



भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

परिणामी बजट 2014-15

विषय-वस्तु तालिका		
क्रम सं.	विवरण	पृष्ठ सं.
1	कार्यकारी सारांश	1-2
2	अध्याय I - प्रस्तावना	3-5
3	अध्याय II - वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गत और अनुमानित बजट परिणाम के ब्यौरे	6-15
4	अध्याय III - मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव	16-21
5	अध्याय IV - वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान निष्पादन की समीक्षा	22-28
6	अध्याय V - वित्तीय समीक्षा	29-33
7	अध्याय VI - मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले सांविधिक तथा स्वायत्त निकायों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा	34-36
8	अनुलग्नक	37-51

कार्यकारी सारांश

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

(i) केन्द्र सरकार मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। राष्ट्रीय राजमार्ग बहुत महत्वपूर्ण हैं, यद्यपि ये कुल सड़क नेटवर्क का मात्र 2 प्रतिशत हैं किंतु इन पर कुल सड़क यातायात का लगभग 40 प्रतिशत यातायात होता है। यह मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण का कार्य मुख्यतः एजेंसी प्रणाली के आधार पर करता है। राज्य सरकारों के अलावा, सीमा सड़क संगठन और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण जो इस मंत्रालय के अधीन एक स्वायत्त निकाय हैं, केन्द्र सरकार की एजेंसी के रूप में कार्य करते हैं। मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना प्रारंभ की है, जो चरणों में कार्यान्वित की जा रही है तथा इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के 54,500 किलोमीटर से अधिक मुख्य मार्गों का सुधार करके अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की परिकल्पना है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सड़कों के विकास का मुख्य उद्देश्य बेहतर सड़क सतह, बेहतर सड़क ज्यामिति बेहतर यातायात प्रबंधन और दृश्य संकेत, विभाजित मार्ग और सर्विस रोड, ग्रेड सेपरेटर, उपरि पुल और भूमिगत मार्ग, बाइपास और मार्गस्थ सुविधाओं सहित बेहतर सुरक्षा विशेषताओं से युक्त यातायात के निर्बाध आवागमन के लिए सुविधाएं स्थापित करना है।

(ii) वित्त वर्ष 2014-15 के दौरान 23000 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से स्टैंडएलोन परियोजना के रूप में 190 पुलों और 10 बाइपासों के निर्माण/मरम्मत के साथ-साथ लगभग 6000 किमी राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार किया जाना है। बजटीय सहायता के अलावा, विदेशी ऋणों के माध्यम से आंतरिक अतिरिक्त बजट संसाधनों (आई ई बी आर) का भी उपयोग किया जाएगा।

(iii) इस मंत्रालय ने पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एस ए आर डी पी- एन ई) शुरू किया है जिसमें पूर्वोत्तर क्षेत्र के 88 जिला मुख्यालयों को राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ जोड़ा जाना सुनिश्चित करते हुए तीन चरणों में 10,141 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य सड़कों को चौड़ा किया जा रहा है। वर्ष 2014-15 के लिए एसएआरडीपी-एनई के लिए 3,000 करोड़ रु. का परिव्यय प्रस्तावित है।

(iv) सरकार ने देश के आठ राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, बिहार, झारखंड, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा और उत्तर प्रदेश के 34 जिलों में वामपंथी उग्रवाद (एनडब्ल्यूई) प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों के विकास के लिए आदिवासी उप-योजना सहित एक विशेष कार्यक्रम, फरवरी, 2009 में अनुमोदित किया है। इस कार्यक्रम में 5,477 किमी सड़कों को (राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल 1126 किलोमीटर लंबाई और राज्यीय सड़कों की 4,351 किमी. लंबाई) 7,300 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर दो लेन मानक में विकसित किए जाने की परिकल्पना है। इस कार्यक्रम के लिए वर्ष 2014-15 के लिए 1200 करोड़ रु. के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। सरकार ने नवंबर 2010 में 1200 करोड़ रुपए की लागत से विजयवाड़ा-रांची कॉरीडोर के अंतर्गत उड़ीसा में राज्यीय सड़कों की 600 किमी लंबाई के सुधार के लिए अनुमोदन प्रदान किया है। वर्ष 2014-15 के दौरान इस कॉरीडोर के विकास के लिए 150 करोड़ रुपए का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है।

(v) यह मंत्रालय, राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से ग्रामीण सड़कों से भिन्न राज्यीय सड़कों के विकास और अंतरराज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की स्कीमों के अंतर्गत अन्य सड़कों के विकास के लिए भी धनराशि प्रदान कर रहा है।

(vi) मंत्रालय ने निजी निवेश आकर्षित करने, परियोजनाओं के तीव्र कार्यान्वयन और प्रक्रियाओं के सरलीकरण के लिए अनेक कदम उठाए हैं।

(v ii) मंत्रालय से संबंधित समस्त सार्वजनिक सूचना वेबसाइट पर उपलब्ध है तथा सूचना का अधिकार अधिनियम के तहत सभी आवेदनों का निपटान शीघ्रता से किया जाता है। राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यों से संबंधित स्कीमों और चालू कार्यों की प्रगति तथा प्रमुख कार्यों की सभी निविदाओं की सूचना भी वेबसाइट पर दी गई है। तथापि, राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति के बारे में जनता को सही समय पर सूचना प्रदान करने के लिए एक व्यापक व्यवस्था तैयार की जा रही है।

सड़क परिवहन

मंत्रालय का सड़क परिवहन प्रभाग पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने के अतिरिक्त देश में सड़क परिवहन के विनियमन के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने का काम करता है। देश में सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार लाना, सड़क सुरक्षा प्रभाग के अति महत्वपूर्ण एवं चुनौतीपूर्ण कार्यों में से एक है। मंत्रालय के सड़क परिवहन प्रभाग स्कन्ध में निम्नलिखित अधिनियम/नियमावतियों, जिनमें मोटर वाहनों और राज्य सड़क परिवहन निगमों से संबंधित नीतियां निहित हैं, का संचालन किया जाता है :

- मोटर यान अधिनियम, 1988
- केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989
- सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950
- सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007 (वाहक अधिनियम, 1865 निरसित)

सड़क परिवहन क्षेत्र के लिए नीतियां बनाने के अतिरिक्त, यह प्रभाग केन्द्रीय क्षेत्र की कतिपय योजनाओं के संचालन के लिए भी जिम्मेदार है। ये योजनाएं मानव संसाधन विकास से संबंधित हैं जिसमें राज्य परिवहन यातायात विभाग और नगर निगम के कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम असंगठित क्षेत्र में भारी वाणिज्यिक वाहनों के चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण, सड़क सुरक्षा संबंधी प्रचार उपाय एवं जागरूकता अभियान, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण जांच उपस्कर उपलब्ध कराना, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना, सड़क परिवहन क्षेत्र में राष्ट्रीय डाटाबेस/कम्प्यूटरीकरण, सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को मजबूत बनाना, निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों की और माडल ड्राइवर और अनुसंधान संस्थान की स्थापना करना, देश में सार्वजनिक परिवहन में महिला सुरक्षा स्कीम बनाना राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन करना और परिवहन हब स्थापित करने के लिए पायलट परियोजना बनाना तथा सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए नकदी सहित स्कीम चलाना शामिल हैं।

यह मंत्रालय सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाने सहित इलेक्ट्रॉनिक/प्रिंट मीडिया आकाशवाणी एफएम रेडियो के माध्यम से सड़क सुरक्षा संबंधी विभिन्न प्रचार/जागरूकता अभियान चलाता आ रहा है। इस मंत्रालय का ध्यान परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने और सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को

प्रोत्साहन देने जैसे अन्य क्षेत्रों पर भी है। इस समय मंत्रालय, देश में सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यापक निगरानी रखने के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड नामक एक समर्पित एजेंसी के सृजन के प्रस्ताव पर तेजी से कार्यवाही कर रहा है।

अध्याय-1

प्रस्तावना

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

1.1 केन्द्र सरकार का एक शीर्षस्थ संगठन जिसे अन्य केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों, संगठनों और व्यक्तियों के परामर्श से सड़क परिवहन, राष्ट्रीय राजमार्ग और परिवहन अनुसंधान के लिए नीतियां तैयार करने और इनको लागू करने का दायित्व सौंपा गया है ताकि देश में सड़क परिवहन प्रणाली की गतिशीलता और दक्षता में वृद्धि हो सके ।

1.2 इस मंत्रालय के मुखिया कैबिनेट स्तर के मंत्री हैं । मंत्रालय में दो राज्य मंत्री भी हैं ।

1.3 सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की सहायता के लिए महानिदेशक, (सड़क विकास) एवं विशेष सचिव, संयुक्त सचिव (परिवहन, स्थापना और सामान्य), संयुक्त सचिव (राजमार्ग) संयुक्त सचिव (भूमि अधिग्रहण तथा समन्वय) तथा संयुक्त सचिव (आईसीएंडपी)के साथ-साथ कई मुख्य अभियंताओं, अधीक्षण अभियंताओं, कार्यकारी अभियंताओं, सहायक अभियंताओं सहित निदेशक, उप-सचिव स्तर के अधिकारी और अन्य अनुसचिवीय तथा तकनीकी अधिकारी हैं।

1.4 मंत्रालय के वित्त पक्ष की अगुवाई अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार द्वारा की जाती है ,जो वित्तीय प्रभाव वाली सभी नीतियों और अन्य प्रस्तावों को तैयार करने और इनको प्रोसेस करने में सहायता करते हैं। अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार की सहायता के लिए एक निदेशक (वित्त) एक सहायक वित्त सलाहकार तथा एक अवर सचिव (बजट) और अन्य अनुसचिवीय अधिकारी एवं कर्मचारी हैं।

1.5 मंत्रालय के लेखा पक्ष की अगुवाई प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक द्वारा की जाती है, जो अन्य बातों के साथ-साथ लेखांकन, भुगतान, बजट, आंतरिक लेखा परीक्षा तथा रोकड़ प्रबंधन के लिए उत्तरदायी होते हैं।

1.6 सलाहकार (परिवहन अनुसंधान) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के कार्य क्षेत्र में आने वाले परिवहन के विभिन्न साधनों के बारे में आर्थिक और सांख्यिकीय विश्लेषण, नीति नियोजन, परिवहन समन्वय के लिए मंत्रालय के विभिन्न पक्षों को आवश्यक आंकड़े उपलब्ध कराते हैं।

1.7 मंत्रालय में सड़क पक्ष और परिवहन पक्ष के रूप में दो पक्ष कार्य करते हैं।

सड़क पक्ष

1.8 केन्द्र सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण कार्य एजेंसी आधार पर किया जा रहा है। राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल 92,851 कि.मी. लंबाई में से 46,419 कि.मी. राज्य लोक निर्माण विभागों (राज्य पीडब्ल्यू डी) के पास, 32,523 किमी. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के पास तथा 4860 किलोमीटर लंबाई सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) के पास है, शेष 9049 किमी. लंबाई अभी निष्पादन एजेंसियों को सौंपी जानी है।

1.9 महानिदेशक (सड़क विकास) व विशेष सचिव सड़क पक्ष के प्रमुख हैं और वे मुख्यतः (i) राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित सभी सामान्य नीतिगत मामलों पर सरकार को परामर्श देने (ii) राष्ट्रीय राजमार्गों के रूप में घोषित सड़कों के विकास और अनुरक्षण (iii) संघ राज्य क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों के विकास और अनुरक्षण (iv) ग्रामीण सड़कों से भिन्न राज्यीय सड़कों के संबंध में केंद्रीय सड़क निधि

(सीआरएफ) के प्रशासन (v) सड़कों और पुलों के मानकों के मूल्यांकन और विनिर्देशन तथा (vi) सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास के लिए जिम्मेदार हैं।

1.10 सड़क पक्ष निम्नलिखित अधिनियमों का भी प्रशासन कर रहा है :-

- (i) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956
- (ii) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988
- (iii) केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 और
- (iv) राष्ट्रीय राजमार्ग (भूमि और यातायात) नियंत्रण अधिनियम, 2002

1.11 केन्द्र सरकार ने वार्षिक योजना कार्यक्रमों के अंतर्गत एकल लेन की सड़कों को दो लेन बनाने और दो लेन सड़कों को चार लेन बनाने, पुलों के निर्माण/मरम्मत, बाइपास के निर्माण, सड़क गुणता सुधार के कार्य किए जाने के अलावा राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) प्रारंभ की है। सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के अंतर्गत राजमार्ग परियोजनाओं को सात चरणों में क्रियान्वित करने का निर्णय लिया है।

1.12 सामान्य मरम्मत, आवधिक नवीकरण, विशेष मरम्मत, बाढ़ क्षति मरम्मत आदि जैसी विभिन्न अनुरक्षण और मरम्मत स्कीमों के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए धनराशि भी प्रदान की जाती है।

1.13 इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय, राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, प्रमुख जिला सड़कों और ग्रामीण सड़कों के त्वरित और एकीकृत विकास के लिए केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000, के तहत केंद्रीय सड़क निधि की स्थापना की गई है।

अनुसंधान और विकास

1.14 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास का मुख्य बल एक टिकाऊ सड़क अवसंरचना का निर्माण करना है जिसकी तुलना विश्व की सर्वोत्तम सड़क अवसंरचना से की जा सके। इस रणनीति के विभिन्न घटकों में (i) सड़क डिजाइन में सुधार, (ii) निर्माण तकनीकों का आधुनिकीकरण, (iii) नवीनतम प्रवृत्तियों के अनुरूप बेहतर सामग्री का प्रयोग, (iv) नई प्रौद्योगिकी के विकास और प्रयोग के प्रोत्साहन के लिए बेहतर और उपयुक्त विशिष्टियों का विकास आदि शामिल हैं।

1.15 मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान स्कीमों सामान्यतः “अनुप्रयुक्त” स्वरूप की होती हैं जिनके पूरे हो जाने पर प्रयोक्ता एजेंसियों द्वारा उन्हें अपने कार्य क्षेत्र में अपनाया जाता है। इन क्षेत्रों में सड़क, सड़क परिवहन, पुल, यातायात और परिवहन अभियांत्रिकी आदि आते हैं। अनुसंधान कार्य विभिन्न प्रसिद्ध अनुसंधान और शैक्षिक संस्थाओं द्वारा किया जाता है। कार्यनीति के इन घटकों का प्रचार-प्रसार नए दिशा निर्देशों, प्रक्रिया संहिताओं, अनुदेशों/परिपत्रों के प्रकाशन, अत्याधुनिक रिपोर्टों के संकलन तथा सेमिनार/ प्रस्तुतीकरण आदि के जरिए और राष्ट्रीय राजमार्ग संबंधी अनुसंधान डाइजेस्ट प्रकाशित करके भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) द्वारा किया जाता है।

1.16 यह मंत्रालय, आईआरसी की प्रत्यायन समिति के साथ मिलकर, सड़क परियोजनाओं के निर्माण में प्रयोग किए जाने के लिए प्रत्याशित नई सामग्री एवं तकनीकों का आकलन एवं सिफारिश करता है, जिसमें

प्राकृतिक संसाधनों का न्यूनतम प्रयोग किया जाता है। यह जोन, सड़क सुरक्षा, संवेदनशील प्रयोक्ताओं तथा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की सुरक्षा में सुधार का कार्य भी किया जा रहा है।

सड़क परिवहन

1.17 भारत के परिवहन क्षेत्र में सड़क परिवहन एक प्रमुख घटक है जिसका 2011-12 में भारत का जीडीपी में हिस्सा 4.8 प्रतिशत है। हालांकि राष्ट्रीय राजमार्ग कुल सड़क नेटवर्क का मात्र 1.9 प्रतिशत हैं किंतु इन पर कुल सड़क यातायात का लगभग 40 प्रतिशत यातायात होता है। आसान उपलब्धता व्यक्तिगत आवश्यकताओं के अनुरूप अनुकूलता, लागत में बचत आदि जैसे कुछ कारकों से सड़क परिवहन लोकप्रिय बन गया है। रेलवे, नौवहन और हवाई यातायात के लिए सड़क परिवहन एक पूरक सेवा के रूप में भी कार्य करता है। वर्ष 2002 से 2012 के दौरान पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्या प्रतिवर्ष लगभग 10.5 प्रतिशत की औसत गति से बढ़ रही है। वर्ष 1950-51 में सड़क और रेल द्वारा कुल यातायात में सड़क यातायात का हिस्सा माल परिवहन का 13.8 प्रतिशत और यात्रियों के आवागमन का 15.4 प्रतिशत था जो एनटीडीपी के अनुसार बढ़कर माल परिवहन का हिस्सा 62.9 प्रतिशत और यात्रियों के आवागमन का हिस्सा 90 प्रतिशत हो गया था। इस प्रकार, हिंटरलैंड तक वर्तमान और भावी यातायात दोनों और संवर्द्धित पहुंच के लिए सड़क नेटवर्क का तीव्र विस्तार और सुदृढीकरण अनिवार्य है। इसके अलावा, बेहतर ऊर्जा क्षमता, अल्प प्रदूषण और संवर्द्धित सड़क सुरक्षा के लिए सड़क परिवहन को विनियमित करने की आवश्यकता है।

1.18 यह मंत्रालय पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने के अतिरिक्त देश में सड़क परिवहन के विनियमन से संबंधित व्यापक नीतियां और विनियम तैयार करने के लिए जिम्मेदार है। इसके अलावा, यह मंत्रालय सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए नीतियां बनाता है और कार्यकलाप करता है ताकि सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम किया जा सके।

अध्याय-II

वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गत और अनुमानित बजट परिणाम के ब्योरे

2.1 सड़क क्षेत्र

2.1.1 सड़क क्षेत्र में बड़े पैमाने पर निवेश की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए योजना आयोग ,सड़कों के लिए परिव्यय उपलब्ध कराता है। 12वीं योजना में योजना आयोग ने 2,07603.00 करोड़ रूपए का परिव्यय प्रदान किया है जिसमें सकल बजटीय सहायता 142769 करोड़ रूपए और आंतरिक अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आई ई बी आर) 64,834.00 करोड़ रूपए हैं।

2.1.2 योजना आयोग ने सड़क क्षेत्र के विकास के लिए 2014-15 के लिए 35088 करोड़ रूपए का वार्षिक परिव्यय उपलब्ध कराया है। विवरण इस प्रकार हैं :-

