



सत्यमेव जयते

**भारत सरकार**

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय**

**परिणामी बजट**

**2015-16**

<b>विषय-वस्तु तालिका</b>		
<b>क्रम सं.</b>	<b>विवरण</b>	<b>पृष्ठ सं.</b>
1	कार्यकारी सारांश	1-2
2	अध्याय I - प्रस्तावना	3-6
3	अध्याय II - वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गत और अनुमानित बजट परिणाम के ब्यौरे	7-18
4	अध्याय III - मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव	19-26
5	अध्याय IV - वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान किए गए काय-निष्पादन की समीक्षा	27-32
6	अध्याय V - वित्तीय समीक्षा	33-36
7	अध्याय VI - मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले सांविधिक तथा स्वायत्त निकायों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा	37-40
8	अनुलग्नक	41-52

## 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 क्योंकि यद्यपि ये कुल सड़क नेटवर्क का मात्र 2 प्रतिशत हैं किंतु इन पर कुल सड़क यातायात का लगभग 40 प्रतिशत आवागमन 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 है और राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (एनएचआईडीसीएल) केन्द्र सरकार की एजेंसियों 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 उन्हें अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाए जाने की परिकल्पना है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सड़कों के विकास का मुख्य उद्देश्य बेहतर सड़क सतह, बेहतर सड़क ज्यामिति, बेहतर यातायात प्रबंधन और ध्यानाकर्षक सड़क-संकेत, विभाजित मार्ग, 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 2015-16 के दौरान 39,852.65 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से स्वतंत्र परियोजनाओं के रूप में 90 पुलों और 04 बाइपासों के निर्माण/पुनरुद्धार के साथ-साथ लगभग 6325 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 (एसएआरडीपी- एनई) 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 2015-16 के लिए एसएआरडीपी-एनई के लिए 4,000 करोड़ रु. का परिव्यय प्रस्तावित है।

(iv) सरकार ने देश के आठ राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, बिहार, झारखंड, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा 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 था। 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 2015-16 हेतु 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 ओडिशा में राज्यीय सड़कों की 600 किमी लंबाई में सुधार के लिए अनुमोदन प्रदान किया है। वर्ष 2015-16 के दौरान इस कॉरीडोर के विकास के लिए 100 करोड़ रुपए का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है।

(v) यह मंत्रालय, राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) में 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।

(vii) मंत्रालय का संबंध पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के संचलन हेतु व्यवस्थाएं करने के अलावा देश में सड़क परिवहन से जुड़ी व्यापक नीतियां और विनियम तैयार करने से है।

(viii) यह मंत्रालय, सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम स्तर पर लाने की दृष्टि से नीतियां तैयार करता है और कार्य-कलाप शुरू करता है। मंत्रालय द्वारा तैयार एवं प्रबंधित महत्वपूर्ण योजनाओं में शामिल हैं- प्रिन्ट एवं इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से जागरूकता अभियान चलाना, ड्राइविंग ट्रेनिंग एवं अनुसंधान संस्थान की स्थापना करना, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना (एनएचएआरएसएस) एवं असंगठित क्षेत्र में भारी वाणिज्यिक वाहनों के चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण संचालित करना, आदि।

(ix) सड़क परिवहन के क्षेत्र में सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने की दृष्टि से स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाणपत्र आदि जारी किए जाने संबंधी नियम पहले ही अधिसूचित कर दिए गए हैं। राज्य सरकारें भी इन्हें कार्यान्वित करने की प्रक्रिया में हैं। प्राप्त सूचना के अनुसार कुल 1184 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में से 1151 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों का कम्प्यूटरीकरण कर दिया गया है। राज्य की आवश्यकता के अनुसार मानक सॉफ्टवेयर का अनुकूलन सभी 36 राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों में पूरा कर लिया गया है और प्रत्येक राज्य/संघ राज्यक्षेत्र में कम से कम प्रायोगिक तौर पर यह सॉफ्टवेयर कार्य करने लगा है। 36 राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों में स्थित 994 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों परस्पर जोड़ दिया गया है। राष्ट्रीय रजिस्टर रिपोजीटरी में अब 16 करोड़ से अधिक वाहन अभिलेख और 6 करोड़ लाइसेंस अभिलेख उपलब्ध हैं।

\*\*\*\*\*

## 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 एक राज्य मंत्री भी हैं।

1.3 सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की सहायता के लिए महानिदेशक, (सड़क विकास) एवं विशेष सचिव, अपर महा-निदेशक, संयुक्त सचिव और मुख्य अभियंता, अधीक्षण अभियंता, कार्यकारी अभियंता, सहायक अभियंता, निदेशक, उप-सचिव, अवर सचिव स्तर के अधिकारी और अन्य अनुसचिवीय तथा तकनीकी अधिकारी हैं।

1.4 मंत्रालय के वित्त पक्ष की अगुवाई विशेष 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। विशेष सचिव एवं वित्त सलाहकार की सहायता के लिए एक निदेशक/उप सचिव (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 डेटा सहायता उपलब्ध कराते हैं।

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

#### सड़क पक्ष

1.8 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, 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 96,260 कि.मी. लंबाई में से 54,660 कि.मी. लंबाई राज्य लोक निर्माण विभागों (राज्य पीडब्ल्यूडी)/एनएचआईडीसीएल के पास, 32,197 किमी. लंबाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के पास तथा 4024 किलोमीटर लंबाई सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) के पास है, शेष 5379 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 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 केन्द्रीय 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) केन्द्रीय 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/पुनरुद्धार, बाइपासों के निर्माण और सड़क गुणता सुधार के कार्यों 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 केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000, के तहत केन्द्रीय 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 में 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 सड़कें, सड़क परिवहन, पुल, यातायात और परिवहन अभियांत्रिकी आदि आते हैं। अनुसंधान कार्य विभिन्न प्रतिष्ठित 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, सड़क परियोजनाओं के निर्माण में प्रयोग किए जाने के लिए ऐसी नई सामग्री एवं तकनीकों का आकलन एवं सिफारिश करता है, जिनमें प्राकृतिक संसाधनों का न्यूनतम प्रयोग किया जाता हो। सड़क सुरक्षा में सुधार, असुरक्षित प्रयोक्ताओं तथा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की सुरक्षा में सुधार का कार्य भी किया जा रहा है।

### **सड़क परिवहन**

1.17 मंत्रालय का सड़क परिवहन प्रभाग, पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के संचलन की व्यवस्था करने के अतिरिक्त देश में सड़क परिवहन के विनियमन से संबंधित व्यापक नीतियां और विनियम तैयार करने के लिए जिम्मेदार है। सड़क परिवहन प्रभाग के सर्वाधिक महत्वपूर्ण एवं चुनौतीपूर्ण कार्यों में से एक है- देश में सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार लाना। निम्नलिखित अधिनियमों/नियमों जिनमें मोटर वाहनों तथा राज्य सड़क परिवहन निगमों से जुड़ी नीतियां समाविष्ट हैं, का प्रशासन मंत्रालय के सड़क परिवहन प्रभाग द्वारा किया जा रहा है-

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988
- केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989
- सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950
- सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007 (जिसे कैरियर्स एक्ट, 1865 को रद्द करके बनाया गया है)

1.18 सड़क परिवहन क्षेत्र के लिए नीतियां तैयार करने के अलावा यह प्रभाग केन्द्रीय सड़क क्षेत्र की कुछ योजनाओं के प्रशासन के लिए भी जिम्मेदार है। इन योजनाओं का संबंध मानव संसाधन विकास से है जिसमें राज्य परिवहन/यातायात विभाग और नगर निगम के कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाना, असंगठित क्षेत्र के भारी वाणिज्यिक वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण, सड़क सुरक्षा के बारे में प्रचार-प्रसार उपाय करना और जागरूकता अभियान चलाना, राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण परीक्षण उपकरण उपलब्ध कराना, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना संचालित करना, आदर्श चालक एवं अनुसंधान संस्थान तथा निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों की स्थापना करना, देश में सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा के लिए योजना बनाना, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड का गठन करना और परिवहन संकुल की स्थापना के लिए प्रायोगिक परियोजनाएं चलाना तथा सड़क दुर्घटना-पीड़ितों के लिए केशलैस योजना तैयार करना शामिल हैं।

1.19 यह मंत्रालय इलेक्ट्रॉनिक/प्रिन्ट मीडिया, आकाशवाणी, एफएम रेडियो के माध्यम से सड़क सुरक्षा के बारे में विभिन्न प्रचार/जागरूकता अभियान भी चलाता रहा है और इसमें सड़क सुरक्षा सप्ताह का आयोजन भी शामिल है। परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी का कार्यान्वयन तथा सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देने जैसे अन्य क्षेत्रों में मंत्रालय अपना काम करता रहा है। वर्तमान में मंत्रालय 'राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड' नामक एकनिष्ठ एजेंसी के गठन के प्रस्ताव पर सक्रियता से काम कर रहा है। यह बोर्ड देश में सड़क सुरक्षा कार्यकलापों पर नज़र रखेगा।

1.20 मंत्रालय से जुड़ी समस्त सार्वजनिक सूचना वैबसाइट पर उपलब्ध है और आरटीआई अधिनियम के अंतर्गत प्राप्त होने वाले सभी आवेदनों को तेजी से निपटाया जाता है। राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण की योजनाओं तथा चल रहे कार्यों के साथ-साथ बड़े निर्माण कार्यों के लिए सभी निविदाएं भी वैबसाइट पर प्रदर्शित की जाती हैं। फिर भी राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति के बारे में जनता को तत्समय सूचना उपलब्ध कराए जाने की दृष्टि से एक व्यापक प्रणाली तैयार की जा रही है।

\*\*\*\*

## अध्याय-II

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

#### 2.1 सड़क पक्ष

2.1.1 सड़क क्षेत्र में बड़े पैमाने पर निवेश की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए 12वीं योजना में 2,07,603.00 करोड़ रूपए का परिव्यय उपलब्ध कराया गया 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 सड़क क्षेत्र में विकास की दृष्टि से 2015-16 के लिए 82,547.15 करोड़ रूपए का वार्षिक परिव्यय उपलब्ध कराया गया है। विवरण इस प्रकार है:-

<i>मद</i>	<i>धनराशि (करोड़ रूपए में)</i>
क) सकल बजट सहायता (जिसमें ई ए पी 600 करोड़ रूपए है)	39,852.65
ख) आंतरिक और अतिरिक्त बजट संसाधन (आई ई बी आर)	42694.50
ग) कुल परिव्यय (क + ख)	82,547.15

#### 2.1.3 सड़क क्षेत्र के मुख्य घटक इस प्रकार हैं:-

		<i>(करोड़ रूपए में)</i>
<i>क्र.सं.</i>	<i>मद</i>	<i>2015-16</i>
1.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण "निवेश"*	22,920.09
2.	ई ए पी	600.00
3.	राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य (सारा (मूल), घरेलू यात्रा और मशीनरी सहित)	4211.56
4.	विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (इसमें कलादान बहुविध परिवहन परियोजना के लिए आबंटन शामिल है)।	4000.00
5.	अन्य प्रभार और सूचना प्रौद्योगिकी का विकास, अनुसंधान और विकास नियोजन अध्ययन तथा प्रशिक्षण जिसमें पेशेवर सेवाएं और प्रभारित व्यय शामिल है।	27.00
6.	केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीमें-केन्द्रीय सड़क निधि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए ई एंड आई	294.00
7.	सड़क संपर्क के विकास के लिए विशेष कार्यक्रम (नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग एवं राज्यीय सड़कें (आदिवासी उप-आयोजना के लिए 400 00.करोड़ रूपए सहित)	1,200.00
8.	विजयवाड़ा-रांची सड़क के लिए विशेष कार्यक्रम	100.00
9.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पथकर प्राप्तियों का प्रेषण	6,500.00
	<b>कुल</b>	<b>39,852.65</b>

2.1.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण एजेंसी आधार पर किया जा रहा है। वर्ष 2015-16 के लिए भौतिक और वित्तीय परिव्यय के ब्योरे **अनुलग्नक-I** में दिए गए हैं।

2.1.5 इसके अतिरिक्त, वर्ष 2015-16 के लिए एसएआरडीपी- एनई के लिए 4000 करोड़ रूपए और एलडब्ल्यूई स्कीम के लिए 1200 करोड़ रूपए के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। इन कार्यक्रमों के अंतर्गत वर्ष के दौरान क्रमशः 600 किमी. तथा 1000 किलोमीटर लम्बाई को पूरा करने का लक्ष्य है।

2.1.6 राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा उन सड़कों जो आर्थिक महत्व की हैं अथवा जिनसे अंतर-राज्य सड़क-संपर्क कायम होता है, का विकास करने के लिए वर्ष 2015-16 की योजना में 294.00 करोड़ रूपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

### अनुमानित 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 सैपरेशन, बाईपासों, 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 संचलन में बाधा आती है। विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार से देश के सभी हिस्सों को बेहतर सड़क संपर्क मिल सकेगा और साथ ही कार्गो का तीव्रतर आवागमन, वाहन प्रचालन लागत में कमी तथा ईंधन खपत में कमी भी घटित हो सकेगी। वित्त वर्ष 2015-16 के दौरान लगभग 6325 किमी लंबाई के राजमार्गों में सुधार के साथ-साथ 90 पुलों और 04 बाईपासों का निर्माण/पुनरुद्धार कार्य, स्वतंत्र परियोजनाओं के रूप में किया जाएगा और इन पर कुल 39,852.65 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत आएगी।

### 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 (मैदानी क्षेत्रों के लिए)
2.	सड़क गुणता सुधार कार्यक्रम (आईआरक्यूपी)	6 माह की अधिकतम अवधि तक 6 दिन/किमी			60 दिन (कठिन <sup>§</sup> क्षेत्रों के लिए)
3.	सुदृढीकरण (बिटूमिनस लेयर सहित)	12 माह की अधिकतम अवधि तक 12 दिन/किमी			60 दिन (मैदानी क्षेत्रों के लिए)
4.	चौड़ीकरण और सुदृढीकरण	18 माह की अधिकतम अवधि तक 18 दिन/किमी			75 दिन (कठिन क्षेत्रों के लिए)
5.	पहुंच मार्ग सहित छोटे पुल (स्वतंत्र संरचना)	(i) < 30 मी (ii) > 30 मी	कठिन क्षेत्रों के लिए 12 माह 18 माह	कठिन क्षेत्रों के लिए 18 माह 24 माह	2 माह (मैदानी क्षेत्रों के लिए) 3 माह (कठिन क्षेत्रों के लिए)
6.	पहुंच मार्ग सहित बड़े पुल (स्वतंत्र संरचना)	(i) 60 - 100 मी (ii) > 100 मी	मैदानी क्षेत्रों के लिए 24 माह 30 माह	कठिन क्षेत्रों के लिए 30 माह 36 माह	3 माह (मैदानी क्षेत्रों के लिए) 4 माह (कठिन क्षेत्रों के लिए)

