भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 748

जिसका उत्तर 04.12.2025 को दिया जाना है

सुरक्षित सड़कें सुनिश्चित करने हेतु उपाय

748. श्री बलराम नाइक पोरिका:

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

(क) वर्तमान वार्षिक सड़क दुर्घटना मृत्यु दर कितनी है और वर्ष 2030 तक इस सम्बंध में पचास प्रतिशत कमी के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए यातायात नियमों के प्रवर्तन, अभियोजन दरों और स्वचालित प्रवर्तन प्रणालियों की प्रभावशीलता सम्बंधी आंकड़े सहित क्या ठोस उपाय किए जा रहे हैं;

(ख) क्या उच्च मृत्यु दर के कारक यथा इंजीनियरिंग सम्बंधी विफलताओं, अवरोधों का ना होना और अपर्याप्त अवसंरचना से निपटने के लिए सड़क दुर्घटना सांख्यिकी ढांचे के अंतर्गत राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा संपरीक्षा की योजना बनाई गई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) सड़क की गुणवत्ता सुनिश्चित करने हेतु घटिया निर्माण के लिए ठेकेदारों और पर्यवेक्षण अधिकारियों पर लगाए गए जुर्माने सहित जवाबदेही तंत्र क्या है और विगत तीन वर्षों में खराब गुणवत्ता वाले कार्य के लिए कितने अनुबंधों को समाप्त किया गया या उन पर जुर्माना लगा है; और

(घ) वाहन सुरक्षा मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और सुरक्षा सम्बंधी खामियो के कारण कितने वाहनों का संचालन समाप्त किया गया है और घटिया वाहनों के लिए निर्माताओं की जवाबदेही सुनिश्चित करने हेतु क्या तंत्र विद्यमान है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) सरकार का सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर "भारत में सड़क दुर्घटनाएं" रिपोर्ट प्रकाशित करता है। रिपोर्ट के अनुसार, कैलेंडर वर्ष 2023 के दौरान सभी श्रेणी की सड़कों पर देश में सड़क दुर्घटनाओं और मौतों की कुल संख्या क्रमशः 4,80,583 और 1,72,890 थी।

सरकार ने 4ई के आधार पर अर्थात् शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए एक बहु-आयामी रणनीति तैयार की है। तदनुसार, देश भर में सड़क सुरक्षा के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण **अनुलग्नक** में दिया गया है।

ई-चालान डैशबोर्ड रिपोर्ट एप्लिकेशन के माध्यम से भुगतान किए गए और भुगतान नहीं किए गए चालान के विवरण की निगरानी की जाती है। इस आवेदन के लिए यूआरएल (URL) https://echallan.parivahan.gov.in/echallanreport है।

डैशबोर्ड के अनुसार, दिनांक 30.11.2025 की स्थिति के अनुसार, 59,761.26 करोड़ रुपये के कुल 39.49 करोड़ चालान जारी किए गए हैं। इनमें से 14.97 करोड़ चालान का निपटान किया जा चुका है, जिनसे ऑनलाइन भुगतान सहित विभिन्न तरीकों से 21,684.17 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त हुआ है।

(ख) सरकार ने सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव में सभी राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएचएस) की सड़क सुरक्षा लेखापरिक्षा अनिवार्य कर दी है। वित्त वर्ष 2019-20 से अब तक 1,78,293 किलोमीटर की लंबाई में सड़क सुरक्षा लेखापरिक्षा की गई है।

(ग) मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 198क की उपधारा (1) सड़क के सुरक्षा मानकों के डिजाइन या निर्माण या अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी किसी अभिहित प्राधिकारी, संविदाकार, परामर्शदाता या रियायतग्राही को ऐसे डिजाइन, निर्माण और अनुरक्षण मानकों का अनुसरण करने का उपबंध करती है, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर विहित किए जाएं।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने संविदाकारों/रियायतग्राहियों और प्राधिकरण इंजीनियरों/स्वतंत्र इंजीनियरों के खिलाफ प्रतिबंध या जुर्माने के लिए क्रमशः नीति परिपत्र संख्या 16.11/2022 दिनांकित 16 नवंबर 2021 और संख्या 16.12/2022 दिनांकित 18 जनवरी 2022 नीति परिपत्र जारी किए हैं। पिछले तीन वर्षों में, 66 संविदाकारों/रियायतग्राहियों पर जुर्माना लगाया गया या प्रतिबंधित किया गया है।

