



उत्तराखण्ड में सड़क दुर्घटनाएं

2023 - 24



यातायात निदेशालय, उत्तराखण्ड पुलिस
सरदार पटेल भवन, कचहरी रोड, देहरादून



TRAFFIC DIRECTORATE
UTTARAKHAND POLICE

उत्तराखण्ड

में

सड़क दुर्घटनाएं

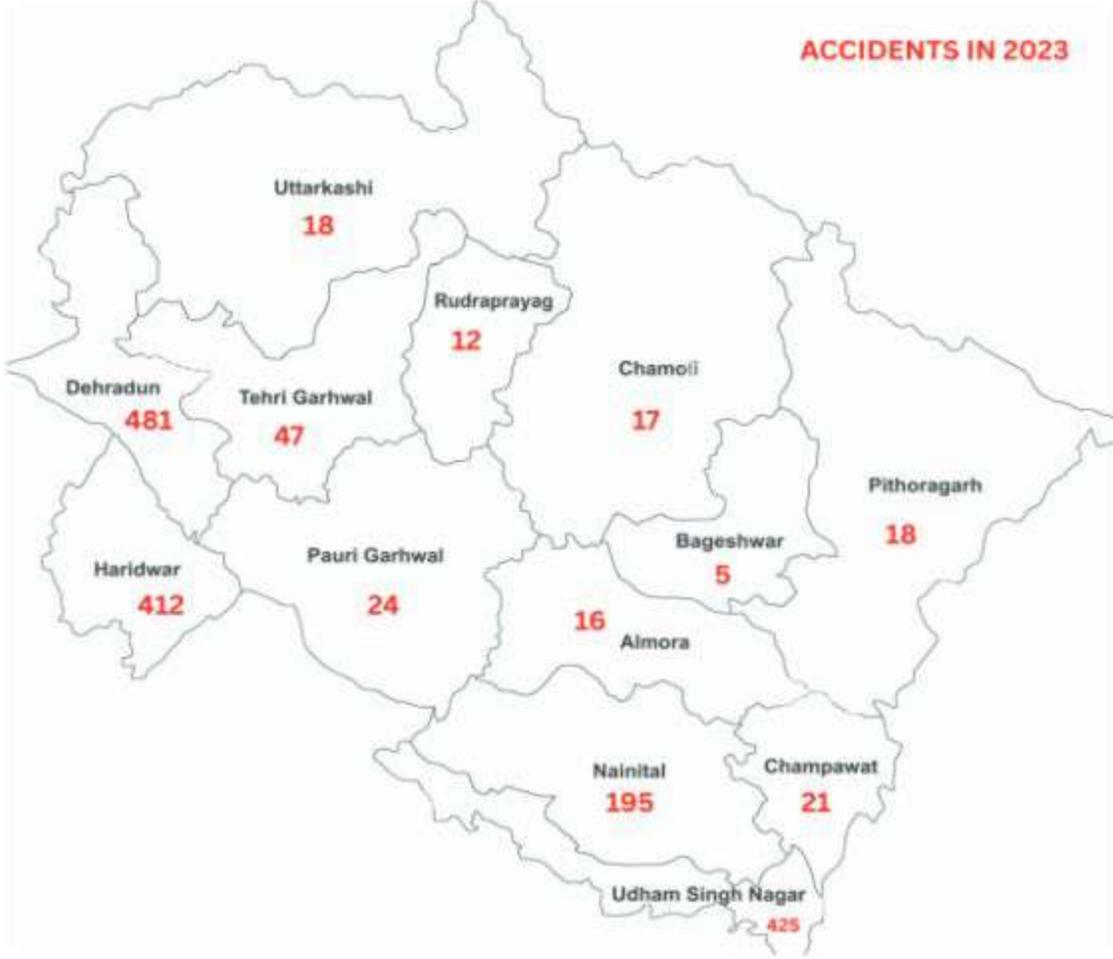
वर्ष 2023-24

यातायात निदेशालय, उत्तराखण्ड पुलिस

अनुक्रमणिका

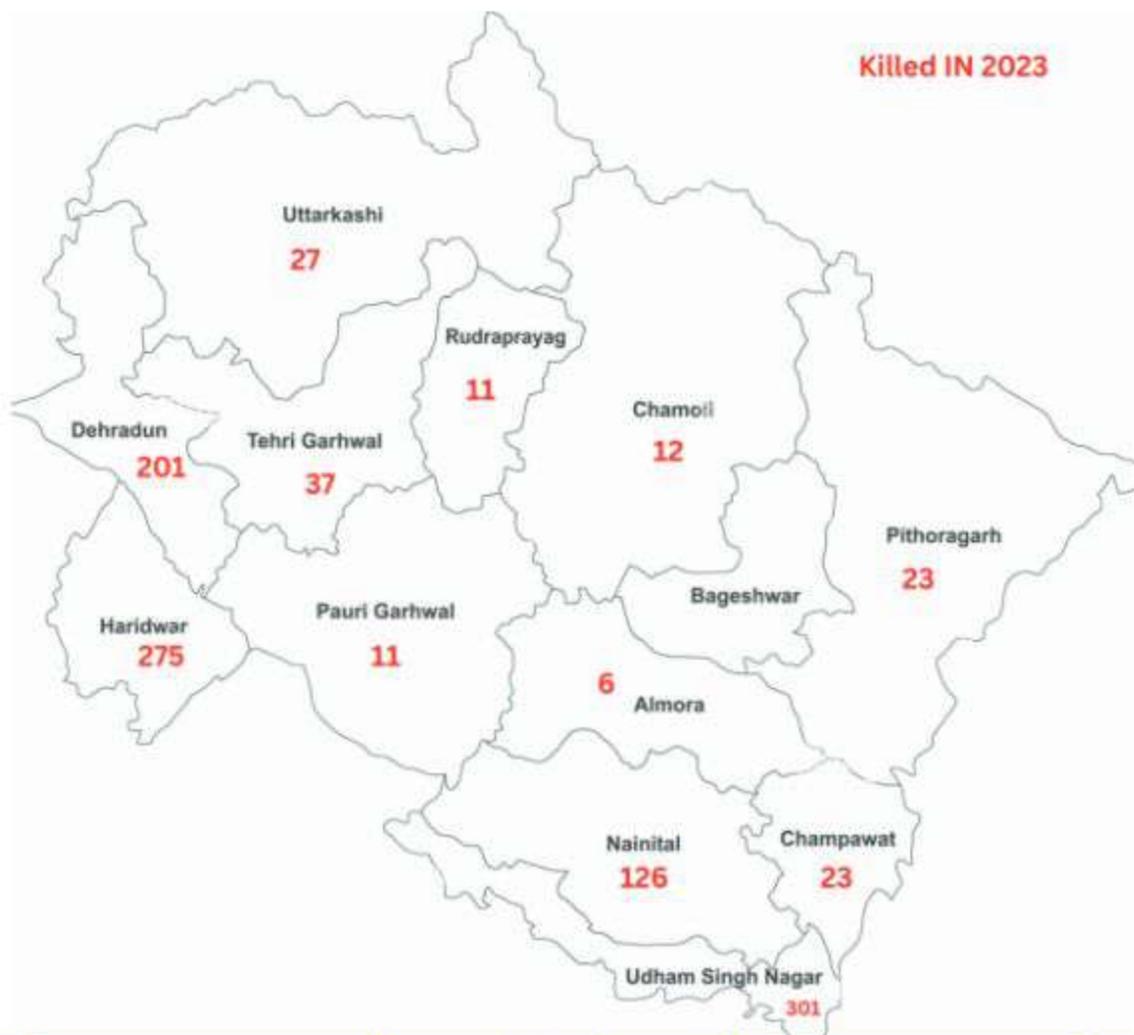
क्र.सं.	विवरण	पृष्ठ क्रमांक
1.	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार के प्रारूप के अनुसार सड़क दुर्घटनाओं की जानकारी ।	03-104
2.	ब्लैक स्पॉटस की जनपदवार मानचित्र सहित विवरण	105
3.	नवाचार	106-110

वर्ष 2023 का जनपदवार दुर्घटना का मानचित्र



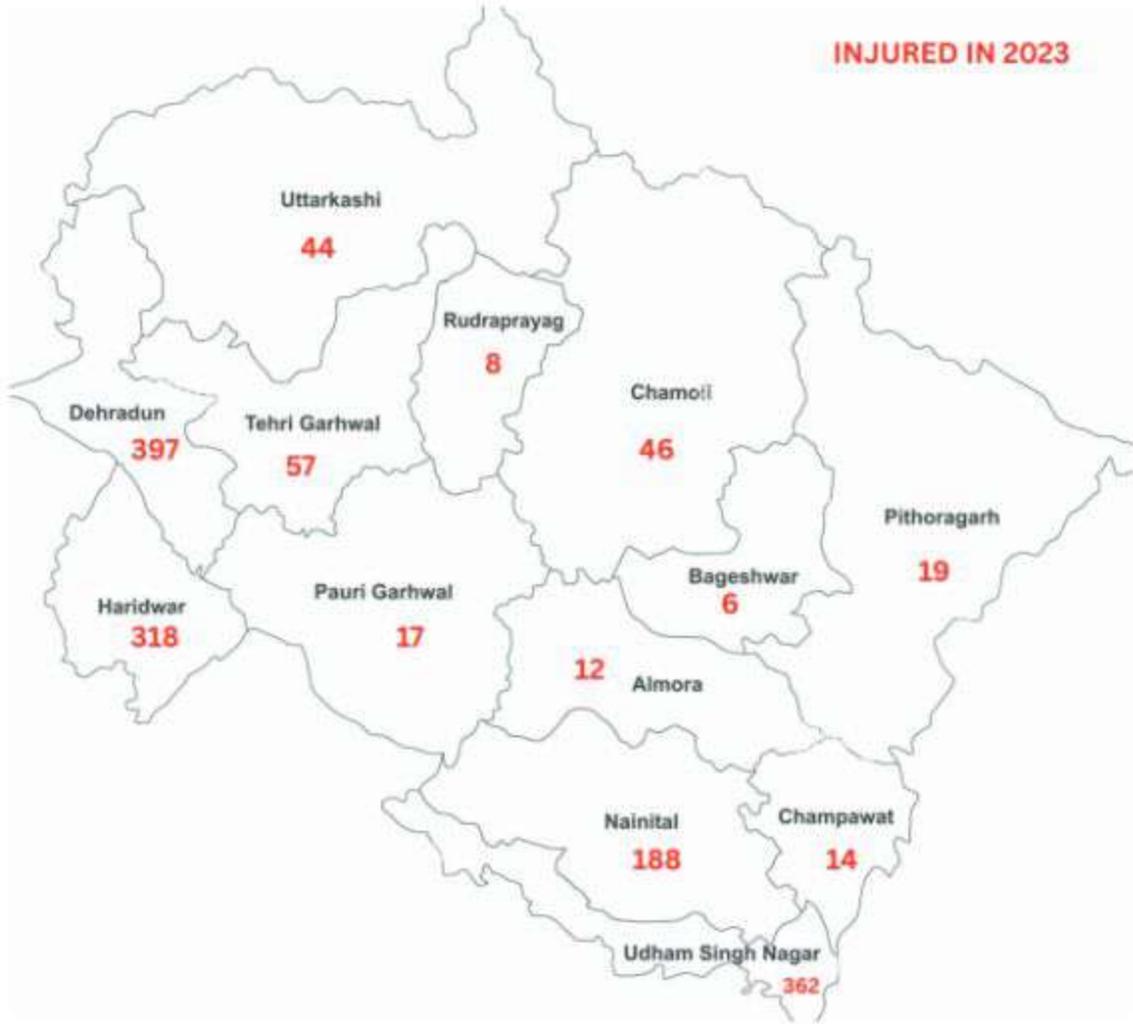
क्र०सं०	जनपद	दुर्घटनाओं की संख्या	क्र०सं०	जनपद	दुर्घटनाओं की संख्या
1	देहरादून	481	8	पिथौरागढ़	18
2	हरिद्वार	412	9	चमोली	18
3	ऊधमसिंहनगर	425	10	अल्मोड़ा	17
4	नैनीताल	195	11	उत्तरकाशी	16
5	टिहरी गढ़वाल	47	12	रुद्रप्रयाग	12
6	पौड़ी गढ़वाल	24	13	बागेश्वर	5
7	चम्पावत	21		कुल दुर्घटना	1691

Killed IN 2023



क्र०सं०	जनपद	मृतकों की संख्या	क्र०सं०	जनपद	मृतकों की संख्या
1	देहरादून	201	8	पिथौरागढ़	23
2	हरिद्वार	275	9	चमोली	12
3	ऊधमसिंहनगर	301	10	अल्मोड़ा	6
4	नैनीताल	126	11	उत्तरकाशी	27
5	टिहरी गढ़वाल	37	12	रुद्रप्रयाग	11
6	पौड़ी गढ़वाल	11	13	बागेश्वर	7
7	चम्पावत	17		कुल दुर्घटना	1054

INJURED IN 2023



क्र०सं०	जनपद	घायलों की संख्या	क्र०सं०	जनपद	घायलों की संख्या
1	देहरादून	397	8	पिथौरागढ़	19
2	हरिद्वार	318	9	चमोली	46
3	ऊधमसिंहनगर	362	10	अल्मोड़ा	12
4	नैनीताल	188	11	उत्तरकाशी	44
5	टिहरी गढ़वाल	57	12	रुद्रप्रयाग	8
6	पौड़ी गढ़वाल	17	13	बागेश्वर	6
7	चम्पावत	14		कुल दुर्घटना	1488

1. TOTAL NUMBER OF ROAD ACCIDENTS CLASSIFIED ACCORDING TO MONTH OF THE YEAR 2023

Month	Type of Accidents				Number of persons involved		
	Fatal	GI	MI	NI	Killed	Grievous Injured	Minor Injured
1. January	70	33	9	6	75	92	18
2. February	64	37	10	8	69	51	20
3. March	71	36	8	7	81	73	24
4. April	82	55	7	4	84	118	50
5. May	100	54	12	10	119	114	40
6. June	79	56	11	4	98	122	23
7. July	72	50	19	5	85	91	37
8. August	66	42	8	6	75	63	44
9. September	56	54	7	2	64	109	23
10. October	74	52	14	7	88	90	58
11. November	94	45	8	6	108	82	27
12. December	97	58	12	4	108	99	20
TOTAL	925	572	125	69	1054	1104	384

यह तालिका वर्षभर में घटित सड़क दुर्घटनाओं का माहवार विवरण प्रस्तुत करती है, जिसमें दुर्घटनाओं के प्रकार तथा उनमें शामिल व्यक्तियों की संख्या का विस्तृत विश्लेषण किया गया है। तालिका से स्पष्ट होता है कि वर्षभर में कुल 1,691 सड़क दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें से 925 घातक (Fatal), 572 गंभीर चोटिल (Grievous Injury), 125 साधारण चोट (Minor Injury) तथा 69 बिना चोट (No Injury) वाली घटनाएँ थीं। इन दुर्घटनाओं में कुल 1,054 व्यक्तियों की मृत्यु, 1,104 व्यक्ति गंभीर रूप से घायल और 384 व्यक्ति साधारण रूप से घायल हुए।

माहवार विश्लेषण से यह पाया गया कि मई माह में सबसे अधिक घातक दुर्घटनाएँ (100) हुईं और 119 व्यक्तियों की मृत्यु दर्ज की गई, जो वर्षभर में सबसे अधिक है। यह समय गर्मियों की छुट्टियों और पर्यटक गतिविधियों के चरम पर होने के कारण सड़कों पर बढ़े यातायात दबाव का परिणाम प्रतीत होता है। जून (98 मृतक) और अप्रैल (84 मृतक) माह में भी उच्च मृत्यु दर दर्ज की गई, जिससे यह संकेत मिलता है कि अप्रैल से जून के बीच का समय सड़क दुर्घटनाओं के लिए सर्वाधिक संवेदनशील है।

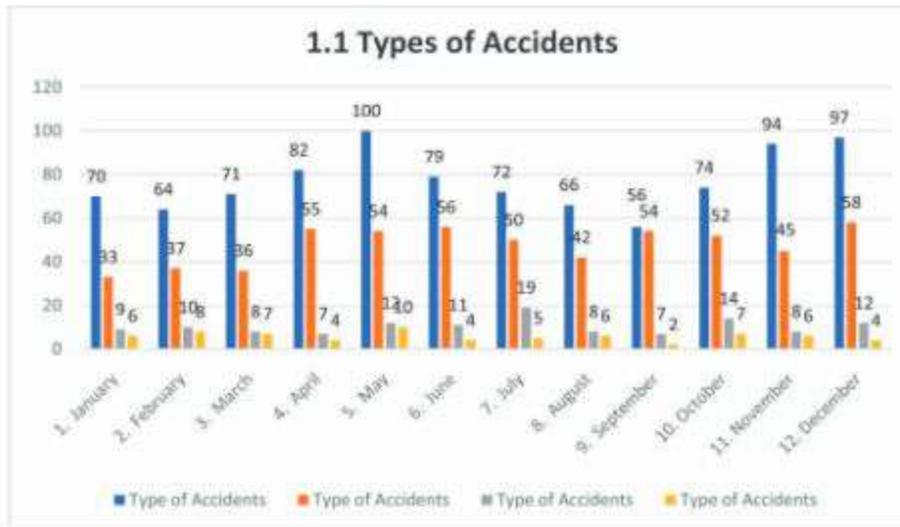
दूसरी ओर, सितंबर माह में घातक दुर्घटनाओं की संख्या सबसे कम (56) रही, किंतु गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या (109) अपेक्षाकृत अधिक पाई गई। यह दर्शाता है कि इस अवधि में दुर्घटनाएँ भले ही कम घातक हों, परंतु सड़क की स्थिति या मौसमीय कारणों (जैसे मानसून के बाद फिसलन भरी सड़कें) के चलते चोटें अधिक गंभीर होती हैं। फरवरी (69 मृतक) और अगस्त (75 मृतक) जैसे महीनों में मृत्यु संख्या अपेक्षाकृत कम रही, जिससे यह निष्कर्ष निकलता है कि इन महीनों में सड़क यातायात अपेक्षाकृत नियंत्रित और कम जोखिमपूर्ण रहा।

यदि दुर्घटनाओं के प्रकारों का तुलनात्मक विश्लेषण किया जाए तो Fatal दुर्घटनाएँ कुल का लगभग 55% हैं, जो यह दर्शाती है कि अधिकांश घटनाएँ जानलेवा साबित हो रही हैं। गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं (GI) का प्रतिशत लगभग 34% है, जबकि मामूली चोट और बिना चोट वाली दुर्घटनाएँ बहुत कम (सिर्फ 11%) हैं। यह आँकड़ा इंगित करता है कि राज्य में दुर्घटनाओं की तीव्रता अधिक है – अर्थात् एक बार दुर्घटना होने पर उसके परिणाम गंभीर या घातक होते हैं।

अप्रैल, मई और जून के महीनों में गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या (क्रमशः 118, 114, और 122) अधिक पाई गई, जो यह स्पष्ट करता है कि इस अवधि में सड़क पर वाहन चालकों की लापरवाही, अत्यधिक गति, थकान या नशे की हालत में ड्राइविंग जैसी प्रवृत्तियाँ बढ़ जाती हैं। साथ ही, इन महीनों में पर्यटक यातायात का दबाव, सड़क निर्माण कार्य और वाहन ओवरलोडिंग जैसी परिस्थितियाँ भी दुर्घटना संभावनाओं को बढ़ाती हैं।

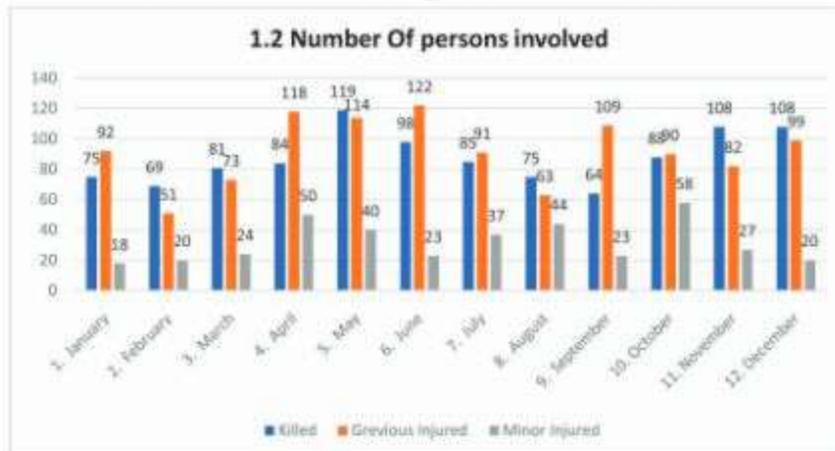
दूसरी ओर, अक्टूबर में मामूली चोट वाले व्यक्तियों की संख्या (58) सबसे अधिक रही, जो यह दर्शाता है कि यातायात सामान्य होते हुए भी हल्की टक्करें या स्किडिंग जैसी घटनाएँ अधिक घटित होती हैं। दिसंबर और जनवरी में भी घातक दुर्घटनाओं (97 और 70) की संख्या उल्लेखनीय है, जो सर्दियों के कोहरे, सीमित दृश्यता और फिसलन भरी सड़कों का परिणाम हो सकती हैं।

वार्षिक कुल के रूप में यदि देखा जाए तो 1,054 व्यक्तियों की मृत्यु और 1,488 लोग घायल (गंभीर व मामूली मिलाकर) हुए। यह अनुपात बताता है कि औसतन प्रत्येक घातक दुर्घटना में लगभग 1.1 व्यक्ति की मृत्यु और 1.3 व्यक्ति घायल होता है।



यह ग्राफ उत्तराखण्ड राज्य में वर्षभर घटित सड़क दुर्घटनाओं के प्रकारों का माहवार विश्लेषण प्रस्तुत करता है। इसमें चार प्रमुख श्रेणियाँ दर्शाई गई हैं – घातक (Fatal), गंभीर चोट (Grievous Injury), साधारण चोट (Minor Injury) तथा बिना चोट (No Injury)। ग्राफ से स्पष्ट है कि प्रत्येक माह में घातक दुर्घटनाओं (Fatal) की संख्या अन्य प्रकार की दुर्घटनाओं की तुलना में सर्वाधिक रही। जनवरी से दिसंबर तक यह प्रवृत्ति लगातार बनी रही, जिससे यह स्पष्ट होता है कि राज्य में दुर्घटनाएँ सामान्यतः गंभीर स्वरूप धारण करती हैं। मई माह में घातक दुर्घटनाएँ अपनी चरम सीमा पर पहुँचीं (100 घटनाएँ), जो पूरे वर्ष में सबसे अधिक हैं।

इसके पश्चात दिसंबर (97) और नवंबर (94) महीनों में भी उच्च स्तर की Fatal दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। गंभीर चोट वाली दुर्घटनाएँ (GI) भी वर्षभर में स्थिर रूप से अधिक संख्या में रहीं, विशेषकर अप्रैल (55), जून (56) और दिसंबर (58) में इनकी संख्या अधिक रही।



यह ग्राफ उत्तराखण्ड राज्य में सड़क दुर्घटनाओं से प्रभावित व्यक्तियों की संख्या का महीनावार विश्लेषण प्रस्तुत करता है। इसमें तीन प्रमुख श्रेणियाँ दर्शाई गई हैं – Killed (मृतक), Grievous Injured (गंभीर रूप से घायल) तथा Minor Injured (मामूली रूप से घायल)। ग्राफ से यह स्पष्ट होता है कि पूरे वर्ष में दुर्घटनाओं में मरने वालों और गंभीर रूप से घायल होने वालों की संख्या अधिक रही, जबकि मामूली रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या तुलनात्मक रूप से कम रही। मई माह में सर्वाधिक 119 लोगों की मृत्यु दर्ज की गई, जो पूरे वर्ष का उच्चतम आंकड़ा है। इसके साथ ही इस माह में 114 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जिससे यह महीना सड़क दुर्घटनाओं के दृष्टिकोण से सबसे संवेदनशील सिद्ध होता है।

जून माह में गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या सबसे अधिक 122 रही, जो संकेत करती है कि गर्मियों के महीनों में सड़क सुरक्षा पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। अप्रैल, मई और जून के लगातार तीन महीनों में मृत्यु और गंभीर चोट दोनों की संख्या उच्च स्तर पर रही, जिससे यह निष्कर्ष निकलता है कि इस अवधि में सड़क पर वाहनों की संख्या, गति और जोखिम कारक बढ़ जाते हैं। सितंबर माह में मृतकों की संख्या घटकर 64 और मामूली घायलों की 23 रही, जो वर्षभर का न्यूनतम स्तर है। इससे यह प्रतीत होता है कि वर्षा ऋतु के बाद यातायात में कमी या लोगों की सावधानी दुर्घटनाओं में कमी लाती है। नवंबर और दिसंबर में मृतकों की संख्या पुनः बढ़कर 108-108 तक पहुँच गई, जो सर्दियों के कोहरे और सीमित दृश्यता से संबंधित हो सकती है।

गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या अधिकांश महीनों में 80 से अधिक रही, जिससे यह स्पष्ट होता है कि राज्य में सड़क दुर्घटनाओं का स्वरूप प्रायः गंभीर होता है। साधारण चोट वाले व्यक्ति (Minor Injured) वर्षभर में सबसे कम रहे, जिनकी संख्या अधिकांश महीनों में 20 से 40 के बीच रही। यह इंगित करता है कि दुर्घटनाएँ सामान्यतः गंभीर रूप लेती हैं और छोटे-मोटे हादसे अपेक्षाकृत कम होते हैं।

2. ACCIDENTS CLASSIFIED ACCORDING TO AREA AND TIME (URBAN AREA)

Time	Type of Accidents				Total	Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI		Killed	GI	MI
06.00 to 9.00 hrs (Day)	30	35	5	2	72	30	57	9
09.00 to 12.00 hrs (Day)	48	40	7	4	99	55	56	16
12.00 to 15.00 hrs (Day)	33	30	8	10	81	36	61	44
15.00 to 18.00 hrs (Day)	52	37	6	4	99	53	55	15
18.00 to 21.00 hrs (Night)	67	66	16	16	165	72	118	33
21.00 to 24.00 hrs (Night)	54	52	10	6	122	59	75	14
00.00 to 3.00 hrs (Night)	22	7	2	6	37	22	24	2
03.00 to 6.00 hrs (Night)	10	7	2	2	21	12	14	5
Un-known time	44	42	17	2	105	48	56	27
TOTAL	360	316	73	52	801	387	516	165

प्रस्तुत तालिका उत्तराखण्ड राज्य में सड़क दुर्घटनाओं की समयवार स्थिति का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करती है, जो यह दर्शाती है कि दिन और रात के विभिन्न समय-खंडों में दुर्घटनाओं की प्रकृति, उनकी गंभीरता तथा प्रभावित व्यक्तियों की संख्या किस प्रकार बदलती है। तालिका में दर्ज आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि सड़क दुर्घटनाएँ किसी एक निश्चित समय तक सीमित नहीं हैं, बल्कि 24 घंटे के चक्र में लगातार घटित होती रहती हैं, हालांकि कुछ समयावधियों विशेष रूप से अधिक संवेदनशील सिद्ध होती हैं। प्रातः 06:00 से 09:00 बजे तक के समय में कुल 72 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 30 घातक, 35 गंभीर चोट, 5 मामूली चोट तथा 2 बिना चोट की घटनाएँ शामिल थीं। इस अवधि में 30 लोगों की मृत्यु तथा 57 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जो यह संकेत देता है कि सुबह के समय जब लोग कार्यस्थलों, स्कूलों और बाजारों की ओर तेजी से निकलते हैं, तब दुर्घटनाओं का जोखिम अधिक होता है।

इसके बाद 09:00 से 12:00 बजे तक की अवधि में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़कर 99 हो जाती है, और 48 घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की जाती हैं, जो सुबह की तुलना में अधिक गंभीर स्थिति दर्शाती है। इस समयावधि में 55 लोगों की मृत्यु और 56 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। यह समय यातायात की चरम व्यस्तता का होता है, जब शहरों, पहाड़ी मार्गों और राष्ट्रीय राजमार्गों पर वाहनों का दबाव सबसे अधिक रहता है। इसी प्रकार, 12:00 से 15:00 बजे तक की अवधि में कुल 81 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 33 घातक थीं। दोपहर के समय भी यात्रियों की संख्या अधिक रहती है और लंबे मार्गों पर चलने वाले वाहन चालकों में थकान का स्तर बढ़ जाता है, जिससे दुर्घटनाओं की संभावना बढ़ती है। इस अवधि में 36 लोग मारे गए और 61 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जो यह दर्शाता है कि दोपहर का समय भी सड़क सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण है।

15:00 से 18:00 बजे तक के समय में दुर्घटनाओं का स्तर फिर से बढ़ते हुए दिखाई देता है, जिसमें 99 कुल दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 52 घातक और 37 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल थीं। इस समयावधि में 53 लोगों की मृत्यु हुई और 55 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। यह अवधि कार्य दिवस के अंत का है, जब कार्यालय, कारखाने और बाजार बंद होते हैं और यातायात एक बार फिर अपनी चरम स्थिति पर पहुँचता है। लोगों की जल्दबाजी, थकान और सड़क पर बढ़ते वाहन दुर्घटनाओं को बढ़ाते हैं।

दुर्घटनाओं की दृष्टि से सबसे गंभीर समयावधि 18:00 से 21:00 बजे तक की रात्रिकालीन अवधि है। इस समय कुल 165 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 67 घातक, 66 गंभीर चोट और 16 मामूली चोट की घटनाएँ शामिल थीं। इस अवधि में 72 लोगों की मृत्यु और 118 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जो किसी भी अन्य समयावधि की तुलना में सर्वाधिक है। इसका मुख्य कारण शाम का अंधेरा, तेज गति, शराब सेवन कर वाहन चलाना, लंबी दूरी से आ रहे थके हुए चालक तथा पर्वतीय क्षेत्रों में सीमित दृश्यता है। उत्तराखण्ड जैसे भौगोलिक रूप से जटिल राज्य में रात्रिकालीन यातायात स्वयं में एक जोखिमपूर्ण परिस्थिति बन जाता है।

21:00 से 24:00 बजे के बीच भी दुर्घटनाओं की स्थिति बेहद चिंताजनक बनी रही। इस अवधि में 122 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 54 घातक और 52 गंभीर चोट की घटनाएँ थीं। इस समय 59 लोगों की मृत्यु और 75 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। देर रात के समय वाहन चालकों में सजगता कम हो जाती है, साथ ही तेज गति और पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था का अभाव दुर्घटनाओं को बढ़ावा देता है। इसके अतिरिक्त, पर्यटन राज्य होने के कारण रात में पहाड़ी सड़कों पर बाहरी राज्यों के पर्यटक वाहनों की संख्या अधिक रहती है, जिससे जोखिम और बढ़ जाता है।

रात्रि के गहरे समय 00:00 से 03:00 बजे के बीच दुर्घटनाओं की संख्या तुलनात्मक रूप से कम (37) रही, लेकिन इस अवधि में भी 22 घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इस समयावधि में 22 लोगों की मृत्यु और 24 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। यह अवधि आमतौर पर नींद के लिए होती है, और जो वाहन चालक इस समय यात्रा कर रहे होते हैं, वे अत्यधिक थकान या उर्नीदेपन की स्थिति में होते हैं, जिससे घातक दुर्घटनाओं की संभावना बढ़ जाती है। इसी प्रकार 03:00 से 06:00 बजे के बीच 21 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 10 घातक थीं। इस अवधि में भी 12 लोगों की मृत्यु

और 14 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। यह आंकड़ा दर्शाता है कि सुबह का गहरा समय भी जोखिमपूर्ण है, क्योंकि यह वह समय है जब लोग लंबी दूरी की रातभर की यात्रा पूरी कर रहे होते हैं और नींद की कमी का सीधा प्रभाव उनके वाहन संचालन पर पड़ता है।

तालिका में "Unknown time" के अंतर्गत 105 दुर्घटनाएँ दर्ज की गई हैं, जिनमें 44 घातक तथा 42 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इसमें 48 लोगों की मृत्यु और 56 लोगों के गंभीर रूप से घायल होने की सूचना है। यह संकेत करता है कि कई दुर्घटनाओं के समय की जानकारी उपलब्ध नहीं हो पाती, जो डेटा संग्रहण प्रणाली को और अधिक मजबूत करने की आवश्यकता को दर्शाता है।

सभी समयावधियों को मिलाकर कुल 801 दुर्घटनाएँ, 360 घातक घटनाएँ, 316 गंभीर चोट और 73 मामूली चोट दर्ज की गई, जिनमें कुल 387 लोगों की मृत्यु, 516 गंभीर रूप से घायल, तथा 165 मामूली रूप से घायल हुए। यह आंकड़ा स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि सड़क दुर्घटनाओं का प्रभाव वर्षभर में किसी भी समय गंभीर और घातक हो सकता है।



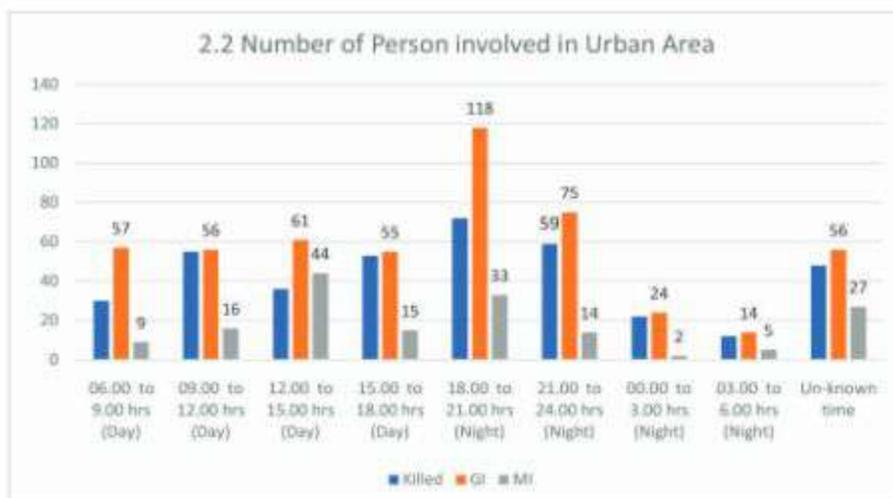
प्रस्तुत ग्राफ विभिन्न समयावधियों में घटित सड़क दुर्घटनाओं का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत करता है। विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि दुर्घटनाओं की संख्या दिन और रात दोनों समय घटित होती है, परंतु शाम 18.00 से 21.00 बजे (रात्रि) का समय सबसे अधिक संवेदनशील पाया गया, जहाँ घातक दुर्घटनाएँ 67 तथा गंभीर चोट (GI) वाले मामले 66 दर्ज किए गए। यह समय यातायात की भीड़, कार्यालयों की छुट्टी, तथा कम रोशनी की स्थिति से प्रभावित हो सकता है।

21.00 से 24.00 बजे भी दुर्घटनाएँ अधिक रहीं, जहाँ घातक मामलों की संख्या 54 और GI मामलों की 52 दर्ज की गई। देर शाम और रात्रि के इन घंटों में तेज गति, थकान तथा लापरवाही महत्वपूर्ण कारण हो सकते हैं।

दिन के समय, 09.00 से 12.00 बजे और 15.00 से 18.00 बजे की अवधि में भी दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत अधिक पाई गईं, जहाँ घातक मामलों की संख्या क्रमशः 48 और 52 रही। यह समय कार्यालय/स्कूल यातायात के चरम समय से सम्बंधित है।

सबसे कम दुर्घटनाएँ रात्रि 03.00 से 06.00 बजे के बीच दर्ज हुईं, जहाँ कुल घटनाएँ कम थीं।

यह समयवार विश्लेषण दर्शाता है कि शाम और रात के घंटे सबसे अधिक जोखिम भरे हैं तथा इन अवधियों में विशेष सतर्कता, गश्त और जागरूकता बढ़ाने की आवश्यकता है।



प्रस्तुत ग्राफ विभिन्न समयावधियों में सड़क दुर्घटनाओं से मृत (Killed), गंभीर रूप से घायल (GI) तथा साधारण घायल (MI) व्यक्तियों की संख्या दर्शाता है। विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि शाम 18.00 से 21.00 बजे (रात्रि) की अवधि अत्यंत संवेदनशील है। इस समय 118 गंभीर घायल तथा 71 मृतक दर्ज किए गए, जो सभी समयावधियों में सर्वाधिक है। इसका मुख्य कारण कार्यालयों की भीड़, बाजारों की गतिविधियाँ और बड़ी हुई वाहन गति हो सकती है।

इसके बाद 21.00 से 24.00 बजे का समय भी काफी जोखिमपूर्ण रहा, जहाँ 75 गंभीर घायल और 59 मृतक दर्ज किए गए। रात के इन समयों में थकान, तेज गति तथा कम दृश्यता दुर्घटनाओं को बढ़ाती है।

दिन के समय, 06.00 से 12.00 बजे के बीच दुर्घटनाओं से होने वाली मौतें व चोटें मध्यम स्तर पर रहीं। विशेष रूप से 09.00 से 12.00 बजे में 56 मृतक और 16 साधारण घायल दर्ज हुए, जो सुबह के व्यस्त समय को दर्शाता है।

सबसे कम दुर्घटनाएँ 03.00 से 06.00 बजे (रात्रि) में दर्ज हुईं, जहाँ मृत्यु और चोट के मामले न्यूनतम रहे।

ग्राफ से स्पष्ट है कि शाम से देर रात तक के घंटे सबसे अधिक जोखिम भरे हैं। इस अवधि में पुलिस गश्त, ट्रैफिक नियंत्रण, स्पीड मॉनिटरिंग तथा जागरूकता को बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है।

ACCIDENTS CLASSIFIED ACCORDING TO AREA AND TIME (RURAL AREA)

Time	Type of Accidents				Total	Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI		Killed	GI	MI
06.00 to 9.00 hrs (Day)	50	31	3	1	85	70	55	11
09.00 to 12.00 hrs (Day)	69	32	7	2	110	82	94	17
12.00 to 15.00 hrs (Day)	51	34	7	1	93	68	54	25
15.00 to 18.00 hrs (Day)	65	40	7	2	114	79	86	78
18.00 to 21.00 hrs (Night)	141	46	13	6	206	156	101	42
21.00 to 24.00 hrs (Night)	65	23	7	2	97	70	77	22
00.00 to 3.00 hrs (Night)	18	8	1	2	29	27	23	3
03.00 to 6.00 hrs (Night)	30	9	0	0	39	39	29	1
Un-known time	76	33	7	1	117	76	69	20
Total	565	256	52	17	890	667	588	219

प्रस्तुत तालिका उत्तराखण्ड राज्य के ग्रामीण क्षेत्रों में दिन और रात के विभिन्न समय-खंडों के अनुसार होने वाली सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करती है। यह डेटा दर्शाता है कि ग्रामीण सड़कों पर दुर्घटनाएँ पूरे दिन और रात के दौरान होती रहती हैं, लेकिन कुछ समय-खंड दुर्घटनाओं की संख्या और उनकी गंभीरता की दृष्टि से अधिक संवेदनशील पाए गए हैं। विशेष रूप से रात्रिकालीन अवधि में दुर्घटनाएँ अधिक घातक रूप से सामने आती हैं, जो राज्य के पहाड़ी भौगोलिक स्वरूप, सीमित प्रकाश व्यवस्था, संकरे मार्गों तथा तेज गति के कारण और भी अधिक गंभीर हो जाती हैं।

प्रातः 06:00 से 09:00 बजे के बीच ग्रामीण क्षेत्रों में कुल 85 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 50 घातक, 31 गंभीर चोट, 3 मामूली चोट और 1 बिना चोट की घटना शामिल है। इस अवधि में 70 व्यक्तियों की मृत्यु हुई और 55 गंभीर रूप से घायल हुए। सुबह के इस समय वाहन चालकों की जल्दबाजी, कार्यालय तथा विद्यालय हेतु यात्रा, तथा पहाड़ी क्षेत्रों में कोहरे और नमी के कारण सड़कों पर फिसलन दुर्घटनाओं का मुख्य कारण बनती है।

09:00 से 12:00 बजे की अवधि में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़कर 110 हो जाती है, जिसमें 69 घातक और 32 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इस अवधि में 82 लोगों की मृत्यु तथा 94 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। यह समय ग्रामीण बाजारों में बढ़ती गतिविधियों, कृषि-परिवहन वाहनों की आवाजाही और पर्यटक यातायात की वजह से अत्यधिक व्यस्त होता है। यातायात घनत्व बढ़ने के साथ-साथ सड़कों की सीमित चौड़ाई और ओवरटेकिंग जोखिम को और बढ़ा देती है।

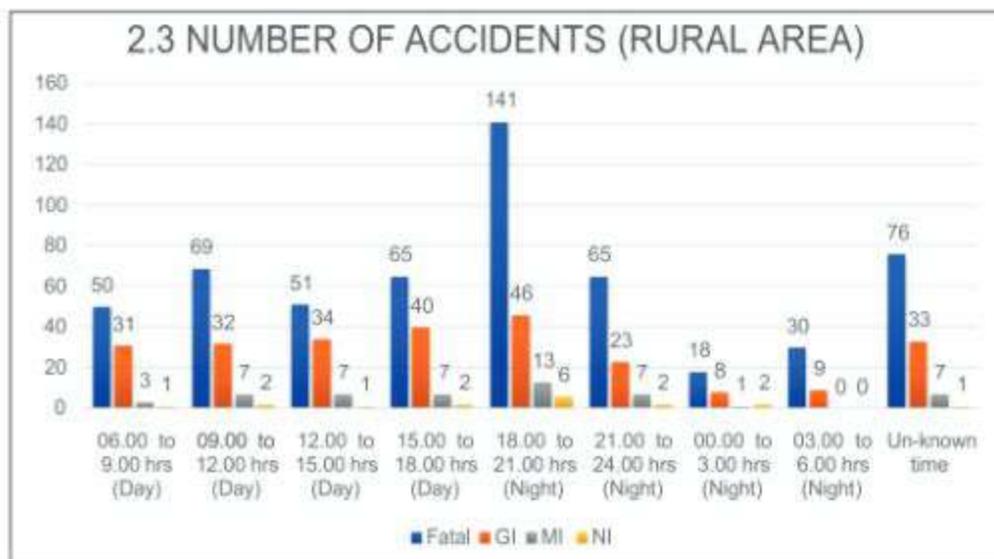
दोपहर 12:00 से 15:00 बजे की अवधि में कुल 93 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 51 घातक और 34 गंभीर चोट की घटनाएँ दर्ज की गईं। इस तीन घंटे की अवधि में 68 व्यक्तियों की मृत्यु हुई जबकि 54 गंभीर रूप से घायल हुए। दोपहर के समय ग्रामीण क्षेत्रों में भारी वाहनों की आवाजाही बढ़ जाती है, जिसमें ट्रैक्टर-ट्रॉली, बसें और निर्माण सामग्री ले जाने वाले ट्रक शामिल होते हैं। धूप की चमक और थकान भी इस अवधि में दुर्घटनाओं की संभावना को बढ़ाती है।

15:00 से 18:00 बजे का समय ग्रामीण मार्गों पर सबसे अधिक व्यस्त समयों में से एक माना जाता है। इस अवधि में 114 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 65 घातक तथा 40 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 79 व्यक्तियों की मृत्यु और 86 लोग गंभीर चोटिल हुए। यह समय किसानों के खेतों से लौटने, स्कूल-कॉलेज की छुट्टी, तथा स्थानीय बाजारों की गतिविधियों में बढ़ोतरी के कारण यातायात दबाव का चरम समय होता है। इसके साथ ही शाम के समय होने वाली धुंध तथा पहाड़ी मार्गों पर मोड़ों की सीमित दृश्यता दुर्घटनाओं को और गंभीर बनाती है। रात्रि 18:00 से 21:00 बजे का समय ग्रामीण क्षेत्रों में सबसे अत्यधिक जोखिमपूर्ण पाया गया है। इस अवधि में कुल 206 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 141 घातक, 46 गंभीर चोट और 13 मामूली चोट की घटनाएँ दर्ज की गईं। इस समयावधि में 156 व्यक्तियों की मृत्यु और 101 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जो सभी समय-खंडों में सबसे अधिक है। यह अवधि दिन ढलने के बाद की है, जब ग्रामीण क्षेत्रों में प्रकाश की कमी, सड़क किनारे दुकानों और घरों से निकलने वाले अंधाधुंध प्रकाश, तेज गति, लम्बी दूरी तय करने वाले भारी वाहनों की आवाजाही तथा नशे की हालत में वाहन चलाने जैसी समस्याएँ दुर्घटनाओं को अत्यधिक घातक बनाती हैं। 21:00 से 24:00 बजे के बीच भी सड़क हादसों का खतरा उच्च बना रहता है। इस अवधि में 97 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 65 घातक और 23 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इस समय 70 लोगों की मौत और 77 घायल हुए। देर रात के समय ग्रामीण सड़कों पर वाहन चालकों की नींद, कम ट्रैफिक के कारण तेज गति, तथा अपर्याप्त स्ट्रीट लाइटिंग घातक दुर्घटनाओं का मुख्य कारण बनती है।

00:00 से 03:00 बजे रात्रि की अवधि में दुर्घटनाओं की संख्या भले कम (29) हो, परंतु इनका स्वरूप अत्यंत गंभीर है। कुल 18 घातक दुर्घटनाएँ तथा 8 गंभीर चोट की घटनाएँ इस समय दर्ज की गईं। इस अवधि में 27 लोगों की मौत और 23 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। यह देर रात का समय वह होता है जब लंबी दूरी के ड्राइवर अत्यधिक थकान और नींद की स्थिति में होते हैं, जिससे वाहन का नियंत्रण खोने की संभावना अधिक होती है। 03:00 से 06:00 बजे के बीच 39 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 30 घातक थीं। इस समयावधि में 39 लोगों की मृत्यु तथा 29 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। सूर्योदय से पूर्व का यह समय ग्रामीण क्षेत्रों में सबसे शांत समय होता है, लेकिन इसी दौरान चालक की प्रतिक्रिया क्षमता सबसे कम होती है, और सड़क पर आवारा पशुओं की उपस्थिति दुर्घटनाओं को बढ़ा देती है।

'Un&known time' श्रेणी में 117 दुर्घटनाएँ शामिल की गईं हैं, जिनमें 76 घातक घटनाएँ थीं। यहां 76 लोगों की मृत्यु तथा 69 गंभीर रूप से घायल हुए। यह दर्शाता है कि कई मामलों में दुर्घटना के सही समय का निर्धारण नहीं हो पाता, जो डेटा संग्रहण और रिपोर्टिंग प्रणाली को और बेहतर बनाने की आवश्यकता को दर्शाता है। सभी समय-खंडों को मिलाकर ग्रामीण क्षेत्रों में कुल 890 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 565 घातक और 256 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल थीं। इन दुर्घटनाओं में कुल 667 व्यक्तियों की मृत्यु, 588 गंभीर रूप से घायल और 219 मामूली रूप से घायल हुए। यह आँकड़ा स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि ग्रामीण क्षेत्रों में सड़क सुरक्षा की चुनौती अत्यधिक गंभीर है। विशेष रूप से रात्रिकालीन अवधि में होने वाली दुर्घटनाएँ न केवल संख्या में अधिक हैं, बल्कि उनकी घातकता भी अत्यधिक है।

इन आँकड़ों से यह निष्कर्ष निकलता है कि ग्रामीण क्षेत्रों में सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए पुलिस को शाम 18:00 से मध्यरात्रि 24:00 बजे के बीच विशेष प्रवर्तन अभियान, हाईवे पेट्रोलिंग, ब्लैक स्पॉट पर रिफ्लेक्टिव एवं प्रकाश व्यवस्था में सुधार, नशे में वाहन चलाने की रोकथाम, ओवरस्पीडिंग नियंत्रण तथा जागरूकता कार्यक्रमों को सुदृढ़ बनाना अत्यंत आवश्यक है। ग्रामीण मार्गों पर स्ट्रीट लाइटिंग, साइनबोर्ड, स्पीड कैलिब्रेशन तथा अवैध ओवरलोडिंग पर निगरानी बढ़ाने से दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी आ सकती है। प्रस्तुत तालिका उत्तराखण्ड पुलिस को ग्रामीण क्षेत्रों में सड़क सुरक्षा रणनीतियों को वैज्ञानिक, डेटा-आधारित और प्रभावी रूप से तैयार करने का महत्वपूर्ण आधार प्रदान करती है।



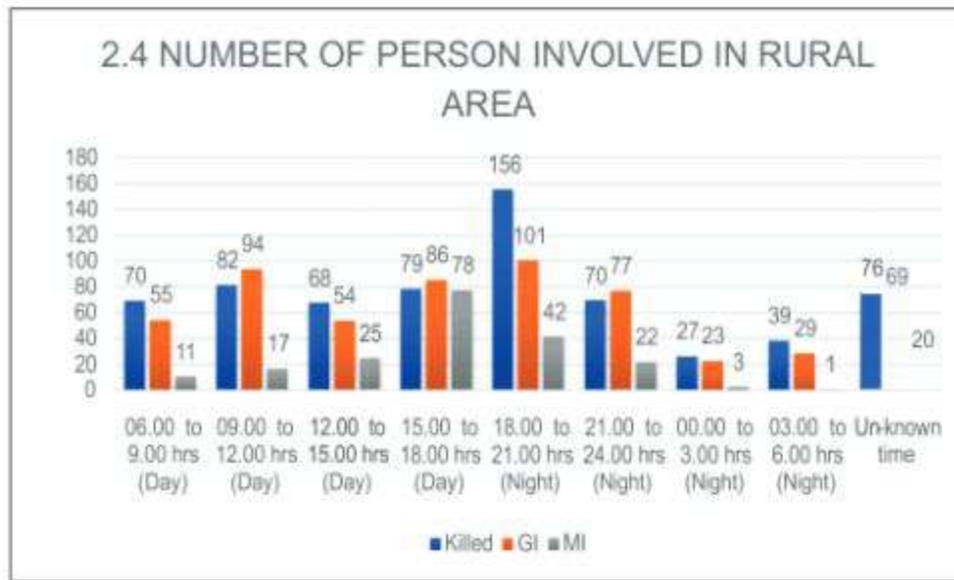
प्रस्तुत ग्राफ विभिन्न समयावधियों में हुई सड़क दुर्घटनाओं के घातक (Fatal), गंभीर घायल (GI), साधारण घायल (MI) तथा नॉन-इंजरी (NI) मामलों का तुलनात्मक चित्र प्रस्तुत करता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि 18.00 से 21.00 बजे (रात्रि) का समय दुर्घटनाओं के लिए सबसे अधिक संवेदनशील है। इस अवधि में 141 घातक दुर्घटनाएं दर्ज हुईं, जो अन्य सभी समयावधियों की तुलना में अत्यधिक हैं। यह समय कार्यालय बंद होने, बाजार यातायात, यात्रियों की भीड़ और तेज गति के कारण दुर्घटनाओं में वृद्धि का संकेत देता है।

इसके बाद 21.00 से 24.00 बजे के बीच भी जोखिम काफी अधिक रहा, जहाँ 65 घातक और 23 गंभीर घायल मामले सामने आए। देर रात दृश्यता कम होने और थकान बढ़ने से दुर्घटनाएं बढ़ती हैं।

दिन के समय, 09.00 से 12.00 बजे तथा 15.00 से 18.00 बजे मध्यम जोखिम वाले समय पाए गए, जिनमें क्रमशः 69 और 65 फेटल मामले दर्ज हुए। सुबह और दोपहर के व्यस्त यातायात में भी तेज गति तथा जल्दबाजी दुर्घटनाओं का कारण बनती है।

सबसे कम दुर्घटनाएं 00.00 से 06.00 बजे (रात्रि) के दौरान दर्ज हुईं, जहाँ यातायात न्यून होने से जोखिम कम रहा।

कुल मिलाकर, विश्लेषण दर्शाता है कि शाम से देर रात तक के घंटे सबसे अधिक दुर्घटना-प्रवण हैं। इन समयों में ट्रैफिक प्रवर्तन, स्पीड नियंत्रण और जागरूकता बढ़ाना आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ ग्रामीण क्षेत्रों में विभिन्न समयावधियों के दौरान मृत (Killed), गंभीर घायल (GI) और साधारण घायल (MI) व्यक्तियों की संख्या को दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि 18.00 से 21.00 बजे (रात्रि) का समय ग्रामीण क्षेत्रों में सबसे अधिक दुर्घटना-प्रवण है। इस अवधि में 156 व्यक्तियों की मृत्यु, 101 गंभीर घायल, और 42 साधारण घायल दर्ज हुए। यह समय किसान, श्रमिक और दैनिक कार्य समाप्ति के बाद की आवागमन भीड़ के कारण अत्यधिक संवेदनशील माना जा सकता है।

इसके बाद 21.00 से 24.00 बजे की अवधि भी उच्च जोखिम वाली दिखाई देती है, जहाँ 70 मौतें और 77 गंभीर घायल दर्ज किए गए। रात्रि में प्रकाश की कमी, वाहनों की तेज गति और सड़क सुरक्षा सुविधाओं की कमी इसके मुख्य कारण हैं।

दिन के समय, 09.00 से 12.00 बजे और 15.00 से 18.00 बजे के बीच भी दुर्घटनाओं की संख्या उल्लेखनीय है, जहाँ मृत्यु क्रमशः 82 और 79 रही। यह समय ग्रामीण इलाकों में कृषि कार्य, परिवहन गतिविधि और स्कूल-ऑफिस आवागमन का चरम समय होता है।

सबसे कम दुर्घटना 00.00 से 03.00 बजे रात में दर्ज हुईं, जहाँ यातायात न्यून होने से जोखिम कम रहा।

कुल मिलाकर, विश्लेषण से स्पष्ट है कि शाम और रात्रि के समय ग्रामीण क्षेत्रों में दुर्घटनाओं का जोखिम अत्यधिक बढ़ जाता है। इस अवधि में पुलिस गश्त, सड़कों पर परावर्तक चिन्ह, तथा स्पीड नियंत्रण जैसे उपाय अत्यंत आवश्यक हैं।

3. Accidents Classified According to Weather Conditions

Weather Condition	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Sunny/Clear	780	490	97	56	1423	896	965	311
Rainy	68	45	16	8	137	74	75	40
Foggy & Misty	31	20	8	3	62	34	30	14
Hail/Sleet	0	0	0	0	0	0	0	0
Others (Specify)	46	17	4	2	69	50	34	19
TOTAL	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका में मौसम की विभिन्न स्थितियों के आधार पर उत्तराखण्ड राज्य में हुई सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत वर्गीकरण किया गया है, जो स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि मौसम का सड़क सुरक्षा पर गहरा और प्रत्यक्ष प्रभाव पड़ता है। दुर्घटनाओं की कुल संख्या, उनकी गंभीरता, तथा घटित घटनाओं से प्रभावित जनों की संख्या का यह विश्लेषण राज्य में सड़क सुरक्षा नीति निर्माण, प्रवर्तन रणनीतियों तथा जन-जागरूकता कार्यक्रमों के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण आधार प्रदान करता है। आंकड़ों के अनुसार, कुल 1691 सड़क दुर्घटनाएँ विभिन्न प्रकार की मौसम स्थितियों में दर्ज की गईं, जिनमें 925 घातक, 572 गंभीर चोट, 125 मामूली चोट, और 69 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में कुल 1054 व्यक्तियों की मृत्यु, 1104 गंभीर घायल तथा 384 मामूली घायल दर्ज किए गए हैं। यह दर्शाता है कि मौसम आधारित जोखिम कारक राज्य की सड़क सुरक्षा पर महत्वपूर्ण असर रखते हैं।

तालिका का सबसे महत्वपूर्ण निष्कर्ष यह है कि Sunny/Clear (साफ मौसम) में दुर्घटनाओं की संख्या सबसे अधिक है। कुल 1423 दुर्घटनाएँ साफ मौसम में दर्ज की गईं, जिनमें से 780 घातक, 490 गंभीर चोट, 97 मामूली चोट तथा 56 बिना चोट की दुर्घटनाएँ हैं। इन दुर्घटनाओं में कुल 896 व्यक्तियों की मृत्यु, 965 गंभीर घायल तथा 311 मामूली घायल हुए। यह आँकड़ा यह दर्शाता है कि साफ मौसम में दृश्यता अच्छी होने के बावजूद वाहन चालक अधिक आत्मविश्वास, तेज गति, ओवरटेकिंग, लापरवाही, लंबी दूरी की यात्रा तथा सड़क पर अपेक्षित खतरे का कम अनुमानकृद्म सभी कारणों से अधिक जोखिम लेते हैं। साफ मौसम में सड़कें अधिक व्यस्त रहती हैं, पर्यटन गतिविधियाँ बढ़ती हैं और राज्य की पहाड़ी सड़कों पर बाहरी राज्यों के वाहनों की आवाजाही अपने चरम पर होती है, जिससे दुर्घटनाओं की संभावना और अधिक बढ़ जाती है। यह इस बात का स्पष्ट संकेतक है कि सुरक्षित मौसम में भी सड़क दुर्घटनाओं का खतरा अत्यधिक रहता है और चालकों को सावधानी की आवश्यकता और अधिक होती है।

दूसरी ओर, Rainy (बरसात के मौसम) में कुल 137 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 68 घातक, 45 गंभीर चोट, 16 मामूली चोट और 8 बिना चोट की दुर्घटनाएँ शामिल हैं। इस मौसम में 74 व्यक्तियों की मृत्यु और 75 गंभीर घायल तथा 40 मामूली घायल हुए। बरसात का मौसम पहाड़ी राज्यों के लिए अत्यधिक संवेदनशील समय होता है। वर्षा के दौरान सड़कों पर फिसलन, भूस्खलन, पत्थरों का गिरना, नदियों का उफान, घाटी क्षेत्रों में जलमराव, तथा सड़क के कमजोर हिस्सों का टूटना आम घटनाएँ हैं। ऐसे में छोटी सी गलती भी भारी दुर्घटनाओं का कारण बन सकती है। हालांकि कुल संख्या साफ मौसम की तुलना में कम है, लेकिन दुर्घटनाओं की गंभीरता और जटिलता अधिक होती है, तथा बचाव एवं राहत कार्य भी कठिन हो जाते हैं।

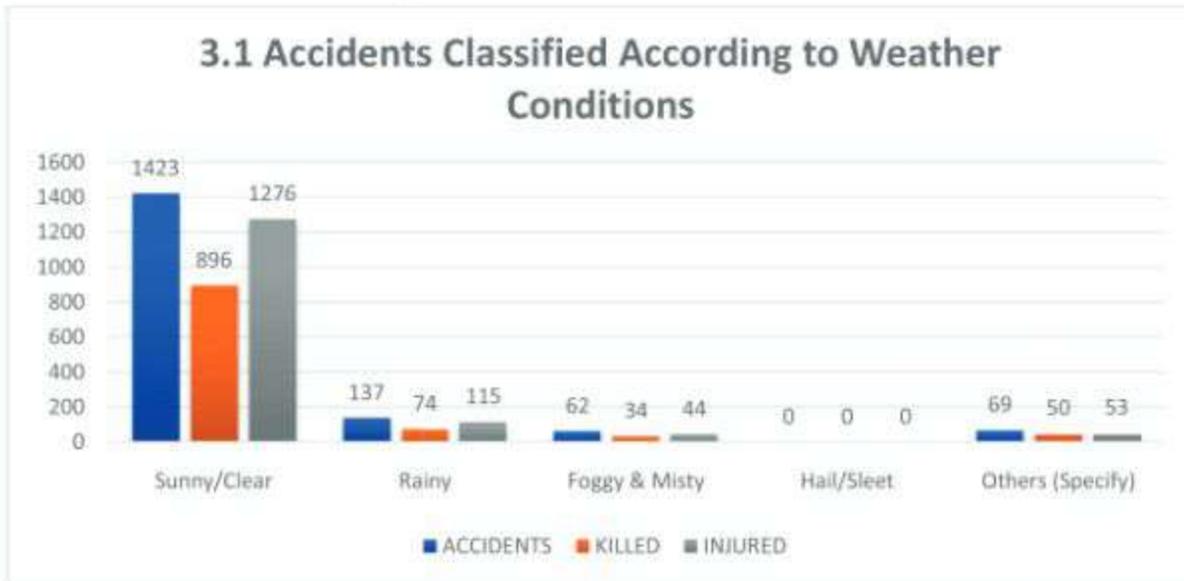
Foggy & Misty (कोहरा एवं धुंध) वाली परिस्थितियों में कुल 62 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 31 घातक और 20 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 34 व्यक्तियों की मृत्यु और 30 गंभीर घायल तथा 14 मामूली घायल हुए। धुंध उत्तराखण्ड के पहाड़ी क्षेत्रों में विशेषकर सर्दियों के महीनों में बहुत सामान्य है, जहाँ दृश्यता शून्य के बराबर हो जाती है। धुमावदार सड़कों, तीखे ढलानों और गहरी घाटियों पर दृश्यता कम होने से वाहन नियंत्रण तथा अनुमान की क्षमता काफी प्रभावित होती है। धुंध में वाहन की गति, ब्रेकिंग डिस्टेंस, तथा अन्य वाहनों का अनुमान लगाना कठिन होता है, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटनाएँ अचानक और गंभीर स्वरूप ले लेती हैं।

Hail/Sleet (ओलावृष्टि / बर्फीली वर्षा) में एक भी दुर्घटना दर्ज नहीं की गई है। यह संभवतः इसलिए है कि ऐसे मौसम में यातायात आमतौर पर अत्यंत धीमा हो जाता है, सड़कें कई स्थानों पर बंद हो जाती हैं और लोग अपने वाहनों का उपयोग कम करते हैं। यात्रियों का सावधानीपूर्वक व्यवहार और प्रशासन द्वारा मार्ग बंद करने जैसे निर्णय दुर्घटनाओं को रोकने में प्रभावी होते हैं।

Others (Specify) श्रेणी में कुल 69 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 46 घातक, 17 गंभीर चोट, 4 मामूली चोट और 2 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इस श्रेणी में 50 व्यक्तियों की मृत्यु, 34 गंभीर घायल और 19 मामूली घायल हुए। यह श्रेणी उन विशेष परिस्थितियों को दर्शाती है, जिन्हें साफ, बारिश, धुंध या बर्फबारी जैसी सामान्य श्रेणियों में सम्मिलित नहीं किया जा सका। इसमें तेज हवाएँ, तूफान, बिजली गिरने की स्थिति, अचानक मौसम परिवर्तन, जंगल की आग से उत्पन्न धुआँ तथा अन्य अप्रत्याशित प्राकृतिक परिस्थितियाँ शामिल हो सकती हैं। ऐसे मौसम में सड़कें न केवल फिसलन भरी हो जाती हैं बल्कि दृश्यता भी कम हो जाती है, जिससे दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ जाता है।

समग्र रूप से देखा जाए तो यह आंकड़ा स्पष्ट करता है कि मौसम सड़क सुरक्षा पर अत्यधिक प्रभाव डालने वाला एक महत्वपूर्ण कारक है, लेकिन केवल खराब मौसम ही दुर्घटनाओं का कारण नहीं है। साफ मौसम में हुई दुर्घटनाओं का उच्च प्रतिशत यह दर्शाता है कि मानव व्यवहार, वाहन की गति, सड़क का डिजाइन, यातायात नियमों का पालन, तथा वाहन का तकनीकी रखरखाव दुर्घटनाओं की संभावना को अधिक निर्धारित करते हैं।

