भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

राज्य सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 3141

जिसका उत्तर 20.08.2025 को दिया जाना है

सड़कों पर समर्पित पैदल पथ

3141 श्री नीरज डांगीः

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या मंत्रालय की पिछली रिपोर्ट के आंकड़ों के अनुसार लगभग 20 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाएँ पैदल चलने वालों के कारण और अन्य कारणों से होती हैं;

(ख) क्या सरकार ने सड़कों की स्थिति सुधारने और सड़कों पर समर्पित पैदल पथ उपलब्ध कराने की योजना बनाई है;

(ग) क्या सरकार ने वर्ष 2030 तक सड़क दुर्घटनाओं में 50 प्रतिशत की कमी लाने के मिशन और विजन योजना के तहत सभी उपयोगकर्ताओं के लिए सड़क निर्माण हेतु सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोण का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कदम उठाए हैं; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री
(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर "भारत में सड़क दुर्घटनाओं" पर रिपोर्ट प्रकाशित करती है। आंकड़ों के अनुसार, सड़क दुर्घटनाएं कई कारणों से होती हैं और ये विभिन्न कारकों के पारस्परिक क्रिया का परिणाम हैं। इन्हें व्यापक तौर पर (i) मानवीय चूक, (ii) सड़क की स्थिति/पर्यावरण और (iii) वाहनों की दशा में वर्गीकृत किया जा सकता है। रिपोर्ट के अनुसार, कैलेंडर वर्ष 2022 के दौरान पैदल यात्रियों से संबंधित दुर्घटनाएं, कुल दुर्घटनाओं की संख्या का लगभग 17% हैं।

(ख) मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 198क की उपधारा (1) में, सड़क के सुरक्षा मानकों के डिजाइन, निर्माण या रखरखाव के लिए जिम्मेदार किसी भी निर्दिष्ट प्राधिकारी, संविदाकार, परामर्शदाता या रियायतग्राही को ऐसे डिजाइन, निर्माण और रखरखाव मानकों के पालन का प्रावधान है, जैसा कि केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 के नियम 166(1) में प्रावधान है कि राष्ट्रीय राजमार्गों का डिजाइन, निर्माण और रखरखाव भारतीय सड़क कांग्रेस के मानकों और विनिर्देशों

या केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए गए किसी भी अन्य निर्देश या दिशानिर्देश, जो भी लागू हो के अनुसार होगा।

सीएमवीआर, 1989 के नियम 166(2) में प्रावधान है कि राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा पैदल यात्री पथों सहित सड़कों का डिजाइन, निर्माण और रखरखाव भारतीय सड़क कांग्रेस के मानकों और विनिर्देशों या राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए गए किसी भी अन्य निर्देश या दिशानिर्देश, जो भी लागू हो, के अनुसार होगा।

सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। संबंधित राज्य सरकारें अपने अधिकार क्षेत्र के तहत सड़कों के विकास और रखरखाव के लिए उत्तरदायी हैं। भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच), राज्यीय राजमार्गों (एसएच), प्रमुख जिला सड़कों (एमडीआर), अन्य जिला सड़कों (ओडीआर), ग्रामीण सड़कों आदि सहित विभिन्न श्रेणियों की सड़कों के डिजाइन, निर्माण और रखरखाव से संबंधित विभिन्न मानकों को तैयार करती है और सड़क सुरक्षा से संबंधित प्रावधानों सहित कोड, मैनुअल, दिशानिर्देश आदि के माध्यम से उन्हें प्रकाशित करती है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर निर्माण कार्य सड़क और पुल निर्माण के लिए विनिर्देशों और लागू आईआरसी कोड, मैनुअल आदि के अनुसार किए जाते हैं। संबंधित राज्य सरकारें अपने अधिकार क्षेत्र के तहत सड़कों/राजमार्गों के लिए लागू मानकों और विनिर्देशों के संबंध में निर्णय लेने के लिए स्वतंत्र हैं।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर पैदल यात्रियों की सुरक्षा के लिए विभिन्न प्रावधान हैं जैसे:-

• पैदल यात्री सुविधाओं के प्रावधान आईआरसी:103-2012 "पैदल यात्री सुविधाओं हेतु दिशानिर्देश" में निर्दिष्ट किए गए हैं। 17 जून, 2015 को एक परिपत्र भी जारी किया गया है जिसमें दिव्यांगजनों के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर पैदल यात्री सुविधाओं हेतु दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं।

• पैदल यात्रियों के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर यातायात सुगम बनाने हेतु विभिन्न निर्दिष्ट स्थानों पर रैंप या लिफ्ट के साथ फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) उपलब्ध कराए गए हैं।

• यातायात नियंत्रण उपायों के लिए आईआरसी:99-2018 में विस्तृत दिशानिर्देश दिए गए हैं, जिनमें राष्ट्रीय राजमार्गों और आसपास की सड़कों पर रंबल स्ट्रिप, स्पीड बम्पस, स्पीड टेबल/उभरे हुए पैदल यात्री क्रॉसिंग आदि जैसे विभिन्न यातायात उपाय प्रदान किए गए हैं।

मोटर यान अधिनियम, 1988 में 2019 में अधिसूचित एक संशोधन के माध्यम से सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार और जानमाल के नुकसान को कम करने के लिए कानून को सुदृढ़ किया गया है। जबकि केंद्र

सरकार मोटर यान अधिनियम, 1988 के तहत नियम बनाती है, परंतु इन नियमों का प्रवर्तन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के अधिकार क्षेत्र में आता है।

(ग) और (घ) सड़क सुरक्षा पर स्टॉकहोम घोषणा पत्र, जिसे फरवरी 2020 में सड़क सुरक्षा पर तीसरे वैश्विक मंत्रिस्तरीय सम्मेलन में अपनाया गया था, 2030 तक सड़क यातायात संबंधी मौतों और चोटों को 50% तक कम करने का एक नया वैश्विक लक्ष्य निर्धारित करता है। भारत स्टॉकहोम घोषणा-पत्र पर हस्ताक्षरकर्ता है।

सरकार ने 4ई अर्थात् शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़कों और वाहनों दोनों की), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए एक बहुआयामी कार्यनीति तैयार की है। तदनुसार, देश में सड़क सुरक्षा पर विभिन्न पहल की गई हैं, जिसका विवरण अनुलग्नक पर दिया गया है।

अनुलग्नक

'सड़कों पर समर्पित पैदल पथ' के संबंध में श्री नीरज डांगी द्वारा दिनांक 20.08.2025 को पूछे गए राज्य सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3141 के भाग (ग) और (घ) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक

सरकार 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 का संचालन करना।

iii. सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता फैलाने और उसे सुदृढ़ बनाने के लिए प्रत्येक वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह मनाया जाता है।

iv. सड़क सुरक्षा से संबंधित कार्यों के लिए सड़क सुरक्षा मित्रों की भागीदारी के लिए अवधारणा नोट और रोड मैप तैयार किया गया।

(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।

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:

- चालक 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:

- 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 विनिर्माताओं (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।

(3) प्रवर्तन:

i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 का सख्ती 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 पूंजीगत 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 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।

*****