poor enforcement, training: The reasons why there are so many road accidents in India

India's traffic laws are stricter than those of other countries, but these laws are not enforced.



Parveen Kumar/ HT file photo

Nov 20, 2019 · 08:30 pm

[Prachi Salve, IndiaSpend.com](#)

Road accidents cost India [3-5% of gross domestic product](#) every year, [and are avoidable](#) if India could improve its roads and city planning, train its drivers better, and enforce traffic laws properly, an *Indiaspend* analysis shows.

India's young, productive population, aged 18-45 years, is involved in 70% of road accidents, according to data from [Road Accidents in India](#) 2018, a report published by the Ministry of Road Transport and Highways.

Over a period of 24 years from 2014 to 2038, if India could halve the deaths and injuries due to road traffic, its GDP could increase by 7%, a 2018 World Bank [report](#) said.

In 2018, India had 467,044 reported road accidents, an increase of 0.5% from 464,910 in 2017, according to the road ministry's data.

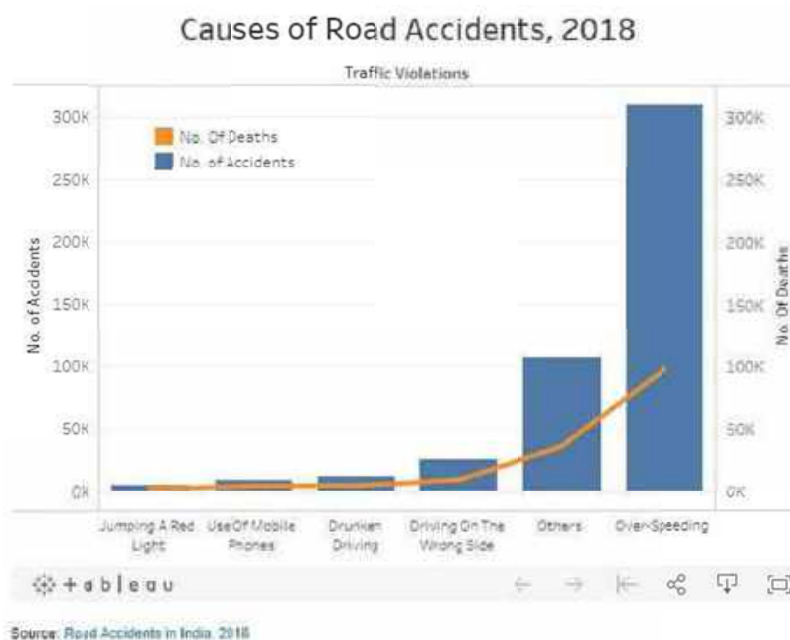
India has 1% of the world's vehicles but accounts for 6% of the world's road traffic accidents, according to data from a 2018 World Health Organization [report](#). As many as 73% of all deaths due to road traffic accidents in 2018 in the South and South-East Asia region happened in India, the report said.

Road accidents are one of the 12 most common causes of deaths in India, the ninth most common cause of premature deaths, and the 10th most common reason for disability, according to the 2017 WHO [Global Health Estimates](#).

In 2018, of all road deaths, the most were of those riding two-wheelers (36%), followed by pedestrians (15%), ministry [data](#) shows.

Speeding and drink driving

The two most frequent causes of road deaths are speeding and drunk driving, followed by a lack of lane discipline (driving on the wrong side), jumping the red light and the use of a mobile phone while driving, data shows.

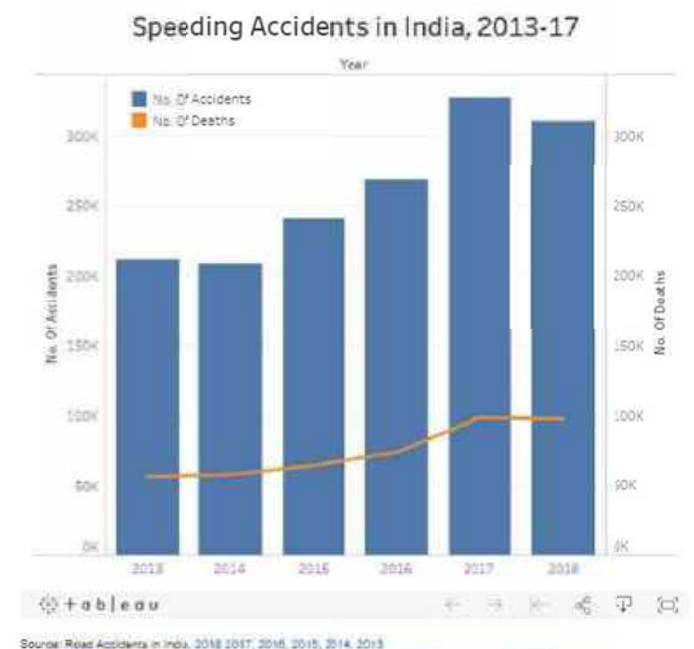


Overspeeding is the most common cause of deaths on roads in India, with 64% of road deaths because of speeding. Sixty per cent of the accidents in India occur on highways, mostly because of speeding, said Piyush Tewari from Save a Life Foundation.

The most deaths due to speeding were in Rajasthan (9,618 deaths), followed by Tamil Nadu (9,224 deaths) and Karnataka (8,714 deaths).

The fine for speeding has increased from Rs 500 to Rs 5,000 since September, 2019 under the new [Motor Vehicles Act](#) of 2019. In addition, drivers could also be imprisoned for three months for speed racing – an illegal race – if it is their first offence, and for a period of one year if it is the second offence, according to the law.

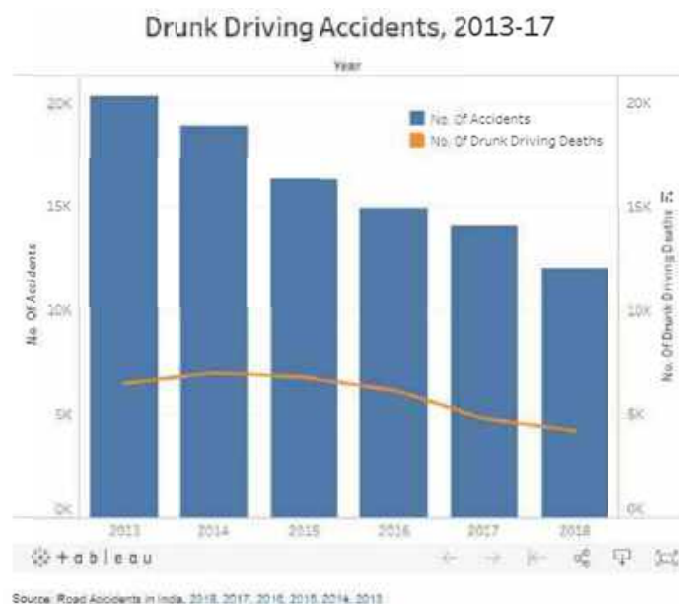
The current speed limit in the country is 80 km per hour on a 4-lane highway. However, the WHO has recommended that if we reduce the speed limit to about 55-57 km per hour, we could save around 30%-37% lives, said Patanjali Nayyar, regional advisor for the WHO.



Accidents due to drunk driving – under the influence of alcohol or drugs – declined by 14% between 2017 and 2018 because of an increase in fines and better implementation of laws, mostly in metro cities, and because of greater media coverage of the issue, according to experts.

The new motor vehicles law increased punishment for the first offence to imprisonment up to six months and/or fine up to Rs 10,000, and for the second

offence to two years and/or fine of Rs 15,000. Earlier, the fine was Rs 2,000 or six months for the first offence and Rs 3,000 or two years imprisonment, according to the [Motor Vehicles Act 1989](#).



Poor enforcement

India's traffic laws are stricter than those of other countries but these laws are not enforced.

In many other countries, such as the UK, Australia, New Zealand, where they have better enforcement, the alcohol limit is 0.08 mg/l, higher than the 0.05 mg/l in India, said Nayyar of the WHO. "In many countries crashes due to alcohol have been reduced due to enforcement of their laws and education."

India's enforcement of laws on speeding and drunk driving are rated 3 and 4 out of 10, respectively, compared to 8 and 9 in China and 9 (for both) in Sri Lanka, by the [Global Road Safety Report 2018](#), that analysed traffic laws of 175 countries.

India has a paucity of traffic police – 30% of 85,144 traffic policemen positions and 39% of 58,509 sanctioned traffic constable positions were vacant in 2018, according to [data](#) from the Bureau of Police Research and Development.

Enforcement of laws can reduce drunk driving, said Tewari of Save a Life Foundation, and gave the example of Satyendra Garg, who was the joint commissioner of traffic in New Delhi in 2012 and would conduct random "anti-drink and drive drives" almost every day. Because of the fear of these checks, people stopped drinking and driving, Tewari said. Over 12,000 people were prosecuted for drunk driving in New Delhi in 2011, up from 8,648 in 2010,



according to [data](#) from the International Road Federation, a global non-profit working on road safety.

“When it comes to enforcement we know human behaviour is affected by enforcement and in India, enforcement is largely driven by human beings and is prone to corruption,” said Tewari. He suggests using artificial intelligence, in the form of road sensors to detect speed, and adaptive traffic lighting (in which traffic signal timing changes, or adapts, based on actual traffic demand) for enforcing traffic laws, such as in Sri Lanka and Bhutan.

City planning

On many roads there are no traffic-calming measures such as speed humps before intersections or median barriers, Tewari said.

Roads should be made not just for use by four-wheelers but also for two-wheelers and pedestrians, and towns should be planned not just for expressways and commercial areas but also for hawkers and vendors, Nayyar said. For instance, safer highways should be created by adding underpasses for pedestrians, especially those that are vulnerable, such as pregnant women and the elderly.

Nayyar gave the example of the Delhi-Agra highway where the highway has divided villages, but there are no pedestrian crossings. “How do we expect people whose village has been divided by that highway to crossover to their fields everyday? There are some villages on this stretch of the highway that are villages of widows due to the deaths caused by road accidents,” Nayyar said.

Driver training

In 2018, in 26% of all road accidents, drivers who were in an accident did not have a valid license or were driving with a learner’s license, ministry [data](#) shows.

In any case, licences are not a sign that the driver is qualified, experts said.

For example, if we go out and ask drivers about the three-second rule (which ensures driving at a safe speed, and the distance between two vehicles) or whether they are aware of a blindspot in their vehicle while driving, 99% will not know because they have not received any sort of formal training, said Tewari.

“Basically we made a road and allowed untrained drivers...Drivers need hard skills training on driving, not just ads and awareness,” he said.

“We have announced that we will reduce traffic deaths by 50%. This is a joke unless and until we combine efforts in the four E’s: engineering, enforcement, education, and emergency response,” Tewari said.

Data management systems

India had about 300,000 road deaths in 2016, almost double the government estimate of 151,000 deaths, according to the 2018 [Global Road Safety report](#) of the WHO, highlighting the lack of quality road accident data.

“The data is deeply fractured... The biggest challenge in data collection in road accidents is the crash investigation report. When a crash occurs very little is done to determine the cause of the crash. Attempt is made to fix the responsibility on the driver of the bigger car,” said Piyush Tewari.

For instance, in states where alcohol is banned, such as Bihar, Nagaland and Gujarat, there has been a decline in accidents due to drunk driving, data shows.

“My sense is that the more you ban something, the more people are likely to do it,” Tewari said. But not all states have a good data management system, so they might be under-reporting accidents or not managing the data well, he explained.

“The state of Kerala has banned alcohol, but it also has a very good data recording system,” Tewari said. In Kerala, drunk driving accidents increased from 35 in 2014 to 133 in 2017. Alcohol was banned in the state between 2014 and 2017.

Goa, with the highest per capita availability of alcohol, had no road deaths due to drunk driving in 2016, which is likely to be because of an error in collecting information on accidents, Tewari said. In 2018, Goa reported nine accidents due to drunk driving and four deaths.

Often, traffic police do not have the necessary equipment to determine the cause of an accident. For instance, most police report a case of drunk driving only through smelling, since most of them do not have a breathalyzer, especially in smaller cities, said Patanjali Dev Nayyar, the regional advisor for disability, injury prevention and rehabilitation at WHO.

“If the police arrive late at the scene of the accident, it is difficult to determine whether alcohol was involved,” Daniel Keniston, an assistant professor at Yale University, [told](#) *IndiaSpend* in July 2017.

This article first appeared on [Indiaspend](#), a data-driven and public-interest journalism non-profit.

Link: <https://www.bloombergquint.com/economy-finance/poor-enforcement-training-behind-indias-high-road-accident-numbers>

Poor enforcement, training: The reasons why there are so many road accidents in India

Prachi Salve, IndiaSpend @PrachiSalve11

Road accidents cost India [3-5% of gross domestic product](#) every year, [and are avoidable](#) if India could improve its roads and city planning, train its drivers better, and enforce traffic laws properly, an *Indiaspend* analysis shows.

India's young, productive population, aged 18-45 years, is involved in 70% of road accidents, according to data from [Road Accidents in India](#) 2018, a report published by the Ministry of Road Transport and Highways.

Over a period of 24 years from 2014 to 2038, if India could halve the deaths and injuries due to road traffic, its GDP could increase by 7%, a 2018 World Bank [report](#) said.

In 2018, India had 467,044 reported road accidents, an increase of 0.5% from 464,910 in 2017, according to the road ministry's data.

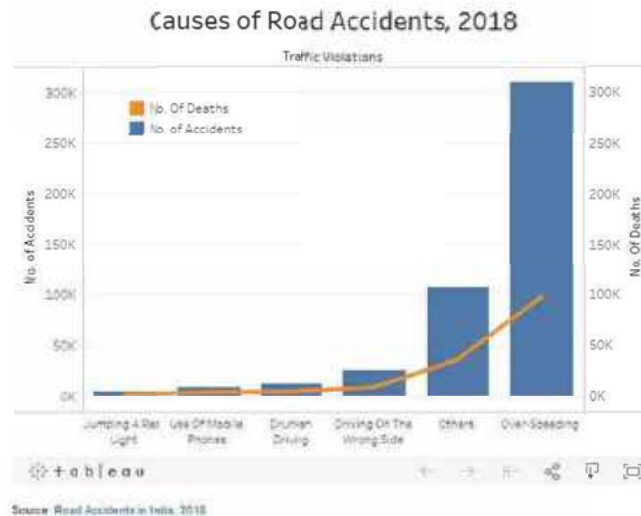
India has 1% of the world's vehicles but accounts for 6% of the world's road traffic accidents, according to data from a 2018 World Health Organization [report](#). As many as 73% of all deaths due to road traffic accidents in 2018 in the South and South-East Asia region happened in India, the report said.

Road accidents are one of the 12 most common causes of deaths in India, the ninth most common cause of premature deaths, and the 10th most common reason for disability, according to the 2017 WHO [Global Health Estimates](#).

In 2018, of all road deaths, the most were of those riding two-wheelers (36%), followed by pedestrians (15%), ministry [data](#) shows.

Speeding and drink driving

The two most frequent causes of road deaths are speeding and drunk driving, followed by a lack of lane discipline (driving on the wrong side), jumping the red light and the use of a mobile phone while driving, data shows.

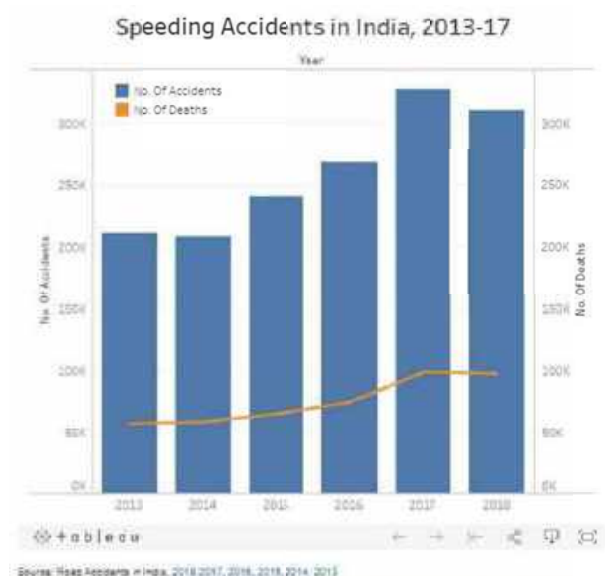


Overspeeding is the most common cause of deaths on roads in India, with 64% of road deaths because of speeding. Sixty per cent of the accidents in India occur on highways, mostly because of speeding, said Piyush Tewari from Save a Life Foundation.

The most deaths due to speeding were in Rajasthan (9,618 deaths), followed by Tamil Nadu (9,224 deaths) and Karnataka (8,714 deaths).

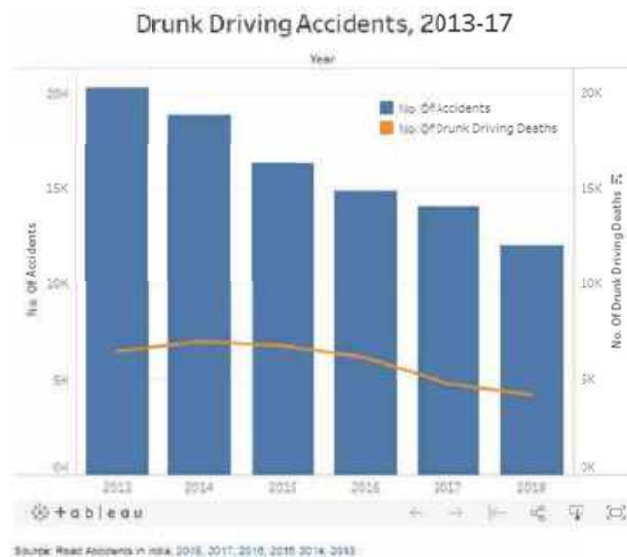
The fine for speeding has increased from Rs 500 to Rs 5,000 since September, 2019 under the new [Motor Vehicles Act](#) of 2019. In addition, drivers could also be imprisoned for three months for speed racing – an illegal race – if it is their first offence, and for a period of one year if it is the second offence, according to the law.

The current speed limit in the country is 80 km per hour on a 4-lane highway. However, the WHO has recommended that if we reduce the speed limit to about 55-57 km per hour, we could save around 30%-37% lives, said Patanjali Nayyar, regional advisor for the WHO.



Accidents due to drunk driving – under the influence of alcohol or drugs – declined by 14% between 2017 and 2018 because of an increase in fines and better implementation of laws, mostly in metro cities, and because of greater media coverage of the issue, according to experts.

The new motor vehicles law increased punishment for the first offence to imprisonment up to six months and/or fine up to Rs 10,000, and for the second offence to two years and/or fine of Rs 15,000. Earlier, the fine was Rs 2,000 or six months for the first offence and Rs 3,000 or two years imprisonment, according to the [Motor Vehicles Act 1989](#).



Poor enforcement

India's traffic laws are stricter than those of other countries but these laws are not enforced.

In many other countries, such as the UK, Australia, New Zealand, where they have better enforcement, the alcohol limit is 0.08 mg/l, higher than the 0.05 mg/l in India, said Nayyar of the WHO. "In many countries crashes due to alcohol have been reduced due to enforcement of their laws and education."

India's enforcement of laws on speeding and drunk driving are rated 3 and 4 out of 10, respectively, compared to 8 and 9 in China and 9 (for both) in Sri Lanka, by the [Global Road Safety Report 2018](#), that analysed traffic laws of 175 countries.

India has a paucity of traffic police – 30% of 85,144 traffic policemen positions and 39% of 58,509 sanctioned traffic constable positions were vacant in 2018, according to [data](#) from the Bureau of Police Research and Development.

Enforcement of laws can reduce drunk driving, said Tewari of Save a Life Foundation, and gave the example of Satyendra Garg, who was the joint commissioner of traffic in New Delhi in 2012 and would conduct random "anti-drink and drive drives" almost every day. Because of the fear of these checks, people stopped drinking and driving, Tewari said. Over 12,000

people were prosecuted for drunk driving in New Delhi in 2011, up from 8,648 in 2010, according to [data](#) from the International Road Federation, a global non-profit working on road safety.

“When it comes to enforcement we know human behaviour is affected by enforcement and in India, enforcement is largely driven by human beings and is prone to corruption,” said Tewari. He suggests using artificial intelligence, in the form of road sensors to detect speed, and adaptive traffic lighting (in which traffic signal timing changes, or adapts, based on actual traffic demand) for enforcing traffic laws, such as in Sri Lanka and Bhutan.

City planning

On many roads there are no traffic-calming measures such as speed humps before intersections or median barriers, Tewari said.

Roads should be made not just for use by four-wheelers but also for two-wheelers and pedestrians, and towns should be planned not just for expressways and commercial areas but also for hawkers and vendors, Nayyar said. For instance, safer highways should be created by adding underpasses for pedestrians, especially those that are vulnerable, such as pregnant women and the elderly.

Nayyar gave the example of the Delhi-Agra highway where the highway has divided villages, but there are no pedestrian crossings. “How do we expect people whose village has been divided by that highway to crossover to their fields everyday? There are some villages on this stretch of the highway that are villages of widows due to the deaths caused by road accidents,” Nayyar said.

Driver training

In 2018, in 26% of all road accidents, drivers who were in an accident did not have a valid license or were driving with a learner’s license, ministry [data](#) shows.

In any case, licences are not a sign that the driver is qualified, experts said.

For example, if we go out and ask drivers about the three-second rule (which ensures driving at a safe speed, and the distance between two vehicles) or whether they are aware of a blindspot in their vehicle while driving, 99% will not know because they have not received any sort of formal training, said Tewari.

“Basically we made a road and allowed untrained drivers...Drivers need hard skills training on driving, not just ads and awareness,” he said.

“We have announced that we will reduce traffic deaths by 50%. This is a joke unless and until we combine efforts in the four E’s: engineering, enforcement, education, and emergency response,” Tewari said.



Data management systems

India had about 300,000 road deaths in 2016, almost double the government estimate of 151,000 deaths, according to the 2018 [Global Road Safety report](#) of the WHO, highlighting the lack of quality road accident data.

“The data is deeply fractured... The biggest challenge in data collection in road accidents is the crash investigation report. When a crash occurs very little is done to determine the cause of the crash. Attempt is made to fix the responsibility on the driver of the bigger car,” said Piyush Tewari.

For instance, in states where alcohol is banned, such as Bihar, Nagaland and Gujarat, there has been a decline in accidents due to drunk driving, data shows.

“My sense is that the more you ban something, the more people are likely to do it,” Tewari said. But not all states have a good data management system, so they might be under-reporting accidents or not managing the data well, he explained.

“The state of Kerala has banned alcohol, but it also has a very good data recording system,” Tewari said. In Kerala, drunk driving accidents increased from 35 in 2014 to 133 in 2017. Alcohol was banned in the state between 2014 and 2017.

Goa, with the highest per capita availability of alcohol, had no road deaths due to drunk driving in 2016, which is likely to be because of an error in collecting information on accidents, Tewari said. In 2018, Goa reported nine accidents due to drunk driving and four deaths.

Often, traffic police do not have the necessary equipment to determine the cause of an accident. For instance, most police report a case of drunk driving only through smelling, since most of them do not have a breathalyzer, especially in smaller cities, said Patanjali Dev Nayyar, the regional advisor for disability, injury prevention and rehabilitation at WHO.

“If the police arrive late at the scene of the accident, it is difficult to determine whether alcohol was involved,” Daniel Keniston, an assistant professor at Yale University, [told IndiaSpend](#) in July 2017.

(Salve is a senior writer with IndiaSpend. This article is part of the Road Safety Media Fellowship 2019.)

This copy was published in a special arrangement with IndiaSpend.

Copyright © BloombergQuint

Road Accidents Killed 17 Indians Every Hour, Even As Trauma Care Remains Ill-Equipped

Link: <https://www.indiaspend.com/road-accidents-killed-17-indians-every-hour-even-as-trauma-care-remains-ill-equipped/>

[Prachi Salve](#)


February 4, 2020



Mumbai: “Brake *laga*” was the last thing Faizan Mithaiwala, then a class XI student, remembers telling his friend as they crashed on the old Pune-Goa highway on a rainy day in June 2011. He was riding pillion, as they made their way to Lonavala, a hill town 85 km south-east of the state capital Mumbai, for the weekend.

The details of the actual crash are still a blur for Mithaiwala. A tempo traveller doubled up as an ambulance and he was rushed to a local hospital near Khopoli, 70 km south-east of Mumbai. But, he had to be moved to another hospital in Panvel, 37 km on the way back to Mumbai, as the one in Khopoli did not have the facilities to treat him. His friend had a fracture on his right hand.

Mithaiwala had massive facial trauma, blood loss, and a brain injury. His right eye was damaged. Two days later, he was shifted to Mumbai’s Saifee Hospital. Ten months in and out



of hospitals, expenses of more than Rs 5 lakh, and a major facial reconstruction surgery later, Mithaiwala survived.

He is among the more fortunate victims of road accidents, which kill 17 people every hour in India, on average, according to the latest [data](#) from the Ministry of Road Transport and Highways.

Yet, none of the 80 hospitals and medical colleges supported to be upgraded to trauma-care centres during 2012-2017 were functional as of August 2019, government data show. Courses such as advanced trauma life support (ATLS) are not mandatory for doctors in India, experts said, while emergency care centres are spread out unevenly, often manned by junior doctors, and the few that are well-equipped are overburdened, leaving trauma care unprepared.

53 road accidents, 17 accident-related deaths every hour

Nationwide, 467,044 road accidents were reported in 2018--or 53 every hour, on average--an increase of 0.46% compared to 2017, according to the Road Accidents in India 2018 [report](#) released in September 2019. These crashes killed 151,417 people--or 17 every hour, on average--2.4% higher than in 2017, and injured 469,418 people.

A third of the road-accident deaths reported were in urban areas, which accounted for 41% of all reported accidents, while two-thirds were in rural areas, data show.

Source: [Ministry of Road Transport And Highways 2018](#)

The report classifies accidents into four categories: fatal, grievous injury (requiring hospitalisation), minor injury and non-injury.

Minor-injury accidents accounted for the largest share (36%), followed by fatal accidents (30%) and grievous-injury accidents (27%). The rest (7%) were non-injury.

Grievous-injury accidents “underline the need for provision of Good Samaritan laws and provision of free healthcare during the golden hour to save lives”, which has now been made part of the [Motor Vehicles Amendment Act 2019](#), the report said.

National Highways, which constitute 1.94% of India’s road network, accounted for 30.2% of road accidents and 35.7% of deaths reported in 2018. State highways, which account for 2.97% of the country’s road length, accounted for 25.2% and 26.8% of accidents and deaths reported, respectively.

Between 2014 and 2018, road accidents reported in rural areas rose by about 5%, while deaths and injuries as a result of these accidents rose 20.5% and 2.3%, respectively.

India, which has the second-highest population globally, reported the most road-accident deaths among 199 countries, according to the [World Road Statistics 2018](#) report from the [International Road Federation](#), a not-for-profit based in Geneva, Switzerland, which works on the transport sector. However, India’s incidence of 11 road-accident deaths per 100,000 population ranked fourth globally, and is lower than Iran (20), the Russian Federation (14) and the USA (12).

Reducing road-accident deaths and injuries by 50% and sustaining it over a period of 24 years could generate an additional flow of income equivalent to 14% of India's 2014 gross domestic product (Rs 125 lakh crore or \$2.03 trillion), a January 2018 [study](#) by the World Bank said.

Access to emergency care saves lives

The 'golden hour' is the first hour after trauma. If proper and timely first aid is given during that time, road accident victims have a higher chance of survival, according to the 'The Golden Hour' [handbook](#).

Of 45 million deaths in low- and middle-income countries every year, 54% are due to conditions "potentially addressable by pre-hospital and emergency care," according to this 2015 [study](#) from the World Health Organization (WHO).

The ministry's report on road accidents cites the case of Tamil Nadu in this context. Between 2017 and 2018, the state saw a 24% decline in road-accident deaths, data show. This decline is attributable to "multi-pronged initiatives" such as better road-traffic enforcement and an improvement in emergency care, the report said.

Emergency care has been improved with 78 trauma-care centres being set up in the state, the report added. The emergency response time fell with the deployment of 936 ambulances and 41 first-responder bikes. The state also introduced a mobile application that captures location details so that emergency help can reach the accident spot faster.

"Ideally, the hospital needs to be equipped with emergency care--trained doctors and nurses--available 24x7, as well as all equipment that is needed," said Nitin Jagasia, head of Emergency Medicine at Apollo Hospital, Navi Mumbai. The emergency team needs to be trained in trauma care so that they can start emergency care immediately rather than waiting for a specialist.

In addition to physical injuries, patients also face psychological issues, Jagasia added. "Rehabilitation in India is very scarce, there are very few hospitals or care providers in this field."

Trauma care in India's public healthcare

The Centre launched a pilot project for "Strengthening Emergency Facilities along the Highways" in the year 2000, which has since been modified as a scheme titled "Assistance for Capacity Building for Developing Trauma Care Facilities in Government Hospitals on National Highways".

The objective was to bring down preventable deaths due to road accidents to 10% by developing a pan-India trauma-care network in which no trauma victim has to be transported for more than 50 km. A designated trauma centre was to be made available at every 100 km.

Under this scheme, 116 district hospitals and medical colleges in 17 states were identified to be supported during the 11th five-year plan (2007-2012). Of these, 105 were found to be functional--58 were Level III trauma-care centres, 57 were Level II and one was Level I--according to a Ministry of Health & Family Welfare [brief](#) released in August 2019.

Trauma Care

The Ministry of Health & Family Welfare categorises trauma care as follows, based on the WHO [guidelines](#):

Level IV: Provided by appropriately equipped and manned mobile hospitals or ambulances.

Level III: Provides initial evaluation and stabilisation (surgically, if needed). Comprehensive medical and surgical in-patient services provided to those patients who can be maintained in a stable or improving condition without specialised care. Emergency doctors and nurses available round-the-clock. Physicians, surgeons, an orthopaedic surgeon and an anaesthetist available round-the-clock to assess, resuscitate, stabilise and initiate transfer as necessary to a higher-level trauma-care service. Should be located at a distance of 100-150 km from each other.

Level II: Provides definitive care for severe trauma patients. In-house emergency physicians, surgeons, orthopedicians and anaesthetists available to trauma patients immediately on arrival. On-call facility for neurosurgeons and paediatricians. Should be located at a distance of 300-450 km from each other.

Level I: Provides the highest level of definitive and comprehensive care for patients with complex injuries. In-house emergency physicians, nurses and surgeons available to trauma patient immediately on arrival. Services of all major super specialties associated with trauma care available 24x7. This should be located at a distance of 600-700 km from each other.

Source: [Ministry of Health & Family Welfare](#)

During the 12th plan (2012-17), 85 trauma-care facilities were identified for support, and 80 have been supported. However, none of them are functional, the brief noted.

As a result, existing trauma-care centres are disproportionately burdened.

For instance, about 90% of the cases that Advanced Trauma Centre at the Post Graduate Institute of Medical Education and Research (PGIMER), Chandigarh, receives are from nearby areas (up to 200 km), though cases also come from Jammu & Kashmir, Sameer Aggarwal, professor and nodal officer at the Advanced Trauma Centre said. The 100-bed centre, which caters to nearly 30 million people, has an occupancy rate of 200%, Aggarwal added. “At any given time, we have about 100-150 patients on [a] trolley because we are the only Level I trauma centre in this region.”

Level III trauma-care centres (TCC) in Maharashtra--which reported the second-highest road-accident deaths in 2018--are spread out unevenly, according to a 2017 Comptroller and Auditor General [report](#). Level III TCCs should be at a distance of 100-150 km from each other, according to the guidelines from the Ministry of Health & Family Welfare. Of 69 Level III TCCs in the state, 38 were at a distance of 50 km from each other and 14 at a distance of 50-100 km, covering mainly the western and central parts of the state, the audit found. “The remaining 17 TCCs registered their sporadic presence in the eastern, southern and northern parts of Maharashtra,” the report added.

Further, of 18 Level III TCCs audited, 13 were non-functional or partially functional as of January 2017 due to inadequate manpower, shortage of equipment, and incomplete infrastructure such as electric works, compound walls and water supply. Only 136 of the 270 posts in the 18 audited TCCs were filled, the audit found.

A 14-bedded trauma-care centre in Gujarat’s Patan district, established at a cost of Rs 1.59 crore--enough to pay for [trauma care](#) expenses for a month for nearly 900 patients, on average--could not be put to use due to non-appointment of medical and paramedical staff, according to another CAG [report](#) from 2018. As of August 2017, one post each of

orthopaedic surgeon and anaesthetist, three posts of a medical officer, and six posts of 24-hour paramedics were vacant, the audit found.

Emergency care unprepared: experts

Courses such as Advanced Trauma Life Support (ATLS) are not compulsory for doctors and nurses in India, Mahesh Chandra Misra, former director of the All India Institute of Medical Sciences, New Delhi, told **IndiaSpend**. In the US, implementation of ATLS courses has made sure 24-hour injury mortality is down to 4% while in India it remains at 10%, he added.

Emergency centres are staffed with junior doctors in both private and government hospitals, which may put the life of the patient at risk, Misra said. Further, there are delays in patients' reaching trauma-care centres.

Only 15% of accident victims are brought to trauma-care centres by an ambulance while the rest are taken to nearby health facilities by relatives or bystanders, Misra added. "The health facilities are small and cannot deal with a major injury. It sometimes takes them more than 48 hours to determine the injury."

Trauma impacts the poor and low-income groups--as most injuries and deaths are among two-wheelers and pedestrians--Misra said, and trauma-care centres need high investment, explaining why trauma care has not taken policy centre-stage. Most of these patients are taken to government hospitals since private care is unaffordable and patients often do not have insurance cover, he added.

Private medical hospitals--which have all the facilities required for trauma care such as CT scans, operation theatres and qualified doctors--run at very low occupancy rates, Misra said. "There is a mismatch here, oversupply of patients to the government sector and undersupply in the private sector."

The government has many schemes such as Ayushman Bharat to cover the costs, he said, adding that if this can be utilised--if the government can buy these services from the private sector--lives will be saved.

"Accidents usually happen on stretches of highways that are not populated, or far away from health facilities, or in mountains and other hard-to-reach places," Patanjali Dev Nayar, regional advisor for the WHO, said. "So getting there is always a challenge."

"Trauma care such as polytrauma care can be integrated into primary health," Nayar added. "For example, a blood bank that can help an accident victim can also help a mother who is bleeding in postpartum pregnancy. That is why we [WHO] advocate integrating polytrauma care within the primary healthcare facilities over building separate trauma centres."

"Health is a concurrent subject--there are too many agencies involved in the implementation," he added. "So sometimes the Centre starts something but the state may not take it forward. Additionally, there is not a lot of advocacy around issues such as trauma care and not a lot of money is dedicated to it."

(Salve is an IndiaSpend contributor. This article is part of the Road Safety Media Fellowship 2019.)

Link: <https://scroll.in/article/952127/in-2018-road-mishaps-killed-17-indians-every-hour-but-trauma-care-centres-remain-ill-staffed>

In 2018, road mishaps killed 17 Indians every hour, but trauma-care centres remain ill-staffed

For the 2012-'17 period, 85 hospitals were to be upgraded to trauma-care centres. As of August 2019, 80 are still non-functional.



IANIS

Feb 05, 2020 · 08:30 pm

[Prachi Salve, IndiaSpend.com](#)

“Brake laga [hit the brake]” was the last thing Faizan Mithaiwala, then a Class 11 student, remembers telling his friend as they crashed on the old Pune-Goa highway on a rainy day in June 2011. He was riding pillion, as they made their way to Lonavala, a hill town 85 km South East of Mumbai, for the weekend. The details of the actual crash are still a blur for Mithaiwala. A tempo traveller doubled up as an ambulance and he was rushed to a local hospital near Khopoli, 70 km South East of Mumbai. But he had to be moved to another hospital in Panvel, 37 km on the way back to Mumbai, as the one in Khopoli did not have the facilities to treat him. His friend had a fracture on his right hand.

Mithaiwala had massive facial trauma, blood loss and a brain injury. His right eye was damaged. Two days later, he was shifted to Mumbai’s Saifee Hospital. Ten months in and out of hospitals, expenses of more than Rs 5 lakh and a major facial reconstruction surgery later, Mithaiwala survived.

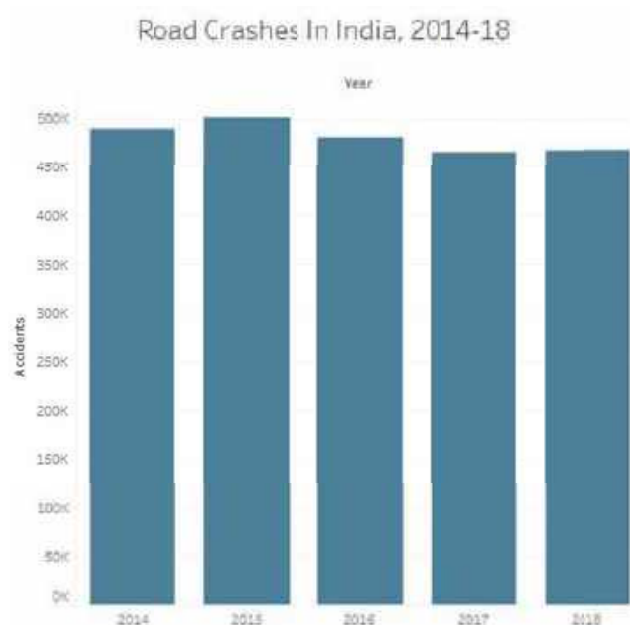
He is among the more fortunate victims of road accidents, which kill 17 people every hour in India, on average, according to the latest [data](#) from the Ministry of Road Transport and Highways.

Yet, none of the 80 hospitals and medical colleges supported to be upgraded to trauma-care centres during 2012-2017 were functional as of August 2019, government data show. Courses such as advanced trauma life support are not mandatory for doctors in India, experts said, while emergency care centres are spread out unevenly, often manned by junior doctors and the few that are well-equipped are overburdened, leaving trauma care unprepared.

The statistics

Nationwide, 467,044 road accidents were reported in 2018 – or 53 every hour, on average – an increase of 0.46% compared to 2017, according to the Road Accidents in India 2018 [report](#) released in September 2019. These crashes killed 151,417 people – or 17 every hour on average – 2.4% higher than in 2017 and injured 469,418 people.

A third of the road-accident deaths reported were in urban areas, which accounted for 41% of all reported accidents, while two-thirds were in rural areas, data show.



Source: Ministry of Road Transport And Highways 2018, via IndiaSpend

The report classifies accidents into four categories: fatal, grievous injury i.e. requiring hospitalisation, minor injury and non-injury. Minor-injury accidents accounted for the largest share – 36%, followed by fatal accidents – 30%, and grievous-injury accidents – 27%. The rest 7% were non-injury.

Grievous-injury accidents “underline the need for provision of Good Samaritan laws and provision of free healthcare during the golden hour to save lives”, which has now been made part of the [Motor Vehicles Amendment Act 2019](#), the report said.

National Highways, which constitute 1.94% of India’s road network, accounted for 30.2% of road accidents and 35.7% of deaths reported in 2018. State highways, which account for



2.97% of the country's road length, accounted for 25.2% and 26.8% of accidents and deaths reported, respectively.

Between 2014 and 2018, road accidents reported in rural areas rose by about 5%, while deaths and injuries as a result of these accidents rose 20.5% and 2.3%, respectively.

India, which has the second-highest population globally, reported the most road-accident deaths among 199 countries, according to the [World Road Statistics 2018](#) report from the [International Road Federation](#), a not-for-profit based in Geneva, Switzerland, which works on the transport sector. However, India's incidence of 11 road-accident deaths per 100,000 population ranked fourth globally, and is lower than Iran at 20, the Russian Federation at 14, and the USA at 12.

Reducing road-accident deaths and injuries by 50% and sustaining it over a period of 24 years could generate an additional flow of income equivalent to 14% of India's 2014 gross domestic product, a January 2018 [study](#) by the World Bank said.

The crucial golden hour

The “golden hour” is the first hour after trauma. If proper and timely first aid is given during that time, road accident victims have a higher chance of survival, according to the The Golden Hour [handbook](#).

Of 45 million deaths in low- and middle-income countries every year, 54% are due to conditions “potentially addressable by pre-hospital and emergency care,” according to this 2015 [study](#) from the World Health Organization.

The ministry's report on road accidents cites the case of Tamil Nadu in this context. Between 2017 and 2018, the state saw a 24% decline in road-accident deaths, data show. This decline is attributable to “multi-pronged initiatives” such as better road-traffic enforcement and an improvement in emergency care, the report said.

Emergency care has been improved with 78 trauma-care centres being set up in the state, the report added. The emergency response time fell with the deployment of 936 ambulances and 41 first-responder bikes. The state also introduced a mobile application that captures location details so that emergency help can reach the accident spot faster.

“Ideally, the hospital needs to be equipped with emergency care – trained doctors and nurses – available 24x7, as well as all equipment that is needed,” said Nitin Jagasia, head of Emergency Medicine at Apollo Hospital, Navi Mumbai. The emergency team needs to be trained in trauma care so that they can start emergency care immediately rather than waiting for a specialist.

In addition to physical injuries, patients also face psychological issues, Jagasia added. “Rehabilitation in India is very scarce, there are very few hospitals or care providers in this field.”

Overburdened centres

The Centre launched a pilot project for “strengthening emergency facilities along the highways” in 2000, which has since been modified as a scheme titled “Assistance for Capacity Building for Developing Trauma Care Facilities in Government Hospitals on National Highways”.

The objective was to bring down preventable deaths due to road accidents to 10% by developing a pan-India trauma-care network in which no trauma victim has to be transported for more than 50 km. A designated trauma centre was to be made available at every 100 km.

Under this scheme, 116 district hospitals and medical colleges in 17 states were identified to be supported during the 11th five-year plan, for the 2007-2012 period. Of these, 105 were found to be functional – 58 were Level 3 trauma-care centres, 57 were Level 2 and one was Level 1 –according to a Ministry of Health & Family Welfare [brief](#) released in August 2019.

During the 12th plan, for the 2012-2017 period, 85 trauma-care facilities were identified for support and 80 have been supported. However, none of them are functional, the brief noted. As a result, existing trauma-care centres are disproportionately burdened.

For instance, about 90% of the cases that Advanced Trauma Centre at the Post Graduate Institute of Medical Education and Research, Chandigarh, receives are from nearby areas – up to 200 km – though cases also come from Jammu and Kashmir, Sameer Aggarwal, professor and nodal officer at the Advanced Trauma Centre said. The 100-bed centre, which caters to nearly 30 million people, has an occupancy rate of 200%, Aggarwal added. “At any given time, we have about 100-150 patients on [a] trolley because we are the only Level 1 trauma centre in this region.”