इस विस्तृत विश्लेषण से कुछ प्रमुख निष्कर्ष सामने आते हैं। साफ मौसम में आवश्यक है कि वाहन चालकों को ओवरस्पीडिंग, ओवरटेकिंग और मोबाइल फोन के उपयोग से बचने के लिए शिक्षित किया जाए। बारिश और धुंध में यात्रियों को कम गति, लो-बीम हेडलाइट, रिफ्लेक्टिव सुरक्षा सामग्री और सुरक्षित दूरी बनाए रखने की आवश्यकता के बारे में जागरूक किया जाए। पहाड़ी क्षेत्रों में मौसम आधारित चेतावनी प्रणाली, सड़क के कमजोर हिस्सों की निगरानी और समय पर मरम्मत कार्य को और मजबूत किया जाए तथा वाहनों पर आवश्यक सुरक्षा उपकरण जैसे एंटी-स्कड टायर, फॉग लाइट्स और रिफ्लेक्टर अनिवार्य किए जाएँ।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में विभिन्न मौसम स्थितियों के अंतर्गत हुई सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों तथा घायलों की संख्या को दर्शाता है। विश्लेषण से स्पष्ट है कि Sunny/Clear (साफ मौसम) की स्थिति में सबसे अधिक दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। कुल 1423 दुर्घटनाओं में 896 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 1276 व्यक्ति घायल हुए। साफ मौसम में यातायात घनत्व अधिक होता है और वाहन तेज गति से चलते हैं, जिसके कारण दुर्घटना संख्या गंभीर रूप से बढ़ जाती है।

Rainy (वर्षा) स्थिति में दुर्घटनाओं की संख्या काफी कम रही, जहाँ 137 दुर्घटनाएँ, 74 मृतक, तथा 115 घायल दर्ज हुए। वर्षा के दौरान दृश्यता कम होने और सड़कें फिसलन भरी होने के कारण जोखिम बढ़ता है, परंतु वाहन चालक सामान्यतः सावधानी भी बढ़ा देते हैं।

इसी प्रकार Foggy – Misty (कोहरा/धुंध) में 62 दुर्घटनाएँ, 34 मृतक, तथा 44 घायल दर्ज हुए। धुंध के कारण दृश्यता अत्यंत कम हो जाती है, जिससे वाहन टकराव की संभावना बढ़ जाती है।

Hail/Sleet (ओले/बर्फाली बारिश) में कोई भी दुर्घटना दर्ज नहीं हुई, जो इसकी कम अवधि और कम ट्रैफिक गतिविधि का संकेत है।

अन्य मौसम स्थितियों (Others) में 69 दुर्घटनाएँ, 50 मृतक, तथा 53 घायल दर्ज किए गए।

समग्र रूप से साफ मौसम में दुर्घटना संख्या अत्यधिक अधिक पाई गई, जिससे यह आवश्यक होता है कि तेज गति नियंत्रण, सड़क सुरक्षा उपकरणों का उपयोग तथा यातायात अनुशासन पर विशेष ध्यान दिया जाए।

4. Accidents According to the Classification of Road

Classification of Road	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Expressways	0	0	0	0	0	0	0	0
National Highways	508	262	44	26	840	564	587	162
State Highways	151	95	20	17	283	167	158	65
Other Roads	266	215	61	26	568	323	359	157
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका विभिन्न सड़क श्रेणियों—एक्सप्रेसवे, नेशनल हाईवे, स्टेट हाईवे तथा अन्य सड़कों/कूपर घटित सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करती है। इस विश्लेषण का उद्देश्य यह समझना है कि किस प्रकार सड़क की प्रकृति और ट्रैफिक घनत्व दुर्घटनाओं की गंभीरता, संख्या और मृत्यु-दर को प्रभावित करते हैं। तालिका के अनुसार, कुल 1691 दुर्घटनाओं में से सर्वाधिक दुर्घटनाएँ नेशनल हाईवे पर दर्ज की गई हैं, जो 840 की संख्या के साथ कुल दुर्घटनाओं का लगभग आधा भाग है। नेशनल हाईवे पर अत्यधिक ट्रैफिक, उच्च गति, भारी वाहनों का आवागमन तथा मार्ग का जटिल भू-भाग दुर्घटना जोखिम को कई गुना बढ़ा देता है। इस श्रेणी में दर्ज 508 घातक दुर्घटनाएँ राज्य की चिन्ताजनक सड़क सुरक्षा स्थिति को दर्शाती हैं। नेशनल हाईवे पर 564 व्यक्तियों की मृत्यु और 587 लोग गम्भीर रूप से घायल हुए, जो यह संकेत देता है कि इन मार्गों पर दुर्घटनाएँ न केवल अधिक होती हैं, बल्कि उनका प्रभाव भी अत्यंत घातक होता है।

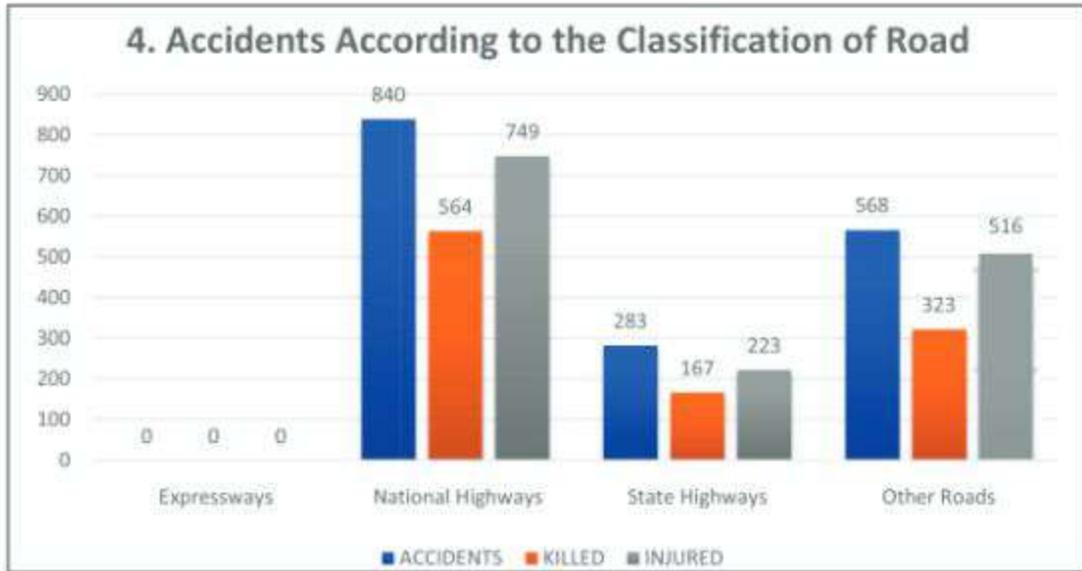
दूसरी ओर, स्टेट हाईवे पर 283 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 151 घातक थीं। यद्यपि इन मार्गों पर ट्रैफिक नेशनल हाईवे की तुलना में कम होता है, फिर भी इनकी संरचना, मोड़, ढलान, संकरी सड़कें तथा सीमित सड़क सुधार कार्य इन्हें जोखिमपूर्ण बनाते हैं। स्टेट हाईवे पर 167 लोगों की मृत्यु हुई तथा 158 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जबकि 65 को मामूली चोटें आईं। यह आंकड़े बताते हैं कि राज्य की आंतरिक सड़कें, जो अनेक पर्वतीय और दुर्गम क्षेत्रों से होकर गुजरती हैं, पर्याप्त सुरक्षा मानकों के अभाव में दुर्घटनाओं के लिए संवेदनशील बनी हुई हैं।

इसके अतिरिक्त, अन्य सड़कों, जिनमें ग्रामीण सड़कों, लिंक मार्गों और शहरी आंतरिक मार्गों को सम्मिलित किया गया है, उनमें कुल 568 दुर्घटनाएँ हुईं। इनमें से 266 घातक दुर्घटनाएँ थीं, जो यह दर्शाती हैं कि कम ट्रैफिक घनत्व होने के बावजूद सुरक्षा उपायों के अभाव में इन मार्गों पर दुर्घटना जोखिम अधिक है। इन सड़कों पर हुई दुर्घटनाओं में 323 लोगों की मृत्यु हुई और 359 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जो कि अत्यंत चिन्ताजनक है। यह स्थिति बताती है कि ग्रामीण मार्गों और आंतरिक सड़कों पर सुरक्षा जागरूकता, सड़क चिह्नों, गति सीमा नियंत्रण, स्ट्रीट लाइटिंग तथा सड़क चौड़ीकरण की अत्यंत आवश्यकता है।

एक महत्वपूर्ण तथ्य यह भी है कि एक्सप्रेसवे पर किसी प्रकार की दुर्घटना दर्ज नहीं की गई। यह इस बात का प्रमाण है कि बेहतर डिजाइन, चार लेन या उससे अधिक का मार्ग, अविरल आवागमन, सिग्नल-रहित सड़क संरचना, बेहतर रोड सेपटी बैरियर और यातायात प्रबंधन प्रणाली दुर्घटनाओं को रोकने में अत्यधिक प्रभावी सिद्ध होते हैं। यह आंकड़ा न केवल एक्सप्रेसवे की सुरक्षा गुणवत्ता को दर्शाता है बल्कि यह भी इंगित करता है कि यदि अन्य सड़क श्रेणियों पर भी इसी तरह के आधुनिक सड़क सुरक्षा उपाय लागू किए जाएं तो दुर्घटना दर में उल्लेखनीय कमी लाई जा सकती है।

समग्र रूप से, इस तालिका से यह स्पष्ट होता है कि सड़क वर्गीकरण और दुर्घटनाओं के बीच सीधा संबंध है। जहाँ बेहतर निर्माण, उचित सिग्नेज, आधुनिक इंजीनियरिंग और नियंत्रित गति वाले मार्गों पर दुर्घटनाएँ न्यूनतम होती हैं, वहीं सड़कों की गुणवत्ता में कमी और यातायात प्रबंधन की कमजोरियों वाले मार्गों पर दुर्घटनाएँ अधिक और गंभीर होती हैं। कुल 925 घातक दुर्घटनाएँ, 572 गंभीर चोट वाली दुर्घटनाएँ तथा 125 मामूली चोटों वाली दुर्घटनाएँ इस बात की पुष्टि करती हैं कि सड़क सुरक्षा को बेहतर बनाने के लिए बहुआयामी रणनीति की आवश्यकता है। राज्य में कुल 1054 मौतें और 1104 लोग गंभीर रूप से घायल हुए, जो किसी भी स्तर पर स्वीकार्य नहीं हैं और यह दर्शाता है कि सड़क सुरक्षा सुधार राज्य सरकार, लोक निर्माण विभाग, परिवहन विभाग और पुलिस प्रशासन के लिए सर्वोच्च प्राथमिकता होनी चाहिए।

इस विश्लेषण के आधार पर यह कहा जा सकता है कि दुर्घटनाओं को कम करने हेतु—खासतौर पर नेशनल हाईवे, स्टेट हाईवे तथा ग्रामीण सड़कों पर—सड़क इंजीनियरिंग सुधार, यातायात नियमों का कड़ाई से पालन, गति नियंत्रण, शराब पीकर वाहन चलाने पर सख्त कार्यवाही, सड़क किनारे सुरक्षा अवसंरचना (गॉर्ड रेल, रंबल स्ट्रिप्स आदि), ब्लैक स्पॉट सुधार, और व्यापक जन-जागरूकता अभियान अत्यंत आवश्यक हैं। पर्वतीय क्षेत्रों के लिए विशेष सुरक्षा मानक विकसित किए जाने चाहिए, क्योंकि ढलान और मोड़ों वाले मार्गों पर दुर्घटनाएँ सामान्य रूप से अधिक घातक सिद्ध होती हैं। इसके साथ ही उन्नत तकनीकी समाधान जैसे—इंटेलिजेंट ट्रैफिक मैनेजमेंट सिस्टम, स्वचालित चालान प्रणाली, स्पीड डिटेक्शन कैमरे और सड़क सुरक्षा ऑडिट/दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी ला सकते हैं।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में उत्तराखण्ड में विभिन्न श्रेणी की सड़कों पर हुई दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों की संख्या को दर्शाता है। विश्लेषण से स्पष्ट है कि नेशनल हाईवे (National Highways) सबसे अधिक दुर्घटना-प्रभावित सड़क श्रेणी है। यहाँ कुल 840 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 564 व्यक्तियों की मृत्यु और 749 व्यक्ति घायल हुए। नेशनल हाईवे पर तेज गति, भारी यातायात प्रवाह और लंबी दूरी के वाहनों की अधिकता दुर्घटनाओं की उच्च संख्या का प्रमुख कारण है।

स्टेट हाईवे (State Highways) पर दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत कम पाई गईं। यहाँ वर्षभर में 283 दुर्घटनाएँ, 167 मृतक और 223 घायल दर्ज हुए। स्टेट हाईवे पर स्थानीय और मध्यम दूरी के वाहनों का मिश्रण होता है, जिससे जोखिम मध्यम स्तर का रहता है।

अन्य सड़कों (Other Roads) पर दुर्घटनाओं की संख्या भी उल्लेखनीय है। यहाँ 568 दुर्घटनाएँ, 323 मृतक और 516 घायल सामने आए। ग्रामीण एवं शहरी संपर्क मार्गों की गुणवत्ता, सड़क सुरक्षा संकेतों की कमी और अनियंत्रित गति इसके प्रमुख कारण हो सकते हैं।

एक्सप्रेसवे (Expressways) पर वर्ष 2024 में कोई दुर्घटना दर्ज नहीं हुई, जो इस बात को दर्शाता है कि नियंत्रित पहुँच (Controlled Access) और बेहतर इंजीनियरिंग सुरक्षा को बढ़ाती है। समग्र रूप से देखा जाए तो राज्य में सबसे अधिक जोखिम नेशनल हाईवे पर है, जिस पर सुरक्षा सुधार हेतु विशेष ध्यान की आवश्यकता है।

समग्र रूप से देखा जाए तो राज्य में सबसे अधिक जोखिम नेशनल हाईवे पर है, जिस पर सुरक्षा सुधार हेतु विशेष ध्यान की आवश्यकता है।

5. Accidents Classified According to Road Environment

Accident Spot	Number of Accide					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Residential Area	153	108	42	13	316	166	176	96
Institutional Area	26	21	5	2	54	27	28	14
Market/ Commercial area	152	139	36	17	344	165	182	65
Open Area	551	280	41	34	906	642	647	203
Others (Specify)	43	24	1	3	71	54	71	6
TOTAL	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका उत्तराखण्ड राज्य में सड़क दुर्घटनाओं को सड़क परिवेश (Road Environment) के आधार पर वर्गीकृत करती है और यह दर्शाती है कि किस प्रकार विभिन्न भौगोलिक व सामाजिक वातावरण दुर्घटनाओं की संख्या एवं गंभीरता को प्रभावित करते हैं। यह वर्गीकरण दुर्घटना-प्रवण क्षेत्रों की पहचान, रोकथाम रणनीतियों के निर्माण तथा सड़क सुरक्षा मानकों को सुदृढ़ करने के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। वर्ष भर में कुल 1691 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 925 घातक, 572 गंभीर चोट, 125 मामूली चोट, तथा 69 बिना चोट की घटनाएँ सम्मिलित हैं। इन दुर्घटनाओं में कुल 1054 व्यक्तियों की मृत्यु, 1104 गंभीर घायल, तथा 384 मामूली घायल हुए। आंकड़ों से स्पष्ट है कि सड़क परिवेश सड़क सुरक्षा को गहराई से प्रभावित करता है, और दुर्घटनाओं का अधिकांश बोझ कुछ विशिष्ट वातावरणों में केंद्रित है।

सर्वप्रथम, Open Area (खुले क्षेत्र) दुर्घटना स्थान के रूप में सबसे अधिक जोखिमपूर्ण श्रेणी के रूप में सामने आता है। यहाँ कुल 906 दुर्घटनाएँ हुईं, जो सभी दुर्घटनाओं का लगभग 54% हैं। खुले क्षेत्रों में 551 घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं और कुल 642 लोग मारे गए। यह आंकड़ा अत्यंत गंभीर है और दर्शाता है कि खुले क्षेत्रों में यातायात नियंत्रण, गति-सीमा, सड़क सुरक्षा अवयवों और निगरानी का अभाव दुर्घटनाओं की घातकता को कई गुना बढ़ा देता है। खुले क्षेत्रों में सड़कें अक्सर चौड़ी होती हैं, वाहन चालक गति सीमा का पालन कम करते हैं, और दृश्यता अधिक होने के कारण चालक तेज गति से वाहन चलाने का जोखिम लेते हैं। साथ ही, इन क्षेत्रों में सड़क के किनारे सुरक्षा बैरियर, गति अवरोधक, चेतावनी चिह्न तथा नाइट रिफ्लेक्टिव मार्किंग का अभाव होता है। ओवरस्पीडिंग, ओवरटेकिंग, थकान और सड़क पर अचानक आने वाले पशु अथवा बाधाओं के कारण दुर्घटनाओं की गंभीरता और बढ़ जाती है। खुले क्षेत्रों में 647 गंभीर घायल और 203 मामूली घायल हुए, जो दर्शाता है कि इन क्षेत्रों में घटित दुर्घटनाएँ न केवल अधिक होती हैं, बल्कि अत्यंत गंभीर भी होती हैं।

दूसरी प्रमुख श्रेणी है Market/Commercial Area (बाजार एवं वाणिज्यिक क्षेत्र), जहाँ कुल 344 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें से 152 घातक दुर्घटनाएँ और कुल 165 मृतक दर्ज किए गए। बाजार क्षेत्रों में यातायात घनत्व अत्यधिक होता है, और पैदल यात्री, दोपहिया, तीनपहिया, साइकिल, व्यावसायिक वाहन, दुकानें तथा सड़क किनारे पार्किंग का मिश्रित वातावरण सड़क दुर्घटनाओं के लिए अत्यधिक संवेदनशील होता है। बाजार क्षेत्रों में 182 गंभीर घायल और 65 मामूली घायल हुए। वाणिज्यिक क्षेत्रों में दुर्घटनाओं का मुख्य कारण भीड़भाड़, अवैध पार्किंग, संकरी सड़कें, अतिक्रमण, असंगठित यातायात और पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित मार्गों का अभाव है। यह आंकड़ा इस बात को रेखांकित करता है कि बाजार क्षेत्रों में सड़क सुरक्षा अवसंरचना—जैसे पेडस्ट्रियन क्रॉसिंग, स्पीड ब्रेकर, ट्रैफिक सिग्नल और समुचित रूट डायवर्जन की अत्यंत आवश्यकता है।

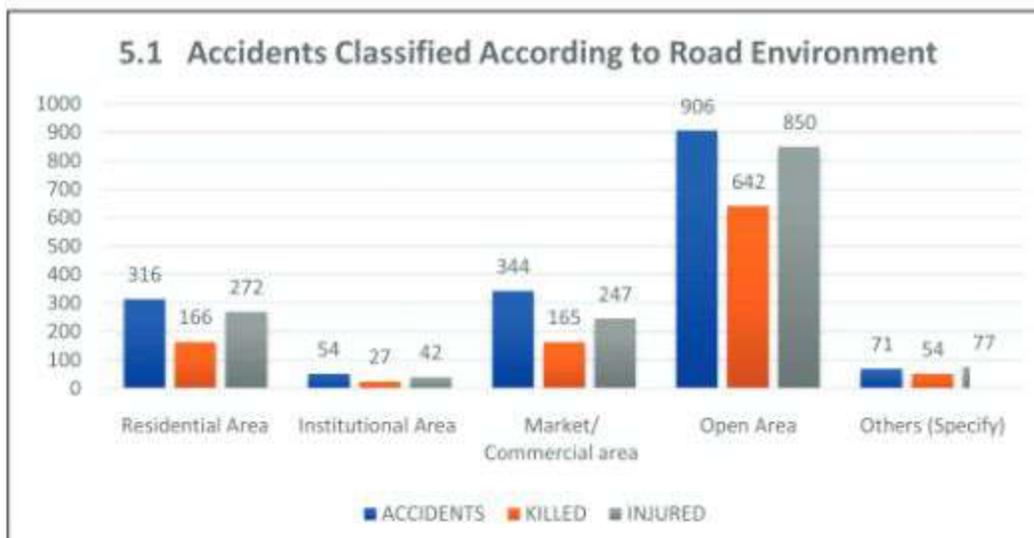
तीसरी प्रमुख श्रेणी Residential Area (आवासीय क्षेत्र) है, जहाँ कुल 316 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें 153 घातक, 108 गंभीर चोट तथा 42 मामूली चोट की घटनाएँ दर्ज की गईं। इस वातावरण में कुल 166 व्यक्तियों की मृत्यु और 176 गंभीर घायल हुए, जबकि 96 लोग मामूली घायल हुए। आवासीय क्षेत्रों में अपेक्षाकृत धीमी गति, छोटे मार्ग, स्कूल और पार्कों का मौजूद होना, तथा स्थानीय यातायात की अधिकता के बावजूद दुर्घटनाओं का भारी बोझ चिंताजनक है। इसका मुख्य कारण तेज गति से गुजरने वाले बाहरी वाहन, सड़क पर खेलते बच्चे, सड़क किनारे पार्किंग, संकरी गलियाँ और कई स्थानों पर फुटपाथों का अभाव है। यह स्थिति बताती है कि आवासीय क्षेत्रों में 'Traffic Calming Measures'—जैसे स्पीड ब्रेकर, जेब्रा क्रॉसिंग, साइनबोर्ड, रंबल स्ट्रिप्स और सीमित गति क्षेत्र (Speed Restriction Zone)—लागू करना अत्यंत आवश्यक है।

Institutional Area (संस्थागत क्षेत्र) में कुल 54 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 28 घातक दुर्घटनाएँ और 27 मौतें दर्ज की गईं। इसके अलावा 28 गंभीर घायल और 14 मामूली घायल हुए। हालांकि संख्या में यह श्रेणी अन्य क्षेत्रों की तुलना में कम है, लेकिन स्कूल, अस्पताल, विश्वविद्यालय, कार्यालय आदि के आसपास होने वाली दुर्घटनाएँ सामाजिक दृष्टि से अधिक संवेदनशील मानी जाती हैं। संस्थागत क्षेत्रों में पैदल

यात्रियों की अधिक संख्या, वाहनों की अनियमित पार्किंग, प्रवेश-बिंदुओं पर भीड़, तथा सुरक्षा प्रबंधन के अभाव के कारण दुर्घटनाएँ होती हैं। इसलिए इन क्षेत्रों में बेहतर ट्रैफिक प्रबंधन, स्कूल-जोन सुरक्षा उपाय, संकेतक चिह्न, पेडैस्ट्रियन पाथवे और संस्थागत परिसर के समक्ष स्पीड लिमिट सुनिश्चित करना अत्यधिक आवश्यक है।

Others (Specify) श्रेणी में कुल 71 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 43 घातक और 24 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इस श्रेणी में 54 लोगों की मृत्यु और 71 गंभीर घायल हुए। यह श्रेणी उन अन्य विशिष्ट स्थानों को सम्मिलित करती है जो तालिका की मुख्य श्रेणियों में नहीं आते—जैसे निर्माण-स्थल, पुल, घाटी किनारे, तीर्थस्थल मार्ग, या अन्य विशिष्ट जोखिम क्षेत्र। यह श्रेणी इस बात का संकेत करती है कि दुर्घटनाओं के जोखिम को समझने के लिए सभी विशिष्ट परिस्थितियों पर ध्यान देना आवश्यक है।

समग्र रूप से देखा जाए तो सड़क परिवेश दुर्घटनाओं की आवृत्ति और गंभीरता में अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। Open Area दुर्घटनाओं का केंद्र है, जबकि Market और Residential Areas में मिश्रित यातायात और मानव गतिविधि दुर्घटनाओं को संवेदनशील बनाती है। वहीं, Institutional Areas में सुरक्षा व्यवहार की कमी दुर्घटनाओं को जन्म देती है। इन आंकड़ों के आधार पर स्पष्ट है कि राज्य में सड़क सुरक्षा रणनीति को स्थान-आधारित दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है—जहाँ प्रत्येक क्षेत्र की प्रकृति और जोखिम के अनुसार सटीक सुरक्षा उपाय लागू किए जाएँ।



ग्राफ में वर्ष 2023 के दौरान उत्तराखण्ड में विभिन्न प्रकार के क्षेत्रों में हुई सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों की संख्या दर्शाई गई है। विश्लेषण से स्पष्ट है कि ओपन एरिया (Open Area) सड़क दुर्घटनाओं के लिए सबसे अधिक संवेदनशील क्षेत्र है। यहाँ 906 दुर्घटनाएँ, 642 मृतक, और 850 घायल दर्ज किए गए। खुले क्षेत्रों में वाहन चालकों द्वारा तेज गति, ओवरटेकिंग, तथा रात के समय दृश्यता कम होने के कारण दुर्घटना का जोखिम बढ़ जाता है।

इसके बाद मार्केट/कमर्शियल एरिया दूसरे स्थान पर रहा, जहाँ 344 दुर्घटनाएँ, 165 मृतक और 247 घायल पाए गए। बाजार क्षेत्रों में भीड़भाड़, अव्यवस्थित पार्किंग, तथा पैदल यात्रियों की अधिक संख्या दुर्घटनाओं में वृद्धि का प्रमुख कारण है।

रेजिडेंशियल एरिया में 316 दुर्घटनाएँ, 166 मृतक, और 272 घायल सामने आए। आवासीय क्षेत्रों में सड़क सुरक्षा अवसंरचना, स्पीड-कंट्रोल उपायों की कमी तथा अचानक सड़क पार करने की प्रवृत्ति इसके मुख्य कारण हैं।

इंस्टिट्यूशनल एरिया अपेक्षाकृत सुरक्षित रहा, जहाँ केवल 54 दुर्घटनाएँ, 27 मृतक, और 42 घायल दर्ज हुए। इसी प्रकार "अन्य क्षेत्र" श्रेणी में दुर्घटनाओं की संख्या कम पाई गई।

समग्र रूप से देखा जाए तो ओपन एरिया और कमर्शियल एरिया सबसे अधिक जोखिमपूर्ण हैं, जिनमें सड़क सुरक्षा उपायों को प्राथमिकता से लागू किए जाने की आवश्यकता है।

6. Accidents Classified According to Road Features

Road Features	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
1. Straight Road	657	376	75	42	1150	724	727	170
2. Curved Road	166	140	40	23	369	215	280	163
3. Bridge	52	24	7	2	85	58	45	21
4. Culvert	17	14	2	0	33	22	23	20
5. Pot Holes	1	0	0	0	1	1	0	1
6. Steep Grade	0	0	0	0	0	0	0	0
7. Ongoing Road Works/Under Construction	1	0	0	0	1	1	0	0
8. Others (Specify)	31	18	1	2	52	33	29	9
TOTAL	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका वर्ष 2023 के दौरान सड़क की विभिन्न भौतिक विशेषताओं पर हुई दुर्घटनाओं का संक्षिप्त एवं महत्वपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत करती है। सड़क की संरचना, मोड़, ढलान, पुल, गड्ढे आदि दुर्घटनाओं की संख्या और गंभीरता को सीधे प्रभावित करते हैं। कुल 1691 सड़क दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 925 घातक, 572 गंभीर, 125 मामूली, और 69 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में कुल 1054 मौतें और 1488 (1104+384) गंभीर घायल दर्ज हुए।

1- Straight Road (सीधी सड़क)

अधिकांश दुर्घटनाएँ सीधी सड़कों पर हुई हैं। कुल 1150 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 657 घातक थीं। इन दुर्घटनाओं में 724 व्यक्तियों की मृत्यु और 727 गंभीर घायल हुए। सीधी सड़क पर अधिक गति, लापरवाही, मोबाइल का उपयोग, थकान तथा लंबे समय तक वाहन चलाने से ध्यान भटकना दुर्घटना का प्रमुख कारण पाया गया। यह आंकड़ा दर्शाता है कि सीधी सड़कें भी अत्यधिक जोखिमपूर्ण बन सकती हैं यदि गति नियंत्रण और सतर्कता का पालन न किया जाए।

2. Curved Road (मोड़ वाली सड़क)

दूसरे स्थान पर मोड़ वाली सड़कों पर 369 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें 166 घातक घटनाएँ हुईं और 215 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। सीमित दृश्यता, तेज ढलान और तीखे मोड़ों पर ओवरटेकिंग दुर्घटना का प्रमुख कारण पाया गया। मोड़ वाले स्थानों पर बैरियर, रिफ्लेक्टिव साइन और गति सीमा का पालन अत्यंत आवश्यक है।

3. Bridge (पुल)

पुलों पर कुल 85 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 52 घातक थीं। इन दुर्घटनाओं में 58 लोगों की मृत्यु हुई। पुल संकरे होने, किनारों पर बैरियर की कमी, फिसलन तथा अचानक मोड़ आने से दुर्घटना का खतरा बढ़ जाता है।

4. Culvert (नाले/छोटे पुल)

कुल 33 दुर्घटनाएँ Culvert पर दर्ज की गईं, जिनमें 17 घातक थीं। इनमें 22 मौतें हुईं। यह स्थान अक्सर संकरे होते हैं और रात्रि में इनकी दृश्यता कम होती है। उचित संकेतक व सुरक्षा बैरियर अनिवार्य हैं।

5. Pot Holes (गड्ढे)

गड्ढों के कारण केवल 1 दुर्घटना दर्ज हुई, परंतु इसमें 1 व्यक्ति की मृत्यु हुई। यद्यपि संख्या कम है, पर गड्ढे सड़क सुरक्षा के छिपे हुए खतरे हैं और वाहन असंतुलन का कारण बनते हैं।

6. Steep Grade (खड़ी ढलान)

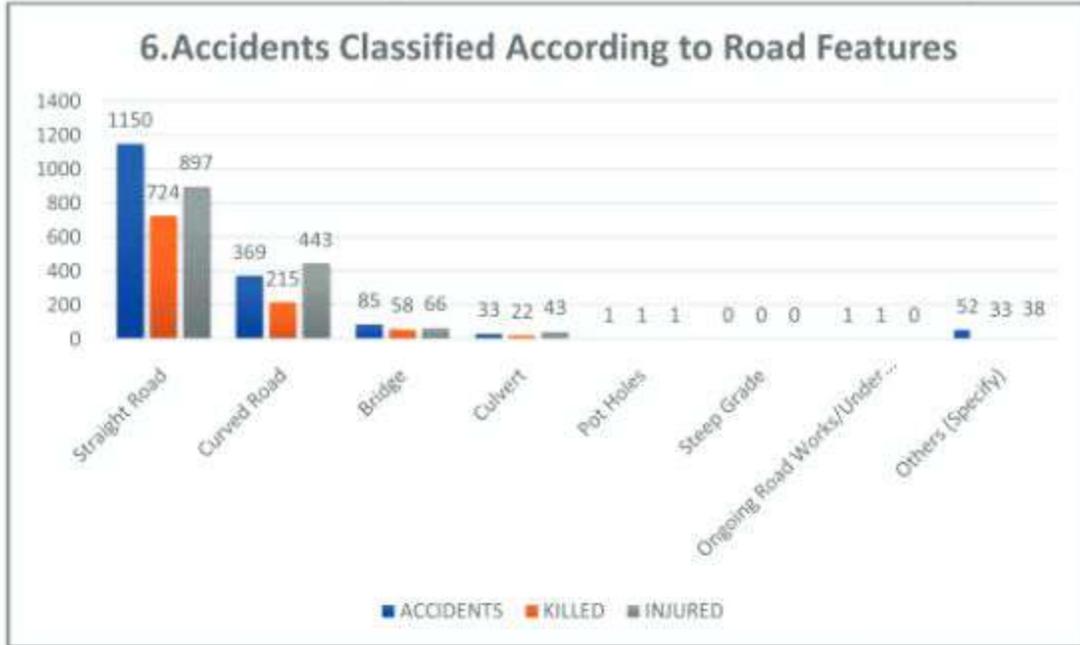
इस श्रेणी में कोई दुर्घटना दर्ज नहीं हुई। यह दर्शाता है कि ढलान वाले मार्गों पर यातायात कम है या चालक अधिक सावधानी बरतते हैं।

7. Road Construction Area

निर्माणाधीन सड़कों पर 1 दुर्घटना हुई और 1 व्यक्ति की मृत्यु हुई। इन क्षेत्रों में उचित बैरिकेडिंग और संकेतक आवश्यक हैं।

8. Others (अन्य सड़क विशेषताएँ)

इस श्रेणी में 52 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 31 घातक थीं। इसमें 33 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। इस श्रेणी में तीर्थस्थल मार्ग, जंगल रोड, अस्थायी मार्ग, या विशेष जोखिम वाले स्थान शामिल हो सकते हैं।



प्रस्तुत ग्राफ के अनुसार वर्ष 2023 में सड़क दुर्घटनाओं को सड़क की भौतिक विशेषताओं के आधार पर वर्गीकृत किया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि सीधी सड़कों (Straight Road) पर दुर्घटनाओं की संख्या सर्वाधिक रही। इस श्रेणी में कुल 1150 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 724 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 897 व्यक्ति घायल हुए। यह दर्शाता है कि अपेक्षाकृत सुरक्षित मानी जाने वाली सीधी सड़कों पर तेज गति एवं लापरवाही प्रमुख कारण हैं। घुमावदार सड़कों (Curved Road) पर 369 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 215 मौतें और 443 घायल दर्ज किए गए। पर्वतीय राज्य उत्तराखण्ड में घुमावदार सड़कों की अधिकता के कारण यह आंकड़ा महत्वपूर्ण है और विशेष सतर्कता की आवश्यकता को दर्शाता है। पुलों (Bridge) पर 85 दुर्घटनाएँ, 58 मौतें और 66 घायल दर्ज किए गए। वहीं पुलिया (Culvert) पर 33 दुर्घटनाएँ, 22 मौतें तथा 43 घायल हुए। गड्ढों (Pote Hole) से संबंधित दुर्घटनाएँ संख्या में कम (1 दुर्घटना) रहीं, परंतु यह सड़क रखरखाव की निरंतर आवश्यकता को इंगित करती हैं। तेज ढाल (Stape Grade) तथा चल रहे सड़क कार्य (Ongoing Road work) से संबंधित दुर्घटनाएँ नगण्य पाई गईं।

अन्य श्रेणी (Others) में 52 दुर्घटनाएँ, 33 मौतें और 38 घायल दर्ज किए गए। समग्र रूप से यह विश्लेषण दर्शाता है कि सड़क डिजाइन, गति नियंत्रण और चेतावनी संकेतों को सुदृढ़ करना दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु अत्यंत आवश्यक है।

7. Accidents Classified According to Junction Type

Junction Type	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
T Junction	8	17	2	1	28	10	21	11
Y Junction	7	7	0	0	14	8	7	0
Four Arm Junction	12	16	7	4	39	12	20	11
Staggered Junction	0	0	0	0	0	0	0	0
Round About Junction	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	27	40	9	5	81	30	48	22

प्रस्तुत तालिका वर्ष 2023 के दौरान विभिन्न प्रकार के जंक्शनों (Junctions) पर घटित सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण प्रस्तुत करती है। सड़क जंक्शन यातायात के सबसे संवेदनशील बिंदु होते हैं, जहाँ वाहनों की गति, दिशा और प्रवाह सभी बदलते हैं। इसलिए जंक्शन पर दुर्घटना होने की संभावना सामान्य सड़कों की तुलना में अधिक होती है। तालिका के अनुसार कुल 81 दुर्घटनाएँ विभिन्न जंक्शनों पर दर्ज की गईं, जिनमें 27 घातक, 40 गंभीर चोट, 9 मामूली चोट, और 5 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 30 व्यक्तियों की मृत्यु और 48 गंभीर घायल, जबकि 22 मामूली घायल हुए।

1. T & Junction

T-जंक्शन पर कुल 28 दुर्घटनाएँ यहाँ हुईं, जिनमें 8 घातक, 17 गंभीर, और 2 मामूली चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 10 लोग मारे गए और 21 गंभीर घायल हुए। T-जंक्शन पर दाएँ-बाएँ से आने वाले वाहनों की गति और दिशा का सही अनुमान न लगा पाना, गलत ओवरटेकिंग, तथा बिना इंडिकेटर के मोड़ लेना प्रमुख कारण पाए गए। ऐसे स्थानों पर संकेतक बोर्ड, स्पीड ब्रेकर और उचित दृश्यता सुनिश्चित करना आवश्यक है।

2. Y & Junction

Y-जंक्शन पर कुल 14 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। इनमें 7 घातक दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 8 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। 7 लोग गंभीर घायल हुए। Y-जंक्शन का जटिल डिजाइन, विशेष रूप से पहाड़ी क्षेत्रों में, चालक के लिए चुनौतीपूर्ण होता है। अक्सर वाहन चालक गलत दिशा का अनुमान लगाकर दुर्घटना का शिकार हो जाते हैं। यहाँ उचित साइनेज और सड़कों पर रिफ्लेक्टिव मार्किंग की आवश्यकता है।

3. Four Arm Junction

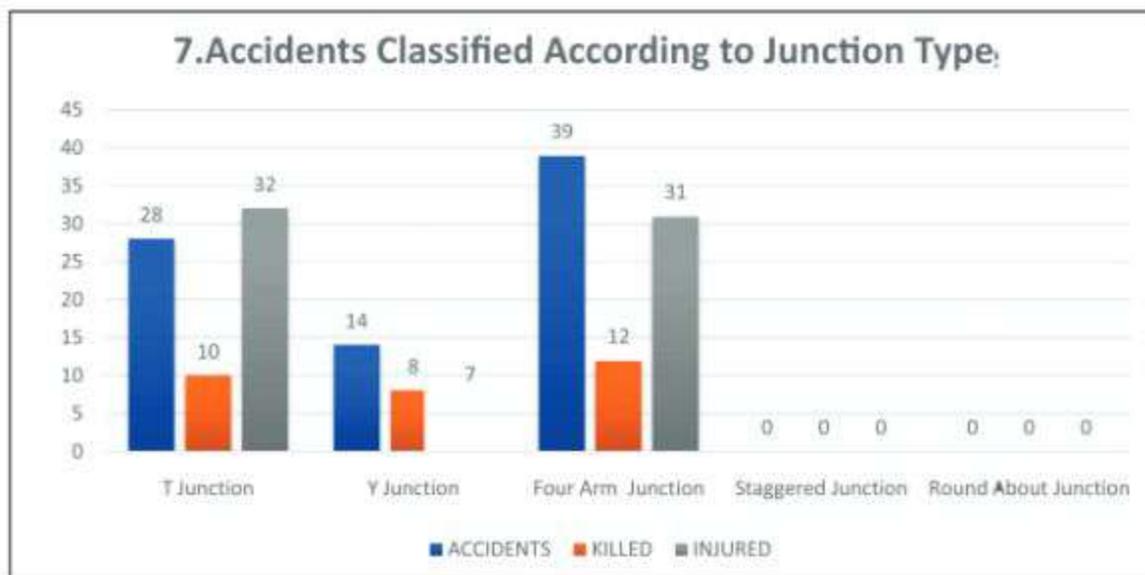
सबसे अधिक जोखिमपूर्ण श्रेणियों में से एक Four Arm Junction (चार-मार्गीय चौराहा) है। कुल 39 दुर्घटनाएँ यहाँ हुईं, जिनमें 12 घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इन दुर्घटनाओं में 12 लोगों की मृत्यु और 20 गंभीर घायल हुए। Four Arm Junction पर यातायात कई दिशाओं से आता है, जिससे टकराव की संभावना अधिक हो जाती है। सिग्नल की अनुपस्थिति, अवैध पार्किंग, तेज रफ्तार और पैदल यात्री गतिविधि दुर्घटनाओं को बढ़ाती हैं। यहाँ ट्रैफिक सिग्नल, जेब्रा क्रॉसिंग तथा राउंडअबाउट समाधान लागू किया जाना चाहिए।

4. Staggered Junction

तालिका के अनुसार Staggered Junction पर कोई दुर्घटना दर्ज नहीं की गई। यह संकेत करता है कि या तो ऐसे जंक्शन कम हैं या उनमें यातायात प्रवाह नियंत्रित है। फिर भी, इन स्थानों पर स्पष्ट संकेतक और रात्रिकालीन प्रकाश महत्वपूर्ण हैं।

5. Round About Junction

Round About पर भी कोई दुर्घटना दर्ज नहीं हुई, जो दर्शाता है कि गोलचक्कर यातायात नियंत्रण के लिए सुरक्षित और प्रभावी विकल्प हो सकते हैं। जहाँ सड़कें उपयुक्त चौड़ाई और डिजाइन के साथ उपलब्ध हैं, वहाँ राउंड-अबाउट दुर्घटना रोकथाम में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं।



प्रस्तुत ग्राफ के अनुसार सड़क दुर्घटनाओं को चौराहेएजंक्शन के प्रकार के आधार पर वर्गीकृत किया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि चार भुजा चौराहा (Four Arm Junction) दुर्घटनाओं की दृष्टि से सर्वाधिक संवेदनशील पाया गया। इस श्रेणी में कुल 39 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 12 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 31 व्यक्ति घायल हुए। यह दर्शाता है कि चार दिशाओं से आने वाले यातायात के कारण टकराव की संभावना अधिक रहती है।

टी-जंक्शन (T Junction) पर 28 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 10 मौतें और 32 घायल दर्ज किए गए। यह संख्या भी उल्लेखनीय है और संकेत देती है कि साइड रोड से मुख्य मार्ग पर प्रवेश के दौरान सावधानी की कमी दुर्घटनाओं का कारण बनती है।

वाई-जंक्शन (Y Junction) पर तुलनात्मक रूप से कम, परंतु महत्वपूर्ण 14 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 8 मौतें और 7 घायल हुए।

ग्राफ के अनुसार स्टैगर्ड जंक्शन (Staggered Junction) एवं राउंड अबाउट (Round About Junction) पर वर्ष के दौरान कोई दुर्घटना दर्ज नहीं की गई, जो यह दर्शाता है कि उचित डिजाइन, संकेतक एवं गति नियंत्रण दुर्घटनाओं को प्रभावी रूप से कम कर सकते हैं।

समग्र रूप से यह विश्लेषण इंगित करता है कि बहु-दिशात्मक चौराहों पर ट्रैफिक इंजीनियरिंग सुधार, स्पष्ट रोड मार्किंग, सिग्नल व्यवस्था, स्पीड कंट्रोल तथा जन-जागरूकता अभियानों की आवश्यकता है। इन उपायों के माध्यम से जंक्शन-आधारित सड़क दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी लाई जा सकती है।

हेलमेट पहनें - सिर की सुरक्षा जरूरी है

8. Accidents Classified According to Traffic Control at Junction

Traffic Control	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Traffic light Signal	6	23	3	2	34	7	26	4
Police Controlled	4	4	1	2	11	4	7	4
Stop Sign	0	0	0	0	0	0	0	0
Flashing signal/ blinker	3	3	1	0	7	4	3	3
Uncontrolled	14	10	4	1	29	15	12	11
Total	27	40	9	5	81	30	48	22

प्रस्तुत तालिका में विभिन्न प्रकार की ट्रैफिक नियंत्रण प्रणालियों के अनुसार वर्षभर में हुई सड़क दुर्घटनाओं का विवरण दिया गया है। ट्रैफिक नियंत्रण व्यवस्था सड़क सुरक्षा का महत्वपूर्ण घटक है। जहाँ संकेतक, सिग्नल और पुलिस नियंत्रण मजबूत होता है, वहाँ दुर्घटनाओं की संभावना कम हो जाती है। इसके विपरीत, बिना नियंत्रण वाले क्षेत्रों में दुर्घटनाएँ अधिक और गंभीर पाई जाती हैं। तालिका के अनुसार कुल 81 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 27 घातक, 40 गंभीर चोट, 9 मामूली चोट और 5 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 30 व्यक्तियों की मृत्यु और 48 गंभीर घायल, जबकि 22 मामूली घायल दर्ज किए गए।

1. Traffic Light Signal (ट्रैफिक लाइट सिग्नल)

इस श्रेणी में कुल 34 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें 6 घातक, 23 गंभीर चोट, और 3 मामूली चोट की घटनाएँ शामिल हैं। ट्रैफिक सिग्नल वाले क्षेत्रों में 7 लोगों की मृत्यु और 26 गंभीर घायल हुए। यह दर्शाता है कि सिग्नल होने के बावजूद तेज गति से रेड लाइट जंप करना, अचानक लेन बदलना और समय पर रुक न पाना दुर्घटनाओं का मुख्य कारण है। सिग्नल वाले चौराहों पर 'Red Light Violation Detection (RLVD)' प्रणाली तथा CCTV निगरानी को और मजबूत करने की आवश्यकता है।

2. Police Controlled (पुलिस नियंत्रित चौराहे)

इस श्रेणी में कुल 11 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। इनमें 4 घातक और 4 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 4 लोग मारे गए और 7 गंभीर घायल हुए। पुलिस नियंत्रण वाले स्थानों पर दुर्घटना का कारण आमतौर पर लापरवाही, संकेतों का पालन न करना, तथा भीड़-भाड़ के समय तेज गति से वाहन निकालने का प्रयास पाया गया। इन चौराहों पर उचित बैरिकेडिंग, स्पीड कंट्रोल और हाई-विजिबिलिटी गियर का उपयोग बढ़ाना आवश्यक है।

3. Stop Sign (रुकने का संकेत)

इस श्रेणी में एक भी दुर्घटना दर्ज नहीं हुई। यह दर्शाता है कि जहाँ स्पष्ट Stop Sign होता है, वहाँ वाहन नियंत्रित गति से चलते हैं और दुर्घटना जोखिम कम होता है। यह मॉडल कई अन्य चौराहों पर भी लागू किया जा सकता है।

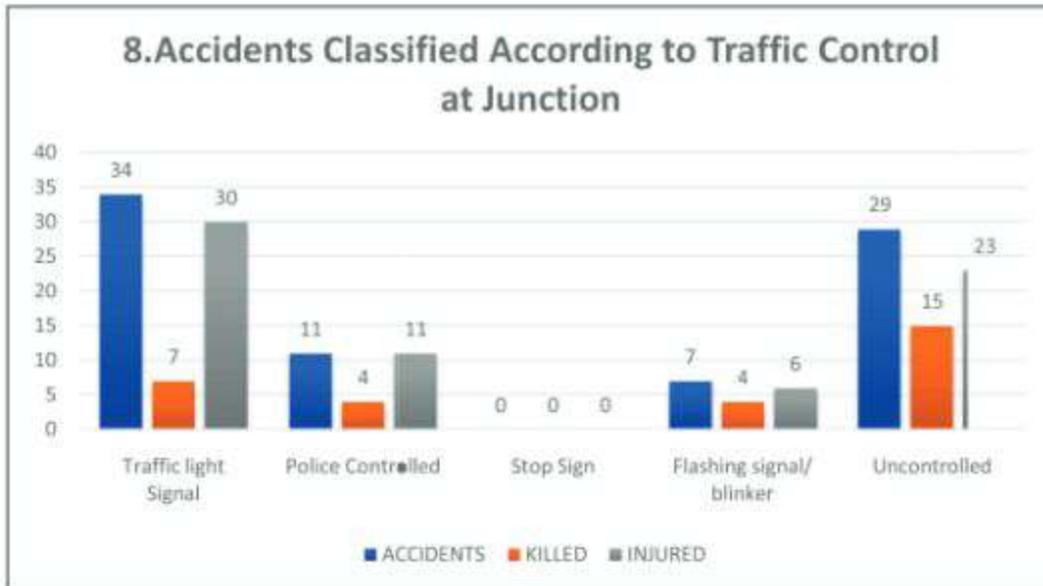
4. Flashing Signal / Blinker (चमकने वाले सिग्नल / ब्लिंकर)

इस श्रेणी में 7 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 3 घातक, 3 गंभीर, और 1 मामूली घटना शामिल है। इन दुर्घटनाओं में 4 लोगों की मृत्यु और 3 गंभीर घायल हुए। ब्लिंकर सिग्नल अक्सर रात में उपयोग किए जाते हैं, परंतु कम दृश्यता और तेज गति से चलने वाले वाहनों के कारण कई बार वाहन चालक समय पर संकेत नहीं देख पाते। इसलिए ब्लिंकर वाले चौराहों पर रिफ्लेक्टिव बोर्ड, स्ट्रीट लाइट और स्पीड ब्रेकर लगाने की आवश्यकता है।

5. Uncontrolled Junction (बिना नियंत्रण वाले चौराहे)

सबसे अधिक दुर्घटनाएँ यहीं दर्ज हुईं। कुल 29 दुर्घटनाएँ, जिनमें 14 घातक और 10 गंभीर घटनाएँ शामिल हैं। 15 व्यक्तियों की मृत्यु और 12 गंभीर घायल हुए। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि ट्रैफिक नियंत्रण प्रणाली न होने से दुर्घटना का खतरा कई गुना बढ़ जाता है। इस श्रेणी में दुर्घटनाओं का कारण तेज गति, गलत दिशा से आना, ओवरटेकिंग और दृश्यता का अभाव पाया गया। यह अत्यंत आवश्यक है कि सभी बिना नियंत्रण वाले चौराहों पर—

- ट्रैफिक संकेतक लगाए जाएँ.
- स्पीड ब्रेकर और चेतावनी चिन्ह लगाए जाएँ.
- आवश्यकता होने पर सिग्नल अथवा पुलिस नियंत्रण लागू किया जाए।



प्रस्तुत ग्राफ में सड़क दुर्घटनाओं को जंक्शन पर उपलब्ध ट्रैफिक नियंत्रण व्यवस्था के अनुसार वर्गीकृत किया गया है। आंकड़ों का विश्लेषण यह दर्शाता है कि ट्रैफिक नियंत्रण की उपलब्धता और उसका प्रभावी अनुपालन सड़क सुरक्षा में अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

ट्रैफिक लाइट सिग्नल वाले जंक्शनों पर सर्वाधिक 34 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 7 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 30 व्यक्ति घायल हुए। इससे यह संकेत मिलता है कि सिग्नल जंक्शनों पर नियमों की अवहेलना, रेड लाइट जंपिंग तथा तेज गति दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण हैं।

अनियंत्रित (Uncontrolled) जंक्शनों पर 29 दुर्घटनाएँ, 15 मौतें एवं 23 घायल दर्ज किए गए, जो यह स्पष्ट करता है कि जहाँ कोई ट्रैफिक नियंत्रण व्यवस्था नहीं है, वहाँ जोखिम अत्यधिक बढ़ जाता है। यह श्रेणी मृत्यु के मामलों में विशेष रूप से चिंताजनक है।

पुलिस द्वारा नियंत्रित जंक्शनों पर तुलनात्मक रूप से कम 11 दुर्घटनाएँ, 4 मौतें और 11 घायल पाए गए, जिससे स्पष्ट होता है कि मानवीय निगरानी दुर्घटनाओं को सीमित करने में प्रभावी है।

फ्लैशिंग सिग्नल, ब्लंकर वाले जंक्शनों पर 7 दुर्घटनाएँ, 4 मौतें एवं 6 घायल दर्ज किए गए। वहीं स्टॉप साइन वाले जंक्शनों पर किसी भी प्रकार की दुर्घटना दर्ज नहीं हुई, जो इसके प्रभावी उपयोग को दर्शाता है।

समग्र रूप से यह निष्कर्ष निकलता है कि अनियंत्रित एवं सिग्नल जंक्शनों पर विशेष ध्यान देने, ट्रैफिक नियमों के कड़ाई से पालन, सिग्नल अनुशासन, पुलिस उपस्थिति तथा स्टॉप साइन जैसे सरल नियंत्रण उपायों के विस्तार से सड़क दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी लाई जा सकती है।

गति समिति रखें - स्पीड से बचें।

9. Location of pedestrian accidents according to whether at Pedestrian Infrastructure

Pedestrian Infrastructure	Number of Accidents					Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	GI	MI
Zebra Crossing	7	3	0	0	10	7	3	0
Foot Bridge/Subway	0	0	0	0	0	0	0	0
Footpath	6	4	0	0	10	6	5	0
Others	206	166	38	0	410	210	215	47
Total	219	173	38	0	430	223	223	47

प्रस्तुत तालिका वर्ष के दौरान पैदल यात्री हेतु उपलब्ध विभिन्न अवसंरचनाओं—जैसे जेब्रा क्रॉसिंग, फुटपाथ, फुटब्रिज / सबवे आदि—पर हुई सड़क दुर्घटनाओं का विवरण प्रस्तुत करती है। पैदल यात्री सड़क उपयोगकर्ताओं का सबसे संवेदनशील समूह होता है, और सुरक्षित अवसंरचना का अभाव दुर्घटनाओं की गंभीरता को बढ़ा देता है। इस तालिका में कुल 430 दुर्घटनाएँ दर्ज की गई हैं, जिनमें 219 घातक, 173 गंभीर चोट, तथा 38 मामूली चोट वाली घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में कुल 223 लोगों की मृत्यु और 223 गंभीर घायल, तथा 47 मामूली घायल हुए।

1. Zebra Crossing (जेब्रा क्रॉसिंग)

जेब्रा क्रॉसिंग का उद्देश्य पैदल यात्रियों को सुरक्षित रूप से सड़क पार कराना होता है। इसके बावजूद कुल 10 दुर्घटनाएँ इस श्रेणी में दर्ज की गईं। इनमें 7 घातक और 3 गंभीर चोट की घटनाएँ हुईं, जबकि 7 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। इससे स्पष्ट है कि वाहन चालक कई बार जेब्रा क्रॉसिंग पर रुकने के नियम का पालन नहीं करते, जिससे पैदल यात्रियों की सुरक्षा प्रभावित होती है। ऐसे स्थानों पर रेड-लाइट कैमरे, सिग्नलाइज्ड क्रॉसिंग और रंबल स्ट्रिप जैसे उपायों की आवश्यकता है।

2. Foot Bridge/Subway (फुटब्रिज / सबवे)

इस श्रेणी में एक भी दुर्घटना दर्ज नहीं हुई। यह दर्शाता है कि जहाँ पैदल यात्रियों को सड़क पार करने हेतु सुरक्षित विकल्प उपलब्ध होते हैं, वहाँ दुर्घटना का जोखिम न्यूनतम होता है। यह मॉडल अन्य भीड़भाड़ वाले बाजारों और शहरी क्षेत्रों में लागू किया जा सकता है।

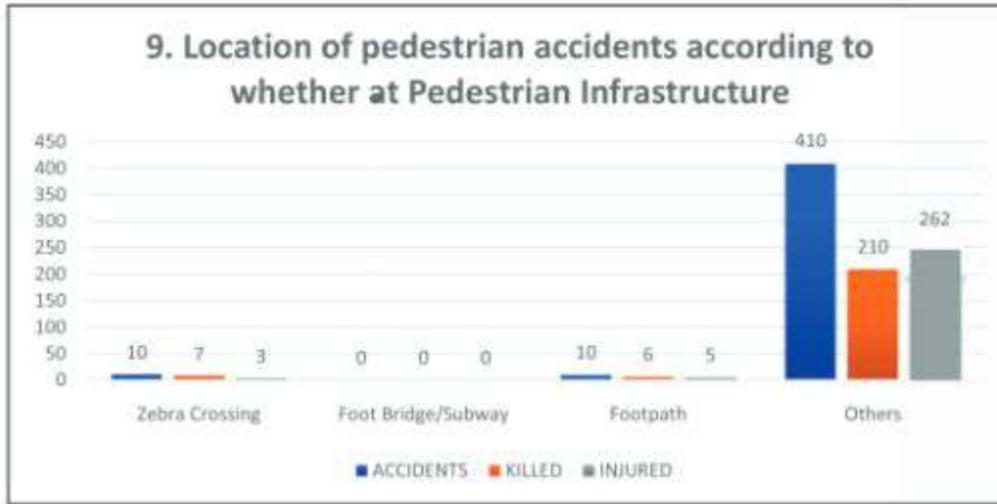
3. Footpath (फुटपाथ)

फुटपाथ पर कुल 10 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 6 घातक और 4 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 6 लोगों की मृत्यु और 5 गंभीर घायल हुए। यह स्थिति बताते हुए कि फुटपाथ का कई बार अवैध पार्किंग, टेलों, दुकानों या निर्माण सामग्री से अतिक्रमण कर लिया जाता है, जिससे पैदल यात्री सड़क पर उतरने को मजबूर होते हैं और दुर्घटना का जोखिम बढ़ जाता है। फुटपाथों की उपलब्धता को सुनिश्चित करना और अतिक्रमण हटाना अत्यंत आवश्यक है।

4. Others (अन्य पैदल यात्री क्षेत्र)

सबसे अधिक दुर्घटनाएँ इसी श्रेणी में दर्ज की गईं। कुल 410 दुर्घटनाएँ, जिनमें 206 घातक और 166 गंभीर चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 210 व्यक्तियों की मृत्यु और 215 गंभीर घायल दर्ज हुए, जबकि 47 लोगों को मामूली चोट आई।

इस श्रेणी में वे स्थान शामिल हैं जहाँ पैदल यात्रियों के लिए कोई स्पष्ट सुरक्षित सुविधा उपलब्ध नहीं थी—जैसे सड़क किनारे चलना, अनियंत्रित बाजार क्षेत्र, भीड़भाड़ वाली गलियाँ, स्कूलों और अस्पतालों के सामने, अथवा अंधेरे वाले रास्ते। यह आंकड़ा स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि पैदल यात्री सुविधाओं की कमी दुर्घटना जोखिम को कई गुना बढ़ा देती है।



प्रस्तुत ग्राफ में पैदल यात्रियों से संबंधित सड़क दुर्घटनाओं को इस आधार पर वर्गीकृत किया गया है कि दुर्घटना पैदल यात्री अवसंरचना (Pedestrian Infrastructure) पर हुई अथवा उसके बाहर।

आंकड़ों के अनुसार जेब्रा क्रॉसिंग पर कुल 10 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 7 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 3 व्यक्ति घायल हुए। यह दर्शाता है कि निर्धारित क्रॉसिंग उपलब्ध होने के बावजूद नियमों का पालन न होने से जोखिम बना रहता है। फुट ब्रिजएसबवे पर किसी भी प्रकार की दुर्घटना, मृत्यु या घायल का मामला दर्ज नहीं हुआ। यह तथ्य स्पष्ट करता है कि संरक्षित एवं पृथक पैदल यात्री अवसंरचना अत्यंत सुरक्षित है और इसके उपयोग से दुर्घटनाओं को प्रभावी रूप से रोका जा सकता है।

फुटपाथ पर 10 दुर्घटनाएँ, 6 मौतें एवं 5 घायल दर्ज किए गए। इससे संकेत मिलता है कि अतिक्रमण, वाहनों की अनधिकृत पार्किंग अथवा फुटपाथ की निरंतरता में कमी पैदल यात्रियों के लिए खतरा उत्पन्न करती है। सबसे अधिक दुर्घटनाएँ "अन्य स्थानों (Others)" पर हुईं, जहां 410 दुर्घटनाएँ, 210 मृतक एवं 262 घायल दर्ज किए गए। यह श्रेणी मुख्यतः उन स्थानों को दर्शाती है जहां पैदल यात्री अवसंरचना उपलब्ध नहीं है या लोग सड़क को अनधिकृत रूप से पार करते हैं।

निष्कर्षतः यह स्पष्ट है कि पैदल यात्री अवसंरचना, विशेषकर फुट ब्रिज एवं सबवे, दुर्घटनाओं को न्यूनतम करने में अत्यंत प्रभावी हैं। भविष्य में जेब्रा क्रॉसिंग के सुदृढीकरण, फुटपाथों को अतिक्रमण मुक्त करने तथा सुरक्षित क्रॉसिंग सुविधाओं के विस्तार से पैदल यात्रियों की सुरक्षा में उल्लेखनीय सुधार किया जा सकता है।

बच्चों के हाथ में Bike - खतरों में रहेगी Life

10 A. Location of pedestrian accidents according to whether at Pedestrian Infrastructure

Crime Vehicle	Bicycles	Two Wheelers	Auto Rickshaws	Cars, Taxis, Vans & LMV	Trucks/Lorries	Buses	Non-motorized vehicle (E-Rickshaw etc.)	Other	Total
Victim/Victim Vehicle									
Pedestrian	0	59	5	38	45	13	3	60	223
Bicycles	0	6	0	4	7	1	0	6	24
Two Wheelers	0	76	4	17	22	8	0	12	139
Auto Rickshaws	0	2	0	6	1	1	0	0	10
Cars, Taxis, Vans & LMV	0	11	0	70	123	6	0	7	217
Trucks/Lorries	0	21	0	84	131	15	2	51	304
Buses	0	10	2	11	17	24	0	0	64
Other non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Others	0	1	0	15	7	7	0	41	71
Total	0	186	13	245	353	75	5	177	1054

प्रस्तुत तालिका में वर्ष 2023 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में शामिल अपराधी वाहन (Crime Vehicle) और पीड़ित वाहन (Victim Vehicle) के प्रकार का तुलनात्मक विश्लेषण दिया गया है। यह मैट्रिक्स स्पष्ट करता है कि किस प्रकार का वाहन अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए अधिक जोखिम उत्पन्न करता है। वर्षभर में कुल 1054 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें विभिन्न वाहन श्रेणियाँ सम्मिलित रहीं। यह आंकड़े सड़क सुरक्षा नीति निर्धारण में अत्यंत उपयोगी हैं।

1. Pedestrians (पैदल यात्री)

पैदल यात्री सबसे अधिक प्रभावित समूहों में से एक हैं। कुल 223 दुर्घटनाओं में पैदल यात्री पीड़ित रहे। इनमें—

- 59 मामलों में अपराधी वाहन Two & Wheelers थे।
- 45 मामलों में Trucks/Lorries शामिल रहे।
- 38 मामलों में Cars, Taxis & LMV जिम्मेदार पाए गए।
- *13 दुर्घटनाएँ Buses से संबंधित थीं।

यह स्पष्ट है कि तेज गति वाले वाहन—विशेषकर ट्रक और दोपहिया—पैदल यात्रियों के लिए अधिक जोखिमपूर्ण साबित होते हैं। बाजार, आवासीय क्षेत्रों और स्कूल क्षेत्रों में पैदल यात्री सुरक्षा उपायों को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।

2. Bicycles (साइकिल चालक)

साइकिल चालकों से संबंधित कुल 24 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। इनमें—

- 7 दुर्घटनाएँ Trucks/Lorries से टकराने के कारण हुईं।
- 6 दुर्घटनाएँ Two & Wheelers से संबंधित रहीं।

साइकिल चालकों की सुरक्षा हेतु विशेष लेन, हेलमेट का उपयोग और दृश्यमान कपड़ों का प्रचार आवश्यक है।

3. Two & Wheelers (दोपहिया चालक)

यह श्रेणी अत्यंत संवेदनशील है। कुल 139 दुर्घटनाओं में दोपहिया वाहन पीड़ित रहे।

- 76 दुर्घटनाओं में अपराधी वाहन अन्य Two & Wheelers थे।
- 22 दुर्घटनाओं में Trucks/Lorries जिम्मेदार थे।
- *17 दुर्घटनाएँ Cars/Taxis/LMV से हुईं।

यह दर्शाता है कि दो पहिया वाहनों में आपसी टकराव तथा भारी वाहनों द्वारा टक्कर एक प्रमुख समस्या है। दोपहिया चालकों के लिए हेलमेट, ओवरस्पीड नियंत्रण और लेन अनुशासन अनिवार्य रूप से लागू किया जाना चाहिए।

4. Cars, Taxis, Vans & LMV

इस श्रेणी में कुल 217 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं।

- 70 दुर्घटनाओं में पीड़ित कारें दोपहिया से टकराईं।
- 123 मामलों में Trucks/Lorries अपराधी वाहन थे।

यह आंकड़ा बताता है कि भारी वाहनों और रूट के बीच गति, आकार और ब्रेकिंग दूरी का अंतर गंभीर दुर्घटनाओं का कारण बनता है।

5. Trucks/Lorries (भारी वाहन)

ट्रक और लोरी दुर्घटनाओं में सबसे अधिक घातक साबित हुए। कुल 304 दुर्घटनाएँ इस श्रेणी में दर्ज हुईं।