<sup>§</sup> वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्र, पूर्वोत्तर के क्षेत्र और पर्वतीय क्षेत्र कठिन क्षेत्र हैं।

## 2.2 परिवहन पक्ष

2.2.1 परिवहन क्षेत्र के लिए वर्ष 2015-16 में 150 करोड़ रुपए का वार्षिक परिव्यय उपलब्ध कराया गया है। इसका विवरण इस प्रकार है-

(राशि करोड़ रुपए में)

1.	सड़क सुरक्षा	88
2.	समस्त इंजीनियरी समाधान सहित कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन	12
3.	निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्रों की स्थापना	30
4.	जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ करना	20
	<b>कुल जोड़</b>	<b>150</b>

देश के सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं और बालिकाओं की सुरक्षा के लिए 'निर्भय कोष' के अंतर्गत योजना को कार्यरूप देने के लिए वित्त मंत्रालय ने 653 करोड़ रुपए का परिव्यय तय किया है।

### 2.2.2 सड़क सुरक्षा

2.2.2.1 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 पर ध्यान, राष्ट्रीय राजमार्ग के डिजाइन चरण से ही दिया जाने लगता 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। इस दिशा में वर्ष 2015-16 के लिए 88 करोड़ रुपए का आबंटन किया जाना प्रस्तावित है।

2.2.2.2 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 के बारे में 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 संबंधित राज्यों के लिए सड़क सुरक्षा संबंधी कार्रवाई योजना तैयार करने के लिए सड़क सुरक्षा पर सम्मेलन/सेमिनार/कार्यशाला आदि का आयोजन। निगरानी तंत्र जैसे सड़क सुरक्षा बोर्ड अथवा सड़क सुरक्षा परिषद् का गठन करने का भी अनुरोध उनसे किया गया।
- ड.) की जा रही कार्रवाई की आवधिक समीक्षा करने और सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में सर्वोत्तम 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 शिक्षा बोर्ड द्वारा संचालित स्कूलों के पाठ्यक्रम में सड़क सुरक्षा शिक्षा सम्मिलित करने का परामर्श राज्य सरकारों को भी दिया गया है।
- छ) 13 राज्यों में प्रमुख 25 ब्लैक स्पॉटों जहां भारत में 90% सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, का अभिनिर्धारण। अधिकतर अभिनिर्धारित ब्लैक स्पॉटों के संबंध में लघुकालिक उपचारात्मक उपाय पूरे कर लिए गए हैं। लघुकालिक उपचारात्मक उपायों को लागू करने के प्रभाव का प्रबोधन, स्थानीय प्रशासन के सहयोग से किया जाएगा।
- ज) हमारी जनसंख्या का काफी बड़ा हिस्सा परिवहन के लिए साइकिलों पर निर्भर है। ये साइकिल सवार, सड़क प्रयोक्ताओं में से सर्वाधिक असुरक्षित प्रयोक्ता होते हैं और सड़क दुर्घटनाओं की चपेट में आने की दर इनमें काफी ऊंची होती है। प्रत्येक साइकिल पर उपयुक्त परावर्तक युक्तियां न लगी होने के कारण साइकिल सवार दूर से दिखाई नहीं देता है और मोटर वाहनों से उनके साथ दुर्घटना घटित हो जाने के सर्वाधिक महत्वपूर्ण कारणों में से एक है। साइकिलों पर परावर्ती युक्ति/परावर्ती टेप लगाए जाने के लिए न्यूनतम मानक बनाने का अपेक्षित काम मंत्रालय ने किया है। मंत्रालय ने उपभोक्ता मामले विभाग से यह अनुरोध किया है कि साइकिल विनिर्माताओं के आईएसओ मानकों का पालन अनिवार्य कर दिया जाए। मंत्रालय ने सभी राज्यों के मुख्य सचिवों से ये नियम बनाने का अनुरोध भी किया है कि साइकिलों पर ऐसे उपयुक्त परावर्तक लगाए गए होने चाहिए जो कि बीआईएस मानकों के अनुरूप हों।
- झ) राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड- आपाती परिचर्या संबंधी कार्यकारी समूह की सिफारिशों के आधार पर मंत्रालय ने एक विशेषज्ञ समूह गठित किया है जिसमें स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, एआएआई, एनएचएआई, जीवीके ईएमआरआई, अपोलो अस्पताल और राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के प्रतिनिधि शामिल किए गए हैं। इस समिति ने देश में विभिन्न प्रकार की एंबुलेंसों के लिए विस्तृत विनिर्देश तैयार करने के साथ-साथ 'राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड' भी बनाया है। विशेषज्ञ समिति ने राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड का मसौदा अनुमोदन के लिए मंत्रालय को सौंप भी दिया है। सीएमवीआर-टीएससी समिति ने 'राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड' को अनुमोदित कर दिया है। अब मंत्रालय इस कोड को केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के अंतर्गत अधिसूचित करने जा रहा है।
- ञ) टोल-फ्री राष्ट्रीय हेल्प लाइन स्थापित करना- निशुल्क राष्ट्रीय हैल्पलाइन की स्थापना से जुड़े मामले पर संस्तुतियां देने के लिए मंत्रालय ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा भारतीय

राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के सदस्यों वाली एक समिति का गठन किया था। समिति ने यह निर्णय लिया था कि निशुल्क राष्ट्रीय हैल्पलाइन स्थापित करने के काम में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को शामिल किया जाए और इसके लिए 'प्रस्ताव हेतु अनुरोध' को अंतिम रूप दिया। बाद में यह निर्णय लिया गया कि राष्ट्रीय हैल्पलाइन नम्बर से जुड़ा काम भारतीय राजमार्ग प्रबंधन कंपनी लिमिटेड (आईएचएमसीएल) को सौंप दिया जाए। आईएचएमसीएल ने इसके लिए निविदाएं आमंत्रित कीं लेकिन केवल एक निविदा ही प्राप्त हुई। अब 'प्रस्ताव हेतु अनुरोध' दस्तावेज को संशोधित करने का काम आईएचएमसीएल द्वारा किया जा रहा है।

- ट) राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन- लोक सभा में 4 मई, 2010 को एक विधेयक 'राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड' के सृजन के संबंध में पेश किया गया था जिसे विभाग से संबद्ध स्थायी संसदीय समिति के समक्ष जांच के लिए भेज दिया गया था। फिर भी, यह विधेयक 15वीं लोक सभा भंग हो जाने के परिणाम-स्वरूप व्यपगत हो गया है। अब मंत्रालय ने 'सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक-2014' को मसौदा तैयार कर लिया है। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड को इस विधेयक का हिस्सा बनाया गया है। साथ ही साथ, सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक, 2014 के संसद में लंबित रहने के कारण मंत्रालय, एक कार्यकारी आदेश के माध्यम से राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का गठन करने जा रहा है।

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

2.2.3.1 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। इसके अलावा, राज्य सरकारों के अधिकारियों को भी प्रशिक्षण प्रदान किया जाता है जिससे कि वे सड़क परिवहन के क्षेत्र में हो रहे विकास से अवगत रह सकें। ड्राइविंग प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थानों की स्थापना की योजना के उद्देश्य नीचे दिए जा रहे हैं-

- क. सभी राज्यों में आदर्श ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना करना।
- ख. प्रशिक्षकों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संचालित करना।
- ग. भारी मोटर वाहनों के चालन में प्रारंभिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संचालित करना।
- घ. हल्के मोटर वाहनों के चालन में प्रारंभिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संचालित करना।
- ङ. सेवारत वाहन-चालकों के लिए पुनश्चर्या एवं अभिमुखीकरण प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संचालित करना।
- च. खतरनाक/जोखिम वाले माल को ढोने वाले चालकों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संचालित करना और साथ ही औचक आवधिक मूल्यांकन करना।
- छ. चालकों में अपेक्षित व्यवहारगत/दृष्टिकोणगत परिवर्तन लाए जाने के संबंध में अनुसंधान कार्य करना।
- ज. स्कूली बच्चों तथा अन्य असुरक्षित समूहों के लिए सड़क सुरक्षा अभियान आयोजित करना।
- झ. आबंटित क्षेत्रों में क्षेत्रीय वाहन चालन प्रशिक्षण केन्द्रों का आवधिक संपरीक्षण एवं प्रत्यायन करना।

2.2.3.2 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकार ने देश में 10 नए चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान और 25 क्षेत्रीय चालन प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करने का भी निर्णय लिया है। वरीयता उन

राज्यों को दी जाएगी जिनमें अभी तक कोई चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान केन्द्र 10वीं एवं 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत नहीं हो सका है।

2.2.3.3 राष्ट्रीय स्तर के एक मानकीकृत चालन पाठ्यक्रम और वस्तुनिष्ठ मापदंडों पर आधारित परीक्षण पद्धति तैयार किए जाने की आवश्यकता है। चालन प्रशिक्षण स्कूलों के लिए बड़ी संख्या में अपेक्षित अनुदेशकों और प्रशिक्षकों को वाहन निर्माताओं जैसे अन्य हितधारियों के सहयोग से ख्यातिप्राप्त चालन प्रशिक्षण स्कूलों (आईडीटीआर) में प्रशिक्षित किया जा सकता है और इसका अभीष्ट उद्देश्य यह हो कि केन्द्रीय मोटर यान नियमावली के अंतर्गत चालक लाइसेंस के लिए आवेदन करने के लिए किसी प्रत्यायित चालन प्रशिक्षण स्कूल/संस्थान में प्रशिक्षण लेने की पूर्व-अर्हता आवश्यक कर दी जाए।

2.2.3.4 चालन प्रशिक्षण, ड्राइविंग स्कूलों के संपरीक्षण एवं श्रेणीकरण के सभी आयामों के समन्वय एवं मानकीकरण के लिए राष्ट्रीय स्तर की एक विनियामक एजेंसी स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। इसकी प्रस्तावित संरचना में तीन घटक शामिल होंगे-

(क) हल्के मोटर यान चालकों, भारी मोटर यान चालकों तथा विशेष मोटर यान चालकों को प्रारंभिक और पुनश्चर्या दोनों प्रकार के प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए सम्पूर्ण देश में स्थानीय चालन प्रशिक्षण स्कूल।

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

(ग) चालन प्रशिक्षण स्कूलों और अन्य डीटीआई और आईडीटीआर की संपरीक्षा और पर्यवेक्षण करने के लिए तथा प्रत्यायन कार्य के लिए राष्ट्रीय स्तर की एक विनियामक एजेंसी हो जिसके अंतर्गत सभी चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान एवं चालन प्रशिक्षण संस्थान आते हों और जिसका नेतृत्व प्रत्येक चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान एवं चालन प्रशिक्षण संस्थान बारी-बारी से करे।

2.2.3.5 12वीं योजना अवधि के अंत तक आईडीटीआर के पर्याप्त संख्या में ऐसे प्रशिक्षित अनुदेशकों को प्रत्यायित करने की आवश्यकता है जो चालन कौशल संबंधी परीक्षा वस्तुपरक ढंग से आयोजित करने के लिए आईडीटीआर और राज्य सरकारों द्वारा प्राधिकृत और प्रमाणित हों। सभी आईडीटीआर केवल प्रमाणित और लाइसेंस-प्राप्त प्रशिक्षकों को ही नियुक्त करेंगे और चालन स्कूलों की स्थापना के नियमों के अनुपालन स्तर के आधार पर, ड्राइविंग स्कूलों को ए, बी, सी, डी या ई के रूप में वर्गीकृत किया जाएगा।

## 2.2.4 राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम

इस स्कीम में, सड़क दुर्घटना होने के पश्चात सड़क दुर्घटना पीड़ितों को तत्काल चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने के लिए नजदीकी चिकित्सा सहायता केन्द्र ले जाने तथा राजमार्गों से क्षतिग्रस्त वाहन हटा कर उसे निर्बाध करने के तौर पर राहत एवं बचाव कार्य करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को क्रेन एवं एम्बुलेंस उपलब्ध कराने की योजना है। कैशलैस उपचार की योजना को तीन खंडों में लागू किया जा रहा है। ये तीन खंड अगले वर्ष भी जारी रखे जा सकते हैं। इसके अलावा मंत्रालय, सड़क दुर्घटना पीड़ितों के कैशलैस उपचार के लिए दो अन्य नए प्रस्ताव (प्रायोगिक परियोजनाएं) भी स्वीकार करेगा।

## 2.2.5 सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण परीक्षण व नियंत्रण उपस्कर

2.2.5.1 **सड़क सुरक्षा उपस्कर:** इस शीर्ष के अंतर्गत राज्यों को, सड़क सुरक्षा उपस्करों जैसे ब्रेथ एनालाइजर, बहुदेशीय यातायात विनियमन वाहन आदि के रूप में सहायता प्रदान की जाती है। वर्ष 2015-16 के दौरान, 200 ब्रेथ एनालाइजर प्रदान किए जाने प्रस्तावित हैं।

2.2.5.2 **प्रदूषण परीक्षण उपस्कर:** वाहन उत्सर्जन, पर्यावरण प्रदूषण का एक बड़ा स्रोत बन गया है। मोटर यान अधिनियम/नियमावली में इस समस्या पर काबू पाने के लिए कुछ नवप्रवर्तक प्रावधान किए गए हैं।

## 2.2.6 राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क

### 2.2.6.1 कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस

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 थी और यह परियोजना 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।

मोटर यान अधिनियम, 1988 और राज्य मोटर यान नियमों द्वारा यथा-अधिदेशित व्यावहारिकताओं को ग्रहण करने के लिए, सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की आवश्यकताओं के अनुकूल मूल उत्पाद में अनुकूलन की सुविधा के साथ 'वाहन' और 'सारथी' की परिकल्पना की गई थी। 'वाहन' और 'सारथी' को सफलता पूर्वक अनुकूलित कर लिया गया है और 33 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कार्यान्वित भी कर दिया 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 ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाणपत्र के लिए राष्ट्रीय डिजाइन संस्थान द्वारा डिजाइन किए गए स्मार्ट कार्ड की शुरुआत की गई थी। राज्यीय रजिस्ट्रों से आंकड़े राष्ट्रीय रजिस्टर में स्वतः आ जाएंगे। प्रवर्तन एजेंसियों और परिवहन विभागों को यह सुविधा प्रदान की जा रही है कि वे अपने पंजीकृत आधिकारिक मोबाइल फोनों से एनआईसी को एसएमएस भेजकर राष्ट्रीय रजिस्टर से पंजीकरण प्रमाणपत्रों/ड्राइविंग लाइसेंसों से ब्यौरा प्राप्त कर सकें।