<i>मद</i>	<i>धनराशि (करोड़ रूपए में)</i>
क) सकल बजट सहायता (जिसमें ई ए पी 750 करोड़ रूपए	26088
ख) आंतरिक और अतिरिक्त बजट संसाधन (आई ई बी आर)	9,000
ग) कुल परिव्यय (क + ख)	35088

2.1.3 सड़क क्षेत्र के मुख्य घटक इस प्रकार हैं :-

		<i>(करोड़ रूपए में)</i>
<i>क्र.सं.</i>	<i>मद</i>	<i>2014-2015</i>
1.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण "निवेश"*	9565.81*
2.	ई ए पी (सड़क पक्ष)	375.00
3.	ई ए पी (काउंटर पार्ट)	375.00
4.	राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य रारा (मूल), घरेलू यात्रा और मशीनरी सहित)	5207.56
5.	बीआरडीबी के तहत कार्य- राष्ट्रीय राजमार्ग	400.00
6.	बीआरडीबी के तहत सामरिक सड़कें	50.00
7.	विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (इसमें कलादान बहुविध मल्टी-मॉडल परिवहन परियोजना के लिए आबंटन शामिल हैं)।	3000.00
8.	अन्य प्रभार और सूचना प्रौद्योगिकी का विकास ,अनुसंधान और विकास योजना अध्ययन तथा पेशेवर सेवाओं सहित प्रशिक्षण ,प्रभारित व्यय	23.00
9.	केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीमें-केंद्रीय सड़क निधि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए ई एंड आई	293.63
10.	सड़क संपर्क के विकास के लिए विशेष कार्यक्रम (नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग एवं राज्यीय सड़कें (आदिवासी उप-आयोजना के लिए 500 00.करोड़ रूपए सहित)	1200.00
11.	विजयवाड़ा-रांची सड़क के लिए विशेष कार्यक्रम	150.00
12.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पथकर प्राप्ति का प्रेषण	5448.00
	कुल	26088.00

* भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को 'निवेश शीर्ष' के अंतर्गत केंद्रीय सड़क निधि से 3088 करोड़ रूपए की अतिरिक्त राशि उपलब्ध कराई गई है।

2. 1.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण एजेंसी आधार पर किया जा रहा है। इस प्रयोजन के लिए केन्द्र सरकार की मुख्य एजेंसियां, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क

संगठन हैं। राज्य लोक निर्माण विभाग, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और सीमा सड़क संगठन के संबंध में वर्ष 2014-15 के लिए भौतिक और वित्तीय परिव्यय के ब्योरे क्रमशः **अनुलग्नक-I ,II और III** में दिए गए हैं ।

2. 1.5 इसके अतिरिक्त, वर्ष 2014-15 के लिए एस ए आर डी पी- एन ई के लिए 3000 करोड़ रूपए और एल डब्ल्यू ई स्कीम के लिए 1200 करोड़ रूपए के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। इन कार्यक्रमों के अंतर्गत वर्ष के दौरान 600 किमी. तथा 1000 किलोमीटर लम्बाई को पूरा करने का लक्ष्य है।

2. 1.6 राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा उन सड़कों का विकास करने के लिए, जो आर्थिक महत्व की हैं अथवा जिनसे अंतर-राज्य संपर्क होता है, वर्ष 2014-15 की योजना में 292.63 करोड़ रूपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

पूर्वानुमानित परिणाम

2. 1.7 देश के औद्योगिकीकरण से राष्ट्रीय राजमार्गों के अनेक खंडों पर यातायात में प्रतिवर्ष 8 से 10 प्रतिशत की वृद्धि हुई है और आगामी वर्षों में भी इस वृद्धि के जारी रहने की उम्मीद है। राष्ट्रीय राजमार्गों के अनेक खंडों में चौड़ीकरण, ग्रेड-सेपरेशन बाइपासों ,पुलों और एक्सप्रेस मार्गों आदि के निर्माण के तौर पर क्षमता विस्तार की आवश्यकता है। बड़ी संख्या में रेल/रोड लेवल क्रॉसिंग, जहां बार-बार गेट बंद होने के कारण सड़क यातायात को रूकना पड़ता है, के कारण भी राष्ट्रीय राजमार्गों पर यातायात के आवागमन में बाधा आती है। इस समस्या के समाधान के लिए केंद्रीय सड़क निधि का एक हिस्सा विशेषतः रेल उपरि पुलों के निर्माण के लिए निर्धारित किया गया है। विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार से माल (कार्गो) के तेजी से आवागमन, वाहन प्रचालन, लागत में कमी और ईंधन खपत में कमी के अलावा, देश के सभी भागों को बेहतर सड़कों से जोड़ा जा सकेगा।

प्रक्रिया/समय सीमा :

क्र.सं.	कार्यकलाप	सिविल कार्य पूरा करने के लिए अपेक्षित समय			संसाधन जुटाने के लिए समय
1.	आवधिक नवीकरण (पीआर)	3 माह की अधिकतम अवधि तक 3 दिन/किमी			45 दिन (प्लेन क्षेत्रों के लिए)
2.	गुणवत्ता कार्यक्रम में सुधार (आईआरक्यूपी)	6 माह की अधिकतम अवधि तक 6 दिन/किमी			60 दिन (कठिन क्षेत्रों के लिए)
3.	सुदृढीकरण (बिटूमिनस लेयर सहित)	12 माह की अधिकतम अवधि तक 12 दिन/किमी			60 दिन (प्लेन क्षेत्रों के लिए) 75 दिन (कठिन क्षेत्रों के लिए)
4.	चौड़ीकरण और सुदृढीकरण	18 माह की अधिकतम अवधि तक 18 दिन/किमी			(कठिन क्षेत्रों के लिए)
5.	पहुंच मार्ग सहित छोटे पुल (स्वतंत्र संरचना)	(i) < 30 मी	कठिन क्षेत्रों के लिए 12 माह	कठिन क्षेत्रों के लिए 18 माह	2 माह (प्लेन क्षेत्रों के लिए) 3 माह (कठिन क्षेत्रों के लिए)
		(ii) > 30 मी	18 माह	24 माह	
6.	पहुंच मार्ग सहित बड़े		प्लेन क्षेत्रों के	कठिन क्षेत्रों	3 माह

पुल (स्वतंत्र संरचना)	(i) 60 - 100 मी (ii) > 100 मी	लिए 24 माह 30 माह	के लिए 30 माह 36 माह	(प्लेन क्षेत्रों के लिए) 4 माह (कठिन क्षेत्रों के लिए)
§ वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्र, पूर्वोत्तर क्षेत्र और पर्वतीय क्षेत्र कठिन क्षेत्र है।				

2.2 सड़क सुरक्षा

2.2.1 यह मंत्रालय देश के सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार किए जाने की आवश्यकता को भी स्वीकार करता है। सड़क सुरक्षा के चार पहलू हैं- इंजीनियरी, प्रवर्तन, शिक्षा और आपात चिकित्सा जिन्हें सड़क सुरक्षा के चार 'ई' के रूप में भी जाना जाता है। इंजीनियरी संबंधी पहलू का कार्य राष्ट्रीय राजमार्ग के डिजाइन चरण में ही किया जा रहा है। सड़क सुरक्षा के प्रवर्तन पहलू का विषय संबंधित राज्यों/संघ राज्यों क्षेत्रों से संबंधित है। सड़क सुरक्षा के शिक्षा पहलू से संबंधित कार्य विभिन्न राज्यों द्वारा किए जा रहे प्रयासों के अलावा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से अभियान चलाकर किया जाता है।

(लाख ₹.)

बजट प्राक्कलन 2013-2014	संशोधित प्राक्कलन 2013-2014	बजट प्राक्कलन 2014-2015 (लाख रूपए में)
20,000	20,000	*15,000

* इसके अलावा वित्त मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई गई निर्भया निधि से सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिला सुरक्षा के लिए 50 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है।

इस योजना के अंतर्गत कार्यों के ब्योरे इस प्रकार हैं -

प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान

2.2.2 नागरिकों में सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के सबसे अच्छे साधनों में से एक साधन है - प्रचार अभियान चलाना। इन अभियानों का उद्देश्य सड़क दुर्घटनाओं और उनमें होने वाली मौतों को रोकना है। ये अभियान इस मंत्रालय द्वारा इलेक्ट्रॉनिक/प्रिंट मीडिया के माध्यम से निम्नलिखित प्रकार से चलाए जा रहे हैं:-

क) राज्य सरकारों, स्वैच्छिक संगठनों, वाहन विनिर्माताओं, एसआरटीसी आदि को सम्मिलित करते हुए पूरे देश में सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाना।

ख) क्षेत्रीय केन्द्रों और क्षेत्रीय चैनलों सहित संपूर्ण दूरदर्शन नेटवर्क, आकाशवाणी, विविध भारती और सभी क्षेत्रीय स्टेशनों, निजी टीवी चैनलों, संपूर्ण देश में निजी एफएम रेडियो स्टेशनों और पूरे देश में प्रमुख समाचार पत्रों के माध्यम से सड़क सुरक्षा पर विशेष जोर देते हुए मीडिया अभियान चलाना।

ग) सड़क सुरक्षा पर जागरूकता बढ़ाने के उद्देश्य से सड़क सुरक्षा सामग्री का मुद्रण और वितरण अर्थात् सड़क सुरक्षा संदेशों वाले वार्षिक कैलेंडर; बच्चों की अभ्यास-पुस्तिकाएं; सड़क चिह्नांकनों और चिह्नों पर पुस्तक; हिन्दी, अंग्रेजी और क्षेत्रीय भाषाओं में पोस्टर।

घ) राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों और अन्य हितधारियों के साथ उनके राज्यों के लिए सड़क सुरक्षा संबंधी कार्रवाई योजना तैयार करने के लिए सड़क सुरक्षा पर सम्मेलन/सेमिनार/कार्यशाला आदि का आयोजन। उनसे निगरानी तंत्र जैसे सड़क सुरक्षा बोर्ड अथवा सड़क सुरक्षा परिषद् का गठन करने का भी अनुरोध किया गया था।

ड.) की गई कार्रवाई की आवधिक समीक्षा करने और सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में बेहतर पद्धतियों को साझा करने के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् की बैठकें आयोजित करना।

च) कक्षा VI से कक्षा XII में केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड (सीबीएसई) पाठ्यक्रम की पाठ्य पुस्तकों में सड़क सुरक्षा पर एक अध्याय सम्मिलित करना। राज्य सरकारों को भी राज्य शिक्षा बोर्ड द्वारा संचालित स्कूलों के पाठ्यक्रम में सड़क सुरक्षा शिक्षा सम्मिलित करने का परामर्श दिया गया है।

छ) 13 राज्यों में प्रमुख 25 ब्लैक स्पॉटों का अभिनिर्धारण, जहां भारत में 90% सड़क दुर्घटनाएं होती हैं। अधिकतर अभिनिर्धारित ब्लैक स्पॉटों के लिए लघुकालिक उपचारात्मक उपाय पूरे कर लिए गए हैं। लघुकालिक उपचारात्मक उपायों को लागू करने के प्रभाव क्षेत्र के स्थानीय प्रशासन के सहयोग से मॉनीटर किए जाएंगे।

ज) आपाती परिचर्या संबंधी कार्यकारी समूह की सिफारिशों के आधार पर राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड को अंतिम रूप देना, टोल-फ्री राष्ट्रीय हेल्प लाइन स्थापित करना।

झ) राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन।

असंगठित क्षेत्र में चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मानव संसाधन विकास

2.2.3 चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण : इस योजना के अंतर्गत, असंगठित क्षेत्र में भारी मोटर वाहन चालकों के लिए दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाने वाले संगठनों को वित्तीय सहायता दी जाती है।

मानव संसाधन विकास :

2.2.4 चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान की स्थापना: मंत्रालय 12वीं पंचवर्षीय योजना के कार्यान्वयन से पूर्व चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान की स्थापना के लिए स्कीम तैयार कर रहा है।

2.2.5 इस स्कीम के अंतर्गत राज्य सरकार के अधिकारियों को सड़क परिवहन क्षेत्र में प्रशिक्षण दिया जाता है ताकि वे सड़क परिवहन के क्षेत्र में होने वाले विकासात्मक कार्यों से अवगत रह सकें। वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने देश के 7 प्रमुख संस्थानों नामतः सीआईआरटी, पुणे, एआरएआई, पुणे, ईएससीआई, हैदराबाद, आईआरटीई, फरीदाबाद, आईआईटी, दिल्ली और आईआईपी, देहरादून के माध्यम से आयोजित किए जाने के लिए राज्य परिवहन/यातायात विभाग के कार्मिकों के लिए 39 प्रशिक्षण कार्यक्रम संस्वीकृत किए गए हैं। प्रशिक्षण कार्यक्रम इस तरीके से डिजाइन किए गए हैं कि सहभागियों को सड़क परिवहन सेक्टर के शासन के सभी पहलुओं का ज्ञान प्राप्त हो सके और वे उभरती चुनौतियों का सामना कर सकें।

2.2.6 एक राष्ट्रीय स्तर के मानकीकृत चालन पाठ्यक्रम और वस्तुनिष्ठ मापदंडों पर आधारित परीक्षण पद्धति तैयार किए जाने की आवश्यकता है। चालन प्रशिक्षण स्कूलों के लिए अपेक्षित अनेक अनुदेशकों और प्रशिक्षकों को उन वाहन निर्माताओं जैसे अन्य हितधारियों के सहयोग से प्रतिदिन चालन प्रशिक्षण स्कूलों (आईडीटीआर) में प्रशिक्षित किया जा सकता है जिनका मूलभूत उद्देश्य यह हो कि किसी अधिकृत चालन प्रशिक्षण स्कूल/संस्थान में प्रशिक्षण लिया जाना सीएमवीआर के अन्तर्गत एक पूर्व-अर्हता हो।

2.2.7 चालन प्रशिक्षण, संपरीक्षा और चालन स्कूलों के ग्रेडिंग के सभी पहलुओं का समन्वय और मानकीकरण किए जाने के लिए राष्ट्रीय स्तर की एक विनियामक एजेंसी स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। प्रस्तावित संरचना में तीन घटक होंगे :-

(क) सम्पूर्ण देश में स्थानीय चालन प्रशिक्षण स्कूल जो एलएमवी ड्राइवर, एचएमवी ड्राइवर और एसवी ड्राइवरों को इंडक्शन और पुनश्चर्या दोनों प्रकार के प्रशिक्षण प्रदान करें,

(ख) चालन प्रशिक्षकों और अनुदेशकों के प्रशिक्षण के लिए आईडीटीआर; और

(ग) सभी आईडीटीआर और डीटीआई को शामिल करते हुए राष्ट्रीय स्तर की एक विनियामक एजेंसी जिसका मुखिया चालन प्रशिक्षण स्कूलों और अन्य डीटीआई और आईडीटीआर की संपरीक्षा और पर्यवेक्षण करने के लिए प्रत्येक आईडीटीआर/डीटीआई बारी-बारी से हैं।

2.2.8 12वीं योजना अवधि के अंत तक आईडीटीआर के पर्याप्त संख्या में ऐसे प्रशिक्षित अनुदेशकों को अधिकृत करने की आवश्यकता है जो चालन कौशल संबंधी परीक्षा वस्तुतः आयोजित किए जाने के

लिए आईडीटीआर और राज्य सरकारों द्वारा प्राधिकृत और प्रमाणित हो । सभी आईडीटीआर केवल प्रमाणित और लाइसेंस प्राप्त प्रशिक्षकों को ही नियुक्त करेंगे और चालक स्कूलों की स्थापना के लिए नियम के अनुपालन के स्तर के आधार पर, ड्राइविंग स्कूलों को ए, बी, सी, डी और ई के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा ।

राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम

2.2.9 इस स्कीम में, सड़क दुर्घटना होने के पश्चात सड़क दुर्घटना पीड़ितों को तत्काल चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने के लिए नजदीकी चिकित्सा सहायता केंद्र ले जाने तथा राजमार्गों से क्षतिग्रस्त वाहन हटा कर उसे निर्बाध करने का राहत एवं बचाव कार्य करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को क्रेन एवं एम्बुलेंस प्रदान कराने की योजना है। अभी तक, स्कीम के अंतर्गत दस टन की 347 क्रेनें और छोटे/मध्यम आकार की 106 क्रेनें प्रदान की गई हैं। स्कीम के अंतर्गत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/गैर सरकारी संगठनों को 509 एंबुलेंसें प्रदान की गई हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 140 अभिनिर्धारित सरकारी अस्पतालों में अभिघात परिचर्या सुविधाओं का उन्नयन करके अभिघात केन्द्रों के उन्नयन की योजना के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज, राष्ट्रीय राजमार्गों के उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्गों के साथ-साथ स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय की 'अभिघात केन्द्रों के एकीकृत नेटवर्क की स्थापना' स्कीम के अंतर्गत उन्नयन किए गए 140 अभिनिर्धारित अस्पतालों को 140 उन्नत जीवन रक्षक एंबुलेंसें भी प्रदान की हैं। वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम (एनएचएआरएसएस) के लिए 25.0 करोड़ रु. आबंटित किया जाना प्रस्तावित है।

सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण परीक्षण व नियंत्रण उपस्कर

- 2.2.10 **सड़क सुरक्षा उपस्कर:** इस शीर्ष के अंतर्गत राज्यों को, सड़क सुरक्षा उपस्करों जैसे ब्रेथ एनालाइजर, बहुदेशीय यातायात विनियमन वाहन आदि देकर सहायता प्रदान की जाती है।
- 2.2.11 **प्रदूषण परीक्षण उपस्कर:** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय वर्ष 2007 से विभिन्न फर्मों से प्रदूषण जांच उपस्करों का प्रापण करता रहा है। इन उपकरणों की आपूर्ति राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को निःशुल्क कर रहा है ताकि वे मोटर यान अधिनियम, 1988 में उल्लिखित पीयूसी मानदंडों को प्रवर्त कर सकें।
- 2.2.12 डीजल और पेट्रोल वाहनों में प्रदूषण स्तर की जांच करने के लिए वर्ष 2014-1 के दौरान, मंत्रालय स्मोक मीटर और गैस एनालाइजर का प्रापण करने और इनकी प्रत्येक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को 300-300 की आपूर्ति करने की मंशा रखता है। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से आवश्यकता मंगवा ली गई है और निविदा दस्तावेज और तकनीकी विशिष्टियों को अंतिम रूप दिया गया है, इसके पश्चात् वर्क आर्डर शीघ्र दे दिया जाएगा। 2014-15 के दौरान अनुमोदित स्मोक मीटर और गैस एनेलाइजर की आपूर्ति के लिए निविदा जारी कर दी गई है और मूल्य निविदा 27.6.2014 को खोला जाना निर्धारित किया गया है।

2. राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क

(लाख रूपए में)

	बजट प्राक्कलन 2013-2014	संशोधित प्राक्कलन 2013-2014	बजट प्राक्कलन 2014-2015
कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस	3800.00	3800.00	1000.00
डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास	500.00	500.00	200.00

कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस

2.2.13 देश में सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण करने तथा क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों द्वारा जारी किए जाने वाले ड्राइविंग लाइसेंस और वाहन पंजीकरण दस्तावेजों में एकरूपता लाने के लिए एक

परियोजना तैयार की गई, जो 2001 से लागू है। इस योजना का उद्देश्य सड़क परिवहन क्षेत्र में सूचना प्रौद्योगिकी के प्रयोग का समावेश करना है। बैक-एंड कंप्यूटरीकरण का उद्देश्य विद्यमान ड्राइविंग लाइसेंसों, पंजीकरण प्रमाण पत्रों तथा परमिट के ब्योरों को क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय के स्तर पर एक मानकीकृत समान साफ्टवेयर में शामिल करना है जो अनिवार्य रूप से राज्य स्तर पर और बाद में राष्ट्रीय स्तर पर जुड़ा होगा। फ्रंट-एंड प्रचालन में, परिवहन अनुप्रयोग विनिर्देश के लिए साझा स्मार्ट कार्ड प्रचालन प्रणाली के आधार पर स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और मोटर वाहन पंजीकरण प्रमाण पत्र जारी करना शामिल है।

2.2.14 सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की आवश्यकताओं के अनुकूल प्रमुख उत्पाद में विशिष्ट रूप से निर्माण सहित मोटर यान अधिनियम, 1988 और राज्य मोटर यान नियमों द्वारा यथा-अधिदेशित व्यावहारिकताओं को ग्रहण करने के लिए वाहन और सारथी की परिकल्पना की गई थी। वाहन और सारथी को सफलता पूर्वक निर्मित किया गया है और 33 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कार्यान्वित किया गया है। जुलाई, 2011 में पंजीकरण प्रमाणपत्रों और ड्राइविंग लाइसेंसों का राष्ट्रीय रजिस्टर शुरू किया गया था। इसके साथ-साथ राष्ट्रीय परिवहन पोर्टल भी जारी किया गया था और राष्ट्रीय डिजाइन संस्थान द्वारा डिजाइन किए गए ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाणपत्र के लिए स्मार्ट कार्ड का उदघाटन किया गया था। राज्याधीन रजिस्ट्रों से आंकड़े राष्ट्रीय रजिस्टर में आ जाएंगे। प्रवर्तन एजेंसियों और परिवहन विभागों को अपने पंजीकृत आधिकारिक मोबाइल फोनों से एनआईसी को एसएमएस भेजकर राष्ट्रीय रजिस्टर से पंजीकरण प्रमाणपत्रों/ड्राइविंग लाइसेंसों से ब्यौरा प्राप्त करने की सुविधा प्रदान की जा रही है।

2.2.15 1006 आरटीओ कार्यालयों में से 1001 आरटीओ कार्यालयों को पहले ही कम्प्यूटरीकृत किया जा चुका है। राज्यों की जरूरतों के अनुसार सभी 35 राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के लिए मानक साफ्टवेयर का अनुकूलन कर दिया गया है तथा यह साफ्टवेयर प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में कम से कम प्रायोगिक स्थल पर चल रहा है। 32 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100 प्रतिशत संयोजकता प्राप्त कर ली गई है तथा 994 आरटीओ कार्यालयों को कनेक्ट कर दिया गया है। राज्य परिवहन विभागों के अधिकारियों और प्रवर्तन प्राधिकारियों को राष्ट्रीय रजिस्टर में उपलब्ध आंकड़ों तक पहुंच प्रदान कराई गई है जिससे कि उन सभी ड्राइविंग लाइसेंसों/पंजीकरण प्रमाणपत्रों का तत्काल सत्यापन सुलभ होगा, जिनको उनके पंजीकृत मोबाइल नम्बर से एसएमएस भेजकर डिजिटाइज्ड कर दिया गया है। अभी तक 13,11,10,646 पंजीकरण प्रमाणपत्रों और 5,08,64,084 ड्राइविंग लाइसेंसों के आंकड़ों को डिजिटाइज्ड कर दिया गया है। वाहन रजिस्टर पर पंजीकृत वाहनों की संख्या 5 नवम्बर, 2012 को 100 मिलियन के आंकड़े को पार कर गई है। "वाहन" वाहन पंजीकरण एवं परमिट व्यवस्था को अपनी सर्वोत्तम नागरिक केंद्रित सेवा के लिए प्लैटिनम आइकन - वेब रत्न अवार्ड, 2012" से सम्मानित किया गया है।

2.2.16 अवरोधों को दूर करने तथा वाहनों का निर्बाध आवागमन एवं अधिसूचित दरों के अनुसार सड़क उपकर संग्रहण सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने प्रयोक्ता शुल्क इलेक्ट्रॉनिक माध्यमों से संग्रहित करने के लिए ईपीसी, जीईएन-2, आईएसओ 18000-6सी मानकों के आधार पर पैसिव रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आरएफआईडी) प्रारंभ करने का निश्चय किया है। ईटीसी से संबंधित एक प्रायोगिक परियोजना का उदघाटन दिनांक 19.4.2012 को दिल्ली से परवानू तक के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 5 पर किया गया था। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा सार्वजनिक वित्तपोषित परियोजनाओं के संबंध में 51 टोल प्लाजाओं पर इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण (ईटीसी) प्रणाली कार्यान्वित की जा रही है।

डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास

2.2.17 परिवहन अनुसंधान पक्ष नीति नियोजन, कार्यान्वयन और निगरानी जैसे उद्देश्यों के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विभिन्न पक्षों को डाटा इनपुट और आर्थिक विश्लेषण के रूप में सहायता

प्रदान करता है। परिवहन अनुसंधान पक्ष राष्ट्रीय स्तर पर सड़कों, सड़क परिवहन, पत्तनों (समुद्री कार्गो की मात्रा और संघटन, कार्गो हैंडलिंग प्रचालनों के क्षमता संकेतक और पत्तन वित्त आदि), नौवहन, पोत निर्माण और पोत मरम्मत तथा अंतर्देशीय जल परिवहन जैसे क्षेत्रों से संबंधित डाटा और सूचना के संग्रहण, संकलन और वितरण के लिए नोडल एजेंसी है। सड़कों, पत्तनों, नौवहन और अंतर्देशीय जलमार्गों से संबंधित परिवहन डाटा के संग्रहण, संकलन और प्रकाशन के अलावा, यह विभिन्न प्राथमिक/द्वितीयक स्रोतों से प्राप्त डाटा की सुसंगति और तुलनीयता के लिए इनकी जांच और प्रमाणन का काम भी करता है।

2.2.18 सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्रों के लिए परिवहन अनुसंधान पक्ष द्वारा किसी योजना अथवा गैर-योजनागत स्कीम को लागू नहीं किया जाता है। सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्रों को शामिल करते हुए परिवहन अनुसंधान पक्ष द्वारा प्रकाशित प्रमुख प्रकाशन इस प्रकार हैं :-

(i) आधारभूत सड़क सांख्यिकी (बीआरएस) जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, शहरी सड़कों, ग्रामीण सड़कों और परियोजना सड़कों सहित सड़क नेटवर्क संबंधी आंकड़े/सूचना दी जाती है। लगभग 250 स्रोत एजेंसियां आंकड़े उपलब्ध कराती हैं जिनका उपयोग आधारभूत सड़क सांख्यिकी के लिए किया जाता है। आधारभूत सड़क सांख्यिकी का नवीनतम अंक दिसंबर, 2013 में प्रकाशित किया गया जिसमें 31 मार्च, 2012 तक के आंकड़े शामिल किए गए हैं।

(ii) सड़क परिवहन वार्षिकी जिसमें वाहन वर्गीकरण की दृष्टि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कुल पंजीकृत मोटर वाहनों; बसों के सरकारी और निजी स्वामित्व; सड़क दुर्घटनाओं; मोटर वाहन कराधान एवं किराया ढांचा; वाहन करों, शुल्क से प्राप्त राजस्व आदि से संबंधित ब्यौरा दिया गया है। इस प्रकाशन का नवीनतम अंक "सड़क परिवहन वार्षिकी 2011-12" में नवंबर, 2013 में प्रकाशित किया गया था।

(iii) राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों (एसआरटीयू) के कार्यनिष्पादन की समीक्षा: यह प्रकाशन प्रत्येक राज्य सड़क परिवहन उपक्रम के भौतिक और वित्तीय दोनों प्रकार के कार्य-निष्पादन प्रस्तुत करता है। यह विभिन्न अभिनिर्धारित मानकों के संदर्भ में राज्य सड़क परिवहन उपक्रम के भौतिक और वित्तीय कार्य-निष्पादन प्रस्तुत करता है। इसके अतिरिक्त, इसमें विभिन्न अभिनिर्धारित मानदंडों के संदर्भ में राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के भौतिक और वित्तीय कार्य-निष्पादन का विवरण भी दिया जाता है। विद्यमान 54 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से लगभग 38 राज्य सड़क परिवहन उपक्रम, अपेक्षित फार्मेट में नियमित आधार पर आंकड़े दे रहे हैं। नवीनतम अंक "राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य-निष्पादन - यात्री सेवाएं (अप्रैल, 2012-मार्च, 2013)" जनवरी, 2014 में रिलीज किया गया था।

(iv) भारत में सड़क दुर्घटनाएं नामक प्रकाशन में, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों और देश के 50 मिलियन प्लस शहरों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर, सड़क दुर्घटना संबंधी विभिन्न पहलुओं/मानदंडों को शामिल किया जाता है जिनमें दुर्घटनाओं के कारण भी शामिल हैं। जुलाई, 2013 में 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं: 2011' नवीनतम अंक प्रकाशित किया गया। ये आंकड़े, "एशिया प्रशांत सड़क दुर्घटना डाटाबेस (एपीआरएडी) - भारतीय सड़क दुर्घटना डाटाबेस (आईआरएडी)" से संबंधित संयुक्त राष्ट्र की एशिया और प्रशांत क्षेत्र के आर्थिक और सामाजिक आयोग द्वारा प्रायोजित परियोजना के 19 मर्दों वाले फार्मेट में एकत्र किए जाते हैं।

3. निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना

(लाख रूप में)

बजट प्राक्कलन 2013-2014	संशोधित प्राक्कलन 2013-2014	बजट प्राक्कलन 2014-2015
5000.00	5000.00	3000.00

2.2.19 प्रत्येक परिवहन वाहन को प्रारंभिक पंजीकरण की तारीख से दो वर्ष बाद प्रत्येक वर्ष उपयुक्तता जांच करानी होती है। गैर परिवहन वाहन को एक बार पंजीकृत हो जाने के बाद 15 वर्ष तक उपयुक्तता जांच की आवश्यकता नहीं है। अतः मंत्रालय का यह सुविचारित मत है कि उत्सर्जन तथा सुरक्षा मानकों को पूरा नहीं करने वाले वाहनों की पहचान करने के लिए निरीक्षण एवं अनुरक्षण की समुचित प्रणाली को अवश्य लागू किया जाना चाहिए। सार्वजनिक निजी भागीदारी से विभिन्न राज्यों में ऐसे निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्रों की स्थापना किए जाने की आवश्यकता होगी। आटोमेटिड निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र के एक माडल का डिजाइन तैयार किया गया था और पायलट आधार पर 10 राज्यों आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और दिल्ली में ऐसा एक केन्द्र स्थापित किए जाने की स्कीम अनुमोदित की गई थी। ऐसे प्रत्येक केन्द्र को स्थापित करने की कुल लागत लगभग 1440 लाख रु. है। निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। छह केंद्रों पर सिविल निर्माण कार्य लगभग पूरा होने वाले हैं और उपकरणों की आपूर्ति के लिए प्रतियोगी निविदा के माध्यम से आपूर्तिकर्ताओं को सूचीबद्ध कर लिया गया है और आशा है कि ये केंद्र अगस्त 2014 तक कार्य करना प्रारंभ कर देंगे।

2.2.20 दो से तीन वर्षों के लिए उक्त केन्द्रों को स्वतंत्रता पूर्वक चलाने के अनुभव के पश्चात्, मंत्रालय संपूर्ण देश में ऐसे और केन्द्र स्थापित करने के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार की स्कीम को बढ़ाएगा। तथापि, एक राज्य में एक केन्द्र, प्रयोग किए गए वाहनों की संख्या की आवश्यकता पूरा नहीं कर सकता। इसलिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अपने भागों में आदर्श केन्द्रों की पुनरावृत्ति करनी होगी। इसके अलावा, ऐसे केन्द्रों की स्थापना और प्रचालन को व्यवहार्य व्यापारिक प्रस्ताव बनाने के लिए नियमों में परिवर्तन करने की परिकल्पना की गई है।

4. ग्लोबल पोजीशनिंग सिस्टम पर आधारित ऑटोमैटिक किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी की शुरुआत सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना:

(लाख रूप में)

बजट प्राक्कलन 2013-2014	संशोधित प्राक्कलन 2013-2014	बजट प्राक्कलन 2014-2015
2000.00	2000.00	2000.00

2.2.21 विगत वर्षों में सार्वजनिक परिवहन में आई कमी, हमारे परिवहन नियोजन की विफलताओं में से एक है। वाहनों के कुल बेड़े में बसों का हिस्सा वर्ष 1951 के 11% से अधिक की तुलना में घटकर वर्ष 2012 में 1.05% रह गया है जबकि वर्ष 2002 से 2012 की अवधि के दौरान पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्या प्रति वर्ष 10.5% बढ़ी है। इससे निजी वाहनों की संख्या में वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप भीड़-भाड़, प्रदूषण और

दुर्घटनाओं जैसे प्रतिकूल परिणाम सामने आए हैं और इसके अलावा, इससे गरीब व्यक्ति परिवहन सेवाओं से वंचित हो जाते हैं। इस स्थिति को बदले जाने की आवश्यकता है। 11वीं पंचवर्षीय योजना में ग्लोबल पाजीशनिंग सिस्टम आधारित स्वचालित किराया वसूली प्रणाली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित अपनी सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाने में राज्यों को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने की दृष्टि से केन्द्रीय स्तर पर प्रावधान किए गए हैं। तथापि, ऐसी वित्तीय सहायता उन्हीं राज्यों को दी जाएगी जो सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार करने के लिए उपाय करने के लिए तत्पर होंगे। यह योजना 15.3.2010 से लागू की गई थी। इस योजना के अंतर्गत कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, उड़ीसा, उत्तराखंड, आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, नगालैंड, सिक्किम, गोवा और जम्मू और कश्मीर नामक 17 राज्यों की 22 परियोजनाओं को ग्रामीण/मुफसिल क्षेत्रों को कवर करते हुए उनके सड़क परिवहन सेवाओं में अद्यतन सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी विशेषताएं लाने के लिए वर्ष 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान केन्द्रीय सहायता संस्वीकृत की गई थी। वर्ष 2013-14 के दौरान नार्थ ईस्टर्न कर्नाटक रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, कदांबा ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, जम्मू व कश्मीर स्टेट रोड कारपोरेशन के परियोजना प्रस्तावों को केन्द्रीय सहायता के लिए अनुमोदित किया गया था और राज्यों/एसआरटीयू/एसआरटीसी द्वारा किस्तों में परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए किस्तें जारी कर दी गई हैं। जीएसआरटीसी (गुजरात) और एनडब्ल्यूकेआरटीसी (कर्नाटक) पीयूएनबीयूएस (पंजाब) और सीआईआरटी, पूणे को संस्वीकृत परियोजनाएं पहले ही पूरी की जा चुकी हैं। संस्वीकृत 6 परियोजनाएं पूरा होने के करीब हैं और शेष परियोजनाएं कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर हैं। परियोजना मॉनीटरिंग समिति जिसमें राज्य सरकार के प्रतिनिधि, लाभार्थी एसआरटीयू और विशेषज्ञ सम्मिलित होते हैं, परियोजनाओं की प्रगति की नियमित मॉनीटरिंग करते हैं। इस प्रयोजन के लिए वर्ष 2014-15 के दौरान 20.00 करोड़ रु. प्रस्तावित किए गए हैं।

देश में सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं और बालिकाओं की सुरक्षा के लिए 'निर्भय निधि' के अंतर्गत योजना का संचालन:

(लाख रूपए में)		
बजट प्राक्कलन 2013-2014	संशोधित प्राक्कलन 2013-2014	बजट प्राक्कलन 2014-2015
140500.00	140500.00	140500.00

*योजना के कार्यान्वयन के लिए निधियां 'निर्भया निधि' से वित्त मंत्रालय द्वारा प्रदान की जाएंगी।

2.2.22 कार्य दबाव/शिफ्ट टाइमिंग/कार्यालय से दूर रहने/अपने निवासों से दूर रहने वाले, जान-पहचान वाले अतिथियों की वजह से लोग विशेषकर महिलाएं और बालिकाएं देर रात सार्वजनिक परिवहन का उपयोग करने के लिए प्रवृत्त होते हैं। हाल ही में यह देखा गया है कि सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं के प्रति अपराध बढ़े हैं। परेशानी में पीड़ितों को न्यूनतम प्रतिक्रिया समय में तुरंत सहायता प्रदान करने के लिए राज्य स्वामित्व वाले सार्वजनिक परिवहन और निजी परिवहन वाहनों के अवस्थान की मॉनीटरिंग द्वारा सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं और बालिकाओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा 02.01.2014 को आयोजित अपनी बैठक में 'देश में सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं के लिए सुरक्षा' संबंधी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया गया था। इस प्रस्ताव में पहले चरण में देश के एक मिलियन अथवा इससे अधिक जनसंख्या वाले 32 शहरों में सार्वजनिक परिवहन वाहनों के अवस्थानों का पता लगाने के लिए जीपीएस ट्रैकिंग, उनमें इमरजेंसी बटन और घटनाओं की वीडियो रिकॉर्डिंग के लिए राष्ट्रीय स्तर (राष्ट्रीय वाहन सुरक्षा और ट्रैकिंग प्रणाली) और राज्य स्तर (सिटी कमांड और नियंत्रण केन्द्र)

