



सत्यमेव जयते

**भारत सरकार**

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय**

**परिणामी बजट**

**2016-17**

	<b>विषय-वस्तु तालिका</b>	
<b>क्रम सं.</b>	<b>विवरण</b>	<b>पृष्ठ सं.</b>
1	कार्यकारी सारांश	3-4
2	अध्याय I - प्रस्तावना	5-8
3	अध्याय II - वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गत और अनुमानित बजट परिणाम के ब्यौरे	9-23
4	अध्याय III - मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव	24-29
5	अध्याय IV - वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान किए गए कार्य-निष्पादन की समीक्षा	30-35
6	अध्याय V - वित्तीय समीक्षा	36-40
7	अध्याय VI - मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले सांविधिक तथा स्वायत्त निकायों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा	41-48
8	अनुलग्नक	49-68

## 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, 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 2016-17 के दौरान 43,807 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से स्वतंत्र परियोजनाओं के रूप में 50 पुलों और 10 बाइपासों के निर्माण/पुनरुद्धार के साथ-साथ लगभग 8,000 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 2016-17 में एसएआरडीपी-एनई के लिए 5,000 करोड़ रु. का परिव्यय प्रस्तावित है।

(iv) सरकार ने देश के 08 राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, बिहार, झारखंड, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा और उत्तर प्रदेश के 34 जिलों में फैले 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 2016-17 हेतु 700 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 2016-17 के दौरान इस कॉरीडोर के विकास के लिए 300 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 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)

(viii) 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, सड़क परिवहन क्षेत्र में राष्ट्रीय डाटाबेस/कम्प्यूटरीकरण, सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को मजबूत बनाना, आदर्श चालक एवं अनुसंधान संस्थान तथा निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों की स्थापना करना, देश के सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा के लिए योजना बनाना, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड का गठन करना तथा सड़क दुर्घटना-पीड़ितों के लिए कैशलेस योजना तैयार करना शामिल हैं।

(ix) 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, देश में सड़क सुरक्षा गतिविधियों के समन्वय के लिए 'राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड' नामक एकनिष्ठ एजेंसी के गठन के प्रस्ताव पर सक्रियता से काम कर रहा है। इसी बीच, यह मंत्रालय सड़क सुरक्षा संबंधी माननीय उच्चतम न्यायालय की समिति के साथ भी निकट सहयोग बनाए हुए है। अलग से सड़क परिवहन विभाग के गठन पर भी काम चल रहा है।

\*\*\*

## अध्याय-1

### प्रस्तावना

#### सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

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

1.2 इस मंत्रालय के मुखिया कैबिनेट स्तर के मंत्री हैं। मंत्रालय में 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 कार्यकारी अभियंता; निदेशक, उप-सचिव, अवर सचिव स्तर के अधिकारी और अन्य अनुसचिवीय तथा तकनीकी अधिकारी हैं।

1.4 मंत्रालय के वित्त पक्ष की अगुवाई अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार द्वारा की जाती है जो वित्तीय प्रभाव वाली सभी नीतियों और अन्य प्रस्तावों को तैयार करने और इनको प्रोसेस करने में सहायता करते हैं। अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार की सहायता के लिए एक निदेशक/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 1,00,475 कि.मी. लंबाई में से 57,511 कि.मी. लंबाई राज्य लोक निर्माण विभागों (राज्य पीडब्ल्यूडी)/एनएचआईडीसीएल के पास, 32,155 किमी. लंबाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के पास, 1,616 किमी लंबाई एनएचआईडीसीएल के पास तथा 4,550 किलोमीटर लंबाई सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) के पास है; शेष 4,642 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 मंत्रालय 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) सात चरणों में प्रारंभ की 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 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) के माध्यम से किया जाता है।

**1.16** यह मंत्रालय, सड़क परियोजनाओं के निर्माण में प्रयोग किए जाने के लिए ऐसी नई सामग्री एवं तकनीकों को बढ़ावा देता है जिनमें प्राकृतिक संसाधनों का न्यूनतम प्रयोग किया जाता हो। सड़क सुरक्षा में सुधार, असुरक्षित प्रयोक्ताओं तथा शारीरिक रूप से निशक्त व्यक्तियों की सुरक्षा में सुधार का कार्य भी किया जा रहा है।

