



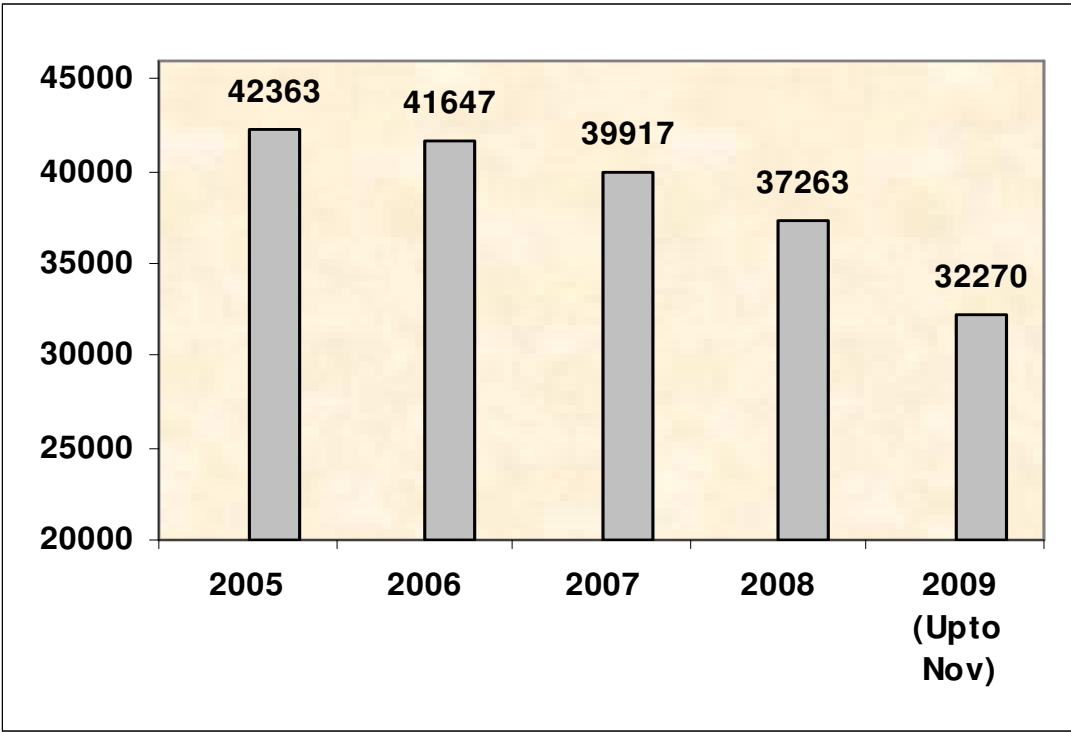
റോഡ് സുരക്ഷാ രംഗത്ത്  
2009 ലെ കേരളത്തിന്റെ  
നേട്ടങ്ങൾ

## റോഡ് സുരക്ഷാ രംഗത്ത് 2009 ലെ കേരളത്തിന്റെ നേട്ടങ്ങൾ

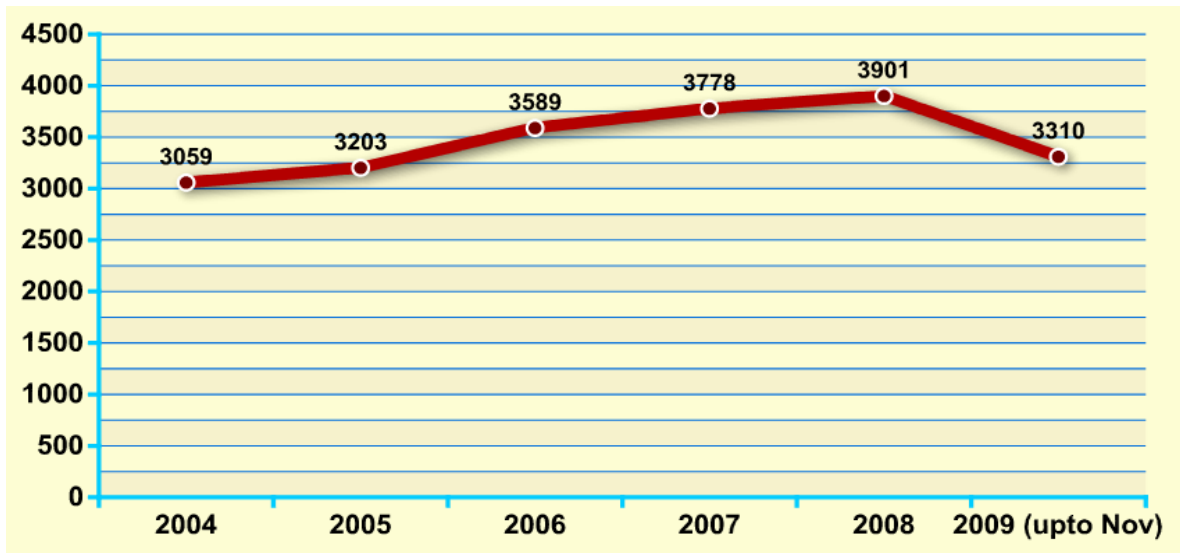
ഇന്ത്യയിൽ ഓരോ വർഷവും എതാണ്ട് 4 ലക്ഷത്തിൽപരം വാഹനാപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു. ലോകത്തിൽത്തന്നെ വാഹനാപകടനിരക്കിൽ ഒന്നാം സ്ഥാനത്താണ് ഇന്ത്യ.

ഏതാണ്ട് 4000 തോളം ആളുകൾ റോഡുകളിൽ മരണമടയുകയും 40000 തോളം ആളുകൾക്ക് റോഡപകടങ്ങളിൽ പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഏതാണ്ട് 600 കോടി രൂപയുടെ പ്രതിവർഷ നഷ്ടം നമുക്ക് ഇതുമൂലം ഉണ്ടാകുന്നു.

ഏകദേശം 50 ലക്ഷം വിവിധ തരം വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിലെ നിരത്തുകളിൽ ഇന്ന് ഓടുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ പ്രതിവർഷം 10 ശതമാനത്തോളം വാഹന ഗതാഗത വർദ്ധന ഉണ്ടാകാറുള്ളതായി കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നു. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം പെരുകുന്നതിനനുസരിച്ച് പോലീസുകാരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുന്നില്ല. റോഡപകടങ്ങളുടെ എണ്ണവും അതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന ഭീമമായ നഷ്ടവും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ വളരെ സൂക്ഷ്മമായി വിശകലനം ചെയ്ത് കർമ്മ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കി റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കേണ്ടത് വളരെ അടിയന്തിര സ്വഭാവമുള്ള ആവശ്യമാണെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവും ഇല്ല.



