

भारत सरकार  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
लोक सभा  
तारांकित प्रश्न सं. \*473  
जिसका उत्तर 03.04.2025 को दिया जाना है  
राष्ट्रीय राजमार्गों का रखरखाव

\*473. श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर:

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे:

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

- (क) क्या सरकार की विगत दस वर्षों के दौरान 56,700 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के रिकॉर्ड के बाद वर्ष 2025 में राष्ट्रीय राजमार्गों की गुणवत्ता और रखरखाव पर ध्यान केंद्रित करने की योजना है और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;
- (ख) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं कि नवनिर्मित राष्ट्रीय राजमार्ग उच्च गुणवत्ता मानकों को पूरा करें और उनका समुचित रखरखाव हो;
- (ग) सरकार वर्ष 2025 में राष्ट्रीय राजमार्ग उपयोगकर्ताओं के लिए सुरक्षा और यात्रा अनुभव को बेहतर बनाने हेतु किस प्रकार की योजना बनाएगी;
- (घ) राष्ट्रीय राजमार्गों के वर्तमान संचालन और रखरखाव में सरकार की क्या भूमिका है; और
- (ङ) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं कि राष्ट्रीय राजमार्गों का 0.91 लाख किलोमीटर से 1.46 लाख किलोमीटर तक विस्तार का कार्य प्रभावी ढंग से प्रबंधन हो और उनका लंबे समय तक निरंतर रखरखाव हो?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

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

“राष्ट्रीय राजमार्गों का रखरखाव” के संबंध में श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर और डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे द्वारा पूछे गए दिनांक 03.04.2025 के लोक सभा तारांकित प्रश्न सं. \*473 के भाग (क) से (ड.) के उत्तर में उल्लिखित विवरण

(क) और (ख) सरकार ने मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) नेटवर्क के रखरखाव को प्राथमिकता दी है और अन्य बातों के साथ-साथ जवाबदेह रखरखाव एजेंसी के माध्यम से सभी राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों के रखरखाव और मरम्मत (एमएंडआर) सुनिश्चित करने के लिए एक कार्यतंत्र विकसित किया है।

राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं मुख्य रूप से तीन तरीकों (मोड्स) अर्थात् (i) निर्माण, संचालन और हस्तांतरण (बीओटी), (ii) हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (एचएएम) और (iii) इंजीनियरिंग खरीद और निर्माण (ईपीसी) से निष्पादित की जाती हैं। परियोजनाओं के लिए रखरखाव सहित रियायत अवधि निर्माण, संचालन और हस्तांतरण (बीओटी) के लिए 15 से 20 वर्ष है और हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (एचएएम) के लिए आम तौर पर 15 वर्ष है। परियोजना की रियायत अवधि के भीतर संबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों के रखरखाव के लिए रियायतग्राही उत्तरदायी है। केवल ईपीसी परियोजनाओं के मामले में, बिटुमिनस फुटपाथ कार्यों के लिए दोष देयता अवधि (डीएलपी) 5 वर्ष और कंक्रीट फुटपाथ कार्यों के लिए 10 वर्ष है।

टोल-ऑपरेट-ट्रांसफर (टीओटी) और इनविट परियोजनाओं के लिए रखरखाव सहित रियायत अवधि 20 से 30 वर्ष है। संचालन, रखरखाव और हस्तांतरण (ओएमटी) संबंधी परियोजनाओं के लिए रियायत अवधि आम तौर पर 9 वर्ष है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के शेष सभी खंडों, जहां डीएलपी अवधि समाप्त हो गई है या जो बीओटी/एचएएम/टीओटी/इनविट परियोजना की किसी रियायत अवधि के अंतर्गत नहीं है, के लिए सरकार ने निष्पादन आधारित रखरखाव अनुबंध (पीबीएमसी) या अल्पकालिक रखरखाव अनुबंध (एसटीएमसी) के माध्यम से रखरखाव कार्य करने का नीतिगत निर्णय लिया है। जहां एसटीएमसी कार्य आम तौर पर 1-2 वर्ष की कारार अवधि के लिए किए जाते हैं, वहीं पीबीएमसी कार्य लगभग 5-7 वर्ष की कारार अवधि के लिए किए जाते हैं। वर्तमान वित्तीय वर्ष 2024-25 के दौरान, सरकार ने 2,842 करोड़ रुपये की लागत से 17,884 किलोमीटर लंबाई में एसटीएमसी कार्यों और 6,757 करोड़ रुपये की लागत से 6,118 किलोमीटर लंबाई में पीबीएमसी कार्यों को अनुमोदित किया है।

इसके अलावा, यह सुनिश्चित करने के लिए सभी प्रयास किए जाते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण सरकार/भारतीय सड़क कंग्रेस (आईआरसी) के विनिर्देशों और कोडों में निर्दिष्ट गुणवत्ता मानकों के अनुसार किया जाए। निर्माण की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, साइट पर कार्यों की दैनिक निगरानी के लिए निष्पादन एजेंसियों द्वारा परामर्शदाता (प्राधिकरण के इंजीनियर/स्वतंत्र इंजीनियर) नियुक्त किए

जाते हैं। निष्पादन एजेंसियों के अधिकारी और स्वतंत्र तृतीय-पक्ष के लेखा परीक्षक समय-समय पर निरीक्षण करते हैं और यह सुनिश्चित करते हैं कि निर्माण में उपयोग की जाने वाली सामग्री की गुणवत्ता के साथ ही रियायतग्राही/ठेकेदार द्वारा किए गए कार्य की गुणवत्ता निर्धारित अपेक्षाओं के अनुरूप है। ऐसी जांच/पर्यवेक्षण के दौरान यदि कोई कमी पाई जाती है, तो उसे आवश्यक सुधारात्मक उपाय करने के लिए रियायतग्राही/ठेकेदारों के संज्ञान में लाया जाता है।

इसके अलावा, सरकार ने चार राज्यों में प्रायोगिक (पायलट) आधार पर मोबाइल गुणवत्ता नियंत्रण वैन के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों पर यादृच्छिक गैर-विनाशकारी गुणवत्ता जांच भी शुरू की है।

(ग) राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा इंजीनियरिंग उपाय/कार्य, जिसमें दुर्घटना प्रवण स्थानों (ब्लैकस्पॉट्स) का सुधार भी शामिल है, मुख्य रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों पर विकास/रखरखाव कार्यों के दायरे के हिस्से के रूप में या कुछ मामलों में स्टैंडअलोन परियोजनाओं के रूप में किए जाते हैं। सरकार द्वारा की गई कुछ महत्वपूर्ण सड़क सुरक्षा पहल निम्नलिखित हैं:-

- i. राष्ट्रीय राजमार्गों को ब्लैक स्पॉट मुक्त बनाने के लिए, सरकार ने दुर्घटना प्रवण ब्लैक स्पॉट्स पर रोड मार्किंग, साइनेज, क्रैश बैरियर, रोड स्टड, डिलिनेटर, मध्य में अनधिकृत प्रवेश को बंद करना, यातायात सुचारू करने के उपाय आदि जैसे तत्काल अल्पकालिक उपाय किए हैं। ब्लैक स्पॉट्स के स्थायी सुधार के लिए सड़क ज्यामितीय सुधार, जंक्शन सुधार, कैरिजवे का चौड़ीकरण, अंडरपास/ओवरपास का निर्माण आदि जैसे दीर्घकालिक उपाय किए गए हैं। वर्ष 2021-22 तक राष्ट्रीय राजमार्गों पर चिन्हित कुल 13,795 ब्लैक स्पॉट्स में से 11,515 ब्लैक स्पॉट्स पर अल्पकालिक सुधार उपाय तथा 5,036 ब्लैक स्पॉट्स पर स्थायी सुधार उपाय कर लिए गए हैं।
- ii. इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट प्रणाली शुरू की गई है, जिसके माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटना स्थलों पर तुरंत ध्यान दिया जाता है। तदनुसार, क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा ऐसे स्थलों का तुरंत दौरा किया जाता है और उचित अल्पकालिक उपाय किए जाते हैं।
- iii. दुर्घटना पीड़ितों की मृत्यु दर को कम करने के लिए, सरकार ने मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 162 के कानूनी अधिदेश के अनुसार, सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए नगदीरहित (कैशलेस) उपचार योजना को अखिल भारतीय स्तर पर शुरू करने की योजना बनाई है। इस योजना का उद्देश्य सड़क दुर्घटना पीड़ितों को समय पर उपचार प्रदान करने और अनमोल जीवन बचाने के लिए आपातकालीन देखभाल परितंत्र को मजबूत करना है।

iv. क्षेत्रीय अधिकारियों के सङ्क दुर्घटना पीड़ितों के लिए नगदीरहित उपचार योजना के अभ्यस्थ होने के लिए वर्तमान में इसे 6 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों (यूटी) अर्थात् चंडीगढ़, असम, पंजाब, उत्तराखण्ड, हरियाणा और पुंजेरी में पायलट आधार पर लागू किया गया है।

v. इसके अलावा, सरकार ने सङ्क सुरक्षा के मुद्रे का समाधान करने के लिए शिक्षा, इंजीनियरिंग (सङ्कों और वाहनों दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर एक बहुआयामी कार्यनीति तैयार की है। सङ्क सुरक्षा के मुद्रों का समाधान करने के लिए उठाए गए विभिन्न कदमों का विवरण अनुबंध में दिया गया है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय राजमार्ग प्रयोक्ताओं के लिए यात्रा के अनुभव को बेहतर बनाने हेतु सरकार, राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ 40-60 किमी के अनुमानित अंतराल पर मार्गस्थ सुविधाओं (डब्ल्यूएसए) के विकास की परिकल्पना करती है। सरकार के सङ्क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने लगभग 700 से अधिक डब्ल्यूएसए सौंपने की योजना बनाई है। अब तक कुल 393 डब्ल्यूएसए सौंपे जा चुके हैं, जिनमें से 94 संचालित किए जा रहे हैं। संचालित किए जा रहे 94 डब्ल्यूएसए में से 59 पर ट्रक सुविधाएं हैं और 50 पर इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) चार्जिंग स्टेशन हैं। इसके अतिरिक्त, ट्रक सुविधाओं के विकास के लिए तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) को 100 स्थान आवंटित किए गए हैं।

(घ) और (ड.) सङ्क की स्थिति में चिह्नित दोषों/समस्याओं की मरम्मत के साथ ही अन्य रखरखाव/मरम्मत कार्य ठेकेदार/रियायतग्राही द्वारा करार के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित समय-सीमा में पूरे किए जाते हैं। नियमित फ़िल्ड रिपोर्ट और दोषी ठेकेदार/रियायतग्राही के खिलाफ कार्रवाई के लिए करार दस्तावेजों में शामिल दंड प्रावधानों के माध्यम से अनुपालन सुनिश्चित किया जाता है। इसके अलावा, फ़िल्ड अधिकारियों को करार के परिचालन और रखरखाव अवधि के दौरान रखरखाव और सुरक्षा अनुपालन को सख्ती से सुनिश्चित करने का निर्देश दिया गया है।

सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थायित्व बढ़ाने और रखरखाव आवश्यकताओं को कम करने के लिए नवीन तकनीकों या तरीकों को अपनाने को प्रोत्साहित करती है (वर्षा, भूभाग के प्रकार, मिट्टी की श्रेणी आदि जैसे कारकों के आधार पर)। ऐसी प्रौद्योगिकियों या विधियों में सबग्रेड का स्थिरीकरण, सब-बेस/बेस में जियोसिंथेटिक रीइंफोर्स्ड लेयर, कंक्रीट की सङ्कें/व्हाइटटॉपिंग, सतत फुटपाथ, हाई परफॉर्मेंस बिटुमिनस मिश्रण, संशोधित बिटुमेन/बिटुमिनस मिश्रण, फाइबर रीइंफोर्स्ड कंक्रीट, सीमेंट ग्राउटेड बिटुमिनस मिश्रण आदि शामिल हैं। स्वचालित और कुशल मशीन-सहायता प्राप्त निर्माण को अपनाया गया है, जिससे क्लाउड आधारित रखरखाव रिकॉर्ड और गुणवत्तापरक कार्य सुनिश्चित होता है।