पर एकीकृत प्रणाली स्थापित करना शामिल है। इस परियोजना की कुल अनुमानित लागत 140468 लाख रु. है जो 'निर्भया निधि' से वित्त मंत्रालय द्वारा वित्तपोषित की जाएगी और इस योजना में पहले चरण में 32 शहर कवर किए जाएंगे। योजना के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया तैयार की जा रही है। वित्त मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई गई निर्भया निधि से सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिला सुरक्षा के लिए 50 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। 2014-15 का लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट अनुलग्नक-VI पर दिया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट अनुलग्नक-I पर दिया गया है।

निगरानी तंत्र

2.2.23 सड़क परिवहन क्षेत्र की योजनाओं पर निगरानी रखने के लिए एक अंतर्निहित तंत्र विद्यमान है। की गई कार्रवाई संबंधी अंतिम रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद ही सड़क सुरक्षा योजना के अंतर्गत भुगतान राशि जारी की जाती है। केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान को आदर्श चालक प्रशिक्षण स्कूलों की स्थापना के काम की निगरानी, पर्यवेक्षण करने और तकनीकी सहायता देने के लिए एक विशेषज्ञ एजेंसी के रूप में नियुक्त किया गया है। संस्थान की रिपोर्टों के आधार पर ही दूसरी और उसके बाद की किस्तें संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/संगठनों को जारी की जाती हैं।

मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपायों और की गई नीतिगत पहलों का प्रभाव

सड़क क्षेत्र

3.1 परियोजनाओं के कार्यान्वयन की पसंदीदा विधि

देश में राजमार्ग क्षेत्र काफी समय से विशेष रूप से सार्वजनिक निजी भागीदारी विधि के माध्यम से परियोजना खंडों को सौंपे जाने और उनके कार्यान्वयन के संबंध में काफी समय से कठिनाइयां अनुभव कर रहा है। ये कठिनाइयां संपूर्ण आर्थिक मंदी और क्षेत्र विशिष्ट मुद्दों के कारण हैं। हालांकि हितधारियों के साथ परामर्श करके क्षेत्र विशिष्ट मुद्दों की पहचान और उनका समाधान करने में मंत्रालय द्वारा कोई कसर नहीं छोड़ी गई है तथापि तथ्य यह है कि इस क्षेत्र को वापस पटरी पर लाने के लिए बाजार में इक्विटी की उपलब्धता एक महत्वपूर्ण घटक होगी।

तब तक संसाधनों की उपलब्धता के अध्येन सरकार की कार्यान्वयन की पसंदीदा विधि के रूप में सार्वजनिक वित्तपोषण अथवा ईपीसी विधि का अनुसरण करना महत्वपूर्ण होगा। इसके परिणामस्वरूप, जब परियोजना सौंपे जाने में वृद्धि होगी तब राजमार्ग निर्माण क्षेत्र अपनी खोई हुई शक्ति को पुनः प्राप्त करेगा और महत्वपूर्ण यह है कि वित्तीय तरलता इस क्षेत्र में तेजी से उपलब्ध होगी। जब बाजार परिपक्वता और स्थायित्व के एक निश्चित स्तर पर पहुंचता है तब निजी क्षेत्र में भरोसा उपजता है तब हम धीरे धीरे वापस पीपीपी विधि, विशेष रूप से बीओटी (पथकर) विधि की ओर कार्यान्वयन की पसंदीदा विधि के रूप में अग्रसर हो सकते हैं।

3.2 राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए प्रचालन, अनुरक्षण और अंतरण (ओएमटी) तंत्र :

पहले सड़क खंडों के अनुरक्षण का कार्यान्वयन सार्वजनिक वित्तपोषण के माध्यम से पृथक से बजटीय संसाधनों से वित्तपोषित अल्पकालिक प्रचालन और अनुरक्षण ठेकों के माध्यम से किया जा रहा था। प्रयोक्ता फीस का संग्रहण विभिन्न एजेंसियों के माध्यम से वार्षिक ठेका आधार पर किया जा रहा था।

नवीन नीति के अंतर्गत राजमार्गों के सभी उन खंडों का अनुरक्षण जिनकी रियायत अवधि समाप्त हो गई है और जो और अधिक लेन उन्नयन के लिए अर्हक नहीं हैं। एक निश्चित अवधि (4 से 9 वर्ष) के लिए प्रचालन, अनुरक्षण और अंतरण (ओएमटी) आधार पर प्राइवेट एजेंसियों के माध्यम से किया जाता है और यह कार्य निजी वित्तपोषण से सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत अथवा सार्वजनिक वित्तपोषण द्वारा किया जाता है इस नीति की मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित हैं :-

राजमार्गों का परियोजना खंड एक नियत रियायत अवधि के लिए रियायतग्राही को सौंपा जाता है जो घटना प्रबंधन सहित रियायत अवधि के दौरान वार्षिक और आवधिक अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी होगा। रियायतग्राही सड़क प्रयोक्ताओं से प्रयोक्ता फीस अभिरोपित, संग्रहण करने और उसे अपने पास रखने के लिए अधिकृत होता है।

3.3 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में रियायतग्राही का सौहार्दपूर्ण प्रतिस्थापन

यद्यपि सड़क क्षेत्र में तीव्र मंदी का प्रमुख कारण बाह्य घटक है तथापि प्रतिकूल परिस्थितियों में इक्विटी की कमी के परिणामस्वरूप अन्यथा सक्षम परियोजनाओं में या तो कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हो रही या

फिर सौंपी जा चुकी परियोजनाओं में ऋणदाता के साथ वित्तीय समाधान नहीं हो रहा है। इस क्षेत्र का पुनरुद्धार करने के लिए इस मंत्रालय ने सीओडी हासिल कर चुकी परियोजनाओं में रियायतग्राही का सौहार्दपूर्ण प्रतिस्थापन सुकर करने के लिए एक नीति का प्रस्ताव किया है। इस नीति को सीसीईए द्वारा 23.5.2013 की बैठक में अनुमोदित किया गया था और इस संबंध में नीति परिपत्र भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 29.1.2014 को जारी किया गया था।

3.4 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को देय राशि के निवल वर्तमान मूल्य को प्रभावित किए बिना प्रीमियम का पुनः निर्धारण

प्रीमियम पर निविदा की जाने वाली परियोजनाओं के संबंध में निविदादाता प्रीमियम का अग्रिम भुगतान करने में कठिनाई अनुभव कर रहे हैं। उच्च आर्थिक वृद्धि और संपूर्ण तेजी के वातावरण में निविदादाताओं द्वारा उच्च प्रीमियम उद्धृत की जा रही थी अतः निविदाएं पुनः आमंत्रित किए जाने पर भी निश्चित रूप से उच्च प्रीमियम आकर्षित नहीं करेगा। तदनुसार यह निर्णय लिया गया है कि उद्धृत अग्रिम प्रीमियम का भुगतान करने में कठिनाई अनुभव करने वाले मौजूदा डेवलेपरों को समान संदेय कुल प्रीमियम के वर्तमान निवल मूल्य को ध्यान में रखते हुए रियायत अवधि के दौरान संदेय उनके प्रीमियम के पुनः निर्धारण को अनुमत किया जाए।

3.5 बैंकिंग मानदंड

बैंकर्स भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा निर्धारित किए गए विवेकपूर्ण मानदंडों के अनुसार सड़क परियोजनाओं में अपनी अधिकतम सेक्टरल सीमा तक पहुंच गए हैं। अतः अनेक बैंकों ने अपने पर्स पहले ही टाइट कर लिए हैं और अब किसी भी सड़क परियोजना के लिए वे आसानी से ऋण प्रदान नहीं कर रहे हैं। परंपरागत रूप से परियोजना वित्त के एक भाग के रूप में ऋण को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा निर्धारित किए गए विवेकपूर्ण मानदंडों के अंतर्गत एक सुरक्षित ऋण माना जाता है। प्राधिकरण द्वारा दी गई गारंटी की सीमा तक के ऋण को सुरक्षित ऋण मानने के परिणामस्वरूप क्रेडिट में वृद्धि होगी। 18 मार्च, 2013 के अपने परिपत्र में भारतीय रिजर्व बैंक ने उच्च स्तर पर अनेकों प्रस्तुतियों/विचार विमर्शों के पश्चात परियोजना प्राधिकरण द्वारा आश्वस्त सीमा तक के ऋण को सुरक्षित ऋण माना है।

3.6 परियोजना अनुवीक्षण गुप

स्थापित निवेश परियोजनाओं को पटरी पर लाने के लिए एक संस्थागत तंत्र स्थापित करने के विचार से सरकारी और निजी दोनों क्षेत्रों में स्थापित परियोजनाओं को सक्रिय किए जाने के लिए मंत्रिमंडल सचिवालय में परियोजना अनुवीक्षण गुप (पीएमजी) के रूप में एक प्रकोष्ठ स्थापित किया गया है ताकि परियोजनाएं समय पर प्रारंभ हो जाएं। पीएमजी का उद्देश्य एक संस्थागत तंत्र सृजित करना और एक हजार करोड़ अथवा इससे अधिक रूपए की परियोजनाओं को प्रारंभ करने में प्रतिकूल प्रभाव वाले मुद्दों का समाधान करने के लिए एक संरचना और प्रक्रिया तैयार करना है। सीसीआई ने पीएमजी के लिए संयुक्त सचिव (राजमार्ग) को नोडल अधिकारी नामित किया था।

3.7 पर्यावरण और वन स्वीकृति का सरलीकरण
सांविधिक स्वीकृति प्राप्त किए जाने में लगने वाला सामान्य समय

क्र. सं.	अपेक्षित स्वीकृति	सांविधिक प्राधिकारी	समय सीमा
1.	पर्यावरण स्वीकृति	पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली	12.15 महीने
2.	वन स्वीकृति	पर्यावरण और वन मंत्रालय	1-2 वर्ष
3.	वन्य जीव स्वीकृति	राष्ट्रीय वन्य जीव बोर्ड और भारत का उच्चतम न्यायालय	3 वर्ष से अधिक

विलंब के कारण बाधाओं की संख्या अभिज्ञात की गई है और पर्यावरण और वन मंत्रालय और जनजातीय कार्य मंत्रालय द्वारा उनका समाधान किया गया है ।

- अब राष्ट्रीय राजमार्गों को मानक आरओडब्ल्यू की सीमा अर्थात् 60 मीटर और 100 किमी तक चौड़ा किए जाने पर पर्यावरण स्वीकृति से छूट प्रदान की गई है ।
- वन अधिकार अधिनियम (एफआरए) 2006 के अंतर्गत 'विशेष छूट' अथवा 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' विशेषतौर पर वन संरक्षण अधिनियम, 1980 के अंतर्गत संरक्षित वन को परिवर्तित किए जाने से संबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के सुदृढीकरण और चौड़ीकरण के संबंध में प्रदान किया जाएगा ।
- पहले पर्यावरण स्वीकृति वन स्वीकृति से संबद्ध थी जिसके परिणास्वरूप परियोजनाओं को वन भूमि से होकर गुजरने वाले परियोजना के छोटे भाग के लिए भी वन स्वीकृति प्राप्त किए जाने के बाद ही प्रारंभ किया जा सकता था । अब राजमार्ग परियोजनाओं के लिए पर्यावरण स्वीकृति प्रदान किए जाने को वन स्वीकृति से पृथक कर दिया गया है ।

3.8 सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को शक्ति का प्रत्यायोजन

व्यय विभाग ने 12.4.2013 को का.ज्ञा. सं. 24/35/पीएफ 11/12 और विभाग ने 9 जुलाई, 2013 को का.ज्ञा. सं. 1/22/2012 पीपीपी जारी करके यह शक्ति प्रत्यायोजित की है कि सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) अथवा उनकी अध्यक्षता में व्यय वित्त समिति पांच हजार करोड़ रु. तक की परियोजनाओं के मूल्यांकन के लिए सक्षम प्राधिकारी होंगे । तदनुसूची स्तर के अनुमोदन के लिए मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) सक्षम प्राधिकारी होंगे ।

3.9 विवाद निपटान तंत्र

वर्तमान में राजमार्ग परियोजनाओं के लिए विवाद निपटान तंत्र विवादों के प्रभावी निपटान के संबंध में गंभीर सीमाओं से ग्रस्त है । भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अनेक लंबित दावों, पंचाटों और कानूनी कार्रवाईयों से घिरा हुआ है जिसके परिणास्वरूप बड़ी मात्रा में ब्याज घटक सहित बहुत अधिक वित्तीय दायित्व उत्पन्न हो गए हैं ।

1. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा एकबारगी समाधान के लिए तीन स्तरीय विवाद समाधान तंत्र की सिफारिश और अनुमोदन किया गया है । सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के पश्चात लंबित दावों/मुद्दों को समाधान समझौता समिति को भेजा जाएगा जिसमें अध्यक्ष, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा नामित तीन सीजीएम होंगे । समझौता समाधान समिति (एसएनसी) की संरचना मामला-दर-मामला भिन्न-भिन्न होगी । प्रारंभिक समझौता उक्त एसएनसी द्वारा किया जाएगा । प्रारंभिक समझौते के पश्चात् मामले को स्वतंत्र समाधान सलाहकार समिति (आईएसएसी) के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें एक उच्च

न्यायालय का सेवानिवृत्त न्यायाधीश और दो अन्य सदस्य प्रशासन/वित्त में पर्याप्त अनुभव वाले होंगे। आईएसएसी के साथ परामर्श करके एसएनसी एकबारगी समाधान के लिए विस्तृत सिद्धांत और मार्ग निर्देश तैयार करेगी। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने माननीय न्यायाधीश सुश्री रेखा शर्मा, उच्च न्यायालय की सेवानिवृत्त न्यायाधीश की अध्यक्षता और श्री ए.के. उपाध्याय, सचिव (सेवानिवृत्त) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और श्री ए.वी. सिन्हा, महानिदेशक (सड़क विकास) और विशेष सचिव (सेवानिवृत्त) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, सदस्यों से गठित स्वतंत्र निपटान परामर्शी समिति की संरचना के बारे में जानकारी दी। आईएसएसी की सिफारिशों को अनुमोदन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। कोई समाधान न होने की स्थिति में मामले को विधिक तौर पर निपटाना जारी रखा जाएगा। तीन सीजीएम वाली समाधान समझौता समिति द्वारा प्रारंभिक समझौता कराए जाने के बाद आईएसएसी यथा अपेक्षा अनुसार ठेकेदार/रियायतग्राही के साथ प्रस्तावित समझौता करेगी जिसके परिणामस्वरूप विवाद का शीघ्र निपटान होगा। इसी समय भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड को अंतिम निर्णय करने की प्रक्रिया में अपेक्षित छूट और विवेकाधिकार जारी रहेगा।

उक्त के कार्यान्वयन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने पुराने विवादों के लिए पहले ही तीन सीजीएम वाली समाधान समझौता समिति गठित की हुई है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से ठेकों/रियायत प्रावधानों के निर्वचन से संबंधित मामलों को सुलझाने के लिए तीन सीजीएम वाली तकनीकी निर्वचन समिति भी गठित की गई है। उक्त प्रस्ताव भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के सभी ठेकों और रियायतों के लिए किया जा रहा है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड विवाद निपटान तंत्र के कार्यान्वयन के लिए निर्णय लेने में पहले ही अधिकार प्राप्त है। इससे भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के विरुद्ध रियायतग्राहियों/ठेकेदारों द्वारा किए गए वित्तीय मामलों की मात्रा में काफी कमी आएगी।

3.10 भूमि अधिग्रहण

भूमि अधिग्रहण में विलंब एक ऐसा मुख्य कारण है जिसके कारण राजमार्ग परियोजनाओं के समय पर कार्यान्वयन में प्रभाव पड़ता है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में सामना की जा रही मुख्य बाधाओं में शामिल हैं - क्षेत्र स्तर पर भूमि अधिग्रहण यूनिटों/डीपीआर परामर्शदाताओं के पास अपर्याप्त मानव शक्ति, पंचाटों में लगने वाला समय मार्गाधिकार पर सीमा पत्थरों से चिन्हांकन न किया जाना, गलत/अदयतन न किए गए राजस्व रिकार्ड जिसके कारण अपूर्ण/दोषपूर्ण अधिसूचना जारी हो जाती है तथा स्थानीय लोगों द्वारा इसका विरोध किया जाता है और निर्माण कार्य रुक जाते हैं। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया परिवर्तित किए जाने वाले राजमार्गों के संरेखण के कारण विलंबित होती है और डीपीआर परामर्शदाताओं द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्ट संरेखण से मेल नहीं खाती।

बाधाओं को दूर करने और भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए नए खंडों के लिए राज्य स्तर पर विशेष भूमि अधिग्रहण यूनिटें स्थापित करने के लिए कदम उठाए गए हैं, देशभर में 13 स्थानों पर क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित किए गए हैं। भूमि अधिग्रहण के कार्य में लगी सभी राज्य एजेंसियों के बीच समन्वय सुनिश्चित करने के लिए निर्माण पूर्व कार्यकलापों का अनुवीक्षण करने के लिए मुख्य सचिव के अंतर्गत उच्च शक्ति प्राप्त समिति गठित की गई हैं, जन-सुविधाओं का स्थानांतरण, कानून और व्यवस्था, पुनर्वास और पुनर्स्थापन आदि तथा सभी निर्माण पूर्व कार्यकलापों में तेजी लाने के संबंध में कदम उठाए गए हैं। 24 राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों द्वारा राज्य सहायता करार पर भी हस्ताक्षर किए गए हैं। ये राज्य सहायता करार निर्माण पूर्व मामलों में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की सुविधा के लिए और राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार वाली परियोजनाओं के कार्यान्वयन से संबंधित मुद्दों के समाधान में रियायतग्राहियों/ठेकेदारों को सहायता प्रदान करने के लिए भी संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से स्पष्ट और विधिक रूप से तर्कसंगतता सुनिश्चित करते हैं।

3.11 इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण पद्धति

बाधाओं को दूर करने और यातायात का निर्बाध संचलन सुनिश्चित करने और अधिसूचित दरों पर पथकर संग्रहण करने के लिए यह निर्णय लिया गया है कि रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल करके इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण पद्धति प्रारंभ की जाए ।