**റോഡപകടങ്ങൾ (2005 - 2009)**

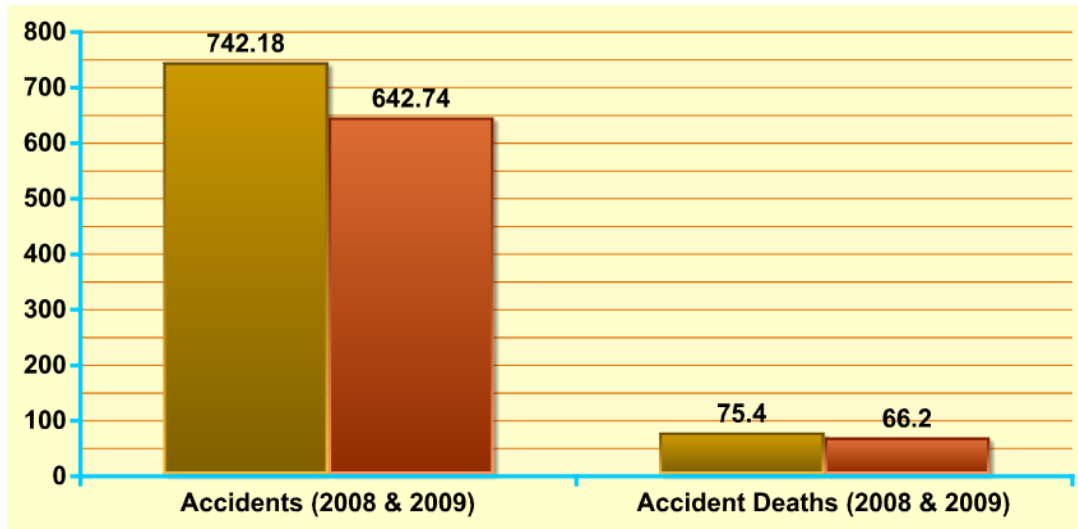


**അപകടമരണങ്ങൾ (2004 - 2009)**

കേരളത്തിൽ പ്രതിവർഷം ഏകദേശം 4 ലക്ഷത്തിലധികം വാഹനങ്ങളാണ് പുതുതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെടുന്നത്.

കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെ അപേക്ഷിച്ച് വാഹനാപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം, വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവുമായി തട്ടിച്ചു നോക്കുമ്പോൾ 2009ൽ വളരെയേറെ കുറവുള്ളതായി കാണുന്നു. കേരളത്തിൽ 2008ൽ ആകെ 33,918 റോഡപകടങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. 2009ൽ ആകെ 32,137 അപകടങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ 2008നെ അപേക്ഷിച്ച് 5.25% കുറവാണ് 2009ൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. 2008ൽ അപകടമരണങ്ങൾ 3,446 ആയിരുന്നപ്പോൾ, 2009ൽ ഇതു 3,310 ആയി കുറഞ്ഞു. 3.95% ശതമാനം കുറവാണ് അപകടമരണത്തിൽ 2009ൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അപകടമരണങ്ങളുടെ എണ്ണം മുൻവർഷത്തെക്കാൾ കേരളത്തിൽ കുറയുന്നത് കഴിഞ്ഞ ഒൻപതു വർഷത്തിനിടെ ആദ്യമായാണ്.

	<b>2008</b> ജനുവരി-നവംബർ	<b>2009</b> ജനുവരി-നവംബർ	<b>കുറവ്</b> <b>ശതമാന</b> <b>കണക്കിൽ</b>
വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം	<b>45,70,000</b>	<b>50,00,000</b>	
അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം	<b>33,918</b>	<b>32,137</b>	<b>-5.25 %</b>
അപകടമരണങ്ങൾ	<b>3,446</b>	<b>3,310</b>	<b>-3.95 %</b>
പരിക്കേറ്റവർ	<b>39,546</b>	<b>37,084</b>	<b>-6.23 %</b>
വാഹനബാഹുല്യത്തിനനുസരിച്ചുള്ള വാഹനാപകടങ്ങളുടെ അനുപാതം (പ്രതി ലക്ഷത്തിൽ)	<b>742.18</b>	<b>642.74</b>	<b>-13.40 %</b>
വാഹനബാഹുല്യത്തിനനുസരിച്ചുള്ള വാഹനാപകടമരണത്തിന്റെ അനുപാതം (പ്രതി ലക്ഷത്തിൽ)	<b>75.40</b>	<b>66.20</b>	<b>-12.20 %</b>



ലോക വാഹനാപകടങ്ങളുടെ കണക്ക് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ, പ്രതി ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾക്കു ശരാശരി 500 അപകടങ്ങൾ എന്ന നിരക്കാണ് ഇന്നുള്ളത്. വികസിത രാജ്യങ്ങളിലെ വാഹനാപകടമരണനിരക്ക് പ്രതി ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾക്ക് 30 എന്ന നിരക്കിലാണ്. റോഡു സുരക്ഷാ രംഗത്ത് കൂടുതൽ ശ്രദ്ധപതിപ്പിച്ചു കൊണ്ട് കേരളത്തിലെ വാഹനാപകടമരണനിരക്ക് പ്രതി ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾക്ക് 66 എന്നുള്ളതിൽ നിന്നും 30 എന്ന കണക്കിലേക്ക് എത്തിക്കുക എന്നതാണ് നാം ലക്ഷ്യമിടേണ്ടത്.

കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ താഴെ പറയുന്ന ജില്ലകളിൽ അപകടമരണങ്ങളും അപകടങ്ങളും 2009 ൽ കുറഞ്ഞതായി കാണുന്നു

**2009-ൽ അപകടങ്ങൾ കുറഞ്ഞ ജില്ലകൾ.**

ജില്ലകൾ	അപകട മരണം ജനുവരി-നവംബർ 2008	അപകട മരണം ജനുവരി-നവംബർ 2009	പരിക്കേറ്റവർ ജനുവരി-നവംബർ 2008	പരിക്കേറ്റവർ ജനുവരി-നവംബർ 2009
കൊല്ലം	324	296	2948	2872
കോട്ടയം	239	215	2927	2773
ഏറണാകുളം	459	377	5784	5096
തൃശ്ശൂർ	390	343	4489	4342
കോഴിക്കോട്	310	248	2977	2468

**2009-ൽ അപകടങ്ങൾ കുറഞ്ഞ ജില്ലകളിൽ കണ്ടെത്തിയ പെറ്റി കേന്ദ്രങ്ങളുടെ എണ്ണം**

ജില്ലകൾ	ഹെൽമെറ്റില്ലാതെ വാഹനമോടിച്ചത്		മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ചത്	
	ജനുവരി-നവംബർ 2008	ജനുവരി-നവംബർ 2009	ജനുവരി-നവംബർ 2008	ജനുവരി-നവംബർ 2009
കൊല്ലം	57776	17440	6231	7869
കോട്ടയം	43433	51958	1350	4280
ഏറണാകുളം	140507	139324	15288	17677
തൃശ്ശൂർ	69893	65949	5962	11863
കോഴിക്കോട്	92212	59342	3408	6356
ആകെ	403821	334013	32239	48045
ശരാശരി	80764	66802	6447	9609

മേൽ കാണിച്ച ജില്ലകളിൽ ഹെൽമെറ്റ് നിയമം നടപ്പാക്കുന്നതിൽ കാര്യമായ വിജയം കൈവരിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നത് എടുത്തുപറയേണ്ടതുണ്ട്. കൂടാതെ മദ്യപിച്ചുള്ള വാഹനമോടിക്കൽ കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും ഈ ജില്ലകൾ മറ്റു ജില്ലകളെ അപേക്ഷിച്ച് മുൻപന്തിയിൽ ആണെന്നു കാണാം.