कार्य शुरू होने से पूर्व, पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने से पहले और उसके बाद कार्य पूरा होने के छह महीने के नियमित अंतराल पर राष्ट्रीय राजमार्गों के खंडों के लिए नेटवर्क सर्वेक्षण वाहन (एनएसवी) के माध्यम से सड़क की स्थिति का आकलन किया जाता है, जिससे (i) रियायत अवधि/डीएलपी के दौरान रखरखाव सुनिश्चित करने और (ii) राष्ट्रीय राजमार्गों को यातायात योग्य स्थिति में बनाए रखने के लिए रखरखाव आवश्यकताओं को प्राथमिकता देने के लिए नियमित अंतराल पर राष्ट्रीय राजमार्गों का गुणवत्ता मूल्यांकन संभव हो पाता है।

इसके अलावा, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) वन/तत्पर ऐप के माध्यम से ऐप आधारित निगरानी, फील्ड अधिकारियों/इंजीनियरों/ठेकेदारों/रियायतग्राहियों को सीधे साइट पर राजमार्ग परियोजना प्रबंधन की सुविधा प्रदान करती है, जिसमें दैनिक और मासिक दोषों की डिजिटल रिपोर्टिंग, निरीक्षण के लिए जियो-टैग और टाइम-स्टैम्प फोटो प्रस्तुत करना और परीक्षण परिणामों को डिजिटल रूप से अपलोड करना शामिल है।

“राष्ट्रीय राजमार्गों का रखरखाव” के संबंध में श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर और डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे द्वारा पूछे गए दिनांक 03.04.2025 के लोक सभा तारांकित प्रश्न सं. \*473 के भाग (ग) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध

सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण:-

**(क) शिक्षा:**

- i. सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न एजेंसियों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए एक सड़क सुरक्षा प्रचार व्यवस्था योजना लागू की गई है।
- ii. जागरूकता फैलाने और सड़क सुरक्षा सुदृढ़ीकरण के लिए प्रति वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह/ सप्ताह मनाना।
- iii. 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।

**(ख) इंजीनियरिंग:**

**ख.1 सड़क इंजीनियरिंग**

- i. सभी राजमार्गों (एनएच) का तृतीय पक्ष के लेखा परीक्षक/विशेषज्ञों के माध्यम से सड़क सुरक्षा ऑडिट (आरएसए) सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव में कराना अनिवार्य कर दिया गया है।
- ii. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स/दुर्घटना संभावित स्थानों को चिह्नित 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 नामित किया गया है।
- iv. पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को ठर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार 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।

**ख.2 वाहन इंजीनियरिंग:**

वाहनों को सुरक्षित बनाने के लिए विभिन्न पहल की गई, 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:

- ड्राइवर 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 अर्धीन माल के अलावा व्यक्तियों को भी ले जा सकते हैं] श्रेणियों के कुछ वर्गों के लिए 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 विशेषता/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। नियमों में 31.10.2022 और 14.03.2024 को और संशोधन किया गया है।

vii. प्रोत्साहन/हतोत्साहन के आधार पर वाहन स्कैपिंग 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 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।

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 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।

#### (ग) प्रवर्तन

- i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 सख्त अनुपालन सुनिश्चित करने और यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रतिवारण बढ़ाने और प्रौद्योगिकी के उपयोग के माध्यम से सख्त प्रवर्तन के लिए कठोर शास्त्रियों का प्रावधान करता 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 राजमार्ग, 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. 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।

#### (घ) आपातकालीन देखभाल:

- i. ऐसे नेक व्यक्ति (गुड समारिटन) की सुरक्षा के लिए नियम प्रकाशित किए गए हैं, जो सद्भावनापूर्वक, स्वेच्छा से और किसी पुरस्कार या मुआवजे की अपेक्षा के बिना दुर्घटना स्थल पर पीड़ित को आपातकालीन चिकित्सा या गैर-चिकित्सा देखभाल या सहायता प्रदान करता है या ऐसे पीड़ित को अस्पताल पहुंचाता 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 के लिए 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. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्राधिकरण (एनएचए) के साथ मिलकर चंडीगढ़, हरियाणा, पंजाब, उत्तराखण्ड, पुडुचेरी और असम में सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को नगदीरहित उपचार प्रदान करने के लिए एक पायलट कार्यक्रम लागू किया है।

\*\*\*\*\*