### **सड़क परिवहन**

**1.17** सड़क परिवहन, बसावट वाले इलाकों में अपनी पहुंच के स्तर को ध्यान में रखते हुए, माल एवं सवारियों-दोनों के लिए ही परिवहन के सर्वाधिक दक्ष एवं पसंदीदा साधन के रूप में उभरकर सामने आया है। इस प्रकार, देश के आर्थिक विकास और सामाजिक एकीकरण की दृष्टि से सड़क परिवहन अति महत्वपूर्ण हो गया है।

**1.18** भारत के सड़क ढुलाई क्षेत्र में सड़क परिवहन सर्वाधिक प्रभावी साधन के रूप में उभरा है; वर्ष 2011-12 में भारत के सकल घरेलू उत्पाद में इसका हिस्सा 4.8 का रहा है। हालांकि राष्ट्रीय राजमार्गों का हिस्सा, 31 दिसम्बर, 2015 की स्थिति के अनुसार कुल सड़क तंत्र में लगभग 2 प्रतिशत ही है फिर भी कुल सड़क यातायात का 40 प्रतिशत भार इन्हीं पर है। सड़क परिवहन के पक्ष में जाने वाले कुछ महत्वपूर्ण कारक हैं- आसान उपलब्धता, अलग-अलग जरूरतों के अनुसार अनुकूलन की क्षमता और लागत में बचत। रेलवे, जहाजरानी और हवाई यातायात की पोषक सेवा के रूप में भी सड़क परिवहन की भूमिका है। 2002 से 2012 तक की अवधि के दौरान पंजीकृत मोटर वाहनों की कुल संख्या 10.5 प्रतिशत की वार्षिक दर से बढ़ती रही है। सड़कों और रेलमार्गों द्वारा कुल सड़क आवागमन में सड़क यातायात का हिस्सा 1950-51 में मालभाड़ा यातायात के 13.8 प्रतिशत और सवारी यातायात के 15.4 प्रतिशत से बढ़कर 2011-12 में मालभाड़े का लगभग 64.5 प्रतिशत और सवारी यातायात का 85.9 प्रतिशत हो गया है। इसलिए सड़क नेटवर्क का तीव्र विस्तारण और सुदृढीकरण, वर्तमान एवं भावी यातायात की व्यवस्था के लिए और भीतरी इलाकों तक पहुंच में सुधार- दोनों के ही लिए आवश्यक हो गया है। इसके अलावा, सड़क परिवहन का विनियमन बेहतर ऊर्जा दक्षता के लिए, कम प्रदूषण के लिए और उन्नत सड़क सुरक्षा के लिए जरूरी हो गया है।

**1.19** 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।

**1.20** 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।

**1.21** 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 परिवहन संबंधी मिशन मोड परियोजना के अंतर्गत- इसके अग्रगण्य अनुप्रयोगों - वाहन (वाहन पंजीकरण के लिए) और सारथी (ड्राइविंग लाइसेंस के लिए)- के माध्यम से पूरे देश के 1000+ क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में शत-प्रतिशत ऑटोमेशन की उपलब्धि प्राप्त कर ली गई है। देश के लगभग सभी राज्यों और संघ राज्यक्षेत्रों में राष्ट्रीय सूचना-विज्ञान केन्द्र द्वारा विकसित अनुप्रयोगों के संस्करणों का प्रयोग किया जा रहा है। केन्द्रीय रिपोजीटरी (राष्ट्रीय रजिस्ट्री) में लगभग 18 करोड़ वाहन अभिलेख और 9 करोड़ लाइसेंस अभिलेख उपलब्ध हैं। राज्यीय और राष्ट्रीय रजिस्ट्री में समेकित डेटा, बड़ी संख्या में नागरिक-केन्द्रित ऑनलाइन अनुप्रयोगों एवं सूचना सेवाओं के लिए आधार का काम कर रहा है।

\*\*\*

## अध्याय-II

**वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गत और अनुमानित बजट परिणामों 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 2016-17 के लिए 1,03,086 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 290 करोड़ रूपए है)	43,807
ख) आंतरिक और अतिरिक्त बजट संसाधन (आई ई बी आर)	59,279
ग) कुल परिव्यय (क + ख)	1,03,086