ഇതു കൂടാതെ ഹൈവേ സുരക്ഷാ ജാഗ്രതാ സമിതികളുടെ രൂപീകരണം, വിവിധ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ എന്നിവയിലും വളരെയേറെ മെച്ചപ്പെട്ട പ്രകടനം ഈ ജില്ലകൾ നടത്തിയതായി കാണുന്നു. മറ്റു ജില്ലകൾക്കും ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മാതൃകയാക്കാവുന്നതാണ്.

**അപകടങ്ങൾ കുടിയ ജില്ലകൾ**

ജില്ലകൾ	അപകട മരണം ജനുവരി-നവംബർ 2008	അപകട മരണം ജനുവരി-നവംബർ 2009	പരിക്കേറ്റവർ ജനുവരി-നവംബർ 2008	പരിക്കേറ്റവർ ജനുവരി-നവംബർ 2009
തിരുവനന്തപുരം	389	407	4820	4520
പത്തനംതിട്ട	97	113	1390	1308
ആലപ്പുഴ	314	333	3369	3085
ഇടുക്കി	68	83	1321	1306
പാലക്കാട്	284	301	2275	2194
കണ്ണൂർ	143	167	2168	1987

ജില്ലകൾ	ഹെൽമെറ്റില്ലാതെ വാഹനമോടിച്ചത്		മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിച്ചത്	
	ജനുവരി- നവംബർ 2008	ജനുവരി- നവംബർ 2009	ജനുവരി- നവംബർ 2008	ജനുവരി- നവംബർ 2009
തിരുവനന്തപുരം	105083	30817	3471	9220
പത്തനംതിട്ട	25102	33393	1364	2850
ആലപ്പുഴ	50350	73311	2966	4008
ഇടുക്കി	25589	20646	1282	1104
പാലക്കാട്	57823	54010	3709	6215
കണ്ണൂർ	20925	16800	625	2273
ആകെ	284872	228977	13417	25670
ശരാശരി	47479	38163	2236	4278

**തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ അപകടങ്ങൾ കൂടുന്നു.**

2009ൽ എറണാകുളത്തെ ഏറെ പിന്നിലാക്കി തിരുവനന്തപുരം ജില്ല, ഏറ്റവുമധികം ആളുകൾ റോഡപകടങ്ങളിൽ മരണമടഞ്ഞ ജില്ലയായി. കഴിഞ്ഞ വർഷം (2008 ൽ) ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായത് എറണാകുളം ജില്ലയിലാണ്. ഹെൽമെറ്റ് നിർബന്ധമാക്കിയതിലൂടെയും മദ്യപിച്ചു വാഹനമോടിക്കുന്നത് കണ്ടെത്തുന്നതിനുള്ള പരിശോധന കർശനമാക്കിയതിലൂടെയും എറണാകുളം ജില്ല മികച്ച പ്രകടനം കാഴ്ചവച്ചത് വഴി അപകടനിരക്ക് വളരെയേറെ കുറയ്ക്കാൻ ആ ജില്ലയ്ക്ക് കഴിഞ്ഞു. കോഴിക്കോടും ഇതേ മാതൃക പിന്തുടർന്നു. ഹെൽമെറ്റ് ധരിക്കുന്നതിലും മദ്യപിച്ചു വാഹനം ഓടിക്കുന്നത് തടയുന്നതിലും തിരുവനന്തപുരം ജില്ല വളരെ പിന്നിലാണ്. അങ്ങനെ റോഡപകടങ്ങളും മരണനിരക്കും കൂടുകയും ഏറ്റവുമധികം റോഡപകട മരണങ്ങളുണ്ടായ ജില്ലയായി തിരുവനന്തപുരം ജില്ല 2009ൽ മാറുകയും ചെയ്തു.

**അപകടങ്ങൾ കൂടിയ ജില്ലകളിൽ കണ്ടെത്തിയ പെറ്റി കേസുകളുടെ എണ്ണം**

മദ്യപിച്ച വാഹനമോടിക്കൽ, ഹെൽമെറ്റ് വയ്ക്കാതെ ഇരുചക്ര വാഹനമോടിക്കൽ, അശ്രദ്ധമായും അമിത വേഗത്തിലും വാഹനമോടിക്കൽ, മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് വാഹനമോടിക്കൽ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ കുറച്ചുകൂടി കാർക്കശ്ശിത്തോടെ ഈ ജില്ലകൾ പിടികൂടിയത് 2010ൽ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെട്ട പ്രവർത്തനം കാഴ്ച വയ്ക്കുവാൻ ഈ ജില്ലകൾക്ക് സാധിക്കും.

അപകടങ്ങൾ കൂടിയ ജില്ലകളിൽ ശരാശരി 38163 ഹെൽമെറ്റ് കേസുകളും 4278 മദ്യപിച്ചു വാഹനമോടിച്ച കേസുകളും 2009ൽ കണ്ടെത്തിയപ്പോൾ അപകടങ്ങൾ കുറഞ്ഞ ജില്ലകളിൽ ഇതു യഥാക്രമം ശരാശരി 66802 ഉം 9609 ഉം ആണ്.

**അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ വലിയ മാറ്റമില്ലാതെ തുടരുന്ന ജില്ലകൾ**

ജില്ലകൾ	അപകട മരണം ജനുവരി-നവംബർ 2008	അപകട മരണം ജനുവരി-നവംബർ 2009	പരിക്കേറ്റവർ ജനുവരി-നവംബർ 2008	പരിക്കേറ്റവർ ജനുവരി-നവംബർ 2009
മലപ്പുറം	288	284	3315	3339
വയനാട്	57	56	816	802
കാസർഗോഡ്	84	87	857	992

**കണ്ടെത്തിയ പെറ്റി കേസുകളുടെ എണ്ണം**

ജില്ലകൾ	ഹെൽമെറ്റില്ലാതെ വാഹനമോടിച്ചത്		മദ്യപിച്ചു വാഹനമോടിച്ചത്	
	ജനുവരി-നവംബർ 2008	ജനുവരി-നവംബർ 2009	ജനുവരി-നവംബർ 2008	ജനുവരി-നവംബർ 2009
മലപ്പുറം	52978	71797	734	4119
വയനാട്	19212	26246	2534	3957
കാസർഗോഡ്	45672	28633	1336	2342

**വിവിധതരം വാഹനങ്ങൾ മുട്ടിയുണ്ടായ അപകടങ്ങളും മരണങ്ങളും**

നം.	വാഹനങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ	2008		2009	
		ആകെ കേസ്സുകളുടെ എണ്ണം	മരിച്ച ആളുകളുടെ എണ്ണം	ആകെ കേസ്സുകളുടെ എണ്ണം	മരിച്ച ആളുകളുടെ എണ്ണം
1	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സ്	992	220	945	198
2	പ്രൈവറ്റ് ബസ്സ്	5166	649	4764	611
3	നാലുചക്ര വാഹനങ്ങൾ	8064	758	7742	718
4	ടിപ്പർ ലോറി/ലോറി	2985	571	3200	632
5	മൂന്നുചക്ര വാഹനങ്ങൾ	4698	237	4395	230
6	ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾ	11815	941	10415	882
7	മറ്റു വാഹനങ്ങൾ	198	70	176	36

2009ൽ ടിപ്പർ/ലോറി ഒഴിച്ചുള്ള വിവിധ വാഹനങ്ങൾ മുട്ടിയുണ്ടായ അപകടങ്ങൾ 2008നെ അപേക്ഷിച്ച് കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ 2008നെ അപേക്ഷിച്ച് 2009ൽ ടിപ്പർലോറി / ലോറി വാഹനാപകടങ്ങൾ വളരേയേറെ കൂടിയതായി കാണപ്പെടുന്നു .സ്പീഡ് ഗവർണർ ഘടിപ്പിക്കാത്തതും ഓവർസ്പീഡുമാണു ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾ കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു കാരണം.

2009ൽ കേരളത്തിൽ ടിപ്പർ ലോറികൾ/ലോറികൾ മൂലം ഉണ്ടായ അപകടങ്ങൾ

നം.	ജില്ല	ആകെ കേസുകളുടെ എണ്ണം	മരിച്ച ആളുകളുടെ എണ്ണം
1.	തിരുവനന്തപുരം	254	56
2.	കൊല്ലം	291	53
3.	പത്തനംതിട്ട	238	28
4.	ആലപ്പുഴ	294	71
5.	കോട്ടയം	188	36
6.	ഇടുക്കി	76	28
7.	എറണാകുളം	563	64
8.	തൃശ്ശൂർ	298	66
9.	പാലക്കാട്	288	68
10.	മലപ്പുറം	217	42
11.	കോഴിക്കോട്	278	58
12.	വയനാട്	8	8
13.	കണ്ണൂർ	194	41
14.	കാസർഗോഡ്	13	13

2009 വർഷത്തിൽ ടിപ്പർ ലോറി/ലോറി അപകടങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് മരണം സംഭവിച്ചത് ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലാണ്. 294 അപകടങ്ങളിൽ 71 പേർ മരണപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഈ ജില്ലയിൽ സ്പീഡ് ഗവർണ്ണർ ഘടിപ്പിക്കാത്തതിന് ഒരു കേസു പോലും സ്പെഷ്യൽ ഡ്രൈവ് നടത്തിയപ്പോൾ പിടികൂടിയതായി കാണുന്നില്ല.

**അപകട സാധ്യത കൂടിയ മേഖലകളും അതിനുള്ള കാരണങ്ങളും  
പരിഹാരങ്ങളും**

കേരളത്തിൽ 2009-ൽ പതിനഞ്ചിലധികം അപകടങ്ങളും മൂന്നിലധികം മരണങ്ങളും നടന്ന മേഖലകളും ബ്ലോക്ക് സ്പോട്ടുകളും താഴെ പറയുന്നവയാണ്.

	<b>Fatal Accidents</b>	<b>Non Fatal Accidents</b>
<b>തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി</b>		
പാപ്പനംകോട്	7	35
കരമന	3	14
തിരുവല്ലം	7	26
നേമം	4	27
പ്ലാമൂട്	3	11
പോങ്ങുമ്മൂട്	2	15
<b>തിരുവനന്തപുരം റൂറൽ</b>		
തോന്നക്കൽ	4	20
മാമം ആറ്റിങ്ങൽ	3	10
പാരുർക്കുഴി	3	14
ആറാലുംമൂട്	3	16
വേറ്റിക്കോണം	3	8
<b>കൊല്ലം</b>		
പോളയത്തോട്, തട്ടാമല	13	99
അഞ്ചാലുംമൂട്	5	8
കൊട്ടിയം	4	97
കരുനാഗപള്ളി	3	19
<b>പത്തനംതിട്ട</b>		
നെല്ലിമുട്ടിൽ പടി, അടൂർ	3	14

<b>ആലപ്പുഴ</b>		
അരുർ	13	38
ചന്തിരൂർ	4	27
എരമല്ലൂർ	5	40
രാമങ്കരി	3	17
തൊട്ടപള്ളി	4	17
താഴക്കര	4	16
തട്ടാരംബലം	4	39
കലവൂർ/പാതിരപ്പള്ളി	9	47
ആർ.കെ. ജം. / നമ്പ്യാർകുളങ്ങര	9	21
കളർകോട്	7	46
<b>കോട്ടയം</b>		
കണമല	16	36
<b>ഇടുക്കി</b>		
തൊടുപുഴ - വെങ്ങല്ലൂർ	3	14
<b>എറണാകുളം സിറ്റി</b>		
ഇടപ്പള്ളി	6	87
കളമശ്ശേരി	6	42
വൈറ്റില	4	58
പാലാരിവട്ടം	3	45
ഗോശ്രീ പാലം	4	21
കാക്കനാട്	4	52
<b>എറണാകുളം റൂറൽ</b>		
പരവൂർ ജം.-തൊട്ടക്കാട്ടുക്കര	6	43
മുട്ടം	4	29
വല്ലം - താന്നിപുഴ	6	39
അങ്കമാലി ടൗൺ	6	31
കോലംചേരി	4	27