Level 3 trauma-care centres in Maharashtra, which reported the second-highest road-accident deaths in 2018, are spread out unevenly, according to a 2017 Comptroller and Auditor General [report](#). Level 3 TCCs should be at a distance of 100 km-150 km from each other, according to the guidelines from the Ministry of Health & Family Welfare. Of 69 Level 3 TCCs in the state, 38 were at a distance of 50 km from each other and 14 at a distance of 50 km-100 km, covering mainly the western and central parts of the state, the audit found. “The remaining 17 TCCs registered their sporadic presence in the eastern, southern and northern parts of Maharashtra,” the report added.

Further, of 18 Level 3 TCCs audited, 13 were non-functional or partially functional as of January 2017 due to inadequate manpower, shortage of equipment, and incomplete infrastructure such as electric works, compound walls and water supply. Only 136 of the 270 posts in the 18 audited TCCs were filled, the audit found.

A 14-bedded trauma-care centre in Gujarat’s Patan district, established at a cost of Rs 1.59 crore – enough to pay for [trauma-care](#) expenses for a month for nearly 900 patients, on average –could not be put to use due to non-appointment of medical and paramedical staff, according to another CAG [report](#) from 2018. As of August 2017, one post each of orthopaedic surgeon and anaesthetist, three posts of a medical officer, and six posts of 24-hour paramedics were vacant, the audit found.

Inadequate emergency care

Courses such as Advanced Trauma Life Support are not compulsory for doctors and nurses in India, Mahesh Chandra Misra, former director of the All India Institute of Medical Sciences, New Delhi, told *IndiaSpend*. In the US, implementation of ATLS courses has made sure 24-hour injury mortality is down to 4% while in India it remains at 10%, he added.



Emergency centres are staffed with junior doctors in both private and government hospitals, which may put the life of the patient at risk, Misra said. Further, there are delays in patients' reaching trauma-care centres.

Only 15% of accident victims are brought to trauma-care centres by an ambulance while the rest are taken to nearby health facilities by relatives or bystanders, Misra added. "The health facilities are small and cannot deal with a major injury. It sometimes takes them more than 48 hours to determine the injury."

Trauma impacts the poor and low-income groups as most injuries and deaths are among two-wheelers and pedestrians, Misra said. Trauma-care centres need high investment, which explains why trauma care has not taken policy centre-stage. Most of these patients are taken to government hospitals since private care is unaffordable and patients often do not have insurance cover, Misra added.

Private medical hospitals – which have all the facilities required for trauma care such as CT scans, operation theatres and qualified doctors – run at very low occupancy rates, Misra said. "There is a mismatch here, oversupply of patients to the government sector and undersupply in the private sector."

The government has many schemes such as Ayushman Bharat to cover the costs, he said, adding that if this can be utilised – if the government can buy these services from the private sector – lives will be saved.

"Accidents usually happen on stretches of highways that are not populated, or far away from health facilities, or in mountains and other hard-to-reach places," said Patanjali Dev Nayar, regional advisor for the WHO. "So getting there is always a challenge."

"Trauma care such as polytrauma care can be integrated into primary health," Nayar added. "For example, a blood bank that can help an accident victim can also help a mother who is bleeding in postpartum pregnancy. That is why we [WHO] advocate integrating polytrauma care within the primary healthcare facilities over building separate trauma centres."

"Health is a concurrent subject. There are too many agencies involved in the implementation," he added. "So sometimes the Centre starts something but the state may not take it forward. Additionally, there is not a lot of advocacy around issues such as trauma care and not a lot of money is dedicated to it."

This article first appeared on [IndiaSpend](#), a data-driven and public-interest journalism non-profit.

Link: <https://www.indiaspend.com/why-trucks-kill-so-many-on-indian-roads/>

Why Trucks Kill So Many On Indian Roads

[Prachi Salve](#) February 10, 2020



Mumbai: Davinder Singh, 29, has been driving a truck for 10 years, criss-crossing 16 states across India. Quite often, he drives for days without a break to earn a good bonus.

“My best record is driving non-stop for three days without any rest,” said Singh, a resident of Bathinda in south-west Punjab, readying for a 1,000-km haul from Becharaji in north Gujarat to Kaithal in northwestern Haryana when **IndiaSpend** spoke to him over the phone. “We sleep only if we absolutely have to--usually around 2 a.m.--and wake up by 5 a.m.”

Singh is among the nine million truckers and transporters who move freight across India’s critical inter- and intrastate traffic network. Trucks account for 69% of country-wide freight traffic in India, according to the [Economic Survey](#) 2018-19, and contribute about 3.06% to gross value addition.

But many truck drivers, like Singh, are overworked. About a quarter of the truck drivers featured in a 2018 [study](#) conducted by lubricant manufacturer Castrol complained of sleep deprivation. Up to 53% reported physical and psychological issues such as fatigue, insomnia, obesity, backache, joint and neck pain, poor vision, breathlessness, stress and loneliness.

Punishing schedules and the poor health of drivers, according to experts, explain why trucks are involved so often in accidents. Trucks form the third highest group of vehicles to be involved in road mishaps (12.3%) and road-accident fatalities (15.8%), according to the Road Accidents in India [report](#) 2018 published by the Ministry of Road, Transport and Highways (MoRTH).

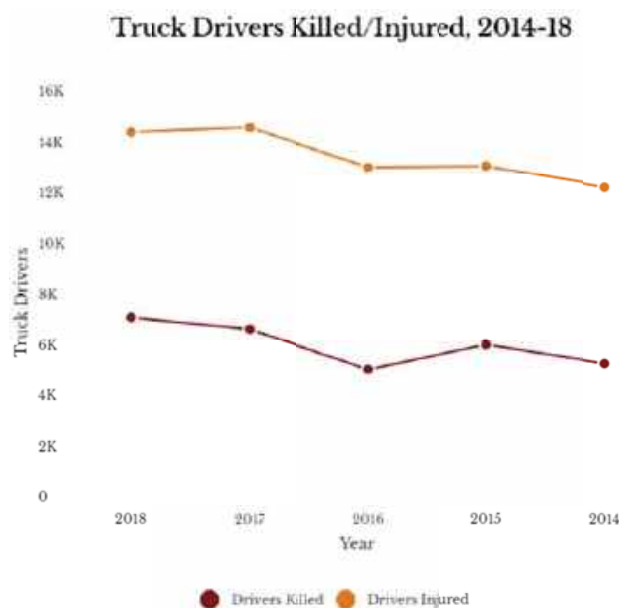
Of 151,417 road-accident deaths recorded in 2018, 10% (15,150) victims were drivers or passengers in trucks, data show. This is a decline from 11.6% (17,158) of 147,913 road-accident deaths in 2017.

In developed countries such as Australia, truck drivers may drive for 12 hours at a stretch at the most and that too with half-hour breaks every five hours and at least six continuous hours of rest. Canada stipulates a 13-hour limit with a 15-minute break every two hours and eight continuous hours of rest, according to this 2018 [study](#) published by Danish public health institute, Sydvestjysk Sygehus. However, India has few regulations related to training, working hours or periodic vision tests for those driving commercial vehicles.

Of the 19 countries with available data, Japan reports the highest estimated monetary loss due to road traffic crashes--nearly \$64 billion--followed by India at approximately \$58 billion, according to this United Nations Economic and Social Council (UNESCAP) 2018 [study](#).

Source: Accidental Deaths and Suicides report for [2014](#), [2015](#), [2016](#), [2017](#) and [2018](#), National Crime Records Bureau

The table above shows about 26% decline in the number of deaths caused by trucks and nearly 15% decline in injuries over four years to 2018, according to data from the National Crime Records Bureau. (These figures differ slightly from the data in the MoRTH report.) However, the number of truck drivers who died during an accident they allegedly caused has increased by 33% and those injured by 17%.



Source: Accidents and Suicide Data [2018](#), [2017](#), [2016](#), [2015](#) & [2014](#)

https://infogram.com/truck_drivers_deaths-1h0r6r53k7om4ek

“Truck drivers are vilified as bad drivers,” said Rajat Ubhaykar, author of the [book](#) *Truck De India: A Hitchhiker’s Guide to Hindustan*, a travelogue based on truck journeys. “When you sit up high there, you realise that everyone in smaller cars drives like crazy. A truck’s speed rarely goes beyond 50-60 km per hour as most of them are overloaded and there are blind spots--the driver’s left side, for example.”

The reason why most truckers experience bad health is because they have no choice but to work long hours and cover long distances to feed their families, said Jatin Tiwari, the national manager of [Sight Savers India](#), a Mumbai-based non-governmental organisation focussed on avoidable blindness that has also conducted a survey on vision problems among truckers.

“Their income--between Rs 21,000 and Rs 24,000 per month--has not kept pace with India’s economic growth,” he said. “Upto 95% of the trucking business is not linked to any fleet-owning company and when such a large population is unorganised, it does need access to healthcare.”

Truckers leave home at a very young age to work as cleaners and learn the ropes, said Tiwari. “It is a community that is so surprisingly marginalised at so many levels,” he said. “It is not below the poverty line but on every socio-economic level, they perform just as badly.”

IndiaSpend spoke to truck drivers and experts on why truck-driving is so lethal and found the following factors most responsible: overloading; long hours of work and sleep deprivation; and poor health, especially vision issues.

Biggest factor: Overloading

Overloaded vehicles accounted for 10% of total accidents, 12% of fatalities and 27% of injuries, as per the 2018 MoRTH report. However, the number of accidents and deaths caused by overloading registered a decline in 2018 compared to 2017.

Overloaded trucks cause accidents for multiple reasons: tyre burst, worn brakes, road collapse, loss of balance, and speed while negotiating inclines, as per the report.


“Overloading impacts the weightage of the vehicle and also impacts the centre of gravity which in turn impacts the physical movement of the vehicle,” said Ashish Verma, associate professor at the Indian Institute of Science (IISc), Bengaluru.

Similarly, partially loaded tanker trucks carrying liquids that slosh back and forth upset the natural centre of gravity of the truck. “Overloading impedes the ability of the truck’s ability to brake,” said Ubhaykar.

“Overloading is one issue where everyone makes money--the road transport office, the consignment office and the truck owners,” said Ubhaykar. “So to curb overloading, you need to hold all three parties accountable along with the driver. Moreover, the penalty that is imposed has to be more than the profit made by overloading; otherwise, this will not stop.”

‘We lose Rs 200 for every hour of delay’

The tendency to speed and overwork is linked to incentives, truckers told **IndiaSpend**. “We have to drive continuously because we get an incentive to reach on time,” said Ejaz Ahmed, a



driver from Patna. “For example a courier delivery will want us to deliver in 65 hours. If the truck reaches on time you get a bonus of Rs 1,000-Rs 2,000 but if you are more than two hours late, they cut Rs 200 per hour of delay.”

In April 2018, Castrol India conducted a month-long survey (cited above) involving 1,000 truck drivers from Delhi, Chennai, Mumbai and Kolkata. About half (48%) of those interviewed reported doing an average of over 12 trips a month, and more than half of these lasted over 12 hours.

About 63% of drivers said they drive for more than eight hours a day, according to the survey. While 56% of drivers took one or two short breaks, 78% one or two long breaks. About 5% of truck drivers carried on without any break and 6% without long breaks, the survey found.

“Drivers keep driving for long stretches of time which causes fatigue that impacts their capability to control the steering,” said Verma of IISc. “This also happens due to lack of amenities for truck drivers. We don’t have the concept of a terminal where there are facilities for them to rest. This aggravates their fatigue.”

“We have designated places, mostly *dhabas*, where we take a break,” said Ahmed. “You cannot just stop the truck at the side of the road.”

About a quarter of the drivers (23%) reported sleep deprivation. Most drivers coped with long hours by listening to music (49%), while 14% opt for a regular walk/jog.

93% have vision problems

Sight Savers India had conducted a [study](#) titled ‘Eye OK Please’ in 2017. Its aim was to understand refractive errors in vision that cause blurring and spectacle usage among truckers and transporters.

A majority--93.2%--of the respondents felt the need to attend the 235 eye camps hosted by Sight Savers in 10 major Indian cities. Of these, 42.2% reported problems while driving, reading addresses while on the move and judging heights and distances.

Of the 137 respondents in the sight survey with problematic vision, 70% reported itching, followed by watery eyes (64%), difficulty in seeing distant objects (63%), and headaches (61%). The other major issues reported were difficulty in reading (37%) and redness in the eyes (20%).

There are three tests that should be conducted for a driver's exam: the peripheral vision test, cone of vision test and colour test, as per Verma.

“Those without a normal cone of vision are said to have tunnel vision and in a driver this is dangerous because it prevents him from anticipating an obstruction, a hazard sign or even a pothole,” he said. “Drivers also need to be good judges of oncoming traffic, especially when they try to overtake. They also need a balanced vision to judge pedestrian behaviour on the road.”

Upto 64% of the respondents did not do anything about their problems. Sight Savers gave spectacles free to 7,605 truck drivers with uncorrected refractive errors but a follow-up survey found that 39% stopped using them. “Drivers usually do not want to be seen wearing spectacles as this affects their earning capacity,” said Tiwari.

Driving at night, exposed to high beam headlights and all kinds of climatic conditions tends to damage the vision of truck drivers, said Tiwari.

“While driving, hand-eye coordination matters; so if 50% of truck drivers have vision issues, it is clearly an emergency we haven’t paid any attention to,” he added.

Health is low-priority

Given long hours on the road, access to healthcare is an issue, complained truck drivers. In 2016, Davinder Singh had injured his back when he fell off the truck while removing a tarpaulin cover. It took him nearly 30 minutes to get to a government hospital and another 30 minutes to get medical help. The injury left him incapable of driving for a month and even today he finds it hard to lift heavy weights.

“I do not go to a doctor, just carry a few essential medicines with me,” he said. “I don’t have the time for a medical exam.”

Truck drivers are so resigned to their itinerant lifestyle that they ignore its impact on their bodies, said Ubhaykar, who interacted closely with truck drivers while researching for his book.

Health does not feature amongst the top three priorities for 63% of truck drivers, as per the Castrol study. Upto 68% of truck drivers featured in the study said they felt totally fit. But 53%, as we said, complained of problems such as fatigue, sleeplessness, obesity, backached, joint and neck pain, problematic sight, breathlessness/breathing issues, stress and loneliness. Upto 23% reporting battling lack of sleep, about 18% face physical stress and 12% face mental stress.

Upto 67% of the truck drivers surveyed said they visited doctors only in distress; more than a third (36%) do not have life insurance, with 32% claiming they have no need for it.

(Salve is an IndiaSpend contributor. This article is part of the Road Safety Media Fellowship 2019.)

Link: <https://www.bloombergquint.com/law-and-policy/why-trucks-kill-so-many-on-indian-roads>

Why Trucks Kill So Many On Indian Roads

Prachi Salve, IndiaSpend @PrachiSalve11

Davinder Singh, 29, has been driving a truck for 10 years, criss-crossing 16 states across India. Quite often, he drives for days without a break to earn a good bonus.

“My best record is driving non-stop for three days without any rest,” said Singh, a resident of Bathinda in south-west Punjab, readying for a 1,000-km haul from Becharaji in north Gujarat to Kaithal in northwestern Haryana when **IndiaSpend** spoke to him over the phone. “We sleep only if we absolutely have to--usually around 2 a.m.--and wake up by 5 a.m.”

Singh is among the nine million truckers and transporters who move freight across India’s critical inter- and intrastate traffic network. Trucks account for 69% of country-wide freight traffic in India, according to the [Economic Survey](#) 2018-19, and contribute about 3.06% to gross value addition.

But many truck drivers, like Singh, are overworked. About a quarter of the truck drivers featured in a 2018 [study](#) conducted by lubricant manufacturer Castrol complained of sleep deprivation. Up to 53% reported physical and psychological issues such as fatigue, insomnia, obesity, backache, joint and neck pain, poor vision, breathlessness, stress and loneliness.

Punishing schedules and the poor health of drivers, according to experts, explain why trucks are involved so often in accidents. Trucks form the third highest group of vehicles to be involved in road mishaps (12.3%) and road-accident fatalities (15.8%), according to the Road Accidents in India [report](#) 2018 published by the Ministry of Road, Transport and Highways (MoRTH).

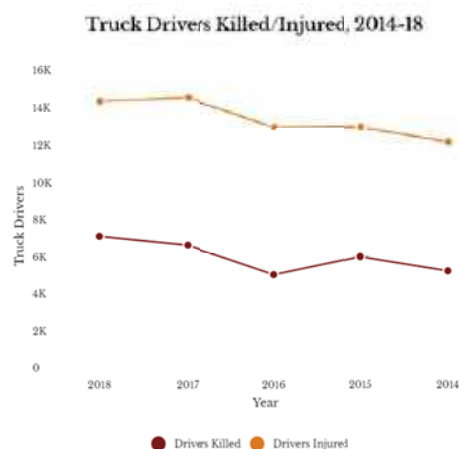
Of 151,417 road-accident deaths recorded in 2018, 10% (15,150) victims were drivers or passengers in trucks, data show. This is a decline from 11.6% (17,158) of 147,913 road-accident deaths in 2017.

In developed countries such as Australia, truck drivers may drive for 12 hours at a stretch at the most and that too with half-hour breaks every five hours and at least six continuous hours of rest. Canada stipulates a 13-hour limit with a 15-minute break every two hours and eight continuous hours of rest, according to this 2018 [study](#) published by Danish public health institute, Sydstjysk Sygehus. However, India has few regulations related to training, working hours or periodic vision tests for those driving commercial vehicles.

Of the 19 countries with available data, Japan reports the highest estimated monetary loss due to road traffic crashes--nearly \$64 billion--followed by India at approximately \$58 billion, according to this United Nations Economic and Social Council (UNESCAP) 2018 [study](#).

Source: Accidental Deaths and Suicides report for [2014](#), [2015](#), [2016](#), [2017](#) and [2018](#), National Crime Records Bureau

The table above shows about 26% decline in the number of deaths caused by trucks and nearly 15% decline in injuries over four years to 2018, according to data from the National Crime Records Bureau. (These figures differ slightly from the data in the MoRTH report.) However, the number of truck drivers who died during an accident they allegedly caused has increased by 33% and those injured by 17%.



Source: Accidents and Suicide Data 2018, 2017, 2016, 2015 & 2014

https://infogram.com/truck_drivers_deaths-1h0r6r53k7om4ek

“Truck drivers are vilified as bad drivers,” said Rajat Ubhaykar, author of the [book](#) *Truck De India: A Hitchhiker’s Guide to Hindustan*, a travelogue based on truck journeys. “When you sit up high there, you realise that everyone in smaller cars drives like crazy. A truck’s speed rarely goes beyond 50-60 km per hour as most of them are overloaded and there are blind spots--the driver’s left side, for example.”


The reason why most truckers experience bad health is because they have no choice but to work long hours and cover long distances to feed their families, said Jatin Tiwari, the national manager of [Sight Savers India](#), a Mumbai-based non-governmental organisation focussed on avoidable blindness that has also conducted a survey on vision problems among truckers.

“Their income--between Rs 21,000 and Rs 24,000 per month--has not kept pace with India’s economic growth,” he said. “Upto 95% of the trucking business is not linked to any fleet-owning company and when such a large population is unorganised, it does need access to healthcare.”

Truckers leave home at a very young age to work as cleaners and learn the ropes, said Tiwari. “It is a community that is so surprisingly marginalised at so many levels,” he said. “It is not below the poverty line but on every socio-economic level, they perform just as badly.”

IndiaSpend spoke to truck drivers and experts on why truck-driving is so lethal and found the following factors most responsible: overloading; long hours of work and sleep deprivation; and poor health, especially vision issues.

Biggest factor: Overloading



Overloaded vehicles accounted for 10% of total accidents, 12% of fatalities and 27% of injuries, as per the 2018 MoRTH report. However, the number of accidents and deaths caused by overloading registered a decline in 2018 compared to 2017.

Overloaded trucks cause accidents for multiple reasons: tyre burst, worn brakes, road collapse, loss of balance, and speed while negotiating inclines, as per the report.

“Overloading impacts the weightage of the vehicle and also impacts the centre of gravity which in turn impacts the physical movement of the vehicle,” said Ashish Verma, associate professor at the Indian Institute of Science (IISc), Bengaluru.

Similarly, partially loaded tanker trucks carrying liquids that slosh back and forth upset the natural centre of gravity of the truck. “Overloading impedes the ability of the truck’s ability to brake,” said Ubhaykar.

“Overloading is one issue where everyone makes money--the road transport office, the consignment office and the truck owners,” said Ubhaykar. “So to curb overloading, you need to hold all three parties accountable along with the driver. Moreover, the penalty that is imposed has to be more than the profit made by overloading; otherwise, this will not stop.”

‘We lose Rs 200 for every hour of delay’

The tendency to speed and overwork is linked to incentives, truckers told **IndiaSpend**. “We have to drive continuously because we get an incentive to reach on time,” said Ejaz Ahmed, a driver from Patna. “For example a courier delivery will want us to deliver in 65 hours. If the truck reaches on time you get a bonus of Rs 1,000-Rs 2,000 but if you are more than two hours late, they cut Rs 200 per hour of delay.”

In April 2018, Castrol India conducted a month-long survey (cited above) involving 1,000 truck drivers from Delhi, Chennai, Mumbai and Kolkata. About half (48%) of those interviewed reported doing an average of over 12 trips a month, and more than half of these lasted over 12 hours.

About 63% of drivers said they drive for more than eight hours a day, according to the survey. While 56% of drivers took one or two short breaks, 78% one or two long breaks. About 5% of truck drivers carried on without any break and 6% without long breaks, the survey found.

“Drivers keep driving for long stretches of time which causes fatigue that impacts their capability to control the steering,” said Verma of IISc. “This also happens due to lack of amenities for truck drivers. We don’t have the concept of a terminal where there are facilities for them to rest. This aggravates their fatigue.”

“We have designated places, mostly *dhabas*, where we take a break,” said Ahmed. “You cannot just stop the truck at the side of the road.”

About a quarter of the drivers (23%) reported sleep deprivation. Most drivers coped with long hours by listening to music (49%), while 14% opt for a regular walk/jog.

93% have vision problems

Sight Savers India had conducted a [study](#) titled ‘Eye OK Please’ in 2017. Its aim was to understand refractive errors in vision that cause blurring and spectacle usage among truckers and transporters.

A majority--93.2%--of the respondents felt the need to attend the 235 eye camps hosted by Sight Savers in 10 major Indian cities. Of these, 42.2% reported problems while driving, reading addresses while on the move and judging heights and distances.

Of the 137 respondents in the sight survey with problematic vision, 70% reported itching, followed by watery eyes (64%), difficulty in seeing distant objects (63%), and headaches (61%). The other major issues reported were difficulty in reading (37%) and redness in the eyes (20%).

There are three tests that should be conducted for a driver's exam: the peripheral vision test, cone of vision test and colour test, as per Verma.

“Those without a normal cone of vision are said to have tunnel vision and in a driver this is dangerous because it prevents him from anticipating an obstruction, a hazard sign or even a pothole,” he said. “Drivers also need to be good judges of oncoming traffic, especially when they try to overtake. They also need a balanced vision to judge pedestrian behaviour on the road.”

Upto 64% of the respondents did not do anything about their problems. Sight Savers gave spectacles free to 7,605 truck drivers with uncorrected refractive errors but a follow-up survey found that 39% stopped using them. “Drivers usually do not want to be seen wearing spectacles as this affects their earning capacity,” said Tiwari.

Driving at night, exposed to high beam headlights and all kinds of climatic conditions tends to damage the vision of truck drivers, said Tiwari.

“While driving, hand-eye coordination matters; so if 50% of truck drivers have vision issues, it is clearly an emergency we haven't paid any attention to,” he added.

Health is low-priority

Given long hours on the road, access to healthcare is an issue, complained truck drivers. In 2016, Davinder Singh had injured his back when he fell off the truck while removing a tarpaulin cover. It took him nearly 30 minutes to get to a government hospital and another 30 minutes to get medical help. The injury left him incapable of driving for a month and even today he finds it hard to lift heavy weights.

“I do not go to a doctor, just carry a few essential medicines with me,” he said. “I don't have the time for a medical exam.”

Truck drivers are so resigned to their itinerant lifestyle that they ignore its impact on their bodies, said Ubhaykar, who interacted closely with truck drivers while researching for his book.

Health does not feature amongst the top three priorities for 63% of truck drivers, as per the Castrol study. Upto 68% of truck drivers featured in the study said they felt totally fit. But

53%, as we said, complained of problems such as fatigue, sleeplessness, obesity, backached, joint and neck pain, problematic sight, breathlessness/breathing issues, stress and loneliness. Upto 23% reporting battling lack of sleep, about 18% face physical stress and 12% face mental stress.

Upto 67% of the truck drivers surveyed said they visited doctors only in distress; more than a third (36%) do not have life insurance, with 32% claiming they have no need for it.

(Salve is an IndiaSpend contributor. This article is part of the Road Safety Media Fellowship 2019.)

Link: https://www.business-standard.com/article/current-affairs/at-least-25-108-deaths-occurred-in-truck-accidents-during-2018-report-120021501262_1.html

At least 25,108 deaths occurred in truck accidents during 2018: Report

A truck's speed rarely goes beyond 50-60 km per hour, but they account for a high number of road fatalities every year

Prachi Salve | IndiaSpend Last Updated at February 15, 2020 21:50 IST



India has few regulations related to training, working hours or periodic vision tests for those driving commercial vehicles

Davinder Singh, 29, has been driving a truck for 10 years, criss-crossing 16 states across India. Quite often, he drives for days without a break to earn a good bonus.

“My best record is driving non-stop for three days without any rest,” said Singh, a resident of Bathinda in south-west Punjab, readying for a 1,000-km haul from Becharaji in north Gujarat to Kaithal in northwestern Haryana when IndiaSpend spoke to him over the phone. “We sleep only if we absolutely have to —usually around 2 a.m. — and wake up by 5 a.m.”

Singh is among the nine million truckers and transporters who move freight across India's critical inter- and intrastate traffic network. [Trucks](#) account for 69 per cent of country-wide freight traffic in India, according to the Economic Survey 2018-19, and contribute about 3.06 per cent to gross value addition.

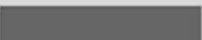
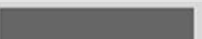
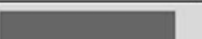

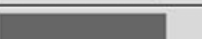
But many truck drivers, like Singh, are overworked. About a quarter of the truck drivers featured in a 2018 study conducted by lubricant manufacturer Castrol complained of sleep deprivation. Up to 53 per cent reported physical and psychological issues such as fatigue, insomnia, obesity, backache, joint and neck pain, poor vision, breathlessness, stress and loneliness.

Punishing schedules and the poor health of drivers, according to experts, explain why [trucks](#) are involved so often in accidents. [Trucks](#) form the third highest group of vehicles to be involved in road mishaps (12.3 per cent) and road-accident fatalities (15.8 per cent), according to the [Road Accidents in India report 2018](#) published by the Ministry of Road, Transport and Highways (MoRTH).

Of 151,417 road-accident deaths recorded in 2018, 10 per cent (15,150) victims were drivers or passengers in trucks, data show. This is a decline from 11.6 per cent (17,158) of 147,913 road-accident deaths in 2017.

In developed countries such as Australia, truck drivers may drive for 12 hours at a stretch at the most and that too with half-hour breaks every five hours and at least six continuous hours of rest. Canada stipulates a 13-hour limit with a 15-minute break every two hours and eight continuous hours of rest, according to this 2018 study published by Danish public health institute,

DANGEROUS DRIVE

| | Deaths in truck accidents | Share of total accident deaths |
|------|---------------------------|--|
| 2014 | 28,455 | 20.1  |
| 2015 | 28,910 | 19.4  |
| 2016 | 26,215 | 17.5  |
| 2017 | 24,260 | 15.9  |
| 2018 | 25,108 | 16.7  |

Source: National Crime Records Bureau


Sydvestjysk Sygehus. However, India has few regulations related to training, working hours or periodic vision tests for those driving commercial vehicles.

Of the 19 countries with available data, Japan reports the highest estimated monetary loss due to road traffic crashes — nearly \$64 billion — followed by India at approximately \$58 billion, according to this United Nations Economic and Social Council (UNESCAP) 2018 study.

The number of deaths caused by trucks declined by 26 per cent and number of injuries by nearly 15 per cent over four years to 2018,

according to data from the [National Crime Records Bureau](#). (These figures differ slightly from the data in the MoRTH report.) However, the number of truck drivers who died during an accident they allegedly caused has increased by 33 per cent and those injured by 17 per cent.

"Truck drivers are vilified as bad drivers," said Rajat Ubhaykar, author of the book *Truck De India: A Hitchhiker's Guide to Hindustan*, a travelogue based on truck journeys. "When you sit up high there, you realise that everyone in smaller cars drives like crazy. A truck's speed rarely goes beyond 50-60 km per hour as most of them are overloaded and there are blind spots — the driver's left side, for example."



The reason why most truckers experience bad health is because they have no choice but to work long hours and cover long distances to feed their families, said Jatin Tiwari, the [national](#) manager of Sight Savers India, a Mumbai-based non-governmental organisation focussed on avoidable blindness that has also conducted a survey on vision problems among truckers.

“Their income — between Rs 21,000 and Rs 24,000 per month — has not kept pace with India’s economic growth,” he said. “Up to 95 per cent of the trucking business is not linked to any fleet-owning company and when such a large population is unorganised, it does need access to healthcare.”

Truckers leave home at a very young age to work as cleaners and learn the ropes, said Tiwari. “It is a community that is so surprisingly marginalised at so many levels,” he said. “It is not below the poverty line but on every socio-economic level, they perform just as badly.”

IndiaSpend spoke to truck drivers and experts on why truck-driving is so lethal and found the following factors most responsible: overloading; long hours of work and sleep deprivation; and poor health, especially vision issues.

Biggest factor: Overloading

Overloaded vehicles accounted for 10 per cent of total accidents, 12 per cent of fatalities and 27 per cent of injuries, according to the 2018 MoRTH report. However, the number of accidents and deaths caused by overloading registered a decline in 2018 compared with 2017.

Overloaded trucks cause accidents for multiple reasons: tyre burst, worn brakes, road collapse, loss of balance, and speed while negotiating inclines, as per the report.

“Overloading impacts the weightage of the vehicle and also impacts the centre of gravity which in turn impacts the physical movement of the vehicle,” said Ashish Verma, associate professor at the Indian Institute of Science (IISc), Bengaluru.

Similarly, partially loaded tanker trucks carrying liquids that slosh back and forth upset the natural centre of gravity of the truck. “Overloading impedes the ability of the truck’s ability to brake,” said Ubhaykar.

“Overloading is one issue where everyone makes money — the road transport office, the consignment office and the truck owners,” said Ubhaykar. “So to curb overloading, you need to hold all three parties accountable along with the driver. Moreover, the penalty that is imposed has to be more than the profit made by overloading; otherwise, this will not stop.”

Every hour of delay costs Rs 200

The tendency to speed and overwork is linked to incentives, truckers told IndiaSpend. “We have to drive continuously because we get an incentive to reach on time,” said Ejaz Ahmed, a driver from Patna. “For example, a courier delivery will want us to deliver in 65 hours. If the truck reaches on time you get a bonus of Rs 1,000-Rs 2,000 but if you are more than two hours late, they cut Rs 200 per hour of delay.”

In April 2018, Castrol India conducted a month-long survey involving 1,000 truck drivers from Delhi, Chennai, Mumbai and Kolkata. About half (48 per cent) of those interviewed reported doing an average of over 12 trips a month, and more than half of these lasted over 12 hours. About 63 per cent of drivers said they drive for more than eight hours a day, according to the survey. While 56 per cent of drivers took one or two short breaks, 78 per cent one or two long breaks. About 5 per cent of truck drivers carried on without any break and 6 per cent without long breaks, the survey found.

“Drivers keep driving for long stretches of time which causes fatigue that impacts their capability to control the steering,” said Verma of IISc. “This also happens due to lack of amenities for truck drivers. We don’t have the concept of a terminal where there are facilities for them to rest.”

“We have designated places, mostly dhabas, where we take a break,” said Ahmed. “You cannot just stop the truck at the side of the road.”

About a quarter of the drivers (23 per cent) reported sleep deprivation. Most drivers coped with long hours by listening to music (49 per cent), while 14 per cent opt for a regular walk/jog.

93 per cent have vision problems

Sight Savers India had conducted a study titled Eye OK Please in 2017. Its aim was to understand refractive errors in vision that cause blurring and spectacle usage among truckers and transporters.

A majority — 93.2 per cent— of the respondents felt the need to attend the 235 eye camps hosted by Sight Savers in 10 major Indian cities. Of these, 42.2 per cent reported problems while driving, reading addresses while on the move and judging heights and distances.

Of the 137 respondents in the sight survey with problematic vision, 70 per cent reported itching, followed by watery eyes (64 per cent), difficulty in seeing distant objects (63 per cent), and headaches (61 per cent). The other major issues reported were difficulty in reading (37 per cent) and redness in the eyes (20 per cent).

Up to 64 per cent of the respondents did not do anything about their problems. Sight Savers gave spectacles free to 7,605 truck drivers with uncorrected refractive errors but a follow-up survey found that 39 per cent stopped using them. “Drivers usually do not want to be seen wearing spectacles as this affects their earning capacity,” said Tiwari.

Driving at night, exposed to high beam headlights and all kinds of climatic conditions tends to damage the vision of truck drivers, said Tiwari.

“While driving, hand-eye coordination matters; so if 50 per cent of truck drivers have vision issues, it is clearly an emergency we haven’t paid any attention to,” he added.

Health is low-priority

Given long hours on the road, access to healthcare is an issue, complained truck drivers. In 2016, Davinder Singh had injured his back when he fell off the truck while removing a tarpaulin cover. It took him nearly 30 minutes to get to a government hospital and another 30 minutes to get medical help. The injury left him incapable of driving for a month and even today he finds it hard to lift heavy weights.

“I do not go to a doctor, just carry a few essential medicines with me,” he said. “I don’t have the time for a medical exam.”

Truck drivers are so resigned to their itinerant lifestyle that they ignore its impact on their bodies, said Ubhaykar, who interacted closely with truck drivers while researching for his book.

Health does not feature amongst the top three priorities for 63 per cent of truck drivers, according to the Castrol study. Up to 68 per cent of truck drivers featured in the study said they felt totally fit. But 53 per cent, as we said, complained of problems such as fatigue, sleeplessness, obesity, backache, joint and neck pain, problematic sight, breathlessness/breathing issues, stress and

loneliness. Up to 23 per cent reporting battling lack of sleep, about 18 per cent face physical stress and 12 per cent face mental stress.

Up to 67 per cent of the truck drivers surveyed said they visited doctors only in distress; more than a third (36 per cent) do not have life insurance, with 32 per cent claiming they have no need for it.



Pradeep Dwivedi

Senior Reporter

Dainik jagran, Meerut

Pradeep Dwivedi is a Senior Reporter with Dainik Jagran in Meerut, Uttar Pradesh. He covers and writes on issues related to NHAI, Delhi-Meerut Expressway, NCR Planning Board and developmental projects. As a part of his fellowship, he planned to work on road safety rules and symbols.

दैनिक जागरण



शिक्षा

- वीहरी चरण सिंह तिलि के जेनेटिक्स एंड लाइव डीएनए विभाग में इन्टरनेशनल काँग्रेस सुदह-10 बने।

खेल

- केलारा प्रकाश सोर्टर्स स्ट्रेडिम में वातक-वायिका एलेटिक्स प्रतियोगिता काट्रापल 3 बने।

विविध

- कैट बोट का गांधी बाग में खरखा जगारुका एड जल संरक्षण अभियान सुदह-9,30 बने।
- कचहरी परिसर स्थित क्षेत्रीय सेवायोजन कार्यालय में बैजगार भेरी का अवरोजन सुदह-10,30 बने।
- अधुनक सभागार में कतिहरन की अस्थाकता में कानून बावस्था की समीक्षा बैठक सुदह-11 बने।
- गारोरीाकिसान आंदोलन का हैदराबाद की घटना को लेकर कनाटेट पर प्रदर्शन सुदह-11 बने।
- राजमन्त्री मंत्री स्वतंत्र प्रचार खान व कृषि विभाग द्वारा भेरी समिति का निरीक्षण दोपहर-12 बने।
- कांग्रेस कागना कि सानों की मांग को लेकर निमखाना से पैदल मार्च दोपहर-12,15 बने।
- राजमन्त्री मंत्री स्वतंत्र प्रचार खान व कृषि विभाग की संकेत बाउस में पार्टी विधिकाशिया से वार्ता दोपहर-2 बने।

घना होगा प्रदूषण से बना कोहरा...बचके चलेंगे तो बचे रहेंगे

हर साल कोहरे की वजह से होने वाली सड़क दुर्घटनाओं में होती हैं ज्यादा मौत, जल्दबाजी और छोटे वाहनों को कम जगह देने से होते हैं हादसे



वया है कोहरा और कैसे बनता है

सर्दी के दिनों में देर रात और सुबह धरती के ऊपर धूर जैसा भावना छा जाता है, यही कोहरा (फॉग) है। यह ठंडी आर्द्र हवा में बनता है। लगभग बादलों की तरह। इसे ऐसे कह सकते हैं कि यह वह बादल होता है जो भूमि के निकट बनता है जब आर्द्र हवा ऊपर उठकर ठंडी होती है तब जलवाष्प संकुचित होकर जल की सूक्ष्म बुंदें बनाती है। कभी-कभी हवा के बिना ऊपर उठे ही जलवाष्प जल की नली बूंदों में बदल जाती है तब इसे ही कोहरा कहा जाता है। ठंडी हवा अधिक नमी लेने में सक्षम होती है और वायुमंडल के बराबर नमी ग्रहण करती है। इसकी वजह से दूधवा (मिस्टिलिटो) इतनी कम हो जाती है कि कुर दूरी पर स्थिति चीज भी धुंधली दिखाई पड़ने लगती है। धूल के कण मिलकर दूधवा कम कर देते हैं।



दिल्ली रोड पर सर्दी का पहला कोहरा शनिवार को कुछ इस तरह छाया था • फाइल फोटो

कोहरा और धुंध में वर है अंतर

एक तरह से दोनों ही पृथ्वी को घूसे वाले बादलों हैं पर कोहरा और धुंध में अंतर होता है। कोहरे की तुलना में धुंध कम घना होती है। कोहरा धुंध की तुलना में मोटा और भारी होता है। उनके बीच के अंतर का कारण है घनत्व। कोहरे से दूधवा घटकर एक मिनीमिटर से भी कम रह जाती है या आधे मीटर से थोड़ा अधिक हो जाता है। पर धुंध दूधवा को उस सीमा तक कम नहीं करता है।

यह है अगर सर्दी का आगज अधिक कोहरे से हो रहा है तो आने वाले दिन चुनौती बाले हो सकते हैं। दिसंबर 11-12 दिन और जनवरी के कुछ कोहरे में देख न पाने का कारण है प्रकाश

कोहरे को लेकर सतर्कता बरों लोको पावत

ठंड के मौसम में कोहरे को लेकर रेलवे प्रशासन विशेष सतर्कता कर रहा है। लोको पावत और गार्ड को जागरूक किया जा रहा है। मालवाहक को रैमिंग रूम में सहायक मंडल यात्रिक अभियंता विनोद कटिया, परवीन खोड़ा और डीपी सिंह ने कर्मचारियों को सुरक्षा के उपयों के बारे में बताया। अभिनमन उपकरणों को चलाने के तरीके बताए। सहायन वॉरिस्ट चालक दल नियंत्रक वादविद सिंह ने किया।

का बिछपाव। कोहरा और धुंध आने के कणों वा दूधदुकराबन के साथ-साथ सामान्य वायुमंडलीय गैसों से बने होते हैं। ये कण प्रकाश की किरणों को बिखरती एक समीकरण यह है कि जिस साल

उद्योगिक...सवाल जिलगी का है

84 साल के गणेशी युफ्रिलिती में संभावतः रहे का परिवार

मोतिनार की ओर से तेजी से आ रही परिवर्तन निगम की बस ने मुख्यमाल मोड़ पर राजेंद्र को इतनी तेज टक्कर मारी थी कि वह बाइक के साथ 50 मीटर दूर बिखरते चले गए। 42 वर्षीय राजेंद्र की मौ के पर ही मौत हो गई थी। यह दुर्घटना जब सकली थी लेकिन बसों के जेत्नाप झईवर को दूसरों की जिदगी की पक्का कहा। राजेंद्र अपने गांव से पस्तापुर की ओर मुंडे कि बस झईवर ने एक टुक को आभरटेक करने के लिए सड़क से नीचे उतरकर बस इतनी तेजी से भगाई कि किनारे चल रहे बाइक यात्री को टेवना मुगुषिब नहीं समझा। उसका उस छेदी सी जल्दबाजी की वजह से उनके जेनी कचो, पत्नी और बड़े पिता 84 साल के गणेशीलाल को जब सबसे ज्यादा जरूरत थी तब इस दुनिया को छोड़ गए। इसी साल 22 फरवरी को हुई इस दुर्घटना का मुकदमा चल रहा है। मुख्यमन्त्री राहत कोष से मदद के लिए प्रशासन से वाद हुआ। क्या भी हुए लेकिन मदद वाली राशि अब तक नहीं पहुंची। गणेशी के ऊपर ही अब राजेंद्र के परिवार की जिम्मेदारी है, जिसे वह इस अवस्था में बैठ की याद में रो-रोकर निमा रहे हैं।

ये हैं हमारे मेरठ के सवाल

| सड़क दुर्घटनाओं की संख्या | | सड़क दुर्घटना में मौत | |
|---|-----------|---|-----------|
| 2015 | 723 | 2015 | 292 |
| 2016 | 778 | 2016 | 326 |
| 2017 | 820 | 2017 | 329 |
| 2018 | 789 | 2018 | 328 |
| 2019 | 768 अब तक | 2019 | 332 अब तक |
| (इसमें कोहरे की वजह से हुई दुर्घटनाएं भी शामिल हैं) | | (इसमें कोहरे की वजह से हुई दुर्घटनाओं में भी शामिल हैं) | |

वायु अधिक होती है उस साल ठंड भी ज्यादा पड़ती है। ठंड होती है तो कोहरा भी उसी अनुसार बढ़ जाता है। इस साल कोहरा भी घना होगा क्योंकि वायुमंडल मिलकर विजिबिलिटी कम कर देते हैं।



दैनिक जागरण

खून से 'लाल' हैं हाईवे के कट

कोहरे में दिखाई नहीं देने से ब्लैक स्पॉट, कट और अंधे मोड़ पर अधिक होती हैं सड़क दुर्घटनाएं