1184 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में से 1151 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों को पहले ही कम्प्यूटरीकृत किया जा चुका है। राज्यों की जरूरतों के अनुसार सभी 36 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। 36 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 994 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों को परस्पर 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 वे पंजीकृत मोबाइल नम्बर से एसएमएस भेजकर, डिजिटाइज किए जा चुके सभी ड्राइविंग लाइसेंसों/पंजीकरण प्रमाणपत्रों का तत्काल सत्यापन कर सकेंगे। 16 करोड़ से अधिक वाहन अभिलेख और 6 करोड़ लाइसेंस अभिलेख अब राष्ट्रीय रजिस्टर रिपोजिटरी में उपलब्ध हैं।

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 की दृष्टि से ईपीसी, जेन-2, आईएसओ 18000-6सी मानकों पर आधारित 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 पर स्थापित 51 टोल प्लाजाओं पर इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण (ईटीसी) प्रणाली कार्यान्वित की जा रही है।

#### 2.2.6.2 डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का परिवहन अनुसंधान पक्ष सड़कों, सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा से जुड़ा डेटा, संग्रहीत, संकलित, विश्लेषित और संवितरित करता है। इस कार्य में मूलतः विभिन्न स्रोतों नामतः केन्द्र सरकार के मंत्रालयों और विभागों, राज्य सरकारों, संघ राज्यक्षेत्र प्रशासनों और सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की एजेंसियों से डेटा एकत्र करना होता है। इन स्रोतों से प्राप्त सूचना की सुसंगति और विश्वसनीयता की संवीक्षा, सत्यापन के बाद परिवहन क्षेत्र के महत्वपूर्ण पहलुओं से जुड़े वार्षिक प्रकाशनों में इनका संकलन एवं विश्लेषण किया जाता है। परिवहन अनुसंधान पक्ष नीति नियोजन, कार्यान्वयन एवं प्रबोधन प्रयोजनों के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विभिन्न पक्षों को डेटा इनपुट एवं आर्थिक विश्लेषण उपलब्ध कराने के तौर पर सहायता प्रदान करता है।

सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्रों के लिए परिवहन अनुसंधान पक्ष द्वारा किसी योजनागत अथवा गैर-योजनागत स्कीम को लागू नहीं किया जाता है।

2.2.8.4 सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्रों को शामिल करते हुए परिवहन अनुसंधान पक्ष द्वारा प्रकाशित प्रमुख प्रकाशन इस प्रकार हैं :-

##### (i) भारत में सड़क दुर्घटनाएं

(क) कैलेण्डर वर्ष के आधार पर संकलित उपर्युक्त प्रकाशन में, देश में सड़क दुर्घटना संबंधी विभिन्न पहलुओं के बारे में राज्यवार जानकारी, अन्तरराष्ट्रीय तुलनात्मक स्थितियां, और भारत सरकार द्वारा किए गए सड़क सुरक्षा उपायों के बारे में सूचना उपलब्ध कराई जाती है। इस प्रकाशन हेतु डेटा स्रोत होते हैं- सभी राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के पुलिस विभाग और दस लाख से अधिक की आबादी वाले नगर। आंकड़े, विशेष तौर पर तैयार किए गए “एशिया प्रशांत सड़क दुर्घटना डाटाबेस (एपीआरएडी)” के 19 मदों वाले फार्मेट में समेकित रूप में संग्रहीत, संकलित और परितुलित किए जाते हैं। ‘भारत में सड़क दुर्घटनाएं: 2013’ नामक नवीनतम प्रकाशन अगस्त, 2014 में जारी किया गया।

(ख) ब्लैक स्पॉट: ऐसे ब्लैक स्पॉट जहां दुर्घटनाएं बारंबार घटित होती हैं, पर होने वाली दुर्घटनाओं/मारे गए/घायल हुए व्यक्तियों के आंकड़े, सभी राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के पुलिस विभागों से संग्रहीत करने और इन स्थलों पर होने वाली सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाने की दिशा में

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के अधिकारियों द्वारा किए जाने वाले अल्प-कालिक एवं दीर्घ-कालिक उपचारात्मक उपायों के मूल्यांकन एवं प्रगति का प्रबोधन करने के कार्य में भी सड़क अनुसंधान पक्ष सक्रियता से जुड़ा हुआ है। इस दृष्टि से ऐसे 25 प्रमुख ब्लैक स्पॉट जिनका हिस्सा कुल सड़क दुर्घटनाओं में 85 प्रतिशत से अधिक का है, के आंकड़े 13 राज्यों से जुटाए गए। अब सड़क अनुसंधान पक्ष 35 राज्यों तथा संघ राज्यक्षेत्रों से, 10 या इससे अधिक घातक दुर्घटनाओं वाले ब्लैक स्पॉट के संबंध में डेटा संग्रहीत करने का काम कर रहा है।

**(ii) सड़क परिवहन वार्षिकी**

इस वार्षिक प्रकाशन में भिन्न-भिन्न मोटर परिवहन मापदंडों के बारे में राज्य-वार डेटा उपलब्ध कराया जाता है। इसमें विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों और देश में दस लाख से अधिक आबादी वाले नगरों के संबंध में कुल पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्या, मोटर वाहन करधान संरचना, लाइसेंसों और परमिटों तथा सड़क परिवहन से प्राप्त राजस्व आदि पर ध्यान केन्द्रित किया जाता है। इसमें आंकड़ों का संग्रहण विभिन्न राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के परिवहन विभागों से संदर्भ वर्ष के साथ-साथ पूर्ववर्ती वर्ष के संबंध में इस दृष्टि से किया जाता है कि यदि कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन आए हों तो उन पर ध्यान जा सके। इस प्रकाशन का नवीनतम अंक "सड़क परिवहन वार्षिकी 2011-12" नवंबर, 2013 में प्रकाशित किया गया था। बीआरएस के अगले अंक की सामग्री अभी संकलित की जा रही है।

**(iii) राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा**

यह प्रकाशन भारत के राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा प्रस्तुत करता है। वित्तीय वर्षों के संबंध में राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों से प्राप्त सूचना के आधार पर सभी राज्यों एवं संघ राज्यक्षेत्रों में बस-सुविधा की उपलब्धता और अन्य चुनिंदा देशों के साथ इस सुविधा की तुलना का विस्तृत ब्यौरा इस प्रकाशन के नवीनतम अंक में दिया जाता है। इसमें आंकड़ों का संग्रहण विभिन्न राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के परिवहन विभागों से संदर्भ वर्ष के साथ-साथ पूर्ववर्ती वर्ष के संबंध में इस दृष्टि से किया जाता है कि यदि कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन आए हों तो उन पर ध्यान जा सके। "राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का कार्य-निष्पादन" नामक प्रकाशन का नवीनतम अंक जिसमें 31 मार्च, 2014 तक की सूचना संकलित है, प्रकाशन के लिए तैयार है।

**(iv) भारत की आधारभूत सड़क सांख्यिकी**

इस प्रकाशन में देश के राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, शहरी और ग्रामीण सड़कों और परियोजना सड़कों सहित सड़क नेटवर्क संबंधी व्यापक सूचना राज्य-वार दी जाती है। इसके अलावा सड़कों के योजनागत परिव्यय तथा खर्च के बारे में सूचना तथा सड़क नेटवर्कों का अंतरराष्ट्रीय परितुलन भी इस प्रकाशन में दिया जाता है। पूरे देश, राज्यों/संघराज्यक्षेत्रों और स्थानीय निकायों में फैली लगभग 280 स्रोत एजेंसियों से आंकड़े संग्रहीत किए जाते हैं। आधारभूत सड़क सांख्यिकी का नवीनतम अंक दिसंबर, 2013 में प्रकाशित किया गया जिसमें 31 मार्च, 2012 तक के आंकड़े शामिल किए गए थे। बीआरएस के अगले अंक की सामग्री संकलित की जा रही है।

**2.2.7 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना**

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 59 के अधीन केन्द्र सरकार को यह अधिकार है कि वह विभिन्न श्रेणियों के मोटर वाहनों का कार्यकाल तय कर सकेगी। फिर भी अभी तक इस धारा को लागू नहीं

किया गया है। केवल पर्यटक परमिट और राष्ट्रीय परमिट के प्रयोजन के लिए ही, केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 82 एवं 88 के अंतर्गत, कतिपय श्रेणी के वाहनों के 'कार्यकाल' तय किए गए हैं। मंत्रालय का मत यह रहा है कि अच्छी देखभाल वाला अपेक्षाकृत पुराना वाहन भी, बिना देखभाल वाले अपेक्षाकृत नए वाहन से कम प्रदूषण फैला सकता है। कोई भी वाहन तब तक सड़क पर चलाया जा सकता है जब तक कि वह सुरक्षा, उत्सर्जन और उपयुक्तता मानकों के संदर्भ में केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 की अपेक्षाओं को पूरा करता रहे। देश की सामाजिक-आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखते हुए भी वाहनों का 'कार्यकाल' तय करना अभीष्ट नहीं होगा।

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 होती 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। आटोमेटिक निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र के एक माडल का डिजाइन तैयार किया गया और पायलट आधार पर 10 राज्यों आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और दिल्ली में ऐसा एक-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। 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र का सिविल निर्माण-कार्य चल रहा है। आशा है कि अगले तीन से चार महीने से इनमें से कुछ केन्द्र (4 से 6) चालू हो जाएंगे। वर्ष 2015-16 के दौरान इस स्कीम के अन्तर्गत 40.00 करोड़ रु. का आबंटन प्रस्तावित है।

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 का दायरा बढ़ाएगा। तथापि, भारी संख्या में इस्तेमालशुदा वाहनों की आवश्यकता को एक राज्य में एक केन्द्र मात्र से पूरा नहीं किया जा सकेगा। इसलिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अपने-अपने भागों में ऐसे अन्य आदर्श केन्द्र खोलने होंगे। इसके अलावा, ऐसे केन्द्रों की स्थापना और प्रचालन को व्यवहार्य व्यापारिक प्रस्ताव बनाने के लिए नियमों में परिवर्तन करने पर विचार किया जा रहा है।

#### **2.2.8. ग्लोबल पोजीशनिंग सिस्टम पर आधारित ऑटोमेटिक किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी की शुरुआत सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना:**

**2.2.8.1** 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% की दर से बढ़ रही है। इससे निजी वाहनों की संख्या में वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप भीड़-भाड़, प्रदूषण और दुर्घटनाओं जैसे प्रतिकूल परिणाम सामने आए हैं और साथ ही, इससे गरीब व्यक्ति परिवहन सेवाओं से वंचित होते जाते हैं। इस स्थिति को बदले जाने की आवश्यकता है। 11वीं पंचवर्षीय योजना में ग्लोबल पोजीशनिंग 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 के 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, ओडिशा, उत्तराखंड, आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, नगालैंड, सिक्किम, गोवा तथा जम्मू और कश्मीर नामक 17 राज्यों की 22 परियोजनाओं को ग्रामीण/मुफस्सिल क्षेत्रों को कवर करने वाली उनकी सड़क परिवहन सेवाओं में अद्यतन सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सुविधाएं शामिल करने के लिए वर्ष 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान केन्द्रीय सहायता संस्वीकृत की गई थी। वर्ष 2014-15 के दौरान राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों से प्राप्त एक या दो अन्य परियोजनाओं को संस्वीकृति दी जा सकती है क्योंकि उनके प्रक्रमण का काम अलग-अलग चरणों में चल रहा है।

#### **2.2.8.2 बीओटी आधार पर बस टर्मिनलों और बहु-विध ट्रांजिट टर्मिनलों का विकास:**

बीओटी आधार पर बस टर्मिनलों का विकास करने की एक नई योजना, इस शीर्ष के अंतर्गत शुरू की जा रही है। प्रस्तावित योजना के अंतर्गत एक ऐसा ढांचा उपलब्ध कराए जाने का लक्ष्य है जिसके द्वारा राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के 70 नगरों अर्थात् 40 लाख से अधिक की आबादी वाले 9 नगरों, 10 लाख से 40 लाख तक की आबादी वाले 44 नगरों और दस लाख से कम की आबादी वाले 17 राजधानी नगरों में 12वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान बीओटी आधार पर बस टर्मिनलों के विकास कार्य का दायरा बढ़ाया जाएगा। इस योजना की अनुमानित लागत 375 करोड़ रुपए है; परियोजना की कुल लागत का 75 प्रतिशत हिस्सा अर्थात् 281 करोड़ रुपए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय एवं संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्यक्षेत्रों द्वारा आपस में वहन किया जाएगा और शेष 25 प्रतिशत राशि, सफल निविदादाता द्वारा अदा की जाएगी। कुल परियोजना लागत के 75 प्रतिशत अर्थात् 281 करोड़ रुपए में से सड़क परिवहन मंत्रालय 80 प्रतिशत अर्थात् 235 करोड़ रुपए का वित्तपोषण करेगा और शेष राशि संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्यक्षेत्र द्वारा वित्तपोषित की जाएगी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा राज्यों/राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों/संघ राज्यक्षेत्रों की हिस्सेदारी इस योजना में क्रमशः 80 प्रतिशत और 20 प्रतिशत की होगी तथा पूर्वोक्त के क्षेत्रों/पर्वतीय क्षेत्रों में यह हिस्सेदारी क्रमशः 90 प्रतिशत एवं 10 प्रतिशत की होगी। इस योजना की पूरी लागत को सफल निविदादाताओं से धीरे-धीरे लिया जाएगा और ली जाने वाली इस राशि से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्यक्षेत्रों द्वारा खर्च की गई राशि की भरपाई की जाएगी। वर्ष 2015-16 के दौरान मंत्रालय का लक्ष्य इस योजना को 33 नगरों में लागू करने का है और इसके लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के आधार पर बस टर्मिनलों का काम शुरू करने में राज्य परिवहन विभागों/राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की सहायता हेतु इन नगरों में परियोजना विकास परामर्शदाता नियुक्त किए जाएंगे। इस योजना के लिए मानक परियोजना संदर्भ दस्तावेज तैयार करने की दृष्टि से भी परामर्शदाता नियुक्त किया जाएगा।