- 131 दुर्घटनाओं में Trucks/Lorries ने LMV को टक्कर मारी।
- 84 मामलों में ट्रकों ने Cars/Taxis/LMV को प्रभावित किया।
- 51 मामलों में 'Other vehicles' पीड़ित रहे।

भारी वाहन चालक लंबी यात्रा, रात्रिकालीन ड्राइविंग और ओवरलोडिंग के चलते अधिक जोखिम पैदा करते हैं। इन पर अतिरिक्त निगरानी की आवश्यकता है।

6. Buses

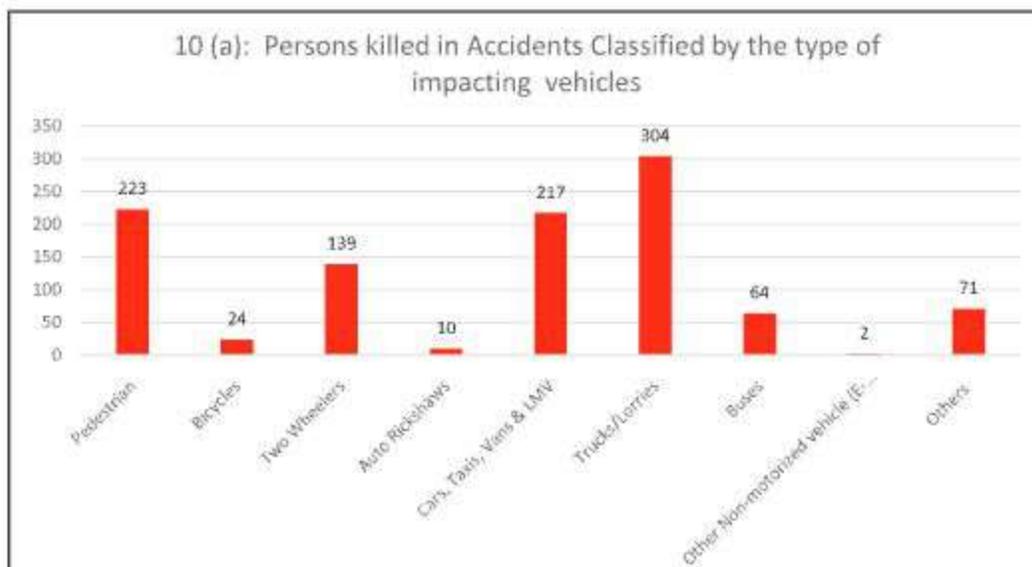
कुल 64 दुर्घटनाओं में बसें पीड़ित रही हैं। ये दुर्घटनाएँ मुख्यतः Trucks, Two & Wheelers और LMVs से संबंधित रहीं। यात्री सुरक्षा तथा बस चालकों के लिए नियमित प्रशिक्षण अनिवार्य है।

7. Other Vehicles & Non-Motorized Vehicles

"Others" श्रेणी में कुल 71 दुर्घटनाएँ, जबकि E & Rickshaw आदि से संबंधित केवल 2 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं।

यह साफ दर्शाता है कि सबसे अधिक जोखिम पैदल यात्रियों, दोपहिया चालकों और LMV/ट्रकों से संबंधित है।

ड्राइविंग में मोबाइल बंद रखें ।



प्रस्तुत ग्राफ में दुर्घटनाओं में मृत्यु को टक्कर करने वाले वाहन के प्रकार के अनुसार वर्गीकृत किया गया है। आंकड़ों का विश्लेषण यह स्पष्ट करता है कि राज्य में सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु का प्रमुख कारण भारी एवं तीव्र गति वाले वाहन हैं।

सर्वाधिक 304 मौतें ट्रक धलौरी से संबंधित दुर्घटनाओं में दर्ज की गईं। यह दर्शाता है कि भारी वाहनों की गति, भार तथा ब्रेकिंग दूरी के कारण टक्कर की स्थिति में मृत्यु की संभावना अधिक रहती है। इसके बाद पैदल यात्रियों से जुड़ी दुर्घटनाओं में 223 मौतें दर्ज हुईं, जो यह संकेत देती हैं कि सड़क पार करने की सुरक्षित सुविधाओं का अभाव और नियमों की अनदेखी एक गंभीर समस्या है।

कार, टैक्सी, वैन एवं एलएमवी से जुड़ी दुर्घटनाओं में 217 मौतें दर्ज की गईं, जो शहरी व अर्ध-शहरी क्षेत्रों में निजी व व्यावसायिक वाहनों की अधिकता को दर्शाता है। दोपहिया वाहन दुर्घटनाओं में 139 मौतें हुईं, जिससे यह स्पष्ट है कि हेलमेट का अभाव एवं असुरक्षित ड्राइविंग एक बड़ा जोखिम है।

बसों से संबंधित दुर्घटनाओं में 64 मौतें, जबकि साइकिल दुर्घटनाओं में 24 मौतें दर्ज की गईं। ऑटो रिक्शा से संबंधित मृत्यु संख्या 10 तथा अन्य गैर-मोटर चालित वाहनों में केवल 2 मौतें दर्ज की गईं। अन्य श्रेणी में 71 मौतें दर्ज हुईं।

निष्कर्षतः, सड़क सुरक्षा सुधार हेतु भारी वाहनों की गति नियंत्रण, पैदल यात्रियों की सुरक्षित अवसरचना, तथा दोपहिया वाहन चालकों के लिए सुरक्षा उपकरणों के सख्त अनुपालन की अत्यंत आवश्यकता है।

10 (b): Persons Grievously injured in Accidents Classified by the type of impacting vehicles

Crime Vehicle	Bicycles	Two Wheelers	Auto Rickshaws	Cars, Taxis, Vans & LMV	Trucks/Lorries	Buses	Non-motorized vehicle (E-Rickshaw etc.)	Other	Total
Victim/Victim Vehicle									
Pedestrian	0	77	6	68	38	8	1	25	223
Bicycles	0	3	0	9	5	1	0	6	24
Two Wheelers	0	56	6	35	20	25	1	14	157
Auto Rickshaws	0	0	4	3	4	0	0	1	12
Cars, Taxis, Vans & LMV	0	25	0	179	55	18	0	30	307
Trucks/Lorries	0	0	0	34	74	6	1	5	120
Buses	0	0	0	65	63	30	0	15	173
Other non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	0	0	0	5	0	1	0	1	7
Others	0	0	1	26	17	34	0	3	81
Total	0	161	17	424	276	123	3	100	1104

प्रस्तुत तालिका सड़क दुर्घटनाओं में शामिल पीड़ित (Victim) तथा अपराधी वाहन (Crime Vehicle) के प्रकार के आधार पर गंभीर घायल एवं मृत व्यक्तियों की संख्या का विश्लेषण प्रस्तुत करती है। यह मैट्रिक्स स्पष्ट करता है कि किस प्रकार के वाहन दुर्घटनाओं में अधिक लोगों को प्रभावित कर रहे हैं। कुल 1104 व्यक्तियों को इन दुर्घटनाओं में चोटें आईं या वे प्रभावित हुए।

1. Pedestrians (पैदल यात्री)

पैदल यात्री सबसे अधिक प्रभावित वर्ग है। कुल 223 व्यक्ति पैदल यात्री श्रेणी में पीड़ित रहे। इनमें—

- 77 व्यक्ति Two & Wheelers द्वारा टकराए गए।
- 68 व्यक्ति Cars/Taxis/LMV से प्रभावित हुए।
- 38 व्यक्ति Trucks/Lorries से टकराए।
- 8 व्यक्ति Buses से, जबकि
- 25 व्यक्ति Other vehicles से प्रभावित हुए।

यह दर्शाता है कि पैदल यात्रियों के लिए सड़क सुरक्षा चुनौतियाँ अत्यधिक हैं, विशेषकर उन स्थानों पर जहाँ फुटपाथ, जेब्रा क्रॉसिंग और स्पीड-कंट्रोल उपायों की कमी है।

2. Bicycles (साइकिल चालक)

साइकिल चालकों के 24 व्यक्ति दुर्घटनाओं में प्रभावित हुए।

- 9 प्रभावित Cars/LMV से टकराने के कारण हुए।
- 5 व्यक्ति Trucks/Lorries से,
- 3 Two & Wheelers से प्रभावित हुए।

यह बताता है कि साइकिल चालकों के लिए अलग साइकिल ट्रैक, हेलमेट जागरूकता और रात्रिकालीन रिफ्लेक्टिव गियर की आवश्यकता है।

3. Two & Wheelers (दोपहिया वाहन)

दोपहिया वाहन सबसे संवेदनशील समूहों में से एक है। कुल 157 व्यक्ति इस श्रेणी में प्रभावित हुए।

- 56 व्यक्ति Two & Wheelers से ही टकराए,
- 35 Cars/LMV से,
- 25 Buses से,
- 20 Trucks/Lorries से,
- 14 Others से प्रभावित हुए।

यह स्पष्ट है कि दोपहिया वाहन चालकों में हेलमेट की कमी, ओवरस्पीडिंग और लेन-अनुशासन का पालन न करने जैसी समस्याएँ गंभीर हादसों का कारण बनती हैं।

4. Auto Rickshaws

ऑटो रिक्शा से जुड़े कुल 12 व्यक्ति दुर्घटना में प्रभावित हुए।

- 4 व्यक्ति Trucks / Lorries
- 4 Two & Wheelers
- 3 Cars/LMV से टकराए।

यह श्रेणी अपेक्षाकृत कम प्रभावित है, लेकिन असुरक्षित ओवरलोडिंग और तेज मोड़ लेने की प्रवृत्ति जोखिम को बढ़ा सकती है।

5. Cars, Taxis, Vans & LMV

कुल 307 व्यक्ति इस श्रेणी में प्रभावित हुए, जो सबसे बड़ा समूह है।

- 179 व्यक्ति Cars/LMVs से टकराने के कारण प्रभावित हुए,
- 55 Trucks से,
- 30 Other vehicles से,
- 18 Buses से प्रभावित हुए।

यह दर्शाता है कि LMV (Low Motor Vehicles) की उच्च संख्या और उनकी गति दुर्घटना में घायल व्यक्तियों की संख्या बढ़ाती है।

6. Trucks / Lorries

ट्रकों से 120 व्यक्ति प्रभावित हुए।

- 74 व्यक्तियों को Trucks/Trucks टक्कर लगी,
- 34 Cars/LMV से,
- 6 Buses से प्रभावित हुए।

ट्रक की भारी संरचना और ब्रेकिंग दूरी के कारण यह श्रेणी उच्च जोखिम पैदा करती है।

7. Buses

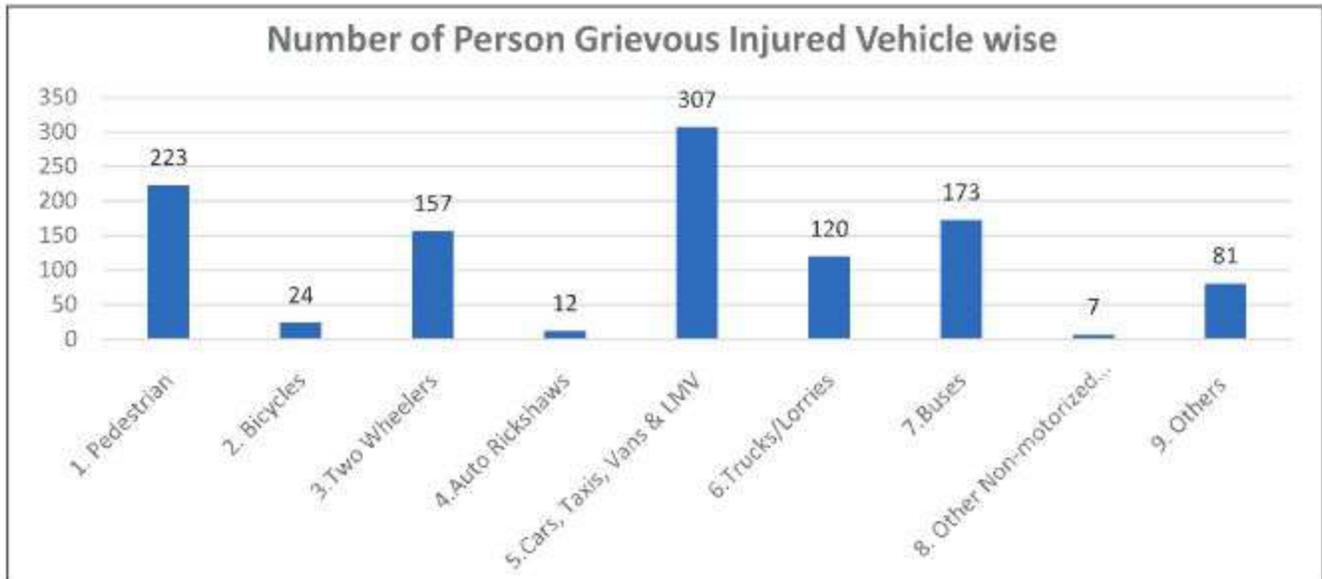
बस दुर्घटनाओं में 173 व्यक्ति प्रभावित हुए।

- 63 LMV,
- 30 Buses,
- 25 Two & Wheelers से टकराने से यह नुकसान हुआ।

भीड़भाड़, ओवरस्पीड, और मोड़ पर नियंत्रण खोना प्रमुख कारण हैं।

8. Other Vehicles

"Others" श्रेणी में 81 व्यक्ति प्रभावित हुए, जिनमें ज्यादातर छोटे या अनियमित वाहन शामिल हैं।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में विभिन्न प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं के बीच हुई दुर्घटनाओं की संख्या को दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि कार, टैक्सियों, वैन एवं सडक श्रेणी में सर्वाधिक 307 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। यह श्रेणी सड़क पर सबसे अधिक संख्या में सक्रिय रहती है, जिससे इनका दुर्घटना जोखिम भी अधिक रहता है। दूसरे स्थान पर पैदल यात्री (Pedestrians) हैं, जिनसे संबंधित 223 दुर्घटनाएँ सामने आईं। पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित क्रॉसिंग स्थल, फुटपाथ और जागरूकता की कमी दुर्घटना की बड़ी वजह है।

टू-व्हीलर्स से जुड़े 157 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जो कि खराब संतुलन, तेज गति और हेलमेट न पहनने जैसे कारणों से अधिक जोखिम में रहते हैं। इसके बाद बसों से संबंधित 173 दुर्घटनाएँ सामने आईं, जो बड़े वाहन होने के कारण दुर्घटना में अधिक प्रभाव उत्पन्न करती हैं। ट्रक/लॉरी श्रेणी में 120 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। भारी वाहनों का लंबा ब्रेकिंग डिस्टेंस, ओवरलोडिंग और कठिन सड़क स्थितियाँ इनके लिए प्रमुख जोखिम हैं। साइकिलों से 24 दुर्घटनाएँ, ऑटो रिक्शा से 12 दुर्घटनाएँ, तथा अन्य गैर-मोटर चालित वाहनों से केवल 7 दुर्घटनाएँ रिपोर्ट हुईं। वहीं अन्य श्रेणी में 81 दुर्घटनाएँ पाई गईं।

सारतः, डेटा संकेत देता है कि मोटर वाहनों और पैदल यात्री श्रेणी सबसे अधिक जोखिमग्रस्त हैं, जिनके लिए सड़क सुरक्षा पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

10 (c): Persons Minor injured in Accidents Classified by the type of impacting vehicles

Crime Vehicle	Bicycles	Two Wheelers	Auto Rickshaws	Cars, Taxis, Vans & LMV	Trucks/Lorries	Buses	Non-motorized vehicle (E-Rickshaw etc.)	Others	Total
Victim/Victim Vehicle									
1. Pedestrian	0	16	4	13	8	0	0	6	47
2. Bicycles	0	1	0	3	0	0	0	2	6
3. Two Wheelers	0	20	1	25	20	9	0	9	84
4. Auto Rickshaws	0	1	0	0	2	0	0	1	4
5. Cars, Taxis, Vans & LMV	0	11	1	47	25	24	0	4	112
6. Trucks/Lorries	0	1	0	12	11	11	0	6	41
7. Buses	0	0	0	1	5	34	0	2	42
8. Other non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Others	0	0	2	15	7	15	0	9	48
Total	0	50	8	116	78	93	0	39	384

प्रस्तुत तालिका सड़क दुर्घटनाओं में घायल हुए व्यक्तियों का वर्गीकरण प्रदर्शित करती है, जिसमें पीड़ित वाहन (Victim Vehicle) तथा दुर्घटना के लिए उत्तरदायी वाहन (Crime Vehicle) को अलग-अलग दर्शाया गया है। कुल 384 व्यक्ति इन दुर्घटनाओं में घायल हुए। यह विश्लेषण बताता है कि किस प्रकार का वाहन किस अन्य श्रेणी के वाहन उपयोगकर्ताओं के लिए अधिक जोखिम उत्पन्न करता है।

1. Pedestrian (पैदल यात्री)

पैदल यात्री सबसे अधिक संवेदनशील समूह पाए गए। कुल 47 व्यक्ति घायल हुए। इनमें—

- 16 पैदल यात्री Two & Wheelers से घायल,
- 13 Cars/Taxis/LMV से,
- 8 Trucks/Lorries से,
- 4 Auto Rickshaw, तथा
- 6 Others से घायल हुए।

यह स्पष्ट करता है कि तेज गति से चलने वाले वाहन पैदल यात्रियों के लिए सबसे बड़ा खतरा हैं। फुटपाथ, जेब्रा क्रॉसिंग और रफ्तार नियंत्रण उपायों की कमी इन दुर्घटनाओं को बढ़ाती है।

2. Bicycles (साइकिल चालक)

इस श्रेणी में कुल 6 व्यक्ति घायल हुए।

- 3 व्यक्ति Cars/LMV से दुर्घटनाग्रस्त हुए।
- 2 Others के कारण घायल हुए।

साइकिल चालकों के लिए अलग ट्रैक और रात्रिकालीन रिफ्लेक्टिव उपकरण अनिवार्य किए जाने की आवश्यकता है।

3. Two & Wheelers (दोपहिया वाहन चालकों)

दोपहिया वाहन दुर्घटनाओं में अत्यधिक प्रभावित श्रेणी है। कुल 84 व्यक्ति घायल हुए।

- 20 Two & Wheelers से ही घायल हुए (आपसी टकराव),
- 25 Cars/LMV से,
- 20 Trucks/Lorries से,
- 9 Buses से,

- 9 Others से घायल हुए।

यह संकेत करता है कि दोपहिया वाहनों में असुरक्षित ओवरटेकिंग, हेलमेट का अभाव और गति नियंत्रण की कमी दुर्घटनाओं की गंभीरता बढ़ाती है।

4. Auto Rickshaws

इस श्रेणी में कुल 4 व्यक्ति घायल हुए।

- 2 घायल Others द्वारा,
- 1 Cars/LMV, तथा
- 1 Trucks/Lorries से टकराने से हुए।

हालाँकि संख्या कम है, पर ऑटो रिक्शा की संरचनात्मक कमजोरी दुर्घटना में गंभीर चोट का कारण बनती है।

5. Cars, Taxis, Vans & LMV

यह श्रेणी अत्यंत अधिक प्रभावित है। कुल 112 लोग घायल हुए।

- 47 व्यक्ति Cars/LMV के ही टकराव में घायल हुए,
- 25 Trucks/Lorries से,
- 24 Buses से,
- 11 Two&Wheelers से,
- 4 Others से घायल हुए।

LMV तथा भारी वाहनों के बीच गति और ब्रेकिंग दूरी का अंतर दुर्घटनाओं की गंभीरता को बढ़ाता है।

6. Trucks / Lorries (भारी वाहन)

इस समूह में 41 व्यक्ति घायल हुए।

- 17 व्यक्ति Cars/LMV,
- 11 Buses,
- 12 Two & Wheelers,
- 6 Others के कारण घायल हुए।

भारी वाहनों की टक्कर गंभीर चोटों का प्रमुख कारण है, विशेष रूप से पहाड़ी क्षेत्रों में।

7. Buses

कुल 42 व्यक्ति बसों की दुर्घटनाओं में घायल हुए।

- इनमें 34 व्यक्ति Trucks,
- 5 Two & Wheelers, और
- 2 Others से प्रभावित हुए।

भारी वाहन-भारी वाहन टकराव (Bus vs Truck) सबसे गंभीर पाया गया।

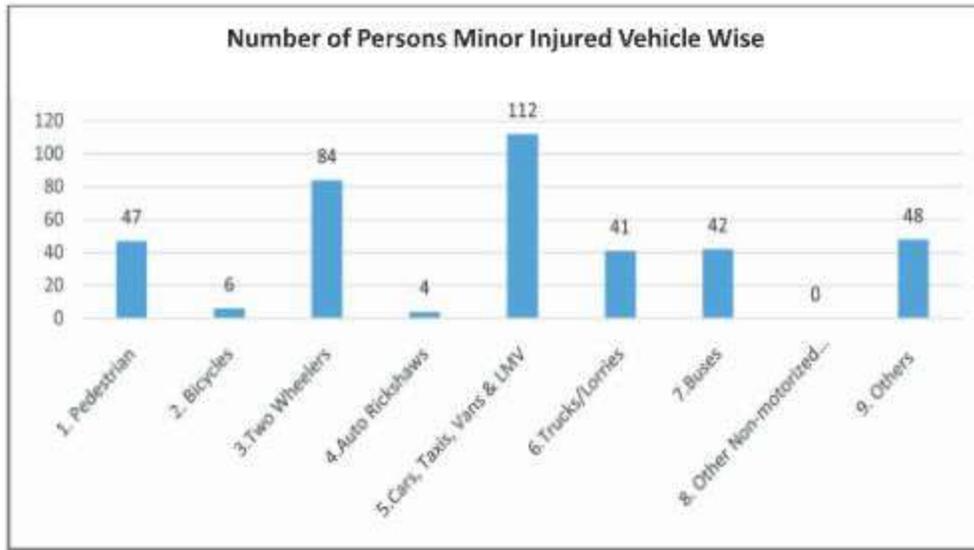
8. अन्य गैर-यांत्रिक वाहन (E - Rickshaw आदि)

इस श्रेणी में कुल 0 घायल दर्ज किए गए, जो यह दर्शाता है कि इस प्रकार के वाहनों का उपयोग कम होने से जोखिम भी कम है।

9. Others (अन्य वाहन)

कुल 48 व्यक्ति घायल हुए।

- 26 Cars/LMV,
- 15 Trucks,
- 7 Two & Wheelers,
- और 2 Auto Rickshaws इनका कारण रहे।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में विभिन्न प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं से संबंधित दुर्घटनाओं की संख्या दर्शाता है। डेटा से स्पष्ट है कि कार, टैक्सी, वैन एवं रूट श्रेणी में सबसे अधिक 112 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। यह समूह सड़क पर अधिक संख्या में मौजूद रहता है, जिसके कारण दुर्घटना जोखिम भी अधिक रहता है।

इसके बाद टू-व्हीलर्स से संबंधित दुर्घटनाएँ 84 मिलीं, जो कि तेज गति, ओवरटेकिंग और हेलमेट न पहनने जैसी वजहों से अधिक प्रभावित रहते हैं। पैदल यात्रियों से जुड़ी 46 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जो सड़क पार करने में सावधानी की कमी, फुटपाथों का अभाव और अचानक सड़क पर आने जैसे कारकों से प्रभावित होती हैं।

ट्रक/लॉरी से 40 दुर्घटनाएँ और बसों से 41 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जो भारी वाहनों की गति, ब्रेकिंग दूरी और सड़क की ढलान/संकीर्णता से जुड़े जोखिम को दर्शाता है। अन्य श्रेणी में 47 दुर्घटनाएँ मिलीं, जो विविध कारणों या अनिर्दिष्ट वाहनों से संबंधित हैं। साइकिलों (7 दुर्घटनाएँ) और ऑटो रिक्शा (4 दुर्घटनाएँ) से अपेक्षाकृत कम घटनाएँ दर्ज हुईं, जबकि गैर-मोटर चालित वाहनों से 1 दुर्घटना सामने आई।

सामान्यतः, ग्राफ दर्शाता है कि मोटर चालित वाहनों और पैदल यात्री श्रेणी सबसे अधिक दुर्घटनाओं से प्रभावित हैं, जिन पर विशेष सतर्कता, यातायात नियंत्रण तथा सुरक्षित बुनियादी ढाँचे की आवश्यकता है।

10 (d). Summary table of format 10 (a), 10 (b) & 10 (c)

Vehicles/persons involved	Number of Accidents					Number of Persons Injured		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Pedestrian	219	173	38	0	430	223	223	47
Bicycles	21	22	5	1	49	24	24	6
Two Wheelers	115	71	22	10	218	139	157	84
Auto Rickshaws	7	7	4	1	19	10	12	4
Cars, Taxis, Vans & LMV	213	127	38	42	420	217	307	112
Trucks/Lorries	248	112	10	3	373	304	120	41
Buses	52	13	2	1	68	64	173	42
Other Non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	2	2	0	1	5	2	7	0
Others	48	45	6	10	109	71	81	48
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका वर्षभर में घटित सड़क दुर्घटनाओं का वाहन-वार विश्लेषण प्रस्तुत करती है। इसमें प्रत्येक वाहनध्व्यक्ति वर्ग में हुई दुर्घटनाओं की संख्या तथा उनसे प्रभावित (मृत एवं घायल) लोगों का विवरण शामिल है। कुल 1691 दुर्घटनाएँ और 1054 मृतक तथा 1104 गंभीर/मामूली घायल इसमें दर्ज किए गए। यह आंकड़े सड़क सुरक्षा नीति, ट्रैफिक प्रबंधन तथा जोखिम वाले मार्गों की पहचान के लिए महत्वपूर्ण आधार प्रदान करते हैं।

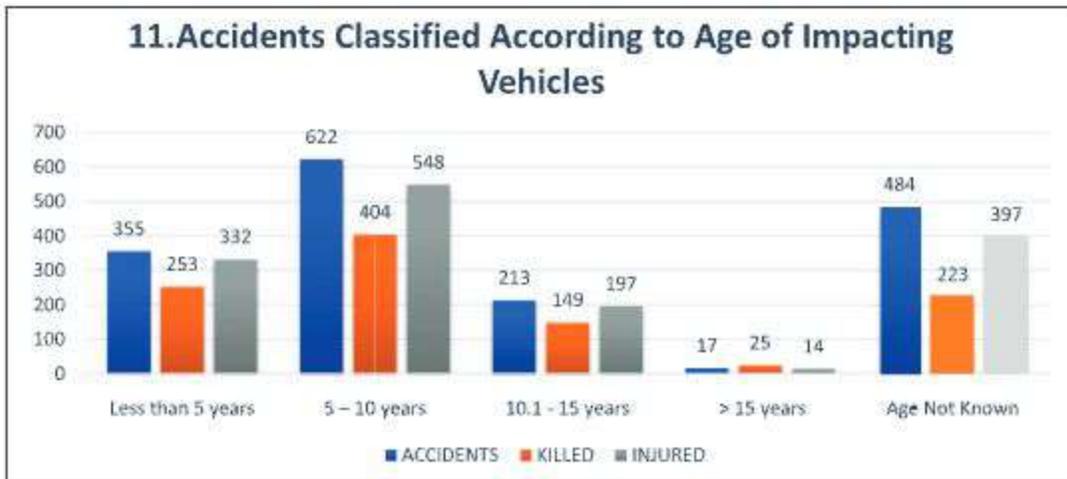
11. Accidents Classified According to Age of Impacting Vehicles

Age of Vehicles	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Less than 5 years	209	102	27	17	355	253	252	80
5 – 10 years	359	224	19	20	622	404	455	93
10.1 - 15 years	130	62	12	9	213	149	141	56
> 15 years	12	4	1	0	17	25	6	8
Age Not Known	215	180	66	23	484	223	250	147
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका में सड़क दुर्घटनाओं का वर्गीकरण वाहन की आयु (Age of Vehicles) के आधार पर किया गया है। यह विश्लेषण बताता है कि सड़क पर किस आयु वर्ग के वाहन दुर्घटनाओं में अधिक शामिल रहे, तथा इन दुर्घटनाओं से कितने लोग प्रभावित हुए। वर्ष के दौरान कुल 1691 दुर्घटनाएँ, 1054 मृतक और 1104 गंभीर घायल दर्ज किए गए।

मुख्य निष्कर्ष

1. 5–10 वर्ष आयु वाले वाहन सबसे अधिक दुर्घटनाओं में शामिल रहे—कुल दुर्घटनाओं का लगभग 37%।
2. नए वाहन (0–5 वर्ष) भी बड़ी संख्या में दुर्घटना ग्रस्त रहे, जो दर्शाता है कि कारण वाहन की आयु नहीं, बल्कि चालक का व्यवहार और सड़क पर्यावरण है।
3. 10–15 वर्ष पुराने वाहनों में तकनीकी खराबियों के कारण दुर्घटनाएँ होने की संभावना अधिक है।
4. 15 वर्ष से अधिक पुराने वाहन कम संख्या में दुर्घटनाओं में पाए गए, संभवतः क्योंकि ऐसे वाहन कम चलन में हैं।
5. Age Not Known श्रेणी की उच्च संख्या रिपोर्टिंग प्रणाली में सुधार की आवश्यकता दर्शाती है।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में वाहन की आयु के आधार पर हुई सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों का स्पष्ट विवरण प्रस्तुत करता है। आँकड़ों के अनुसार यह देखा गया कि वाहन की उम्र का सड़क सुरक्षा पर सीधा प्रभाव पड़ता है। सबसे अधिक दुर्घटनाएँ 5–10 वर्ष पुराने वाहनों द्वारा की गई हैं। इस श्रेणी में 622 दुर्घटनाएँ, 404 मृतक, और 548 घायल दर्ज किए गए। यह संकेत करता है कि इस आयु वर्ग के वाहन अधिक उपयोग में रहते हैं और इनकी नियमित सर्विसिंग न होने से दुर्घटना का जोखिम बढ़ता है। 5 वर्ष से कम आयु वाले वाहनों में भी दुर्घटनाओं की संख्या अधिक (355) रही, जिसमें 253 लोग मारे गए और 332 घायल हुए। इससे स्पष्ट है कि नए वाहन होने के बावजूद तेज गति, गलत दिशा में चलाना और मानवीय त्रुटियाँ दुर्घटनाओं का मुख्य कारण बनी हुई हैं।

10–15 वर्ष पुराने वाहनों द्वारा 213 दुर्घटनाएँ, 149 मृतक, और 197 घायल दर्ज हुए। इस श्रेणी में तकनीकी खराबी और घटती वाहन क्षमता जोखिम बढ़ाती है। 15 वर्ष से अधिक पुराने वाहनों में दुर्घटनाएँ कम (17) अवश्य दिखती हैं, लेकिन इसका कारण इन वाहनों का सीमित उपयोग है। सबसे चिंताजनक श्रेणी Not Known है, जिसमें 484 दुर्घटनाएँ, 223 मृतक, और 397 घायल दर्ज हुए। यह दर्शाता है कि पंजीकरण विवरण और रिकॉर्ड सिस्टम में सुधार की आवश्यकता है। सार रूप में, वाहन की आयु, मेंटेनेंस और फिटनेस परीक्षण सड़क सुरक्षा में निर्णायक भूमिका निभाते हैं।

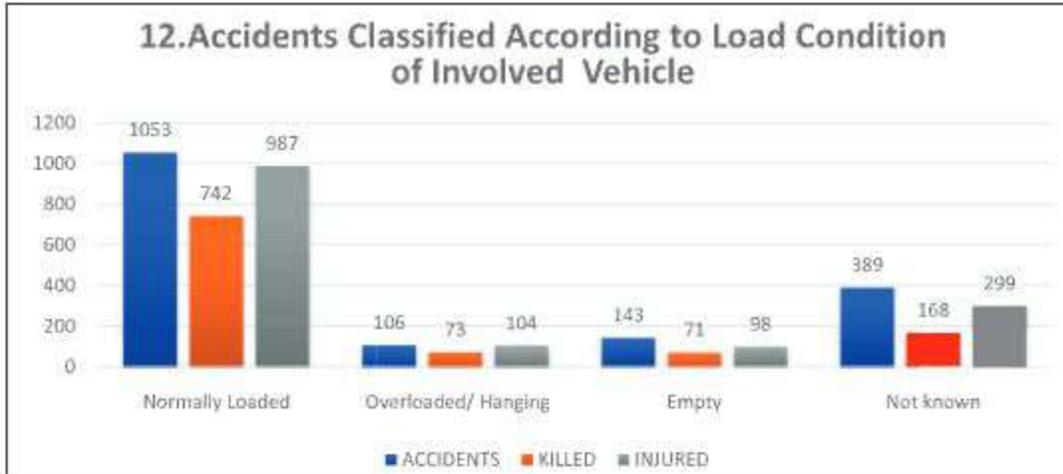
12. Accidents Classified According to Load Condition of Involved Vehicle

Load Condition	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
1. Normally Loaded	626	339	52	34	1053	742	724	263
2. Overloaded/ Hanging	66	35	2	5	106	73	101	3
3. Empty	68	57	15	3	143	71	74	24
4. Not known	165	141	56	27	389	168	205	94
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका में वर्षभर में घटित सड़क दुर्घटनाओं को वाहन की लोड स्थिति (Load Condition) के आधार पर वर्गीकृत किया गया है। इसमें चार प्रमुख श्रेणियाँ— Normal Load, Overloaded/Hanging, Empty तथा Not Known के अंतर्गत दुर्घटनाओं और उनमें प्रभावित व्यक्तियों का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया गया है। कुल 1691 दुर्घटनाएँ, 1054 मृतक, और 1104 गंभीर रूप से घायल व्यक्ति इसमें सम्मिलित हैं।

मुख्य निष्कर्ष

1. कुल दुर्घटनाओं में 62% दुर्घटनाएँ सामान्य भार वाले वाहनों से हुईं, जो सड़क सुरक्षा के व्यावहारिक एवं तकनीकी कारणों को दर्शाती हैं।
2. Overloaded/Hanging वाहन दुर्घटनाएँ संख्या में कम पर अत्यधिक घातक रहीं, जिससे ओवरलोडिंग नियंत्रण की आवश्यकता स्पष्ट होती है।
3. Empty वाहन तेज गति के कारण उच्च जोखिम श्रेणी में आते हैं।
4. रिपोर्टिंग की गुणवत्ता सुधरने हेतु "Not Known" श्रेणी में दर्ज दुर्घटनाओं के विवरण को सुधारना आवश्यक है।
5. ट्रकों और बड़े वाहनों की भार निगरानी, बजन माप यंत्र, और प्रवर्तन को मजबूत करना आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में वाहनों की लोड स्थिति के आधार पर हुई सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों का विस्तृत चित्र प्रस्तुत करता है। आँकड़ों से यह स्पष्ट होता है कि दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा हिस्सा सामान्य रूप से लोडेड (Normally Loaded) वाहनों से संबंधित है। इस श्रेणी में 1053 दुर्घटनाएँ, 742 मृतक, तथा 987 घायल दर्ज किए गए। इससे स्पष्ट है कि सामान्य लोड वाले वाहन सबसे अधिक संख्या में सड़क पर होते हैं, और मानवीय त्रुटियाँ, तेज गति, तथा लापरवाही इन दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण हैं।

दूसरी ओर, ओवरलोडेड/हैंगिंग वाहनों से 106 दुर्घटनाएँ, 73 मृतक, एवं 104 घायल दर्ज हुए। ओवरलोडिंग वाहन नियंत्रण को प्रभावित करती है और ब्रेकिंग दूरी बढ़ाती है, जिससे दुर्घटना का जोखिम बढ़ जाता है। खाली (Empty) वाहनों में 143 दुर्घटनाएँ, 71 मृतक, तथा 98 घायल रिपोर्ट हुए। खाली वाहनों में तेज गति से चलाने की प्रवृत्ति बढ़ जाती है, जो दुर्घटना की संभावनाओं को बढ़ाती है। सबसे चिंताजनक श्रेणी Not Known है, जिसमें 389 दुर्घटनाएँ, 168 मृतक, और 299 घायल दर्ज किए गए। यह दर्शाता है कि कई मामलों में लोड स्थिति का रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं है, जिसके लिए डेटा संग्रह प्रणाली को और सुदृढ़ करने की आवश्यकता है। सार रूप में, लोड स्थिति सड़क सुरक्षा पर महत्वपूर्ण प्रभाव डालती है तथा ओवरलोडिंग नियंत्रण और रिकॉर्ड की शुद्धता पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

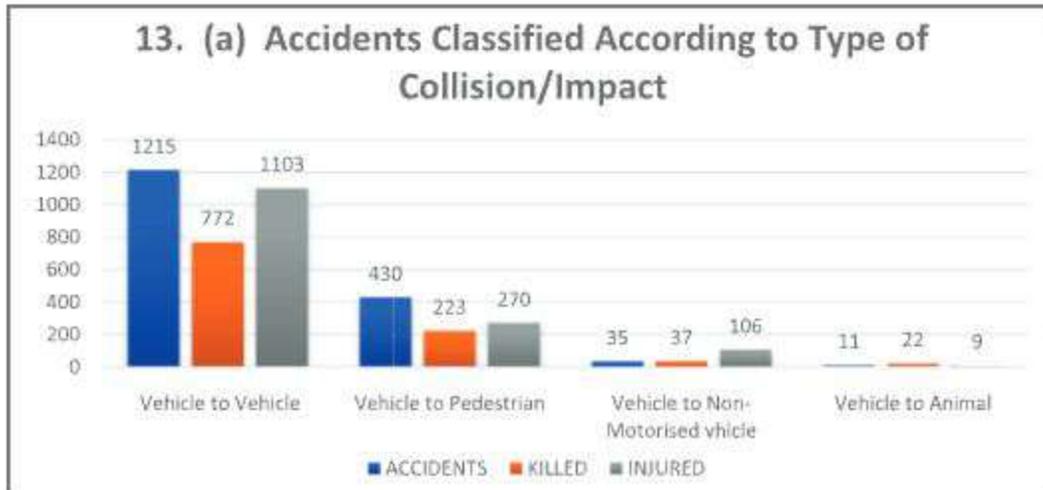
13. (a) Accidents Classified According to Type of Collision/Impact 2023

Nature of Accident	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	GI	MI
1. Vehicle to Vehicle	673	390	84	68	1215	772	837	266
2. Vehicle to Pedestrian	219	173	38	0	430	223	223	47
3. Vehicle to non-motorised vehicle	25	7	3	0	35	37	39	67
4. Vehicle to Animal	8	2	0	1	11	22	5	4
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

प्रस्तुत तालिका में सड़क दुर्घटनाओं को उनकी प्रकृति के आधार पर चार प्रमुख श्रेणियों में विभाजित किया गया है—वाहन से वाहन टकराव, वाहन से पैदल यात्री टकराव, वाहन से गैर-मोटर वाहन टकराव, तथा वाहन से पशु टकराव। वर्षभर में कुल 1691 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 1054 मृतक और 1104 गंभीर रूप से घायल व्यक्ति शामिल रहे।

मुख्य निष्कर्ष

- 70% से अधिक दुर्घटनाएँ वाहन-से-वाहन टकराव में हुईं, जो चालक व्यवहार, गति और लेन अनुशासन से संबंधित समस्याओं को दर्शाता है।
- पैदल यात्रियों से संबंधित दुर्घटनाएँ भारी संख्या में दर्ज हुईं, जो सड़क सुरक्षा अवसंरचना में सुधार की आवश्यकता बताती हैं।
- गैर-मोटर चालित वाहनों की सुरक्षा हेतु पृथक लेन और रात्रिकालीन दृश्यता सुधार आवश्यक है।
- पशु-टकराव दुर्घटनाएँ ग्रामीण और हाईवे इलाकों में निगरानी व अवरोधक निर्माण की आवश्यकता दर्शाती हैं।
- सड़क सुरक्षा अभियानों में चालक प्रशिक्षण, गति नियंत्रण और पैदल यात्री प्राथमिकता नीतियों को शामिल करना आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में विभिन्न प्रकार की टक्कर से हुई सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों का तुलनात्मक विवरण प्रदान करता है। आंकड़ों के अनुसार, Vehicle to Vehicle (वाहन-से-वाहन) टक्कर सर्वाधिक घातक पाई गई है। इस श्रेणी में 1215 दुर्घटनाएँ, 772 मृतक, तथा 1103 घायल दर्ज किए गए। यह स्पष्ट संकेत है कि तेज गति, ओवरटेकिंग, गलत दिशा में वाहन चलाना तथा सुरक्षित दूरी का पालन न करना इस प्रकार की दुर्घटनाओं के मुख्य कारण हैं। दूसरे स्थान पर Vehicle to Pedestrian (वाहन-से-पैदल यात्री) दुर्घटनाएँ हैं, जिनमें 430 दुर्घटनाएँ, 223 मृतक, और 270 घायल दर्ज किए गए। यह आंकड़े दर्शाते हैं कि सड़क पार करते समय लापरवाही, जेब्रा क्रॉसिंग का अभाव, तथा रात के समय दृश्यता कम होना प्रमुख जोखिम कारक हैं। Vehicle to Non & Motorised Vehicle टक्कर (जैसे साइकिल/रिक्शा आदि) अपेक्षाकृत कम हैं, परंतु इनका प्रभाव गंभीर पाया गया। इस श्रेणी में 35 दुर्घटनाएँ, 37 मृतक, और 106 घायल दर्ज हुए, जो दर्शाता है कि धीमी गति वाले वाहनों के लिए सड़क सुरक्षा उपायों को और मजबूत करने की आवश्यकता है। Vehicle to Animal श्रेणी में 11 दुर्घटनाएँ, 22 मृतक, तथा 9 घायल दर्ज हुए, जो ग्रामीण व पहाड़ी मार्गों पर पशुओं की अनियंत्रित आवाजाही का संकेत देते हैं। सार रूप में, वाहन-से-वाहन और वाहन-से-पैदल यात्री टक्कर सड़क दुर्घटनाओं का मुख्य कारण हैं। इन क्षेत्रों में जागरूकता, कड़ाई से प्रवर्तन, सड़क डिजाइन सुधार तथा सुरक्षित यातायात संस्कृति की अत्यंत आवश्यकता है।

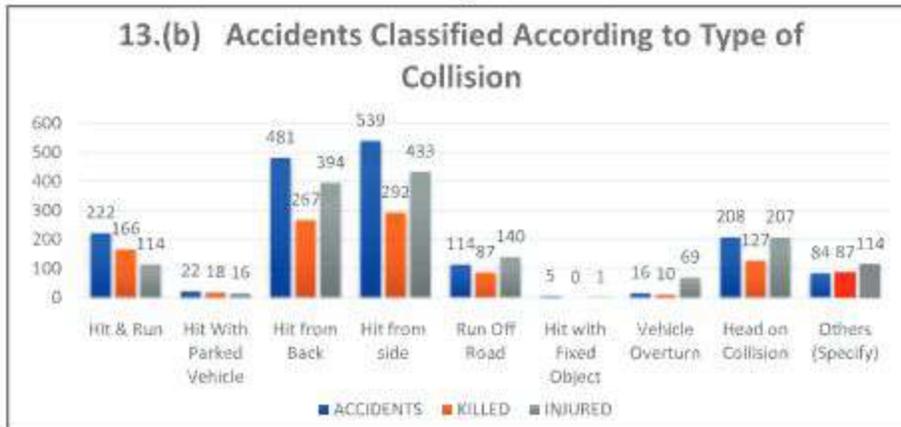
13.(b) Accidents Classified According to Type of Collision

Nature of Accident/ Fatalities	Number of Accidents					Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	GI	MI
Hit & Run	146	60	14	2	222	166	79	35
Hit With Parked Vehicle	15	4	3	0	22	18	13	3
Hit from Back	242	178	30	33	481	267	327	67
Hit from side	271	204	50	20	539	292	347	86
Run Off Road	65	41	4	0	114	87	107	33
Hit with Fixed Object	0	1	0	4	5	0	1	0
Vehicle Overturn	10	5	0	0	16	10	39	30
Head on Collision	109	63	23	8	208	127	140	67
Others (Specify)	67	16	1	2	84	87	51	63
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

यह तालिका सड़क दुर्घटनाओं को उनकी प्रकृति के आधार पर वर्गीकृत करती है। इसमें विभिन्न प्रकार की दुर्घटनाओं में हुई कुल दुर्घटनाएँ, मृतक तथा घायल व्यक्तियों की संख्या शामिल है। वर्षभर में कुल 1691 दुर्घटनाएँ, 1054 मृतक, और 1104 गंभीर घायल दर्ज किए गए।

मुख्य निष्कर्ष:-

1. Hit from Side और Hit from Back सबसे अधिक दुर्घटनाएँ एवं चोटों का कारण हैं।
2. Head & on Collision में मृत्यु-दर सबसे ज्यादा है।
3. Hit & Run दुर्घटनाओं में मृतक संख्या चिंताजनक है, जिससे त्वरित प्रतिक्रिया और साक्ष्य जुटाने के सुधार आवश्यक हैं।
4. Run Off Road दुर्घटनाएँ पहाड़ी इलाकों की भौगोलिक चुनौतियों को दर्शाती हैं।
5. सड़क सुरक्षा हेतु-गति नियंत्रण, चौराहों पर संकेत, सड़क किनारे सुरक्षा अवरोधक, और चालक शिक्षण पर विशेष ध्यान आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में विभिन्न प्रकार की टक्कर से हुई सड़क दुर्घटनाओं का स्पष्ट तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत करता है। आंकड़ों के अनुसार, 'Hit from Side (साइड से टक्कर)' सबसे अधिक दुर्घटना वाली श्रेणी है, जिसमें 539 दुर्घटनाएँ, 292 मृतक, तथा 433 घायल दर्ज किए गए। यह दर्शाता है कि लेन बदलते समय सावधानी की कमी और ओवरटेकिंग के दौरान लापरवाही प्रमुख कारण हैं।

दूसरे स्थान पर 'Hit from Back (पीछे से टक्कर)' आती है, जिसमें 481 दुर्घटनाएँ, 267 मृतक, और 394 घायल हुए। यह सुरक्षित दूरी न बनाए रखने और अचानक ब्रेक लगाने जैसी स्थितियों से जुड़ी गंभीर समस्या को दर्शाता है। Hit & Run मामलों में 222 दुर्घटनाएँ, 166 मृतक, और 114 घायल दर्ज हुए। यह श्रेणी गंभीर चिंताजनक है और यह वाहन चालकों में बढ़ती गैर-जिम्मेदारी व दुर्घटना के बाद स्थल से भागने की प्रवृत्ति को दर्शाती है। Run Off Road में 114 दुर्घटनाएँ, 87 मृतक, और 140 घायल हुए, जो सड़क किनारे सुरक्षा उपायों की कमजोरियों को दिखाता है।

Head On Collision (सीधी टक्कर) में 208 दुर्घटनाएँ, 127 मृतक, और 207 घायल दर्ज हुए, जो गलत दिशा में चलने या ओवरटेकिंग के दौरान हुई गंभीर त्रुटियों का परिणाम है। अन्य श्रेणियों जैसे Vehicle Overturn, Hit with Fixed Object व Others में अपेक्षाकृत कम दुर्घटनाएँ हैं, परंतु इनका प्रभाव भी गंभीर है। सार में, साइड और पीछे से होने वाली टक्करें सबसे अधिक घाई गईं, जिन पर विशेष सड़क सुरक्षा हस्तक्षेप की आवश्यकता है।

14. Accidents Classified According to Type of Traffic Violations

Type of Traffic Violations	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
1. Over-Speeding	687	469	106	55	1318	790	882	284
2. Drunken Driving/ Consumption of alcohol & drug	4	4	0	0	8	5	14	0
3. Driving on Wrong side	69	59	9	1	137	72	107	18
4. Jumping Red Light	0	0	1	0	1	0	0	1
5. Use of Mobile Phone	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Others	165	40	9	13	227	187	101	81
Total	925	572	125	69	1691	1054	1104	384

ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन के आधार पर सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण

यह तालिका सड़क दुर्घटनाओं को विभिन्न प्रकार के ट्रैफिक नियम उल्लंघन के आधार पर वर्गीकृत करती है। वर्ष के दौरान कुल 1691 दुर्घटनाएँ, 1054 मृतक, तथा 1104 गंभीर रूप से घायल व्यक्ति दर्ज किए गए। अध्ययन से स्पष्ट होता है कि सड़क दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण ओवर-स्पीडिंग है, जिसके कारण सर्वाधिक जनहानि हुई।

मुख्य निष्कर्ष

1. ओवर-स्पीडिंग सबसे बड़ा कारण है, जिससे कुल मृतकों का लगभग 75% प्रभावित होता है।
2. गलत दिशा में वाहन चलाना सड़क सुरक्षा के लिए गंभीर खतरा है और मृत्यु-दर भी उल्लेखनीय है।
3. नशे में ड्राइविंग के मामले भले कम हैं, पर उनका असर अत्यंत घातक है।
4. अन्य श्रेणियों में भी लापरवाही के कई रूप सामने आते हैं, जो सड़क सुरक्षा सुधार की आवश्यकता पर बल देते हैं।
5. आकड़ों से पता चलता है कि गति-नियंत्रण, सड़क अनुशासन, हेलमेट / सीटबेल्ट पालन, और प्रवर्तन कार्यवाही को और मजबूत करने की आवश्यकता है।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में विभिन्न प्रकार के यातायात उल्लंघनों के कारण हुई सड़क दुर्घटनाओं का संक्षिप्त विश्लेषण दर्शाता है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, Over & Speeding (अधिक गति) सबसे प्रमुख कारक है। इस श्रेणी में लगभग 1318 दुर्घटनाएँ, 790 से अधिक मृत्यु, तथा 1166 से अधिक घायल दर्ज किए गए। यह स्पष्ट करता है कि वाहन की अधिक गति सड़क दुर्घटनाओं में सबसे बड़ा योगदान देती है और इस पर सख्त नियंत्रण की आवश्यकता है।

Drunken Driving/Alcohol & Drug Consumption (शराब पीकर वाहन चलाना) के मामले बहुत कम दिखाई देते हैं और इस ग्राफ में इनके आंकड़े लगभग नगण्य हैं। फिर भी, यह श्रेणी अत्यंत जोखिमपूर्ण है और किसी भी संख्या को गंभीर माना जाना चाहिए। Driving on Wrong Side (गलत दिशा में वाहन चलाना) से संबंधित दुर्घटनाओं में लगभग 137 दुर्घटनाएँ, 72 मृत्यु, तथा 125 घायल दर्ज हुए हैं। यह बताता है कि सड़क उपयोगकर्ताओं में यातायात नियमों के प्रति जागरूकता अभी भी अपर्याप्त है। Jumping Red Light तथा Use of Mobile Phone While Driving से संबंधित दुर्घटनाओं के आंकड़े नगण्य हैं, किन्तु इन उल्लंघनों का संभावित जोखिम अत्यंत अधिक है। Others (अन्य उल्लंघन) श्रेणी में 187 से अधिक मृत्यु और लगभग 182 घायल दर्ज किए गए, जो दर्शाता है कि अनेक अवैध या लापरवाह व्यवहार भी दुर्घटनाओं का कारण बनते हैं। समग्र रूप से, ओवर-स्पीडिंग सबसे बड़ा जोखिम कारक है, जिस पर विशेष प्रवर्तन और जनजागरूकता की आवश्यकता है।

15. Persons killed and injured due to Non wearing of Safety Device by Victims

Safety Devices	Number of Persons		
	Killed	Grievously Injured	Minor Injured
1.Non-Wearing of Helmets	126	77	27
a) Drivers	102	48	15
b) Passengers	24	29	12
2.Non-Wearing of Seat Belt	54	103	19
a. Drivers	16	27	6
b. Passengers	38	76	13

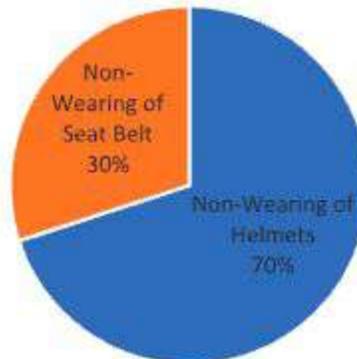
सुरक्षा उपकरणों के उपयोग न करने के कारण होने वाली दुर्घटनाओं का विश्लेषण

इस अध्याय में सड़क दुर्घटनाओं में हेलमेट और सीट बेल्ट का उपयोग न करने से होने वाली मृत्यु एवं घायल व्यक्तियों के आंकड़ों का विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है। उपलब्ध डेटा स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि सुरक्षा उपकरणों का सही उपयोग सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु व चोट की गंभीरता को काफी हद तक कम कर सकता है।

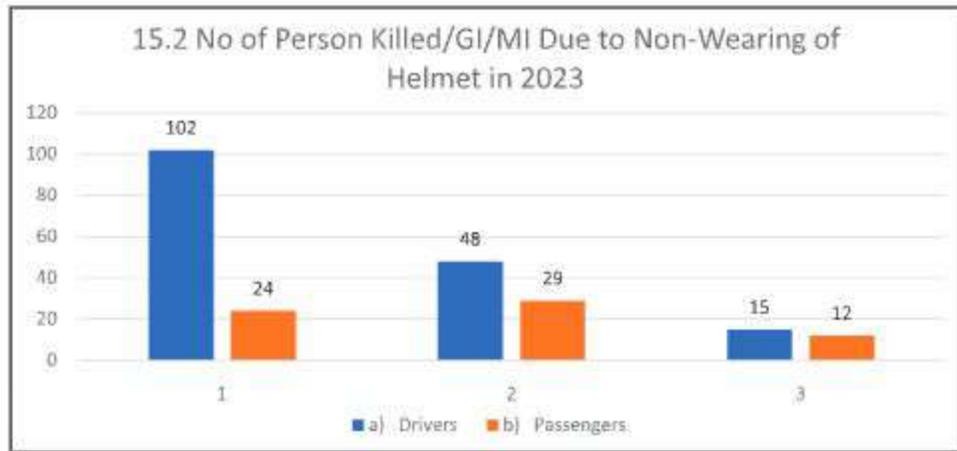
मुख्य निष्कर्ष (Key Findings)

1. कुल 126 मृतक केवल सुरक्षा उपकरण न पहनने के कारण मौत का शिकार हुए।
2. हेलमेट न पहनने से दोपहिया चालकों में मौत का जोखिम कई गुना बढ़ गया।
3. चालकों के साथ-साथ पीछे बैठे यात्रियों में भी हेलमेट उपयोग का अभाव गंभीर चोटों का बड़ा कारण है।
4. कार चालकों एवं यात्रियों द्वारा सीट बेल्ट न पहनने से बड़ी संख्या में गंभीर घायल एवं मृतक पाए गए।
5. यह स्पष्ट है कि सुरक्षा उपकरणों का उपयोग सड़क पर जीवन बचाने का सबसे सरल और प्रभावी उपाय है।

15.1 Percentage of Death Due to not Wearing of Safety Device



प्रस्तुत पाई-चार्ट वर्ष 2023 में सड़क दुर्घटनाओं में मृत एवं घायल हुए व्यक्तियों के बीच सुरक्षा उपकरण न पहनने के कारण हुए प्रभाव का स्पष्ट चित्र प्रस्तुत करता है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, दो प्रमुख श्रेणियाँ सामने आती हैं—हेलमेट न पहनना और सीट बेल्ट न लगाना। चार्ट में दर्शाया गया है कि 70% दुर्घटना प्रभाव (मृत्यु/घायल) उन व्यक्तियों में पाया गया जिन्होंने दोपहिया वाहन चलाते या सवार होते समय हेलमेट नहीं पहना। यह आंकड़ा दर्शाता है कि सिर की सुरक्षा न होने के कारण चोटों की गंभीरता कई गुना बढ़ जाती है, जो अंततः मृत्यु की संभावना को अत्यधिक बढ़ाती है। वहीं दूसरी ओर, 30% दुर्घटना प्रभाव चार पहिया वाहनों में सीट बेल्ट न लगाने से संबंधित है। सीट बेल्ट न लगाने के कारण वाहन के भीतर व्यक्ति को झटका या टक्कर की स्थिति में गंभीर चोटें लगना आम बात है। सीट बेल्ट जान बचाने का सबसे सरल और प्रभावी उपाय है, फिर भी बड़ी संख्या में वाहन चालक व यात्री इसका उपयोग नहीं करते। समग्र विश्लेषण स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि यदि सभी वाहन चालक एवं यात्री हेलमेट तथा सीट बेल्ट का नियमित उपयोग करें, तो गंभीर घायलों और मृतकों की संख्या में उल्लेखनीय कमी लाई जा सकती है। यह क्षेत्र सड़क सुरक्षा जागरूकता और कड़ी प्रवर्तन कार्रवाई की तत्काल आवश्यकता को रेखांकित करता है।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में दुर्घटनाओं के दौरान ड्राइवरों एवं यात्रियों के प्रभावित होने की स्थिति को तीन श्रेणियों में प्रदर्शित करता है। ग्राफ में स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है कि प्रत्येक श्रेणी में ड्राइवरों की संख्या यात्रियों की तुलना में अधिक है, जिससे यह संकेत मिलता है कि दुर्घटना के समय वाहन चालक सबसे अधिक जोखिम में रहते हैं।

पहली श्रेणी में 102 ड्राइवर और 24 यात्री प्रभावित पाए गए। यह उच्च अंतर बताता है कि प्राथमिक टक्कर या प्रभाव अधिकतर वाहन चालक पर ही पड़ता है। दूसरी श्रेणी में प्रभावित लोगों की संख्या घटती है, लेकिन यह प्रवृत्ति बरकरार रहती है—48 ड्राइवर तथा 29 यात्री प्रभावित हुए। इससे ज्ञात होता है कि मध्यम श्रेणी की दुर्घटनाओं में भी चालक अधिक जोखिम में है। तीसरी श्रेणी में प्रभाव तुलनात्मक रूप से कम रहा, जहाँ 15 ड्राइवर एवं 12 यात्री प्रभावित हुए। हालांकि इस स्तर पर संख्या कम है, परंतु चालक और यात्री दोनों ही जोखिम के दायरे में बने रहते हैं। समग्र विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि सड़क दुर्घटनाओं में चालक सर्वाधिक प्रभावित होते हैं, जिसका सीधा संबंध अनुशासनहीन ड्राइविंग, सुरक्षा उपकरणों का कम उपयोग, तथा सड़क स्थितियों से हो सकता है। यह डेटा सड़क सुरक्षा सुधार हेतु ड्राइवर केंद्रित प्रशिक्षण, हेलमेट/सीट बेल्ट अनुपालन एवं व्यवहार परिवर्तन कार्यक्रमों की आवश्यकता को उजागर करता है।



प्रस्तुत ग्राफ सड़क दुर्घटनाओं में ड्राइवरों एवं यात्रियों के प्रभावित होने की स्थिति को तीन श्रेणियों में दर्शाता है। यह डेटा स्पष्ट रूप से बताता है कि कई मामलों में यात्रियों की संख्या ड्राइवरों से अधिक प्रभावित होती है, जिससे वाहन में बैठे लोगों की सुरक्षा पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता सामने आती है। पहली श्रेणी में 16 ड्राइवर तथा 38 यात्री प्रभावित पाए गए। यह अंतर दर्शाता है कि छोटी या मध्यम श्रेणी की दुर्घटनाओं में भी वाहन के भीतर बैठे यात्रियों को अधिक जोखिम हो सकता है, विशेषकर जब सीट बेल्ट का उपयोग नहीं किया जाता।

दूसरी श्रेणी में प्रभावित व्यक्तियों की संख्या सबसे अधिक है—27 ड्राइवर तथा 76 यात्री। यह डेटा गंभीर दुर्घटनाओं में यात्रियों की संवेदनशीलता को उजागर करता है। यह स्थिति वाहन की गति, सीट बेल्ट उपयोग, सीट की स्थिति तथा टक्कर के दिशा—विश्लेषण से जुड़ी हो सकती है। तीसरी श्रेणी में 6 ड्राइवर और 13 यात्री प्रभावित हुए। हालांकि संख्या कम है, फिर भी दोनों वर्ग जोखिम में बने रहते हैं। संपूर्ण विश्लेषण दर्शाता है कि यात्रियों की सुरक्षा को लेकर व्यापक जागरूकता आवश्यक है। सीट बेल्ट उपयोग, सुरक्षित वाहन निर्माण मानक, तथा चालक का नियंत्रित एवं जिम्मेदार रवैया दुर्घटना के प्रभाव को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। यह डेटा सड़क सुरक्षा अभियानों को यात्रियों केंद्रित बनाने की आवश्यकता की ओर संकेत करता है।

16. Accidents Classified According to License of Drivers

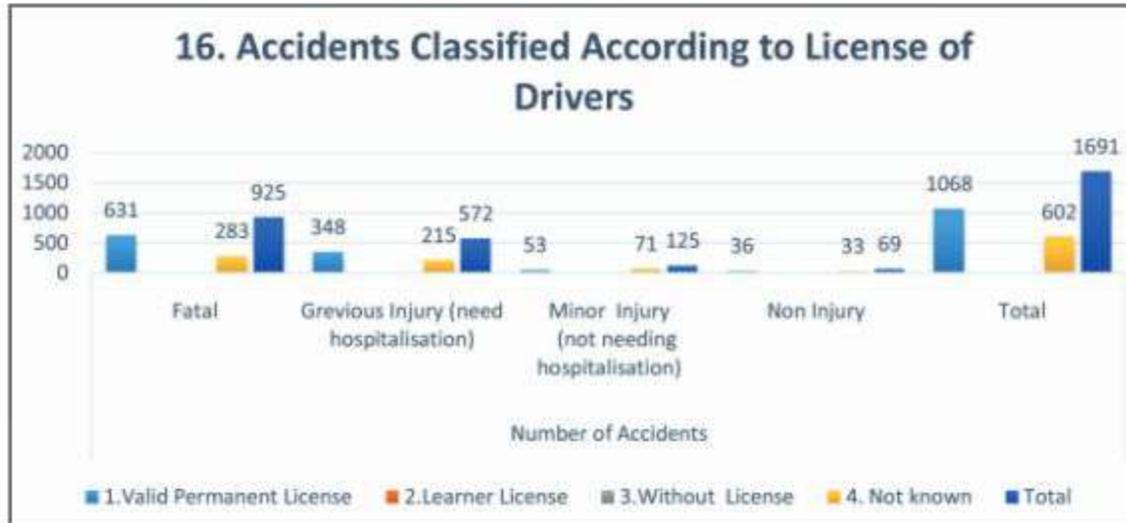
Type of License	Number of Accidents				Total
	Fatal	Grievous Injury (need hospitalisation)	Minor Injury (not needing hospitalisation)	Non Injury	
Valid Permanent License	631	348	53	36	1068
Learner License	8	7	1	0	16
Without License	3	2	0	0	5
Not known	283	215	71	33	602
Total	925	572	125	69	1691

लाइसेंस के प्रकार के आधार पर सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण

सड़क दुर्घटनाओं के अध्ययन में यह भी महत्वपूर्ण है कि दुर्घटना में शामिल वाहन चालक के पास किस प्रकार का ड्राइविंग लाइसेंस था। उपलब्ध आंकड़े यह दर्शाते हैं कि अधिकांश दुर्घटनाएँ ऐसे चालकों द्वारा की गईं जिनके पास वैध स्थायी लाइसेंस था। साथ ही बिना लाइसेंस तथा “लाइसेंस स्थिति ज्ञात नहीं” वाले मामलों की संख्या भी चिंताजनक है।

मुख्य निष्कर्ष (Key Findings)

