

भारत सरकार  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 4452

जिसका उत्तर 27.03.2025 को दिया जाना है

ग्लोबल रोड इंफ्राटेक शिखर सम्मेलन एवं एक्सपो

4452. श्री सुधीर गुप्ता:

श्री चव्हाण रविन्द्र वसंतराव:

श्री धैर्यशील संभाजीराव माणे:

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

(क) विगत दो वर्षों में प्रत्येक वर्ष तथा वर्तमान वर्ष के दौरान कुल कितनी सड़क दुर्घटनाएं हुई हैं, कितनी संसूचित मौतें हुई हैं और कितने लोग गंभीर रूप से घायल हुए हैं;

(ख) क्या सरकार द्वारा हाल ही में राजधानी में दो दिवसीय ग्लोबल रोड इंफ्राटेक शिखर सम्मेलन एवं एक्सपो का आयोजन किया गया था और यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है और उक्त एक्सपो का विषय क्या था;

(ग) क्या सड़क दुर्घटनाओं से सकल घरेलू उत्पाद में तीन प्रतिशत की आर्थिक हानि होती है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का लक्ष्य वर्ष 2030 तक सड़क दुर्घटनाओं की दर को पचास प्रतिशत तक कम करना है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा बेहतर सड़क सुरक्षा उपायों को लागू करने तथा नई प्रौद्योगिकियों तथा संधारणीय पुनर्चक्रणीय निर्माण सामग्री को अपनाकर सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए रणनीति विकसित करने के लिए कौन से कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर वार्षिक रिपोर्ट "भारत में सड़क दुर्घटनाएँ" प्रकाशित करती है। वर्ष 2022 की रिपोर्ट के अनुसार, कैलेंडर वर्ष 2020 से 2022 तक देश में सभी श्रेणी की सड़कों पर सड़क दुर्घटनाओं, मौतों और घायलों की संख्या निम्नलिखित तालिका में दी गई है:-

वर्ष	सड़क दुर्घटनाओं की संख्या	सड़क दुर्घटना में हुई मौतों की संख्या	सड़क दुर्घटना में घायलों की संख्या
2020*	3,72,181	1,38,383	3,46,747
2021*	4,12,432	1,53,972	3,84,448
2022	4,61,312	1,68,491	4,43,366

\* - कोविड प्रभावित वर्ष

(ख) सड़क सुरक्षा के लिए 6 से 7 मार्च, 2025 के दौरान नई दिल्ली में इंटरनेशनल रोड फेडरेशन (आईआरएफ), एक निजी संस्था द्वारा ग्लोबल रोड इंफ्रा समिट एंड एक्सपो (2025) का आयोजन किया गया।

(ग) दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मॉडल ट्रांजिट सिस्टम (डीआईएमटीएस) द्वारा आईआईटी दिल्ली के परिवहन अनुसंधान और चोट निवारण कार्यक्रम (टीआरआईपीपी) के सहयोग से तैयार की गई रिपोर्ट “भारत में सड़क दुर्घटनाओं की सामाजिक-आर्थिक लागत पर अध्ययन” के अनुसार, देश में सड़क दुर्घटनाओं की सामाजिक-आर्थिक लागत राष्ट्र के सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 3.14% है।

(घ) भारत 2030 तक सड़क यातायात के कारण होने वाली मौतों और चोटों की संख्या को 50% तक कम करने के लिए प्रतिबद्ध है।

(ङ) सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे को हल करने के लिए एक बहुआयामी रणनीति तैयार की है। तदनुसार, मंत्रालय द्वारा पहाड़ी क्षेत्रों सहित देश में सड़क सुरक्षा के लिए विभिन्न पहलें की गई हैं, जिनका विवरण अनुबंध में संलग्न है।

‘ग्लोबल रोड इंफ्राटेक शिखर सम्मेलन एवं एक्सपो’ के संबंध में श्री सुधीर गुप्ता, श्री चव्हाण रविन्द्र वसंतराव, श्री धैर्यशील संभाजीराव माणे द्वारा दिनांक 27.03.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 4452 के भाग (ड) के उत्तर में उल्लिखित अनुबंध।

सड़क सुरक्षा के लिए सरकार द्वारा की गई विभिन्न पहलों का विवरण:-

**(क) शिक्षा:**

- i. सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता बढ़ाने के ओर सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों के संचालन हेतु विभिन्न एजेंसियों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए सड़क सुरक्षा प्रचार व्यवस्था योजना लागू की 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।

**(ख) 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 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 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 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:

- 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:

क. 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 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 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।
- 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 का कड़ाई 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।
- 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।

#### (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 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. 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 (कैशलेस) उपचार प्रदान करने के लिए एक पायलट कार्यक्रम लागू किया है।

\*\*\*\*\*