2.1.3 सड़क क्षेत्र के मुख्य घटक इस प्रकार हैं:-

(करोड़ रूपए में)		
<i>क्र.सं.</i>	<i>मद</i>	<i>2016-17</i>
1.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण "निवेश"*	12,153
2.	ई ए पी	290
3.	ईएपी काउंटरपार्ट वित्तपोषण	1,000
4.	राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य (रारा-मूल, घरेलू यात्रा और मशीनरी सहित)	15,504
5.	विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (इसमें कलादान बहुविध परिवहन परियोजना के लिए आबंटन शामिल है)।	5,000
6.	अन्य प्रभार और सूचना प्रौद्योगिकी का विकास, अनुसंधान और विकास नियोजन अध्ययन तथा प्रशिक्षण जिसमें पेशेवर सेवाएं और प्रभारित व्यय शामिल है।	117
7.	प्रभारित व्यय	10
8.	केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीमें-केन्द्रीय सड़क निधि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए ई एंड आई	1,233
9.	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)	700

10.	विजयवाड़ा-रांची सड़क के लिए विशेष कार्यक्रम	300
11.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पथकर प्राप्तियों का प्रेषण	7,500
	<b>कुल</b>	<b>43,807</b>

**2.1.4** राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण, एजेंसी आधार पर किया जा रहा है। वर्ष 2016-17 के लिए भौतिक लक्ष्यों के ब्योरे **अनुलग्नक-1** में दिए गए हैं।

**2.1.5** इसके अतिरिक्त, वर्ष 2016-17 के लिए एसएआरडीपी- एनई के लिए 5000 करोड़ रूपए और ओडिशा राज्य में रांची-विजयवाड़ा रोड सहित एलडब्ल्यूई स्कीम के लिए 1000 करोड़ रूपए के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। एसएआरडीपी- एनई और एलडब्ल्यूई स्कीम के अंतर्गत वर्ष के दौरान क्रमशः 444 किमी. तथा 913 किलोमीटर लम्बाई को पूरा करने का लक्ष्य है।

**2.1.6** राष्ट्रीय राजमार्गों से इतर उन सड़कों जो आर्थिक महत्व की हैं अथवा जिनसे अंतर-राज्य सड़क-संपर्क कायम होता है, का विकास करने के लिए वर्ष 2016-17 की योजना में 1233 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 वृद्धि की इस प्रवृत्ति 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 2016-17 के दौरान लगभग 8,000 किमी लंबाई के राजमार्गों में सुधार के साथ-साथ 50 पुलों और 10 बाईपासों का निर्माण/पुनरुद्धार कार्य, स्वतंत्र परियोजनाओं के रूप में किया जाएगा और इन पर कुल 43,807 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत आएगी। मंत्रालय ने वर्ष 2016-17 के दौरान लगभग 10,000 किमी राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण कार्य सौंपने का लक्ष्य तय किया है।

### **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>s</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)	
* वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्र, पूर्वोत्तर के क्षेत्र और पर्वतीय क्षेत्र कठिन क्षेत्र हैं।						

## 2.2 परिवहन पक्ष

### सड़क सुरक्षा

2.2.1 यह मंत्रालय देश के सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार किए जाने की आवश्यकता को भी स्वीकार करता है। सड़क सुरक्षा के चार पहलू हैं- इंजीनियरी, प्रवर्तन, शिक्षा और आपात चिकित्सा; जिन्हें सड़क सुरक्षा के चार 'ई' के रूप में भी जाना जाता है। इंजीनियरी संबंधी पहलू 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 2016-17 के लिए 114.00 करोड़ रुपए का आबंटन किया जाना प्रस्तावित है।

(राशि करोड़ रुपए में)

बजट प्राक्कलन 2015-2016	संशोधित प्राक्कलन 2015-2016	बजट प्राक्कलन 2016-2017
87.00	85.00	114.00

इस योजना के अंतर्गत चलाई जा रही गतिविधियों का विवरण इस प्रकार है-

## **प्रचार उपाय एवं जागरूकता अभियान**

**2.2.2.** नागरिकों में सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने और अतिरिक्त परिवर्तन लाने 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, राज्य सड़क परिवहन निगमों 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 वॉल 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।

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

**2.2.4 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। वर्ष 2015-16 के दौरान, सड़क सुरक्षा की आदत डालने की दृष्टि से असंगठित क्षेत्र के लगभग 15,000 भारी मोटर वाहन चालकों का प्रशिक्षण प्रदान किया गया।

**2.2.5** इस योजना के अंतर्गत, राज्य सरकारों के अधिकारियों को प्रशिक्षण प्रदान किया जाता है जिससे कि वे सड़क परिवहन क्षेत्र में हो रहे विकास से अवगत रह सकें। वित्त वर्ष 2015-16 के दौरान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने राज्य परिवहन/यातायात विभागों के कार्मिकों के लिए 54 प्रशिक्षण कार्यक्रम संस्वीकृत किए; ये कार्यक्रम देश के सात अग्रणी संस्थानों- नामतः सीआईआरटी, पुणे, एआरएआई, पुणे, ईएससीआई, हैदराबाद; आईआरटीई, फरीदाबाद; आईआईटी, दिल्ली; पीसीआरए, दिल्ली और आईआईपी, देहरादून के माध्यम से चलाए जाने थे। इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों की रूप-रेखा इस प्रकार तैयार की गई है कि प्रतिभागियों को सड़क परिवहन क्षेत्र में प्रशासन के सभी पहलुओं का परिचय मिल सके और वे, इन क्षेत्रों में उभरती चुनौतियों का सामना करने में सक्षम बन सकें। अभी तक, 47 प्रशिक्षण कार्यक्रम सफलतापूर्वक संचालित हो चुके हैं। शेष सात कार्यक्रम, इस वित्त वर्ष के अंत तक संचालित कर लिए जाएंगे।

## ड्राइविंग प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर)

**2.2.6** ड्राइविंग प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थानों की स्थापना की योजना का कार्यान्वयन, योजना आयोग की सहमति से किया जा रहा है। 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।

**2.2.7** 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 13 आदर्श चालक प्रशिक्षण स्कूल संस्वीकृत किए गए थे और वे सभी पूरे हो चुके हैं तथा उनमें प्रशिक्षण चल रहा है। 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सरकाघाट (हिमाचल प्रदेश), छिंदवाड़ा (मध्य प्रदेश), राजसमंद (राजस्थान), पुणे (महाराष्ट्र), भिवाणी (हरियाणा), औरंगाबाद (बिहार) और अगरतला (त्रिपुरा) तथा राय बरेली (उत्तर प्रदेश) में चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान स्थापित किए जाने के लिए मंजूरी प्रदान की थी। तीन चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान अर्थात् छिंदवाड़ा, पुणे और राजसमंद में काम पूरा हो गया है और वे काम करने लगे हैं। शेष चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थानों में निर्माण कार्य चल रहा है और यह काम अगले वर्ष तक पूरा हो जाने की संभावना है।

**2.2.8** 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंत्रालय ने देश में 10 नए चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान और 25 क्षेत्रीय चालन प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करने का भी निर्णय लिया है। अभी तक मंत्रालय ने छत्तीसगढ़ और तेलंगाना में एक-एक चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान- इस प्रकार कुल दो संस्थानों को मंजूरी दी है। इसके अलावा, महाराष्ट्र में भी चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान की स्थापना के लिए सैद्धांतिक मंजूरी दी गई है।

**2.2.9** 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 होगा 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।

**2.2.10** 12वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के अंत तक चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थानों को 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।

### **राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम**

**2.2.11** इस स्कीम में, सड़क दुर्घटना होने के पश्चात् 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 कल्पना है। इस योजना के अंतर्गत अभी तक दस टन क्षमता वाली 347 क्रेन, छोटी/मध्यम आकार वाली 106 क्रेन उपलब्ध कराई जा चुकी हैं। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/स्वैच्छिक संगठनों को इस योजना के अंतर्गत 509 एम्बुलेंस उपलब्ध कराई जा चुकी हैं।

**2.2.12** इसके अलावा, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय की राष्ट्रीय राजमार्गों के स्वर्णिम चतुर्भुज, उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम महामार्गों पर 'ट्रॉमा सेंटरों के समेकित नेटवर्क की स्थापना' योजना के अंतर्गत उन्नत किए गए 140 अभिनिर्धारित अस्पतालों को 140 उन्नत जीवन रक्षा एम्बुलेंस भी उपलब्ध कराई हैं; इसके लिए राज्य सरकारों के 140 अभिनिर्धारित अस्पतालों में ट्रॉमा केयर सुविधाओं का उन्नत किया गया है।

**2.2.13** सभी वाणिज्यिक वाहन चालकों को एक अनिवार्य दुर्घटना बीमा योजना के अंतर्गत लाने के लिए एक नीति बनाए जाने का भी प्रस्ताव है।

### **सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण परीक्षण व नियंत्रण उपस्कर**

**2.2.14** **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 2016-17 के दौरान, 700 ब्रेथ एनालाइजर प्रदान किए जाने प्रस्तावित हैं।

**2.2.15** **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। वाहन उत्सर्जन पर लागू होने वाले प्रावधान 1.7.1992 से लागू किए गए थे और गुजरते वर्षों में धीरे-धीरे इन प्रावधानों को कड़ा किया गया है। चार-पहिया वाहनों के लिए भारत चरण- IV उत्सर्जन मानक अधिसूचित कर दिए गए हैं और ये मानक अब 13 बड़े नगरों अर्थात् राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, अहमदाबाद, बंगलौर, हैदराबाद/सिकंदराबाद, कानपुर, पुणे, सूरत, आगरा, लखनऊ और शोलापुर में लागू हैं। देश के शेष

हिस्सों में भारत चरण-III उत्सर्जन मानक लागू हैं। 1.10.2004 से प्रदूषण नियंत्रण संबंधी मानकों को कड़ा बनाया गया है।

**2.2.16** वर्ष 2006-2007 से मंत्रालय ने यह निर्णय लिया था कि प्रदूषण नियंत्रण उपस्करों का प्रापण केन्द्रीकृत रूप से किया जाए और प्रदूषण नियंत्रण मानकों के प्रवर्तन के लिए ये उपस्कर राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को निशुल्क उपलब्ध कराए जाएं। वर्ष 2011-12 के दौरान (2012-13 तक विस्तारित) राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को 250 स्मोक मीटर और 250 गैस एनालाइजर आपूर्ति कर दिए गए हैं। वर्ष 2014-15 के दौरान मंत्रालय ने पेट्रोल एवं डीजल चालित वाहनों में प्रदूषण के स्तर की जांच के लिए 300 स्मोक मीटर और 300 गैस एनालाइजर खरीदकर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों का देने का इरादा किया था। इसके लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से उनकी जरूरत की बारे में पूछा गया, निविदाओं को अंतिम रूप दिया गया और 275 उपस्करों के लिए आपूर्ति आदेश जारी कर दिया गया।

### 2.2.17 राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क

(करोड़ रुपए में )

	बजट प्राक्कलन 2015-2016	संशोधित प्राक्कलन 2015-2016	बजट प्राक्कलन 2016-2017
कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटाबेस	10.00	19.00	20.00
डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास तथा परिवहन अध्ययन	2.00	2.00	5.00

### कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस

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

**2.2.19** 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 लोकार्पित 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। राज्याय 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।

**2.2.20** पूरे देश में 1000 से अधिक क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में अग्रणी अनुप्रयोग वाहन (वाहन पंजीकरण के लिए) और सारथी (ड्राइविंग लाइसेंस के लिए) का पहले ही शत-प्रतिशत स्व-चालन किया जा चुका है। देश के लगभग सभी राज्य और संघ राज्यक्षेत्र, एनआईसी द्वारा विकसित अनुप्रयोगों के विभिन्न संस्करणों का प्रयोग कर रहे हैं। लगभग 18 करोड़ वाहन अभिलेख और 9 करोड़ लाइसेंस अभिलेख अब राष्ट्रीय रिपोजिटरी (नेशनल रजिस्ट्री) में उपलब्ध हैं। राज्याय और राष्ट्रीय रजिस्ट्री में उपलब्ध एकीकृत डाटा, बड़ी संख्या में ऑनलाइन नागरिक-केन्द्रित अनुप्रयोगों एवं सूचना सेवाओं के लिए आधार का काम कर रहा है।