कोहरा कम या ज्यादा होगा मौसम की स्थिति पर निर्भर करना, लेकिन दुर्घटना से बचने के लिए सावधान रहना खुद पर निर्भर करता है। सड़कों की स्थिति भी जाननी चाहिए। मौसम पर हमारा वश है नहीं, तिहज जनकरी है बचाव है। अंधे चौराहे, कट और गैर गैर गैर सबसे ज्यादा जनता बने हैं। हड़से से लेकर स्टेट हाईवे तक की स्थिति एक जैसी है। ऐसी सड़कों के खतरनाक स्थानों से हम खबरें क्यों ले रहे हैं। वह जनकरी आपके काम आएगी जब भी कोहरे में वाहन लेकर निकलेंगे।



दिल्ली-देहरादून हाईवे पर वाहनों के लिए जानेवाले मार्ग का मोड़ • जागरण



कांवड़ पटरी मार्ग पर खौफनाक हादसे

- 19 नवंबर 2019** सड़क दुर्घटना में कार सवार दुपक की मौत
- 9 नवंबर 2019** कांवड़ मार्ग पर नानु पुल पर ट्रक और कार में भीषण भिड़न होने से कार सवार पाव दुपक की मौत हो गई।
- 25 मई 2019** भारतीय क्रिडा कार सवार तीन दोस्त सलावा के पास गमनहर में समाए। 29 मई को दिल्ली निवासी तीन दुपकों के शव बरामद हुए।
- 23 अप्रैल 2019** टीकरी गांव के सामने बाइक सवार दो दुपकों को अज्ञात वाहन ने टक्कर मारी। बाइक सवार दुपक की मौत हो गई।
- 18 अप्रैल 2019** गमनहर में स्कॉर्पियो समाने से सोनीपत के तीन दुपकों की मौत।
- 25 दिसंबर 2018** परिवार के लोगों से भरी कार नहर में समाई। वार लोगों को बचाया जा सका, तीन लोगों की मौत।
- 13 दिसंबर 2018** पूरुत गमनहर के पुल के पास इंडीनिवर की रियाइत डिजाइन कार गमनहर में गिरी। कई दिन बाद शव बरामद हुआ।
- 7 दिसंबर 2018** अठारह टक्कराटक पुल को रेलिंग तोड़कर नहर में गिर गया था। इस हादसे में सिरसा के बालक का सुका नहीं लगा।
- 27 अप्रैल 2018** होडा सिटी कार की टक्कर से साइकिल सवार की मौत हो गई थी और कार गमनहर में गिर गई थी।

खून से लाल रहें हैं 18 ब्लैक स्पॉट



- काठ मोड़
- टिनी पीर कट
- परापुर तिहाड़ा
- भुडवाल कट
- गैडा मोड़
- मोहिंदरपुर मित
- खंडौली चौराहा
- दावामपुर कट
- खडका कट
- मंदीर कट
- साकोली तिहाड़ा
- रुहावा कट
- वलीपुर कट

- देहरादून बाईपास पर देवदासपुरी जाने वाला रास्ते का कट
- मवाना खुर्द ब्रह्मसा बाईपास
- झुनझुनी मोड़
- नामजा पीर हाथुड़ रोड
- बिनीली रोड

ब्लैक स्पॉटों व कट पर सैती रस्ते हैं दुर्घटनाएं

- 22 नवंबर 19 दिल्ली-मेट्रॉ हाईवे पर भुडवाल कट के पास बाइक गैर से टक्करों बाइक पर सवार गा-पेटे व नली की मौत हो गई, वहीं पेटे गमनर क्लब से घायल हो गई।
- 18 नवंबर 19 दिल्ली-देहरादून हाईवे पर एसडीएस ग्लोबल अस्पताल के पास बुलेट की टक्कर से टिक्कर डिवाइक की मौत हो गई।
- 19 सितंबर 19 मेट्रॉ-मवाना मार्ग पर आटो कार व बाइक टक्करों। बाइक सवार दुपक की मौत हो गई।
- 15 अगस्त 19 भुडवाल के पास टक्कर ने बाइक में फिरे से टक्कर मार दी। पाली की मौत हो गई, जबकि पाली और तीन बच्चे घायल हो गए।
- 18 जुलाई 19 परलापुर के गोल रोड स्थित कृष्णा वर्ककटा के सामने बाइक सवार वाहनों की मौत हो गई।
- 15 जुलाई 19 मेट्रॉ-गढ़मुक्तेश्वर मार्ग पर भट्टीपुरा के पास रियाइत और सेटो की भिड़न में एक की मौत हो गई।
- 13 जुलाई 19 दिल्ली-देहरादून हाईवे पर दामपुर गांव के पास अज्ञात वाहन की टक्कर से स्टूटी सवार भुडवाल की मौत हो गई।
- 3 जून 19 बिंदीर में आरके कोलैज के सामने कापट्टे-नली से टक्करों। कार सला खा सिपाही घायल हो गया, साथ बेटा महिला फटकराल की मौत हो गई।

वाहन धर्म, फिर निकलें

- देहरादून-रुहनी हाईवे
- खडका तीर्थ मोड़
- खिर्वा कट
- दामपुर कट
- पीरसी के सामने विवेक विहार कट
- साकोली कट
- बाईपास पर गेट मोड़ कट
- मंदीर-पट्टी हाईवे
- पका तालाब मजाना
- रानी माला मोड़
- रामराज पुलिस चौकी
- झुनझुनी मोड़
- रुहनी रोड
- खरखोटा मोड़



- फणूडा मोड़
- धनौला मोड़
- लावपुर मोड़
- केली मोड़
- पीलीखंड मोड़
- हिरनी रोड
- मोहिंदरपुर चौकी मिल के सामने कट
- खरखोटा मोड़ तिहाड़ा
- भुडवाल गांव का कट
- गोपिनाथ मंदिर के पास
- विजली बाबा बाईपास मोड़

खतरनाक मार्ग हैं कांवड़ पटरी, गाड़ी जय वीर चलाएं
कांवड़ पटरी मार्ग पर आए दिन दुर्घटना होती रहती है। कई बार ऐसा हुआ है जब यातायात से जा सकी कार वा अन्य वाहन गमनहर में समा गए। कई लोगों की मौत भी हो चुकी है। खास गमनहर की पटरी पर सड़क है। सड़क की स्थिति ठीक है, इसकी वजह से वाहन तेज रफतार से चलते हैं। नहर की ओर फ्रेश बैरिटर या सुरक्षा जाल पर नज़र मांल के हैं। कई जगह अंधे मोड़ हैं और आवादी भी हैं। ऐसे में कोहरे में खास अधिक सतर्क होकर चलने की जरूरत है।



दैनिक जागरण

शहर में दुर्घटनाएं इतनी कि सिहर उठता है दिल

हाईवे ही नहीं, शहर में भी सावधानी बरतने की जरूरत, शहर में सड़कों पर कई अवैध कट वन रहे हादसों का सवाल



प्रतीक हिमेशी • मोरह

कोहरा सिर्फ हाईवे पर ही संकट नहीं बनता बल्कि वह शहरों में भी खतरा बन जाता है। खासतौर पर आक्टर परिवार में। शहर में प्रवेश करने का शहर के अंदर चलने पर भी लोग सुरक्षित नहीं हैं। दुर्घटनाएं कब और कहाँ हो जाए, कोई नहीं जानता। शैतानी ब्रह्मण्ड चलना ही नहीं बल्कि अवैध कट, अवैध मोड़ और चौकड़े भी इसका कारण हैं। अब जब घना कोहरा आने वाला है ऐसे में शहर के अंदर की सड़कों पर भी सावधान होकर गाड़ी चलाने की जरूरत है। शहर में तमाम ऐसी दुर्घटनाएँ होती हैं जो कट या चौकड़ों की वजह से हुई हैं। दुर्घटनाएँ भी ऐसी कि जिनमें आदमक सवार या चालक की मौत तक हो गई है।

इन रोड पर सावधान होकर चलाएं गाड़ी

- बिजली बंधा आईएस सक्से अधिक दुर्घटनाओं का कारणाकार है। कई सुपरटेक कॉलोनी से बीड आगे बढ़ते पर गोलियाँ या तिरसाड़ी गांव जाने वाले रस्ते पर अक्सर दुर्घटनाएँ होती रहती हैं।
- बिजली बंधा आईएस पर दो मोड़ ऐसे हैं जिनसे पर कस्ते के लोग सावधानी न बरतने पर दुर्घटना हो जाती है।



दिल्ली रोड पर अवैध कटों पर डब तरह से गुजरते हैं भरोषे गहन • जागरण

- हाफुड रोड या शहर के अंदर से आने वाले खाली जगह बिजली बंधा आईएस तिरसाड़ी वाली चौकी के पास मुड़ते हैं तो कहीं भी अक्सर दुर्घटना होती है।
- दिल्ली रोड पर मेवला फ्लाईओवर के नीचे गोबारा के सामने अवैध कट है। इसकी वजह से हुए हादसों में कई लोगों की जान जा चुकी है।
- दिल्ली रोड पर नितानी गांव के पेर के पास आने कट पर कई दुर्घटना हो चुकी हैं।
- बेगमपुर के आगे मवाना रोड पर जाने से पहले एक कट है। इसकी वजह से कई बार दुर्घटनाएँ हुई हैं।
- दिल्ली रोड पर सोनीगंज में एक अवैध कट है, जिसमें बाइक सवार अक्सर निकलने की कोशिश करते हैं जिससे दुर्घटना होती है।

शहर में हुए दर्दनाक हादसे

- 3 अगस्त 19 : दिल्ली रोड रिबल गजाना के सामने रात करीब 12:15 बजे हुए हादसे में दूध कातीवरी के कटे की मौत हो गई।
- 5 मई 19 : बगदात ब्लाईओवर के पास बेगमपुर टंक ने गुरार मिल कर्मचारी को कुचल दिया। उसकी मौत पर ही मौत हो गई।
- 3 मई 19 : मिडिल्टी हॉस्पिटल से दवाई लेकर लैट खी रिटायर फौजी की पत्नी को बैसालो अड्डे पर रोडक्रेज बस ने कुचल दिया।
- 2 फरवरी 19 : माधवपुर बालाजी मंदिर के पास सड़क पार कर रही एक युवा को टंक ने कुचल दिया। उसकी मौत हो गई।
- 31 अक्टूबर 18 : रोडटा रोड स्थित तलबका के पास सड़क एक अप ने सामने से मोपेड से टक्कर मार दी। मोपेड सवार दुपक की मौत हो गई।
- 12 जून 18 : शोभित विश्वविद्यालय के निकट बेगमपुर एस्टेड की दो बाइकों में टक्कर मार दी। इसमें एक बाइक सवार दुपक की मौत पर ही मौत हो गई।
- 25 मई 18 : मोडकत बालबेत्र के तलबका चौक से दुर्घटना रोड पर एक टंक ने स्फुटी को टक्कर मार दी। स्फुटी पर सवार पीपीबी बंग भेजेडर की मौत हो गई।
- कट होने से बाइक सवार अक्सर दुर्घटना के शिकार होते हैं। मवाना रोड पर कई कट ऐसे हैं जहाँ दुर्घटनाएँ होती हैं।

जिजी कलेजों में इन सड़क सुरक्षा गारक-नारिक, रोकेंगे हादसा

कोहरा शुरू हो चुका है, बहन बताने वाले को कई बार सड़क पर दिखाई नहीं देता है, तो दूसरी ओर तेज गति से बहन बातक हादसे को दायत देते हैं। सड़क हादसों को रोकने के लिए अब जिजी कॉलेज भी फल फरे। मेड और सवारनपुर मंडल के कॉलेजों में सड़क सुरक्षा मोक और नारिका बने। जो सड़क हादसे को रोकने के लिए लोगों में जागरूकता फैलावे। कोरना उल्ल रिशक अभिकाती व. गड्डीय गुला ने हर जिले के उच्च शिक्षण संस्थानों में सड़क सुरक्षा वक्ता बनने के लिए कहा है। साथ ही छात्र-छात्राओं को लेकर पोस्टर और मॉडल बनाकर लोगों को जागरूक करने के लिए कहा है।

जागरूकता के लिए छात्रों को डिम्बेडरी सीपने के लिए भी कहा गया है। कोरना उल्ल शिक्षा अभिपारी ने बताया कि भारतीय विज्ञान संस्थान के तहत सड़क हादसों में घर्मी लाने के लिए एक प्रभावी कदम होगा।

- एचआरएस चौक पर कट दूर बन आने से बहन टक्करों दिशा में चलने हैं जिससे दुर्घटनाएँ बढ़ गई हैं।
- शागाद रोड से फरली पट्टीय पप के पास कट है। कहां पर बहन मोड़ते समय अक्सर दुर्घटनाएँ होती हैं।
- टीपी नगर जाने वाले मोड़ पर अक्सर बहन टक्कर जाते हैं।
- हाफुड अड्डा चौक पर अतिक्रमण को बजह से कई बार दुर्घटना हो चुकी हैं।
- इन्ज चौक के पास एक अपेक्ष



दैनिक जागरण

सुविधा

दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेस वे पर होटल व एटीएम की सुविधा देने की तैयारी, तीन स्थानों को किया यात्री सुविधाओं के लिए चिह्नित

एक्सप्रेस-वे पर नहीं होगा जाम, सफर के दौरान कर सकेंगे आराम

जागरण संवाददाता, साहिबगढ़: एक्सप्रेस वे पर दिल्ली से मेरठ जाने वाले वाहन चालकों को अगर आराम करना होगा तो वे बीच में रुक सकेंगे। नेशनल हाइवे अथॉरिटी ऑफ इंडिया (एनएचएआई) ने इसके लिए प्लानिंग कर ली है। जीडीए एक्सप्रेस वे पर होटल, पेट्रोल पंप और शौचालय आदि बनाएगा। इसके लिए जमीन चिह्नित की जा रही है। जल्द ही इसके निर्माण का काम शुरू हो जाएगा।

दिल्ली मेरठ एक्सप्रेस वे पर सड़क काले खां से पेंटी के बाद महज पांच जगह लोग बाहर निकल सकते हैं। ऐसे में एक्सप्रेस वे पर सफर करने के दौरान अगर वाहन चालकों को आराम करना हो तो वह मेरठ जाकर ही रुक सकते थे। अथवा एग्जिट से बाहर आकर एनएच किनारे रुकना पड़ता है।

लोगों को सुविधा देने के लिए अब तीन स्थानों पर एनएचएआई ने होटल,



रविवार को दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेस-वे पर गुजरते वाहन चालक ● जागरण

शौचालय, पेट्रोल पंप और कार चेंकिंग प्वाइंट बनाने की तैयारी की है।

टोल प्लाजा के साथ बनेंगे होटल
एनएचएआई ने तीन और स्थानों पर टोल प्लाजा बनाने का निर्णय लिया है। इनमें गजियाबाद के लाल कुआं, ईस्टर्न पेरिफेरल वे के पास और मेरठ के परतापुर शामिल हैं। इन तीनों

एक्सप्रेस-वे का काम रोकने की चेतावनी

संवाद सहयोगी, मंदीनगर : दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेस-वे के मुआवजे से जुड़े मुद्दों के संबंध में चर्चा करने के लिए रविवार दोपहर को भोजपुर थाना क्षेत्र के पट्टी गांव में किसानों ने पंचायत का आयोजन किया। पंचायत में किसानों ने प्रशासन पर किसानों के हितों की अनदेखी का आरोप लगाते हुए 11 दिसंबर से एक्सप्रेस-वे का निर्माण कार्य रोकने की चेतावनी दी। पट्टी गांव निवासी किसान अरविंद सिंह के घर में आयोजित किसान आक्रोश पंचायत में आसपास के दर्जनों गांवों के किसानों ने हिस्सा लिया। पंचायत की अध्यक्षता

किसान नेता बबली गुर्जर ने की। बबली गुर्जर ने बताया कि क्षेत्र के किसान अपनी भूमि के समान मुआवजे के लिए लंबे समय से संघर्षरत हैं। संघर्ष के दौरान किसान स्थानीय अधिकारियों से लेकर मंडलायुक्त तक से मिले, किंतु उनको आश्वासन के सिवाया कुछ भी नहीं मिला। इसलिए आज आक्रोश पंचायत बुलाई गई है। पंचायत के दौरान किसान नेता अमरजीत बिड़ड़ी ने बताया कि प्रशासन की मनमानी का आलम यह है कि पट्टी गांव के ही तीन किसानों की जमीन बिना मुआवजा दिए अधिग्रहीत कर ली गई है। इसके अलावा समान

तक पहुंच सकेंगे।

जल्द जारी किए जाएंगे टेंडर

एनएचएआई के उपमहाप्रबंधक मुदित

जारी कर दिए जाएंगे। इससे एक्सप्रेस वे पर यात्रा करने वाले लोगों को लाभ मिल सकेगा।



दैनिक जागरण

॥ प्रणाम ॥

शिक्षा

- चौधरी चरण सिंह विवि के दूरस्थीत गहनमें अनुया स्मृति सम्मान समारोह सुबह-11 बजे।
- समर पब्लिक स्कूल मुडली में मानवाधिकार दिवस पर कार्यक्रम सुबह-10 बजे।
- गुरु मेग बहलु पब्लिक स्कूल दिल्ली रोड में दार्शनिकता शिबिर सुबह-10:30 बजे।
- भारता तिबत संश्लेषण समिति की उच्च प्राथमिक विद्यालय कुणारी शिव रोड में समारोह सुबह-11 बजे।
- इस्पाईल नेशनल पीनो कोलेज में मानवाधिकार दिवस पर कार्यक्रम दोपहर-12 बजे।
- डीएन इंटर कोलेज में पर्यावरण को लेकर विचार गोष्ठी दोपहर-2 बजे।

खेल

- गामाशाह पाठ में राजनी मेच सुबह-9:30 बजे।

विधि

- पंडित नानक देव समागार में अष्टविंशत्यो की आम सभा सुबह-10:30 बजे।
- वरत गहन कराफेट में मानवाधिकार दिवस पर शाश्वत ग्रहण सुबह-11 बजे।
- फेट गेट संग्रहालय में गेट की बैठक

अवैध वाहन पार्किंग के खिलाफ निगम ने छोड़ा अभियान

अवैध वाहन पार्किंग बंद कराने पहुंची निगम की टीमों, जल्द की रसीदें, नगर आयुक्त ने दिए सभी के खिलाफ एफआइआर दर्ज कराने के निर्देश



दिल्ली रोड पर संचालित अवैध वाहन पार्किंग को बंद करने पहुंची निगम की टीम • जागरण

16 स्थानों पर अवैध पार्किंग की है शिकायत

मालूम हो कि शहर में 16 स्थानों पर अवैध पार्किंग संचालित कर वाहन खड़े करने के नाम पर वसूली करने की शिकायत हुई थी। जिस संज्ञान लेते हुए नगर आयुक्त डॉ. अरविंद कुमार चौधरी ने शहर में अवैध वाहन पार्किंग संचालित करने वाले व्यक्ति और प्रलुप्तों के खिलाफ तत्काल एफआइआर दर्ज कराने के निर्देश दिए हैं। कर विभाग के जोनल अधिकारियों, कर अधीक्षक व प्रवक्तन दल को यह जिम्मेदारी सौंपी है। वे दिन के भीतर यह कार्रवाई पूरी करनी है।

दिल्ली रोड पर पैमाइश कर लगाए पीले निशान



दिल्ली रोड पर फीता ब्रकर पैमाइश करके लोचिनि कर्मचारी • जागरण

जास, मेट : अतिक्रमण हटाने के उद्देश्य से लोक निर्माण विभाग प्रांतीय खंड के अंतर्गत विवेक कुमार अमेन की टीम ने सोमवार को रामलीला मैदान से सड़क पर फीता खाला शुरू किया। उन्होंने मध्य सोमवार को रामलीला मैदान से सड़क पर रेखा से दोनों ओर अपने आपिलेखों के आधार पर सड़क की चौड़ाई की पैमाइश की। पैमाइश के स्थान पर कर्मचारियों ने पीले रंग के निशान लगाए। सोमवार को रामलीला मैदान से केसरगज तक करीब तीन किमी सड़क की चौड़ाई को नापने का कार्य पूर्ण कर लिया गया। कई स्थानों पर चौड़ाई में कमी भी पाई गई। कर्मचारियों ने प्रतिष्ठान के बाहर या उनकी बाटड़ी पर निर्धारित चौड़ाई को नापते हुए पीला निशान लगाया। बता दें कि बीस नवंबर को मंडलायुक्त अनीता सी. मेथ्राम ने सभी विभागों को अपने-अपने-स्वामित्व वाली सड़क की चौड़ाई की नापतौल के आदेश दिए थे।

रेलवे रोड थाने में एफआइआर दर्ज करने के लिए तहरीर दी गई है। यह पार्किंग बैंक मैनेजर की सह पर चल रही थी। शेष सभी 16 स्थानों पर संचालित अवैध पार्किंग चलाने वालों के खिलाफ भी एफआइआर की तहरीर संबंधित थानों में भेजी जा रही है।

हापुड़ अड़डा चौराहे तक पहुंचा लाल निशान का खोफ

जास, मेट : बेगमपुरा से लगाए गए लाल निशान बच्चों पार्क, इंडन चौखटा, इंडिया चौक होते हुए हापुड़ अड़डा चौराहे तक पहुंच गए हैं। कर्मचारियों ने हापुड़ अड़डा चौराहे पर मध्य रेखा से सड़क के दोनों ओर 16 मीटर नामकर लाल निशान लगाए। बेगमपुरा से लेकर हापुड़ अड़डा चौराहे तक के सभी व्यापारियों में लाल निशान की देख खलबली मची हुई है। लाल निशान लगाने का उद्देश्य जानने के लिए शहर के व्यापारी आज मंडलायुक्त से मुलाकात करेंगे। बेगमपुरा से गढ़ रोड की ओर हापुड़ अड़डा चौराहे तक राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण गाजियाबाद के स्वायत्तवादी सड़क है। यहां पर बेगमपुरा से प्रत्येक सौ मीटर की दूरी पर लाल निशान लगाए गए हैं। ये लाल निशान प्रलुप्तों के कई फुट अंदर तक लगाए जा रहे हैं। जिससे लेकर व्यापारियों में खलबली मची है। लाल निशान लगाने का उद्देश्य फूटने पर लोक निर्माण विभाग ने स्पष्ट तौर पर इन्कार कर दिया। वहीं, राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण गाजियाबाद ने सड़क चौड़ाकरण को कारण बताया।

आज मंडलायुक्त से मिलेंगे व्यापारी

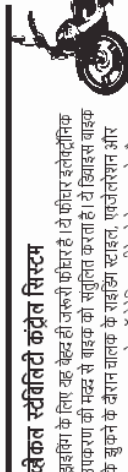
बेगमपुरा व्यापार संघ के उद्देश्य सिद्ध, संसदक मुकुल सिद्धल व महामंत्री पुनीत शर्मा ने बताया कि व्यापारियों को लाल निशान लगाने का उद्देश्य कोई भी विभाग स्पष्ट नहीं कर रहा है। इस संबंध में मालवार को मंडलायुक्त अनीता सी. मेथ्राम से मुलाकात कारण पूछा जाएगा।

दैनिक जागरण

कोहरा

कोहरा में दुर्घटना से बचने को जरूरी उपाय व फीचर लगाए तें, पहले से ही सुरक्षा सिस्टम है तो उसका उपयोग करें

बड़े काम के हैं ये उपाय, आजमाएं तो आप सुरक्षित रहेंगे



लोकल स्वीचिटी कंट्रोल सिस्टम

ड्राइविंग के लिए वह ब्रेड ही जरूरी फीचर है। ये फीचर इलेक्ट्रॉनिक उपकरण की मदद से बाइक को सुलित करता है। ये डिवाइस बाइक के थ्रू करने के दौरान वाइक के राइडिंग स्टाइल, एंजलेशन और पावर का आकलन करके ऑटोमेटिक तरीके से ग्रेक लगाते और टैक्शन को कंट्रोल करने का कार्य करता है। इससे बाइक सुलित होकर चलती है।

गाड़ी के पीछे लगा तें सेंडिम टै

कोहरा में दुर्घटना से बचने के लिए गाड़ी के पीछे सेंडिम टैग या रिपलेसटर लगाए लेना चाहिए। इससे पीछे वाली गाड़ी को आपकी स्थिति का पता चलता रहेगा।

रिवर्स पार्किंग सिस्टम

कार बैक यानि पीछे करने और वहां कोई अडमी, जानवर या वस्तु होगी तो कार सेतक करेगी। कार से लगातार बीप की आवाज आएगी। यह होगा रिवर्स पार्किंग सिस्टम से। इससे दुर्घटना को रोकना कम हो जाएगा। यह फीचर भी अब ऑनवर्ड कर दिया गया है।

कोहरा से गीली सड़क पर दुर्घटना रोकें व फीचर

लेकिन ड्राइवर पहले से ही देना शुरू कर देना चाहिए। मोड़ के आने पर ड्राइवर को चेतावनी देना चाहिए। मोड़ के आने पर ड्राइवर को चेतावनी देना चाहिए। मोड़ के आने पर ड्राइवर को चेतावनी देना चाहिए।

कोहरा से गीली सड़क पर दुर्घटना रोकें व फीचर

एटी लॉक ब्रेकिंग सिस्टम

एटी लॉक ब्रेकिंग सिस्टम

कोहरा से ही देना शुरू करें ड्राइवर

कोहरा से ही देना शुरू करें ड्राइवर

- अगर रोड एक ही रास्ते से निकलती है तो उन रास्तों में जहां पर सबसे कम बिजबिलिटी रहती है उसकी पहचान कर लें।
- नदी और तालाब के आसपास गाड़ी की गति धीमे कर लें और अपनी ही तेज में चले।
- बीच सड़क या किनारे गाड़ी न खड़ी करें। इससे टाकर हो सकती है। आसपास किसी दुकान के पास गाड़ी पार्क कर दें और सभी लाइट जला दें।

यह भी रखें ध्यान

- धीमी गति से वाहन चलाएं।
- खिड़की के शीशे को थोड़ा खुला रखें। इल्का ब्रेकर चला कर हवा बिडलीनी की ओर कर दें। इससे बिडलीनी पर थप नहीं जमेगी।
- स्टैशियो या एक्स्प्रेस बंद रखें।
- कोहरा में निकलने से पहले गाड़ी का हार्ने जरूर चेक कर लें। हार्ने बजाने से आगे-पीछे चलने वाले वाहनों के चालकों को आपकी गाड़ी की मौजूदगी का पता चल जाता है।

गाड़ी खराब हो जाए तो यह करें

गाड़ी खराब हो जाती है तो गाड़ी की लाइट बंद कर दें और ग्रेक के पीडल से अपने पैर हटा लें क्योंकि कोहरा में अंधिकाश लोग अंगो जा रही गाड़ी की टेल लाइट ही देखकर चलते हैं। दुर्घटना से बचने के लिए गाड़ी से बाहर आकर निकलकर खड़े हो जाए।

ऐसे तें मदद

दुर्घटना होने पर वातावरण पुलिस को सूचना दें या फिर 112 नंबर पर फोन करें। राजकीय पुलिस आने से जरूरत पर मदद ली जा सकती है। आसपास के लोगों से भी मदद ली जा सकती है।

प्रैक्शन कंट्रोल सिस्टम

में सबसे ज्यादा किया जाता है। तेज रफ्तार के दौरान जब अचानक से ब्रेक लगाते हैं तो बाइक का पिछला पहिया हवा में उठ जाता है। ये संपटी फीचर बाइक में लगाए गए अचानक ब्रेक के प्रभाव को कम करता है। ड्राइविंग को सहज करता है। और पिछले टावर आम तौर पर मही बाइक में देखने को मिलता है।

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ के फास्टेज खत्म, आने में लगेंगे तीन दिन

जार्ज, मोदीपुरम : सिवाया टोल प्लाजा पर एनएचआइ के फास्टेज कांड को खत्म हुए चढ़े दिन बीत चुके हैं। सोमवार को भी फास्टेज नहीं मिल पाए। फास्टेज को आने में अब तीं से तीन दिन का समय और लागे। टोल प्लाजा पर फिलहाल बैंक और कंपनी के स्टॉल से फास्टेज विक्री हो रहे हैं। मगर, वाहन स्वामी एनएचआइ के फास्टेज कांड को ही लेना पसंद कर रहे हैं। ऐसे में टोल से एनएचआइ का कांड न मिलने पर वाहन स्वामी को मजूरी हाथ लग रही है। 15 दिसंबर से एनएचआइ के टोल प्लाजा पर फास्टेज व्यवस्था लागू हो जाएगी। एनएचआइ की बांडी आइएचएमसीएल कंपनी समेत एक्सटेल, मैट्रॉ बैंक, पेटिएम, आइसीआईसीआई, बैंक ऑफ बडोदा को फास्टेज विक्री करने के निर्यात दिए गए। इनमें आइएचएमसीएल कंपनी के फास्टेज मात्र 2.5 रुपये विक्री के लिए जाते हैं। अन्य कंपनी और बैंक ने फास्टेज अपनी वय कीमत के आधार पर जाते हैं।

एनएचआइ मुख्यालय से ही कांड कांड है जो से नैतिक के फीचर कांड आ जाये। इससे बाइक ही कांड जारी किए जा सकेंगे, जो कमातोजारी रहेगा।

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

एनएचआइ

नियमों का पालन कीजिए ...आपके साथ दूसरे भी सुरक्षित रहेंगे

पॉलिस लाइन में दानखाल मह का शुभारंभ करने एडीजी सश खडेआइजीय अन्य अधिकारी • गजराण

प्रवर्तन कार्यक्रम के अन्तर्गत सड़क सुरक्षाकर्मी में कमी लाने के उद्देश्य से द्रष्ट क्षेत्र एवं विभिन्न मार्गों पर बताया जा रहा है। पुलिस/जनपद पुलिस व परिवहन विभाग

क संख्या से विशेष चेंकिंग अभियान चलाया जाएगा। इसके अन्तर्गत स्पीड ब्रेकर द्वारा गाहनों की स्पीड चेंकिंग, ख सपारी छेने वाले गाहनों पर नजर चालकों की जांच होगी, ओवर सोड ब्रीथ टेस्टिंग/एलकोमीटर से गाहन

रखी जाएगी। तर्हि, हड़प्पे के पास कैप लगाकर नजदीक के गाँवों के लोगों को भी जागरूक किया जाएगा।

| | | |
|----------------------|-------------------|-----|
| मरने वालों का आंकड़ा | 2015 | 202 |
| | 2016 | 326 |
| | 2017 | 329 |
| | 2018 | 328 |
| | 2019 (15अप्रैलतक) | 332 |

| Year | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 15 April 2020 |
|------------------|------|------|------|------|------|---------------|
| Number of cases | 723 | 778 | 820 | 789 | 763 | 763 |
| Number of deaths | 697 | 642 | 661 | 572 | 521 | 521 |

घायलों की संख्या

| |
|----------------------|
| 2015 |
| 2016 |
| 2017 |
| 2018 |
| 2019 15 April 2020 |

रपतार के जुनुन में लाल हो रही सड़कें

आजारा, मेहर : सफा के जवन में स्या-द-सया मयूही खुन से लाहा हो की है। लापवासी भा सफर भी आकृष्ट से डाव खा है। बावजूद इनके लोग मरने को तैयार नहीं है। हर साल दायात माह मिला जाता है, फिर हादसे की संख्या बढ़ रही है।

पिछले सालों की तरह इस बार भी एक नवंबर में दायात माह का शुभंघ हो गया। मोहोने भर लहंगों को बातावर निषर्ग को पालन करने का षट् पद्धति जाण्य। जास्केता कार्यक्रम आरंभित थियात जाण्य, लेकिन लोग सयने को तैयार नहीं है। दायात निषर्ग के अखंड के स्यादिक पिछले पांच साल में नदरों की संख्या बढ़ी है।

मरने वालों के आँकड़ों में भी इन्फ्लुएंजा हो रहा है।
मरने वालों की संख्या भी कम होने का नाम नहीं ले रही है। साथ खबर होने में अभी तो माह शेष है, ऐसे में आँकड़ों की संख्या बढ़ती लाजिमी है। मौतों के इन आँकड़ों से सावक लेने की जरूरत है।



दैनिक जागरण

तस्वीरें गवाह, यह है मेस्ट में यातायात माह का हाल



प्रसन्नता: बाइक चालक द पीछे की सवारी, दोनों ने ही लगा रखा है हेलमेट • जागरण

जासं, मेस्ट : यातायात माह चल रहा है। ट्रैफिक पुलिस सड़क पर होने का दम भर रही है, लेकिन कुछ लोग खुलेआम नियमों से खेल रहे हैं। इनमें आम आदमी के साथ खाकी भी शामिल हैं। इनपर किसी की नजर नहीं है।

एक नवंबर को यातायात माह का



इन्हें क्या छह: चल रहे बिना हेलमेट के। इन्हें ही कराना है नियम का पालन • जागरण

पुलिस ने कारवाई करने की बात भी हेलमेट के चलते दिखाई दिए। बिना की थी। लेकिन रविवार को सड़कों सीट बेल्ट बांधे चलने वाले भी खूब पर बड़ी संख्या में लोग खुलेआम नियमों को तोड़ते दिखे। कुछ बाइक

एसपी ट्रैफिक संजीव वाजपेयी का कहना है कि नियम सभी के लिए हैं। यातायात नियम तोड़ने की छूट किसी को नहीं है। सोमवार से और सख्ती से अभियान चलाया जाएगा।



दैनिक जागरण

नशेड़ी, लापरवाह चालकों का आधुनिक उपकरणों का इस्तेमाल नहीं करती ट्रैफिक पुलिस

जागरण संवाददाता, मेरठ : ओवर स्प्रीड और इक एंड ड्रिफ्ट की शक्तयाम के लिए ट्रैफिक पुलिस पर संसाधन तो हैं, लेकिन कार्रवाई ना के बराबर हो रही है। नवंबर में यातायात माह के दौरान भले ही कार्रवाई हो, लेकिन दिसंबर की सर्दी में ठंडी पड़ जाती है। नवंबर में ओवर स्प्रीड के जितने चालान मिछले साल हुए थे, जने अभी तक भी नहीं हुए पाए हैं। शराब पीकर गाड़ी चलाने वालों के चालान की बात करें तो नवंबर के आंकड़े की बराबरी 11 माह में हो पाई है।



जहां दौड़ते हैं वाहन, वहीं नहीं दिखते पुलिसकर्मी

कैट क्षेत्र में वाहनों का दबाव कम रहता है। इसलिए यहां पर अफसर वाहनों की रफ्तार अधिक होती है। इसी तरह से विवि गेट पर भी कई बार तेज गति से वाहन चलते हुए दिखाई दे जाते हैं। बिजली बंभा बाइपास पर भी वाहन सरपट दौड़ते हैं, लेकिन यहां कहीं पर कभी पुलिसकर्मी ओवर स्प्रीड पर किसी को नहीं पकड़ते। जबकि बेगमपुरल और अन्य भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों में खड़े दिखाई देते हैं।

अफसरों - कर्मचारियों के साथ ही संसाधनों की भी कमी है

ट्रैफिक पुलिस अफसरों और कर्मचारियों के साथ ही संसाधनों की कमी से भी जूझ रही है। यदि अलावा सीज वाहन खड़े करने के लिए पब्लिक जगह और ट्रैफिक ट्रीमा पार्क तक नहीं है।

| ट्रैफिक पुलिस के पास उपलब्ध संसाधन | |
|------------------------------------|----------------------|
| बिजली | 01 |
| टाटा सूगा | 02 |
| बुलरो | 01 |
| ट्रेमो वाइक | 25 |
| एजित स्कूटी | 10 |
| फ्रेन | 03 (ले छोटी एक वड़ी) |
| बस | 01 (3.2 सीटर) |
| इंटरसेप्टर गाड़ी | 01 |

पांच स्पीड मीटर और 12 वीथ एनालाइजर

यातायात पुलिस के पास रफ्तार पर काबू करने के लिए पांच स्पीड मीटर हैं। इसके साथ ही इक एंड ड्रिफ्ट पर कार्रवाई करने के लिए 12 वीथ एनालाइजर हैं। अफसरों का कहना है कि इनकी संख्या पर्याप्त है।

कई जगह स्पीड लिमिट बाई तक नहीं

अभियान के दौरान कई बार स्पीड अधिक होने पर जब वाहन चालक को रोका जाता है, तो वह अधिकारियों और कर्मचारियों से उलझ जाता है। उसका कहना होता है कि यहाँ कहीं भी स्पीड लिमिट का बोर्ड नहीं लगा है। उसे फसे पता चलेगा कि यहाँ स्पीड लिमिट रखनी है। इस पर अधिकारियों का कहना है कि उनके पास बाई या सैकेक लगाने के लिए कोई मद नहीं है। इसके लिए वह नगर निगम और पीडब्ल्यूडी से पत्राचार करते हैं।

लेकिन वर्तमान में नैनाती सिर्फ दो की हैं। 181 सिपाही होने चाहिए, जबकि तैनाती 114 की है। इंटरसेप्टर गाड़ी तीन होनी चाहिए, जबकि एक है। इसके अलावा सीज वाहन खड़े करने के लिए पब्लिक जगह और ट्रैफिक ट्रीमा पार्क तक नहीं है।

नहीं होता 'इलाज' 374 चालान, 32 टैपो और 28 ई-रिक्शा

तीसरा दिन

- वेगमपुरल से तेजगढ़ी तक तो टैपो जेल में दौड़ रहे थे टैपो
- ट्रैफिक पुलिस ने अर्धराई-रिक्शा चालकों पर की कार्रवाई

लोगों को यातायात नियमों के प्रति भी जागरूक किया गया। ट्रैफिक इंस्पेक्टर दैनिकालीन दक्षिण में बताया कि रविवार को ने टैपो जेल (वेगमपुरल से तेजगढ़ी तक) में दौड़ रहे 32 टैपो को सीज किया गया। साथ ही बिना रजिस्ट्रेशन के चलते 28 ई-रिक्शा को भी सीज किया गया। उन्होंने बताया कि दिनभर में ट्रैफिक पुलिस ने नियमों को पालन नहीं करने वाले 374 लोगों का भी चालान किया।

समिति ने किया लोगों को जागरूक

इस दौरान सरस्वती यातायात पुलिस ने चालकों को हेतवित पहचाने, दो से अधिक सवारी बाइक, वार पहिछा रहने में सीट बेल्ट पहनने, पहनने चलते समय मीबाइल का प्रयोग न करने की अपील की। साथ ही नियम पालन करने वाली उत्तराखंड अभियान चला रहे हैं। समिति अत्यंत अलग भी किया। अभियान के कप्तान धर्मेश्वरी कुमार ने संदेश दिया गया कि यदि हम देश में परिवर्तन चाहते हैं, तो सबसे पहले स्वयं को बदलना होगा। इसलिए यातायात के नियमों का पालन कर देश के यातायात को सुरक्षित बनाना हर नागरिक का कर्तव्य है।

लीपापेती नहीं, धरातल पर काम चाहिए: राजेंद्र सिंह



अधिकारियों से योजनाओं की प्रतियोगिता लेते ग्राम्य विकास मंत्री राजेंद्र सिंह • जागरण

आदेश

- ग्राम्य विकास मंत्री राजेंद्र सिंह ने सर्किट हाउस में की समीक्षा बैठक
- गेटे, एन जी ठकी नहीं, गांवों में करण विकास कार्य

आयुक्त रामेश पाल यादव, खुद विकास अधिकारी गोपाल गोयल, गुंडन, शैलेन्द्र सिंह, हरिशंकर, अधिशासी अभियंता जल निगम, अभियंता आर्द्रेस, भाजपा नेता आलोक सिमोदिया आदि मौजूद रहे। बीडीओ को हो योजनाओं की पुख्ता जानकारी: मंत्री ने कहा कि पैयों का संरक्षण व उत्तरजीविता सुनिश्चित कराई जाए। बीडीओ को कौशाला कराई जाए ताकि उन्हें योजनाओं की पुख्ता जानकारी हो। अधिकारियों ने बताया विभागों की प्रगति: डीअरयू के परिवोजना निदेशक भात प्रताप सिंह व जिला विकास अधिकारी दिग्विजय नाथ तिवारी ने ग्रामीण सड़कों, तालाबों की सफाई पेयजल परिवोजना आदि के प्रगति की जानकारी दी। साथ ही जो प्रस्ताव तैयार हैं उनके बारे में अवगत कराया।

जागरण संवाददाता, मेरठ : ग्राम्य विकास मंत्री राजेंद्र प्रताप सिंह ने योनी सम्कार का संदेश अधिकारियों को स्पष्ट किया। कहा कि लीपापेती नहीं चलेगी। घराल पर काम दिखाई देना चाहिए। हर कार्य की जवाबदेही तब होगी, इसलिए वह रविवार को सर्किट हाउस में समीक्षा बैठक कर रहे थे।

उन्होंने कहा कि ग्रामों व ग्रामीणों का सर्वांगीण विकास मुख्यमंत्री की प्राथमिकताओं में है। वनगांधी को कोई कमी नहीं है, इसलिए विकास कार्य में कमी नहीं छोड़े, जिन ग्रामों में पेयजल की समस्या है वहां पक्क पेयजल परिवोजना शुरू की जाए। प्राकृतिक बर्लोक में पक्क मनरेगा पार्क बनावा जाए। उन्होंने जिले में उपायुक्त (गर्द्रीय शहरी आजीविका मिशन) एनएलआरएम तैनात करवाने के निर्देश दिए। इसके लिए उन्होंने आयुक्त ग्राम्य विकास को फोन भी किया। कहा कि समूहों को लास्टिक मुक्त अभियान, आखिरी आदि प्रवर्तकाली योजनाओं से जोड़ा जाए। समूहों द्वारा बनाए गए उत्पादों के लिए डिस्पले वार्डेंट बनाया जाए। इस मीके पर संवृद्ध विकास



दैनिक जागरण

परेशानी

दोपहर से लेकर शाम तक पांच घंटे लगी रही वाहनों की कतारें, हाईवे का चौड़ीकरण भी बना वजह

वाहनों का दबाव बढ़ने से हाईवे पर लगा रहा भीषण जाम

संस, मोदीनगर (गजियाबाद) : रविवार की छुट्टी के दिन वाहनों का दबाव बढ़ने से हाईवे जाम से जूझता रहा है। दोपहर से लेकर शाम तक करीब पांच घंटे हाईवे के दोनों ओर वाहन रोकते हुए दिखाई दिए। दिन भर छाए स्मॉग और चल रहे हाईवे के चौड़ीकरण के काम ने जाम के हालात में और इजाफा कर दिया।

वीकेंड की छुट्टी में घूमने के लिए जाने वाले लोगों के वाहनों ने रविवार को हाईवे पर वाहनों का दबाव बढ़ा दिया। इसके चलते हाईवे पर जाम के हालात पैदा हो गए। दोपहर के बाढ़ बजे से



मोदीनगर में मेस्ट-दिल्ली हाईवे पर लगे जाम में फंसे वाहन • जागरण

लेकर शाम को पांच बजे तक हाईवे के गेट व मोदी मंदिर से लेकर गुरुद्वारा रोड दोनों ओर भीषण जाम लगा रहा। जाम तक वाहनों की दो किलोमीटर से अधिक के दौरान राजचौपले से लेकर महेन्द्रपुरी लंबी कतारें लग गईं। जाम से बचने के