#### **2.2.9 देश में सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं और बालिकाओं की सुरक्षा के लिए 'निर्भय निधि' के अंतर्गत योजना का संचालन शुरू करना**

इस योजना के कार्यान्वयन के लिए निधियां “निर्भय निधि” से वित्त मंत्रालय द्वारा प्रदान की जा रही हैं। देश में सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की योजना का अनुमोदन, मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति ने 02.01.2014 को कर दिया था। इस योजना में यह परिकल्पना की गई है कि देश सार्वजनिक सड़क परिवहन में राष्ट्र स्तरीय वाहन सुरक्षा और ट्रेकिंग प्रणाली तथा नगर कमांड एंड कंट्रोल सेंटर की स्थापना की दृष्टि से जीपीएस/सीसीटीवी/पैनेल बटन संस्थापित किए जाएं। परियोजना के सुचारु कार्यान्वयन की दृष्टि से परियोजना प्रबंधन परामर्श उपलब्ध कराने हेतु सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मॉडल ट्रांजिट सिस्टम लि. (डीआईएमटीएस) की सेवाएं ली हैं। वर्तमान में इस योजना के अंतर्गत परियोजना तैयार करने का काम चल रहा है जिसके अंतर्गत निम्नलिखित कार्य-कलाप शुरू किए गए हैं-

- 09.09.2014 को आयोजित परियोजना संचालन समिति की बैठक में अवधारणा रिपोर्ट को अंतिम रूप दे दिया गया है।
- अंतिम परियोजना विश्लेषण रिपोर्ट को अंतिम रूप दिनांक 22.12.2014 को दे दिया गया है।
- जीपीएस के लिए विस्तृत विनिर्देश दस्तावेज और विस्तृत विनिर्देश दस्तावेज के मसौदे की जांच की जा रही है।
- राज्य समर्थन समझौते, केन्द्रीय मोटर यान संशोधन नियमावली के मसौदे और पूर्व-अर्हता अनुरोध दस्तावेज डीआईएमटीएस द्वारा तैयार किए जा रहे हैं।
- अवधारणा रिपोर्ट तथा प्रौद्योगिकी विश्लेषण रिपोर्ट सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की वैबसाइट पर प्रदर्शित की गई है।
- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अब लाभार्थी राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के साथ चरणबद्ध रूप में परामर्श शुरू कर दिया है जिससे कि उन्हें योजना का ब्यौरा सूचित किया जा सके और योजना को समय से लागू करने के लिए उनकी ओर से अपेक्षित कार्रवाई के बारे में बताया जा सके।

2015-2016 के लिए लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट अनुलग्नक-IV पर दिया गया है।

### **निगरानी तंत्र**

सड़क परिवहन क्षेत्र की योजनाओं पर निगरानी रखने के लिए एक अंतर्निहित तंत्र विद्यमान है। की गई कार्रवाई संबंधी अंतिम रिपोर्टें प्राप्त होने के बाद ही सड़क सुरक्षा योजना के अंतर्गत भुगतान राशि जारी की जाती है। आम जनता में सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने की योजनाओं का कार्यान्वयन श्रव्य एवं दृश्य प्रचार निदेशालय, आकाशवाणी, दूरदर्शन आदि जैसी सरकारी एजेंसियों द्वारा किया जाता 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।

\*\*\*\*

## अध्याय III

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

#### 3. सड़क क्षेत्र

##### 3.1 परियोजनाओं के कार्यान्वयन की पसंदीदा विधि

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

तब तक संसाधनों की उपलब्धता के अध्येक्षित सरकार द्वारा, कार्यान्वयन की पसंदीदा विधि के रूप में सार्वजनिक वित्तपोषण अथवा ईपीसी विधि का अनुसरण करने में ही समझदारी है। इसके परिणामस्वरूप, जब परियोजना सौंपे जाने की स्थिति सुधरेगी तब राजमार्ग निर्माण क्षेत्र अपनी खोई हुई गति को पुनः प्राप्त करेगा और इससे भी अधिक महत्वपूर्ण यह होगा कि वित्तीय तरलता इस क्षेत्र में तेजी से उपलब्ध होने लगेगी। जब बाजार परिपक्वता और स्थायित्व के एक निश्चित स्तर पर पहुंचेगा तब निजी क्षेत्र में भरोसा उपजता है और तब ही हम कार्यान्वयन की पसंदीदा विधि के रूप में धीरे धीरे वापस पीपीपी विधि, विशेष रूप से बीओटी (पथकर) विधि की ओर अग्रसर हो सकते हैं।

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

पहले, सार्वजनिक वित्तपोषण के माध्यम से कार्यान्वित सड़क खंडों के अनुरक्षण का काम, बजटीय संसाधनों से वित्तपोषित अल्पकालिक प्रचालन और अनुरक्षण ठेकों के माध्यम से पृथकतः 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 आगे लेन उन्नयन के लिए अर्ह होने की संभावना नहीं रखते, एक निश्चित अवधि (4 से 9 वर्ष) के लिए प्रचालन, अनुरक्षण और अंतरण (ओएमटी) आधार पर प्राइवेट एजेंसियों के माध्यम से किया जाता है चाहे वह सड़क खंड निजी वित्तपोषण से सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत बनाया गया हो या फिर सार्वजनिक वित्तपोषण द्वारा बनाया गया हो। इस नीति की मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित हैं :- राजमार्गों का परियोजना खंड एक नियत रियायत अवधि के लिए रियायतग्राही को सौंपा जाता है, वह रियायतग्राही, रियायत अवधि के दौरान घटना प्रबंधन सहित वार्षिक और आवधिक अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी होगा। रियायतग्राही सड़क प्रयोक्ताओं से प्रयोक्ता फीस अभिरोपित, संगृहीत 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 के प्रमुख कारण बाह्य घटक रहे हैं तथापि प्रतिकूल परिस्थितियों में इक्विटी की कमी के परिणामस्वरूप अन्यथा सक्षम अनेक परियोजनाओं में या तो कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हो रही या फिर सौंपी जा चुकी परियोजनाओं में ऋणदाता के साथ वित्तीय व्यवस्था नहीं हो पा रही है। इस क्षेत्र का पुनरुद्धार करने के लिए इस मंत्रालय ने वाणिज्यिक प्रचालन तारीख पर पहुंच चुकी परियोजनाओं में रियायतग्राही का सौहार्दपूर्ण प्रतिस्थापन सुकर करने के लिए एक नीति लागू की गई है।

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

प्रीमियम पर सौंपी गई 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 यह निश्चित है कि निविदाएं पुनः आमंत्रित किए जाने पर उच्च प्रीमियम की बोलियां प्राप्त नहीं होंगीं। तदनुसार यह निर्णय लिया गया है कि उद्धृत अग्रिम प्रीमियम का भुगतान करने में कठिनाई अनुभव करने वाले मौजूदा डेवलेपरों को संदेय कुल प्रीमियम के वर्तमान निवल मूल्य को ध्यान में रखते हुए रियायत अवधि के दौरान संदेय अपने उक्त प्रीमियम के भुगतान की समय-सारणी पुनः तय करने की अनुमति दे दी 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 हाथ पहले ही खींच 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 विवेकपूर्ण मानदंडों के अंतर्गत एक असुरक्षित ऋण माना जाता है। प्राधिकरण द्वारा दी गई गारंटी की सीमा तक के ऋण को सुरक्षित ऋण मानने के परिणामस्वरूप क्रेडिट में वृद्धि होगी।

### 3.6 परियोजना अनुवीक्षण गुप

रुकी हुई निवेश परियोजनाओं को पटरी पर लाने के लिए एक संस्थागत तंत्र स्थापित करने के विचार से सरकारी और निजी दोनों क्षेत्रों में, रुकी हुई परियोजनाओं पर सक्रियतापूर्वक कार्य 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 सकें। पीएमजी का उद्देश्य एक ऐसा संस्थागत तंत्र सृजित करने तथा संरचनाएं और पद्धतियां तैयार करने का है जो एक हजार करोड़ रुपए अथवा इससे अधिक की परियोजनाओं के प्रारंभ पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाले मुद्दों पर ध्यान दे और उनका समाधान करे। सीसीआई ने पीएमजी के लिए संयुक्त सचिव (राजमार्ग) को नोडल अधिकारी नामित किया।

### 3.7 पर्यावरण और वन स्वीकृति का सरलीकरण

सांविधिक स्वीकृति प्राप्त करने में सामान्य तौर पर लगने वाला समय

क्र. सं.	अपेक्षित स्वीकृति	सांविधिक प्राधिकारी	लगने वाला समय
1.	पर्यावरण स्वीकृति	पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली	12 से 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 का कारण बनने वाली अनेक बाधाओं की पहचान की गई है तथा 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।
- राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के सुदृढीकरण और चौड़ीकरण के संबंध में वन अधिकार अधिनियम (एफआरए) 2006 के अंतर्गत 'विशेष छूट' अथवा 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' विशेष तौर पर वन संरक्षण अधिनियम, 1980 के अंतर्गत संरक्षित वन भूमि के उपयोग को परिवर्तित किए जाने के संबंध में, प्रदान किया जाएगा।
- पहले पर्यावरण स्वीकृति वन स्वीकृति से संबद्ध थी जिसके परिणामस्वरूप वन भूमि से होकर गुजरने वाले परियोजना के छोटे भाग के लिए भी वन स्वीकृति प्राप्त किए जाने के बाद ही परियोजनाओं को प्रारंभ किया जा सकता था। अब राजमार्ग परियोजनाओं के लिए पर्यावरण स्वीकृति प्रदान किए जाने को वन स्वीकृति प्राप्त किए जाने से पृथक कर दिया गया है।

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

व्यय विभाग ने सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) अथवा उनकी अध्यक्षता में गठित व्यय वित्त समिति को यह अधिकार प्रत्यायोजित कर दिया है कि एक हजार करोड़ रु. तक की परियोजनाओं के मूल्यांकन के लिए वह सक्षम प्राधिकारी होंगे और 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 परिणामस्वरूप बड़ी मात्रा में ब्याज घटक सहित बहुत अधिक वित्तीय देनदारियां उत्पन्न हो गई हैं।

उपर्युक्त समस्या से निपटने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा एकबारगी समाधान के तौर पर त्रि-स्तरीय विवाद समाधान तंत्र, विशिष्ट रूप से इसकी पुराने मद दर संविदाओं के बारे में, संस्तुत और अनुमोदित किया गया है। सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के पश्चात् लंबित दावों/मुद्दों को समाधान समझौता समिति को भेजा जाएगा जिसमें अध्यक्ष, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा नामित तीन सीजीएम शामिल होंगे। समझौता समाधान समिति (एसएनसी) की संरचना मामला-दर-मामला आधार पर भिन्न-भिन्न हो सकती है। प्रारंभिक बातचीत उक्त एसएनसी द्वारा की जाएगी। प्रारंभिक बातचीत के पश्चात् मामले को स्वतंत्र समाधान सलाहकार समिति (आईएसएसी) के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। जिसमें उच्च न्यायालय का एक सेवानिवृत्त न्यायाधीश और दो अन्य सदस्य प्रशासन/वित्त में पर्याप्त अनुभव वाले होंगे। आईएसएसी के परामर्श से एसएनसी एकबारगी समाधान के लिए विस्तृत सिद्धांत और मार्ग-निर्देश तैयार करेगी। आईएसएसी की सिफारिशों को अनुमोदन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

इस प्रक्रिया को अपनाए जाने के बाद 65 संविदा पैकेजों से जुड़े विवादों का समाधान हुआ है। इन विवादों में लगभग 15,708 करोड़ रुपए की राशि फंसी हुई थी जिसका समाधान कुल 1,208 करोड़ रुपए में कर लिया गया है।

### 3.10 भूमि अधिग्रहण

भूमि अधिग्रहण में विलंब एक ऐसा मुख्य कारक है जिसके कारण राजमार्ग परियोजनाओं के समय पर कार्यान्वयन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इस संबंध में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के सामने आ रही मुख्य बाधाओं में शामिल हैं- क्षेत्र स्तर पर भूमि अधिग्रहण यूनितों/डीपीआर परामर्शदाताओं के पास अपर्याप्त जन-शक्ति, पंचायतों में नष्ट होने वाला समय, मार्गाधिकार को सीमा पत्थरों से चिन्हांकित न किया जाना, गलत/अद्यतन 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 रोके 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 की दृष्टि से नए खंडों के लिए राज्य स्तर पर विशेष भूमि अधिग्रहण यूनितें 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 उद्देश्य से निर्माण पूर्व कार्यकलापों का अनुवीक्षण करने, जन-सुविधाओं का स्थानांतरण, कानून और व्यवस्था, पुनर्वास और पुनर्स्थापन आदि कार्य तथा सभी निर्माण पूर्व कार्यकलापों में तेजी लाने के लिए मुख्य सचिव के अधीन उच्च शक्ति-प्राप्त समिति गठित की गई है। गुजरात, तमिलनाडु और दिल्ली को छोड़कर सभी राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों द्वारा राज्य सहायता करार पर हस्ताक्षर कर दिए गए हैं। इन राज्य सहायता करारों से यह सुनिश्चित होता है कि संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्यक्षेत्र प्रशासन से, निर्माण पूर्व मामलों में और रियायतग्राहियों/ठेकेदारों को भी परियोजनाओं के कार्यान्वयन से संबंधित किन्हीं मुद्दों जो कि राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में आते हैं, के समाधान में सहायता प्रदान करने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को स्पष्ट और विधिक रूप से टिकाऊ सहायता मिल जाती है

### 3.11 इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण पद्धति

#### (क) स्वचलित यातायात काउंटर तथा क्लासीफायर के प्रयोग से राष्ट्रीय राजमार्गों पर यातायात सर्वेक्षण

राजमार्गों के विकास और नियोजन के आवश्यक तत्वों में से एक तत्व है- यातायात डेटा। किसी राजमार्ग खंड में लेनों की संख्या, बीओटी (पथकर) और बीओटी (वार्षिकी) परियोजनाओं के लिए रियायत की अवधि, राजमार्गों पर सुविधाओं और वर्तमान एवं भावी विस्तारों के लिए भूमि अधिग्रहण के बारे में निर्णय यातायात की मात्रा पर निर्भर करता है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों अथवा स्वतंत्र एजेंसियों के माध्यम से भौतिक रूप से यातायात सर्वेक्षण कराकर यातायात डेटा संग्रहीत करने का परंपरागत तरीका, वैज्ञानिक तरीका नहीं होता और इसके मानकीकरण की आवश्यकता है। राजमार्ग परियोजनाओं, नियोजन एवं व्यवहार्यता के लिए सटीक यातायात सर्वेक्षण और प्राक्कलन प्राप्त करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों की संपूर्ण लंबाई पर यातायात सर्वेक्षण एटीसीसी का प्रयोग करते हुए किया जाएगा।

सभी पथकर प्लाजाओं पर ऐसी प्रणाली लगी होनी चाहिए जिससे कि पूरे देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की पूरी लंबाई पर यातायात सर्वेक्षण पूरा करने की दृष्टि से वाहन की श्रेणी और संयोजन की पहचान की जा सके। एटीसीसी संस्थापित किए जाने की दृष्टि से पूरे भारत में 1609 अवस्थानों का

अभिनिर्धारण किया गया है। यातायात सर्वेक्षण पूरा करने के लिए देश को 7 मंडलों में बांटा गया है। यातायात सर्वेक्षण प्रत्येक छह महीने में किया जाया करेगा। यातायात सर्वेक्षण पर निगरानी के लिए एक नियंत्रण कक्ष बनाया जाएगा। राजमार्गों परियोजनाओं, नियोजन एवं व्यवहार्यता के संबंध में वास्तविक प्राक्कलन तैयार करने में इससे सहायता मिलेगी। केन्द्रीय नियंत्रण कक्ष स्थापित कर दिया गया है और यातायात सर्वेक्षण प्रारंभ हो गया है।

#### **(ख) इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण प्रणाली**

बाधाओं को दूर करने और यातायात का निर्बाध संचलन सुनिश्चित करने के साथ-साथ अधिसूचित दूरों 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।

भारतीय राजमार्ग प्रबंधन कंपनी लि. (आईएचएमसीएल) और आईसीआईसीआई बैंक एवं ऐक्सिस बैंक के बीच इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण के लिए केन्द्रीय क्लियरिंग हाउस सेवाओं के संबंध में सेवा प्रदाता अनुबंध पर हस्ताक्षर हो गए हैं।

स्वर्णिम चतुर्भुज के दिल्ली-मुंबई स्कंध पर परस्पर प्रचालनीय ईटीसी सुविधा लागू कर दी गई है। वर्ष 2015 तक ईटीसी प्रणाली अखिल भारतीय आधार पर लागू कर दी जाएगी।

#### **(ग) गतिमान अवस्था में वजन लेने के लिए डब्ल्यूआईएम प्रणाली**

वाहनों में अतिभरवाई से न केवल राजमार्गों और उन सड़कों जिन पर ये यांत्रिक वाहन चलते हैं, की आर्थिक कार्य-अवधि पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है बल्कि इसके परिणामस्वरूप सुरक्षा के अपेक्षाकृत बड़े मुद्दे भी सामने आते हैं।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के उपबंधों को लागू करने और राष्ट्रीय राजमार्ग (शुल्क) नियमावली, 2008 को लागू करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर वे-इन-मोशन ब्रिज संस्थापित किए जाने हैं।

ऐसे आवश्यक कदम पहले ही उठाए जा चुके हैं जिससे कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्थित सभी पथकर प्लाजाओं पर यह प्रणाली लगाई जा सके।

#### **(घ) स्वचलित वाहन गणना एवं श्रेणीकरण (एवीसीसी) प्रणाली**

लेनों से होकर गुजरने वाले वाहनों की श्रेणी एवं गणना के लिए एवीसीसी प्रणाली लगाई जाती है और इसे पथकर संग्रहण के संपरीक्षण की युक्ति के रूप में प्रयुक्त किया जाता है। पथकर प्रबंधन प्रणाली पथकर संग्राहक द्वारा दर्ज की जाने वाली एवीसीसी श्रेणी एवं वर्गीकरण की जांच करती है। यदि इनमें परस्पर संगति नहीं होती तो लेन कैमरा संबंधित वाहन की डिजिटल छवि सहेजने के अलावा श्रेणी विसंगति संदेश का ब्यौरा, लेन-देन की संख्या और उसकी तारीख तथा समय के साथ-साथ लेन संख्या और पथकर संग्राहक का ब्यौरा भी सहेज लेगा। छवि तथा विसंगति सूचना पथकर

पर्यवेक्षण स्टाफ द्वारा आगे प्रक्रमण के लिए पर्यवेक्षण कंसोल में चली जाएगी। गणना एवं श्रेणीकरण संबंधी डेटा, दूरस्थ यंत्र से सीधे लिया जा सकता है।

सभी पथकर प्लाजाओं पर यह प्रणाली लागू किए जाने के संबंध में समस्त आवश्यक कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

### (ड) सीसीटीवी निगरानी प्रणाली

पथकर प्लाजाओं पर इंटरनेट प्रोटोकॉल आधारित सीसीटीवी सर्विलांस सिस्टम संस्थापित किया जाएगा। सीसीटीवी प्रणाली का प्रयोग लेन क्षेत्र तथा प्लाजा भवन क्षेत्र पर निगरानी रखने के लिए किया जाएगा। नियंत्रण केन्द्र में वीडियो मॉनीटरों/वीडियो पटल की व्यवस्था होगी ताकि सभी पथकर प्लाजाओं से प्राप्त वीडियो फीड का ऑनलाइन प्रबोधन किया जा सके।

यह प्रणाली सभी पथकर प्लाजाओं पर संस्थापित की जाएगी।

### 3.12 ई-गवर्नेंस पहलकदमी

शासन की विधि में पारदर्शिता लाने के लिए मंत्रालय ने कुछ पहलें की हैं जिनमें शामिल हैं- ऑनलाइन बिल भुगतान, ऑनलाइन पहुंच अनुमति, ओवरवेट कार्गो/ओवर डाइमेंशनल कार्गो के लिए वैब-आधारित अनुमोदन प्रणाली। इसके साथ ही मंत्रालय ने राष्ट्रीय परमिट को ऑनलाइन जारी किए जाने के लिए भी पहल की है।

### सड़क परिवहन क्षेत्र

#### 3.13 सड़क दुर्घटना-पीड़ितों के लिए नकदीरहित उपचार

इस मंत्रालय ने निम्नलिखित सड़क खंडों पर सड़क दुर्घटना-पीड़ितों के लिए नकदीरहित उपचार की प्रायोगिक परियोजना शुरू की है-

- i) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 का गुड़गांव - जयपुर खंड
- ii) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 का वदोदरा-मुंबई खंड
- iii) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 33 का रांची-रारगांव-महूलिया खंड।

गुड़गांव-जयपुर खंड और वदोदरा-मुंबई खंड पर प्रायोगिक परियोजनाओं को आईसीआईसीआई लॉबार्ड जनरल इंश्योरेंस कंपनी के सहयोग से और रांची-रारगांव-महूलिया खंड की परियोजना को इफको-टोकियो जनरल इन्श्यूरेंस कंपनी लिमिटेड के सहयोग से कार्यान्वित किया जा रहा है।

प्रायोगिक परियोजना के संपादन के लिए आईसीआईसीआई लॉबार्ड जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और इफको-टोकियो जनरल इंश्यूरेंस कंपनी लिमिटेड के साथ सहमति-पत्र पर हस्ताक्षर हो गए हैं। 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 होने वाली मौतों 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।

दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग के लिए टोल फ्री नंबर 1033 शुरू किया गया है। 24 घंटे सातों दिन काम करने वाला कॉल सेंटर दुर्घटनाओं की रिपोर्टें प्राप्त करेगा, नजदीकी एंबुलेंस तैनात करेगा और स्थानीय पुलिस प्राधिकारियों, अस्पताल और सड़क सुरक्षा स्वयं-सेवकों को सचेत करेगा। गुड़गांव-जयपुर खंड के मामले में 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। प्रायोगिक परियोजना से प्राप्त आंकड़ों का उपयोग सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी रहित उपचार के लिए अखिल भारतीय योजना बनाने में किया जाएगा।

### 3.14 परिवहन संकुल

सुरक्षित एवं कारगर सड़क परिवहन संचालन सुलभ बनाने के लिए परिवहन से संबंधित सभी सुविधाओं के समेकन हेतु सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने राजस्थान के राजसमंद जिले के रेलमाजरा में प्रायोगिक परियोजना के रूप में एक परिवहन संकुल 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 की संस्वीकृति प्रदान करेगा। इस परिवहन संकुल की स्थापना एवं उसका संचालन राजस्थान सरकार द्वारा गठित एक सोसायटी द्वारा किया जाएगा। इस सोसायटी का प्रमुख कलेक्टर होगा। यह सोसायटी इस संकुल को चलाने एवं उसका प्रबंधन करने के लिए सशक्त विपणन एवं पेशेवर सक्षम प्राधिकारियों को नियुक्त करेगी।

इस प्रायोगिक परियोजना से प्राप्त अनुभव के आधार पर इस सुविधा को इस विचार के साथ संपूर्ण देश में स्थापित किया जाएगा कि इससे परिवहन क्रियाकलाप, जो देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी हैं, सुकर हो सकेंगे।

उपर्युक्त पहलकदमियों के अतिरिक्त वर्ष 2015-16 के दौरान सड़क परिवहन क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य भी किए जाने का प्रस्ताव है:-

- (i) दो महीने की समय-सीमा के भीतर पर्यटक बसों और माल वाहनों [7.5 टन जीवीडब्ल्यू (सकल वाहन वजन)] के लिए राष्ट्रीय परमिट प्रणाली के संबंध में सिफारिश देने हेतु प्रधान सचिव (परिवहन), बिहार सरकार की अध्यक्षता में एक समिति का गठन मंत्रालय ने 05.02.2014 को किया है। इस समिति ने मालवाहक वाहनों के संबंध में अपनी सिफारिश दे दी है और उसकी जांच की जा रही है।
- (ii) परिवहन विकास परिषद् की 28.10.2014 को आयोजित 36वीं बैठक में निम्नलिखित निर्णय लिए गए-
  1. पर्यटक बसों के लिए अखिल भारतीय परमिट की अतिरिक्त प्रणाली, निम्नलिखित दरों पर वार्षिक समेकित परमिट शुल्क के भुगतान पर शुरू की जाएगी-
    - साधारण पर्यटक बसों के लिए 50,000 रुपए।
    - लक्जरी पर्यटक बसों के लिए 75,000 रुपए।

- सुपर लक्जरी पर्यटक बसों के लिए 1,00,000 रुपए।
- 2. पर्यटक बसों के लिए अखिल भारतीय परमिट की अतिरिक्त प्रणाली के सुगम कार्यान्वयन की दिशा में राज्य सरकारें और संघ राज्यक्षेत्र प्रशासन अपने तौर पर आवश्यक कार्रवाई करेंगे।
- 3. पथकर प्लाजाओं और सीमा जांच चौकियों द्वारा प्रौद्योगिकी के प्रयोग के बारे में गठित कार्यबल की सिफारिशों को सभी राज्य/संघ राज्यक्षेत्र एक वर्ष के अंदर अपना लेंगे।
- 4. राज्य सड़कों के संबंध में पथकर प्लाजाओं पर आरएफआईडी आधारित ईटीसी प्रणाली को लागू करने के लिए सभी राज्य सरकारें/संघ राज्यक्षेत्र तुरंत कदम उठाएंगे।
- 5. देश में सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की योजना के कार्यान्वयन के लिए सभी संबंधित राज्य सरकारें/संघ राज्यक्षेत्र, उनकी ओर से अपेक्षित सभी आवश्यक कदम तुरंत उठाएंगे।
- 6. भारत के 70 नगरों और कस्बों में उच्च गुणता वाले बस स्टेशनों के विकास के लिए सभी राज्य/संघ राज्यक्षेत्र पहलकदमी करेंगे।

\*\*\*\*\*

## अध्याय-IV

वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान कार्य निष्पादन की समीक्षा

सड़क पक्ष

योजना-वार भौतिक कार्य निष्पादन

4.1 राष्ट्रीय राजमार्ग :-

(आईईबीआर सहित करोड़ रु.)

2013-14 (योजना)		2014-15		2015-16 (योजना)
ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.
37,300	30,890	35,088	32,581.51	82,547.15

राष्ट्रीय राजमार्गों के संबंध में उपलब्धियां

क्रमांक	श्रेणी	2013-14	2014-15*
1.	रारा(मूल)		
	निर्माण (किमी)	1458	1141
	सड़क गुणता सुधार (किमी)	2495	1565
	बाईपास (संख्या)	4	6
	पुल/आरओबी/आरयूबी (संख्या)	76	55
2.	एनएचडीपी	1914	964
3.	एसएआरडीपी-एनई	363	110
4.	वामपंथी उग्रवाद प्रभावित	545	370
5.	एनएचआईआईपी	शून्य	10

\*दिसम्बर, 14 तक

4.2 अनुरक्षण और मरम्मत :-

(करोड़ रु. में)

2013-14				2014-15				2015-16
ब.प्रा.		सं.प्रा.		ब.प्रा.		सं.प्रा.		ब.प्रा.
योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	गैर योजना
-	1925.32	-	1849.15	-	2099.93*	-	2599.40*	2701.40

\*इसमें सीमा सड़क संगठन की निधियां भी शामिल हैं।

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 आज की तारीख तक 8415 करोड़ रु. की प्राक्कलित लागत पर 5469 किमी लंबाई के लिए विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत किया गया है जिसमें से 6566 करोड़ रु. की लागत पर 4908 किमी लंबाई का कार्य सौंप दिया गया है। 3299 किमी लंबाई के विकास का कार्य दिसंबर, 2014 तक पूरा हो गया है और अभी तक किया गया संचयी व्यय 4374 करोड़ रु. का है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत सड़कों का विकास कार्य मार्च, 2015 तक पूरा किया जाना निर्धारित है।

### **विजयवाड़ा-रांची मार्ग का विकास**

4.4 1622 किमी लंबे वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र विजयवाड़ा- रांची मार्ग में से, ओडिशा में पड़ने वाली तथा किसी भी केन्द्रीय अथवा राज्य स्कीम में असम्मिलित 600 किमी (निवल लंबाई 594 किमी) राज्य सड़कों के विकास का काम 4 नवंबर, 2010 को सरकार द्वारा 1200 करोड़ रु. की लागत पर अनुमोदित किया गया।

4.45 अब तक 594 किमी की कुल लंबाई में सभी 9 पैकेजों के लिए विस्तृत प्राक्कलन 1126 करोड़ रु. की प्राक्कलित लागत पर संस्वीकृत किया जा चुका है और उसे सौंपा जा चुका है। 163 किमी लंबाई का विकास कार्य 357 करोड़ रु. के संचयी व्यय पर दिसंबर, 2014 तक पूरा हो चुका है।

### **एसएआरडीपी-एनई**

4.6 पूर्वात्तर में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एसएआरडीपी-एनई), 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 :-

