भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

राज्य सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 2809

जिसका उत्तर 12.08.2026 को दिया जाना है

सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने के उपाय

2809 श्री कार्तिकेय शर्मा:

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

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा लक्ष्यों की प्राप्ति की दिशा में हुई प्रगति की समीक्षा की है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) सड़क दुर्घटनाओं तथा उनसे होने वाली मृत्यु की संख्या में कमी लाने के लिए ब्लैक-स्पॉट स्थलों के सुधार, वाहन गति प्रबंधन तथा प्रौद्योगिकी-सक्षम यातायात प्रवर्तन को सुदृढ़ करने हेतु क्या-क्या उपाय किए जा रहे हैं;

(ग) विगत दो वर्षों के दौरान राज्य-वार कितने ब्लैक-स्पॉट स्थलों तथा उच्च मृत्यु-दर वाले राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों को चिह्नित करके उनका सुधार किया गया है; और

(घ) क्या सरकार सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मृत्यु की संख्या को कम करने के लिए, संशोधित लक्ष्यों एवं अंतःक्षेपों सहित, सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यनीति को और अधिक सुदृढ़ करने का विचार रखती है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) से (घ): सरकार सड़क सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देती है और देश में सड़क दुर्घटनाओं और मौतों को कम करने के लिए सरकार ने कई उपाय किए हैं। सरकार नियमित रूप से विभिन्न सड़क सुरक्षा पहलों की प्रगति की समीक्षा करती है और आवश्यकतानुसार उचित सुधारात्मक उपाय करती है। किए गए उपायों में राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटना-संभावित स्थानों/ब्लैक स्पॉट की पहचान और सुधार, राजमार्ग विकास के विभिन्न चरणों में सड़क सुरक्षा संपरीक्षा (ऑडिट), जंक्शनों का सुधार और अन्य इंजीनियरिंग उपाय, उचित यातायात संकेतकों और सड़क सुरक्षा उपकरणों की स्थापना, क्रैश बैरियर और अन्य सुरक्षात्मक उपायों का प्रावधान शामिल है। देश में सड़क सुरक्षा के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण **अनुलग्नक-1** में दिया गया है।

सड़क सुरक्षा के लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए बेहतर यातायात प्रबंधन और गति नियंत्रण हेतु मोटर यान अधिनियम, 1988 और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों में संशोधन किए गए हैं। यातायात को कम करने और इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन के माध्यम से यातायात नियमों के उल्लंघन पर रोक लगाने हेतु यातायात अनुशासन को बेहतर बनाने के लिए प्रौद्योगिकी का भी उपयोग किया जाता है।

तथापि, यातायात प्रबंधन और प्रवर्तन मूलतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के अधिकार क्षेत्र में आता है। जबकि केंद्र सरकार मोटर यान अधिनियम, 1988 के तहत नियम बनाती है, इन नियमों का प्रवर्तन पूर्णतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के अधिकार क्षेत्र में आता है।

ब्लैक स्पॉट का सुधार एक सतत प्रक्रिया है। ब्लैक स्पॉट कॉरिडोर के तत्काल सुधार के लिए अल्पकालिक उपायों में सड़क चिह्नांकन, साइनेज, क्रैश बैरियर, रोड स्टड, डिलिनेटर, अनधिकृत मीडियन ओपनिंग को बंद करना, यातायात नियंत्रण उपाय, राजमार्ग प्रकाश व्यवस्था आदि शामिल हैं। ब्लैक स्पॉट कॉरिडोर के सुधार के लिए दीर्घकालिक उपायों में सड़क ज्यामिति में सुधार, जंक्शनों का सुधार, सड़क की चौड़ाई बढ़ाना, अंडरपास/ओवरपास का निर्माण आदि शामिल हैं जोकि स्थायी सुधारात्मक उपायों के रूप में स्थल की आवश्यकता के अनुसार किए जाते हैं। दीर्घकालिक सुधारात्मक कार्यों में निर्माण-पूर्व गतिविधियाँ जिसमें भूमि अधिग्रहण, वन विभाग से मंजूरी और जनोपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण शामिल हैं, जिनमें काफी समय लगता है।

राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) पर कुछ निरंतर खंडों को ब्लैक स्पॉट की श्रेणी में रखा गया है, अर्थात् ऐसे स्थान जहां मृत्यु और गंभीर रूप से घायल करने वाली दुर्घटनाओं की एक निश्चित संख्या घटित होती है। इन खंडों की पहचान भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), कानपुर द्वारा विकसित एआई आधारित उपकरणों के माध्यम से वास्तविक समय के आधार पर की गई है। वर्ष 2023-2025 की अवधि के लिए इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) से उपलब्ध दुर्घटना आंकड़ों के आधार पर, 6,358 ब्लैक स्पॉट कॉरिडोर की पहचान की गई है। ब्लैक स्पॉट कॉरिडोर की राज्य-वार सूची **अनुलग्नक-II** में संलग्न है।

अनुलग्नक-I

'सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने के उपाय' के संबंध में श्री कार्तिकेय शर्मा के द्वारा दिनांक 12.08.2026 को पूछे गए राज्य सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 2809 के भाग (क) से (घ) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक।

सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा सड़क सुरक्षा के लिए 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. 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 पर 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 तथा 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।

xiv. ध्वनिक वाहन चेतावनी प्रणाली (एवीएएस) के लिए प्रकाशित नियम जोकि एआईएस-173 श्रवण मानकों के अनुरुप हों, को इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए अनिवार्य कर दिया गया है। यह आवश्यकता 1 अक्टूबर 2026 को या उसके पश्चात् निर्मित नए वाहन मॉडल और 1 अक्टूबर 2027 को या उसके पश्चात् निर्मित मौजूदा वाहन मॉडल पर लागू होती है। चूंकि इलेक्ट्रिक वाहन कम गति पर लगभग शांतिपूर्ण ढंग से संचालित करते हैं, इसलिए एवीएएस पैदल चलने वालों, साइकिल चालकों और विशेष रूप से दृष्टिबाधित व्यक्तियों को आने वाले वाहन के बारे में सचेत करने के लिए एक श्रव्य चेतावनी ध्वनि उत्पन्न करता है, जिससे सड़क सुरक्षा बढ़ती है।

(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. केंद्रीय सरकार, दिनांक 20.01.2026 की अधिसूचना के अनुसार केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 167 और 167ए में संशोधन करके यातायात चालान जारी करने, भुगतान करने और उनका निपटारा करने के लिए एक पारदर्शी, प्रौद्योगिकी-संचालित और समयबद्ध ई-चालान ढांचा स्थापित किया गया है। चालान की ऑनलाइन चुनौती, स्वचालित अधिसूचनाएं और अनुपालन और सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए संशोधनों में सुदृढ़ प्रवर्तन उपायों का भी प्रावधान है।

iv. सरकार ने राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड नियमावली, 2025 को अधिसूचित किया है और उक्त नियमों के प्रावधानों के अनुसार, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन किया गया है और का.आ. 3505(अ) दिनांक 29.06.2026 के अनुसार अधिसूचित किया गया है।

v. केंद्रीय सरकार ने एक लैप्स ना होने वाले राज्य सड़क सुरक्षा कोष की स्थापना के माध्यम से और जमीनी स्तर पर लक्षित सड़क सुरक्षा उपाय करने के लिए जिला सड़क सुरक्षा समितियों को सशक्त बनाकर सड़क सुरक्षा उपायों के निरंतर वित्तपोषण और जवाबदेह कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए राज्य सड़क सुरक्षा कोष (एसआरएसएफ) के गठन और उपयोग और जिला सड़क सुरक्षा समितियों को वित्तपोषण 2025 पर दिशानिर्देश तैयार किए हैं।

vi. 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।

vii. सरकार ने परिवहन जनित वायु प्रदूषण और नेटवर्क उत्सर्जन को कम करने के लिए वाहन परिसंपत्तियों के त्वरित नवीनीकरण और प्रोत्साहन कार्यक्रम (परिवर्तन योजना) के तहत दिल्ली-एनसीआर में पुराने, प्रदूषणकारी वाहनों को स्वच्छ और सुरक्षित विकल्पों के साथ बदलने में तेजी लाने के लिए दिनांक 14.07.2026 को दिशानिर्देश जारी किए हैं। यह योजना वाहन स्क्रैपिंग और पर्यावरण के अनुकूल वाहनों को अपनाने को बढ़ावा देती है, जिससे सड़क सुरक्षा में सुधार, उत्सर्जन में कमी और दीर्घकालिक गतिशीलता में वृद्धि होती है।

(4) आपातकालीन देखभाल:

i. नेक व्यक्ति (गुड समारिटन) की सुरक्षा के लिए योजना (राह-वीर के रुप में नामकरण) 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 'प्रधानमंत्री - सड़क दुर्घटना पीड़ित अस्पताल सुविधा और सुनिश्चित उपचार (पीएम-राहत) योजना' (सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए कैशलेस उपचार योजना, 2025) को अधिसूचित किया है। इसके पश्चात्, इसके प्रभावी कार्यान्वयन को सुविधाजनक बनाने के लिए प्रक्रिया प्रवाह, हितधारक-वार मानक संचालन प्रक्रियाओं (एसओपी), और स्पष्ट रूप से परिभाषित भूमिकाओं और जिम्मेदारियों सहित विस्तृत परिचालन दिशानिर्देश 4 जून 2025 को अधिसूचित किए गए थे।

अनुलग्नक-II

'सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने के उपाय' के संबंध में श्री कार्तिकेय शर्मा के द्वारा दिनांक 12.08.2026 को पूछे गए राज्य सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 2809 के भाग (क) से (घ) के उत्तर में उल्लिखित अनुलग्नक।

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	**ब्लैक स्पॉट कॉरिडोर की संख्या**
आंध्र प्रदेश	384
अरुणाचल प्रदेश	1
असम	331
बिहार	174
छत्तीसगढ़	99
दिल्ली	23
गोवा	7
गुजरात, दमन और दीव और दादरा और नगर हवेली	182
हरियाणा	210
हिमाचल प्रदेश	11
जम्मू और कश्मीर	73
झारखंड	74
कर्नाटक	607
केरल	386
लद्दाख	1
मध्य प्रदेश	298
महाराष्ट्र	477
मणिपुर	17
मेघालय	3
नागालैंड	4
ओडिशा	194
पुदुचेरी	3
पंजाब	3
राजस्थान	352
सिक्किम	2
तमिलनाडु	958
तेलंगाना	347
त्रिपुरा	7
उत्तर प्रदेश	671
उत्तराखंड	49
पश्चिम बंगाल	382
कुल	**6358**

****** *