लिए बहुत से लोग निवाड़ी रोड से होते हुए गंगनहर मार्ग के लिए डाबवर्ट हो गए। इसके चलते गंगनहर पुल के निकट भी वाहनों की कतारें लग गईं। जाम के अलावा दिन भर छाए रहे स्मॉग ने लोगों की परेशानियों को और भी बढ़ा दिया। गौरतलब है कि जाम के दौरान प्रमुख कंट्रोल जैसे सौदा रोड व भगवान गंज मंडी के आसपास से पुलिसकर्मी नदारद दिखाई दिए। इससे जाम के हालात को सामान्य होने में और अधिक समय लग गया। थाना प्रभारी जितेंद्र यादव ने बताया कि स्मॉग व वाहनों की अधिकता के चलते जाम के

हालात पैदा हो गए। पुलिस कर्मियों को तैनात करके जाम को खुलवाया गया। इन दिनों मोदीनगर क्षेत्र में चल रहा हाईवे का कार्य भी जाम का अहम कारण बना जा रहा है। चौड़ीकरण के काम के चलते हाईवे को दोनों ओर करीब दस फीट चौड़ा गड्ढा खोद दिया गया है। इसके चलते हाईवे के किनारे स्थित संस्थानों के सामने खड़े वाहन गड्ढे से पहले पार्क करने लगे। इससे वाहन हाईवे के बीच तक पहुंच जाते हैं और वाहनों का आवागमन बाधित होकर जाम के हालात पैदा हो जाते हैं।



दैनिक जागरण

यातायात माह...दूसरों को पाठ पढ़ाने वाले खुद भूले नियमों की 'एबीसीडी'

जास, मेरठ : नवंबर के साथ ही यातायात माह का आगज हो चुका है। नियमों का पालन नहीं करने वाली आम जनता पर कार्रवाई भी हो रही है, लेकिन पुलिसवाले खुलेआम नियमों की धुंजियां उड़ा रहे हैं। आम लोगों को कानून की

● खुलेआम

बिना

हेलमेट व

सीट बेल्ट

का रहे

पुलिसवाले

सोमवार को यातायात माह

के चौथे दिन सड़कों पर सुबह

से ही पुलिसकर्मी नियमों का मखौल उड़ाते नजर

आए। किसी सड़क पर दो पुलिस वाले बाइक पर

बिना हेलमेट के जा रहे थे, तो वहीं पर बिना सीट

बेल्ट लगाए गाड़ी दौड़ाई जा रही थी।

वहीं, इस संबंध में एसपी ट्रैफिक संजीव

वाजपेयी का कहना है कि नियम सबके लिए हैं।

सोमवार को नियमों का पालन नहीं करने वाले 37

पुलिसवालों पर कार्रवाई की गई। मंगलवार को भी

नजर रखी जाएगी।



अमजन अमान रहे नियम...हेलमेट लगाकर जाते बाइकसवार ● जागरण



हमें किसी का डर नहीं...बिना हेलमेट बाइक दौड़ाता पुलिसकर्मी ● जागरण

अभियान के दौरान 37 पुलिसकर्मीयों का चालान

जास, मेरठ : यातायात माह के चौथे दिन पुलिसकर्मीयों के खिलाफ अभियान चलाया गया। इस दौरान कुल 37 पुलिसवालों का चालान किया गया, वहीं जिले में

कुल एक हजार पैसठ लोगों पर कार्रवाई हुई। सोमवार को

ट्रैफिक पुलिसकर्मी एसएसपी ऑफिस

और पुलिस लाइन के सामने

खड़े हो गए थे। पुलिस ऑफिस के सामने टीआइ अनिल मिश्रा,

पुलिस लाइन गेट नंबर तीन के

संख्या 491 रही।

सामने टीआइ सुनील कुमार, गेट नंबर चार के सामने टीआइ विक्रम सिंह आंबेडकर चौगहे पर टीआइ बसंत सिंह अधिकारी और कमिश्नरी चौगहे पर

टीआइ दीनदयाल दीक्षित मौजूद रहे। जिले में बिना

हेलमेट और सीट बेल्ट

लगाए वाहन चला रहे 37

पुलिसकर्मीयों के चालान

किए गए। इसके अलावा

जनपद में एक हजार पैसठ लोगों पर जुर्माना लगा। इसमें ई-चालान

574 और सामान्य चालान की

संख्या 491 रही।





दैनिक जागरण

शहर की सड़कों से गायब हो गए फुटपाथ

फुटपाथ पर कब्जे की वजह से सिफुड़ चुकी हैं सड़कें, पैदल चलने वाले अक्सर होते हैं हादसे का शिकार

| | | |
|----------------------|----------------------|------------------|
| 3000 | 1500 | 500 |
| किलोमीटर लंबी सड़कें | किलोमीटर लंबी सड़कें | किमी लंबी सड़कें |
| नगर निगम की। | पीडब्ल्यूडी की। | मंडी समिति की। |

सफुड़ अड़्डे से एल लाक तक
आदर्श रोड का बना था प्लान

पुलिस और प्रशासनिक अफसरों की
रैडक में फुटपाथ को अतिक्रमण मुक्त
करने का प्लान जारी हुआ था, जिसमें
हाफुड़ तिराहे से लेकर एल-लाक चौकी
तक रोड को विस्तृत किया था। मगर

अभी तक उस सड़क पर कोई काम शुरू
नहीं किया गया। गत वर्ष अप्रैल में डीजेपी
ने आदेश दिया था कि यातायात पुलिस
के साथ मिलकर पुलिस भी यातायात की
जिम्मेदारी संभालेगी। वह आदेश भी
बैअसर रहा।

देवारा नहीं झांके नियम के अफसर
: नगर निगम ने गाहे-रगाहे सड़कों व
फुटपाथ से अतिक्रमण हटाओ अभियान
चलाया। कुछ दिनों तक हालात ठीक-
ठाक रहे, लेकिन अधिकांश स्थानों पर
नगर निगम के अधिकारियों ने देवारा

झांकर नहीं देखा, जिससे हालात ज्यों
के त्यों हो गए। हालांकि पुलिस ने कुछ
दुकानदारों के खिलाफ मुकदमा दर्ज
किया। कुछ को नोटिस भेजकर जवाब
भी मांगा गया।



हाफुड़ अड़्डा स्थित डियाडर पर भी अतिक्रमण ही अतिक्रमण नजर आता है • जागरण

बाजार, शारद रोड आदि मार्केट में पैदल
चलने के लिए फुटपाथ बनाया था, लेकिन
उक्त स्थानों पर अब पैदल चलने के लिए
जगह ही नहीं बची है। हाफुड़ अड़्डे, दिल्ली
रोड और घंटाघर के फुटपाथ पर व्यापारियों
आदेश भी जारी हुए, लेकिन पुलिस व
मे फरकर भी अधिकारी सोख नहीं लेते।



शहर की
सड़कों के
फुटपाथ से
अतिक्रमण हटाने
के लिए जल्द ही
अभियान चलाया
जाएगा। सड़कें मुक्त
हाफुड़ अड़्डे से एल
लाक चौकी वाली
सड़क को लिया
जाएगा। इसमें पुलिस
और प्रशासनिक
मशीनरी स्वयंसेवक
से काम करेगी।
अन्य सहनी,
एसएर संपी



जैआइसी के सामने फुटपाथ पर लगा रखा है जनेटर • जागरण



दैनिक जागरण

नियमों का खुलेआम उड़ रहा है मखौल, यातायात माह के हाल को बयां करतीं तस्वीरें



हम कैसे सुकर सकते हैं: बिना हेल्मेट के पीछनों के साथ स्कूटी पर जाता पुलिसकर्मी • जागरण



निगम न जानकी पसह: बिना हेल्मेट एक वाइक पर सवार होकर जाते वारधुक • जागरण

शहर में ऐसी कोई सड़क-फुटपाथ नहीं, जहां अतिक्रमण न हो

जागरण संवाददाता, मेरठ: शहर की ऐसी कोई सड़क या फिर चौराहा नहीं जो जाम से न कराह रहा हो। सड़क पर जिनपर नजर दौड़ी है, वहां अतिक्रमण का राज दिखाई देता है। नगर निगम, थाना और ट्रैफिक पुलिस खानापुरी के सिवाय कुछ नहीं करती।

अतिक्रमण शहर के लिए नासूर बन गया है। फुटपाथ चलने के लिए नहीं बचे हैं। नगर निगम, थाना और ट्रैफिक पुलिस खानापुरी अधिवान में जुटे हैं। यदा-कदा चलने वाले अधिवान के कुछ ही दर बाद स्थिति फिर वैसी ही हो जाती है। अतिक्रमण से घंटों का जाम लगता है। कुछ मिलाकर अफसरों की हीलाखाली का खासियाजा लोगों को भूलना पड़ रहा है।

सिर्फ वालन करने पर ध्यान

यातायात माह के दौरान ट्रैफिक पुलिस का ध्यान सिर्फ चालान करने की ओर

नगर निगम के पास अतिक्रमण विरोधी दस्ता है, लेकिन वह कभी-कभी ही सड़कों पर दिखाई देता है। हैपनी की बात यह है कि निगम कार्यालय के सामने ही पेंट भी लगती है और रुकानदारों ने अतिक्रमण कर रखा है। सड़क पर पैदल आखें मूंद हुए हैं।

दिल्ली रोडके फुटपाथ पर कब्जा जमाए दुकानदार • जागरण



निगम का दस्ता दिखाई नहीं देता

नगर निगम के पास अतिक्रमण विरोधी दस्ता है, लेकिन वह कभी-कभी ही सड़कों पर दिखाई देता है। हैपनी की बात यह है कि निगम कार्यालय के सामने ही पेंट भी लगती है और रुकानदारों ने अतिक्रमण कर रखा है। सड़क पर पैदल आखें मूंद हुए हैं।

पावरॉ दिन ट्रैफिक पुलिस ने किए 922 चालान

जास, मेरठ: यातायात माह के पावरॉ दिन मंगलवार को ट्रैफिक पुलिस ने 922 लोगों के चालान किए। दिल्ली रोड, गढ़ रोड और मयाना रोड पर अभियान चलाया गया।

इनमें 510 ई-चालान और 412 सामान्य चालान किए गए। फिरले पांच दिन में बिना हेल्मेट के 883, सीट बेल्ट न लगाने पर 298, गाड़ियों पर काली फिल्म चढ़ी होने पर 07, वहन चलाते समय मोबाइल पर बात करने पर 12, बिना डैशले के वहन चलाते पर 138 और यातायात के अन्य नियमों का पालन नहीं करने पर 242 लोगों के चालान किए गए। एस्प्री ट्रैफिक सजीव जाजपेयी ने बताया कि नियमों का पालन नहीं करने वालों पर कार्रवाई की जा रही है।

जाम में फंसे आइजी, तीन पुलिसकर्मी लाइनहाजिर

यातायात माह

जास, मेरठ: शहर के लिए जाम आम है, लेकिन मंगलवार को जाम में आइजी फंस गए तो तीन पुलिसकर्मीयों पर कार्रवाई हो गई। मेरठ से नोएडा जाते बस आइजी हापुड रोड पर लगे जाम में फंस गए थे। ट्रक चालकों से बसुली के संदेह पर तीन पुलिसकर्मीयों को लाइन हाजिर किया गया है।

मंगलवार सुबह आइजी आलोक सिंह, मेरठ से नोएडा जा रहे थे। हापुड रोड पर ब्रिजलती बंबा पुलिस चौकी के पास बसुली की कतार लगी हुई थी। उनकी गाड़ी जाम में फंस गई। इस पर चौकी पर तैनात पुलिसकर्मीयों में हड़कप मच गया। हालांकि पुलिसकर्मीयों ने आनन-फानन में रास्ता साफ कराते हुए उनकी गाड़ी को निकलवा दिया। ट्रक चालकों से बसुली के संदेह में हेड कोस्टबल मेहेदी हसन और कोस्टबल दवानंद गिरि व अमित चंदेला को लाइन हाजिर कर दिया गया। वहीं, दो होमगार्ड पर कार्रवाई के लिए कोमिटेंट को कहा गया है।

शहर में रेंगते रहे बहन
अतिक्रमण के चलते मुख्य बाजार भी जाम का झाम लोगों का पीछा नहीं छोड़ रहा है। मंगलवार को भी दिनभर सड़कों पर बहन रेंगते रहे। दिल्ली रोड से लेकर गढ़ रोड पर लोग जूझते दिखे। बेगमपुल, भैसावली डिग, रेलवे रोड चौराहा, बागपत अड्डा चौराहा, पतापुर तिहाड़ा, तेजगढ़ी चौराहा, हापुड



गाज

- रोक गए ट्रकों से बसुली के संदेह में कोर्टी गई कार्रवाई
- दो कोस्टबल और एक हेड कोस्टबल लाइन हाजिर

...झ पर किसी की नजर नहीं

यातायात माह के दौरान ट्रैफिक पुलिस सड़क पर है। धड़काड़ चालान करने की कार्रवाई हो रही है। बावजूद इसके लोग यातायात नियमों का पालन करने को तैयार नहीं हैं। इनमें खाकी भी पीछे नहीं है। मंगलवार को भी कई पुलिस वाले बिना हेल्मेट वहन चलाते दिखे।

अड्डा, बरुवा पार्क पर लोगों ने परेशानी डोली। एक-दूसरे से पहलें निकलने की होड़ में स्थिति बिगड़ती चली गई। इस दौरान आसपास के लोगों ने यातायात व्यवस्था सुचारु करने में मदद की।



दैनिक जागरण

हार्डवे जाम करने वालों से सख्ती से निपटेगी पुलिस

आइजी ने सभी जिलों के कप्तानों को दिए निर्देश, पांच दिन तक गाजियाबाद से दिल्ली तक मंडपों के बाहर तैनात रहेगी खाकी

जागरण संवाददाता, मेरठ : शादी समारोह की वजह से दिल्ली हार्डवे और शहर की व्यवस्था बिगड़ने नहीं दी जाएगी। एडीजी और आइजी ने संयुक्त रूप से प्लानिंग करने के बाद सभी कप्तानों को लिखित में दिशा-निर्देश जारी कर दिए हैं। दिल्ली हार्डवे पर गाजियाबाद से मेरठ में पड़ने वाले 22 मंडपों पर अतिरिक्त पुलिस बल लगाने के आदेश दिए। मंडपों की पार्किंग सड़क पर नहीं लगने दी जाए। साथ ही चढ़त भी सड़क पर न हो। इसके अलावा डीजे बजाने के लिए भी उच्चतम न्यायालय के आदेश का पालन किया जाए।

दरअसल, शायियों की वजह से दिल्ली हार्डवे पर शवक जाम लगता है। मुरदमगर से लेकर मोदीनगर और परतापुर बाईपास से शहर के अंदर तक सभी मार्गों पर शादी समारोह के दौरान जाम की स्थिति देखने को मिली। पुलिस मान रही है कि पार्किंग की सही व्यवस्था नहीं होने और चढ़त सड़क पर होने की वजह से जाम लगता है। ऐसे में 11 से 15 दिसंबर तक लगातार शायियों का सीजन होने की वजह से एडीजी और आइजी ने दिल्ली हार्डवे से लेकर शहर में जाम से निपटने के लिए अतिरिक्त बंदोबस्त करने के निर्देश जारी कर दिए हैं। दिल्ली हार्डवे पर गाजियाबाद से मेरठ तक तफरीबन 22 मंडप हैं, सभी



मंगलवार को सिधाटोल लाजा पर लगी वाहनों की कतारें • जागरण

पर शाम के समय से रात तक पुलिस की व्यवस्था की जा रही है। सड़क पर गाड़ी खड़ी होने पर तत्काल कारवाई की जाएगी। **शहर के 50 मंडपों पर लगाई पुलिस मेरठ :** मंडपों और फार्म हाउसों पर सख्ती के लिए कई बार पुलिस की अध्यक्षता में बैठक हो चुकी है। शहर के छह किमी के दायरे में कुछ मंडप अपनी नियमावली भी पूरी नहीं कर रहे हैं। दरअसल, 22 मंडप तो आवासीय बंगलों में चल रहे हैं। 50 मंडप ऐसे हैं, जिनका कुल एरिया 250 वर्ग मीटर है, जबकि आयोजन के लिए न्यूनतम 1200 वर्ग मीटर जगह होने

गाजियाबाद और मेरठ के एसपी टैफिक को आदेश दिया गया है कि जाम से निपटने के लिए व्यवस्था बनाए। दिल्ली हार्डवे पर दोनों ओर सर खुद निकलेंगे। ताकि हार्डवे पर स्थित शादी मंडपों की वजह से जाम न लग सके।

प्रशांत कुमार, एडीजी जेन

रेज के सभी कप्तानों को मंगलवार की शाम को लिखित में आदेश जारी किया है। इसमें मंडपों के बाहर जाम नहीं लगने, हर्ष फर्यासों पर रोक लगाए जाने के साथ उच्चतम न्यायालय के आदेश का पालन करवा जाएगा।

अनिल सिंह, आइजी रेज

जाम से निपटने को ये किए गए इंतजाम

1. हार्डवे स्थित प्रत्येक मंडप पर थाने से दो सिपाहियों की झूठी लगा दी गई है, ये यातायात व्यवस्था प्रभावित नहीं होने देंगे।
2. पार्किंग नहीं होने पर सड़क पर वाहन खड़े करने की फोटो खींचकर पुलिसकर्मियों यातायात पुलिस को देंगे। पुलिस उक्त वाहन को उठाकर ले जाएगी। जुर्माना भुगतान के बाद वाहन छोड़ा जाएगा।
3. पार्किंग और चढ़त सड़क पर होने का पुलिस वीडियो बनाएगी। इसके बाद मंडप स्वामी को नोटिस जारी होगा। 24 घंटे में नोटिस का जवाब नहीं देने पर एक आइआर भी दर्ज की जा सकेगी।
4. संबंधित थाना प्रभारी और सीओ भी सड़क पर मुवमेट करेंगे, जो यातायात व्यवस्था को कदापि भी प्रभावित नहीं होने देंगे।
5. कुछ जगहों पर रात में भी यातायात पुलिस को भी लगा दिया है, वाहनों के मौके पर ऑनलाइन चालान भी किए जाएंगे।

पुलिस की व्यवस्था

- 04 थानों के एसआइ के नेतृत्व में पुलिस की टीम दिल्ली हार्डवे पर लगाई।
- 44 कांस्टेबल शादी मंडपों के सामने झूठी पर लगा दिए गए हैं।
- 12 यातायात पुलिसकर्मियों की हाइवी पर रात में झूठी लगा दी गई।
- 02 क्रेन लगाई गई हैं, जो सड़क पर खड़े वाहनों को उठाकर ले जाएगी।
- 70 पुलिसकर्मियों की शहर के मंडपों पर झूठी शाम छह बजे से रात एक बजे तक फिक्स की गई।
- 08 आउटर वाले थाने परतापुर, टीपीनगर, कंक सखेडा, दोराला, मेडिकल और नौचंदी थाना प्रभारी खुद सड़क पर रहेगें।



बजे तक फिक्स की गई।

- 08 आउटर वाले थाने परतापुर, टीपीनगर, कंक सखेडा, दोराला, मेडिकल और नौचंदी थाना प्रभारी खुद सड़क पर रहेगें।

इनकी वजह से भी लगता है सड़क पर जाम

मंडप संचालक सरकार द्वारा तय किए गए मानकों से खेल कर रहे हैं। पुलिस का कहना है कि कई विवाह मंडप कागजों में होटल संचालन के रूप में स्वीकृत किए गए हैं। होटल को पर्यटन को बढ़ावा देने वाली स्कीम के तहत शासन के द्वारा तमाम रियायत मिली हुई है। होटल में बड़े वैवाहिक आयोजन की अनुमति नहीं होती है। इनकी वजह से भी जाम लगता है।



दैनिक जागरण

अवैध वाहन पार्किंग पर तीन और संस्थान फ़ंसे

जागरण संवाददाता, मेरठ : अवैध वाहन पार्किंग संचालित करने वालों पर नगर निगम ने शिकंजा कसना शुरू कर दिया है। मंगलवार को अवैध वाहन पार्किंग संचालित करने के मामले में तीन और तहरीर दर्ज कराई गई हैं।

शास्त्रीनगर जोन के अंतर्गत धनवंतरी हॉस्पिटल, लोकप्रिय हॉस्पिटल के सामने और मंगल पांडे नगर स्थित एपेक्स टावर के सामने सड़क पर अवैध रूप से वाहन पार्किंग कराई जा रही है। इससे सड़क पर जाम की स्थिति बन रही है। सिविल लाइंस, नौचंदी और मेडिकल कॉलेज थाने में इन अवैध वाहन पार्किंग को संचालित करने वालों के खिलाफ एफआईआर दर्ज करने की तहरीर नगर निगम अधिकारियों ने दी है। निगम अधिकारियों ने बताया कि तीनों जगह अवैध रूप से वाहन पार्किंग का संचालन हो रहा है। पार्किंग चलाने के लिए इनके द्वारा नगर निगम



सीमित है निगम की कर्रवाई
वार्ड 53 के पूर्व पार्षद वीरेंद्र शर्मा व सुधीर पुंडेर ने नगर निगम अधिकारियों पर अवैध वाहन पार्किंग को लेकर आरोप लगाया है कि वे कुछ ही पार्किंग के खिलाफ कर्रवाई कर रहे हैं। जबकि कचहरी के आसपास कई स्थानों पर अवैध पार्किंग संचालित की जा रही है। जहां पर पर्ची काट कर वाहन शुल्क खुलेआम वसूला जा रहा है। उन्होंने कहा है कि निगम ने 16 अवैध वाहन पार्किंग चिह्नित की हैं।

कुल 16 अवैध वाहन पार्किंग चिह्नित की गई हैं। दो दिन में पांच के खिलाफ तहरीर दी गई है। शेष के खिलाफ भी तहरीर संबोधित थाने को भेजी जा रही है। अब सड़क किनारे और नालों पर चल रही अवैध वाहन पार्किंग बंद कराना संबोधित थाना प्रभारी और ज्ञातायात पुलिस की जिम्मेदारी है।

राजेश सिंह, संपत्ति अधिकारी नगर निगम

जिला एवं सत्र न्यायालय के गेट पर बनी अवैध पार्किंग में पर्ची काट रहे कर्मचारी • जागरण से कोई अनुमति नहीं ली गई है, न ही चेतावनी दी थी कि वो तत्काल प्रभाव से नगर निगम द्वारा इन स्थानों पर पार्किंग पार्किंग को बंद कर दें। इसके अलावा के लिए कोई ठेका दिया गया है। मालूम कंकरखेड़ा जोन में दिल्ली रोड और बागपत रोड की दो अवैध वाहन पार्किंग हो कि सोमवार को नगर निगम की टीम चलाने वालों के खिलाफ ब्रह्मपुरी और ने सड़क और नाले पर अवैध वाहन टीपी नगर थाने में तहरीर दी गई थी। पार्किंग संचालित करने वालों को

मेरठ में सड़क दुर्घटना से हो रही सबसे ज्यादा मौतें

रोजाना होने वाली मौतों में सबसे ज्यादा भागीदारी सड़क दुर्घटना की होती है। यह बात तो वैसे डब्ल्यूएचओ हमेशा से कहता आ रहा है, लेकिन मेरठ के मामले में अब पोस्टमार्टम रिपोर्ट ने भी साबित कर दिया है। जिले में जितने भी शव पोस्टमार्टम हाउस पहुंचते हैं, उनकी मौत के कारणों के कॉलम में सड़क दुर्घटना की संख्या सबसे ज्यादा होती है। सड़कें खून से लथपथ हैं। सड़क दुर्घटना से होने वाली मौत का आंकड़ा तेजी से बढ़ रहा है, लेकिन सड़क सुरक्षा के लिए सरकारों के कदम ठिठकते रहे हैं। पेश है **प्रदीप द्विवेदी** की एक रिपोर्ट...



2019 में किस श्रेणी में कितनी मौतें

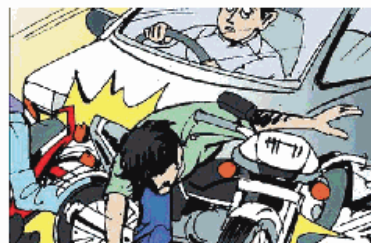
| | |
|----------------|------|
| सड़क दुर्घटना | 650 |
| फांसी | 110 |
| जन्म | 31 |
| डूबना | 61 |
| इलेक्ट्रिक शॉक | 34 |
| आग लगना | 59 |
| जहर | 107 |
| रेल दुर्घटना | 81 |
| सेफ्टीसीमिया | 89 |
| हत्या | 60 |
| अन्य | 478 |
| कुल | 1760 |

किस साल कितने हुए पोस्टमार्टम

| | |
|------|------|
| 2008 | 1440 |
| 2009 | 1569 |
| 2010 | 1583 |
| 2011 | 1490 |
| 2012 | 1484 |
| 2013 | 1461 |
| 2014 | 1560 |
| 2015 | 1536 |
| 2016 | 1608 |
| 2017 | 1602 |
| 2018 | 1590 |
| 2019 | 1760 |

दुनिया में सड़क दुर्घटना से मरते हैं 13.5 लाख

दुनिया में जितनी भी मौत हर साल होती है उसमें 13.5 लाख लोग सिर्फ सड़क दुर्घटना से मर जाते हैं। इन मौतों में सबसे ज्यादा बाइक चालक, साइकिल चालक व पैदल चलने वाले शामिल हैं। वैश्विक आंकड़ों की नजर में प्रति एक लाख लोगों पर होने वाली मौत में अफ्रीका और दक्षिण-पूर्वी एशिया के देश शामिल हैं। भारत इसी दक्षिण-पूर्वी एशिया का देश है।



सड़क सुरक्षा



1760

लोगों का हुआ पोस्टमार्टम 2019 में



650

लोग की मौत सड़क दुर्घटना से पुष्टि हुई



81 लोगों की मौत ट्रेन दुर्घटना से हुई



60 लोगों की मौत हत्या से हुई

478 !

लोगों की मौत का कारण स्पष्ट नहीं हो सका

(नोट : ये आंकड़े मेरठ जिले के 2019 के जनवरी से दिसंबर तक की पोस्टमार्टम रिपोर्ट पर आधारित हैं)

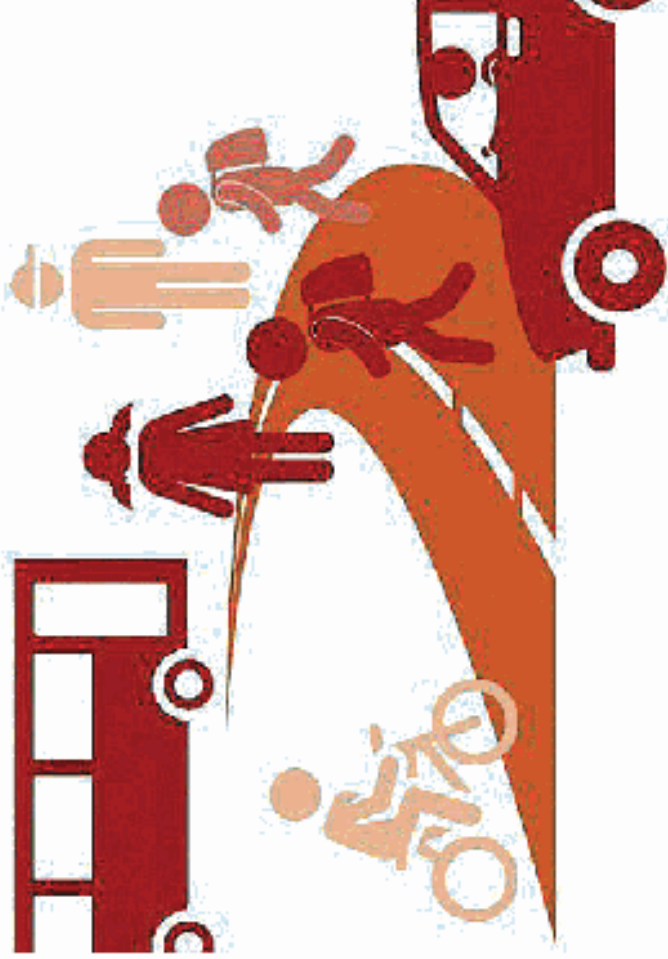


दैनिक जागरण

पंचायत लगाकर यातायात नियम समझाएगी पुलिस

जासं, मेरठ : यातायात पुलिस गांवों में पंचायत करने जा रही है, जिसमें ग्रामीणों को एकत्र कर यातायात नियमों की जानकारी दी जाएगी। ताकि हादसों की संख्या कम हो सके। दरअसल, हाईवे पर 18 प्वाइंट ऐसे हैं, जहां पर लगातार हादसे हो रहे हैं। पुलिस मान रही है कि ग्रामीणों को यातायात नियमों की जानकारी होने के बाद हादसों में कमी आएगी।

एसपी ट्रैफिक ने बताया कि जनपद में सबसे ज्यादा हादसे 18 प्वाइंटों पर हो रहे हैं। हादसे वाले सभी प्वाइंट हाईवे पर स्थित हैं। ऐसे में पुलिस ने हाईवे के समीप परतापुर, टीपीनगर, जानी, कंकरखोड़ा, पल्लवपुरम और दौगला थाना क्षेत्रों के 50 गांव चिन्हित किए गए, जिनमें पुलिस पंचायत लगाएंगी। एक टीएसआइ प्रत्येक दिन एक गांव में अपनी टीम में



सख्ती

- हाईवे के समीप 50 गांव में यातायात पुलिस देगी
- एसपी ट्रैफिक बोले, पुलिस कल से करेगी अभियान की शुरुआत

18 प्वाइंटों पर हर माह होते हैं 60 हादसे

शहर के हाईवे स्थित 18 प्वाइंटों पर छोटे-बड़े करीब 60 हादसे होते हैं। ज्यादातर हादसों के शिकार हाईवे पर स्थित पड़ने वाले गांव के लोग ही होते हैं। एसपी ट्रैफिक ने बताया कि हादसे ज्यादा इसलिए होते हैं, क्योंकि ग्रामीणों को यातायात के नियमों की जानकारी नहीं है। नियमों और दंड के प्रावधान की जानकारी होने के बाद हादसों में कमी आएगी।

साथ पहुंचेगा। वहां पहले से ही ग्राम प्रधान ग्रामीणों की पंचायत आयोजित कर। ताकि टीएसआइ ग्रामीणों को यातायात के नियमों की विस्तार से जानकारी देगे। पुलिस की इस पहल से हाईवे पर होने वाले हादसों में शायद कमी आए। 15 नवंबर से इस अभियान की शुरुआत की जा रही है। सभी टीएसआइ का सप्ताह का प्लान तैयार कर दिया है।



दैनिक जागरण

फास्टैग : ऐसे करेगा काम गुरिकलें होगी आसान

राष्ट्रीय राजमार्गों पर भुगतान को बढ़ाने और कई तरह की परेशानियों को कम करने के लिए केंद्र सरकार ने सभी राष्ट्रीय राजमार्गों पर आज यानी 15 दिसंबर 2019 से फास्टैग लेन लागू कर दिया है। लोगों की सहूलियत के लिए केंद्र सरकार ने फास्टैग को लागू करने की समय सीमा को एक दिसंबर से बढ़ाकर 15 दिसंबर कर दिया था, जिससे लोगों को फास्टैग खरीदने और लगवाने के लिए समय मिल सके।



रो है फास्टैग

फास्टैग एक रेडियो फ्रीक्वेंसी पहचान स्टिकर है जो वाहन की विंड स्क्रीन पर लगाया जाता है। यह टोल बुद्धों को वायरलेस और स्वचालित तरीके से शुल्क काटने की सुविधा देता है। इसके कारण वाहन को टोल बुद्ध पर रुकने की जरूरत नहीं होती है। यह टैग एक दिसंबर 2017 के बाद बेची गई सभी कारों पर लगाना अनिवार्य है। नई कारों में फास्टैग लगा हुआ ही आ रहा है आपको सिर्फ इसे रिचार्ज करवाना है।

इतना रखा सकते हैं बैलेंस

आरबीआइ के नियमों के मुताबिक, जो उपभोक्ता केवाईसी प्रक्रिया से बाहर रहना चाहते हैं वे फास्टैग प्रीपेड वॉलेट में 20 हजार से ज्यादा राशि नहीं रख सकते हैं। वहीं केवाईसी कराने वाले उपभोक्ता अपने फास्टैग प्रीपेड वॉलेट में एक लाख रुपये से ज्यादा राशि नहीं रख सकते हैं।

ऐसे करें रिचार्ज

- किसी भी बैंक द्वारा जारी फास्टैग को आप उस बैंक के वेब पोर्टल पर जाकर रिचार्ज कर सकते हैं। उपयोगकर्ता की जानकारी के साथ वाहन रजिस्ट्रेशन नंबर और फोन नंबर देना होगा। इसके बाद फास्टैग के साथ संबंधित वॉलेट को नेट बैंकिंग, यूपीआई या फिर डेबिट या क्रेडिट कार्ड से रिचार्ज कर सकते हैं।
- बैंक के द्वारा जारी फास्टैग को यूपीआई द्वारा 'माई फास्टैग एप' के जरिए भी रिचार्ज किया जा सकता है। यह एप एंड्रॉयड प्ले स्टोर पर ही उपलब्ध है।
- जो लोग फास्टैग को अपने बैंक से लिंक कराने के इच्छुक नहीं हैं उनके लिए एनएसआइ फास्टैग है, जिसे आप एनएसआइ प्रीपेड वॉलेट से जोड़ सकते हैं। यूपीआई के जरिए माय फास्टैग एप को नेट बैंकिंग, यूपीआई या फिर डेबिट या क्रेडिट कार्ड के जरिए रिचार्ज कर सकते हैं।
- बैंक अकाउंट से संबद्ध एनएसआइ फास्टैग का बैलेंस एक निश्चित राशि से कम होते ही फास्टैग एप के जरिए एक निश्चित राशि का रिचार्ज हो जाएगा। इसमें उपभोक्ता टॉप अप राशि का चुनाव कर सकता है।

फास्टैग खरीदना है तो...

फास्टैग खरीदने के लिए आपको अपना मोबाइल नंबर और वाहन रजिस्ट्रेशन दस्तावेज की एक कॉपी जो कि माय फास्टैग एप में स्टोर होगी या फिर आप अपने बैंक से भी फास्टैग खरीद सकते हैं।



क्या होगा यदि नहीं लिया फास्टैग

15 दिसंबर के बाद भी यदि आपने फास्टैग नहीं लिया और फास्टैग लेन में प्रवेश किया तो आपको टोल राशि के लिए दोगुना शुल्क चुकाना होगा।

इतने बुद्धों पर फास्टैग

राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्थित अब तक 637 टोल प्लाजा पर फास्टैग के जरिए आप बिना गाड़ी रोके पार कर सकेंगे।

यह है फायदे

फास्टैग को लेकर सरकार की ओर से कई फायदे भिनाए जा रहे हैं। इनके मुताबिक फास्टैग लगाने से वाहन को टोल बुद्धों पर लॉइन में लगाने से मुक्ति मिलेगी। साथ ही टोल बुद्ध के लिए कैश लेकर नहीं चलना होगा और ऑनलाइन रिचार्ज की सुविधा से डिजिटल पेमेंट में बढ़ोतरी होगी। इसके अतिरिक्त पेट्रोल की बचत से प्रदूषण में कमी और पेंपर के इस्तेमाल में कमी से पर्यावरण को भी फायदा होगा।





दैनिक जागरण

फास्टैग पर लापरवाही के जाम का 'अटैक'

पहले ही दिन सिवाया टोल प्लाजा से गुजरने वाली ज्यादातर गाड़ियों के फास्टैग नहीं मिले रिचार्ज

जागरण संवाददाता, मोदीपुरम :

सिवाया टोल प्लाजा पर रविवार सुबह आठ बजे से फास्टैग व्यवस्था लागू होते ही जाम ने लोगों का बुरा हाल कर दिया। टोल की 12 लेन में से 10 पर फास्टैग और दो पर कैश सिस्टम से गाड़ियां निकाली गईं, लेकिन यह व्यवस्था दो घंटे भी चल नहीं पाई। टोल के दोनों तरफ वाहनों की लंबी कतार देखते हुए, तत्काल कैश की चार व फास्टैग की आठ लेन शुरू की गईं।

एनएचआइ के निर्देश पर वेस्टर्न यूपी टोलवे कंपनी के जीएम श्रीधर नारायण ने रविवार सुबह आठ बजे सिवाया टोल प्लाजा की पांच-पांच (आने-जाने की मिलाकर 10) लेन पर फास्टैग लागू करवाया। बिना फास्टैग लगी अधिकांश गाड़ियां नो-कैश की लाइन में पहुंच गईं, जिनके फास्टैग रिचार्ज नहीं थे। ऐसी गाड़ियों से दौगुना टोल वसूला गया, जिससे कई लोगों की कंहासुनी तक भी हुई। इस दौरान जाम में एक पंखुलेंस भी फंस गई, जिसे खाली लेन से निकाला गया। जीएम ने बताया कि एनएचआइ ने फास्टैग लागू कर दिया है। साथ ही जाम लगने पर कैश वाली गाड़ी को भी फास्टैग की लेन से निकाला जा रहा है।

फास्टैग तो बनवाए, मगर

रिचार्ज नहीं कराए

जीएम श्रीधर नारायण ने बताया कि लोगों ने जल्दबाजी में फास्टैग तो बनवा लिए, मगर उन्हें अभी तक रिचार्ज नहीं कराया है। ऐसे लोगों की संख्या अधिक है। टोल पर बिना रिचार्ज वाला फास्टैग सेंसर से कनेक्ट होते ही उस गाड़ी को ब्रॉक का



सिवाया टोल प्लाजा पर फास्टैग लागू होने के बाद कैश लेन पर लगा जाम • जागरण



सिवाया टोल प्लाजा की लेन से गुजरती फास्टैग लगी गाड़ियां • जागरण

हंगामे और अव्यवस्था के बीच बीता फास्टैग का पहला दिन

इस कारण अव्यवस्थाओं का बोलबाला है और भीषण जाम लगने के कारण फास्टैग युक्त वाहन के चालकों को भी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है।

एनएचआइ कर रहा निगरानी

रिचार्ज की टोल प्लाजा पर एनएचआइ के अधिकारी पल-पल की निगरानी कर रहे हैं। टोल प्लाजा पर लगे सीसीटीवी कैमरे अधिकारियों के मोबाइल फोन और कार्यालय से लिंक कर दिए गए हैं। अधिकारी हर पल की मॉनिटरिंग कर रहे हैं।

मेरठ से मुजफ्फरनगर की ओर जा रहे आइटीबीपी के कमांडेंट की गाड़ी भी रुकी। जब अगली गाड़ी टोल से गुजरी, तभी कमांडेंट की गाड़ी को निकाला गया।

भाकिरू ने पूछा, कैसे निकलेंगे हमारे ट्रैक्टर-ट्रॉली

जार्ज, मोदीपुरम : भारतीय किसान यूनियन के नेता प्रवक्ता बबलू के नेतृत्व में गजेन्द्र सिंह, मनोज त्यागी, प्रमोद त्यागी, सुनील, राजू चौधरी, ओम कुमार, अमित कुमार रविवार को टोल प्लाजा पर कंट्रोल रूम के मेनेजर राजीव कुमार से मिले। भाकिरू के कहा कि बिना फास्टैग के गाड़ी नहीं निकलेगी, मगर किसानों के ट्रैक्टर-ट्रॉली कैसे निकल पाएंगे। जिसके लिए मेनेजर ने उच्चाधिकारियों से वार्ता कर समाधान कराने का आश्वासन दिया।

रविवार का दिन होने के कारण स्टी चुनौती

हड़िबे पर शनिवार और रविवार को वाहनों की संख्या में कई गुना इजाफा हो

सिमल देता है। इसके बाद ऐसे ड्राइवर अपनी गलती मानने के बाद जल्द ही रिचार्ज कराने की बात कहते हुए दौगुना टोल दे रहे हैं।



दैनिक जागरण

अध्यवस्था

बिना अनुमति के ही बना दिए गए कट, सिर्फ चुनिंदा जगह हैं संकेतक

अजी इंतजाम छोड़िए, इंजीनियरिंग में ही खोटा है

प्रतीप छिंदी • बैरठ

टोल घड़ल्ले से वसूला जाता है जबकि हाईवे पर होने वाले इंतजाम नदारद हैं। संकेतक, डिवाइडर, स्ट्रीट लाइट गायब। इसके लिए तमाम प्रावधान हैं, लेकिन निगेटिवान पढ़े वाली कार में पीछे की सीट पर बैठते हैं तो उन्हें सबकुछ चकाचक दिखता है। हाईवे बिना संस्थाओं ने बिना अनुमति के अवैध कट बना लिए हैं, यहां से कब और कितने वाहन रोड पर अचानक प्रवेश कर जाएं कोई भांप नहीं सकता। इसे रोकने वाले जिम्मेदार अफसर इन्हें नजरअंदाज कर जाते हैं। ऐसे में कहेर आने वाला है तो संभल कर चले। संकेतक नहीं है तो भी सचेत होकर और खुद आसपास नजर रखते हुए चले। आपकी जिदगी, आपके ही हाथ में है, खुद की जान खुद बचाए।

देह गटून हाईवे पर कुछ स्थानों पर संकेतक मिल जाते हैं और बहुत कुछ नियमानुसार भी है, लेकिन वह काफी नहीं है। इसी हाईवे पर तमाम अवैध कट हैं। तीव्र मोड़ हैं और ब्लैक स्पाट हैं जिन्हें संकेतक कुछ समझा नहीं पाते। हाफुड रोड जिसे अब एनएच-235 कहा जा रहा है,



दिल्ली रोडस्थित गेडा मोड़ पर नहीं है संकेतक • जागरण

आइए लगाएं कोहरे के



यहां पर कोहरे की वजह से एक कंटेनर हाईवे के नीचे चला गया। इसकी वजह संकेतक और क्रेश बैरियर का न होना है। गड़ रोड गन्वमार्ग है, लेकिन इसकी दृष्टि वाहन चालकों को बहुत परेशान करती है। यहां पर इंतजाम नदारद मिलते हैं। गैर-पीछी मार्ग भी राष्ट्रीय गन्वमार्ग के लिए चबनित है, जिस पर भारी ट्रैफिक है लेकिन सुरक्षा के इंतजाम कुछ हैं ही नहीं। सड़कों

की स्थिति जैसी तैसी है तो कहीं संकेतक व सिग्नल भी कुछ ही स्थानों पर हैं। ब्लैक स्पाटों व दुर्घटना संभावित क्षेत्रों पर भी सावधानी के बोर्ड बस खानापूति को हैं। दिल्ली रोड जैसे तो अब राज्वा मार्ग वा राष्ट्रीय मार्ग से बाहर हो चुका है, लेकिन इसका उपयोग किसी राष्ट्रीय मार्ग की तरह ही होता है। यहां गैजाना दुर्घटनाएं होती हैं, लेकिन सड़क सुरक्षा के उपाय गायब हैं।

सड़कों पर यह होना चाहिए

विह और मार्किंग : यदि कहीं वाइ शेष का इंट्रिक्शन है तो कहां पर रेंडो रिफ्लेक्टिव रेंड साइन और थर्मोप्लास्टिक मार्किंग होनी चाहिए। तीव्र मोड़, स्कूल, अस्पताल आदि के लिए संकेतक होने

चाहिए। अगर आगे पेंडेंटियन हैं तो उसकी जानकारी पहले से ही संकेतक से दी जानी चाहिए। ऐसे संकेतक कम से कम 120 मीटर पहले लगाए जाने चाहिए। संकेतक ऐसे हों जो रात के अंधेरे में भी पढ़े जा सकें।

पेड़ों की ऊंचाई : हाईवे के बीच भाग में लगाए जाने वाले पेड़ 600 मिमी से ऊंचे न हों। पीछे ऐसे हों जिससे दूसरी तरफ से आने वाले वाहन भी दिखाई दें।

बू-टर्न : यदि कहीं बू-टर्न दिया जा रहा है तो कहां पर अतिरिक्त लेन बनाया जाना चाहिए ताकि आने-जाने वाले वाहन बिना टकराए मुख्य लेन में प्रवेश कर सकें।

क्रेश बैरियर : दुर्घटना बहुल क्षेत्र, तीव्र मोड़, पुल, नहर आदि के आसपास क्रेश बैरियर आवश्यक है। सड़क की सतह से इसकी ऊंचाई 2.40 मीटर होनी चाहिए। वह बैरियर रिजिड, सेमी रिजिड व फ्लेक्सिबल होने चाहिए। अगर कहीं फ्लाईओवर हैं तो कहां पर स्टील के फैल से बने क्रेश बैरियर होने चाहिए।

फ्लाईओवर लेन : वाहनों को ओवरटेक करने के लिए अलग से क्लार्निंग लेन होना चाहिए।

● गामाशाह पार्क में उत्तर प्रदेश एवं इंडियन रेलवे टीम के बीच रणजी ट्रॉफी मैच का उद्घाटन 8:30 बजे।

जागरण अभियान
लगातार

- आरजीपी कालेज के छात्रावास प्रांगण में एनसीसी इकाई का कार्यक्रम दोपहर- 12:30 बजे।

● झीएस की अध्यक्षता में बचतपवन करपोर्ट में विकास कार्यों की समीक्षा बैठक सवह-11 बजे।

- कवहरौ परिसर स्थित पंडित नागक चंद मंगलगांधी तलाक़ाओं की बैठक सुबह-11 बजे।
- बुढ़ाना टाट स्थित कार्यलय पर कमीस अफ़सर के जन्मदिन पर कार्यक्रम सुबह-11:30 बजे।
- गातिगि घर सुब-11:30 बजे रुकड़ी रोड प्लासवारा में सामूहिक विवाह सुबह-11:30 बजे।
- लिसाड़ी गांव में पुलिसा इंटर करने के विवाह में नगरसुकर का रोब सुबह-11:30 बजे।
- ग्रामाहान विवाहा जनसभा समिति का कसबदौ में विशेष प्रदर्शन दोहरा-12 बजे।



प्रदीप द्विवेदी • मेरठ

पुत्राने जमाने की बात अलग थी।
आज के वाहन दुर्घटना से बचने
के लिए सचेत करने लगते हैं।

वहीं तकनीकि उन्नत हुई है वो
कर से आने वाली अन्य आबाजों

क़ मल भी अब वहुत कु संकेत देने क़ है। क़ समेत बसों, ऑडि में तगम ऐसे फीचर

हैं जो हमें सफ झड़िंग के प्रति
बेगते हैं। बताते हैं कि आप

सिक्थोरिटी फ्रीचर का पालन नहीं कर रहे। इन्हें नजरबंद न करें

बा हम दुघटनाओं का सभातना
को कम कर सकते हैं। आइए
जानते हैं क्या है संकेत ...

