

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 1974

जिसका उत्तर 11.12.2025 को दिया जाना है

सड़क यातायात संबंधी दुर्घटनाएं

1974. श्री मड्डीला गुरुमूर्ति:

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

(क) विगत पांच वर्षों के दौरान एनसीआरबी के आंकड़ों के अनुसार भारत में सड़क यातायात दुर्घटनाओं (आरटीए) के सबसे सामान्य कारण क्या हैं;

(ख) सरकार द्वारा मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2019 के प्रवर्तन सहित उक्त दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार ने दुर्घटना पीड़ितों को समय पर चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर राजमार्ग अभिघात देखभाल केन्द्र (एचटीसीसी) स्थापित करने की पहल की है;

(घ) यदि हां, तो आज की तिथि तक राज्य-वार स्वीकृत और संचालित ऐसे केंद्रों की संख्या कितनी है; और

(ङ) क्या सरकार ने स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय और एम्स नेटवर्क के साथ कोई एकीकृत योजना तैयार की है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि राष्ट्रीय राजमार्ग के प्रत्येक 100 किलोमीटर के हिस्से पर गोल्डन ऑवर के भीतर ट्रॉमा देखभाल सुविधाएं प्रदान की जा सकें, और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री
(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो (एनसीआरबी) से प्राप्त जानकारी के अनुसार, 2019-2023 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में घायल और मारे गए व्यक्तियों के कारण-वार मामले अनुलग्नक-1 के अनुसार संलग्न हैं।

(ख) सरकार ने सड़क सुरक्षा के मुद्दे पर 4ई अर्थात शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों की), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल पर आधारित एक बहुआयामी कार्यनीति तैयार की है। तदनुसार, देश में सड़क सुरक्षा के लिए विभिन्न पहल की गई हैं, जिनका विवरण अनुलग्नक-11 में दिया गया है।

(ग) से (ङ) सरकार का स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ट्रामा और बर्न इंजरी (जलने के जखम) की रोकथाम और प्रबंधन के लिए राष्ट्रीय कार्यक्रम (एनपीपीएमटीएंडबीआई) तृतीयक देखभाल कार्यक्रम के तहत एक केंद्र प्रायोजित योजना है। इस योजना के तहत 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 सुविधाएं (टीसीएफ) स्वीकृत की गईं। इस योजना का समग्र उद्देश्य अखिल भारतीय ट्रॉमा केयर नेटवर्क विकसित करके राष्ट्रीय राजमार्गों सहित सड़क दुर्घटनाओं के कारण होने वाली रोकथाम योग्य मौतों को कम करना है।

'सड़क यातायात संबंधी दुर्घटनाएं' के संबंध में श्री मड्डीला गुरूमूर्ति द्वारा दिनांक 11.12.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 1974 के भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक।

2019-2023 के दौरान दर्ज किए गए सड़क दुर्घटनाओं के कारण-वार मामले						
क्र. सं.	कारण	2019	2020	2021	2022	2023
		मामलों की संख्या	मामलों की संख्या	मामलों की संख्या	मामलों की संख्या	मामलों की संख्या
1	खतरनाक/ओवरटेकिंग/लापरवाही/आदि	1,12,519	86,268	1,03,629	1,10,440	1,10,064
2	तेज गति	2,60,898	2,15,159	2,40,828	2,79,674	2,84,733
3	नशीले पदार्थ / शराब का सेवन कर वाहन चलाना	7,366	7,996	7,718	7,130	7,895
4	डाइवरो की शारीरिक थकान	2,749	2,011	2,057	1,802	2,762
5	मोटर वाहन की यांत्रिक स्थिति में दोष	4,134	4,768	4,306	3,093	3,243
6	पशु द्वारा सड़क क्रासिंग	3,540	4,261	3,554	3,342	3,487
7	मौसम की स्थिति	11,303	8,664	11,110	9,973	9,669
8	सड़क अवसंरचना का अभाव	2,361	2,248	2,443	1,593	2,594
9	रोड शोल्डर पर वाहन पार्किंग	2,935	2,504	2,771	3,893	3,110
11	कारण की जानकारी नहीं	7,803	6,708	5,577	5,694	6,328
12	अन्य कारण	21,788	14,209	19,123	20,134	30,144
	कुल	4,37,396	3,54,796	4,03,116	4,46,768	4,64,029

‘सड़क यातायात संबंधी दुर्घटनाएं’ के संबंध में श्री मड्डीला गुरुमूर्ति द्वारा दिनांक 11.12.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 1974 के भाग (ख) 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 सुदृढीकरण 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 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। 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 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 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 रिमाइंडर 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 उर्नीदापन 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।

(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 हैं। 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।
