

भारत सरकार  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
लोक सभा  
अतारांकित प्रश्न सं. 4555  
जिसका उत्तर 27.03.2025 को दिया जाना है  
राजमार्गों का रख-रखाव और यातायात प्रबंधन

4555. श्रीमती लवली आनंद:

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

- (क) राजमार्गों के रख-रखाव और यातायात प्रबंधन के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं;
- (ख) क्या सरकार सुदूर और पहाड़ी क्षेत्रों में बारहमासी सड़कों के निर्माण के लिए विशेष योजनाएं लारही हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;
- (ग) पर्वतीय और भू-स्खलन आशंकित क्षेत्रों में राजमार्गों को सुरक्षित और टिकाऊ बनाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं;
- (घ) राजमार्गों पर यातायात प्रबंधन और सड़क सुरक्षा बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा कौन-कौन से नए प्रावधान लागू किए जा रहे हैं, और
- (ङ) क्या पूर्वी राज्यों में पथकर मुक्त अथवा रियायती दर पर पथकर प्रणाली लागू करने की कोई योजना है और यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) 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) को सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र विकसित किया है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के उन खंडों की मरम्मत एवं पुनर्स्थापन, जहां विकास कार्य शुरू हो चुके हैं या संचालन, अनुरक्षण एवं हस्तांतरण (ओएमटी) रियायतें/ संचालन एवं अनुरक्षण (ओएंडएम) सौंपे जा चुके हैं, दोष देयता अवधि (डीएलपी) रियायती अवधि के अंत तक संबंधित रियायतग्राहीयों/संविदाकारों की जिम्मेदारी है। इसी प्रकार, टीओटी (टोल ॲपरेट एंड ट्रांसफर) और इनविट (इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट ट्रस्ट) के अंतर्गत आने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों के लिए, एमएंडआर जिम्मेदारी रियायत अवधि के अंत तक संबंधित रियायतग्राही की होती है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के शेष सभी खंडों के लिए, सरकार ने कार्य निष्पादन आधारित रखरखाव अनुबंध (पीबीएमसी) या अल्पकालिक रखरखाव अनुबंध (एसटीएमसी) के माध्यम से रखरखाव कार्य करने का नीतिगत निर्णय लिया है।

देश में यातायात प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए यातायात नियमों के प्रवर्तन को सुधृढ़ करने के लिए सरकार समय-समय पर मोटर यान अधिनियम में संशोधन करती रहती है। मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 के प्रावधानों के अनुसार, सरकार ने अगस्त 2021 में राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्य राजमार्गों और दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों और देश में राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम (एनसीएपी) के तहत आने वाले शहरों में उच्च जोखिम और उच्च घनत्व वाले गलियारों पर सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के लिए नियम भी प्रकाशित किए हैं। इन नियमों का प्रवर्तन राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों (यूटी) सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आता है।

इसके अतिरिक्त, सरकार ने चार लेन और उससे अधिक के राष्ट्रीय राजमार्गों पर उन्नत यातायात प्रबंधन प्रणाली (एटीएमएस) की संस्थापना का कार्य भी शुरू किया है। एटीएमएस में विभिन्न इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरणों का प्रावधान है, जो राजमार्गों पर घटनाओं (यातायात उल्लंघनों सहित) की शीघ्र पहचान करने और राजमार्गों की प्रभावी निगरानी करने में मदद करते हैं, जिससे घटना प्रतिक्रिया समय और सड़क सुरक्षा में सुधार होता है।

(ख) राष्ट्रीय राजमार्गों पर सभी विकास कार्य, जिनमें पहाड़ी और सुदूर इलाकों में राष्ट्रीय राजमार्ग भी शामिल हैं, आमतौर पर केवल बारहमासी सड़क के रूप में ही योजनाबद्ध किए जाते हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों पर कार्य यातायात सघनता, सड़क की स्थिति, पारस्परिक प्राथमिकता और पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) के साथ तालमेल के आधार पर किए जाते हैं। वर्तमान में, देश में 31,187 किलोमीटर लंबाई में 8.11 लाख करोड़ रुपये की लागत वाली 1,310 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएँ निर्माणाधीन हैं।

