भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 4734

जिसका उत्तर 21.08.2025 को दिया जाना है

दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु राष्ट्रीय नीति

4734. श्री बाबू सिंह कुशवाहा:

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

(क) क्या वर्ष 2022 में देश भर में सड़क दुर्घटनाओं में लगभग 1.68 लाख लोग मारे गए जिसका अर्थ है कि प्रतिदिन औसतन 460 से अधिक लोगों की मृत्यु होती है और इन सड़क दुर्घटनाओं में से 70 प्रतिशत से अधिक दुर्घटनाएं तेज गति से गाड़ी चलाने, हेलमेट या सीट बेल्ट न लगाने, सड़क के डिजाइन में खराबी और वाहन मानकों का अनुपालन न करने जैसे कारणों से हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों के दौरान तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार सड़क सुरक्षा, जन जागरूकता, वाहन गुणवत्ता नियंत्रण और बेहतर प्रवर्तन जैसी पहलों सहित जनहानि को रोकने के लिए किसी व्यापक और ठोस राष्ट्रीय नीति पर काम कर रही है;

(घ) यदि हां, तो इस नीति की वर्तमान स्थिति क्या है और उक्त नीति को किस प्रकार कार्यान्वित किया जा रहा है; और

(ङ) यदि नहीं, तो क्या सरकार ऐसी असामयिक मौतों को रोकने के लिए भविष्य में कोई व्यापक योजना लाने पर विचार कर रही है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) और (ख) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार, सड़क दुर्घटनाएँ बहु-कारणीय होती हैं और विभिन्न कारकों के परस्पर प्रभाव का परिणाम होती हैं। इन्हें व्यापक तौर पर (i) मानवीय चूक, (ii) सड़क की स्थिति/पर्यावरण और (iii) वाहनों की स्थिति में वर्गीकृत किया जा सकता है। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर, कैलेंडर वर्ष 2022 के दौरान देश में सभी श्रेणियों की सड़कों पर सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली कुल मौतों की संख्या 1,68,491 है। इनमें से 80% से अधिक मौतें चालकों की गलती के कारण होती हैं, जिसमें तेज गति से वाहन चलाना, नशे में गाड़ी चलाना/शराब और नशीले पदार्थों का सेवन, गलत साइड में वाहन चलाना/लेन अनुशासनहीनता, लाल बत्ती का उल्लंघन, मोबाइल फोन का उपयोग शामिल हैं।

राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर, कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 तक देश में सभी श्रेणियों की सड़कों पर सड़क दुर्घटनाओं में हुई कुल मौतों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार विवरण अनुलग्नक-I पर संलग्न है।

(ग) से (ङ) राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति जागरूकता बढ़ाने, एक व्यापक सड़क सुरक्षा सूचना डेटाबेस का विकास करने, सुरक्षित सड़क अवसंरचना और वाहनों को सुनिश्चित करने, जिम्मेदारी से वाहन चलाने की आदतों को बढ़ावा देने, असुरक्षित सड़क प्रयोक्ताओं की सुरक्षा, यातायात कानूनों को लागू करने और आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं को सुदृढ़ करने आदि को महत्व देती है। ये गतिविधियाँ व्यापक तौर पर सड़क सुरक्षा के 4ई:शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़कों और वाहनों दोनों की), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के अंतर्गत शामिल हैं।

सरकार ने 4ई 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 II पर दिया गया है।

अनुलग्नक-I

'दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु राष्ट्रीय नीति' के संबंध में श्री बाबू सिंह कुशवाहा द्वारा दिनांक 21.08.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न सं. 4734 के भाग (क) और (ख) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक

कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 के लिए 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	छत्तीसगढ	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 एवं कश्मीर $	728	774	805
34	लद्दाख		56	62
35	लक्षद्वीप	0	1	2
36	पुदुचेरी	145	140	181
कुल (अखिल भारत)		**1,38,383**	**1,53,972**	**1,68,491**

नोट: $ वर्ष 2020 के लिए लद्दाख का डेटा शामिल है।

'दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु राष्ट्रीय नीति' के संबंध में श्री बाबू सिंह कुशवाहा द्वारा दिनांक 21.08.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न सं. 4734 के भाग (ग) से (ङ) 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 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 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 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 पूंजीगत 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।

*****