<b>തൃശ്ശൂർ</b>		
പുതുകാട്	5	12
പീച്ചി ജം.	4	14
കണിമംഗലം	4	8
ചിയ്യാരം	3	8
ഫാം പടി, മണ്ണുത്തി	3	5
<b>പാലക്കാട്</b>		
പടലോടുമുട്, കണ്ണന്നൂർ	24	64
വാളയാർ, കഞ്ചിക്കോട്	20	44
കല്ലേക്കാട്, ഇടത്തറ	12	32
കരിമ്പ, നോട്ടമല വളവ്, മണ്ണാർക്കാട്	10	30
<b>മലപ്പുറം</b>		
മുസലിയാരങ്ങാടി ജം. അയിക്കരപടി	10	2
വട്ടപ്പാറ വളവ്	-	4
ഇടിമുഴിക്കൽ	3	9
മേൽമുറി	3	2
<b>കോഴിക്കോട് സിറ്റി</b>		
തൊണ്ടയാട് ജം.	6	36
രാമനാട്ടുകര നിസരി ജം.	5	14
<b>കോഴിക്കോട് റൂറൽ</b>		
ചെങ്ങോട്ടുകാവു - വേങ്ങം	15	91
തിക്കോടി - അയണിക്കാട്	9	22
താമരശ്ശേരി - എങ്ങപ്പുഴ	5	27
<b>വയനാട്</b>		
കോളഗാപ്പാറ	3	5
<b>കണ്ണൂർ</b>		
മാങ്കോട്	4	4
<b>കാസർഗോഡ്</b>		
ഐംഗോത്ത്	4	

**അപകട സാധ്യത കൂടിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ അപകടമുണ്ടാകാനുള്ള കരണങ്ങൾ**

അപകട സാധ്യതയേറിയ മേഖലകളിലും ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകളിലും ഏറെ അപകടങ്ങൾ നടക്കാനുള്ള കാരണങ്ങൾ കണ്ടെത്താനായി നടത്തിയ വിശകലനങ്ങളാണ് താഴെ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്.

**1. എരത്യാപുഴ - കണമല**

കണമല ബസ് അപകടത്തെ തുടർന്നുനടത്തിയ അന്വേഷണത്തിൽ റോഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗിലെ അപാകത പോലീസ് ചൂണ്ടി കാട്ടി. തുടർന്ന് റോഡ് വിദഗ്ദ്ധരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ റോഡിന്റെ ഘടനയപ്പറ്റിയും മറ്റും പഠനം നടത്തി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി, റോഡിനുണ്ടായിരുന്ന ചരിവ് (ക്യാമ്പറിംഗ്) കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്ത് നൂനത പരിഹരിക്കുകയും അപകട മേഖലയിൽ ക്രാഷ് ബാരിയറുകൾ ഘടിപ്പിച്ച് റോഡിന്റെ സുരക്ഷ ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും എരത്യാപുഴ മുതൽ കണമല വരെ സൈൻ ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിച്ച് അപകട മുന്നറിയിപ്പുകൾ നൽകിവരുന്നതുമാണ്. അപകട മേഖല ആരംഭിക്കുന്ന മാക്കൽ പടിയിൽ 24 മണിക്കൂറും പോലീസിന്റെ സേവനം ലഭ്യമാക്കി വാഹനങ്ങൾ നിർത്തിച്ച് വേഗത കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഗിയർ ഡൗൺ ചെയ്തു പോകുന്നതിനും ഡ്രൈവർമാർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകി വരുന്നു. ഇപ്രകാരമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടും ഈ മേഖലകളിൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇത് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ കൊണ്ടാണ്. അടിയന്തിരമായി റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകത പരിപൂർണ്ണമായി പരിഹരിച്ചാൽ മാത്രമേ ഈ പാത അപകട വിമുക്തമാവുകയുള്ളൂ എന്ന് എടുത്ത് പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

**2. മലപ്പുറം വളാഞ്ചേരി പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ പരിധിയിലെ നാഷണൽ ഹൈവെ -17-ൽ ഉള്ള 'വട്ടപ്പാറ' വളവ്**

തിരുർ സബ് ഡിവിഷണിലെ വളാഞ്ചേരി പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ പരിധിയിലെ നാഷണൽ ഹൈവെ -17-ൽ ഉള്ള 'വട്ടപ്പാറ' വളവിൽ നടക്കുന്ന അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച്. നടത്തിയ അന്വേഷണത്തിൽ വട്ടപ്പാറയിൽ കൂടി പോകുന്ന നാഷണൽ ഹൈവെ -17- റോഡ് ചെങ്കുത്തായ കയറ്റവും, പെട്ടെന്നുള്ള ഹെയർപിൻ വളവും, ചെങ്കുത്തായ കൊക്കയും, കൂടാതെ എതിർഭാഗത്ത് നിന്ന് വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ കാണാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലും ഉള്ള കുന്നിൻ ചരിവും, അശാസ്ത്രീയമായ റോഡുമാണ് അവിടെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്.

പ്രസ്തുത റോഡ് വളവ് നിവർത്തി അധികം കുടിയൊഴിപ്പിക്കലുകൾ നടത്താതെ തന്നെ അവിടെ നിർമ്മിക്കാവുന്നതാണ്. കൂടാതെ, അവിടെ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്ന ചരക്കു ലോറികളാണ് അധികവും അപകടത്തിൽ പെടുന്നത്, ഇംഗ്ലീഷ്, തമിഴ്, മലയാളം ഭാഷകളിലുള്ള ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണ ബോർഡുകൾ, അവിടെ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഹൈവെ പോലീസ് പ്രസ്തുത സ്ഥലങ്ങളിൽ പ്രത്യേക നിരീക്ഷണം നടത്തി വരുന്നുണ്ട്. പോലീസിന്റെ നിതാന്ത ജാഗ്രത ഉണ്ടെങ്കിലും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ ഇതു മൂലം കഴിയുകയില്ല. താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടതാണ്

- 1) SNDP ഓഫീസ് മെയിൻ ഗേറ്റ് പരിസരത്ത് Rumble strips നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണ്.
- 2) കാവുംപുറം മുതൽ റോഡ് ഉയർത്തിക്കൊണ്ട് കയറ്റം കുറയ്ക്കേണ്ടതാണ്.
- 3) വളാഞ്ചേരി സർക്കിൾ ഓഫീസ് മുതൽ കാവും പുറം വരെ പാത വീതികൂട്ടി വളവ് നിവർത്തി റോഡ് നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണ്.

**3. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ പി.എം.ജി - പ്ലാമുട് - പട്ടം**

ഈ പ്രദേശത്തെ റോഡിനു കുത്തനെയുള്ള ഇറക്കവും വളവും കാരണം റോഡപകടങ്ങൾ കൂടുതലായി സംഭവിക്കുന്നതായി കാണുന്നു. ഈ റോഡ് ശാസ്ത്രീയമായി പുനർനിർമ്മിക്കേണ്ടത് അടിയന്തിര ആവശ്യമാണ്. ഇവിടെ ഡ്യൂട്ടി ചെയ്യുന്ന ട്രാഫിക് പോലീസുകാരും ഇതു വഴി പോകുന്ന കാൽനടക്കാരും വാഹനയാത്രക്കാരും അപകടഭീഷണി നിരന്തരം നേരിടുന്നു.

