

# ट्रैफ़िक एन्फ़ोर्समेंट (यातायात प्रवर्तन)

सड़क सुरक्षा को बेहतर बनाने के लिए शेरिफ़  
ऑफ़िस की कार्यप्रणालियों में बदलाव

इनके सहयोग से तैयार किया गया:

Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power  
Washington, Transportation Choices Coalition, तथा Washington  
for Black Lives, Washington Community Alliance की एक परियोजना

नवंबर 2025



King County

**OLEO**

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

# ट्रैफिक एन्फोर्समेंट (यातायात प्रवर्तन)

सड़क सुरक्षा को बेहतर बनाने के लिए शेरिफ ऑफिस की कार्यप्रणालियों में बदलाव

## विषय-सूची

विषय-सूची .....	3
परिचय .....	5
King काउन्टी में यातायात सुरक्षा और प्रवर्तन की स्थिति .....	8
जनसंपर्क अभियान चरण .....	8
शेरिफ ऑफिस की वर्तमान कार्यप्रणालियां .....	9
नीतिगत अनुशंसाएं तैयार करना .....	10
अनुशंसा .....	11
अनुशंसा 1 .....	12
अनुशंसा 2 .....	15
अनुशंसा 3 .....	17
अनुशंसा 4 .....	20
निष्कर्ष .....	22
अंत-टिप्पणियां .....	23

## रिपोर्ट तैयारकर्ता:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter, एवं  
Katy Kirschner

**साझेदारों के साथ प्रारंभिक बैठकें:** Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, तथा Washington Community Alliance की एक परियोजना Washington for Black Lives के योगदानों के साथ



EASTSIDE  
FOR ALL



People  
Power  
Washington

Transportation Choices



WASHINGTON FOR  
BLACK  
LIVES

## रिपोर्ट संपादनकर्ता:

Liz Dop



# OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

**King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO); शेरिफ ऑफिस (Sheriff Office) के कामकाज की स्वतंत्र रूप से समीक्षा व देखरेख करता है।** हम तथ्यों/आंकड़ों पर आधारित समीक्षाएं एवं स्वतंत्र जांच-पड़ताल करते हैं और ऐसी साक्ष्य-आधारित नीतिगत अनुशंसाएं तैयार करते हैं जो कम्युनिटी-गाइडेड (समुदाय द्वारा मार्गदर्शित) तथा इक्विटी (समानता) पर आधारित होती हैं। इन अनुशंसाओं को तैयार करने हेतु OLEO, समुदाय-आधारित संगठनों के साथ साझेदारी करता है एवं सहयोग स्थापित करता है।

## OLEO से संपर्क करें

☎ फ़ोन: 206-263-8870

✉ ई-मेल: [OLEO@kingcounty.gov](mailto:OLEO@kingcounty.gov)

🌐 वेब: [kingcounty.gov/OLEO](http://kingcounty.gov/OLEO)

**डेटा पर एक टीप:** शोध निष्कर्षों की शुद्धता और प्रासंगिकता बनाए रखने के प्रयोजन से, OLEO ने यथासंभव रूप से King काउन्टी से संबंधित डेटा का ही उपयोग किया है। हालांकि, जिन मामलों में काउन्टी-स्तर का डेटा उपलब्ध नहीं होता, वहां OLEO अपने शोध निष्कर्षों को सूचित करने के लिए राज्य-स्तर या राष्ट्रीय-स्तर के डेटा पर निर्भर करता है।

वैकल्पिक फ़ॉर्मेट्स उपलब्ध हैं।

कॉल करें: 206-263-8870 या TTY: 711.

## कार्यकारी सारांश

### यह रिपोर्ट: पद्धति एवं समुदाय-मार्गदर्शित प्रक्रिया

इस रिपोर्ट में, OLEO और इसके सामुदायिक साझेदार शेरिफ ऑफिस की यातायात प्रवर्तन प्रणालियों का मूल्यांकन किया गया है तथा और अधिक डेटा-आधारित, न्यायसंगत एवं सुरक्षा-केन्द्रित यातायात प्रवर्तन रणनीति विकसित करने के लिए चार अनुशंसाएं जारी की गई हैं।

यह रिपोर्ट OLEO की पहली समुदाय-मार्गदर्शित नीति परियोजना है—जिसे Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, तथा Washington Community Alliance की एक परियोजना Washington for Black Lives के योगदानों के साथ पूर्ण किया गया है।<sup>1</sup>

रिपोर्ट तैयार करने की प्रक्रिया में, OLEO व उसके साझेदारों ने King काउन्टी के सड़क उपयोगकर्ताओं के यातायात संबंधित खतरों, सुरक्षा-चिन्ताओं और प्रवर्तन रणनीतियों पर आधारित उनकी प्राथमिकताओं और विचारों को सुना गया। OLEO ने शेरिफ ऑफिस के स्टाफ के साथ साक्षात्कार भी किए, ताकि यातायात प्रवर्तन को लेकर एजेन्सी की नीति, नियमों व प्रणालियों के बारे में विस्तृत जानकारी प्राप्त की जा सके। OLEO ने शेरिफ ऑफिस के वर्ष 2020 से 2024 तक के यातायात प्रवर्तन डेटा का विश्लेषण किया ताकि King काउन्टी में वर्तमान यातायात प्रवर्तन की तस्वीर को बेहतर ढंग से समझा जा सके और साथ ही देश भर के समकक्ष अधिकार-क्षेत्रों में अपनाई गई सर्वोत्तम प्रणालियों व नीतिगत पद्धतियों का सर्वेक्षण किया। शोध से प्राप्त सभी निष्कर्ष OLEO के साझेदारों के समक्ष प्रस्तुत किये गए। इस रिपोर्ट में जारी की गई समुदाय-मार्गदर्शित चार अनुशंसाएं OLEO के साझेदारों के सहयोग से तैयार की गई हैं और उनके द्वारा अनुमोदित की गई हैं।

### यातायात सुरक्षा और प्रवर्तन की स्थिति

यद्यपि शेरिफ ऑफिस द्वारा यातायात सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकताओं में रखा जाता है, परन्तु एजेन्सी के पास यातायात प्रवर्तन के लिए कोई अतिव्यापी रणनीति मौजूद नहीं है। इसके बजाय, प्रवर्तन कार्य विशिष्ट डेप्यूटीज़ के विवेकाधिकार पर छोड़ दिया गया है, जिसके कारण यातायात प्रवर्तन एक असंगत और जोड़-तोड़कर अपनायी गई पद्धति बन गया है। शेरिफ ऑफिस द्वारा अपने सभी प्रभागीय क्षेत्रों (प्रीसिक्ट्स) में यातायात प्रवर्तन को मार्गदर्शित करने हेतु डेटा का निरन्तर उपयोग नहीं किया जाता है, साथ ही सभी ट्रैफिक स्टॉप्स का पूर्ण व विस्तृत डेटा भी इकट्ठा नहीं किया जाता है। इसका परिणाम यह होता है कि शेरिफ ऑफिस के पास यह आकलन करने की क्षमता नहीं होती कि उसकी यातायात प्रवर्तन कार्रवाइयां कितनी कारगर हैं या उनमें किन तरीकों से सुधार लाया जा सकता है। इसके अलावा, चूंकि शेरिफ ऑफिस द्वारा ट्रैफिक स्टॉप्स से जुड़ी जनसांख्यिकीय जानकारी एकत्र नहीं की जाती, इसलिए वह यह नहीं आंक सकता है कि यातायात उल्लंघनों का प्रवर्तन न्यायसंगत रूप से हो रहा है या इससे किसी प्रकार की असमानता उत्पन्न हो रही है।

OLEO के विश्लेषण में पाया गया कि वर्ष 2020 से 2024 के दौरान शेरिफ ऑफिस द्वारा दर्ज किये गए ट्रैफिक स्टॉप्स में से आधे से अधिक (52%) ऐसे उल्लंघन थे जिनमें ड्राइवर खुद के लिए या दूसरों के लिए कोई पहचाने जा सकने वाले जोखिम उत्पन्न नहीं कर रहा था, जैसे कि एक्सपायर्ड रजिस्ट्रेशन या टूटी हुई टेललाइट। **OLEO's के निष्कर्ष दर्शाते हैं कि शेरिफ ऑफिस के पास सीमित संसाधनों का प्रभावी उपयोग करने और अपना ध्यान डेटा-आधारित तथा सुरक्षा-केन्द्रित यातायात प्रवर्तन रणनीतियों पर केन्द्रित करने के महत्वपूर्ण अवसर मौजूद हैं।**

पूरे Washington के तथा राष्ट्रीय स्तर पर, पक्षसमर्थक यह मांग कर रहे हैं कि कानून प्रवर्तन संसाधनों का उपयोग यातायात से होने वाली मौतों को कम करने पर केन्द्रित किया जाए, और साथ ही यातायात प्रवर्तन की पारंपरिक कार्यप्रणालियों से उत्पन्न नस्लीय एवं आर्थिक असमानताओं का समाधान भी किया जाए। शोध दर्शाता है कि संयुक्त राज्य अमेरिका में ट्रैफिक स्टॉप्स की कार्रवाई रंगभेद-प्रभावित समुदायों व कम आय वाले समुदायों को अनुपातहीन रूप से प्रभावित करती है।<sup>1</sup> OLEO और इसके साझेदारों ने इस रिपोर्ट में दी गई अनुशंसाओं को इस तरह तैयार किया है जिससे यातायात प्रवर्तन में मौजूद असमानताओं को दूर किया जा सके और King काउन्टी के सभी सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए यातायात सुरक्षा में सुधार लाया जा सके।

<sup>1</sup> सामुदायिक मार्गदर्शन फ्रेमवर्क प्रक्रिया के बारे में और अधिक यहां पढ़ें।

## अनुशंसाएं

1.

नीति-मार्गदर्शन में संशोधन कर सुरक्षा-संबंधित ट्रैफिक उल्लंघनों के प्रवर्तन को प्राथमिकता दी जाए, गैर-सुरक्षा-संबंधित ट्रैफिक स्टॉप्स को सीमित किया जाए, और एक डेटा-आधारित, एजेन्सी-व्यापी यातायात प्रवर्तन रणनीति तैयार की जाए।

- 1.1 सुरक्षा-संबंधी स्टॉप्स को प्राथमिकता दी जाए।
- 1.2 गैर-सुरक्षा-संबंधित ट्रैफिक स्टॉप्स को सीमित किया जाए।
- 1.3 यातायात सुरक्षा को बढ़ाने के लिए डेप्यूटीज़ को डेटा-आधारित मार्गदर्शन प्रदान किया जाए।
- 1.4 ऐसे गैर-दण्डात्मक उपायों को प्राथमिकता दी जाए जो यातायात उल्लंघनों के मूल कारणों का समाधान करते हों।

2.

ड्राइवर्स के अधिकारों को बढ़ावा देने और प्रवर्तन में नस्लीय असमानताओं को कम करने के लिए, ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान पूछताछ को सीमित किया जाए और सहमति-आधारित तलाशी को प्रतिबंधित किया जाए।

- 2.1 डेप्यूटीज़ के लिए यह अनिवार्य किया जाए कि ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान उनकी किसी भी पूछताछ का दायरा केवल उस प्राथमिक कारण तक सीमित हो, जिसके कारण वाहन रोका गया था।
- 2.2 डेप्यूटीज़ के लिए यह अनिवार्य किया जाए कि वे ड्राइवर से प्रथम संपर्क होते ही उसे रोके जाने का प्राथमिक कारण तुरन्त बताएं।
- 2.3 ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान “सहमति-आधारित तलाशियों” को प्रतिबंधित किया जाए।

3.

हर एक ट्रैफिक स्टॉप का डेटा—जनसांख्यिकी जानकारी सहित—संकलित किया जाए तथा पारदर्शिता एवं जवाबदेही को प्रोत्साहित करने के लिए डेटा कलेक्शन, स्टोरेज और विश्लेषण की सर्वोत्तम कार्यप्रणालियां अपनाई जाएं।

- 3.1 हर एक ट्रैफिक स्टॉप का डेटा एकत्र किया जाए और इसका विश्लेषण किया जाए।
- 3.2 ट्रैफिक स्टॉप्स का जनसांख्यिकीय संबंधी डेटा एकत्र किया जाए और इसका विश्लेषण किया जाए।
- 3.3 डेटा कलेक्शन की प्रणालियों को अधिक सरल और कुशल बनाया जाए।

4.

यदि शेरिफ ऑफिस स्वचालित यातायात प्रवर्तन का विस्तार करने पर विचार कर रहा है, तो सबसे पहले King काउन्टी को एक स्वतंत्र व्यवहार्यता व समानता अध्ययन कराया जाना चाहिए तथा स्वचालित प्रवर्तन के संभावित कार्यान्वयन पर व्यापक सामुदायिक सहभागिता को अनिवार्य बनाया जाना चाहिए।

- 4.1 जब तक कि एक स्वतंत्र व्यवहार्यता व समानता अध्ययन यह सिद्ध न कर दे कि निजता एवं समानता से जुड़ी चिन्ताओं को प्रभावी रूप से कम किया जा सकता है, तब तक शेरिफ ऑफिस को नये या विस्तारित स्वचालित यातायात प्रवर्तन उपाय नहीं अपनाने चाहिए।
- 4.2 स्वचालित प्रवर्तन के संभावित विस्तार संबंधी सभी भविष्यगत योजनाएं सामुदायिक-भागीदारी के साथ तैयार की जानी चाहिए और उनका लक्ष्य यातायात सुरक्षा जोखिमों के मूल कारणों की पहचान कर उन्हें कम करना होना चाहिए।

## परिचय

हाल के वर्षों में यातायात से होने वाली मौतों के चिन्ताजनक रुझानों के साथ-साथ यातायात सुरक्षा से जुड़े पक्ष-समर्थन प्रयासों में भी बढ़ोत्तरी हुई है।

संयुक्त राज्य अमेरिका में वाहन-दुर्घटनाएं मौतों के प्रमुख कारणों में से एक है।<sup>2</sup> राष्ट्रीय स्तर पर, COVID-19 महामारी के दौरान यातायात से होने वाली मौतों में तेज़ वृद्धि हुई, और जबकि पिछले कुछ वर्षों में देशभर में यातायात से जुड़ी मौतों में धीमा सुधार दिखाई दिया है, परन्तु Washington स्टेट में प्रगति और भी धीमी रही है, जहां वर्ष 2023 में यातायात मृत्यु 33 वर्ष के उच्चतम स्तर पर पहुंच गई।<sup>3</sup> King काउन्टी में भी इसी तरह के रुझान सामने आए हैं; वर्ष 2020 से 2024 के दौरान शेरिफ ऑफिस के अधिकार-क्षेत्र में 118 घातक दुर्घटनाएं दर्ज की गई थीं।<sup>4</sup>

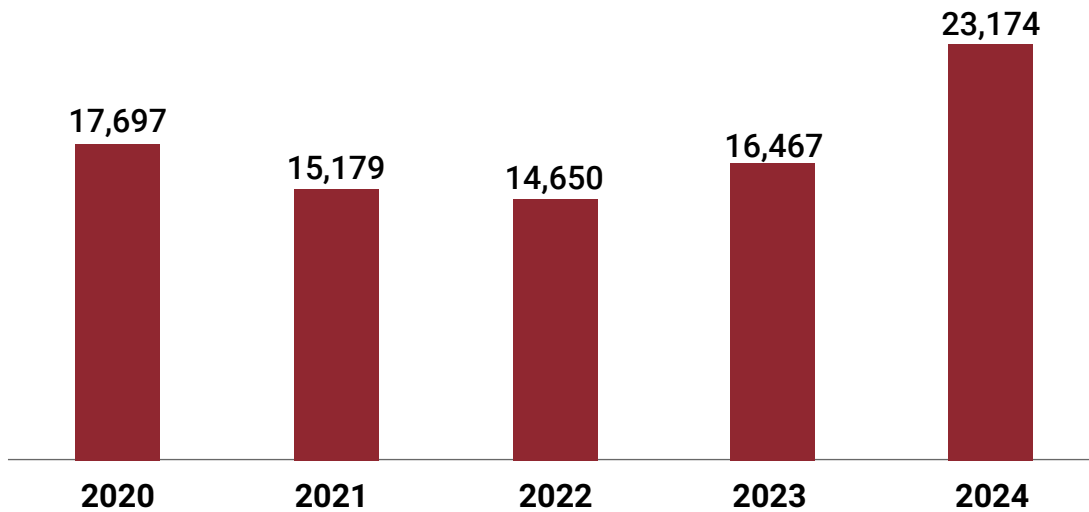
**33 वर्षों में सर्वाधिक यातायात दुर्घटना मृत्यु दर**



COVID-19 महामारी के दौरान, जब सड़क पर कम वाहन चल रहे थे और पब्लिक हेल्थ एक्सपर्ट्स लोगों के बीच संपर्क को कम से कम रखने का आग्रह कर रहे थे, तब कई अधिकार-क्षेत्रों में यातायात प्रवर्तन गतिविधियों में कटौती की गई।<sup>5</sup> King काउन्टी में भी यातायात प्रवर्तन के रुझान में यही पैटर्न रहा—वर्ष 2020 से 2022 के बीच ट्रैफिक स्टॉप्स की दर में गिरावट आई, और फिर वर्ष 2023 से 2024 के बीच यह दर 40% बढ़ गई।<sup>6</sup>

इस गिरावट के बावजूद, ट्रैफिक स्टॉप्स अब भी आमजनों और King काउन्टी के डेप्यूटीज़ के बीच बार-बार होने वाले संपर्क बने हुए हैं;<sup>7</sup> जिनमें वर्ष 2020 से 2024 के दौरान डेप्यूटीज़ ने 87,000 से भी ज़्यादा ट्रैफिक स्टॉप्स किए।<sup>8</sup> हालांकि, इन स्टॉप्स के प्रभाव समानता से महसूस नहीं किये गए। राष्ट्रीय स्तर पर किए गए शोध लगातार यह दर्शाते हैं कि ट्रैफिक स्टॉप्स और उनसे जुड़ी खोज प्रक्रियाओं में नस्लीय पक्षपात और प्रोफ़ाइलिंग बनी रहती है, जिसका असर कम-आय वाले समुदायों पर अनुपातिक रूप से अधिक पड़ता है।<sup>9</sup>

**वर्ष 2024 में शेरिफ ऑफिस के ट्रैफिक स्टॉप्स में, उससे पहले के चार वर्षों की तुलना में, उल्लेखनीय वृद्धि हुई।**



<sup>b</sup> “शेरिफ ऑफिस के क्षेत्राधिकार” से तात्पर्य अनिगमित King काउन्टी में काउन्टी द्वारा अनुरक्षित सड़कों तथा Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish, एवं Woodinville कॉन्ट्रैक्ट सिटीज़ की सीमाओं के भीतर आने वाली सड़कों से है। King काउन्टी एयरपोर्ट, मेट्रो तथा Sound Transit एजेन्सीज़ को भी शेरिफ ऑफिस के क्षेत्राधिकार में शामिल किया गया है।

राष्ट्रीय स्तर पर और राज्य स्तर पर, पक्ष-समर्थक और नीति-निर्माता ऐसे रचनात्मक समाधान लागू करने पर कार्य कर रहे हैं जिनका उद्देश्य हमारी सड़कों को सुरक्षित बनाना है, साथ ही ऐसे अनुचित यातायात प्रवर्तन को कम करना है जिससे नस्लीय और आर्थिक असमानताओं को बढ़ावा मिलता है।<sup>10</sup> पक्ष-समर्थक लंबे समय से यह तर्क देते आए हैं कि छोटे-मोटे यातायात उल्लंघनों का प्रवर्तन हमारी सड़कों को अधिक सुरक्षित नहीं बनाता,<sup>11</sup> इतिहास बताता है कि ऐसे उल्लंघनों का इस्तेमाल रंगभेद से पीड़ित जनों और कम-आय वाले समुदायों को निशाना बनाने के लिए किया गया है, और इससे इन समूहों के लिए असमान परिणाम उत्पन्न होते हैं,<sup>12</sup> साथ ही इससे अधिकारियों का ध्यान ज़्यादा गंभीर उल्लंघनों से हट जाता है—जैसे कि नशे में या असमर्थ अवस्था में वाहन चलाना, कहीं और ध्यान देकर ड्राइव करना, सीट-बेल्ट जैसे सुरक्षा बंधनों का उपयोग न करना और नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाना—जो यातायात से होने वाली मौतों के कुछ प्रमुख कारण हैं।<sup>13</sup> जब क़ानून प्रवर्तन एजेन्सीज़ डेटा-उपयोग की क्षमता बढ़ाती हैं, तब प्रवर्तन को सबसे ज़्यादा गंभीर यातायात सुरक्षा संबंधी सरोकारों पर केन्द्रित करने के अवसर भी बढ़ जाते हैं। नयी उभरती प्रौद्योगिकियां—जब सही ढंग से और समुदाय-मार्गदर्शित तरीके से उपयोग की जाती हैं—तब वे क़ानून प्रवर्तन संसाधनों पर भार कम करने के साथ-साथ सुरक्षित ड्राइविंग को भी बढ़ावा दे सकती हैं। कुल मिलाकर, नये शोध और समान अधिकार-क्षेत्रों में अपनाई गई रचनात्मक पद्धतियां—पारंपरिक यातायात प्रवर्तन के नकारात्मक प्रभावों को कम करने तथा सड़कों को और अधिक सुरक्षित बनाने में सहायक हो सकती हैं।

## यातायात सुरक्षा पर King काउन्टी के ऑडिटर की रिपोर्ट

King काउन्टी के ऑडिटर ऑफिस (ऑडिटर ऑफिस [Auditor's Office]) ने वर्ष 2022 में शेरिफ ऑफिस की यातायात प्रवर्तन से संबंधित रणनीतियों और कार्यप्रणालियों का ऑडिट किया। रिपोर्ट में यह उजागर हुआ कि एजेन्सी न तो यातायात प्रवर्तन की एकीकृत रणनीति अपनाती है, और न ही इस बात का आकलन करती है कि क्या डेप्यूटीज़ की प्रवर्तन कार्रवाइयां एजेन्सी के लक्ष्यों के साथ सुसंगत हैं या क्या ये कार्रवाइयां ट्रैफिक सुरक्षा पर कोई प्रभाव डालती हैं। इसके परिणामस्वरूप, शेरिफ ऑफिस के अधिकार-क्षेत्र में यातायात प्रवर्तन अलग-अलग क्षेत्रों में अलग-अलग होता है। शेरिफ ऑफिस द्वारा ट्रैफिक स्टॉप्स के लिए ट्रैफिक डेटा को व्यवस्थित तरीके से एकत्र नहीं किया जाता है, और न ही यह परखा जाता है कि क्या इसके डेप्यूटीज़ द्वारा संचालित ट्रैफिक स्टॉप्स में कोई असमानताएं मौजूद हैं। एकत्र किये गए सीमित डेटा का विश्लेषण करते हुए, ऑडिटर ऑफिस ने यह निष्कर्ष निकाला कि श्वेत अधिकारियों द्वारा अश्वेत वाहन चालकों के विरुद्ध बलप्रयोग की संभावना, अन्य नस्लीय समूहों के वाहन चालकों की तुलना में अधिक थी।



अपने निष्कर्षों के आधार पर, ऑडिटर ऑफिस द्वारा शेरिफ ऑफिस के लिए तीन अनुशंसाएं जारी की गईं। इस रिपोर्ट के प्रकाशित होने तक, शेरिफ ऑफिस ने इनमें से किसी भी अनुशंसा को लागू नहीं किया है।

### अनुशंसा 1


“King काउन्टी शेरिफ ऑफिस को यातायात प्रवर्तन के उद्देश्यों की पहचान करनी चाहिए और उन उद्देश्यों को हासिल करने के लिए रणनीतियां तैयार एवं लागू करनी चाहिए, साथ ही अपने समग्र सुरक्षा लक्ष्य की प्रगति को मापने के लिए डेटा का उपयोग भी करना चाहिए।

### अनुशंसा 2

King काउन्टी के शेरिफ ऑफिस को अनिगमित एरिया कमान्डर्स, कॉन्ट्रैक्ट पार्टनर्स तथा King काउन्टी के डिपार्टमेंट ऑफ़ लोकल सर्विसेज़, रोड सर्विसेज़ डिवीज़न (Department of Local Services Road Services Division) के साथ समन्वय करना चाहिए, ताकि यातायात सुरक्षा से जुड़े उद्देश्यों और रणनीतियों का काउन्टी के लक्ष्यों के अनुरूप होना सुनिश्चित किया जा सके।

### अनुशंसा 3

King काउन्टी के शेरिफ ऑफिस को हर एक ट्रैफिक स्टॉप के लिए, स्टॉप के उद्देश्य या परिणाम की परवाह किए बिना, धारणा-आधारित जनसांख्यिकीय डेटा एकत्र करना चाहिए।”

 **पूरी रिपोर्ट यहां पढ़ें।**

## OLEO एवं इसके साझेदार एक समुदाय-मार्गदर्शित नीति-निर्माण प्रक्रिया में मिलकर कार्य करते हैं।

राष्ट्रीय और राज्य स्तर पर बढ़ते हालिया पक्ष-समर्थन पर ध्यान देते हुए, साथ ही यातायात के कारण होने वाली मौतों के रूझान को देखते हुए, OLEO और इसके साझेदारों ने शेरिफ ऑफिस की यातायात प्रवर्तन पद्धति का मूल्यांकन करने और उसे बेहतर बनाने की दिशा में प्रयास किया। इस रिपोर्ट में OLEO की समुदाय-मार्गदर्शित नीति-निर्माण प्रक्रिया से तैयार की गई चार अनुशंसाएं प्रस्तुत की गई हैं,<sup>14</sup> जिसमें कई समुदाय-आधारित संगठनों को एक सहयोगात्मक प्रक्रिया में शामिल किया गया है।

OLEO के साझेदारों ने पांच संभावित नीतिगत विषयों की सूची में से इस परियोजना के लिए यातायात प्रवर्तन को एक प्रमुख विषय के रूप में चुना। यातायात प्रवर्तन की इस परियोजना को एक वर्ष में पूरा किया गया और इसमें पांच समुदाय-आधारित संगठनों: Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, तथा Washington Community Alliance की एक परियोजना Washington for Black Lives को शामिल किया गया था। OLEO ने इन पार्टनर्स के साथ नियमित रूप से बैठकें कीं, और शेरिफ ऑफिस की वर्तमान कार्यप्रणालियों, राष्ट्रीय स्तर की सर्वोत्तम कार्यप्रणालियों, तथा संभावित अनुशंसाओं पर किये गए शोध को प्रस्तुत किया और चर्चा की। OLEO ने शेरिफ ऑफिस के स्टाफ से भी मुलाकात की और उपलब्ध यातायात प्रवर्तन डेटा का विश्लेषण किया। संभावित अनुशंसाओं और संबंधित शोध की समीक्षा करने के बाद, OLEO के साझेदारों ने इस रिपोर्ट में प्रस्तुत चार अनुशंसाएं जारी करने के पक्ष में मतदान किया। इन सभी चार अनुशंसाओं को OLEO के साथ सहयोग करने वाले समुदाय-आधारित संगठनों से सर्वसम्मत समर्थन प्राप्त हुआ।

### टाइमलाइन

#### 2024

सितम्बर

साझेदारों के साथ प्रारंभिक बैठकें: Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, तथा Washington Community Alliance की एक परियोजना Washington for Black Lives के योगदानों के साथ

अक्टूबर

साझेदारों ने यातायात प्रवर्तन को एक नीति परियोजना के रूप में चुना।

नवम्बर

बाहरी जनसंपर्क अभियान चरण – OLEO ने King काउन्टी के ऑडिटर ऑफिस (King County Auditor's Office) से भेंट कर उनकी ऑडिट तथा अनुशंसाओं की वर्तमान स्थिति पर विचार-विमर्श किया। साझेदारों ने "यातायात सुरक्षा व प्रवर्तन सर्वेक्षण" को वितरित करना आरंभ किया।

दिसम्बर

Congolese Integration Network तथा Washington for Black Lives ने इन-पर्सन लिसलिंग सेशन आयोजित किए।

#### 2025

जनवरी

187 प्रतिक्रियाएं प्राप्त करने पर सर्वेक्षण बंद किया गया।

फरवरी से अप्रैल

शोध चरण – विभिन्न क्षेत्राधिकारों में शेरिफ ऑफिस के स्टाफ के साथ सूचनात्मक साक्षात्कार किये गए। शेरिफ ऑफिस से यातायात प्रवर्तन डेटा प्राप्त किया और उसका विश्लेषण किया।

अप्रैल

साझेदारों के समक्ष शोध एवं नीति विकल्प प्रस्तुत किये गए। Eastside for All ने एक सामुदायिक साझेदार के रूप में जॉइन किया।

मई

नीतिगत अनुशंसाओं को तैयार करने के लिए साझेदारों के साथ भेंट की गई।

जुलाई

अन्तिम नीतिगत अनुशंसाओं को अनुमोदित किया गया।

अगस्त से नवम्बर

रिपोर्ट का ड्राफ्ट बनाया गया और इसे अन्तिम रूप प्रदान किया गया। अन्तिम रिपोर्ट के ड्राफ्ट की समीक्षा करने के लिए इसे शेरिफ ऑफिस के साथ साझा किया गया।

# King काउन्टी में यातायात सुरक्षा और प्रवर्तन की स्थिति

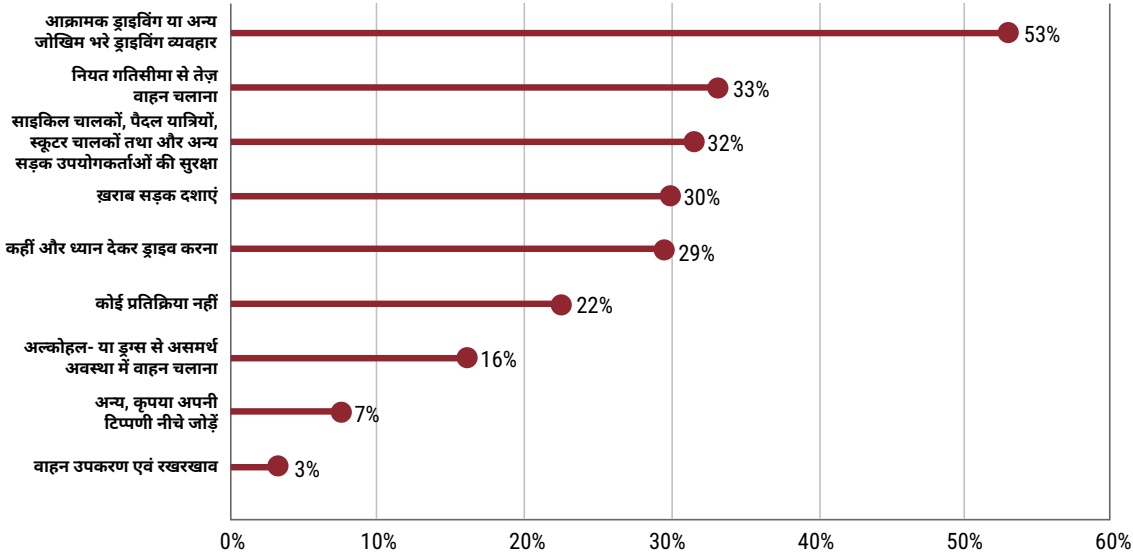


## जनसंपर्क अभियान: यातायात सुरक्षा एवं प्रवर्तन के प्रति धारणाएं

यातायात सुरक्षा एवं प्रवर्तन को परियोजना के केन्द्र-बिन्दु के रूप में तय करने के बाद, OLEO एवं इसके साझेदारों ने जनसंपर्क अभियान शुरू किया ताकि विषय पर King काउन्टी में रहने वाले, काम करने वाले, और वाहन चलाने वाले सामुदायिक सदस्यों की भावनाएं, अनुभव व धारणाएं भलीभांति समझी जा सकें। OLEO के सभी साझेदारों ने जनसंपर्क अभियान चरण में या तो सर्वेक्षण को वितरित कर या एक लिसनिंग सेशन आयोजित कर सहभागिता की।

OLEO के साझेदारों के सहयोग से तैयार किया गया यह सर्वेक्षण 18 नवंबर 2024 से 7 जनवरी 2025 तक संचालित किया गया और इसमें कुल 187 प्रतिक्रियाएं प्राप्त हुईं। सर्वेक्षण के सभी प्रश्न वैकल्पिक थे और इनमें Likert स्केल तथा ओपन-एन्डेड (विस्तृत उत्तर) दोनों प्रकार के प्रश्न शामिल थे।<sup>c</sup> सर्वेक्षण ऑनलाइन किया गया था और प्रतिभागी इसे गुमनाम रूप से पूरा कर सकते थे। OLEO ने सर्वेक्षण को अपने साझेदारों के साथ साझा किया—जिन्होंने इसे उनके मौजूदा नेटवर्क के माध्यम से आगे वितरित किया—साथ ही शेरिफ ऑफिस के साथ सेवाओं के लिए अनुबंधित सभी शहरों को भी भेजा। इसके अलावा, यह सर्वेक्षण King काउन्टी के अनइनकॉर्पोरेटेड एरिया न्यूज़लेटर (King County's Unincorporated Area Newsletter) के माध्यम से भी साझा किया गया।

## उत्तरदाताओं ने अपनी प्रमुख चिन्ताओं के रूप में आक्रामक ड्राइविंग, नियत गति सीमा से अधिक वाहन चलाना तथा सड़कमार्ग पर बिना कार वाले उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा को चिन्हित किया।



अधिकांश उत्तरदाता 'श्वेत', गैर-विकलांग महिलाएं थीं, जो घर पर अंग्रेज़ी के अतिरिक्त कोई अन्य भाषा नहीं बोलती थीं—यह जनसमूह King काउन्टी की विविध सामुदायिकता का प्रतिनिधित्व नहीं करता, जिससे सर्वे के निष्कर्षों की व्यापकता सीमित हो जाती है। इन सीमाओं को ध्यान में रखते हुए, सर्वेक्षण परिणामों के OLEO विश्लेषण ने सड़क उपयोगकर्ताओं के यातायात सुरक्षा संबंधी सरोकारों पर कुछ महत्वपूर्ण इनसाइट्स प्रस्तुत किए। सबसे पहले, उत्तरदाताओं ने अपनी प्रमुख चिन्ताओं के रूप में आक्रामक ड्राइविंग, नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाना तथा सड़क (रोडवे) पर बिना कार वाले उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा को चिन्हित किया। इसके बाद, लगभग एक-तिहाई उत्तरदाताओं का यह मानना था कि ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान वाहनों की तलाशी पर अधिक प्रतिबंध लागू होने चाहिए। उनमें

<sup>c</sup> Likert स्केल एक मूल्यांकन प्रणाली है, जिसके माध्यम से उत्तरदाताओं की भावनाएं, अभिवृत्ति और अभिज्ञता को मापा जाता है, और उन्हें किसी स्केल पर दिये गए उत्तरों की एक श्रंखला में से चयन करने के लिए कहा जाता है—जैसे कि, पूरी तरह से असहमत, पूरी तरह से सहमत।

से 12% ने ज़ोर देकर कहा कि स्टॉप्स केवल असल सुरक्षा कारणों के लिए ही किए जाने चाहिए, और 15% ने कहा कि पुलिस को स्टॉप के मूल कारण से परे कोई अतिरिक्त प्रश्न नहीं पूछने चाहिए और न ही कोई बहाना बनाकर वाहन रोकना चाहिए।<sup>d</sup>

इस परियोजना के लिए OLEO के जनसंपर्क अभियान को आगे बढ़ाने हेतु, दो साझेदार संगठनों—Congolesse Integration Network तथा Washington Community Alliance की एक परियोजना Washington for Black Lives—ने समूह-आधारित चर्चाओं के लिए लिसनिंग सेशन आयोजित किए। इससे उन लोगों को भी अपनी राय और अनुभव साझा करने का अवसर मिला, जिनके पास सर्वेक्षण तक का कोई टेक्नोलॉजिकल ऐक्सेस नहीं थी या जिन्हें अनुवाद सहायता चाहिए थी। वर्ष 2024 के नवंबर के अन्तिम दिनों में और दिसंबर की शुरुआत में कई लिसनिंग सेशन आयोजित किये गए। उल्लेखनीय बात यह रही कि लिसनिंग सेशन के सहभागियों की जनसांख्यिकी सर्वे के उत्तरदाताओं की तुलना में अलग थी। Congolesse Integration Network द्वारा मुख्यतः उप-सहारा अफ्रीका क्षेत्र से जुड़े शरणार्थी और प्रवासी समुदायों को सेवाएं प्रदान की जाती हैं। इसके अलावा, Washington for Black Lives ने अकेले अश्वेत पिताओं के लिए एक लिसनिंग सेशन आयोजित किया।

**लिसनिंग सेशन में सहभागियों ने सर्वेक्षण के उत्तरदाताओं की प्रमुख चिन्ताओं को दोहराया और आक्रामक रूप से वाहन चलाने, ध्यान भटकाकर वाहन चलाने करने तथा नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाने को सबसे बड़ी यातायात संबंधी चिन्ता बताया।** हालांकि, लिसनिंग सेशन में एकत्रित कुछ जानकारी सर्वेक्षण के निष्कर्षों के विपरीत थी। उदाहरण के तौर पर, जहां सर्वे के उत्तरदाताओं ने अपने इलाकों में क़ानून प्रवर्तन की मौजूदगी बढ़ाने में रुचि दिखाई, वहीं लिसनिंग सेशन के सहभागियों ने क़ानून प्रवर्तन के प्रति अपने भय को साझा किया और क़ानून प्रवर्तन अधिकारियों के साथ संपर्क/बातचीत कम रखने पर जोर दिया।

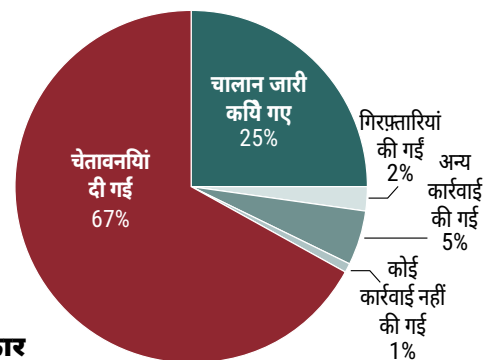
### शेरिफ ऑफिस की वर्तमान कार्यप्रणालियां

शेरिफ ऑफिस की वर्तमान नीतियों एवं कार्यप्रणालियों को और अच्छे तरीके से समझने के लिए, OLEO ने अलग-अलग रैंक, ज़िम्मेदारियों और स्थानों वाले शेरिफ ऑफिस के स्टाफ से बातचीत की। OLEO ने यातायात प्रवर्तन में विशेषज्ञता रखने वाले डेप्यूटीज़ के साथ गश्त में भी भाग लिया। इन चर्चाओं से यह सामने आया कि, भले ही एजेन्सी ने वर्ष 2025 के लिए यातायात सुरक्षा को अपनी शीर्ष प्राथमिकताओं में रखा हो<sup>e</sup>, शेरिफ ऑफिस के पास अभी भी संपूर्ण एजेन्सी में एक समग्र यातायात सुरक्षा रणनीति मौजूद नहीं है। यातायात प्रवर्तन की कार्यप्रणालियां मुख्य रूप से डेप्यूटीज़ के विवेकाधिकार पर निर्भर रहती हैं जो King काउन्टी की कॉन्ट्रैक्ट सिटीज़ और अनिगमित क्षेत्रों में काफ़ी अलग-अलग हैं।<sup>f</sup>

यातायात प्रवर्तन को लेकर समग्र रणनीति या स्पष्ट दिशा-निर्देश न होने से कई गंभीर सवाल खड़े होते हैं। **जैसे कि, यदि प्रवर्तन का निर्णय डेप्यूटीज़ के विवेकाधिकार पर निर्भर हो, तो एजेन्सी द्वारा King काउन्टी के निवासियों और आगंतुकों के लिए एकरूप या समान व्यवहार की गारन्टी नहीं दी जा सकती है।** एक उचित डेटा कलेक्शन प्रक्रियाओं के अभाव में, एजेन्सी द्वारा पूरी King काउन्टी में विशिष्ट यातायात सुरक्षा व्यवहारों व उनसे जुड़ी प्रवर्तन कार्रवाइयों को ट्रैक नहीं किया जा सकता है। ये चिन्ताएं ऑडिटर ऑफिस द्वारा वर्ष 2022 में शेरिफ ऑफिस की कार्यप्रणालियों पर किये गए ऑडिट के निष्कर्षों से मेल खाती हैं।<sup>g</sup>

शेरिफ ऑफिस की वर्तमान कार्यप्रणालियों को और बेहतर ढंग से समझने तथा ऑडिटर ऑफिस की वर्ष 2022 की रिपोर्ट पर आगे काम करने के लिए, OLEO ने 2020-2024 के ट्रैफिक स्टॉप डेटा का विश्लेषण किया। OLEO ने पाया कि शेरिफ ऑफिस के कर्मियों ने लगभग 112,219 यातायात और पार्किंग प्रवर्तन कार्रवाइयां कीं,<sup>h</sup> जिनमें 87,167 ट्रैफिक स्टॉप्स शामिल थे।<sup>i</sup> इसी अवधि में, हर तीन ट्रैफिक स्टॉप्स में से दो मामलों को केवल चेतावनी देकर खत्म किया गया। लगभग 25% ट्रैफिक स्टॉप्स में, डेप्यूटीज़ ने साइटेशन जारी किया। बहुत ही कम स्टॉप्स में—महज 2% मामले—गिरफ्तारी तक पहुंचे।

### वर्ष 2020 से 2024 के दौरान संपूर्ण King काउन्टी में ट्रैफिक स्टॉप्स के परिणाम



<sup>d</sup> बहाना बनाकर रोकना (प्रीटेक्स्टुअल स्टॉप) उस ट्रैफिक स्टॉप को कहा जाता है, जिसमें क़ानून प्रवर्तन अधिकारी किसी छोटे उल्लंघन के बहाने व्यक्ति को रोकता है, ताकि तलाशी ली जा सके या किसी गंभीर अपराध की जांच-पड़ताल की जा सके। ज़्यादातर मामलों में ट्रैफिक स्टॉप के दौरान की गई तलाशी किसी वॉरन्ट या संभावित कारण का परिणाम नहीं होती, बल्कि ड्राइवर की सहमति से की जाती है।

<sup>e</sup> यह एक अनुमान है, जो OLEO द्वारा शेरिफ ऑफिस के CAD (Computer Aided Dispatch, कम्प्यूटर ऐडेड डिस्पैच) सिस्टम में दर्ज यातायात से संबंधित प्रवर्तन प्रविष्टियों की संख्या के विश्लेषण पर आधारित है। कभी-कभी एक ही CAD एंट्री में कई प्रवर्तन कार्रवाइयां शामिल हो सकती हैं, जिसके कारण यह अनुमान वास्तविक संख्या से कम हो सकता है।

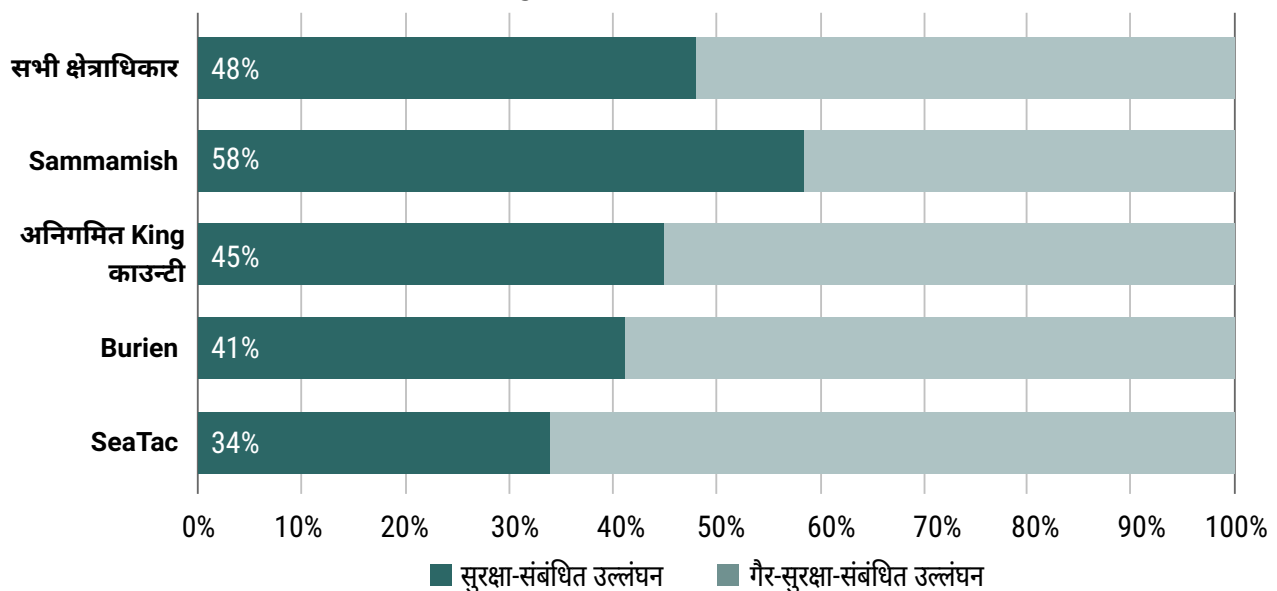
कार्यकारी सारांश	परिचय	King काउन्टी में यातायात सुरक्षा और प्रवर्तन की स्थिति	अनुशंसाएं	निष्कर्ष
------------------	-------	--	-----------	----------

जनसंपर्क अभियान चरण | शेरिफ ऑफिस की पद्धतिया | नीतिगत अनुशंसाओं तैयार करना

OLEO ने यह विश्लेषण किया कि कितनी बार ऐसे सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों के लिए ट्रैफिक स्टॉप्स किये गए, जहां ड्राइवर खुद के लिए या दूसरों के लिए स्पष्ट क्षति का जोखिम पैदा कर रहा था, और गैर-सुरक्षा-संबंधित ट्रैफिक उल्लंघनों वाले ट्रैफिक स्टॉप्स के साथ इसकी तुलनात्मक विश्लेषण किया। जब ट्रैफिक और पार्किंग प्रवर्तन को समग्र रूप से देखा गया, तो गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों पर आधारित स्टॉप्स - शेरिफ ऑफिस डेप्यूटीज़ की कुल प्रवर्तन कार्रवाइयों का महज 52% निकले।

शेरिफ ऑफिस के पूरे क्षेत्राधिकार में; अनिगमित King काउन्टी, Burien, SeaTac और Sammamish में यातायात प्रवर्तन की मात्रा सबसे अधिक रही। SeaTac में, कुल यातायात प्रवर्तन ट्रैफिक स्टॉप्स में से केवल 34% सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों पर आधारित थे, वहीं Sammamish में यह आंकड़ा लगभग 60% का रहा।

### वर्ष 2020 से 2024 के दौरान संपूर्ण King काउन्टी में सुरक्षा एवं गैर-सुरक्षा वाले ट्रैफिक स्टॉप्स की तुलना



वर्ष 2020 व 2024 के दौरान, शेरिफ ऑफिस के कर्मियों ने 41 ट्रैफिक स्टॉप्स में बल का प्रयोग किया, जो सभी ट्रैफिक स्टॉप्स के 0.01% से भी कम है। यद्यपि सैम्पल साइज़ छोटा है, फिर भी डेटा से कुछ उल्लेखनीय पैटर्न स्पष्ट होते हैं। उसी अवधि में, बल प्रयोग की घटनाओं में शामिल हर 4 आम नागरिकों में से 3 पुरुष थे। इसके अलावा, King काउन्टी की जनसंख्या का केवल 7% होने के बावजूद,<sup>19</sup> बल प्रयोग से जुड़ी ट्रैफिक स्टॉप्स की 30% घटनाओं में अश्वेत ड्राइवर्स शामिल थे, जिससे यह चिन्ता खड़ी होती है कि अश्वेत ड्राइवर्स के विरुद्ध बल का उपयोग असमान रूप से अधिक किया जा रहा है।<sup>20</sup>

### नीतिगत अनुशंसाएं तैयार करना

King काउन्टी की सड़कों पर मौजूदा चुनौतियों की पृष्ठभूमि और समझ के आधार पर, OLEO ने यातायात सुरक्षा समस्याओं का समाधान करने, यातायात प्रवर्तन में नस्लीय व आर्थिक असमानताओं से जुड़ी चिन्ताओं तथा समकक्ष अधिकार क्षेत्रों में यातायात सुरक्षा और प्रवर्तन पहलों के मूल्यांकन से संबंधित राष्ट्रीय शोध और सर्वोत्तम कार्यप्रणालियों/प्रथाओं का सर्वेक्षण किया। इस रिपोर्ट के आगामी अनुभाग में इस शोध से प्राप्त प्रमुख निष्कर्ष प्रस्तुत किये गए हैं। इन चिन्ताओं का समाधान करने के लिए संभावित नीति विकल्प चार प्रमुख श्रेणियों में आते हैं: यातायात प्रवर्तन से जुड़े निर्णयों पर नीति में बदलाव; स्वचालित प्रवर्तन; यातायात प्रवर्तन का नागरिकीकरण;<sup>f</sup> तथा यातायात प्रवर्तन रणनीतियों का मार्गदर्शन करने हेतु डेटा कलेक्शन और ऑडिटिंग से जुड़ी कार्यप्रणालियों/प्रथाओं में सुधार। OLEO ने अपने निष्कर्ष अपने साझेदारों के समक्ष प्रस्तुत किए, जिन्होंने नीचे उल्लिखित नीतिगत अनुशंसाओं सिफ़ारिशों को चिह्नित किया, जिन्हें शेरिफ ऑफिस को अनुपालन के लिए जारी किया जाना है।

<sup>f</sup> नागरिकीकरण (सिविलाइज़ेशन) वह प्रक्रिया है जिसमें ट्रैफिक उल्लंघनों पर प्रतिक्रिया देने के लिए सशस्त्र क़ानून प्रवर्तन के स्थान पर शस्त्रहीन नागरिक कर्मियों को तैनात किया जाता है। OLEO तथा इसके साझेदारों ने नागरिकीकरण पर उपलब्ध शोध और पक्ष-समर्थन का मूल्यांकन किया, पर अन्त में इस रिपोर्ट में नागरिकीकरण को लेकर कोई अनुशंसा शामिल न करना तय किया।

## अनुशंसाएं

King काउन्टी में यातायात सुरक्षा को बेहतर बनाने के लक्ष्य के साथ, नीचे दी गई चार अनुशंसाएं OLEO के साझेदारों के सहयोग से तैयार की गईं।



1.

नीति-मार्गदर्शन में संशोधन कर सुरक्षा-संबंधित ट्रैफिक उल्लंघनों के प्रवर्तन को प्राथमिकता दी जाए, गैर-सुरक्षा-संबंधित ट्रैफिक स्टॉप्स को सीमित किया जाए, और एक डेटा-आधारित, एजेन्सी-व्यापी यातायात प्रवर्तन रणनीति तैयार की जाए।

2.

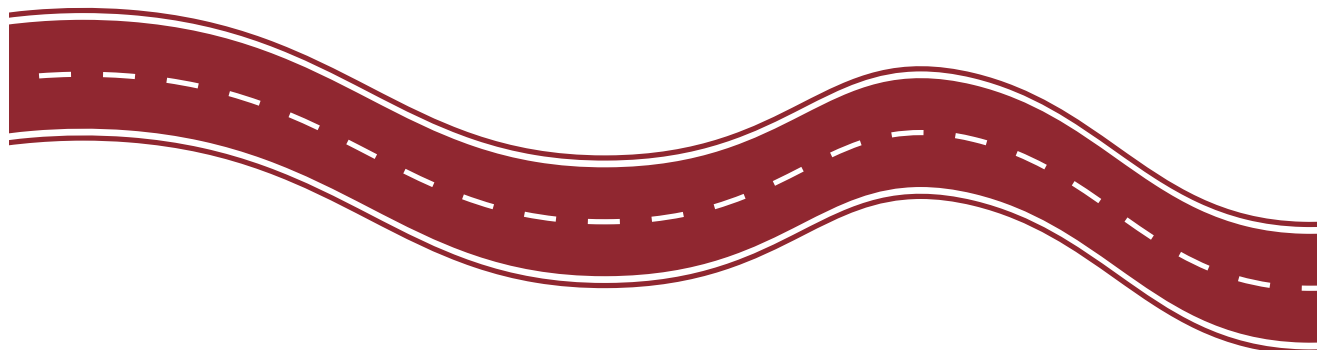
डाइवर्स के अधिकारों को बढ़ावा देने और प्रवर्तन में नस्लीय असमानताओं को कम करने के लिए, ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान पूछताछ को सीमित किया जाए और सहमति-आधारित तलाशी को प्रतिबंधित किया जाए।

3.

हर एक ट्रैफिक स्टॉप का डेटा—जनसांख्यिकी जानकारी सहित—संकलित किया जाए तथा पारदर्शिता एवं जवाबदेही को प्रोत्साहित करने के लिए डेटा कलेक्शन, स्टोरेज और विश्लेषण की सर्वोत्तम कार्यप्रणालियां अपनाई जाएं।

4.

यदि शेरिफ ऑफिस स्वचालित यातायात प्रवर्तन बढ़ाने पर विचार कर रहा है, तो King काउन्टी को पहले एक स्वतंत्र व्यवहार्यता और समानता अध्ययन करना चाहिए और स्वचालित प्रवर्तन के संभावित कार्यान्वयन पर सक्रिय और व्यापक समुदाय सहभागिता को अनिवार्य करना चाहिए।



## अनुशंसा 1

**नीति-मार्गदर्शन में संशोधन कर सुरक्षा-संबंधित ट्रेफिक उल्लंघनों के प्रवर्तन को प्राथमिकता दी जाए, गैर-सुरक्षा-संबंधित ट्रेफिक स्टॉप्स को सीमित किया जाए, और एक डेटा-आधारित, एजेन्सी-व्यापी यातायात प्रवर्तन रणनीति तैयार की जाए।**



पूरे Washington के तथा राष्ट्रीय स्तर पर, पक्षसमर्थक यह मांग कर रहे हैं कि सुरक्षा-संबंधित ट्रेफिक स्टॉप्स को प्राथमिकता दी जाए और सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के लिए कम जोखिम वाले उल्लंघनों के लिए ट्रेफिक स्टॉप्स को सीमित किया जाए।<sup>21</sup> चूंकि पूरे स्टेट में जानलेवा दुर्घटनाएं और ड्राइविंग से जुड़ी चोटें बढ़ रही हैं, इसलिए नशे में या असमर्थ अवस्था में वाहन चलाने, कहीं और ध्यान देकर ड्राइव करना, सीट बेल्ट/सुरक्षा उपकरणों का उपयोग न करने और नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाने से जुड़ी ट्रेफिक मौतों के प्रमुख कारणों से जुड़े प्रवर्तन पर पुनः ध्यान देना नितान्त आवश्यक है।<sup>22</sup> मामूली उल्लंघनों के लिए ट्रेफिक स्टॉप्स को सीमित करने से यातायात सुरक्षा में सुधार हो सकता है, समुदाय का भरोसा कायम हो सकता है, पुलिसिया कार्रवाई में असमानताओं की संभावना कम हो सकती है, और समुदायों पर पड़ने वाले अतिरिक्त वित्तीय बोझ में कमी आ सकती है।<sup>23</sup>

समूचे देश में, ट्रेफिक स्टॉप्स से जुड़ी संभावित क्षतियां/नुकसान असमान रूप से पड़ते हैं—अश्वेत ड्राइवर्स को रोके जाने की दर श्वेत ड्राइवर्स से अधिक है, और अश्वेत तथा हिस्पैनिक ड्राइवर्स के साथ तलाशी होने, चालान कटने, गिरफ्तार होने,<sup>24</sup> और यहां तक कि ट्रेफिक स्टॉप के दौरान जान गंवाने का जोखिम भी ज़्यादा होता है।<sup>25</sup> ड्राइविंग व्यवहार में किसी प्रकार के अन्तर का कोई साक्ष्य न होने के बावजूद, अश्वेत ड्राइवर्स को मामूली या गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों के लिए ट्रेफिक स्टॉप्स का सामना करने की ज़्यादा संभावना होती है।<sup>9, 26</sup> गैर-सुरक्षा ट्रेफिक स्टॉप्स को कम करने वाले नीतिगत बदलावों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि अधिकारियों को मार्गदर्शन प्रदान करके यातायात प्रवर्तन सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों में असमानता को कम किया जाए और बहाने बनाकर रोकने जैसी कार्रवाइयों को सीमित किया जाए। उदाहरण के तौर पर, वर्ष 2022 में Philadelphia सिटी काउन्सिल (Philadelphia City Council) कुछ कम-स्तरीय, गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों के लिए ट्रेफिक स्टॉप्स को प्रतिबंधित किया।<sup>27</sup> प्रतिबंध लागू होने के बाद, अश्वेत पुरुषों के लिए मामूली उल्लंघनों पर किए जाने वाले ट्रेफिक स्टॉप्स में 54% की गिरावट आई—जिससे Philadelphia में अच्छी तरह से प्रलेखित अनुपातहीन पैटर्न में सुधार हुआ।<sup>28</sup> जब Fayetteville, North Carolina के Chief Harold Medlock ने अपने अधिकारियों को यातायात प्रवर्तन प्रयासों को सबसे बड़े यातायात सुरक्षा मुद्दों पर केन्द्रित करने और गैर-सुरक्षा-संबंधित मामूली ट्रेफिक उल्लंघनों का प्रवर्तन बंद करने के निर्देश दिए, तो शहर में ट्रेफिक स्टॉप्स में नस्लीय असमानताओं में कमी आई, साथ ही कार दुर्घटनाओं, ट्रेफिक-संबंधित चोटों और मौतों में भी कमी आई—और यह सब गैर-यातायात संबंधित अपराध पर बिना किसी प्रभाव के हुआ।<sup>29</sup>

King काउन्टी में प्रवर्तन कार्य संबंधी निर्णय काफ़ी हद तक विशिष्ट डेप्यूटीज़ के विवेकाधिकार पर छोड़ दिये गए हैं, जिसके कारण शेरिफ ऑफिस के संपूर्ण अधिकार-क्षेत्र में यातायात प्रवर्तन एक असंगत और जोड़-तोड़कर अपनायी गई पद्धति बन गया है। ऑडिटर ऑफिस की 2022 की रिपोर्ट के अनुसार, शेरिफ ऑफिस यातायात प्रवर्तन हेतु स्पष्ट कोई स्पष्ट रणनीतिक दिशा प्रदान नहीं करता;<sup>30</sup> साथ ही, तय मापदण्डों और लक्ष्यों के बिना एजेन्सी के लिए सुरक्षा-केन्द्रित परिणाम सुनिश्चित करना कठिन हो जाता है। OLEO की अनुशंसाओं का उद्देश्य एक डेटा-आधारित यातायात प्रवर्तन रणनीति को आगे बढ़ाना है, जिससे एजेन्सी के सीमित संसाधनों को सबसे गंभीर यातायात सुरक्षा समस्याओं पर केन्द्रित किया जा सके और ट्रेफिक स्टॉप्स से उत्पन्न संभावित शारीरिक, मानसिक और आर्थिक हानियों में कमी लाई जा सके।<sup>31</sup>

<sup>9</sup> OLEO के पास King काउन्टी में किये गए ट्रेफिक स्टॉप्स के बारे में व्यापक जनसांख्यिकीय डेटा उपलब्ध नहीं है। ऑडिटर ऑफिस की वर्ष 2022 की रिपोर्ट के अनुसार, शेरिफ ऑफिस के पास यातायात प्रवर्तन में नस्लीय असमानताओं का विश्लेषण करने के लिए आवश्यक जनसांख्यिकीय डेटा उपलब्ध नहीं है। वर्तमान में, शेरिफ ऑफिस द्वारा एकत्रित की जाने वाली जनसांख्यिकीय सूचना असंगत एवं अविश्वसनीय है। इसके परिणामस्वरूप, इस रिपोर्ट में यातायात प्रवर्तन से जुड़ी नस्लीय असमानताओं से संबंधित जानकारी राष्ट्रीय स्तर के डेटा पर आधारित है। See Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement> का सन्दर्भ लें।

## 1.1 सुरक्षा से जुड़े स्टॉप्स को प्राथमिकता देना

नीति में यह साफ़ तौर पर कहा जाना चाहिए कि डेप्यूटीज़ केवल नीचे उल्लिखित सुरक्षा-संबंधित ट्रैफ़िक उल्लंघनों को लागू करने के लिए ही ड्राइवर को रोक सकते हैं या हिरासत में ले सकते हैं:<sup>h</sup>

- a. क्रिमिनल कोड (आपराधिक संहिता) का उल्लंघन;
- b. वाहन के चलते समय किया गया कोई भी उल्लंघन (ऐसा उल्लंघन जो वाहन के चलते समय ड्राइवर द्वारा किया जाए, जैसे कि लापरवाही से या नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाना);<sup>i</sup>
  - i. यदि ड्राइविंग लाइसेन्स सस्पेंशन या रेवोकेशन केवल निम्नलिखित कारणों से हुआ हो, तो डेप्यूटीज़ को उस आधार पर प्रवर्तन कार्रवाई नहीं करनी चाहिए:
    - आर्थिक कारणों के चलते;
    - किसी अन्य स्टेट में किया गया ऐसा उल्लंघन, जो यदि Washington में किया गया होता तो लाइसेन्स के सस्पेंशन या निरस्तीकरण का आधार नहीं बनता; या
    - अन्तरिम ड्राइविंग लाइसेन्स से संबंधित ऐसे ट्रैफ़िक चालान या उल्लंघन नोटिस, जिनके चलते लाइसेन्स सस्पेंड हुआ हो;<sup>j</sup>
- c. सीट बेल्ट या सुरक्षा बंधनों से संबंधित कोई भी उल्लंघन;
- d. इमर्जेंसी लाइट्स, स्टॉप साइनेज या सायरन के उपयोग पर ड्राइवर द्वारा रास्ता न देने या न रुकने से संबंधित उल्लंघन।<sup>k</sup>

नीति में यह स्पष्ट रूप से कहा जाना चाहिए कि डेप्यूटीज़ किसी उपकरण से जुड़े उल्लंघनों के लिए ड्राइवर्स को तभी रोकें जब वे सड़क पर खुद की या दूसरों की सुरक्षा के लिए गंभीर जोखिम पैदा करते हों, और ऐसे मामलों में रोकने का उद्देश्य रिपेयर वाउचर के बारे में शिक्षित करना हो या सूचना देना हो। ऐसे उपकरण उल्लंघन जो ड्राइवर या अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के लिए गंभीर जोखिम उत्पन्न करते हों, उनका “अर्थ यह है कि सभी परिस्थितियों को समग्र रूप से देखते हुए, एक निष्पक्ष पर्यवेक्षक यह उचित रूप से मान सकता हो कि अमुक उल्लंघन से ड्राइवर या आसपास मौजूद व्यक्तियों या वाहनों के साथ टक्कर हो सकती है या चोट/क्षति पहुंच सकती है। [इसमें शामिल हो सकते हैं]...टेललाइट्स, हेडलाइट्स या ब्रेक लाइट्स का खराब होना, जिससे ड्राइवर की देखने की क्षमता प्रभावित होती हो; या लटकता/घिसटता हुआ मफ़लर हो।”<sup>32</sup>

यह अनुशंसा शेरिफ ऑफिस को ऐसे मामलों में कार्रवाई करने से नहीं रोकेगी, जहां टक्कर या ड्राइवर व सड़क उपयोगकर्ताओं को चोट लगने का जोखिम हो।

## 1.2 गैर-सुरक्षा-संबंधित ट्रैफ़िक स्टॉप्स को प्रतिबंधित करना।

शेरिफ ऑफिस की नीति को अपडेट कर गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों के लिए ट्रैफ़िक स्टॉप्स लगाने पर प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए, सिवाय उन मामलों को छोड़कर जहां वाहन में लाइसेन्स प्लेट नहीं हो या लाइसेन्स प्लेट वाहन के रजिस्टर्ड मेक, मॉडल, वर्ष और रंग से मेल न खाता हो, जिससे शेरिफ ऑफिस चोरी हुए वाहन की बरामदगी में प्रभावी भूमिका निभा सके। गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघन का अर्थ बीमा, लाइसेन्सिंग या इन्स्पैक्शन, रजिस्ट्रेशन से संबंधित कागज़ी उल्लंघनों से है, तथा ऐसे उपकरण उल्लंघनों से है जो सड़क पर ड्राइवर या अन्य व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए गंभीर जोखिम पैदा नहीं करते हैं। देश भर में अनेकों क्षेत्राधिकारों ने इसी तरह के नीतिगत बदलाव किए हैं, जिनके परिणामस्वरूप अधिकारियों के लिए मामूली उल्लंघनों पर ट्रैफ़िक स्टॉप करना प्रतिबंधित हो गया है। Philadelphia, San Francisco तथा Virginia में, अधिकारियों को इन उल्लंघनों के लिए ट्रैफ़िक स्टॉप्स करने की अनुमति नहीं है: वाहन का एक्सपायर्ड रजिस्ट्रेशन (अलग-अलग ग्रेस

<sup>h</sup> इस अनुशंसा की संरचना और सामग्री प्रस्तावित हाउस बिल 1512 (2025) के आधार पर तैयार की गई है।

<sup>i</sup> “वाहन के चलते समय किया गया उल्लंघन” की पूर्ण परिभाषा तथा उन वाहन कानूनों की सूची जिनके उल्लंघन को इसमें शामिल किया जाता है, कृपया WAC (Washington Administrative Code, Washington एडमिनिस्ट्रेटिव कोड) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160> देखें।

<sup>j</sup> देखें: RCW (Revised Code of Washington, Washington का रिवाइज़्ड कोड) 46.20.342(1)(c) (ii), (v), or (vii), —जैसा कि प्रस्तावित House Bill 1512 (2025), Section 3, (1)(a)(ii) में उल्लिखित है, [1512.pdf](https://leg.wa.gov/bills/2025/1512.pdf).

<sup>k</sup> देखें: RCW 46.37.190, <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190>.

पीरियड के साथ), खराब लाइट्स (जब तक कि सभी लाइट्स काम न कर रही हों), या रियर-व्यू मिरर से लटकी हुई वस्तुएं।<sup>33</sup> अन्य क्षेत्राधिकारों द्वारा निम्नलिखित को मामूली उल्लंघन माना जाता है:

- विन्डो टिन्ट्स एवं डेकल्स,<sup>34</sup>
- लाइसेन्स प्लेट को निर्धारित स्थान से कहीं ओर लगाना,<sup>35</sup>
- खराब उपकरण का प्रयोग,<sup>36</sup>
- निर्धारित क्षमता से अधिक लोगों के साथ परिचालन करना,<sup>37</sup> तथा
- बम्पर की छोटी-मोटी समस्याएं<sup>38</sup>

### 1.3 यातायात सुरक्षा को बढ़ावा देने हेतु डेप्यूटीज़ के लिए डेटा-संचालित मार्गदर्शन उपलब्ध कराए जाएं।

शेरिफ ऑफिस को म्यूनिसिपल ट्रैफिक एजेन्सीज़ के नवीन डेटा स्रोतों का उपयोग करने की एक औपचारिक व्यवस्था स्थापित करनी चाहिए, ताकि यातायात प्रवर्तन रणनीतियों को सूचित किया जा सके और संसाधनों को सर्वाधिक प्रभावी यातायात सुरक्षा चिन्ताओं के समाधान पर केन्द्रित किया जा सके। OLEO के साथ इन्टरव्यूज़ में, नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाने या रेड लाइट जम्प करने जैसे सुरक्षा उल्लंघनों की उच्च दर वाले चौराहों व सड़कों पर यातायात प्रवर्तन को लक्षित करने के बारे में शेरिफ ऑफिस के स्टाफ़ के साथ चर्चा हुई, परन्तु यह पद्धति पूरी एजेन्सी में एकसमान नहीं है और अक्सर व्यक्तिगत पहल पर आधारित होती है। शेरिफ ऑफिस के स्टाफ़ ने यह भी साझा किया कि असुरक्षित यातायात दशाएं उत्पन्न करने वाली सड़क डिज़ाइन समस्याओं के समाधान के लिए एजेन्सी किस प्रकार ट्रैफिक इन्जीनियर्स एवं सिटी प्लानर्स के साथ सहयोग कर डेटा का उपयोग कर सकती है।

शेरिफ ऑफिस की लीडरशिप को ट्रैफिक सुरक्षा डेटा, सामुदायिक शिकायतों और प्रवर्तन के ऐतिहासिक डेटा सहित विभिन्न स्रोतों से प्राप्त डेटा का निरन्तर उपयोग करना चाहिए, ताकि प्रवर्तन रणनीतियों को दिशा दी जा सके और एजेन्सी-व्यापी स्तर पर प्रवर्तन की कार्यप्रणालियों तथा यातायात सुरक्षा परिणामों पर उनके प्रभाव को मापने के प्रयासों का समन्वय किया जा सके। डेप्यूटीज़ के लिए स्पष्ट और डेटा-आधारित दिशा-निर्देश यह सुनिश्चित करने में सहायक होंगे कि प्रवर्तन निर्णयों में पूर्वाग्रह की संभावना न हो और समुदाय का विश्वास बढ़े।

### 1.4 ऐसे गैर-दण्डात्मक उपायों को प्राथमिकता दी जाए जो यातायात उल्लंघनों के मूल कारणों का समाधान करते हों।

गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों के मामलों में, शेरिफ ऑफिस को ऐसे गैर-दण्डात्मक उपायों को प्राथमिकता देनी चाहिए जो उल्लंघन के मूल कारणों का समाधान करती हों, बजाय इसके कि ड्राइवर के सामने मौजूद कठिनाइयों को और बढ़ाएं। उदाहरण के लिए, यदि कोई ड्राइवर सीमित वित्तीय साधन होने के कारण टूटी टेललाइट ठीक नहीं करा पाता, तब चालान देने और फ़ाइन लगाने से उसकी आर्थिक परेशानी बढ़ती है और इससे टेललाइट उल्लंघन के सुधार की प्रक्रिया टल सकती है। उपलब्ध साक्ष्य स्पष्ट करते हैं कि महज फ़ाइन और फ़ीस से नकारात्मक व्यवहारों पर रोक लगाना उतना प्रभावी नहीं होता,<sup>39</sup> और ये उपाय कम-आय वाले समुदायों को अनुपातहीन रूप से नुकसान पहुंचाते हैं।<sup>40</sup>

वर्ष 2024 में, शेरिफ ऑफिस के एक कॉन्ट्रैक्ट डिपार्टमेंट Burien पुलिस ने 145 कार सीट के निरीक्षण किए और स्टेट-फ़ंडेड ग्रांट के ज़रिये ज़रूरतमंद परिवारों को देने हेतु 45 कार सीट्स खरीदी गईं। OLEO; शेरिफ ऑफिस को ऐसे कार्यक्रमों को आगे बढ़ाते रहने के लिए प्रोत्साहित करता है, जो गैर-दण्डात्मक उपायों का उपयोग कर ड्राइवर्स को सड़क पर सुरक्षित रूप से वाहन चलाने के लिए आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराते हैं।

## अनुशंसा 2

**ड्राइवर्स के अधिकारों को बढ़ावा देने और प्रवर्तन में नस्लीय असमानताओं को कम करने के लिए, ट्रेफ़िक स्टॉप्स के दौरान पूछताछ को सीमित किया जाए और सहमति-आधारित तलाशी को प्रतिबंधित किया जाए।**



ट्रेफ़िक स्टॉप के दौरान डेप्यूटी द्वारा की जाने वाली पूछताछ के दायरे को सीमित करना और वाहन की तलाशी के लिए ड्राइवर की सहमति मांगने की डेप्यूटी की क्षमता पर अंकुश लगाने से, शेरिफ ऑफिस के सीमित संसाधनों को सुरक्षा-संबंधित उल्लंघनों के प्रवर्तन पर फिर से केंद्रित किया जा सकता है और यातायात प्रवर्तन में नस्लीय असमानताओं को कम किया जा सकता है। भले ही व्यापक दायरे की जांच-पड़ताल वाली पूछताछ और “सहमति लेकर तलाशी लेना” कानूनी हैं, परन्तु फिर भी उनका संबंध बलपूर्वक और पूर्वग्रह-आधारित पुलिसिया कार्यप्रणाली के साथ मज़बूती से जुड़ा पाया गया है।<sup>41</sup> उदाहरण के तौर पर, San Francisco पुलिस डिपार्टमेंट (San Francisco Police Department) ने बहाना बनाकर वाहन रोकने की समस्या को कम करने के लक्ष्य को स्पष्ट रूप से नामित किया, जिनका उद्देश्य ट्रेफ़िक स्टॉप के दौरान अधिकारियों द्वारा पूछे जा सकने वाले प्रश्नों को सीमित करना है।<sup>42</sup> जहां कई क्षेत्राधिकार सहमति लेकर तलाशी की कार्रवाई में सुधार लाने की दिशा में काम कर रहे हैं, वहीं Scotland ने इन्हें इसलिए प्रतिबंधित किया क्योंकि इनका उच्च दर से इस्तेमाल किया जा रहा था और ये कार्रवाइयां कामकाजी युवावर्ग को अनुपातहीन रूप से लक्षित करती थीं।<sup>43</sup> Scotland में सहमति लेकर तलाशी लेने पर प्रतिबंध लगाए जाने के बाद, ऐसी तलाशियों में बढ़ोत्तरी हुई जिनमें अधिकारियों ने चोरी की वस्तुएं या ड्रग्स बरामद कीं और अपराध में समग्र रूप से कमी का रूझान दिखाई दिया।<sup>44</sup>

सहमति लेकर तलाशी लेना एक विशेष चिंता का विषय है, क्योंकि उनका बहुत व्यापक रूप से इस्तेमाल किया जाता है। अन्य प्रकार की तलाशियों के विपरीत, सहमति लेकर तलाशी लेना एक ऐसा अपवाद है जिसमें कानून प्रवर्तन को किसी प्रमाण का कोई मानक पूरा नहीं करना पड़ता, इसलिए अपराध के किसी निर्धारित स्तर के साक्ष्य या निश्चितता की आवश्यकता नहीं होती। सहमति लेकर तलाशी करने के लिए सहमति मांगने का निर्णय पूर्णतः उस विशिष्ट डेप्यूटी के विवेकाधिकार पर तथा तलाशी देने वाले व्यक्ति की सहमति पर आधारित होता है।

हालांकि इसे सहमति कहा ज़रूर जाता है, फिर भी शोधकर्ताओं और पक्ष-समर्थकों के अनुसार “सहमति लेकर तलाशी लेना वास्तविक अर्थों में सहमति को नहीं दर्शाता है।”<sup>45</sup> भले ही तलाशी देने से इंकार करने का अधिकार स्पष्ट रूप से बताया और समझा गया हो, कानूनी विशेषज्ञ तर्क देते हैं कि पुलिस अधिकारी जैसे प्राधिकारी के साथ सहमत होना मुक्त-सहमति के बराबर नहीं है; बहुत-से लोग यह सहमति आत्मरक्षा के चलते देते हैं, यह जानते हुए कि वे उस स्थिति से सीधे चले या ड्राइव करके नहीं निकल सकते और इसके अन्य परिणाम हो सकते हैं।<sup>46</sup> साथ ही, बच्चों व बौद्धिक दिव्यांगता वाले व्यक्तियों के ऐसे संवेदनशील समूहों द्वारा अपने कानूनी अधिकारों का “परित्याग करने” या छोड़ देने की ज़्यादा संभावना होती है क्योंकि वे अधिकार-संपन्न व्यक्तियों से ज़्यादा प्रभावित होते हैं और अक्सर उनमें इसके परिणामों की पूरी समझ नहीं होती।<sup>47</sup>

अंततः, राष्ट्रीय डेटा ही दर्शाते हैं कि सहमति लेकर तलाशी लेना असमान रूप से रंगभेद से पीड़ित व्यक्तियों पर किया जाता है, और इनमें से अधिकांश मामलों में निषिद्ध वस्तु की बरामदगी नहीं होती।<sup>48</sup> अश्वेत ड्राइवर्स की तलाशी लिए जाने की उच्च दरों के बावजूद, निषिद्ध वस्तु की बरामदगी की दरें श्वेत ड्राइवर्स की तुलना में अश्वेत ड्राइवर्स में समान या कम ही दर्ज की जाती हैं।<sup>49</sup> ट्रेफ़िक स्टॉप डेटा के विश्लेषण से यह भी सामने आया है कि अश्वेत एवं हिस्पैनिक ड्राइवर्स की तलाशी के लिए मानक, श्वेत ड्राइवर्स की तलाशी की तुलना में कम हैं।<sup>50</sup> जहां कानून प्रवर्तक यह तर्क देते हैं कि सहमति लेकर तलाशी लेना जांच-पड़ताल का एक महत्वपूर्ण टूल है, वहीं शोधकर्ताओं ने पाया है कि ऐसी तलाशियों में निषिद्ध वस्तु मिलने की संभावना, संभावित कारण के आधार पर आधारित तलाशी की तुलना में कम होती है।<sup>51</sup> और यह कि सहमति लेकर तलाशी लेने और हिंसक अपराध की दरों के बीच कोई संबंध नहीं है।<sup>51</sup>

<sup>1</sup> जब तलाशी; किसी वॉरन्ट, संभावित कारण या उचित संदेह के आधार पर की जाती है, तो उसमें एक “प्रमाण का मानक” या साक्ष्य का एक आवश्यक स्तर मौजूद होता है, जिसे कानून प्रवर्तन को पूरा करना आवश्यक होता है। इससे एक समान मानदण्ड तय होता है और कानून प्रवर्तन को के लिए तब प्राधिकार स्थापित करता है जब वे चौथे संशोधन के अधिकार में हस्तक्षेप करते हैं जो बिना किसी उचित कारण के तलाशी से मुक्ति का अधिकार प्रदान करता है।

<sup>51</sup> यह अध्ययन दर्शाता है कि सहमति लेकर तलाशी लेना उन तलाशी प्रक्रियाओं की तुलना में कम प्रभावी है, जिनमें उच्चतर प्रमाण के मानक की आवश्यकता होती है; परन्तु OLEO यह भी अभिस्वीकार करता है कि Washington में स्टेट सुप्रीम कोर्ट द्वारा बिना वॉरन्ट के संभावित कारण पर आधारित तलाशी को प्रतिबंधित किया गया है। *Washington स्टेट वि. Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

इस पद्धति को लेकर कई और गंभीर चिन्ताओं के बावजूद, शेरिफ ऑफिस “क्रान्नी और उचित” होने पर आम तौर पर सहमति लेकर तलाशी लेता है, परन्तु इन तलाशियों को किसी ऐसी व्यवस्थित या सुलभ पद्धति से ट्रैक नहीं किया जाता है जो विश्लेषण या सार्वजनिक पारदर्शिता सुनिश्चित करते हैं।<sup>52</sup> इसी प्रकार, ट्रैफिक स्टॉप के दौरान पूछताछ और आचरण को लेकर अतिरिक्त नीति व प्रशिक्षण आधारित सुरक्षा उपायों के अभाव में, शेरिफ ऑफिस के डेप्यूटीज़ समस्याजनक जांच-पड़ताल युक्तियों का सहारा ले सकते हैं जिससे समुदाय का भरोसा और रिश्ते कमजोर पड़ सकते हैं।

## 2.1 डेप्यूटीज़ के लिए यह अनिवार्य किया जाए कि ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान उनकी किसी भी पूछताछ का दायरा केवल उस प्राथमिक कारण तक सीमित हो, जिसके कारण वाहन रोका गया था।

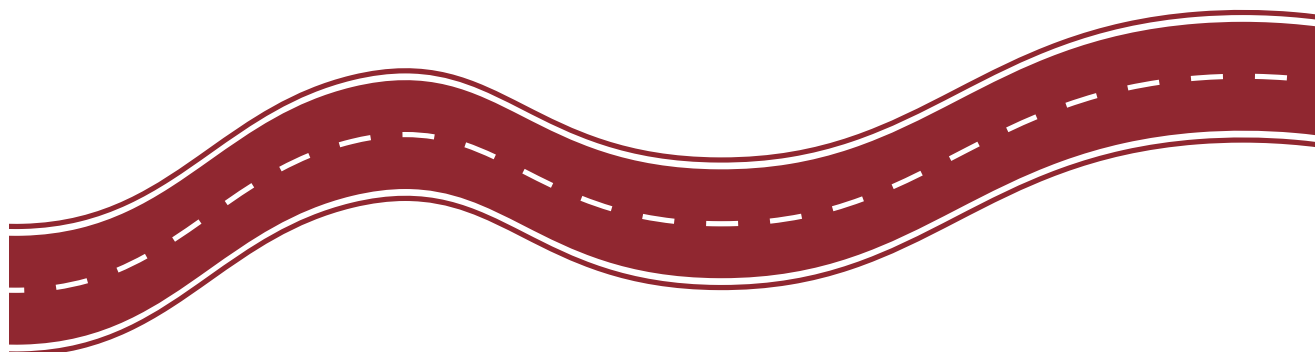
शेरिफ ऑफिस को ट्रैफिक स्टॉप्स को केवल निर्धारित यातायात सुरक्षा उल्लंघनों तक सीमित रखना चाहिए और उन्हें सामान्य जांच-पड़ताल के टूल के रूप में इस्तेमाल नहीं करना चाहिए। पूरे ट्रैफिक स्टॉप के दौरान पूछताछ को स्टॉप के कारण तक सीमित करने से यह सुनिश्चित होता है कि डेप्यूटीज़ उन जोखिमपूर्ण व्यवहारों को संबोधित करें, जो यातायात सुरक्षा और ड्राइवर की शिक्षा को बढ़ाता है। हालांकि, नीतिगत प्रावधानों को यह सुस्पष्ट करना चाहिए कि यदि डेप्यूटी को आपराधिक कृत्य पहले घटित हो चुने की, वर्तमान में घटित होने की या निकट भविष्य में घटित होने का तर्कसंगत संदेह है, तो अतिरिक्त जांच-पड़ताल करने की अनुमति होगी।<sup>53</sup> इस अनुशंसा का उद्देश्य बहाना बनाकर वाहन रोकने की प्रवृत्ति पर अंकुश लगाना है, क्योंकि राष्ट्रीय अध्ययनों में यह सामने आया है कि ये श्वेत ड्राइवर्स को अनुपातहीन रूप से लक्षित करते हैं।<sup>54</sup> पूछताछ के दायरे की इस सीमा को ऐसी बाधा नहीं बनना चाहिए कि डेप्यूटी द्वारा ड्राइवर से किसी अतिरिक्त या कई ट्रैफिक सुरक्षा उल्लंघनों पर बातचीत न की जा सके, या उसे किसी गैर-सुरक्षा-संबंधित उल्लंघन के संबंध में जानकारी प्रदान करने अथवा रिपेयर वाउचर प्रदान करने से रोके।

## 2.2 डेप्यूटीज़ के लिए यह अनिवार्य किया जाए कि वे ड्राइवर से प्रथम संपर्क होते ही उसे रोके जाने का प्राथमिक कारण तुरन्त बताएं।

नीतिगत मार्गदर्शन में यह अपेक्षा तय की जानी चाहिए कि ट्रैफिक स्टॉप की शुरुआत में ही स्पष्ट व पारदर्शी संवाद किए जाएं, ताकि डेप्यूटीज़ और ड्राइवर्स के बीच आपसी समझ को बढ़ावा मिले और क्रानून प्रवर्तन व समुदाय के बीच संबंधों में सुधार आए।<sup>55</sup> सम्मानजनक और पारदर्शी तरीके से ट्रैफिक स्टॉप करना शेरिफ ऑफिस की प्रक्रियात्मक न्याय की प्रतिबद्धता के अनुरूप है तथा समुदाय के बीच विश्वसनीयता का संकेत देने वाला सिद्ध हुआ है।<sup>56</sup> यह अच्छी तरह से प्रलेखित है कि प्रक्रियात्मक न्याय के अनुरूप आचरण अपनाने से ड्राइवर्स में स्वैच्छिक अनुपालन व सहयोग में सुधार होता है तथा ट्रैफिक स्टॉप को अनावश्यक रूप से आगे बढ़ने से रोका जा सकता है।<sup>57</sup>

## 2.3 ट्रैफिक स्टॉप के समय “सहमति लेकर तलाशी लेने” पर प्रतिबंध लगाया जाए।

OLEO यह अनुशंसा करता है कि शेरिफ ऑफिस ट्रैफिक स्टॉप्स के दौरान सहमति लेकर तलाशी लेना बंद करे। इस पद्धति से; दबावपूर्ण सहमति, तलाशी में नस्लीय असंतुलन, और तलाशी हेतु प्रमाण के मानकों जैसी गंभीर चिन्ताएं उत्पन्न होती हैं। भले ही सहमति लेकर तलाशी लेना तकनीकी रूप से क्रानून-सम्मत हो, विद्वान तर्क देते हैं कि कोई भी तलाशी वास्तव में कभी भी पूरी तरह सहमति पर आधारित नहीं होती है। इन सार्थक चिन्ताओं को देखते हुए तथा तलाशी के असर को बेहतर ढंग से समझने के लिए, सहमति लेकर तलाशी करने के संबंध में शेरिफ ऑफिस के पास एकसमान रणनीति और डेटा के अभाव को ध्यान में रखते हुए, OLEO यह अनुशंसा करता है कि शेरिफ ऑफिस द्वारा इस पद्धति को निलंबित किया जाए।



## अनुशंसा 3

**हर एक ट्रेफिक स्टॉप का डेटा—जनसांख्यिकी जानकारी सहित—संकलित किया जाए तथा पारदर्शिता एवं जवाबदेही को प्रोत्साहित करने के लिए डेटा कलेक्शन, स्टोरेज और विश्लेषण की सर्वोत्तम कार्यप्रणालियां अपनाई जाएं।**



डेटा कलेक्शन पद्धतियों को बेहतर बनाने से शेरिफ ऑफिस के डेप्यूटीज़ के व्यवहार से जुड़ी दक्षता, समानता और असामान्य प्रवृत्तियों की पहचान की जा सकेगी, तथा यातायात सुरक्षा को संबोधित करने के लिए एक व्यापक एजेन्सी-व्यापी रणनीति बनाने में सहायता मिलेगी।<sup>58</sup> शेरिफ ऑफिस के अधिकार-क्षेत्र में यातायात सुरक्षा सुधारने के लिए डेटा भले ही एक महत्वपूर्ण उपकरण हो सकता है, परन्तु एकत्रित डेटा की उपयोगिता उसकी गुणवत्ता और विश्लेषण किए जाने की क्षमता से सीमित रहती है। राष्ट्रीय स्तर के पक्ष-समर्थकों द्वारा ऐसी रणनीतियां तैयार की गई हैं, जिनसे सभी ट्रेफिक स्टॉप्स का विश्लेषण किए जाने योग्य डेटा संग्रह संभव हो सके और साथ ही अधिकारियों पर अतिरिक्त प्रशासनिक कार्यभार न पड़े।<sup>59</sup> अभी की स्थिति में, शेरिफ ऑफिस द्वारा ट्रेफिक स्टॉप्स से संबंधित कुछ डेटा तो एकत्र किया जाता है, पर वह डेटा अधूरा होता है, सार्वजनिक रूप से उपलब्ध नहीं है, और विश्लेषण के लिए सुगम भी नहीं है। डेटा का सार्वजनिक रूप से उपलब्ध होना महत्वपूर्ण है, क्योंकि उच्च गुणवत्ता वाला और विस्तृत डेटा; जन-सामान्य और मीडिया दोनों में क्रान्ति प्रवर्तन पर विश्वास बढ़ाने, नीति मूल्यांकनों को बेहतर करने तथा रणनीतिक दिशा तय करने में सहायक होता है।<sup>60</sup>

### 3.1 हर एक ट्रेफिक स्टॉप का डेटा एकत्र किया जाए और इसका विश्लेषण किया जाए।

अपनी यातायात प्रवर्तन प्रक्रियाओं के बेहतर दस्तावेज़ीकरण के उद्देश्य से, शेरिफ ऑफिस द्वारा सभी ट्रेफिक स्टॉप्स को, उनके परिणाम की परवाह किए बिना, दर्ज करना चाहिए और हर स्टॉप में शामिल व्यक्तियों का डेटा संकलित करना चाहिए। शेरिफ ऑफिस के स्टाफ़ ने यह चिन्ता जाहिर की कि ट्रेफिक स्टॉप्स के लिए अतिरिक्त डेटा कलेक्शन की शर्तें, डेप्यूटीज़ को ट्रेफिक स्टॉप्स करने से हतोत्साहित कर सकती हैं। हालांकि, कम्प्यूटर-एडेड डिस्पैच (CAD) सिस्टम में ड्रॉप-डाउन मेन्यू के जरिये डेटा चयन को आसान बनाकर डेप्यूटीज़ पर पड़ने वाले प्रशासनिक कार्यभार को कम किया जा सकता है। इसके अलावा, सभी ट्रेफिक स्टॉप्स के दौरान डेटा एकत्र करने से धीरे-धीरे प्रशासनिक दबाव कम होगा, क्योंकि इससे यह इनसाइट्स प्राप्त होंगी कि संसाधनों का आवंटन कहाँ किया जा रहा है और शेरिफ ऑफिस अधिकतम प्रभाव के लिए यातायात प्रवर्तन संसाधनों को किस प्रकार बेहतर ढंग से संरचित कर सकता है। सभी ट्रेफिक स्टॉप्स में ऐसे स्टॉप्स शामिल होते हैं:

- जिन्हें शैक्षिक प्रयोजनों के लिए किया जाता है,
- जिनमें एक मौखिक चेतावनी दी जाती है,
- जो शेरिफ ऑफिस द्वारा स्थापित रोडब्लॉक या चेकपॉइंट के कारण शेरिफ ऑफिस के स्टाफ़ द्वारा किए जाते हैं,
- जिनमें एक चेतावनी जारी की जाती है,
- जिनमें एक चालान जारी किया जाता है, या
- गिरफ्तार किया जाता है।

सभी ट्रेफिक स्टॉप्स में संग्रहीत डेटा में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए:

- स्टॉप किए जाने के कारण;
- स्टॉप किए जाने का परिणाम (जैसे कि जानकारी प्रदान करना, मौखिक चेतावनी, औपचारिक चेतावनी, चालान, गिरफ्तारी इत्यादि);
- स्टॉप का समय एवं स्थान;

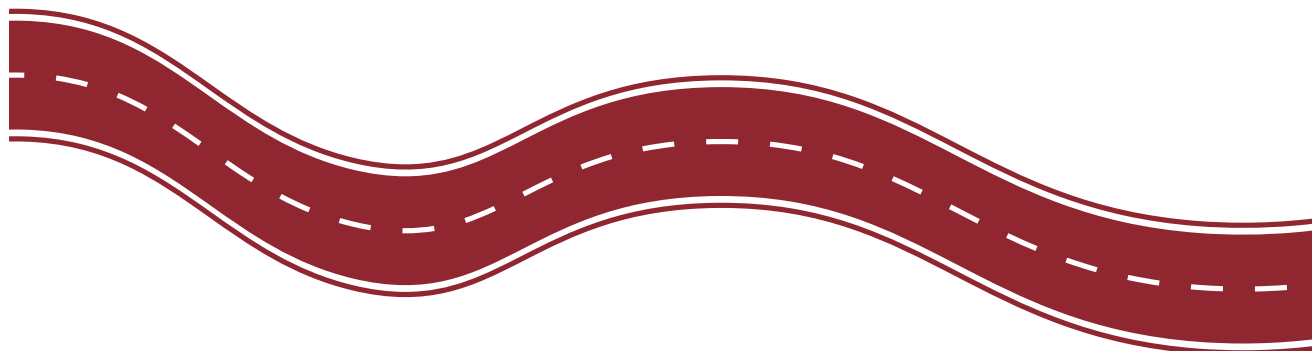
- d. स्टॉप में शामिल व्यक्ति - निम्नलिखित सहित:
- जनसांख्यिकी विशेषताएं (नस्ल, लिंग, आयु); तथा
  - एजेन्सी की विशेषताएं (रैंक, फ़ोर्स में सेवा के वर्ष); तथा
- e. स्टॉप के दौरान डेप्यूटी द्वारा की गई कार्रवाई(यां), निम्नलिखित सहित:
- यदि किसी व्यक्ति को वाहन से बाहर निकाला गया हो—चाहे शारीरिक संपर्क के माध्यम से, सड़क किनारे हिरासत, हथकड़ी लगाकर, या कैनाइन (पुलिस का कुत्ता) तलाशी के दौरान;
  - यदि कोई तलाशी की जाती है और क्यों;
  - तलाशी का परिणाम (निषिद्ध वस्तु, हथियार, चुराई गई संपत्ति, धनराशि, कोई वस्तु नहीं मिली, इत्यादि);
  - बरामद की गई संपत्ति; तथा
  - बल-प्रयोग की सूचना।

### 3.2 ट्रेफ़िक स्टॉप्स का जनसांख्यिकीय संबंधी डेटा एकत्र किया जाए और इसका विश्लेषण किया जाए।

यह आकलन करने के लिए कि शेरिफ ऑफिस की यातायात प्रवर्तन प्रथाएँ King काउन्टी के समुदायों पर असमान असर डालती हैं या नहीं, और यदि डालती हैं तो किस सीमा तक, सभी ट्रेफ़िक स्टॉप्स के लिए जनसांख्यिकी जानकारी एकत्र की जानी चाहिए। ऑडिटर ऑफिस की वर्ष 2022 में प्रकाशित रिपोर्ट में यह निष्कर्ष दिया गया कि “शेरिफ ऑफिस ट्रेफ़िक स्टॉप्स से जुड़े जनसांख्यिकी डेटा को अपनी नियमित कार्यप्रणाली के भाग के रूप में न तो व्यवस्थित ढंग से एकत्र करता है और न ही उसका विश्लेषण करता है।” इसका यह अर्थ है कि शेरिफ ऑफिस ट्रेफ़िक के पास ट्रेफ़िक स्टॉप्स में संभावित असमान प्रभावों का आकलन करने की क्षमता नहीं है।<sup>61</sup> ऑडिटर ऑफिस ने अनुशंसा की है कि शेरिफ ऑफिस को हर एक ट्रेफ़िक स्टॉप के लिए, स्टॉप के उद्देश्य या परिणाम की परवाह किए बिना, धारणा-आधारित जनसांख्यिकीय डेटा एकत्र करना चाहिए।

शेरिफ ऑफिस के स्टाफ़ ने ट्रेफ़िक स्टॉप्स के दौरान धारणा-आधारित जनसांख्यिकीय डेटा दर्ज करने को लेकर हिचकिचाहट और असहजता व्यक्त की। उनकी चिन्ताओं में अशुद्धता, व्यावहारिक कठिनाइयां तथा डेप्यूटीज़ व ड्राइवर्स के बीच आपसी समझ के बाधित होना शामिल था। हालांकि, संयुक्त राज्य अमेरिका के न्याय विभाग (U.S. Department of Justice) के अनुसार, सर्वश्रेष्ठ प्रवृत्ति के रूप में, किसी व्यक्ति की पहचान के बारे में अधिकारी की धारणा को रिकॉर्ड करना उचित माना जाता है, क्योंकि वही धारणा नस्ल के आधार पर प्रोफ़ाइलिंग या पूर्वाग्रह का आधार बन सकती है, भले ही वह धारणा सही हो या ग़लत।<sup>62</sup>

OLEO इस अनुशंसा का समर्थन करता है और दोहराता है कि शेरिफ ऑफिस द्वारा सभी ट्रेफ़िक स्टॉप्स पर धारणा-आधारित जनसांख्यिकीय डेटा एकत्र किया जाए। डेप्यूटीज़ को रोके गए व्यक्तियों से नीचे उल्लिखित विशेषताओं की स्वयं पहचान (सेल्फ़-आइडेंटिफ़ाई) करने के लिए नहीं बोलना चाहिए।<sup>63</sup>



यह अनुशंसा California के नस्लीय और पहचान प्रोफाइलिंग अधिनियम, 2015 (California's Racial and Identity Profiling Act) पर आधारित है, जिसका उद्देश्य कानून प्रवर्तन में नस्लीय प्रोफाइलिंग को कम करना है। California में, अधिकारियों के लिए सभी वाहन और पैदल यात्री स्टॉप्स के दौरान धारणा-आधारित जनसांख्यिकीय डेटा एकत्र करना अनिवार्य है।<sup>64</sup> एकत्रित जनसांख्यिकी डेटा में निम्नलिखित शामिल होना चाहिए:

- डेप्यूटीज़ द्वारा रोके गए व्यक्ति(यों) की नस्ल या जातीयता,<sup>65</sup> लिंग, यौन अभिविन्यास,<sup>66</sup> आयु, दिव्यांगता की स्थिति और अंग्रेज़ी भाषा दक्षता संबंधी धारणा;
- यदि रोका गया व्यक्ति मानसिक या व्यवहारिक स्वास्थ्य संकट का सामना करता हुआ प्रतीत हो; तथा
- डेप्यूटी की नस्ल या जातीयता एवं सेवा के वर्ष<sup>67</sup>

### 3.3 डेटा कलेक्शन प्रणालियों को अधिक सरल और कुशल बनाया जाए।

वर्तमान में शेरिफ ऑफिस अपने डेटा सॉफ्टवेयर को अपडेट कर रहा है;<sup>68</sup> ऐसे में OLEO की अनुशंसा है कि इस अवसर का लाभ उठाकर सभी डेटा सॉफ्टवेयर (CAD, IAPro, Mark 43, Sector<sup>69</sup> सहित) के लिए डेटा कलेक्शन की एकरूप प्रक्रियाएं विकसित की जाएं,<sup>70</sup> ताकि अलग-अलग स्टाफ़ द्वारा डाला गया डेटा अधिक सुसंगत हो और उच्च गुणवत्ता सुनिश्चित की जा सके। मानकीकृत डेटा प्रक्रियाओं से एकत्रित डेटा के विश्लेषण की क्षमता में बढ़ोत्तरी होगी और एकत्रित डेटा को सबसे प्रभावी ढंग से उपयोग करने में सक्षम बनाएंगी।

- सॉफ्टवेयर का शेरिफ ऑफिस के 'जनरल ऑर्डर मैनुअल' से क्रॉस-रेफ़रेन्स किया जाना चाहिए, ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि डेटा एन्ट्री के फ़िल्ड्स नीति के अधीन अनुमत प्रवर्तन कार्रवाइयों से मेल खाते हों।

<sup>64</sup> OLEO अनुशंसा करता है कि शेरिफ ऑफिस; संयुक्त राज्य अमेरिका जनगणना ब्यूरो (U.S. Census Bureau) में शामिल नस्लीय और जातीय समूहों का उपयोग करे, जिससे डेटा का अन्य डेटाबेसों के विरुद्ध प्रभावी विश्लेषण संभव हो सके: श्वेत (व्हाइट), अश्वेत और अफ़्रीकी अमेरिकी (ब्लैक ऐन्ड अफ़्रीकन अमेरिकन), एशियाई (एशियन), मूल हवाई और प्रशांत द्वीपवासी (नेटिव हवाई एन्ड पैसिफ़िक आइलैंडर), मूल अमेरिकी (नेटिव अमेरिकन), हिस्पैनिक और लैटिनेक्स, तथा बहुनस्लीय (मल्टिरैसियल)। OLEO यह मानता है कि यह सूची King काउन्टी के निवासियों की सभी नस्लीय और जातीय पहचानों को पूर्ण रूप से शामिल नहीं करती, और इन डेटा चुनौतियों के समाधान के लिए सामुदायिक प्रतिवादों का स्वागत करता है।

<sup>65</sup> LGBTQ+ (Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Queer & others; लेस्बियन, गे, बाइसेक्सुअल, ट्रांसजेंडर, क्वीर एवं अन्य) समुदायों के पक्ष-समर्थकों को इस बात की न्यायसंगत चिन्ता है कि यदि कानून प्रवर्तन द्वारा किसी व्यक्ति की लैंगिकता या लिंग से जुड़ा डेटा एकत्र किया जाता है, तो इससे उन समुदायों को और अधिक हाशिए पर डाले जाने और पहले से मौजूद पूर्वाग्रहों को और बल मिलने की आशंका होती है। हालांकि, लैंगिकता या लिंग के आधार पर होने वाली असमानताओं का आकलन करने तथा प्रोफाइलिंग के साक्ष्य को ट्रैक करने के लिए, यह अनुशंसा की गई है कि किसी व्यक्ति की लैंगिकता और लिंग के बारे में अधिकारी अपनी स्वयं की धारणा को दर्ज करे। इससे ऐसे डेटा पॉइन्ट्स तैयार होते हैं जो दर्शाते हैं कि किसी अधिकारी की उस व्यक्ति के बारे में क्या धारणा है जिसे वह रोक रहा है, और इससे प्रोफाइलिंग के प्रमाण सामने आ सकते हैं तथा आवश्यक सुधारों की पहल हो सकती है। देखें: Leonore F. Carpenter एवं R. Barrett Marshall, "Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof," William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, नवंबर 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

<sup>66</sup> OLEO यह सुझाव देता है कि शेरिफ ऑफिस ऐसी विधि विकसित करे जिनसे प्रत्येक डेप्यूटी से संबंधित यह जानकारी संरक्षित रखी जा सके, ताकि हर एक ट्रैफ़िक स्टॉप पर मैनुअल रूप से डेटा दर्ज करना आवश्यक न हो। एक श्रेष्ठ पद्धति के रूप में, इस जानकारी को एकत्र किया जाना चाहिए और नामों व बैज़ नम्बर्स सहित सभी पहचानी जाने योग्य सूचना को मिटा दिया जाना चाहिए—यह प्रक्रिया हर एक डेप्यूटी को एक यूनिक आइडेंटिफ़ायर असाइन करके पूरी की जा सकती है। देखें: Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari एवं Barry Friedman, "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, The Center on Policing Equity, New York University School of Law में Policing Project, and the California Department of Justice, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

<sup>67</sup> शेरिफ ऑफिस समय एक नये CAD सिस्टम पर जाने की प्रक्रिया में है।

<sup>68</sup> शेरिफ ऑफिस अपने डेटा को व्यवस्थित रखने के लिए, सूचीबद्ध सॉफ्टवेयर सहित कई सॉफ्टवेयर का उपयोग करता है: CAD सिस्टम का उपयोग तब किया जाता है जब डेप्यूटीज़ कॉल्स का जवाब देते हैं और चेतावनियों व चालानों को जारी करते हैं। IAPro सॉफ्टवेयर का उपयोग आन्तरिक जांच-पड़तालों तथा बलप्रयोग से जुड़े मामलों को ट्रैक करने के लिए किया जाता है। Mark43 एक डेटाबेस है जिसमें कोई गिरफ्तारी करते समय एकत्रित सारा डेटा शामिल होता है। और अन्त में, Sector सॉफ्टवेयर है, जिसमें राज्य-व्यापी यातायात प्रवर्तन डेटा स्टोर किया जाता है और इसे Washington स्टेट पैट्रोल (Washington State Patrol) द्वारा चलाया जाता है। एक ही प्रकरण का डेटा कई अलग-अलग सॉफ्टवेयर में दर्ज हो सकता है, जिसके कारण विश्लेषण करना पेचीदा और अधिक समय लेने वाला हो जाता है।

- ट्रैफिक स्टॉप्स से संबंधित डेटा को विश्लेषण प्रक्रियाओं को सरल बनाने के लिए एक ही सॉफ्टवेयर में स्टोर किया जाना चाहिए। ट्रैफिक स्टॉप्स की कुल संख्या, ट्रैफिक स्टॉप्स का सामान्य स्थान, ट्रैफिक स्टॉप्स के परिणाम, तथा जनसांख्यिकीय डेटा को सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
- सभी डेप्यूटीज़ को शेरिफ ऑफिस के डेटा कलेक्शन टूल्स के उपयोग पर नियमित और निरंतर व्यापक प्रशिक्षण पूरा करना चाहिए।
- शेरिफ ऑफिस को ऐसे सॉफ्टवेयर का उपयोग करना चाहिए जो स्वतः ही विरोधाभासों और अधूरे फ़िल्ड्स की पहचान करे, ताकि त्रुटिपूर्ण डेटा को न्यूनतम किया जा सके।

## अनुशंसा 4

**यदि शेरिफ ऑफिस स्वचालित यातायात प्रवर्तन का विस्तार करने पर विचार कर रहा है, तो सबसे पहले King काउन्टी को एक स्वतंत्र व्यवहार्यता व समानता अध्ययन कराया जाना चाहिए तथा स्वचालित प्रवर्तन के संभावित कार्यान्वयन पर व्यापक सामुदायिक सहभागिता को अनिवार्य बनाया जाना चाहिए।**



“स्वचालित प्रवर्तन” एक यातायात प्रवर्तन रणनीति है, जिसमें कैमरों का उपयोग करके यातायात उल्लंघन करने वाले वाहनों की लाइसेन्स प्लेट की तस्वीर ली जाती है और फिर रजिस्टर्ड वाहन मालिक को डाक के माध्यम से चेतावनी या चालान भेजा जाता है।<sup>65</sup> आम तौर पर कैमरे नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाने और रेड लाइट के उल्लंघन की निगरानी के लिए उपयोग किए जाते हैं, परन्तु देशभर में कई क्षेत्राधिकार डिस्ट्रिक्ट ड्राइविंग की पहचानने जैसे स्वचालित प्रवर्तन के अन्य तरीकों का भी परीक्षण कर रहे हैं।<sup>66</sup> वर्तमान में, शेरिफ ऑफिस के अधिकार-क्षेत्र में रेड-लाइट कैमरों का उपयोग सीमित रूप से, और मुख्यतः Kenmore सिटी में किया जाता है।<sup>67</sup>

स्वचालित प्रवर्तन का उपयोग डेप्यूटीज़ और सामुदायिक सदस्यों—दोनों के लिए संभावित लाभ और असुविधाएं प्रस्तुत करता है। स्वचालित प्रवर्तन का मुख्य लाभ यह है कि इससे ट्रैफिक स्टॉप्स कम होते हैं, और परिणामस्वरूप शेरिफ ऑफिस का स्टाफ़ तथा सामुदायिक सदस्यों के बीच खतरनाक आमना-सामना और मानसिक रूप से हानिकारक बातचीत का जोखिम घटता है।<sup>68</sup> साथ ही, इनका उपयोग खतरनाक ड्राइविंग आदतों में सुधार करने और टक्करों को कम करने में भी प्रभावी हो सकता है।<sup>69</sup>

हालांकि, स्वचालित प्रवर्तन अपनाए से निजता और निगरानी संबंधी मुद्दे सामने आ सकते हैं।<sup>70</sup> ज़्यादातर स्पीड कैमरों में ALPR (Automated License Plate Recognition, ऑटोमैटिक लाइसेन्स प्लेट रीडर) टेक्नोलॉजी का उपयोग किया जाता है, जिसके माध्यम से प्रति मिनट 1,800 तक लाइसेन्स प्लेट कैप्चर की जा सकती हैं। क़ानून प्रवर्तन एजेन्सीज़ ने इस ALPR तकनीक का उपयोग वंचित समुदायों की निगरानी के लिए किया है, जिनमें रंगभेद से पीड़ित समुदाय और कम-आय पर रहने वाले लोग शामिल हैं।<sup>71</sup> ALPR कंपनियां जो संवेदनशील लोकेशन डेटा कलेक्ट और स्टोर करती हैं, उन पर संघीय सीमा प्रवर्तन एजेन्सीज़ के साथ वाहन की लोकेशन जानकारी साझा करने के कारण राज्य क़ानूनों के उल्लंघन के आरोप लगाए जा रहे हैं।<sup>72</sup> साथ ही, क़ानून प्रवर्तन एजेन्सीज़ और ALPR वेन्डर्स के बीच किये गए अनुबंध सार्वजनिक रूप से उपलब्ध नहीं होते, जिससे जनता के प्रति पारदर्शिता में कमी आती है।

स्वचालित प्रवर्तन से यातायात प्रवर्तन में नस्लीय और आर्थिक असमानताओं और ज़्यादा बढ़ सकती हैं, क्योंकि कैमरों को अक्सर हाई-स्पीड कॉरिडोर में लगाया जाता है, जो प्रायः घनी आबादी वाले ऐसे इलाकों में होते हैं जहां रंगभेद से पीड़ित समुदाय और कम-आय पर रहने वाले लोगों का अनुपात अधिक होता है।<sup>73</sup> इसके परिणामस्वरूप, स्वचालित यातायात चालानों से संबंधित फ़ाइन्स असमान रूप से रंगभेद से पीड़ित समुदाय और कम-आय पर रहने वाले लोगों पर लागू होने की आशंका होती है, जिनके लिए चालान भरना आर्थिक रूप से कठिन हो सकता है।<sup>74</sup>

यद्यपि OLEO को इस समय King काउन्टी में स्वचालित प्रवर्तन के विस्तार की किसी योजना की जानकारी नहीं है, फिर भी सीमित संसाधनों और पहले से व्यक्त चिन्ताओं के मद्देनज़र शेरिफ ऑफिस को स्वचालित प्रवर्तन बढ़ाने के मामले में विशेष सावधानी बरतनी चाहिए। स्वचालित प्रवर्तन को लेकर अतिरिक्त चिन्ताएं यह हैं कि लगाया जाने वाला फ़ाइन बहुत अधिक व रेवेन्यू-ड्रिवन होता है और ये स्वचालित प्रवर्तन खतरनाक यातायात दशाओं के मूल कारणों का समाधान नहीं करता है।<sup>75</sup> शोध दर्शाते हैं कि सड़क डिज़ाइन में सुधार करना यातायात सुरक्षा बढ़ाने में ज़्यादा कारगर सिद्ध होता है (उदाहरण के लिए, सिग्नल्स या स्टॉप साइन की जगह गोल चौराहे / यातायात परिपथ लगाने से चोट पहुंचाने वाली दुर्घटनाएं 75% तक घट जाती हैं)।<sup>76</sup>

#### 4.1 शेरिफ ऑफिस को नये या अतिरिक्त स्वचालित प्रवर्तन की पहल तब तक नहीं करनी चाहिए, जब तक कि एक व्यवहार्यता एवं समानता अध्ययन यह सिद्ध न कर दे कि निजता और समानता से जुड़ी चिन्ताओं / सरोकारों को प्रभावी ढंग से कम किया जा सकता है।

यह साक्ष्य देखते हुए कि स्वचालित प्रवर्तन कम-आय वाली आबादी और रंगभेद से पीड़ित समुदायों पर अनुपातहीन बोझ डाल सकता है,<sup>77</sup> OLEO यह अनुशंसा करता है कि King काउन्टी शेरिफ ऑफिस के क्षेत्राधिकार में स्वचालित प्रवर्तन के किसी भी विस्तार से पहले अतिरिक्त अनुसंधान किए जाएं, जिसमें अतिरिक्त कैमरे लगाए जाने, मौजूदा कैमरों के विस्तारित उपयोग (जैसे कि स्कूल ज़ोन कैमरों को निर्धारित समय और उद्देश्यों से परे उपयोग करना), या नयी स्वचालित प्रवर्तन प्रौद्योगिकियों पर विचार करना शामिल हो। व्यवहार्यता एवं समानता अध्ययन में निम्नलिखित शामिल किए जाने चाहिए:

- वे कौन-से समुदाय हैं जहां नियत गतिसीमा से तेज़ वाहन चलाने और रेड-लाइट के उल्लंघन जैसी यातायात सुरक्षा समस्याएं असमान रूप से अधिक घटती हैं, और जो स्वचालित प्रवर्तन से सबसे अधिक लाभ उठा सकते हैं;
- क्या फ़्रंटिंग का उपयोग स्वचालित प्रवर्तन के बजाय सड़क डिज़ाइन में सुधार लाने या उससे जुड़ी समस्याओं का समाधान करने के लिए प्रभावी ढंग से किया जा सकता है;
- क्या कैमरों के इस्तेमाल को बढ़ाने से संपूर्ण King काउन्टी में नस्लीय असमानताएं पैदा होंगी;
- शेरिफ ऑफिस के क्षेत्राधिकार में उपयोग किए जा रहे मौजूदा कैमरों की ट्रैफिक सुरक्षा में प्रभावी भूमिका—सफलता को राजस्व या चालानों की संख्या से नहीं मापा जाना चाहिए;
- शेरिफ ऑफिस के क्षेत्राधिकार में लागू स्वचालित प्रवर्तन के अन्तर्गत वर्तमान में रेवेन्यू का उपयोग, निजता संबंधी चिन्ताएं, तथा समानता पर पड़ने वाले प्रभाव;
- क्षेत्राधिकारों व संघीय कानून प्रवर्तन एजेन्सीज़ के बीच डेटा शेयरिंग पद्धतियां;
- निजी कंपनियों या कॉन्ट्रैक्टर्स और सॉफ़्टवेयर उपयोग करने के उनके तरीके, जिसमें उनकी डेटा शेयरिंग पद्धतियां भी शामिल हैं;
- डेटा उपयोग एवं स्टोरेज कार्यपद्धतियां।

व्यवहार्यता एवं समानता अध्ययन किसी ऐसी एजेन्सी द्वारा किया जाना चाहिए जिस पर शेरिफ ऑफिस का नियंत्रण न हो, तथा इस अध्ययन को शेरिफ ऑफिस के क्षेत्राधिकार में आने वाले स्थानीय समुदायों के सहयोग से तैयार किया जाना चाहिए, ताकि पूरी प्रक्रिया में प्रभावित समूहों की सहभागिता और प्रतिक्रिया सुनिश्चित हो सके।

#### 4.2 अतिरिक्त स्वचालित प्रवर्तन को लागू करने से संबंधित किसी भी आगामी योजना का आधार समुदाय की सहभागिता होनी चाहिए और उसे यातायात सुरक्षा समस्याओं के मूल में मौजूद कारणों पर केन्द्रित होना चाहिए।

OLEO यह अनुशंसा करता है कि स्वचालित प्रवर्तन से संबंधित किसी भी पहल को समुदायों के सहयोग से आगे बढ़ाया जाए। व्यवहार्यता एवं समानता अध्ययन के पूरा होने व प्रकाशित होने के बाद, यदि शेरिफ ऑफिस एवं इसके स्थानीय सरकारी भागीदार अतिरिक्त स्वचालित प्रवर्तन आगे बढ़ाने की योजना बनाते हैं, तो स्वचालित प्रवर्तन कैमरों की लोकेशन और प्रवर्तन रणनीतियों, दण्ड सहित, की निर्णय प्रक्रिया में सामुदायिक सदस्यों की पूर्ण सहभागिता सुनिश्चित की जानी चाहिए, ताकि कार्यक्रम का फ़ोकस पूर्णतया यातायात सुरक्षा पर रहे।

भविष्य में यदि कोई स्वचालित प्रवर्तन कार्यक्रम अपनाया जाता है, तो उसे स्वचालित प्रवर्तन से जुड़े हानिकारक प्रभावों को घटाने पर केंद्रित होना चाहिए, क्योंकि ऐसे दंड यातायात सुरक्षा के मूल कारणों का समाधान करने में विफल रहते हैं। क्षेत्राधिकारों को निम्नलिखित पर विचार करना चाहिए:

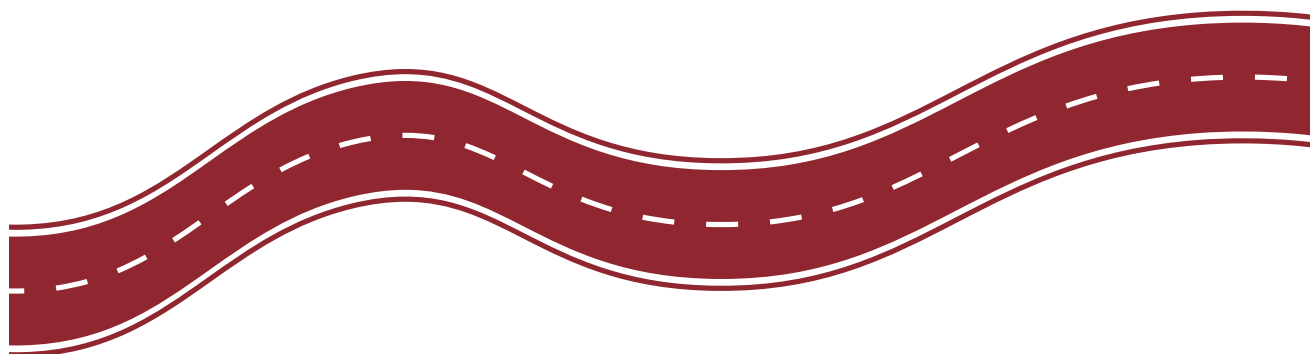
- ऐसे संभावित पायलट प्रोग्राम, जिनमें फ़ाइन-आधारित दण्ड जारी नहीं किए जाते और इसके बजाय एक निर्धारित अवधि के लिए चेतावनियों का प्रयोग किया जाता है;
- फ़ाइन और भुगतान के स्तर के विकल्प (उदाहरण के लिए: आय-आधारित फ़ाइन या बिना लागत वाली भुगतान योजनाएं), साथ ही अपनाए जाने वाले वैकल्पिक उपाय (जैसे कि, फ़िक्स-इट टिकट्स या सामुदायिक सेवा के विकल्प); तथा
- यह कैसे सुनिश्चित किया जाए कि स्वचालित प्रवर्तन से उत्पन्न कोई भी रेवेन्यू को समुदाय द्वारा पहचाने गए सड़क डिज़ाइन और यातायात सुरक्षा अवसंरचना सुधारों में पुनर्निवेशित किया जाए।

## निष्कर्ष

OLEO के साझेदारों ने King काउन्टी में रहने, काम करने और वाहन चलाने वाले लोगों के लिए यातायात सुरक्षा और प्रवर्तन को एक प्रमुख चिन्ता बताया। यह देखते हुए कि ट्रैफ़िक स्टॉप्स अब भी आमजनों और क़ानून प्रवर्तन के बीच बार-बार होने वाले संपर्क बने हुए हैं, शेरिफ़ ऑफ़िस के लिए यह बेहद ज़रूरी है कि उसकी यातायात प्रवर्तन नीतियां और प्रक्रियाएं स्पष्ट हों और समुदाय की आवश्यकताओं के अनुरूप हों।<sup>78</sup>

वर्ष 2022 में, ऑडिटर ऑफ़िस ने शेरिफ़ ऑफ़िस की यातायात प्रवर्तन पद्धतियों का ऑडिट किया।<sup>79</sup> रिपोर्ट में पाया गया कि एजेन्सी के पास यातायात प्रवर्तन को लेकर कोई स्पष्ट रणनीतिक दिशा नहीं है और ट्रैफ़िक स्टॉप्स का व्यापक डेटा संग्रह भी नहीं किया जाता है। OLEO के जनसंपर्क अभियान चरण के दौरान एकत्रित जानकारी से इन निष्कर्षों की पुष्टि होती है।

**OLEO एवं इसके साझेदारों ने यातायात सुरक्षा को बेहतर बनाने, समान प्रवर्तन को बढ़ावा देने तथा प्रभावी डेटा कलेक्शन को प्रोत्साहित करने के प्रयास में शेरिफ़ ऑफ़िस की ट्रैफ़िक/यातायात प्रवर्तन रणनीति हेतु अतिरिक्त अनुशंसाएं तैयार कीं।** King काउन्टी काउन्सिल (King County Council) और शेरिफ़ ऑफ़िस के समक्ष अपनी अनुशंसाओं को प्रस्तुत करने के बाद, OLEO द्वारा इन अनुशंसाओं के लागू होने की प्रक्रिया की निगरानी की जाएगी, ताकि इसके साझेदार और King काउन्टी के समुदायों को संपूर्ण King काउन्टी में यातायात सुरक्षा एवं प्रवर्तन प्रथाओं में सुधार से जुड़े कदमों की जानकारी मिलती रहे।<sup>80</sup>



## अंत-टिप्पणियां

- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washinton Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC\\_2023-Traffic-Fatalities-press-release\\_May-13-2024.pdf](https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf).
- 4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. <https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/>
- 5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#>
- 6 OLEO द्वारा "CAD डेटा 2020-2024" का विश्लेषण, 17 अप्रैल, 2025, विस्तृत जानकारी लेखकों के पास उपलब्ध है।
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 OLEO द्वारा "CAD डेटा 2020-2024" का विश्लेषण, 17 अप्रैल, 2025, विस्तृत जानकारी लेखकों के पास उपलब्ध है।
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 King County Sheriff's Office कर्मचारी, OLEO के साथ साक्षात्कार, फरवरी-अप्रैल 2025.
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 OLEO द्वारा "CAD डेटा 2020-2024" का विश्लेषण, 17 अप्रैल, 2025, विस्तृत जानकारी लेखकों के पास उपलब्ध है।
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 OLEO द्वारा "CAD डेटा 2020-2024" का विश्लेषण, 17 अप्रैल, 2025, विस्तृत जानकारी लेखकों के पास उपलब्ध है।
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforpa.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.

## अंत-टिप्पणियां जारी हैं

- traffic-ordinances-for-public-safety**; Emily Roscoe, "Policing Traffic Violations," March 2023, University of North Carolina School of Government, [https://cjl.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations\\_2023.3.24.pdf](https://cjl.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf).
- 22 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 23 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 24 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>.
- 25 Sam Levin, "US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows," April 21, 2022, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data>; "Mapping Police Violence," <https://mappingpoliceviolence.org>.
- 26 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 27 City Council of Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 28 Sammy Caiola, "Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%," March 6 2023, PBS WHYY News, <https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/>.
- 29 Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Vera Institute for Justice, "Police Are Stopping Fewer Drivers – and It's Increasing Safety," January 11, 2024, <https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety>.
- 30 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 31 Vera Institute for Justice, "For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops," March 2023, <https://vera-institute.files.svdcn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229>.
- 32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](https://leg.wa.gov/bills/2025/1512.pdf).
- 33 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, [https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf); Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 34 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17, 2024, [https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf); Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>.
- 35 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 36 Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 37 Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 38 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, "Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety," October 2024, [https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS\\_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines\\_v3.pdf](https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf).
- 40 Aravind Boddupalli et al., "How Fines and Fees Impact Family Well-Being," August 14, 2024, Tax Policy Center, [https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how\\_fines\\_and\\_fees\\_impact\\_family\\_well-being.pdf](https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf); Jordan Woods, "Reimagining Traffic Fines and Fees," 2024, *UC Irvine Law Review*, 14:3, <https://escholarship.org/uc/item/6vfv096vn>; Molly Webster, "Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state," December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.
- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, "Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers," April 27, 2024, *Journal of Quantitative Criminology*, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.

## अंत-टिप्पणियां जारी हैं

- <sup>42</sup> San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, [https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf).
- <sup>43</sup> Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, American University Law Review, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- <sup>44</sup> Ibid.
- <sup>45</sup> Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., “Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature,” Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- <sup>46</sup> Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, American Law University, 72:6, <https://aulawreview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, “Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue,” October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, “The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance,” 2019, The Yale Law Journal, [https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers\\_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y); Tracey Maclin, “The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court,” 2008, University of Florida Law Faculty Publications, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- <sup>47</sup> Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- <sup>48</sup> Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., “How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?,” February 16, 2023, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- <sup>49</sup> Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- <sup>50</sup> Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.
- <sup>51</sup> Megan Dias et al., “Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice,” May 16, 2022, University of Texas Department of Government, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- <sup>52</sup> King County Sheriff’s Office कर्मचारी, OLEO के साथ ईमेल पत्राचार, 18 अप्रैल, 2025.
- <sup>53</sup> San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, [https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf).
- <sup>54</sup> Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, “Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America’s Most Egregious Police Practice,” January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pir>.
- <sup>55</sup> Johns Hopkins University Police Department, “Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442,” July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- <sup>56</sup> Nicholas P Camp et al., “Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops,” September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- <sup>57</sup> Kristina Murphy, “Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance,” 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., “Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots,” March 28, 2022, PNAS, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- <sup>58</sup> Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- <sup>59</sup> Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- <sup>60</sup> Police Executive Research Forum, “What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data,” February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- <sup>61</sup> King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

## अंत-टिप्पणियां जारी हैं

- <sup>62</sup> Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned,” 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdf/files1/bja/184768.pdf>.
- <sup>63</sup> Magnus Lofstrom et al., “Racial Disparities in Traffic Stops,” October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- <sup>64</sup> 11 CCR § 999.226, “Article 3 Data Elements to be Reported,” <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, “AB-953 Law enforcement: racial profiling,” October 3, 2015, [https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill\\_id=201520160AB953](https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953); Racial and Identity Profiling Advisory Board, “Annual Report 2025,” January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- <sup>65</sup> Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, [https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE\\_newera\\_12-5-23\\_0.pdf](https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf).
- <sup>66</sup> King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- <sup>67</sup> King County Sheriff’s Office कर्मचारी, OLEO के साथ साक्षात्कार, 5 फरवरी, 2025.
- <sup>68</sup> Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, [https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE\\_newera\\_12-5-23\\_0.pdf](https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf).
- <sup>69</sup> Washington Traffic Safety Commission, “Automated Speed Enforcement Readiness Guide,” September 2022, [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf](https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf); Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, “Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61,” August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- <sup>70</sup> Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, “Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use,” September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- <sup>71</sup> Ibid.
- <sup>72</sup> Andrew Adams, “Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law,” August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, “Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement,” October 21, 2025, <https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- <sup>73</sup> Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- <sup>74</sup> Ibid.
- <sup>75</sup> Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- <sup>76</sup> Washington State Department of Transportation, “Roundabouts,” <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, “Proven Safety Countermeasures,” <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures>; U.S. Department of Transportation, “Safer Roads,” <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- <sup>77</sup> Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>.
- <sup>78</sup> King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- <sup>79</sup> Ibid.
- <sup>80</sup> The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.



**King County**

# **OLEO**

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT