भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

**लोक सभा**

**लिखित प्रश्न सं. 1596**

जिसका उत्तर 15.12.2022 को दिया जाना है

**तमिलनाडु में सुड़क सुरक्षा**

1596. डॉ. डी. एन. वी. सेंथिलकुमार एस.:

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

(क) क्या विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान तमिलनाडु में सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाने वाले पैदल यात्रियों की संख्या में वृद्धि हुई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि विगत दो वर्षों के दौरान राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच)और एक्सप्रेस मार्गों पर दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने राज्य में सड़क दुर्घटनाओं में वृद्धि के लिए उत्तरदायी कारकों की जांच की है और इस संबंध में निवारक कदम भी उठाए हैं तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सड़क सुरक्षा फोरम द्वारा दिए गए सुझावों, जिन्हें अन्य राज्यों में कार्यान्वित किया जा रहा है, में से किसी सुझाव को तमिलनाडु में भी कार्यान्वित किया जाएगा और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ड.) राज्य में सड़क सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए अन्य क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

**उत्तर**

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) से (ड.) मंत्रालय में उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार पिछले चार कैलेंडर वर्षों के दौरान तमिलनाडु राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों (एक्सप्रेसवे सहित) पर हुई दुर्घटनाओं की कुल संख्या और सभी सड़कों पर दुर्घटनाओं में मारे गए पैदल यात्रियों की कुल संख्या नीचे दी गई तालिका में दी गई है:

| **वर्ष** | **राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं की कुल संख्या** | **सभी सड़कों पर दुर्घटनाओं में मारे गए पैदल यात्रियों की कुल संख्या** |
|---|---|---|
| 2018 | 19583 | 768 |
| 2019 | 17633 | 1044 |
| 2020 | 15269 | 1540 |
| 2021 | 16869 | 3647 |

विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त एफआईआर के आंकड़ों के आधार पर सड़क दुर्घटना के आंकड़ों के वार्षिक विश्लेषण के अनुसार सड़क दुर्घटना में मौतें कई कारणों से होती हैं जैसे अति गति में वाहन चलाना, वाहन चलाते समय मोबाइल फोन का प्रयोग, शराब पीकर/नशे में वाहन चलाना, गलत दिशा में वाहन चलाना/लेन

अनुशासनहीनता, लाल बत्ती पार करना, हेलमेट और सीट बेल्ट जैसे सुरक्षा उपकरणों का उपयोग न करना, वाहन की दशा, खराब मौसम, सड़क की खराब हालत, चालक/साइकिल चालक/पैदल यात्री की गलती आदि।

मंत्रालय ने 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, मंत्रालय द्वारा विभिन्न पहल की गई हैं जिनका विवरण नीचे दिया गया है:-

**(1) शिक्षा:**

i. मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा के बारे में प्रभावी जन जागरूकता पैदा करने के लिए सोशल मीडिया, इलेक्ट्रॉनिक मीडिया और प्रिंट मीडिया के माध्यम से सड़क सुरक्षा पर विभिन्न प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान चलाया है। इसके अलावा, मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा प्रचार करने के लिए विभिन्न एजेंसियों को वित्तीय सहायता प्रदान करने की एक योजना लागू की है।
ii. जागरूकता फैलाने और सड़क सुरक्षा सुदृढ़ीकरण के लिए प्रति वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह/ सप्ताह मनाना।
iii. भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएएचई) में सड़क सुरक्षा ऑडिटर्स के लिए एक प्रमाणन पाठ्यक्रम शुरू किया गया है और मंत्रालय/भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण(एनएचएआई) के अधिकारियों को प्रशिक्षित किया जा रहा है।
iv. मंत्रालय, ड्राइविंग प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए 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 कर रहा है।

**(2) इंजीनियरिंग (सड़कों और वाहनों दोनों)**

**2.1 सड़क इंजीनियरिंग**

i. सड़क सुरक्षा को योजना स्तर पर सड़क डिजाइन का एक अभिन्न अंग बनाया गया है। सभी राजमार्ग परियोजनाओं का सड़क सुरक्षा ऑडिट सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव में करना अनिवार्य कर दिया गया है।
ii. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स (दुर्घटना संभावित स्थानों) को चिह्नित और सुधार करने को उच्च प्राथमिकता।
iii. दिव्यांगों के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर पैदल यात्री सुविधाओं के लिए दिशानिर्देश भी सभी राज्यों/संघ-राज्य क्षेत्रों को जारी कर दिए गए हैं।
iv. पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को दर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार स्थापित करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) परियोजना शुरू की गई है।
v. इस मंत्रालय और आईआरसी ने विभिन्न सड़क सुरक्षा उपायों को लागू करने के लिए समय-समय पर विभिन्न कोड और दिशानिर्देश जारी किए हैं, ताकि राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं को कम किया जा सके।

**2.2 वाहन इंजीनियरिंग:**

i. मंत्रालय ने वाहन की अगली सीट पर चालक के बगल में बैठे यात्री के लिए एक एयरबैग के अनिवार्य प्रावधान को अधिसूचित किया है।

ii. इस मंत्रालय ने 15 फरवरी, 2022 की अधिसूचना के माध्यम से, सवारी करने या मोटर साइकिल पर ले जाने वाले चार साल से कम उम्र के बच्चों के लिए सुरक्षा उपायों से संबंधित मानदंड निर्धारित किए हैं। इसके अलावा, इसमें एक सुरक्षा हार्नेस, क्रैश हेलमेट के उपयोग को निर्दिष्ट किया गया है और गति को 40 किमी प्रति घंटे तक सीमित किया गया है।

iii. मंत्रालय ने 01 जुलाई 2019 से निम्नलिखित सूचीबद्ध सुरक्षा प्रौद्योगिकियों के अनिवार्य रूप से लगाने को अधिसूचित किया है।

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 एंटी-लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस)।

v. इस मंत्रालय ने आगे से टक्कर की स्थिति में सवारी की सुरक्षा, आमने-सामने से टक्कर की स्थिति में वाहन के स्टीयरिंग पर नियंत्रण की आवश्यकताओं, पीछे से टक्कर की स्थिति में सवारी की सुरक्षा के लिए और मोटर वाहन से टक्कर की स्थिति में पैदल चलने वालों और अन्य असुरक्षित सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के संबंध में वाहनों के अनुमोदन को अनिवार्य कर दिया है।

vi. मंत्रालय ने दो पहिया, तीन पहिया, क्वाड्रिसाइकिल, दमकल वाहन, एम्बुलेंस और पुलिस वाहनों को छोड़कर सभी परिवहन वाहनों में गति नियंत्रण फंक्शन / गति नियंत्रण डिवाइस को अनिवार्य कर दिया है।

vii. इस मंत्रालय ने 1 अप्रैल 2019 को और उसके बाद विनिर्मित पूरी तरह से निर्मित बसों (चालक को छोड़कर 22 यात्रियों या उससे अधिक के बैठने की क्षमता वाली) में आग का पता लगाने, अलार्म और दमन प्रणाली की आवश्यकताओं के अनुपालन को अनिवार्य कर दिया है। इसके अलावा, 26 जनवरी को और उसके बाद से एम3 श्रेणी की टाइप III बसों और स्कूल बसों में सवारी के कंपार्टमेंट में फायर अलार्म और सुरक्षा प्रणाली का अनुपालन भी अनिवार्य किया गया है।

viii. मंत्रालय ने एक प्रपत्र निर्धारित किया है, जिसमें वाहन निर्माता मोटर वाहनों के पंजीकरण के लिए सड़क योग्यता प्रमाणन जारी करते हैं।

ix. स्वचालित प्रणाली के माध्यम से वाहनों की फिटनेस के परीक्षण के लिए केंद्रीय सहायता से प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में एक आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित करने की योजना।

x. मंत्रालय ने 23 सितंबर, 2021 और 31 अक्टूबर, 2022 की अधिसूचना के माध्यम से स्वचालित परीक्षण स्टेशनों (एटीएस) की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण के लिए नियम प्रकाशित किए हैं।

xi. अधिसूचना सा.का.नि. 272(अ), दिनांक 05 अप्रैल, 2022 के द्वारा केवल स्वचालित परीक्षण स्टेशनों के माध्यम से वाहनों की अनिवार्य फिटनेस के लिए प्रावधान किया गया है। यह 01 अप्रैल, 2023 से केवल परीक्षण स्टेशनों के माध्यम से ही भारी माल वाहनों / भारी यात्री मोटर वाहनों और 01 जून, 2024 से मध्यम माल वाहनों / मध्यम यात्री मोटर वाहनों और हल्के मोटर वाहनों (परिवहन) की फिटनेस जांच को अनिवार्य करता है।

xii. मंत्रालय ने प्रोत्साहन/हतोत्साहन के आधार पर पुराने, अनुपयुक्त प्रदूषणकारी वाहनों को चरणबद्ध तरीके से हटाने के लिए एक पारिस्थितिकी तंत्र तैयार करने के लिए वाहन स्क्रैपिंग नीति तैयार की है।

**(3) प्रवर्तन**

i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 सख्त 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।

ii. मंत्रालय ने अधिसूचना सा.का.नि. 594 (अ), दिनांक 29 सितंबर, 2020 के माध्यम से गुड समारिटन्स की सुरक्षा के संबंध में नियम प्रकाशित किए हैं।

**iii.** मंत्रालय ने इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और सड़क सुरक्षा के प्रवर्तन के लिए अधिसूचना सा.का.नि.575(अ), दिनांक 11 अगस्त, 2021 जारी की है। इन नियमों में इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरणों (स्पीड कैमरा, क्लोज-सर्किट टेलीविजन कैमरा, स्पीड गन, बॉडी वियरेबल कैमरा, डैशबोर्ड कैमरा, ऑटोमैटिक नंबर प्लेट रिकॉग्निशन (एएनपीआर), वेट इन मशीन (डब्ल्यूआईएम) और राज्य सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट ऐसी किसी भी तकनीक) को लगाने के विस्तृत प्रावधान निर्दिष्ट किए गए हैं।

**(4) आपातकालीन देखभाल:**

i. मंत्रालय ने ऐसे गुड समारिटन को पुरस्कार प्रदान करने की योजना लागू की है**,** जिसने मोटर वाहन से किसी घातक दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति की तत्काल सहायता करके और चिकित्सा उपचार उपलब्ध कराने के लिए दुर्घटना के गोल्डन आवर के भीतर अस्पताल / ट्रॉमा केयर सेंटर में पहुंचाकर उसकी जान बचाई है।

ii. मंत्रालय ने दिनांक 25 फरवरी, 2022 की अधिसूचना के माध्यम से हिट एंड रन मोटर दुर्घटनाओं के पीड़ितों के मुआवजे को बढ़ा दिया है (गंभीर चोट के लिए 12,500 रुपये से 50,000 रुपये और मृत्यु के लिए 25,000 रुपये से 2,00,000 रुपये)।

iii. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्गों के पूरे हो चुके कॉरिडोर के टोल प्लाजाओं पर पैरामेडिकल स्टाफ/आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियन/नर्स के साथ एम्बुलेंस तैनात करने का प्रावधान किया है।

*****