तदनन्तर, 19.4.2012 को रारा-95 के जिरकपुर-परवानु खंड पर ईटीसी संबंधी एक पायलट परियोजना प्रारंभ की गई थी ।

सरकार ने भविष्य में सभी राजमार्ग परियोजनाओं के लिए सौंपे जाने वाले ठेकों में ईटीसी लेन को एक अनिवार्य खंड के रूप में शामिल किए जाने के लिए आदेश जारी किए हैं । अभी प्रारंभ नहीं हुई परियोजनाओं में अनुपूरक करार के माध्यम से ईटीसी पद्धति शामिल किए जाने के लिए कार्रवाई की जाएगी ।

ईटीसी के अखिल भारतीय आधार पर कार्यान्वयन के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत एक नई कंपनी पहले ही गठित की जा चुकी है जिसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (25 प्रतिशत), रियायतग्राही (50 प्रतिशत) और वित्तीय संस्थान (25 प्रतिशत) की इक्विटी भागीदारी होगी । नई कंपनी का नाम 'भारतीय राजमार्ग प्रबंधन कंपनी लि.' है ।

ईटीसी के लिए वाहनों पर आरएफआईडी टैग लगाने के लिए केन्द्रीय मोटरयान नियमावली, 1989 में पहले से ही आवश्यक संशोधन कर दिए गए हैं ।

मुंबई (चारोती) और अहमदाबाद के बीच 10 पथकर प्लाजाओं की अंतरप्रचालनियता की पहले ही जांच कर ली गई है और इस समय इस खंड पर निर्बाध ईटीसी का सफलतापूर्वक प्रचालन किया जा रहा है ।

भारतीय राजमार्ग प्रबंधन कंपनी लि. और आईसीआईसीआई बैंक के बीच 27.2.2014 को इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण के लिए केंद्रीय समाशोधन कक्ष सेवाओं हेतु सेवा प्रदाता करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं । स्वर्णिम चतुर्भुज के दिल्ली मुंबई भाग पर अगस्त, 2014 तक ईटीसी स्थापित करने की योजना है। :-

भूमि अधिग्रहण में तीव्रता लाने के लिए तेजी से संसाधित किए जाने/अनुमोदन की सुविधा के लिए क्षेत्रीय अधिकारियों को प्रचुर वित्तीय शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं ।

सड़क परिवहन क्षेत्र

सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों के लिए नकदीरहित उपचार

इस मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग सं. - 8 के गुड़गांव - जयपुर खंड पर सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों को नकदीरहित उपचार सुनिश्चित करने के लिए एक प्रायोगिक परियोजना प्रारंभ की है । इस प्रायोगिक परियोजना को निष्पादित करने के लिए आईसीआईसीआई लांबार्ड जनरल इंश्योरेंस कंपनी के साथ एक समझौता जापन हस्ताक्षरित किया गया है । इस परियोजना का उद्देश्य 'स्वर्णिम घंटे' के दौरान त्वरित और उपयुक्त चिकित्सा परिचर्या प्रदान करके दुर्घटना पीड़ितों की जिंदगियों को बचाना है और इस प्रकार सड़क दुर्घटनाओं में घातकताओं को कम करना है । परियोजना में दुर्घटना पीड़ितों को दुर्घटना स्थल से अस्पताल में ले जाने और जहां कहीं आवश्यक हो, पहले 48 घंटों अथवा 30,000/- रु. के लिए जो कोई भी पहले हो, एक अस्पताल से दूसरे सरकारी अथवा निजी अस्पताल में उपचार के लिए ले जाने की परिकल्पना की गई है । यह परियोजना 29 जुलाई, 2013 को शुरू की गई थी ।

दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग के लिए टोल फ्री नंबर 1033 शुरू किया गया है । 24 x 7 काल सेंटर दुर्घटनाओं की रिपोर्टें प्राप्त करेगा, नजदीकी एंबुलेंस तैनात करेगा और स्थानीय पुलिस प्राधिकारियों, अस्पताल और सड़क सुरक्षा स्वयं सेवकों को सचेत करेगा । सीजीएचएस/एम्स दरों पर उपचार प्रदान करने के लिए 45 निजी अस्पतालों को पैनाल में रखा गया है । इसके अलावा, इस खंड पर 7 सरकारी अस्पताल अवस्थित हैं । जनवरी, 2014 तक इस परियोजना के अंतर्गत कुल 1349 पीड़ितों को उपचार प्रदान किया गया है । प्रायोगिक परियोजना से आंकड़ों का उपयोग सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदीरहित उपचार के लिए अखिल भारतीय योजना बनाने में किया जाएगा ।

परिवहन हब्स

सुरक्षित एवं कारगर सड़क परिवहन आवागमन सुलभ बनाने के लिए परिवहन से संबंधित सभी सुविधाएं एक ही स्थान पर मुहैया कराने हेतु सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने राजस्थान के राजसमंद जिले के रेलमागरा में एक प्रायोगिक परियोजना के रूप में एक परिवहन हब स्थापित करने का प्रस्ताव किया है। परियोजना के लिए भूमि राज्य सरकार द्वारा उपलब्ध कराई जाएगी। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय इस परियोजना के लिए बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु 25 करोड़ रुपये का अनुमोदन करेगा। इस परिवहन हब की स्थापना एवं उसका संचालन राजस्थान सरकार द्वारा गठित एक सोसायटी द्वारा किया जाएगा। इस सोसायटी का प्रमुख क्लेक्टर होगा। यह सोसायटी इस हब को चलाने एवं उसका प्रबंधन करने के लिए सशक्त विपणन एवं पेशेवर सक्षम प्राधिकारियों को नियुक्त करेगी।

इस प्रयोग से प्राप्त अनुभव के आधार पर इस सुविधा को इस विचार के साथ संपूर्ण देश में स्थापित किया जाएगा कि इससे परिवहन क्रियाकलापों, जो देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी हैं, को करने में आसानी होगी।

उपर्युक्त सुविधाओं के अतिरिक्त वर्ष 2014-15 के दौरान सड़क परिवहन क्षेत्र में निम्नलिखित पहलें भी किए जाने का प्रस्ताव है:-

- (i) सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए राज्यों को पेयजल एवं स्वच्छता विभाग द्वारा शुरू किए गए 'निर्मलग्राम पुरस्कार' की तर्ज पर नए पुरस्कार/प्रोत्साहन की शुरुआत करना तथा सड़क दुर्घटना मुक्त जिलों को विशेष प्रोत्साहन/ पुरस्कार।
- (ii) मंत्रालय ने ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने के लिए व्यावहारिक वस्तुनिष्ठ परीक्षा की योजना बनाने तथा इन व्यावहारिक वस्तुनिष्ठ परीक्षाओं का आयोजन आउटसोर्स से कराने के लिए परिवहन आयुक्त, आंध्र प्रदेश की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है।
- (iii) मंत्रालय ने 05.02.2014 को दो महीने की समय-सीमा के भीतर पर्यटन बसों और माल वाहनों [7.5 टन जीबीडब्ल्यू (सकल वाहन वजन)] के लिए राष्ट्रीय परमिट प्रणाली के लिए सिफारिश देने हेतु प्रधान सचिव (परिवहन), बिहार सरकार की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है।
- (iv) देश में मोटर वाहन कर प्रणाली को तर्कसंगत बनाने के उद्देश्य से सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित विषयों पर सरकार को परामर्श देने के लिए देश में शीर्ष निकाय परिवहन विकास परिषद्, ने केन्द्रीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की अध्यक्षता में 23.10.2013 को आयोजित अपनी बैठक में 31.03.2014 तक राज्य के भीतर चल रहे दुपहिया, कार/एलएमवी और टैक्सी/मैक्सी तथा 30.09.2014 तक अंतर-राज्य मार्गों पर चल रही टैक्सी/मैक्सी पर राज्य सरकारों द्वारा मोटर वाहन करों को तर्कसंगत बनाने के लिए संकल्प पारित किया था।

अध्याय-IV

वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान कार्य निष्पादन की समीक्षा

सड़क पक्ष

योजना-वार भौतिक कार्य निष्पादन

4.1 राष्ट्रीय राजमार्ग :-

(आई ई बी आर सहित करोड़ रु.)

2012-13 (योजना)		2013-14		2014-15 (योजना)
ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.
32,600	31,672.81	37,300	30,890	35088

राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों की उपलब्धियां

क्र.सं.	श्रेणी	2012-13	2013-14
1.	मिसिंग लिंक (किमी)	21.00	21.51
2.	दो लेन में चौड़ीकरण (किमी)	567.81	661.70
3.	सुदृढीकरण (किमी)	708.61	697.99
4.	गुणता सुधार (किमी)	2285.34	2494.99
5.	चार लेन में चौड़ीकरण (किमी)	47.15	78.53
6.	बाईपास (संख्या)	0	4
7.	पुल/आरओबी/आरयूबी (संख्या)	43	76

4.2 अनुरक्षण और मरम्मत :-

(करोड़ रु. में)

2012-13				2013-14				2014-15
ब.प्रा.		सं.प्रा.		ब.प्रा.		सं.प्रा.		ब.प्रा.
योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	गैर योजना
-	1928.03	-	1429.32	-	1925.32	-	1849.15	1974.93

इस शीर्ष के अंतर्गत पूरे देश के राष्ट्रीय राजमार्गों के संरक्षण और उचित रख-रखाव के लिए निधियां उपलब्ध कराई जाती हैं। विगत 6 दशकों के दौरान भारतीय सड़कों पर यातायात की मात्रा में असाधारण वृद्धि हुई है। तथापि, सड़क नेटवर्क और राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के व्यापक होने के साथ-साथ गुणता और क्षमता के बारे में गंभीर समस्याएं भी आ खड़ी हुई हैं। हाल के वर्षों में मजदूरी में वृद्धि, सामग्री की कीमतों में तीव्र वृद्धि, विशेषकर पेट्रोलियम उत्पादों जैसी सामग्री की कीमतों में तीव्र वृद्धि की वजह से राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण और मरम्मत लागत में भी वृद्धि आई है।

आदिवासी उप-योजना के अंतर्गत सड़कों सहित वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़क संपर्क का सुधार और विजयवाड़ा-रांची कॉरीडोर का विकास

4.3 सरकार ने आंध्र प्रदेश, बिहार, छत्तीसगढ़, झारखंड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिसा और उत्तर प्रदेश राज्यों के वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित 34 जिलों में समग्र विकास के लिए 7300 करोड़ रु. की लागत पर 1126 किमी राष्ट्रीय राजमार्ग और 4351 किमी राज्यीय सड़कों (कुल 5477 किमी) को दो लेन बनाने के लिए 26.2.2002 को सड़क आवश्यकता योजना को अनुमोदित किया है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को देश के वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों का विकास करने का कार्य सौंपा गया है।

4.4 आज की तारीख तक 7973 करोड़ रु. की प्राक्कलित लागत पर 5469 किमी लंबाई के लिए विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत किया गया है जिसमें से 6151 करोड़ रु. की लागत पर 5077 किमी लंबाई का कार्य सौंप दिया गया है। 2929 किमी लंबाई के विकास का कार्य मार्च, 2014 तक पूरा हो गया है और अभी तक किया गया संचयी व्यय 3479 करोड़ रु. का है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत सड़कों का विकास किया जाना मार्च, 2015 तक निर्धारित किया गया है।

विजयवाड़ा-रांची मार्ग का विकास

4.5 1622 किमी लंबे वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र विजयवाड़ा- रांची मार्ग में से किसी भी केंद्रीय अथवा राज्य स्कीम में गैर-शामिल ओडिसा में 600 किमी (निवल लंबाई 594 किमी) राज्य सड़कों के विकास को 4 नवंबर, 2010 को सरकार द्वारा 1200 करोड़ रु. कर लागत पर अनुमोदित किया गया है।

4.6 अब तक 594 किमी की कुल लंबाई में सभी 9 पैकेजों के लिए विस्तृत प्राक्कलन 1226 करोड़ रु. की प्राक्कलित लागत पर संस्वीकृत किया जा चुका है और उसे सौंपा जा चुका है। 88 किमी लंबाई का विकास कार्य 209 करोड़ रु. के संचयी व्यय पर दिसंबर, 2013 में पूरा हो चुका है।

एस ए आर डी पी -एन ई

4.7 पूर्वात्तर में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एस ए आर डी पी -एन ई), जिसमें 10,141 कि.मी. सड़क खंडों का निर्माण/सुधार/डीपीआर तैयारी शामिल है, समय समय पर आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति/मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित है। इस कार्यक्रम को तीन चरणों में विभाजित किया गया है जो निम्नलिखित हैं :-

एस ए आर डी पी -एन ई का चरण 'क'

4.8 चरण 'क' में 21,769 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर 4099 कि.मी. सड़क (2041 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग और 2058 कि.मी. राज्य सड़कें और अन्य सड़कें) का सुधार/निर्माण शामिल है। इनमें से 3213 कि.मी. सड़क निष्पादन के लिए अनुमोदित की जा चुकी है और शेष 886 कि.मी. 'सिद्धान्त रूप में' अनुमोदित की जा चुकी है। इन सड़कों का कार्यान्वयन राज्य पी डब्ल्यू डी, बी आर ओ और एन एच ए आई जैसी विभिन्न एजेंसियों को सौंपा गया है। एस ए आर डी पी -एन ई के चरण 'क' के अंतर्गत अब तक 11,429 करोड़ रु. की लागत पर 2505 कि.मी. सड़क (बी ओ टी (वार्षिकी) पर 112 कि.मी. सहित) संस्वीकृत/सौंपी जा चुकी है और शेष लंबाई 2014-15 के दौरान सौंपे जाने का लक्ष्य है। चरण 'क' के संस्वीकृत खंडों के लिए पूरा होने की संभावित लक्ष्य तारीख मार्च 2017 है।

सड़क और राजमार्गों का अरुणाचल प्रदेश पैकेज

4.9 इस पैकेज के अंतर्गत हाईब्रिड बी ओ टी (वार्षिकी) आधार पर 776 कि.मी. सड़क खंड अनुमोदित किए गए थे । 775 कि.मी. (संशोधित लंबाई) की सभी चार परियोजनाओं के लिए 5111 करोड़ रु. की कुल परियोजना लागत (टीपीसी) पर सभी चार उप-परियोजनाओं के लिए टेंडर सौंपे गए हैं ।

4.10 कुल 1543 कि.मी. लंबाई के सड़क खंड नकद ठेका आधार पर अनुमोदित किए गए हैं। इनमें से लगभग 566 कि.मी. लंबाई 2710 करोड़ रु. की लागत पर आज की तारीख तक संस्वीकृत/सौंपी गई है ।

4.11 11084 करोड़ रु. की लागत पर 1341 कि.मी. सड़क के लिए संस्वीकृति मांगी गई है । संपूर्ण अरुणाचल प्रदेश पैकेज को मार्च, 2017 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

एस ए आर डी पी- एन ई का चरण 'ख'

4.12 कुल 3723 कि.मी. की विभिन्न श्रेणियों जैसे कि राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्यीय सड़क, जी एस सड़क और सामरिक सड़कों के 34 सड़क खंडों के सुधार कार्य को एस ए आर डी पी- एन ई के चरण 'ख' के अंतर्गत शामिल किया गया है । सरकार द्वारा चरण 'ख' का अनुमोदन केवल डीपी आर तैयार किए जाने के लिए किया गया है ।

4.13 वर्ष 2013-14 के दौरान एस ए आर डी पी- एन ई के लिए 3,300 करोड़ रु. की राशि आवंटित की गई थी । जिसमें से 31.03.2014 की स्थिति के अनुसार 2965.01 करोड़ रु. व्यय किए जा चुके हैं । 2 लेन मानक में 363 कि.मी. सड़कें पूरी की जा चुकी थीं और कार्यान्वयन के लिए अनुमोदित 6418 कि.मी. सड़कों में से विगत वर्ष तक पूरी की जा चुकी सड़कों को मिलाकर कुल 1,514 कि.मी. सड़कें चरण 'क' और सड़क और एस ए आर डी पी- एन ई के सड़कों और राजमार्गों के अरुणाचल प्रदेश पैकेज के अंतर्गत अब तक पूरी की जा चुकी हैं ।

केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) के अंतर्गत राज्य सड़कों और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों का विकास :-

4.14 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास करने के अलावा यह मंत्रालय केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्य सड़कों (ग्रामीण सड़कों से भिन्न) के विकास के लिए भी निधि प्रदान करता है । राज्यीय सड़कों के लिए सी आर एफ का 10% हिस्सा मंत्रालय की अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की राज्यीय सड़कों के विकास संबंधी स्कीम के अधीन सड़कों के विकास के लिए अभिनिर्धारित किया जाता है । विगत दो वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सीआरएफ और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क एवं आर्थिक महत्व की सड़क स्कीम के अंतर्गत उपार्जित और जारी की गई राशि का ब्यौरा निम्नवत है :-

(करोड़ रुपए)

मद	2012-13			2013-14			2014-15
	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय *	
राज्य सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों	2359.91	2359.91	2350.37	2359.91	2971.41 [§]	2923.72	2642.63

को अनुदान (सीआरएफ)								
अंतर-राज्य सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	262.22	262.22	242.26	262.22	262.22	236.68	293.63	

§ - 611.50 करोड़ रुपए का अतिरिक्त आबंटन पिछले वर्षों के व्यय न किए गये शेष में से किया गया है।

*- 2013-14 के लिए अनंतिम

उपकरण एवं संयंत्र

4.15 मशीनरी और उपस्कर

भारत विश्व में सर्वाधिक बड़े सड़क विकास कार्यक्रम के रूप में उभरा है जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग और अन्य केन्द्रीय क्षेत्र की सड़कों का विकास एक केंद्रीय भूमिका निभाता है। यह महत्वाकांक्षी कार्यक्रम बड़े निवेश और अल्प समय में सुपुर्दगी के रूप में जाना जाता है। यह कार्य केवल यांत्रिकी से ही किया जाता है जिससे समयबद्ध सुपुर्दगी के लिए हम प्रगति की अपेक्षित दर हासिल करने में समर्थ होते हैं और उसी समय उच्च गुणवत्ता, स्थायित्व, सुरक्षा, प्रयोक्ता संतुष्टि के अनुरूप सड़कों का निर्माण करके और साथ ही सुचारू विकास के लिए अद्यतन पर्यावरण मानकों का अनुपालन करके अल्प वित्तीय संसाधनों का उचित उपयोग सुनिश्चित करते हैं।

यह मंत्रालय सड़क और पुल के यांत्रिक निर्माण के लिए निम्नलिखित उपायों का प्रस्ताव करता है :-

1. पुलों की यंत्रिक स्थिति का सर्वेक्षण कार्यक्रम : पुलों का अवस्था सर्वेक्षण एक ऐसी आधुनिक मशीन मोबाइल ब्रिज इंस्पेक्शन यूनिट (एमबीआईयू) के माध्यम से किया जाता है जो निरीक्षण, मरम्मत करने, बीयरिंग आदि के अनुरक्षण, के लिए डैक स्तर के अंतर्गत पुल तक निर्बाध पहुंच अनुमत करती है। वर्ष 2014-15 के दौरान मंत्रालय की मोबाइल ब्रिज इंस्पेक्शन यूनिट की सहायता से असम, पश्चिम बंगाल, ओडिशा, हिमाचल प्रदेश और मध्य प्रदेश राज्यों में पुलों का अवस्था सर्वेक्षण करने की योजना बनाई गई है।

2. स्वचालित अति भार नियंत्रण और यातायात सर्वेक्षण कार्यक्रम :

अति भार लदान को नियंत्रित करने और राष्ट्रीय राजमार्गों के यातायात आंकड़ों का संग्रहण करने के लिए मंत्रालय ने कर्नाटक राज्य में एक स्थान पर वे-इन-मोशन-कम-आटोमेटिक ट्रेफिक काउंटर-कम-क्लासीफायर पद्धति स्थापित की है। इस पद्धति को स्थापित/जांच करने का कार्य प्रगति पर है। अन्य स्थानों पर इस पद्धति को स्थापित करने का कार्य प्रक्रियाधीन है।

3. उपकरण गुणता की निगरानी: मंत्रालय की नीति के अनुसार, राजमार्ग उपकरण के मानकों और निष्पादन की निगरानी, पश्चिम बंगाल राज्य में सभी कार्यों के लिए तथा कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, असम, गुजरात, हिमाचल प्रदेश और राजस्थान में अनेक कार्यों के लिए एक तकनीकी समिति जिसमें मंत्रालय और राज्य लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों की द्वारा किया जाता है।

4. तकनीकी जानकारी का प्रसार:

सड़क निर्माण में गुणता हासिल करने के लिए मंत्रालय ने राज्य लोक निर्माण विभाग, पश्चिम बंगाल की सरकार के साथ कोलकाता में एक प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करने की पहल की है जिसमें सामान्य यांत्रिकी मुद्दों, प्रचालन कौशल और सुरक्षा, राजमार्ग क्षेत्र में मशीनरी के लिए स्वचालन पद्धति पर विचार किया गया।

साथ ही प्रमुख विनिर्माताओं द्वारा क्लासरूम स्तर के दौरान और स्थल पर ही विशेषीकृत विशिष्ट प्रशिक्षण प्रदान किया गया था । यह कार्यक्रम उपस्करों, उपस्कर आधारित प्रक्रियाओं और मूल्य संवर्धन में उनकी भूमिका के महत्व के बारे में जागरूकता सृजित करने के लिए भी आयोजित किए जाएंगे ।

5. फीडबैक तंत्र: मंत्रालय के कार्यकलापों के संबंध में जनता के विचार/सुझाव/टिप्पणियां आदि आमंत्रित करके तथा यथा आवश्यक सुधारात्मक और निवारक कार्रवाई करने हेतु त्वरित एवं सहज उत्तर देने हेतु मंत्रालय आम जनता के साथ वार्तालाप के लिए, फेसबुक पर विद्यमान है । यह गूगल हैंगआउट, सड़क सुरक्षा सूचना का प्रसार करता है और इस माध्यम के द्वारा साइकिल दौड़ के दौरान भी यह कार्य किया जा रहा है ।

4.16 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना :

4.16.1 देश के प्रमुख सड़क नेटवर्क के रूप में कार्य करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 92,851 किमी है । राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास करना भारत सरकार का उत्तरदायित्व है । भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों के उन्नयन और सुदृढीकरण के लिए प्रमुख पहले प्ररंभ की हैं । 31.3.2014 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की संपूर्ण स्थिति निम्नवत है :-

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की संपूर्ण स्थिति

31.3.2014 की स्थिति

क्र. सं.	एनएचडीपी घटक	कुल लंबाई (किमी)	पूर्ण हुई 4/6 लेन (किमी)	कार्यान्वयनाधीन		सिविल कार्य सौंपे जाने के लिए शेष (किमी)
				लंबाई (किमी)	ठेको की संख्या	
1.	स्वर्णिम चतुर्भुज	5846	5846	0	0	-
2.	उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम	7142	6282	443	46	417
3.	पत्तन सड़क संपर्क	380	377	3	1	0
4.	अन्य रारा	1754	1350	404	9	-
5.	एसएआरडीपी-एनई	388	88	23	1	277
6.	रारा 34	5.5	-	5.5	1	-
7.	एनएचडीपी चरण III	12109	6098	4326	86	1685
8.	एनएचडीपी चरण IV	20000	591	5711	56	13698
9.	एनएचडीपी चरण V	6500	1819	2262	28	2419
10.	एनएचडीपी चरण VII	700	22	19	2	659
	जोड़	54,824.5	22,473.00	13,196.5	230	19,155.00

*एनएचडीपी चरण IV की स्थिति में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के राष्ट्रीय राजमार्ग शामिल है।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तपोषण

4.16.2 सरकार के अनुमोदित अधिदेश के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (राराविका) और अन्य परियोजनाओं को क्रियान्वित कर रहा है । भारत सरकार विशेष परियोजनाओं और अनुरक्षण व मरम्मत के लिए बजटीय सहायता के अलावा उपकर निधि, बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं (ईएपी) के लिए धनराशि तथा बाजार से ऋण उपलब्ध कराती है जो संघ के बजट के माध्यम से आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) के रूप में होती है और विशेष

परियोजनाओं तथा अनुरक्षण एवं मरम्मत के लिए बजट सहायता के अलावा होती है । प्राधिकरण की ऋण संबंधी जरूरतें, अपेक्षित संसाधनों तथा संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई हैं । राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण का वित्तपोषण निम्नलिखित रूप से किया जाता है :-

- क) भारत सरकार की सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) और अतिरिक्त बजटीय सहायता (एबीएस)
- i) संघ बजट के माध्यम से केंद्रीय सड़क निधि (ईंधन पर लगाए गए उपकर में हिस्सा) के अंतर्गत समर्पित उपार्जन ।
- ii) संघ बजट के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय संस्थाओं (विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, जेबीआईसी) द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं के संबंध में बाह्य सहायता और इन संस्थाओं से सीधा ऋण ।
- iii) पथकर संग्रहण, ऋणात्मक अनुदान, प्रीमियम तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा भारत की समेकित निधि में जमा किए जाने वाले राजस्व हिस्से सहित पथकर राजस्व को वापस लाना और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उसकी परियोजनाओं का विकास करने अनुरक्षण और उसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों का प्रबंधन करने हेतु व्यय करने के लिए इसके बराबर राशि जारी की गई है ।
- ख) सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) ढाँचे (फ्रेमवर्क) के अंतर्गत निजी वित्तपोषण
- निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण - पथकर/डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण - निजी फर्मों द्वारा निवेश तथा प्रयोक्ता शुल्क के उदग्रहण और उसके प्रतिधारण के माध्यम से अदायगी;
 - बीओटी (वार्षिकी)- निजी फर्म द्वारा निवेश और निविदा के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ओर से अर्धवार्षिक पूर्व निर्धारित भुगतानों के जरिए अदायगी; तथा
 - विशेष प्रयोजन तंत्र (एसपीवी) - भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की अंशधारिता के साथ।
- ग) उपकर के अलावा एसएआरडीपी-एनई के अंतर्गत तथा जम्मू और कश्मीर में अतिरिक्त बजटीय सहायता (एबीएस) से राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्तपोषण; तथा
- घ) वर्ष दर वर्ष आधार पर भारत सरकार द्वारा यथा प्राधिकृत बाजार से ऋण (आयकर अधिनियम की धारा 54 ईसी के अंतर्गत पूंजीगत लाभ कर छूट बांडों तथा कर मुक्त बांडों के जरिए जुटाई गई धनराशि सहित)

4.16.3 एनएचडीपी के कार्यान्वयन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के वित्त का मुख्य स्रोत ईंधन उपकर है । (सारणी निम्नवत है) पेट्रोल और डीजल दोनों पर उपकर की वर्तमान दर 2 रु. प्रति लीटर है । इस उपकर का एक भाग एनएचडीपी के वित्तपोषण के लिए को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण आवंटित किया जाता है । यह उपकर घरेलू बाजार से अतिरिक्त उधार लेने के लिए लगाया जाता है ।

4.16.4 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण से उपलब्ध कराई गई निधि और साथ ही बाजार से लिए गए उधार का इस्तेमाल परियोजना व्यय एवं ऋण चुकाने के लिए किया जाता है ।

वर्ष	उपकर निधियां	बाह्य सहायता (अनुदान)	बाह्य सहायता ऋण	उधार	अतिरिक्त बजटीय सहायता	निजी क्षेत्र की अनुमानित भागीदारी
1999-00	1192	492	-	-	-	49.72
2000-01	1800	461	12	656.62	-	225.10
2001-02	2100	887	113	804.44	-	510.48
2002-03	2000	1202	301	5592.94	-	846.25
2003-04	1993	1159	290	-	-	1830.80
2004-05	1848	1239	361	-	50.00	1462.84
2005-06	3269.74	2350	600	1289.00	700.00	649.08
2006-07	6407.45	1582.5	395.5	1500.00	110.00	1578.28
2007-08	6541.06	1776	444	305.18	-	7062.40
2008-09	6972.47	1515.20	378.80	1630.74	-	8184.73
2009-10	7404.70	272.00	68.00	1153.63	-	8572.54
2010-11	8440.94	320	80	2160.10	-	15354.37
2011-12	6187.00	-	-	12511.52*	320.01	25998.57
2013-14 तक)	6857.45	-	-	7942.23	15.00	14866.98
* इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रूप में 10,000 करोड़ रुपये शामिल हैं।						
* इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रूप में 5,000 करोड़ रुपये शामिल हैं।						

4.17 एनएचडीपी का भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन

4.17.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा क्रियान्वित किए जा रहे राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के संबंध में वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए परिणामी बजट लक्ष्यों का निष्पादन **अनुलग्नक-IV** और **V** पर दिया गया है।

4.17.2 वर्ष 2012-13 तथा 2013-2014 के लिए सड़क परिवहन के परिणामी बजट लक्ष्यों संबंधी निष्पादन **अनुलग्नक- VII** पर दिया गया है।

अध्याय V

वित्तीय समीक्षा

5.1 सड़क और सड़क परिवहन के क्षेत्र के संबंध में वार्षिक योजना 2014-15 में 32,150 करोड़ रु. के सकल परिव्यय का प्रस्ताव निम्नानुसार है :-

(करोड़ रु. में)

क्षेत्र	बजटीय सहायता (प्रस्तावित)	आईईबीआर(प्रस्तावित)	कुल
1	2	3	4
सड़क	23,000.00	9000.00	32000.00
सड़क परिवहन	150.00	-	150.00
कुल	23150.00	9000.00	32150.00

5.2 2012-13 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय और 2013-14 के दौरान 31.12.2013 तक हुए व्यय को नीचे विवरण में दर्शाया गया है:-

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	मद	वास्तविक व्यय		2013-14		2014-15
		2012-13	2013-14	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	बजट प्राक्कल
सड़कें						
1	जीबीएस	20,395.55	20,905.50	23,450.50	23,040.50	22,400.00
	जीबीएस (ईएपी) से भिन्न	0.00	0.00	49.50	49.50	750.00
	जोड़		20,905.50	23,500.00	23,090.00	23,150.00
2	पूर्वोत्तर और सिक्किम पूल के लिए प्रावधान जीबीएस का 10%	1825.78	2,965.01	3,300.00	3,300.00	3,000.00

सड़क विकास

5.3 राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार की स्कीमों/परियोजनाओं में मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों का चौड़ीकरण और सुदृढीकरण, पुलों का पुनर्निर्माण/चौड़ीकरण और बाइपासों का निर्माण शामिल है। हालांकि सरकार राजमार्ग क्षेत्र में परियोजनाओं के लिए आवर्धित बजटीय आबंटन उपलब्ध करा रही है और उच्च घनत्व वाले महामार्गों के उन्नयन के लिए सरकार ने कई बड़े कदम भी उठाए हैं, फिर भी आवश्यकता के अनुसार पर्याप्त धनराशि आबंटित करना संभव नहीं हो पाया है क्योंकि इसी प्रकार की मांगें अन्य क्षेत्रों से भी मिलती रही हैं। निजी क्षेत्र से होने वाली धनराशि के आप्रवाह से संसाधन अंतर कुछ हद तक कम होने की प्रत्याशा है।

राज्य लोक निर्माण विभागों, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और सीमा सड़क संगठन द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण

5.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण कार्य, राज्यों-राज्य सरकारों (राज्यों के लोक निर्माण विभाग निष्पादन एजेंसियां हैं), भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और सीमा सड़क संगठन को सौंपा गया है । राज्य लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए बजट प्राक्कलन और संशोधित प्राक्कलन की तुलना में व्यय में समग्र प्रवृत्ति निम्नानुसार है :-

मद	2012-13			2013-14			बजट प्राक्कल 2014-15 (करोड़ रुपए)
	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय*	
योजना							
राष्ट्रीय राजमार्ग(मूल) निर्माण कार्य	6042.80	5881.32	5726.91	5422.83	5423.03	4518.10	5207.56
बीआरओ के अंतर्गत निर्माण कार्य	550.00	450.00	442.73	500.00	450.00	334.00	400.00
स्थायी पुल शुल्क नीधि	150.00	150.00	105.95	150.00	150.00	64.27	150.00
एसएआरडीपी-एनई	2000.00	1860.00	1825.69	3300.00	3300.00	2965.01	3000.00
जोड़	8742.80	8341.32	8101.28	9372.83	9323.03	7881.38	8757.56
गैर-योजना							
राज्य पीडब्ल्यू के साथ राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण	1928.03	1429.32	1443.28	1925.32	1849.15	631.92	1974.93
बीआरओ के साथ राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण	70.00	62.00	34.65	70.00	146.00	77.43	125.00
जोड़	1998.03	1491.32	1477.93	1995.32	1995.15	709.35	2099.93

*-2013-14 के लिए अनंतिम

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए किया गया बजट प्रावधान

5.5 राष्ट्रीय राजमार्गों का भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किए जाने वाले विकास के लिए धनराशि, पेट्रोल और हाईस्पीड डीजल पर लगाए गए उपकर और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपे गए राष्ट्रीय

राजमार्ग खंडों पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा संग्रहीत पथकर से प्रदान की जाती है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उपकर धनराशि की लीवरेज पर बाजार से उधार लेने की अनुमति है। पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर उपकर की वर्तमान दर 2.00 रु. प्रति लीटर है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के बजट में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए 2012-13, 2013-14 में किए गए प्रावधान, दिसंबर, 2013 तक व्यय और 2014-15 में प्रस्तावित किया गया प्रावधान निम्नानुसार है :-

(करोड़ रुपए में)

मद	2012-13			2013-14			2014-2015
	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	
निवेश (उपकर)	7881.95	6003.00	6003.00	6857.45	6857.45	6857.45	6477.81
बाहू सहायता	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	0.00	0.00
पथकर राजस्व की वापिस उगाही #	3554.03	4853.32	1777.00	4770.00	4770.00	4770.00	5448.00
आईईबीआर	13000.00	2890.98	2890.98	14000.00	8000.00	7942.25	9000.00
उप-जोड़	24435.98	13747.3	10670.98	25627.45	19632.45	19569.7	20925.81

राज्यीय सड़कों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि

5.6 केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम को दिसंबर, 2000 में अधिनियमित करके इस निधि को सांविधिक दर्जा दिया गया था। यह निधि डीजल और पेट्रोल की बिक्री पर वसूले जाने वाले उपकर से बनी है। यह मंत्रालय, केन्द्रीय सड़क निधि से राज्यीय सड़कों के विकास के लिए धनराशि प्रदान करता है और अन्तरराज्यीय सड़क संपर्क तथा आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत सड़कों के विकास के लिए धनराशि भी उपलब्ध कराता है। इस निधि से किया गया आबंटन और व्यय निम्नानुसार है :-

मद	2012-13			2013-14			2014-15
	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय *	
राज्य सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान(सीआरएफ)	2359.91	2359.91	2350.37	2359.91	2971.41 [§]	2923.72	2642.63
अंतर-राज्य सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	262.22	262.22	242.26	262.22	262.22	236.68	293.63

[§] - 611.50 करोड़ रुपए का अतिरिक्त आबंटन पिछले वर्षों के व्यय न किए गये शेष में से किया गया है।

*- 2013-14 के लिए अनंतिम

अनुसंधान और विकास

5.7 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास में मुख्य बल, विश्व की सर्वश्रेष्ठ सड़क अवसंरचना से तुलनीय दीर्घकालिक सड़क अवसंरचना के निर्माण पर है। 2013-14 में अनुसंधान और विकास के लिए 10.00 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया था।

सीमा सड़क विकास बोर्ड

5.8 वार्षिक योजना 2014-15 में बी आर डी बी के अंतर्गत सड़कों पर 950 करोड़ रुपये के सकल परिव्यय का प्रस्ताव निम्नवत है:-

(करोड़ रूपयों में)

क्र.सं.	बजटीय सहायता	आईईबीआर (प्रस्तावित)	कुल
1	2	3	4
बीआरडीबी के अंतर्गत सड़कें	950	-	950

सड़क विकास

5.10 राष्ट्रीय राजमार्ग के सुधार की स्कीमों/परियोजनाओं में विमान राष्ट्रीय राजमार्गों का चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण, आरओबी एवं बाईपास सहित बड़े/छोटे पुलों का निर्माण शामिल है।

5.11 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास एवं अनुरक्षण करने का कार्य सीमा सड़क संगठनों को सौंपा गया है। सीमा सड़क संगठन द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास एवं अनुरक्षण करने के लिए व्यय तथा बजट अनुमान, संशोधित अनुमान की समग्र प्रवृत्तियां निम्नलिखित है:-

(करोड़ रुपए में)

मद	2012-13			2013-14			2014-15
	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कल	संशोधित प्राक्कलन	व्यय*	बजट प्राक्कल
बीआरडीबी के अंतर्गत योजना निर्माण कार्य							
राष्ट्रीय राजमार्ग(मूल निर्माण कार्य)	550.00	450.00	442.73	500.00	450.00	334.00	400.00
सामरिक सड़कें	92.00	80.00	73.49	70.00	60.00	57.83	50.00
एसएआरडीपी-एनई	600.00	405.00	386.57	650.00	475.00	420.25	500.00
जोड़	1242.00	935.00	902.79	1220.00	985.00	812.08	950.00
बीआरडीबी के अंतर्गत गैर-योजना निर्माण कार्य							

अनुरक्षण और मरम्मत	70.00	48.00	34.65	70.00	146.00	77.43	125.00
जोड़	70.00	48.00	34.65	70.00	146.00	77.43	125.00

*- 2013-14 के लिए अनंतिम

(करोड़ रु. में)

सड़क परिवहन वित्तीय निष्पादन 2012-2013 और 2013-2014 (करोड़ रुपए में)				
योजना का नाम/ योजना/कार्यक्रम	बजट प्राक्कल 2012- 2013	व्यय 2012- 2013	बजट प्राक्कल 2013- 2014	व्यय 2013- 2014 (31.03.2014 तक)
1 सड़क सुरक्षा	215.05	102.92	86.00	62.86
2 समस्त इंजीनियरी समाधान सहित राष्ट्रीय डाटा बेस एवं कंप्यूटर प्रणाली, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन	60.00	17.99	48.00	36.99
3 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	90.00	10.00	45.00	15.05
4 जीपीएस आधारित स्वचालित किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू किए जाने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना	30.00	8.25	20.00	18.15
5 राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन	4.85	0	1.00	0
कुल जोड़	400.00	139.16	200.00	133.05

अध्याय-V।

मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले सांविधिक तथा स्वायत्त निकायों के कार्य निष्पादन की समीक्षा

भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचआई)

6.1 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में एक रजिस्टर्ड सोसायटी है। यह केन्द्र और राज्य सरकारों का एक सहयोगी निकाय है। देश में राजमार्ग इंजीनियरों को प्रवेश स्तर पर और सेवा काल के दौरान प्रशिक्षण प्रदान करने की लंबे समय से महसूस की जा रही आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य से सन् 1983 में इसकी स्थापना की गई थी।

6.2 निधि का नाम वर्ष 2011 में बदल कर भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी कर दिया गया था। यह संस्थान 30 वर्षों से कार्यरत है और इसने अपने स्वयं के कैम्पस ए-5, सांस्थानिक क्षेत्र, सेक्टर-62, रारा 24 नोएडा (उत्तर प्रदेश) में दिनांक 1.10.2001 से कार्य करना शुरू किया था। अकादमी की संकल्पना और कार्यक्षेत्र के बारे में हाल ही में परिषद में विचार किया गया था और राजमार्ग इंजीनियरी के विभिन्न क्षेत्रों में उत्कृष्टता केन्द्र खोले जाने को उसमें शामिल किया गया।

6.3 व्यापक कार्यकलाप - यह अकादमी राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण प्रदान करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। असईएचई के कार्यकलाप निम्नलिखित हैं :-

- (क) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नवनियुक्त राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण देना।
- (ख) वरिष्ठ और मध्य स्तर के राजमार्ग अभियंताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन करना।
- (ग) वरिष्ठ स्तर के राजमार्ग अभियंताओं के लिए अल्पकालीन तकनीकी और प्रबंधन विकास पाठ्यक्रम।
- (घ) विशिष्ट क्षेत्रों में प्रशिक्षण और राजमार्ग क्षेत्र में नई प्रवृत्तियां।
- (ङ) स्वदेशी और विदेशी प्रतिभागियों के लिए प्रशिक्षण सामग्री, प्रशिक्षण मॉड्यूल का विकास।
- (च) पीपीपी, ईपीसी आदि के संबंध में अल्पकालिक पाठ्यक्रम/प्रबंधन विकास कार्यक्रम आयोजित करना, सड़क सुरक्षा जैसे क्षेत्रों में विशेषज्ञता विकसित करना और देश में सड़कों और राजमार्गों के संबंध में आयोजना/डिजाइन बनाना/निर्माण/प्रबंधन में अनुसंधान आयोजित करना।

6.4 राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान ने अपने प्रारंभ से 31 दिसंबर, 2014 तक 1076 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से भारत और विदेशों के सड़क विकास के कार्य में लगे 24830 राजमार्ग अभियंताओं और प्रशासकों को प्रशिक्षण प्रदान किया है। ये प्रतिभागी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, एनआरआरडीए, विभिन्न राज्य लोक निर्माण विभागों, सार्वजनिक क्षेत्र और निजी क्षेत्र के उपक्रमों से आते हैं।

वर्ष 2013-14 के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम

6.5 वर्ष 2013-14 (31 दिसंबर, 2013 तक) के दौरान अकादमी ने 58 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 1320 अभियंताओं ने भाग लिया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

6.5 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (भाराराप्रा) का गठन इसमें निहित अथवा केन्द्रीय सरकार द्वारा इसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन करने के लिए संसद के एक अधिनियम, अर्थात् भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 द्वारा किया गया था। इसने फरवरी, 1995 में काम करना प्रारम्भ कर दिया।

6.4 सम्पूर्ण अतिरिक्त बजटीय सहायता (बीओटी परियोजनाओं के संबंध में गैर सरकारी का हिस्सा) परिमाणात्मक सुपुर्दगियों/ प्रत्याशित भौतिक आउटपुट सहित वित्तीय परिव्ययों का विवरण अलग-अलग अध्यायों में स्पष्ट कर दिया गया है।

वर्ष 2013-14 (31 मार्च, 2014 तक) के दौरान कार्य निष्पादन

6.5 एन एच डी पी से संबंधित 22,473 कि.मी. का कार्य 31 मार्च, 2014 तक पूरा कर लिया गया था, जिसका अधिकांश भाग, जो 12,128 कि.मी. है, स्वर्णिम चतुर्भुज और एन एस ई डब्ल्यू (अधोलिखित तालिका) में आता है। एन एच डी पी को समय पर कार्य पूरा करने में आई बाधाओं में शामिल हैं भू-अधिग्रहण में विलम्ब, ढांचों को हटाना और उपयोगी वस्तुओं को अंतरित करना, कुछ राज्यों में कानून एवं व्यवस्था की समस्या और कुछ ठेकेदारों द्वारा कार्य को समय से पूरा न करना।

सारणी 6.29 एन एच ए आई परियोजनाओं की प्रगति: 31 मार्च, 2014 तक की स्थिति के अनुसार

क्र. सं.	एनएचडीपी घटक	कुल लंबाई (किमी)	पूर्ण हुई 4/6 लेन (किमी)	कार्यान्वयनाधीन		सौंपे जाने के लिए शेष सिविल निर्माण कार्य निर्माण कार्य (किमी)
				लंबाई (किमी)	ठेको की संख्या	
1.	स्वर्णिम चतुर्भुज	5846	5846	0	0	-
2.	उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम	7142	6282	443	46	417
3.	पत्तन सड़क संपर्क	380	377	3	1	0
4.	अन्य रारा	1754	1350	404	9	-
5.	एसएआरडीपी-एनई	388	88	23	1	277
6.	रारा 34	5.5	-	5.5	1	-
7.	एनएचडीपी चरण III	12109	6098	4326	86	1685
8.	एनएचडीपी चरण IV	20000	591	5711	56	13698
9.	एनएचडीपी चरण V	6500	1819	2262	28	2419
10.	एनएचडीपी चरण VII	700	22	19	2	659
	जोड़	54,824.5	22,473	13,196.5	230	19,155.00

वर्ष 2014-15 और उसके आगे लिए भावी परिदृश्य

6.6 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) चरण-I (स्वर्णिम चतुर्भुज) और एनएचडीपी चरण-II (एनएसईडब्ल्यू) की शुरुआत ग्यारहवीं पंचर्षीय योजना से पहले की गई थी, परन्तु उसे ग्यारहवीं योजना में कारगर ढंग से बनाया गया। एक छोटा भाग पूरा होने को बाकी है, और उन्हें बारहवीं योजना में पूरा कर दिया जाएगा। एनएचडीपी चरण-I और चरण-II में शामिल चल रहे कार्यों को पूरा करने के अलावा, वर्ष 2014-15 और उसके आगे निम्नलिखित परियोजनाओं पर कार्य किया गया जाएगा।

- * 12, 109 कि.मी. को 4-लेन का बनाना (साराविप चरण-III)
- * पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम
- * 20,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को पेव्ड शोल्डर सहित 2/4 लेन का बनाना (साराविप चरण-IV)। इसे राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार किए जाने के कारण बारहवीं योजना के दौरान भी बढ़ाया जा सकता है।
- * राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क (स्वर्णिम चतुर्भुज) के अधिक भारी भाग, कुछ चुनिंदा खंडों सहित, को छह लेन की सड़कों में परिवर्तित करके सुदृढ़ किया जाएगा। इनकी लम्बाई एनएचडीपी चरण-VI में 6500 कि.मी. होगी।
- * 1,000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों का विकास करना (साराविप चरण-VI)
- * रिंग रोडों, बाईपासों, ग्रेड सेपरेटर्स, सर्विस रोडों आदि का विकास करना (साराविप चरण- VII)

भौतिक लक्ष्यों का विवरण 2014-2015
राज्य लोक निर्माण विभागों के संबंध में

शीर्ष-योजनागत निर्माण कार्य

क्र.सं.	श्रेणी	भौतिक लक्ष्य
1.	एकल/मध्यवर्ती लेन को दो लेन का बनाना (किमी.)	785 किमी
2.	दो लेन के कमजोर पेवमेंट का सुदृढीकरण (उत्थापन) (किमी.)	835 किमी
3.	सड़क गुणता सुधार (किमी)	2060 किमी
4.	बाइपासों का निर्माण (संख्या)	6 सं.
5.	आरओबी के निर्माण सहित पुलों का निर्माण/मरम्मत (संख्या)	164 सं.
6.	चार और अधिक लेन चौड़ीकरण (किमी)	80 किमी
7.	अन्य	10 किमी

अनुलग्नक- II**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण****वित्तीय परिव्यय/लक्ष्यों का विवरण : 2014-15**

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	स्कीम/कार्यक्रम का नाम	कुल लक्ष्य
1	एनएचडीपी चरण-I (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	568.20
2	एनएचडीपी चरण-II (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	4633.55
3	एनएचडीपी चरण-III (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	16159.25
4	एनएचडीपी चरण-IV (पेल्ड शोल्डर सहित दो लेन में चौड़ीकरण और सुदृढीकरण)	14368.71
5	एनएचडीपी चरण-V (स्वर्णिम चतुर्भुज और अन्य चुनिंदा खंडों को 6 लेन बनाना)	10525.59
6	एनएचडीपी चरण-VI (एक्सप्रेसवे का विकास)	393.90
7	एनएचडीपी चरण-VII (रिंग रोड, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर सर्विस रोड आदि)	166.02
8	एसएआरडीपी-एनई	821.78
9	ब्याज और ऋण/उधारर की वापसी अदायगी तथा वार्षिकी के भुगतान का दायित्व	7869.29
जोड़		55506.29

अनुलग्नक-III			
सीमा सड़क विकास बोर्ड के लिए वार्षिक योजना के भौतिक और वित्तीय लक्ष्य 2014-15			
क्र.सं.	स्कीम/कार्यक्रम का नाम	भौतिक लक्ष्य (किमी/सं.)	वित्तीय लक्ष्य (करोड़ रुपए)
रारा (मूल) के अंतर्गत योजना निर्माण कार्य			
1	4/6 लेन में चौड़ीकरण	-	-
2.	कमजोर 2 लेन का सुदृढीकरण	28.84	35.71
3.	एकल/मध्यवर्ती लेन का 2 लेन में चौड़ीकरण	124.60	311.74
4.	बाइपास का निर्माण (सं.)	4.00	2.06
5.	बड़े पूल	17.00	62.90
6.	छोटे पूल	8.00	13.20
7.	आईआरक्यूपी	18.14	15.36
8.	आरओबी/आरयूबी	-	-
9.	पूलों का पुनःस्थापन	2	1.50
10.	विविध कार्य	-	7.50
	जोड़ वित्तीय परिव्यय		450.00
एसएआरडीपी-एनई			
1	4/6 लेन में चौड़ीकरण	-	-
2.	कमजोर 2 लेन का सुदृढीकरण	19.67	63.55
3.	एकल/मध्यवर्ती लेन का 2 लेन में चौड़ीकरण	128.10	379.30
4.	बाइपास का निर्माण (सं.)	-	-
5.	बड़े पूल	5	26.00
6.	छोटे पूल	5	8.75
7.	आईआरक्यूपी	2.70	2.00
8.	आरओबी/आरयूबी		-
9.	पूलों का पुनःस्थापन		-
10.	विविध कार्य		20.40
	जोड़ वित्तीय परिव्यय		500.00
सामरिक सड़कें			
1.	विविध कार्य		65.00
अनुरक्षण और मरम्मत			
1.	आवधिक नवीकरण	1366.66	105.00

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण
समेकित भौतिक और वित्तीय परिव्यय तथा निष्कर्ष/लक्ष्य 2012-13 को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	स्कीम/कार्यक्रम का नाम	परिव्यय (प्राक्कलित व्यय) - 2012-13 (करोड़ रुपए)		पूर्ण हुए/सौंपे जाने के लिए	वितरण योग्य (किमी)	
		लक्ष्य	उपलब्धि		लक्ष्य	उपलब्धि
1	एनएचडीपी चरण-I	633.11	363.53	पूर्ण हुए	41.00	27.30
2	एनएचडीपी चरण-II	5285.29	6390.53	पूर्ण हुए	245.00	192.77
				सौंपे जाने के लिए		
3	एनएचडीपी चरण-III	19691.7 3	15829.28	पूर्ण हुए	1754.00	1503.65
				सौंपे जाने के लिए	153.00	153.00
4	एनएचडीपी चरण-IV	7325.76	2330.71	पूर्ण हुए	155.00	178.55
				सौंपे जाने के लिए	6298.00	809.00
5	एनएचडीपी चरण-V	11684.4 3	4632.09	पूर्ण हुए	792.00	626.45
				सौंपे जाने के लिए	893.00	100.00
6	एनएचडीपी चरण-VI	238.00	12.54	पूर्ण हुए	0.00	0.00
				सौंपे जाने के लिए		
7	एनएचडीपी चरण-VII	254.20	289.39	पूर्ण हुए	13.00	63.50
				सौंपे जाने के लिए		
6	एसएआरडीपी-एनई	764.56	269.23	पूर्ण हुए	0.00	252.62
				सौंपे जाने के लिए	1182.00	54.00
8	ब्याज और ऋण/उधार की वापसी अदायगी तथा वार्षिकी के भुगतान का दायित्व	4268.42	3063.46	पूर्ण हुए		
				सौंपे जाने के लिए		
	जोड़	50145.5 0	33180.76	पूर्ण हुए	3000.00	2844.87
				सौंपे जाने के लिए	9500.00	1116.00

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण
समेकित भौतिक और वित्तीय परिव्यय तथा निष्कर्ष/लक्ष्य 2013-14 को दर्शाने वाला
विवरण
(विवरण दिसम्बर, 2013 तक)

क्र.सं.	स्कीम/कार्यक्रम का नाम	परिव्यय (प्राक्कलित व्यय) - 2012-13 (करोड़ रुपए)		पूर्ण हुए/सौंपे जाने के लिए	गणनीय लक्ष्य (किमी में)	
		लक्ष्य	उपलब्धि		लक्ष्य	उपलब्धि
1	एनएचडीपी चरण-I	646.34	1052.20	पूर्ण हुए	12.00	3.00
	एनएचडीपी चरण-II			पूर्ण हुए		
2	एनएचडीपी चरण-III	4586.17	3881.56	सौंपे जाने के लिए	175.28	66.01
				पूर्ण हुए	175.00	20.00
3	एनएचडीपी चरण-IV	19108.95	12769.67	सौंपे जाने के लिए	1180.92	530.52
				पूर्ण हुए	359.00	0.00
4	एनएचडीपी चरण-V	11849.29	2832.52	सौंपे जाने के लिए	341.73	206.50
				पूर्ण हुए	2988.00	647.00
5	एनएचडीपी चरण-VI	8327.62	5332.44	सौंपे जाने के लिए	502.72	243.71
				पूर्ण हुए	123.00	123.00
6	एनएचडीपी चरण-VII	555.52	33.77	सौंपे जाने के लिए	0.00	0.00
				पूर्ण हुए		
7	एसएआरडीपी-एनई	222.80	215.50	सौंपे जाने के लिए	1.44	0.00
				पूर्ण हुए		
8	ब्याज और ऋण/उधार की वापसी	1120.22	391.60	सौंपे जाने के लिए	286.16	192.89
				पूर्ण हुए	383.00	69.00

	अदायगी तथा वार्षिकी के भुगतान का दायित्व					
9		3603.60	2644.25	सौंपे जाने के लिए		
		जोड़	29153.51	पूर्ण हुए	पूर्ण हुए	1242.63
				सौंपे जाने के लिए	सौंपे जाने के लिए	859.00

**सड़क परिवहन
वर्ष 2014-15 के लिए लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट**

अनुलग्नक VI

(करोड़ रु.)

क्रम सं.	योजना/कार्यक्रम का नाम	लक्ष्य/परिणाम	परिव्यय 2014-15 (प्रस्तावित)	मानात्मक लक्ष्य/भौतिक उपलब्धियां	अनुमानित परिणाम	प्रक्रियाएं/ समय सीमा
1.	सड़क सुरक्षा					
	i) असंगठित क्षेत्र में चालकों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण तथा मानव संसाधन विकास	गैर-सरकारी संगठनों/संस्थानों के माध्यम से असंगठित क्षेत्र के भारी मोटर वाहन चालकों को प्रशिक्षण प्रदान करना और राज्य परिवहन मंत्रालय के कार्मिकों को प्रशिक्षण प्रदान करना ।	15.00	प्रशिक्षित किए जाने वाले चालकों की संख्या और राज्य परिवहन विभाग/मंत्रालय के अधिकारियों के लिए चलाए जाने वाले प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों की संख्या ।	(i) लगभग 35,000 भारी मोटर वाहन चालकों को प्रशिक्षित किया जाना है । (ii) 4 नए आईडीटीआर संस्वीकृत किए जाएंगे । (iii) परिवहन/यातायात विभाग के अधिकारियों के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाएंगे ।	वार्षिक
	ii) प्रचार उपाय तथा जागरूकता अभियान	रेडियो, टेलीविजन तथा प्रिंट मीडिया के माध्यम से प्रचार अभियान चलाकर जन-जागरूकता पैदा करना ।	42.00	प्रसारित की जाने वाली वीडियो झलकियां तथा रेडियो झलकियों की संख्या ।	15000 वीडियो झलकियां तथा 25000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगी । सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए विभिन्न हितधारियों को सड़क सुरक्षा सामग्री भी भेजी जाएगी ।	वार्षिक
	iii) सड़क सुरक्षा उपस्कर तथा प्रदूषण जांच व	राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को इन्टरसेप्टरों तथा प्रदूषण परीक्षण उपस्करों जैसे सड़क	05.00	बहुउद्देशीय यातायात वाहन (एमटीवी) उपलब्ध कराए जाने की स्कीम	200 ब्रेथ एनालाइजरों का प्रापण किया	वार्षिक

	नियंत्रण	सुरक्षा उपस्कर प्रदान करना ।		को बंद कर दिया गया है तथा इसके स्थान पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को गति सूचक रडार और ब्रेथ एनालाइज़र आदि जैसे विभिन्न यातायात प्रवर्तन उपकरण उपलब्ध कराए जाने का प्रस्ताव है ।	जाएगा । 600 प्रदूषण जांच उपस्कर अर्थात् 300 स्मोक मीटरों और 300 गैस एनालाइज़रों का प्रापण किया जाएगा ।	
	iv) राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना	राज्य सरकारों/गैर सरकारी संगठनों को क्रेन और एम्बुलेंस प्रदान करना । इसका प्रमुख उद्देश्य, सड़क दुर्घटना पीड़ित को उचित समय के अंदर चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराना है ताकि जीवन बचाया जा सके और दुर्घटनास्थल को क्लियर/निर्बाध करना ताकि यातायात सुगम बना रहे । सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने प्रायोगिक परियोजना शुरू की है जिसके अंतर्गत दुर्घटना पीड़ितों को नकदी रहित उपचार प्रदान किया जाएगा, यह एक ऐसी पहल है जो देश में घातकताओं की उच्च दर को नीचे लाएगी । वर्ष 2013-14 के लिए दो प्रायोगिक परियोजनाएं परिकल्पित की गई हैं । वर्ष 2014-15 में दो और परियोजनाएं शुरू की जाएंगी ।	25.00	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/गैर सरकारी संगठनों को उपलब्ध कराई जाने वाली क्रेनों और एम्बुलेंसों की संख्या सड़क दुर्घटनाओं में घातकताओं की निम्न दर ।	40 उन्नत जीवन रक्षक एंबुलेंसों के प्रापण के लिए । 25 दस टन क्रेनों और 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का प्रापण । सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी रहित उपचार के लिए दो नए प्रस्ताव (प्रायोगिक परियोजनाएं): (i) रारा-33 का रांची-महुलिया खंड और (ii) रारा-8 का मुंबई - बड़ोदरा खंड शुरू किए जाने प्रस्तावित हैं ।	वार्षिक
2.	राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क					
	i) कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस	मोटर वाहन पंजीकरण, चालक लाइसेंस आदि संबंधी मानकीकृत अद्यतन सूचना तैयार करना और सभी आरटीओ/एसटीए की नेटवर्किंग	12.00	मात्रात्मक लक्ष्य नहीं दर्शाए जा सकते हैं ।	प्रवर्तन और विभिन्न अन्य प्रयोजनों के लिए ड्राइविंग लाइसेंसों के राष्ट्रीय रजिस्टर और राज्यीय	वार्षिक

		करना । सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित अध्ययन/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं शुरु करना/सौंपना ।			रजिस्टर को पूरा करना । सड़क परिवहन के प्रमुख मुद्दों में 10 अध्ययन शुरु किए जाने हैं ।	
3.	ट्रांसपोर्ट हब की स्थापना सहित निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र की स्थापना ।	निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र की स्थापना करना और सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से प्रायोगिक परियोजना के रूप में ट्रांसपोर्ट हब की स्थापना । ट्रांसपोर्ट हब	30.00	संस्वीकृत किए जाने वाले केन्द्रों की संख्या ।	5 नए निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं । पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों के लिए उपस्करों का प्रापण । पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों के लिए प्रचालन व्यय । परिवहन की सड़क सुरक्षा और कार्यक्षमता के प्रवर्तन के लिए सड़कों पर सड़क अनुकूल वाहन । वर्ष 2012-13 के दौरान संस्वीकृत रेलमागारा (राजस्थान) में प्रायोगिक परियोजना को पूरा करना ।	वार्षिक
4.	जीपीएस/जीएसएम आधारित वीटीएस, कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली, एएफसीएस, ईटीएम, इंटर कैश मोडाल किराया	सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना ।	20.00		राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 10 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं । दूसरी और तीसरी किस्त जारी करने	वार्षिक

	एकीकरण, पीआईएस आदि जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को प्रारंभ करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना ।				के लिए पूर्व वर्ष की प्रतिबद्ध जिम्मेदारी पर विचार किया जाना है ।	
5.	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन ।	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड स्थापित करना ।	01.00	इस स्तर पर मात्रात्मक रूप में नहीं दर्शाया जा सकता है ।	दिनांक 04.05.2010 को लोक सभा में राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड के सृजन के लिए एक विधेयक पेश किया गया था जिसे जांच के लिए विभाग संबंधी संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था ।	
			150.00			

2009-10 और 2010-11 के परिणामी बजट में दिए गए लक्ष्यों के संदर्भ में कार्य निष्पादन

योजना का नाम	लक्ष्य 2012-13	वर्ष 2012-13 में कार्य निष्पादन	लक्ष्य 2013-14	वर्ष 2013-14 में कार्य निष्पादन (दिसंबर, 2013 की स्थिति के अनुसार)
1 सड़क सुरक्षा				
असंगठित क्षेत्र में चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और प्रशिक्षण सहित मानव संसाधन विकास ।	असंगठित क्षेत्र में 1,00,000 एचएमवी चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाना है ।	16,000 एचएमवी चालकों को दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण के लिए संस्वीकृति आदेश जारी कर दिए गए हैं ।	लगभग 20,000 एचएमवी चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाएगा ।	41,500 एचएमवी चालकों को दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण देने के लिए संस्वीकृति आदेश जारी कर दिए गए हैं । अभी तक, लगभग 20,000 एचएमवी चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया है ।
	पीपीपी विधि पर 19 आईडीटीआर संस्वीकृत किए जाने हैं ।	आईडीटीआर की स्थापना के लिए योजना पुनर्संचित की जा रही है । तथापि, 11वीं योजना के दौरान संस्वीकृत आईडीटीआर के लिए सिविल निर्माण कार्य हेतु लगभग 9.00 करोड़ रु. जारी कर दिए गए हैं ।	3 नए आईडीटीआर संस्वीकृत किए जाएंगे ।	आईडीटीआर को स्थापित करने के लिए योजना पुनर्संचित कर दी गई है । व्यय विभाग और योजना आयोग की टिप्पणियां मांगने के लिए प्रारूप ईएफसी नोट परिचालित कर दिया गया है । तथापि, 11वीं योजना के दौरान संस्वीकृत आईडीटीआर के लिए सिविल निर्माण कार्य हेतु लगभग 9.65 करोड़ रु. जारी कर दिए गए हैं ।
	20 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने हैं ।	सीआईआरटी, एआरएआई, ईएससीआई और आईआईपी के माध्यम से राज्य परिवहन विभागों/यातायात विभागों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम संचालित करने हेतु 22 प्रशिक्षण कार्यक्रम किए गए । संस्वीकृत राशि का 10% जारी कर दिया गया है ।	25 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने हैं ।	राज्यों के परिवहन/यातायात विभागों के कार्मिकों के लिए परिवहन, यातायात और नगर निगमों से संबंधित विभिन्न विषयों पर 34 प्रशिक्षण कार्यक्रम संस्वीकृत किए गए हैं । 31.12.2013 तक, 26 प्रशिक्षण कार्यक्रम सफलतापूर्वक पूरे कर लिए गए हैं । शेष 8 कार्यक्रम इस वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में पूरे कर लिए जाएंगे ।

<p>प्रचार उपाय तथा जागरूकता अभियान</p>	<p>20,000 वीडियो झलकियां तथा 10,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जानी हैं । इसके अलावा, सड़क सुरक्षा पर समाचार पत्रों में विज्ञापन भी दिए जाने हैं । राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के पुलिस/परिवहन विभागों, 15,000 स्कूलों आदि को प्रचार सामग्री वितरित की जानी हैं । एसएमएस, सिनेमा हाल, इंटरनेट, होर्डिंग आदि के माध्यम से विज्ञापन दिए जाने हैं ।</p>	<p>यह संभावना है कि सड़क सुरक्षा संबंधी लगभग 5,000 वीडियो झलकियां दूरदर्शन और चुनिंदा निजी टीवी चैनलों पर प्रसारित की जाएंगी । लगभग 10,000 रेडियो झलकियां आकाशवाणी, एफएम रेडियो पर प्रसारित की जाएंगी । इसके अलावा, सड़क सुरक्षा सामग्री भी प्रकाशित की जाएंगी और इसकी आपूर्ति की जाएगी ।</p>	<p>5,000 वीडियो झलकियां तथा 10,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगी ।</p>	<p>सड़क सुरक्षा संबंधी लगभग 2,000 वीडियो झलकियां दूरदर्शन और चुनिंदा निजी टीवी चैनलों पर प्रसारित की गई हैं । लगभग 5,000 रेडियो झलकियां आकाशवाणी, एफएम रेडियो पर प्रसारित की गई हैं । इसके अलावा, राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारियों को भेजने के लिए सड़क सुरक्षा सामग्री भी प्रकाशित की जा रही है ।</p>
<p>सड़क सुरक्षा उपस्कर और प्रदूषण जांच व नियंत्रण</p>	<p>300 स्मोक मीटर और 300 गैस एनालाइजर अर्थात् प्रदूषण जांच उपस्कर संस्वीकृत किए जाने हैं । 50 इन्टरसेप्टर मंजूर किए जाने हैं ।</p>	<p>(i) अतिरिक्त 50 प्रत्येक स्मोक मीटर और गैस एनालाइजर के प्रापण के लिए आदेश जारी किए गए । (ii) इन्टरसेप्टर और ब्रेथ एनालाइजर के लिए तकनीकी विशिष्टताओं को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका है । संयुक्त आयुक्त (यातायात), दिल्ली की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई है । समिति की दो बैठकें आयोजित की जा चुकी हैं । आशा है कि विशिष्टताओं को शीघ्र ही अंतिम रूप दे दिया जाएगा ।</p>	<p>200 ब्रेथ एनालाइजरों का प्रापण किया जाना है । 300 प्रत्येक स्मोक मीटर और गैस एनालाइजरों का प्रापण किया जाना है ।</p>	<p>200 ब्रेथ एनालाइजरों का प्रापण किया जाना है । डीजीएस एंड डी शीघ्र ही आपूर्तिकर्ता को सूचीबद्ध करने की प्रक्रिया में है । राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को 600 प्रदूषण जांच उपस्करों अर्थात् स्मोक मीटर और गैस एनालाइजर के प्रापण और आपूर्ति के लिए प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है । तथापि, वर्ष 2011-12 के दौरान अवाई किए गए अधिकतर प्रदूषण जांच उपस्करों को भेजा जा चुका है/संस्थापित किया जा चुका है/संचालित किया जा चुका है ।</p>

	राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना	40 क्रेनें, 70 एम्बुलेंस और छोटी/मध्यम आकार की 40 क्रेनें प्रदान की जानी हैं।	वर्ष 2010-11 के दौरान, 70 उन्नत जीवन रक्षक एंबुलेंसों के प्रापण के लिए निविदाएं जारी की गई थीं। अब आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने के पश्चात्, कार्य आदेश जारी कर दिया गया है। चयनित कंपनी एंबुलेंसों की आपूर्ति करने की प्रक्रिया में है। यह आशा है कि सभी 70 एंबुलेंसों की आपूर्ति 31 मार्च, 2013 से पहले कर दी जाएगी। 17 दस टन क्रेनों और पर्वतीय क्षेत्रों के लिए 20 छोटी रिकवरी क्रेनों के प्रापण के लिए प्रस्ताव सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए प्रस्तुताधीन है।	17 दस टन क्रेनों और 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का प्रापण प्रस्तावित है।	वर्ष 2010-11 के दौरान, 70 उन्नत जीवन रक्षक एंबुलेंसों के प्रापण के लिए निविदाएं जारी की गई थीं। अब आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने के पश्चात्, कार्य आदेश जारी कर दिया गया है। सूचीबद्ध फर्म ने सभी 70 एंबुलेंसों की आपूर्ति कर दी है। इन एंबुलेंसों की 90% अदायगी जारी कर दी गई है। अक्टूबर, 2013 में पर्वतीय क्षेत्रों के लिए 20 छोटी रिकवरी क्रेनों और 17 दस टन क्रेनों के प्रापण के लिए कार्य आदेश भी जारी कर दिया गया है। यह आशा है कि कार्य मार्च, 2014 तक पूरा कर लिया जाएगा।
2.	समस्त इंजीनियरी समाधान सहित कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन	2-3 अध्ययन/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं शुरू की जानी हैं।	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा पंजीकरण प्रमाणपत्रों और ड्राइविंग लाइसेंसों के लिए एप्लीकेशन आधारित स्मार्टकार्ड जारी किए जा रहे हैं। 35 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100% कंप्यूटीकरण प्राप्त कर लिया गया है। 986 कार्यालयों में से 985 परिवहन प्राधिकरण कार्यालयों का कंप्यूटीकरण हो चुका है।	शुरु की जाने वाली अध्ययन/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाओं की संख्या।	प्रवर्तन और विभिन्न अन्य एप्लीकेशनों के लिए ड्राइविंग लाइसेंसों के लिए राष्ट्रीय रजिस्टर और राज्यीय रजिस्टर को पूरा करने के संबंध में प्रतिबद्ध देयता पूरी करने के लिए एनआईसी को अभी तक 20.00 करोड़ रु. जारी किए जा चुके हैं। सड़क परिवहन क्षेत्र के प्रमुख विषयों में 10 अध्ययन शुरू किए जाने हैं।
3.	निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	19 केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं।	पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और अनुसंधान केन्द्र के लिए तकनीकी उपस्करों के प्रापण हेतु निविदाएं जारी की जा चुकी हैं। इसके अलावा, विभिन्न केंद्रों का सिविल निर्माण कार्य प्रगति में है।	3 निरीक्षण और अनुसंधान केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और अनुसंधान केन्द्र के लिए तकनीकी उपस्करों का प्रापण किया जाएगा।	निरीक्षण और अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने के लिए योजना पुनर्संचित की जा रही है। व्यय विभाग और योजना आयोग की टिप्पणियां मांगने के लिए प्रारूप ईएफसी नोट परिचालित कर दिया गया है। टिप्पणियों की प्रतीक्षा है। उपस्करों के प्रापण के लिए लिए कार्य सौंपने का पत्र (एलओए) जारी कर दिया गया है।

				सुरक्षा और कार्यक्षमता के प्रवर्तन के लिए सड़कों पर सड़क अनुकूल वाहन ।	। यह आशा है कि उपस्करों की आपूर्ति फरवरी, 2014 तक शुरू हो जाएगी । कम से कम दो केंद्र मार्च, 2014 तक चालू हो जाएंगे ।
4.	जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ करना	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 14 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं ।	लाभार्थी राज्यों से वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान संस्वीकृत परियोजनाओं के लिए उपयोग प्रमाणपत्र भेजने के लिए अनुरोध किया गया था ।	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 10 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं ।	केन्द्रीय सहायता प्रदान करने के लिए नार्थ-ईस्टर्न कर्नाटक रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन (एनईकेआरटीसी) और कदंबा ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन (केटीसी), गोवा से प्राप्त प्रस्ताव संस्वीकृत किए गए थे । जम्मू एंड कश्मीर स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन का एक प्रस्ताव मंत्रालय के विचाराधीन है । अन्य राज्य परिवहन उपक्रमों के साथ मामला उठाने बावजूद, अभी तक प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुए हैं । तथापि, लाभार्थी राज्यों जिनको वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान योजना के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता प्रदान की गई थी, से संस्वीकृत परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने और उपयोग प्रमाणपत्र भेजने का अनुरोध किया गया है । परिणामस्वरूप, केएसआरटीसी, टीएनडीएफसी, एचआरटीसी और केरल एसआरटीसी से प्राप्त उपयोग प्रमाणपत्रों के लिए दूसरी किस्त जारी कर दी गई थी ।
5.	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन		राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन किए जाने के लिए लोक सभा में एक विधेयक 4.5.2010 को प्रस्तुत किया गया था जिसे जांच के लिए विभागीय संसदीय स्थायी समिति को भेजा गया था । समिति ने 21.7.2010 को अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कर दी हैं । सरकार ने समिति की सिफारिशों की जांच की है और संसद के विचारार्थ	इस स्तर पर मात्रात्मक रूप में नहीं दर्शाया जा सकता है ।	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन किए जाने के लिए संसद में एक विधेयक 4.5.2010 को प्रस्तुत किया गया था जिसे जांच के लिए विभागीय संसदीय स्थायी समिति को भेजा गया था । समिति ने 21.7.2010 को सभापति, राज्य सभा को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है । समिति की सिफारिशों की जांच की है । मंत्रिमंडल के विचारार्थ प्रारूप नोट टिप्पणियों के लिए

			समिति की सिफारिशों की तर्ज पर कतिपय संशोधन सम्मिलित करने के लिए आवश्यक प्रक्रिया शुरू कर दी है ।		संबंधित विभागों को परिचालित कर दिया गया है ।
--	--	--	--	--	--