**4. കൊല്ലം ജില്ലയിലെ മൈലക്കാട്**

കൊല്ലം ജില്ലയിലെ മൈലക്കാട്, റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കാനുള്ള പ്രധാന കാരണം റോഡിന്റെ കുത്തനെയുള്ള ഇറക്കം മൂലം ഇരുവശത്തു നിന്നും വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ അമിത വേഗതയിൽ വരുന്നതാണ്. ഇവിടെ ഓവർസ്പീഡ് കേസുകൾ റഡാർ ഉപയോഗിച്ചു പിടിച്ചു വരുന്നു. റോഡിന്റെ നിരപ്പ് ലെവൽ ചെയ്യാൽ മാത്രമേ അവിടെ അപകടനിരക്ക് കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. കൂടാതെ സ്പീഡ് ഡിറ്റക്ഷൻ ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിക്കുകയും അത് പൊതുജനങ്ങളെ അറിയിക്കുന്ന ബോർഡുകൾ വയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സഹായിക്കും.

**5. എറണാകുളം ജില്ലയിലെ ഇടപ്പള്ളി ടോൾ - ചങ്ങമ്പുഴ**

കാൽനട യാത്രക്കാർക്ക് കൂടുതലായി അപകടം സംഭവിക്കുന്ന മേഖലയാണിത്. തിരക്കേറിയ റോഡിലൂടെ കാൽനട യാത്രക്കാർ അശ്രദ്ധമായി റോഡ് മുറിച്ചു കടക്കുന്നതിനാലാണ് അപകടം കൂടുതലായി ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇതു നിയന്ത്രിക്കാൻ സെൻട്രൽ മീഡിയൻ ബാരിക്കേഡുകൾ വയ്ക്കാൻ നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് കത്തു നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

വളരെ തിരക്കേറിയ പല സ്ഥലങ്ങളിലും പെലിക്കൺ ക്രോസ്സിംഗുകളും ക്രോസ്സിംഗ് ലൈറ്റുകളും നൽകുകയോ മേൽപ്പാലങ്ങളും സബ്വേകളും മറ്റും തികച്ചും ശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

**6. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ ഹോസ് ദുർഗ്ഗ് പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ പരിധിയിലെ ചാലിങ്ങാൽ**

ഈ പ്രദേശത്തെ റോഡിന് വളവും ചരിവും ഉള്ളതു കാരണമാണ് റോഡപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നത്. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിലെ അപാകതകൾ പരിഹരിച്ചാൽ മാത്രമേ ഈ പ്രദേശത്തെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

**7. പാലാ അൽഫോൺസാ കോളേജ്**

2008 വർഷത്തിൽ പതിനഞ്ചോളം അപകടങ്ങൾ നടന്ന പാലാ അൽഫോൺസാ കോളേജിനു മുന്നിൽ 2009 വർഷത്തിൽ നവംബർ വരെ ഒരേ ഒരു മൈനർ അപകടം മാത്രമായി കുറയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതിനു കാരണം റോഡിൽ റമ്പിൾ സ്ക്രിപ്പ് സ്ഥാപിച്ചതാണ്. ഈ രീതിയിൽ മറ്റുള്ള പല സ്ഥലങ്ങളിലും റമ്പിൾ സ്ക്രിപ്പുകൾ സ്ഥാപിക്കുക വഴിയും മറ്റ് ആവശ്യമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുകവഴിയും അപകട സാധ്യത കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കും.

**അപകട സാധ്യത കൂടിയ മേഖലകളിലും ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകളിലും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സ്വീകരിക്കേണ്ട നടപടികൾ**

1. റോഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് വൈകല്യങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സംസ്ഥാനതലത്തിൽ നടപടി എടുക്കണം.

റോഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗിന്റെ ന്യൂനത പരിഹരിക്കാതെ അപകട സാധ്യത കൂടുതലുള്ള മേഖലകളിൽ പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥരെ നിയമിച്ചതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല.

2. റോഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗിന്റെ കുഴപ്പം പരിഹരിക്കുന്നതിനായി അതത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി അധികൃതരുമായി ചർച്ച നടത്തേണ്ടതും ജില്ലാ റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ ആയതിലേക്ക് മുൻകൈ എടുക്കേണ്ടതുമാണ്.
3. വേണ്ടത്ര സിഗ്നൽ ലൈറ്റുകളും സൈൻ ബോർഡുകളും സജ്ജീകരിക്കണം.
4. രാത്രിയിൽ വേണ്ടത്ര വെളിച്ചം ലഭ്യമാക്കണം. (ചാക്ക, ഈഞ്ചക്കൽ പോലെയുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കുക)
5. വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത നിയന്ത്രിക്കാൻ സ്പീഡ് റഡാറുകളും സ്പീഡ് ക്യാമറകളും പരമാവധി ലഭ്യമാക്കണം.
6. വളരെ തിരക്കേറിയ ജംഗ്ഷനുകളിലും മറ്റും നടപ്പാത കൈയ്യേറി കച്ചവടങ്ങളും പാർക്കിംഗും മറ്റും നടത്തുന്നത് പരിപൂർണ്ണമായി ഒഴിവാക്കാൻ കോർപ്പറേഷൻ/ മുനിസിപ്പാലിറ്റി അധികൃതരും നാഷണൽ ഹൈവേ അധികൃതരും മുൻകൈ എടുത്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാരിനു നിർദ്ദേശിക്കാവുന്നതാണ്. കൈവരി കെട്ടി നടപ്പാതകൾ തിരിക്കേണ്ടതാണ്.
7. റോഡ് കുഴിക്കുമ്പോൾ പാലിക്കേണ്ട നിയന്ത്രണങ്ങൾ കർശനമായി പാലിക്കുന്നുണ്ട് എന്നുറപ്പുവരുത്താൻ സർക്കാർ കർശന നിർദ്ദേശം ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് നൽകേണ്ടതാണ്. (കുഴികളിൽ വീണ് ഇരുചക്ര വാഹനയാത്രക്കാർക്കും കാൽനട യാത്രക്കാർക്കും ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ ഇതുവഴി ഒഴിവാക്കാം).
8. ഹോം ഗാർഡുകളെ കിട്ടുന്ന മുറയ്ക്ക് റോഡ് സേഫ്റ്റി ഓഫീസർമാരായി അവരെ നിയമിക്കാവുന്നതാണ്.
9. പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്, സ്പെഷ്യൽ ഡ്രൈവ് നടത്തിയതിലൂടെ തിരക്കേറിയ സമയങ്ങളിലും തിരക്കേറിയ ദിവസങ്ങളിലും അപകട നിരക്ക് കുറഞ്ഞതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇത് 2010 ലും തുടരുന്നതാണ്.

