भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 3159

जिसका उत्तर 07.08.2025 को दिया जाना है

राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संपरीक्षा

3159. श्री पी. सी. मोहन:

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

(क) कर्नाटक और बेंगलुरू शहरी क्षेत्र के विशिष्ट आंकड़ों सहित पिछले तीन वर्षों के दौरान रिपोर्ट की गई सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या के वर्ष-वार और राज्य-वार आंकड़े क्या हैं;

(ख) इन दुर्घटनाओं के कारण होने वाली मौतों और गंभीर चोटों की संख्या कितनी है, साथ ही चिह्नित किए गए प्रमुख कारण क्या हैं;

(ग) क्या उच्च दुर्घटना क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) और शहरी सड़कों के संबंध में सुरक्षा संपरीक्षा की गई है और यदि हाँ, तो इसके प्रमुख निष्कर्ष क्या हैं;

(घ) जागरूकता अभियान, इंजीनियरिंग हस्तक्षेप, यातायात नियमों का प्रवर्तन और प्रौद्योगिकी को अपनाने सहित सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ङ) क्या मंत्रालय भारत की सड़क सुरक्षा नीति या ब्रासीलिया घोषणा के अंतर्गत सड़क सुरक्षा कार्य योजना को लागू करने के लिए राज्य सरकारों और शहरी स्थानीय निकायों के साथ सहयोग कर रहा है; और

(च) विज़न ज़ीरो और यूएनएसडीजी 3.6 के अनुरूप सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए निर्धारित किए गए लक्ष्य, समय-सीमा और वित्तीय आवंटन क्या हैं?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) और (ख) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर, देश में सभी श्रेणियों की सड़कों पर कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 तक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार सड़क दुर्घटनाओं, मौतों और घायलों की कुल संख्या का विवरण क्रमशः **अनुबंध-I, अनुबंध-II** और **अनुबंध-III** के अनुसार संलग्न है।

इसके अलावा, कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 तक के दौरान बेंगलुरु शहर में सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या क्रमशः 3233, 3213 और 3822 है।

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार, सड़क दुर्घटनाओं के कई कारण होते हैं और यह विभिन्न कारकों के परस्पर प्रभाव का परिणाम हैं। इन्हें मोटे तौर पर (i) मानवीय चूक, (ii) सड़क की स्थिति/पर्यावरण और (iii) वाहनों की दशा में वर्गीकृत किया जा सकता है।

(ग) सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण एवं रखरखाव का कार्य सौंपा गया है। वित्त वर्ष 2019-20 से अब तक 1,36,716 किलोमीटर लंबाई में सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा की गयी 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 उपाय किए जाते हैं। 11,866 ब्लैक स्पॉट पर अल्पकालिक सुधारात्मक उपाय किए जा चुके हैं और 5324 ब्लैक स्पॉट पर दीर्घकालिक सुधारात्मक उपाय किए जा चुके 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 विभाग मंजूरी और जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण जैसी निर्माण-पूर्व गतिविधियाँ शामिल हैं, जिनमें काफी समय लगता है।

(घ) सरकार ने सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए 4ई अर्थात् शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों की), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल पर आधारित एक बहुआयामी रणनीति तैयार की है। तदनुसार, देश में सड़क सुरक्षा के लिए विभिन्न पहल की गई हैं, जिनका विवरण **अनुबंध-IV** में दिया गया है।

(ड.) राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति जागरूकता बढ़ाने, व्यापक सड़क सुरक्षा सूचना डेटाबेस स्थापित करने, सुरक्षित सड़क अवसंरचना और वाहनों को सुनिश्चित करने, सुरक्षित ड्राइविंग तरीकों को बढ़ावा देने, असुरक्षित सड़क प्रयोक्ताओं की सुरक्षा, यातायात कानूनों को लागू करने और आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं को मजबूत करने आदि पर ध्यान केंद्रित करने पर जोर देती है। ये गतिविधियाँ मोटे तौर पर सड़क सुरक्षा के 4ई के तहत कवर की जाती हैं।

राज्य सरकारों के सहयोग से, सड़क प्रयोक्ता की सुरक्षा बढ़ाने के उद्देश्य से विभिन्न पहलों को लागू किया गया है। इन पहलों में, अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित शामिल हैं:

i. संसद द्वारा पारित मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 ने देश में यातायात कानूनों को और मज़बूत बना दिया है। मोटर यान अधिनियम, 1988 के तहत नियम केंद्र सरकार बनाती है, जबकि इन नियमों का प्रवर्तन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में आता है।
ii. सरकार ने सड़क सुरक्षा बढ़ाने के लिए सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को दर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार, एक इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) पोर्टल की स्थापना की है। ई-डीएआर नीतिगत उपायों के निर्माण और रणनीतिक निर्णय लेने के लिए राज्य एजेंसियों को डेटा-आधारित अंतर्दृष्टि प्रदान करता है, जिससे अधिकारियों को विश्लेषण के माध्यम से दुर्घटना स्थलों/ब्लैकस्पॉट की पहचान करने और निवारक उपाय करने में मदद मिलती है।

(iii) सरकार ने जिला प्राधिकारियों द्वारा सड़क सुरक्षा मुद्दों की समीक्षा करने के लिए जिला सड़क सुरक्षा समिति के लिए पोर्टल विकसित किया है।

(iv) सरकार ने सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए कैशलैश उपचार योजना, 2025 के दिशानिर्देश अधिसूचित किए हैं। इसके अंतर्गत सभी सड़कों पर सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को 7 दिनों तक नकद रहित उपचार प्रदान किया जाएगा, जिसकी अधिकतम राशि प्रति दुर्घटना प्रति व्यक्ति ₹1.5 लाख होगी। योजना के कार्यान्वयन हेतु जिला स्तरीय अधिकारियों को विभिन्न जिम्मेदारियाँ सौंपी गई हैं।

(v) सरकार ड्राइविंग लाइसेंस के इच्छुक उम्मीदवारों को गुणवत्तापूर्ण प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में अत्याधुनिक ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान (आईडीटीआर, आरडीटीसी, डीटीसी) स्थापित करने की एक योजना चलाती है। इस योजना के कार्यान्वयन में राज्य एजेंसियां महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं।

(vi) सरकार राह-वीर योजना भी चलाती है जिसके तहत ऐसे व्यक्ति/व्यक्तियों को पुरस्कार दिया जाता है जिन्होंने मोटर वाहन से जुड़ी सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ित की तत्काल सहायता करके और उसे अस्पताल/ट्रॉमा केयर सेंटर पहुँचाकर उसकी जान बचाई हो। इस योजना का क्रियान्वयन संबंधित राज्य एजेंसियों के माध्यम से किया जाता है।

(vii) केंद्र सरकार ने 3,000 करोड़ रुपये के आवंटन के साथ पूंजी निवेश 2025-26 (एसएएससीआई 2025-26) के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना के तहत सड़क सुरक्षा के इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन के कार्यान्वयन के लिए राज्यों को प्रोत्साहन हेतु दिशानिर्देश जारी किए हैं ।

(viii) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में सरकार ने वाहन , सारथी एम- परिवहन ऐप जैसे विभिन्न वेब एप्लिकेशन/पोर्टल विकसित किए हैं जो राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों और नागरिकों को पंजीकरण प्रमाण पत्र और ड्राइविंग लाइसेंस आदि से संबंधित मामलों में सुविधा प्रदान करते हैं ।

(च) सड़क सुरक्षा पर स्टॉकहोम घोषणा, जिसे फरवरी 2020 में सड़क सुरक्षा पर तीसरे वैश्विक मंत्रिस्तरीय सम्मेलन में अपनाया गया था, 2030 तक सड़क यातायात से होने वाली मौतों और चोटों को 50% तक कम करने के लिए एक नया वैश्विक लक्ष्य निर्धारित करता है। भारत स्टॉकहोम घोषणा पर हस्ताक्षरकर्ता है।

सड़क सुरक्षा प्रत्येक राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना का एक अभिन्न और अपरिहार्य घटक है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा पहल विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के साथ ही शुरू हो जाती है क्योंकि सभी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं का सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा सभी चरणों, अर्थात् डिज़ाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव, पर लेखा परीक्षकों/विशेषज्ञों के माध्यम से अनिवार्य कर दिया गया है। उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार, व्यापक सड़क सुरक्षा पहलुओं के लिए आवंटित निधि राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण में शामिल संरचनाओं के आधार पर विकास परियोजनाओं की कुल लागत के 2.21% से 15% तक भिन्न होती है।

अनुबंध - I

'राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संपरीक्षा' के संबंध में श्री पी. सी. मोहन द्वारा दिनांक 7 अगस्त, 2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3159 के भाग (क) और (ख) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध।

कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 तक सड़क दुर्घटनाओं का राज्य-वार विवरण -

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2020	2021	2022
1	आंध्र प्रदेश	19,509	21,556	21,249
2	अरुणाचल प्रदेश	134	283	227
3	असम	6,595	7,411	7,023
4	बिहार	8,639	9,553	10,801
5	छत्तीसगढ़	11,656	12,375	13,279
6	गोवा	2,375	2,849	3,011
7	गुजरात	13,398	15,186	15,751
8	हरियाणा	9,431	9,933	10,429
9	हिमाचल प्रदेश	2,239	2,404	2,597
10	झारखंड	4,405	4,728	5,175
11	कर्नाटक	34,178	34,647	39,762
12	केरल	27,877	33,296	43,910
13	मध्य प्रदेश	45,266	48,877	54,432
14	महाराष्ट्र	24,971	29,477	33,383
15	मणिपुर	432	366	508
16	मेघालय	214	245	246
17	मिजोरम	53	69	133
18	नागालैंड	500	746	489
19	ओडिशा	9,817	10,983	11,663
20	पंजाब	5,203	5,871	6,138
21	राजस्थान	19,114	20,951	23,614
22	सिक्किम	138	155	211
23	तमिलनाडु	49,844	55,682	64,105
24	तेलंगाना	19,172	21,315	21,619
25	त्रिपुरा	466	479	575
26	उत्तराखंड	1,041	1,405	1,674
27	उत्तर प्रदेश	34,243	37,729	41,746
28	पश्चिम बंगाल	10,863	11,937	13,686
29	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	141	115	141
30	चंडीगढ़	159	208	237
31	दादरा और नगर हवेली और दमन और दीव	100	140	196
32	दिल्ली	4,178	4,720	5,652
33	जम्मू और कश्मीर $	4,860	5,452	6,092
34	लद्दाख		236	374
35	लक्षद्वीप	1	4	3
36	पुदुचेरी	969	1,049	1,181
कुल (अखिल भारतीय)		**3,72,181**	**4,12,432**	**4,61,312**

नोट: $ इसमें वर्ष 2020 के लिए लद्दाख के आकड़े शामिल है ।

अनुबंध - II

'राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संपरीक्षा' के संबंध में श्री पी. सी. मोहन द्वारा दिनांक 7 अगस्त, 2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3159 के भाग (क) और (ख) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध।

कैलेंडर वर्ष 2018 से 2022 तक सड़क दुर्घटना में हुई मौतों का राज्य-वार विवरण -

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2020	2021	2022
1	आंध्र प्रदेश	7,039	8,186	8,293
2	अरुणाचल प्रदेश	73	157	148
3	असम	2,629	3,036	2,994
4	बिहार	6,699	7,660	8,898
5	छत्तीसगढ़	4,606	5,371	5,834
6	गोवा	223	226	271
7	गुजरात	6,170	7,452	7,618
8	हरियाणा	4,507	4,706	4,915
9	हिमाचल प्रदेश	893	1,052	1,032
10	झारखंड	3,044	3,513	3,898
11	कर्नाटक	9,760	10,038	11,702
12	केरल	2,979	3,429	4,317
13	मध्य प्रदेश	11,141	12,057	13,427
14	महाराष्ट्र	11,569	13,528	15,224
15	मणिपुर	127	110	127
16	मेघालय	144	187	162
17	मिजोरम	42	56	113
18	नागालैंड	53	55	73
19	ओडिशा	4,738	5,081	5,467
20	पंजाब	3,898	4,589	4,756
21	राजस्थान	9,250	10,043	11,104
22	सिक्किम	47	56	92
23	तमिलनाडु	14,527	15,384	17,884
24	तेलंगाना	6,882	7,557	7,559
25	त्रिपुरा	192	194	241
26	उत्तराखंड	674	820	1,042
27	उत्तर प्रदेश	19,149	21,227	22,595
28	पश्चिम बंगाल	5,128	5,800	6,002
29	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	14	20	19
30	चंडीगढ़	53	96	83
31	दादरा और नगर हवेली और दमन और दीव	64	76	90
32	दिल्ली	1,196	1,239	1,461
33	जम्मू और कश्मीर $	728	774	805
34	लद्दाख		56	62
35	लक्षद्वीप	0	1	2
36	पुदुचेरी	145	140	181
कुल (अखिल भारतीय)		**1,38,383**	**1,53,972**	**1,68,491**

नोट: $ इसमें वर्ष 2020 के लिए लद्दाख के आंकड़े शामिल है ।

अनुबंध- III

'राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संपरीक्षा' के संबंध में श्री पी. सी. मोहन द्वारा दिनांक 7 अगस्त, 2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3159 के भाग (क) और (ख) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध।

कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 के लिए सड़क दुर्घटना में घायलों का राज्य-वार विवरण

क्र. सं.	राज्य	2020	2021	2022
1	आंध्र प्रदेश	19675	21040	21340
2	अरुणाचल प्रदेश	185	347	186
3	असम	5269	5763	5637
4	बिहार	7016	7946	7068
5	छत्तीसगढ़	10505	10683	11695
6	गोवा	880	843	1091
7	गुजरात	12002	13690	15089
8	हरियाणा	7659	8121	8519
9	हिमाचल प्रदेश	3223	3454	4063
10	झारखंड	3295	3227	3747
11	कर्नाटक	39492	40754	48154
12	केरल	30510	36775	49307
13	मध्य प्रदेश	46456	48956	55168
14	महाराष्ट्र	19914	23071	27239
15	मणिपुर	663	504	817
16	मेघालय	220	263	310
17	मिजोरम	68	65	107
18	नागालैंड	286	380	291
19	ओडिशा	8822	9782	10302
20	पंजाब	2904	3072	3324
21	राजस्थान	16769	19344	22293
22	सिक्किम	218	244	354
23	तमिलनाडु	47618	55996	67703
24	तेलंगाना	18661	20107	20209
25	त्रिपुरा	470	547	541
26	उत्तराखंड	854	1091	1613
27	उत्तर प्रदेश	22410	24897	28541
28	पश्चिम बंगाल	9715	10454	12843
29	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	145	97	136
30	चंडीगढ़	148	172	203
31	दादरा और नगर हवेली और दमन और दीव	119	171	273
32	दिल्ली	3662	4273	5201
33	जम्मू और कश्मीर $	5894	6972	8372
34	लद्दाख		242	346
35	लक्षद्वीप	1	6	2
36	पुदुचेरी	1019	1099	1282
कुल		3,46,747	3,84,448	4,43,366

नोट: $ इसमें वर्ष 2020 के लिए लद्दाख के आंकड़े शामिल है।

अनुबंध IV

'राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संपरीक्षा' के संबंध में श्री पी. सी. मोहन द्वारा दिनांक 7 अगस्त, 2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3159 के भाग (घ) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध।

सड़क सुरक्षा के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय में सरकार द्वारा 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 है] 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 स्क्रैपिंग 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 निर्माताओं (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 रिमांइडर 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 पूंजी निवेश 2025-26 के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना (एसएएससीआई 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।

*****