### **एसएआरडीपी-एनई का चरण 'क'**

4.7 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 सड़कों और अन्य सड़कों) 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 पीडब्ल्यूडी, बीआरओ और एनएचएआई जैसी विभिन्न एजेंसियों को सौंपा गया है। एसएआरडीपी-एनई के चरण 'क' के अंतर्गत अब तक 17,000 करोड़

रु. की लागत पर 2835 कि.मी. सड़कें (बीओटी (वार्षिकी) पर 112 कि.मी. सड़क सहित) संस्वीकृत/सौंपी जा चुकी हैं और शेष लंबाई 2015-16 के दौरान सौंपे जाने का लक्ष्य है। चरण 'क' के संस्वीकृत खंडों के पूरा होने की संभावित लक्ष्य तारीख मार्च 2017 है।

#### **सड़क और राजमार्गों का अरुणाचल प्रदेश पैकेज**

4.8 इस पैकेज के अंतर्गत हाईब्रिड बीओटी (वार्षिकी) आधार पर 776 कि.मी. सड़क खंड अनुमोदित किए गए थे। 775 कि.मी. (संशोधित लंबाई) की सभी चार परियोजनाओं के लिए 8374 करोड़ रु. की कुल परियोजना लागत (टीपीसी) पर सभी चार उप-परियोजनाओं के लिए टेंडर सौंप दिए गए हैं।

4.9 कुल 1543 कि.मी. लंबाई के सड़क खंड नकद ठेका आधार पर अनुमोदित किए गए हैं। इनमें से लगभग 585 कि.मी. लंबाई 3023 करोड़ रु. की लागत पर आज की तारीख तक संस्वीकृत की गई/सौंपी गई है।

4.10 11377 करोड़ रु. की लागत पर 1360 कि.मी. सड़क के लिए संस्वीकृति दी गई है। संपूर्ण अरुणाचल प्रदेश पैकेज को मार्च, 2017 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

#### **एसएआरडीपी-एनई का चरण 'ख'**

4.11 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 एसएआरडीपी- एनई के चरण 'ख' के अंतर्गत शामिल किया गया है। सरकार द्वारा चरण 'ख' का अनुमोदन केवल डीपीआर तैयार किए जाने के लिए किया गया है।

4.12 वर्ष 2014-15 के दौरान एसएआरडीपी-एनई के लिए 3,000 करोड़ रु. की राशि आबंटित की गई थी जिसमें से 31.12.2014 तक की स्थिति के अनुसार 1260 करोड़ रु. व्यय किए जा चुके हैं। 2 लेन मानक में कुल 110 कि.मी. सड़कें पूरी की जा चुकी हैं और पिछले वर्ष तक पूरी की चुकी सड़कों को मिलाकर कुल 1,625 किमी सड़कें अभी तक चरण 'क' और एसएआरडीपी-एनई के सड़कों और राजमार्गों के अरुणाचल प्रदेश पैकेज के अंतर्गत पूरी की जा चुकी हैं जब कि एसएआरडीपी-एनई के अंतर्गत कार्यान्वयन के लिए 6418 किमी सड़कों का अनुमोदन किया गया है।

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

4.13 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 सीआरएफ 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 है।

#### 4.14 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना :

4.14.1 भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों के उन्नयन और सुदृढीकरण के लिए बड़े कदम उठाए हैं। 31.12.2014 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की संपूर्ण स्थिति निम्नवत् है :-

#### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की संपूर्ण स्थिति

एनएचडीपी की स्थिति-31.12.2014 के अनुसार

क्र.सं.	एनएचडीपी घटक	कुल लंबाई (किमी)	पूर्ण हुई 4/6 लेन (किमी)	कार्यान्वयनाधीन		सिविल कार्य सौंपे जाने के लिए शेष (किमी)
				लंबाई (किमी)	ठेकों की संख्या	
1.	एनएचडीपी चरण I (स्वर्णिम चतुर्भुज, पत्तन सड़क संपर्क, अन्य)	7522*	7519	3	1	-
2.	उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम कॉरीडोर	6647	5836	441	45	370
3.	एनएचडीपी चरण III	12109	6352	4708	125	1049
4.	एनएचडीपी चरण IV	20000	907	7759	114	11334
5.	एनएचडीपी चरण V	6500	1973	2107	27	2420
6.	एनएचडीपी चरण VI	1000	0	0	0	1000
7.	एनएचडीपी चरण VII	700	22	19	1	659
	जोड़	54478	22609	15037	313	16832

\*चेन्नै-एन्नूर पत्तन संपर्क की दो परियोजनाएं (24 किमी) फिर से सौंपी गई हैं; ये दोनों परियोजनाएं चरण-1 के अंतर्गत अन्य परियोजनाओं (6 किमी) में मिला दी गई थीं। कुल लंबाई 24 किमी बढ़ गई है।

#### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तपोषण

4.14.2 सरकार के अनुमोदित अधिदेश के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (राराविका) और अन्य संबद्ध 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 हैं। प्राधिकरण की ऋण संबंधी जरूरतें, अपेक्षित संसाधनों तथा संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखकर निर्धारित की जाती 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) जिसमें शामिल हैं-

- i) संघीय बजट के माध्यम से आबंटित केन्द्रीय सड़क निधि (ईंधन पर लगाए गए उपकर में हिस्सा) के अंतर्गत समर्पित उपार्जन।
  - ii) अंतर्राष्ट्रीय संस्थाओं (विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, जेबीआईसी) द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं के संबंध में बाह्य सहायता जिसे संघीय बजट के माध्यम से आबंटित किया जाता है।
  - 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 नियोजित किया जाना और इसके बदले भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उसकी परियोजनाओं का विकास करने, अनुरक्षण करने और उसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों का प्रबंधन करने हेतु व्यय करने के लिए इसके बराबर की राशि जारी की जाती है।
- ख) सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) ढाँचे (फ्रेमवर्क) के अंतर्गत निजी वित्तपोषण
- i) निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण - पथकर/डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण - निजी एजेंसियों द्वारा निवेश तथा प्रयोक्ता शुल्क के उदग्रहण और उसके प्रतिधारण के माध्यम से अदायगी;
  - ii) बीओटी (वार्षिकी)- निजी एजेंसियों द्वारा निवेश; और
  - iii) विशेष प्रयोजन तंत्र (एसपीवी) - अन्य हितधारियों अर्थात् पत्तन न्यास आदि की अंशधारिता के साथ।
- ग) उपकर आबंटन 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-ऋण (आयकर अधिनियम की धारा 54 ईसी के अंतर्गत पूंजीगत लाभ कर छूट बांडों तथा कर मुक्त बांडों के जरिए जुटाई गई धनराशि सहित)।

4.14.3 एनएचडीपी के कार्यान्वयन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के वित्त का मुख्य स्रोत ईंधन उपकर है (सारणी नीचे दी गई 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 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को आबंटित किया जाता है। घरेलू बाजार से अतिरिक्त उधार लेने के लिए इस उपकर का सहारा लिया जाता है।

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

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तपोषण							
(करोड़ रुपए में)							
वर्ष	उपकर निधियां	पथकर जमा को वापस लगाया जाना	बाह्य सहायता (अनुदान)	बाह्य सहायता ऋण	उधार	अतिरिक्त बजटीय सहायता	निजी क्षेत्र की अनुमानित भागीदारी
1999-2000	1192	0	492	-	-	-	49.72
2000-01	1800	0	461	12	656.62	-	225.10
2001-02	2100	0	887	113	804.44	-	510.48
2002-03	2000	0	1202	301	5592.94	-	846.25
2003-04	1993	0	1159	290	-	-	1830.80
2004-05	1848	0	1239	361	-	50.00	1462.84
2005-06	3269.74	0	2350	600	1289.00	700.00	649.08
2006-07	6407.45	0	1582.5	395.5	1500.00	110.00	1578.28
2007-08	6541.06	0	1776	444	305.18	-	7062.40
2008-09	6972.47	0	1515.20	378.80	1630.74	-	8184.73
2009-10	7404.70	0	272.00	68.00	1153.63	-	8572.54
2010-11	8440.94	1623.00	320	80	2160.10	-	15354.37
2011-12*	6187.00	2692.89	-	-	12511.52*	320.01	25998.57
2012-13	6003.00	1777.00	-	-	1668.85	367.00	19886.52
2013-14**	6857.45	4770.00	-	-	7942.25	15.00	21155.47
2014-15***	6885.89	4086.00	-	-	2122.52	0	9718.78

\* इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रुप में 10,000 करोड़ रुपये शामिल हैं।  
\*\* इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रुप में 5,000 करोड़ रुपये शामिल हैं।  
\*\*\* आंकड़े 31.12.2014 तक के हैं।

#### 4.15 एनएचडीपी का भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन

4.15.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के संबंध में वर्ष 2014-15 के परिणामी बजट लक्ष्यों के मुकाबले कार्यनिष्पादन और 2015-16 के लिए परिव्यय अनुलग्नक-II और III पर दिए गए हैं।

#### 4.16 सड़क परिवहन

4.16.1 सड़क परिवहन के संबंध में वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के परिणामी बजट लक्ष्यों के मुकाबले कार्यनिष्पादन अनुलग्नक -V पर दिया गया है।

\*\*\*\*

## अध्याय V

### वित्तीय समीक्षा

5.1 सड़क और सड़क परिवहन के क्षेत्र के संबंध में वार्षिक योजना 2015-16 में 82,697.15 करोड़ रु. के सकल परिव्यय का प्रस्ताव निम्नानुसार है :-

क्षेत्र	बजटीय सहायता (प्रस्तावित)	आईईबीआर(प्रस्तावित)	कुल (करोड़ रु. में)
1	2	3	4
सड़क	39,852.65	42,694.50	82,547.15
सड़क परिवहन	150.00	-	150.00
<b>कुल</b>	<b>40,002.65</b>	42,694.50	<b>82,697.15</b>

5.2 2013-14 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय और 2014-15 के दौरान 31.12.2014 तक हुए व्यय को नीचे विवरण में दर्शाया गया है:-

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	मद	वास्तविक व्यय		2014-15		2015-16
		2013-14	2014-15 31.12.2014 तक की स्थिति के अनुसार	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	बजट प्राक्कलन
<b>सड़कें</b>						
1	जीबीएस	20,905.50	15079.20	25,338.00	23614.40	39252.65
	जीबीएस (ईएपी) से भिन्न	0.00	97.86	750.00	350.00	600.00
	जोड़	20,905.50	15177.06	26088.00	23964.40	39852.65
2	पूर्वोत्तर और सिक्किम पूल के लिए प्रावधान जीबीएस का 10%	2,965.01	3000.00	3000.00	3000.00	4000.00

#### 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 ।

**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, राज्य सरकारों (राज्यों के लोक निर्माण विभाग निष्पादन एजेंसियां हैं), भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, सीमा सड़क संगठन और भारतीय राजमार्ग विकास कंपनी लिमिटेड 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 की समग्र प्रवृत्ति इस प्रकार है :-

मद	2013-14			2014-15			बजट प्राक्कलन 2015-16 (करोड़ रुपए)
	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय 31.12.2014 तक की स्थिति के अनुसार	
<b>योजना</b>							
राष्ट्रीय राजमार्ग(मूल) निर्माण कार्य	5420.83	5420.83	4497.79	5202.56	4702.56	2552.46	4207.56
बीआरओ के अंतर्गत निर्माण कार्य	550.00	450.00	355.94	400.00	298.00	141.00	0.00
स्थायी पुल शुल्क नीधि	150.00	150.00	59.81	150.00	100.00	24.64	50.00
एसएआरडीपी-एनई	3300.00	3300.00	3009.27	3000.00	3000.00	1262.20	4000.00
जोड़	9370.83	<b>9320.83</b>	<b>7922.81</b>	8752.56	<b>8100.56</b>	<b>3980.53</b>	8257.56
<b>गैर-योजना</b>							
राज्य पीडब्लूडीयू के पास राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण	1925.32	1849.15	1721.34	1974.93	2458.65	1579.22	2701.40
बीआरओ के पास राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण	70.00	128.00	81.20	125.00	140.75	33.22	0.00
जोड़	<b>1995.32</b>	<b>1977.15</b>	<b>1802.54</b>	<b>2099.93</b>	<b>2599.40</b>	<b>1612.44</b>	<b>2701.40</b>

## 5.5 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए किया गया बजट प्रावधान

5.5.1 राष्ट्रीय राजमार्गों के 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 उपलब्ध कराई 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 2013-14 में किए गए प्रावधान और किए गए व्यय का और 2015-16 में प्रस्तावित बजट प्रावधान का ब्यौरा इस प्रकार है :-

मद	2013-14			2014-15 (दिसम्बर, 14 तक वास्तविक व्यय)			2015-2016 (बजट प्राक्कलन)
	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	
निवेश (उपकर)	6857.45	6857.45	6857.45	9565.81	9565.81	6885.89	22920.09
पथकर राजस्व को वापिस लगाया जाना #	4770.00	4770.00	7942.25	5448.00	6508.88	4086.00	6500.00
आईईबीआर	14000.00	8000.00	7942.25	9000.00	7617.11	2122.52	42694.50
<b>उप-जोड़</b>	<b>25627.45</b>	<b>19632.45</b>	<b>19569.70</b>	<b>24013.81</b>	<b>23691.80</b>	<b>6208.52</b>	<b>72114.59</b>

## राज्यीय सड़कों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि

5.6 दिसंबर, 2000 में अधिनियमित केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम के द्वारा 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 :-

(करोड़ रुपए में)

मद	2013-14			2014-15			2015-16
	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय (31.12.2014)	

						तक)	
राज्य सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान (सीआरएफ)	2359.91	2971.41 <sup>§</sup>	2923.73	2643.00	2635.60	1382.65	2910.00
अंतर-राज्य सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	262.22	262.22	236.68	293.63	250.00	47.49	294.00

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

### 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। 2015-16 में अनुसंधान और विकास के लिए 10.00 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया है।

### 5.8 सड़क परिवहन

वित्तीय निष्पादन 2013-2014 और 2014-2015				
(करोड़ रुपए में)				
योजना/परियोजना/कार्यक्रम का नाम	बजट प्राक्कलन 2013-2014	व्यय 2013-2014	बजट प्राक्कलन 2014-2015	व्यय 2014-2015 (16.01.2015 तक)
1 सड़क सुरक्षा	81.00	62.86	87.00	82.86
2 समस्त इंजीनियरी समाधान सहित राष्ट्रीय डाटा बेस एवं कंप्यूटर प्रणाली, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन	48.00	36.99	48.00	36.99
3 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	50.00	15.05	45.00	15.05
4 जीपीएस आधारित स्वचालित किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू किए जाने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना	20.00	18.15	20.00	18.15
5 राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन	1.00	0	1.00	0
<b>कुल जोड़</b>	<b>200.00</b>	<b>133.05</b>	<b>200.00</b>	<b>133.05</b>

\*\*\*\*\*

## अध्याय-VI

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 आने वाली 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 यह संस्थान 31 वर्षों से कार्यरत है और अब 10 एकड़ में विकसित अपने स्वयं के कैम्पस ए-5, सांस्थानिक क्षेत्र, सेक्टर-62, रारा 24 बाइपास, नोएडा (उत्तर प्रदेश) में दिनांक 1.10.2001 से कार्य कर रहा है। अकादमी की संकल्पना और कार्यक्षेत्र के बारे में हाल ही में परिषद में विचार के उपरांत इसका विस्तार किया गया तथा राजमार्ग इंजीनियरी के भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में उत्कृष्टता केन्द्र खोले जाने को इसके कार्यक्षेत्र में शामिल किया गया।

### व्यापक कार्यकलाप -

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

- (क) नवनियुक्त राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण देना।
- (ख) वरिष्ठ, मध्य और कनिष्ठ स्तर के राजमार्ग अभियंताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन करना।
- (ग) वरिष्ठ स्तर के राजमार्ग अभियंताओं के लिए और सड़क विकास में शामिल प्रशासकों के लिए अल्पकालीन तकनीकी और प्रबंधन विकास पाठ्यक्रम चलाना।
- (घ) विशिष्ट क्षेत्रों और राजमार्ग क्षेत्र में नई प्रवृत्तियों में प्रशिक्षण देना।
- (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 भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में विशेषज्ञता विकसित करना और देश में सड़कों और राजमार्गों के संबंध में आयोजना/डिजाइन/निर्माण/प्रबंधन में सहकारी अनुसंधान आयोजित करना।

6.4 राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान ने अपने प्रारंभ से लेकर 31 दिसंबर, 2014 तक 1100 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से सड़क विकास के कार्य में लगे भारत और विदेशों के 25611 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 2014-15 के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम**

6.5 वर्ष 2014-15 (31 दिसंबर, 2014 तक) के दौरान अकादमी ने 24 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 581 अभियंताओं और पेशेवर कार्मिकों ने भाग लिया।

#### **6.6 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की क्षेत्रीय संपर्क पहल-**

##### **राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (एनएचआईडीसीएल)**

6.6.1 पिछले वर्षों में दक्षिण एशियाई एवं दक्षिण-पूर्व एशियाई क्षेत्र के पड़ोसी देशों में क्षेत्रीय संपर्क उच्च प्राथमिकता दी गई है। इसका उद्देश्य सीमापार व्यवसाय एवं वाणिज्य को बढ़ावा देने और देश के स्थल-सीमा आबद्ध अंतरराष्ट्रीय सीमावर्ती क्षेत्रों की हितों की सुरक्षा करने का है। सीमा अवसंरचना एवं सीमा प्रबंधन के बारे में राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद् की 01 नवम्बर, 2013 को आयोजित बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि कतिपय सामरिक सड़कों का काम संभालने के लिए सीमा सड़क संगठन से पृथक् कोई संगठन खड़ा किया जाए।

6.6.2 आर्थिक रूप से एकीकृत दक्षिण एवं दक्षिण पूर्व एशिया के निर्माण के लिए उन्नत क्षेत्रीय संपर्क तैयार करना अत्यावश्यक है। ऐसा करना न केवल व्यवसाय और वाणिज्य के लिए महत्वपूर्ण है बल्कि सुरक्षा एवं सामरिक कारणों से भी।

6.6.3 क्षेत्रीय सड़क संपर्क की प्रगामी महत्वपूर्ण भूमिका को और ऊपर बताए गए अनुसार सामरिक महत्व की सड़कों की जिम्मेदारी संभालने के लिए एक नए निकाय के सृजन के प्रस्ताव को देखते हुए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय एक सुचारु संस्थागत संरचना के माध्यम से क्षेत्रीय सड़क संपर्क को सक्रिय रूप से बढ़ावा दे रहा है।

6.6.4 देश के सीमावर्ती इलाकों में राजमार्गों के निर्माण/उन्नयन/चौड़ीकरण कार्य को संभालने के लिए तथा इसी प्रकार की अन्य गतिविधियों के लिए समर्पित एक नई कंपनी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अधीन स्थापित करने और उसे चालू करने का प्रस्ताव मंत्रिमंडल ने मार्च, 2014 में अनुमोदित कर दिया है।

6.6.5 तदनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड के नाम से एक कंपनी 18.07.2014 को शुरू कर दी गई है। जनशक्ति प्रापण, परियोजनाओं का अभिनिर्धारण और कतिपय अभिनिर्धारित परियोजनाओं पर प्रारंभिक गतिविधियां इस कंपनी में चल रही हैं।

## 6.7 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

6.7.1 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।

6.7.2 सम्पूरक अतिरिक्त बजटीय सहायता (बीओटी परियोजनाओं के संबंध में गैर सरकारी क्षेत्र का हिस्सा) परिमाणात्मक सुपुर्देगियों/ प्रत्याशित भौतिक परिणाम सहित वित्तीय परित्ययों का विवरण संबंधित अध्यायों में स्पष्ट कर दिया गया है।

### 6.7.3 वर्ष 2014-15 (31 दिसम्बर, 2014 तक) के दौरान कार्य निष्पादन

(क) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के अंतर्गत अभी तक कुल 50618 किमी के राष्ट्रीय राजमार्ग सौंपे गए हैं। एनएचडीपी के विभिन्न चरणों से संबंधित 23,415 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों का कार्य पूरा कर लिया गया था, जिसका विवरण नीचे दिया गया है। एनएचडीपी का कार्य समय पर पूरा करने में आ रही बाधाओं में शामिल हैं- भू-अधिग्रहण में विलम्ब, ढांचों को हटाना और सार्वजनिक सुविधाओं का स्थानांतरण, कुछ राज्यों में कानून एवं व्यवस्था की समस्या और कुछ ठेकेदारों द्वारा अल्प-कार्य निष्पादन।

#### एनएचएआई परियोजनाओं की प्रगति: 31 दिसम्बर, 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 (किमी)
				लंबाई (किमी)	ठेकों की संख्या	
1.	स्वर्णिम चतुर्भुज	5846	5846	0	0	0
2.	उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम	7142	6352	373	44	417
3.	पत्तन सड़क संपर्क	380	379	1	1	0
4.	अन्य रारा	1754	1414	340	10	0
5.	एसएआरडीपी-एनई	388	98	13	1	277
6.	एनएचडीपी चरण III	12109	6352	4414	89	1343
7.	एनएचडीपी चरण IV	14799	879	5624	52	8296
8.	एनएचडीपी चरण V	6500	1973	2108	27	2419
9.	एनएचडीपी चरण VI	1000	0	0	0	1000
10.	एनएचडीपी चरण VII	700	22	19	1	659
	<b>जोड़</b>	<b>50618</b>	<b>23315</b>	<b>12892</b>	<b>225</b>	<b>14411</b>

#### वर्ष 2015-16 और उसके आगे का परिदृश्य

6.7.4 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) के अंतर्गत 2015-16 के दौरान लगभग 5000 किमी का काम सौंपे जाने का प्रस्ताव है।

अवार्ड (किमी में)

कार्य-योजना का सारांश

विवरण	2014-15*			2015-16		
	बीओटी	ईपीसी	जोड़	बीओटी	ईपीसी	जोड़
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा	0	1305	1305	200	2000	2200
भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा	516	1493	2009	500	2900	3400
<b>जोड़</b>	<b>516</b>	<b>2798</b>	<b>3314</b>	<b>700</b>	<b>4900</b>	<b>5600</b>

\*दिसम्बर, 2014 तक

\*\*\*\*

## भौतिक लक्ष्यों का विवरण: 2015-16

क्रमांक	योजना	अवार्ड	समापन
1.	रारा(मूल)		
	निर्माण (किमी)	1200	1775
	सड़क गुणता सुधार (किमी)	0	2000
	बाईपास (संख्या)	0	04
	पुल/आरओबी/आरयूबी (संख्या)	0	90
2.	एनएचडीपी	5600 किमी	2700 किमी
3.	एसएआरडीपी-एनई	900 किमी	600 किमी
4.	एलडब्ल्यूई	450 किमी	1000 किमी
5.	एनएचआईआईपी	350 किमी	250 किमी

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण वित्तीय परिव्यय/लक्ष्यों का विवरण : 2015-16 (करोड़ रुपए)		
क्र.सं.	स्कीम/कार्यक्रम का नाम	कुल लक्ष्य 2015-16
1	एनएचडीपी चरण-I (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	65.10
2	एनएचडीपी चरण-II (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	1377.79
3	एनएचडीपी चरण-III (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	8264.33
4	एनएचडीपी चरण-IV (पेव्ड शोल्डर सहित दो लेन में चौड़ीकरण और सुदृढीकरण)	21161.29
5	एनएचडीपी चरण-V (स्वर्णिम चतुर्भुज और अन्य चुनिंदा खंडों को 6 लेन बनाना)	3381.47
6	एनएचडीपी चरण-VI (एक्सप्रेसवे का विकास)	4056.80
7	एनएचडीपी चरण-VII (रिंग रोड, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर सर्विस रोड आदि)	1994.39
8	एसएआरडीपी-एनई और रारा (मूल)	1464.99
9	ब्याज और ऋण/उधार की वापसी अदायगी की देनदारी तथा वार्षिकी एवं दावों के भुगतान	13830.72
10	भूमि-अधिग्रहण के लिए प्रावधान	15709.32
<b>जोड़</b>		<b>71306.20</b>
11	मुख्यालय के कार्यालय एवं परियोजना कार्यान्वयन इकाइयों के लिए पूंजीगत व्यय	104.39
12	राष्ट्रीय राजमार्गों की मरम्मत और अनुरक्षण	1327.26
13	प्रशासनिक व्यय	294.46
14	<b>कुल जोड़</b>	<b>73032.31</b>

31.12.2014 तक हुए व्यय का सारांश

	सार्वजनिक क्षेत्र व्यय का जोड़		15468.86	
	निजी क्षेत्र व्यय का जोड़		9,718.78	
	<b>कुल जोड़</b>		<b>25,187.64</b>	

<u>भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण</u>				
भौतिक परिव्यय तथा परिणामों/लक्ष्यों को समेकित रूप में दर्शाने वाला विवरण:				
2014-15 (31.12.2014 तक)				
योजना/कार्यक्रम का नाम	सुपुर्दगियों का परिमाण (किमी में)			
	सौंपे जाने के संबंध में		पूरे किए जाने के संबंध में	
	लक्ष्य	उपलब्धियां	लक्ष्य	उपलब्धियां
एनएचडीपी चरण-I	0	0	5.19	3.5
एनएचडीपी चरण -II	228	0	239.11	82.69
एनएचडीपी चरण -III	686	346.22	788.52	251.61
एनएचडीपी चरण -IV	7240	1466.91	534.40	432.09
एनएचडीपी चरण -V	305	0	370.73	173.56
एनएचडीपी चरण -VI	300	0	0	0
एनएचडीपी चरण -VII	0	0	0	0
	<b>8759</b>	<b>1813.13</b>	<b>2000.75</b>	<b>991.3</b>

अनुलग्नक IV

वर्ष 2015-16 के लिए लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट

(करोड़ रु.)

क्रम सं.	योजना/कार्यक्रम का नाम	परिव्यय 2015-16 (प्रस्तावित)	मात्रात्मक लक्ष्य/भौतिक उपलब्धियां	अनुमानित परिणाम	प्रक्रियाएं/ समय सीमा
1.	सड़क सुरक्षा				
	i) असंगठित क्षेत्र में चालकों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण तथा मानव संसाधन विकास	20.00	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 30,000 भारी मोटर वाहन चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाना है। (ii) 4 नए आईडीटीआर/आरडीटीसी संस्वीकृत किए जाएंगे। (iii) 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत आईडीटीआर के निर्माण को पूरा करने के लिए निधि की जरूरत होगी। (iv) परिवहन/यातायात विभाग के अधिकारियों के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाएंगे।	वार्षिक
	ii) प्रचार उपाय तथा जागरूकता अभियान	75.00	प्रसारित की जाने वाली वीडियो झलकियों तथा रेडियो झलकियों की संख्या।	25000 वीडियो झलकियां तथा 40000 रेडियो झलकियां टेलीविजन और रेडियो चैनलों पर प्रसारित की जाएंगी। लगभग 20000 वीडियो झलकियों का प्रसारण 3000 सिनेमा हॉल में किया जाएगा। सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए विभिन्न हितधारियों को सड़क सुरक्षा संदेश और सड़क सुरक्षा सामग्री भी भेजी जाएगी ।	वार्षिक

	iii) सड़क सुरक्षा उपस्कर तथा प्रदूषण जांच व नियंत्रण	06.50	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को गति-सूचक रडार और ब्रेथ एनालाइजर आदि जैसे विभिन्न यातायात प्रवर्तन उपकरण उपलब्ध कराए जाने का प्रस्ताव है।	200 ब्रेथ एनालाइजरों का प्रापण किया जाएगा।  प्रदूषण जांच उपस्कर अर्थात् 275 स्मोक मीटरों और 275 गैस एनालाइजरों के प्रापण का आदेश दे दिया गया है। ये उपस्कर राज्यों को 2015-16 के दौरान दे दिए जाएंगे।	वार्षिक
	iv) राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना	20.00	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/गैर सरकारी संगठनों को उपलब्ध कराई जाने वाली क्रेनों और एम्बुलेंसों की संख्या।  सड़क दुर्घटनाओं में मौतों की दर को नीचे लाना।	तीन सड़क खंडों पर सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी रहित उपचार की योजना कार्यान्वित की जा रही है। अगले वर्ष भी इन तीनों खंडों पर सुविधा जारी रखे जानी की संभावना है। इसके अलावा मंत्रालय, सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी-रहित उपचार के लिए दो नए प्रस्ताव (प्रायोगिक परियोजनाएं) भी हाथ में लेगा।	वार्षिक
2.	राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क				
	i) कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस	23.00	मात्रात्मक लक्ष्य नहीं दर्शाए जा सकते हैं।	प्रवर्तन के लिए और विभिन्न अन्य प्रयोजनों के लिए डाइविंग लाइसेंसों के राष्ट्रीय रजिस्टर और राज्यीय रजिस्टर को पूरा करना।  सड़क परिवहन क्षेत्र के प्रमुख मुद्दों में से 4 पर अध्ययन शुरू कराए जाने हैं।	वार्षिक
3.	ट्रांसपोर्ट संकुल की स्थापना सहित निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र की स्थापना।	40.00	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।  सड़क सुरक्षा के प्रवर्तन और	वार्षिक