दूरदराज/पहाड़ी क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों पर बारहमासी संपर्कता और प्रभावी यातायात प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए, निर्बाध यातायात आवागमन के लिए विशेष रूप से ऊँचाई वाले क्षेत्रों में सुरंगों और पुलों के अलावा यातायात के मार्गदर्शन के लिए मौसम/भूस्खलन चेतावनी और सूचना प्रणालियां उपलब्ध कराई गई हैं।

(ग) सरकार ने पहाड़ी ढलान स्थिरता की जांच करने और पहाड़ी क्षेत्रों में भूस्खलन-प्रवण क्षेत्रों के लिए लागत प्रभावी दीर्घकालिक स्थिरीकरण उपायों का चयन करने के लिए मानकीकृत पैरामीटर जारी किए हैं। इसके अलावा, सरकार ने पहाड़ी और भूस्खलन संभावित क्षेत्रों को स्थिर करने के लिए कॉयर/जूट मैट हाइड्रोसीडिंग, ग्रीन स्ट्रिप्स के साथ इंटरलिंक्ड चेन मेश, स्टेप्ड बर्म द्वारा बैंबू पीलिंग और जूट मैटिंग पर वेटिवर घास के रोपण के साथ अपरदन नियंत्रण जैसे सतत जैव-इंजीनियरिंग उपायों को लागू किया है, जिससे ऐसे क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों पर सुरक्षा बढ़ गई है। यदि उपरोक्त समाधान व्यवहार्य नहीं पाए जाते हैं तो सुरंग के निर्माण को भी एक विकल्प के रूप में देखा जा रहा है।

(घ) यातायात प्रबंधन को बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का विवरण भाग (क) के उत्तर सविस्तार दिया गया है।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा इंजीनियरिंग उपाय/निर्माण कार्य, जिनमें दुर्घटनाप्रवण स्थलों (ब्लैकस्पॉट्स) का सुधार भी शामिल है, मुख्य रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों पर विकास/रखरखाव कार्यक्षेत्र के भाग के

रूप में या कुछ मामलों में एकल (स्टैंडअलोन) परियोजनाओं के रूप में किए जाते हैं। वर्ष 2021-22 तक राष्ट्रीय राजमार्गों पर चिन्हित कुल 13,795 ब्लैक स्पॉट्स में से 11,515 ब्लैक स्पॉट्स पर अल्पकालिक सुधारात्मक उपाय पूरे कर लिए गए हैं तथा 5,036 ब्लैक स्पॉट्स पर स्थायी सुधारात्मक उपाय पूरे कर लिए गए हैं। इसके अलावा, सरकार ने शिक्षा, इंजीनियरिंग (सइक और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सइक सुरक्षा के मुद्दे को हल करने के लिए एक बहुआयामी रणनीति तैयार की है। सइक सुरक्षा के मुद्दों को हल करने के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण अनुबंध में संलग्न है।

(ड) राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क नियमावली के प्रावधानों के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग के खंड के उपयोग के लिए प्रयोक्ता शुल्क प्लाजा पर प्रयोक्ता शुल्क एकत्र किया जाता है, जो देश भर में समान रूप से संबंधित श्रेणी वाले वाहनों के लिए लागू होता है।

‘राजमार्गों के रखरखाव और यातायात प्रबंधन’ के संबंध में श्रीमती लवली आनंद द्वारा दिनांक 27.03.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 4555 के भाग (घ) के उत्तर में संदर्भित अनुबंध।

सड़क सुरक्षा मुद्रों के समाधान के लिए उठाए गए 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 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 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।

##### ख.2 वाहन इंजीनियरिंग:

वाहनों को सुरक्षित बनाने के लिए विभिन्न पहलों 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:

क. 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 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 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।

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 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 राजमार्ग 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, उत्तराखण्ड, पुडुचेरी और असम में सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को नगदीरहित (कैशलेस) उपचार प्रदान करने के लिए एक पायलट कार्यक्रम लागू किया है।

\*\*\*\*\*