**2009 -ൽ റോഡുസുരക്ഷയ്ക്കായി കേരളാ പോലീസ് നടപ്പാക്കിയ കാര്യങ്ങൾ**

1. ഹൈവേയിൽ അപകടങ്ങൾ പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിനും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായാൽ അടിയന്തിര രക്ഷാ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്നതിനുമായി ഹൈവേകളുമായി അടുത്തിടപഴകുന്ന പൗരന്മാരെ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട്

വിവിധ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ സജീവ പങ്കാളിത്തത്തോടെ ഹൈവേ സുരക്ഷാ ജാഗ്രതാ സമിതികൾ രൂപീകരിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശം സർക്കാർ ഉത്തരവ് നമ്പർ.117/09/ആഭ്യന്തരം തീയതി. 25.07.2009 പ്രകാരം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതു പ്രകാരം 42 ഹൈവേ സുരക്ഷാ ജാഗ്രതാ സമിതികൾ രൂപീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞു.

2. റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്നവരെ രക്ഷിച്ച് ആശുപത്രിയിൽ എത്തിക്കുന്നവരെ ഒരു കാരണവശാലും പോലീസ് ബുദ്ധിമുട്ടിക്കരുത് എന്ന നിർദ്ദേശം പോലീസ് ആസ്ഥാനത്തു നിന്നും പോലീസുദ്യോഗസ്ഥർക്ക് നൽകിക്കൊണ്ട് സർക്കുലർ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട് (സർക്കുലർ നം.06/2009 തീയതി 25.01.2009). റോഡപകടത്തിൽപ്പെട്ടാലും റോഡപകടം കണ്ടാലും 9846100100 എന്ന നമ്പറിൽ വിളിച്ചു പറഞ്ഞാൽ ഏതു സമയവും പോലീസ് സഹായം ലഭ്യമാക്കാനുള്ള സജ്ജീകരണം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ സംവിധാനത്തെ കുറിച്ച് ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ അവബോധം സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്.
3. വാഹനാപകട നിരക്ക് കുറയ്ക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ വിവിധ കർമ്മ പദ്ധതികൾ കേരളാ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കി വരികയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കേരളാ പോലീസിന് കഴിഞ്ഞ വർഷം 10 ലേസർ സ്പീഡ് റഡാറുകൾ വാങ്ങുകയും, ഇതു കൂടാതെ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി 5 ലക്ഷം രൂപ അനുവദിക്കുകയും 7 ആൽകോമീറ്ററും പോലീസ് ആധുനികവൽകരണ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി 50 ആൽകോമീറ്ററും വാങ്ങാനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുകയുമാണ്.
4. സ്കൂൾ കുട്ടികളിലും പൊതുജനങ്ങളിലും ട്രാഫിക് അവബോധം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നാടകം, കിസ് മത്സരം, ഫോട്ടോ പ്രദർശനം, എന്നിവ എല്ലാ ജില്ലകളിലും സംഘടിപ്പിച്ചുവരുന്നു. പപ്പു എന്ന സീബ്രക്കൂട്ടിയെ ട്രാഫിക് ഭാഗ്യചിഹ്നമായി തിരഞ്ഞെടുക്കുകയും 'പപ്പു ഉറങ്ങാത്ത പാത' എന്ന പേരിൽ 6 മാസം കൊണ്ട് കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജില്ലകളിലും എത്തിക്കുന്ന ഒരു ബോധവൽകരണ പരിപാടി നടത്തി പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്തു.
5. 'പപ്പു ഉറങ്ങുകയല്ല' എന്ന പേരിൽ കുട്ടികൾ ഇഷ്ടപ്പെടുന്ന മനോഹരമായ ഒരു പുസ്തകം ട്രാഫിക് ബോധവൽകരണത്തിനായി പുറത്തിറക്കി, പ്രധാന

റോഡുകൾക്കരികിലായി സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന സ്കൂളുകളിലെല്ലാം വിതരണം ചെയ്യും.

6. ഹൈവേ ഓരങ്ങളിൽ സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന സ്കൂളുകളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ക്ലബ്ബുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തൊട്ടാകെ ഇതു വരെ 1010 സ്കൂൾ റോഡ് സേഫ്റ്റി ക്ലബ്ബുകൾ പോലീസിന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ 200 ക്ലബ്ബുകളെ മോഡൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ക്ലബ്ബുകളായി തിരഞ്ഞെടുക്കുകയും അവയുടെ പ്രവർത്തനത്തിന് 5000 രൂപ വീതം അനുവദിക്കുകയും ചെയ്യും.
7. ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണ സന്ദേശങ്ങൾ കുട്ടികളിലും പൊതുജനങ്ങളിലും മറ്റും എത്തിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി സപ്ലൈകോ, അവരുടെ ഉൽപന്നങ്ങൾ/ കവറുകൾ എന്നിവയുടെ പുറത്ത് റോഡ് സുരക്ഷാ സന്ദേശങ്ങൾ ആലേഖനം ചെയ്യുന്നതിനു നടപടി എടുത്തിട്ടുണ്ട്.
8. 810 സ്കൂളുകളുടെ മുൻപിൽ പോലീസിന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ സ്പീഡ് ലിമിറ്റ് ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിച്ചു.
9. ഹൈവേ പട്രോൾ വാഹനങ്ങളിൽ പ്രത്യേക ട്രെയിനിംഗ് നൽകി ആളുകളെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. അപകടങ്ങൾക്കു കാരണമാകുന്ന മദ്യപിച്ചു വാഹനമോടിക്കുക, അതിവേഗം വാഹനമോടിക്കുക, തെറ്റായ വശത്തുകൂടി ഓവർടേക്ക് ചെയ്യുക, മൊബൈൽ ഫോണിൽ സംസാരിച്ചുകൊണ്ട് വാഹനമോടിക്കുക, എന്നീ കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ കർശനമായി നിയന്ത്രിച്ചുവരുന്നു.
10. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇലക്ട്രോണിക് പെലിക്കൺ ക്രോസ്സിംഗ് സിസ്റ്റം പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്ഥാപിച്ചു.
11. പെഡസ്ട്രിയൻ ഫ്രണ്ട്ലി വീക്ക്, പാർക്കിംഗ് ക്ലിയറൻസ് വീക്ക് തുടങ്ങിയ വാരാഘോഷങ്ങളിലൂടെ ഇത്തരം ഓരോ കാര്യങ്ങളിലും പ്രത്യേക ശ്രദ്ധ പതിപ്പിച്ചുവരുന്നു.
12. വിവിധ ട്രാഫിക് കുറ്റകൃത്യങ്ങൾക്കെതിരെ (പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളുടെ മത്സര ഓട്ടം, സ്പീഡ് ഗവർണർ ഘടിപ്പിക്കാത്ത/ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാത്ത ബസ്/ ടിപ്പർ ലോറികൾക്കെതിരെയുള്ള നടപടി, എയർ ഹോൺ ഉപയോഗത്തിനെതിരെ, രാത്രികാലങ്ങളിൽ ലൈറ്റ് ഡിം ചെയ്യാതെ ഓടിക്കുക, ഹെൽമെറ്റ്/ സീറ്റ് ബെൽറ്റ് ഉപയോഗിക്കാതിരിക്കുക, മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിക്കുക) ഇൻറർസീവ് ഡ്രൈവ് നടത്തുകയും ചെയ്യും.