(घ) सरकार ने केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 तैयार की है और विभिन्न ऑटोमोटिव उद्योग मानकों (एआईएस) को अधिसूचित किया है, जो विभिन्न श्रेणियों के मोटर वाहनों पर लागू विस्तृत तकनीकी, सुरक्षा, प्रदर्शन और उत्सर्जन आवश्यकताओं को निर्धारित करते हैं। सीएमवीआर, 1989 के नियम 126 के तहत अधिसूचित वाहन परीक्षण एजेंसियों द्वारा अधिनियम और नियमों के तहत प्रावधानों के अनुपालन के लिए वाहन के एक प्रोटोटाइप का परीक्षण किया जाता है।

सीएमवीआर, 1989 समय-समय पर यथा संशोधित के नियम 127ग के अनुसार, सरकार ने दोषपूर्ण मोटर वाहनों को अनिवार्य रूप से वापस बुलाने की प्रक्रिया निर्धारित की है। वाहन निर्माताओं द्वारा स्वेच्छा से वापस लिए गए वाहनों का डेटा सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैन्युफैक्चरर्स (एसआईएएम) द्वारा बनाए रखा जा रहा है। एसआईएएम आंकड़ों के अनुसार, पिछले वर्ष और चालू वर्ष के दौरान सुरक्षा दोषों के कारण देश में वापस लिए गए स्वैच्छिक वाहनों के वर्ग/प्रकार के साथ कुल संख्या निम्नानुसार है: -

क्र.सं.	वर्ष	दोपहिया	यात्री वाहन	मोटर वाहनों की कुल संख्या
1	2024	8,33,476	30,875	8,64,351
2	2025 (26 नवंबर तक)	5,918	1,13,255	1,19,173

अनुलग्नक

'**सुरक्षित सड़कें सुनिश्चित करने हेतु उपाय**' के संबंध में श्री बलराम नाइक पोरिका द्वारा दिनांक 04.12.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 748 के भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक।

सड़क सुरक्षा के लिए सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 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 संचालित करता है।
iii. जागरूकता फैलाने और सड़क सुरक्षा सुदृढ़ीकरण के लिए प्रति वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह मनाना।

(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 देना।
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:

क. ड्राइवर और सह-चालक के लिए सीट बेल्ट रिमाइंडर (एसबीआर)

ख. सेंट्रल लॉकिंग सिस्टम के लिए मैनुअल ओवरराइड

ग. 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 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 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 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।

xiii. मध्यम और भारी शुल्क वाहनों में सक्रिय सुरक्षा सुविधाओं के लिए प्रकाशित नियम, जो एम2, एम3, एन1, एन2, एन3 और क्वाड्रिसाइकिल (1 जनवरी, 2027 से नए मॉडल के लिए और 1 अक्टूबर, 2027 से मौजूदा मॉडल के लिए प्रभावी) के लिए एंटी-लॉक ब्रेकिंग, एंड्योरेंस ब्रेकिंग सिस्टम सहित ब्रेकिंग सिस्टम, और वाहन स्थिरता फंक्शन (वीएसएफ), लेन प्रस्थान चेतावनी प्रणाली (एलडीडब्ल्यूएस), ड्राइवर का उनींदापन और ध्यान चेतावनी प्रणाली, ब्लाइंड स्पॉट सूचना प्रणाली और एम2, एम3, एन2 और एन3 श्रेणियों के वाहनों के लिए चेतावनी सूचना प्रणाली (1 अक्टूबर, 2027 से नए मॉडल के लिए और 1 जनवरी, 2028 से मौजूदा मॉडल के लिए प्रभावी) प्रदान करते हैं।

xiii.

(3) 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। 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 पूंजी 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 के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय 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।

****