

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा
तारांकित प्रश्न सं. 400
जिसका उत्तर 27.03.2025 को दिया जाना है
महाराष्ट्र और बिहार में सड़क दुर्घटनाएं

*400. श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर:

श्री नरेश गणपत म्हस्के:

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

(क) विगत पांच वर्षों के दौरान महाराष्ट्र और बिहार में राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर कुल कितनी सड़क दुर्घटनाएं दर्ज की गई हैं और सरकार द्वारा इनके किन प्राथमिक कारणों की पहचान की गई है,

(ख) दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए इंटेलीजेंट यातायात प्रणाली, गति संबंधी सख्त विनियम और दुर्घटना- प्रवण क्षेत्र की पहचान सहित लागू किए गए विशिष्ट सड़क सुरक्षा उपाय क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने महाराष्ट्र और बिहार में सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए सर्वोत्तम पद्धतियां और प्रौद्योगिकी- संचालित समाधान अपनाने के लिए निजी फर्मों या वैश्विक सड़क सुरक्षा विशेषज्ञों के साथ कोई सहयोग शुरू किया है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) प्रमुख राजमार्गों पर ट्रॉमा केयर सेंटर, राजमार्ग गश्त लगाने वाले दल और समर्पित एयर एम्बुलेंस सेवाओं सहित आपातकालीन अनुक्रिया अवसंरचना स्थापित किए जाने के प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है, और

(ङ) सरकार द्वारा और अधिक कठोर दंड लागू करने, वाहन चालन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में सुधार करने और अधिक दुर्घटनाओं का कारण बनने वाले क्षमता से अधिक सामान से लदे वाणिज्यिक वाहनों को विनियमित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

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

“महाराष्ट्र और बिहार में सड़क दुर्घटनाएं” के संबंध में श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर और श्री नरेश गणपत म्हस्के द्वारा पूछे गए दिनांक 27.03.2025 के लोक सभा तारांकित प्रश्न सं. 400 के भाग (क) से (ड.) के उत्तर में उल्लिखित विवरण

(क) सरकार, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर वार्षिक रिपोर्ट “भारत में सड़क दुर्घटनाएं” प्रकाशित करती है। वर्ष 2018 से 2022 तक की रिपोर्टों के अनुसार, कैलेंडर वर्ष 2018 से 2022 के दौरान महाराष्ट्र और बिहार राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) और राज्यीय राजमार्गों (एसएच) पर सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या निम्नानुसार है: -

वर्ष	महाराष्ट्र			बिहार		
	राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई (31 मार्च तक किमी में)	सड़क दुर्घटनाएं		राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई (31 मार्च तक किमी में)	सड़क दुर्घटनाएं	
		राष्ट्रीय राजमार्गों पर	राज्यीय राजमार्गों पर		राष्ट्रीय राजमार्गों पर	राज्यीय राजमार्गों पर
2018	17,765	9,355	7,755	4,877	4,016	2,089
2019	17,757	8,360	7,214	5,358	4,526	1,945
2020*	17,931	6,501	5,518	5,358	4,101	1,711
2021*	18,196	7,501	6,328	5,771	4,349	2,115
2022	18,317	9,417	6,902	5,940	4,601	2,428

* - कोविड प्रभावित वर्ष

आंकड़ों के अनुसार, सड़क दुर्घटनाएं कई कारणों से होती हैं, जिनमें तेज गति से वाहन चलाना, वाहन चलाते समय मोबाइल फोन का उपयोग करना, नशे में /शराब और मादक पदार्थों का सेवन कर वाहन चलाना, विपरीत दिशा/लेन में वाहन चलाना, लाल बत्ती का उल्लंघन करना, हेलमेट और सीट बेल्ट जैसे सुरक्षा उपकरणों का उपयोग न करना, वाहनों की दशा, खराब मौसम, सड़क की स्थिति आदि शामिल हैं।

(ख) और (ड.) केंद्र सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर एक बहुआयामी रणनीति तैयार की है। तदनुसार, देश में सड़क सुरक्षा के लिए सरकार द्वारा विभिन्न पहल की गई हैं, जिनका विवरण अनुबंध में दिया गया है।

(ग) पूरे भारत में सड़क सुरक्षा में सुधार की दिशा में सहयोग करने और कार्य करने के लिए सेवलाइफ फाउंडेशन के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए हैं। एमओयू के उद्देश्य निम्नानुसार हैं: -

i. सबसे अधिक सड़क दुर्घटना वाले शीर्ष 100 राजमार्गों पर शून्य-मृत्यु सड़क गलियारा (जीरो-फैटैलिटी रोड कॉरिडोर) कार्यक्रम लागू करना।

ii. सड़क दुर्घटनाओं में सबसे अधिक मृत्यु वाले शीर्ष 100 जिलों में शून्य मृत्यु दर (जीरो-फैटैलिटी) जिला कार्यक्रम को सुगम बनाना।

iii. देश में मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 के संपूर्ण कार्यान्वयन को सुगम बनाना।

इसके अलावा, मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा के लिए उत्कृष्टता केंद्र की स्थापना हेतु आईआईटी, मद्रास के प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है।

(घ) स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार ने “नेशनल प्रोग्राम फॉर प्रिवेंशन एंड मैनेजमेंट ऑफ ट्रॉमा एंड बर्न इंज्यूरी” के तहत देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे ट्रॉमा केयर सुविधा केंद्र (टीसीएफ) स्थापित करने के लिए राज्य सरकारों को सहायता देने की पहल की है। 11वीं पंचवर्षीय योजना (2007-2012) और 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-2017) के दौरान, देश भर के सरकारी अस्पतालों/मेडिकल कॉलेजों में कुल 196 ट्रॉमा केयर सुविधा केंद्र (टीसीएफ) स्वीकृत किए गए हैं।

इसके अलावा, मंत्रालय ने 28.12.2022 को सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से अनुरोध किया है कि वे दक्षता और प्रभावशीलता सुनिश्चित करने के लिए राजमार्गों और एक्सप्रेसवे के किनारे नियमित अंतराल पर समर्पित राजमार्ग पुलिस स्टेशन स्थापित करें।

अनुबंध

“महाराष्ट्र और बिहार में सड़क दुर्घटनाएं” के संबंध में श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर और श्री नरेश गणपत म्हस्के द्वारा पूछे गए दिनांक 27.03.2025 के लोक सभा तारांकित प्रश्न सं. 400 के भाग (ख) और (ड.) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध

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

(1) 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 सुदृढीकरण 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।

(2) इंजीनियरिंग :

2.1 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 दर्ज 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।

2.2 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 प्रणालीसभी 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। नियमों में 31.10.2022 और 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 एससेसमेंट 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 असंबलियों, 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।

(3) 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 शास्तियों का प्रावधान करता है। यातायात प्रबंधन और प्रवर्तन अनिवार्य रूप से राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में आता 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। मंत्रालय ने दिनांक 23.05.2023 के पत्र के माध्यम से सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से विशेष रूप से वाहनों में ओवरलोडिंग से संबंधित मोटर यान अधिनियम, 1988 के प्रावधानों को सख्ती से लागू करने का अनुरोध किया 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. 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. 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, उत्तराखंड, पुडुचेरी और असम में सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को नगदीरहित उपचार प्रदान करने के लिए एक पायलट कार्यक्रम लागू किया है।