- 63% से अधिक दुर्घटनाएँ वैध लाइसेंस धारकों द्वारा की गईं, जिससे स्पष्ट है कि सुरक्षित ड्राइविंग का संबंध केवल लाइसेंस होने से नहीं, बल्कि चालक के व्यवहार और अनुशासन से भी जुड़ा है।
- लर्नर और बिना लाइसेंस चालकों में घातक दुर्घटना अनुपात बहुत अधिक है।
- “Not Known” श्रेणी में उच्च संख्या डेटा-संग्रह प्रणाली में सुधार की आवश्यकता दर्शाती है।
- सड़क सुरक्षा हेतु चालक प्रशिक्षण, लाइसेंस प्रक्रिया में कड़ाई, और प्रवर्तन को और मजबूत करना आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ सड़क दुर्घटनाओं में शामिल चालकों के लाइसेंस की स्थिति को दर्शाता है। डेटा स्पष्ट करता है कि अधिकांश दुर्घटनाओं में वैध स्थायी लाइसेंस रखने वाले चालक शामिल पाए गए, जबकि बिना लाइसेंस या अज्ञात लाइसेंस श्रेणी का भी पर्याप्त हिस्सा देखा गया।

घातक (Fatal) दुर्घटनाओं में कुल 925 मामलों में 631 स्थायी लाइसेंस धारक शामिल थे, जबकि 283 मामले ऐसे थे जिनमें लाइसेंस की स्थिति ज्ञात नहीं थी। बिना लाइसेंस और लर्नर लाइसेंस वाले चालकों की संख्या नगण्य रही। यह दर्शाता है कि ड्राइविंग कौशल और व्यवहार दोनों दुर्घटना घटकों में प्रमुख भूमिका निभाते हैं। गंभीर चोट वाली दुर्घटनाओं (जिन्हें अस्पताल में भर्ती की आवश्यकता पड़ी) में वैध लाइसेंस वालों के 348 मामले दर्ज हुए, जबकि 215 मामलों में लाइसेंस स्थिति ज्ञात नहीं थी। सामान्य चोट (अस्पताल में भर्ती की आवश्यकता नहीं) श्रेणी में भी कुल 125 मामलों में स्थायी लाइसेंस धारक शामिल थे, जो अन्य श्रेणियों की अपेक्षा कम है, परंतु पैटर्न समान है।

Non & Injury मामलों में भी यही स्थिति रही—स्थायी लाइसेंस वाले 36 चालक, जबकि 33 मामलों में लाइसेंस की स्थिति स्पष्ट नहीं थी। कुल मिलाकर, 1068 मामलों में स्थायी लाइसेंस धारक दुर्घटनाओं में शामिल रहे, जबकि 602 मामले “लाइसेंस स्थिति अज्ञात” श्रेणी में रहे। यह विश्लेषण संकेत देता है कि केवल लाइसेंस होना पर्याप्त नहीं है। सुरक्षित ड्राइविंग आदतें, यातायात नियमों का पालन और नियमित प्रशिक्षण सड़क दुर्घटनाएँ कम करने के लिए अनिवार्य हैं।

17. Accidents Classified According to Type of Road User

Persons	Number of Persons							
	Killed		GI		MI		Total	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female
1. Pedestrian	172	51	158	65	35	12	365	128
2. Bicycles	21	3	24	0	6	0	51	3
a) Drivers	21	2	22	0	6	0	49	2
b) Passengers	0	1	2	0	0	0	2	1
3. Two Wheelers	100	39	126	31	60	24	286	94
a) Drivers	65	20	74	8	30	3	169	31
b) Passengers	35	19	52	23	30	21	117	63
4. Auto Rickshaws	6	4	8	4	4	0	18	8
a) Drivers	1	0	1	0	1	0	3	0
b) Passengers	5	4	7	4	3	0	15	8
5. Cars, Taxis, Vans & LMV	175	42	216	91	78	34	469	167
a) Drivers	94	1	70	7	25	4	189	12
b) Passengers	81	41	146	84	53	30	280	155
6. Trucks/Lorries	304	0	118	2	41	0	463	2
a) Drivers	185	0	56	1	21	0	262	1
b) Passengers	119	0	62	1	20	0	201	1
7. Buses	63	1	132	41	26	16	221	58
a) Drivers	19	0	6	0	2	0	27	0
b) Passengers	44	1	126	41	24	16	194	58
8. Other Non-Motor Vehicles (E-rickshaw etc.)	2	0	4	3	0	0	6	3
a) Drivers	2	0	0	0	0	0	2	0
b) Passengers	0	0	4	3	0	0	4	3
9. Others	68	3	58	23	27	21	153	47
a) Drivers	10	0	16	0	6	0	32	0
b) Passengers	58	3	42	23	21	21	121	47
Total	911	143	844	260	277	107	2032	510
a) Drivers	397	23	245	16	91	7	733	46
b) Pedestrian+ Passenger	514	120	599	244	186	100	1299	464

सड़क उपयोगकर्ताओं के अनुसार दुर्घटना विश्लेषण

वर्ष 2023 में सड़क दुर्घटनाओं में कुल 2,542 व्यक्ति प्रभावित हुए, जिनमें कुल 1,054 लोगों की मृत्यु तथा 1,743 व्यक्ति गंभीर/मामूली रूप से घायल हुए। सड़क उपयोगकर्ताओं के नौ प्रमुख वर्गों का विश्लेषण निम्न प्रकार है:-

1. पैदल यात्री (Pedestrian)

पैदल यात्रियों पर दुर्घटना का प्रभाव सर्वाधिक पाया गया। कुल 493 पैदल यात्रियों को क्षति पहुँची, जिनमें 223 की मृत्यु तथा 358 गंभीर/मामूली घायल हुए। यह वर्ग सर्वाधिक संवेदनशील है।

2. साइकिल चालक (Bicycles)

कुल 54 साइकिल उपयोगकर्ता पीड़ित हुए, जिनमें 24 की मृत्यु और 30 घायल हुए। इस वर्ग में महिला पीड़ित बहुत कम हैं।

3. दोपहिया वाहन (Two & Wheelers)

यह दूसरा सबसे अधिक प्रभावित वर्ग रहा। कुल 380 लोग प्रभावित हुए, जिनमें 139 की मृत्यु दर्ज की गई। दोपहिया चालकों के साथ – साथ पीछे बैठने वाले भी बड़ी संख्या में घायल पाए गए।

4. ऑटो-रिक्शा:- कुल 26 व्यक्ति प्रभावित हुए, जिनमें 10 की मृत्यु हुई। इस वर्ग में भी यात्रियों की संख्या अधिक है।

5. कार, टैक्सी, वैन एवं LMV

इस वर्ग में प्रभावित लोगों की संख्या काफी अधिक (कुल 636) रही। 217 व्यक्तियों की मृत्यु दर्ज की गई। यात्रियों के घायल होने की संख्या भी अत्यधिक है।

6. ट्रक/लॉरी (Heavy Vehicles)

कुल 465 लोग प्रभावित हुए, जिनमें 305 की मृत्यु हुई। यह वर्ग मृत्यु के मामलों में सबसे ऊपर है, जो भारी वाहनों से होने वाली दुर्घटनाओं की गंभीरता को दर्शाता है।

7. बसें

कुल 279 व्यक्ति प्रभावित, जिनमें 79 की मृत्यु तथा 200 घायल हुए। यात्री वर्ग में अधिक संख्या पाई गई।

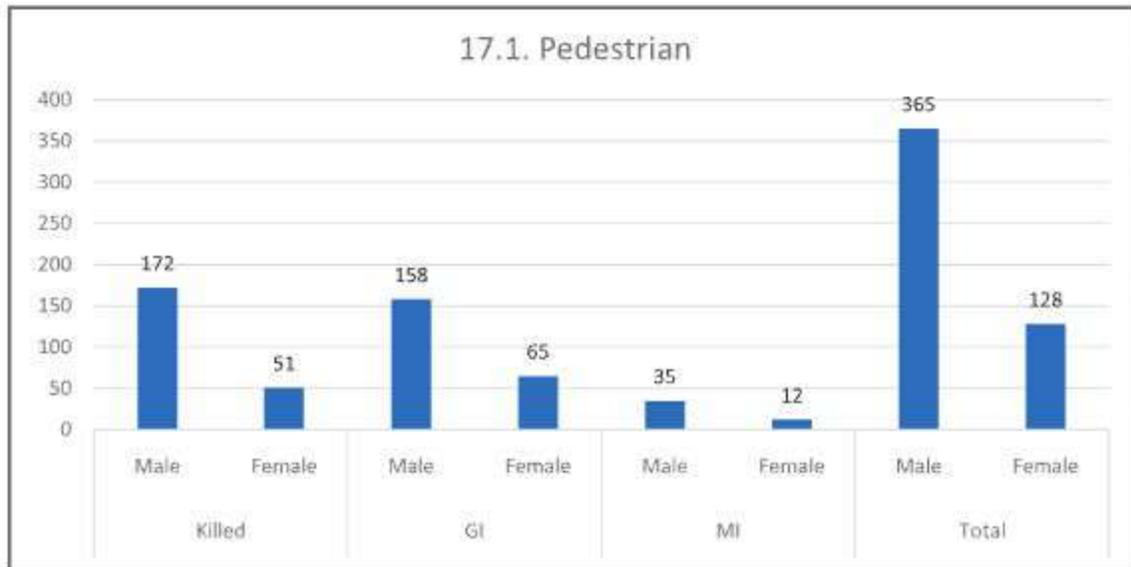
8. अन्य गैर-मोटर वाहन (E-Rickshaw आदि)

बहुत कम मामले दर्ज हुए – कुल 9 व्यक्ति (6 मृतक, 3 घायल)।

9. अन्य वाहन

कुल 200 व्यक्ति प्रभावित, जिनमें 71 की मृत्यु और 129 घायल हुए।

सार निष्कर्ष:— सबसे अधिक मृत्यु ट्रक/लॉरी, कार/LMV, और पैदल यात्रियों में दर्ज हुई। यह स्पष्ट है कि भारी वाहन, तेज गति और कमजोर सड़क उपयोगकर्ता (पैदल, दोपहिया) सड़क सुरक्षा की दृष्टि से उच्च जोखिम वाले समूह हैं। उत्तराखण्ड पुलिस द्वारा इन वर्गों पर विशेष जागरूकता और प्रवर्तन कार्यवाही की आवश्यकता है।



यह ग्राफ वर्ष 2023 में सड़क दुर्घटनाओं में पैदल यात्रियों पर पड़े प्रभाव को दर्शाता है। उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार पैदल चलने वाले सड़क उपयोगकर्ताओं पर दुर्घटनाओं का भार अत्यधिक है। कुल 493 पैदल यात्री घायल / मृत हुए, जिनमें पुरुषों की संख्या महिलाओं की तुलना में काफी अधिक पाई गई।

मृतकों (Killed) की श्रेणी देखें तो 172 पुरुष तथा 51 महिला पैदल यात्रियों की मृत्यु दर्ज की गई। यह स्पष्ट करता है कि कुल मृतकों में पुरुषों का अनुपात लगभग तीन गुना अधिक है।

गंभीर रूप से घायल (GI) श्रेणी में भी बड़ा अंतर दिखाई देता है—158 पुरुष तथा 65 महिलाएँ गंभीर रूप से घायल हुईं। यह दर्शाता है कि सड़क पार करते समय, फुटपाथ की कमी या तेज गति वाले वाहनों के कारण पैदल चलने वाले गंभीर जोखिम में रहते हैं।

हल्की चोट (MI) वाले मामलों में भी 35 पुरुष तथा 12 महिलाएँ दर्ज की गईं।

कुल मिलाकर वर्ष 2023 में 365 पुरुष व 128 महिला, अर्थात् कुल 493 पैदल यात्री दुर्घटनाओं से प्रभावित हुए।

विश्लेषण से प्रमुख निष्कर्ष:—

- पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं के सबसे उच्च जोखिम वाले उपयोगकर्ता हैं।
- पुरुषों में दुर्घटना या मृत्यु का जोखिम महिलाओं की तुलना में अत्यधिक अधिक है।
- तेज गति, सड़क पार करने की सुरक्षित व्यवस्था का अभाव, तथा यातायात अनुशासन की कमी मुख्य कारण हो सकते हैं।

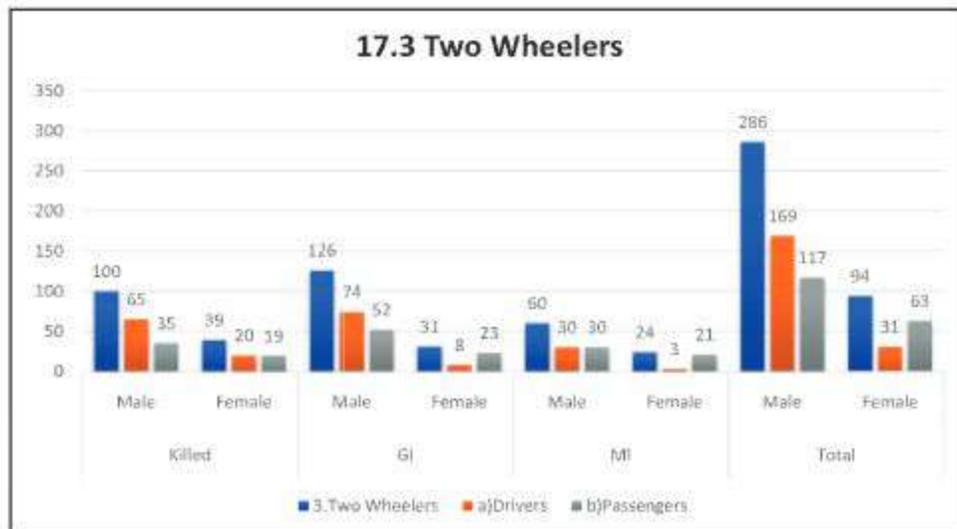


17.2 साइकिल (Bicycle) उपयोगकर्ताओं से संबंधित सड़क दुर्घटना:-

प्रस्तुत ग्राफ में वर्ष 2023 के दौरान साइकिल चालकों तथा साइकिल पर सवार यात्रियों के दुर्घटनाओं में मृत एवं घायल होने के मामलों का वर्गीकृत विवरण दिया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि साइकिल से संबंधित सड़क दुर्घटनाएँ मुख्यतः पुरुष पीड़ितों से जुड़ी हुई हैं।

मृतकों (Killed) की श्रेणी में पुरुष साइकिल चालकों की संख्या 21 दर्ज की गई, जबकि महिला मृतकों की संख्या केवल 3 रही। इसी प्रकार, साइकिल यात्रियों (Passengers) में पुरुष मृतक 0 तथा महिला मृतक 1 है। यह दर्शाता है कि सड़कों पर साइकिल चलाने वाले पुरुषों का जोखिम अधिक है। गंभीर रूप से घायल (GI) श्रेणी में पुरुष चालकों की संख्या 24 और महिला चालकों की संख्या 0 है। यात्रियों में पुरुष 2 और महिला 0 गंभीर घायल पाए गए। हल्की चोट (MI) वाले मामलों में पुरुष साइकिल चालक एवं चालक-वर्ग के 6-6 मामले दर्ज हुए, जबकि महिलाओं में कोई भी मामला नहीं मिला।

कुल मिलाकर, साइकिल से जुड़े कुल मामलों में पुरुष 51 तथा महिला 3 घायल अथवा मृत पाए गए— जबकि यात्रियों में पुरुष 2 और महिला 1 प्रभावित हुईं। समग्र रूप से यह डाटा बताता है कि साइकिल चालकों में पुरुषों की सहभागिता अधिक होने के कारण दुर्घटना-जोखिम भी उन्हीं में अधिक दर्ज हुआ। सड़क सुरक्षा हेतु साइकिल चालकों को हेलमेट का उपयोग, प्रतिबिंबक उपकरणों का प्रयोग और रात्रि में पर्याप्त दृश्यता सुनिश्चित करना अत्यंत आवश्यक है।



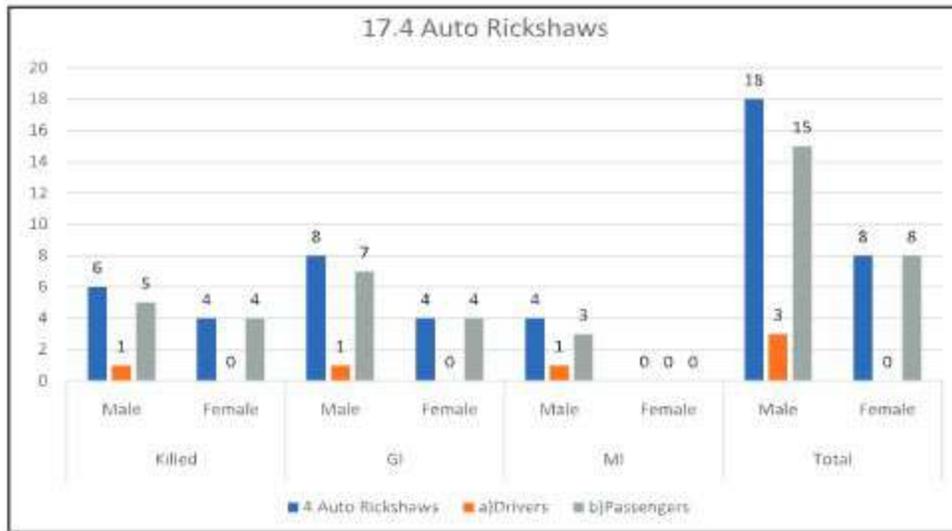
17.3 दोपहिया वाहन (Two Wheelers) :-

दोपहिया वाहनों से होने वाली सड़क दुर्घटनाएँ उत्तराखण्ड में अत्यधिक गंभीर समस्या बनी हुई हैं। उपलब्ध आँकड़ों से स्पष्ट है कि दोपहिया वाहनों से जुड़े अधिकांश पीड़ित पुरुष हैं, चाहे वे चालक हों या सवार।

मृतकों (Killed) की श्रेणी में कुल 139 व्यक्तियों में से पुरुषों की संख्या 65 चालक + 35 सवार = 100) महिलाओं की तुलना में कहीं अधिक है, जहाँ 39 महिलाएँ दुर्घटनाओं में मारी गईं। यह दर्शाता है कि पुरुष दोपहिया उपयोगकर्ता अपेक्षाकृत अधिक जोखिम में रहते हैं। गंभीर रूप से घायल (GI) व्यक्तियों में भी यही प्रवृत्ति दिखाई देती है। कुल 157 गंभीर घायलों में से पुरुष लगभग 126 हैं, जबकि महिलाओं की संख्या केवल 31 है। इसी तरह मामूली रूप से घायल (MI) श्रेणी में पुरुष 60 और महिलाएँ 24 हैं। कुल मिलाकर दोपहिया दुर्घटनाओं में पुरुष पीड़ितों की संख्या 286, जबकि महिलाओं की संख्या 94 दर्ज की गई है। इसमें सर्वाधिक प्रभावित श्रेणी पुरुष चालक (169) है, जो यह संकेत देती है कि यातायात नियमों का पालन, विशेषकर गति नियंत्रण, हेलमेट उपयोग और ओवरटेकिंग व्यवहार में सुधार की आवश्यकता है।

निष्कर्ष:-

दोपहिया वाहन दुर्घटनाएँ सड़क सुरक्षा के लिए बड़ी चुनौती हैं। पुरुषों में दुर्घटना जोखिम अत्यधिक अधिक है। सुरक्षित ड्राइविंग, हेलमेट का अनिवार्य उपयोग, रात के समय नियंत्रित गति, और युवा चालकों में जागरूकता बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है।



17.4 ऑटो रिक्शा (Auto Rickshaws)

उपलब्ध डाटा के अनुसार ऑटो रिक्शा से जुड़े सड़क दुर्घटना मामलों में कुल 18 पुरुष और 8 महिला पीड़ित शामिल पाए गए। इनमें सबसे अधिक प्रभाव यात्रियों पर देखा गया है।

मृतकों की संख्या

ऑटो रिक्शा दुर्घटनाओं में 6 पुरुष एवं 4 महिला की मौत दर्ज की गई। इनमें से अधिकांश मृतक यात्री वर्ग से हैं। ड्राइवर वर्ग में केवल 1 पुरुष मृतक दर्ज है, जबकि महिला ड्राइवर में कोई मृत्यु नहीं पाई गई।

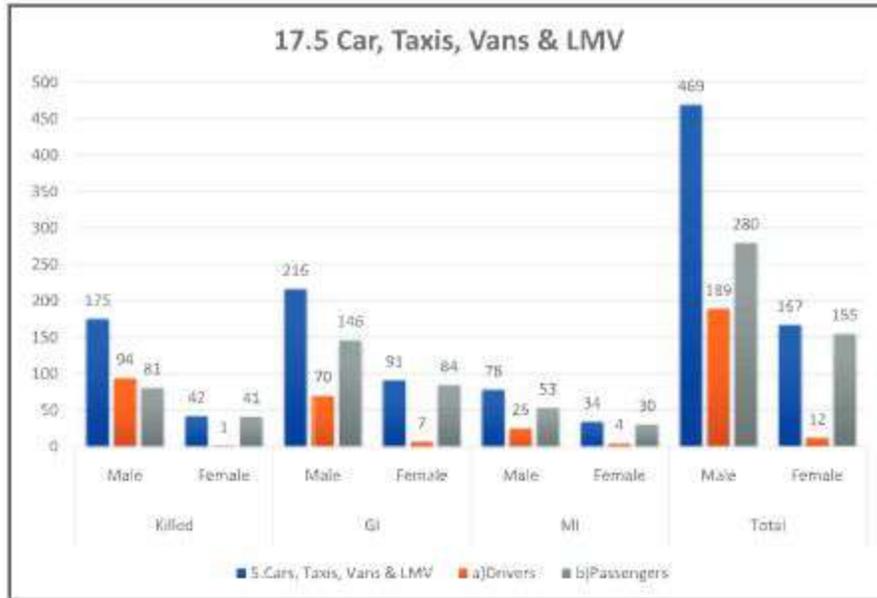
गंभीर रूप से घायल (GI)

गंभीर घायलों में 8 पुरुष और 4 महिला शामिल हैं। इस श्रेणी में भी यात्री वर्ग की संख्या अधिक है 7 पुरुष यात्री एवं 4 महिला यात्री घायल हुए। वहीं ड्राइवर वर्ग में 1 पुरुष गंभीर घायल के रूप में दर्ज है।

साधारण घायल (MI)

साधारण घायलों में कुल 7 व्यक्ति शामिल हैं—4 पुरुष, 1 ड्राइवर और 3 पैसंजर।

सार:- ऑटो रिक्शा से संबंधित दुर्घटनाओं में प्रभावितों का बड़ा हिस्सा यात्रियों का है, जबकि ड्राइवरों पर प्रभाव अपेक्षाकृत कम है। यह संकेत देता है कि रिक्शा की संरचना, ओवरलोडिंग या अचानक ब्रेकिंग जैसी स्थितियाँ यात्रियों को अधिक प्रभावित करती हैं। अतः सुरक्षा उपायों में यात्रियों के लिए सेफ्टी फीचर्स और ड्राइवर प्रशिक्षण को प्राथमिकता देना आवश्यक है।

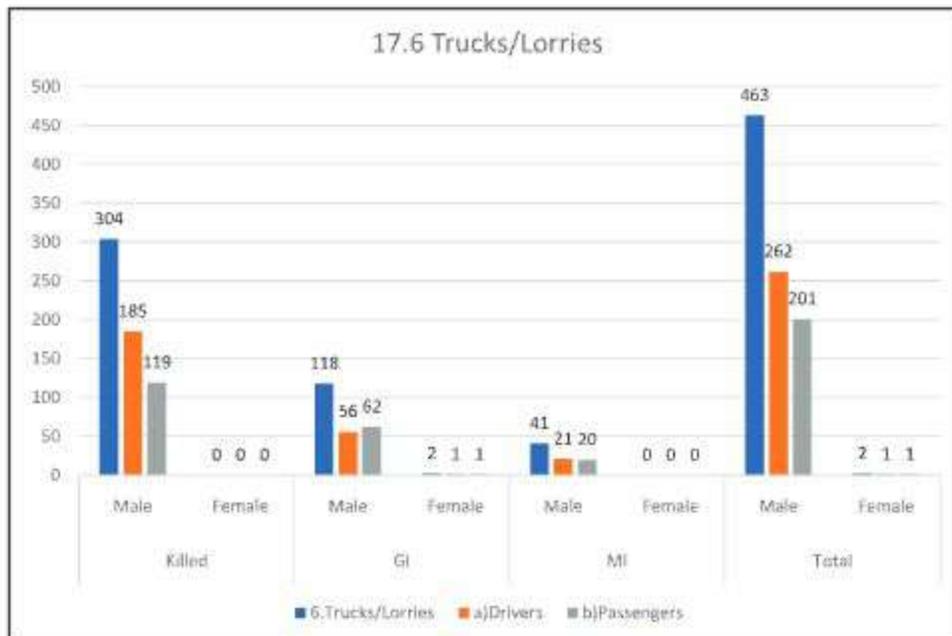


सड़क दुर्घटना विश्लेषण – कार, टैक्सी, वैन एवं LMV श्रेणी

उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार, वर्ष 2023 में कार, टैक्सी, वैन तथा अन्य हल्के मोटर वाहनों (LMV) से जुड़े सड़क दुर्घटनाओं में पुरुष और महिला दोनों वर्ग गंभीर रूप से प्रभावित पाए गए। इस श्रेणी में (175) पुरुषों की तुलना में (42) महिलायें हैं, जो इस बात का संकेत है कि पुरुष चालक और यात्री अधिक जोखिम में रहते हैं।

गंभीर रूप से घायल (GI) श्रेणी में पुरुषों की संख्या 216 तथा महिलाओं की संख्या 91 दर्ज की गई। यह प्रवृत्ति दर्शाती है कि दुर्घटना की स्थिति में पुरुष पीड़ितों की संख्या लगातार अधिक रहती है। यात्री वर्ग में भी पुरुषों की गंभीर चोटें 146, जबकि महिलाओं की 84 पाई गई। साधारण घायल (MI) श्रेणी में पुरुषों के 78 तथा महिलाओं के 34 मामले दर्ज हुए। इससे पता चलता है कि हल्की चोटों के मामलों में भी पुरुषों की भागीदारी अधिक रही। कुल मिलाकर, इस वाहन श्रेणी में पुरुष प्रभावितों की कुल संख्या 469, जबकि महिलाओं की संख्या 167 रही। इससे स्पष्ट होता है कि कार व LMV से संबंधित दुर्घटनाएँ मुख्य रूप से पुरुष चालकों और यात्रियों को अधिक प्रभावित कर रही हैं।

यह आँकड़े संकेत करते हैं कि कार एवं LMV उपयोगकर्ताओं के लिए यातायात नियमों का पालन, रफ्तार नियंत्रण, सीटबेल्ट का अनिवार्य उपयोग तथा सुरक्षित ड्राइविंग व्यवहार अपनाना अत्यंत आवश्यक है।

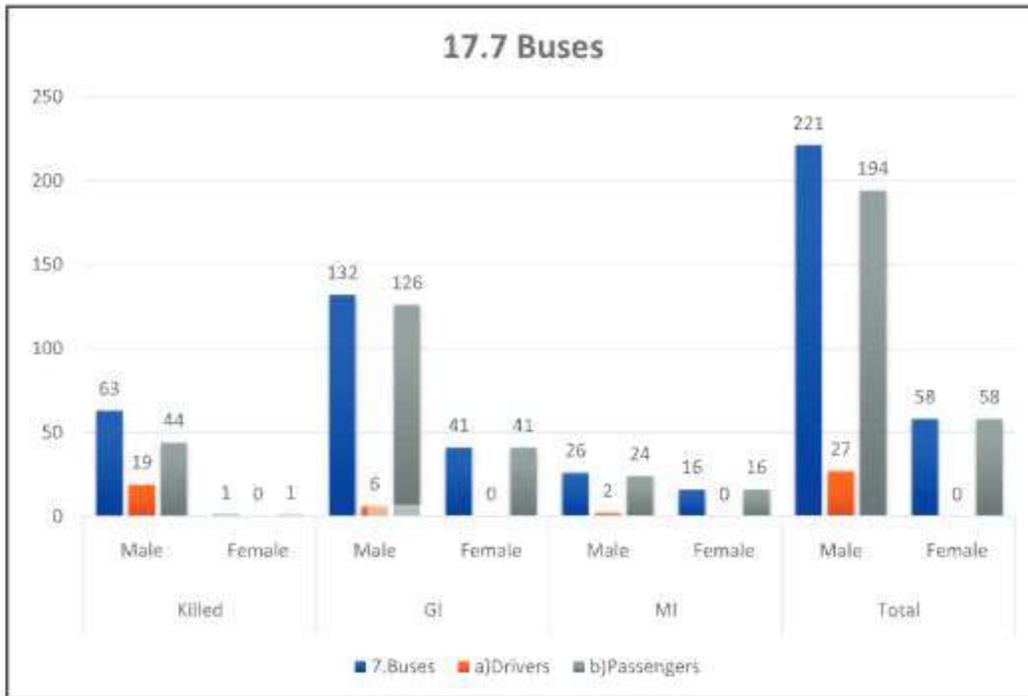


17.6 ट्रक/लॉरी दुर्घटना

इस ग्राफ के अनुसार ट्रक/लॉरी से होने वाली सड़क दुर्घटनाओं में पुरुष वर्ग सबसे अधिक प्रभावित पाया गया है। मृत्यु के मामलों में कुल 304 पुरुष और 0 महिला की मृत्यु दर्ज हुई, जिससे यह स्पष्ट होता है कि ट्रक/लॉरी दुर्घटनाओं में अधिकांश पीड़ित पुरुष चालक या सहयात्री होते हैं। इसके अलावा, 185 पुरुष चालक तथा 119 पुरुष यात्री मृत पाए गए, जबकि महिला श्रेणी में मृत्यु के मामले नहीं मिले।

गंभीर रूप से घायल (GI) होने वाले व्यक्तियों में 118 पुरुष, 56 पुरुष चालक तथा 62 पुरुष यात्री शामिल हैं। वहीं महिला श्रेणी में 2 चालक, 1 महिला यात्री और कुल 1 महिला गंभीर रूप से घायल हुई। यह दर्शाता है कि गंभीर चोटों में भी पुरुषों की संख्या बहुत अधिक है। साधारण घायल (MI) श्रेणी में 41 पुरुष, 21 चालक, 20 यात्री घायल हुए हैं। महिला श्रेणी में मामूली चोट के मामले दर्ज नहीं हैं। कुल मिलाकर, ट्रक/लॉरी से जुड़े दुर्घटना मामलों में 463 पुरुष और 2 महिलाएँ प्रभावित पाई गईं। इनमें से 262 पुरुष चालक, 201 पुरुष यात्री, तथा 1-1 महिला चालक/यात्री शामिल हैं। यह डाटा स्पष्ट करता है कि ट्रक/लॉरी दुर्घटनाएँ मुख्यतः पुरुष वर्ग को प्रभावित करती हैं, विशेषकर चालक एवं सहचालक।

अतः इस श्रेणी में सड़क सुरक्षा उपायों, चालक प्रशिक्षण और थकान प्रबंधन जैसे कदम अत्यंत आवश्यक हैं।

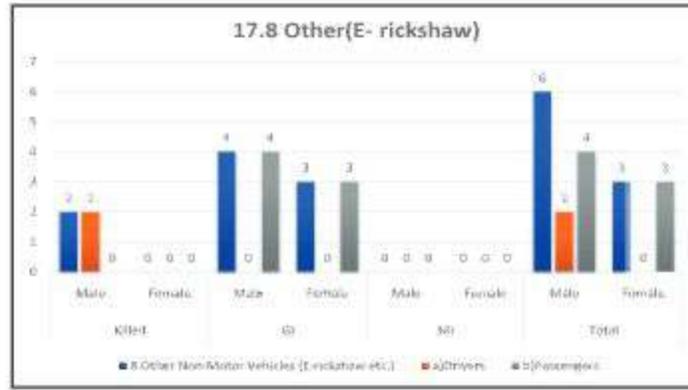


17.7 बसों से संबंधित सड़क दुर्घटनाएँ :-

प्रस्तुत ग्राफ के अनुसार वर्ष 2023 में बसों से सम्बंधित दुर्घटनाओं में पुरुषों तथा महिलाओं के बीच प्रभाव का स्पष्ट अंतर देखा गया है। कुल मृतकों की संख्या 64 है, जिसमें 63 पुरुष एवं 1 महिला हैं इससे स्पष्ट है कि बस दुर्घटनाओं में पुरुषों की संवेदनशीलता अधिक है क्योंकि वे चालक, परिचालक तथा यात्रियों के रूप में अधिक उपस्थित रहते हैं।

गंभीर रूप से घायल (GI) वर्ग में बस से जुड़े कुल 173 व्यक्ति घायल हुए, जिनमें 132 पुरुष चालक/कर्मचारी तथा 41 महिला यात्री शामिल हैं। इससे यह निष्कर्ष निकलता है कि बस दुर्घटनाओं में यात्रियों की चोटें चालक की तुलना में अधिक हैं, विशेषकर पुरुष यात्रियों की। सामान्य रूप से घायल (MI) वर्ग में कुल 42 व्यक्ति प्रभावित हुए, जिनमें 2 पुरुष चालक, 24 पुरुष यात्री, तथा 16 महिला यात्री शामिल हैं। यह दर्शाता है कि बस दुर्घटनाओं में हल्की चोटों की संख्या भी काफी अधिक है। कुल प्रभाव देखते हुए, बस दुर्घटनाओं से 221 पुरुष एवं 58 महिलाएँ प्रभावित हुईं। यात्रियों की संख्या अधिक होने के कारण यह श्रेणी दुर्घटना प्रभाव में प्रमुख रूप से सम्मिलित रहती है।

समग्र रूप से विश्लेषण बताता है कि बस दुर्घटनाएँ मुख्यतः यात्रियों को प्रभावित करती हैं, और इनमें पुरुषों की हिस्सेदारी सबसे अधिक है। सुरक्षित परिवहन व्यवस्था, चालक प्रशिक्षण, तथा बसों की नियमित जाँच दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु अत्यंत आवश्यक है।



17.8 अन्य (ई-रिक्शा आदि) – सड़क दुर्घटना विश्लेषण

उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार "अन्य गैर-मोटर वाहन (जैसे ई-रिक्शा आदि)" श्रेणी में वर्ष 2023 के दौरान दुर्घटनाओं में प्रभावित व्यक्तियों की संख्या अपेक्षाकृत कम रही, परन्तु यह वर्ग भी सुरक्षा दृष्टि से महत्वपूर्ण है।

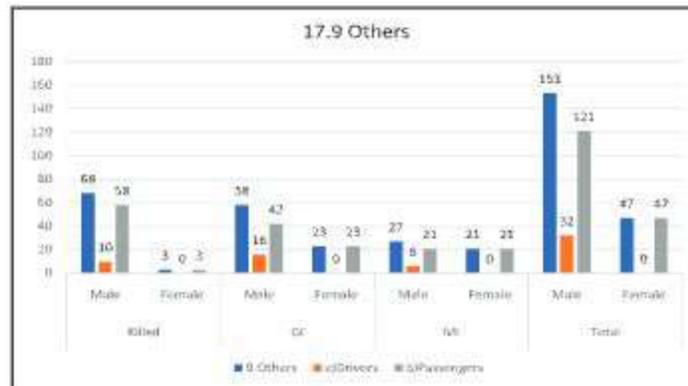
मृत्यु (Killed):— इस श्रेणी में कुल 2 व्यक्तियों की मृत्यु दर्ज की गई, जिसमें सभी मृतक पुरुष वर्ग से हैं। पुरुष चालकों तथा पुरुष यात्रियों – दोनों में 2-2 मृत्यु हुईं। महिला वर्ग में किसी भी प्रकार की मृत्यु दर्ज नहीं हुई। यह तथ्य दर्शाता है कि इस श्रेणी में जोखिम मुख्य रूप से पुरुष उपयोगकर्ताओं पर केंद्रित है।

गंभीर रूप से घायल (GI):— कुल 7 गंभीर घायलों में 4 पुरुष यात्री तथा 3 महिला यात्री शामिल हैं। यह दर्शाता है कि ई-रिक्शा जैसे हल्के वाहनों में सुरक्षा मानकों की कमी चोटों की गंभीरता को बढ़ाती है।

सामान्य/मामूली रूप से घायल (MI):— इस श्रेणी में कोई भी घायल दर्ज नहीं किया गया।

कुल प्रभावित (Total):— कुल 6 पुरुष तथा 3 महिला सहित 9 व्यक्ति इस श्रेणी की दुर्घटनाओं से प्रभावित पाए गए।

निष्कर्ष:— यद्यपि संख्या कम है, परन्तु ई-रिक्शा एवं अन्य गैर-मोटर वाहनों में सुरक्षा संरचना सीमित होने के कारण मामूली दुर्घटनाएँ भी गंभीर परिणाम दे सकती हैं। इसलिए इस श्रेणी के लिए चालक प्रशिक्षण, रात्रि-कालीन दृश्यता बढ़ाने हेतु रिफ्लेक्टिव उपकरण, तथा बेहतर सड़क अनुशासन संबंधी जागरूकता आवश्यक है।



17.9 Others – सड़क दुर्घटना विश्लेषण (सरकारी रिपोर्ट शैली)

इस श्रेणी में उन सभी वाहनों या परिस्थितियों को सम्मिलित किया गया है जो मुख्य श्रेणियों (कार, दोपहिया, बस, ट्रक आदि) में नहीं आते। उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार, "Others" श्रेणी में दुर्घटनाओं से प्रभावित व्यक्तियों की संख्या उल्लेखनीय है।

मृतकों के आंकड़े दर्शाते हैं कि कुल 71 व्यक्तियों की मृत्यु दर्ज हुई, जिनमें पुरुष मृतक 68 तथा महिला मृतक 3 हैं। इन मृतकों में पुरुष चालकों की संख्या 10, तथा पुरुष यात्रियों की संख्या 58 है। महिला चालकों की मृत्यु नहीं हुई, जबकि 3 महिला यात्री मृतकों में सम्मिलित हैं। इससे स्पष्ट है कि इस श्रेणी में अधिकांश मृत्यु यात्रियों की है। गंभीर रूप से घायल (GI) श्रेणी में कुल 81 व्यक्ति प्रभावित हुए, जिनमें 16 पुरुष चालक, 42 पुरुष यात्री तथा महिलाओं में 23 यात्री शामिल हैं। यह स्थिति दर्शाती है कि गंभीर घायलों में भी पुरुषों का अनुपात अधिक रहा। साधारण घायल (MI) श्रेणी में कुल 48 व्यक्ति दर्ज हुए, जिनमें 27 पुरुष चालक, 21 पुरुष यात्री, तथा महिला यात्रियों की संख्या 21 है। कुल मिलाकर, "Others" श्रेणी में पुरुष प्रभावित 153 तथा महिला प्रभावित 47 रहे। यह दर्शाता है कि इस श्रेणी की दुर्घटनाओं में भी पुरुषों की सहभागिता और जोखिम अधिक है। यह विश्लेषण इंगित करता है कि असंगठित, गैर-मानक या विविध प्रकार के वाहनों/परिस्थितियों से संबंधित दुर्घटनाओं में सुरक्षा उपायों की आवश्यकता अत्यंत महत्वपूर्ण है।

18. Persons killed and Injured according to Type of Victims, Age and Sex 2023

Victims	Number of Persons			
	Killed		Injured	
	Male	Female	Male	Female
(A) Drivers – Total	376	21	308	23
1. Less than 18 years	7	0	16	5
2. 18-25	93	13	75	7
3. 25-35	135	5	65	1
4. 35-45	66	3	71	5
5. 45-60	55	0	45	3
6. 60 and Above	14	0	18	0
Age not known	6	0	18	2
(B) Passengers – Total	342	68	590	267
1. Less than 18 years	34	13	70	36
2. 18-25	74	15	105	55
3. 25-35	105	15	140	67
4. 35-45	62	12	97	51
5. 45-60	37	8	103	34
6. 60 and Above	26	4	58	16
Age not known	4	1	17	8
(C) Pedestrian – Total	172	51	193	77
1. Less than 18 years	7	7	13	11
2. 18-25	28	7	34	13
3. 25-35	44	11	39	19
4. 35-45	35	14	36	14
5. 45-60	37	8	50	9
6. 60 and Above	15	4	13	7
Age not known	6	0	8	4
(D) Cyclist – Total	21	3	30	0
1. Less than 18 years	3	0	1	0
2. 18-25	11	3	22	0
3. 25-35	1	0	1	0
4. 35-45	2	0	4	0
5. 45-60	1	0	1	0
6. 60 and Above	3	0	0	0
Age not known	0	0	1	0
Total	911	143	1121	367
1. Less than 18 years	51	20	100	52
2. 18-25	206	38	236	75
3. 25-35	285	31	245	87
4. 35-45	165	29	208	70
5. 45-60	130	16	199	46
6. 60 and Above	58	8	89	23
Age not known	16	1	44	14

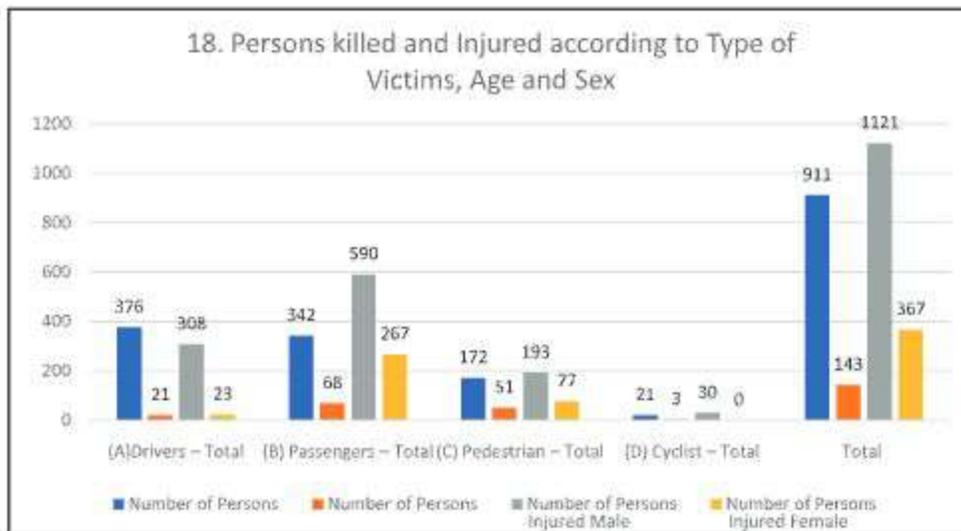
सड़क दुर्घटनाओं में प्रभावित व्यक्तियों का वर्ग-वार विश्लेषण

वर्ष 2023 के उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार सड़क दुर्घटनाओं में कुल 911 पुरुष व 143 महिला व्यक्तियों की मृत्यु दर्ज की गई। वहीं 1121 पुरुष व 367 महिला घायल हुए। विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि अधिकांश पीड़ितों का वर्ग 18-45 वर्ष आयु समूह है, जो सड़क पर सबसे अधिक सक्रिय तथा जोखिम वाले उपयोगकर्ता हैं।

(A) ड्राइवर वर्ग:- ड्राइवर श्रेणी में कुल 397 मौतें और 331 घायल दर्ज किए गए। इनमें 18-45 वर्ष के युवा ड्राइवर सबसे ज्यादा प्रभावित रहे- 93, 135 और 66 मौतें क्रमशः 18-25, 25-35 और 35-45 पुरुष वर्ग में हुईं। महिला ड्राइवरों की संख्या बेहद कम है, जिससे संकेत मिलता है कि पुरुष ड्राइविंग में अधिक संलग्न होते हैं।

- (B) **यात्री वर्ग:**— यात्री श्रेणी में कुल 410 मौतें और 857 घायल दर्ज किए गए। यह संख्या ड्राइवरों से भी अधिक है, जो दर्शाता है कि वाहन दुर्घटनाओं में यात्रियों की संवेदनशीलता अधिक है। विशेषकर 18–45 आयु वर्ग में यात्रियों की मौतें और गंभीर चोटें सबसे अधिक दर्ज हुईं।
- (C) **पैदल यात्री:**— पैदल यात्रियों में कुल 223 मौतें और 270 घायल हुए। पैदल चलने वाले सबसे अधिक असुरक्षित पाए गए, विशेषकर कम उम्र व वृद्ध आयु वर्ग में जोखिम बढ़ा हुआ दिखता है। 25–45 आयु समूह में भी दुर्घटनाओं की संख्या उल्लेखनीय है।
- (D) **साइकिल चालक:**— इस श्रेणी में कुल 24 मौतें और 30 घायल दर्ज किए गए। इनमें सबसे अधिक प्रभावित 18–25 वर्ष आयु समूह रहा। यद्यपि संख्या कम है, पर साइकिल चालकों की सुरक्षा हेतु विशेष अधोसंरचना की आवश्यकता स्पष्ट होती है।

सारांश:— कुल मिलाकर आंकड़े दर्शाते हैं कि सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित वर्ग ड्राइवर, पैदल यात्री और यात्री हैं। साथ ही, 18–45 वर्ष आयु समूह सड़क दुर्घटनाओं का मुख्य जोखिम वहन करता है। यह आवश्यकता को रेखांकित करता है कि सड़क सुरक्षा शिक्षा, यातायात नियमों का पालन, इंफ्रास्ट्रक्चर सुधार तथा संवेदनशील सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया जाए।



उपरोक्त ग्राफ के अनुसार वर्ष 2023 में सड़क दुर्घटनाओं में विभिन्न प्रकार के पीड़ितों—ड्राइवर, यात्री, पैदल यात्री एवं साइकिल चालकों—के मृत्यु व घायल होने के आंकड़े स्पष्ट रूप से सामने आते हैं। सबसे अधिक प्रभावित श्रेणी यात्री (Passengers) रही, जिनमें 590 पुरुष तथा 267 महिला घायल पाई गईं। इसी प्रकार, यात्रियों में 342 पुरुष तथा 68 महिला मौतें दर्ज की गईं, जो दर्शाता है कि दुर्घटनाओं में वाहन सवारों की संवेदनशीलता अधिक है।

ड्राइवर श्रेणी में कुल 376 पुरुष एवं 21 महिला की मृत्यु हुई। वहीं 308 पुरुष तथा 23 महिला घायल हुईं। यह तथ्य बताता है कि सड़क दुर्घटनाओं का बड़ा भार सीधे वाहन चलाने वालों पर पड़ता है। पैदल यात्रियों की स्थिति भी गंभीर रही। कुल 172 पुरुष एवं 51 महिला की मृत्यु दर्ज की गई, जबकि 193 पुरुष और 77 महिला घायल हुईं। यह संकेत देता है कि पैदल यात्रियों की सुरक्षा के लिए सड़क संरचना व यातायात अनुशासन को और मजबूत करने की आवश्यकता है।

साइकिल चालकों में 21 पुरुष एवं 3 महिला की मृत्यु तथा 30 पुरुष घायल पाए गए, जबकि महिला घायलों की संख्या शून्य रही। कुल मिलाकर, वर्ष 2023 में 911 पुरुष और 143 महिला की मृत्यु तथा 1121 पुरुष व 367 महिला घायल हुईं। ये आंकड़े राज्य में सड़क सुरक्षा सुधार हेतु त्वरित हस्तक्षेप की आवश्यकता को रेखांकित करते हैं।

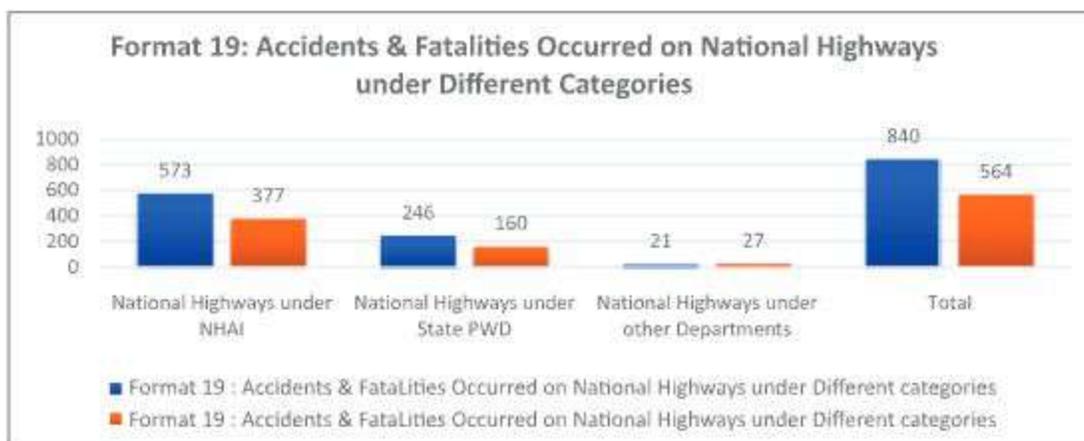
Format 19: Accidents & Fatalities Occurred on National Highways under Different categories		
Different categories	Accidents	Killed
National Highways under NHAI	573	377
National Highways under State PWD	246	160
National Highways under other Departments	21	27
Total	840	564

राष्ट्रीय राजमार्गों के विभिन्न विभागों के अधीन होने के आधार पर सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण

यह अध्याय उत्तराखण्ड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाली सड़क दुर्घटनाओं का विभागवार विश्लेषण प्रस्तुत करता है। राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग तीन प्रमुख एजेंसियों—एनएचएआई (NHAI), राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) तथा अन्य विभागों—के अधीन हैं। प्रस्तुत आंकड़े बताते हैं कि दुर्घटनाओं और मृत्यु-दर में सबसे अधिक योगदान एनएचएआई के अंतर्गत आने वाले मार्गों का है।

मुख्य निष्कर्ष (Key Findings)

1. कुल 840 दुर्घटनाओं में से 573 (68%) दुर्घटनाएँ एनएचएआई मार्गों पर हुईं।
2. कुल 564 मौतों में से 377 (68%) मौतें भी इन्हीं मार्गों पर दर्ज की गईं।
3. राज्य पीडब्ल्यूडी मार्गों पर दुर्घटनाएँ और मौतें दोनों महत्वपूर्ण संख्या में हैं, जिन पर विशेष सुरक्षा सुधार की आवश्यकता है।
4. अन्य विभागों के मार्ग भले ही कम दुर्घटना-प्रवण हों, परंतु दुर्घटनाएँ गंभीर और उच्च मृत्यु-दर वाली हैं।
5. डेटा यह दर्शाता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों की इंजीनियरिंग, प्रवर्तन, और आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली को बेहतर बनाना अत्यंत आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ में राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई सड़क दुर्घटनाओं और मृत्यु के मामलों को विभागवार दर्शाया गया है। आंकड़े बताते हैं कि उत्तराखण्ड में अधिकतम दुर्घटनाएँ राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (NHAI) के अंतर्गत आने वाले मार्गों पर दर्ज की गईं। यहां कुल 573 दुर्घटनाएँ तथा 377 मौतें सामने आईं, जो सभी श्रेणियों में सर्वाधिक हैं।

इसके बाद राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) के अंतर्गत आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर 246 दुर्घटनाएँ और 160 मौतें दर्ज की गईं। यह संख्या NHAI की तुलना में कम है, परंतु दुर्घटना जोखिम अभी भी महत्वपूर्ण है। अन्य विभागों द्वारा संचालित राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत कम पाई गईं। इन मार्गों पर केवल 21 दुर्घटनाएँ और 27 मृत्यु दर्ज की गईं। यह दर्शाता है कि इन मार्गों पर यातायात घनत्व अपेक्षाकृत कम है, या सड़क सुरक्षा प्रबंधन बेहतर है। सभी श्रेणियों को मिलाकर, वर्ष के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों पर कुल 840 दुर्घटनाएँ और 564 मौतें हुईं। यह संकेत करता है कि राज्य की कुल सड़क दुर्घटनाओं में राष्ट्रीय राजमार्गों का योगदान काफी अधिक है।

विश्लेषण से यह स्पष्ट है कि उच्च गति, भारी यातायात और पहाड़ी भू-भाग के कारण NHAI मार्गों पर जोखिम अधिक रहता है। इसलिए यहां सड़क सुरक्षा उपायों, यातायात प्रबंधन, ओवरस्पीडिंग नियंत्रण और नियमित निगरानी को और अधिक प्रभावी बनाने की आवश्यकता है।

Format 20: Accident/Persons Killed under category of Road user on National Highways under different categories

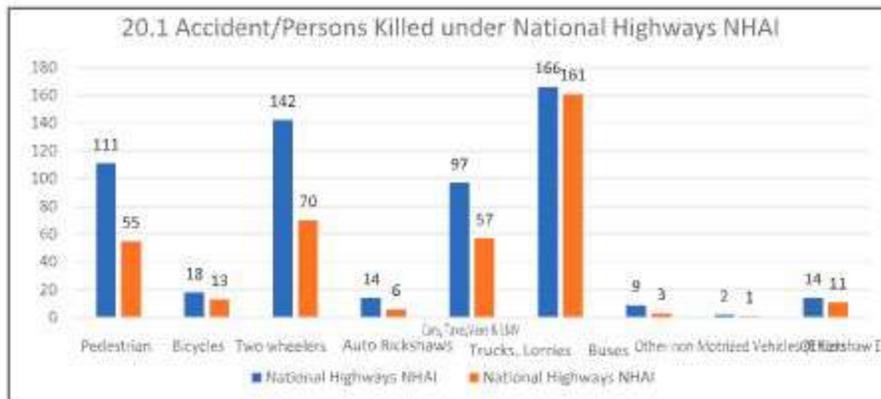
Road User	National Highways NHA1		National Highways under State PWD		National Highways under other Departments	
	Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed
Pedestrian	111	55	60	36	1	1
Bicycles	18	13	8	3	0	0
Two wheelers	142	70	56	52	10	4
Auto Rickshaws	14	6	3	3	0	0
Cars, Taxis, Vans & LMV	97	57	58	31	7	13
Trucks, Lorries	166	161	33	20	1	1
Buses	9	3	14	8	1	7
Other non Motorized Vehicles (E Rickshaw Etc)	2	1	1	1	0	0
Others	14	11	13	6	1	1
Total	573	377	246	160	21	27

राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के अनुसार दुर्घटनाओं का विश्लेषण

यह अध्याय उत्तराखण्ड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों पर विभिन्न श्रेणियों के सड़क उपयोगकर्ताओं से संबंधित दुर्घटनाओं एवं मृत्यु-दर का तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत करता है। राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग तीन प्रमुख प्राधिकरणों—एनएचएआई (NHA1), राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) तथा अन्य विभागों—के अधीन आते हैं। प्रस्तुत तालिका यह दर्शाती है कि किस प्रकार अलग-अलग सड़क उपयोगकर्ता समूह इन मार्गों पर दुर्घटनाओं से प्रभावित हो रहे हैं।

सारांश (Conclusion)

तालिका से स्पष्ट है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं और मृत्युदर का सबसे बड़ा भार एनएचएआई मार्गों पर है। दोपहिया, ट्रक, और पैदल यात्री दुर्घटनाएँ मुख्य चिंता का विषय हैं। PWD मार्गों पर भी मृत्यु-दर काफी अधिक है। इसलिए इन मार्गों पर यातायात प्रवर्तन, सड़क सुरक्षा अवसंरचना, भारी वाहन प्रबंधन और पैदल यात्री सुरक्षा उपायों को प्राथमिकता के साथ लागू करने की आवश्यकता है।

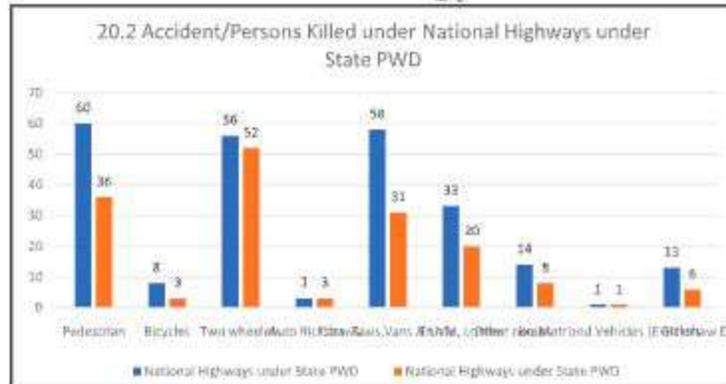


प्रस्तुत ग्राफ में एनएचएआई के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई सड़क दुर्घटनाओं एवं उनमें मृत व्यक्तियों का विवरण वाहन श्रेणी के अनुसार दर्शाया गया है। आंकड़ों का विश्लेषण यह स्पष्ट करता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं की गंभीरता अपेक्षाकृत अधिक है, विशेषकर भारी एवं तेज गति वाले वाहनों के कारण।

सर्वाधिक दुर्घटनाएँ (166) तथा मृत्यु (161) ट्रक/लॉरी से संबंधित दुर्घटनाओं में दर्ज की गईं। यह दर्शाता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर भारी वाहनों की अधिक आवाजाही, उच्च गति तथा लंबी दूरी की यात्रा दुर्घटनाओं को अत्यंत घातक बना देती है। इसके पश्चात दोपहिया वाहन दुर्घटनाओं में 142 दुर्घटनाएँ एवं 70 मौतें दर्ज की गईं, जो हेलमेट के अभाव एवं असुरक्षित ड्राइविंग की ओर संकेत करता है। कार, टैक्सी, वैन एवं एलएमवी से संबंधित 97 दुर्घटनाओं में 57 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। पैदल यात्रियों से जुड़ी 111 दुर्घटनाओं में 55 मौतें दर्ज होना यह दर्शाता है

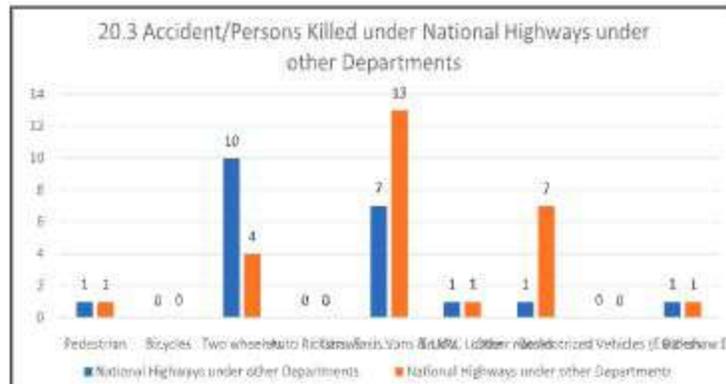
कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित अवसंरचना अत्यंत सीमित है। साइकिल दुर्घटनाओं में 18 दुर्घटनाएँ एवं 13 मौतें, ऑटो रिक्शा में 14 दुर्घटनाएँ एवं 6 मौतें, तथा बसों में 9 दुर्घटनाएँ एवं 3 मौतें दर्ज की गईं। अन्य गैर-मोटर चालित वाहनों में दुर्घटनाएँ एवं मृत्यु न्यूनतम पाई गईं।

निष्कर्षतः, राष्ट्रीय राजमार्गों पर भारी वाहनों की गति नियंत्रण, दोपहिया वाहन चालकों के लिए सुरक्षा नियमों का कड़ाई से पालन, तथा पैदल यात्रियों हेतु सुरक्षित क्रॉसिंग एवं चेतावनी संकेतों की व्यवस्था को सुदृढ़ किया जाना अत्यंत आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ "राष्ट्रीय राजमार्ग (State PWD के अधीन) पर दुर्घटनाएँ एवं मृतक-वाहन/उपयोगकर्ता वर्गवार" वर्ष 2023 के आँकड़ों को स्पष्ट रूप से दर्शाता है। उपलब्ध डाटा के अनुसार, सर्वाधिक दुर्घटनाएँ पैदल यात्रियों (60 मामलों) तथा दोपहिया वाहनों (56 मामलों) से संबंधित पाई गईं। इन दोनों वर्गों में मृतकों की संख्या भी क्रमशः 36 एवं 52 दर्ज की गई, जो राजमार्गों पर कमजोर सड़क उपयोगकर्ताओं की उच्च जोखिम स्थिति को दर्शाता है।

चार पहिया वाहन जैसे कार, टैक्सी, वैन एवं अन्य स्लट वर्ग में 58 दुर्घटनाएँ तथा 31 मृतक दर्ज हुए। यह वर्ग दुर्घटनाओं की कुल घटनाओं में उल्लेखनीय योगदान देता है, हालांकि मृत्यु-दर अपेक्षाकृत मध्यम स्तर पर है। ट्रक व लोरी श्रेणी में 33 दुर्घटनाएँ और 20 मृतक सामने आए, जो भारी वाहनों की संलिप्तता के कारण होने वाले प्रभाव को रेखांकित करता है। अन्य श्रेणियों में बसों से संबंधित 14 दुर्घटनाएँ और 8 मृतक, तथा ऑटो रिक्शा से 3 दुर्घटनाएँ व 3 मृतक नोट किए गए। "अन्य गैर-मोटर चालित वाहन (ई-रिक्शा आदि)" श्रेणी में आँकड़े अत्यंत सीमित (1 दुर्घटना व 1 मृतक) रहे। सार रूप में, State PWD के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई दुर्घटनाओं में पैदल यात्री एवं दोपहिया वाहन चालक सबसे अधिक प्रभावित पाए गए। यह स्थिति संवेदनशील सड़क उपयोगकर्ताओं हेतु उन्नत सुरक्षा उपाय, स्पीड-कंट्रोल, फुटपाथ सुधार तथा सख्त प्रवर्तन की आवश्यकता को दर्शाती है।



प्रस्तुत ग्राफ में "अन्य विभागों" के अंतर्गत आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं में शामिल वाहन प्रकार तथा उनसे होने वाली मृत्यु के आँकड़ों का विवरण दिया गया है। उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार, इन मार्गों पर कुल दुर्घटनाओं की संख्या सीमित है, परंतु विभिन्न वाहन श्रेणियों की भागीदारी स्पष्ट रूप से दिखाई देती है।

सबसे अधिक दुर्घटनाएँ दो पहिया वाहनों (Two Wheelers) से संबंधित पाई गईं, जिनकी संख्या 10 दुर्घटनाएँ रही, जबकि इस श्रेणी में 4 लोगों की मृत्यु दर्ज हुई। यह स्पष्ट करता है कि दोपहिया वाहन चालकों की सुरक्षा एक महत्वपूर्ण चिंता का विषय है। इसके बाद कारें, टैक्सी, वैन और स्लट श्रेणी में 7 दुर्घटनाएँ और 13 मौतें दर्ज की गईं। यह आंकड़ा दर्शाता है कि कम दुर्घटनाएँ होने के बावजूद मृत्यु दर अधिक है, जो गति, लापरवाही या टक्कर की तीव्रता की ओर संकेत करता है। पैदल यात्रियों, ट्रक/लोरी, बसों तथा "अन्य" श्रेणियों में दुर्घटनाएँ बहुत कम सामने आईं-प्रत्येक में मात्र 1 दुर्घटना एवं 1 मृत्यु। साइकिल, ई-रिक्शा/अन्य गैर-मोटर चालित वाहन या ऑटो रिक्शा श्रेणियों में कोई दुर्घटना दर्ज नहीं की गई। समग्र रूप से देखा जाए तो अन्य विभागों के राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाएँ कम हैं, परंतु कुछ श्रेणियों, विशेषकर दोपहिया और LMV वाहनों में मृत्यु का जोखिम अधिक है। अतः इन मार्गों पर गति नियंत्रण, सुरक्षात्मक गियर का उपयोग और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु विशेष अभियान चलाए जाने की आवश्यकता है।

Format 21: Accident & Fatalities Classified according to type of Traffic violation on National Highways under Different categories							
S. No.	Type of traffic violation	National Highways under NHAI		National Highways under State PWD		National Highways under other Departments	
		Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed
1	Over Speeding	480	323	197	132	9	13
2	Drunken Driving /Consumption of Alcohol and drug	4	3	0	0	0	0
3	Driving on Wrong Side	39	19	30	19	5	2
4	Jumping Red Light	0	0	0	0	0	0
5	Use of Mobile Phone	0	0	0	0	0	0
6	Others	50	32	19	9	7	12
Total		573	377	246	160	21	27

राष्ट्रीय राजमार्गों पर ट्रेफिक उल्लंघनों के कारण हुई दुर्घटनाओं का विश्लेषण

यह तालिका उत्तराखण्ड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों पर विभिन्न प्रकार के ट्रेफिक उल्लंघनों के कारण हुई सड़क दुर्घटनाओं तथा उनसे हुई मृत्यु-दर का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करती है। आंकड़ों को तीन श्रेणियों-एनएचएआई (NHAI), राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) तथा अन्य विभागों के अनुसार वर्गीकृत किया गया है। इससे स्पष्ट होता है कि किस प्रकार विभिन्न प्रकार के उल्लंघन सड़क सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव डाल रहे हैं।

निष्कर्ष (Conclusion)

तालिका से स्पष्ट है कि-

- ओवरस्पीडिंग राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं और मौतों का सबसे बड़ा कारण है।
- गलत दिशा में चलाना दूसरा सबसे गंभीर कारण है।
- ड्रंक ड्राइविंग भले ही संख्या में कम है, परंतु इससे होने वाली मृत्यु के मामले गंभीर हैं।
- PWD और अन्य विभागों के मार्गों पर मृत्यु-दर कई मामलों में NHAI जितनी ही गंभीर है।

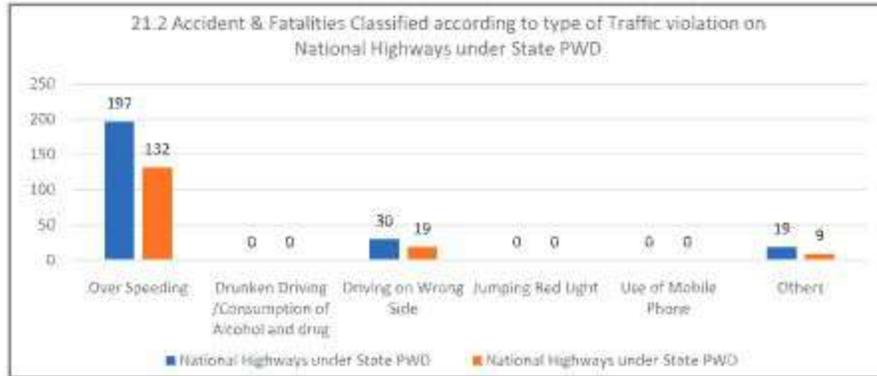
अतः राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्पीड-कंट्रोल, चेतावनी संकेत, सड़क इंजीनियरिंग सुधार, तथा प्रवर्तन गतिविधियों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।



प्रस्तुत ग्राफ में राष्ट्रीय राजमार्ग (NHAI) पर वर्ष 2023 में विभिन्न प्रकार के ट्रेफिक उल्लंघनों के कारण हुई दुर्घटनाओं और मृतकों की संख्या दर्शाई गई है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि ओवरस्पीडिंग (अधिक गति) सबसे बड़ा कारण है। इस वजह से 480 दुर्घटनाएँ और 323 मौतें दर्ज की गईं, जो कुल घटनाओं का सबसे बड़ा हिस्सा है। यह दर्शाता है कि गति नियंत्रण तथा स्पीड मॉनिटरिंग की कठोर आवश्यकता है।

शराब पीकर वाहन चलाने से 4 दुर्घटनाएँ और 3 मौतें दर्ज हुईं। हालांकि संख्या कम है, परंतु इन घटनाओं की गंभीरता इस बात को रेखांकित करती है कि नशे में ड्राइविंग रोकने हेतु लगातार चेकिंग और कानूनी कार्रवाई अत्यंत आवश्यक है। गलत दिशा में वाहन चलाना (Wrong Side Driving) भी एक प्रमुख कारक पाया गया, जिससे 39 दुर्घटनाएँ और 19 मौतें हुईं। यह स्थिति सड़क अनुशासन और साइनबोर्ड अनुपालन की कमी को दर्शाती है। लालबत्ती उल्लंघन (Jumping Red Light) तथा मोबाइल फोन का उपयोग से संबंधित कोई दुर्घटना या मृत्यु दर्ज नहीं की गई, जो सकारात्मक संकेत है। अन्य कारणों की श्रेणी में 50 दुर्घटनाएँ और 32 मौतें दर्ज हुईं, जिनमें वाहन नियंत्रण खोना, सड़क की स्थिति या मानवीय गलती शामिल हो सकती है।

सार रूप में, NHAI मार्गों पर दुर्घटनाओं का मुख्य कारण तेज गति और गलत दिशा में चलना है। अतः निगरानी बढ़ाना, जागरूकता अभियान तथा तकनीकी प्रवर्तन (ऑटोमैटिक स्पीड कैमरा आदि) अत्यंत आवश्यक हैं।

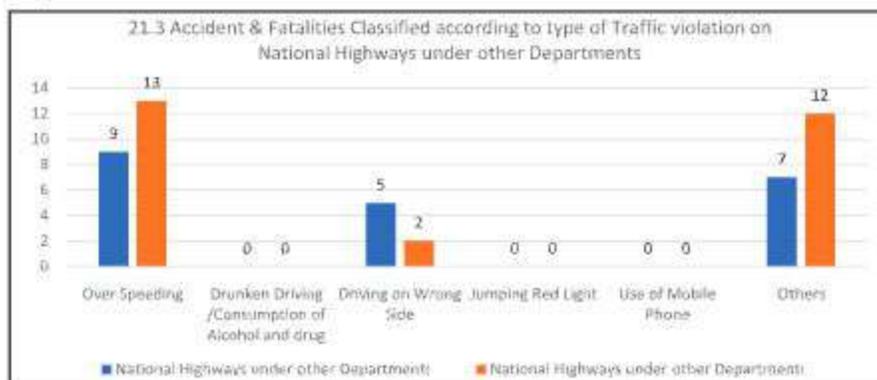


प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों पर ट्रेफिक उल्लंघनों के कारण हुई दुर्घटनाओं एवं मृत्यु के आंकड़ों को प्रदर्शित करता है।

डेटा के अनुसार, ओवरस्पीडिंग (अधिक गति) दुर्घटनाओं का सबसे प्रमुख कारण है। कुल 197 दुर्घटनाएँ अधिक गति के कारण हुईं, जिनमें 132 व्यक्तियों की मृत्यु दर्ज की गई। यह आंकड़ा स्पष्ट करता है कि गति नियंत्रण, स्पीड मॉनिटरिंग कैमरे तथा जागरूकता अभियानों को और अधिक सशक्त करने की आवश्यकता है। शराब पीकर वाहन चलाने / नशे का सेवन से संबंधित कोई दुर्घटना या मृत्यु दर्ज नहीं हुई है, जो कि एक सकारात्मक संकेत है। यह दर्शाता है कि संबंधित मार्गों पर नशे में ड्राइविंग की घटनाएँ नियंत्रित हैं। गलत दिशा में वाहन चलाना (Wrong Side Driving) एक अन्य प्रमुख कारण पाया गया है। इसके कारण 30 दुर्घटनाएँ और 19 मौतें हुईं। यह सड़क अनुशासन की कमी तथा यातायात संकेतों के अनुपालन में ढिलाई को दर्शाता है।

लालबत्ती का उल्लंघन (Jumping Red Light) तथा मोबाइल फोन का उपयोग से कोई दुर्घटना नहीं हुई, जो सड़क उपयोगकर्ताओं में इन नियमों के प्रति अपेक्षाकृत बेहतर अनुपालन को दर्शाता है। अन्य कारणों की श्रेणी में 19 दुर्घटनाएँ और 9 मौतें दर्ज हुईं। इन कारणों में वाहन नियंत्रण खोना, सड़क खराबी, पशुओं की अचानक उपस्थिति या मानवीय भूल शामिल हो सकती है।

सार रूप में, राज्य PWD मार्गों पर दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण तेज गति और गलत दिशा में चलना पाया गया है। ऐसे में प्रवर्तन, साइनबोर्ड, रोड इंजीनियरिंग सुधार और जन-जागरूकता अत्यंत आवश्यक हैं।



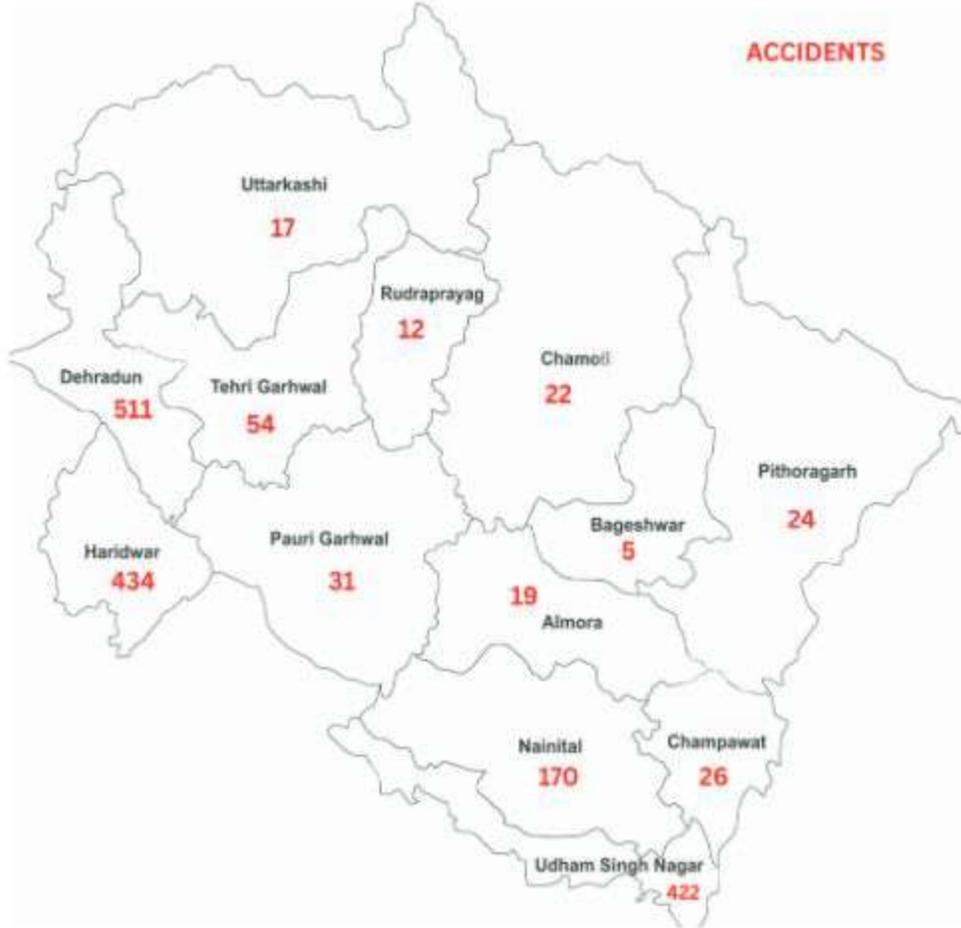
प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2023 में अन्य विभागों के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों पर विभिन्न ट्रेफिक उल्लंघनों से हुई दुर्घटनाओं और मृत्यु के आंकड़ों को दर्शाता है।

आंकड़ों से स्पष्ट है कि ओवरस्पीडिंग (अधिक गति) दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण है। कुल 9 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 13 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। यह तथ्य बताता है कि गति नियंत्रण, स्पीड मॉनिटरिंग उपकरणों की उपलब्धता और चालकों में जागरूकता बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है। शराब पीकर गाड़ी चलाने या लालबत्ती कूदने तथा मोबाइल फोन के उपयोग से कोई दुर्घटना या मृत्यु रिपोर्ट नहीं हुई है। यह दर्शाता है कि इन विशेष नियमों के अनुपालन की स्थिति अपेक्षाकृत बेहतर है, हालांकि सतत निगरानी और प्रवर्तन आवश्यक है।

गलत दिशा में वाहन चलाने (Wrong Side Driving) से 5 दुर्घटनाएँ और 2 मौतें दर्ज हुईं। यह सड़क अनुशासन और साइनबोर्ड पालन में कमी को दर्शाता है। इस क्षेत्र में सुधार हेतु सड़क चिह्नों का उन्नयन एवं पुलिस द्वारा विशेष चेकिंग अभियान की आवश्यकता है। अन्य कारणों की श्रेणी में 7 दुर्घटनाएँ और 12 मौतें दर्ज की गईं। इन कारणों में वाहन नियंत्रण खोना, अचानक अवरोध, सड़क की खराबी, पशु दुर्घटना या मानवीय भूल शामिल हो सकती हैं।

सार रूप में, अन्य विभागों के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों पर ओवरस्पीडिंग तथा अन्य विविध कारणों से दुर्घटनाएँ और मृत्यु का जोखिम अधिक है। अतः प्रवर्तन, सड़क सुधार एवं जागरूकता कार्यक्रमों को और अधिक प्रभावी बनाना आवश्यक है।

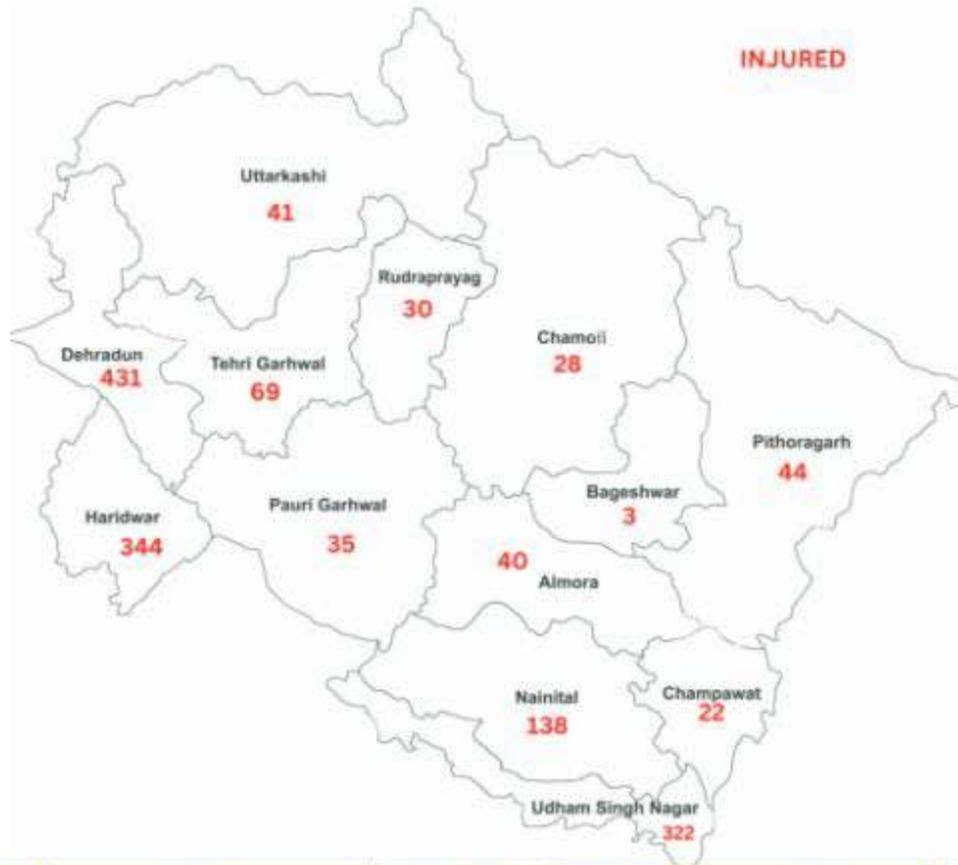
वर्ष 2024 का जनपदवार दुर्घटना का मानचित्र



क्र०सं०	जनपद	दुर्घटनाओं की संख्या	क्र०सं०	जनपद	दुर्घटनाओं की संख्या
1	देहरादून	511	8	पिथौरागढ़	24
2	हरिद्वार	434	9	चमोली	22
3	ऊधमसिंहनगर	422	10	अल्मोड़ा	19
4	नैनीताल	170	11	उत्तरकाशी	17
5	टिहरी गढ़वाल	54	12	रुद्रप्रयाग	12
6	पौड़ी गढ़वाल	31	13	बागेश्वर	5
7	चम्पावत	26		कुल दुर्घटना	1747



क्र०सं०	जनपद	मृतकों की संख्या	क्र०सं०	जनपद	मृतकों की संख्या
1	देहरादून	209	8	पिथौरागढ़	7
2	हरिद्वार	283	9	चमोली	14
3	ऊधमसिंहनगर	271	10	अल्मोड़ा	44
4	नैनीताल	133	11	उत्तरकाशी	20
5	टिहरी गढ़वाल	36	12	रुद्रप्रयाग	23
6	पौड़ी गढ़वाल	28	13	बागेश्वर	5
7	चम्पावत	17		कुल दुर्घटना	1090



क्र०सं०	जनपद	घायलों की संख्या	क्र०सं०	जनपद	घायलों की संख्या
1	देहरादून	431	8	पिथौरागढ़	44
2	हरिद्वार	344	9	चमोली	28
3	ऊधमसिंहनगर	322	10	अल्मोड़ा	40
4	नैनीताल	138	11	उत्तरकाशी	41
5	टिहरी गढ़वाल	69	12	रुद्रप्रयाग	30
6	पौड़ी गढ़वाल	35	13	बागेश्वर	3
7	चम्पावत	22		कुल दुर्घटना	1547

1. TOTAL NUMBER OF ROAD ACCIDENTS CLASSIFIED ACCORDING TO MONTH OF THE YEAR

Month	Type of Accidents				Total	Number of persons involved			
	Fatal	GI	MI	NI		Killed	GI	MI	Total
January	84	39	6	7	136	92	79	13	184
February	79	61	7	5	152	85	99	21	205
March	73	53	12	5	143	85	96	20	201
April	55	47	11	7	120	65	77	21	163
May	79	55	10	6	150	86	99	24	209
June	79	58	16	9	162	110	126	55	291
July	75	52	13	5	145	77	94	24	195
August	86	56	16	6	164	96	132	30	258
September	67	59	10	3	139	74	102	33	209
October	73	48	6	5	132	78	86	9	173
November	86	50	11	4	151	135	163	24	322
December	93	39	14	7	153	107	102	18	227
TOTAL	929	617	132	69	1747	1090	1255	292	2637

यह तालिका वर्षभर में प्रत्येक माह घटित सड़क दुर्घटनाओं तथा उनमें सम्मिलित व्यक्तियों की स्थिति का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करती है। इसमें दुर्घटनाओं के प्रकार—घातक (Fatal), गंभीर घायल (GI), साधारण चोट (MI), एवं बिना चोट (NI)—के अतिरिक्त मृत एवं घायल व्यक्तियों की संख्या भी दी गई है। कुल मिलाकर वर्ष में 1747 दुर्घटनाएँ और 2637 लोग इन घटनाओं में प्रभावित हुए।

1. वर्षभर की समग्र स्थिति

सड़क दुर्घटनाओं के मासिक आंकड़ों से ज्ञात होता है कि वर्षभर दुर्घटनाओं की संख्या में उतार-चढ़ाव रहता है। कुछ महीनों में दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत अधिक होती हैं, जबकि कुछ महीनों में स्थिति नियंत्रित दिखाई देती है। पूरे वर्ष में 929 घातक दुर्घटनाएँ, 617 गंभीर घायल दुर्घटनाएँ, तथा 132 साधारण चोट की दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इन घटनाओं में 1090 व्यक्तियों की मृत्यु हुई तथा 1547 लोग घायल हुए।

2. सर्वाधिक दुर्घटना वाले महीने

महीनों की तुलना करने पर यह स्पष्ट होता है कि—

जून (162 दुर्घटनाएँ, 291 व्यक्ति प्रभावित):— जून माह में दुर्घटनाएँ अधिक दर्ज हुईं। इस माह में 110 व्यक्तियों की मृत्यु हुई जो वर्ष का दूसरा सबसे बड़ा आंकड़ा है। वर्षा ऋतु की शुरुआत, फिसलन भरी सड़कें और पर्यटक गतिविधियों में वृद्धि इस बढ़ोतरी के मुख्य कारण समझे जा सकते हैं।

अगस्त (164 दुर्घटनाएँ, 258 व्यक्ति प्रभावित):— अगस्त में दुर्घटनाओं की संख्या अत्यधिक रही। इस समय पर्वतीय क्षेत्रों में भूस्खलन, खराब मौसम और सड़क संकरे होने के कारण दुर्घटनाएँ बढ़ जाती हैं।

नवंबर (151 दुर्घटनाएँ, 322 व्यक्ति प्रभावित):— नवंबर माह में दुर्घटनाओं की संख्या तो मध्यम है, परंतु 135 मौतें दर्ज हुईं, जो वर्ष में सबसे अधिक हैं। यह गंभीर चिंता का विषय है। त्योहारों के समय बढ़ा यातायात, धुंध, कम दृश्यता तथा ओवरस्पीडिंग इसके प्रमुख कारण हो सकते हैं।

3. न्यूनतम दुर्घटना वाले महीने

अप्रैल (120 दुर्घटनाएँ, 163 लोग प्रभावित):— अप्रैल में वर्षभर की तुलना में सबसे कम दुर्घटनाएँ हुईं। इस माह में मौसम साफ, विजिबिलिटी बेहतर तथा सड़क की स्थिति सामान्य रहती है।

जनवरी (136 दुर्घटनाएँ):— यद्यपि जनवरी में दुर्घटनाएँ कम हैं, परंतु 92 मौतें दर्ज हुईं जो यह दर्शाती हैं कि ठंड, धुंध और फिसलन दुर्घटना की गंभीरता बढ़ा देती है।

4. मृत्यु और घायलों का वितरण

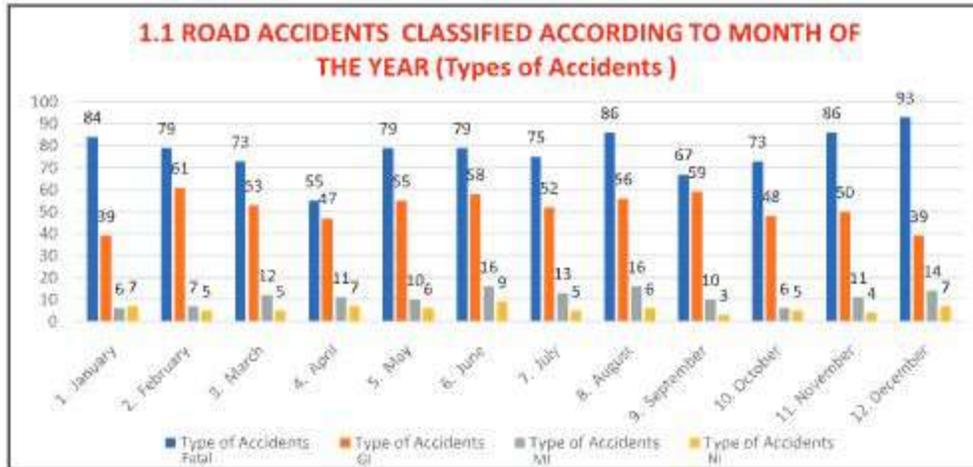
● जून (110 मौतें) और नवंबर (135 मौतें)—सबसे घातक महीने

● वर्षभर में 1255 गंभीर घायल और 292 साधारण घायल दर्ज हुए

यह स्थिति बताती है कि दुर्घटनाओं की गंभीरता केवल संख्या पर नहीं, बल्कि सड़क की स्थिति, मौसम तथा वाहन-चालन व्यवहार पर अधिक निर्भर करती है।

5. निष्कर्ष एवं महत्वपूर्ण बिंदु

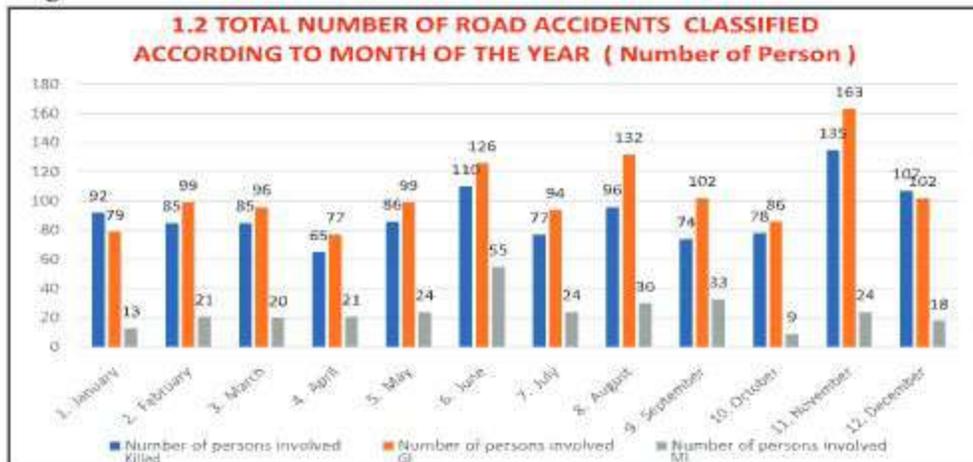
- वर्ष में दुर्घटनाओं की संख्या मई से नवंबर के बीच अधिक रही।
- बारिश और सर्द मौसम वाले महीनों में मृत्यु-दर सबसे अधिक दर्ज हुई।
- गर्मियों (मार्च-जून) में पर्यटक आवाजाही के कारण दुर्घटनाओं में वृद्धि देखी गई।
- वर्षभर लगभग 2637 लोग दुर्घटनाओं से प्रभावित हुए, अर्थात प्रतिदिन औसतन 7 लोगों पर इसका प्रभाव पड़ा।



वर्ष 2024 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं के प्रकारों (Fatal, grievous injury, minor injury, non & injury) का मासिक विश्लेषण दर्शाता है आकड़े के अनुसार, घातक दुर्घटनाएँ (मृत्यु वाली दुर्घटनाएँ) वर्षभर लगभग 55 से 93 के दायरे में रहीं। दिसंबर (93), अगस्त (86) और नवंबर (86) सबसे अधिक घातक दुर्घटनाओं वाले महीने रहे। इसके अतिरिक्त अप्रैल (55) वह माह रहा जिसमें सबसे कम घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं।

गंभीर रूप से घायल (GI) होने वाले मामलों की संख्या 39 से 61 के बीच पाई गई। फरवरी (61) और सितंबर (59) में सबसे अधिक गंभीर घायल दर्ज हुए। साधारण घायल (MI) वाले मामले 6 से 16 के बीच रहे। जून (16) और अगस्त (16) में इनकी संख्या सर्वाधिक रही। बिना चोट (NI) वाले मामलों की संख्या पूरे वर्ष सबसे कम रही, जो 3 से 7 के बीच दर्ज हुई।

समग्र रूप से देखा जाए तो वर्ष के लगभग सभी महीनों में दुर्घटनाओं का स्तर स्थिर लेकिन उच्च रहा। बारिश और पर्यटन वाले महीनों—जून से अगस्त तथा नवंबर—दिसंबर—में दुर्घटनाएँ उल्लेखनीय रूप से बढ़ीं। यह दर्शाता है कि मौसम, ट्रैफिक दबाव और पर्व/छुट्टी सीजन दुर्घटना बढ़ने के प्रमुख कारण हैं।



प्रस्तुत ग्राफ वर्ष 2024 के दौरान माहवार सड़क दुर्घटनाओं में मृत, गंभीर रूप से घायल तथा सामान्य रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या को दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि वर्ष भर दुर्घटनाओं की तीव्रता में उतार-चढ़ाव रहा, किन्तु कुछ महीनों में स्थिति अधिक चिंताजनक रही।

जनवरी में 92 मृत्यु, 79 गंभीर घायल तथा 13 सामान्य घायल दर्ज किए गए। फरवरी एवं मार्च में मृतकों की संख्या क्रमशः 85 एवं 85 रही, जबकि गंभीर घायलों की संख्या 99 व 96 तक पहुँच गई। अप्रैल में मौतें कम होकर 65 रहीं। मई और जून में दुर्घटनाएँ पुनः बढ़ीं। विशेष रूप से जून में 110 मृतक, 126 गंभीर घायल, तथा 55 सामान्य घायल दर्ज हुए—यह वर्ष का गंभीर महीना साबित हुआ। जुलाई और अगस्त में थोड़ी कमी आई, परंतु सितंबर में फिर से गंभीर घायलों की संख्या बढ़कर 132 हो गई। अक्टूबर में मृतकों की संख्या 78 रही, पर सामान्य घायल 33 थे। नवंबर वर्ष का सबसे अधिक गंभीर महीना रहा, जहाँ 135 मृतक, 163 गंभीर घायल तथा 9 सामान्य घायल दर्ज किए गए। दिसंबर में स्थिति कुछ सुधरी लेकिन फिर भी 107 मृतक व 102 गंभीर घायल दर्ज हुए।

सार रूप में, वर्ष 2024 में जून और नवंबर सबसे अधिक दुर्घटना-प्रभावित महीने रहे। यह दर्शाता है कि इन महीनों में प्रवर्तन, निगरानी और जागरूकता कार्यक्रमों को विशेष रूप से सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।

2. ACCIDENTS CLASSIFIED ACCORDING TO AREA AND TIME 2024 (URBAN AREA)

Time	Urban				Total	Urban		
	Type of Accidents					Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI		Killed	GI	MI
06.00 to 9.00 hrs (Day)	35	28	9	3	75	41	65	11
09.00 to 12.00 hrs (Day)	45	53	12	3	113	59	82	19
12.00 to 15.00 hrs (Day)	56	52	10	8	126	59	100	25
15.00 to 18.00 hrs (Day)	46	63	9	3	121	51	95	11
18.00 to 21.00 hrs (Night)	96	54	14	6	170	100	104	23
21.00 to 24.00 hrs (Night)	62	47	14	8	131	68	70	26
00.00 to 3.00 hrs (Night)	9	10	2	3	24	18	24	2
03.00 to 6.00 hrs (Night)	18	7	1	1	27	24	12	1
Un-known time	37	38	13	3	91	37	61	17
TOTAL	404	352	84	38	878	457	613	135

शहरी क्षेत्र में समयानुसार सड़क दुर्घटना विश्लेषण

यह तालिका शहरी क्षेत्रों में विभिन्न समयावधियों के दौरान घटित सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करती है। इसमें दुर्घटनाओं के प्रकार—घातक (Fatal), गंभीर घायल (GI), साधारण घायल (MI), एवं बिना चोट (NI)—के साथ-साथ मृत एवं घायल व्यक्तियों की संख्या भी शामिल है। कुल मिलाकर 878 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 457 व्यक्तियों की मृत्यु, तथा 748 घायल (GI+MI) हुए।

- सुबह 06.00 से 09.00 बजे (Day):**— इस अवधि में 75 दुर्घटनाएँ हुईं जिनमें 41 मौतें दर्ज की गईं। यह समय ऑफिस व स्कूल की शुरुआत का होता है, जिससे ट्रैफिक का दबाव अधिक रहता है। नींद पूरी न होने, जल्दबाजी तथा भीड़भाड़ के कारण दुर्घटनाएँ बढ़ती हैं।
- सुबह 09.00 से 12.00 बजे (Day):**— इस समय अवधि में दुर्घटनाएँ बढ़कर 113 दर्ज हुईं। इनमें 45 घातक दुर्घटनाएँ, तथा 59 व्यक्ति मृत हुए। इस अवधि में शहरी सड़कें अत्यधिक व्यस्त रहती हैं, जिससे दुर्घटना जोखिम बढ़ता है।
- दोपहर 12.00 से 15.00 बजे (Day):**—यह अवधि भी दुर्घटनाओं की दृष्टि से संवेदनशील है। कुल 126 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 59 मौतें और 125 से अधिक घायल शामिल हैं। दोपहर में ट्रैफिक स्थिर बनने के बावजूद लापरवाही एवं थकान दुर्घटना कारक बनते हैं।
- शाम 15.00 से 18.00 बजे (Day):**— इस अवधि में 121 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। 51 मौतें और 106 घायल हुए। बाजार व कार्यालय बंद होने के समय सड़क पर वाहनों की संख्या बढ़ जाती है, जिससे टक्कर की संभावनाएँ बढ़ती हैं।
- शाम 18.00 से 21.00 बजे (Night):**— यह समय शहरी सड़क दुर्घटनाओं के लिए सबसे अधिक जोखिमपूर्ण पाया गया। कुल 170 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 96 घातक दुर्घटनाएँ और 100 मौतें शामिल हैं। कम दृश्यता, ओवरस्पीडिंग, भीड़भाड़ वाले मार्ग और नशे की स्थिति इस अवधि में दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण हैं।
- रात 21.00 से 24.00 बजे (Night):**— इस अवधि में 131 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 68 मौतें दर्ज की गईं। मनोरंजन केंद्रों से लौटने वाले वाहन, कम ट्रैफिक के कारण तेज गति, तथा थकान इस समय दुर्घटनाओं में वृद्धि करते हैं।
- देर रात 00.00 से 03.00 बजे (Night):**— इस समय 24 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। हालांकि संख्या कम है, लेकिन 18 मौतें यह दर्शाती हैं कि इस अवधि की दुर्घटनाएँ अधिक घातक होती हैं। लंबी दूरी के वाहन, अत्यधिक नींद की कमी और ओवरस्पीडिंग इसके प्रमुख कारण हैं।
- तड़के सुबह 03.00 से 06.00 बजे (Night):**— इस अवधि में 27 दुर्घटनाएँ, 24 मौतें और 12 गंभीर घायल हुए। यह समय चालक थकान का चरम होता है, जिससे प्रतिक्रिया समय कम हो जाता है।
- समय अज्ञात (Unknown time):**—इस श्रेणी में 91 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं जिनमें 37 मौतें शामिल हैं। जानकारी अपूर्ण होने के कारण विश्लेषण कठिन है, परंतु अक्सर ये घटनाएँ दूरस्थ स्थानों पर होती हैं।

निष्कर्ष:-

- शहरी क्षेत्रों में 18.00 से 21.00 बजे व 21.00 से 24.00 बजे की अवधि सबसे अधिक जोखिमपूर्ण सिद्ध हुई।
- देर रात की दुर्घटनाएँ संख्या में कम लेकिन अत्यधिक घातक पाई गईं।
- सुबह से दोपहर तक की अवधि में भी ट्रैफिक दबाव के कारण दुर्घटनाएँ निरंतर उच्च रही।
- कुल मिलाकर 457 मौतों और 748 घायल शहरी सड़कों की सुरक्षा के प्रति गंभीर चिंता दर्शाते हैं।



प्रस्तुत ग्राफ 2.1 में वर्ष 2024 के दौरान समयवार सड़क दुर्घटनाएँ दर्शाई गई हैं, जिनमें मृतक (Fatal), गंभीर घायल (GI), सामान्य घायल (MI) तथा नान-इंजर्ड (NI) वर्ग शामिल हैं। आंकड़ों से स्पष्ट है कि दुर्घटनाओं का स्तर दिन के विभिन्न समयों में काफी परिवर्तनशील है।

12-15 बजे के स्लॉट में 56 घातक, 52 गंभीर घायल और 10 सामान्य घायल दर्ज किए गए। 15-18 बजे यह संख्या बढ़कर 46 घातक, 63 गंभीर घायल और 9 सामान्य घायल हुई। दुर्घटनाओं का सबसे अधिक जोखिम शाम 18:00 से 21:00 बजे के बीच दर्ज किया गया, जिसमें 96 घातक, 54 गंभीर घायल तथा 14 सामान्य घायल पाए गए। यह समयावधि वर्ष का सर्वाधिक दुर्घटना-प्रभावित स्लॉट रहा। रात 21:00 से 24:00 बजे दुर्घटनाएँ थोड़ी कम हुई, लेकिन फिर भी 62 घातक और 47 गंभीर घायल दर्ज हुए। मध्यरात्रि से सुबह 6 बजे तक दुर्घटनाओं का स्तर घटता गया, विशेषकर 03:00 से 06:00 बजे में मात्र 18 घातक और 7 गंभीर घायल दर्ज हुए। कुछ मामलों में दुर्घटना का समय अज्ञात रहा, जिनमें भी 37 घातक और 38 गंभीर घायल रिपोर्ट किए गए।

सार रूप में, शाम 18:00 से 21:00 बजे दुर्घटनाओं की सर्वाधिक संभावना वाला समय है, जिसके लिए प्रवर्तन, प्रकाश व्यवस्था और यातायात निगरानी को और मजबूत किए जाने की आवश्यकता है।



प्रस्तुत ग्राफ 2.2 में सड़क दुर्घटनाओं में मृतक (Killed), गंभीर घायल (GI) तथा सामान्य घायल (MI) व्यक्तियों की संख्या को समयावधि के अनुसार दर्शाया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि दुर्घटनाओं का जोखिम दिनभर समान नहीं रहता, बल्कि कुछ समयावधियों में यह अधिक बढ़ जाता है।

दिन के समय 12:00 से 15:00 बजे और 15:00 से 18:00 बजे दुर्घटनाओं का स्तर ऊँचा पाया गया। 12-15 बजे के बीच 59 मृतक, 100 गंभीर घायल और 25 सामान्य घायल दर्ज किए गए। 15-18 बजे यह संख्या 51 मृतक, 95 गंभीर घायल और 11 सामान्य घायल रही। सबसे अधिक दुर्घटनाएँ शाम 18:00 से 21:00 बजे (नाइट) रिपोर्ट हुईं, जिसमें 100 मृतक, 104 गंभीर घायल तथा 23 सामान्य घायल पाए गए। यह समयावधि पूरे वर्ष का सर्वाधिक दुर्घटना-प्रभावित स्लॉट है, जो बढ़ते ट्रैफिक, थकान तथा कम होते प्रकाश स्तर का परिणाम हो सकता है। रात्रि 21:00 से 24:00 बजे दुर्घटनाएँ थोड़ी कम हुईं, फिर भी 68 मृतक और 70 गंभीर घायल दर्ज किए गए। देर रात 00:00 से 06:00 बजे तक दुर्घटनाओं का स्तर कम पाया गया, जहाँ 18-24 मृतक और बहुत कम घायल दर्ज हुए, जो इस समय ट्रैफिक घनत्व कम होने के अनुरूप है। कुछ मामलों में दुर्घटना का समय अज्ञात रहा, जिनमें 37 मृतक और 61 गंभीर घायल रिपोर्ट हुए।

सार रूप में, 18:00-21:00 बजे का समय सबसे अधिक जोखिमपूर्ण है, जिसके लिए पुलिस प्रवर्तन, सड़क प्रकाश व्यवस्था और जागरूकता को और सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।

RURAL AREA

Time	Type of Accidents				Total	Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI		Killed	GI	MI
06.00 to 9.00 hrs (Day)	47	21	3	4	75	88	83	6
09.00 to 12.00 hrs (Day)	64	40	10	2	116	71	89	35
12.00 to 15.00 hrs (Day)	64	39	4	4	111	73	117	21
15.00 to 18.00 hrs (Day)	100	45	11	3	159	106	120	27
18.00 to 21.00 hrs (Night)	115	54	4	8	181	135	99	41
21.00 to 24.00 hrs (Night)	54	21	6	2	83	64	45	8
00.00 to 3.00 hrs (Night)	13	10	1	3	27	16	21	3
03.00 to 6.00 hrs (Night)	20	10	1	2	33	27	18	2
Un-known time	48	25	8	3	84	53	50	14
Total	525	265	48	31	869	633	642	157

समयानुसार सड़क दुर्घटना विश्लेषण (ग्रामीण क्षेत्र)

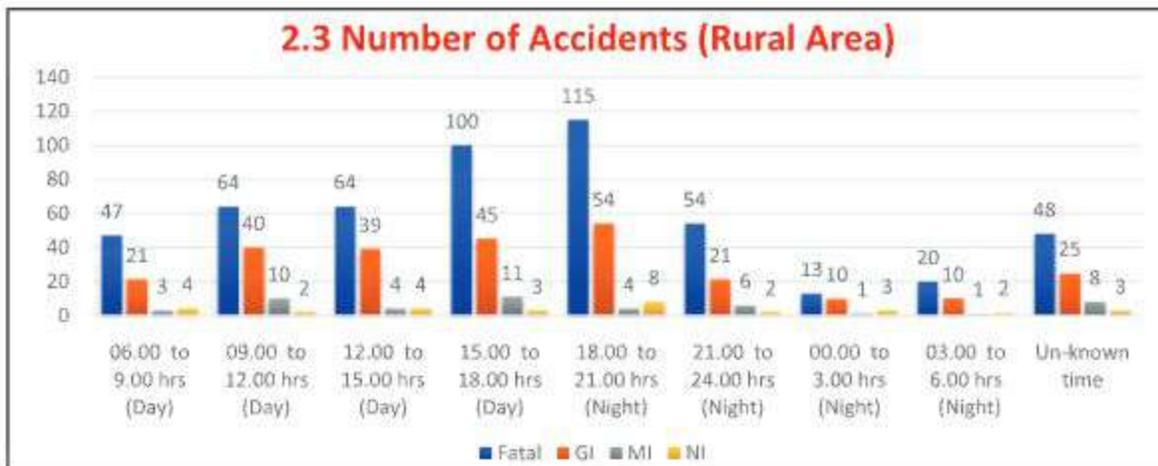
उपरोक्त तालिका में ग्रामीण क्षेत्रों में विभिन्न समयावधियों के दौरान होने वाली सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया गया है। कुल 869 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 525 घातक, 265 गंभीर घायल, और 48 साधारण घायल दुर्घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में कुल 633 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 799 (GI+MI) व्यक्ति घायल हुए।

- सुबह 06.00 से 09.00 बजे (Day):**— इस अवधि में 75 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 47 घातक दुर्घटनाएँ थीं। इस समय 88 लोगों की मृत्यु तथा 89 घायल हुए। ग्रामीण क्षेत्रों में किसान, स्कूल वाहन, और कार्य पर जाने वाले व्यक्तियों की भीड़ के कारण सड़कें व्यस्त रहती हैं, जिससे दुर्घटनाएँ बढ़ती हैं।
- सुबह 09.00 से 12.00 बजे (Day):**— इस समय 116 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 64 घातक दुर्घटनाएँ शामिल थीं। 71 लोगों की मृत्यु और 124 घायल (GI+MI) हुए। कामकाज की शुरुआत और बढ़ते वाहन दबाव के कारण यह अवधि अधिक संवेदनशील है।
- दोपहर 12.00 से 15.00 बजे (Day):**— इस अवधि में 111 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। 64 मौतें तथा 138 घायल हुए। दोपहर के समय ग्रामीण सड़कें अपेक्षाकृत शांत होती हैं, लेकिन तेज गति, थकान और लापरवाही दुर्घटनाओं में मुख्य भूमिका निभाती हैं।
- शाम 15.00 से 18.00 बजे (Day):**— 159 दुर्घटनाएँ होने के साथ यह समय दुर्घटनाओं की दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है। इस अवधि में 100 घातक दुर्घटनाएँ, 106 मौतें, तथा 147 घायल हुए। शाम के समय बाजार और स्कूलों के खुलने-बंद होने से सड़कों पर वाहन संख्या बढ़ जाती है।
- शाम 18.00 से 21.00 बजे (Night):**— यह अवधि ग्रामीण क्षेत्रों में सबसे अधिक जोखिमपूर्ण पाई गई। कुल 181 दुर्घटनाएँ हुईं जिनमें 115 घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। 135 मौतें और 140 घायल (GI+MI) दर्शाते हैं कि कम दृश्यता, तेज रफ्तार, और अंधेरा दुर्घटना का जोखिम बढ़ाते हैं।

6. रात 21.00 से 24.00 बजे (Night):— इस अवधि में 83 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 54 घातक दुर्घटनाएँ थीं। 64 मौतें और 53 घायल हुए। ग्रामीण क्षेत्रों में रात के समय सड़क प्रकाश सीमित होने से दुर्घटना की संभावना अधिक रहती है।
7. रात 00.00 से 03.00 बजे (Night):— इस समय 27 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 13 घातक दुर्घटनाएँ शामिल थीं। 16 व्यक्तियों की मृत्यु और 24 घायल हुए। इस समय वाहन चालकों में अत्यधिक नींद व थकान सड़क दुर्घटना का प्रमुख कारण है।
8. सुबह 03.00 से 06.00 बजे (Night):— इस अवधि में 33 दुर्घटनाएँ हुईं, जिनमें 20 घातक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। 27 मौतें और 20 घायल हुए। नींद व दृश्यता की कमी इस समय दुर्घटना जोखिम को बढ़ाती है।
9. समय अज्ञात (Unknown Time):— इस श्रेणी में 84 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 48 घातक और 53 मौतें शामिल हैं। यह दर्शाता है कि कुछ मामलों में सही समय की जानकारी उपलब्ध नहीं हो पाती।

निष्कर्ष:—

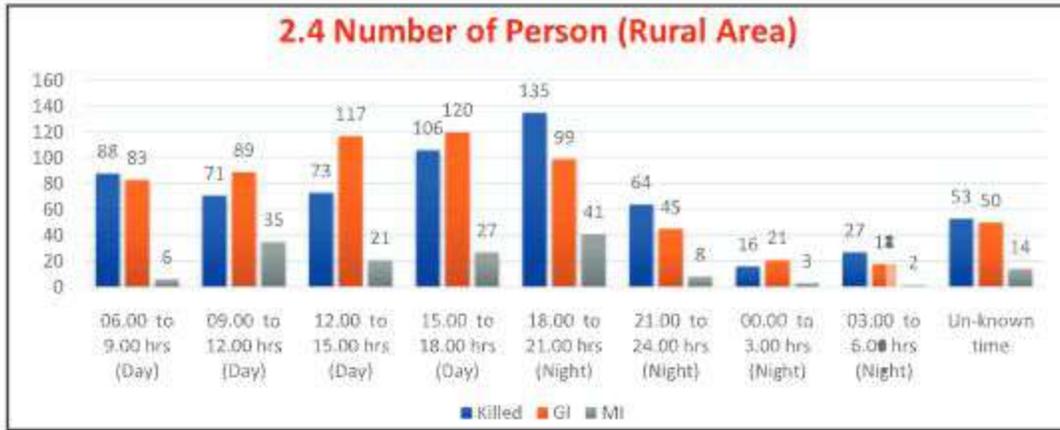
- 18.00 से 21.00 बजे की अवधि ग्रामीण क्षेत्रों में सबसे अधिक दुर्घटनाग्रस्त रही।
- देर रात की दुर्घटनाएँ संख्या में कम लेकिन अत्यधिक घातक थीं।
- कुल 633 मौतें और 799 घायल ग्रामीण सड़क सुरक्षा की गंभीर स्थिति दर्शाते हैं।
- समय के अनुसार दुर्घटना नियंत्रण हेतु जागरूकता, प्रकाश व्यवस्था, गति नियंत्रण, तथा रात्रिकालीन निगरानी बढ़ाने की आवश्यकता है।



प्रस्तुत ग्राफ 2.3 में सड़क दुर्घटनाओं के समयानुसार फैंटल (Fatal), गंभीर घायल (GI), सामान्य घायल (MI) तथा नॉन-इंजर्ड (NI) व्यक्तियों की संख्या दर्शाई गई है। आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि दुर्घटनाएँ दिनभर निरंतर होती हैं, परंतु कुछ समयावधियों में इनकी गंभीरता अत्यधिक बढ़ जाती है।

सुबह 06:00 से 09:00 बजे तक 47 फैंटल दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जो मध्यम स्तर का जोखिम दर्शाती हैं। इसके बाद 09:00 से 12:00 बजे दुर्घटनाएँ बढ़कर 64 फैंटल मामलों तक पहुँचीं। दोपहर 12:00 से 15:00 बजे तक फैंटल मामलों की संख्या स्थिर (64) रही, परंतु 15:00 से 18:00 बजे इसमें तेज वृद्धि दर्ज करते हुए संख्या 100 तक पहुँच गई। सबसे अधिक जोखिम वाला समय 18:00 से 21:00 बजे (नाइट) पाया गया, जहाँ 115 फैंटल दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इस अवधि में गंभीर घायलों (GI) की संख्या भी 54 रही, जो शाम के समय बढ़ते ट्रैफिक और कम दृश्यता को दर्शाता है।

21:00 से 24:00 बजे दुर्घटनाएँ घटकर 54 फैंटल मामलों पर आ गईं। देर रात 00:00 से 06:00 बजे दुर्घटनाओं में बड़ी कमी देखी गई, जहाँ फैंटल मामले 13 और 20 तक सीमित रहे। कुछ मामलों में समय ज्ञात नहीं था, जिनमें 48 फैंटल मामलों की सूचना प्राप्त हुई। शाम 18:00–21:00 बजे सड़क दुर्घटनाओं का सबसे अधिक जोखिमपूर्ण समय है, जिसके लिए विशेष प्रवर्तन, रोड सेफ्टी उपाय और जागरूकता कार्यक्रमों की आवश्यकता है।



प्रस्तुत ग्राफ 2.4 में सड़क दुर्घटनाओं के समयानुसार मृतकों (Killed), गंभीर घायलों (GI) तथा सामान्य घायलों (MI) की संख्या दर्शाई गई है। आंकड़ों के अनुसार दुर्घटनाएँ पूरे दिन और रात निरंतर घटित होती हैं, परंतु कुछ समयावधियाँ विशेष रूप से अधिक जोखिमपूर्ण दिखाई देती हैं।

सुबह 06:00–9:00 बजे दुर्घटनाओं में 88 मौतों और 83 गंभीर घायल दर्ज हुए, जो व्यस्त यातायात की शुरुआत में जोखिम को दर्शाता है। इसके बाद 09:00–12:00 बजे मौतों 71 और गंभीर घायल 89 हो गए, जो दुर्घटनाओं में वृद्धि की ओर संकेत करता है। 12:00–15:00 बजे 73 मौतों और 117 गंभीर घायल दर्ज किए गए, जिससे दोपहर के समय जोखिम उच्च बना रहा। 15:00–18:00 बजे दुर्घटनाएँ और बढ़कर 106 मौतों एवं 120 गंभीर घायलों तक पहुंच गईं। सबसे अधिक जोखिमपूर्ण अवधि शाम 18:00–21:00 बजे (Night) पाई गई, जहाँ मौतों की संख्या 135 और गंभीर घायल 99 रहे। यह समय कम दृश्यता, ऑफिस आवागमन और भारी ट्रैफिक के कारण अत्यधिक संवेदनशील पाया गया।

21:00–24:00 बजे दुर्घटनाएँ घटकर 64 मौतों तक पहुंचीं, जबकि देर रात 00:00–06:00 बजे दुर्घटनाएँ न्यूनतम स्तर पर रहीं। कुछ मामलों में दुर्घटना का समय ज्ञात नहीं था, जिनमें 53 मौतें दर्ज की गईं।

सार रूप में, दुर्घटनाओं का सबसे अधिक जोखिम शाम 18:00–21:00 बजे है, जिसे ध्यान में रखते हुए प्रवर्तन, प्रकाश व्यवस्था और जागरूकता अभियानों को और मजबूत करने की आवश्यकता है।

पैदल यात्रियों को अधिकार दें।

3.Accidents Classified According to Weather Conditions 2024

Weather Condition	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Sunny/Clear	810	530	101	63	1504	966	1112	241
Rainy	36	35	15	2	88	37	60	21
Foggy & Misty	37	26	9	4	76	37	39	20
Hail/Sleet	0	0	0	0	0	0	0	0
Others (Specify)	46	26	7	0	79	50	44	10
TOTAL	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

मौसम अनुसार सड़क दुर्घटना विश्लेषण

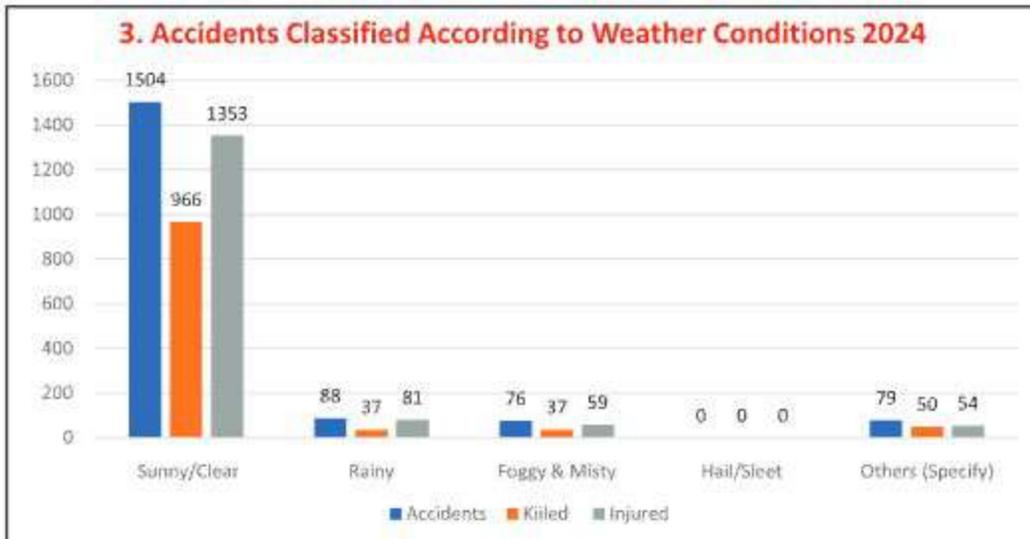
उपरोक्त तालिका में वर्षभर विभिन्न मौसम परिस्थितियों में घटित सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया गया है। कुल 1,747 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 929 घातक, 617 गंभीर घायल, तथा 132 साधारण घायल दुर्घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 1,090 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 1,547 (GI+MI) व्यक्ति घायल हुए। विश्लेषण से स्पष्ट है कि मौसम का सड़क सुरक्षा पर बहुत अधिक प्रभाव पड़ता है।

- साफ/धूप वाले दिन (Sunny/Clear):**— साफ मौसम सड़क दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारक पाया गया। कुल 1,504 दुर्घटनाएँ इसी श्रेणी में दर्ज हुईं, जो कुल दुर्घटनाओं का लगभग 86% है। इनमें 810 घातक दुर्घटनाएँ हुईं और 966 लोगों की मृत्यु दर्ज की गई। इसके अतिरिक्त 1,353 लोग घायल (GI-1,112, MI-241) हुए। साफ मौसम में दृश्यता अच्छी होने के बावजूद, तेज गति, लापरवाही, मोबाइल फोन का उपयोग, ओवरटेकिंग, और सड़क अनुशासन का पालन न होना दुर्घटनाओं के मुख्य कारण बने। यह दर्शाता है कि मौसम अनुकूल होने पर लोग अधिक लापरवाह हो जाते हैं।
- बारिश वाला मौसम (Rainy):**— बारिश के दौरान कुल 88 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिसमें 36 घातक दुर्घटनाएँ शामिल थीं। 37 व्यक्तियों की मृत्यु और 81 लोग घायल हुए। बारिश के दौरान सड़क फिसलन भरी हो जाती है, ब्रेकिंग दूरी बढ़ जाती है और वाहन नियंत्रण कम हो जाता है। ग्रामीण एवं पहाड़ी क्षेत्रों में जलभराव और ढलानों पर फिसलन दुर्घटना जोखिम को और बढ़ाती है।
- कोहरा और धुंध (Foggy & Misty):**— कोहरे और धुंध वाले मौसम में 76 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें 37 घातक दुर्घटनाएँ, 37 मौतें, तथा 59 घायल शामिल हैं। कोहरे में दृश्यता अत्यधिक कम होने से वाहन चालकों का नियंत्रण कम हो जाता है, सामने से आने वाले वाहन दिखाई नहीं देते, और ओवरस्पीडिंग के साथ गलत मोड़ का अनुमान न लगा पाना प्रमुख कारण पाया गया।
- ओलावृष्टि/स्लीट (Hail/Sleet):**— इस मौसम श्रेणी में किसी भी प्रकार की दुर्घटना दर्ज नहीं हुई। इसका मुख्य कारण यह है कि ऐसी स्थिति में लोग सामान्यतः वाहन कम चलाते हैं और मौसम की गंभीरता के कारण सड़क पर वाहन संचालन सीमित रहता है।
- अन्य श्रेणियाँ (Others - Specify):**— इस श्रेणी में 79 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 46 घातक दुर्घटनाएँ शामिल रहीं। 50 लोगों की मृत्यु और 54 घायल हुए। इस श्रेणी में उन मौसम स्थितियों को शामिल किया गया है जिनकी जानकारी स्पष्ट रूप से उपलब्ध नहीं थी, जैसे आंशिक कोहरा, हल्की बरसात, या स्थानीय मौसम प्रभाव।

निष्कर्ष:-

- साफ मौसम में दुर्घटनाओं का सबसे अधिक जोखिम पाया गया, जो दर्शाता है कि दुर्घटनाओं का मुख्य कारण मौसम नहीं बल्कि मानव व्यवहार है।

2. बारिश और कोहरे में घातक दुर्घटनाओं का प्रतिशत अधिक है, जिससे स्पष्ट है कि प्रतिकूल मौसम में सावधानी कई गुना बढ़ाने की आवश्यकता है।
3. सड़क सुरक्षा हेतु तंपदल और विहहल मौसम में विशेष अलर्ट, स्पीड कंट्रोल, और परावर्तक संकेतक आवश्यक हैं।
4. साफ मौसम में जागरूकता, गति नियंत्रण और सड़क अनुशासन को प्राथमिकता देना अत्यंत आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ विभिन्न मौसम स्थितियों में सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों तथा घायलों की संख्या को दर्शाता है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, सबसे अधिक दुर्घटनाएँ साफ/धूप वाले मौसम (Sunny/Clear) में दर्ज की गईं। इस श्रेणी में 1504 दुर्घटनाएँ, 966 मृतक तथा 1353 घायल पाए गए। यह स्पष्ट करता है कि सामान्य मौसम की परिस्थितियों में भी लापरवाही, तेज गति तथा यातायात नियमों की अनदेखी दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण बनी रहती है।

वर्षा (Rainy) के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 88, मृतक 37 और घायल 81 रहे। यह संख्या कम होने के बावजूद बारिश में सड़क फिसलन, कम दृश्यता और वाहन नियंत्रण में कमी से दुर्घटना का जोखिम अधिक होता है। कोहरा एवं धुंध (Foggy & Misty) में 76 दुर्घटनाएँ, 37 मृतक तथा 59 घायल दर्ज किए गए। कोहरे की स्थिति में दृश्यता कम होने के कारण टक्कर की संभावना अत्यधिक रहती है। आंधी/ओले (Hail/Sleet) की किसी भी श्रेणी में दुर्घटना दर्ज नहीं हुई, जो ऐसे मौसम में यातायात का न्यूनतम होना दर्शाता है। अंत में, अन्य परिस्थितियों (Others Specify) में 79 दुर्घटनाएँ, 50 मृतक तथा 54 घायल दर्ज किए गए, जो विशेष परिस्थितियों में जोखिम की निरंतरता को दिखाता है।

सार में, अधिकांश दुर्घटनाएँ सामान्य मौसम में हो रही हैं, जो सुरक्षित ड्राइविंग, गति-नियंत्रण और यातायात नियमों के पालन की आवश्यकता पर बल देती हैं।

नशे में ड्राइव न करें।

4. Accidents According to the Classification of Road 2024

Classification of Road	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Expressways	0	0	0	0	0	0	0	0
National Highways	483	273	45	28	828	543	590	140
State Highways	166	92	26	10	297	183	228	46
Other Roads	280	252	61	31	622	364	437	106
Total	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

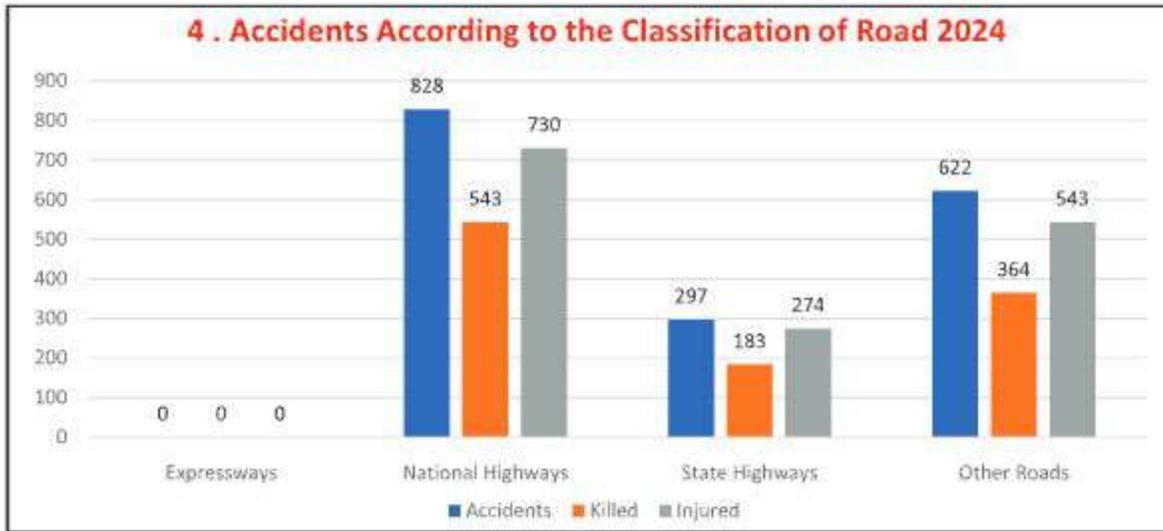
सड़क श्रेणी (Classification of Road) आधारित दुर्घटना विश्लेषण

प्रस्तुत तालिका में वर्षभर हुई कुल 1,747 सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण सड़क की श्रेणी (Road Classification) के आधार पर किया गया है। दुर्घटनाओं में 929 घातक, 617 गंभीर चोट, 132 सामान्य चोट, तथा 69 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। इन घटनाओं में कुल 1,090 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 1,547 लोग घायल हुए (GI-1,255 व MI-292)। आंकड़ों से स्पष्ट है कि राष्ट्रीय राजमार्ग और अन्य प्रमुख सड़कों पर दुर्घटनाओं का जोखिम सबसे अधिक है।

- एक्सप्रेसवे (Expressways):**— तालिका के अनुसार एक्सप्रेसवे पर कोई भी दुर्घटना दर्ज नहीं हुई। इसका प्रमुख कारण उत्तराखण्ड में एक्सप्रेसवे का सीमित विस्तार, नियंत्रित प्रवेश (controlled access), बेहतर सड़क इंजीनियरिंग और उच्च सुरक्षा मानक हैं। यह स्थिति दर्शाती है कि नियंत्रित यातायात व्यवस्था और उच्च गुणवत्ता वाली सड़क संरचना दुर्घटनाओं में महत्वपूर्ण कमी ला सकती है।
- राष्ट्रीय राजमार्ग (National Highways):**— राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना के दृष्टिकोण से सबसे अधिक जोखिम वाले पाए गए। कुल दुर्घटनाएँ: 828, घातक दुर्घटनाएँ: 483, कुल मौतें: 543 घायल व्यक्तियों की संख्या: 730 (GI- 590 व MI-140) यह पाया गया कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर वाहन गति तीव्र होती है, जिससे दुर्घटना की गंभीरता अधिक रहती है। इसलिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर सुरक्षा अवसंरचना, साइनएज, स्पीड कंट्रोल, और रोड डिजाइन में सुधार की अत्यंत आवश्यकता है।
- राज्य राजमार्ग (State Highways):**— राज्य राजमार्गों पर कुल 297 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। घातक दुर्घटनाएँ: 166, मौतें: 183, घायल व्यक्ति: 274 (GI-228, MI-46) राज्य राजमार्गों की चौड़ाई कम, मोड़ अधिक तथा सड़क किनारे बस्तियों का घनत्व अपेक्षाकृत अधिक पाया गया। राज्य राजमार्गों पर सड़क सुधार योजनाओं, ओवरस्पीड चेकिंग, और रिप्लेक्टर पट्टियों की स्थापना की आवश्यकता है।
- अन्य सड़कें (Other Roads):**— इस श्रेणी में भी दुर्घटनाओं की संख्या अत्यधिक है। कुल दुर्घटनाएँ: 622, घातक दुर्घटनाएँ: 280, कुल मौतें: 364, कुल घायल: 543 (GI-437, MI-106) अन्य सड़कों में ग्रामीण सड़कें, शहरी गलियों, पंचायत सड़कें एवं आंतरिक मार्ग शामिल हैं। ग्रामीण और अन्य सड़कों पर सड़क चौड़ीकरण, अतिक्रमण हटाना, सड़क मरम्मत, एवं रोशनी की व्यवस्था सुरक्षा के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है।

मुख्य निष्कर्ष:—

- राष्ट्रीय राजमार्ग पर सबसे अधिक दुर्घटनाएँ और सबसे अधिक मौतें हुईं।
- अन्य सड़कों पर दुर्घटनाएँ भी बड़ी संख्या में दर्ज हुईं, जो ग्रामीण और आंतरिक मार्गों पर सुरक्षा की कमी को दर्शाती हैं।
- राज्य राजमार्गों पर भी गंभीर दुर्घटनाओं का उच्च अनुपात है, जो सड़क डिजाइन और ट्रैफिक नियंत्रण की कमियों को इंगित करता है।
- एक्सप्रेसवे सुरक्षा के दृष्टिकोण से सबसे सुरक्षित पाए गए।
- सड़क श्रेणी के आधार पर सुरक्षा उपायों की प्राथमिकता तय करना आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ 4 राज्य में विभिन्न सड़क श्रेणियों पर घटित सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों तथा घायलों की संख्या का तुलनात्मक विश्लेषण दर्शाता है। उपलब्ध डेटा के अनुसार, एक्सप्रेस-वे (Expressways) पर किसी भी प्रकार की दुर्घटना, मृत्यु या चोट का मामला दर्ज नहीं हुआ, जो दर्शाता है कि इस श्रेणी की सड़कें अपेक्षाकृत सुरक्षित हैं तथा वहाँ यातायात नियंत्रण व संरचना बेहतर है।

राष्ट्रीय राजमार्गों (National Highways) पर दुर्घटनाओं की संख्या सबसे अधिक 828 दर्ज की गई। इन दुर्घटनाओं में 543 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 730 व्यक्ति घायल हुए। यह श्रेणी कुल दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा हिस्सा दर्शाती है, जो इस बात की ओर संकेत करता है कि तेज रफ्तार, लंबी दूरी की आवाजाही और भारी यातायात राष्ट्रीय राजमार्गों पर जोखिम को बढ़ाते हैं। राज्य राजमार्गों (State Highways) पर 297 दुर्घटनाएँ, 183 मृतक तथा 274 घायल दर्ज किए गए। यह संख्या मध्यम स्तर का जोखिम दर्शाती है। राज्य मार्गों पर सड़क चौड़ाई, मोड़, सुरक्षा अवसंरचना तथा रोशनी की स्थिति दुर्घटना दर को प्रभावित करने वाले प्रमुख कारक हैं। अन्य सड़कों (Other Roads) पर 622 दुर्घटनाएँ, 364 मृतक, तथा 543 घायल दर्ज किए गए। यह दर्शाता है कि ग्रामीण व शहरी लिंक मार्गों पर संरचनात्मक कमी, ओवरलोडिंग एवं यातायात नियमों के सीमित पालन से जोखिम बढ़ता है।

सार में, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटनाओं में सर्वाधिक योगदान करते हैं। आवश्यक है कि इन मार्गों पर यातायात प्रवर्तन, सड़क सुरक्षा सुधार तथा जागरूकता अभियानों को प्राथमिकता दी जाए।

ओवरलोडिंग से बचें ।

5. Accidents Classified According to Road Environment 2024

Accident Spot	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Residential Area	97	107	13	18	235	110	146	27
Institutional Area	65	52	7	5	129	68	80	13
Market/ Commercial area	210	218	48	26	503	227	340	82
Open Area	469	191	39	15	713	588	578	109
Others (Specify)	88	49	25	5	167	97	111	61
TOTAL	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

दुर्घटना स्थल (Accident Spot) आधारित सड़क दुर्घटना विश्लेषण

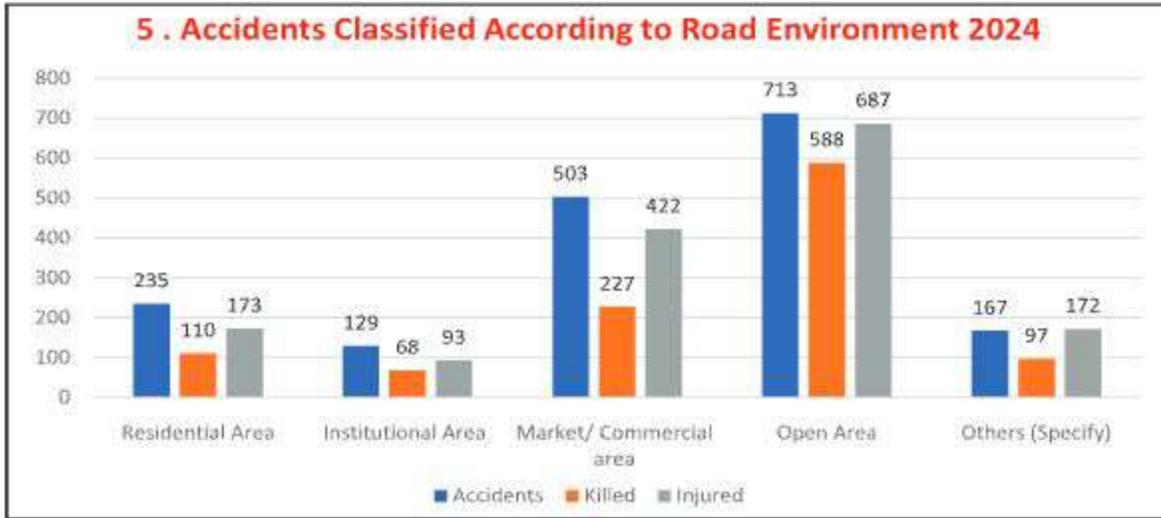
उपरोक्त तालिका में वर्षभर हुई 1,747 सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण विभिन्न प्रकार के दुर्घटना स्थलों के आधार पर किया गया है। कुल दुर्घटनाओं में से 929 घातक, 617 गंभीर चोट, 132 साधारण चोट तथा 69 बिना चोट वाली दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इन दुर्घटनाओं में 1,090 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 1,547 व्यक्ति घायल (GI-1,255, MI-292) हुए। विश्लेषण से स्पष्ट है कि दुर्घटनाओं का स्वरूप स्थल के प्रकार के अनुसार काफी भिन्न होता है।

- रिहायशी क्षेत्र (Residential Area):**— रिहायशी क्षेत्रों में कुल 235 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें 97 घातक दुर्घटनाएँ, 107 गंभीर चोट, और 110 मौतें शामिल हैं।
- संस्थागत क्षेत्र (Institutional Area):**— इस श्रेणी में 129 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 65 घातक दुर्घटनाएँ शामिल हैं। कुल 68 लोगों की मृत्यु और 93 घायल (GI-80, MI-13) हुए। ऐसे क्षेत्र स्कूल, कॉलेज, अस्पताल और सरकारी कार्यालयों के आसपास स्थित होते हैं, जहाँ सुबह-शाम आवागमन का दबाव अत्यधिक होता है।

यहाँ दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण हैं:

- जेब्रा क्रॉसिंग का उपयोग न करना
- सड़क किनारे अवैध पार्किंग
- संस्थानों के गेट के बाहर अनियंत्रित भीड़

- बाजार/ व्यावसायिक क्षेत्र (Market / Commercial Area):**— इस श्रेणी में 503 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 210 घातक दुर्घटनाएँ शामिल हैं। यह क्षेत्र दुर्घटना की दृष्टि से अत्यधिक संवेदनशील पाया गया। 227 व्यक्तियों की मौत और 422 घायल (GI-340, MI-82) हुए। बाजार क्षेत्रों में भीड़-भाड़, अवैध पार्किंग, स्ट्रीट वेंडर्स, संकरी सड़कें और भारी वाहन आवागमन इसका प्रमुख कारण है। ऐसे क्षेत्रों में पैदलयात्री मार्ग, नो-एंट्री समय, और वेंडर जोनिंग जैसी व्यवस्थाएँ अत्यंत आवश्यक हैं।
- खुले क्षेत्र (Open Area):**— खुले क्षेत्रों में 713 दुर्घटनाएँ, जो सभी श्रेणियों में सबसे अधिक हैं। इनमें 469 घातक दुर्घटनाएँ और 588 मौतें दर्ज हुईं, जो यह दर्शाता है कि खुले क्षेत्रों में वाहन गति का अत्यधिक बढ़ना मुख्य कारक है। 687 लोग घायल (GI-578, MI-109) हुए। खुले क्षेत्र प्रायः हाईवे, पहाड़ी ढलान, और कम आबादी वाले इलाकों में आते हैं।
- अन्य क्षेत्र (Others - Specify):**— इस श्रेणी में 167 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 88 घातक दुर्घटनाएँ और 97 मौतें शामिल हैं।



प्रस्तुत ग्राफ 5 विभिन्न क्षेत्रों—आवासीय, संस्थागत, वाणिज्यिक तथा खुले क्षेत्रों—में घटित सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों की संख्या का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत करता है।

आवासीय क्षेत्रों (Residential Area) में कुल 235 दुर्घटनाएँ, 110 मृतक और 173 घायल दर्ज किए गए। यह दर्शाता है कि आवासीय क्षेत्रों में गलियों की संकीर्णता, यातायात नियमों की अनदेखी तथा पैदल यात्री गतिविधियों के कारण दुर्घटना जोखिम बना रहता है। **संस्थागत क्षेत्रों (Institutional Area)** में दुर्घटनाओं की संख्या अपेक्षाकृत कम 129 रही, जिनमें 68 मृत्यु और 93 घायल शामिल हैं। यह क्षेत्र अपेक्षाकृत नियंत्रित यातायात वाला होने के बावजूद वाहन गति नियंत्रण में कमी को दर्शाता है। **वाणिज्यिक/बाजार क्षेत्रों (Market/Commercial Area)** में दुर्घटनाओं की संख्या काफी अधिक 503 दर्ज की गई, जिनमें 227 मृतक तथा 422 घायल हुए। बाजार क्षेत्रों में भीड़भाड़, सड़क किनारे अवैध पार्किंग और उच्च यातायात दबाव दुर्घटना के प्रमुख कारण हैं। सबसे अधिक दुर्घटनाएँ खुले क्षेत्रों (**Open Area**) में 713 दर्ज की गई हैं। इनमें 588 मृत्यु तथा 687 घायल हुए, जो सभी श्रेणियों में सर्वाधिक है। खुले क्षेत्रों में वाहन गति अधिक होने, सड़क सुरक्षा अवसरचना की कमी तथा निगरानी के सीमित साधन दुर्घटनाओं को बढ़ाते हैं। अन्य क्षेत्रों में 167 दुर्घटनाएँ, 97 मृतक, और 172 घायल दर्ज किए गए।

सार में, खुले और वाणिज्यिक क्षेत्र सड़क दुर्घटनाओं के सबसे संवेदनशील क्षेत्र हैं। इन क्षेत्रों में सड़क सुरक्षा उपायों एवं प्रवर्तन को सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है।

आपातकालीन वाहनों को रास्ता दें।

6.Accidents Classified According to Road Features 2024

Road Features	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Straight Road	690	461	90	50	1294	786	938	178
Curved Road	129	103	26	14	269	185	208	83
Bridge	14	6	2	0	22	14	13	3
Culvert	1	1	0	0	2	1	1	0
Pot Holes	0	0	0	0	0	0	0	0
Steep Grade	0	0	0	0	0	0	0	0
Ongoing Road Works/Under Construction	0	0	0	1	1	0	0	0
Others (Specify)	95	46	14	4	159	104	95	28
TOTAL	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

सड़क की भौतिक स्थिति (Road Features) आधारित दुर्घटना विश्लेषण

प्रस्तुत तालिका में वर्ष 2024 के दौरान सड़क की भौतिक विशेषताओं (Road Features) के आधार पर हुई कुल 1,747 सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण किया गया है। इन दुर्घटनाओं में 929 घातक, 617 गंभीर चोट, 132 सामान्य चोट, तथा 69 बिना चोट की घटनाएँ शामिल हैं। कुल 1,090 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 1,547 लोग घायल हुए (GI-1,255 और MI-292)। विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि सड़क की बनावट और डिजाइन दुर्घटनाओं की संख्या और गंभीरता पर सीधे प्रभाव डालते हैं।

मुख्य निष्कर्ष:-

1. सीधी सड़कें दुर्घटना का सबसे बड़ा कारण हैं (74% दुर्घटनाएँ)।
2. कर्वड रोड पर दुर्घटना होने की संभावना और गंभीरता दोनों अधिक है।
3. पुल और अन्य संरचनाओं पर भी सुरक्षा उपायों की आवश्यकता है।
4. सड़क ज्यामिति, गति नियंत्रण, और इंजीनियरिंग सुधार दुर्घटनाओं को काफी हद तक कम कर सकते हैं।
5. 'Others' श्रेणी में दुर्घटनाएँ अधिक हैं, जिनका पृथक विश्लेषण आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ 6 सड़क के प्रकार के अनुसार हुई दुर्घटनाओं, मृतकों एवं घायलों का विस्तृत चित्र प्रस्तुत करता है। इसमें स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है कि स्ट्रेट रोड (Straight Road) पर सर्वाधिक दुर्घटनाएँ दर्ज हुई हैं—कुल 1294 दुर्घटनाएँ, जिनमें 786 मृत्यु और 1116 घायल शामिल हैं। यह संकेत करता है कि सीधे मार्गों पर वाहन अधिक गति से चलते हैं, जिससे दुर्घटनाएँ अधिक गंभीर रूप लेती हैं।

कर्वड रोड (Curved Road) पर कुल 269 दुर्घटनाएँ, 185 मृत्यु, और 291 घायल दर्ज किए गए। घुमावदार मार्गों पर दृश्यता कम होने, सड़क चौड़ाई में परिवर्तन एवं वाहन नियंत्रण में कठिनाई प्रमुख कारण हैं।

ब्रिज (Bridge) पर दुर्घटना संख्या अपेक्षाकृत कम रही, जिनमें 14 मृतक और 16 घायल शामिल हैं। पुलों पर सुरक्षा अवरोधों की कमी और अधोसंरचना की सीमाएँ जोखिम बढ़ाती हैं।

कलवर्ट (Culvert) पर 2 दुर्घटनाएँ, 1 मृत्यु और 1 घायल दर्ज किए गए। वहीं गड्ढों (Potholes), ढलानों (Steep Grade) तथा निर्माणाधीन सड़कों से संबंधित कोई दुर्घटना दर्ज नहीं हुई।

अन्य श्रेणियों (Others) में 159 दुर्घटनाएँ, 104 मृतक और 123 घायल दर्ज किए गए, जो विविध कारणों से हुई घटनाओं को दर्शाता है।

सारांशतः, सीधे एवं घुमावदार मार्ग दुर्घटनाओं के मुख्य केंद्र बने हुए हैं। इन सड़कों पर गति-नियंत्रण, संकेतक, एवं निगरानी बढ़ाए जाने की अत्यंत आवश्यकता है ताकि सड़क सुरक्षा में प्रभावी सुधार हो सके।

7.Accidents Classified According to Junction Type 2024

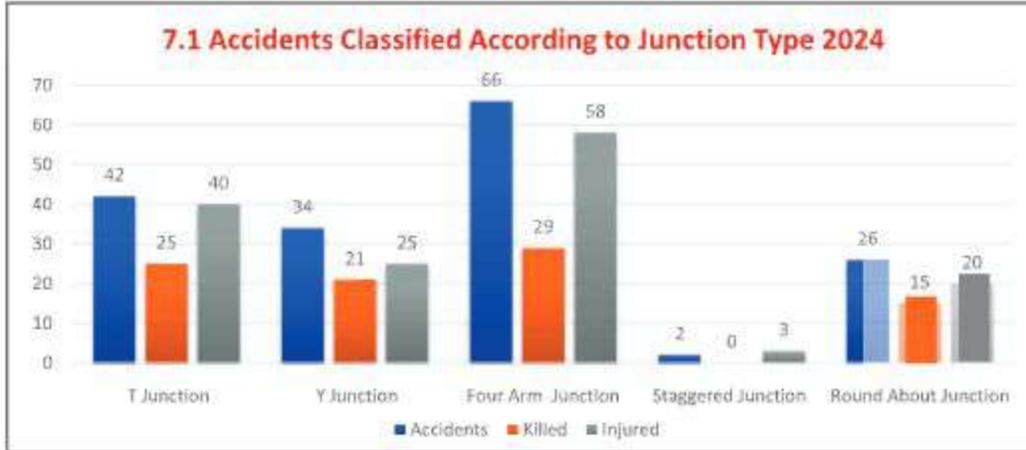
Junction Type	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	Minor Injury
T Junction	22	15	4	1	42	25	36	4
Y Junction	21	11	2	0	34	21	22	3
Four Arm Junction	24	29	8	5	66	29	43	15
Staggered Junction	0	1	1	0	2	0	2	1
Round About Junction	12	11	1	2	26	15	18	2
Total	79	67	16	8	170	90	121	25

जंक्शन प्रकार आधारित सड़क दुर्घटना विश्लेषण

प्रस्तुत तालिका में वर्ष 2024 के दौरान विभिन्न प्रकार के सड़क जंक्शनों (Junctions) पर हुई कुल 170 सड़क दुर्घटनाओं का विस्तृत विश्लेषण किया गया है। इन दुर्घटनाओं में 79 घातक, 67 गंभीर चोट (GI), 16 सामान्य चोट (MI) तथा 8 बिना चोट (NI) के मामले शामिल हैं। कुल 90 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 146 लोग घायल हुए (GI-121, MI-25)। यह आंकड़े दर्शाते हैं कि जंक्शन सड़क सुरक्षा के दृष्टिकोण से अत्यधिक संवेदनशील स्थान हैं।

मुख्य निष्कर्ष (Key Findings):-

1. टी-जंक्शन और फोर-आर्म जंक्शन दुर्घटनाओं के मुख्य केंद्र हैं (कुल दुर्घटनाओं का 64%)।
2. वाई-जंक्शन पर भी दुर्घटना की गंभीरता काफी अधिक है।
3. राउंडअबाउट अपेक्षाकृत सुरक्षित हैं, परंतु तेज गति दुर्घटनाओं को बढ़ाती है।
4. स्टैगर्ड जंक्शन सबसे कम दुर्घटना-प्रवण पाए गए।
5. जंक्शन पर बेहतर सड़क इंजीनियरिंग, ट्रैफिक कंट्रोल, और जागरूकता द्वारा दुर्घटनाओं में बड़ी कमी लाई जा सकती है।



प्रस्तुत ग्राफ 7.1 विभिन्न प्रकार के जंक्शनों (चौराहों) पर हुई सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों की स्थिति को दर्शाता है। विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि फोर आर्म जंक्शन (Four Arm Junction) दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा केंद्र है। यहाँ कुल 66 दुर्घटनाएँ, 29 मृत्यु, तथा 58 घायल दर्ज किए गए। चार दिशाओं से आने वाले वाहनों की अधिक संख्या और यातायात नियंत्रण की कमी इसके प्रमुख कारण हैं।

टी-जंक्शन (T Junction) पर भी दुर्घटनाओं की संख्या अधिक 42 रही। इसमें 25 मृतक और 40 घायल शामिल हैं, जो इंगित करता है कि दाएँ-बाएँ मुड़ने वाले वाहनों की टक्कर का जोखिम अधिक है। वाई-जंक्शन (Y Junction) पर कुल 34 दुर्घटनाएँ, 21 मृतक और 25 घायल दर्ज किए गए। दृश्यता एवं वाहन मोड़ने की दिशा में भ्रम दुर्घटना कारक हैं। राउंडअबाउट जंक्शन (Round About Junction) अपेक्षाकृत सुरक्षित रहा, फिर भी यहाँ 26 दुर्घटनाएँ, 15 मृतक, तथा 20 घायल दर्ज हुए। स्टैगर्ड जंक्शन (Staggered Junction) पर दुर्घटनाएँ बहुत कम रही-सिर्फ 2 दुर्घटनाएँ और 3 घायल, जबकि कोई मृत्यु नहीं हुई।

उपर्युक्त आंकड़ों से स्पष्ट है कि बहु-दिशात्मक और असंगठित जंक्शन दुर्घटनाओं के प्रति अधिक संवेदनशील हैं। इन स्थानों पर उन्नत सिग्नलिंग, स्पीड-कंट्रोल उपाय तथा सड़क चिह्नों को बढ़ाने की अत्यंत आवश्यकता है, ताकि सड़क सुरक्षा में प्रभावी सुधार सुनिश्चित किया जा सके।

8. Accidents Classified According to Traffic Control at Junction 2024

Traffic Control	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
Traffic light Signal	7	6	1	1	15	7	11	1
Police Controlled	3	3	2	1	9	3	4	3
Stop Sign	28	22	7	5	62	36	30	12
Flashing signal/ blinker	0	0	0	0	0	0	0	0
Uncontrolled	11	10	5	0	26	16	19	6
Total	49	41	15	7	112	62	64	22

ट्रैफिक कंट्रोल आधारित सड़क दुर्घटना का विश्लेषण

प्रस्तुत तालिका में वर्ष 2024 के दौरान विभिन्न प्रकार के ट्रैफिक कंट्रोल सिस्टम के आधार पर हुई कुल 112 सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण किया गया है। इन दुर्घटनाओं में 49 घातक, 41 गंभीर चोट (GI), 15 सामान्य चोट (MI) तथा 7 बिना चोट (NI) के मामले शामिल हैं। कुल 62 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 86 लोग घायल हुए (GI-64, MI-22)। यह आंकड़े स्पष्ट करते हैं कि सड़क पर ट्रैफिक नियंत्रण व्यवस्था दुर्घटना को रोकने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

मुख्य निष्कर्ष (Key Observations):-

- स्टॉप साइन वाले स्थान सबसे अधिक दुर्घटना-प्रवण हैं (55% दुर्घटनाएँ)।
- अनकंट्रोल्ड चौराहों पर दुर्घटना की गंभीरता अधिक है।
- ट्रैफिक लाइट व पुलिस नियंत्रित क्षेत्रों में दुर्घटनाएँ कम परंतु घातकता गंभीर है।
- सड़क पर प्रभावी ट्रैफिक नियंत्रण व्यवस्था दुर्घटना में कमी ला सकती है।
- जागरूकता कार्यक्रम, सड़क इंजीनियरिंग सुधार और तकनीकी आधारित ट्रैफिक प्रबंधन अत्यंत आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ विभिन्न प्रकार के जंक्शन नियंत्रण (Traffic Control) के आधार पर सड़क दुर्घटनाओं, मृतकों और घायलों की स्थिति को दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि स्टॉप साइन (Stop Sign) वाले जंक्शन सर्वाधिक दुर्घटना-प्रवण रहे। यहाँ 62 दुर्घटनाएँ, 36 मृत्यु, तथा 42 घायल दर्ज किए गए। यह संकेत करता है कि चालक स्टॉप साइन को अनदेखा करते हैं, या साइन की दृश्यता एवं स्थान पर्याप्त नहीं है।

अनकंट्रोल्ड जंक्शन (Uncontrolled) भी अत्यधिक जोखिमपूर्ण पाए गए, जहाँ 26 दुर्घटनाएँ, 16 मृतक, और 25 घायल दर्ज हुए। बिना किसी संकेत या नियंत्रण के वाहन चलते समय भ्रम उत्पन्न होता है, जिससे दुर्घटनाओं की संभावना बढ़ती है। इसके विपरीत, ट्रैफिक लाइट सिग्नल वाले स्थानों पर दुर्घटनाओं की संख्या अपेक्षाकृत कम रही—15 दुर्घटनाएँ, 7 मृत्यु, तथा 12 घायल। यह दर्शाता है कि संकेत नियंत्रण दुर्घटनाओं को रोकने में प्रभावी है। पुलिस नियंत्रित जंक्शनों (Police Controlled) पर भी दुर्घटनाएँ सीमित रहीं—9 दुर्घटनाएँ, 3 मृतक और 7 घायल। इससे स्पष्ट है कि मानव आधारित नियंत्रण भी सुरक्षा में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। फ्लैशिंग सिग्नल/ब्लिंकर वाले जंक्शनों पर कोई दुर्घटना दर्ज नहीं हुई, जो दर्शाता है कि चेतावनी संकेत भी प्रभावी परिणाम देते हैं।

समग्र रूप से, डेटा बताता है कि नियंत्रित जंक्शन अपेक्षाकृत सुरक्षित हैं, जबकि स्टॉप साइन और अनकंट्रोल्ड जंक्शन दुर्घटना-प्रवण हैं। ऐसे स्थानों पर उन्नत संकेत, रिफ्लेक्टिव बोर्ड, सिग्नलिंग और स्पीड-कंट्रोल सिस्टम की आवश्यकता है।

9. Location of pedestrian accidents according to whether at Pedestrian Infrastructure 2024

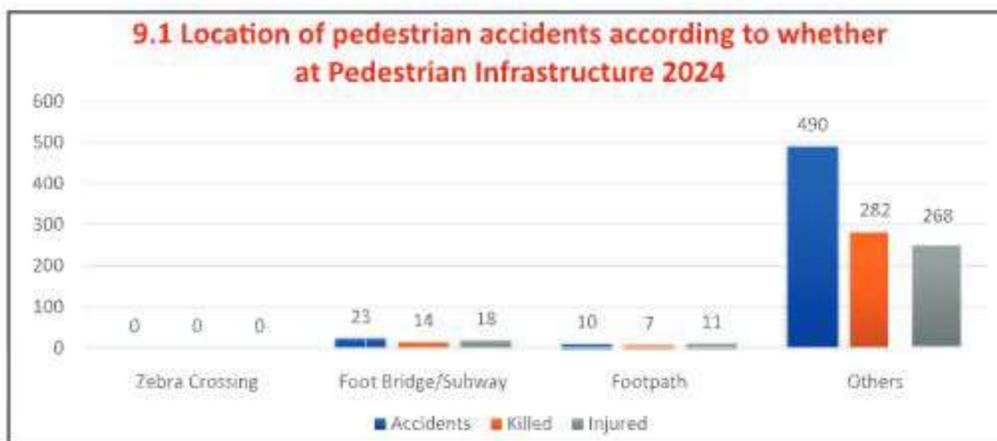
Pedestrian Infrastructure	Number of Accidents					Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	GI	MI
Zebra Crossing	0	0	0	0	0	0	0	0
Foot Bridge/Subway	10	12	1	0	23	14	16	2
Footpath	6	4	0	0	10	7	8	3
Others	273	169	46	2	490	282	221	47
Total	289	185	47	2	523	303	245	52

पैदल यात्री अवसंरचना (Pedestrian Infrastructure) आधारित सड़क दुर्घटना विश्लेषण

प्रस्तुत तालिका में वर्ष 2024 के दौरान पैदल यात्रियों से संबंधित विभिन्न प्रकार की अवसंरचना पर हुई कुल 523 सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण किया गया है। इन दुर्घटनाओं में 289 घातक, 185 गंभीर चोट, 47 सामान्य चोट, तथा 2 बिना चोट वाले मामले दर्ज किए गए। कुल 303 व्यक्तियों की मृत्यु तथा 297 लोग घायल हुए (GI-245, MI-52)। यह आंकड़े बताते हैं कि पैदल यात्री सबसे अधिक जोखिम वाले सड़क उपयोगकर्ता हैं तथा सुरक्षित अवसंरचना की आवश्यकता अत्यंत महत्वपूर्ण है।

मुख्य निष्कर्ष (Key Findings)

- जेब्रा क्रॉसिंग सबसे सुरक्षित स्थान सिद्ध हुए जिसमें कोई भी दुर्घटना नहीं।
- सबसे अधिक दुर्घटनाएँ और मौतें अन्य (Others) श्रेणी में दर्ज हुईं – 490 दुर्घटनाएँ और 282 मौतें।
- फुट ब्रिज/सबवे तथा फुटपाथ पर भी दुर्घटनाएँ यह दर्शाती हैं कि अवसंरचना का उपयोग सीमित है।
- पैदल यात्रियों की सुरक्षा हेतु सड़क इंजीनियरिंग, ट्रैफिक उपाय, और जागरूकता अत्यंत आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ पैदल यात्रियों से जुड़े विभिन्न स्थल परिस्थितियों पर हुई सड़क दुर्घटनाओं का विवरण प्रस्तुत करता है। आंकड़ों के अनुसार, जेब्रा क्रॉसिंग पर कोई दुर्घटना, मृत्यु या घायल दर्ज नहीं हुआ, जो दर्शाता है कि चिन्हित क्रॉसिंग सुरक्षित हैं तथा चालक यहाँ अधिक सावधानी बरतते हैं।

इसके विपरीत, फुट ब्रिज/सबवे वाले स्थानों पर कुल 23 दुर्घटनाएँ, 14 मृत्यु, और 18 घायल दर्ज किए गए। यह संकेत करता है कि कई पैदल यात्री निर्धारित फुटब्रिज या सबवे का उपयोग नहीं करते और सड़क पार करते समय दुर्घटनाओं का शिकार होते हैं। फुटपाथ पर 10 दुर्घटनाएँ, 7 मृतक, और 11 घायल दर्ज हुए, जो दर्शाता है कि तेज रफ्तार या बेकाबू वाहन फुटपाथ पर चलने वालों के लिए भी जोखिम पैदा करते हैं। सबसे अधिक दुर्घटनाएँ "Others" श्रेणी में दर्ज हुईं, जहाँ 490 दुर्घटनाएँ, 282 मृत्यु, तथा 268 घायल सामने आए। यह श्रेणी संभवतः अनियंत्रित स्थानों, सड़क किनारे गतिविधियों, या ऐसे क्षेत्र शामिल करती है जहाँ पैदल यात्रियों के लिए स्पष्ट मार्ग या सुरक्षा प्रबंध उपलब्ध नहीं रहते।

समग्र रूप से विश्लेषण बताता है कि पैदल यात्रियों की सुरक्षा सबसे अधिक उन स्थानों पर प्रभावित होती है जहाँ अव्यवस्थित मार्ग, अवैध सड़क पार करना या वाहन चालकों की लापरवाही मौजूद होती है।

10 (a): Persons killed in Accidents Classified by the type of impacting vehicles 2024

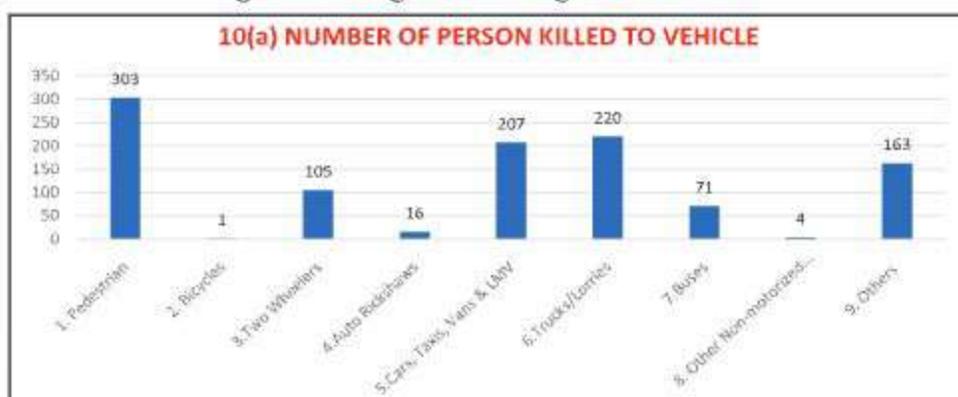
Crime Vehicle	Bicycles	Two Wheelers	Auto Rickshaws	Cars, Taxis, Vans & LMV	Trucks/ Lorries	Buses	Non-motorized vehicle(E-Rickshaw etc.)	Other	Total
Victim/Victim Vehicle									
Pedestrian	0	64	5	75	60	14	7	78	303
Bicycles	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Two Wheelers	5	83	1	8	1	1	1	5	105
Auto Rickshaws	0	11	1	0	0	0	0	4	16
Cars, Taxis, Vans & LMV	4	117	4	42	12	0	5	23	207
Trucks/ Lorries	2	157	4	34	9	3	0	11	220
Buses	0	32	1	5	0	2	0	31	71
Other Non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	0	3	0	0	0	0	0	1	4
Others	6	114	4	17	8	5	5	4	163
Total	17	581	20	181	90	25	18	158	1090

वाहन प्रकार बनाम पीड़ित वाहन विश्लेषण

इस तालिका में वर्ष 2024 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में शामिल "दोषी वाहन (Crime Vehicle)" तथा "पीड़ित/प्रभावित वाहन (Victim Vehicle)" के प्रकारों का तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत है। कुल 1090 मामलों के आधार पर यह अध्ययन दर्शाता है कि विभिन्न प्रकार के वाहनों की परस्पर टक्कर सड़क दुर्घटनाओं में किस प्रकार का योगदान करती है।

मुख्य निष्कर्ष:-

1. दोपहिया वाहन सबसे अधिक दुर्घटनाएँ करते भी हैं और सबसे अधिक पीड़ित भी होते हैं।
2. पैदल यात्री दुर्घटनाओं में सबसे अधिक मौतें दर्ज हुईं -303 मामले।
3. भारी वाहन (ट्रक/लॉरी/बस) पैदल यात्रियों व दोपहिया के लिए सबसे बड़ा खतरा हैं।
4. LMV/ कारों द्वारा भी दोपहिया और पैदल यात्रियों पर प्रभाव अधिक है।
5. मिश्रित यातायात व्यवस्था और अनुशासनहीनता दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण है।



प्रस्तुत ग्राफ 10 (a) विभिन्न प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं से संबंधित दुर्घटनाओं की संख्या दर्शाता है। आंकड़ों के अनुसार, पैदल यात्री (Pedestrian) वर्ग सबसे अधिक प्रभावित रहा, जहाँ कुल 303 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। यह स्पष्ट करता है कि सड़क पर पैदल चलने वाले सबसे कमजोर और उच्च जोखिम वाले समूह हैं।

दूसरे स्थान पर ट्रक/लॉरी (220) तथा कार, टैक्सी, वैन एवं स्कुटर (207) से जुड़ी दुर्घटनाएँ हैं, जो भारी तथा मध्यम वाहन श्रेणी में दुर्घटना संख्या की गंभीरता को दर्शाता है। इन वाहनों की अधिक गति, लंबी दूरी और पहाड़ी मार्गों पर संचालन इनकी दुर्घटना दर बढ़ाने वाले प्रमुख कारण माने जा सकते हैं। टू-व्हीलर्स (105) से जुड़ी दुर्घटनाएँ भी महत्वपूर्ण संख्या में सामने आई हैं, जो दर्शाती हैं कि दोपहिया वाहन उपयोगकर्ता सुरक्षा उपकरणों, विशेषकर हेलमेट उपयोग, में लापरवाही करते हैं। बस (71) तथा ऑटो रिक्शा (16) की दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत कम

हैं, लेकिन सार्वजनिक परिवहन में यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करना भी उतना ही महत्वपूर्ण है। बाइसिकल (1) और अन्य गैर-मोटर चालित वाहन (4) से जुड़े मामले बहुत कम दर्ज हुए, जो इन वाहनों के सीमित उपयोग अथवा कम जोखिम को दर्शाता है।

अंततः, "Others" श्रेणी में 163 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें विविध प्रकार के वाहन या सड़क उपयोगकर्ता शामिल हो सकते हैं।

समग्र रूप से यह विश्लेषण स्पष्ट करता है कि पैदल यात्री, भारी वाहन और LMV श्रेणियों में दुर्घटना नियंत्रण हेतु विशेष रणनीति और प्रवर्तन की आवश्यकता है।

10 (b): Persons Grievously injured in Accidents Classified by the type of impacting vehicles 2024

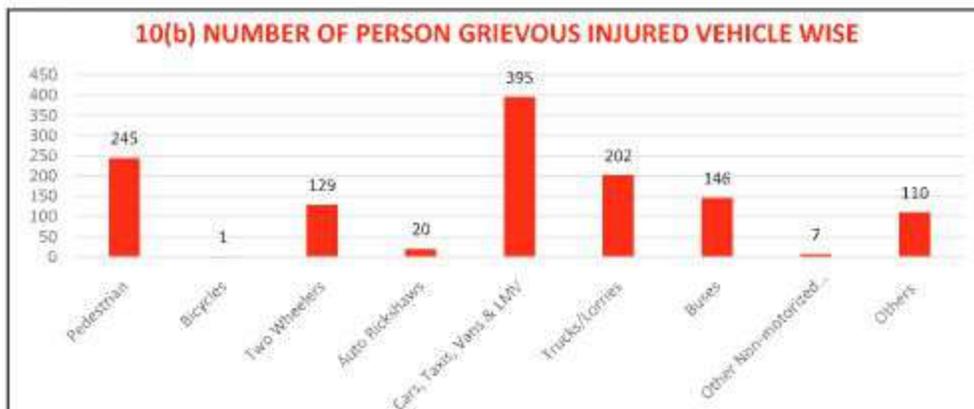
Crime Vehicle	Bicycles	Two Wheelers	Auto Rickshaws	Cars, Taxis, Vans & LMV	Trucks/Lorries	Buses	Non-motorized vehicle (E-Rickshaw etc.)	Other	Total
Victim/Victim Vehicle									
Pedestrian	0	77	2	85	36	9	6	30	245
Bicycles	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Two Wheelers	9	111	0	4	3	0	0	2	129
Auto Rickshaws	0	13	4	1	0	0	1	1	20
Cars, Taxis, Vans & LMV	4	221	14	82	6	0	18	50	395
Trucks/Lorries	4	114	5	48	20	6	0	5	202
Buses	1	37	5	53	2	0	2	46	146
Other Non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	0	6	0	1	0	0	0	0	7
Others	2	70	2	21	3	0	4	8	110
Total	20	650	32	295	70	15	31	142	1255

दोषी वाहन (Crime Vehicle) बनाम पीड़ित वाहन (Victim Vehicle) विश्लेषण

इस तालिका में वर्ष 2024 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में शामिल दोषी वाहन तथा पीड़ित वाहन के बीच संबंध का विस्तृत विश्लेषण किया गया है। कुल 1255 मामलों पर आधारित यह अध्ययन दर्शाता है कि किस प्रकार के वाहन किस प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं को सर्वाधिक प्रभावित करते हैं।

मुख्य निष्कर्ष:-

1. दोपहिया वाहन सबसे अधिक दुर्घटनाओं का कारण भी हैं और सबसे अधिक पीड़ित भी—यह सड़क सुरक्षा के लिए प्रमुख चिंता है।
2. पैदल यात्री अत्यधिक जोखिम में रहते हैं—सुरक्षित पैदल अवसंरचना का अभाव स्पष्ट दिखता है।
3. LMV / कारें शहरों में दुर्घटनाओं का सबसे प्रमुख कारण बन चुकी हैं।
4. भारी वाहन (ट्रक / लॉरी) कम संख्या के बावजूद सर्वाधिक गंभीर प्रभाव डालते हैं।
5. ई-रिक्शा / ऑटो भी दुर्घटनाओं में लगातार बढ़ते हुए दिख रहे हैं।



प्रस्तुत ग्राफ सड़क दुर्घटनाओं में मृत व्यक्तियों की संख्या को विभिन्न सड़क उपयोगकर्ता वर्गों के अनुसार दर्शाता है। आंकड़ों के विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि कार, टैक्सी, वैन एवं अन्य स्डट श्रेणी में सर्वाधिक 395 मौतें दर्ज की गईं। यह दर्शाता है कि इन वाहनों की संख्या अधिक होने और तेज गति से चलने के कारण इनका जोखिम भी अधिक है।

ट्रक/लॉरी वर्ग है, जिसमें 202 मौतें दर्ज हुईं। भारी वाहनों का नियंत्रण कठिन होना, ढलानों पर ब्रेक-असफलता तथा लंबी दूरी तक निरंतर ड्राइविंग इसके प्रमुख कारण हो सकते हैं। पैदल यात्री मौतों की संख्या भी अत्यंत चिंताजनक है, जो 245 तक पहुँचती है। यह समूह सबसे अधिक संवेदनशील होता है और सड़क पार करने, फुटपाथ की कमी तथा तेज गति वाले वाहनों के कारण अधिक जोखिम में रहता है। दो-व्हीलर उपयोगकर्ताओं में 129 मौतें दर्ज हुईं, जो हेलमेट उपयोग न करने, ओवरस्पीड तथा सड़क की ढलान/वक्रता जैसे कारकों से प्रभावित हो सकती हैं। बसें (146) तथा ऑटो रिक्शा (20) से होने वाली मौतें अपेक्षाकृत कम हैं, जबकि बाइसिकल (1) और अन्य गैर-मोटर चालित वाहन (7) से संबंधित मौतें बहुत कम दर्ज हुईं। "Others" श्रेणी में 110 मौतें रिपोर्ट की गईं हैं, जिसमें विविध प्रकार के वाहन या विशेष परिस्थितियाँ शामिल हो सकती हैं।

समग्र रूप से यह स्पष्ट है कि पैदल यात्री, LMV तथा भारी वाहनों के लिए सुरक्षा उपायों को और कड़ा करने की आवश्यकता है।

10 (c): Persons Minor injured in Accidents Classified by the type of impacting vehicles 2024

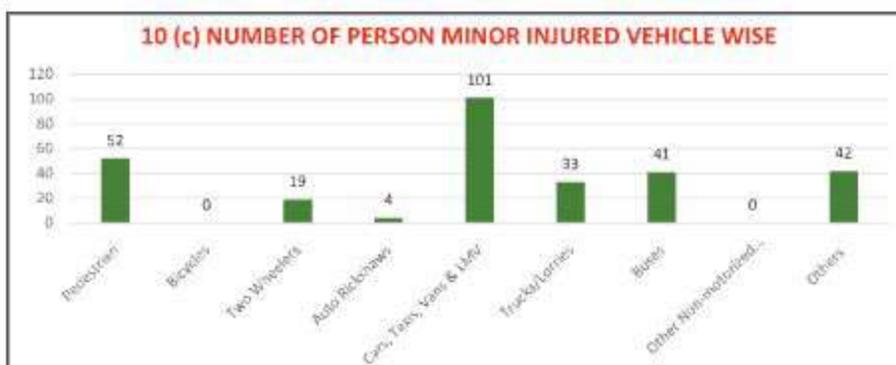
Crime Vehicle	Bicycles	Two Wheelers	Auto Rickshaws	Cars, Taxis, Vans & LMV	Trucks/Lorries	Buses	Non-motorized vehicle (E-Rickshaw etc.)	Others	Total
Victim/Victim Vehicle									
Pedestrian	0	20	0	20	3	0	1	8	52
Bicycles	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Two Wheelers	1	14	0	2	0	1	1	0	19
Auto Rickshaws	1	2	1	0	0	0	0	0	4
Cars, Taxis, Vans & LMV	0	47	0	35	0	0	3	16	101
Trucks/Lorries	1	13	2	11	2	4	0	0	33
Buses	0	7	0	1	0	0	0	33	41
Other Non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Others	0	22	0	6	0	2	3	9	42
Total	3	125	3	75	5	7	8	66	292

दोषी वाहन (Crime Vehicle) बनाम पीड़ित वाहन (Victim Vehicle) विश्लेषण

यह तालिका वर्ष 2024 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में शामिल दोषी वाहन और पीड़ित वाहन के बीच संबंध का विश्लेषण प्रस्तुत करती है। कुल 292 मामलों के आधार पर यह अध्ययन दर्शाता है कि किन वाहनों द्वारा किन सड़क उपयोगकर्ताओं को सर्वाधिक क्षति पहुँची।

मुख्य निष्कर्ष—

1. दोपहिया वाहन दुर्घटनाओं में 125 दोषी के साथ सबसे अधिक संलिप्त रहे।
2. कार/LMV सबसे अधिक पीड़ित श्रेणी (101 मामले) रही।
3. पैदल यात्री एक अत्यंत संवेदनशील श्रेणी हैं—दुर्घटनाओं का बड़ा हिस्सा स्डट और दोपहिया के कारण हुआ।
4. ट्रक/लॉरी कम संख्या में होने के बावजूद गंभीर दुर्घटनाओं में प्रमुख हिस्सा रखते हैं।
5. "Others" श्रेणी का बढ़ता प्रभाव बताता है कि अवैध, निर्माण या ग्रामीण वाहनों की निगरानी आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ 10(C) सड़क दुर्घटनाओं में साधारण रूप से घायल (Minor Injured) व्यक्तियों की संख्या को विभिन्न सड़क उपयोगकर्ता वर्गों के अनुसार दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि कार, टैक्सी, वैन एवं अन्य LMV श्रेणी में सबसे अधिक 101 साधारण घायल दर्ज किए गए। यह वर्ग सड़क पर अत्यधिक संख्या में चलने वाला है और तेज गति, ओवरटेकिंग तथा भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों में दुर्घटनाओं की संभावना अधिक होती है।

दूसरे स्थान पर पैदल यात्री हैं, जिनमें 52 साधारण घायल हुए। यह दर्शाता है कि पैदल यात्रियों के लिए सुरक्षित फुटपाथ, सुरक्षित पार-पथ तथा गति-नियंत्रण उपायों की कमी अभी भी चुनौती बनी हुई है। ट्रक/लॉरी श्रेणी में 33 साधारण घायल दर्ज हुए, जो भारी वाहनों के नियंत्रण, ब्रेक-असफलता और सड़क की ढलान जैसे कारकों से प्रभावित हो सकते हैं। बसों में 41 साधारण घायल दर्ज किए गए, जो सार्वजनिक परिवहन में सुरक्षा सुधार की आवश्यकता को दर्शाता है। दो-हीलर दुर्घटनाओं से 19 साधारण घायल हुए, जो हेलमेट उपयोग, संतुलन और ओवरस्पीडिंग से सीधे जुड़े जोखिमों को दर्शाता है। ऑटो रिक्शा (4) और "Others" (42) श्रेणियों में भी उल्लेखनीय संख्या दर्ज हुई है, जबकि बाइसिकल और अन्य गैर-मोटर चालित वाहनों से कोई साधारण घायल मामला रिपोर्ट नहीं हुआ।

समग्र रूप से यह स्पष्ट है कि LMV, पैदल यात्री और भारी वाहन श्रेणियों पर विशेष फोकस के साथ सड़क सुरक्षा उपायों को और सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।

10 (d). Summary table of format 10 (a), 10 (b) & 10 (c) 2024

Vehicles/persons involved	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
1. Pedestrian	289	185	47	2	523	303	245	52
2. Bicycles	1	1	0	0	2	1	1	0
3. Two Wheelers	93	65	4	10	172	105	129	19
4. Auto Rickshaws	14	9	3	4	30	16	20	4
5. Cars, Taxis, Vans & LMV	170	140	33	37	380	207	395	101
6. Trucks/Lorries	205	144	11	4	364	220	202	33
7. Buses	25	31	4	0	60	71	146	41
8. Other Non-motorized vehicle (E-rickshaw etc.)	4	7	0	0	11	4	7	0
9. Others	128	35	30	12	205	163	110	42
Total	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

10 (d). सार/सारणी (Format 10 (a), 10 (b) एवं 10 (c), वर्ष 2024 का समग्र विश्लेषण)

यह तालिका वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य में विभिन्न वाहन श्रेणियों द्वारा घटित सड़क दुर्घटनाओं और उनमें सम्मिलित व्यक्तियों की मृत्यु एवं चोटों का समग्र चित्र प्रस्तुत करती है। कुल 1747 दुर्घटनाओं एवं 1090 मृतकों के आधार पर यह विश्लेषण सड़क सुरक्षा की वर्तमान स्थिति का स्पष्ट संकेत देता है।

मुख्य निष्कर्ष:-

1. सबसे अधिक दुर्घटनाएँ – पैदल यात्री (523)
2. सबसे अधिक मौतें – पैदल (303)
3. LMV दुर्घटनाएँ तेजी से बढ़ रही हैं और शहरी क्षेत्रों में मुख्य समस्या हैं।
4. कुल मृतक – 1090, जो सड़क सुरक्षा उपायों को और सशक्त करने की आवश्यकता दर्शाता है।

II. Accidents Classified According to Age of Impacting Vehicles 2024

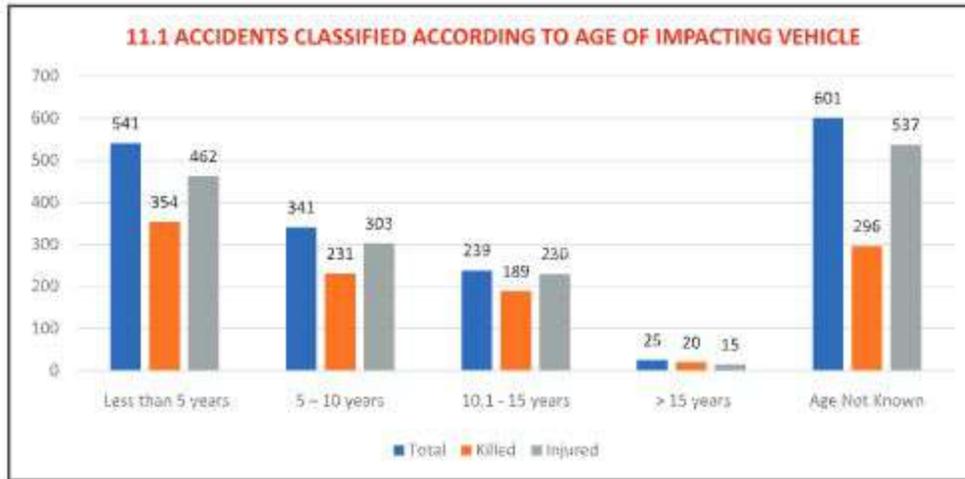
Age of Vehicles	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
1. Less than 5 years	308	165	49	20	541	354	376	86
2. 5 – 10 years	203	114	15	10	341	231	238	65
3. 10.1 - 15 years	146	84	1	7	239	189	223	7
4. > 15 years	15	10	0	0	25	20	15	0
5. Age Not Known	257	244	67	32	601	296	403	134
Total	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

11. वाहन की आयु के अनुसार दुर्घटनाओं का विश्लेषण – वर्ष 2024

यह अध्याय वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य में हुई सड़क दुर्घटनाओं का वर्गीकरण वाहन की आयु (Age of Vehicles) के आधार पर प्रस्तुत करता है। उपलब्ध आँकड़ों से स्पष्ट होता है कि वाहन की उम्र दुर्घटना की गंभीरता और उनके परिणामों पर महत्वपूर्ण प्रभाव डालती है। कुल 1747 दुर्घटनाएँ, 1090 मृतक, तथा 1547 घायल (GI 1255 + MI 292) दर्ज किए गए।

मुख्य निष्कर्ष:-

1. सबसे अधिक दुर्घटनाएँ (541) और मौतें (354) 5 वर्ष से कम पुराने वाहनों में हुईं, जो तेज गति व जोखिमपूर्ण ड्राइविंग का संकेत है।
2. 5-10 वर्ष पुराने वाहन भी लगभग समान रूप से दुर्घटनाओं में सम्मिलित रहे।
3. 15 वर्ष से अधिक पुराने वाहन अत्यधिक खतरनाक सिद्ध हो रहे हैं, जहाँ मृत्यु दर दुर्घटनाओं की संख्या की तुलना में बहुत अधिक है।
4. 'Age Not Known' श्रेणी (601 घटनाएँ) डेटा प्रबंधन में सुधार की आवश्यकता दर्शाती है।
5. कुल 929 घातक दुर्घटनाएँ यह दर्शाती हैं कि वाहन की आयु के साथ-साथ चालक व्यवहार, सड़क स्थिति और रखरखाव भी अत्यधिक महत्वपूर्ण कारक हैं।



प्रस्तुत ग्राफ 11.1 सड़क दुर्घटनाओं में मृत एवं घायल व्यक्तियों की आयु-समूह अनुसार स्थिति को दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि सबसे अधिक मामलों की संख्या "आयु ज्ञात नहीं" (Age Not Known) श्रेणी में दर्ज हुई है, जहाँ 601 कुल दुर्घटनाएँ, 296 मृतक, तथा 537 घायल रिपोर्ट हुए। यह दर्शाता है कि दुर्घटना रिपोर्टिंग में आयु-संबंधित आंकड़े पूर्ण रूप से उपलब्ध न होने की समस्या बनी हुई है।

ज्ञात आयु-समूहों में, 5 वर्ष से कम आयु वर्ग में दुर्घटनाओं की संख्या सर्वाधिक रही। इस समूह में 541 कुल दुर्घटनाएँ, 354 मृतक, तथा 462 घायल दर्ज किए गए। 5 से 10 वर्ष आयु वर्ग में 341 कुल दुर्घटनाएँ, 231 मृतक, तथा 303 घायल पाए गए, जबकि 10.1 से 15 वर्ष आयु वर्ग में यह संख्या क्रमशः 239, 189, और 230 रही। 15 वर्ष से अधिक वर्ग में दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत कम (25) दर्ज की गईं, जिसमें 20 मृतक और 15 घायल शामिल हैं।

12.Accidents Classified According to Load Condition of Involved Vehicle 2024

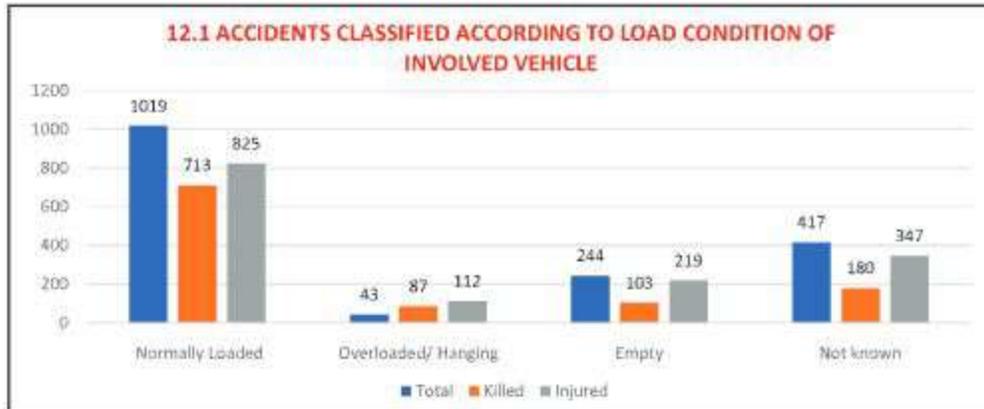
Load Condition	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Injured		
						Killed	MI	
1. Normally Loaded	632	298	49	40	1019	713	668	157
2. Overloaded/ Hanging	30	11	2	0	43	87	98	14
3. Empty	91	130	17	6	244	103	198	21
4. Not known	170	166	58	23	417	180	254	93
Total	923	605	126	69	1723	1083	1218	285

भार स्थिति (Load Condition) के आधार पर सड़क दुर्घटना विश्लेषण—वर्ष 2024

यह अध्याय वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य में हुए सड़क दुर्घटनाओं का वर्गीकरण वाहनों की लोड स्थिति (Load Condition) के आधार पर प्रस्तुत करता है। लोड की स्थिति वाहन नियंत्रण, ब्रेकिंग दूरी, संतुलन, तथा ओवरलोडिंग की प्रवृत्ति को प्रभावित करती है। उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार कुल 1723 दुर्घटनाएँ, 1083 मृतक, तथा 1503 घायल (GI 1218 + MI 285) रिपोर्ट की गईं।

समग्र विश्लेषण एवं निष्कर्ष:—

- कुल 1723 दुर्घटनाओं में से 1019 (59%) दुर्घटनाएँ सामान्य लोडेड वाहनों से हुईं, जो बताता है कि सड़क दुर्घटनाओं का मुख्य कारण ओवरलोडिंग नहीं बल्कि चालक व्यवहार, सड़क डिजाइन तथा यातायात अनुशासन की कमी है।
- ओवरलोडेड वाहनों में मृत्यु दर अपेक्षाकृत कम दर्ज की गई, जो यह स्पष्ट संकेत देती है कि अधिक भार या लटककर सफर करना अत्यंत घातक है।
- खाली वाहन भी दुर्घटनाओं में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं, विशेषकर तेज गति और संतुलन बिगड़ने के कारण।
- 'लोड ज्ञात नहीं' श्रेणी डेटा प्रबंधन व दुर्घटना फॉर्म भरने में सुधार की आवश्यकता को रेखांकित करती है।
- कुल 923 घातक दुर्घटनाओं से स्पष्ट है कि भार स्थिति चाहे जो भी हो, चालक की सावधानी, यातायात नियमों का पालन, उपयुक्त गति, और वाहन की तकनीकी स्थिति का ध्यान रखना अत्यंत आवश्यक है।



प्रस्तुत ग्राफ 12.1 सड़क दुर्घटनाओं में शामिल वाहनों की लोडिंग स्थिति के आधार पर कुल दुर्घटनाएँ, मृतक तथा घायल व्यक्तियों की संख्या दर्शाता है। आँकड़ों के अनुसार, अधिकांश दुर्घटनाएँ **Normally Loaded** वाहनों में दर्ज हुईं। इस श्रेणी में 1019 कुल दुर्घटनाएँ, 713 मृतक, तथा 825 घायल रिपोर्ट किए गए। यह दर्शाता है कि सामान्य लोड वाले वाहन भी दुर्घटनाओं में मुख्य रूप से शामिल होते हैं, और चालक की लापरवाही, तेज रफ्तार एवं सड़क परिस्थितियाँ प्रमुख कारण हो सकते हैं।

Overloaded / Hanging वाहनों की श्रेणी में दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत कम पाई गईं, परंतु जोखिम अधिक रहा। इस वर्ग में 43 दुर्घटनाएँ, 87 मृतक, तथा 112 घायल दर्ज किए गए, जो संकेत देता है कि ओवरलोडिंग की स्थिति में दुर्घटना कम सही, लेकिन गंभीर परिणाम अत्यधिक होते हैं। **Empty** (खाली) वाहन भी दुर्घटनाओं में शामिल रहे, जिसमें 244 दुर्घटनाएँ, 103 मृतक, तथा 219 घायल हुए। इसका अर्थ है कि वाहन का खाली होना, सुरक्षा की गारंटी नहीं है और चालक व्यवहार एवं सड़क की स्थिति महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। **Not Known** श्रेणी में भी बड़ी संख्या में मामले दर्ज हुए। 417 दुर्घटनाएँ, 180 मृतक, तथा 347 घायल। यह बताता है कि दुर्घटना रिपोर्टिंग में लोडिंग स्थिति की जानकारी अधूरी रहती है।

समग्र रूप से, यह विश्लेषण दर्शाता है कि वाहन की लोडिंग स्थिति चाहे जो भी हो, सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए चालक अनुशासन, वाहन फिटनेस और बेहतर निगरानी अत्यंत आवश्यक है।

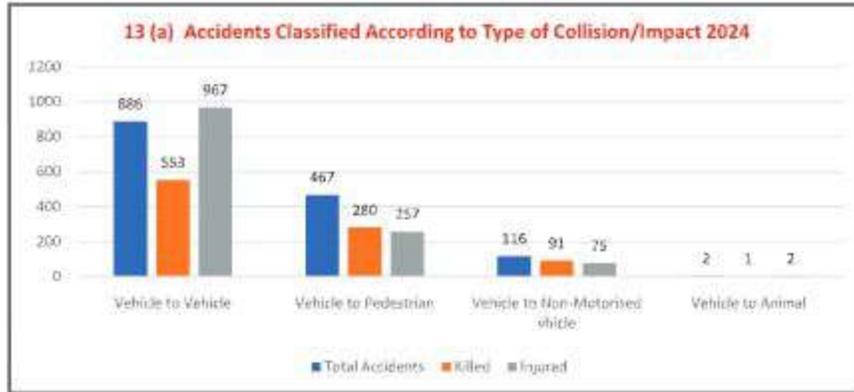
13. (a) Accidents Classified According to Type of Collision/Impact 2024

Nature of Accident	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	GI	MI
1. Vehicle to Vehicle	433	340	57	56	886	553	811	156
2. Vehicle to Pedestrian	264	168	33	2	467	280	217	40
3. Vehicle to Non-Motorised vehicle	64	32	12	8	116	91	58	17
4. Vehicle to Animal	1	1	0	0	2	1	2	0
Total	762	541	102	66	1471	925	1088	213

सड़क दुर्घटना विश्लेषण (टक्कर/प्रभाव के प्रकार के अनुसार), वर्ष 2024

उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य में कुल 1471 सड़क दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इन दुर्घटनाओं को टक्कर/प्रभाव के प्रकार के आधार पर चार प्रमुख श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है—

1. वाहन से वाहन
 2. वाहन से पैदल यात्री
 3. वाहन से गैर-मोटर चालित वाहन
 4. वाहन से पशु।
1. **वाहन से वाहन दुर्घटनाएँ:**— इस श्रेणी में 886 दुर्घटनाएँ (60%) दर्ज की गईं, जो कुल दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा हिस्सा है। इनमें 433 घातक, 340 गंभीर तथा 57 मामूली दुर्घटनाएँ शामिल हैं। इन दुर्घटनाओं में 553 व्यक्तियों की मृत्यु हुई तथा 811 गंभीर घायल हुए। यह आँकड़ा स्पष्ट करता है कि भारी एवं हल्के वाहनों की परस्पर टक्कर सड़क सुरक्षा की सबसे गंभीर चुनौती है।
 2. **वाहन से पैदल यात्री दुर्घटनाएँ:**— इस श्रेणी में 467 दुर्घटनाएँ (32%) दर्ज हुईं। इनमें 264 घातक और 168 गंभीर दुर्घटनाएँ प्रमुख हैं। इन दुर्घटनाओं में 280 व्यक्तियों की मृत्यु हुई तथा 217 गंभीर घायल हुए। यह तथ्य पैदल यात्रियों की सुरक्षा तथा सड़क पार कराने के बेहतर प्रावधानों की आवश्यकता पर बल देता है।
 3. **वाहन से गैर-मोटर चालित वाहन (साइकिल, ठेला आदि):**— इस श्रेणी में कुल 116 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 64 घातक और 32 गंभीर दुर्घटनाएँ शामिल हैं। इसमें 91 व्यक्तियों की मृत्यु एवं 58 गंभीर रूप से घायल होने के मामले सामने आए। यह दर्शाता है कि गैर-मोटर चालित उपयोगकर्ताओं के लिए समर्पित लेन एवं सुरक्षा उपायों की अत्यंत आवश्यकता है।
 4. **वाहन से पशु टक्कर:**— इस श्रेणी में केवल 2 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 1 मृत्यु का मामला शामिल है।



प्रस्तुत ग्राफ सड़क दुर्घटनाओं के प्रकार के अनुसार कुल दुर्घटनाएँ, मृतक एवं घायल व्यक्तियों की संख्या दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि **Vehicle to Vehicle** टक्कर सबसे अधिक दुर्घटनाओं का कारण बनी। इस श्रेणी में 886 दुर्घटनाएँ, 553 मृतक, तथा 967 घायल दर्ज किए गए। यह संकेत देता है कि दो वाहनों के बीच तेज रफ्तार, ओवरटेकिंग, तथा यातायात नियमों की अनदेखी प्रमुख कारण हैं।

दूसरी सबसे अधिक घटनाएँ **Vehicle to Pedestrian** यानी वाहन-से-पैदल व्यक्ति की टक्कर में दर्ज हुईं। इस श्रेणी में 467 दुर्घटनाएँ, 280 मृतक, तथा 217 घायल रिपोर्ट किए गए। यह दर्शाता है कि पैदल यात्री सुरक्षा, सड़क पार करने के स्थानों की कमी, और बिना नियंत्रित यातायात महत्वपूर्ण जोखिम कारक हैं। **Vehicle to Non & Motorised Vehicle** की श्रेणी में अपेक्षाकृत कम मामले सामने आए—116 दुर्घटनाएँ, 91 मृतक, तथा 75 घायल। फिर भी इस वर्ग के उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के लिए विशेष हस्तक्षेप की आवश्यकता है, क्योंकि इनकी सुरक्षा वाहन चालकों पर निर्भर रहती है। **Vehicle to Animal** श्रेणी में दुर्घटनाएँ बहुत कम (केवल 2 दुर्घटनाएँ, 1 मृतक, 2 घायल) पाई गईं, परन्तु यह दर्शाता है कि ग्रामीण एवं पहाड़ी मार्गों पर पशुओं की उपस्थिति भी दुर्घटनाओं का कारण बन सकती है।

समग्र रूप से विश्लेषण बताता है कि वाहन-से-वाहन एवं वाहन-से-पैदल टक्कर सबसे बड़ी चुनौती हैं, जिन पर विशेष ध्यान और सुधारात्मक कदम आवश्यक हैं।

13.(b) Accidents Classified According to Type of Collision 2024

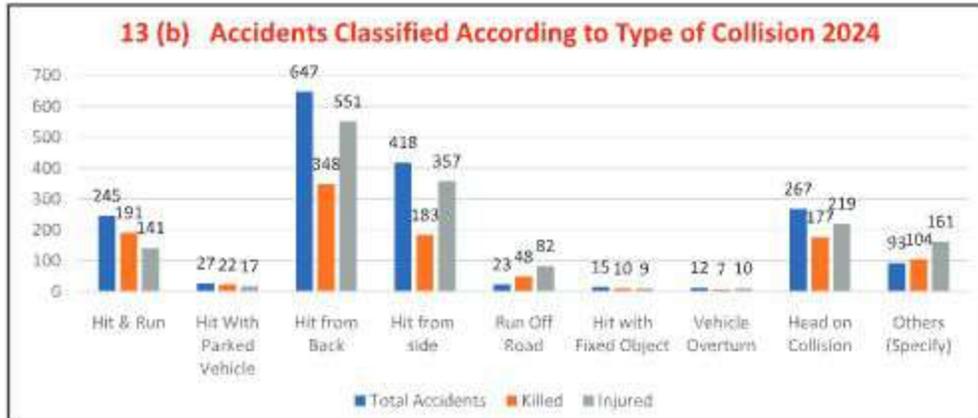
Nature of Accident/ Fatalities	Number of Accidents					Number of persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	GI	MI
1.Hit & Run	169	55	17	4	245	191	111	30
2.Hit With Parked Vehicle	17	6	1	3	27	22	15	2
3.Hit from Back	326	264	28	29	647	348	493	58
4. Hit from side	164	183	45	25	418	183	287	70
5.Run Off Road	17	4	1	1	23	48	68	14
6.Hit with Fixed Object	9	5	1	0	15	10	8	1
7.Vehicle Overturn	7	4	0	1	12	7	10	0
8.Head on Collision	164	67	28	6	267	177	169	50
9.Others (Specify)	56	29	11	0	93	104	94	67
Total	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

13 (b)- टक्कर के प्रकार के अनुसार सड़क दुर्घटना विश्लेषण – वर्ष 2024

वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य में हुई सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण दर्शाता है कि विभिन्न प्रकार की टक्करों का दुर्घटनाओं और मानव क्षति पर अलग-अलग प्रभाव पड़ा है। कुल 1,747 दुर्घटनाओं में से 929 घातक, 617 गंभीर रूप से घायल करने वाली, 132 मामूली चोट वाली, तथा 69 बिना चोट वाली दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इन घटनाओं में कुल 1,090 व्यक्तियों की मृत्यु, 1,255 गंभीर घायल, और 292 मामूली घायल पाए गए। पीछे से टक्कर (Hit from Back) में कुल 647 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं जो सभी प्रकारों में सबसे अधिक है।

निष्कर्ष:-

विश्लेषण दर्शाता है कि "पीछे से टक्कर" और "साइड टक्कर" जैसी घटनाएँ राज्य की कुल दुर्घटनाओं में सबसे बड़ा योगदान देती हैं। हिट एंड रन और हेड-ऑन टक्कर जैसी घटनाएँ मृत्यु की दृष्टि से अत्यंत गंभीर हैं।



प्रस्तुत ग्राफ सड़क दुर्घटनाओं के विभिन्न प्रकारों के आधार पर कुल दुर्घटना, मृतक और घायल व्यक्तियों की संख्या दर्शाता है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि Hit from Back (पीछे से टक्कर) सबसे अधिक दुर्घटनाओं का कारण रहा। इस श्रेणी में 647 दुर्घटनाएँ, 348 मृतक, तथा 551 घायल दर्ज किए गए। यह ओवरटेकिंग, तेज रफ्तार एवं वाहन दूरी न रखने से संबंधित गंभीर समस्या को दर्शाता है।

दूसरा प्रमुख कारण Hit from Side (साइड से टक्कर) रहा, जिसमें 418 दुर्घटनाएँ, 183 मृतक, और 357 घायल शामिल हैं। यह चौराहों, मोड़ों तथा अचानक लेन बदलने से जुड़े जोखिम को प्रकट करता है। Head & on Collision (सामने-से-सामने टक्कर) भी अत्यंत गंभीर श्रेणी है, जिसमें 267 दुर्घटनाएँ, 177 मृतक, तथा 219 घायल दर्ज हुए। यह सड़क पर गलत दिशा से आने, ओवरस्पीडिंग और ओवरटेकिंग के दौरान हुई त्रुटियों को इंगित करता है। Hit & Run मामलों की संख्या भी काफी अधिक रही—245 दुर्घटनाएँ, 191 मृतक, 141 घायल, जिससे यह स्पष्ट है कि कई वाहन चालक दुर्घटना के बाद घटना स्थल से भाग जाते हैं। अन्य प्रकार जैसे Hit With Parked Vehicle, Run Off Road, Vehicle Overturn, तथा Hit with Fixed Object की संख्या अपेक्षाकृत कम है, परंतु इनसे भी जान-माल का नुकसान हुआ है।

समग्र रूप से यह डेटा दिखाता है कि पीछे से, साइड से तथा सामने से टक्कर सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारक हैं। ऐसे में सुरक्षित दूरी, रफ्तार नियंत्रण और लेन अनुशासन पर विशेष ध्यान आवश्यक है।

14. Accidents Classified According to Type of Traffic Violations 2024

Type of Traffic Violations	Number of Accidents					Number of Persons		
	Fatal	GI	MI	NI	Total	Killed	Injured	
							GI	MI
1. Over-Speeding	806	507	115	61	1492	928	1075	239
2. Drunken Driving/ Consumption of alcohol & drug	6	2	0	0	8	8	11	3
3. Driving on Wrong side	14	19	7	2	42	14	28	10
4. Jumping Red Light	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Use of Mobile Phone	1	0	0	0	1	1	0	0
6. Others	102	89	10	6	204	139	141	40
Total	929	617	132	69	1747	1090	1255	292

यातायात उल्लंघनों के प्रकार अनुसार दुर्घटना विश्लेषण – वर्ष 2024

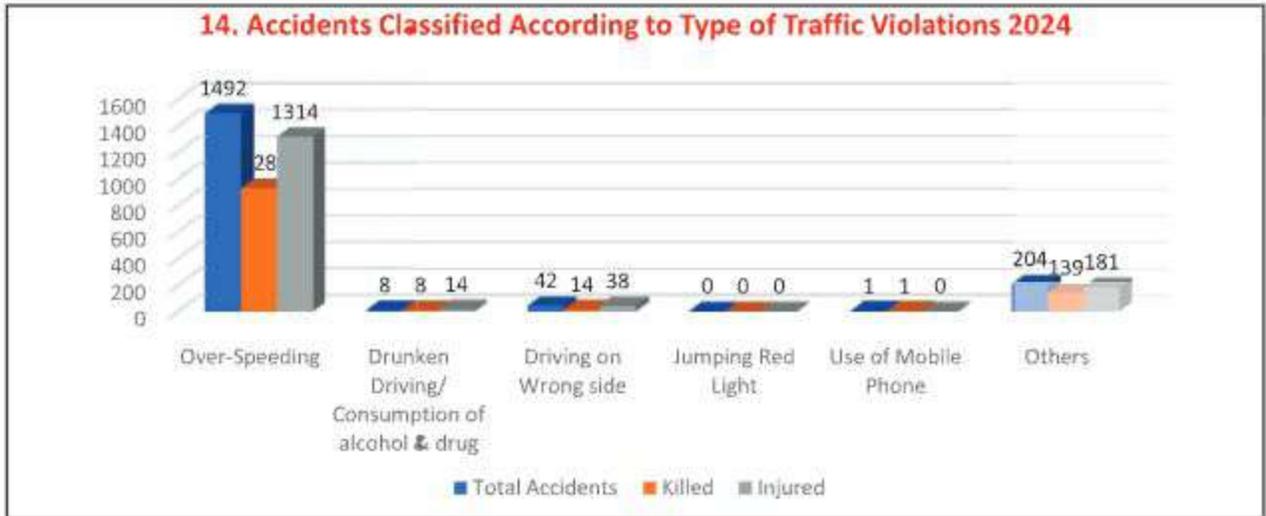
वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य में हुई कुल 1,747 सड़क दुर्घटनाओं का विश्लेषण दर्शाता है कि अधिकांश दुर्घटनाएँ प्रत्यक्ष रूप से यातायात नियमों के उल्लंघन से संबंधित हैं। इन घटनाओं में 929 घातक, 617 गंभीर, 132 मामूली, तथा 69 बिना चोट वाली दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इन दुर्घटनाओं में कुल 1,090 व्यक्तियों की मृत्यु, 1,255 गंभीर घायल, और 292 मामूली घायल हुए। नीचे प्रमुख यातायात उल्लंघनों के आधार पर विस्तृत विवरण प्रस्तुत है।

- ओवर-स्पीडिंग : सबसे बड़ा कारण:**— ओवर-स्पीडिंग वर्ष 2024 की दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण पाया गया। इस श्रेणी में कुल 1,492 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जो पूरे वर्ष की दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा हिस्सा है। जिसमें 806 घातक दुर्घटनाएँ, 928 लोगों की मृत्यु, 1,075 गंभीर घायल और 239 मामूली घायल पाए गए।
- नशे में वाहन चलाना (Drunken Driving):**— इस श्रेणी में कुल 8 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं जिनमें 6 घातक दुर्घटनाएँ शामिल थीं तथा 8 लोगों की मृत्यु हुई। इसमें 11 गंभीर घायल और 3 मामूली घायल हुए।
- गलत दिशा में वाहन चलाना (Driving on Wrong Side):**— राज्य में गलत दिशा में वाहन चलाने से संबंधित कुल 42 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। जिसमें 14 घातक दुर्घटनाएँ, 14 लोगों की मृत्यु तथा 28 गंभीर घायल और 10 मामूली घायल हुए हैं।
- अन्य कारण (Others):**— "Others" श्रेणी में कुल 204 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं जिनमें 102 घातक दुर्घटनाएँ, 139 मौतें, 141 गंभीर घायल तथा 40 मामूली घायल हुए हैं।

सारांश और प्रमुख निष्कर्ष:—

- ओवर-स्पीडिंग राज्य में सड़क दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारक है और कुल मृत्यु का लगभग **85%** इसी श्रेणी से जुड़ा है।
- नशे में वाहन चलाना, भले ही कम संख्या में है, लेकिन इसकी घटनाएँ अत्यधिक घातक साबित हुईं।
- गलत दिशा में वाहन चलाना गंभीर दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण है, विशेषकर पहाड़ी क्षेत्रों में।
- घातक दुर्घटनाओं में 102 घटनाएँ "अन्य कारणों" से हुईं, जो दर्शाता है कि सड़क स्थिति, वाहन में तकनीकी खराबी और अनियंत्रित परिस्थितियाँ भी दुर्घटना में भूमिका निभाती हैं।

14. Accidents Classified According to Type of Traffic Violations 2024



प्रस्तुत ग्राफ सड़क दुर्घटनाओं के मुख्य कारणों के अनुसार कुल दुर्घटना, मृतक और घायल व्यक्तियों की संख्या को दर्शाता है। डेटा से यह स्पष्ट होता है कि **Over & Speeding** (तेज रफतार) सड़क दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण है। इस श्रेणी में 1492 दुर्घटनाएँ, 928 मृतक, तथा 1314 घायल दर्ज किए गए, जो कुल दुर्घटनाओं का अत्यधिक हिस्सा है। यह दर्शाता है कि स्पीड लिमिट का पालन न करना सड़क सुरक्षा के लिए सबसे गंभीर खतरा बना हुआ है।

Drunken Driving / alcohol & drug consumption के कारण 8 दुर्घटनाएँ, 8 मृतक, और 14 घायल दर्ज किए गए। यद्यपि संख्या कम है, परंतु यह कारण अत्यंत संवेदनशील और जोखिमपूर्ण है। **Driving on Wrong Side** भी दुर्घटनाओं का एक महत्वपूर्ण कारण पाया गया, जिसमें 42 दुर्घटनाएँ, 14 मृतक, और 38 घायल शामिल हैं। यह सड़क अनुशासन और लेन सिस्टम की अवहेलना को दर्शाता है। **Jumping Red Light** और **Use of Mobile Phone** से दुर्घटनाओं की संख्या बहुत कम (क्रमशः 0 और 1) रही, लेकिन ये प्रथाएं संभावित गंभीर दुर्घटनाओं का कारण बन सकती हैं। **Others** श्रेणी में 204 दुर्घटनाएँ, 139 मृतक, तथा 181 घायल दर्ज किए गए, जो विभिन्न अन्य कारणों (जैसे सड़क स्थिति, मौसम, अचानक वाहन विफलता आदि) से संबंधित हैं।

समग्र रूप से, यह स्पष्ट है कि तेज रफतार, गलत दिशा में चलना और अन्य विविध कारण सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारक हैं। अतः सख्त प्रवर्तन तथा सड़क सुरक्षा जागरूकता अत्यंत आवश्यक है।

बच्चों को सीट बेल्ट अवश्य पहनायें ।

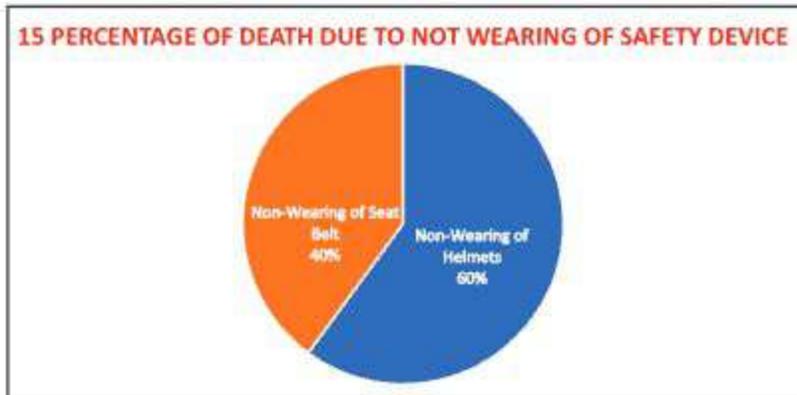
15. Persons killed and Injured due to Non wearing of Safety Device by Victims 2024

Safety Devices	Number of Persons		
	Killed	GI	MI
1.Non-Wearing of Helmets	142	145	32
a) Drivers	85	73	12
b) Passengers	57	72	20
2.Non-Wearing of Seat Belt	64	76	72
a. Drivers	38	18	5
b. Passengers	26	58	67

15. सुरक्षा उपकरण न पहनने के कारण हुई मृत्यु एवं घायल – वर्ष 2024

वर्ष 2024 में सड़क दुर्घटनाओं के विस्तृत विश्लेषण से यह तथ्य सामने आया कि हेलमेट एवं सीट बेल्ट जैसे सुरक्षा उपकरणों का उपयोग न करना मृत्यु एवं गंभीर चोटों का प्रमुख कारण है। राज्य में अनेक दुर्घटनाएँ ऐसी पाई गईं जिनमें यदि पीड़ितों द्वारा मूलभूत सुरक्षा उपकरण पहने जाते, तो जान हानि को काफी हद तक रोका जा सकता था।

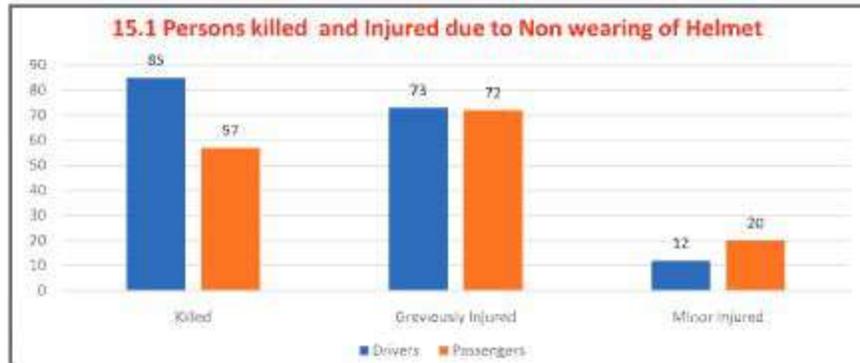
- हेलमेट न पहनने से होने वाली मृत्यु और चोटें:—** हेलमेट न पहनने से वर्ष 2024 में कुल 142 लोगों की मृत्यु दर्ज की गई। इनमें 85 चालक (Drivers) 57 पीछे या साथ बैठने वाले यात्री (Passengers) शामिल थे। हेलमेट न पहनने से गंभीर रूप से घायल (Grievous Injuries) व्यक्तियों की संख्या 145 रही, जबकि 32 व्यक्तियों को मामूली चोटें आईं। यह पाया गया कि अधिकतर हादसों में सिर पर गंभीर चोट लगने के कारण मृत्यु हुई। पहाड़ी क्षेत्रों में गिरावट, तेज रफ्तार, तथा फिसलन भरी सड़कें बिना हेलमेट वाले चालकों के लिए विशेष रूप से घातक सिद्ध हुईं।
- सीट बेल्ट न पहनने से होने वाली मृत्यु और चोटें:—** कार/LMV चालकों व यात्रियों द्वारा सीट बेल्ट न पहनना भी सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु का महत्वपूर्ण कारक है। वर्ष 2024 में सीट बेल्ट न पहनने से कुल मृत्यु: 64 व्यक्ति इनमें शामिल थे जिसमें 38 चालक तथा 26 यात्री शामिल थे। गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या 76, जबकि मामूली रूप से घायल व्यक्तियों की संख्या 72 रही। सीट बेल्ट न पहनने के कारण अधिकांश मामलों में वाहन के अचानक रुकने, टक्कर लगने या वाहन के उछलने पर व्यक्ति आगे की ओर फेंक दिया गया, जिससे सिर, छाती और रीढ़ की गंभीर चोटें दर्ज हुईं।
- दुर्घटना विश्लेषण से प्रमुख निष्कर्ष:—**
 - कुल 206 मौतें (142 हेलमेट से संबंधित, 64 सीट बेल्ट से संबंधित) केवल सुरक्षा उपकरण न पहनने के कारण हुईं।
 - 221 गंभीर घायल और 104 मामूली घायल भी सुरक्षा उपकरण न पहनने से जुड़े थे।
 - दोपहिया चालकों और यात्रियों में हेलमेट न पहनने की प्रवृत्ति अधिक पाई गई, जबकि कार चालकों में सीट बेल्ट न लगाने का अनुपात समान रूप से चिंताजनक है।
 - अधिकांश घातक घटनाएँ शहरों से बाहर, हाइवे और ग्रामीण सड़कों पर हुईं, जहाँ वाहन की गति अपेक्षाकृत अधिक रहती है।



प्रस्तुत पाई-चार्ट सड़क दुर्घटनाओं में सुरक्षा उपकरणों के उपयोग न करने की स्थिति को दर्शाता है। ग्राफ के अनुसार, 60% दुर्घटनाओं में हेलमेट न पहनना (Non & Wearing of Helmets) एक प्रमुख कारण पाया गया है। यह स्पष्ट संकेत है कि दोपहिया वाहन चालकों एवं पीछे बैठने वालों द्वारा हेलमेट का उपयोग न करना गंभीर चोटों और मृत्यु के जोखिम को काफी बढ़ाता है।

इसी प्रकार, 40% मामलों में सीट बेल्ट न लगाने (Non & Wearing of Seat Belt) को कारण के रूप में चिन्हित किया गया है। यह दर्शाता है कि चार पहिया वाहनों में ड्राइवर और सह-यात्री दोनों ही सुरक्षा नियमों की अनदेखी करते हैं, जिससे दुर्घटना की स्थिति में चोट की गंभीरता बढ़ जाती है। यह डेटा बताता है कि सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली हानि को कम करने के लिए हेलमेट और सीट बेल्ट का उपयोग अत्यंत महत्वपूर्ण है। हेलमेट सिर की गंभीर चोटों से बचाता है, जबकि सीट बेल्ट वाहन रोकने के दौरान शरीर को नियंत्रित रखकर जान बचाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

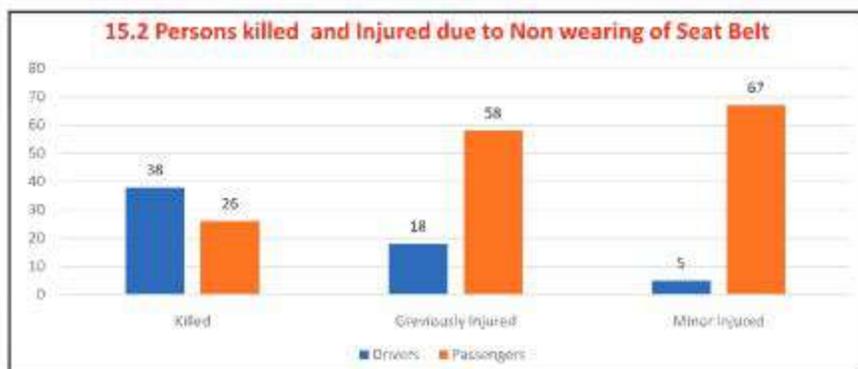
अतः यह आवश्यक है कि उत्तराखण्ड पुलिस सड़क सुरक्षा नियमों के प्रति जागरूकता बढ़ाने के साथ-साथ हेलमेट और सीट बेल्ट न पहनने पर कड़े प्रवर्तन की कार्रवाई को और मजबूत करे। यह दोनों उपाय सड़क दुर्घटना में मौत और गंभीर चोटों को काफी हद तक कम कर सकते हैं।



प्रस्तुत ग्राफ में सड़क दुर्घटनाओं में प्रभावित ड्राइवरों और यात्रियों की स्थिति का तुलनात्मक विवरण दिया गया है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, मृतकों (Killed) की श्रेणी में ड्राइवरों की संख्या 85 है, जबकि यात्रियों की संख्या 57 दर्ज की गई है। यह संकेत करता है कि वाहन चलाते समय जोखिम ड्राइवरों के लिए अधिक रहता है, विशेषकर तब जब सुरक्षा नियमों का पालन नहीं किया जाता।

गंभीर रूप से घायल (Grievously Injured) होने के मामलों में दोनों वर्ग लगभग समान रूप से प्रभावित हैं। ड्राइवरों की संख्या 73 तथा यात्रियों की संख्या 72 पाई गई। यह दर्शाता है कि दुर्घटना की स्थिति में वाहन के भीतर मौजूद सभी व्यक्ति समान रूप से गंभीर चोटों के खतरे में होते हैं। हल्की चोट (Minor Injured) के मामलों में यात्रियों की संख्या 20 एवं ड्राइवरों की संख्या 12 दर्ज की गई है। इससे स्पष्ट होता है कि छोटे स्तर की दुर्घटनाओं में यात्रियों पर अपेक्षाकृत अधिक प्रभाव पड़ता है। यह डेटा दर्शाता है कि सड़क सुरक्षा के लिए ड्राइवर और यात्री दोनों को समान रूप से सुरक्षा मानकों का पालन करना आवश्यक है, जैसे-सीट बेल्ट का उपयोग, गति सीमा का पालन, और हेलमेट पहनना। यदि वाहन में बैठने वाले प्रत्येक व्यक्ति सुरक्षा उपायों का पालन करें, तो सड़क दुर्घटनाओं में मौत और चोटों में उल्लेखनीय कमी लाई जा सकती है।

यह रिपोर्ट सड़क सुरक्षा जागरूकता को बढ़ाने और सभी वर्गों में सतर्कता की आवश्यकता को प्रतिपादित करती है।



प्रस्तुत ग्राफ में सड़क दुर्घटनाओं के दौरान ड्राइवरों और यात्रियों के दुर्घटनाग्रस्त होने की स्थिति का तुलनात्मक अध्ययन दर्शाया गया है। आंकड़ों के अनुसार, मृतकों (Killed) की श्रेणी में ड्राइवरों की संख्या 38 है, जबकि यात्रियों की संख्या 26 दर्ज की गई है। यह तथ्य बताता है कि दुर्घटना की स्थिति में ड्राइवर सीधे प्रभाव क्षेत्र में होने के कारण अधिक जोखिम का सामना करते हैं।

गंभीर रूप से घायल (Grievously Injured) श्रेणी में यात्रियों की संख्या 58 है, जो ड्राइवरों (18) की तुलना में कहीं अधिक है। यह दर्शाता है कि वाहन के भीतर बैठे यात्रियों को सुरक्षा उपायों जैसे सीट बेल्ट का सही उपयोग न करने पर गंभीर चोट लगने की संभावना काफी बढ़ जाती है। हल्की चोट (Minor Injured) वाले मामलों में यात्रियों की संख्या 67 है, जबकि ड्राइवर मात्र 5 दर्ज किए गए हैं। यह प्रवृत्ति बताती है कि छोटे स्तर की दुर्घटनाओं में भी यात्री अधिक प्रभावित होते हैं। आंकड़ों से स्पष्ट है कि दुर्घटनाओं का प्रभाव ड्राइवर और यात्री दोनों वर्गों पर गंभीर रूप से पड़ता है, किन्तु यात्रियों में चोटिल होने का प्रतिशत अधिक देखने को मिलता है।

अतः सड़क सुरक्षा हेतु आवश्यक है कि वाहन में बैठे प्रत्येक व्यक्ति – चाहे वह ड्राइवर हो या यात्री – सीट बेल्ट/हेलमेट का अनिवार्य रूप से उपयोग करें, गति सीमा का पालन करें तथा सतर्क होकर यात्रा करें। इससे मृत्यु एवं चोट के मामलों में उल्लेखनीय कमी लाई जा सकती है।

16. Accidents Classified According to License of Drivers 2024

Type of License	Number of Accidents				Total
	Fatal	GI	MI	NI	
1. Valid Permanent License	654	347	67	39	1107
2. Learner License	22	14	3	0	39
3. Without License	11	2	2	0	15
4. Not known	242	254	60	30	586
Total	929	617	132	69	1747

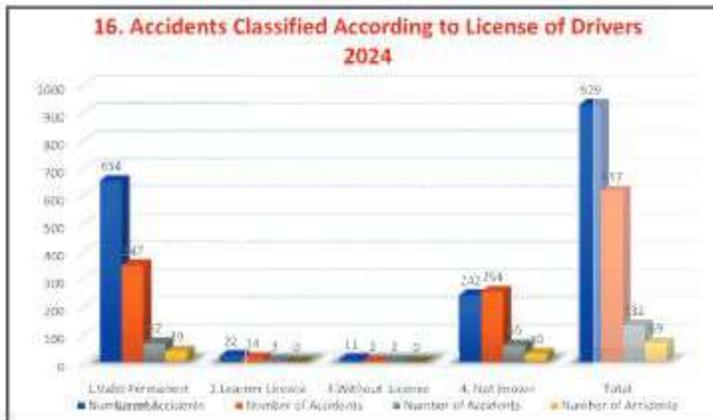
16. ड्राइवरों के लाइसेंस के प्रकार के अनुसार दुर्घटनाओं का विश्लेषण – वर्ष 2024

वर्ष 2024 में राज्य में हुई कुल 1747 सड़क दुर्घटनाओं का अध्ययन यह दर्शाता है कि दुर्घटनाओं में शामिल अधिकतर वाहन चालक वैध स्थायी (Permanent) लाइसेंस रखते थे। इसके अतिरिक्त कुछ दुर्घटनाएँ ऐसे चालकों द्वारा भी की गईं जिनके पास केवल लर्नर लाइसेंस था, या वे बिना किसी लाइसेंस के वाहन चला रहे थे। कई मामलों में चालक के लाइसेंस की स्थिति स्पष्ट नहीं पाई गई, जिसे "Not Known" श्रेणी में दर्ज किया गया है।

- वैध स्थायी लाइसेंस (Valid Permanent License):**— इस श्रेणी के चालक दुर्घटनाओं में सर्वाधिक संख्या में पाए गए। कुल 1107 दुर्घटनाएँ वैध लाइसेंस रखने वाले चालकों से संबंधित थीं। इनमें 654 घातक दुर्घटनाएँ (Fatal), 347 गंभीर चोटें (GI) 67 मामूली चोटें (MI) तथा 39 बिना चोट के मामले (NI) शामिल थे।
- लर्नर लाइसेंस (Learner License):**— लर्नर लाइसेंस रखने वाले चालकों द्वारा 39 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। इनमें 22 घातक दुर्घटनाएँ, 14 गंभीर चोटें तथा 3 मामूली चोटें हुई हैं।
- बिना लाइसेंस (Without License):**— बिना लाइसेंस वाहन चलाने से जुड़ी कुल 15 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं। इनमें 11 घातक दुर्घटनाएँ, 2 गंभीर चोटें तथा 2 मामूली चोटें शामिल हुई हैं।
- लाइसेंस स्थिति अज्ञात (Not Known):**— कुल 586 दुर्घटनाओं में चालक के लाइसेंस की स्थिति स्पष्ट नहीं हो पाई। इसमें 242 घातक दुर्घटनाएँ, 254 गंभीर चोटें, 60 मामूली चोटें एवं 30 बिना चोट के मामले शामिल थे।

मुख्य निष्कर्ष:—

- 63% दुर्घटनाएँ वैध लाइसेंस रखने वाले चालकों द्वारा की गईं, जो प्रशिक्षण, सतर्कता, और यातायात नियमों के पालन की आवश्यकता को दर्शाता है।
- लर्नर चालक तथा बिना लाइसेंस वाहन चलाने वाले चालकों की दुर्घटनाएँ उच्च मृत्यु दर दर्शाती हैं, जो नियम उल्लंघन के गंभीर परिणामों की ओर संकेत करती हैं।
- "Not Known" श्रेणी का बड़ा हिस्सा दर्शाता है कि दुर्घटना जांच में डेटा संकलन को और सक्षम बनाने की आवश्यकता है।



प्रस्तुत ग्राफ 16 में सड़क दुर्घटनाओं में शामिल चालकों के लाइसेंस की स्थिति और उससे जुड़े हताहतों का विश्लेषण दर्शाया गया है। आंकड़ों के अनुसार, अधिकतर दुर्घटनाएँ वैध स्थायी लाइसेंस रखने वाले चालकों द्वारा की गईं हैं। इस श्रेणी में 654 घातक दुर्घटनाएँ, 347 गंभीर रूप से घायल तथा 67 मामूली चोट के मामले दर्ज किए गए। यह दर्शाता है कि केवल लाइसेंस होना पर्याप्त नहीं, बल्कि सुरक्षित एवं जिम्मेदार ड्राइविंग अत्यंत आवश्यक है।

लर्नर लाइसेंस वाले चालकों से जुड़ी दुर्घटनाओं की संख्या अपेक्षाकृत कम है, जिसमें 22 घातक, 14 गंभीर चोट और 3 मामूली चोट शामिल हैं। वहीं बिना लाइसेंस वाहन चलाने वालों से संबंधित डेटा में 11 घातक, 2 गंभीर, तथा 2 मामूली चोट के मामले सामने आए, जो सड़क सुरक्षा के लिए चिंताजनक हैं। एक महत्वपूर्ण श्रेणी "लाइसेंस स्थिति अज्ञात" की है, जिसमें 242 घातक, 254 गंभीर, तथा 60 मामूली चोट के मामले दर्ज हुए हैं। इससे स्पष्ट है कि दुर्घटना रिपोर्टिंग में लाइसेंस संबंधी जानकारी का अभाव अभी भी एक समस्या है। कुल मिलाकर, सभी श्रेणियों को मिलाकर 929 घातक, 617 गंभीर, और 132 मामूली चोटों के मामले सामने आए। यह डेटा बताता है कि सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए लाइसेंस सत्यापन, चालक व्यवहार सुधार, और कठोर प्रवर्तन की आवश्यकता है।

17. Accidents Classified According to Type of Road User 2024

Persons	Number of Persons							
	Killed		GI		MI		Total	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female
1. Pedestrian	246	57	159	86	31	21	257	132
2. Bicycles	1	0	1	0	0	0	2	0
a) Drivers	1	0	1	0	0	0	2	0
b) Passengers	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Two Wheelers	79	26	93	36	12	7	122	51
a) Drivers	53	6	52	7	7	2	91	11
b) Passengers	26	20	41	29	5	5	62	47
4. Auto Rickshaws	14	2	12	8	2	2	16	12
a) Drivers	7	0	4	0	2	0	7	0
b) Passengers	7	2	8	8	0	2	9	12
5. Cars, Taxis, Vans & LMV	183	24	256	139	62	39	383	209
a) Drivers	99	1	102	18	28	8	142	25
b) Passengers	84	23	154	121	34	31	220	174
6. Trucks/Lorries	206	14	191	11	27	6	245	19
a) Drivers	126	0	82	0	17	0	109	0
b) Passengers	80	14	109	11	10	6	136	19
7. Buses	48	23	109	37	19	22	110	48
a) Drivers	12	0	7	0	1	0	9	0
b) Passengers	36	23	102	37	18	22	101	48
8. Other Non-Motor Vehicles (E-rickshaw etc.)	4	1	5	2	0	0	6	2
a) Drivers	0	0	3	0	0	0	3	0
b) Passengers	4	1	2	2	0	0	3	2
9. Others	153	9	109	1	42	0	187	1
a) Drivers	73	0	39	0	22	0	72	0
b) Passengers	80	9	70	1	20	0	115	1
Total	933	157	935	320	197	95	1359	481
a) Drivers	377	7	290	25	76	10	435	36
b) Pedestrian+ Passenger	556	150	645	295	121	85	924	445

17. सड़क उपयोगकर्ता के प्रकार के अनुसार दुर्घटना में मृत एवं घायल व्यक्तियों का विश्लेषण – वर्ष 2024

वर्ष 2024 में राज्य में हुए सड़क दुर्घटनाओं के दौरान विभिन्न प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं पर हुए प्रभाव का विस्तृत परीक्षण किया गया। उपलब्ध आंकड़े दर्शाते हैं कि पैदल यात्रियों, दोपहिया चालकों, कार/टैक्सी उपयोगकर्ताओं तथा भारी वाहनों (ट्रक/लॉरी) से जुड़े मामलों में मृतक एवं घायल व्यक्तियों की संख्या सर्वाधिक रही।

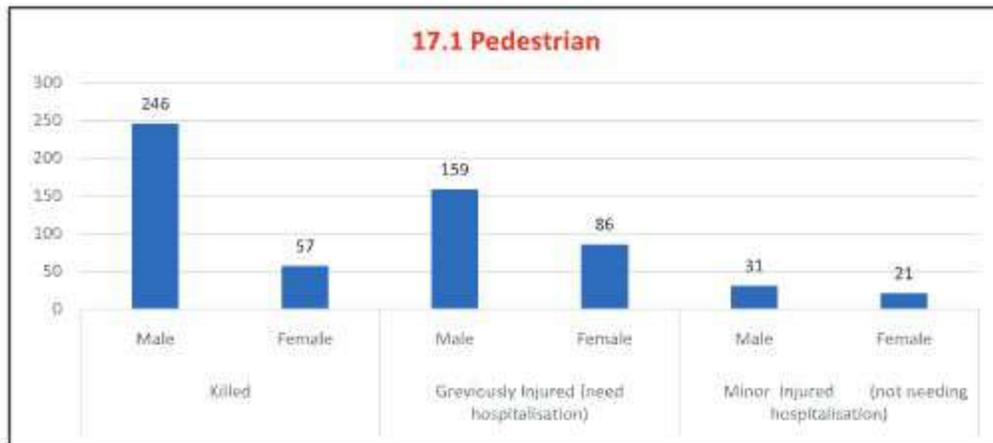
कुल मिलाकर 1359 पुरुष और 481 महिलाएँ दुर्घटनाओं से प्रभावित हुईं, जिनमें मृत्यु, गंभीर चोट और मामूली चोट शामिल हैं।

- 1. पैदल यात्री (Pedestrians):**— पैदल यात्री सबसे अधिक प्रभावित श्रेणी रही। कुल 389 व्यक्ति प्रभावित – 257 पुरुष और 132 महिलाएँ। मृतक 303 (246 पुरुष, 57 महिला), गंभीर रूप से घायल: 245 (159 पुरुष, 86 महिला) शामिल हैं। यह समूह वाहन गति, सड़क पार करने में जोखिम, और फुटपाथ की कमी जैसे कारणों से सबसे अधिक संवेदनशील है।
- 2. साइकिल उपयोगकर्ता (Bicycles):**— इस श्रेणी में प्रभाव बहुत कम रहा। कुल 2 घटनाएँ, दोनों पुरुष प्रभावित। अधिकांश मामले बिना गंभीर परिणाम के रहे।
- 3. दोपहिया वाहन (Two & Wheelers):**— दोपहिया चालक और सवार दुर्घटनाओं में अत्यधिक प्रभावित दिखाई देते हैं। कुल 173 व्यक्ति प्रभावित – 122 पुरुष, 51 महिलाएँ। मृतक: 105 (79 पुरुष, 26 महिला) गंभीर रूप से घायल: 129 (93 पुरुष, 36 महिला) हेलमेट न पहनना और तेज गति प्रमुख कारण पाए गए।
- 4. ऑटो रिक्शा (Auto Rickshaws):**— इस श्रेणी में भी उल्लेखनीय प्रभाव देखा गया। कुल 28 व्यक्ति प्रभावित – 16 पुरुष, 12 महिलाएँ। मृतक: 16 (14 पुरुष, 2 महिला) यह वाहन संरचनात्मक रूप से कम सुरक्षित होने के कारण टक्कर में अधिक नुकसान दर्शाता है।

5. **कार, टैक्सी, वैन एवं LMV:-** यह दूसरा सबसे बड़ा प्रभावित समूह है। कुल 592 व्यक्ति प्रभावित – 383 पुरुष, 209 महिलाएँ। मृतक: 207 (183 पुरुष, 24 महिला) एवं गंभीर घायल: 395 सीट बेल्ट न पहनना, तेज रपतार, और ओवरटेकिंग प्रमुख कारण रहे।
6. **ट्रक / लॉरी उपयोगकर्ता:-** भारी वाहन श्रेणी में पुरुष चालक व सहचालक प्रमुख रूप से प्रभावित पाए गए।
 - कुल 264 व्यक्ति प्रभावित – 245 पुरुष, 19 महिलाएँ।
 - मृतक: 220 (206 पुरुष, 14 महिला)
 - लंबी दूरी, थकान और बड़ी टक्कर क्षमता के चलते नुकसान अधिक होता है।
7. **बस उपयोगकर्ता:-**
 - कुल 158 प्रभावित – 110 पुरुष, 48 महिलाएँ।
 - अधिकांश मामलों में यात्री घायल हुए जबकि चालक comparatively कम प्रभावित पाए गए।
8. **ई-रिक्शा एवं अन्य गैर मोटर वाहन:-**
 - कुल 8 व्यक्ति प्रभावित – इनमें 6 पुरुष, 2 महिलाएँ।
 - घटनाएँ कम लेकिन नुकसान उल्लेखनीय रहा।
9. **अन्य श्रेणियाँ (Others):-**
 - कुल 188 प्रभावित – 187 पुरुष, 1 महिला। यह श्रेणी विविध उपयोगकर्ताओं को समाहित करती है।

मुख्य निष्कर्ष:-

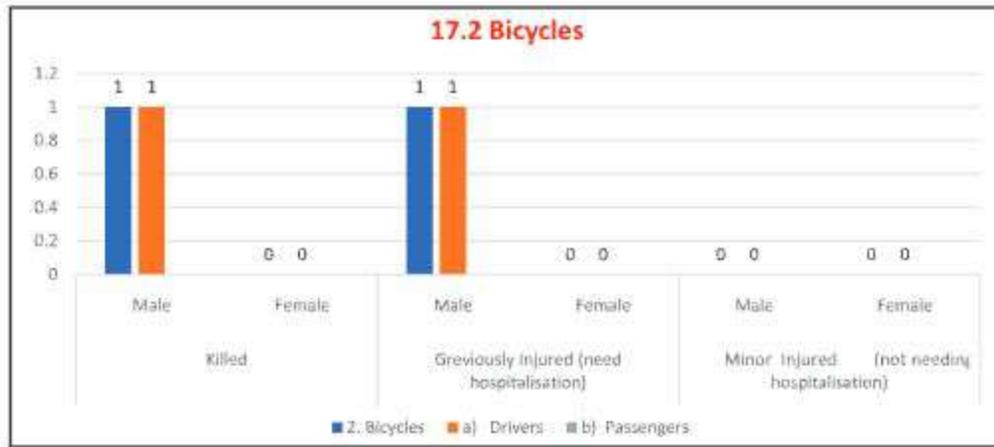
1. सबसे अधिक प्रभावित: पैदल यात्री, कार / टैक्सी उपयोगकर्ता, दोपहिया चालक, ट्रक चालक।
2. पुरुषों की भागीदारी महिलाओं की तुलना में काफी अधिक रही (1359 पुरुष बनाम 481 महिलाएँ)।
3. सुरक्षा उपकरणों (हेलमेट / सीटबेल्ट) का उपयोग कम होने से मृत्यु एवं गंभीर चोटों में वृद्धि हुई।
4. भारी वाहनों और दोपहिया वाहनों में मृत्यु दर सबसे अधिक पाई गई।



प्रस्तुत ग्राफ 17.1 में सड़क दुर्घटनाओं में घायल एवं मृत व्यक्तियों का लिंग-वार विश्लेषण दर्शाया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट होता है कि सड़क दुर्घटनाओं से प्रभावित होने वालों में पुरुषों की संख्या महिलाओं की तुलना में काफी अधिक है।

आंकड़ों के अनुसार, दुर्घटनाओं में कुल 246 पुरुषों की मृत्यु दर्ज की गई, जबकि महिला मृतकों की संख्या 57 रही। इसी प्रकार गंभीर रूप से घायल (जिन्हें अस्पताल में भर्ती की आवश्यकता पड़ी) व्यक्तियों में 159 पुरुष तथा 86 महिलाएँ शामिल थीं। यह दर्शाता है कि सड़क दुर्घटनाओं में गंभीर रूप से प्रभावित होने की संभावना पुरुषों में अधिक है। मामूली रूप से घायल (जिन्हें अस्पताल में भर्ती नहीं होना पड़ा) मामलों में 31 पुरुष और 21 महिलाएँ दर्ज की गईं। यह अनुपात भी दर्शाता है कि सड़क दुर्घटनाओं में चोटिल होने वाली श्रेणी में पुरुषों का प्रतिशत अधिक है। इन आंकड़ों से स्पष्ट है कि पुरुष सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक जोखिम वाला वर्ग हैं, जो अक्सर अधिक ड्राइविंग करते हैं, हाई-स्पीड यात्रा, जोखिम भरा वाहन संचालन तथा व्यावसायिक यात्रा के कारण अधिक एक्सपोजर में रहते हैं। महिलाओं की संख्या तुलनात्मक रूप से कम है, परन्तु उनके प्रभावित होने के मामलों में भी उल्लेखनीय गंभीरता दिखाई देती है।

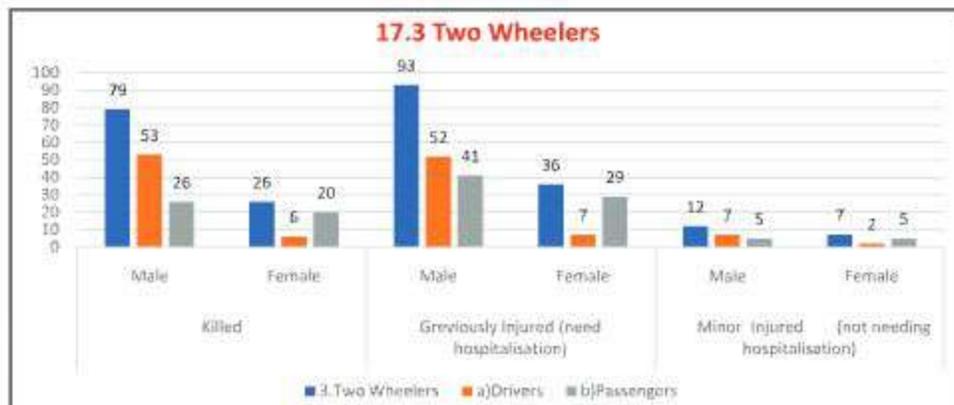
ग्राफ सड़क सुरक्षा उपायों में लिंग-वार जागरूकता, सुरक्षित ड्राइविंग प्रशिक्षण, और जोखिम व्यवहार में कमी पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता को रेखांकित करता है।



प्रस्तुत ग्राफ में साइकिल चालकों से संबंधित दुर्घटनाओं का लिंग और चोटों की गंभीरता के आधार पर विश्लेषण दिया गया है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार साइकिल चालकों की दुर्घटनाओं में बहुत कम घटनाएँ दर्ज हुईं, जो इस श्रेणी में जोखिम तुलनात्मक रूप से कम होने को दर्शाती हैं।

आंकड़ों से स्पष्ट है कि वर्ष के दौरान पुरुष साइकिल चालक ही दुर्घटनाओं में प्रभावित हुए। कुल 1 पुरुष की मृत्यु तथा 1 पुरुष को गंभीर चोट आई, जिसे अस्पताल में भर्ती कराने की आवश्यकता पड़ी। इसके अलावा किसी भी महिला साइकिल चालक के घायल या मृत होने का कोई मामला दर्ज नहीं हुआ। इसी प्रकार मामूली चोटों की श्रेणी में भी पुरुष या महिला किसी में भी कोई घटना रिपोर्ट नहीं की गई। यह तथ्य दर्शाता है कि साइकिल चालकों में दुर्घटना दर अपेक्षाकृत कम है, लेकिन फिर भी पुरुष वर्ग साइकिल उपयोग के दौरान अधिक जोखिम में पाया गया। यह भी संभव है कि यातायात दबाव, सड़क डिजाइन तथा सुरक्षा उपकरणों की कमी इन घटनाओं के कारण रहे हों।

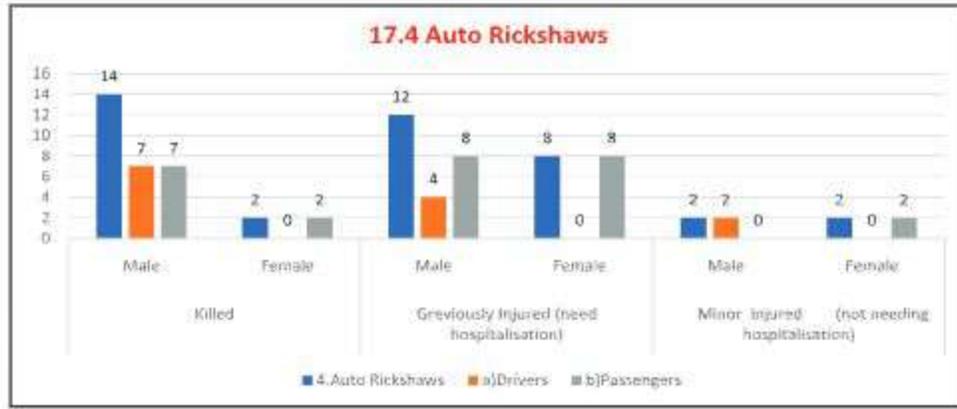
कुल मिलाकर, साइकिल चालकों से जुड़े मामलों की संख्या भले ही न्यूनतम हो, फिर भी यह आवश्यक है कि साइकिल चालकों के लिए रिफ्लेक्टर, हेलमेट, समर्पित लेन और जागरूकता कार्यक्रमों को बढ़ावा दिया जाए, ताकि भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं को पूरी तरह रोका जा सके।



प्रस्तुत ग्राफ 17.3 में दोपहिया वाहनों से होने वाली सड़क दुर्घटनाओं का लिंग एवं भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) के आधार पर विश्लेषण दर्शाया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि दोपहिया वाहन दुर्घटनाओं में पुरुष वर्ग सबसे अधिक प्रभावित हुआ है।

मृतकों की श्रेणी में पुरुष ड्राइवर (53) और पुरुष पैसेंजर (26) की संख्या महिलाओं की तुलना में कई गुना अधिक है। महिलाओं में 26 ड्राइवर और 20 पैसेंजर की मृत्यु दर्ज हुई। यह दर्शाता है कि दोपहिया वाहनों पर पुरुषों का उपयोग अनुपातिक रूप से अधिक होने से उनकी जोखिम स्थिति भी बढ़ी हुई है। गंभीर रूप से घायल होने की श्रेणी में भी पुरुषों का आंकड़ा काफी ऊँचा है—पुरुष ड्राइवर 52, पुरुष पैसेंजर 41—जबकि महिलाओं में यह संख्या क्रमशः 7 और 29 पाई गई। यह संकेत देता है कि दोपहिया वाहनों में सुरक्षा उपकरणों के उपयोग और यातायात नियमों के पालन में सुधार की आवश्यकता है। मामूली घायल श्रेणी में भी पुरुष (12 कुल) की संख्या महिलाओं (7 कुल) से अधिक है, जिससे यह स्पष्ट होता है कि दुर्घटनाओं में पुरुषों की भागीदारी अधिक है।

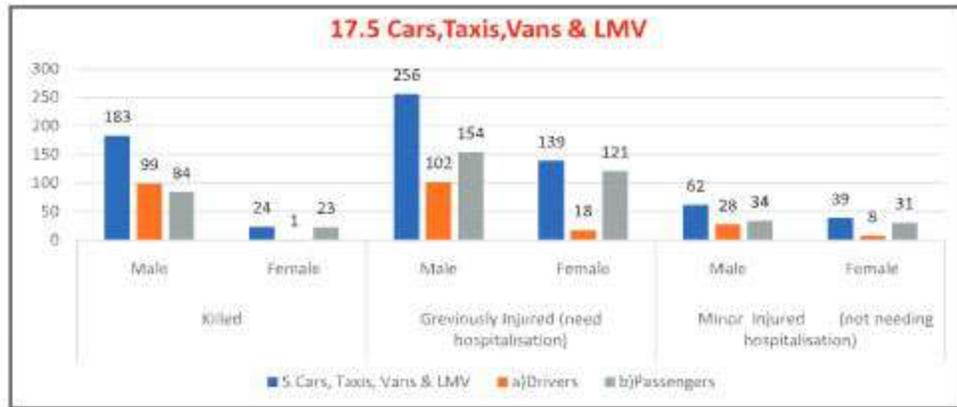
कुल मिलाकर, दोपहिया वाहनों से होने वाली दुर्घटनाओं में पुरुष ड्राइवर सबसे अधिक प्रभावित पाए गए। रिपोर्ट यह भी संकेत करती है कि हेलमेट का उपयोग, गति नियंत्रण, और दोपहिया वाहनों पर ओवरलॉडिंग से बचाव जैसी सुरक्षा उपायों को और प्रभावी बनाने की आवश्यकता है ताकि दुर्घटनाओं एवं चोटों में कमी लाई जा सके।



प्रस्तुत ग्राफ 17.4 में ऑटो रिक्शा से संबंधित सड़क दुर्घटनाओं में हुई मौतों, गंभीर घायलों तथा मामूली घायलों का लिंग और भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) के आधार पर विश्लेषण दर्शाया गया है। आंकड़ों से स्पष्ट है कि पुरुष वर्ग, विशेषकर पुरुष ड्राइवर, ऑटो रिक्शा दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित हुए हैं।

मृतकों की श्रेणी में पुरुष ड्राइवर्स की संख्या 7 तथा पुरुष पैसेंजर्स की संख्या 7 दर्ज की गई, जबकि महिला पैसेंजर श्रेणी में केवल 2 मृत्यु दर्ज हुई। यह दर्शाता है कि पुरुष ड्राइवर तथा यात्री दोनों ही अधिक जोखिम में रहते हैं। गंभीर रूप से घायल होने की श्रेणी में भी पुरुषों की संख्या अधिक है—पुरुष ड्राइवर 4 और पुरुष पैसेंजर 8 पाए गए। महिलाओं में गंभीर रूप से घायल पैसेंजर की संख्या 8 दर्ज हुई, जो संकेत करती है कि दुर्घटनाओं में महिला यात्री भी महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित होती हैं।

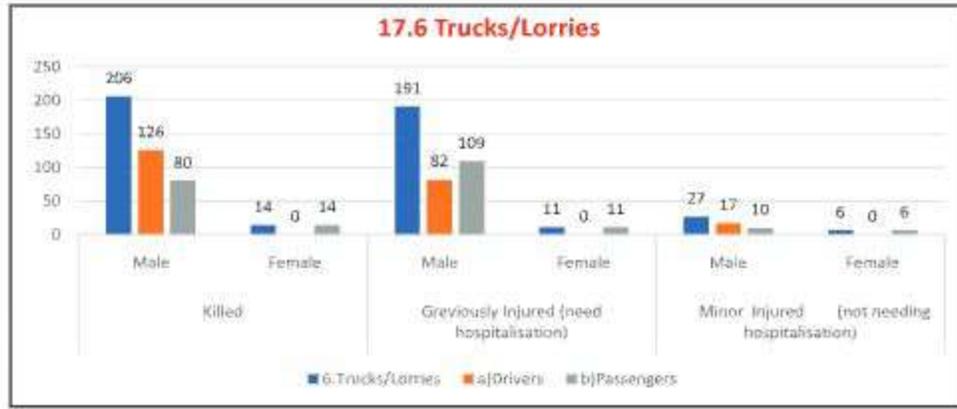
मामूली घायल श्रेणी में पुरुष ड्राइवर और पैसेंजर, दोनों की संख्या 2-2 दर्ज की गई, जबकि महिलाओं में मामूली चोट के मामले नहीं पाए गए। यह दर्शाता है कि ऑटो रिक्शा दुर्घटनाओं में पुरुषों की भागीदारी अधिक होने से उनकी चोटों का अनुपात भी अधिक है। कुल मिलाकर, ऑटो रिक्शा दुर्घटना विश्लेषण से पता चलता है कि पुरुष ड्राइवर और पुरुष यात्री सबसे अधिक प्रभावित वर्ग हैं। सुरक्षित ड्राइविंग, वाहन रखरखाव तथा यात्री सुरक्षा उपायों की आवश्यकता को इस डेटा से मजबूती मिलती है।



प्रस्तुत ग्राफ में कार, टैक्सी, वैन तथा अन्य हल्के मोटर वाहनों (LMV) से जुड़ी सड़क दुर्घटनाओं में मृतकों, गंभीर घायलों और मामूली घायलों का लिंग एवं भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) के आधार पर विश्लेषण दर्शाया गया है।

आंकड़ों के अनुसार पुरुष वर्ग—विशेषकर पुरुष ड्राइवर—इस श्रेणी की दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित पाए गए हैं। मृतकों की श्रेणी में पुरुष ड्राइवर 99 तथा पुरुष पैसेंजर 84 दर्ज किए गए, जबकि महिला पैसेंजर 23 और महिला ड्राइवर केवल 1 दर्ज हुई। यह दर्शाता है कि महिला ड्राइवर हादसों में अपेक्षाकृत कम शामिल हैं, परंतु महिला पैसेंजर भी जोखिम में रहती हैं। गंभीर रूप से घायल होने वाले मामलों में पुरुष ड्राइवर 102 तथा पुरुष पैसेंजर 153 दर्ज किए गए, जो अत्यधिक संख्या दर्शाते हैं। महिलाओं में गंभीर रूप से घायल पैसेंजर 121 और ड्राइवर 18 दर्ज हुई, जिससे पता चलता है कि यात्रियों को चोट लगने की संभावना अधिक रहती है। मामूली चोटों में भी पुरुषों की संख्या अधिक है—पुरुष ड्राइवर 28 और पैसेंजर 34। महिलाओं में 39 पैसेंजर तथा 8 महिला ड्राइवर हल्की चोटों के साथ दर्ज की गई।

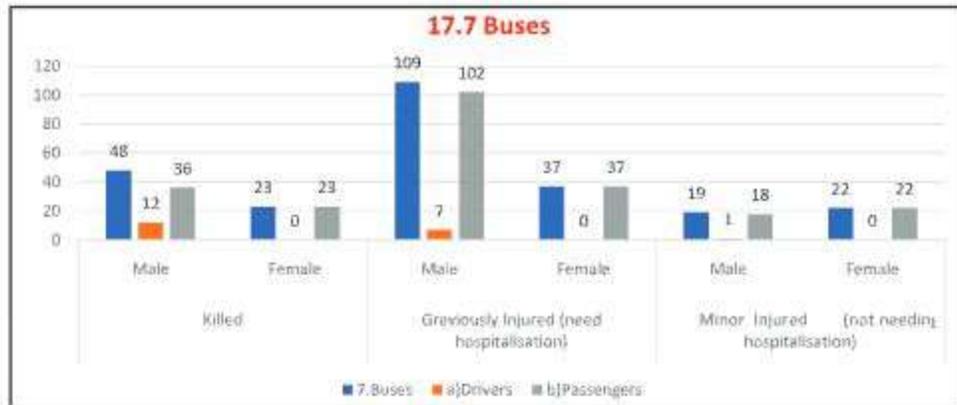
संपूर्ण विश्लेषण से स्पष्ट है कि कार और LMV दुर्घटनाओं में पुरुष ड्राइवर एवं पुरुष पैसेंजर सबसे अधिक प्रभावित समूह हैं। यात्रियों की चोट के अधिक मामले यह दर्शाते हैं कि वाहन में बैठने वाले सभी व्यक्तियों के लिए सीट बेल्ट का उपयोग अत्यंत आवश्यक है। यह डेटा सुरक्षित ड्राइविंग और वाहन सुरक्षा मानकों को मजबूत करने की आवश्यकता को स्पष्ट रूप से रेखांकित करता है।



प्रस्तुत ग्राफ 17.6 में ट्रक और लॉरी से संबंधित सड़क दुर्घटनाओं में मृतकों, गंभीर घायलों तथा मामूली रूप से घायल व्यक्तियों का लिंग एवं भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) के आधार पर विश्लेषण दर्शाया गया है।

आंकड़ों के अनुसार पुरुष वर्ग इन दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित पाया गया है। मृतकों की श्रेणी में पुरुष ड्राइवर 126 तथा पुरुष पैसेंजर 80 दर्ज किए गए, जबकि महिला पैसेंजर और ड्राइवर दोनों ही लगभग नगण्य हैं, जो इस श्रेणी में पुरुषों के अधिक जोखिम की पुष्टि करता है। गंभीर घायलों में भी पुरुषों का प्रतिशत अत्यधिक है कृ पुरुष ड्राइवर 82 तथा पुरुष पैसेंजर 109 दर्ज हुए। महिला पैसेंजर और ड्राइवर की संख्या क्रमशः 11-0 पाई गई, जिससे पता चलता है कि ट्रक/लॉरी क्षेत्र में महिलाओं की उपस्थिति अपेक्षाकृत कम है। मामूली चोटों की श्रेणी में भी पुरुषों की संख्या अधिक है – पुरुष ड्राइवर 17 और पैसेंजर 10, जबकि महिलाएं केवल 6 पैसेंजर के रूप में दर्ज की गईं। समग्र विश्लेषण से स्पष्ट है कि ट्रक और लॉरी दुर्घटनाओं में सर्वाधिक प्रभावित समूह पुरुष ड्राइवर और पुरुष पैसेंजर हैं। भारी वाहन संचालन में लंबी दूरी, अत्यधिक समय, थकान और सड़क सुरक्षा नियमों का पालन न करने जैसी स्थितियाँ जोखिम को और बढ़ाती हैं।

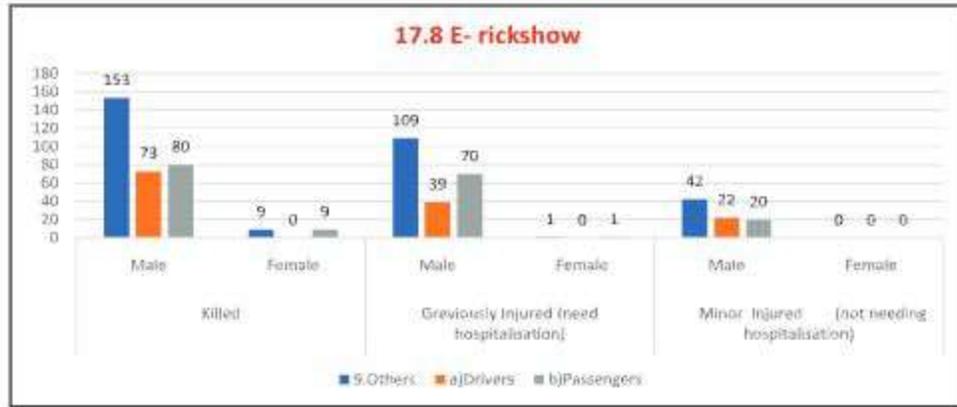
यह आंकड़े भारी वाहनों के लिए विशेष सुरक्षा प्रशिक्षण, नियमित स्वास्थ्य जांच, गति नियंत्रण, थकान प्रबंधन तथा ड्राइवर जागरूकता कार्यक्रमों की आवश्यकता को मजबूती से रेखांकित करता है।



प्रस्तुत ग्राफ 17.7 बसों से संबंधित सड़क दुर्घटनाओं में मृतकों, गंभीर घायलों तथा मामूली घायलों का लिंग व भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) आधारित विवरण प्रस्तुत करता है। विश्लेषण से स्पष्ट है कि बस दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित वर्ग पुरुष यात्री हैं।

मृतकों की श्रेणी में पुरुष पैसेंजर 36 और पुरुष ड्राइवर 12 दर्ज किए गए, जबकि महिला पैसेंजर 23 थीं। यह दर्शाता है कि बसों में यात्रा करने वाले पुरुष जोखिम में अधिक रहते हैं, जबकि महिला ड्राइवरों का अभाव भी ध्यान देने योग्य है। गंभीर घायलों की श्रेणी में पुरुष पैसेंजर 102 और पुरुष ड्राइवर 7 पाए गए। महिला पैसेंजर भी 37 की संख्या में गंभीर रूप से घायल हुईं, जो बस दुर्घटनाओं में यात्रियों की संवेदनशीलता को दर्शाता है। मामूली घायलों में पुरुष पैसेंजर 18 और महिला पैसेंजर 22 दर्ज की गईं। यह अंतर दर्शाता है कि मामूली चोटों की श्रेणी में महिलाओं की संख्या तुलनात्मक रूप से अधिक रही है।

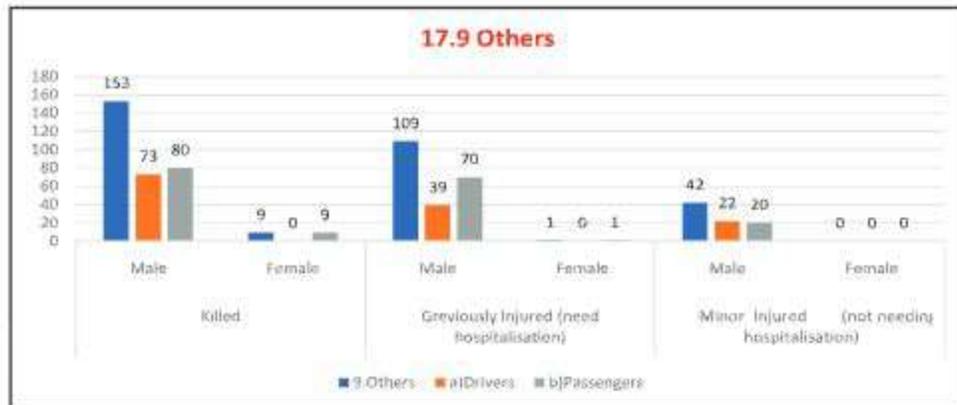
समग्र रूप से देखा जाए तो बस दुर्घटनाओं में यात्री वर्ग (Passengers), चाहे पुरुष हों या महिलाएं, सर्वाधिक प्रभावित समूह के रूप में सामने आते हैं। ड्राइवरों की संख्या अपेक्षाकृत कम होने से यह भी संकेत मिलता है कि अधिकांश दुर्घटनाएं अचानक ब्रेकिंग, मोड़ के दौरान नियंत्रण खोना, या अन्य वाहनों की गलती से होती हैं जिनका सीधा प्रभाव यात्रियों पर पड़ता है। यह आंकड़े बस संचालन में बेहतर प्रशिक्षण, नियमित फिटनेस जांच, नियंत्रित गति और सुरक्षित ड्राइविंग व्यवहार को बढ़ावा देने की आवश्यकता को स्पष्ट रूप से रेखांकित करता है।



प्रस्तुत ग्राफ 17.8 "Others" श्रेणी के अंतर्गत आने वाली सड़क दुर्घटनाओं में मृतकों, गंभीर घायलों तथा मामूली घायलों का लिंग एवं भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) आधारित विवरण दर्शाता है। यह डेटा बताता है कि इन दुर्घटनाओं में पुरुष वर्ग सर्वाधिक प्रभावित है।

मृतकों (Killed) में पुरुषों की संख्या सबसे अधिक 153 पाई गई, जिनमें 73 ड्राइवर और 80 पैसेंजर शामिल थे। इसके विपरीत, महिला मृतकों की संख्या बहुत कम रही—केवल 9, जिसमें सभी पैसेंजर थीं। यह दर्शाता है कि इस श्रेणी की घटनाओं में सीधे तौर पर पुरुष अधिक जोखिम में रहते हैं। गंभीर रूप से घायल (Need Hospitalisation) श्रेणी में भी पुरुषों की संख्या 109 दर्ज की गई, जिनमें 39 ड्राइवर और 70 पैसेंजर थे। महिलाएँ इस श्रेणी में 1 पैसेंजर के रूप में शामिल हुईं, जो अपेक्षाकृत बहुत कम है। मामूली रूप से घायल (Not needing hospitalisation) श्रेणी में पुरुषों की संख्या 42 रही—22 ड्राइवर और 20 पैसेंजर। इस श्रेणी में कोई भी महिला घायल दर्ज नहीं हुई। समग्र विश्लेषण से स्पष्ट है कि "Others" श्रेणी की दुर्घटनाओं में पुरुष विशेषकर पैसेंजर सबसे अधिक प्रभावित समूह के रूप में उभरते हैं। यह स्थिति दर्शाती है कि इस प्रकार की दुर्घटनाएँ आमतौर पर उन गतिविधियों में होती हैं जहाँ पुरुषों की भागीदारी अधिक होती है या वे अधिक जोखिम वाले परिवेश में पाये जाते हैं।

इसलिए, सुरक्षा जागरूकता, सुरक्षात्मक उपकरणों का उपयोग और यातायात नियमों का पालन इस समूह के लिए विशेष रूप से महत्वपूर्ण है।



उपरोक्त ग्राफ 17.9 में "Others" श्रेणी के अंतर्गत दर्ज सड़क दुर्घटनाओं में मृतकों, गंभीर घायलों तथा मामूली घायलों का लिंग और भूमिका (ड्राइवर/पैसेंजर) के आधार पर स्पष्ट विश्लेषण प्रस्तुत है।

आकड़ों के अनुसार पुरुष वर्ग इस श्रेणी की दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित पाया गया है। मृतकों की श्रेणी में पुरुषों की संख्या 153 है, जिनमें 73 ड्राइवर तथा 80 पैसेंजर शामिल थे। इसके विपरीत, महिला मृतकों की कुल संख्या मात्र 9 रही, जो सभी पैसेंजर थीं। यह इंगित करता है कि इस श्रेणी में जोखिम मुख्यतः पुरुषों से जुड़ा है। गंभीर रूप से घायल (Hospitalisation) की श्रेणी में पुरुषों की संख्या 109 दर्ज की गई—39 ड्राइवर और 70 पैसेंजर। वहीं महिला श्रेणी में केवल 1 पैसेंजर गंभीर रूप से घायल पाई गई, जो न्यूनतम है। मामूली रूप से घायल (No Hospitalisation) श्रेणी में भी पुरुषों की संख्या 42 रही—22 ड्राइवर और 20 पैसेंजर। महिलाओं में इस श्रेणी में एक भी रिपोर्ट नहीं हुई।

समग्र रूप से यह स्पष्ट है कि "Others" श्रेणी की दुर्घटनाएँ मुख्यतः पुरुष ड्राइवरों और पैसेंजरों को प्रभावित करती हैं। यह संकेत देता है कि पुरुष अधिकतर ऐसे कार्यों, गतिविधियों या परिस्थितियों में सम्मिलित रहते हैं जहाँ जोखिम की संभावना अधिक होती है। इसलिए, इस श्रेणी में सुरक्षा उपाय, जागरूकता और नियमन मुख्यतः पुरुष वर्ग पर केंद्रित किए जाने की आवश्यकता है ताकि दुर्घटनाओं की संख्या को प्रभावी रूप से कम किया जा सके।

18. Persons killed and Injured according to Type of Victims, Age and Sex 2024

Victims	Number of Persons			
	Killed		Injured	
	Male	Female	Male	Female
(A) Drivers – Total	376	7	365	35
1. Less than 18 years	4	0	4	0
2. 18-25	95	4	88	6
3. 25-35	125	2	75	8
4. 35-45	81	0	75	2
5. 45-60	50	1	38	3
6. 60 and Above	12	0	9	0
Age not known	9	0	76	16
(B) Passengers – Total	310	93	576	273
1. Less than 18 years	31	9	57	36
2. 18-25	71	25	148	45
3. 25-35	77	25	113	66
4. 35-45	59	8	106	51
5. 45-60	48	12	46	37
6. 60 and Above	14	6	13	12
Age not known	10	8	93	26
(C) Pedestrian – Total	246	57	190	107
1. Less than 18 years	18	11	13	10
2. 18-25	29	7	25	16
3. 25-35	43	9	36	21
4. 35-45	53	8	32	15
5. 45-60	54	12	27	19
6. 60 and Above	30	4	22	4
Age not known	19	6	35	22
(D) Cyclist – Total	1	0	1	0
1. Less than 18 years	0	0	0	0
2. 18-25	0	0	0	0
3. 25-35	0	0	0	0
4. 35-45	0	0	0	0
5. 45-60	1	0	1	0
6. 60 and Above	0	0	0	0
Age not known	0	0	0	0
Total	933	157	1132	415
1. Less than 18 years	53	20	74	46
2. 18-25	195	36	261	67
3. 25-35	245	36	224	95
4. 35-45	193	16	213	68
5. 45-60	153	25	112	59
6. 60 and Above	56	10	44	16
Age not known	38	14	204	64

18. प्रकार, आयु एवं लिंग के आधार पर मृत एवं घायल व्यक्तियों का विश्लेषण – वर्ष 2024

वर्ष 2024 में सड़क दुर्घटनाओं में कुल उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार कुल 933 पुरुष एवं 157 महिलाएँ दुर्घटना में मृत्यु का शिकार हुईं तथा 1132 पुरुष एवं 415 महिलाएँ घायल हुईं। यह दर्शाता है कि दुर्घटनाओं से प्रभावित होने में पुरुषों की संख्या अत्यधिक अधिक है।

नीचे प्रस्तुत विश्लेषण में चार प्रमुख श्रेणियों – ड्राइवर, यात्री, पैदल यात्री तथा साइकिल चालक – का विस्तृत अध्ययन किया गया है।

A. ड्राइवर (Drivers) – कुल प्रभावित व्यक्ति: 783 (मृत 383, घायल 400)

ड्राइवर श्रेणी में सर्वाधिक पुरुष प्रभावित हुए। मृतक: 383 (376 पुरुष, 7 महिलाएँ), घायल: 400 (365 पुरुष, 35 महिलाएँ)

आयु-वार स्थिति

- 18-25 वर्ष: 99 मृत, 88 घायल
- 25-35 वर्ष: 127 मृत, 83 घायल
- 35-45 वर्ष: 81 मृत, 75 घायल
- 45-60 वर्ष: 51 मृत, 38 घायल
- 60 वर्ष से ऊपर: 12 मृत, 9 घायल

यह स्पष्ट है कि 18-45 आयु वर्ग सबसे अधिक जोखिम में है, विशेषकर मोटरचालकों में।

B. यात्री (Passengers) – कुल प्रभावित: 1252 (मृत 403, घायल 849)

यात्री श्रेणी में महिलाओं की संख्या अन्य श्रेणियों की तुलना में अधिक पाई गई। मृतक: 403 (310 पुरुष, 93 महिलाएँ) और घायल: 849 (576 पुरुष, 273 महिलाएँ)

आयु-वार स्थिति

- 18-25 वर्ष: 96 मृत, 193 घायल
- 25-35 वर्ष: 102 मृत, 164 घायल
- 35-45 वर्ष: 68 मृत, 157 घायल
- 45-60 वर्ष: 60 मृत, 83 घायल
- 60 वर्ष से ऊपर: 30 मृत, 19 घायल

यह दर्शाता है कि कार्यशील आयु वर्ग (18-45 वर्ष) में सबसे अधिक प्रभावितता रही।

C. पैदल यात्री (Pedestrians) – कुल प्रभावित: 600 (मृत 303, घायल 297)

पैदल यात्री सबसे संवेदनशील समूह हैं। मृतक: 303 (246 पुरुष, 57 महिलाएँ) और घायल: 297 (190 पुरुष, 107 महिलाएँ)

आयु-वार स्थिति

- 18-25 वर्ष: 36 मृत, 41 घायल
- 25-35 वर्ष: 52 मृत, 57 घायल
- 35-45 वर्ष: 61 मृत, 47 घायल
- 60 वर्ष से ऊपर: 34 मृत, 26 घायल

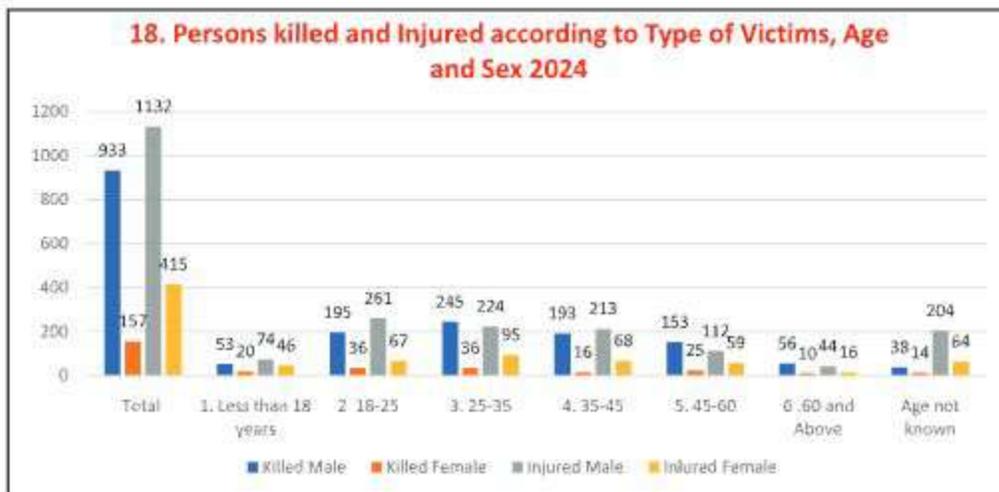
यह आंकड़े बताते हैं कि सभी आयु वर्ग प्रभावित होते हैं, परंतु 25-45 आयु वर्ग अधिक जोखिम में है।

D. साइकिल चालक (Cyclists) दृ कुल प्रभावित: 2 (मृत 1, घायल 1)

इस श्रेणी में संख्या कम होने के बावजूद इसकी गंभीरता कम नहीं आँकी जा सकती। मृतक: 1 (पुरुष) और घायल: 1 (पुरुष)

महत्वपूर्ण निष्कर्ष:-

1. कुल मृतक: 1090 (933 पुरुष, 157 महिला)
2. कुल घायल: 1547 (1132 पुरुष, 415 महिला)
3. सबसे अधिक प्रभावित श्रेणी:
 - यात्री (Passengers) – 1252 व्यक्ति
 - उसके बाद ड्राइवर (783) और पैदल यात्री (600)
4. 18-45 वर्ष आयु वर्ग सबसे अधिक जोखिम में कृयह श्रेणी यात्रा और आवागमन में सर्वाधिक सक्रिय होती है।
5. पुरुषों की दुर्घटना में भागीदारी महिलाओं की तुलना में लगभग तीन गुना अधिक है।
6. पैदल यात्री एवं दोपहिया चालकधसवार सबसे अधिक संवेदनशील पाए गए।
7. वृद्धजन (60) समूह में भी मृत्यु दर अपेक्षाकृत अधिक है।



उपरोक्त ग्राफ में सड़क दुर्घटनाओं में मृत और घायल व्यक्तियों का आयुवर्ग तथा लिंग के अनुसार विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है। कुल मिलाकर पुरुष वर्ग दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित पाया गया है।

कुल आंकड़ों के अनुसार 933 पुरुष तथा 157 महिलाएँ दुर्घटनाओं में मृत हुईं। वहीं घायल व्यक्तियों में 1132 पुरुष और 415 महिलाएँ शामिल रहीं।

आयुवर्ग अनुसार प्रमुख निष्कर्ष इस प्रकार हैं:-

1. 18-25 वर्ष का आयुवर्ग सर्वाधिक प्रभावित है। इस समूह में 195 पुरुष और 36 महिलाएँ मृत हुईं, जबकि 261 पुरुष और 67 महिलाएँ घायल रहीं। यह आयुवर्ग जोखिमपूर्ण ड्राइविंग, उच्च गति एवं अनुभव की कमी से सबसे अधिक जुड़ा होता है।
2. 25-35 वर्ष का समूह भी अत्यधिक प्रभावित है, जहाँ 245 पुरुष व 36 महिला मृतक और 224 पुरुष व 95 महिला घायल दर्ज की गईं।
3. 35-45 वर्ष के आयुवर्ग में भी दुर्घटना संख्या उल्लेखनीय है, जिसमें 193 पुरुष व 16 महिला मृतक तथा 213 पुरुष व 68 महिला घायल दर्ज की गईं।
4. 60 वर्ष से अधिक आयु वर्ग में दुर्घटना संख्या अपेक्षाकृत कम है, परंतु जोखिम बना रहता है।
5. 18 वर्ष से कम आयु में भी 53 पुरुष तथा 20 महिला मृतक दर्ज हुए, जो नाबालिग वाहन संचालन का गंभीर संकेत है।

यह विश्लेषण दर्शाता है कि सड़क सुरक्षा जागरूकता विशेष रूप से 18-45 वर्ष आयुवर्ग में बढ़ाए जाने की आवश्यकता है, क्योंकि दुर्घटनाओं का सबसे अधिक भार इसी समूह पर है।

Format 19 : Accidents & Fatalities Occurred on National Highways under Different categories 2024		
Different categories	Accidents	Killed
National Highways under NHAI	555	372
National Highways under State PWD	264	167
National Highways under other Departments	10	4
Total	829	543

19. राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाएँ एवं मृत्यु—वर्ष 2024

वर्ष 2024 के दौरान उत्तराखण्ड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई सड़क दुर्घटनाओं एवं मृत्यु के आंकड़ों का विस्तृत विश्लेषण किया गया। राज्य के राष्ट्रीय राजमार्ग तीन प्रमुख प्राधिकरणों—एनएचएआई, राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) तथा अन्य विभागों—के अधीन आते हैं। उपलब्ध डेटा से स्पष्ट है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाली दुर्घटनाएँ राज्य की कुल सड़क मृत्यु में अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं।

1. एनएचएआई (NHAI) के अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग

- दुर्घटनाएँ: 555
- मृतक: 372

एनएचएआई के अधीन राजमार्गों पर सबसे अधिक दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। कुल 555 दुर्घटनाओं में 372 लोगों की मृत्यु हुई, जो यह दर्शाता है कि इन मार्गों पर दुर्घटनाओं की गंभीरता अत्यधिक है। तेज रफतार, गहरी ढलान, मोड़ों की अधिकता तथा भारी वाहनों की आवाजाही इस श्रेणी में उच्च दुर्घटना दर का प्रमुख कारण है।

2. राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) के अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग

- दुर्घटनाएँ: 264
- मृतक: 167

राज्य PWD के नियंत्रण वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर भी दुर्घटनाओं की संख्या काफी अधिक पाई गई। 264 दुर्घटनाओं में 167 मृत्यु होने से यह स्पष्ट होता है कि सड़क की स्थिति, सुरक्षा उपायों की कमी, तथा स्थानीय यातायात व्यवहार दुर्घटना बढ़ाने वाले कारक हैं। इस श्रेणी में मृत्यु दर लगभग 63% है, जो सुरक्षा सुधारों की तत्काल आवश्यकता को दर्शाता है।

3. अन्य विभागों के अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग

- दुर्घटनाएँ: 10
- मृतक: 4

अन्य विभागों द्वारा प्रबंधित मार्गों पर दुर्घटनाओं एवं मृत्यु की संख्या न्यूनतम है—केवल 10 दुर्घटनाएँ और 4 मृत्यु। यह दर्शाता है कि इन मार्गों पर यातायात घनत्व कम है, अथवा सड़क प्रबंधन अपेक्षाकृत सुरक्षित है।

4. कुल स्थिति (National Highways – Overall)

- कुल दुर्घटनाएँ: 829
- कुल मृतक: 543

राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई दुर्घटनाएँ राज्य की सड़क दुर्घटना स्थिति का एक बड़ा हिस्सा हैं। कुल दुर्घटनाओं में से बड़ी संख्या एनएचएआई (67%) के मार्गों पर दर्ज हुई, जबकि मृतकों में 69% हिस्सा भी इन्हीं मार्गों से संबंधित रहा।

मुख्य निष्कर्ष:—

1. राष्ट्रीय राजमार्गों पर मृत्यु दर अत्यधिक है—कुल 829 दुर्घटनाओं में 543 मृत्यु, जो लगभग 65% मृत्यु दर को दर्शाता है।
2. एनएचएआई वाले मार्ग सबसे अधिक संवेदनशील हैं—भौगोलिक परिस्थितियाँ एवं वाहनों की गति इस जोखिम को बढ़ाती है।
3. राज्य PWD के अधीन मार्ग भी पर्याप्त सुरक्षित नहीं हैं—सड़क गुणवत्ता, संकेतों की उपलब्धता तथा रखरखाव में सुधार की आवश्यकता है।
4. अन्य विभागों के मार्ग दुर्घटना की दृष्टि से अपेक्षाकृत सुरक्षित हैं—कम यातायात व संरचनात्मक स्थिरता इसका कारण हो सकता है।
5. यह आंकड़े समग्र रूप से इंगित करता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर सुरक्षा उपायों के सुदृढ़ीकरण, स्पीड कैलिब्रेशन, साइनेज सुधार, और बैरियर/गॉर्ड रेल जैसी सुरक्षा संरचनाओं की आवश्यकता है।



उपरोक्त ग्राफ 19.1 में उत्तराखण्ड में विभिन्न विभागों के अधीन आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई सड़क दुर्घटनाओं तथा मृतकों की संख्या का तुलनात्मक विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है।

आकड़ों के अनुसार सबसे अधिक दुर्घटनाएँ राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुईं जो **NHAI** के अधीन हैं। यहाँ कुल 555 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 372 लोगों की मृत्यु हुई। तेज गति, उच्च यातायात दबाव तथा भू-भाग की संवेदनशीलता इसके प्रमुख कारण माने जा सकते हैं।

राज्य लोक निर्माण विभाग (PWD) के अधीन आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर 264 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जिनमें 167 मृतक रिपोर्ट किए गए। इन सड़कों पर दुर्घटना संख्या कम होने के बावजूद मृत्यु दर उल्लेखनीय है, जो सड़क सुरक्षा प्रबंधन में सुधार की आवश्यकता को इंगित करती है। अन्य विभागों के अधीन आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत बहुत कम हैं। यहाँ केवल 10 दुर्घटनाएँ और 4 मृतक दर्ज किए गए, जो इन मार्गों के कम ट्रैफिक और सीमित उपयोग को दर्शाते हैं। कुल मिलाकर, राज्य में 829 सड़क दुर्घटनाएँ राष्ट्रीय राजमार्गों पर दर्ज हुईं, जिनमें 543 व्यक्तियों की मृत्यु हुई। यह स्पष्ट करता है कि राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना जोखिम के दृष्टिकोण से अत्यंत संवेदनशील हैं। अतः सड़क सुरक्षा अवसंरचना, निगरानी प्रणाली, स्पीड कंट्रोल उपायों और जागरूकता कार्यक्रमों को और मजबूत करने की आवश्यकता है।

वन-वे नियम मानें ।

Format 20: Accident/Persons Killed under category of Road user on National Highways under different categories 2024							
S.no.	Road User	National Highways NHA1		National Highways under State PWD		National Highways under other Departments	
		Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed
1	Pedestrian	118	112	43	26	0	0
2	Bicycles	1	0	2	2	0	0
3	Two wheelers	163	102	72	44	2	1
4	Auto Rickshaws	11	8	7	8	0	0
5	Cars, Taxis, Vans & LMV	110	63	68	26	4	2
6	Trucks, Lorries	103	50	42	27	1	0
7	Buses	19	10	11	15	0	0
8	Other non Motorized Vehicles {E Rickshaw Etc}	3	6	1	0	0	0
9	Others	30	25	15	16	3	0
10	Total	558	376	261	164	10	3

20. राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क उपयोगकर्ता वर्ग के अनुसार दुर्घटनाएँ एवं मृत्यु—2024

वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य के राष्ट्रीय राजमार्गों पर विभिन्न प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं से संबंधित दुर्घटनाओं एवं मृत्यु का बर्गीकृत विश्लेषण किया गया। यह जानकारी तीन अलग-अलग श्रेणियों—एनएचएआई, राज्य PWD, तथा अन्य विभागों—के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई दुर्घटनाओं को सम्मिलित करती है। प्रस्तुत आंकड़े इस बात को दर्शाते हैं कि किस प्रकार अलग-अलग सड़क उपयोगकर्ता समूह राष्ट्रीय राजमार्गों पर अधिक जोखिम का सामना करते हैं।

1. पैदल यात्री (Pedestrians)

- NHA1 : 118 दुर्घटनाएँ, 112 मृतक
- अन्य विभाग: 0 दुर्घटना, 0 मृत्यु
- PWD: 43 दुर्घटनाएँ, 26 मृतक

पैदल यात्री सबसे अधिक संवेदनशील वर्ग पाया गया। कुल मिलाकर 161 दुर्घटनाओं में 138 पैदल यात्रियों की मृत्यु हुई। पहाड़ी क्षेत्रों में सड़क किनारे पर्याप्त पैदल मार्गों की कमी, ओवरस्पीडिंग तथा वाहनों का सड़क किनारे अचानक उभरना इसके प्रमुख कारण प्रतीत होते हैं।

2. साइकिल सवार

- कुल दुर्घटनाएँ: 3, कुल मृतक: 2
- साइकिल सवारों से संबंधित दुर्घटनाएँ कम हैं, परंतु मृत्यु दर (67%) अत्यधिक है, जो इनकी असुरक्षित स्थिति को दर्शाती है।

3. दोपहिया वाहन चालक (Two Wheelers)

- NHA1: 163 दुर्घटनाएँ, 102 मृतक
- अन्य विभाग: 2 दुर्घटनाएँ, 1 मृतक
- PWD: 72 दुर्घटनाएँ, 44 मृतक

दोपहिया वाहन दुर्घटनाओं का बड़ा हिस्सा एनएचएआई के मार्गों पर केंद्रित है। कुल 237 मृतकों के साथ यह वर्ग सबसे अधिक प्रभावित श्रेणियों में शामिल है। हेलमेट उपयोग की कमी, तेज गति, और फिसलन भरी ढलानों पर नियंत्रण खोने की घटनाएँ इसका मुख्य कारण हैं।

4. ऑटो रिक्शा

- कुल 18 दुर्घटनाएँ, 16 मृतक
- यह श्रेणी छोटी दिखती है, लेकिन दुर्घटनाएँ अत्यधिक घातक रहें।

5. कार, टैक्सी, वैन एवं LMV

- NHA1: 110 दुर्घटनाएँ, 63 मृतक
- अन्य विभाग: 4 दुर्घटनाएँ, 2 मृतक
- PWD: 68 दुर्घटनाएँ, 26 मृतक

कुल 182 दुर्घटनाओं में 91 लोगों की मृत्यु दर्ज की गई। पहाड़ी सड़कों पर ओवरस्पीडिंग, ओवरटेकिंग और तीखे मोड़ों पर वाहन नियंत्रण खोना इसके प्रमुख कारण हैं।

6. ट्रक एवं लॉरी (भारी वाहन)

- NHAI: 103 दुर्घटनाएँ, 50 मृतक
- अन्य विभाग: 1 दुर्घटना, 0 मृत्यु

- PWD: 42 दुर्घटनाएँ, 27 मृतक

भारी वाहनों से हुई दुर्घटनाएँ कुल 146 हैं, तथा मृत्यु संख्या 77 है। ब्रेक फेल, नींद में ड्राइविंग तथा ओवरलोडिंग इस वर्ग में आम समस्याएँ हैं।

7. बसें

- कुल 30 दुर्घटनाएँ, 25 मृतक

बस दुर्घटनाओं की संख्या कम है, परंतु पहाड़ी इलाकों में एक दुर्घटना भी अत्यधिक क्षति का कारण बनती है।

8. अन्य (ई-रिक्शा सहित)

- कुल 4 दुर्घटनाएँ, 6 मृतक

9. अन्य श्रेणी (Misc.)

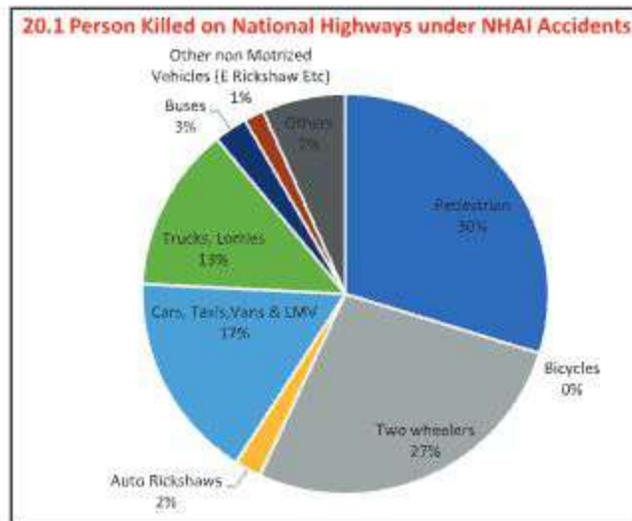
- कुल 48 दुर्घटनाएँ, 41 मृतक

कुल स्थिति (Overall Summary)

- कुल दुर्घटनाएँ: 829

- कुल मृतक: 543

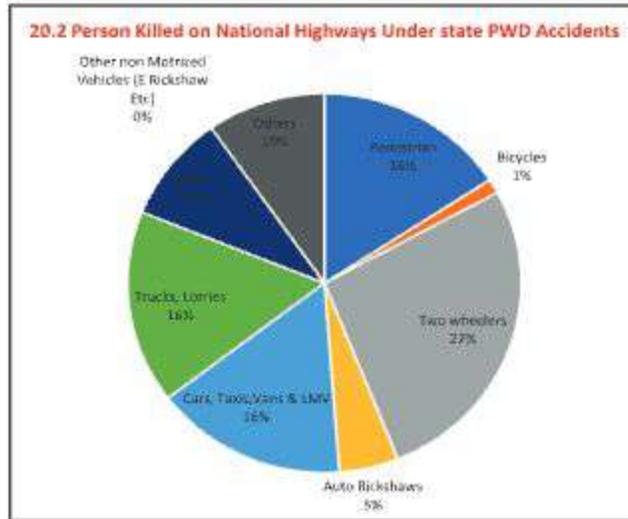
आकड़ों से स्पष्ट है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क उपयोगकर्ताओं में सबसे अधिक जोखिम दोपहिया चालक, पैदल यात्री, तथा कार/स्वेटउपयोगकर्ताओं को है। एनएचएआई मार्गों पर सबसे अधिक दुर्घटनाएँ (558) और मौतें (376) हुईं, जबकि PWD मार्गों पर भी 261 दुर्घटनाएँ एवं 164 मृत्यु दर्ज की गईं।



प्रस्तुत पाई-चार्ट में विभिन्न प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं की दुर्घटनाओं में भागीदारी का प्रतिशत दर्शाया गया है। डाटा के अनुसार, पैदल यात्री सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित वर्ग हैं, जिनकी हिस्सेदारी 30% है। यह स्पष्ट संकेत देता है कि सड़क पार करने की सुरक्षित सुविधाओं की कमी तथा पैदल यात्रियों द्वारा यातायात नियमों की अनदेखी दुर्घटना जोखिम को बढ़ाती है।

दूसरे स्थान पर टू-व्हीलर वाहन चालक एवं सवार (27%) हैं। यह वर्ग विशेष रूप से असुरक्षित है, क्योंकि दोपहिया वाहनों में सुरक्षा कवच सीमित होता है और हेलमेट न पहनने की स्थिति में जोखिम और बढ़ जाता है। कार, टैक्सी, वैन एवं अन्य हल्के मोटर वाहन (17%) भी दुर्घटना सांख्यिकी में महत्वपूर्ण हिस्सेदारी रखते हैं। इसके अतिरिक्त, ट्रक एवं लोरी (13%) का योगदान दर्शाता है कि भारी वाहनों से संबंधित दुर्घटनाएँ भी गंभीर होती हैं और इनके लिए विशेष निगरानी एवं नियमन की आवश्यकता है। ऑटो रिक्शा से संबंधित दुर्घटनाएँ 2%, बसों से 3%, और अन्य गैर-मोटर चालित वाहनों (जैसे ई-रिक्शा) से 1% दुर्घटनाएँ दर्ज की गई हैं। "अन्य श्रेणी" में 7% दुर्घटनाएँ सम्मिलित हैं, जो विविध प्रकार के वाहनों से संबंधित हैं।

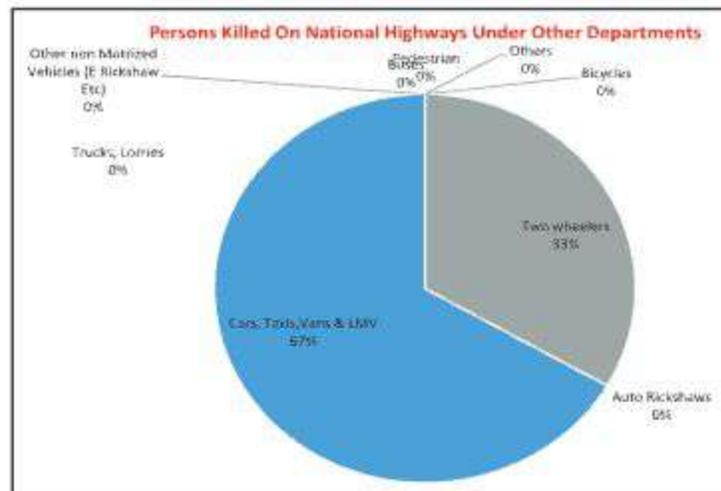
सारांशतः, यह डाटा दर्शाता है कि पैदल यात्री, दोपहिया और हल्के मोटर वाहन सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक प्रभावित वर्ग हैं। इन श्रेणियों के लिए विशेष सड़क सुरक्षा उपाय, आधारभूत संरचना में सुधार तथा यातायात नियमों के पालन पर बल देने की आवश्यकता है।



उपलब्ध पाई-चार्ट के अनुसार उत्तराखण्ड में सड़क दुर्घटनाओं में विभिन्न प्रकार के वाहनों और पैदलयात्रियों की भागीदारी का प्रतिशत स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है। आंकड़ों से पता चलता है कि टू-व्हीलर (27%) दुर्घटनाओं में सर्वाधिक प्रभावित श्रेणी है, जो प्रदेश में दोपहिया वाहनों के व्यापक उपयोग और उनसे जुड़े जोखिमों को दर्शाता है। इसके बाद पैदलयात्री 16% दुर्घटनाओं में शामिल पाए गए, जो सड़क पार करने की असुरक्षित सुविधाओं, फुटपाथों की कमी तथा वाहनों की तेज गति को संकेतित करता है।

चार्ट में यह भी उल्लेख है कि कारें, टैक्सियाँ, वैन एवं हल्के मोटर वाहन (LMV) लगभग 16% दुर्घटनाओं का हिस्सा हैं। भारी वाहन जैसे ट्रक और लॉरी भी 16% दुर्घटनाओं में सम्मिलित हैं, जो हिल एरिया में ओवरस्पीड व ओवरलोडिंग से जुड़ी समस्याओं को दर्शाते हैं। बसों की भागीदारी 9% पाई गई है, जबकि ऑटो रिक्शा 5% दुर्घटनाओं में सम्मिलित हैं। इसके अतिरिक्त, साइकिल 1% और अन्य बिना मोटर वाले वाहन 0% हिस्सेदारी के साथ अपेक्षाकृत कम प्रभावित श्रेणियाँ हैं। अन्य श्रेणी (10%) में वे वाहन शामिल हैं जो उपरोक्त वर्गों में नहीं आते।

यह आंकड़ा स्पष्ट करता है कि सड़क सुरक्षा सुधारों में विशेष रूप से दोपहिया चालकों, पैदलयात्रियों और LMV/ट्रक संचालन पर प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यकता है, ताकि दुर्घटनाओं एवं मृत्यु-दर में प्रभावी कमी लाई जा सके।



प्रस्तुत ग्राफ में "राष्ट्रीय राजमार्गों (अन्य विभागों के अधीन)" पर हुई सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु के वाहन-वार प्रतिशत दर्शाए गए हैं। उपलब्ध आंकड़ों से स्पष्ट है कि इस श्रेणी में अधिकांश मौतें केवल दो प्रकार के वाहनों से संबंधित हैं – कार/टैक्सी/वैन/एलएमवी तथा टू-व्हीलर।

कुल मृत्यु के 67% मामले कार, टैक्सी, वैन एवं हल्के मोटर वाहन श्रेणी में दर्ज किए गए हैं। यह संकेत करता है कि इन वाहनों में ओवर-स्पीडिंग, ओवरटेकिंग, सड़क की स्थिति का गलत आकलन, तथा थकान जैसे कारक अधिक प्रभावी रहे। दूसरी ओर 33% मृत्यु टू-व्हीलर चालकों/सवारियों से संबंधित रही, जो हेलमेट का उपयोग न करने, सड़क पर अचानक बाधा, तथा रात के समय दृश्यता कम होने से जुड़े जोखिमों को दर्शाती है। महत्वपूर्ण रूप से, ऑटो रिक्शा, ट्रक-लॉरी, बस, पैदल यात्री, साइकिल एवं अन्य गैर-मोटर चालित वाहनों से संबंधित मृत्यु इस श्रेणी में शून्य प्रतिशत पाई गई, जो इंगित करता है कि इस प्रकार के वाहन या तो इस श्रेणी के मार्गों पर कम चलते हैं या उनके कारण घातक दुर्घटनाएँ बहुत कम होती हैं।

समग्र रूप से, यह ग्राफ दर्शाता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों (अन्य विभागों के अधीन) पर जानलेवा दुर्घटनाएँ मुख्यतः दोपहिया तथा हल्के मोटर वाहनों से संबंधित हैं। अतः इन मार्गों पर इन श्रेणियों के लिए सुरक्षा उपायों को सुदृढ़ करना अत्यंत आवश्यक है।

Format 21: Accident & Fatalities Classified according to type of Traffic violation on National Highways under Different categories 2024							
S. No.	Type of traffic violation	National Highways under NHAI		National Highways under State PWD		National Highways under other Departments	
		Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed	Accidents	Persons Killed
1	Over Speeding	513	346	249	158	8	2
2	Drunken Driving /Consumption of Alcohol and drug	3	2	0	0	0	0
3	Driving on Wrong Side	6	3	7	4	1	0
4	Jumping Red Light	0	0	0	0	0	0
5	Use of Mobile Phone	0	0	0	0	0	0
6	Others	27	15	14	12	1	1
Total		549	366	270	174	10	3

21. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ट्रैफिक उल्लंघन के अनुसार दुर्घटनाएँ एवं मृत्यु—2024

वर्ष 2024 में उत्तराखण्ड राज्य के राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं का विस्तृत विश्लेषण दर्शाता है कि अधिकतर सड़क दुर्घटनाएँ सीधे तौर पर चालक द्वारा किए गए गंभीर ट्रैफिक उल्लंघनों से संबंधित हैं। यह डेटा तीन श्रेणियों— NHAI] State PWD, और अन्य विभागोंके अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों पर हुई घटनाओं को कवर करता है। कुल प्राप्त जानकारी सड़क सुरक्षा के लिए चिंता का विषय है तथा बेहतर प्रवर्तन, जागरूकता और सड़क अवसंरचना सुधार की आवश्यकता स्पष्ट करती है।

1. ओवरस्पीडिंग—सबसे बड़ा कारण

- NHAI: 513 दुर्घटनाएँ, 346 मौतें
- अन्य विभाग: 8 दुर्घटनाएँ, 2 मौतें
- PWD: 249 दुर्घटनाएँ, 158 मौतें

कुल 770 दुर्घटनाएँ और 506 मौतें ओवरस्पीडिंग के कारण हुईं। यह प्रवृत्ति स्पष्ट करती है कि पहाड़ी सड़कों पर तेज गति वाहन नियंत्रण खोने, मोड़ों पर फिसलने, तथा आमने-सामने की टक्कर जैसी घटनाओं का प्रमुख कारण है। राज्य की लगभग 65% सड़क दुर्घटनाएँ केवल ओवरस्पीडिंग के कारण हुई हैं, जो अत्यंत चिंताजनक है।

2. शराब पीकर वाहन चलाना (Drunken Driving)

- NHAI: 3 दुर्घटनाएँ, 2 मौतें
- PWD तथा अन्य विभाग: 0 दुर्घटना

हालाँकि संख्या कम है, फिर भी हर घटना अत्यधिक घातक रही है, जो दर्शाती है कि नशे की स्थिति में वाहन चलाने से गंभीर टक्कर की संभावना कई गुना बढ़ जाती है।

3. वाहन का गलत दिशा में चलना (Driving on Wrong Side)

- NHAI: 6 दुर्घटनाएँ, 3 मौतें
- अन्य विभाग: 1 दुर्घटना, 0 मौत
- PWD: 7 दुर्घटनाएँ, 4 मौतें

इस कारण कुल 14 दुर्घटनाएँ और 7 मौतें दर्ज की गईं। संकीर्ण पहाड़ी मार्गों पर गलत दिशा में वाहन चलाना अत्यंत जोखिमपूर्ण है और आमतौर पर आमने-सामने की घातक टक्कर का कारण बनता है।

4. रेड लाइट जम्पिंग एवं मोबाइल फोन का उपयोग

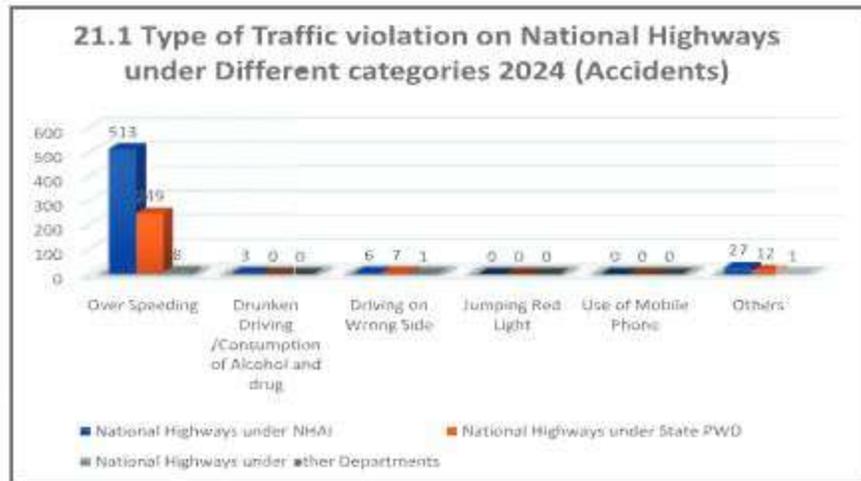
- इस वर्ष तीनों श्रेणियों में 0 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं।

यह इंगित करता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर सिग्नलाइज्ड चौराहे अपेक्षाकृत कम हैं तथा मोबाइल फोन के उपयोग से संबंधित दुर्घटनाएँ इस वर्ग में प्रमुख कारण नहीं रहीं।

5. अन्य कारण (Others)

- NHAI: 27 दुर्घटनाएँ, 15 मृतक
- अन्य विभाग: 1 दुर्घटना, 1 मृतक
- PWD: 14 दुर्घटनाएँ, 12 मृतक

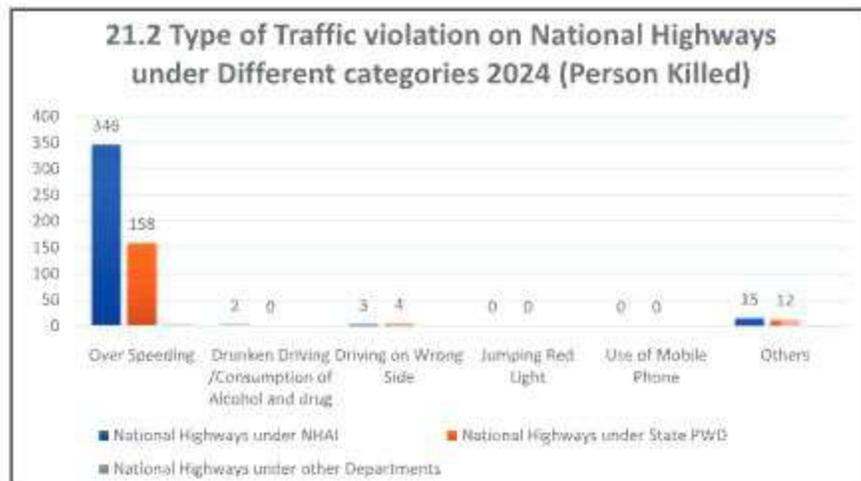
“Others” में वाहन खराबी, पशु से टक्कर, मौसम की प्रतिकूलता, सड़क संकरे हिस्से आदि जैसे कारण शामिल होते हैं। इस श्रेणी में कुल 42 दुर्घटनाएँ और 28 मौतें दर्ज हुईं।



प्रस्तुत ग्राफ राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाली दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणों का तुलनात्मक विवरण दर्शाता है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार ओवर-स्पीडिंग (Over Speeding) दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर NHAI द्वारा प्रबंधित मार्गों में ओवर-स्पीडिंग से 513 दुर्घटनाएँ दर्ज हुईं, जबकि राज्य PWD के राजमार्गों पर यह संख्या 249 रही। अन्य विभागों के अंतर्गत आने वाले मार्गों पर यह संख्या 8 है। इससे स्पष्ट होता है कि उच्च गति नियंत्रण संबंधी प्रवर्तन की आवश्यकता सभी श्रेणियों में अत्यधिक है।

अन्य कारणों में ड्रिंकन ड्राइविंग / शराब एवं ड्रग सेवन, गलत दिशा में वाहन चलाना, तथा मोबाइल फोन का उपयोग जैसे कारक भी दर्ज किए गए, परंतु इनकी संख्या तुलनात्मक रूप से बहुत कम है। उदाहरणस्वरूप, गलत दिशा में वाहन चलाने से NHAI मार्गों पर 6, और राज्य PWD मार्गों पर 7 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। "अन्य कारण" श्रेणी में भी कुछ घटनाएँ दर्ज हैं, जिनमें NHAI पर 27, PWD पर 12, तथा अन्य विभागों पर 1 दुर्घटना हुई।

सार रूप में, आंकड़ा यह दर्शाता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाली अधिकांश दुर्घटनाएँ अत्यधिक गति से वाहन चलाने के कारण होती हैं। अतः गति-नियंत्रण, स्पीड सर्विलांस सिस्टम, इंटरसेप्टर वाहनों की तैनाती तथा चालू प्रवर्तन को और अधिक सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है।

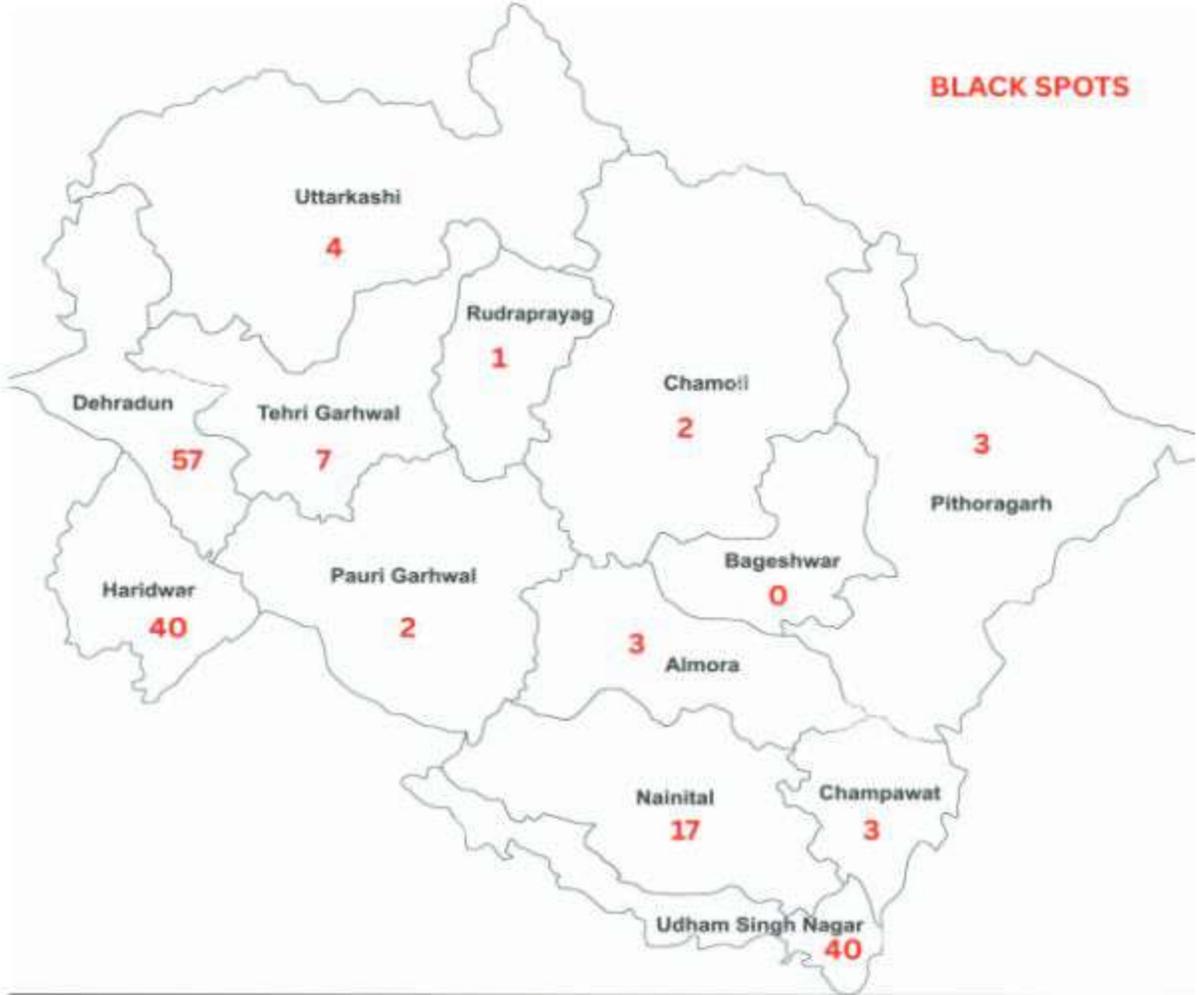


उपलब्ध ग्राफ के अनुसार उत्तराखण्ड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाली सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणों का स्पष्ट चित्र सामने आता है। आंकड़ा दर्शाता है कि ओवरस्पीडिंग (Over Speeding) दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारण है। राष्ट्रीय राजमार्गों के NHAI खंडों पर 346 दुर्घटनाएँ तथा राज्य PWD द्वारा प्रबंधित खंडों पर 158 दुर्घटनाएँ ओवरस्पीडिंग के कारण दर्ज की गईं। यह कुल रिपोर्टेड दुर्घटनाओं का अत्यधिक प्रमुख हिस्सा है, जो वाहन चालकों में गति नियंत्रण और यातायात अनुशासन की आवश्यकता को रेखांकित करता है।

इसके अलावा, ड्रिंकन ड्राइविंग के कारण NHAI खंड में 2 दुर्घटनाएँ और PWD खंड में 0 दुर्घटना दर्ज हुईं, जो संख्या में कम होने के बावजूद गंभीर जोखिम का संकेत देती हैं। इसी प्रकार गलत दिशा में वाहन चलाना (Driving on Wrong Side) भी एक चिंताजनक कारण है, जिसमें NHAI खंड में 3 तथा PWD खंड में 4 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं। मोबाइल फोन का उपयोग करते हुए ड्राइविंग के कारण कोई दुर्घटना दर्ज नहीं पाई गई, जो जागरूकता अभियानों के सकारात्मक प्रभाव को दर्शाता है। अन्य कारणों (Others) की श्रेणी में NHAI पर 35 तथा PWD पर 12 दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं।

समग्र रूप से, विश्लेषण स्पष्ट करता है कि तेज गति, गलत दिशा में वाहन चलाना, तथा अन्य लापरवाहीजनित व्यवहार राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण बने हुए हैं। यह आवश्यक है कि प्रवर्तन को और सुदृढ़ किया जाए तथा चालकों में अनुशासन एवं जागरूकता बढ़ाई जाए।

ब्लैक स्पॉट का विवरण



क्र०सं०	जनपद	चिह्नित ब्लैक स्पॉट	सुधारीकरण
1	देहरादून	57	46
2	हरिद्वार	40	36
3	ऊधमसिंहनगर	40	35
4	टिहरी	7	7
5	पौड़ी	2	2
6	नैनीताल	17	14
7	पिथौरागढ़	3	3
8	अल्मोड़ा	3	3
9	चम्पावत	3	3
10	उत्तरकाशी	4	4
11	चमोली	2	2
12	रुद्रप्रयाग	1	0
कुल योग		179	155

उत्तराखण्ड हाईवे ट्रैफिक पैट्रोलिंग कार (HTPU)



उद्देश्य:— राज्य में राजमार्गों पर सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में प्रभावी कमी लाने के साथ ही अपराधों पर नियंत्रण हेतु अतिरिक्त व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता के दृष्टिगत नियमित पैट्रोलिंग के उद्देश्य से हाईवे ट्रैफिक पैट्रोलिंग कार संचालित की जा रही है।

राज्य में हाईवे ट्रैफिक पैट्रोलिंग कार द्वारा निम्न कार्य किये जा रहे हैं:—

- सड़क सुरक्षा एवं सुगम यातायात प्रबन्धन कराना।
- सड़क सुरक्षा के अन्तर्गत प्रवर्तन कार्यवाही एवं सड़क दुर्घटना की स्थिति में राहत एवं फर्स्ट रिस्पोंडर का कार्य करना।
- सड़क दुर्घटना होने पर आकस्मिक वाहन(एंबुलेंस) के न पहुंच पाने की स्थिति में घायलों को निकटवर्ती अस्पताल में भर्ती करवाना।

हाईवे पैट्रोलिंग कार में लगे उपकरण एवं संसाधन – प्रत्येक हाईवे पैट्रोलिंग कार निम्नलिखित उपकरण एवं संसाधन सुसज्जित किये गये हैं:—

1. आर0टी0 सेट
2. लोकेशन ट्रैकिंग डिवाइस
3. फर्स्ट एड बॉक्स (घायलों को प्राथमिक उपचार हेतु)
4. ब्रीथ एनालाईजर
5. स्पीडरडारगन
6. ड्रैगन लाईट
7. स्ट्रैचर
8. अन्य बेसिक रेस्क्यू सामान

हाईवे पैट्रोलिंग कार में नियुक्त कार्मिकों के पास उपकरण एवं संसाधन:—

1. पिस्टल
 2. वॉयललैस हैण्ड हैल्ड सैट
 3. बॉडी वार्न कैमरा
 4. ई-चालान मशीन
 5. रिप्लैकिटव बैटन
 6. टार्च
 7. लाठी/बैत
 8. रिप्लैकिटव जैकेट
- राज्य में हाईवे ट्रैफिक पैट्रोल कार द्वारा प्रवर्तन की कार्यवाही के अन्तर्गत वर्ष 2024 तक कुल 69730 चालान किये गये हैं। दुर्घटना राहत बचाव कार्यों के अन्तर्गत अब तक 870 बचाव कार्य किये गये हैं। अपराध रोकथाम सम्बन्धी कार्यों के अन्तर्गत 1274 कार्यवाही की गई।

इण्टसेप्टर



उत्तराखण्ड राज्य की भौगोलिक स्थिति पर्वतीय एवं संवेदनशील है, जहाँ सड़क मार्गों की सुरक्षा एवं यातायात अनुशासन बनाए रखना एक चुनौतीपूर्ण कार्य है। ऐसे में उत्तराखण्ड पुलिस द्वारा इण्टसेप्टर वाहनों का प्रयोग सड़क सुरक्षा और यातायात नियंत्रण की दिशा में एक प्रभावी तकनीकी कदम के रूप में किया जा रहा है। राज्य में वर्तमान में 26 इण्टसेप्टर वाहनों का प्रयोग किया जा रहा है।

इण्टसेप्टर वाहन एक उन्नत तकनीकी संसाधन (Advanced Traffic Enforcement Vehicle) है, जिसमें विभिन्न प्रकार के उपकरण लगे होते हैं:—

1. स्पीड रडार गन
 2. हाई रेजोल्यूशन कैमरा
 3. एल्कोमीटर (Breath Analyzer)
 4. पब्लिक एड्रेस सिस्टम एवं प्रिंटर यूनिट
- इन तकनीकी यंत्रों के माध्यम से सड़क पर चलने वाले वाहनों की गति, चालक का व्यवहार, तथा यातायात नियमों के उल्लंघन की त्वरित पहचान एवं रिकॉर्डिंग संभव होती है।

उत्तराखण्ड पुलिस द्वारा इण्टसेप्टर का उपयोग निम्नलिखित प्रमुख कार्यों हेतु किया जा रहा है:—

1. गति नियंत्रण (स्पीड रडारगन का प्रयोग)
2. शराब का सेवन कर वाहन चलाने वाले चालकों की जांच (एल्कोमीटर का प्रयोग)
3. सड़क सुरक्षा निगरानी: (कैमरे के माध्यम से)
4. आपातकालीन स्थिति में सहायता
5. ई-चालान प्रणाली का प्रयोग (ई-चालान मशीनों के द्वारा कार्यवाही)

राज्य में इण्टसेप्टर द्वारा वर्ष 2023 तथा 2024 में कुल 1,18,661 चालानी कार्यवाही की गई तथा 3.02 करोड़ संयोजन शुल्क वसूला गया।

PPP Mode क्रेनों का संचालन



राज्य में नो-पार्किंग के विरुद्ध प्रभावी कार्यवाही हेतु पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (PPP) मॉडल पर प्राइवेट क्रेनों का संचालन किया जा रहा है। जनपद देहरादून में पीपीपी माडल पर आधारित प्राइवेट क्रेन से वर्ष 2023 व 2024 में कुल 33601 चालान से 2.17 करोड़ का संयोजन शुल्क वसूल किया गया है। वर्तमान में देहरादून में 9 एवं हरिद्वार में 2 कुल 11 पीपीपी माडल आधारित टोईंग मशीन कार्यशील है।

Drone के द्वारा कार्यवाही



Drone का Traffic Enforcement में प्रयोग करते हुए Enforcement एवं यातायात सर्वे में प्रयोग किया जा रहा है। जनपद देहरादून, हरिद्वार एवं ऊधमसिंहनगर में ड्रोन से नो पार्किंग जोन में खड़े वाहनों के विरुद्ध चालानी कार्यवाही के साथ-साथ ड्रोन कैमरा पर लगे Announcement System से Announce कर यातायात प्रबन्धन में सहयोग लिया जा रहा है। ड्रोन के माध्यम से लगभग 10 हजार चालान किये गये हैं।

उत्तराखण्ड ट्रैफिक वालंटियर स्कीम



यातायात निदेशालय, उत्तराखण्ड पुलिस द्वारा आम लोगों एवं स्वैच्छिक व्यक्तियों की यातायात में उनकी सहभागिता बढ़ाने के उद्देश्य से "Traffic Volunteer Uttarakhand" स्कीम का गठन किया गया है।

उत्तराखण्ड ट्रैफिक वॉलंटियर योजना के अन्तर्गत स्वयंसेवक द्वारा निम्नलिखित कार्यों में सक्रिय भूमिका निभायी जा रही है:-

1. **यातायात संचालन में सहयोग:-** वॉलंटियर अपने नजदीकी क्षेत्र में स्थित प्रमुख ट्रैफिक जंक्शन पर यातायात पुलिस कर्मियों के साथ मिलकर यातायात व्यवस्था के संचालन में सहयोग प्रदान करेंगे।
2. **जागरूकता अभियान:-** अपने आसपास स्थित विद्यालयों, महाविद्यालयों, पार्क, उच्च शिक्षण संस्थानों, स्टेडियम, मॉल, टैक्सी स्टैंड, बस अड्डा, अस्पताल, रेलवे स्टेशन तथा सरकारी एवं निजी कार्यालयों आदि में सड़क सुरक्षा एवं यातायात नियमों के प्रति जन-जागरूकता में सहयोग प्रदान करेंगे।
3. **सड़क दुर्घटना सहायता (Good Samaritan):-** सड़क दुर्घटना की स्थिति में घायल व्यक्तियों को प्राथमिक सहायता प्रदान कर उन्हें अस्पताल पहुँचाने में मदद करेंगे।
4. **नो-पार्किंग निगरानी एवं रिपोर्टिंग:-** नो-पार्किंग क्षेत्रों में खड़े वाहनों की फोटो या वीडियो Uttarakhand Traffic Eyes Appds माध्यम से अपलोड कर संबंधित चालान प्रक्रिया में सहायता करेंगे।
5. **जागरूकता कार्यक्रमों में भागीदारी:-** यातायात पुलिस द्वारा आयोजित किए जाने वाले सड़क सुरक्षा एवं जागरूकता कार्यक्रमों में सक्रिय रूप से प्रतिभाग करेंगे।
6. **अतिक्रमण हटाने में सहयोग:-** सड़क मार्गों से अतिक्रमण हटाने के लिए यातायात पुलिस को आवश्यक सहयोग प्रदान करेंगे।
7. **पार्किंग प्रबंधन में सहभागिता:-** वॉलंटियर पार्किंग स्थलों के संचालन में सहायता करेंगे तथा नई पार्किंग स्थलों के चयन एवं चिह्नांकन में समन्वय स्थापित करेंगे।
8. **सोशल मीडिया प्रचार:-** ट्रैफिक पुलिस के आधिकारिक सोशल मीडिया खातों को फॉलो करते हुए अधिक से अधिक लोगों तक सड़क सुरक्षा से संबंधित संदेश पहुँचाएंगे।

जूनियर ट्रैफिक फोर्स



उद्देश्य:-

इस योजना का मूल उद्देश्य बच्चों को यातायात नियमों व सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूक करना है, ताकि वे अपने परिवार और परिचितों के माध्यम से ट्रैफिक संस्कृति बदलने में योगदान करें। साथ ही, बच्चों के माध्यम से यह संदेश देना है कि सड़क पर केवल नियमों का पालन करना ही नहीं, बल्कि नागरिक-जागरूकता भी जरूरी है। "अगर बच्चे समझते हैं, तो बड़े क्यों नहीं?"

कार्य-प्रकार / आवेदन:-

- बच्चों (स्कूली छात्र-छात्राएँ) को चयनित किया जाता है और उनसे विचार लिया जाता है कि क्यों वे इस Junior Traffic Force से जुड़ना चाहते हैं।
- आवेदन फॉर्म में नाम, जन्म-तिथि, स्कूल का नाम, फोन नंबर, फोटो आदि मांगे जाते हैं।
- इसके बाद बच्चों को प्रशिक्षण दिया जा सकता है, जागरूकता अभियान में शामिल किया जाता है, और वे अपने - अपने स्कूल / परिवार / समाज में यातायात नियमों का प्रचार-प्रसार करते हैं।

लाभ / महत्व:-

- बच्चों के शामिल होने से पारिवारिक-नेत्रत्व (family leadership) बनता है - जब बच्चे नियमों को समझते हैं, तो वे अपने परिजन को भी प्रेरित कर सकते हैं।
- भविष्य-निर्देशित क्षमता निर्माण - यदि बच्चों को प्रारंभिक-चेतना मिलती है, तो आगे वे यातायात के प्रति जिम्मेदार नागरिक बन सकते हैं।

हाई बीम का सही उपयोग करें ।

उत्तराखण्ड यातायात पुलिस व्हाट्सएप हेल्पलाईन नम्बर

यातायात निदेशालय, उत्तराखण्ड द्वारा आम लोगों की सुविधा के लिए एक हेल्पलाईन व्हाट्सएप नम्बर 7300702033 उपलब्ध कराया जा रहा है जिस पर आम लोगों के द्वारा यातायात सम्बन्धी किसी भी शिकायत / सुझाव व सूचना प्रेषित जाते हैं। यातायात निदेशालय उत्तराखण्ड के इस व्हाट्सएप नम्बर पर आम लोगों द्वारा 1. ट्रैफिक जाम / डायवर्जन 2. सड़क दुर्घटना की सूचना या सड़क दुर्घटना में मदद की आवश्यकता 3. सफल यातायात संचालन हेतु सुझाव 4. यातायात रुट की जानकारी 5. यातायात सम्बन्धी शिकायत 6. चालान सम्बन्धी सूचना 7. उत्तराखण्ड ट्रैफिक वालयिंटर सम्बन्धी सूचना 8. उत्तराखण्ड ट्रैफिक आईस एप सम्बन्धी सूचना 9. अन्य यातायात सम्बन्धी सूचना भेजी जाती है जिनका यातायात पुलिस द्वारा समस्या का निराकरण किया जाता है।

**UTTARAKHAND TRAFFIC POLICE
WHATSAPP MOBILE NUMBER - 7300702033**

सोशल मीडिया के माध्यम से यातायात जागरूकता



**Traffic Directorate
Uttarakhand Police**
यातायात निदेशालय उत्तराखण्ड पुलिस

**FOLLOW THE TRAFFIC DIRECTORATE UTTARAKHAND POLICE
ON SOCIAL MEDIA**



@trafficpoliceuk



Scan the QR codes with your smartphone!

यातायात निदेशालय द्वारा सोशल मीडिया के माध्यम से यातायात जागरूकता का प्रचार-प्रसार किया जा रहा है। यातायात निदेशालय उत्तराखण्ड पुलिस के वर्तमान में फेसबुक पेज पर 01 लाख से भी अधिक लोगों द्वारा फॉलो किया जा रहा है।

यातायात जागरूकता अभियान



दून इंटरनेशनल स्कूल में RUKO ZARA SABAR KARO अभियान



सड़क सुरक्षा, जीवन रक्षा
यातायात नियमों का पालन करें ।

यातायात निदेशालय, उत्तराखण्ड पुलिस