

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 1124
जिसका उत्तर 05.02.2026 को दिया जाना
सड़क सुरक्षा सुधार

1124. डॉ. भोला सिंह:

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

- (क) देश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर चिह्नित दुर्घटना-प्रवण ब्लैक स्पॉट की संख्या कितनी है और राज्य-वार ऐसे कितने स्पॉट हैं जहां सुधारात्मक उपाय किए जा चुके हैं;
- (ख) दुर्घटनाओं के मुख्य कारणों जैसे डिज़ाइन दोष, संकेतों की कमी, खराब प्रकाश व्यवस्था या यातायात प्रबंधन समस्याओं की पहचान करने हेतु अपनाया गया तंत्र क्या है;
- (ग) क्या सरकार ने इंजीनियरिंग सुधार, गति प्रबंधन, डिजिटल निगरानी और आपातकालीन चिकित्सा प्रतिक्रिया उपायों को लागू करने के लिए कोई एकीकृत कार्य योजना तैयार की है; और
- (घ) यदि हाँ, तो उक्त योजना के तहत निर्धारित समय-सीमा, व्यय और सड़क दुर्घटनाओं में कमी के लिए निर्धारित लक्ष्य का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री
(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) विवरण **अनुलग्नक-I** में संलग्न हैं।

(ख) नवनिर्मित सड़कों को वाणिज्यिक यातायात के लिए खोले जाने से पूर्व उनका स्वतंत्र मूल्यांकन करने हेतु सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा की जाती है। सड़क को जन सामान्य के लिए खोले जाने से पूर्व ही सड़क सुरक्षा से संबंधित सभी चिह्नित मुद्दों, जिनमें सड़क संकेतक और चिह्नों से संबंधित मुद्दे भी शामिल हैं, को हल कर लिया जाता है। इसके पश्चात्, परियोजना राजमार्ग के संचालन के दौरान, नियमित अंतराल पर मूल्यांकन किया जाता है ताकि संचालन चरण में उत्पन्न होने वाले सुरक्षा संबंधी मुद्दों को चिह्नित किया जा सके और समयबद्ध तरीके से आवश्यक सुधारात्मक उपाय किए जा सकें।

(ग) सरकार ने सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए 4ई अर्थात् 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 पहलें की गई हैं, जिनका विवरण **अनुलग्नक-II** में दिया गया है।

(घ) सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और रखरखाव का दायित्व सौंपा गया है। सड़क सुरक्षा प्रत्येक राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना का

अभिन्न और अपरिहार्य घटक है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संबंधी पहल विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के निर्माण के साथ ही शुरू हो जाती है, क्योंकि सभी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के लिए डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव सहित सभी चरणों में तृतीय-पक्ष लेखा परीक्षकों/विशेषज्ञों द्वारा सड़क सुरक्षा ऑडिट अनिवार्य कर दिया गया है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, व्यापक सड़क सुरक्षा पहलुओं पर व्यय की जाने वाली धनराशि विकास परियोजनाओं की कुल लागत का 2.21% से 15% तक होती है, जो राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण में शामिल संरचनाओं पर निर्भर करती है।

इसके अतिरिक्त, सरकार सड़क प्रयोक्ताओं के मध्य जागरूकता और प्रचार-प्रसार के लिए योजना भी लागू करती है और राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन विभागों को आदर्श ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान/केंद्र स्थापित करने, आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित करने, सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार करने और उसे सुदृढ़ बनाने आदि के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करती है।

'सड़क सुरक्षा सुधार' के संबंध में डॉ. भोला सिंह के द्वारा दिनांक 05.02.2026 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 1124 के भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक

राज्य	ब्लैक स्पॉट	अल्पकालिक सुधार कार्य पूर्ण	दीर्घकालिक सुधार कार्य पूर्ण
गुजरात	386	386	168
ओडिशा	597	582	378
तमिलनाडु	1661	1633	613
महाराष्ट्र	550	534	267
पश्चिम बंगाल	1339	1322	803
दिल्ली	335	335	181
झारखंड	279	279	120
कर्नाटक	1278	1220	701
केरल	701	599	123
गोवा	50	40	26
आंध्र प्रदेश	1060	787	343
तेलंगाना	1535	1259	516
बिहार	306	291	64
पूर्वोत्तर	486	399	207
उत्तराखंड	110	107	80
पंजाब	1407	1112	463
हरियाणा	124	121	58
चंडीगढ़	7	7	0
मध्य प्रदेश	596	590	225
उत्तर प्रदेश	2210	1067	540
जम्मू-कश्मीर और लद्दाख	224	170	62
हिमाचल प्रदेश	232	232	199
छत्तीसगढ़	338	337	245
राजस्थान	727	727	265
अंडमान	4	2	2

'सड़क सुरक्षा सुधार' के संबंध में डॉ. भोला सिंह के द्वारा दिनांक 05.02.2026 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 1124 के भाग (ग) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक

सड़क सुरक्षा के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में सरकार द्वारा उठाए गए विभिन्न कदमों 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 उपार्यों 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 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।