				परिवहन कार्यक्षमता के लिए सड़कों पर सड़क अनुकूल वाहन।	
4.	जीपीएस/जीएसएम आधारित वीटीएस, कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली, एएफसीएस, ईटीएम, इंटरमोडल किराया एकीकरण, पीआईएस आदि जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को प्रारंभ करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना।	120.00		राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 5 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं। दूसरी और तीसरी किस्त जारी करने के लिए पूर्व वर्ष की प्रतिबद्ध जिम्मेदारी पर विचार किया जाना है।  2015-16 के दौरान मंत्रालय का लक्ष्य इस योजना को 33 नगरों में लागू करने का है और सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर बस टर्मिनलों का काम शुरू करने में राज्य परिवहन विभागों/राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की सहायता के लिए इन नगरों में परियोजना विकास परामर्शदाता नियुक्त किए जाएंगे।	वार्षिक
5.	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन	05.00	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 विधेयक पेश किया गया था जिसे जांच के लिए विभाग संबंधी संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था। तथापि, 15वीं लोकसभा भंग हो जानेके परिणाम स्वरूप यह विधेयक व्यपगत हो गया।  अब मंत्रालय ने सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक 2014 को मसौदा तैयार किया है। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड को इस विधेयक का हिस्सा बनाया गया है। साथ ही साथ मंत्रालय, सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक 2014 के लंबित रहने की स्थिति में कार्यकारी आदेश के माध्यम से एनआरटीएमबी के	

				गठन की प्रक्रिया चला रहा है।	
6.	सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा संबंधी योजना	653.00	<ul style="list-style-type: none"> <li>• जीपीएस एवं सीसीटीवी के मानक सूचीकरण दस्तावेज तैयार करना।</li> <li>• राष्ट्रीय डीसी की स्थापना- 95 प्रतिशत</li> <li>• 8 नगरों में नियंत्रण केन्द्रों की स्थापना- 90 प्रतिशत</li> <li>• 24 नगरों में नियंत्रण केन्द्रों की स्थापना- 75 प्रतिशत</li> <li>• एनबीडीसी के लिए अभियान- 6 महीने</li> <li>• 20 नगरों के नगर नियंत्रण केन्द्रों का प्रचालन।</li> </ul>	सार्वजनिक परिवहन की अवस्थिति का जीपीएस से पता लगाने, सार्वजनिक वाहनों में आपाती बटन लगाए जाने और उनमें होने वाली घटनाओं की वीडियो रिकॉर्डिंग करने के लिए राष्ट्रीय स्तर पर (राष्ट्रीय वाहन सुरक्षा एवं ट्रेकिंग प्रणाली) और राज्य स्तर पर (नगर कमांड एवं नियंत्रण केन्द्र) की एकीकृत प्रणाली, पहले चरण में देश के 32 नगरों जिनकी आबादी 10 लाख या उससे अधिक है, में स्थापित की जाएगी।	वार्षिक

सड़क परिवहन

2013-14 और 2014-15 के परिणामी बजट में दिए गए लक्ष्यों के संदर्भ में कार्य निष्पादन

(करोड़ रुपए में)

योजना का नाम	लक्ष्य 2013-14	वर्ष 2013-14 में कार्य निष्पादन	लक्ष्य 2014-15	वर्ष 2014-15 में कार्य निष्पादन (जनवरी, 2015 की स्थिति के अनुसार)
<b>1 सड़क सुरक्षा</b>				
असंगठित क्षेत्र में चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और प्रशिक्षण सहित मानव संसाधन विकास।	1. असंगठित क्षेत्र में लगभग 20,000 एचएमवी चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाएगा। 2 नए आईडीटीआर संस्वीकृत किए जाएंगे। 25 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने हैं।	लगभग 35,200 एचएमवी चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया।  आईडीटीआर की स्थापना के लिए योजना पुनर्संचित की जा रही है।  परिवहन, यातायात एवं नगर निगमों से जुड़े विभिन्न मुद्दों के बारे में 39 प्रशिक्षण कार्यक्रम राज्यों के परिवहन विभागों/यातायात विभागों के लिए संस्वीकृत किए गए।	(i) लगभग 35,000 एचएमवी चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाएगा। (ii) 4 नए आईडीटीआर संस्वीकृत किए जाएंगे। (iii) परिवहन/यातायात विभाग के अधिकारियों के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने हैं।	लगभग 30,000 एचएमवी चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया है।  राज्य सरकारों से प्रस्ताव प्राप्त हो गए हैं। प्रस्तावों पर विचार करने के लिए बैठक फरवरी, 2015 में की जानी निर्धारित है।  राज्यों के परिवहन/यातायात विभागों और नगर निगमों के कार्मिकों के लिए परिवहन के क्षेत्र में मानव संसाधन विकास के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम संस्वीकृत किए गए हैं।
प्रचार उपाय तथा जागरूकता अभियान	5,000 वीडियो झलकियां तथा 10,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगीं।	इस अवधि के दौरान 6500 वीडियो झलकियां और 22,500 रेडियो झलकियां प्रसारित की गईं।	15,000 वीडियो झलकियां तथा 25,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगीं। सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा	इस अवधि के दौरान 14,500 वीडियो झलकियां और 22,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की गईं।

				करने के लिए सड़क सुरक्षा सामग्री विभिन्न हितधारियों को भेजी जाएगी।	
सड़क सुरक्षा उपस्कर और प्रदूषण जांच व नियंत्रण	200 गैस एनालाइजर का प्रापण किया जाना है। 300 स्मोक मीटर और 300 गैस एनालाइजरों का प्रापण किया जाएगा।	आपूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय से कहा गया कि वे ब्रैथ एनालाइजरों को दर संविदा के अंतर्गत लाएं। आपूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय ने अभी दर संविदा को अंतिम रूप नहीं दिया है। इसलिए ब्रैथ एनालाइजर का प्रापण नहीं किया जा सका। कार्य आदेश को अंतिम रूप दिए जाने में होने वाले विलंब के कारण प्रदूषण जांच उपस्कर 2013-14 के दौरान नहीं खरीदे जा सके। फिर भी 2011-12 के दौरान अवार्ड किए गए अधिकांश प्रदूषण जांच उपस्कर प्रेषित/स्थापित/चालू कर दिए गए।	200 ब्रैथ एनालाइजरों का प्रापण किया जाना है।  300 स्मोक मीटर और 300 गैस एनालाइजरों अर्थात् कुल 600 प्रदूषण जांच उपस्करों का प्रापण किया जाना है।	डीजीएसएंडडी के माध्यम से प्रापण किया जाना है लेकिन उन्होंने आपूर्तिकर्ता को सूचीबद्ध नहीं किया इसलिए ब्रैथ एनालाइजर का प्रापण नहीं किया जा सका। प्रदूषण जांच उपस्करों अर्थात् 275 स्मोक मीटरों और 275 गैस एनालाइजरों के प्रापण एवं आपूर्ति के लिए कार्यादेश जारी कर दिए गए हैं।	
राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना	दस टन क्षमता वाली 17 क्रेनों और 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का प्रापण किया जाना है।	पर्वतीय क्षेत्रों के लिए 20 छोटी क्रेनों और 10 टन क्षमता वाली 17 क्रेनों के प्रापण के लिए कार्यादेश जारी कर दिया गया है।	उन्नत जीवनरक्षक 40 एंबुलेंस के प्रापण के लिए। दस टन क्षमता वाली 25 क्रेन और 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का प्रापण किया जाना है। सड़क दुर्घटना पीड़ितों को नकदी-रहित उपचार प्रदान करने के लिए दो	10 टन क्षमता वाली 17 क्रेन और 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का प्रापण कर लिया गया है। नकदी-रहित उपचार प्रदान करने की प्रायोगिक परियोजना रारा-33 के रांची-महूलिया खंड और रारा-8 के मुंबई-वदोदरा खंड पर शुरू कर दी गई है।	

				नए प्रस्ताव (प्रायोगिक परियोजनाएं): (i) रारा-33 के रांची-महूलिया खंड, और (ii) रारा-8 के मुंबई-वदोदरा खंड पर शुरू किए जाने की संभावना है।	
2.	समस्त इंजीनियरी समाधान सहित कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन	शुरू किए जाने वाले अध्ययन/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाओं की संख्या	प्रवर्तन और विभिन्न अन्य अनुप्रयोगों के लिए ड्राइविंग लाइसेंसों के राष्ट्रीय रजिस्टर और राज्यीय रजिस्टर को पूरा करने के संबंध में प्रतिबद्ध देयता पूरी करने के लिए एनआईसी को 20.00 करोड़ रु. जारी किए गए।  सड़क परिवहन क्षेत्र के प्रमुख विषयों में 10 अध्ययन शुरू किए जाने हैं।	प्रवर्तन और विभिन्न अन्य अनुप्रयोगों के लिए ड्राइविंग लाइसेंसों के राष्ट्रीय रजिस्टर और राज्यीय रजिस्टर को पूरा करना।  सड़क परिवहन क्षेत्र के प्रमुख विषयों में 10 अध्ययन शुरू किए जाने हैं।	2014-15 के बजट प्राक्कलन के अनुसार, इस योजना के लिए 10 करोड़ रुपए आबंटित कर दिए गए थे। 09.01.2015 तक की स्थिति के अनुसार, अन्य निधि से पुनःसमायोजित राशि सहित कुल 12.48 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है।  हमारे सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, 2014-15 के दौरान केवल एक अध्ययन कराया जा सका।
3.	निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	2 नए निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं।  पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र के लिए तकनीकी उपस्करों का प्रापण किया जाएगा।  सड़क सुरक्षा और परिवहन कार्यक्षमता के प्रवर्तन के लिए सड़कों पर सड़क	निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र स्थापित करने संबंधी योजना पुनर्संरचित की जा रही है।  उपस्करों के प्रापण के लिए लिए कार्य सौंपने का पत्र (एलओए) जारी कर दिया गया है। आशा है कि उपस्करों की आपूर्ति फरवरी, 2014 तक शुरू हो जाएगी। कम से कम दो केन्द्र मार्च, 2014 तक चालू हो जाएंगे।	5 नए निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। पिछले वर्षों में संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र के उपस्कर का प्रापण किया जाना है। पिछले वर्षों में संस्वीकृत निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र का प्रचालन व्यय संस्वीकृत कर	2 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए गए हैं। मार्च, 2015 तक 2 नए केन्द्र संस्वीकृत कर दिए जाने की संभावना है।  6 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों के सिविल निर्माण-कार्य पूरे होने वाले हैं। लगभग 4 से 6 केन्द्र अगले 2 से 3 महीने में चालू हो जाएंगे।

		अनुकूल वाहन ही चलें।		दिया गया है। सड़क सुरक्षा और परिवहन कार्यक्षमता के प्रवर्तन के लिए सड़कों पर सड़क अनुकूल वाहन ही चलाए जाने हैं। 2012-13 के दौरान संस्वीकृत रेलमाजरा (राजस्थान) स्थित प्रायोगिक परियोजना को पूरा किया जाना है।	
4.	जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ करना	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 10 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं।	2013-14 के दौरान राज्य परिवहन उपक्रमों की चार परियोजनाएं नामतः नार्थ-ईस्टर्न कर्नाटक रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन (एनईकेआरटीसी), कदंब ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन (केटीसी), गोवा, जेकेएसआरटीसी और सीआईआरटी, पूना से प्राप्त प्रस्ताव इस योजना के अंतर्गत संस्वीकृत कर दिए गए।	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 10 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं। दूसरी और तीसरी किस्त जारी करने की पिछले वर्ष प्रतिबद्ध देयता पर विचार किया जाना है।	हमारे सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, 2014-15 के दौरान, राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों से केवल दो प्रस्ताव प्राप्त हुए जिन्हें प्रोसेस किया जा रहा है।
5.	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन	इस स्तर पर मात्रात्मक लक्ष्य तय नहीं किए जा सकते।	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड के सृजन संबंधी विधेयक पर दी गई संसदीय स्थायी समिति की सिफारिशों की जांच सरकार ने की है। संसद् में विधेयक प्रस्तुत करने के लिए मंत्रिमंडल के विचारार्थ एक नोट, मंत्रिमंडल सचिवालय को भेजा गया है।	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन किए जाने के लिए संसद् में एक विधेयक 4.5.2010 को प्रस्तुत किया गया था जिसे लिए संसद् में एक विधेयक 4.5.2010 को प्रस्तुत किया गया था जिसे	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन किए जाने के लिए संसद् में एक विधेयक 4.5.2010 को प्रस्तुत किया गया था जिसे जांच के लिए विभागीय संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था। तथापि, 15वीं लोकसभा भंग हो जाने के परिणामस्वरूप यह विधेयक व्यपगत हो गया।

				<p>जांच के लिए विभागीय संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था। समिति ने 21.7.2010 को सभापति, राज्य सभा को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। समिति की सिफारिशों की जांच की गई है। मंत्रिमंडल के विचारार्थ प्रारूप नोट टिप्पणियों के लिए संबंधित विभागों को परिचालित कर दिया गया है।</p>	<p>अब मंत्रालय ने सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक, 2014 को प्रारूप तैयार कर लिया है। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड को इस विधेयक का हिस्सा बनाया गया है। साथ ही साथ, सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक 2014 के लंबित रहने की अवधि में कार्यकारी आदेश के माध्यम से राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड के सृजन की प्रक्रिया मंत्रालय में चल रही है।</p>
6	सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा संबंधी योजना	लागू नहीं	लागू नहीं	<ul style="list-style-type: none"> <li>• अवधारणा रिपोर्ट तैयार करना।</li> <li>• प्रौद्योगिकी विश्लेषण रिपोर्ट तैयार करना।</li> <li>• जीपीएस एवं सीसीटीवी के लिए विस्तृत युक्ति विनिर्देश दस्तावेज</li> <li>• विस्तृत परियोजना रिपोर्ट</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• अवधारणा रिपोर्ट तथा प्रौद्योगिकी विश्लेषण रिपोर्ट को अंतिम रूप दे दिया गया है।</li> <li>• जीपीएस एवं सीसीटीवी के लिए विस्तृत युक्ति विनिर्देश दस्तावेज और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार किए जा रहे हैं।</li> </ul>

\*\*\*\*\*