13. കേരളാ യൂണിവേഴ്സിറ്റി, മലയാള മനോരമ, എൻ. എസ്. എസ്. തുടങ്ങിയവയും മറ്റു സംഘടനകളുമായി ചേർന്ന് വിവിധ ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിച്ചു.
14. പോലീസ് സേനാംഗങ്ങൾക്കും ഹൈവേ സുരക്ഷാ ജാഗ്രതാ സമിതി അംഗങ്ങൾക്കും ട്രോമ കെയർ പരിശീലനം നൽകുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിയ്ക്ക് തുടക്കമിട്ടു.
15. ഹൈവേകളിൽ റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും ട്രാഫിക് നിയമലംഘനങ്ങൾ തടയുന്നതിനും ഹൈവേ പട്രോളുകളുടെ സാന്നിധ്യം വളരെയേറെ സഹായകമായിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്നവർക്ക് അടിയന്തിര സഹായം നൽകുന്നതിലും ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമുകൾ മികച്ച പ്രകടനമാണ് കാഴ്ചവയ്ക്കുന്നത്. 2009ൽ 42 ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമുകൾ ആകെ 2,28,916 പെറ്റി കേസുകൾ പിടിച്ചിട്ടുണ്ട്. 2009ൽ 4351 അപകടങ്ങളിൽ ഇവ രക്ഷാ പ്രവർത്തനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ആകെ 320 ട്രാഫിക് ബോധവൽക്കരണ ക്ലാസ്സുകൾ ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമുകൾ സംഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.
16. കേരളാ പോലീസ് 2009ൽ 20,37,235 പെറ്റി കേസുകളിലൂടെ **27,23,06,822** രൂപാ (നവംബർ വരെ) പിഴയായി ഈടാക്കി കേരളാ ഖജനാവിൽ അടയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. 2008ൽ (നവംബർ വരെ) 18,26,268 പെറ്റി കേസുകളിലായി 23,34,06,196 രൂപാ ആണ് പിഴയിനത്തിൽ ഈടാക്കിയത്. ഈ തുക റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിക്ക് മുതൽ കൂട്ടാവുകയും അടുത്ത വർഷത്തെ റോഡു സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഉപകരിക്കുകയും ചെയ്യും.

ലക്ഷ്യങ്ങൾ

1. എല്ലാ അപകടസാധ്യത കൂടിയ മേഖലകളും അപകടവിമുക്ത മേഖലയായി മാറ്റിയെടുക്കാൻ കേരള പോലീസ് ചെയ്യേണ്ട എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്യുക. ഇതിനായി ഒരു പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ പരിധിയിൽ ഒരു അപകട മരണമെങ്കിലും (2010ൽ 2009നെ അപേക്ഷിച്ച്) കുറയ്ക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ റോഡ് സുരക്ഷാ നടപടികൾ ആവിഷ്കരിക്കുക.
2. എല്ലാ സ്കൂൾ പരിസരങ്ങളും അപകടവിമുക്ത മേഖലയാക്കി മാറ്റുക. അതിനു ലക്ഷ്യമിട്ട് റോഡ് സേഫ്റ്റി ക്ലബ്ബുകൾ പ്രവർത്തിക്കും.
3. അപകടമരണങ്ങളുടെ എണ്ണം 15% കുറയ്ക്കുക.
4. അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം 20% കുറയ്ക്കുക.
5. തികഞ്ഞ മാന്യതയോടെ പൊതുജനങ്ങളോട് ട്രാഫിക് പോലീസ് പെരുമാറുകയും ഒപ്പം വളരെ കർക്കശമായി ട്രാഫിക് നിയമലംഘനങ്ങൾ പിടികൂടുകയും അപകട സാധ്യത കൂടിയ സ്ഥലങ്ങളിലും സമയത്തും പോലീസിന്റെ പ്രവർത്തനം ഊർജ്ജിതപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുക..
6. എല്ലാ അപകടസാധ്യത കൂടിയ മേഖലകളിലും ഹൈവേ സുരക്ഷാ ജാഗ്രതാ സമിതികൾ രൂപീകരിക്കുക.
7. ലോക്കൽ പോലീസിലെയും ഹൈവേ പട്രോളിലേയും സേനാംഗങ്ങൾക്ക് ട്രാഫിക്, ട്രോമാ കെയർ സംബന്ധമായ പരിശീലനം നൽകുക.
8. ഹൈവേ ഓരങ്ങളിലും തിരക്കുള്ള ജംഗ്ഷനു സമീപത്തുമുള്ള എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ഹൈവേ സുരക്ഷാ ജാഗ്രതാ സമിതികൾ രൂപീകരിക്കുകയും സജീവമായി അവയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്യുക.
9. റെയിൽവേ ലൈൻ അടച്ചു തുറക്കുമ്പോഴും ഏതെങ്കിലും കാരണവശാൽ ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക് ഉണ്ടാകുമ്പോഴും ട്രാഫിക് സിഗ്നൽ ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിലും കർശനമായി വാഹനങ്ങൾ ക്യൂ പാലിക്കുന്നുണ്ട് എന്നുറപ്പു വരുത്താൻ പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഹൈവേ പട്രോൾ ടീമുകളും ശ്രദ്ധിക്കുക. റോഡിൽ വാഹനങ്ങൾ ക്യൂ പാലിക്കാത്തതു മൂലമുള്ള തിക്കും തിരക്കും അപകടങ്ങൾക്കും അനാവശ്യമായ കാലതാമസത്തിനും അതു മൂലമുള്ള മടുപ്പ് തുടർന്ന് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുവാനും ഇടയാക്കും. റോഡിൽ കർശനമായ ഡിസിപ്ലിൻ പാലിക്കാൻ വാഹനങ്ങളുടെ ഡ്രൈവർമാരെ നിർബന്ധിതരാക്കുവാൻ പോലീസ് ഓഫീസർമാർ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധ വയ്ക്കണം. ഇടതു വശത്തു കൂടിയും ഏതു പഴുതിലൂടെയും ഓവർടേക്ക് ചെയ്തു പോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ വളരെ മോശം റോഡു സംസ്കാരത്തെ സൂചിപ്പിക്കുന്നു.

മേൽപ്പറഞ്ഞ ലക്ഷ്യങ്ങൾക്കായി എല്ലാ സ്റ്റേഷൻ ഹോൾഡർ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുകളുമായും സഹകരിച്ചു പ്രവർത്തിക്കുകയും ജില്ലാ റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലുകളിലേയ്ക്ക് എസ്.പിമാർ വേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക.