

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा
तारांकित प्रश्न सं. *410
जिसका उत्तर 21.08.2025 को दिया जाना है
सड़क दुर्घटनाएं

+*410. श्री राजेश वर्मा:

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे:

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में सड़क दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणों, जिनमें तेज गति और गड्ढे भी शामिल हैं, की पहचान की है, यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) देशभर में सड़क अवसंरचना में सुधार और दुर्घटना-प्रवण स्थानों को समाप्त करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार का लापरवाही तथा तेज गति से वाहन चलाए जाने पर अंकुश लगाने के लिए सख्त प्रवर्तन तंत्र लागू करने और जागरूकता अभियान चलाने का विचार है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) सड़क सुरक्षा बढ़ाने में प्रौद्योगिकी और स्मार्ट यातायात प्रबंधन प्रणालियों की भूमिका क्या है; और

(ङ) सरकारी नीतियों को ऐसा किस प्रकार बनाया जा रहा है जिससे सभी नागरिकों के लिए सुरक्षित परिवहन सुनिश्चित हो सके?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) से (ङ) विवरण सदन के पटल पर रखा गया है।

‘सड़क दुर्घटनाएं’ के संबंध में श्री राजेश वर्मा और डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे द्वारा दिनांक 21.08.2025 को पूछे गए लोक सभा तारांकित प्रश्न संख्या *410 के भाग (क) से (ड) के उत्तर में उल्लिखित विवरण

(क) सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर "भारत में सड़क दुर्घटनाओं" पर रिपोर्ट प्रकाशित करती है। आंकड़ों के अनुसार, सड़क दुर्घटनाएं कई कारणों से होती हैं और ये विभिन्न कारकों के पारस्परिक क्रिया का परिणाम हैं। इन्हें व्यापक तौर पर (i) मानवीय चूक, (ii) सड़क की स्थिति/पर्यावरण और (iii) वाहनों की दशा में वर्गीकृत किया जा सकता है।

वर्ष 2022 के दौरान प्रमुख कारणों के अनुसार वर्गीकृत सभी श्रेणियों की सड़कों पर देश में सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या नीचे दी गई है:-

सड़क दुर्घटनाओं के कारण	सड़क दुर्घटनाओं की संख्या
तेज़ गति से वाहन चलाना	3,33,323
नशे में गाड़ी चलाना/शराब और नशीले पदार्थों का सेवन	10,080
गलत साइड में गाड़ी चलाना/लेन में अनुशासनहीनता	22,586
लाल बत्ती जम्प करना	4,021
मोबाइल फ़ोन का इस्तेमाल	7,558
अन्य \$	83,744
संपूर्ण भारत	4,61,312

\$ इसमें गड़दों के कारण हुई 4,446 दुर्घटनाएँ शामिल हैं।

(ख) से (ड) संसद द्वारा अधिनियमित मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 ने देश में यातायात कानूनों को सुदृढ़ किया है।

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 198क की उपधारा (1) में, सड़क के सुरक्षा मानकों के डिजाइन, निर्माण या रखरखाव के लिए जिम्मेदार किसी भी निर्दिष्ट प्राधिकारी, संविदाकार, परामर्शदाता या रियायतग्राही को ऐसे डिजाइन, निर्माण और रखरखाव मानकों के पालन का प्रावधान है, जैसा कि केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित किया जाता है।

सभी राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) का सड़क सुरक्षा ऑडिट (आरएसए) सभी चरणों, अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव आदि, पर तृतीय पक्ष लेखा परीक्षकों/विशेषज्ञों के माध्यम से अनिवार्य कर दिया गया है।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट/दुर्घटना स्थलों की पहचान और सुधार को उच्च प्राथमिकता दी जाती है। ब्लैक स्पॉट का सुधार एक सतत प्रक्रिया है और तत्काल आधार पर अस्थायी सुधार उपाय किए जाते हैं। दीर्घकालिक सुधार कार्यों में सड़क की ज्यामिति में सुधार, जंक्शन सुधार, कैरिजवे का चौड़ीकरण, अंडरपास/ओवरपास का निर्माण आदि शामिल हैं, जिनमें भूमि अधिग्रहण, वन मंजूरी और जन-सुविधाओं का स्थानांतरण जैसी निर्माण-पूर्व गतिविधियाँ शामिल होती हैं, जिनमें काफी समय लगता है। इसके अतिरिक्त, इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) पोर्टल पर रिपोर्ट किए गए राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटना स्थलों पर सुधार उपाय भी किए जाते हैं।

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 136 (क) ने राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, सड़कों या किसी राज्य के किसी भी शहरी नगर, जिसकी आबादी सरकार द्वारा निर्धारित सीमा के भीतर है, में सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन का प्रावधान किया गया है। तदनुसार, सरकार ने देश में राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम (एनसीएपी) के तहत राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों और दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों और नगरों में महत्वपूर्ण जंक्शनों पर अधिक जोखिम वाले और उच्च सघनता वाले गलियारों में सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के लिए अगस्त, 2021 में केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 के अंतर्गत नियम 167क प्रकाशित किया है।

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 136क के अनुसार सीएमवीआर के नियम 167क के प्रावधानों को लागू करने की जिम्मेदारी राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आती है। हालांकि, राज्यों को सहायता प्रदान करने के लिए, सरकार ने पूंजी निवेश 2025-26 के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना (एसएससीआई 2025-26) के अंतर्गत सड़क सुरक्षा के इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन के कार्यान्वयन हेतु राज्यों को प्रोत्साहन हेतु दिशानिर्देश जारी किए हैं, जिसके लिए पहले आओ-पहले पाओ के आधार पर 3,000 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है।

सरकार सुरक्षित और कुशल परिवहन सुनिश्चित करने के लिए उचित सुरक्षा उपायों और उपकरणों को शामिल करते हुए राष्ट्रीय राजमार्गों और पहुँच-नियंत्रित राष्ट्रीय एक्सप्रेसवे का निर्माण कार्य करती है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) द्वारा उच्च यातायात घनत्व वाले राष्ट्रीय राजमार्गों और राष्ट्रीय एक्सप्रेसवे जैसे दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे, ट्रांस-हरियाणा, ईस्टर्न पेरिफेरल एक्सप्रेसवे आदि में उन्नत यातायात प्रबंधन प्रणाली (एटीएमएस) स्थापित की गई है। उन्नत यातायात प्रबंधन प्रणाली

(एटीएमएस) में विभिन्न इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरणों का प्रावधान है जो राजमार्ग खंडों पर घटनाओं की शीघ्र पहचान करने और राजमार्गों की प्रभावी निगरानी करने में मदद करते हैं, जिससे ऑन-साइट सहायता के प्रतिक्रिया समय में सुधार होता है।

एनएचएआई के उच्च घनत्व और उच्च गति वाले गलियारों पर नई राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में, एटीएमएस की स्थापना आमतौर पर परियोजना का एक भाग होती है। इसके अतिरिक्त, एटीएमएस को पहले से निर्मित महत्वपूर्ण गलियारों में स्टैंडअलोन परियोजनाओं के रूप में भी लागू किया जाता है। एटीएमएस में एआई आधारित वीडियो घटना पहचान और प्रवर्तन प्रणाली (वीआईडीईएस) जैसी उप-प्रणालियाँ शामिल हैं।

सरकार ने 4ई अर्थात् शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़कों और वाहनों दोनों की), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए एक बहुआयामी कार्यनीति तैयार की है। तदनुसार, देश में सड़क सुरक्षा पर विभिन्न पहल की गई हैं, जिसका विवरण **अनुलग्नक** पर दिया गया है।

जबकि केंद्र सरकार मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के तहत नियम बनाती है, इन नियमों का प्रवर्तन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के अधिकार क्षेत्र में आता है।

इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय में सरकार ने नागरिकों के सुरक्षित परिवहन को सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न गतिविधियाँ भी शुरू की हैं, जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ, विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम, लेवल क्रॉसिंग गेटों की इंटरलॉकिंग, स्टेशनों की पूर्ण ट्रैक सर्किटिंग, अत्यधिक प्रौद्योगिकी गहन प्रणाली के रूप में कवच की शुरुआत, रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड, जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस आदि का प्रावधान शामिल है।

‘सड़क दुर्घटनाएं’ के संबंध में श्री राजेश वर्मा और डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे द्वारा दिनांक 21.08.2025 को पूछे गए लोक सभा तारांकित प्रश्न संख्या *410 के भाग (ख) से (ड) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक

सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा सड़क सुरक्षा के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण:-

(1) शिक्षा:

- i. पूरे देश में राज्य/जिला स्तर पर ड्राइविंग प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर), क्षेत्रीय ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (आरडीटीसी) और ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) की स्थापना हेतु एक योजना लागू करना। हाल ही में, संशोधित योजना दिशानिर्देश जारी किए गए हैं जिनमें ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता में वृद्धि और पात्रता मानदंडों को सुव्यवस्थित किया गया है। इसके अतिरिक्त, प्रशिक्षण-परीक्षण क्लस्टर दृष्टिकोण के तहत ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों (डीटीआई) के साथ मिलकर स्वचालित परीक्षण केंद्र (एटीएस) स्थापित करने के लिए प्रोत्साहन राशि की शुरुआत की गई है।
- ii. सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता बढ़ाने और सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों के संचालन के लिए सड़क सुरक्षा समर्थन योजना का संचालन करना।
- iii. सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता फैलाने और उसे सुदृढ़ बनाने के लिए प्रत्येक वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह मनाया जाता है।
- iv. सड़क सुरक्षा से संबंधित कार्यों के लिए सड़क सुरक्षा मित्रों की भागीदारी के लिए अवधारणा नोट और रोड मैप तैयार किया गया।

(2) इंजीनियरिंग:

2.1 सड़क इंजीनियरिंग

- i. सभी राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) का तृतीय पक्ष के लेखा परीक्षक/विशेषज्ञों के माध्यम से सड़क सुरक्षा ऑडिट (आरएसए) सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव आदि में कराना अनिवार्य कर दिया गया है।
- ii. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स/दुर्घटना संभावित स्थानों को चिह्नित करने और सुधार करने को उच्च प्राथमिकता।
- iii. मंत्रालय के अधीन आने वाली सड़क स्वामित्व एजेंसियों के प्रत्येक क्षेत्रीय कार्यालय में सड़क सुरक्षा अधिकारी (आरएसओ) को आरएसए और अन्य सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यों की देखरेख करने के लिए अभिहित किया गया है।

- iv. पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को दर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार गृह स्थापित करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) परियोजना शुरू की गई है।
- v. एक्सप्रेसवे और राष्ट्रीय राजमार्गों पर साइनेज के प्रावधान के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं, ताकि वाहन चालकों को बेहतर दृश्यता और सहज मार्गदर्शन मिल सके।
- vi. सड़क डिजाइन, निर्माण और रखरखाव के लिए समय-समय पर केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित मानकों का अनुपालन करने में विफल रहने के बारे में मोटर यान अधिनियम, 1988 में प्रावधान किए गए हैं।

2.2 वाहन इंजीनियरिंग:

वाहनों को सुरक्षित बनाने के लिए विभिन्न पहलें की गईं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:-

- i. वाहन की अगली सीट पर चालक के बगल में बैठे यात्री के लिए एयरबैग का अनिवार्य प्रावधान।
- ii. मोटर साइकिल पर सवारी करने या उस पर ले जाए जाने वाले चार वर्ष से कम आयु के बच्चों के लिए सुरक्षा उपायों से संबंधित निर्धारित मानदंड। इसमें सुरक्षा हार्नेस, क्रैश हेलमेट के उपयोग को भी निर्दिष्ट किया गया है और गति को 40 किमी प्रति घंटे तक सीमित रखा गया है।
- iii. निम्नलिखित सूचीबद्ध सुरक्षा प्रौद्योगिकियों के फिटमेंट के लिए अनिवार्य प्रावधान:-

एम1 श्रेणी के वाहनों के लिए:

- चालक और सह-चालक के लिए सीट बेल्ट रिमाइंडर (एसबीआर)
- सेंट्रल लॉकिंग सिस्टम के लिए मैनुअल ओवरराइड
- अति रफ्तार चेतावनी प्रणाली

सभी एम और एन श्रेणी के वाहनों के लिए:

- रिवर्स पार्किंग चेतावनी प्रणाली

iv. एल [चार पहियों से कम वाले मोटर वाहन और क्वाड्रिसाइकिल शामिल हैं] एम [यात्रियों को परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन] और एन [माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन, जो बीआईएस मानकों में निर्धारित शर्तों के अधीन माल के अलावा व्यक्तियों को भी ले जा सकते हैं] श्रेणियों के कुछ वर्गों के लिए अनिवार्य एंटी-लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस)।

v. दो पहिया, तिपहिया, क्वाड्रिसाइकिल, दमकल, एंबुलेंस और पुलिस वाहनों को छोड़कर सभी परिवहन वाहनों में गति सीमित करने वाली विशिष्टता/गति सीमित करने वाला उपकरण अनिवार्य किया गया।

vi. स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण के लिए नियम प्रकाशित किए गए, जो स्वचालित उपकरणों के माध्यम से वाहनों की फिटनेस जांच की प्रक्रिया और एटीएस द्वारा फिटनेस प्रमाण पत्र देने की प्रक्रिया को परिभाषित करते हैं। इन नियमों में दिनांक 31.10.2022 और दिनांक 14.03.2024 को और संशोधन किया गया है।

vii. प्रोत्साहन/हतोत्साहन के आधार पर वाहन स्क्रेपिंग नीति तैयार की गई और पुराने, अनुपयुक्त और प्रदूषणकारी वाहनों को चरणबद्ध तरीके से हटाने के लिए एक पारिस्थितिकी तंत्र बनाया गया।

viii. स्वचालित प्रणाली के माध्यम से वाहनों की फिटनेस जांचने के लिए केंद्रीय सहायता से प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में एक आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित करने की एक योजना तैयार की गई।

ix. यात्री कारों की सुरक्षा रेटिंग की अवधारणा को शुरू करने और उपभोक्ताओं को सूचित निर्णय लेने के लिए सशक्त बनाने के लिए भारत न्यू कार एसेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) के संबंध में नियम प्रकाशित किए गए।

x. मूल उपकरण विनिर्माताओं (ओईएम) और बस बॉडी बिल्डरों द्वारा बसों के विनिर्माण के क्षेत्र में निर्धारित समान अवसर के संबंध में नियम प्रकाशित किए गए।

xi. 1 अक्टूबर, 2025 को या उसके बाद निर्मित एन2 (3.5 टन से अधिक लेकिन 12.0 टन से अधिक नहीं के सकल वाहन भार वाला माल वाहन) और एन3 (12.0 टन से अधिक सकल वाहन भार वाला माल वाहन) श्रेणी के वाहनों के केबिन के लिए अनिवार्य एयर कंडीशनिंग प्रणाली लगाना अनिवार्य किया गया।

xii. एम, एन और एल7 श्रेणी के मोटर वाहनों में सुरक्षा बेल्ट असेंबलियों, सुरक्षा बेल्ट एंकरेज और सुरक्षा बेल्ट और नियंत्रण प्रणाली संस्थापन के लिए संशोधित मानकों की प्रयोज्यता के प्रावधान करने के लिए सुरक्षा बेल्ट, नियंत्रण प्रणाली और सुरक्षा बेल्ट रिमाइंडर के मानकों के संशोधन के लिए 1 अप्रैल 2025 को नियम प्रकाशित किए गए। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2025 को और उसके बाद निर्मित श्रेणी एम1 के वाहनों को एआईएस-145-2018 के अनुसार आगे की ओर वाली सभी पिछली सीटों के लिए सुरक्षा बेल्ट रिमाइंडर की आवश्यकता को पूरा करना होगा।

(3) प्रवर्तन:

- i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 का सख्ती से अनुपालन सुनिश्चित करने और यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रतिवारण बढ़ाने और प्रौद्योगिकी के उपयोग के माध्यम से सख्त प्रवर्तन के लिए कठोर शास्तियों का प्रावधान करता है। यातायात प्रबंधन और प्रवर्तन अनिवार्य रूप से राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में है। जबकि केंद्र सरकार मोटर यान अधिनियम, 1988 के तहत नियम बनाती है, इन नियमों का प्रवर्तन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में आता है।

- ii. सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के लिए नियम जारी किए गए। ये नियम भारत के दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों और राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम (एनसीएपी) के अंतर्गत आने वाले शहरों में राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों और महत्वपूर्ण जंक्शनों पर उच्च जोखिम और उच्च सघनता वाले गलियारों पर इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरण लगाने के लिए विस्तृत प्रावधान निर्दिष्ट करते हैं।
- iii. सरकार ने पूंजीगत निवेश 2025-26 के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना (एसएससीआई 2025-26) के अंतर्गत सड़क सुरक्षा के इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन के कार्यान्वयन के लिए राज्यों को प्रोत्साहन हेतु 3,000 करोड़ रुपये (पहले आओ पहले पाओ के आधार पर) के आवंटन के साथ दिशानिर्देश जारी किए हैं।
- iv. 10 जून, 2024 को सरकार ने मोटर यान अधिनियम, 1988 के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी उपाय पर सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को परामर्शी जारी की है।

(4) आपातकालीन देखभाल:

- i. नेक व्यक्ति (गुड समारिटन) की सुरक्षा के लिए योजना (राह-वीर) के दिशानिर्देशों में संशोधन किया गया है, जो सद्भावनापूर्वक, स्वेच्छा से और बिना किसी पुरस्कार या मुआवजे की अपेक्षा के दुर्घटना स्थल पर पीड़ित को आपातकालीन चिकित्सा या गैर-चिकित्सा देखभाल या सहायता प्रदान करते हैं या ऐसे पीड़ित को अस्पताल पहुँचाते हैं। योजना के अनुसार, राह-वीर के लिए पुरस्कार राशि 5,000 रुपये से बढ़ाकर 25,000 रुपये कर दी गई है।
- ii. हिट एंड रन मोटर दुर्घटनाओं के पीड़ितों के लिए मुआवजा बढ़ाया गया (गंभीर चोट के लिए 12,500 रुपये से 50,000 रुपये और मृत्यु होने पर 25,000 रुपये से 2,00,000 रुपये तक)।
- iii. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्गों के पूरे हो चुके कॉरिडोर पर टोल प्लाजा पर पैरामेडिकल स्टाफ/आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियन/नर्स के साथ एम्बुलेंस का प्रावधान किया है।
- iv. सरकार ने 5 मई, 2025 को सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए कैशलेस उपचार योजना, 2025 को अधिसूचित किया है। प्रक्रिया प्रवाह, हितधारक-वार मानक संचालन प्रक्रियाओं और स्पष्ट रूप से चित्रित भूमिकाओं और जिम्मेदारियों सहित विस्तृत दिशानिर्देश भी 4 जून, 2025 को अधिसूचित किए गए हैं।
