

National Media Workshops on Road Safety

Globally road traffic crashes take the lives of nearly 1.3 million people every year and have become the leading cause of death for people aged 15–29 years. India loses more than 100,000 lives due to road traffic crashes every year. It has a road traffic fatality rate of 11.8 deaths per 100,000 populations. Approximately 30% of all deaths on the country's roads are among vulnerable road users - motorcyclists, pedestrians and cyclists. Despite the existence of laws on speed, seatbelt wearing and helmet wearing, avoiding mobile calls while driving and drink-driving, the enforcement of these laws by enforcement agencies are discriminative. In addition to that the desire to follow these rules is not inculcated in the public. These two factors conjointly give rise to the loss of valuable lives in the streets in India. Along with other initiatives, the awareness level on road safety has to be strengthened to tackle the loss of lives in streets.



Mass media and journalists could play a key role to raise awareness on road safety. In particular, they can disseminate preventive messages and promote safe behaviours; increase people's knowledge and understanding of the gravity of the problem and advocate for safer roads and systems with governments. Unfortunately, it happens often that journalists write on traffic and safety related issues only when they have to report on a crash. In these cases, reporters tend to have little time to explore a variety of angles for their stories, or to understand why crashes happen or why some of them are fatal or what the consequences are for the families, communities and society at large. The result is that most traffic related news limit to the *What, Who, Where, When and Why* and to inform readers about what happened. Yet, it is by analysing the causes and consequences of road

crashes, by shifting from traffic related stories to road safety pieces that journalists can contribute most effectively to change.

The World Health Organization (WHO) is implementing the **RS10 Project** to increase road safety in ten target countries including India. As part of the RS10 project implementation, **CMS**, with the support of **WHO Country Office for India** is organizing **National Media Workshops on Road Safety** to train local journalists to reflect on road safety more conspicuously and improve existing coverage of traffic-related news.

After the workshop, journalists will have acquired, among others:

- Better understanding of road safety as a public health problem: facts and figures, the roots of the problem, its consequences and the science behind it;
- Better understanding of existing road safety legislation in their country
- How to interview victims of road crashes and their families
- New contacts and resources to draw data and information
- Ideas for stories with new angles and understanding of how to write investigative and analytical feature stories on road safety

Objectives

- Provide reporters and editors with an in-depth understanding of road safety, main concepts as well as with suggestions of how to report on traffic and crash related news;
- Promote the idea of a shift in coverage, from traffic related news to road safety stories.

Workshop schedule

1. New Delhi

Date: 27 November, 2012

Time: 10:30 am – 2:00 pm

Venue: India Habitat Centre

Workshop Programme

Time	Session	Resource Person	Objective/Particulars of Session
11:00 – 11:15 am	Welcome and Introduction	Mr. Paranjay Guha Thakurta, Eminent Journalist and Educator	<ul style="list-style-type: none"> • Welcome and introduction
11:15 – 11:40 am	Road Safety as a Public Health Issue	Dr. Etienne Krug, WHO	<ul style="list-style-type: none"> • General overview of global/regional trends in road safety • 5 pillars of Decade of Action of Road Safety • Overview of RS 10 project • Q&A

11:40 – 12:00 pm	Review and Analysis: Print Media Reporting on Road Crashes	Ms. Paramita Dasgupta, Team Leader, CMS Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Present the trends in media reporting on Road Safety • Address the gaps in reporting • Q&A
12:00 – 12:30 pm	Legislations Related to Traffic and Road Safety: Management and Enforcement	Mr. Satyendra Garg, Joint CP(Traffic), Delhi	<ul style="list-style-type: none"> • Outline laws and legislations related to traffic and road safety • Problems in management and enforcement of laws • Q&A
12:30 – 01:00 pm	Victims of road crashes and their families: A perspective	Dr. Aroona Broota, Professor (Retd.), Department of Psychology, University of Delhi	<ul style="list-style-type: none"> • How to interview victims of crash and their families • Q&A
01:00 – 02:00 pm	Exercise	Mr. Paranjay Guha Thakurta, Eminent Journalist and Educator	<ul style="list-style-type: none"> • Effective reporting on road safety issues: Moving from road crash coverage to road safety stories • Q&A • Feedback

2. Hyderabad

Date: 18 December, 2012

Time: 10:30 am – 2:00 pm

Venue: Katriya Hotel and Towers

3. Jalandhar

Date: 20 December, 2012

Time: 10:30 am – 2:00 pm

Venue: Hotel Ramada Jalandhar City Centre

For additional information, please contact

Chetali Kapoor

Sr. Project Executive - Advocacy, CMS

RESEARCH HOUSE | Saket Community Centre | New Delhi 110 017 | INDIA

Phone +91 11 2685 1660, 2686 4020 [Ext. 225]

Fax +91 11 2696 8282

Mobile +91 98999 79153

Website www.cmsindia.org

Media coverage

SAFETY FIRST COPS SAY STRICT ENFORCEMENT OF HELMET RULE LED TO REDUCTION. WORLD HEALTH ORGANISATION SAYS MAKE IT MANDATORY FOR WOMEN

Two-wheeler accident deaths fall by 22%, police credit helmets

ANANYA BIKARBAJ
NEW DELHI, NOVEMBER 27

THIS number of fatalities in two-wheeler accidents fell by 22 per cent this year till November 25. While the number of people killed in two-wheeler accidents in 2011 was 614, this year the number went down to 476.

According to traffic police, strict law enforcement and their drive to encourage people to wear helmets has led to the decrease. Police prosecuted 3,02,162 two-wheeler drivers and 52,541 pillion riders this year, against 2,94,978 drivers and 46,251 pillion riders in 2011.


Joint Commissioner of Police (Traffic) Subendra Gang said, "The argument that the fatality count reduces if the driver and pillion rider wear helmets stands true if you look at these figures. The decrease in number of people killed in two-wheeler accidents after strict law enforcement clearly indicates that wearing helmets can avert tragic deaths that we often hear of."

Speaking on road safety, the World Health Organisation (WHO) reiterated the need to make people aware and to strictly enforce the law to ensure that all those travelling on two-wheelers wear helmets. "When it comes to accidents, injuries to the head, neck are the most common of death, severe injury and disability those travelling on two-wheelers. In some countries, head injuries are estimated to account for up to 80 per cent of such fatalities," a WHO official said.

The WHO also stressed that only 40 per cent countries have a comprehensive helmet law that requires helmets to meet a specific standard. In many countries including India, law-providing officers for not wearing helmets but governments of several states not made it mandatory for women to wear helmets. The WHO official said helmets should be made mandatory, irrespective of gender.

"The skull of a woman is as vulnerable as that of a man. Helmets should be mandatory."

Earlier, the Delhi High Court had taken note of the issue. It had disposed of a PIL after recording the government's willingness to change laws which provided exceptions to women riders. The government later said it needed to look into reasons behind such exceptions before finalising any amendments.



FATALITY COUNT
Two-wheeler accidents account for 18 per cent of all traffic fatalities in India. This figure is 25 per cent in Delhi. Listed below are the figures for a few other countries.

AUSTRALIA	10%
JAPAN	20%
MALAYSIA	55%
THAILAND	70%

476 persons died in two-wheeler accidents this year, down from 614 in 2011.

इंडिया छोटी कारों का बड़ा बाजार है। लेकिन कार खरीदते वक्त ज्यादातर लोग मॉडल और कीमत में ही फंसे रह जाते हैं। सेफ्टी कभी उनकी प्राथमिकता नहीं होती। डब्ल्यूएचओ के ताजा आंकड़े बता रहे हैं कि यह गलती जानलेवा साबित हो रही है।

सस्ती कार, महंगा रिस्क

प्रशांत सोनी || नई दिल्ली

वर्ल्ड हेल्थ आर्गनाइजेशन (डब्ल्यूएचओ) के रोड सेफ्टी एक्सपर्ट्स का मानना है कि सड़क दुर्घटनाओं के दौरान सस्ती कारों में सवार लोगों के हादसे में मारे जाने की संभावना ज्यादा होती है, क्योंकि इन कारों में सेफ्टी फीचर्स बहुत कम या ना के बराबर होते हैं। डब्ल्यूएचओ के रोड सेफ्टी प्रोग्राम से जुड़े अधिकारी डॉ. एटिन कुर्ग का कहना है कि सस्ती कारें मुहैया कराने के लिए कार बनाने वाली कंपनियों को कई तरह के समझौते करने पड़ते हैं। इस वजह से वे इन कारों में उतने सेफ्टी फीचर्स नहीं दे पाते, जितने कि लगभगी कारों में। यही वजह है कि सड़क हादसों के दौरान इन छोटी कारों में सवार लोगों की मौतें ज्यादा होती हैं।

NBT राय

आजकल कार बनाने वाली कंपनियां सस्ती कारों में भी एयरबैग दे रही हैं लेकिन यह फीचर टॉप वैरिएंट्स में ही मिलता है। ऐसा होने से वे सेफ्टी फीचर एक सस्ती कार खरीदने वाले के बजट के बाहर चले जाते हैं। बजट बढ़ाने पर लोग एयरबैग से लैस सस्ती कार को बजाए उससे ऊपर के सेगमेंट की कार का उतना ही असुरक्षित बेस वैरिएंट खरीदना पसंद करते हैं। कंपनियों को सस्ती कारों के बेस वैरिएंट्स में भी एयरबैग जैसे सेफ्टी फीचर देने चाहिए। सीट बेल्ट जरूरी करने जैसे कानून की तबियत ही कार सेफ्टी फीचर्स को भी जरूरी बनाया जाए।

जरूरी सेफ्टी फीचर

एयरबैग

एक्सिडेंट होने पर यह सेकेंड के सोथे हिस्से से भी कम वक्त में खुलकर गाड़ी में बैठे शख्स के लिए कुशन का काम करता है।



एबीएस

आम ब्रेक पहियों से धिपक जाते हैं लेकिन एंटी लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस) ब्रेक लगाने पर गाड़ी को कंट्रोल में रखता है।



कितनी बढ़ेगी कीमत?

एक्सिडेंट की स्थिति में एयरबैग और एबीएस जैसे ऑप्शन आपकी जान बचाने में बेहद मददगार साबित होते हैं। लेकिन इनके लिए आपको थोड़ी ज्यादा कीमत चुकानी पड़ती है।

मारुति ऑल्टो 800

LXI वैरिएंट में सिर्फ ड्राइवर के लिए एयरबैग का ऑप्शन है। एयरबैग लेने पर एक्स शोरूम कीमत में 15 हजार रुपये बढ़ जाते हैं।



स्वंपे इर्गोन

सिर्फ टॉप वैरिएंट में ड्राइवर साइड एयरबैग मिलता है। बेस वैरिएंट और टॉप वैरिएंट में 96 हजार रुपये का फर्क है।



वेगन आर

VXI मॉडल में एबीएस का ऑप्शन है लेकिन 31 हजार रुपये ज्यादा चुकाने पड़ते हैं।



(खासियत अभीन)



48%

कार सवार मारे जाते हैं सड़क हादसों में

46%

शिकार बनते हैं राहगीर, साइकल या दूबोलर सवार

50%

तक घट जाती है मौत की संभावना सीट बेल्ट पहनने पर

(डब्ल्यूएचओ के भारत समेत दुनिया भर से जुटाए गए आंकड़ों के मुताबिक)

दिल्ली

हेलमेट पहनेंगे अगर कानून होगा सख्त

40 प्रतिशत तक हादसों में मौत का रिस्क हो सकता है कम 70 प्रतिशत तक जख्मी होने का रिस्क कम किया जा सकता है 163 देशों में हेलमेट पहनने संबंधी कानून लागू किए गए हैं 40 प्रतिशत देश ऐसे हैं, जहां हेलमेट की क्वालिटी के स्टैंडर्ड तय हैं

विश्व संवाददाता नई दिल्ली

अभिभावक (इन्फ्यूचर्स) की एक स्टडी से पता चलता है कि बाइक चालने वाले हेलमेट पहनने से बाइक हादसों में मौत होने की रिस्क 40 प्रतिशत और जख्मी होने की रिस्क 70 प्रतिशत तक कम हो जाती है। अगर हेलमेट पहनने के कानून को सख्त में लाना किया जाए, तो करीब 90 प्रतिशत लोग हेलमेट पहनकर बाइक चालेंगे। इसके अलावा एक महीना पूर्व से इन्फ्यूचर्स को यह भी पता चला है कि करीब 163 देशों में राष्ट्रीय या राज्य स्तर पर हेलमेट पहनने संबंधी कानून तो हैं, लेकिन इनमें से कई देशों ने अलग-अलग अक्षरों पर अलग-अलग कानों के जगह को हेलमेट पहनने से छूट दे रखी है। इनमें एकमात्र को कार्टून में लेकर धार्मिक कारण तक शामिल हैं। इन्फ्यूचर्स की सर्वे रिपोर्ट के मुताबिक दुनिया में 74 प्रतिशत देश ऐसे हैं, जहां हेलमेट पहनने के लिए सख्त कानून है, लेकिन इनमें से केवल 40 प्रतिशत देश ऐसे हैं, जहां सख्त कानून के साथ साथ हेलमेट की क्वालिटी से संबंधित धारणा भी निर्धारित किए हुए हैं। इन्फ्यूचर्स के गैर सैफ्टी प्रोग्राम से जुड़े अधिकारियों का प्युब्लिक ऑपिनियन सर्वे के निष्कर्ष से हेलमेट पहनना जरूरी है। हालांकि इन्फ्यूचर्स धार्मिक धारणाओं का पूरा सम्मान करता है, लेकिन सख्त के तहत ही हेलमेट पहनने का



अनिवार्य होना चाहिए। इस मामले में जैडर या किसी भी अन्य अक्षर पर कोई भेदभाव नहीं होना चाहिए। कुर्तों का कारण है कि भारत में भी इस संबंध में सख्त कानून तो है। लेकिन उसका सख्ती से पालन सुनिश्चित करने की जरूरत है। उन्होंने पॉलिटेक्निकों के लिए भी हेलमेट अनिवार्य करने की बकवास की। और 'कमिशन (ट्रैफिक) सॉल्यूट' ग्रां. के

मुताबिक दिल्ली में पॉलिटेक्निकों और मिडल समुदाय के लोगों को हेलमेट पहनने से छूट है। लेकिन बिना हेलमेट पहने टू बीएस चालने या उस पर सवारा करने वाले अन्य लोगों के खिलाफ ट्रैफिक पुलिस पूरी सख्ती से एक्शन ले रही है। पिछले साल 15 नवंबर तक बिना हेलमेट पहने बाइक चालने वाले 2,94,978 और बिना हेलमेट पहने टू बीएस पर पीछे

बैठने वाले 46,251 लोगों के पालन करते हुए, जबकि इस साल इसी समय सीमा के दौरान बिना हेलमेट पहने बाइक चलने वाले 3,02,182 लोगों के और पिछले हेलमेट बाइक पर पीछे बैठने वाले 53,541 लोगों के पालन करते हुए। इसी का मतलब है कि इस साल बाइक हादसों में टू बीएस सवारी को मौत के खतरे में 40 प्रतिशत तक की कमी आई है। दिल्ली में पिछले साल 15 नवंबर तक 599 बाइक हादसों में 614 टू बीएस सवारी को मौत हुई, जबकि इस साल 460 बाइक हादसों में 476 टू बीएस सवारी को मौत हुई।

हाल में सख्त टू बीएस की एक स्टडी से भी यह खुलासा हुआ है कि 2010 और 2011 के बीच सुविभाजित में पालन हुए 2,178 लोगों को इन्जन के लिए खांदा लगाया गया था। इस दौरान जब एम एम कि टू बीएस पहने बाइक तो 48.32 प्रतिशत लोगों ने हेलमेट पहन रखा था, लेकिन पीछे बैठने वाले बाइक के केवल 4.4 प्रतिशत महिलाओं ने हेलमेट पहना। पुरुषों में 56 प्रतिशत ने टू बीएस पहने बाइक और 37.14 प्रतिशत ने पीछे बैठने वाला हेलमेट पहनना था। एम एम कि टू बीएस के तहत यह स्पष्ट भी यह पता चला है कि ज्यादातर हादसों में बाइक सवारी को मौत फिर से घंटों लगने की बकवास होती है। हेलमेट पहनने से इनकी संख्या 45 प्रतिशत तक कम हो जाती है। इन्फ्यूचर्स सख्त को टू बीएस सवारी सभी लोगों के लिए हेलमेट अनिवार्य करवा देंगे।

जुर्माना बढ़ेगा तो सुधर जाएगी दिल्ली

ट्रैफिक पुलिस के संयुक्त आयुक्त सत्येंद्र गर्ग ने की पैरवी

अमर उजाला ब्यूरो

नई दिल्ली। दिल्ली में बाइक हादसों और ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन के पीछे एक बड़ा कारण जुर्माना भी है। इसे बढ़ाया जाना चाहिए। इससे हादसों में कमी आएगी। राज्यभर में जुर्माना बढ़ाने वाला संशोधन विधेयक पास हो जाए है, जबकि संसदभर में अटकल है। दिल्ली ट्रैफिक पुलिस के संयुक्त आयुक्त सत्येंद्र गर्ग ने इन्फ्यूचर्स को और से आर्थोपैडियल गैरवेल सोडिया, फर्नेचर और रोड सेफ्टी से जुर्माना बढ़ाने जल्द जाने की पैरवी की। उन्होंने कहा कि केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 में बस और केंद्रीय मोटर वाहन विधेय, 1989 में अलग-अलग से रोड वाहतू अभिन संशोधन विधेयक पारित करने की जरूरत है। जबकि इन से लागू करने हुए हैं, इसलिए रोड वाहतू अभिन पर 100 रुपये का जुर्माना करने बड़ा नहीं फल। विदेशों की बात करते तो रोड वाहतू अभिन पर जुर्माने में 70 हजार, यूरोप में 19.6 हजार, अस्ट्रेलिया में 15.3 हजार, अमेरिका में 5929 और फ्रांस में 1350 रुपये का जुर्माना है। ऑथोपैडियल गैरवेल के दौरान लोग में सुधार पर 2 हजार रुपये का जुर्माना था जो उनमें कोई नहीं जाता था। जब-जब कार्रवाई तेज की गई है तब तो जुर्माने काले में कमी आई है। बिना धन के ट्रैफिक नियमों में भारी जुर्माने शामिल हैं। एम्बोसमेंट में कैपचर और कार्रवाई का इलाज अतिरिक्त होता है। जबकि भारत इन दोनों पहलुओं में अभी पिछड़ा है। देश में बाइक हादसों का दर है। सर्व



ट्रैफिक ट्रैफिक सेंटर में हुई नेशनल मीडिया वर्कशॉप में अतिथि वक्ता

2012 में 73,650 हादसों में 84,674 मौत हुई थी। जबकि वर्ष 2011 में 1.21 लाख हादसों हुए जिसमें 1.42 लाख लोगों की मौत हो गई।

नई दिल्ली। राजधानी में सख्त फीकर लाने चलाने का ही संकल्प बंद नहीं है। ट्रैफिक पुलिस ने जब 2010 से 2012 के बीच डेटा को कार्रवाई की है। ट्रैफिक पुलिस अधिकाधिक का कानून है। इस सख्त फीकर लाने चलाने का ही संकल्प बंद नहीं है। ट्रैफिक पुलिस के संयुक्त आयुक्त सत्येंद्र गर्ग ने बताया कि अगस्त 2010 से पहले सख्त फीकर लाने चलाने पर दिल्ली जुर्माने का प्रस्ताव था। अब उनमें जोड़ दे जुर्माने लाने का अलावा न्यूनतम निश्चित जुर्माने का प्रस्ताव है।

देश में हर मिनट में हो रहा सड़क हादसा

नई दिल्ली (ब्यूरो)। शुक्रवार को सड़क हादसों में इनमें होने वाली मौतें बढ़ रही हैं, वहीं अलग-अलग देशों में घटती दिशा भी और बढ़ रही है। यहां हर मिनट में एक एम्बोसमेंट और हर मिनट में एक सड़क हादसा की खबर आती है। इन विचारों का साथ ही सड़क हादसों में भी बढ़ रही है। हादसों के अलग-अलग कारण होते हैं, जिसमें बाइक ट्रैफिक, एम्बोसमेंट व जलवायु का होना भी शामिल है।

सत्येंद्र गर्ग ने सड़क हादसों की रिपोर्ट के अलग-अलग मुद्दों के पालन को लेकर कहा कि बाइक हादसों में घटती दिशा भी और बढ़ रही है। यहां हर मिनट में एक एम्बोसमेंट और हर मिनट में एक सड़क हादसा की खबर आती है। इन विचारों का साथ ही सड़क हादसों में भी बढ़ रही है। हादसों के अलग-अलग कारण होते हैं, जिसमें बाइक ट्रैफिक, एम्बोसमेंट व जलवायु का होना भी शामिल है।

विश्व स्वास्थ्य संगठन की रिपोर्ट से खुलासा 3.5 मिनट में सड़क हादसों से एक मौत हो जाती है 90 फीसदी मौतें तिब्बत/मध्यम वर्ग वाले देशों में होती हैं

जीआइएस से संस्थाओं का सुरक्षा प्रबंधन दिल्ली सरकार और विभिन्न एम्बोसमेंट और विभिन्न एम्बोसमेंट का जोड़ना से आर्थोपैडियल गैरवेल के दौरान लोग में सुधार पर 2 हजार रुपये का जुर्माना था जो उनमें कोई नहीं जाता था। जब-जब कार्रवाई तेज की गई है तब तो जुर्माने काले में कमी आई है। बिना धन के ट्रैफिक नियमों में भारी जुर्माने शामिल हैं। एम्बोसमेंट में कैपचर और कार्रवाई का इलाज अतिरिक्त होता है। जबकि भारत इन दोनों पहलुओं में अभी पिछड़ा है। देश में बाइक हादसों का दर है। सर्व

ट्रैफिक हवलदार से नहीं बचेगा चोरी का वाहन

नई दिल्ली | त्रिषट संवाददाता

कवायद

चोरी हुआ वाहन भले ही दिल्ली पुलिस की नजर में न आए, मगर ट्रैफिक हवलदार उसे पकड़ने से नहीं चूकेगा। ट्रैफिक पुलिस को मिलने वाली ई-चालान मशीन में यह सुविधा रहेगी। ई-चालान मशीन में लगे छोटे से कैमरे के सामने जब वाहन का रजिस्ट्रेशन नंबर आएगा तो गाड़ी का सारा रिकार्ड स्क्रीन पर होगा। चूंकि इस मशीन में दिल्ली के सभी वाहनों का रिकार्ड होगा, इसलिए चोरी हुआ वाहन लंबे समय तक सड़क पर नहीं दौड़ सकेगा। वाहन का चेसी नंबर डालने से भी वाहन का रिकार्ड सामने आ जाएगा।

दो-तीन सप्ताह में 12 सौ ट्रैफिक पुलिसकर्मियों को ई-चालान मशीन मुहैया कराई जाएगी। इस मशीन में ड्राइवर और वाहन, दोनों का रिकार्ड सुरक्षित होगा। ट्रैफिक नियमों की उल्लंघना या फिर सदिह के चलते किसी वाहन का नंबर ई-चालान मशीन में डालते ही उसका अपडेट रिकार्ड सामने आ जाएगा। चोरी का वाहन है तो ई-चालान मशीन तुरंत बता देगी। ज्वाइंट सीपी (ट्रैफिक) सत्येंद्र गर्ग ने बताया कि जो ट्रैफिक पुलिसकर्मी ई-चालान मशीन का इस्तेमाल करेगा, उसे अलग से पासवर्ड रखना होगा। ट्रैफिक पुलिस की शफ्ट ड्यूटी के तहत यह प्रावधान किया गया है। यदि कैश चालान होता है तो मीकेटर ही ई-चालान मशीन से छोटी रिहाप भेलेगी। कोर्ट चालान हुआ है तो ट्रैफिक पुलिस ए-4 साइज के पेज पर प्रिंट

- ई चालान मशीन चोरी के वाहनों पर भी नजर रखेगी
- सर्वर खुद तैयार करेगा प्रतिदिन की चालान रिपोर्ट
- मशीन में वाहन का रजिस्ट्रेशन नंबर डालते ही सारा रिकार्ड सामने आ जाएगा

बाहर के वाहनों का रिकॉर्ड

पहले दिल्ली में दर्ज वाहनों का रिकार्ड सुरक्षित किया जाएगा। उसके बाद दिल्ली से बाहर के वाहनों का रिकार्ड भी मुख्य सर्वर में डालने का प्रयास होगा।

रोज बनेगी चालान रिपोर्ट

कहां पर कितने चालान हुए, किस उल्लंघन के तहत और कितना जुर्माना हुआ, यह सब रिकार्ड तैयार करने के लिए ट्रैफिक पुलिस को मायापत्ची नहीं करनी पड़ेगी। सर्वर प्रतिदिन चालान रिपोर्ट तैयार करेगा।

रोज बनेगी चालान रिपोर्ट

ई-चालान मशीन के जरिए वाहन चालक मीकेटर पर ही क्रेडिट कार्ड और डेबिट कार्ड से चालान भर सकता है। हालांकि अभी इस योजना के शुरू होने में थोड़ा समय लगेगा।

निकालकर उसे अदालत में भेज देगी जिसके बाद व्यक्ति को वहां आकर चालान भरना होगा।