न करें नज़रें
ध्वक की आवाज झिलपुल

अक्सर जै तरह की आवाजें ब्रेक दबाने पर आती हैं। एक ऐसी जैसे कुछ घिस रहा है, दूसरा स्प्रिंग च साउंड। हो सकता है यह आवाज ब्रेक पैड घिसने से आ रही हो। आवाज ब्रेक पैडल पुरा किए बिना आ रही है, तो मामला सामान्य नहीं है। इन आवाजों को नजरअंज न करें।

मालबार कंपनी करंगे इंडिया
ट पर पदयात्रा

रह: बढ़ती जनसंख्या के खिलाफ लोगों को जागरूक करने वाले तलवार प्रति मंगलवार को इडिया गेट पर



सबह के समय छापी धंध, प्रदूषणबेहद खराबा सारपर रहा • जागरण

एवस्वैग के बारे में पूरी जानकारी देती है आपकी कर

कार का परधर्य का पीटव रस न बहुत जरूरी है। जिन कार में इसका प्रयोग किया जाता है, उनमें डाइ-नोमीटर का सिस्टम होता है। इसकी भी मदद से परधर्य के 'नहीं' को पता चलता है। इस जगह कार स्टार्ट करते हैं तो मीटर में 'नो' इंडिकेटर कुछ सेकेंडों के लिए अंगन होते हैं, अगर ये अंगन होते के बाद अंग 'नहीं' होते तो परधर्य में कोई प्रॉब्लम हो सकती है। वहीं जब कार में टयूबर टायरी है तो ये सेंसर पीटव में अंगन करने का इशारा करता है। ये काम माइक्रो सेन्सर में होता है, जैसे ही सेंसर से परधर्य का कनास मिलती है, स्ट्रेटिफिके के नीचे डिस्टेंड इलेक्ट्रिक डिपिटर हो जाता है। वह सोडियम भंजक के साथ मिश्रण कार्बोनेशन गैस बना देता है, जो परधर्य में भर जाती है और वो पूल कर आ जाता है। इस फलटू गैस से सेंसर जट्ट करता है और गैस जाता है।

ब्रेक का मामला सुरक्षा से जुड़ा है इसलिए लगाने पर कर से लगाने पर आवाज आती रहती है लेकिन लोग इसे नजरअंदाज कर व्यापारवादी न करें।

कार कसती है सीट बेल्ट नहीं लगाया
सभी कारों में सीट बेल्ट बन रहा है,
लेकिन लोग सीट बेल्ट से लपेटकर
बैठ कर देते हैं। सीट बेल्ट
हुं बंद कर देते हैं। वहीं सीट बेल्ट न
लगाते। वहीं सीट बेल्ट न
लगाते। वहीं सीट बेल्ट न

सैंसर बताता है कार गलत तरीके से बैक कर रहे हैं

जब भी आप कार पीछे यानी बंक करते हैं तो है तो रियर पार्किंग सेंसर/कैमरा और सेन्सर्स हमेशा सकेत देते हैं। इस सकेत का मतलब होता है कि गाड़ी गलत तरीके से पीछे की जा रही है। यह फीचर कार के पीछे की स्थिति से अगला कारात रहता है जब कोई चीज कार के नजदीक आ जाती है तो यह चेतावनी देता है।

यथार प्रेशर कम है या यथार अलाइनमेंट पाया हुआ है। वैसे तो अब ऐसे मौसम आने लगे हैं जो कि ठंडा होने से बचाते हैं पर यदि पहले के जमाने की तरह ठंडी हवा आएगी तो यथार भी ठंडा हो सकता है। तापमान जैसे ही गिरेगा, यथार प्रेशर कम हो जाता है। 10

वेड के अलार्म को भले बंद करें पर स्पीड अलार्म नहीं

कारों में स्पीड अलार्म होता है।
जिनमें नहीं होता उसे लोग लगा
भी लेते हैं पर जब भी यह अलार्म
जजाता है, उसे सुबह के अलार्म
की तरह बंद कर देते हैं। जबकि
इस अलार्म की बात सुनी जाए तो
कर्टना बच सकती है।

आराम ही नहीं सुरक्षा
भी देता है पावर विंडो

ज्यादातर कारों में आगे की विंडो में ही यह स्टैंडर्ड तौर पर मिलता है। सिर्फ आराम ही नहीं बल्कि कार और पैसेंजर की सुरक्षा की दृष्टि से भी यह अहम फीचर है। यदि आपकी कार में सिस्टम नहीं है तो बाहर से भी आप पावर विंडो सिस्टम लगावा सकते हैं।

साइड गिरर शक्ल देखने
के लिए नहीं होते

कार में बाहर की तरफ लगे शीशों को आउटसाइड रिवर व्यू मिरर कहा जाता है। दुनिया अक्सर इसीलिए भी होती है कि ड्राइवर इसे नजरअंदाज करके अपने अंदाज पर भरोसा कर लेते हैं। कई कंपनियां बेस वेरिएंट में सिर्फ ड्राइवर साइड में ही एडजस्टेबल विंग मिरर दे रही हैं। जबकि कोशिश करनी चाहिए कि दोनों तरफ एडजस्टेबल विंग मिरर लगाव लें।

डिग्री की गिरावट पर टायर से एक पाउंड इन्फ्लेक्शन रबर कड़क होने लगता है। कड़क होत है इसमें टायर आ जाते हैं। ठंड के मौसम में वे आंशक ज्वात रहती हैं। हर पांच साल मीनी जाती है। पांच साल बाद

वाहन भी है आपका मित्र, पल-पल करता है सचेत

वाहनों में सेंसर और कुछ उपकरणों की आवाज दुर्घटना को लेकर देते रहते हैं चेतावनी, झुड़वर करते हैं नजरंदाज, नहीं तो कम हों दुर्घटनाएं

11 से बढ़लेगा मौसम, बरसात के आसार

जास, गेहूँ : पिछले तीन चार दिनों से मौसम का मिजाज एक जैसा बना हुआ है। दिन में चटक धूप खिल रही है और तापमान इकड़ के अंक तक सीमित है। 11 दिसंबर से मौसम

में बदलाव आएगा। जनपद वासियों को कड़के की उंड का सामना करना पड़े सकता है।

मौसम विशेषज्ञों के अनुसार 10 दिसंबर से पश्चिम विक्षोभ हिमालय क्षेत्र में पहुंच जाएगा।

11 को हरियाणा और राजस्थान में मध्यम बावर्शि की संभावना मौसम विभाग ने बताई है। 12 को इस सक्रिय पश्चिम पक्षी से पश्चिम उत्तर प्रदेश और दिल्ली राज्य सीमा के जंगलों में बावर्शि होगी। बहुराज्य सिमला 13 को भी जारी रहेगा। कृषि राज्य स्थिति के प्रदान मौसम वैज्ञानिक

खराब की श्रेणी में बनी हुई है मेरठ की हवा

रात में ठंड और नमी बढ़ी होने से मेरु की हवा खराब के स्तर पर बनी हुई है। हालांकि आसपास के जनपदों से यहां हवा की स्थिति कुछ बेहतर है, लेकिन सुबह 11 बजे तक और शाम आठ बजे के बाद हवा की गुणवत्ता हुई बेहद खराब

यनी इन्होंने। राविकर्ण को मेरठ में जमाना शुरू पण्डित 2087 खर।
गडविवाहक में 418 अश्विनी भूमि, मेरठ पण्डित में 393 अरु दिल्ली
में 391 हरीद्वार शाना खर। पल्लवपुर पण्डित पण्डित मनीरवि
मट्टाली सिरदम में आरु के अनुसार दोहकर में देज पुग 12 से राव
रुको को छोड़ दे तो बालारण 2.5 हरीद्वार स्थिति में। एड 300
से 442 महारणगा प्रति वन मीटर के बीच आंका गया। सुह 10 कोड 442
अरु शाना राव कोड 76 खर। विहिकल से सुह के समन हट अरु ग्यास के
सेमिगो को बहार निकलने से बचत के को सलाह दी है।

एन. एस.पी. ने बताया कि इस दौरान 24.3 सौ साप्ताह्य से एक डिग्री कम रहा। जबकि न्यूनतम तापमान 9.0 रहा। की रात का तापमान लगातार पाँच दिन 10 डिग्री से कम रहा। सुबह के समय हल्की बंध रही। दिन में आसमान साफ़ हल्की बादल दिना और उन दोनों तापमान में कमी आई। जेठवार के अधिकतम तापमान 30.0 डिग्री सेल्सियस रहा।

जाता है। 12 को इस सक्रिय पश्चिम पक्षीय क्षेत्रों में वारिध होगी। यह एन सीआर के जनपदों में वारिध होगी। 13 को भी जारी रहेगा। कृषि संस्थान के प्रधान मंत्री वैज्ञानिक

हादसों को न्योता दे रहे ये टूटे डिवाइडर

जारी रोड : शहर के प्रमुख मार्गों के डिवाइडर जगह-जगह टूट गए हैं। कहीं छेद उखड़ी पड़ी है तो कहीं पर डिवाइडर का टूटा हिस्सा सड़क पर पड़ा है, लेकिन यह अवस्था नगर निगम प्रवासन को नजर नहीं आ रही है। सड़कों के बीच में बुंध छाने और या के वस्तु स्टैंड लाइट ठीक से नहीं चलने से ये टूटे डिवाइडर हादसों को न्योता दे रहे हैं।

बागपत रोड पर कैलाश हॉस्पिटल के पास दोनों छोर पर डिवाइडर टूट गया है। एक हिस्सा लोहे की सला सजेत सकन पर पड़ा हुआ है तो दूसरे हिस्से में छेद

इससे ज़रूरत नगरी रूप से चौकल हो सकते हैं। वह डिवाइडर जगह-जगह टूटे हैं। नगर निगम ने कुछ मार्गों को बीओटी ठीके पर देकर इससे पीछा छुड़ लिया है, वहीं जो मार्ग उसके पास हैं उनपर भी कोई काम नहीं कर रहा है।

इन्फी है सिमेटरी, क्या घंटा भर नहीं: शहर के प्रमुख मार्गों के डिवाइडर के स्वरुपाव का ठीक बीओटी के तहत अभिनव एडमरवर्जिंग एजेंसी के पास है। वर्ष 2013 से वह ठीक इसी एजेंसी के पास हैं। प्रमुख मार्गों में दिल्ली रोड, हाफुड रोड, गढ़ रोड, बुजिबसिली रोड, मवाला

रोड, तेजगढ़ी ये एल ब्लॉक लिफ्ट मार्ग और स्कूली रोड शामिल हैं। इन मार्गों के डिवाइडरों के रख-रखाव और मरिग को निमोदनी इसी एजेंसी को है, लेकिन ठीक एजेंसी ने घंटा भर काम नहीं किया है।

जाव के आदेश देकर की इतिमी: नगर निगम को बोर्ड बैठक में बीओटी ठीके के तहत डिवाइडरों के रख-रखाव का मुद्दा उठा था। नगर आयुक्तों के निर्देश पर कुछ अधिवक्ता ने अवर अधिवक्ताओं को ज्ञात कर रिपोर्ट देते को कहा था, लेकिन एक माह से अधिक समय बीत गया। डिवाइडर के संबंध में कोई रिपोर्ट नहीं दी।



तेजगढ़ी रोड के पास •



गढ़ रोड पर में छात छलोक के रो के पास •

6 बीओटी ठीके के तहत डिवाइडरों का रखरखाव किया जान चाहिए था, लेकिन ठीकेदार ने कुछ किया नहीं है। ठीकेदार के खिलाफ कार्यवाई और डिवाइडर के मैटीनसके लिए नगर आयुक्त से निर्देशन मंगा जाएगा डिवाइडर टूटे हैं। सड़कों के बीच में बुंध छाने और या के वस्तु स्टैंड लाइट ठीक से नहीं चलने से ये टूटे डिवाइडर हादसों को न्योता दे रहे हैं।



बागपत रोड स्थित कैलाश हॉस्पिटल के पास •



दैनिक जागरण

यातायात माह

ट्रैफिक पुलिस ने कमिश्नरी चौराहे पर की गांधीगिरी, नियमों का उल्लंघन करने वालों को पहनाई फूलों की माला

मान-मनुहार: प्लीज, खुद जियो...दूसरों को भी जीने दो

जार्स, मेरठ : यातायात माह के दूसरे दिन ट्रैफिक पुलिस ने गांधीगिरी की। शहर के तीन मुख्य चौराहों पर अभियान चलाकर नियमों का पालन नहीं करने वालों को फूल देकर माला पहनाई गई। साथ ही उसे नियम पालन करने की अपील की गई।

शनिवार को यातायात माह का दूसरा दिन था। कमिश्नरी चौराहे पर एसपी ट्रैफिक संजीव वाजपेयी ने अभियान की शुरुआत दोपहर 12:15 बजे की। इस दौरान हेलमेट, सीट बेल्ट नहीं बांधने समेत यातायात नियमों का पालन नहीं करने वालों को पहले फूल दिया गया, इसके बाद उन्हें माला पहनाई गई। एक घंटे चले अभियान के दौरान 45 लोगों को गांधीगिरी के जरिए यातायात नियमों का पाठ पढ़ाया गया। साथ ही अन्य लोगों को नियमों का पालन करने की सीख दी गई। इसके अलावा तेजगद्दी चौराहे पर भी एक घंटे का अभियान चलाया गया। इस दौरान 25 लोगों को माला पहनाई गई। इस दौरान मकबूल हसन और अनिल मिश्रा उपस्थित रहे। वहीं, एचआरएस



बिना हेलमेट मिले दो पहिया वाहन चालकों को माला पहनाने एसपी ट्रैफिक • जागरण

बढ़ी जुर्माना राशि ने पहनवा दिया हेलमेट

जार्स, मेरठ : यूपी में जुर्माने की राशि में बढ़ोतरी के बाद लोगों ने हेलमेट पहनना शुरू कर दिया। जून में लागू हुई बढ़ी दरों के बाद लगातार चालान का आंकड़ा नीचे की ओर जा रहा है। वहीं, यातायात पुलिस के जागरूकता कार्यक्रम का असर भी लोगों पर पड़ रहा है।

जून से पहले प्रदेश में हेलमेट नहीं पहनने वालों पर सौ रुपये का जुर्माना लगाता था। सात जून से यह राशि पांच सौ रुपये हो गई। इसके बाद लगातार चालान की संख्या कम होती जा रही है। वहीं, केंद्र सरकार के नए नियम के मुताबिक हेलमेट नहीं पहनने वालों पर एक हजार रुपये का जुर्माना है, लेकिन यह यूपी में लागू नहीं है, क्योंकि यूपी में तीन महीने पहले ही नया नियम लागू

बढ़ी जुर्माना राशि का असर दो पहिया वाहन चालकों पर हुआ है। पांच माह से लगातार चालान की संख्या कम हो रही है। यातायात माह के दौरान कारवाई के साथ ही लोगों को जागरूक किया जाएगा। इससे यातायात नियमों का पालन नहीं करने वालों की संख्या में और भी कमी आने की उम्मीद है।

संजीव वाजपेयी, एसपी ट्रैफिक

हुआ था। उधर, जबसे जुर्माना राशि बढ़ी है, तभी से चालान की संख्या कम होती जा रही है। जून में जहां 417 चालान रोजाना कटने का आंकड़ा सामने आया था, वहीं जुलाई में यह संख्या 318 रह गई। अगस्त में 226, सितंबर में 245 और अक्टूबर में रोजाना करीब 190 चालान हुए।

आंकड़ों पर एक नजर

| माह | संख्या |
|---------|--------|
| जून | 12510 |
| जुलाई | 9884 |
| अगस्त | 7080 |
| सितंबर | 7359 |
| अक्टूबर | 5903 |



दैनिक जागरण

बेंगलुरु जैसा हो यातायात प्रबंधन...तो सुधर जाएं वाहन चालक

न कोई नियम तोड़ सकेगा, न ही लोगों को किसी तरह की होगी असुविधा

प्रतीप दिवसी • मेरठ

वाहन चालक यातायात नियमों का पालन नहीं कर रहे हैं। ट्रैफिक पुलिस रेकर्डों है तो दर्बोई और फुंच का हवाला देकर कानून हाथ में लेने की कोशिश होती है। इस रोग का इलाज करने के लिए बेंगलुरु में इंटीग्रेटेड ट्रैफिक मैनेजमेंट सिस्टम (आईटीएमएस) लागू हुआ था। वहाँ यह योजना सफल है, इसलिए उसी की तर्ज पर लखनऊ के बाद अब मेरठ, गाजियाबाद में भी इसे अपनाने की प्रक्रिया चल रही है।



बेंगलुरु मॉडल के अध्ययन के बाद ही लखनऊ में इसे शुरू किया गया था। अब मेरठ की प्रदेश सरकार ने स्मार्ट सिटी प्रोजेक्ट में शामिल किया है, इसलिए यहाँ भी आईटीएमएस लागू करने के लिए मंडलायुक्त अनंता सी मेश्राम की अध्यक्षता में माथापच्ची हो रही है। जब



बेंगलुरु के ट्रैफिक मैनेजमेंट सेंटर में इस तरह से वाहनों पर रखी जाती है नजर • सौ-बीटीपी



बेंगलुरु के ट्रैफिक मैनेजमेंट सेंटर में इस तरह से वाहनों पर नजर रखते हैं पुलिसकर्मी और साइबरएसपर्ट • सौ-बीटीपी

रोड की खराब स्थिति से भी करावे हैं अवगत अगर कहीं आगे खराब रोड होती है तो उसकी भी जानकारी डिस्प्ले होती है। खल स्ट्रीप, जेब्रा क्रॉसिंग, स्कूल आदि की स्थिति की जानकारी भी डिस्प्ले होती है।

दुर्घटना रोकने में मदद करते हैं स्ट्रीट फर्नीचर

सड़क दुर्घटना रोकने व गलत ड्राइविंग से बचाने के लिए स्ट्रीट फर्नीचर बहुत सहयोगी होते हैं। वहाँ करीब 20 हजार फेद आह, 5000 हजार्डमार्कर, 5000 रिफ्लेक्टिव मेडियन मार्कर आदि लगाए गए हैं।

सड़कें रंगी हैं थर्मो प्लास्टिक पेंट से, कैसे करेंगे लापरवाही

बेंगलुरु में सभी सड़कों पर सफेद, पीली या अन्य संबंधित रंग की पट्टी, जेब्रा लाइन, रवत स्ट्रीप आदि थर्मो प्लास्टिक पेंट से रंगी हैं। वाहनों को उस पट्टी के नियमों के अनुसार भी चलना पड़ता है। साइड में वाहन खड़ा करने, बस स्टॉप आदि के लिए लाइनें स्पष्ट की गई हैं।

50 लाख रुपये तक प्रतिदिन वसूला जाता है जुमाना

20 हजार चालान होते हैं प्रतिदिन

85 फ्रीसटॉप पथिया वाहन चालक व पीछे बैठने वाले लोग पहनने लग हेल्मेट

10 चौराहे बेंगलुरु में हो चुके हैं जाममुक्त

कटते हैं और 25 से 50 लाख रुपये तक जुर्माना होता है। वहीं, पेंट से लिखे साइज बोर्ड के साथ ही लाइट वाले साइज बोर्ड भी हैं। इससे अंधेरे में भी आसानी से पढ़ा जा सकता है। यदि अचानक ड्रववर्जन, बाढ़ की स्थिति आती है, उसे भी इसी पर डिस्प्ले करा दिया जाता है, ताकि चालक को सूचना मिल सके और वह गलत दिशा में न भटके।

करो, जेब्रा क्रॉसिंग पर न स्कने, निर्धारित सीमा से अधिक तेज गति से चलने पर उसकी सूचना कार्यालय को ऑटोमेटिक सिस्टम के तहत भेजते हैं। वे कैमरे सुबूत भी भेजते हैं। इससे ई-चालान एक सप्ताह में वाहन मालिक के घर पहुँच जाता है। ट्रैफिक मैनेजमेंट ऑफिस में 24 घंटे फ़िल्टर चलते रहते हैं। रोजाना 20 हजार चालान

मेरठ में यह व्यवस्था लागू होगी, तब क्या बदलाव आएगा। इसे बेंगलुरु में हुए सुधार के माध्यम से समझने की कोशिश करते हैं। आइए जानते हैं वहाँ कैसे आया सुधार। **चालान काटते हैं कैमरे:** बेंगलुरु में सर्विलांस कैमरे व इन्फोसैमेट कैमरे की मदद से नियमों का उल्लंघन करने वालों का ई-चालान कर दिया जाता है।



दैनिक जागरण

बाइक के साथ दौड़ती है 'मौत'



सड़क दुर्घटना में होने वाली मौत में सबसे ज्यादा दो पहिया वाहन चालक शामिल हैं इसलिए अगर आप कोई भी दो पहिया वाहन लेकर सड़क पर निकलें हैं तो

सावधानी से चलें और निम्न का पूरी तरह से ज्ञात करें। सड़कों पर सबसे अधिक दो पहिया वाहन हैं, लेकिन पहिया वाहन न तो बड़े वाहनों की तरह हैं और न ही सड़क बनाते समय इसके लिए अलग से कोई लेन है। आंकड़े दुनिया और देश के ही नहीं मेट्रो के ही देख लीजिए। खबरों में जब किसी दुर्घटना से होने वाली मौत की बात सामने आती है तो मेट्रो में इसमें सबसे ज्यादा दो पहिया वाहन शामिल होते हैं। ऐसा है **प्रतीक द्विवेदी** की एक रिपोर्ट...

ये उपाय कर लें बाइक में

- टायर को फिसलने से बचाने के लिए स्टीरिंग ब्रेकिंग सिस्टम लगाएं। अचानक बाइक में ब्रेक लगाते हैं तो यह बाइक के टायर को लॉक होने से रोकता है, जिससे बाइक के फिसलने का डर नहीं होता है।
- स्टीरिंग लिफ्ट ऑफ प्रोटेक्शन फीचर लगाएं। तेज रफ्तार के दौरान जब अचानक से ब्रेक लगते हैं तो बाइक का पिछला पहिया हवा में उड़ जाता है। ये फीचर पिछले टायर को हवा में उड़ने से रोकता है।
- ट्रेक्शन कंट्रोल सिस्टम लगावा लें। कीबोर्ड भरे रास्तों पर फिसलने से यह सिस्टम बचाता है।
- सीकल स्टैबिलिटी कंट्रोल सिस्टम बाइक को स्थिर करता है। बाइक के झुकने के दौरान चालक के राइडिंग स्टाइल, एक्जेलरेशन और पावर का आकलन करके अटोमैटिक तरीके से ब्रेक लगाने और ट्रेक्शन को कंट्रोल करने का कार्य करता है। जिससे बाइक स्थिर होकर चलती है।



54%

मौतों में अंतरराष्ट्रीय आंकड़े में दोपहिया, साइकिल व पैदा चलने वाले शामिल

39.6%

मौतों में भारत में दोपहिया वाले शामिल

1.7%

मौतों में भारत में साइकिल वाले शामिल

10.4%

फीसदमौतों में भारत में पैदा चलने वाले शामिल

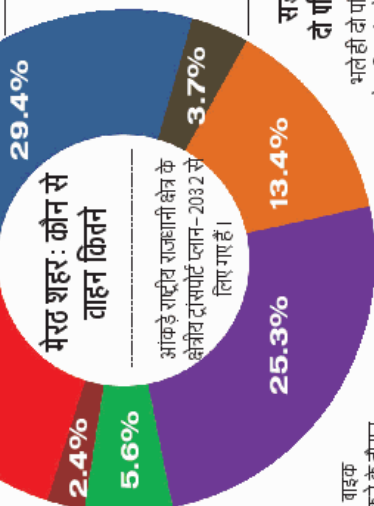


इसलिए दोपहिया वाहन चालक होते हैं शिकार

- भारी वाहनों, बस आदि द्वारा जगह न देना और ओवरटेक के समय नीचे ढकेल देना

- साइड लेन के बजाय मुख्य लेन का प्रयोग करना
- बाइक चालकों द्वारा भी कट लेना और ओवरटेक करना
- हेलमेट न पहनना
- अधिक स्पीड में चलना और नियंत्रित न कर पाना
- बाइक पर फोन से बात करते हुए चलना

- दो पहिया
- तीन पहिया
- छोटे मोटर व्हीकल
- कार, बैन, टैली
- बस, मैत्री बस
- ट्रैक्टर, ट्रॉली
- ट्रक
- अन्य



सड़क की डिजाइन में दोपहिया है ही नहीं

भले ही दोपहिया वाहनों की संख्या सबसे अधिक है, लेकिन उनके चलने के लिए सड़कों पर कोई निर्धारित जगह नहीं है। पैदल चलने वालों के लिए जकर फुटपाथ है, लेकिन उस पर भी कच्चा रहता है। सड़कों की डिजाइन करते समय भी सिर्फ चार

पहिया वाहन चालकों के हिसाब से ही प्लान किया जाता है। ऐसे में सावधानी ही दोपहिया चालकों को बचा सकती है।



सड़क सुरक्षा

मेट्रो में पंजीकृत वाहन



चार पहिया
1 लाख 32 हजार



बस
4400



दो पहिया
5 लाख, 90 हजार



तीन पहिया
10 हजार 244

मौत पर एक शोध यह भी कहता है

दो पहिया वाहन चालक + हेलमेट न पहनना + शराब पी लेना + अधिक स्पीड से वाहन चालना + अनियंत्रित चालना + सड़क के गड्ढे या अन्य दुर्घटना वाले संकेत दिखाई न देना + सड़क पर अंधेरा + फिसल जाना + दुर्घटना होने पर समय से अस्पताल न पहुंचना = मौत की पूरी आशंका।



वाहनों का इतना दबाव तो टक्कर क्यों न लगे

मेट्रो में प्रतिदिन 83 हजार 681 वाहन आते-जाते हैं। इसमें से 64 फीसद वाहन से यात्री गुजरते हैं। 22.4 फीसद से माल ढोए जाते हैं। 9.3 से 18.4 फीसद ही भारी वाहन रात में चलते हैं, बाकी दिन में ही निकलते हैं। पीक ऑवर में 7.0 से 9.2 फीसद वाहन बढ़ जाते हैं। यह आंकड़े 2007 के एक सर्वे पर आधारित हैं। उसके बाद वाहनों की संख्या काफी बढ़ी है। ऐसे में वर्तमान में वाहनों का दबाव और हो गया है।





दैनिक जागरण

सलीके से चलें... गाड़ी के पुर्जे बदल सकते हैं, जिंदगी नहीं

जया साँबिए, बहा गुजरती है एक बरिबार पर, जब सकुशल घर से निकलने वाला एक सदस्य कभी लौटकर नहीं आता। अभावक... अखरण वह बरिबार से बाहर हैं जहां है। हर रोज़ हंसता-खेलता बच्चा स्कूल जाता है, लेकिन उसके कभी नहीं आने का सूबना मिलती है। एक जिंदगी को खल करके बरिबार खड़े तबाल करने का दुखद दृढ़ को बसाव करणों में सड़क दुर्घटना टॉप 10 में है। आकरने आखों को नम कर देते हैं। किसी सड़क दुर्घटना में जकारत सड़क पर चलने का खतरा सौखने को है। 'वर्ल्ड डे ऑफ़ रिमिबरेंस फॉर रोड ट्रेफिक विक्टिम्स' के लिए जो इस बार का थीम रखा गया था, उसका मतलब है 'बह जिंदगी कर के पुर्जे को तरह नहीं है जिससे बदला जा सके। इसलिए खर जैसे वालों को स बात कर चलाए जिससे अपनी और खुद की जिंदगी सलामत रख सकें।

प्रदीप डीडी • मेरठ

सड़कों में लगातार गुपार व सुखा के तमाम इतिजाम करने के बाद भी हर साल सड़क दुर्घटना को वजह से मीमा, मपीर घायल होना का रण-मेर आदि अंग खो देने के मामले बढ़ते जा रहे हैं। जूनवा और रेशा के साथ ही हमारे जिला मेरठ के औ हालात भेद-द खराब स्थिति में हैं। सड़क दुर्घटनाएं आम बात हो गईं जिनसे हम मरब यू हो चुके जाते हैं पर जिसके परिहार के साथ ऐसा होता है, उनके बर वसा-वसा बदल सकते हैं, इसकी कल्पना नहीं कर सकते। फिर भी इस खबर को पहिण और सुधरने की कोशिश में साध दीजिए।

| | |
|------------|--|
| 413 | लोग भारत में प्रतिदिन सड़क दुर्घटना में मरते हैं |
| 500 | स्कूली बच्चों अक्सर प्रतिदिन दुर्घटना के शिकार होते हैं |
| 69 | पैसाद ऐसे दुर्घत्तों की मौत होती है जिनकी उम्र 18 से 45 के बीचा है |
| 03 | पैसाद जोड़ियों इन मौतों की कगार से प्रभावित होती है |
| 80 | दुर्घटनाएं हर साहसिले के 18 'काइटी' पर होती है |



दुर्घटना की व यात्रागत निधियों की जानकारी देने के प्रमोबारी •

नियमों का पालन करें, खुद के साथ दूसरे भी सुरक्षित रहेंगे

जारा, मेरठ : यातायात माह के 17वें दिन ट्रेफिक पुलिस ने दुर्घटनाओं को रोकने और गाड़ी चलाने समय सौट बेल्ट पहनाने की ट्रेफिक इन्स्पेक्टर ने प्रमोबारी को नियमों की जानकारी दी। कड़ी, दिनभर के एक हजार 75 का चलान किया गया। रविवार को ट्रेफिक इन्स्पेक्टर अजित कुमार मिश्रा के नेतृत्व में टीम गांव में पड़्यो। इस दौरान बड़ी संख्या में प्रमोबारी को नियमों की जानकारी दी गई। उन्होंने कहा कि नियमों को अमल में लाने का पालन करने से खुर के साथ ही अपर दूसरे को भी सुरक्षित रखते हैं। इसलिए वाहन चलाने समय सौट बेल्ट पहनने और गाड़ी चलाने समय सौट बेल्ट पहनाने की ट्रेफिक इन्स्पेक्टर ने प्रमोबारी को नियमों की जानकारी दी। कड़ी, दिनभर के एक हजार 75 का चलान किया गया। रविवार को ट्रेफिक इन्स्पेक्टर अजित कुमार मिश्रा के नेतृत्व में टीम गांव में पड़्यो। इस दौरान बड़ी संख्या में प्रमोबारी को नियमों की जानकारी दी गई। उन्होंने कहा कि नियमों को अमल में लाने का पालन करने से खुर के साथ ही अपर दूसरे को भी सुरक्षित रखते हैं।



सैलगी के लिए विद्यमान व्यक्ति •



सड़क दुर्घटनाओं में भूत व्यक्ति की रक्षा में परिवहन विभाग कार्य में और अपर •

आप भी लीजिए यह शपथ...

"मैं यह शपथ होता हूँ कि मैं सड़क पर वाहन चलाने से पहले सभी सुरक्षा संबंधी बातों का ध्यान रखूंगा। मैं सड़क एवं यातायात नियमों का हमेशा पालन करूंगा। मैं अपने एवं सड़क पर चलने वाले सभी साधियों की सुरक्षा का ध्यान रखूंगा। मैं समर्पित भाव से सड़क सुरक्षा पर निर्भर रूप से कार्य करूंगा और दूसरों को भी शिक्षित एवं जागृत करने के लिए प्रेरित करूंगा। मैं सड़क पर दुर्घटना पीड़ित व्यक्ति को मदद करने में हमेशा अग्रसर रहूँगा, एक स्वच्छ-स्वस्थ-सुरक्षित सड़क संस्कृति विकसित करने का प्रयास करूँगा।"

(शपथ का यह प्रारूप सड़क

ये हैं हमारे मेरठ के हाताव सड़क दुर्घटना में मौत

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 2015 | 292 |
| 2016 | 326 |
| 2017 | 329 |
| 2018 | 328 |
| 2019 | 332 अथ तक |
| सड़क दुर्घटनाओं की संख्या | |
| 2015 | 728 |
| 2016 | 778 |
| 2017 | 820 |
| 2018 | 789 |
| 2019 | 768 अथ तक |

परिवहन एवं रजमार्ग मंत्रालय का है)।

हादसों में मृत लोगों को दी गई श्रद्धांजलि

जारा, मेरठ : सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए लोगों को श्रद्धांजलि देने के लिए वर्ल्ड डे ऑफ़ रिमिबरेंस फॉर रोड ट्रेफिक विक्टिम्स मनाया गया।

रविवार सुबह गांधी बाग में माल रोड पर पैदल मार्च निकाला गया। इसमें वे लोग भी शामिल हुए जो सड़क दुर्घटना में पैर वा हाथ खो चुके हैं। इसमें स्कूली बच्चों ने भी प्रतिभाग किया। शाम 5.30 बजे कमिश्नर स्थित चौधरी चरण सिंह पार्क में कैडल मार्च निकाला गया। एडीएम वित्त सुभाष प्रजापति, एआरटीओ दिनेश कुमार, स्वेता वर्मा ने शपथ दिलाई।

अइन जन सेवा समिति ने दी जानमारी जारा, मेरठ : अइन जन सेवा समिति की मेरठ शाखा ने रविवार को साकेत चौरहा पर यातायात पुलिस के सहयोग से यातायात जनसंख्या अभियान चलाया गया। यातायात के नियमों का डालेंधन करने वाले वाहन चालकों पर होने वाली कार्यवाही की जानकारी दी। ऐसे वाहन चालकों को यातायात के नियमों का पालन करने के लिए जागरूक किया।



दैनिक जागरण

चालक का मुंह महका या तोड़ी गति सीमा तो खैर नहीं

नशे में धुत होकर वाहन चलाने वालों को भेजा जाएगा अस्थाई जेल, स्पीड रडार और ब्रीद एनलाइजर की मदद से हुड़दंगियों को पकड़ेगी पुलिस

जागरण संवाददाता, मेरठ

: मंगलवार की रात और बुधवार को हुड़दंग मदाने वालों की खैर नहीं रहेगी। आम आदमी नावर्ष का जश्न पूरी शान्ति और उमंग से मना सके, उसे कोई परेशानी नहो, इस हेतु मेरठ पुलिस ने इन तीन श्रेणियों में बांटेकर लोगों पर नजर रखने व आरोपित होने पर कार्रवाई करने का निर्णय लिया है...

शराब पीनी है तो वाहन के साथ हर हात में चालक होना ही चाहिए

15

तय स्थानों पर पुलिसाधिकृत ब्रीद एनलाइजर की मदद से सूखी मुह

पुलिस ने सभी पब, बार और शराब परोसने वाले रेस्त्रां के प्रबंधन को सुनिश्चित करने के लिए कहा है कि उनके ग्राहक शराब पीकर गाड़ी न चलाएं। इसके लिए शराब पीने वाले ग्राहक को ड्राइवर या किराए की गाड़ी लेने के लिए कहा गया है। नशे में वाहन चलाने वालों की ब्रीद एनलाइजर से जांच की जाएगी। यदि मदिरापान करने वाला व्यक्ति वाहन चलाता मिला तो उसे हिरासत में लिया जाएगा।

20 06

स्थानों पर स्पीड रडार की मदद से हथोड़ी गति सीमा उल्लंघन की जांच

गति सीमा पार की तो खैर नहीं

जश्न के दौरान अथवा शराब पीकर यदि आपने गति सीमा का उल्लंघन किया तो आपका पकड़ जाना तय है। पुलिस ने ओवर स्पीड वाहनों को पकड़ने के लिए व्यवस्था कर रखी है।

ऐसे होंगी नए साल में सुरक्षा

- 11 जून में बांटा जनपद, छह जून शहर और पांच जून देहात में बने
- 31 सेक्टर में जनपद को बांटा दिया। 15 शहर और 16 देहात में बने।
- लगभग 200 कॉन्स्टेबल
- 100 हेड कॉन्स्टेबल
- 200 संगरूट
- 80 दारोगा
- 32 इंस्पेक्टर।
- पुलिस के सभी वाहन।



पाकिंग की व्यवस्था जरूर कर लें

होटल स्वामियों को आदेश दिया गया है कि पाकिंग की व्यवस्था सही करें, सड़क पर जाम नहीं लगना चाहिए। मॉल और प्रमुख स्थानों पर पुलिस की टीम की विशेष नजर रहेगी।

शराब पीकर गाड़ी चलाने वाले, तेज गति से वाहन चलाने वाले, नशे में हुड़दंग करने वाले

ऐसे हुड़दंगियों से निपटने के लिए पुलिस की चार स्पेशल टीमें बनाई गई हैं। मंगलवार की शाम से ही शहर के तमाम प्रमुख परिया में यातायात और पुलिस की टीमें तैनात हो जाएंगी। रात आठ बजे के बाद शहर के मुख्य बाजारों में पुलिस की टीमें घूमती रहेगी। दिल्ली हाईवे, दिल्ली रोड और हाफुड रोड पर, शॉपिंग मॉल, आबूलेन और सेंट्रल मार्केट में एंटी रोमियो की टीम भी गश्त करेगी। आतिशबाजी और कानफाड़ संगीत पर भी रोक है। नियम तोड़ने वालों को गिरफ्तार करने का भी निर्देश है। सभी थाना प्रभारियों को 31 दिसंबर और एक जनवरी को विशेष चोकिंग अभियान चलाने के लिए कहा गया है। एसपी ट्रैफिक संजीव बाजपेयी ने बताया कि सभी इलाकों में लोकल पुलिस, फैंटम और ट्रैफिक पुलिस के संयुक्त दल पिकेट लगाकर चोकिंग करेंगे। मंदिरों में भी सुरक्षा के लिए पुलिस की टीमें लगा दी गई हैं।



सभी थानास्तर पर विशेष टीमों दो दिन तक कड़ी चोकिंग करेगी। यातायात पुलिस की भी देखात एक बजे तक झुटी लगा दी गई है। सभी मॉल और आयोजन स्थलों पर पुलिसकर्मी तैनात रहेंगे। शराब पीकर वाहन चलाने वालों के खिलाफ पूरी रात चोकिंग अभियान चलाया जाएगा। इसके लिए विशेष तौर पर ब्रीद एनलाइजर भी मंगाए गए। हुड़दंगियों से निपटने के लिए पुलिस लाइन में अस्थाई जेल भी बनाई गई है। अजय साहनी, एसपी सिटी



Purnima Singh

Principal Correspondent

Times Now Hindi

Purnima Singh works as a Principal Correspondent with Times Now. During the fellowship, she planned to work on how potholes and bumps on roads may cause back pain and cervical problem, the hazardous impact of construction dust on people's health, and on underage driving accidents being on the rise in Delhi and NCR, which will include research, reporting, data and Interviews of doctors from government and private hospitals of Delhi and NCR.

दुर्घटना के बाद जिंदगी बचेगी या नहीं, यह बताती है क्रैश टेस्ट रेटिंग, जानें आपकी कार को मिले कितने स्टार

Link: <https://www.timesnowhindi.com/auto/article/crash-tests-and-safety-ratings-for-indian-cars-how-it-is-done-and-its-importance/274428>

पूर्णिमा सिंह

Updated Dec 29, 2019 | 13:45 IST

What are crash test ratings: भारत जैसे देश में करीब हर मिनट एक जान जाती है। ऐसे में क्रैश टेस्ट में फेल हो चुकी कारों को सड़कों पर चलना हादसों को न्योता देने जैसा है।

मुख्य बातें

- साल 2017 में कुल 464910 दुर्घटनाओं के मुकाबले साल 2018 में कुल 467044 सड़क दुर्घटनाएं हुईं
- अधिकांश प्रचलित कारों की क्रैश रेटिंग 2 या उससे कम है जबकि लोग धडल्ले से इन कारों में चल रहे हैं
- क्रैश टेस्ट की रेटिंग के लिए एक डमी कार बनाई जाती है जिसके अंदर सेंसर लगाया जाता है सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की रिपोर्ट 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं - 2018' के अनुसार साल 2017 में कुल 464910 दुर्घटनाओं के मुकाबले साल 2018 में कुल 467044 सड़क दुर्घटनाएं हुईं। तेज रफ्तार, शराब पीकर गाड़ी चलाना, हेलमेट और सीट बेल्ट की अनदेखी इन दुर्घटनाओं में बड़े जिम्मेदार हैं। इन सब कारणों से इतर एक्सीडेंट्स की एक बड़ी वजह सड़क पर बढ़ते वाहन भी हैं। कम रखरखाव वाली गाड़ियां, उनमें सुरक्षा उपकरणों का न होना या फिर नई गाड़ी खरीदते समय उनके क्वालिटी फीचर्स को न चेक करना आदि भी ऐसे कई कारण हैं जो इन एक्सीडेंट्स को बढ़ावा देते हैं।

नई कार खरीदते वक्त अगर हम कुछ बुनियादी बातों का खयाल रखें तो दुर्घटना का शिकार होने से बच सकते हैं। क्या आपने कार खरीदने से पहले उसकी क्रैश टेस्टिंग के बारे में पता लगाया है? कई लोगों को तो इसकी जानकारी तक नहीं है कि ये क्रैश टेस्ट रेटिंग आखिर है क्या? इस लेख में हम आपको पता रहे हैं कि क्रैश टेस्ट रेटिंग क्या है और भारत में बिकने वाली टॉप 10 कारों की क्रैश टेस्ट रेटिंग कितनी है?

क्रैश टेस्ट रेटिंग क्या है?

जब भी आप कार लेने की सोचते हैं तो आप सिर्फ दो चार मुख्य फीचर को ही तवज्जो देते हैं जैसे कि इंजन की पॉवर, ब्लूटूथ कनेक्टिविटी, जीपीएस या फिर कार का रंग। जबकि आपको यह पता होना चाहिए कि ये सारे फीचर दुर्घटना के समय कोई काम नहीं आते हैं। दुर्घटना के वक्त आपके कार की क्रैश टेस्ट रेटिंग कैसी है उसी से तय होगा कि आपकी जिंदगी सही सलामत बचेगी या नहीं।

दरअसल क्रैश रेटिंग यह बताती है कि दुर्घटना के समय यह कार के अंदर बैठे लोगों को बचाने में कितनी सक्षम है। इस समय मौजूद अधिकांश प्रचलित कारों की क्रैश रेटिंग 2 या उससे कम है जबकि लोग धडल्ले से इन कारों में चल रहे हैं। पश्चिमी देशों में कार क्रैश टेस्ट रेटिंग को लेकर कानून बहुत ही सख्त हैं और बिना टेस्ट पास किये कार की बिक्री की अनुमति नहीं मिलती है।

कैसे किया जाता है क्रैश टेस्ट :

क्रैश टेस्ट की रेटिंग के लिए एक डमी कार बनाई जाती है जिसके अंदर सेंसर लगाया जाता है। उसके बाद सामने से या साइड से उस डमी कार में तेज टक्कर मारी जाती है। यह टक्कर लगभग 40 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से आ रही दूसरी गाड़ी से मारी जाती है। अंदर लगे हुए सेंसर यह बताते हैं कि उस सीट पर बैठे व्यक्ति को इस टक्कर से कितनी चोट पहुंच सकती है। जितनी कम चोट लगने की संभावना होगी समझिये उस कार की क्रैश रेटिंग उतनी ही अधिक होगी। अगर कार पूरी तरह टूट फूट जाती है और अंदर लगे सेंसर भी टूट जाते हैं तो यह दर्शाता है कि कार की क्रैश रेटिंग जीरो है।

टॉप 10 कारों की क्या है क्रैश टेस्ट रेटिंग?

हम यहां आपको भारत के 5 सबसे ज्यादा बिकने वाली कारों की क्रैश रेटिंग बता रहे हैं। आप खुद ही अंदाज़ा लगाइए कि इन कारों को लेते समय क्रैश रेटिंग की अनदेखी करके आप कितनी बड़ी गलती कर रहे हैं।

| कार | रेटिंग |
|---------------------|---------|
| मारुति स्विफ्ट | 0 स्टार |
| मारुति ऑल्टो | 0 स्टार |
| महिंद्रा स्कोर्पियो | 0 स्टार |
| मारुति वैगन-आर | 2 स्टार |
| हुंडई आई10 | 0 स्टार |
| मारुति ब्रीजा | 4 स्टार |
| हुंडई सैंट्रो | 2 स्टार |
| टाटा नैनो | 0 स्टार |
| टोयोटा इटियाँस | 4 स्टार |
| रेनॉल्ट डस्टर | 3 स्टार |

कार लेते समय किन चीजों का रखें ध्यान :

अब तक आप समझ ही गए होंगे कि क्रैश रेटिंग आपके जीवन के लिए कितनी ज़रूरी है। तो अगली बार जब आप कार लेने जाएं तो सिर्फ डिज़ाइन और लुक पर ही फ़िदा ना हो जाएँ बल्कि उसके असली फीचर्स को भी जांचें परखें। सबसे पहले कार की क्रैश टेस्ट रेटिंग देखें, कोशिश करें कि 4 स्टार या 5 स्टार क्रैश रेटिंग वाली कार को ही खरीदें। साथ ही यह भी देखें कि आपकी ड्रीम कार में आपकी जिंदगी को बचाने वाली और किन किन फीचर्स का ध्यान रखा गया है।

मसलन उसमें अच्छी क्वालिटी का एयर बैग और सीट बेल्ट होना चाहिए। हाल ही में आई एक रिपोर्ट के अनुसार अच्छी क्वालिटी का एयरबैग खतरनाक दुर्घटना होने के बाद भी ड्राइवर और साथ में बैठे लोगों को बचाने में सक्षम होता है। इसी तरह पीछे की सीट पर भी सीट बेल्ट और छोटे बच्चों के लिए बेबी सीट बेल्ट है या नहीं, इसकी भी जांच करें।

इन सारी चीजों की जांच के बाद ही कार के डिज़ाइन और बाकी फीचर चेक करें और उस आधार पर कार चुनें। अगर आपकी मनपसंद कार में जीवनरक्षक फीचर नहीं हैं तो इस बारे में कार निर्माता कंपनी से शिकायत करें। साथ ही साथ सरकार पर भी दवाब बनाएं कि भारत में भी क्रैश टेस्ट रेटिंग से जुड़े नियमों को सख्त बनाया जाए और उनका सख्ती से पालन हो। आखिर अपनी जिंदगी से प्यार किसे नहीं है !!

Drunk and Drive: क्या हैं ड्रंक एंड ड्राइव से जुड़े नियम, कितनी शराब पीकर गाड़ी चलाने से हो जाती है जेल

Link: <https://www.timesnowhindi.com/auto/article/drunk-and-drive-how-much-beer-whisky-alcohol-in-ml-you-can-legally-drink-and-drive-in-india/274222>

पूर्णिमा सिंह

Updated Dec 28, 2019 | 08:31 IST

alcohol limit for driving: एक निश्चित मात्रा में अगर आप शराब पीकर गाड़ी चलाएंगे, तो दिक्कतों का सामना नहीं पड़ेगा, लेकिन जैसी ही यह सीमा पार हुई आपको भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ जाएगा।


मुख्य बातें

- आंकड़ों से पता चलता है कि एक्सिडेंट का सबसे प्रमुख कारण शराब पीकर ड्राइविंग करना है
- भारत में इसका आंकड़ा दुनिया में सबसे ज्यादा है
- भारत के सभी शहरों में इसे रोकने के लिए पुलिस की ओर से चेक प्वाइंट्स लगाए गए हैं

शराब ना केवल स्वास्थ्य बल्कि जीवन के कई मोड पर हमारे लिए हानिकारक साबित होती है। मसलन, शराब पीकर गाड़ी चलाना, जिसके कारण चालान का सामना करना पड़ सकता है। शराब पीकर गाड़ी चलाना भारत समेत दुनिया के कई देशों प्रतिबंधित है, लेकिन यहां शराब पर प्रतिबंध नहीं है। इसलिए हर साल बड़ी संख्या में ड्रंक एंड ड्राइव के केस सामने आते हैं। बात अगर ड्रिंक एंड ड्राइव तक ही नहीं, इसके कारण होने वाले हादसों की भी है। भारत में बड़ी संख्या में सड़क हादसों का कारण शराब के नसे में गाड़ी चलाना है।

बहुत से लोगों को लगता है कि वह शराब पीने के बाद माउथ फ्रेशनर या ब्रश करके गाड़ी चलाएंगे तो पुलिस को चकमा दे देंगे। ऐसा सोचना उन्हें मुश्किल में डाल सकता है। तकनीक के सहारे पुलिस काफी एडवांस हो गई है। भारत के बड़े या छोटे शहर हर जगह ट्रैफिक पुलिस द्वारा ड्रिंक एंड ड्राइव मामले में एक खास तरह की मशीन (ब्रेथलाइजर) इस्तेमाल की जाती है, जिसके जरिए वह आसानी से पता लगा सकते हैं कि कौन सा शख्स शराब पीकर गाड़ी चला रहा है और कौन सा नहीं। खास बात ये है कि इस मशीन के जरिए व्यक्ति ने कितनी मात्रा में शराब पी है, इसकी भी पूरी जानकारी मिल जाती है।

यानी एक निश्चित मात्रा में अगर आप शराब पीकर गाड़ी चलाएंगे, तो दिक्कतों का सामना नहीं पड़ेगा, लेकिन जैसी ही यह सीमा पार हुई आपको भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ जाएगा। कई बार लोगों को लगता है कि आखिरकार पुलिस प्रशासन को इससे क्या समस्या हो सकती है। क्योंकि शराब पीकर गाड़ी हम चलाएंगे तो नुकसान हमें होगा। पर ये सोचना गलत है, जब आप शराब पीकर गाड़ी चलाते हैं, तो सिर्फ अपनी ही जान नहीं बल्कि अपने साथ कई लोगों की जान दांव पर लगाते हैं।



दुनियाभर में शराब पीकर होने वाले सड़क हादसों पर नजर डालने पर पता चलता है कि इसकी संख्या सबसे ज्यादा भारत में हैं। आंकड़ों के अनुसार प्रति वर्ष करीब 1.34 लाख लोगों के हुए सड़क हादसों में 70 प्रतिशत मौतें सिर्फ शराब पीकर गाड़ी चलाने चलाने से होती है।

कानून में कितनी मात्रा में पीकर चलाई जा सकती है गाड़ी

भारत में प्रति वर्ष होने वाले सड़क हादसों पर नजर डालने के बाद तो सिर्फ यही कहा जा सकता है कि किसी भी हालत में शराब पीकर गाड़ी नहीं चलानी चाहिए। दिल्ली ट्रैफिक पुलिस के अनुसार, कोई शख्स शराब पीकर गाड़ी चला रहा है या नहीं इसका पता ब्रेथलाइजर की मदद से बल्क एल्कोहल कंटेंट (BAC) के जरिए किया जाता है।

यदि ड्राइवर के ब्लड में एल्कोहल कंटेंट की मात्रा 100 ml में 0.03 प्रतिशत यानी की 30 mg होती है तो यह सेफ है। यदि ड्राइवर इससे ज्यादा मात्रा में शराब पीकर गाड़ी चला रहा है, तो उस पर कानूनी कार्रवाई की जा सकती है। ब्लड स्ट्रीम में एल्कोहल दो चीजों से प्रभावित होता है। एक व्यक्ति का वजह और दूसरा शरीर में हाइड्रेशन या वाटर कंटेंट की मात्रा।

आमतौर पर रेग्युलर बीयर (300 ml या एक पाइंट) में 4 फीसदी एल्कोहल रहता है या टोटल 13.2 ml एल्कोहल होता है। वहीं, रेगुलर व्हीस्की (30 ml) में 43 फीसदी एल्कोहल या 12.9 ml एल्कोहल होता है। इसके अलावा, रेगुलर वाइन (100 ml) में 12 फीसदी या 12 ml एल्कोहल होता है।

ड्रिंक एंड ड्राइव केस में फंसे तो होगी ये सजा:

भारत में कोई भी शख्स ड्रिंक एंड ड्राइव के केस में फंसता है तो उस पर ट्रैफिक पुलिस द्वारा मोटर व्हीकल एक्ट की धारा 185 लगाई जाती है। इसमें लिखा है कि आपने मोटर व्हीकल एक्ट की धारा 185 का उल्लंघन किया है जिसके चलते आपका वाहन मोटर व्हीकल एक्ट की धारा 207 के तहत जब्त किया जाता है। ट्रैफिक पुलिस द्वारा गाड़ी को जब्त किए जाने के बाद ड्राइवर को सभी दस्तावेजों को माननीय सी।जे।एम। कोर्ट में पेश करना होता है। इसमें छह माह तक की जेल या 2,000 रुपए का जुर्माना या दोनों शामिल है

शराब पीने के कितनी देर बाद करें ड्राइव:

हाल में वर्जिनिया टेक यूनिवर्सिटी में हुई एक रिसर्च में यह बात सामने आई है कि बीयर की दो पाइंट बोतल में 600 एमएल, लार्ज व्हीस्की में 60 एमएल और वाइन के दो ग्लास में 200 एमएल लेने से बल्ड एल्कोहल कंटेंट का हिस्सा बनता है। इस रिसर्च के दौरान शोधकर्ताओं ने पाया कि 9.5 एमएल का एल्कोहल उतरने में 1 घंटे का वक्त लगता है।

यानी पाइंट बीयर पीने के बाद ड्राइवर को कम से कम 90 मिनट का इंतजार करना चाहिए, इसके बाद ही किसी गाड़ी को ड्राइव करना चाहिए। बीयर का नशा उतरने में समय कम लगता है, लेकिन किसी ने लार्ज व्हीस्की पी है तो उसे 3 घंटे बाद ही किसी गाड़ी को चलाना चाहिए।

Road traffic safety : ट्रैफिक लाइट जंप करने से रोकेंगे ये पुतले, इस शहर की पुलिस ने शुरू की अनोखी पहल

<https://www.timesnowhindi.com/trending-viral/article/road-traffic-safety-bangalore-traffic-police-deploys-mannequins-in-police-uniforms-to-regulate-traffic-in-the-city/270085>

ट्रेंडिंग/वायरल

पूर्णिमा सिंह

Updated Nov 28, 2019 | 14:00 IST

Bangalore Traffic: सड़क हादसों से लोगों को बचाने के लिये बेंगलुरु पुलिस ने एक अनोखी पहल की है। बेंगलुरु पुलिस ने पुतलों को ट्रैफिक पुलिस की वर्दी पहनाकर सड़कों पर तैनात किया है, जिससे ट्रैफिक नियमों का पालन हो।




mannequins in police uniforms | तस्वीर साभार: Twitter

मुख्य बातें

- लोग ट्रैफिक नियम मानें इसके लिये पुलिस आए दिन कोई न कोई अभियान चलाती रहती है
- बेंगलुरु पुलिस ने पुतलों को ट्रैफिक पुलिस की वर्दी पहनाकर सड़कों पर तैनात किया है
- बेंगलुरु की सड़कों पर लगभग 71 लाख वाहन गुजरते हैं

ट्रैफिक नियम लोगों की सुरक्षा के लिये बनाए गए हैं लेकिन ऐसे बेहद कम लोग हैं जो उसका पालन करते हैं। लोग ट्रैफिक नियम मानें इसके लिये पुलिस आए दिन कोई न कोई अभियान चलाती रहती है। ऐसे में सड़क हादसों से लोगों को बचाने के लिये बेंगलुरु पुलिस ने एक अनोखा कदम उठाया है। लोग सिगनल जंप न करें या ओवरस्पीडिंग से उनकी



दुर्घटना न हो इसलिये बेंगलुरु पुलिस ने पुतलों को ट्रैफिक पुलिस की वर्दी पहनाकर सड़कों पर तैनात किया है। यह पुतले दिखने में फिट लगते हैं, जिन्हें रिफ्लेक्टर जैकेट, सफेद शर्ट, खाकी पैंट्स, टोपी और काले जूते पहनाए गए हैं।

1 करोड़ 20 लाख की आबादी वाले शहर बेंगलुरु में ऐसे ही लगभग 200 पुतलों को ट्रैफिक पुलिस की वर्दी में अलग-अलग स्थानों पर तैनात किया जाएगा। ऐसे में अब उम्मीद जताई जा रही है कि यातायात पुलिस का यह अनोखा आडिया कितना काम करेगा।

पुलिस को कहां से आया ये आडिया

संयुक्त पुलिस आयुक्त (यातायात) बी आर रविकांथ गौड़ा ने बताया कि ट्रैफिक पुलिसकर्मी को देखते ही मोटर चालकों का व्यवहार अपने आप बदल जाता है। पुलिस को हर जगह तैनात नहीं किया जा सकता है और इसलिए हमने पुतलों को लगाने का फैसला किया है। पुतलों को अगले दिन असली पुलिसकर्मी के साथ बदल दिया जाएगा, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि मोटर चालक नियमों का पालन करें। इस सप्ताह की शुरुआत 30 पुतलों के सी की गई थी, जिसे अब 170 पुतलों में तबदील किया जा चुका है।

रविकांथ गौड़ा ने आगे बताते हुए कहा, हमारा प्रयास यह सुनिश्चित करना है कि प्रत्येक गाड़ी चलाने वाला न सिर्फ अपनी सुरक्षा के लिए बल्कि अन्य मोटर चालकों और पैदल चल रहे लोगों की सुरक्षा के लिए भी यातायात नियमों का पालन करे। इस तरह सड़कों पर सुचारू रूप से वाहनों की आवाजाही और कम ट्रैफिक जाम लगेंगे।

बेंगलुरु पुलिस की इस पहल की सोशल मीडिया पर हो रही जम के तारीफ

बेंगलुरु की सड़कों पर लगभग 71 लाख वाहन गुजरते हैं। ऐसे में सोशल मीडिया पर ट्रैफिक पुलिस की वर्दी पहना कर खड़े किये गए इन पुतलों की सराहना हो रही है। लोगों को लगता है कि यह अच्छा प्रयोग है। पुतले को अलग-अलग स्थानों पर अक्सर स्थानांतरित करते रहना चाहिये।

बता दें कि बेंगलुरु की आबादी 1 करोड़ 20 लाख है, जिसमें से सड़कों पर लगभग 71 लाख गाड़ियां दौड़ती हैं। वहीं, हर साल ट्रैफिक पुलिस लगभग 1.5 लाख रु का चालान वसूलती है। न सिर्फ बेंगलुरु में बल्कि देश के अन्य शहरों में भी ट्रैफिक पुलिस लोगों को ट्रैफिक नियमों के प्रति जागरूक करती रहती है।

दोस्त की मौत से लिया सबक, अब नौकरी छोड़ फ्री में बांट रहे हैं बाइकर्स को हेलमेट, पढ़ें 'हेलमेट मैन' की कहानी

ट्रेंडिंग/वायरल

पूर्णिमा सिंह

Updated Dec 22, 2019 | 14:09 IST

Road traffic safety: राघवेंद्र कुमार ने सड़क सुरक्षा अभियान को मजबूती देने के लिये अपनी नौकरी तक छोड़ दी और जीवन भर के लिये इसी कार्य को अपना मिशन बना लिया। लोग इन्हें प्यार से 'हेलमेट मैन' कह कर बुलाते हैं।



Helmet Man Raghvendra Kumar | तस्वीर साभार: Twitter

मुख्य बातें

- 'हेलमेट मैन' पिछले पांच साल से 25 हजार हेलमेट बांट चुका है
- हेलमेट बांटने की वजह से लोग इन्हें प्यार से 'हेलमेट मैन' कह कर बुलाते हैं
- राघवेंद्र पिछले पांच साल से न सिर्फ बड़ों को बल्कि बच्चों को भी हेलमेट बांट रहे हैं

भारत में सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों की एक बड़ी वजह है हेलमेट ना पहनना। 2014 में अपने जिगरी दोस्त को बाइक हादसे में खो देने वाले बिहार के कैमूर के रहने वाले राघवेंद्र कुमार अब लोगों को जगह-जगह सड़कों पर फ्री हेलमेट बांटने का काम करते हैं। मकसद सिर्फ इतना है कि उनके दोस्त की तरह किसी अन्य कि जान बिना हेलमेट के न जाए। राघवेंद्र कुमार, एक ऐसा नाम है जो इंसानी जज्बे और जुनून की मिसाल है। ऐसा

हम इसलिये कह रहे हैं क्योंकि उन्होंने सड़क सुरक्षा अभियान को मजबूती देने के लिये अपनी नौकरी छोड़ दी और जीवन भर इसी कार्य को करने का मिशन बना लिया।

हेलमेट बांटने की वजह से लोग इन्हें प्यार से 'हेलमेट मैन' कह कर बुलाते हैं। राघवेंद्र न सिर्फ हेलमेट बांटते हैं बल्कि लोगों से उनकी पुरानी किताबें लेकर गरीब विद्यार्थियों को निशुल्क देते भी हैं। गर्व की बात तो यह है कि इनकी दी हुई किताबों से कई बच्चों ने अपनी कक्षा में टॉप तक किया है। यहां जानें हेलमेट मैन के इस नेक काम के बारे में थोड़ा विस्तार से...

देश में पढ़े लिखे लोग ही धर्म का जहर फैला रहे हैं उन्हें समझना चाहिए सड़क दुर्घटना में जितनी हो रही है प्रतिवर्ष. उतनी मौत विश्व युद्ध में भी नहीं हुआ था. फिर सभी धर्म के नाम पर देश का सर्वनाश करने पर क्यों तुले हैं आज देश की मीडिया ही आतंकवादी हो चुकी है. [#Helmetman](#)

[#Raghvendra](#)



11

[8:41 am - 22 नव° 2019](#)

सड़क दुर्घटना में दोस्त को खो कर बन गए 'हेलमेट मैन'

पुरानी यादों को ताजा करते हुए राघवेंद्र कुमार ने बताया कि दिल्ली में एलएलबी की पढ़ाई के दौरान उनकी कृष्ण कुमार से मुलाकात हुई। दोनों हास्टल के एक ही कमरे में रहा करते थे और कुछ ही दिनों में दोनों के बीच भाई का रिश्ता बन गया। साल 2014 में ग्रेटर नोएडा एक्सप्रेस वे पर बिना हेलमेट के बाइक चलाने की वजह से कृष्ण कुमार के सिर में चोट लगने से मौत हो गई। हेलमेट न होने के कारण किसी मां का बेटा न खोए इसके लिए राघवेंद्र ने लोगों को हेलमेट के प्रति जागरूक करना शुरू कर दिया।

[#Helmetman](#) [#Indiametro](#) [#Delhi](#)

हेलमेट मैन राघवेंद्र कुमार ने आज दिनभर दिल्ली मेट्रो में लोगों को हेलमेट के लिए जागरूकता के साथ नया तोहफा दिया मेट्रो में चलने वाले को.



8

[10:33 pm - 4 सित° 2019](#)

[Helmet Man](#) [@HelmetMan13](#)

यह कार्य देश में तबाही ला सकती है. जितने भी रिश्तखोर ट्रैफिक पुलिस है उनके लिए नोट बंदी का असर से जितना दुख नहीं हुआ होगा उससे कहीं ज्यादा हेलमेट मैन के अभियान से होगा. [#Helmetman](#) [#Raghvendrakumar](#).



24

[1:49 pm - 11 अग° 2019](#)

अब तक बांट चुके हैं 25 हजार से ज्यादा हेलमेट

राघवेंद्र कुमार अलग अलग शहरों में अब तक 25 हजार से ज्यादा हेलमेट बांट कर लोगों को जागरूक कर चुके हैं। हाईवे पर बिना हेलमेट किसी कि दुर्घटना न हो इसके लिये हेलमेट मैन ने भारत सरकार से यह नियम लागू करने की अपील की है कि किसी भी राज्य में टोल टैक्स पर बिना हेलमेट यात्रा न करने दी जाए।

आज दिल्ली में दिवाली पर दूसरे घरों के चिराग की रोशनी बचाने के लिए हेलमेट मैन राघवेंद्र कुमार ने 4 साल उम्र से ऊपर बच्चों को हेलमेट दिया. यह कार्य नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के पास किया जा रहा था जो लोगों के लिए आश्चर्य का केंद्र बना हुआ था [@dtpttraffic](#) [@PMOIndia](#)

बड़ों को ही नहीं बच्चों को भी देते हैं हेलमेट

भारत सरकार ने इसी साल से दुपहिया वाहन पर बैठ कर जाने वाले 4 साल से अधिक उम्र के बच्चों के लिए हेलमेट अनिवार्य कर दिया है। मगर राघवेंद्र पिछले पांच साल से न सिर्फ बड़ों को बल्कि बच्चों को भी हेलमेट बांट रहे हैं। वह स्कूल के समाने खड़े हो कर बच्चों को हेलमेट बांटते हैं। उनका मानना है कि किसी मां बाप के घर का चिराग न बुझे इसलिये उनकी जागरूकता के लिये बच्चों को हेलमेट देते हैं।

सड़क पर ट्रैफिक पुलिस के साथ पढ़े लिखे लोग दादागिरी करते हैं, तो आपको बहुत अच्छा लगता है और वही सड़क पर अनपढ़ को ई रिक्शा वालों जब पुलिस मारती है तो आपको कुछ भी बुरा नहीं लगता. लेकिन आज यही अनपढ़ रिक्शावाला पढ़े लिखे लोगों को सड़क सुरक्षा के लिए जागरूक कर रहा है [#Helmetman](#)

मिशन पूरा करने के लिए बेचना पड़ा मकान

यकीन मानिये राघवेंद्र के लिये इस मिशन को पूरा करना बिलकुल भी आसान नहीं था। नौकरी छोड़ देने के बाद जब हेलमेट खरीदने के लिये उन्हें अधिक पैसों की जरूरत पड़ी तो उन्होंने अपना मकान तक बेच डाला। उस वक्त उनका क्रेडिट-डेबिट कार्ड सब कुछ माइनस में चला गया। यही नहीं इस मिशन में उनकी पत्नी ने उनका साथ देते हुए अपने कीमती गहने भी बेच दिये।

अब तक 2 लाख गरीब बच्चों को फ्री में बांट चुके हैं किताब

हेलमेट बांटने के अलावा हेलमेट मैन देश को 100 प्रतिशत साक्षर करने के मिशन में भी जुटा हुआ है। राघवेंद्र अबतक 2 लाख से ज्यादा गरीब, मेधावी छात्रों के बीच पुस्तकों का वितरण कर चुके हैं। उनका कहना है कि हमारे देश में कोई भी योजना इसलिये सफल नहीं हो पाती क्योंकि बहुत से लोग साक्षर नहीं हैं। राघवेंद्र ने दिल्ली, नॉएडा, कोलकाता,

लखनऊ, वाराणसी और पटना समेत बिहार के कई जिलों में बुक-बैंक खोले हैं ताकि लोग उसमें अपनी पुरानी पढ़ी हुई किताबें डाल सकें। उनके इस बुक बैंक से न सिर्फ बच्चे बल्कि 80 साल के बुजुर्ग जिन्हें किताबों में रुची है वह भी बुक लेकर जाते हैं। अपनी पुरानी किताबें देने वालों को राघवेंद्र खाली हाथ नहीं जाने देते बल्कि वह उन्हें नया हेलमेट पहना कर विदा करते हैं।

स्लिप डिस्क और सर्वाइकल का मरीज बना रहे सड़क के गड्ढे, उबड़ खाबड़ रास्तों पर ऐसे बचाएं कीमती जान

Link: <https://www.timesnowhindi.com/health/article/how-potholes-and-bumps-on-roads-may-cause-back-pain-cervical-problem/275328>

पूर्णिमा सिंह

Updated Jan 05, 2020 | 16:12 IST

Potholes and low back pain: सड़कों पर मौजूद गड्ढों का सीधा असर हमारी रीढ़ की हड्डियों पर पड़ रहा है। सड़क के गड्ढों के कारण अचानक कमर पर झटका लगने से स्लिप डिस्क की समस्या हो सकती है।



Potholes and Bumps on roads | तस्वीर साभार: BCCL

मुख्य बातें

- डॉक्टरों का मानना है कि कमर दर्द की समस्या से पीड़ित अस्पताल आने वाले 60 प्रतिशत मरीज स्लिप डिस्क के शिकार हैं
- खराब सड़कों पर गाड़ी चलाने से लोगों को स्लिप डिस्क, गर्दन और कमर दर्द की समस्या हो रही है
- वाहन चलाते समय गर्दन में झटका लगने से सर्वाइकल की समस्या हो सकती है

देश के कई शहरों में बड़े बड़े गड्ढों से भरी उबड़ खाबड़ सड़कें न सिर्फ दुर्घटना को दावत दे रही हैं बल्कि वाहन चालकों के सेहत को भी प्रभावित कर रही हैं। घंटों तक जाम में फंसे

रहने और खराब सड़कों पर गाड़ी चलाने से लोगों को स्लिप डिस्क, गर्दन और कमर दर्द, रीढ़ की हड्डी में चोट एवं सर्वाइकल सहित कई तरह की गंभीर समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। सिर्फ यही नहीं सड़कों पर उड़ने वाली धूल, वाहनों के हानिकारक धुंओं से त्वचा रोग, एलर्जी एवं फेफड़ों से जुड़े रोग भी हो रहे हैं।

डॉक्टरों का मानना है कि कमर दर्द की समस्या से पीड़ित अस्पताल आने वाले 60 प्रतिशत मरीज स्लिप डिस्क के शिकार हैं। सड़क के गड्ढों के कारण अचानक कमर पर झटका लगने से स्लिप डिस्क की समस्या हो सकती है। जबकि वाहन चलाते समय गर्दन में झटका लगने से सर्वाइकल की समस्या हो सकती है। अस्पताल आने वाले मरीजों में 20 से 25 प्रतिशत लोग सर्वाइकल की समस्या से जूझ रहे हैं।



कैसे होती है स्लिप डिस्क की समस्या

रीढ़ की हड्डी के बीच में एक लिक्विड भरा होता है, जिसे डिस्क कहते हैं। ऊबड़ खाबड़ सड़कों पर गाड़ी चलाने के दौरान झटका लगने से डिस्क बाहर निकल आती है और स्पाइनल कॉर्ड दबने लगता है। जिसके कारण पैरों में झुनझुनाहट होती है और पैर सुन्न भी हो सकते हैं। सड़क के गड्ढों के कारण तेज झटका लगने से पैरों में लकवा लग सकता है। इसके अलावा कमर का निचला हिस्सा भी सबसे ज्यादा प्रभावित होता है।

स्लिप डिस्क से खराब हो सकते हैं पैर

ऊबड़ खाबड़ और गड्ढों से भरी सड़कों पर वाहन चलाने से गड्ढों के कारण गाड़ी ड्राइव करने वाले को तेज झटका लगता है जिससे सिर्फ स्लिप डिस्क ही नहीं बल्कि सर्वाइकल स्पोण्डलाइटिस की समस्या भी हो सकती है। डॉक्टरों का मानना है कि कई बार स्लिप डिस्क की समस्या इतनी ज्यादा बढ़ जाती है कि मरीज का ऑपरेशन करना पड़ता है। ऑपरेशन में पचास हजार से अधिक का खर्च आता है। समय पर ऑपरेशन न करने से पैर खराब हो सकता है। जबकि सर्वाइकल स्पोण्डलाइटिस के इलाज में देरी करने से हाथ पैर

सुन्न होने के साथ चक्कर आने जैसी गंभीर समस्या हो सकती है।



धूल से हो सकती है स्किन एलर्जी

वाहनों के खतरनाक धुएं और सड़कों पर उड़ने वाली धूल से स्किन एलर्जी होने के साथ लोगों को सांस संबंधी बीमारियां भी हो रही हैं। डॉक्टरों के अनुसार धूल के कारण स्किन एलर्जी के मरीजों की संख्या बहुत बढ़ गई है। धूल के कारण त्वचा पर खुजली होती है और चमड़ी मोटी हो जाती है जिस पर दवा का कम असर पड़ता है। धूल के कारण स्किन पर मुंहासे होने लगते हैं, त्वचा लाल पड़ जाती है और कुछ गंभीर परिस्थितियों में त्वचा पर बड़े बड़े चकत्ते उभर आते हैं।

पीठ और कमर दर्द होने पर बरतें ये एहतियात

- नीचे ज्यादा ना झुकें और सीधे खड़े रहने की कोशिश करें।
- जमीन पर उकड़ बनकर ना बैठें, बैठते समय शरीर को सीधा रखें।
- स्लिप डिस्क होने पर वेस्टर्न टॉयलेट का उपयोग करें।
- इस समस्या से बचने के लिए बाइक का कम उपयोग करें।
- सर्वाइकल प्रॉब्लम हो तो गर्दन का ना झटकें।
- चक्कर आने पर तुरंत डॉक्टर के पास जाएं।
- सही तरीके से उठें और बैठें।



उबड़ खाबड़ सड़कों पर यात्रा करते समय बरतें ये सावधानियां

- गाड़ी चलाते समय पूरी तरह सतर्क रहें, गाड़ी की स्पीड धीमी रखें और अचानक ब्रेक लगाने से बचें।
- उबड़ खाबड़ सड़कों पर पैदल चलने वाले यात्रियों को घुटनों और टखनों को चोट से बचाने के लिए बंद जूते पहनना चाहिए।
- जिन लोगों को पहले से चोट लगी हो उन्हें गाड़ी चलाते समय लंबो सैक्रल बेल्ट या सर्वाइकल कॉलर का इस्तेमाल करना चाहिए।
- यात्रियों को कार में बैठते समय अपनी पीठ के पीछे अतिरिक्त कुशन का उपयोग करना चाहिए।
- ड्राइवर के साथ-साथ यात्रियों को भी एहतियात के तौर पर सीट बेल्ट का अनिवार्य रूप से इस्तेमाल करना चाहिए।
- दुपहिया वाहन चलाने वाले लोगों को हमेशा हेलमेट पहनना चाहिए। बाइक पर बच्चों की सुरक्षा के लिए उन्हें भी हेलमेट पहनाना चाहिए।

इस तरह सड़कों पर यात्रा करते समय जरा सी सावधानी बरतने से आप स्लिप डिस्क और सर्वाइकल सहित कई गंभीर बीमारियों से बच सकते हैं।

Real vs Fake Helmets: चंद पैसे की वजह से दांव पर ना लगाएं जिंदगी, हेलमेट खरीदते वक्त रखें इन बातों का ध्यान

Link: <https://www.timesnowhindi.com/auto/article/real-vs-fake-motorcycle-helmets-know-what-you-should-know-read-expert-advice/275948>

पूर्णिमा सिंह

Updated Jan 09, 2020 | 16:38 IST

नकली हेलमेट देखने में एकदम असली जैसे ही दिखता है लेकिन इनके सिक्योरिटी फीचर्स में कई अहम बातें आपको नदारद मिलेंगी। असली हेलमेट में क्वालिटी और सेफ्टी स्टैंडर्ड्स का पूरा ध्यान रखा जाता है।



Real vs Fake Motorcycle Helmets | तस्वीर साभार: BCCL

मुख्य बातें

- अगर चालक सही हेलमेट पहनें तो हादसे में उनके बचने की संभावना 42 प्रतिशत तक बढ़ जाती है
- नियम के मुताबिक भी आईएसआई मार्क वाले हेलमेट ही खरीदने चाहिए
- नकली हेलमेट बनाने वाले निर्माताओं के पास कोई उचित बुनियादी ढांचा नहीं है और वे सभी सुरक्षा मानकों को दरकिनार करते हैं

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी की गई एक रिपोर्ट के मुताबिक साल 2018 में टू-व्हीलर्स की वजह से 33.8 प्रतिशत सड़क हादसे देशभर में दर्ज किए गए और यह आंकड़ा दूसरे प्रकार के एक्सीडेंट्स में सबसे ज्यादा था। 52,500 टू-व्हीलर्स चालक, हादसों में शामिल थे। इनमें से 10,135 यानी 19 प्रतिशत से भी ज्यादा की मौत हेलमेट न पहनने की वजह से हुई थी। साल 2016 में यूनाइटेड नेशंस मोटरसाइकिल की तरफ से कराए गए एक अध्ययन में बताया गया था कि टू-व्हीलर्स चालकों पर सड़क हादसे का खतरा सबसे ज्यादा रहता है।

कार चालकों की तुलना में इन पर एक्सीडेंट्स के बाद मौत का खतरा 26 गुना ज्यादा होता है। वहीं इस रिपोर्ट में यह भी कहा गया था कि अगर चालक सही हेलमेट पहनें तो हादसे में उनके बचने की संभावना 42 प्रतिशत तक बढ़ जाती है और उन्हें चोट लगने की संभावना 69 प्रतिशत तक कम हो जाती है। अब आप समझ सकते हैं कि आपके लिए एक असली हेलमेट खरीदना क्यों जरूरी हो जाता है।



क्या कहते हैं नियम और कितना है चालान

नियम के मुताबिक भी आईएसआई मार्क वाले हेलमेट ही खरीदने चाहिए। मोटर व्हीकल एक्ट 1988 की धारा 129 के मुताबिक हेलमेट आईएसआई मार्क वाला होना चाहिए। यदि किसी दोपहिया वाहन चालक ने नकली या बिना आईएसआई मार्क वाला हेलमेट पहना है, तो उसका चालान बिना हेलमेट वाली धारा के मुताबिक ही कटेगा। यानी 100 रुपए वाला हेलमेट पहनने पर भी 1000 रुपए का ही चालान कटेगा।

नकली हेलमेट लगाने से हो सकती है एलर्जी और सांस लेने में दिक्कत

देश की प्रसिद्ध हेलमेट निर्माता कंपनी संधार हेलमेट्स के सीईओ जयंत डावर के मुताबिक नकली हेलमेट बनाने वाले निर्माताओं के पास कोई उचित बुनियादी ढांचा नहीं है और वे सभी सुरक्षा मानकों को दरकिनार करते हैं, जिन्हें हेलमेट का निर्माण करते समय ध्यान में रखा जाना चाहिए। वे हेलमेट IS1 प्रमाणन के लिए अनुपालन नहीं करते हैं। ये नकली हेलमेट खराब गुणवत्ता वाली सामग्री का उपयोग करके बनाए जा रहे हैं जो न केवल बाइकर के जीवन को खतरे में डालते हैं बल्कि यह उनके स्वास्थ्य को भी प्रभावित करता है। जैसा कि नकली हेलमेट में इस्तेमाल की जाने वाली कुछ सामग्रियों से एलर्जी हो सकती है और इस तरह के नकली हेलमेट सवारों को सांस लेने की समस्या पैदा करते हैं। डावर की मानें तो सरकार को सख्त कदम उठाने होंगे और नकली हेलमेट बनाने वालों को बैन करना पड़ेगा। वह मानते हैं कि ऐसे लोगों को पूरी तरह से प्रतिबंधित कर देना चाहिए जो सिर्फ पैसा बनाने के बारे में परवाह करते हैं और उन्हें चालकों के जीवन और सुरक्षा से कोई सरोकार नहीं रखते हैं।



नकली और असली हेलमेट में क्या अंतर है?

डावर ने विस्तार से बताया कि आखिर एक नकली और असली हेलमेट में क्या अंतर होता है।

- नकली हेलमेट IS 4151: 2015 मानकों को कभी भी योग्य नहीं बनाता है, जिसमें कुछ कठोर परीक्षण शामिल हैं जैसे कि इम्पैक्ट टेस्ट, पेनेट्रेशन टेस्ट, रिगिडिटी टेस्ट, रिटेंशन टेस्ट और बहुत कुछ।
- नकली हेलमेट निर्माता इन परीक्षणों को नजरअंदाज कर देते हैं। असली हेलमेट इन परीक्षणों के लिए योग्य हैं।
- नकली हेलमेट एक वारंटी के साथ नहीं आता है जबकि असली एक वारंटी प्रदान करता है।
- असली हेलमेट उच्च प्रभाव ABS प्लास्टिक सामग्री और उच्च घनत्व EPSL (विस्तारित पॉलीस्टाइन लाइनर) का उपयोग करते हैं, जबकि नकली ऐसा करने में विफल होते हैं।
- नकली हेलमेट बनाने वाले कुछ निर्माताओं के पास तो आईएसआई मानक का सर्टिफिकेट भी नहीं है। या फिर भी हेलमेट के निर्माण के लिए समाप्त आईएसआई प्रमाणीकरण का उपयोग कर रहे हैं।



हेलमेट चुनते समय किन बातों का ध्यान रखना चाहिए?

- डावर ने चालकों को बताया कि हेलमेट चुनते समय उन्हें किन-किन बातों का ध्यान रखना चाहिए। इनमें से सबसे ऊपर है हेलमेट को मिला असली आईएसआई स्टैंडर्ड सर्टिफिकेट।
- आईएसआई मानक यह इसलिए जरूरी है क्योंकि हेलमेट कुछ तय परीक्षणों की प्रक्रिया से गुजरा होगा और तब उसे यह प्रमाण पत्र दिया गया होगा। ये ऐसे परीक्षण होते हैं जो बाइकर्स को सुरक्षा और गुणवत्तापूर्ण उत्पाद की गारंटी देता है।
- हेलमेट को समतल और चौकोर आकार में सिर पर रखकर आंखों के ऊपर से से 1-1.5 सेंटीमीटर ऊपर की ओर झुकना चाहिए।
- हेलमेट ऐसा हो जिसकी वजह से सिर में दर्द न हो या फिर उस पर तनाव पड़े।





Ravish Ranjan Shukla

Special Correspondent

NDTV India

Ravish Ranjan Shukla is a Special Correspondent with NDTV India, based in Delhi. During the fellowship period, he intended to write on various issues including Yamuna Expressway fatalities and causes of such events, Delhi being the most dangerous city for pedestrians and the accidents related to the use of mobile phones while driving.

400 भारतीयों की रोज़ मौत, इन दस तरीकों से बच सकती है ये जानें

बच्चों को कभी भी आगे की सीट पर न बैठाएं हादसों के वक्त उसका सिर डैसबोर्ड से टकराएगा और अगर बैलून खुला तो बच्चा गाड़ी की छत से टकराएगा. सड़क हादसों में हर साल 500 से ज्यादा छोटे बच्चे मरते हैं.

Reported by: [रवीश रंजन शुक्ला](#), Edited by: [रेणु चौहान](#), Updated: 20 नवम्बर, 2019 7:15 PM

Link: <https://khabar.ndtv.com/news/lifestyle/road-accident-everyday-400-indian-killed-in-road-accident-2135540>

नई दिल्ली:

WHO और CCS के तरफ से हुए एक सेमीनार में IIT के प्रोफेसर दिनेश मोहन, AIIMS के पूर्व डायरेक्टर एमसी मिश्रा के लेक्चर के आधार पर सड़क दुर्घटना से बचने के दस सुझाव हैं. जिसपर अमल करके हम सड़क दुर्घटना से बच भी सकते हैं और आपकी लापरवाही से किसी दूसरे की जान जोखिम में नहीं पड़ेगी. ये जरूरी है क्योंकि हर साल 1,50,785 भारतीयों की मौत होती है और 8000 लोग रोज़ाना हादसों का शिकार होकर अस्पताल पहुंचते हैं. इन बेशकीमती मौतों को बचाने के लिए अब ये दस बातें:-

1- हेलमेट

सड़क हादसों में सबसे ज्यादा मौतें दो पहिया वाहन चालकों की होती है. हमेशा हेलमेट लगाए रहें क्योंकि बिना हेलमेट के 72 फीसदी मौत होती है. पैसा बचाने के लिए घटिया हेलमेट का इस्तेमाल बिल्कुल न करें.

2- रफ्तार

वाहनों की ज्यादा रफ्तार के चलते 98613 लोग हर साल मरते हैं. अगर 45 से 55km प्रतिघंटा से आप गाड़ी चलाते हैं तो इनमें से आधी जानें बच सकती हैं. अगर आपको 60km प्रति घंटे की रफ्तारवाली गाड़ी टक्कर मारती है तो समझिए वो 5वीं मंजिल से गिरा है और कोई वाहन अगर 100 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से टक्कर मारती है या टक्कर लगती है तो समझिए वो 13 वीं मंजिल से गिरा है. ज्यादा रफ्तार मतलब ज्यादा मौतें.

3- सीट बेल्ट

हर साल मारे जाने वाले लोगों में 50 फीसदी की जान आगे सीट की बेल्ट न लगाने की वजह से होती है और 72 फीसदी की जान बैक सीट बेल्ट न लगाने की वजह से होती है. बच्चों को कभी भी आगे की सीट पर न बैठाएं हादसों के वक्त उसका सिर डैसबोर्ड से टकराएगा और अगर बैलून खुला तो बच्चा गाड़ी की छत से टकराएगा. सड़क हादसों में हर साल 500 से ज्यादा छोटे बच्चे मरते हैं.

4- नशा

हर साल 4776 हादसे शराब पीकर गाड़ी चलाने से होते हैं। ये आंकड़ा इसलिए आपको कम लग रहा होगा क्योंकि सड़क हादसों में शराब पीकर गाड़ी के हादसे में बीमा कवर नहीं होता है इसलिए पुलिस इस तरह के मामलों का केस कम दर्ज करती है।

5- पैदल और साइकिल

ये कारण आपको अजीब लग रहा होगा लेकिन हर साल 20457 पैदलयात्री और 3559 साइकिल सवार बिना गलती या इंसानी भूल के बेवजह मारे जाते हैं। हमारे यहां सड़क केवल गाड़ियों के लिए बनाई जाती है इसलिए ये आपकी गलती है कि आप पैदल और साइकिल से सड़क पर क्यों चल रहे हैं।

6- मोबाइल

गाड़ी चलाने के दौरान मोबाइल देखने या सुनने से हर साल 3172 मौतें होती हैं। मोबाइल से होने वाली दुर्घटनाओं का आंकड़ा हर साल बढ़ रहा है। गाड़ी रोककर अगर मोबाइल देखें या सुने हर साल हम इन बेशकीमती जानों को बचा सकते हैं

7- गाड़ियों के सुरक्षा मानक

हमारे देश में पैसों को जान से ज्यादा अहमियत दी जाती है इसलिए प्राइस सेंसिटिव यानि कीमत को लेकर हम अति जागरूक रहते हैं। ये जागरूकता हमारी जान पर भारी है और कार कंपनियों को मजबूत बहाना उपलब्ध कराती है। विदेशों में कार के रंग से लेकर उसकी मजबूती को लेकर कड़े प्रावधान हैं। लेकिन हमारे यहां लंबी जद्दोजहद के बाद अब फ्रंट सीट बैलून को आवश्यक बनाया गया है।

8- समय की बर्बादी

सड़क हादसा होने के बाद हर लम्हा बेशकीमती होता है। सड़क हादसों का शिकार व्यक्ति 8 मिनट के भीतर अगर अस्पताल पहुंच जाए तो हर रोज 40 जानें बचाई जा सकती है। लेकिन दिल्ली जैसी जगह में सड़क दुर्घटना में घायल इंसान औसतन 20 मिनट बाद अस्पताल पहुंचता है। हादसे के बाद हर आठ मिनट बीतने पर 10 फीसदी जान बचने की संभावना कम होती रहती है। इसलिए आपातकालीन प्राथमिक उपचार की ट्रेनिंग हर शख्स के लिए जरूरी होनी चाहिए।

9- अस्पताल

हादसे के बाद अस्पताल की बड़ी भूमिका इंसानी जानों को बचाने में होती है लेकिन इस तथ्य से आप बेहतर तरीके से समझा जा सकता है कि उप्र में 38783 हादसों में सबसे ज्यादा 20124 मौतें हुई हैं जबकि तमिलनाडु में सालाना उप्र से ज्यादा 65562 हादसे होते हैं लेकिन मेडीकल सेवा बेहतर होने से वहां मौतें 16157 हुई हैं।

10- आदमी का व्यवहार

हमारे देश में गाड़ी चलाना बिल्कुल गंभीर काम नहीं माना जाता है। लेकिन सोचिए घर से झगड़ा करके या नींद आने के बावजूद गाड़ी चलाने वाला ड्राइवर हमारी आपकी जान के लिए कितना खतरा बन सकता है। विदेशों में गाड़ियों के डैश बोर्ड पर व्यवहार पहचानने की मशीने लगी होती हैं जो नींद आने पर सीट को वायब्रेट करती हैं। आंखों की पुतली और जबड़े की मैपिंग के आधार पर व्यवहार पहचानने वाली मशीनें गाइड करती हैं। लेकिन हमारे देश में इस तरह की सुविधा गिनी चुनी गाड़ियों में ही हो सकती है। इस लिहाज से अगर गाड़ी में बैठे तो ड्राइवर को समय समय पर देखते रहें कहीं उसे नींद या कोई दूसरी दिक्कत तो नहीं है। इससे हमारी और सड़क पर चलने वालों की जान बचाई जा सकती है।

NH 91 के सिकंदराबाद 4 नंबर चौराहे पर जो टकराया वो बचा नहीं

नेशनल हाईवे पर गाड़ी चलाते समय होशियार रहें, क्योंकि देशभर में ऐसे 510 ब्लैक स्पॉट हैं जो हजारों लोगों के मौत का कारण बन रहे हैं.

Reported by: रवीश रंजन शुक्ला, Updated: 29 दिसम्बर, 2019 9:54 PM

Link: <https://khabar.ndtv.com/news/india/black-spot-nh-91-sikandrabad-4-number-crossroads-accident-prone-road-2156038>

नई दिल्ली:

नेशनल हाईवे पर गाड़ी चलाते समय होशियार रहें, क्योंकि देशभर में ऐसे 510 ब्लैक स्पॉट हैं जो हजारों लोगों के मौत का कारण बन रहे हैं. हालांकि NHAI 276 ब्लैक स्पॉट को ठीक कराने का दावा करती है लेकिन दिल्ली कोलकाता राष्ट्रीय राजमार्ग पर कई ऐसे ब्लैक स्पॉट हैं जो पास के गांवों की दर्जनों जानें लेने के बावजूद अभी तक ठीक नहीं हुए हैं. बुलंदशहर के हृदयपुर गांव की रविंद्र देवी, 26 साल के जवान बेटे नितिन की मौत से बदहवास हैं. इसी साल करवा चौथ के दिन सड़क हादसे में नितिन की मौत हो गई थी. तब से पिता अशोक कुमार डिप्रेशन में चले गए और अपना ढाबा नितिन की मौत के बाद ही बंद हो गया है. मृतक नितिन की मां रोते हुए बताती हैं कि करवा चौथ की शाम सारी तैयारियां हो चुकी थी. सिर्फ बेटे का इंतजार हो रहा था. तभी पता चला कि बेटे का एक्सीडेंट हो गया है.

दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेस-वे पर जल्द ही 120/100 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से फर्राटा भरेंगी गाड़ियां

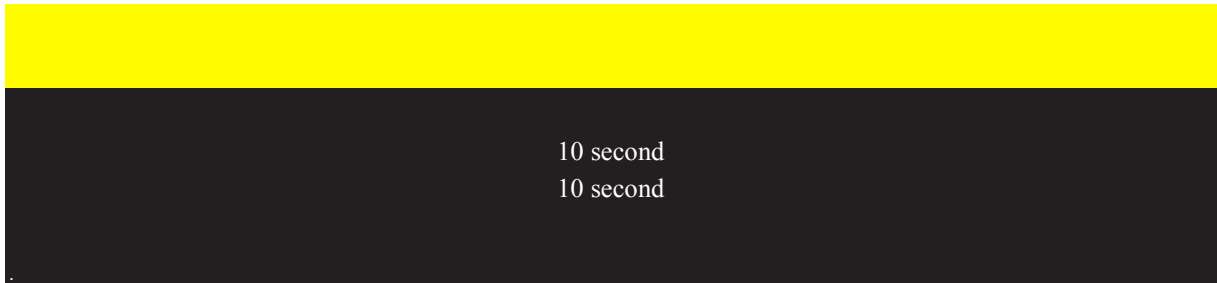
इसी गांव की रहने वाली रजेश देवी भी अपना जवान बेटा सड़क हादसे में खो चुकी हैं और अब उनके ऊपर दोहरी जिम्मेदारी आ गई है. उनके बेटे सचिन की मौत के बाद उसकी पत्नी रेखा और तीन छोटे बच्चों की परवरिश अब उनके सामने बड़ा सवाल बनकर खड़ी है. सचिन की मौत को चार साल बीत चुके हैं लेकिन दुर्घटना के मुआवजे की फूटी कौड़ी आज तक नहीं मिली. मृतक सचिन के परिजनों ने बताया कि चार साल से सिर्फ मुकदमा चल रहा है, कुछ भी नहीं मिला.

वहीं मृतक सचिन की पत्नी रेखा नागर कहती हैं कि मैं अपने बच्चों के लिए नौकरी करना चाहती हूं. मेरे माता-पिता किसान मजदूर हैं. मैं ग्रेजुएट हूं बस नौकरी मांग रही हूं. सचिन और नितिन जैसे दो दर्जन से ज्यादा लोगों की जानें सिकंदराबाद 4 नंबर चौराहे पर जा चुकी हैं. दिल्ली कोलकाता राजमार्ग के दोनों तरफ सिकंदराबाद औद्योगिक इलाका के अलावा दर्जनों गांव हैं लेकिन राष्ट्रीय राजमार्ग पर न तो सर्विस रोड है और न ही पैदल यात्रियों के लिए सड़क पार करने की सुविधा. सिकंदराबाद औद्योगिक इलाके में रहने वाले प्रेमराज भाटी कहते हैं कि दो साल में यहां 40 से ज्यादा लोग मर चुके हैं. लिहाजा इस बेतरतीब ट्रैफिक में एक के बाद एक इंसानी जानें जा रही हैं लेकिन प्रशासन सालों से महज पत्र ही लिख रहा है. हालांकि बुलंदशहर के अपर जिलाधिकारी रवींद्र कुमार का कहना है कि जल्द ही इसको ठीक किया जाएगा.

नेशनल हाइवे पर मौत के ब्लैक स्पॉट

प्रकाशित: दिसम्बर 29, 2019 10:29 PM IST | अवधि: 4:07

Link: <https://khabar.ndtv.com/video/show/news/national-highway-blackspot-nhai-536445>



TAP TO UNMUTE

नेशनल हाइवे पर गाड़ी चलाते वक्त सावधान रहिए क्योंकि देश भर में ऐसे 510 ब्लैक स्पॉट्स हैं जो हज़ारों लोगों की मौत का कारण बन रहे हैं. ब्लैक स्पॉट्स यानी सड़कों पर वो जगह जो सड़क खराब होने या डिज़ाइन की गड़बड़ी से दुर्घटनाओं का कारण बनते हैं. हालांकि नेशनल हाइवेज़ अथॉरिटी ऐसे 276 ब्लैक स्पॉट्स को ठीक कराने का दावा करती है लेकिन दिल्ली कोलकाता हाइवे पर ऐसे कई ब्लैक स्पॉट हैं जो आसपास के गांवों के कई लोगों की जान लेने के बावजूद ठीक नहीं किए गए हैं, रवीश रंजन शुक्ला की ग्राउंड रिपोर्ट.





Sangamesh Menasinakai

Senior Reporter

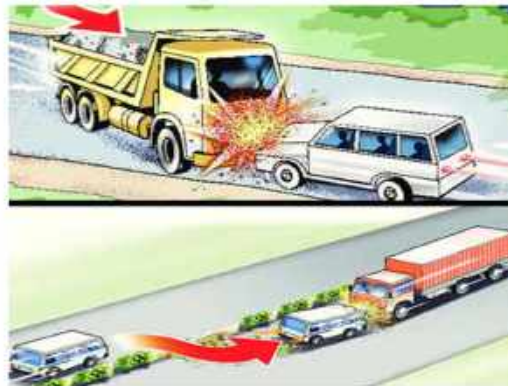
Dainik Bhaskar National Bureau

Sangamesh Menasinakai is a Special Correspondent with the Times of India, based in Hubli, Karnataka. During the fellowship period, he planned to work and focus on statistics of official road breakers and illegal road breakers, edging of the road, open drainages at the road, and awareness on IRC standards.

Road deaths: Mangaluru worst among tier-2 cities

Sangamesh Menasinakal | TNN | Updated: Jan 16, 2020, 13:13 IST

✉ 🖨 A- A+



Representative image

HUBBALLI: Overturning notions of literacy, road sense, road condition and traffic management, data shows among tier-2 cities in the state, Mangaluru was the worst on rash and negligent driving leading to deaths, followed by Belagavi, Mysore and Hubballi-Dharwad.

Overall, though, predictably, congested Bengaluru city led

the pack, registering four times the number of deaths in Mangaluru due to rash and negligent driving between 2015 and 2017.

Across the state, nearly 30,000 people were victims of rash and negligent driving in that period, data from the State Crime Records Bureau shows. Data for 2018 and 2019 is yet to be compiled.

A comparison of the five top cities shows 2,164 people died in accidents in Bengaluru caused by rash driving while 536 people were killed in Mangaluru.

Mysuru has shown a spike between 2016 and 2017, from 102 deaths to 132 while it dropped sharply in Bengaluru (794 to 629) and Hubballi-Dharwad, from 104 to 87.

"It has been observed that most drivers, whether driving others' vehicles or their own, are rash in the coastal region and Kerala. Probably private buses, which have been synonymous with rash driving due to intensified competition, have contributed to this," said Dr Shivanand Hiremath, a psychiatrist at KIMS. "This shows that the people of North Karnataka may be seen as brash but they are diligent drivers compared to their coastal counterparts."

LATEST COMMENT

Mangalore is heaven for drinkers. It is main reason for highest road accidents.

Leo

SEE ALL COMMENTS

ADD COMMENT

However, Dr MC Sindhur, a medical practitioner and civic rights activist, said even these figures must be questioned. "Where are the roads in Hubballi-Dharwad? Road digging and repair works have been going on for the past 5-6 years and people are struggling to reach their destination in time. It's

good to know that such incomplete roads are saving lives at least," he quipped.

Vijay V Mayya, former national vice-president of Association of Consulting Civil Engineers in Mangaluru, said roads in the city do not have any technical or civil engineering faults. "Almost all roads have been widened enough and have met all technical requirements. Road accidents are more here because of behavioural issues among drivers," he said. "Though the education level is high in Mangaluru, on road rules, it is a city of educated illiterates. Wiser people are not behaving wisely on roads and becoming a threat for themselves and others."

Smoke-puffing mini-buses prove a bane for citizens, environment

Sangamesh Menasinkai | TNN | Updated: Nov 26, 2019, 11:05 IST



HUBBALLI: The induction of a whopping 120 mini-buses to North Western Karnataka Road Transport Corporation's (NWKRTC) fleet under the Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission in 2015 was greeted with much hope by the residents, who expected the transport agency to leverage technology to a greater extent to improve

services.

The then managing director of NWKRTC R Vinodh Priya had announced to the expectant citizenry that the latest addition to the fleet would be superior by dint of its being equipped with closed circuit television (CCTV) cameras, GPS-enabled LED screens, automated announcement system and a centralised controlling system. However, the real clinch of the new buses was that controllers and crew would be able to exchange information about services in real-time, which was expected to shore up not only the quality of service, but also enhance customer experience.

Far from being the boon that many residents of the twin cities expected these buses to be, these smoke-spewing vehicles have left citizens a furious lot. Road users are deeply distressed with the drivers of these mini-buses, who stubbornly refuse to turn the engines off at their scheduled stops. That the vehicles stop in some areas for nearly 30 minutes appears not to induce them to turn the engines off. Consequently, residents of areas such as Navanagar, Lingaraj Nagar, Shakti Nagar, et al, are left coughing owing to the sheer volume of smoke expelled by these vehicles.

Lingaraj Nagar resident PB Patil, an engineer, is understandably angry with the drivers of a few buses, who simply refuse to turn the engines off. "Since Lingaraj Nagar is the last stop, around three to four buses halt near my house in the afternoon. Of these, one or two drivers do not switch their engines off. Their explanation is that the buses won't start if they turn it off. We are forced to inhale the smoke, and the constant noise only adds to our irritation. We recorded this on our phones, and submitted it to the officials of NWKRTC two months ago, but no action has been taken to remedy it," said Patil.

Civic activist Deepak Shirolkar blamed the state of affairs on the neglect of the officials concerned. "The fuel powering the engines of these buses is provided for by the exchequer. Officials cannot ignore the fact that the price of fuel is only going up with each passing day. The threat of climate change, because of global warming is also becoming more real. Such being the case, these buses must be taken off city streets, and the authorities concerned must take steps to see that they are repaired at the earliest," Shirolkar said.

An NWKRTC official admitted to the poor condition of the mini-buses. Pointing out that the condition of these vehicles had been worsening since July when the Hubballi city division of NWKRTC was separated from Hubballi division, the official added, "NWKRTC's dedicated wing for Hubballi city is yet to be staffed sufficiently. Furthermore, the supply of batteries for the mini-buses has stopped. This means that the vehicles will need more power when they have to be restarted, which we cannot afford at this juncture. This is why drivers are advised against turning them off," the official added.

Another source in NWKRTC said that, of the 120 mini-buses, 80 had been allotted to Hubballi city, the total fleet of which numbered 248 vehicles. "Unfortunately, the number of mechanics employed in the city division is very less: There are only around 60 to 70 of them. Moreover, they are not trained to repair the mini-buses. Actually, the plan was to operate them as part of the integrated transport system, in tandem with those vehicles for BRTS services. That plan went awry owing to other reasons," said the source.

LATEST COMMENT

Tarini Khatavassamny

Balaji Krishna

SEE ALL COMMENTS

ADD COMMENT

Poor maintenance to blame, say drivers

Drivers of NWKRTC's mini-buses opined that the vehicles they operated were in excellent condition, which was deteriorating because of poor

maintenance. "In uphill areas such as Unkal, Vijaynagar, Anand Nagar Main Road, Ashok Nagar, the buses are bound to emit more smoke, owing to which we are forced to face the wrath of the residents, and other road users. When we bring this to the notice of our superior officers, they do not take our complaints seriously. They merely ask us to adjust to the situation," said a driver.

National Highways' account for over one-third road deaths across Karnataka



Sangamesh Menasinkal | TNN | Updated: Jan 8, 2020, 14:37 IST

✉️ 🖨️ A- A+



A file photo of an overturned truck on NH 218

HUBBALLI: There's always been a demand to make journeys on National Highways (NH) faster and safer. However, in Karnataka, these roads have been death traps. Though they have an 8% share of network, they've registered 36% of deaths in the past three years. It's 30% at the national level.

According to the State Crime Records Bureau (SCRB),

Bengaluru, 29,170 people were killed in road crashes in Karnataka in the past three years, except for the June-December 2019 period. Of these 10,568 died on NHs, that's 36.2%. Other roads including State Highways (SH) and Other Roads (OR), which are 92% of the network, accounted for 64% deaths.

The number of injured persons is also considerably higher than SHs and ORs - of 1,41,514 injured on all roads, 47,029 were injured on NHs (33%).

Anusha Chitturi, consultant, World Resources Institute, Bengaluru, said this trend is not unique in Karnataka. "When the total share of NH network is 2% of the country, NHs registers 30% of deaths at the national level. Considering that, Karnataka's situation is better. However, there is a need to look at multiple factors like road design, speeding, lighting and signages. The Union ministry of road transport and highways has taken note of it and is taking measures to reduce accidents," she added.

Prof MN Sreehari, road safety expert and adviser, Bengaluru, said technical issues on NHs were responsible for crashes. "Normally, we show speeding as the main reason. When NHs are meant for high-speed travel, why should one go slow? Often, authorities hide technical faults of the road and end the case by holding speeding as the cause for the crash. Safety is also neglected in construction of NHs."

He pointed out that the authorities focus only on blackspots but are least bothered about crash-prone zones. "The authorities are alerted about spots where crashes recur. But there is a need to tackle both crash-prone and blackspots. The National Highways Authority of India has been neglecting construction of up ramps and down ramps at villages by the roadside. There is a provision for cattle underpass but no provision for human underpass. Often, NHAI neglects installation of road marks, illuminated signages and other required equipment," he said.

According to the state Public Works Department, the total road network in the state is 76059.6km and NHs account for 6572.1km.

Despite repeated attempts by TOI for his comment, RK Suryawanshi, general manager, NHAI regional office, Bengaluru, did not respond.

Download The Times of India **News App** for Latest **City News**.

Hubballi: Despite crackdown on illegal parking, vendors stay put

Sangamesh Menasinkai | TNN | Updated: Jan 8, 2020, 15:40 IST

✉ 📖 A- A+



Commuters in Hubballi-Dharwad say vendors conduct their business on the roadside, leading to crowding.

HUBBALLI: The Hubballi-Dharwad traffic police is cracking down on illegal parking on busy roads by towing away two-wheelers and locking cars but a large number of push carts and vending stands continue to set up shop on either side of the road.

Commuters say while vendors conduct their business on the roadsides, leading to

crowding, some park their carts haphazardly on the roads, even holding up traffic on small, congested stretches. Vehicle owners say while they are made to cough up huge fines, the vendors face no action.

Achyut Kulkarni, a banker, says many no-parking spots have, in fact, turned into vending corners. "But towing vehicles ignore such encroachers. For instance, there are many pushcarts and vends on the Heggeri-Unkal road where many hospitals are located. Though police have specified the area beside NWKRTC DC office is off limits, many vendors have setup shop there and no action has been taken. At Durgad Bail where parking is regulated with the odd and even date system, vendors take up the footpaths and roads when no vehicles are parked and sell their wares," he says.

"No-parking areas should be declared illegal-vendor zones," quips Amith Kulkarni, a tax practitioner. "Police should understand that no parking zones are identified to ensure smooth traffic. The irony is that many traffic police personnel and even those operating tow vehicles buy things from these shops."

Veeresh Sullad, a pharmacist in Kalyan Nagar, says police and the civic corporation should work in tandem. "Both departments should come up with joint action to curb this menace. Otherwise, towing away the vehicles will only serve to collect fines, not allow smooth movement of traffic," he says.

Assistant commissioner of police (traffic) SM Sandigawad says police personnel are allowed to lift only vehicles, not pushcarts, umbrellas and cots. "That is the duty of HDMC and law and order police. Despite this, we have instructed our inspectors to keep a vigil on such road and footpath encroachers," he says.

HDMC commissioner Suresh Itnal says 11 hawking zones have been identified in the twin cities. "If we find any hawkers at places other than these zones, we will take action. But sometimes it is difficult because the hawkers keep changing their location and escape when our officials go on inspection," he says.

DCP (law and order) DL Nagesh was unavailable for comment.

Download The Times of India **News App** for Latest **City News**.

TOP DEALS >

Hubballi: Customers welcome but not their vehicles?

Sangamesh Menasinakai | TNN | Jan 12, 2020, 16:28 IST

✉ 🖨 A- A+



HUBBALLI: The Hubballi-Dharwad have over 3,000 commercial complexes. They need customers to run their businesses. However, most of them have banned entry of customers' vehicles! Though they have obtained building permission as commercial complexes, they have openly displayed boards saying 'parking only for tenants of the

complex' or 'visitors' vehicles not allowed'.

As visitors are forced to park their vehicles on roads, they are suffering by paying revised fine to traffic police. Many are denying transactions with the shops, which are located in complexes that have banned visitors' vehicles.

Ashish Patel, a private employee, said that he visited a complex at Court Circle recently. "There was a board saying visitors vehicles not allowed. When I tried, security guard strongly denied the entry. As I parked my bike, it was lifted by tow-away vehicle and I had to pay fine of Rs 1,500 at traffic police station. With this I have decided not to do any business with such complexes" he expressed.

Vinayak Deshpande, a teacher, said how commercial complexes can ban entry of visitors' vehicles when they run businesses with public. "I had been to a bank on T.B. Road. Bank itself has displayed board saying customers' vehicles not allowed. So, I closed my SB account of that bank" he added.

Dr M C Sindhur, a medical practitioner and civic rights activist, said it's negligence of HDMC. "Zonal Rules of KMC and Urban Development Authorities clearly say that visitors vehicles should allowed in commercial complexes. However, many complexes have not left required space for parking and HDMC is mute over the issue. HDMC has provision to issue notices to such complexes who have openly displayed board barring visitors' vehicles" he alleged.

Trio alleged that this trend is causing hurdle to traffic and even causing some accidents on road.

LATEST COMMENT

It is true that HDMC staff are heavily bribed by complex owners, to do such activities. I faced same problem in Gokul road, Akshay park. bikes are parked at foot path. Foot path is full of vendors who bribe daily.

Girish

SEE ALL COMMENTS

ADD COMMENT

Engineer Suresh Kiresur, who is president of Association of Eureka Junction, said parking space is misused by many complexes by constructing shops. "HDMC had tried to demolish such constructions in the past. However, it was stopped without asserting any reason. Even new complexes are also constructing shops at parking space. It can't happen without nexus of HDMC officials" he underlined.

However, Narayan Acharya, one of partners, Satellite Mall, said almost all malls have provided parking for their visitors at free or nominal charge in city. "But parking lot is being misused by public at many complexes. When HDMC started collecting parking charge on roads, many commuters started to park their vehicles at complexes. It was observed that some vehicles were parked for the whole day or for 2-3 days! When security guards stopped them, they even assaulted them. After such incidents, complex associations started to ban visitors' vehicles" he defended.

Download The Times of India **News App** for Latest **City News**.



Sharad Pandey
Special Correspondent
Times of India, Hubli

Sharad Pandey has been working as a journalist for the past 20 years. He is currently working in National Bureau at Dainik Bhaskar, Delhi, where he has done many people centric stories that were appreciable based on Road, Transport and Highway. As a part of his fellowship, he planned to work on the design of roads, violation of transport rules and killer highways.

15 खतरनाक पुलों पर तत्काल
यातायात बंद करने को कहा

सैंट्रल रोड सिम्वं इंडस्ट्रियल (सीआरआई) की एक रिपोर्ट में कहा गया है कि इंडस्ट्रियल ने 2018 में देश के 17 राज्यों के 425 प्लांटों का निरीक्षण किया। इनमें करीब 281 गानी दो तिलहन के स्ट्रक्चर में खराब पाई गई है। सबसे ज्यादा गुणवत्ता के खराब 75% प्लांट खराब निकले हैं, दूसरे नंबर पर 75% प्लांट खराब निकले हैं, दूसरे नंबर पर 75% प्लांट खराब निकले हैं, दूसरे नंबर पर 75% प्लांट खराब निकले हैं।

हुआ है। 15 पुलों पर तत्काल यातायात बंद करने के संभाव्य रिशक है। सीआरआरआई ने कहा है कि नए पुलों की तह स्थिति निर्माण में लापरवाही बताने की वजह से हुई है। अगर तत्काल मरम्मत नहीं कराई गई, तो ज्यादातर पुल 10 से 12 साल में ढह सकते हैं। रिपोर्ट के अनुसार 2017 में देशभर में 15514 हादसे पुल पर हुए हैं। इसमें 5543 लोगों की मौत हुई और 15839 लोग घायल हुए। साल 2018 में पुलों पर 16125 हादसे हुए। इसमें 5693 मौत हुई और 16762 लोग घायल हुए। यानी 2017 की तुलना में 2018 में पुलों पर 610 अधिक हादसे हुए। इसमें 150 अधिक मौतें हुई और 923 लोग ज्यादा घायल हुए हैं।

2018 में पुलों पर खराब पुल: सामान्य पुल की उम्र 100 साल होती है पुलों की जांच एमएच&ई, स्टेट एनएच, पीडब्ल्यूडी और स्थानीय निकायों ने की। खराब 281 पुलों में से 253 सिर्फ 5 से 7 साल पुराने हैं। बाकी 20 साल तक पुराने हैं। सीआर&एआई के अनुसार सामान्य पुल की उम्र 100 साल होती है। खराब पुलों का मैटेरियल, डिजाइन अच्छा नहीं था।

खामियां: खराब मैटेरियल के कारण पुल खोखले हुए खराब मैटेरियल के चलते पुलों का निचला हिस्सा खोखला होता गया। कंक्रीट भी झड़ने लगा है। पुल में नीचे की ओर छेद भी हो रहे हैं। पुल के शुरुआती और अंतिम हिस्सों में दरारें भी मिली हैं। खम्भे भी तय मानक से कमजोर पाए गए हैं। कई पुलों के ज्वाइंट खलने लगे हैं।

2018 में पुलों पर 16125 हादसे; इनमें 5693 लोगों की मौत, 16762 जखमी

खराब पुल सुधारोंगे, सभी एनएचएआई के नहीं हैं

कराया जाएगा।
-वीके सिंह, केंद्रीय सड़क और परिवहन राज्य मंत्री

जांच: गुजरात के 250
राज्य पुलों की संख्या

| | |
|-------------|-----|
| गुजरात | 250 |
| झारखंड | 50 |
| पंजाब | 40 |
| दिल्ली | 33 |
| मध्य प्रदेश | 07 |
| राजस्थान | 06 |

कांत यू.पी. अँडिशा, बिहार, के.ल.
त्रिपुरा, असम, हिमाचल, तमिऴनाडु,
उत्तराखण्ड में कल ३३ पत्तों की जंगल।

सेंट्रल रोड रिसर्च इंस्टीट्यूट की स्टडी में हुआ खुलासा

रोड के दोनों ओर जगह छोड़ें तो 50 हजार हादसे रुक सकते हैं, ऐसा करके 19000 की जान बचेंगी

शरद पांडेय | नई दिल्ली

सड़क निर्माण के दौरान तय गाइडलाइन का पूरी तरह पालन हो तो हर साल 50 हजार हादसे रोके जा सकते हैं। इससे होने वाली 19 हजार मौतों को भी कम किया जा सकता है। सेंट्रल रोड रिसर्च इंस्टीट्यूट ने भी माना है कि आरओडब्ल्यू कम होना भी हादसों की बड़ी वजह है। सेंट्रल रोड रिसर्च इंस्टीट्यूट के ब्लैक स्पॉट विभाग के वैज्ञानिक डॉ. एस वेलमुहगन बताते हैं कि आरओडब्ल्यू 45 से 60 मीटर रखते हैं, जिससे स्थानीय ट्रैफिक सर्विस लेन से निकल जाए। पर इसे कम कर देते हैं, तो सर्विस लेन का ट्रैफिक

हाईवे पर आ जाता है, जिससे हादसे बढ़ जाते हैं। केंद्रीय सड़क परिवहन राज्य मंत्री जनरल वीके सिंह जी ने बताया कि सरकार ने आरओडब्ल्यू संबंधी निर्देश पूरी तरह पालन न करने के मामले को संज्ञान में लिया है। सड़क परिवहन मंत्रालय को इस संबंध में निर्देश दे दिए गए हैं।

23 राज्यों में 8 हजार नए ब्लैक स्पॉट: सरकार ने 2015 से 18 के बीच 23 राज्यों में करीब 8 हजार नए ब्लैक स्पॉट चिन्हित किए हैं। इसकी वजह आरओडब्ल्यू कम होना भी है। इनमें से 4600 ब्लैक स्पॉट हाईवे पर हैं। पूर्व में चिन्हित 789 स्पॉट को सुधारा जा रहा है। दिल्ली में भी 113 नए ब्लैक स्पॉट चिन्हित

किए गए हैं। सबसे ज्यादा नए ब्लैक स्पॉट राजस्थान में 345 चिन्हित किए गए हैं।

मंत्रालय ने माना, विशेष परिस्थितियों में पालन नहीं हो पाता। सड़क परिवहन मंत्रालय में सड़क विकास के महानिदेशक आईके पाण्डेय बताते हैं कि हाईवे के निर्माण में हर संभव आरओडब्ल्यू का ध्यान रखा जाता है लेकिन विशेष परिस्थितियों में पालन नहीं हो पाता है लेकिन ऐसी जगह पर चालक को अलर्ट करने के लिए संकेतक लगाए जाते हैं। लोगों के विरोध, राजनीतिक दबाव, धार्मिक स्थलों का हाईवे पर आना जैसे कारण भी आरओडब्ल्यू ने छोड़ पाने के प्रमुख कारण हैं।

दैनिक भास्कर

 दैनिक भास्कर
नई दिल्ली | पंजाब
दिवस 1993-94 गुज

पटना, गंगालापर, 19 नवंबर, 2019

सड़क परिवहन
मंत्रालय की 2018
की रिपोर्ट से खुलासा

शराद चौखंडा नई दिल्ली

पुराने वाहनों की तुलना में पांच वर्ष उम्र तक के वाहन अधिक हदसों की वजह बन रहे हैं। 5 साल की उम्र वाले 35 फीसदी से अधिक वाहन हदसों की चोपट में आए हैं, वहीं 5 से 10 साल पुराने वाहनों से 28 फीसदी और 10 से 15 साल पुराने वाहनों से महज 13 फीसदी हदसे छूट रहे हैं। विशेषज्ञों के अनुसार इनका एक प्रमुख कारण ओवर स्पीड है। रिपोर्ट के अनुसार, 66 फीसदी

हदसे ओवर स्पीड की वजह से छूट रहे हैं। देशभर में 5 साल उम्र वाले वाहनों की संख्या कुल संख्या की करीब 45 फीसदी है। सड़क परिवहन मंत्रालय ने हाल ही में जारी रिपोर्ट में हदसों में शामिल वाहनों की उम्र के हिसाब से 5 श्रेणी में बांटा है। इसमें 5 साल तक, 5 से 10 साल, 10 से 15 साल, 15 साल से ऊपर, और ऐसे वाहन भी हैं जिनकी उम्र का पता नहीं है। 2018 में कुल 4,67,044 हदसों में 1,51,417 लोगों की मौतें हुईं हैं और 4,69,118 लोग घायल हुए हैं।

प्रतिदिन 130 वाइक सवारों की होती हैं मौत

रिपोर्ट के अनुसार, सड़क हदसों में वाइक सवारों की सबसे अधिक मौत होती है। हदसों की चोपट में 35 फीसदी वाइक सवार होते हैं, कुल मौतों में 31 फीसदी वाइक सवार होते हैं। वाइक सवारों का आंकड़ा 2017 में 1,57,723 था, जो 2018 में बढ़कर 1,64,313 हो गया। वहीं 2018 में 47,560 वाइक सवारों की मौत हुई थी, जबकि 2017 में 44,092 मौतें हुईं हैं।

नए वाहनों से अधिक हो रहे हैं हदसे, 35 फीसदी दुर्घटनाएं पांच साल उम्र के वाहनों से, मौतें भी अधिक, स्पीड एक प्रमुख कारण, 66 फीसदी हदसे इसी से

विशेषज्ञ बोलें - हदसों का कारण स्पीड और मटेनेंस के प्रति लापरवाही

सेब लार्फ फाउंडेशन के सीईओ पीयूष तिवारी बताते हैं कि 30 फीसदी से अधिक हदसे हदसे पर छूट रहे हैं। हदसे पर लोग नए वाहनों का प्रयोग करते हैं। पुराना नहीं ले जाते हैं। वहीं ड्राइवर्स का पर्याप्त प्रशिक्षित न होना भी हदसों का कारण है। असाइब सेब के निदेशक ब्रह्मन् सिंह सिद्धू बताते हैं कि जो लोग नया वाहन खरीदते हैं, उनका शुरू में हनीमून पीरियड होता है। इसलिए स्पीड से वाहन चलाते हैं। इसके अलावा अगर वाहन अधिक चलता है तो कंक्रिट की रोड पर टायर ढाई से तीन साल में उम्र पूरा कर लेता है, लेकिन लोग शुरू में मटेनेंस को लेकर लापरवाही बरतते हैं।

| वाहनों की उम्र और सड़क हदसे | 49,363 मौतें हुईं |
|---------------------------------|----------------------|
| 1,65,391 5 साल से कम उम्र | |
| 13,04,860 5 से 10 साल पुराने | 40,145 मौतें हुईं |
| 61,277 10 से 15 साल पुराने | 20,608 मौतें हुईं |
| 44,648 15 साल से ऊपर | 16,463 मौतें हुईं |



Umashankar Mishra

Sr. Copy Editor

India Science Wire

Umashankar Mishra is a science journalist working with India Science Wire - a New Delhi based science news service. As part of the fellowship, he would focus on the status of trauma health services in India. He would also attempt to explore how Indian roads make pedestrians, cyclist and two-wheeler riders the most vulnerable group of road users. Using data journalism techniques, the stories will bring out the challenges of making Indian roads safe.

Link: <https://www.prabhasakshi.com/proventhings/pedestrians-die-most-on-the-roads-of-west-bengal>

पश्चिम बंगाल की सड़कों पर सबसे ज्यादा मरते हैं पैदल यात्री

उमाशंकर मिश्र
दिसंबर 5, 2019 16:04



पैदल यात्रियों की सर्वाधिक मौतों के मामले में दूसरा स्थान महाराष्ट्र का है, जहां पिछले वर्ष 2,515 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी। वर्ष 2016 के आंकड़ों के मुकाबले पिछले साल महाराष्ट्र में 412 अधिक पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई है।

नई दिल्ली। (इंडिया साइंस वायर): सड़क दुर्घटनाओं में मरने वाले पैदल यात्रियों की संख्या लगातार बढ़ रही है। लेकिन, हाल के वर्षों में देशभर में हुई सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों का ग्राफ पश्चिम बंगाल में दूसरे राज्यों की तुलना में सबसे तेजी से बढ़ा है। सोमवार को राज्यसभा में पूछे गए एक सवाल के जवाब में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पेश किए गए आंकड़ों में यह बात उभरकर आयी है।

पिछले साल देश के विभिन्न राज्यों में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक 2,618 पैदल यात्रियों की मौत पश्चिम बंगाल में हुई थी। जबकि, वर्ष 2016 में पश्चिम बंगाल में 72 पैदल यात्रियों की मौत हुई थी। पश्चिम बंगाल में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा आश्चर्यजनक रूप से बढ़कर वर्ष 2017 में 1,039 और वर्ष 2018 में 2,618 तक पहुंच गया।

दूसरी ओर, तमिलनाडु में वर्ष 2018 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों के आंकड़े में गिरावट देखी गई है। वर्ष 2017 के 3,507 के मुकाबले तमिलनाडु में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा वर्ष 2018 में 768 दर्ज किया गया है। वर्ष 2015 एवं 2016 में तमिलनाडु में क्रमशः 2,618 और 2,966 पैदल यात्रियों के सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाने के मामले सामने आए थे। हालांकि, पैदल यात्रियों की मौत के आंकड़ों में इस तरह के उतार-चढ़ाव के कारणों की विस्तृत जानकारी नहीं दी गई है।

पैदल यात्रियों की सर्वाधिक मौतों के मामले में दूसरा स्थान महाराष्ट्र का है, जहां पिछले वर्ष 2,515 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी। वर्ष 2016 के आंकड़ों के मुकाबले पिछले साल महाराष्ट्र में 412 अधिक पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई है। वर्ष 2015 में महाराष्ट्र में 1,162, वर्ष 2016 में 2,103 और वर्ष 2017 में 1,831 पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए।

वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में कुल 1.51 लाख लोग मारे गए थे, जिनमें 22,656 पैदल यात्री शामिल थे। पैदल यात्रियों की मौत के ये आंकड़े सभी राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस विभागों से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण पर आधारित हैं। इन आंकड़ों से पता चलता है कि पैदल यात्रियों की मौतों का सिलसिला वर्ष 2015 से लगातार बढ़ रहा है। वर्ष 2015 में 13,894, वर्ष 2016 में 15,746 और वर्ष 2017 में 20,457 पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं का शिकार हुए हैं।

नई दिल्ली स्थित सीएसआईआर-सड़क अनुसंधान संस्थान में ट्रैफिक इंजीनियरिंग ऐंड सेफ्टी डिविजन के प्रमुख सुभाष चंद ने इंडिया साइंस वायर को बताया कि “पैदल यात्रियों की सुरक्षा एक संवेदनशील विषय है। शहरों में फुटपाथों के टूटे-फूटे होने या फिर अतिक्रमण के कारण पैदल यात्रियों को सड़क पर चलना पड़ता है, जिससे वे तेज रफ्तार गाड़ियों की चपेट में आ जाते हैं। दूसरी ओर, भारतीय ग्रामीण क्षेत्रों की सड़कें आमतौर पर घुमावदार होती हैं और उन पर प्रायः फुटपाथ भी नहीं होते हैं। ऐसे में, पैदल यात्रियों पर दुर्घटनाओं का शिकार होने का खतरा बढ़ जाता है।”

पिछले वर्ष आंध्र प्रदेश में 1,569, मध्य प्रदेश में 1,504, कर्नाटक में 1,519, हरियाणा में 1,471, राजस्थान में 1,448, उत्तर प्रदेश में 1,366, केरल में 1,250, गुजरात में 1,170, तेलंगाना में 1,093, बिहार में 756, ओडिशा में 706, असम में 515, गोवा में 438, दिल्ली में 420, पंजाब में 415 और झारखंड में 345 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी।

राज्यसभा में एक अन्य प्रश्न के उत्तर में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पेश किए गए आंकड़ों में बताया गया है कि पिछले साल सड़कों पर गड़बड़ों के कारण कुल 4,869 दुर्घटनाएं हुई थी, जिनमें 2,015 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी और 4,108 लोग घायल हुए थे।

सड़कों में गड़बड़ों के कारण वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक 10,43 मौतें उत्तर प्रदेश में हुई हैं। इसके बाद, हरियाणा में 222 और महाराष्ट्र में 166 पैदल यात्रियों की मौत का जिम्मेदार सड़क पर गड़बड़ों को पाया गया है। पिछले वर्ष तमिलनाडु में 102, झारखंड में 78, असम में 68, मध्य प्रदेश में 59, पंजाब में 64, पश्चिम बंगाल में 39, राजस्थान में 36, ओडिशा में 35, छत्तीसगढ़ में 20 और दिल्ली में 18 लोगों की मौत का कारण सड़कों के गड़बड़े हैं।

वर्ष 2017 में भी उत्तर प्रदेश में सड़कों पर गड़बड़ों के कारण 987 लोग मारे गए थे। वर्ष 2017 में महाराष्ट्र में 726 और हरियाणा में 522 लोगों को सड़कों के गड़बड़ों के कारण अपनी जान से हाथ धोना पड़ा था। वर्ष 2016 में उत्तर प्रदेश में सड़कों के गड़बड़ों के कारण 714, महाराष्ट्र में 329 और ओडिशा में 208 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी थी।

वर्ष 2016 में सड़क पर गड़बड़ों के कारण कुल 6,424 सड़क दुर्घटनाओं में 2,324 लोग मारे गए थे। वर्ष 2015 में सड़कों पर गड़बड़ों के कारण कुल 10,876 दुर्घटनाएं सामने आईं, जिनमें 3,416 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी। वर्ष 2014 में गड़बड़ों के कारण हुई कुल 11,106 सड़क दुर्घटनाओं में 3,039 लोग मारे गए थे। (इंडिया साइंस वायर)

Link: <https://www.gaonconnection.com/desh/pedestrians-die-most-on-the-roads-of-west-bengal-46771>

पश्चिम बंगाल की सड़कों पर सबसे ज्यादा मरते हैं पैदल यात्री

हाल के वर्षों में देश भर में हुई सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों का ग्राफ पश्चिम बंगाल में दूसरे राज्यों की तुलना में सबसे तेजी से बढ़ा है।

गाँव कनेक्शन 4 Dec 2019

उमाशंकर मिश्र

नई दिल्ली। सड़क दुर्घटनाओं में मरने वाले पैदल यात्रियों की संख्या लगातार बढ़ रही है, लेकिन हाल के वर्षों में देश भर में हुई सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों का ग्राफ पश्चिम बंगाल में दूसरे राज्यों की तुलना में सबसे तेजी से बढ़ा है।

राज्यसभा में 02 दिसंबर को पूछे गए एक सवाल के जवाब में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पेश किए गए आंकड़ों में यह बात उभरकर आई है।

पिछले साल देश के विभिन्न राज्यों में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक 2,618 पैदल यात्रियों की मौत पश्चिम बंगाल में हुई थी, जबकि वर्ष 2016 में पश्चिम बंगाल में 72 पैदल यात्रियों की मौत हुई थी। पश्चिम बंगाल में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा आश्चर्यजनक रूप से बढ़कर वर्ष 2017 में 1,039 और वर्ष 2018 में 2,618 तक पहुंच गया।

मौतों के आंकड़ों में उतार-चढ़ाव की जानकारी नहीं

तमिलनाडु में वर्ष 2018 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों के आंकड़े में गिरावट देखी गई है। वर्ष 2017 के 3,507 के मुकाबले तमिलनाडु में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा वर्ष 2018 में 768 दर्ज किया गया है। वर्ष 2015 एवं 2016 में तमिलनाडु में क्रमशः 2,618 और 2,966 पैदल यात्रियों के सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाने के मामले सामने आए थे। हालांकि, पैदल यात्रियों की मौत के आंकड़ों में इस तरह के उतार-चढ़ाव के कारणों की विस्तृत जानकारी नहीं दी गई है।

पैदल यात्रियों की सर्वाधिक मौतों के मामले में दूसरा स्थान महाराष्ट्र का है, जहां पिछले वर्ष 2,515 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी। वर्ष 2016 के आंकड़ों के मुकाबले पिछले साल महाराष्ट्र में 412 अधिक पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई है। वर्ष 2015 में महाराष्ट्र में 1,162, वर्ष 2016 में 2,103 और वर्ष 2017 में 1,831 पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए।

यह भी पढ़ें : [गांवों में शहरों से ज्यादा हो रही सड़क दुर्घटनाएं, तेज रफ्तार रोक पाने में शहर भी फिसड्डी](#)

वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में कुल 1.51 लाख लोग मारे गए थे, जिनमें 22,656 पैदल यात्री शामिल थे। पैदल यात्रियों की मौत के ये आंकड़े सभी राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस विभागों से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण पर आधारित हैं। इन आंकड़ों से पता चलता है कि पैदल यात्रियों की मौतों का सिलसिला वर्ष 2015 से लगातार बढ़ रहा है। वर्ष 2015 में 13,894, वर्ष 2016 में 15,746 और वर्ष 2017 में 20,457 पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं का शिकार हुए हैं।

तेज रफ्तार गाड़ियों की आते हैं चपेट में

नई दिल्ली स्थित सीएसआईआर-सड़क अनुसंधान संस्थान में ट्रैफिक इंजीनियरिंग एंड सेफ्टी डिविजन के प्रमुख सुभाष चंद ने बताया, "पैदल यात्रियों की सुरक्षा एक संवेदनशील विषय है। शहरों में फुटपाथों के टूटे-फूटे होने या फिर अतिक्रमण के कारण पैदल यात्रियों को सड़क पर चलना पड़ता है जिससे वे तेज रफ्तार गाड़ियों की चपेट में आ जाते हैं। दूसरी ओर, भारतीय ग्रामीण क्षेत्रों की सड़कें आमतौर पर घुमावदार होती हैं और उन पर प्रायः फुटपाथ भी नहीं होते हैं। ऐसे में पैदल यात्रियों पर दुर्घटनाओं का शिकार होने का खतरा बढ़ जाता है।"

पिछले वर्ष आंध्र प्रदेश में 1,569, मध्य प्रदेश में 1,504, कर्नाटक में 1,519, हरियाणा में 1,471, राजस्थान में 1,448, उत्तर प्रदेश में 1,366, केरल में 1,250, गुजरात में 1,170, तेलंगाना में 1,093, बिहार में 756, ओडिशा में 706, असम में 515, गोवा में 438, दिल्ली में 420, पंजाब में 415 और झारखंड में 345 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी।

राज्य सभा में एक अन्य प्रश्न के उत्तर में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पेश किए गए आंकड़ों में बताया गया है कि पिछले साल सड़कों पर गड़्डों के कारण कुल 4,869 दुर्घटनाएं हुई थी, जिनमें 2,015 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी और 4,108 लोग घायल हुए थे।

सड़कों में गड़्डों के कारण उत्तर प्रदेश में हुई सबसे ज्यादा मौतें

सड़कों में गड़्डों के कारण वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक 1,043 मौतें उत्तर प्रदेश में हुई हैं। इसके बाद हरियाणा में 222 और महाराष्ट्र में 166 पैदल यात्रियों की मौत का जिम्मेदार सड़क पर गड़्डों को पाया गया है। पिछले वर्ष तमिलनाडु में 102, झारखंड में 78, असम में 68, मध्य प्रदेश में 59, पंजाब में 64, पश्चिम बंगाल में 39, राजस्थान में 36, ओडिशा में 35, छत्तीसगढ़ में 20 और दिल्ली में 18 लोगों की मौत का कारण सड़कों के गड़्डे हैं।

यह भी पढ़ें : [मोटर वाहन संशोधन विधेयक 2019: बढ़े चालान के अलावा ये बातें भी आपको पता होनी चाहिए](#)

वर्ष 2017 में भी उत्तर प्रदेश में सड़कों पर गड़्डों के कारण 987 लोग मारे गए थे। वर्ष 2017 में महाराष्ट्र में 726 और हरियाणा में 522 लोगों को सड़कों के गड़्डों के कारण अपनी जान से हाथ धोना पड़ा था। वर्ष 2016 में उत्तर प्रदेश में सड़कों के गड़्डों के कारण 714, महाराष्ट्र में 329 और ओडिशा में 208 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी थी।

वर्ष 2016 में सड़क पर गड़्डों के कारण कुल 6,424 सड़क दुर्घटनाओं में 2,324 लोग मारे गए थे। वर्ष 2015 में सड़कों पर गड़्डों के कारण कुल 10,876 दुर्घटनाएं सामने आईं, जिनमें 3,416 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी। वर्ष 2014 में गड़्डों के कारण हुई कुल 11,106 सड़क दुर्घटनाओं में 3,039 लोग मारे गए थे।

(साभार : इंडिया साइंस वायर)

पश्चिम बंगाल की सड़कों पर सबसे ज्यादा मरते हैं पैदल यात्री

Link: <http://vigyanprasar.gov.in/isw/Pedestrians-die-most-on-the-roads-of-West-Bengal-hindi.html>

उमाशंकर मिश्र

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसंबर 03, 2019



सड़क दुर्घटनाओं में मरने वाले पैदल यात्रियों की संख्या लगातार बढ़ रही है। लेकिन, हाल के वर्षों में देशभर में हुई सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों का ग्राफ पश्चिम बंगाल में दूसरे राज्यों की तुलना में सबसे तेजी से बढ़ा है। सोमवार को राज्यसभा में पूछे गए एक सवाल के जवाब में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पेश किए गए आंकड़ों में यह बात उभरकर आयी है।

पिछले साल देश के विभिन्न राज्यों में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक 2,618 पैदल यात्रियों की मौत पश्चिम बंगाल में हुई थी। जबकि, वर्ष 2016 में पश्चिम बंगाल में 72 पैदल यात्रियों की मौत हुई थी। पश्चिम बंगाल में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा आश्चर्यजनक रूप से बढ़कर वर्ष 2017 में 1,039 और वर्ष 2018 में 2,618 तक पहुंच गया।

दूसरी ओर, तमिलनाडु में वर्ष 2018 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों के आंकड़े में गिरावट देखी गई है। वर्ष 2017 के 3,507 के मुकाबले तमिलनाडु में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा वर्ष 2018 में 768 दर्ज किया गया है। वर्ष 2015 एवं 2016 में तमिलनाडु में क्रमशः 2,618 और 2,966 पैदल यात्रियों के सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाने के

मामले सामने आए थे। हालांकि, पैदल यात्रियों की मौत के आंकड़े में इस तरह के उतार-चढ़ाव के कारणों की विस्तृत जानकारी नहीं दी गई है।

पैदल यात्रियों की सर्वाधिक मौतों के मामले में दूसरा स्थान महाराष्ट्र का है, जहां पिछले वर्ष 2,515 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी। वर्ष 2016 के आंकड़ों के मुकाबले पिछले साल महाराष्ट्र में 412 अधिक पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई है। वर्ष 2015 में महाराष्ट्र में 1,162, वर्ष 2016 में 2,103 और वर्ष 2017 में 1,831 पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए।

वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में कुल 1.51 लाख लोग मारे गए थे, जिनमें 22,656 पैदल यात्री शामिल थे। पैदल यात्रियों की मौत के ये आंकड़े सभी राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस विभागों से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण पर आधारित हैं। इन आंकड़ों से पता चलता है कि पैदल यात्रियों की मौतों का सिलसिला वर्ष 2015 से लगातार बढ़ रहा है। वर्ष 2015 में 13,894, वर्ष 2016 में 15,746 और वर्ष 2017 में 20,457 पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं का शिकार हुए हैं।

तमिलनाडु में वर्ष 2018 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों की मौतों के आंकड़े में गिरावट देखी गई है। वर्ष 2017 के 3,507 के मुकाबले तमिलनाडु में पैदल यात्रियों की मौतों का आंकड़ा वर्ष 2018 में 768 दर्ज किया गया है।

नई दिल्ली स्थित सीएसआईआर-सड़क अनुसंधान संस्थान में ट्रैफिक इंजीनियरिंग एंड सेफ्टी डिविजन के प्रमुख सुभाष चंद ने इंडिया साइंस वायर को बताया कि “पैदल यात्रियों की सुरक्षा एक संवेदनशील विषय है। शहरों में फुटपाथों के टूटे-फूटे होने या फिर अतिक्रमण के कारण पैदल यात्रियों को सड़क पर चलना पड़ता है, जिससे वे तेज रफ्तार गाड़ियों की चपेट में आ जाते हैं। दूसरी ओर, भारतीय ग्रामीण क्षेत्रों की सड़कें आमतौर पर घुमावदार होती हैं और उन पर प्रायः फुटपाथ भी नहीं होते हैं। ऐसे में, पैदल यात्रियों पर दुर्घटनाओं का शिकार होने का खतरा बढ़ जाता है।”

पिछले वर्ष आंध्र प्रदेश में 1,569, मध्य प्रदेश में 1,504, कर्नाटक में 1,519, हरियाणा में 1,471, राजस्थान में 1,448, उत्तर प्रदेश में 1,366, केरल में 1,250, गुजरात में 1,170, तेलंगाना में 1,093, बिहार में 756, ओडिशा में 706, असम में 515, गोवा में 438, दिल्ली में 420, पंजाब में 415 और झारखंड में 345 पैदल यात्रियों की मौत सड़क दुर्घटनाओं में हुई थी।

राज्यसभा में एक अन्य प्रश्न के उत्तर में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पेश किए गए आंकड़ों में बताया गया है कि पिछले साल सड़कों पर गड़बड़ों के कारण कुल 4,869 दुर्घटनाएं हुई थी, जिनमें 2,015 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी और 4,108 लोग घायल हुए थे।

सड़कों में गड़बड़ों के कारण वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक 10,43 मौतें उत्तर प्रदेश में हुई हैं। इसके बाद, हरियाणा में 222 और महाराष्ट्र में 166 पैदल यात्रियों की मौत का जिम्मेदार सड़क पर गड़बड़ों को पाया गया है। पिछले वर्ष तमिलनाडु में 102, झारखंड में 78,

असम में 68, मध्य प्रदेश में 59, पंजाब में 64, पश्चिम बंगाल में 39, राजस्थान में 36, ओडिशा में 35, छत्तीसगढ़ में 20 और दिल्ली में 18 लोगों की मौत का कारण सड़कों के गड़बड़े हैं।

वर्ष 2017 में भी उत्तर प्रदेश में सड़कों पर गड़बड़ों के कारण 987 लोग मारे गए थे। वर्ष 2017 में महाराष्ट्र में 726 और हरियाणा में 522 लोगों को सड़कों के गड़बड़ों के कारण अपनी जान से हाथ धोना पड़ा था। वर्ष 2016 में उत्तर प्रदेश में सड़कों के गड़बड़ों के कारण 714, महाराष्ट्र में 329 और ओडिशा में 208 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी थी।

वर्ष 2016 में सड़क पर गड़बड़ों के कारण कुल 6,424 सड़क दुर्घटनाओं में 2,324 लोग मारे गए थे। वर्ष 2015 में सड़कों पर गड़बड़ों के कारण कुल 10,876 दुर्घटनाएं सामने आईं, जिनमें 3,416 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी। वर्ष 2014 में गड़बड़ों के कारण हुई कुल 11,106 सड़क दुर्घटनाओं में 3,039 लोग मारे गए थे।

[इंडिया साइंस वायर](#)

Link: <https://swatantraprabhat.com/post/delhi-news-sadak-durghatanaon-mein-64-pratishat-mauton-ka-kaaran-tej-raphaar>

सड़क दुर्घटनाओं में 64 प्रतिशत मौतों का कारण तेज रफ्तार


नई दिल्ली: सड़क पर यातायात नियमों को तोड़ना किसी भी तरह से सही नहीं है। लेकिन, नियमों को ताक पर रखकर अधिक रफ्तार में गाड़ी चलाना सबसे अधिक जानलेवा साबित हो रहा है। वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में 64 प्रतिशत मौतें अधिक रफ्तार में गाड़ी चलाने कारण हुई हैं।

वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं पर आधारित सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की रिपोर्ट के अनुसार पिछले साल भारत में कुल 4.67 लाख सड़क दुर्घटनाएं हुई थीं, जिनमें गाड़ियों की तेज रफ्तार 3.11 लाख हादसों का कारण बनकर उभरी है। तेज रफ्तार के कारण हुए सड़क हादसों में बीते वर्ष 97,588 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी थी। वर्ष 2018 में यातायात नियमों के उल्लंघन से सड़क दुर्घटनाओं में हुई मौतों के ये आंकड़े राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस विभाग से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण पर आधारित हैं। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा लोकसभा में बृहस्पतिवार को एक प्रश्न के उत्तर में इन आंकड़ों को पेश किया गया है।

गलत दिशा में गाड़ी चलाने के दौरान दुर्घटनाओं में 5.8 प्रतिशत मौतें होती हैं। वहीं, सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में 2.8 प्रतिशत मौतें शराब पीकर गाड़ी चलाने वाले लोगों की हुई हैं। ड्राइविंग करते समय मोबाइल फोन का उपयोग भी सड़क दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण बनकर उभर रहा है। पिछले वर्ष सड़क दुर्घटनाओं में 2.4 प्रतिशत मौतों का कारण गाड़ी चलाते हुए मोबाइल फोन के उपयोग को माना गया है।

नई दिल्ली स्थित सीएसआईआर-सड़क अनुसंधान संस्थान में ट्रैफिक इंजीनियरिंग ऐंड सेफ्टी डिविजन के प्रमुख सुभाष चंद ने इंडिया साइंस वायर को बताया कि “निर्धारित सीमा से अधिक गाड़ियों की रफ्तार सड़क दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण हैं।

हालांकि, गाड़ियों की अधिक रफ्तार के आंकड़े मूल रूप से पुलिस एफआईआर पर केंद्रित होते हैं, जिसे प्रायः प्रत्यक्षदर्शियों के बयान के आधार पर दर्ज किया जाता है। इसलिए इन आंकड़ों को पूरी तरह सही नहीं कहा जा सकता।”



उन्होंने कहा कि “गाड़ियों की रफ्तार की निगरानी के लिए राष्ट्रीय एवं राज्यों के राजमार्गों पर कैमरे लगाया जाना उपयोगी हो सकता है। ऐसा करने से गाड़ियों की रफ्तार के साथ-साथ यातायात नियमों को तोड़ने वाले लोगों पर नजर रखी जा सकेगी। दिल्ली, लखनऊ और चेन्नई जैसे शहरों में इस तरह की पहल की जा चुकी है, जिसके सकारात्मक परिणाम देखने को मिले हैं। कुछ समय बाद गाजियाबाद में भी सड़कों पर यातायात नियम तोड़ने वालों की निगरानी कैमरों के जरिये शुरू हो जाएगी।”

करीब 78 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाओं के लिए आमतौर पर ड्राइवर की लापरवाही को जिम्मेदार ठहराया जाता है। यातायात नियमों के उल्लंघन में सड़क पर चलते हुए लेन तोड़ना, गलत दिशा में गाड़ी चलाना, शराब पीकर या ड्रग्स का सेवन करके ड्राइविंग, मोबाइल फोन का उपयोग करते हुए गाड़ी चलाना, रेड लाइट नजअंदाज करना और दूसरे मामले शामिल हैं। सड़क दुर्घटनाओं के लिए कई अन्य कारण भी जिम्मेदार हो सकते हैं। इनमें साइकिल सवारों, पैदल यात्रियों और दूसरे वाहन चालकों की गलती (7.1 प्रतिशत), सार्वजनिक निकायों की लापरवाही (2.8 प्रतिशत), गाड़ियों की बनावट संबंधी खामियां (2.3 प्रतिशत) और खराब मौसम (1.7 प्रतिशत) शामिल हैं।

सड़क दुर्घटनाओं में जखमी होने के मामले वर्ष 2018 में भारत में होने वाली मौतों का आठवां सबसे बड़ा कारक बनकर उभरे हैं। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की ताजा रिपोर्ट के मुताबिक भारत में हर दिन होने वाले औसतन 1,280 सड़क हादसों में करीब 415 लोगों को अपनी जान गवांनी पड़ती है। वर्ष 2018 में 1.5 लाख से अधिक लोगों को सड़क दुर्घटनाओं में अपनी जान गवांनी पड़ी थी। यह संख्या वर्ष 2017 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में हुई करीब 1.48 लाख मौतों की तुलना में 2.4 प्रतिशत अधिक है।

राज्यों के स्तर देखें तो सबसे अधिक 13.7 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाएं तमिलनाडु में होती हैं। मध्य प्रदेश में 11 प्रतिशत और उत्तर प्रदेश में 9.1 प्रतिशत सड़क हादसे होते हैं। हालांकि, सड़क हादसों में सर्वाधिक 22 हजार से अधिक मौतें उत्तर प्रदेश में होती हैं। इसके बाद महाराष्ट्र में 13,261 और तमिलनाडु में 12,216 मौतों के लिए सड़क दुर्घटनाओं को जिम्मेदार पाया गया है।

हेलमेट न पहनना या फिर सीट बेल्ट न लगाना दुर्घटनाओं का कारण भले ही न हो, पर गंभीर चोटों से बचाव में इनकी भूमिका अहम होती है। पिछले साल सड़क दुर्घटनाओं में हुई कुल मौतों में करीब 28.8 प्रतिशत मौतें हेलमेट न पहनने के कारण हुई हैं। जबकि, सड़क हादसों में होने वाली 16.1 प्रतिशत मौतों के लिए सीट बेल्ट न लगाने को जिम्मेदार पाया गया है। (इंडिया साइंस वायर)

Link: <https://www.prabhasakshi.com/proventhings/64-percent-deaths-in-road-accidents-cause-high-speed>

सड़क दुर्घटनाओं में 64 प्रतिशत मौतों का कारण तेज रफ्तार तेज रफ्तार

- उमाशंकर मिश्र
- दिसंबर 2, 2019 14:33



गलत दिशा में गाड़ी चलाने के दौरान दुर्घटनाओं में 5.8 प्रतिशत मौतें होती हैं। वहीं, सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में 2.8 प्रतिशत मौतें शराब पीकर गाड़ी चलाने वाले लोगों की हुई हैं। ड्राइविंग करते समय मोबाइल फोन का उपयोग भी सड़क दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण बनकर उभर रहा है।

नई दिल्ली। (इंडिया साइंस वायर): सड़क पर यातायात नियमों को तोड़ना किसी भी तरह से सही नहीं है। लेकिन, नियमों को ताक पर रखकर अधिक रफ्तार में गाड़ी चलाना सबसे अधिक जानलेवा साबित हो रहा है। वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं में 64 प्रतिशत मौतें अधिक रफ्तार में गाड़ी चलाने कारण हुई हैं।

वर्ष 2018 में सड़क दुर्घटनाओं पर आधारित सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की रिपोर्ट के अनुसार पिछले साल भारत में कुल 4.67 लाख सड़क दुर्घटनाएं हुई थीं, जिनमें गाड़ियों की तेज रफ्तार 3.11 लाख हादसों का कारण बनकर उभरी है। तेज रफ्तार के कारण हुए सड़क हादसों में बीते वर्ष 97,588 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी थी।

वर्ष 2018 में यातायात नियमों के उल्लंघन से सड़क दुर्घटनाओं में हुई मौतों के ये आंकड़े राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस विभाग से प्राप्त आंकड़ों के विश्लेषण पर आधारित हैं। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा लोकसभा में एक प्रश्न के उत्तर में इन आंकड़ों को पेश किया गया है।

गलत दिशा में गाड़ी चलाने के दौरान दुर्घटनाओं में 5.8 प्रतिशत मौतें होती हैं। वहीं, सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में 2.8 प्रतिशत मौतें शराब पीकर गाड़ी चलाने वाले लोगों की हुई हैं। ड्राइविंग करते समय मोबाइल फोन का उपयोग भी सड़क दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण बनकर उभर रहा है। पिछले वर्ष सड़क दुर्घटनाओं में 2.4 प्रतिशत मौतों का कारण गाड़ी चलाते हुए मोबाइल फोन के उपयोग को माना गया है।

नई दिल्ली स्थित सीएसआईआर-सड़क अनुसंधान संस्थान में ट्रैफिक इंजीनियरिंग एंड सेफ्टी डिविजन के प्रमुख सुभाष चंद ने इंडिया साइंस वायर को बताया कि “निर्धारित सीमा से अधिक गाड़ियों की रफ्तार सड़क दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण है। हालांकि, गाड़ियों की अधिक रफ्तार के आंकड़े मूल रूप से पुलिस एफआईआर पर केंद्रित होते हैं, जिसे प्रायः प्रत्यक्षदर्शियों के बयान के आधार पर दर्ज किया जाता है। इसलिए इन आंकड़ों को पूरी तरह सही नहीं कहा जा सकता।”

उन्होंने कहा कि “गाड़ियों की रफ्तार की निगरानी के लिए राष्ट्रीय एवं राज्यों के राजमार्गों पर कैमरे लगाया जाना उपयोगी हो सकता है। ऐसा करने से गाड़ियों की रफ्तार के साथ-साथ यातायात नियमों को तोड़ने वाले लोगों पर नजर रखी जा सकेगी। दिल्ली, लखनऊ और चेन्नई जैसे शहरों में इस तरह की पहल की जा चुकी है, जिसके सकारात्मक परिणाम देखने को मिले हैं। कुछ समय बाद गाजियाबाद में भी सड़कों पर यातायात नियम तोड़ने वालों की निगरानी कैमरों के जरिये शुरू हो जाएगी।”

करीब 78 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाओं के लिए आमतौर पर ड्राइवर की लापरवाही को जिम्मेदार ठहराया जाता है। यातायात नियमों के उल्लंघन में सड़क पर चलते हुए लेन तोड़ना, गलत दिशा में गाड़ी चलाना, शराब पीकर या ड्रग्स का सेवन करके ड्राइविंग, मोबाइल फोन का उपयोग करते हुए गाड़ी चलाना, रेड लाइट नजअंदाज करना और दूसरे मामले शामिल हैं।

सड़क दुर्घटनाओं के लिए कई अन्य कारण भी जिम्मेदार हो सकते हैं। इनमें साइकिल सवारों, पैदल यात्रियों और दूसरे वाहन चालकों की गलती (7.1 प्रतिशत), सार्वजनिक निकायों की लापरवाही (2.8 प्रतिशत), गाड़ियों की बनावट संबंधी खामियां (2.3 प्रतिशत) और खराब मौसम (1.7 प्रतिशत) शामिल हैं।

सड़क दुर्घटनाओं में जखमी होने के मामले वर्ष 2018 में भारत में होने वाली मौतों का आठवां सबसे बड़ा कारक बनकर उभरे हैं। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की ताजा रिपोर्ट के मुताबिक भारत में हर दिन होने वाले औसतन 1,280 सड़क हादसों में करीब 415 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ती है। वर्ष 2018 में 1.5 लाख से अधिक लोगों को सड़क दुर्घटनाओं में अपनी जान गंवानी पड़ी थी। यह संख्या वर्ष 2017 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में हुई करीब 1.48 लाख मौतों की तुलना में 2.4 प्रतिशत अधिक है।

राज्यों के स्तर देखें तो सबसे अधिक 13.7 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाएं तमिलनाडु में होती हैं। मध्य प्रदेश में 11 प्रतिशत और उत्तर प्रदेश में 9.1 प्रतिशत सड़क हादसे होते हैं। हालांकि, सड़क हादसों में सर्वाधिक 22 हजार से अधिक मौतें उत्तर प्रदेश में होती हैं। इसके बाद महाराष्ट्र में 13,261 और तमिलनाडु में 12,216 मौतों के लिए सड़क दुर्घटनाओं को जिम्मेदार पाया गया है।

हेलमेट न पहनना या फिर सीट बेल्ट न लगाना दुर्घटनाओं का कारण भले ही न हो, पर गंभीर चोटों से बचाव में इनकी भूमिका अहम होती है। पिछले साल सड़क दुर्घटनाओं में हुई कुल मौतों में करीब 28.8 प्रतिशत मौतें हेलमेट न पहनने के कारण हुई हैं। जबकि, सड़क हादसों में होने वाली 16.1 प्रतिशत मौतों के लिए सीट बेल्ट न लगाने को जिम्मेदार पाया गया है।

(इंडिया साइंस वायर)

Link: <https://www.downtoearth.org.in/hindistory/science/research/scientists-create-new-technique-to-identify-potential-intersections-68727>

दुर्घटना संभावित चौराहों की पहचान के लिए वैज्ञानिकों ने बनाई नई तकनीक

शोधकर्ताओं ने पीईटी के आधार पर भी वाहनों के टकराने की घटनाओं का अध्ययन किया है। सड़क पर दुर्घटना की आशंका वाले बिंदु से होकर गुजरने वाले वाहनों के बीच समय के अंतर को पीईटी कहते हैं

By [Umashankar Mishra](#)


On: Thursday 09 January 2020



File Photo: Vikas Choudhary

दो शहरों को जोड़ने वाले राजमार्गों पर पड़ने वाले चौराहों पर वाहनों के टकराने के मामले प्रायः अधिक देखे गए हैं। भारतीय शोधकर्ताओं ने अब एक ऐसी पद्धति पेश की है, जो राजमार्गों पर दुर्घटना की आशंका वाले चौराहों की पहचान करने में मददगार हो सकती है। शोधकर्ताओं का कहना है कि दुर्घटनाओं के खतरे से ग्रस्त चौराहों की पहचान करके उनमें व्यापक सुधार किए जा सकते हैं और सड़क दुर्घटनाओं पर लगाम लगाई जा सकती है।

यह अध्ययन ट्रैफिक में सड़क उपयोगकर्ताओं की धारणा और उसके अनुसार प्रतिक्रिया में लगने वाले समय पर आधारित है। तकनीकी भाषा में इसे *पर्सिप्शन-रिएक्शन टाइम* कहते हैं, जो दुर्घटना के क्षणों में सड़क उपयोगकर्ताओं की प्रतिक्रिया को दर्शाता है। खराब सड़क या किसी अन्य आपात स्थिति में वाहन धीमा करना या फिर अचानक ब्रेक मारना सड़क उपयोगकर्ताओं की प्रतिक्रिया के ऐसे ही कुछ उदाहरण कहे जा सकते हैं। इसके साथ ही, शोधकर्ताओं ने पोस्ट एन्क्रोचमेंट टाइम (पीईटी) के आधार पर भी वाहनों के टकराने की घटनाओं का अध्ययन किया है। सड़क पर दुर्घटना की आशंका वाले बिंदु से होकर गुजरने वाले वाहनों के बीच समय के अंतर को पीईटी कहते हैं। शोधकर्ताओं का कहना है कि पीईटी मूल्य कम होने पर वाहनों के टकराने का खतरा अधिक होता है।



ऐसे सिग्नल रहित चौराहों को इस अध्ययन में शामिल किया गया है, जहां पिछले पांच वर्षों में दाएं मुड़ने के दौरान वाहनों के टकराने की सर्वाधिक घटनाएं हुई हैं। चौराहों पर लगे वीडियो कैमरों की मदद से ट्रैफिक संबंधी आंकड़े प्राप्त किए गए हैं और फिर उनका विश्लेषण किया गया है। रिकॉर्ड किए गए वीडियो की मदद से बड़ी और छोटी सड़कों से गुजरने वाले वाहनों के विस्तार, सड़क पर उनके संयोजन और इंटरैक्शन के बारे में वाहनों की जानकारी एकत्र की गई है। अध्ययन में उपयोग किए गए वीडियो आधारित आंकड़े केंद्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली के अनुदान पर आधारित भारतीय राजमार्गों पर केंद्रित एक शोध परियोजना इंडो-एचसीएम से प्राप्त किए गए हैं।

अध्ययन से पता चला है कि चौराहों पर वाहनों के टकराने की अधिकतर घटनाएं दोपहिया और हल्के व्यावसायिक वाहनों के गुजरने के दौरान देखी गई हैं। दोपहिया वाहनों का आकार छोटा होने के कारण अन्य वाहन चालक ट्रैफिक नियमों को नजरअंदाज करते उन्हें ओवरटेक करने का प्रयास करते हैं, जिसके कारण चौराहों पर दुर्घटनाएं अधिक होती हैं। एक महत्वपूर्ण बात यह उभरकर आयी है कि दूसरे सड़क जंक्शन रूपों की तुलना में चार मार्गों को जोड़ने वाले चौराहों पर वाहनों के टकराने की घटनाएं सबसे अधिक होती हैं।

यह नई पद्धति वाहनों के टकराने की आशंका से ग्रस्त चौराहों पर ज्यामितीय डिजाइन में संशोधन जैसे इंजीनियरिंग उपायों, ट्रैफिक नियंत्रण एवं प्रबंधन तकनीकों के कार्यान्वयन के बारे में निर्णय लेने में उपयोगी हो सकती है। इस तरह, सार्वजनिक धन का तर्कसंगत एवं प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करने में भी मदद मिल सकती है। भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), रुड़की के शोधकर्ताओं द्वारा किया गया यह अध्ययन शोध पत्रिका [एडवांसेज इन ट्रांसपोर्ट इंजीनियरिंग](#) में प्रकाशित किया गया है।

इस अध्ययन से जुड़ी आईआईटी, रुड़की के सिविल इंजीनियरिंग विभाग की प्रमुख शोधकर्ता मधुमिता पॉल ने इंडिया साइंस वायर को बताया कि “सड़क हादसों और ट्रैफिक सुरक्षा का मूल्यांकन आमतौर पर पुलिस रिकॉर्ड में दर्ज आंकड़ों के आधार पर होता है। भारत में सड़क दुर्घटनाओं के संबंध में आंकड़ों की कमी और उनका अविश्वसनीय होना एक प्रमुख समस्या है। इस वजह से दुर्घटनाओं के निदान और सुरक्षात्मक सुधार नहीं हो पाते हैं। इस अध्ययन में ऐसी विधि विकसित की गई है, जो वाहनों के टक्कर के आंकड़ों के आधार पर असुरक्षित मार्गों की पहचान करने में उपयोगी हो सकती है। अध्ययन के नतीजों का उपयोग विभिन्न यातायात सुविधाओं की सुरक्षा के मूल्यांकन के लिए एक प्रभावी उपकरण के रूप में किया जा सकता है, जहां दुर्घटना के विस्तृत आंकड़ों का संग्रह एक गंभीर मुद्दा है।”

भारत में हर साल होने वाले सड़क हादसों में करीब 1.5 लाख लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ती है। इन दुर्घटनाओं में से करीब 1.4 लाख सड़क हादसे राजमार्गों पर होते हैं। राजमार्गों पर वाहनों की टक्कर से वर्ष 2018 में 54 हजार लोगों की मौत हुई थी।

वाहनों की रफ्तार में बदलाव और ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन के कारण राजमार्गों पर पड़ने वाले चौराहों पर सड़क दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ जाता है। शोधकर्ताओं का कहना है कि चौराहों पर भीषण सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली जन-धन की हानि के साथ-साथ उसके कारण पड़ने वाले सामाजिक दुष्प्रभावों को रोकने के लिए नए विकल्पों की खोज जरूरी है। (इंडिया साइंस वायर)

Link: <http://vigyanprasar.gov.in/isw/New-technology-for-identifying-intersections-at-risk-accident-hindi.html>

उमाशंकर मिश्र

नई दिल्ली, गुरुवार, जनवरी 09, 2019

वाहनों की अधिक टक्कर वाले चौराहों की पहचान के लिए नई तकनीक

दो शहरों को जोड़ने वाले राजमार्गों पर पड़ने वाले चौराहों पर वाहनों के टकराने के मामले प्रायः अधिक देखे गए हैं। भारतीय शोधकर्ताओं ने अब एक ऐसी पद्धति पेश की है, जो राजमार्गों पर दुर्घटना की आशंका वाले चौराहों की पहचान करने में मददगार हो सकती है। शोधकर्ताओं का कहना है कि दुर्घटनाओं के खतरे से ग्रस्त चौराहों की पहचान करके उनमें व्यापक सुधार किए जा सकते हैं और सड़क दुर्घटनाओं पर लगाम लगाई जा सकती है।

यह अध्ययन टैफिक में सड़क उपयोगकर्ताओं की धारणा और उसके अनुसार प्रतिक्रिया में लगने वाले समय पर आधारित है। तकनीकी भाषा में इसे पर्सप्शन-रिएक्शन टाइम कहते हैं, जो दुर्घटना के क्षणों में सड़क उपयोगकर्ताओं की प्रतिक्रिया को दर्शाता है। खराब सड़क या किसी अन्य आपात स्थिति में वाहन धीमा करना या फिर अचानक ब्रेक मारना सड़क उपयोगकर्ताओं की प्रतिक्रिया के ऐसे ही कुछ उदाहरण कहे जा सकते हैं। इसके साथ ही, शोधकर्ताओं ने पोस्ट एन्क्रोचमेंट टाइम (पीईटी) के आधार पर भी वाहनों के टकराने की घटनाओं का अध्ययन किया है। सड़क पर दुर्घटना की आशंका वाले बिंदु से होकर गुजरने वाले वाहनों के बीच समय के अंतर को पीईटी कहते हैं। शोधकर्ताओं का कहना है कि पीईटी मूल्य कम होने पर वाहनों के टकराने का खतरा अधिक होता है।

ऐसे सिग्नल रहित चौराहों को इस अध्ययन में शामिल किया गया है, जहां पिछले पांच वर्षों में दाएं मुड़ने के दौरान वाहनों के टकराने की सर्वाधिक घटनाएं हुई हैं। चौराहों पर लगे वीडियो कैमरों की मदद से टैफिक संबंधी आंकड़े प्राप्त किए गए हैं और फिर उनका विश्लेषण किया गया है। रिकॉर्ड किए गए वीडियो की मदद से बड़ी और छोटी सड़कों से गुजरने वाले वाहनों के विस्तार, सड़क पर उनके संयोजन और इंटरैक्शन के बारे में वाहनों की जानकारी एकत्र की गई है। अध्ययन में उपयोग किए गए वीडियो आधारित आंकड़े केंद्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली के अनुदान पर आधारित भारतीय राजमार्गों पर केंद्रित एक शोध परियोजना इंडो-एचसीएम से प्राप्त किए गए हैं।

अध्ययन से पता चला है कि चौराहों पर वाहनों के टकराने की अधिकतर घटनाएं दोपहिया और हल्के व्यावसायिक वाहनों के गुजरने के दौरान देखी गई हैं। दोपहिया वाहनों का आकार छोटा होने के कारण अन्य वाहन चालक टैफिक नियमों को नजरअंदाज करते हुए

उन्हें ओवरटेक करने का प्रयास करते हैं, जिसके कारण चौराहों पर दुर्घटनाएं अधिक होती हैं। एक महत्वपूर्ण बात यह उभरकर आयी है कि दूसरे सड़क जंक्शन रूपों की तुलना में चार मार्गों को जोड़ने वाले चौराहों पर वाहनों के टकराने की घटनाएं सबसे अधिक होती हैं।

दोपहिया वाहनों का आकार छोटा होने के कारण अन्य वाहन चालक ट्रैफिक नियमों को नजरअंदाज करते हुए उन्हें ओवरटेक करने का प्रयास करते हैं, जिसके कारण चौराहों पर दुर्घटनाएं अधिक होती हैं।

यह नई पद्धति वाहनों के टकराने की आशंका से ग्रस्त चौराहों पर ज्यामितीय डिजाइन में संशोधन जैसे इंजीनियरिंग उपायों, ट्रैफिक नियंत्रण एवं प्रबंधन तकनीकों के कार्यान्वयन के बारे में निर्णय लेने में उपयोगी हो सकती है। इस तरह, सार्वजनिक धन का तर्कसंगत एवं प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करने में भी मदद मिल सकती है। भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), रुड़की के शोधकर्ताओं द्वारा किया गया यह अध्ययन शोध पत्रिका [एडवांसेज इन ट्रांसपोर्ट इंजीनियरिंग](#) में प्रकाशित किया गया है।

इस अध्ययन से जुड़ी आईआईटी, रुड़की के सिविल इंजीनियरिंग विभाग की प्रमुख शोधकर्ता मधुमिता पॉल ने इंडिया साइंस वायर को बताया कि “सड़क हादसों और ट्रैफिक सुरक्षा का मूल्यांकन आमतौर पर पुलिस रिकॉर्ड में दर्ज आंकड़ों के आधार पर होता है। भारत में सड़क दुर्घटनाओं के संबंध में आंकड़ों की कमी और उनका अविश्वसनीय होना एक प्रमुख समस्या है। इस वजह से दुर्घटनाओं के निदान और सुरक्षात्मक सुधार नहीं हो पाते हैं। इस अध्ययन में ऐसी विधि विकसित की गई है, जो वाहनों के टक्कर के आंकड़ों के आधार पर असुरक्षित मार्गों की पहचान करने में उपयोगी हो सकती है। अध्ययन के नतीजों का उपयोग विभिन्न यातायात सुविधाओं की सुरक्षा के मूल्यांकन के लिए एक प्रभावी उपकरण के रूप में किया जा सकता है, जहां दुर्घटना के विस्तृत आंकड़ों का संग्रह एक गंभीर मुद्दा है।”

भारत में हर साल होने वाले सड़क हादसों में करीब 1.5 लाख लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ती है। इन दुर्घटनाओं में से करीब 1.4 लाख सड़क हादसे राजमार्गों पर होते हैं। राजमार्गों पर वाहनों की टक्कर से वर्ष 2018 में 54 हजार लोगों की मौत हुई थी।

वाहनों की रफ्तार में बदलाव और ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन के कारण राजमार्गों पर पड़ने वाले चौराहों पर सड़क दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ जाता है। शोधकर्ताओं का कहना है कि चौराहों पर भीषण सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली जन-धन की हानि के साथ-साथ उसके कारण पड़ने वाले सामाजिक दुष्प्रभावों को रोकने के लिए नए विकल्पों की खोज जरूरी है।

[इंडिया साइंस वायर](#)



**World Health
Organization**

India

