



सड़क परिवहन  
एवं राजमार्ग मंत्रालय  
MINISTRY OF  
ROAD TRANSPORT  
AND HIGHWAYS

# शून्य मृत्यु - दर वाले जिले की ओर

एक त्वरित संदर्भ मार्गदर्शिका  
जिला/शहर के लिए  
सड़क सुरक्षा के मूल्यांकन और सुधार  
के लिए नेतृत्व



साझेदारी में

**SaveLIFE**  
FOUNDATION

**Centre for Advancement of Road Traffic Safety (CARTS)**

मई 2024  
संस्करण 2.1

*यह पृष्ठ स्वेच्छा से खाली छोड़ा गया है।*

## प्रस्तावना

सड़क सुरक्षा एक महत्वपूर्ण सार्वजनिक स्वास्थ्य मुद्दा है जो हर साल भारतीय समाज और अर्थव्यवस्था पर भारी बोझ डालता है। 2022 में, भारतीय सड़कों पर 1.68 लाख लोग मारे गए और लगभग 3 गुना अधिक घायल हुए।

जबकि सड़क सुरक्षा के लिए नीतिगत स्तर के सुधार जारी हैं, भारत के सड़क सुरक्षा परिदृश्य में ठोस सुधार सुनिश्चित करने के लिए जमीनी कार्यान्वयन महत्वपूर्ण है। मुख्य अधिदेश जिला प्रशासन के पास सड़क सुरक्षा के 4-ई पर व्यापक उपायों को निष्पादित करने के लिए है, अर्थात्-सड़क इंजीनियरिंग (road Engineering), यातायात प्रवर्तन (traffic Enforcement), आपातकालीन आघात देखभाल (Emergency trauma care), सड़क उपयोगकर्ताओं की शिक्षा (Education of road users).

यह मार्गदर्शिका आपको उपकरण प्रदान करके अपने जिले में 'शून्य मृत्यु दर जिला' कार्यक्रम को लागू करने में सक्षम बनाती है

- जिला सड़क सुरक्षा लक्ष्यों की स्थापना और समीक्षा,
- सड़क सुरक्षा चुनौतियों की पहचान करना, और
- हस्तक्षेपों को अंतिम रूप देना और उनकी निगरानी करना
- प्रभाव का आकलन करना

सड़क दुर्घटनाओं के कारणों में मुख्य रूप से निम्नलिखित शामिल हैं:

- असुरक्षित सड़क डिजाइन और अनुचित सुरक्षा अवसंरचना
- खराब प्रवर्तन जिसके परिणामस्वरूप वाहनों की उच्च गति, वाहन की अनुपयुक्त स्थिति और चालक का जोखिम भरा व्यवहार होता है
- अपर्याप्त आपातकालीन आघात देखभाल प्रणाली जो सड़क दुर्घटनाओं के
- चोट के परिणामों के लिए हानिकारक हैं

'शून्य-मृत्यु जिला' अवधारणा सड़क सुरक्षा के लिए एक वैज्ञानिक पद्धति है। इसमें विशिष्ट कार्यवाही योग्य कदम शामिल हैं जो एक प्रशासनिक जिले के भीतर सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में महत्वपूर्ण कमी हासिल करने के लिए सड़क सुरक्षा के 4-ई में निर्णायक प्रभाव के लिए उठाए जा सकते हैं।

"शून्य-मृत्यु वाले जिलों की ओर" मार्गदर्शिका की अवधारणा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार के साथ घनिष्ठ साझेदारी में की गई है। भौगोलिक और प्रासंगिक क्षेत्रों के विशेषज्ञ और व्यवसायी इस विकास में लगे हुए हैं। इसका उद्देश्य ए. सी. टी. के लिए प्रशासकों को सक्षम बनाकर "शून्य-मृत्यु" कार्यक्रम को अपनाने के लिए जिलों के लिए एक व्यावहारिक और रणनीतिक उपकरण बनना है।

- जिले के सड़क सुरक्षा परिदृश्य का आकलन और मूल्यांकन करें
- कार्यों को लागू करने के लिए हितधारकों और संसाधनों को संगठित करना
- कार्यान्वयन को ट्रैक करें और प्रगति को मापें

इस मार्गदर्शिका के अद्यतन संस्करण समय-समय पर जारी किए जाएंगे। नवीनतम संस्करण डाउनलोड करने के लिए, कृपया देखें

[www.savelifefoundation.org/ZFD](http://www.savelifefoundation.org/ZFD)

यह पृष्ठ स्वेच्छा से खाली छोड़ा गया है।

## इस गाइडबुक का उपयोग कैसे करें?

इस गाइडबुक का उद्देश्य जिला और शहर के नेतृत्व (जिला मजिस्ट्रेट/कलेक्टर, पुलिस आयुक्त, एसएसपी/एसपी सहित अन्य) के लिए एक तैयार-गणनाकर्ता बनना है, ताकि जिला सड़क सुरक्षा समिति (डीआरएससी) की बैठकों के रणनीतिक परिणामों को आगे बढ़ाकर 'शून्य-मृत्यु जिला' कार्यक्रम तैयार और कार्यान्वित किया जा सके, संबंधित एजेंसियों की प्रगति की प्रभावी निगरानी की जा सके और किए गए कार्यों के प्रभाव का आकलन किया जा सके।

गाइडबुक को चार खंडों में विभाजित किया गया है-

### □ भाग ए: जिला नेतृत्व के लिए आवश्यक प्रश्न

इस भाग में प्रासंगिक प्रश्नों की सूची दी गई है, जिनके उत्तर से जिले में वर्तमान सड़क सुरक्षा परिदृश्य का पता चलेगा और प्रशासक को यह समझने में मदद मिलेगी कि सड़क सुरक्षा चुनौती को हल करने के लिए किन-किन क्षेत्रों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

### □ भाग बी: जिला सड़क सुरक्षा प्रोफाइलिंग और डेटा ट्रैकिंग

यह भाग समस्याग्रस्त क्षेत्रों की पहचान करने, समाधान तैयार करने, कार्ययोजनाएँ क्रियान्वित करने और प्रगति पर नज़र रखने के लिए विभिन्न हितधारकों द्वारा उठाए जाने वाले कदमों को निर्दिष्ट करता है। पृष्ठ 15 पर, पहल के प्रबंधन और निगरानी के लिए जिले के भीतर क्षमता बनाने के लिए एक प्रस्तावित टीम/सचिवालय संरचना प्रदान की गई है।

### □ भाग सी: प्रभाव आकलन मानदंड

यह भाग 'शून्य-मृत्यु' लक्ष्य की दिशा में विभिन्न पहलों के प्रभाव के आकलन के लिए रूपरेखा प्रदान करता है।

### □ भाग डी: सड़क सुरक्षा मानदंड

यह खंड सड़क सुरक्षा उपायों के क्रियान्वयन के लिए विचार किए जाने वाले कारकों को प्रस्तुत करता है।

यह गाइडबुक कार्यवाही को निर्देशित करने के लिए त्वरित सुझाव  , संदर्भ के लिए महत्वपूर्ण अंतर्दृष्टि और सहायता के लिए  ग्राफिक चित्रण प्रदान करती है।

इस दस्तावेज़ में उल्लिखित विस्तृत जाँच सूची और वर्णनात्मक सामग्री सहित व्यापक संसाधनों को [www.savelifefoundation.org/ZFD](http://www.savelifefoundation.org/ZFD) पर और इस दस्तावेज़ में निहित क्यूआर कोड के माध्यम से एक्सेस किया जा सकता है।



## सामग्री की तालिका

प्रस्तावना	I
इस गाइडबुक का उपयोग कैसे करें?	II
<b>भाग ए: जिला नेतृत्व के लिए आवश्यक प्रश्न</b>	1
1. जिले में सड़क सुरक्षा संकेतकों पर	1
2. डीआरएससी बैठकें आयोजित करने पर	1
3. जिले में सड़क सुरक्षा संबंधी की गई कार्यवाही पर	2
<b>भाग बी: जिला सड़क सुरक्षा प्रोफाइलिंग और डेटा ट्रैकिंग</b>	4
1. जिला सड़क सुरक्षा हितधारकों की पहचान	4
2. जिला सड़क सुरक्षा समिति का संचालन	5
3. जिले में सड़क नेटवर्क का मानचित्रण	5
4. जिले के लिए मासिक दुर्घटना डेटा का विश्लेषण	6
क. उच्च प्राथमिकता वाले अधिकार क्षेत्रों की पहचान	6
ख. जिले में दुर्घटना डेटा का अस्थायी वितरण	7
ग. यातायात मात्रा डेटा	7
घ. दुर्घटना गतिशीलता की जांच	8
5. इंजीनियरिंग हस्तक्षेपों पर नज़र रखना	9
6. जिलों में प्रवर्तन का आकलन करना	10
7. आपातकालीन आघात देखभाल प्रणालियों को मज़बूत बनाना	10
क. जिले में एम्बुलेंस की स्थिति का निर्धारण	11
ख. जिले में रिस्वीविंग अस्पतालों की स्थिति का निर्धारण	12
8. सड़क सुरक्षा के लिए समुदाय के साथ जुड़ाव	13
9. 4-ई दृष्टिकोण में नीतिगत ढांचे को एकीकृत करना	13
10. जिला सड़क सुरक्षा कार्य योजना को अंतिम रूप देना	14
11. सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों के लिए धन आवंटित करना	14
12. जिला कलेक्ट्रेट में जिला सड़क सुरक्षा सचिवालय	15
<b>भाग सी: दो-बिंदु प्रभाव निगरानी मानदंड</b>	16
1. सड़क यातायात दुर्घटनाओं में कमी	16
2. सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों में कमी	16
<b>भाग डी: सड़क सुरक्षा मापदंड</b>	17
1. अक्सर देखे जाने वाले इंजीनियरिंग मुद्दों की सूची	17
2. इंजीनियरिंग रिटर्न फॉर्म	18
3. अक्सर देखे जाने वाले प्रवर्तन मुद्दों की सूची	19
4. प्रवर्तन रिटर्न फॉर्म	19
5. आपातकालीन आघात देखभाल प्रणाली मूल्यांकन	20

यह पृष्ठ स्वेच्छा से खाली छोड़ा गया है।

## भाग ए: जिला प्रशासक/पुलिस प्रमुख के लिए पूछने हेतु आवश्यक प्रश्न

इस गाइडबुक में उन प्रश्नों पर जानकारी प्राप्त करने के लिए आवश्यक प्रक्रियाएं और प्रारूप दिए गए हैं, जिनका उत्तर जिला प्रशासक को सड़क सुरक्षा उपायों के प्रभावी कार्यान्वयन में सक्षम बनाने के लिए दिया जाना आवश्यक है।

### 1. जिले में सड़क सुरक्षा संकेतकों पर दुर्घटना डेटा (विभाग: जिला पुलिस)

- 1.1 पिछले तीन वर्षों में कितनी सड़क दुर्घटनाएँ हुईं?
- 1.2 पिछले तीन वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं में कितनी मौतें हुई हैं?
- 1.3 क्या दिन के दौरान कोई समय-अवधि होती है जिसमें अन्य समय की तुलना में दुर्घटनाओं की अधिक आवृत्ति देखी जाती है?
- 1.4 कौन से पुलिस स्टेशन क्षेत्राधिकार हैं जो जिले में सभी सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में 50% का योगदान करते हैं?
- 1.5 पिछले तीन वर्षों में घातक सड़क दुर्घटनाओं के शीर्ष 5 कारण क्या रहे हैं?
- 1.6 पिछले तीन वर्षों में दुर्घटनाओं में शामिल उपयोगकर्ताओं/वाहनों में प्राथमिक पीड़ित श्रेणी क्या है?
- 1.7 पिछले तीन वर्षों में दुर्घटनाओं में शामिल उपयोगकर्ताओं/वाहनों के बीच प्राथमिक आपत्तिजनक श्रेणी क्या है?

### स्थान डेटा (विभाग: सड़क स्वामित्व वाली एजेंसियाँ - पीडब्ल्यूडी, एनएचएआई, नगर पालिका, एक्सप्रेसवे प्राधिकरण आदि)

- 1.8 जिले में कितने स्थान दुर्घटना-प्रवण हैं?
- 1.9 जिले में एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, एमडीआर और ओडीआर जैसी विभिन्न सड़क श्रेणियों की लंबाई कितनी है?
- 1.10 पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक सड़क श्रेणी पर सड़क दुर्घटनाओं और दुर्घटना से होने वाली मौतों का ब्यौरा क्या है?

### 2. जिला सड़क सुरक्षा समिति (डीआरएससी) की बैठकें आयोजित करने पर (विभाग: जिला कलेक्टर)

- 2.1 क्या जिले में डीआरएससी का गठन किया गया है?
- 2.2 डीआरएससी के सदस्य कौन हैं?
- 2.3 पिछली डीआरएससी बैठक कब आयोजित की गई थी?
- 2.4 पिछली बैठक के दौरान लिए गए निर्णयों पर "कार्यवाही रिपोर्ट"?
- 2.5 क्या जिले/राज्य में सड़क सुरक्षा के लिए धन उपलब्ध है?

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 215(3) प्रत्येक राज्य को जिला सड़क सुरक्षा समिति (डीआरएससी) स्थापित करने का आदेश देती है। इसके अलावा, सुप्रीम कोर्ट की सड़क सुरक्षा समिति (SCCoRS) डीआरएससी की अनिवार्य संरचना निर्धारित करती है और इसकी मासिक बैठकों का आदेश देती है।

### 3. जिले में सड़क सुरक्षा पर की गई कार्यवाही

ए. इंजीनियरिंग (विभाग : पीडब्ल्यूडी / एनएचएआई / एनएचआईडीसीएल / बीआरओ / एक्सप्रेसवे प्राधिकरण / नगर पालिका / अन्य सड़क स्वामित्व वाली एजेंसियां)

3.1. क्या जिले की सभी प्रमुख सड़कों के लिए अतीत में 'सड़क सुरक्षा ऑडिट' आयोजित किया गया है? →

3.2. क्या सड़क स्वामित्व वाली एजेंसी अपने अधिकार क्षेत्र की सड़कों का निरीक्षण करती है? इन निरीक्षणों को करने की आवृत्ति क्या है?

3.3. इन निरीक्षणों की अंतिम रिपोर्ट के निष्कर्ष क्या हैं? इन निष्कर्षों पर क्या कार्यवाही की गई है?

3.4. सड़क स्वामित्व वाली एजेंसियों द्वारा किए गए तीसरे पक्ष के ऑडिट के आधार पर, आज की तारीख में कौन से प्रमुख इंजीनियरिंग दोष/मुद्दे मौजूद हैं?

3.5. पिछले तीन वर्षों में पहचाने गए सड़क इंजीनियरिंग मुद्दों में से कितने को ठीक किया गया है?

बी. प्रवर्तन (विभाग: आर.टी.ओ./ यातायात पुलिस/ राजमार्ग पुलिस/ अन्य प्रवर्तन एजेंसियाँ)

3.6. पिछले तीन वर्षों में अपराध के आधार पर जारी किए गए चालानों की कुल संख्या कितनी है? →

3.7. जारी किए गए चालानों की कुल संख्या में से, निर्दिष्ट ब्लैक-स्पॉट पर जारी किए गए चालानों का अपराध के आधार पर प्रतिशत कितना है?

3.8. जारी किए गए चालानों की कुल संख्या में से, इलेक्ट्रॉनिक-प्रवर्तन के माध्यम से जारी किए गए चालानों का अपराध के आधार पर प्रतिशत कितना है?

3.9. निरीक्षण और प्रवर्तन के लिए एक दिन और एक सप्ताह के दौरान कितनी बार चेकपॉइंट (नाके) स्थापित किए जाते हैं? →

3.10. क्या जिले में प्रवर्तन गतिविधियाँ 'सक्रिय और दृश्यमान' हैं?



सड़क सुरक्षा ऑडिट स्वतंत्र विशेषज्ञों द्वारा सड़क की औपचारिक जांच को संदर्भित करता है, ताकि सड़क के डिजाइन, लेआउट और यातायात नियंत्रण तत्वों से जुड़े संभावित सुरक्षा मुद्दों और जोखिमों की पहचान और आकलन किया जा सके, जो दुर्घटना का कारण बन सकते हैं।



इनमें से प्रत्येक के लिए शीर्ष अपराध जिनके लिए चालान डेटा मांगा जाना चाहिए वे हैं –

- ओवर-स्पीडिंग
- हेलमेट का उपयोग न करना
- सीटबेल्ट का उपयोग न करना
- शराब पीकर गाड़ी चलाना
- गलत साइड ड्राइविंग
- खतरनाक ड्राइविंग
- लाल बत्ती का उल्लंघन



सक्रिय और दृश्यमान प्रवर्तन दिन के विशिष्ट समय के दौरान नाकों/चेकपॉइंट्स और यातायात कर्मियों की इष्टतम स्थिति के माध्यम से सड़क उपयोगकर्ताओं के बीच एक प्रभावी निवारण पैदा कर रहा है।

**डी. आपातकालीन देखभाल (विभाग: सिविल सर्जन/सीएमओ/108 एम्बुलेंस/अन्य संबंधित विभाग)**

- 3.11. क्या जिले में कोई नामित ट्रॉमा सेंटर हैं? →
- 3.12. प्रत्येक प्राप्त करने वाली चिकित्सा सुविधा में →
- चिकित्साकर्मियों की स्वीकृत संख्या और वर्तमान संख्या क्या है,
  - बुनियादी ढांचे की स्थिति,
  - उपकरणों की मात्रा और स्थिति
- 3.13. जिले में कितनी एडवांस लाइफ सपोर्ट (एएलएस)/बेसिक लाइफ सपोर्ट (बीएलएस) और रोगी परिवहन (पीटी) एम्बुलेंस चल रही हैं?
- 3.14. एम्बुलेंस में मौजूद आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियनों (ईएमटी) के लिए योग्यता और प्रमाणन मानदंड क्या हैं?

**ई. सामुदायिक सहभागिता एवं जागरूकता (विभाग: यातायात पुलिस/एनजीओ/शिक्षा विभाग)**

- 3.15. सड़क सुरक्षा शिक्षा एवं जागरूकता के लिए पिछले तीन वर्षों में जिले में कितने आईईसी अभियान आयोजित किए गए हैं?
- 3.16. प्रत्येक अभियान का मुद्दा/विषय और उद्देश्य क्या था?
- 3.17. प्रत्येक अभियान के लिए, कितने लोगों तक पहुँच बनाई गई?

**एफ. कानून कार्यान्वयन (विभाग: आरटीओ, जिला पुलिस)**

- 3.18. क्या जिले में गुड सेमेरिटन कानून (एमवीए, 1988 की धारा 134ए) लागू किया गया है?
- 3.19. क्या गुड सेमेरिटन के अधिकारों के उल्लंघन के लिए जिला स्तर पर शिकायत निवारण प्राधिकरण नामित किया गया है?
- 3.20. क्या जिले में बस-बॉडी कोड अनुपालन जांच की जाती है?
- 3.21. क्या जिले में उभरी हुई छड़ें और अन्य भार ले जाने वाले ट्रकों और वाहनों पर प्रतिबंध लागू है?
- 3.22. क्या जिले में 'हिट एंड रन मोटर दुर्घटना पीड़ितों को मुआवजा योजना, 2022' लागू की जा रही है?
- 3.23. क्या वाहन फिटनेस का निरीक्षण किया जाता है? इन निरीक्षणों की आवृत्ति क्या है?

ट्रॉमा सेंटर पदनाम के लिए विस्तृत मानदंड भाग-डी(5) में पाए जा सकते हैं, ट्रॉमा सेंटर और एम्बुलेंस आवश्यकताओं की सूची इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाई जा सकती है।



चिकित्सा सुविधा प्राप्त करने से तात्पर्य ऐसे अस्पताल या स्वास्थ्य केंद्र से है, जहां सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को प्राथमिक उपचार के लिए ले जाया जाता है और साथ ही ऐसी सुविधाएं जहां पीड़ितों को उन्नत उपचार के लिए रेफर किया जाता है।

## भाग बी: जिला सड़क सुरक्षा रूपरेखा और डेटा ट्रैकिंग

आवश्यक प्रश्नों की सूची ने आपको उन विभिन्न पहलुओं की समग्र समझ प्राप्त करने की अनुमति दी है जिन पर ध्यान देने की आवश्यकता है। जिले के लिए एक व्यापक सड़क सुरक्षा रूपरेखा तैयार करने के लिए, विभिन्न एजेंसियों द्वारा बनाए गए और/या उत्पन्न किए गए डेटा का संरचित विश्लेषण किया जाना चाहिए।

निम्नलिखित कदम आपको 'शून्य-मृत्यु दर जिला' कार्यक्रम को लागू करने के लिए आवश्यक उपकरणों से लैस करने का प्रयास करते हैं, ताकि आप संबंधित एजेंसियों का मानचित्रण कर सकें, डेटा संकेतकों की पहचान कर सकें और जिले में सड़क सुरक्षा स्थिति का साक्ष्यपूर्ण अवलोकन विकसित कर सकें।

यह अनुभाग आपको समय-समय पर अपडेट प्राप्त करने, सूचित निर्णय लेने, रणनीतिक उपायों के कार्यान्वयन को प्राथमिकता देने और अंततः जिले में 'शून्य-मृत्यु' सुनिश्चित करने में सक्षम करेगा।

*कृपया अपने कार्यालय से इस अनुभाग में बताए अनुसार संबंधित एजेंसियों के साथ मासिक आधार पर, विशेष रूप से प्रत्येक डीआरएससी बैठक से पहले समन्वय करने के लिए कहें ताकि बैठक हर बार उत्पादक हो।*

### चरण 1. जिला सड़क सुरक्षा हितधारकों की पहचान

पहला कदम सड़क सुरक्षा मुद्दे की जांच के लिए एक प्रभावी जिला स्तरीय मंच स्थापित करना है। जिला स्तर पर पहल की सफलता सुनिश्चित करने के लिए, सड़क सुरक्षा पर सर्वोच्च न्यायालय समिति (SCCoRS) ने प्रत्येक जिले में DRSC बैठकों के संचालन के लिए कई निर्देश जारी किए हैं। डीआरएससी को पुलिस, यातायात, इंजीनियरिंग, परिवहन, सार्वजनिक स्वास्थ्य, स्थानीय सरकार और नागरिक समाज सहित विभिन्न एजेंसियों के बीच सहयोग सुनिश्चित करने के लिए संरचित किया गया है। यह एकीकृत दृष्टिकोण जिले में पर्याप्त सड़क सुरक्षा उपायों को बढ़ावा देने के लिए अभिन्न अंग है।

जिला कलेक्टर/मजिस्ट्रेट - अध्यक्ष	
पुलिस अधीक्षक	मुख्य चिकित्सा अधिकारी
एआरटीओ या उससे ऊपर	एनएचआई/ MoRTH के प्रतिनिधि
शहरी स्थानीय निकाय के कार्यकारी अधिकारी	कम से कम एक एनजीओ/सिविल सोसाइटी सदस्य
अधीक्षण अभियंता/कार्यकारी अभियंता (पीडब्ल्यूडी) - सदस्य सचिव	

*SCCoRS द्वारा निर्धारित डीआरएससी की संरचना*

आप अपने कार्यालय से जिला वेबसाइट पर डेटा संग्रह तैयार करने या मासिक आधार पर कुशल डेटा अद्यतन और प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए एक आंतरिक अभियान चलाने के लिए कह सकते हैं। SCCoRS अनिवार्य करता है कि सड़क दुर्घटना डेटा को जिला पोर्टल पर सार्वजनिक डोमेन में मासिक रूप से प्रकाशित किया जाए।

SCCoRS दिशा-निर्देश राज्यों के लिए इस QR कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है



जबकि SCCoRS द्वारा निर्धारित DRSC संरचना अनिवार्य न्यूनतम है, आप विश्वविद्यालयों, मेडिकल कॉलेजों, इंजीनियरिंग विशेषज्ञों जैसे हितधारकों को आमंत्रित कर सकते हैं, जिनके बारे में आपको लगता है कि वे जिले में काम को आगे बढ़ाने में मदद करेंगे।

## चरण 2. जिला सड़क सुरक्षा समिति का संचालन

सड़क सुरक्षा उपायों के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए डीआरएससी एक महत्वपूर्ण मंच है। इसे सुनिश्चित करने के लिए, डीआरएससी निम्न कार्य कर सकता है:

- इस गाइडबुक में निर्दिष्ट विभिन्न डेटा संकेतकों की मासिक समीक्षा के साथ समस्याग्रस्त क्षेत्रों की पहचान करें
- पहचाने गए मुद्दों को हल करने के लिए उपाय तय करें और निर्देशित करें
- सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों के कार्यान्वयन की निगरानी करें,
- सड़क दुर्घटना डेटा को जिले की वेबसाइट और MoRTH DRSC पोर्टल पर सार्वजनिक डोमेन में प्रकाशित करें

डीआरएससी को जिले में होने वाली सड़क दुर्घटनाओं के विभिन्न पहलुओं पर राज्य सड़क सुरक्षा परिषद को सूचित करने का अधिकार है, जिसमें शामिल वाहनों का विवरण, कारण, मौके पर जांच के निष्कर्ष, अपराधियों का विवरण और पीड़ितों की स्थिति शामिल है।

## चरण 3. जिले में सड़क नेटवर्क का मानचित्रण

अधिकार क्षेत्र से जुड़े मुद्दों और सुरक्षा उपायों के क्रियान्वयन में अनावश्यक देरी से बचने के लिए मौजूदा सड़कों और प्रत्येक के लिए जिम्मेदार एजेंसियों का जायजा संचालन और रखरखाव के लिए जिम्मेदार हैं।

सड़क प्रकार	सरंक्षक एजेंसी
एक्सप्रेसवे या राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)	एनएचएआई/एनएचआईडीसीएल/MoRTH/राज्य एजेंसी
राज्य राजमार्ग (एसएच)/राज्य एक्सप्रेसवे (एसईडब्ल्यू)	पीडब्ल्यूडी/राज्य एक्सप्रेसवे प्राधिकरण
शहरी सड़कें और प्रमुख जिला सड़कें (एमडीआर)	पीडब्ल्यूडी/नगर पालिका
अन्य जिला सड़कें (ओडीआर)	पीडब्ल्यूडी
ग्राम सड़कें (वीआर)	पीडब्ल्यूडी
पहाड़ी/सीमा सड़कें	बीआरओ

*जिले में सड़क स्वामित्व एजेंसियों की सांकेतिक सूची*

## चरण 4. जिले के लिए मासिक दुर्घटना डेटा का विश्लेषण

सड़क दुर्घटना डेटा का विश्लेषण आपको महत्वपूर्ण स्थानों, महत्वपूर्ण जोखिम कारकों और महत्वपूर्ण समय-अवधि के आधार पर हस्तक्षेप को प्राथमिकता देने में सक्षम करेगा।

प्रमुख मासिक सड़क दुर्घटना डेटा बिंदु ( पुलिस स्टेशन अनुसार )
भौगोलिक-स्थान के साथ सभी सड़क दुर्घटनाओं का विवरण
भौगोलिक स्थान के साथ सभी सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों का विवरण
कुल सड़क दुर्घटना में 50% मौतें होने वाले पुलिस स्टेशनों की सूची (नीचे अनुभाग ए देखें)
दुर्घटनाओं का अस्थायी वितरण (नीचे अनुभाग बी देखें)
यातायात मात्रा डेटा

विस्तृत रोड-मैपिंग प्रारूप इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है



विस्तृत डेटा संग्रह प्रारूप इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है



जिला पुलिस को प्रत्येक पुलिस स्टेशन क्षेत्राधिकार के लिए मासिक आधार पर उपर्युक्त डेटा प्रस्तुत करने के लिए कहा जा सकता है।

### ए. उच्च प्राथमिकता वाले क्षेत्राधिकारों की पहचान

जियो-लोकेशन के साथ मासिक पुलिस-स्टेशन-अनुसार डेटा आपको उन क्षेत्राधिकारों को निर्धारित करने में मदद करेगा जो कुल मौतों का 50% या उससे अधिक हिस्सा हैं और इसलिए, प्राथमिकता पर ध्यान केंद्रित करने की आवश्यकता है। इसके अलावा, डेटा दुर्घटना-प्रवण स्थानों की पहचान करेगा और उन स्थानों की प्राथमिकता को सक्षम करेगा जो संभावित रूप से भविष्य के हॉटस्पॉट हैं।

#### आईआरसी 131-2022 का उपयोग करके दुर्घटना-प्रवण स्थानों के उपचार को प्राथमिकता कैसे दी जाए?

आईआरसी दुर्घटना-प्रवण स्थानों को निर्धारित करने के लिए एक गंभीरता सूचकांक निर्दिष्ट करता है। किसी स्थान के लिए गंभीरता सूचकांक जितना अधिक होगा, उस स्थान पर सुरक्षा उपायों को लागू करने की प्राथमिकता उतनी ही अधिक होनी चाहिए।

$गंभीरता सूचकांक = (घातक दुर्घटनाओं की संख्या * 10) + (गंभीर चोटों वाली दुर्घटनाओं की संख्या * 5) + (मामूली चोटों वाली दुर्घटनाओं की संख्या * 2) + (केवल क्षति वाली दुर्घटनाओं की संख्या * 1)$   
[\*पिछले 3 वर्षों की कुल संख्याएँ।]

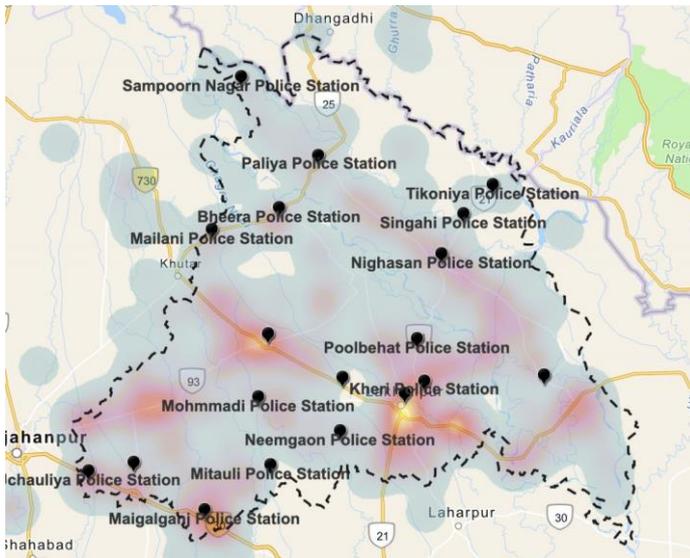
ब्लैकस्पॉट की पहचान और उपचार पर आईआरसी दिशानिर्देश इस क्यूआर कोड पर देखे जा सकते हैं



दुर्घटना संभावित स्थानों की पहचान हीट मैप्स के माध्यम से सुगम की जाती है, जो अन्य स्थानों की तुलना में दुर्घटनाओं की अधिक सांद्रता वाले स्थानों को इंगित करने में मदद करते हैं।

उच्च गंभीरता वाले स्थानों का डेटा eDAR/iRAD से प्राप्त किया जा सकता है।

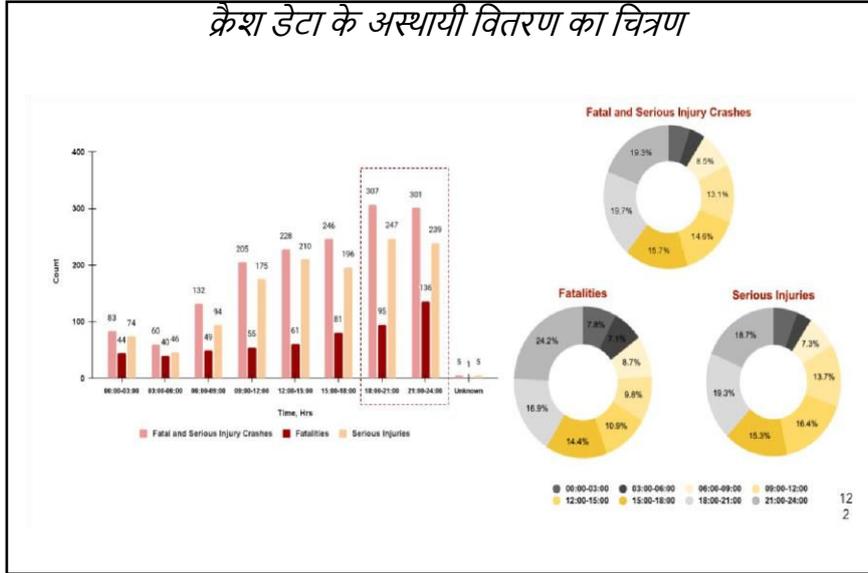
#### जिला हीट-मैप का चित्रण



यातायात पुलिस अधिकारियों को दुर्घटना संभावित स्थानों या हॉटस्पॉट की पहचान करने के लिए 'हीट-मैपिंग' टूल का उपयोग करने के लिए कहा जा सकता है।

## बी. दुर्घटना डेटा का अस्थायी वितरण

दुर्घटनाओं और मौतों का अस्थायी मूल्यांकन आपको वर्तमान स्थिति और उसके बाद समय के साथ दुर्घटना की घटनाओं के वितरण में परिवर्तन का निर्धारण करने में सक्षम बनाता है। यह उन महत्वपूर्ण समय अवधियों की भी पहचान करता है, जब बेहतर प्रवर्तन की आवश्यकता होती है।



अस्थायी वितरण डेटा eDAR/iRAD से प्राप्त किया जा सकता है। यह डेटा आपको प्रवर्तन गतिविधियों को अनुकूलित करने में सहायता

दैनिक दुर्घटना डेटा (दुर्घटनाओं की संख्या, मौतों और गंभीर चोटों) की जांच 3 घंटे की अवधि में करने की सिफारिश की जाती है। उदाहरण के लिए, सुबह 12 बजे से 3 बजे तक, सुबह 3 बजे से सुबह 6 बजे तक, और इसी तरह रात 9 बजे से रात 12 बजे तक।

## सी. यातायात मात्रा डेटा

ट्रैफिक वॉल्यूम को किसी विशेष समय अवधि के दौरान किसी विशेष खंड या किसी विशेष सड़क खंड पर चलने वाले वाहनों की संख्या के रूप में परिभाषित किया जाता है। किसी विशेष सड़क पर ट्रैफिक लोड में परिवर्तन का पता लगाने के लिए इसकी गणना दैनिक, मासिक और वार्षिक आधार पर की जा सकती है।

### यातायात मात्रा डेटा

सड़क गलियारे के लिए यातायात की मात्रा का मापन संबंधित दुर्घटना डेटा के साथ लाभकारी है क्योंकि यह दुर्घटना और मृत्यु दर के आंकड़ों में किसी भी बदलाव का सही अनुमान लगाने में सक्षम बनाता है। उदाहरण के लिए, सड़क इंजीनियरिंग, यातायात प्रवर्तन, आपातकालीन चिकित्सा देखभाल और सामुदायिक भागीदारी में हस्तक्षेप से निश्चित रूप से मृत्यु दर में कमी आएगी, कई बार यह कमी उक्त सड़क पर यातायात की मात्रा में कमी के कारण भी हो सकती है। इसलिए, यातायात-मात्रा-समायोजित दुर्घटना और मृत्यु दर डेटा का विश्लेषण करने से पूरी तस्वीर सामने आएगी।

टोल रहित सड़कों पर यातायात की मात्रा को कैसे कैप्चर किया जाए, इस पर विस्तृत जानकारी इस क्यूआर कोड को स्कैन करके प्राप्त की जा सकती है।



टोल वाली सड़कों पर यातायात की मात्रा टोल-संग्रह एजेंसी से प्राप्त की जा सकती है।

## डी. दुर्घटना गतिशीलता की जांच

इंजीनियरिंग, प्रवर्तन और संलग्नता में इष्टतम हस्तक्षेप सुनिश्चित करने के साथ-साथ बचाव परिदृश्यों की योजना बनाने के लिए, न्यूनतम संख्या में दुर्घटनाओं की दुर्घटना गतिशीलता निर्धारित करना आवश्यक है। यह दुर्घटनाओं की वैज्ञानिक जांच के माध्यम से प्राप्त किया जाता है और आपको उत्तरदायी योजना बनाने की अनुमति देता है।

दुर्घटना में योगदान देने वाले कारक वे कारक हैं जो दुर्घटना का कारण बनते हैं और इन्हें तीन समूहों में वर्गीकृत किया जा सकता है - मानवीय, अवसंरचनात्मक और वाहन संबंधी। हालाँकि, पीड़ित की चोट का कारण दुर्घटना के कारण से अलग हो सकता है और चोट के लिए जिम्मेदार कारकों को चोट योगदान कारक कहा जाता है।

हैडन मैट्रिक्स दुर्घटना में योगदान देने वाले कारकों का निर्धारण करके घटनाओं का विश्लेषण करने के लिए एक रूपरेखा के रूप में कार्य करता है।

### दुर्घटनाओं और चोटों में योगदान देने वाले कारकों का हैडन मैट्रिक्स

चरणों	कारकों		
	मानव	वाहन	अवसंरचना
दुर्घटना से पहले (दुर्घटना रोकथाम)	सूचना का अभाव; लापरवाही; संवेदी हानि; अपर्याप्त प्रवर्तन	सड़क पर चलने लायक नहीं, अपर्याप्त उपकरण, अनुचित संचालन	गलत डिजाइन और लेआउट; अपर्याप्त पैदल यात्री सुविधाएं
दुर्घटना (चोट रोकथाम)	सुरक्षात्मक उपकरणों का गैर-उपयोग	दुर्घटना सुरक्षा डिजाइन; खराब उपकरण	दुर्घटना सुरक्षा अवसंरचना
दुर्घटना के बाद (जीवन निर्वाह)	प्राथमिक चिकित्सा तक पहुँच में विलम्ब	निष्कर्षण में कठिनाई	बचाव सुविधाओं की कमी

क्रैश कॉन्फिगरेशन सड़क यातायात दुर्घटना की विशिष्ट विशेषताओं को संदर्भित करता है जिसमें स्थिति और प्रभाव का बिंदु, आंदोलन की दिशा और अन्य प्रासंगिक कारक जैसे विवरण शामिल हैं। मोटे तौर पर, कॉन्फिगरेशन इस प्रकार हैं:

- आमने-सामने की टक्कर
- वस्तु प्रभाव
- पीछे से टक्कर
- साइड स्वाइप
- रोलओवर
- साइड-इम्पैक्ट टक्कर
- पैदल यात्री दुर्घटना
- अन्य
- अज्ञात

वैज्ञानिक दुर्घटना जांच कैसे करें, इस पर विस्तृत मार्गदर्शन इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है।



दुर्घटना में योगदान देने वाले कारक, दुर्घटना कॉन्फिगरेशन, चोट में योगदान देने वाले कारक और दुर्घटना कॉन्फिगरेशन के बारे में विवरण इस QR कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है।



पिछले तीन वर्षों में सभी दुर्घटनाओं के लिए जिला पुलिस से निम्नलिखित डेटा मांगा जा सकता है:

- सबसे अधिक बार होने वाली दुर्घटना विन्यास
- दुर्घटना में योगदान देने वाले शीर्ष 5 कारक
- चोट में योगदान देने वाले शीर्ष 5 कारक
- पीड़ित या पीड़ित वाहन के शीर्ष 3 प्रकार
- अपराधी वाहन के शीर्ष 3 प्रकार

इस जानकारी का उपयोग निम्नलिखित अवसरों के लिए किया जा सकता है:

- स्थायी इंजीनियरिंग सुधार
- स्कूल क्षेत्रों और चौराहों का सामरिक पुनः डिज़ाइन
- सतर्कता और यातायात अनुपालन
- सक्रिय और दृश्यमान गश्त
- आपातकालीन प्रतिक्रिया की क्षमता और संसाधन उन्नयन
- लक्षित जागरूकता अभियान

पहले और बाद की तस्वीरें कार्ल फाटा चौराहे, पुराने मुंबई-पुणे राजमार्ग पर सामरिक पुनर्रचना



### चरण 5. इंजीनियरिंग हस्तक्षेपों पर नज़र रखना

जिले में सड़क दुर्घटनाओं में योगदान देने वाली बुनियादी सुविधाओं की कमियों और डिज़ाइन की खामियों को दूर करने के लिए सड़क सुरक्षा का इंजीनियरिंग पहलू महत्वपूर्ण है। इसमें सड़क लेआउट, साइनेज में सुधार और सुरक्षित यातायात वातावरण बनाने के लिए गति-शांत करने वाले उपकरणों जैसे उपायों को लागू करना शामिल है।

उन्नत इंजीनियरिंग मानक सुरक्षित यातायात प्रवाह सुनिश्चित करते हैं और संभावित खतरों का समाधान करते हैं। इनमें टक्कर के जोखिम को कम करने, वाहन की गति को नियंत्रित करने और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए स्पष्ट मार्गदर्शन प्रदान करने के उपाय शामिल हैं। लक्ष्य, जिले में एक ऐसी परिवहन प्रणाली स्थापित करना है जो न केवल सुरक्षित हो बल्कि अधिक कुशल भी हो।

इस गाइडबुक के भाग-डी(1) में अक्सर देखी जाने वाली इंजीनियरिंग समस्याओं को सूचीबद्ध किया गया है। विस्तृत इंजीनियरिंग ऑडिट प्रारूप इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है।



इंजीनियरिंग डेटा बिंदुओं को ट्रैक किया जाना है	संबंधित एजेंसी
आयोजित इंजीनियरिंग ऑडिट का विवरण	पीडब्ल्यूडी और/या एनएचएआई
अक्सर देखे जाने वाले इंजीनियरिंग मुद्दों पर की गई कार्रवाई	पीडब्ल्यूडी और/या एनएचएआई और/या विकास प्राधिकरण
ऊपर पहचाने गए प्रत्येक नियमित मुद्दे पर की गई कार्रवाई का विवरण	पुलिस और/या परिवहन और/या सड़क स्वामित्व एजेंसी

### चरण 6. जिले में प्रवर्तन का आकलन

यातायात नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने और जोखिमपूर्ण व्यवहार जैसे तेज गति से वाहन चलाना, शराब पीकर वाहन चलाना, हेलमेट और सीट-बेल्ट का उपयोग न करना आदि को रोकने के लिए प्रवर्तन आवश्यक है।

एक मजबूत प्रवर्तन प्रणाली एक निवारक उपाय के रूप में कार्य करती है, अनुपालन की संस्कृति को बढ़ावा देती है और जिले में सड़क दुर्घटनाओं की संभावना को कम करती है। प्रभावी प्रवर्तन उपाय व्यक्तियों को उनके कार्यों के लिए जवाबदेह बनाते हैं। इसमें यातायात अपराधियों को दंडित करना, सुरक्षा प्रोटोकॉल के पालन के लिए नियमित जांच करना और लापरवाह ड्राइविंग को रोकने के उपायों को लागू करना शामिल है।

प्रवर्तन डेटा बिंदुओं पर नज़र रखी जाएगी	
पिछले तीन वर्षों में जारी किए गए अपराध-वार चालान	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ओवरस्पीडिंग</li> <li>हेलमेट का उपयोग न करना</li> <li>सीटबेल्ट का उपयोग न करना</li> <li>शराब पीकर गाड़ी चलाना</li> <li>अनाधिकृत पार्किंग</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ग़लत साइड ड्राइविंग</li> <li>खतरनाक ड्राइविंग</li> <li>लाल बत्ती का उल्लंघन</li> <li>स्पीड गवर्नर का उल्लंघन</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>चिन्हित ब्लैकस्पॉट्स पर</li> <li>जिले में</li> <li>ई-प्रवर्तन उपायों के माध्यम से</li> </ul>	

### चरण 7. आपातकालीन आघात देखभाल प्रणालियों को मजबूत करना

आपातकालीन देखभाल सेवाओं को मजबूत बनाने में प्रथम प्रतिक्रियाकर्ताओं की क्षमता निर्माण, एम्बुलेंस बेड़े को उन्नत करना और यह सुनिश्चित करना शामिल है कि अस्पताल आघात के मामलों को तुरंत संभालने के लिए पर्याप्त रूप से सुसज्जित हों।

एक प्रभावी और समन्वित आपातकालीन प्रतिक्रिया समग्र दुर्घटना के बाद की देखभाल को बढ़ाती है और सड़क दुर्घटनाओं में लगी चोटों की गंभीरता को कम करती है।

बार-बार लागू होने वाले मुद्दों की सूची भाग-डी(3) में पाई जा सकती है। विस्तृत ट्रैकिंग रिटर्न फॉर्म इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है



आपातकालीन टॉमा देखभाल पर नज़र रखने के लिए विस्तृत रिटर्न फॉर्म यहाँ देखे जा सकते हैं



चिकित्सकीय सुविधाएं



एंबुलेंस

ट्रैक किए जाने वाले ट्रॉमा केयर डेटा पॉइंट्स
ए. सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए प्राप्त करने वाली सुविधाओं में आपातकालीन देखभाल सुविधाएं
<input type="checkbox"/> उपलब्ध एम्बुलेंसों की कुल संख्या (100% उपकरणों और उपभोग्य सामग्रियों के साथ बीएलएस और एएलएस)
<input type="checkbox"/> प्रशिक्षण के विवरण के साथ अस्पतालों में कुल प्रशिक्षित डॉक्टर और पैरामेडिक्स
<input type="checkbox"/> दुर्घटना-ग्रस्त स्थानों के 2 किमी के दायरे में एम्बुलेंस बेस स्टेशनों की संख्या
बी. कर्मियों को प्रशिक्षण का विवरण
<input type="checkbox"/> एटीएलएस में प्रशिक्षित डॉक्टर (पिछले 6 महीनों में ज्वाइनिंग और रिक्रेशर प्रशिक्षण पर पूर्ण प्रशिक्षण)
<input type="checkbox"/> पैरामेडिक्स और प्रथम उत्तरदाताओं के लिए पीएचटीएलएस
<input type="checkbox"/> बीएलएस में प्रमाणित / प्रशिक्षित पैरामेडिक्स और प्रथम उत्तरदाता
सी. लागू प्रोटोकॉल और प्रणालियों का विवरण
<input type="checkbox"/> ट्रॉमा रजिस्ट्री
<input type="checkbox"/> अंतर-अस्पताल स्थानांतरण प्रोटोकॉल
<input type="checkbox"/> ट्राइएज दिशानिर्देश और प्रोटोकॉल
<input type="checkbox"/> आघात के लिए चेतावनी प्रणाली
<input type="checkbox"/> आपातकालीन देखभाल मैनुअल

### ए. जिले में एम्बुलेंस की स्थिति का निर्धारण

"प्लेटिनम टेन मिनट्स" के भीतर त्वरित चिकित्सा सहायता प्रदान करने और आपातकालीन स्थिति के बाद 'गोल्डन ऑवर' के भीतर देखभाल सुविधा तक परिवहन में एम्बुलेंस सेवाओं की प्रभावशीलता, जीवित रहने की दरों को महत्वपूर्ण रूप से बढ़ाती है।

#### "प्लेटिनम टेन मिनट्स" क्या है?

'प्लेटिनम टेन मिनट्स' दृष्टिकोण इस विचार पर आधारित है कि गंभीर रूप से घायल मरीजों को आपातकालीन चिकित्सा कर्मियों द्वारा स्थिरीकरण के लिए 10 मिनट से अधिक समय नहीं लेना चाहिए, इससे पहले कि उन्हें निश्चित सुविधा देखभाल के लिए ले जाया जाए। इस मॉडल के अनुसार, *रोगी के बचने की दरों को अनुकूलित करने के लिए घटनास्थल पर आपातकालीन चिकित्सा उपचार 10 मिनट के भीतर शुरू किया जाना चाहिए।*

#### "गोल्डन ऑवर" क्या है?

"गोल्डन ऑवर" आघात प्रबंधन के क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण अवधारणा है, विशेष रूप से सड़क दुर्घटनाओं से प्रभावित व्यक्तियों के लिए। गोल्डन ऑवर की अवधारणा इस विचार पर आधारित है कि घायल मरीज के पास चोट लगने के समय से लेकर निश्चित देखभाल प्राप्त करने के लिए 60 मिनट का समय होता है, जिसके बाद रुग्णता और मृत्यु दर में उल्लेखनीय वृद्धि होती है।

एम्बुलेंस में पैरामेडिक्स/ईएमटी द्वारा प्रदान की जाने वाली देखभाल, सड़क दुर्घटना के पीड़ित को प्रदान की जाने वाली चिकित्सा देखभाल का पहला उदाहरण है।

"प्लेटिनम टेन मिनट" और "गोल्डन ऑवर" आपातकालीन चिकित्सा स्थितियों की अवधारणाएँ हैं जो अलग-अलग समय अवधियों को संदर्भित करती हैं और उनके अलग-अलग लक्ष्य होते हैं।

विभिन्न सेवा प्रदाता अलग-अलग योजनाओं के तहत एक जिले में एम्बुलेंस सेवा प्रदान करते हैं। सबसे प्रमुख एम्बुलेंस सेवा डायल-108 है। जिले में सभी मौजूदा एम्बुलेंस का मानचित्रण करना आवश्यक है। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि ये एम्बुलेंस उसी जिले के आरटीओ के साथ पंजीकृत हो सकती हैं या नहीं भी हो सकती हैं जहाँ उन्हें चलाया जा रहा है और इसलिए केवल आरटीओ डेटा पर निर्भर रहने के बजाय सीएमओ/सिविल सर्जन से डेटा मांगा जाना चाहिए।

प्रकार	एजेंसी
डायल 108	एम्बुलेंस सेवा प्रदाता और CMO/सिविल सर्जन
डायल 1033	NHAI
डायल 102	CMO/सिविल सर्जन
निजी	RTO और CMO/सिविल सर्जन

### एम्बुलेंस प्रतिक्रिया समय

आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं का प्रतिक्रिया समय अस्पताल से पहले की देखभाल के सफल होने के लिए एक मूलभूत कारक है। WHO के अनुसार, एक आदर्श प्रतिक्रिया समय 8 मिनट से कम के बराबर है। इसे किसी घटना की सूचना और घटनास्थल पर एम्बुलेंस के पहुंचने के बीच के समय के रूप में परिभाषित किया जाता है।



#### रैंडम जाँच:

हेल्पलाइन नंबर डायल करें और दुर्घटना संभावित स्थान पर एम्बुलेंस के लिए कॉल करें ताकि एम्बुलेंस में प्रतिक्रिया समय, कौशल और उपकरणों का वास्तविक समय पर आकलन किया जा सके।

#### एम्बुलेंस ऑडिट के लिए नमूना प्रारूप

आधार स्थान	एम्बुलेंसों की संख्या		ईएमटी की संख्या	पायलटों की संख्या	आरटीए कॉल्स	
	कार्यात्मक	गैर- कार्यात्मक			पिछला माह	वर्तमान माह

### बी. चिकित्सा सुविधाएं प्राप्त करने की स्थिति का निर्धारण

जब सड़क सुरक्षा के मुद्दों को इंजीनियरिंग, प्रवर्तन और सहभागिता में लक्षित हस्तक्षेपों के माध्यम से संबोधित किया जाता है, तो दुर्घटनाओं की संभावना और उनकी गंभीरता कम हो जाती है। हालाँकि, दुर्घटनाएँ अभी भी हो सकती हैं, जिससे आपातकालीन आघात देखभाल की गुणवत्ता को बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित करना अनिवार्य हो जाता है।

एक अच्छी तरह से सुसज्जित आघात देखभाल प्रणाली सभी आघात मामलों के लिए चोटों को अधिक गंभीर और जटिल स्थितियों में बढ़ने से रोककर स्वास्थ्य सेवा संसाधनों पर बोझ को कम कर सकती है।

### अस्पताल की जानकारी के लिए नमूना प्रारूप

रैंक	अस्पताल का नाम	प्रमुख और संपर्क जानकारी	भर्ती आर.टी.ए. मरीज़	
			पिछला माह	वर्तमान माह

जाँच करें कि क्या रिसेविंग सेंटर में ट्रॉमा रजिस्ट्री या डेटाबेस है या नहीं डायल-एम्बुलेंस ऑडिट के दौरान ईएमटी से पूछें कि वे सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को किस अस्पताल में ले जाते हैं ताकि रिसेविंग अस्पतालों की सूची बनाई जा सके।

### चरण 8. सड़क सुरक्षा के लिए समुदाय के साथ सहभागिता

सड़क सुरक्षा शिक्षा और जागरूकता को बढ़ावा देना समुदाय को सुरक्षित सड़क व्यवहार, संभावित खतरों और गैर-जिम्मेदाराना कार्यों के परिणामों के बारे में सूचित और शिक्षित करने के लिए महत्वपूर्ण हैं। ये उपाय व्यक्तियों को सड़क पर निर्णय लेने के लिए आवश्यक ज्ञान से सशक्त बनाते हैं।

सड़क उपयोगकर्ता सहभागिता ट्रेकिंग विकसित करने के लिए मुख्य संकेतक

ए. किए गए अभियानों की समीक्षा

बी. अभियान के साथ लक्षित दर्शकों में देखे गए व्यवहार परिवर्तन का विवरण, यदि कोई हो

सी. व्यवहार बदलने में अभियान की सफलता का आकलन करने के लिए उपयोग किए गए डेटा का विवरण

डी. भविष्य के लिए प्रस्तावित अभियानों का विवरण।

इस क्यूआर कोड को स्कैन करके सहभागिता हस्तक्षेपों पर नज़र रखने में सहायता पाई जा सकती है



### चरण 9. 4-ई दृष्टिकोण में नीतिगत ढांचे को एकीकृत करना

सड़क सुरक्षा कानून और विनियमन एक व्यापक ढांचा है जो सड़क सुरक्षा के 4-ई के कार्यान्वयन को एकीकृत और निर्देशित करता है।

जिले में वांछित सड़क सुरक्षा परिणाम प्राप्त करने के लिए नीतियों का कार्यान्वयन इंजीनियरिंग, प्रवर्तन, आपातकालीन देखभाल और सहभागिता को लक्षित करने जितना ही महत्वपूर्ण है।

सड़क सुरक्षा के लिए ट्रेक किए जा सकने वाले प्रमुख नियम

गुड सेमेरिटन कानून का क्रियान्वयन

- जिले में मोटर व्हीकल एक्ट की धारा 134ए का क्रियान्वयन

- शिकायत निवारण प्राधिकरण की नियुक्ति

- सभी अस्पतालों और पुलिस थानों में गुड सेमेरिटन के अधिकारों के चार्टर का प्रदर्शन

बस बॉडी कोड का प्रवर्तन

ट्रकों और वाहनों पर प्रतिबंध जो उभरी हुई छड़ें और अन्य भार ले जा रहे हैं

बसों में अग्नि पहचान और दमन प्रणाली की स्थापना

'हित एंड रन मोटर दुर्घटना पीड़ितों को मुआवजा योजना, 2022' का क्रियान्वयन

वाहन फिटनेस का निरीक्षण

कृपया सड़क सुरक्षा पर आगे की राज्य स्तरीय नीति रूपरेखा के लिए राज्य सरकार द्वारा जारी अधिसूचनाएँ देखें।

## चरण 10. जिला सड़क सुरक्षा कार्य योजना को अंतिम रूप देना

जिला सड़क सुरक्षा योजना एक व्यापक रूपरेखा है जिसे क्षेत्र के भीतर सड़क सुरक्षा और आपातकालीन प्रतिक्रिया के विभिन्न पहलुओं को संबोधित करने के लिए डिज़ाइन किया गया है। सक्रिय उपायों पर ध्यान केंद्रित करते हुए, योजना का उद्देश्य दुर्घटनाओं को कम करना, आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं का अनुकूलन करना और संबंधित हितधारकों के बीच समन्वय बढ़ाना होना चाहिए।

जिला सड़क सुरक्षा कार्य योजना में शामिल किए जाने वाले प्रमुख तत्व हैं:

- जिला सड़क सुरक्षा प्रोफ़ाइल के आधार पर डेटा विश्लेषण
- विश्लेषण के आधार पर पहचाने गए मुद्दे
- सड़क सुरक्षा के 5E में प्रमुख हस्तक्षेप
- प्रत्येक हितधारक के लिए विशिष्ट लक्ष्य
- प्रत्येक हितधारक के लिए प्रदर्शन संकेतक
- शुरू की जाने वाली प्रमुख परियोजनाओं की पहचान

## चरण 11. सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों के लिए धन आवंटित करना

जिले में सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों के लिए वित्तपोषण स्रोतों में विविधता लाने के लिए विभिन्न क्षेत्रों से बजट का पुनर्आवंटन करना होगा। इन बजट शीर्षों का रणनीतिक उपयोग करके, जिला सड़क सुरक्षा चुनौतियों का व्यापक रूप से समाधान कर सकता है। ये बजट शीर्ष सीधे सड़क सुरक्षा से संबंधित नहीं हो सकते हैं, लेकिन इसके लिए कुछ तत्व हैं। सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों को निधि देने के लिए उपयोग किए जाने वाले धन की पहचान करने के लिए समिति स्तर पर विचार-विमर्श की आवश्यकता होगी।

निम्नलिखित निधि स्रोतों की सूची है जिसका जिला प्रशासन लाभ उठा सकता है -

- राज्य सड़क सुरक्षा निधि
- जिला पुलिस विभाग
- जिला स्वास्थ्य विभाग
- NHAI क्षेत्रीय अधिकारी निधि

अन्य वित्तपोषण विकल्पों में शामिल हो सकते हैं:

- सार्वजनिक निजी भागीदारी मॉडल
- कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व निधि
- परियोजना विशिष्ट अनुदान और बड़े दानदाताओं से ऋण

सीरियल नंबर	फंड का नाम	राशि (वित्त वर्ष की शुरुआत में)	खर्च की गई राशि आज तक	शेष राशि	समाप्ति तिथि

कृपया एनएचएआई परियोजना निदेशकों/आरओ से सड़क सुरक्षा पर बजट के लिए पूछें।

अन्य विभागों के लिए, जांच करें कि क्या हितधारक विभागों से संचालन और रखरखाव निधि का उपयोग सड़क सुरक्षा के लिए किया जा सकता है।

सड़क सुरक्षा निधि को सड़क सुरक्षा के 5E के आधार पर वर्गीकृत करें ताकि यह पता लगाया जा सके कि निधि का उपयोग किस प्रकार किया जा रहा है।

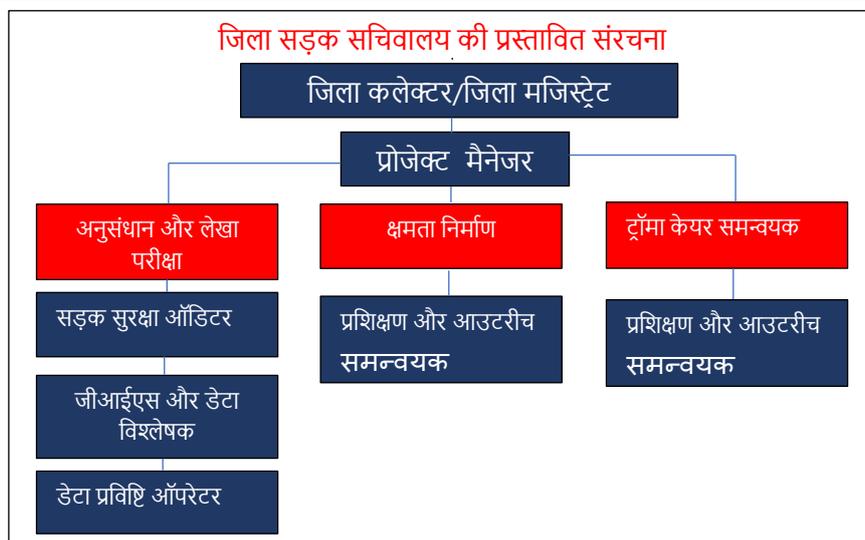
विस्तृत सड़क सुरक्षा निधि मूल्यांकन प्रपत्र इस क्यूआर कोड को स्कैन करके पाया जा सकता है



## चरण 12. जिला कलेक्टर में जिला सड़क सुरक्षा सचिवालय

पर्याप्त कार्यान्वयन और निगरानी सुनिश्चित करने के लिए जिला स्तर पर एक समर्पित सड़क सुरक्षा सचिवालय स्थापित किया जा सकता है। प्रस्तावित कर्मचारियों को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया जा सकता है या इसके लिए नियमित कर्मचारियों को नियुक्त किया जा सकता है।

टीम सदस्य	सारांश
प्रोजेक्ट मैनेजर	जिला और डीआरएससी द्वारा किए गए सभी विश्लेषण, मूल्यांकन, कार्यान्वयन और निगरानी कार्यों की देखरेख के लिए जिम्मेदार। अधिमानतः परियोजना नियोजन और सार्वजनिक नीति में पृष्ठभूमि वाला व्यक्ति।
सड़क सुरक्षा लेखा परीक्षक	इंजीनियरिंग विभागों द्वारा किए गए सड़क सुरक्षा ऑडिट की देखरेख और सुधार कार्यों की निगरानी और मूल्यांकन ऑडिट के लिए जिम्मेदार। अधिमानतः, सड़क सुरक्षा ऑडिट में प्रमाणन के साथ एक सिविल इंजीनियर या परिवहन योजनाकार।
जीआईएस और डेटा विश्लेषक	सभी विभागों से प्राप्त कच्चे डेटा के प्रबंधन के लिए जिला सड़क सुरक्षा डैशबोर्ड विकसित करने और जिला नेतृत्व को प्रस्तुत करने के लिए डेटा सेट का विश्लेषण करने के लिए जिम्मेदार। अधिमानतः, डेटा एनालिटिक्स और डेटा प्रबंधन में अनुभव वाला व्यक्ति।
प्रशिक्षण और आउटरीच समन्वयक	प्रशिक्षण कार्यक्रमों और सार्वजनिक जागरूकता अभियानों का समन्वय और संचालन करने के लिए जिम्मेदार। अधिमानतः एक व्यक्ति जिसे अंतर-विभागीय आउटरीच और सामुदायिक लामबंदी में अनुभव हो।
ट्रॉमा केयर समन्वयक	ट्रॉमा केयर सुविधाओं और एम्बुलेंस संचालन के मूल्यांकन और उन्नयन की देखरेख के लिए जिम्मेदार। अधिमानतः एक सार्वजनिक स्वास्थ्य पेशेवर जिसे अस्पताल प्रशासन या ट्रॉमा केयर के संपर्क में अनुभव हो।
डेटा एंटी ऑपरेटर	डेटा संग्रह, सफाई और मिलान गतिविधियों में टीम की सहायता करने के लिए।



## भाग सी: प्रभाव मूल्यांकन मानदंड

जिले में किए गए विभिन्न सड़क सुरक्षा उपायों की प्रभावशीलता का आकलन करने के लिए एक व्यापक निगरानी ढांचा अपरिहार्य है। इन उपायों की सफलता का मूल्यांकन जिले में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में कमी और सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों की संख्या की जांच करने के लिए एक बहुआयामी दृष्टिकोण के माध्यम से किया जा सकता है।

### 1. सड़क यातायात दुर्घटनाओं में कमी

रिपोर्ट की गई सड़क दुर्घटनाओं की संख्या सड़क सुरक्षा पहलों की सफलता की निगरानी के लिए एक प्रमुख संकेतक के रूप में कार्य करती है।

### 2. सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों में कमी

सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों की संख्या की निगरानी करना सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों के प्रभाव का आकलन करने के लिए एक और महत्वपूर्ण मानदंड है। सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों और चोटों सहित समग्र घटनाओं में लगातार कमी को ट्रैक करना, जिले में सड़क सुरक्षा को बढ़ाने में लागू किए गए उपायों की प्रभावशीलता को दर्शाएगा।

पुलिस थानों से हर महीने निम्नलिखित सुझाए गए प्रारूप में रिपोर्टिंग मांगी जा सकती है:

पुलिस स्टेशन	महीना	दुर्घटनाएं	मौतें	गंभीर चोटें	दुर्घटना जांच की गई

अस्पतालों से हर महीने निम्नलिखित सुझाए गए प्रारूप में रिपोर्टिंग मांगी जा सकती है:

रिसीविंग सेंटर का नाम	सीएमओ/प्रभारी का नाम	आरटीए में भर्ती मरीज	
		वर्तमान माह	पिछला माह

परिणामों की पूरी समझ के लिए अतिरिक्त मानदंडों पर विचार करना आवश्यक है जैसे गति सीमा का पालन, सीट बेल्ट और हेलमेट का उपयोग, और आपातकालीन सेवाओं की प्रतिक्रिया समय। सार्वजनिक धारणा सर्वेक्षण एक गुणात्मक आयाम प्रदान करते हैं, जबकि सड़क के बुनियादी ढांचे की स्थिति और घटना रिपोर्टिंग इंजीनियरिंग और प्रवर्तन हस्तक्षेपों के गहन विश्लेषण में योगदान करती है। मानदंडों का यह विविध सेट सामूहिक रूप से जिले में सड़क सुरक्षा पहलों के प्रभाव का व्यापक मूल्यांकन करने में सक्षम बनाता है।

सड़क सुरक्षा पहलों के विशिष्ट लक्ष्यों को परिभाषित करें, जैसे कि सड़क दुर्घटनाओं और मौतों की संख्या में कमी लाना। सभी प्रमुख संकेतकों के लिए एक नियमित रिपोर्टिंग तंत्र स्थापित करें और समय-समय पर समीक्षा करें।

प्रिंट करने के लिए तैयार सड़क दुर्घटना और मृत्यु निगरानी फॉर्म [savelifefoundation.org/ZFD](http://savelifefoundation.org/ZFD) पर या इस QR कोड पर जाए जा सकते हैं



सुझाया गया प्रारूप सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा भारत में सड़क दुर्घटना रिपोर्ट तैयार करने के लिए उपयोग किए जाने वाले डेटा संग्रह प्रारूप के समान है। प्रत्येक राज्य इस प्रारूप के अनुसार सड़क दुर्घटना डेटा एकत्र करता है और उसे सालाना केंद्रीय मंत्रालय को प्रस्तुत करता है। जिला आवश्यकतानुसार टेम्पलेट में कुछ जोड़ सकता है।

फॉरेंसिक दुर्घटना जांच द्वारा जांच की गई दुर्घटनाओं की संख्या और उनके निष्कर्षों की जांच करें।

## भाग डी: सड़क सुरक्षा मापदंड

यह खंड प्रभावी सड़क सुरक्षा आकलन करने में जिला नेतृत्व की सहायता के लिए विस्तृत जानकारी प्रदान करता है।

### 1. अक्सर देखी जाने वाली इंजीनियरिंग समस्याओं की सूची

तालिका में उन इंजीनियरिंग समस्याओं की सूची दी गई है जो सड़क के एक हिस्से पर देखी जा सकती हैं और अगले भाग में दिए गए इंजीनियरिंग रिटर्न फॉर्म में इन्हें नोट किया जाना चाहिए।

क्रम संख्या	मुद्दा	संबद्ध जोखिम
01	मध्य और सड़क किनारे पर क्रेश बैरियर का अभाव	1. आमने-सामने की टक्कर 2. किसी वस्तु से टक्कर
02	क्रेश बैरियर का अनुचित संक्रमण	1. आमने-सामने की टक्कर 2. पलटना 3. वस्तु का प्रभाव 4. इम्पेलमेंट प्रकार
03	क्रेश बैरियर का अनुचित समापन	1. आमने-सामने की टक्कर 2. रोलओवर 3. वस्तु प्रभाव 4. इम्पेलमेंट प्रकार
04	क्षतिग्रस्त क्रेश बैरियर	1. आमने-सामने की टक्कर 2. पलटना 3. वस्तु का प्रभाव 4. इम्पेलमेंट प्रकार
05	मानव निर्मित कठोर संरचनाएँ/प्राकृतिक कठोर संरचनाएँ	1. वस्तु से टक्कर 2. आमने-सामने की टक्कर 3. पलटना 4. दृष्टि बाधा
06	ट्रक ले-बाय और ट्रक रेस्ट स्टॉप का अभाव	1. रियर एंड टक्कर
07	अनुपचारित मध्य उद्घाटन	1. साइड इम्पैक्ट टक्कर 2. रियर एंड टक्कर 3. पैदल यात्री दुर्घटना
08	वनस्पति से ढके संकेत	1. आमने-सामने की टक्कर 2. पीछे से टक्कर 3. भागकर टक्कर 4. साइड इम्पैक्ट 5. पलटना 6. पैदल यात्री से टक्कर 7. नियंत्रण खोना 8. दृष्टि बाधा
09	खराब सड़क ज्यामिति या अत्यधिक वनस्पति के कारण मोड़ पर दृष्टि अवरोध	1. आमने-सामने की टक्कर 2. पीछे से टक्कर 3. भागकर दुर्घटना 4. नियंत्रण खोना
10	संकीर्ण कंधा	1. पैदल यात्री/साइकिल चालक की टक्कर 2. पीछे से टक्कर
11	अनुपस्थित फुटपाथ चिह्न/धुंधला चिह्न	1. पैदल यात्री/साइकिल चालक की टक्कर 2. नियंत्रण खोना

शून्य मृत्यु गलियारा कार्यक्रम भारत में 21 राजमार्ग गलियारों में शुरू किया गया है।

मुंबई पुणे एक्सप्रेसवे ने 2016 से 2023 के बीच 58% की कमी दर्ज की है, जबकि यमुना एक्सप्रेसवे ने 2019 और 2023 के बीच दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में 45% की कमी दर्ज की है।

लागू किए गए प्रमुख सुरक्षा उपायों में मीडियन क्रेश बैरियर स्थापित करना, स्पीड कैमरों को तैनात करना, सुरक्षा-महत्वपूर्ण संकेत स्थापित करना, प्रमुख स्थानों पर एम्बुलेंस को स्थानांतरित करना और बहुत कुछ शामिल हैं।

यह शून्य-मृत्यु समाधानों की व्यावहारिक प्रभावशीलता को दर्शाता है।

क्रम संख्या	मुद्दा	संबद्ध जोखिम
12	अनुपस्थित साइनेज/ क्षतिग्रस्त साइनेज/ गलत साइनेज	1. पीछे से टक्कर 2. आमने-सामने की टक्कर 3. साइड इम्पैक्ट 4. रोलओवर 5. रन ऑफ क्रैश 6. पैदल यात्री दुर्घटना
13	नियमित रखरखाव कार्यों या निर्माण क्षेत्र के दौरान सुरक्षा का अभाव	1. वस्तु से टकराना 2. नियंत्रण खोना 3. दृष्टि बाधा 4. पैदल यात्री/श्रमिकों का दुर्घटनाग्रस्त होना
14	अनुपस्थित/ असतत पैदल पथ/ क्रॉसिंग/ रेलिंग	1. पैदल यात्री/साइकिल चालक की दुर्घटना
15	बस स्टॉप पर सुविधाओं का अभाव	1. पैदल यात्री/साइकिल चालक की दुर्घटना 2. पीछे से टक्कर
16	सड़क किनारे अतिक्रमण	1. वस्तु से टक्कर 2. नियंत्रण खोना 3. पीछे से टक्कर
17	अनधिकृत पार्किंग	1. पीछे से टक्कर
18	असंगत सड़क ज्यामिति (संकीर्ण पुल, लेन ड्रॉप, लेन चौड़ीकरण)	1. आमने-सामने की टक्कर 2. पीछे से टक्कर 3. भागकर दुर्घटना 4. साइड इम्पैक्ट
19	फुटपाथ की खराब स्थिति	1. पीछे से टक्कर 2. टक्कर मारकर भाग जाना 3. नियंत्रण खोना
20	अपर्याप्त रोशनी/चित्रण	1. पीछे से टक्कर 2. पैदल यात्री/साइकिल चालक की टक्कर 3. साइड इम्पैक्ट 4. वस्तु से टक्कर 5. भागकर टक्कर

## 2. इंजीनियरिंग रिटर्न फॉर्म

(विभाग: पीडब्ल्यूडी / एनएचआई / एनएचआईडीसीएल / बीआरओ / राज्य एक्सप्रेसवे प्राधिकरण / अन्य सड़क स्वामित्व एजेंसियां)

क. दुर्घटना संभावित स्थानों का आकलन – मासिक

क्रम संख्या	सड़क का नाम और संख्या	श्रेणी (NH/SH/MDR/ODR/UR/RR)	दुर्घटना संभावित स्थान		
			बिंदु का नाम	अक्षांश	देशांतर

ख. मौजूदा इंजीनियरिंग मुद्दों का मूल्यांकन – मासिक

क्रम संख्या	सड़क का नाम और संख्या	श्रेणी (NH/SH/MDR/ODR/UR/RR)	इंजीनियरिंग समस्या (ऊपर भाग 1 देखें)			
			समस्या	कैरिजवे और दिशा	अक्षांश	देशांतर

### 3. अक्सर देखे जाने वाले प्रवर्तन मुद्दों की सूची

तालिका में उन प्रवर्तन मुद्दों को सूचीबद्ध किया गया है जो सड़क के एक हिस्से पर देखे जा सकते हैं और नीचे दिए गए अनुभाग में निहित प्रवर्तन रिटर्न फॉर्म के लिए ध्यान में रखा जाना चाहिए।

क्रम संख्या	घटक	मुद्दा
01	गश्त और प्रवर्तन	सक्रिय गश्त का अपर्याप्त/अनुपस्थित होना
02		सड़क पर या सड़क के किनारे खड़े वाहन
03	खतरनाक ड्राइविंग	गलत दिशा में वाहन चलाना
04		लेन हॉगिंग, या तेज लेन/सबसे दाहिनी लेन पर धीमी गति से चलने वाले वाहन
05		बाईं ओर से ओवरटेक करना
06		ध्यान भटकाकर गाड़ी चलाना/मोबाइल फोन का इस्तेमाल करना
07		यात्रियों या सामान से अधिक सामान लादना
08	सड़क उपयोगकर्ता व्यवहार	सुरक्षा हेलमेट और सीटबेल्ट का इस्तेमाल न करना
09		सड़क या फुटपाथ पर पैदल यात्री
11		सार्वजनिक बसों का अनिर्दिष्ट स्थानों पर रुकना
12	ई-प्रवर्तन	स्पीड ट्रेप/कैमरे की कमी या अनुपस्थिति
13	अतिक्रमण	सड़क किनारे स्टॉल/विक्रेता/डंपिंग इत्यादि

### 4. प्रवर्तन रिटर्न फॉर्म

(विभाग: जिला पुलिस और राजमार्ग पुलिस)

प्रवर्तन गतिविधियों को निम्नलिखित फॉर्म का उपयोग करके ट्रैक किया जा सकता है:

ए. दंड मूल्यांकन फॉर्म - मासिक

क्रम संख्या	पुलिस स्टेशन/सर्किल	अति गति	जारी किए गए चालान					
			लाल बत्ती जंप	हेलमेट का उपयोग न करना	सीटबेल्ट का प्रयोग न करना	अधिक भार	गलत दिशा	अन्य

बी. उपकरण स्टॉक मूल्यांकन - त्रैमासिक

क्रम संख्या	पुलिस स्टेशन/सर्किल	उपयोग में आने वाले उपकरणों की संख्या		
		श्वस विश्लेषक मीटर	शरीर पर पहनने योग्य कैमरा	जुर्माना मुद्दे POS मशीनें

सी. यातायात स्टाफ शक्ति मूल्यांकन - त्रैमासिक

क्रम संख्या	पुलिस स्टेशन/सर्किल	स्वीकृत शक्ति					वर्तमान शक्ति				
		Insp	SI	ASI	HC	Ct	Insp	SI	ASI	HC	Ct

## 5. आपातकालीन ट्रॉमा केयर सिस्टम मूल्यांकन

WHO, MoHFW और MoRTH मानकों के आधार पर ट्रॉमा केयर के संचालन के लिए SaveLIFE फाउंडेशन द्वारा विकसित किए गए निम्नलिखित पैरामीटर हैं। ट्रॉमा केयर मूल्यांकन के तहत, इन मापदंडों के अनुसार नैदानिक प्रतिष्ठानों और एम्बुलेंस का ऑडिट किया जा सकता है।

### ए. चिकित्सा सुविधाएं (अस्पताल और क्लिनिकल प्रतिष्ठान)

मोटे तौर पर, किसी सुविधा को ट्रॉमा केयर (टीसी) मानकों के स्तर-4 से स्तर-1 के बीच वर्गीकृत किया जा सकता है।

लेवल-1 ट्रॉमा सेंटर	लेवल-2 ट्रॉमा सेंटर	लेवल-3 ट्रॉमा सुविधा	लेवल-4 ट्रॉमा सुविधा
24 x 7 परिचालन			
न्यूनतम 75 टीसी बेड	न्यूनतम 50 टीसी बेड	न्यूनतम 30 टीसी बेड	न्यूनतम 10 टीसी बेड
विशेषज्ञ शल्य चिकित्सक	विशेषज्ञ शल्य चिकित्सक	सर्जन ऑन-कॉल	एमबीबीएस चिकित्सक
पूर्णतः सुसज्जित प्रमुख ओ.टी., सहायक सेवाएं	पूर्णतः सुसज्जित प्रमुख ओ.टी., सहायक सेवाएं	पूर्णतः सुसज्जित प्रमुख ओ.टी., सहायक सेवाएं	प्राथमिक चिकित्सा एवं रोगी स्थिरीकरण क्षमता
मेडिकल कॉलेज/स्पेशियलिटी अस्पताल या समकक्ष	जिला अस्पताल/विशेष अस्पताल या समकक्ष	उप-जिला/अस्पताल/सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्र या समकक्ष	प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र या समकक्ष

निम्नलिखित सांकेतिक चेकलिस्ट का उपयोग करके अस्पतालों और नैदानिक प्रतिष्ठानों को प्रभावी आघात देखभाल के लिए संचालित किया जा सकता है।

वर्ग	विवरण	लेवल-1	लेवल-2	लेवल-3	लेवल-4
मानव संसाधन	आपातकालीन जीडीएमओ (एमबीबीएस)	✓	✓	✓	
	चिकित्सक (एमबीबीएस)	✓	✓	✓	✓
	सामान्य सर्जन	✓	✓	✓	
	एनेस्थेटिस्ट	✓	✓	✓	
	ऑर्थोपेडिक सर्जन	✓	✓		
	प्लास्टिक सर्जन	✓	✓		
	न्यूरोसर्जन	✓	✓		
	ओटी तकनीशियन	✓	✓	✓	
	रेडियोलॉजिस्ट (एमडी, एमबीबीएस)	✓	✓	✓	
	रेडियोग्राफर तकनीशियन	✓	✓	✓	
	एमआरआई तकनीशियन	✓	✓		
	लैब तकनीशियन	✓	✓	✓	
	नर्स और नर्सिंग अटेंडेंट	✓	✓	✓	✓
	जीडीए और सफाई कर्मचारी	✓	✓	✓	✓
आधारभूत संरचना	आपातकालीन वार्ड तक सीधी और समतल पहुंच	✓	✓	✓	✓
	प्रवेश द्वार पर पर्याप्त संख्या में स्ट्रेचर और व्हीलचेयर	✓	✓	✓	✓
	बिजली बैकअप (कम से कम 8 घंटे)	✓	✓	✓	✓

वर्ग	विवरण	लेवल-1	लेवल-2	लेवल-3	लेवल-4
आधारभूत संरचना	मेजर ओटी में टेबल	✓	✓	✓	
	आपातकाल में माइनर ओटी	✓	✓	✓	
	उपचार कक्ष	✓	✓	✓	✓
	मैनिफोल्ड गैस आपूर्ति प्रणाली	✓	✓	✓	✓
	लैमिनार वायु प्रवाह	✓	✓		
	आर्द्रता और तापमान नियंत्रण	✓	✓	✓	
उपकरण	आपातकालीन ट्रे सेट	✓	✓	✓	✓
	क्रैश कार्ट	✓	✓	✓	✓
	विटल्स मॉनिटर	✓	✓	✓	✓
	न्यूमेटिक टूर्निकेट	✓	✓	✓	✓
	स्प्रिंट्स और ट्रेक्शन	✓	✓	✓	✓
	ट्रांसपोर्ट वेंटिलेटर	✓	✓		
	एबीजी मशीन	✓	✓	✓	
	ओटी सीलिंग लाइट	✓	✓	✓	
	ओटी हेडलाइट्स और माइक्रोस्कोप	✓	✓	✓	
	सर्जिकल उपकरण, पावर सॉ और ड्रिल	✓	✓	✓	
	ऑर्थोपेडिक, थैरेकोटॉमी और स्पाइनल सर्जरी उपकरण	✓	✓		
	क्रैनियोटॉमी/फेशियोमैक्सिलरी उपकरण	✓			
	एनेस्थीसिया मशीन	✓	✓	✓	
	सेंट्रल सक्शन पाइपलाइन	✓	✓		
	सक्शन और कॉटरी मशीन	✓	✓	✓	
	एंजियोग्राफी मशीन	✓	✓		
	मॉनीटर के साथ डिफिब्रिलेटर	✓	✓	✓	✓
	स्टैंडर्ड वेंटिलेटर	✓	✓	✓	
	सिरिज इन्फ्यूजन पंप	✓	✓	✓	
	डिजिटल एक्स-रे मशीन	✓	✓	✓	✓
	पोर्टेबल अल्ट्रासाउंड मशीन	✓	✓	✓	
	सी-आर्म इमेज इंटेसिफायर, सीटी स्कैन मशीन, एमआरआई मशीन	✓	✓		
रक्त जांच उपकरण	✓	✓	✓	✓	
फिजियोथेरेपी उपकरण	✓	✓			
प्रोटोकॉल	ट्राइएज दिशानिर्देश और प्रोटोकॉल	✓	✓	✓	✓
	रोगी स्थानांतरण/रेफरल एसओपी	✓	✓	✓	✓
	आपातकालीन वार्ड स्टाफ के लिए प्रशिक्षण	✓	✓	✓	✓
	कर्मचारियों द्वारा गुड सेमेरिटन के अधिकारों का प्रमुख प्रदर्शन और गुड सेमेरिटन प्रोटोकॉल के प्रति जागरूकता	✓	✓	✓	✓
	बड़े पैमाने पर दुर्घटना की स्थिति के लिए आपदा प्रबंधन योजना	✓	✓	✓	✓
	संचालन के लिए अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस) सॉफ्टवेयर	✓	✓	✓	✓
	अस्पताल पहुंचने से पहले सूचना/एम्बुलेंस के साथ संपर्क	✓	✓	✓	✓

## बी. एम्बुलेंस

ट्रॉमा रिस्पॉन्स एम्बुलेंस को एडवांस्ड लाइफ सपोर्ट (ALS) (वेंटिलेटर सपोर्ट के साथ) या बेसिक लाइफ सपोर्ट (BLS) एम्बुलेंस के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। निम्नलिखित सांकेतिक चेकलिस्ट का उपयोग करके एम्बुलेंस को ट्रॉमा रिस्पॉन्स प्रदान करने के लिए प्रभावी बनाया जा सकता है।

श्रेणी	आइटम	बीएलएस	एएलएस
मानव संसाधन	योग्य आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियन (ईएमटी) - बी.एससी. ईएमटी डिप्लोमा या बीएलएस/एएलएस/आईटीएलएस में प्रमाणन के साथ	✓	✓
	योग्य चालक जिसके पास वैध लाइसेंस हो और लॉग बुक पढ़ने, लिखने और बनाए रखने की क्षमता हो	✓	✓
बुनियादी ढांचा	हीटिंग और कूलिंग सिस्टम	✓	✓
	पूर्व अस्पताल अधिसूचना कनेक्टिविटी	✓	✓
	स्टॉक रजिस्टर	✓	✓
	रोगी देखभाल रिकॉर्ड पुस्तकें	✓	✓
उपकरण	स्वचालित बाह्य डिफाइब्रिलेटर (ईडी), ट्राइएज बैग	✓	✓
	ऑक्सीजन सिलेंडर न्यूनतम 360एल	✓	✓
	अम्बू बैग और मास्क वेंटिलेशन डिवाइस (वयस्क, बच्चे और नवजात), ह्यूमिडिफायर बोतल के साथ फ्लोमीटर, नेबुलाइज़र (इलेक्ट्रिक), सुप्राग्लोटिक डिवाइस (LMA), सक्शन पंप, नासोगैस्ट्रिक ट्यूब, वैचुरी मास्क	✓	✓
	इंट्रा वीनस कट डाउन सेट, सिवनी किट	✓	✓
	मल्टी पैरामीटर मॉनिटर, बीपी इंस्ट्रुमेंट, स्फिग्मोमैनोमीटर, स्टेथोस्कोप, डिजिटल थर्मामीटर, पल्स ऑक्सीमीटर, ग्लूकोमीटर	✓	✓
	ट्रॉली स्ट्रेचर जिसमें पीछे की ओर झुकने की सुविधा और खुलने वाले पहिये हैं, सरवाइकल कॉलर, न्यूमेटिक स्प्लिंट्स, स्पाइनल बोर्ड, कोल्ड पैक्स, थॉमस स्प्लिंट, स्कूप स्ट्रेचर, डबल हेड इम्मोबिलाइज़र	✓	✓
	निकासी उपकरण - कपड़े, बेल्ट और जूते काटने के लिए भारी शुल्क कैची; कुल्हाड़ी; त्रेकिंग बार; Crowbar	✓	✓
	किडनी ट्रे, यूरिनल या बेडपैन	✓	✓
	ट्रॉसपोर्ट वेंटिलेटर		✓
	एंड टाइडल CO2 मॉनिटर, इन्स्यूजन पंप, सिरिज पंप		✓
	ईसीजी मशीन		✓
	यातायात संकेत उपकरण, सायरन, अतिरिक्त टायर, वाहन टूल किट, हेडलाइट्स, फ्लैशलाइट्स, अतिरिक्त बैटरी और बल्ब	✓	✓
	अग्निशामक यंत्र, CO2 या सूखा रसायन या ABC प्रकार।	✓	✓
	व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण, सुरक्षा हेलमेट, जूते	✓	✓
	तेज सुइयों के लिए पॉकेट बिन, अपशिष्ट बिन, कीटाणुशोधन	✓	✓
	डिलीवरी किट	✓	✓
उल्टी के लिए डिस्पोजेबल बैग	✓	✓	

श्रेणी	आइटम	बीएलएस	एएलएस
उपभोग्य	स्टेराइल ड्रेसिंग - मल्टी-ट्रॉमा ड्रेसिंग, ऑक्लूसिव ड्रेसिंग, चिपकने वाला टेप, इलास्टिक बैंडेज, गॉज स्पॉज, कॉटन रोल, त्रिकोणीय बैंडेज)	✓	✓
	जी.वी. पेंट	✓	✓
	IV सेट - माइक्रो/मैक्रोड्रिप और कैनुला	✓	✓
	सिरिज - 2, 5 और 10 मिली	✓	✓
	नेबुलाइजेशन मास्क, गुएडेल का वायुमार्ग, नाक का वायुमार्ग और कैथेटर	✓	✓
	प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स, बर्न पैक, कॉटन रोल, बैंडेज - 15 सेमी, 10 सेमी, 6 सेमी, सेवलॉन, बीटाडीन घोल या बीटाडीन मरहम	✓	✓
	दांतों की सुरक्षा		✓
	नमूना संग्रह किट		✓
	ईसीजी इलेक्ट्रोड		✓
दवाइयाँ	गोलियाँ - पैरासिटामोल 500 ग्राम, इकोस्पिन/एस्पिरिन, सक्रिय चारकोल, क्लोपिडोग्रेल, आइसोसोरबाइड डिनिट्रेट 5 मिलीग्राम, नाइट्रोग्लिसरीन सबलिंगुअल	✓	✓
	सिरप - एंटासिड एनेस्थेटिक जेल, पैरासिटामोल 60 मिली	✓	✓
	IV द्रव - डेक्सट्रोज 25%, सामान्य सलाइन, रिंगर लैक्टेट	✓	✓
	दर्द स्प्रे, मिस्ट ड्रेस स्प्रे, क्लेक्स स्प्रे	✓	✓
	अन्य - ज़ाइलोकेन जेली 2%, ओआरएस, ग्लूकोज, विनोडिन स्प्रे	✓	✓
	इंजेक्शन - एड्रेनालाईन, एट्रोपिन, एडेनोसिन, कैल्शियम कार्बोनेट, डोपामाइन, डोबुटामाइन, नॉरएड्रेनालाईन, नाइट्रोग्लिसरीन, सोडियम बाइकार्बोनेट, हाइड्रोकार्टिसोन, फ्रूसेमाइड, डायजेपाम/मिडाज़ोलम, डेरिफिलिन, फ़िनाइटोइन सोडियम, एविल, मेट्रो क्लोरप्रोपामाइड, ऑडान्सेट्रॉन, केसी1, लिग्नोकेन 2%, एमियोडेरोन 50 मिग्रा/एमएल, मैग्नीशियम सल्फेट 25% 2 मि.ली., मैनिटोल 20%, मॉर्फिन/पेथिडीन, नॉरएड्रेनालाईन बिटरेट 4 मि.ली., 2 मि.ली., नालोक्सोन एचसी1, फेंटेनाइल, सोडियम वैल्प्रोएट, वोवेरन, पैरासिटामोल, बैक्टीरियोस्टेटिक पानी, डेक्सट्रोज़ सॉल्यूशन		✓
	इनहेलर बेक्लोमेथासोन 250 माइक्रोग्राम/खुराक, साल्बुटामोल 200 माइक्रोग्राम		✓
	एपिपेन		✓

यह पृष्ठ स्वेच्छा से खाली छोड़ा गया है।



सड़क परिवहन  
एवं राजमार्ग मंत्रालय  
Ministry of  
Road Transport  
And Highways

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें:  
**सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ**  
**सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय**  
**भारत सरकार**  
परिवहन भवन,  
संसद मार्ग नई दिल्ली-110001  
टेलीफोन: 011-23321738

वेबसाइट: [www.morth.nic.in](http://www.morth.nic.in)



अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें:

**Centre for Advancement of Road Traffic Safety**  
**(CARTS) सेवलाइफ फाउंडेशन द्वारा**

6, ग्राउंड फ्लोर, भगवान दास रोड,  
मंडी हाउस, नई दिल्ली-110001  
टेलीफोन: 011-41091911

ईमेल: [roadsafety@savelifefoundation.org](mailto:roadsafety@savelifefoundation.org)  
वेबसाइट: [www.savelifefoundation.org/ZFD](http://www.savelifefoundation.org/ZFD)