**2.2.21** आरटीओ-केन्द्रित अनुप्रयोगों से अलग, ऑनलाइन नागरिक एवं व्यापार-केन्द्रित सेवाएं भी 'वाहन' और 'सारथी' प्लेटफॉर्म के माध्यम से सुकर बनाई गई हैं। ऑनलाइन डीलर प्वाइंट पंजीकरण, फेंसी नंबर नीलामी योजना, ऑनलाइन मार्ग-कर भुगतान, ड्राइविंग/लर्नर लाइसेंस के लिए उन्नत अपाइंटमेंट मॉड्यूल के साथ ऑनलाइन अनुप्रयोग सॉफ्टवेयर, विद्यमान आरसी/ड्राइविंग लाइसेंस में ऑनलाइन संशोधन अनुरोध आदि जैसे कुछ अनुप्रयोग, विभिन्न राज्यों में शुरू किए गए हैं। बहु-विकल्पी भुगतान गेटवे प्रणाली, बायोमेट्रिक प्रमाणीकरण, ओपन एपीआई आदि जैसे विशिष्ट प्रयोग भी इन अनुप्रयोगों में लागू किए गए हैं। राज्यों के परिवहन विभागों और यातायात पुलिस द्वारा प्रयुक्त किए जा सकने वाले व्यापक प्रवर्तन समाधान के लिए मोबाइल अनुप्रयोग सह वैब अनुप्रयोग का विकास किया गया है। वैब सेवाओं, सुरक्षित लॉग-इन, पुल एसएमएस, थोक अंतरण आदि जैसे विभिन्न साधनों के माध्यम से डाटा पहुंच सुविधा को विभिन्न संस्थाओं जैसे कि सरकारी विभागों, पुलिस, सुरक्षा एजेंसियों, बैंकों तथा बीमा कंपनियों, ट्रांसपोर्टों और सामान्य नागरिकों तक के लिए सुकर बनाया गया है ताकि परिवहन डाटाबेस से कोई विशिष्ट सूचना प्राप्त की जा सके। ऑनलाइन सेवाओं के कार्यान्वयन की राज्य-वार सूची नीचे दी गई है-

- डीलर प्वाइंट पंजीकरण (उत्तर प्रदेश, दिल्ली, ओडिशा, गुजरात, हरियाणा, मेघालय)
- फेंसी नंबर पंजीकरण (दिल्ली, उत्तर प्रदेश)
- मालभाड़े के लिए नेशनल परमिट (राष्ट्र-व्यापी पहुंच)
- ऑनलाइन मार्ग-कर भुगतान (मेघालय, ओडिशा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, हरियाणा, दिल्ली)
- ऑनलाइन अस्थायी परमिट (दिल्ली)

- ऑनलाइन एचएसआरपी पंजीकरण (पंजाब)
- ऑनलाइन बॉर्डर चैक-पोस्ट (उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, राजस्थान)
- अन्य ऑनलाइन वाहन सेवाएं जैसे एनओसी, टीओसी, एचपीई, एचपीटी, पतें में बदलाव आदि (हरियाणा)
- वैब-सक्षम वाहन- आरटीओ के लिए (झारखंड)
- ऑनलाइन सारथी सेवाएं जैसे- ड्राइविंग/लर्निंग लाइसेंस आवेदन (महाराष्ट्र, कर्नाटक, गुजरात, ओडिशा, पंजाब, उत्तर प्रदेश)
- ड्राइविंग लाइसेंस परीक्षण के लिए ऑनलाइन स्लॉट-बुकिंग
- ऑनलाइन प्रशिक्षु परीक्षण मॉड्यूल
- वाहन विनिर्माता एवं परीक्षण एजेंसियों के लिए होमोलोगेशन अनुप्रयोग

**2.2.22** नागरिक-केन्द्रित अनुप्रयोग/सेवाएं, नियमित आधार पर अन्य राज्यों तक भी पहुंचाई जा रही हैं। ई-भुगतान, एसएमएस सूचना, ओटीपी-आधारित प्रमाणीकरण आदि जैसी विशिष्ट सेवाएं इन अनुप्रयोगों पर उपलब्ध कराई जा रही हैं। वितरित किए जा चुके 'वाहन' और 'सारथी' संस्करणों का स्थान लेने के लिए एक नया केन्द्रीकृत, वैब-सक्षम अनुप्रयोग जिसमें आरटीओ प्रचालनों और नागरिक/व्यापार केन्द्रित सेवाओं के सभी पक्षों को शामिल किया गया है, विकसित कर लिया गया है। सभी नवीनतम विशेषताओं और प्रकार्यों से युक्त वाहन और सारथी के इस नए संस्करण को एनआईसी क्लाउड इन्फ्रास्ट्रक्चर पर डाल दिया गया है और अपनाए जाने के लिए इसे सभी राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के लिए खोल दिया गया है। पहले के संस्करण से नए प्लेटफॉर्म पर डाटा अंतरण जोर-शोर से जारी है। नया वाहन संस्करण-4 पहले ही 5 राज्यों के 25 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में काम करने लगा है। सारथी संस्करण 4 भी 11 राज्यों के 60 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में लागू कर दिया गया है। इस वर्ष के अंत तक देश के सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में नए संस्करण पर काम चालू होने की दिशा में प्रगति हो रही है।

**2.2.23** अवरोधों को दूर करने तथा वाहनों का निर्बाध आवागमन एवं अधिसूचित दरों के अनुसार पथ-कर संग्रहण सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने प्रयोक्ता शुल्क इलेक्ट्रॉनिक माध्यमों से संग्रहीत करने की दृष्टि से ईपीसी, जेन-2, आईएसओ 18000-6सी मानकों पर आधारित पैसिव रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेन्टिफिकेशन (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।

### **डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास**

**2.2.24** 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।

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

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

### **2.2.27 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 था।

(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।

### **2.2.28 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 कराधान 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। इस प्रकाशन के अगले अंक की सामग्री अभी संकलित की जा रही है।

### 2.2.29 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 के कार्य-निष्पादन की समीक्षा" नामक प्रकाशन का नवीनतम अंक जिसमें 31 मार्च, 2014 तक की सूचना संकलित है, प्रकाशन के लिए तैयार है।

### 2.2.30 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। केन्द्र, राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों 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।

2.2.31 सड़क अनुसंधान पक्ष राष्ट्रीय परिवहन विकास नीति समिति (एनटीडीपीसी) द्वारा तैयार की गई 'भारत परिवहन रिपोर्ट 'मूविंग इंडिया टु 2032' के लिए सड़कों और सड़क परिवहन क्षेत्र के बारे में सूचना-सामग्री उपलब्ध कराने में सक्रिय भूमिका निभाता रहा है। यह रिपोर्ट 31 जनवरी, 2014 को एनटीडीपीसी के अध्यक्ष द्वारा प्रधानमंत्री कार्यालय में प्रस्तुत कर दी गई थी।

### 2.2.32 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना

(करोड़ रुपए में)

बजट प्राक्कलन 2015-2016	संशोधित प्राक्कलन 2015-2016	बजट प्राक्कलन 2016-2017
30.00	30.00	30.00

2.2.33 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 यथेष्ट नहीं होगा।

**2.2.34** 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। आटोमेटिड 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। निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र, नासिक (महाराष्ट्र) ने अक्टूबर, 2015 से काम करना शुरू कर दिया है। निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र, रेलमाजरा (राजस्थान), छिंदवाड़ा (मध्य प्रदेश), नीलमंगला (कर्नाटक), दिल्ली और रोहतक (हरियाणा) में प्रचालन जल्दी ही शुरू होने की संभावना है। हिमाचल प्रदेश राज्य ने जमीन उपलब्ध नहीं करवा पाई इसलिए परियोजना शुरू नहीं हो सकी। शेष छह केन्द्र भी अगले छह महीने में काम करने लगेंगे।

**2.2.35** 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंत्रालय ने देश में 10 अन्य ऐसे केन्द्र मंजूर करने का निर्णय लिया है। अभी तक मंत्रालय ने ओडिशा, केरल, पंजाब, सिक्किम, छत्तीसगढ़ और पश्चिम बंगाल राज्यों में ऐसे एक-एक निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों को मंजूरी दे दी है। इन केन्द्रों में निर्माण कार्य जल्दी ही शुरू हो जाएगा।

**2.2.36** दो से तीन वर्षों तक 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।

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

(करोड़ रुपए में)

बजट प्राक्कलन 2015-2016	संशोधित प्राक्कलन 2015-2016	बजट प्राक्कलन 2016-2017
20.00	13.00	30.00

**2.2.38** 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 बढ़ती 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 गैर-बराबरी फैलती है क्योंकि 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, 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के दौरान केन्द्रीय सहायता संस्वीकृत की गई थी। वर्ष 2016-17 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।

**2.2.39 इलेक्ट्रिक बसों के बारे में सीआईआरटी की प्रायोगिक परियोजना:** माननीय मंत्री ने रेट्रो-फिटमेंट समाधान के तौर पर डीजल बसों को इलेक्ट्रिक बसों में बदले जाने संबंधी सीआईआरटी की प्रायोगिक परियोजना को अनुमोदन प्रदान किया। इस परियोजना के अंतर्गत राज्य सड़क परिवहन निगमों की 10 बसों और माननीय सांसदों के प्रयोग के लिए 2 बसों में बदलाव की मंजूरी दी गई है। 12 बसों के लिए कार्य-आदेश सीआईआरटी को दे दिया गया है। इसके अलावा, मंत्रालय के प्रयोग के लिए एक बस और आईएचई के प्रयोग के लिए एक अन्य बस में बदलाव कराने पर विचार किया जा रहा है।

**2.2.40 बीओटी आधार पर बस टर्मिनलों और बहु-विध ट्रांजिट टर्मिनलों का विकास:** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने, 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बीओटी आधार पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में बड़े बस टर्मिनलों का विकास करने के लिए परियोजना विकास

परामर्शदाताओं का एक पैनल बनाने की योजना को अंतिम रूप दिया है। बीओटी आधार पर सार्वजनिक-निजी भागीदारी मॉडल के अंतर्गत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में बड़े बस टर्मिनलों के विकास के लिए परामर्श सेवाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जाएगी। परियोजना विकास परामर्शदाता कार्य की लागत में से 75 प्रतिशत हिस्सा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा और 25 प्रतिशत हिस्सा सफल निविदादाता द्वारा वहन किया जाएगा। 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 पूर्वोत्तर के क्षेत्रों/पर्वतीय क्षेत्रों में यह हिस्सेदारी क्रमशः 90 प्रतिशत एवं 10 प्रतिशत की होगी। योजना के कार्य की व्याप्ति तय करने के लिए दस्तावेज, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा तैयार किए जाएंगे। मानक परियोजना संदर्भ दस्तावेज तैयार करने की दृष्टि से परामर्शदाता के साथ किए जाने वाले करार को जल्दी ही अंतिम रूप दिया जा सकता है।

#### 2.2.41 राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड

(करोड़ रुपए में)

बजट प्राक्कलन 2015-2016	संशोधित प्राक्कलन 2015-2016	बजट प्राक्कलन 2016-2017*
1.00	1.00	1.00

2.2.42 भारतीय सड़कों पर सूचित बड़ी संख्या में होने वाली दुर्घटनाओं और मौतों को देखते हुए अवसंरचना समिति ने मंत्रालय को निर्देश दिया कि वह सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन निदेशालय गठित करने पर विचार करे। लोक सभा में 4.5.2010 को राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड के गठन संबंधी एक विधेयक प्रस्तुत किया गया था जिसे जांच के लिए विभाग संबद्ध स्थायी संसदीय समिति के पास भेज दिया गया था। 15वीं लोक सभा भंग हो जाने के परिणामस्वरूप यह विधेयक व्यपगत हो गया। अब मंत्रालय ने नया सड़क परिवहन एवं सुरक्षा विधेयक तैयार किया गया है। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्राधिकरण को इस विधेयक का हिस्सा बनाया गया है। संसद के अधिनियम के माध्यम से इस प्राधिकरण का गठन लंबित रहने तक एक कार्यकारी आदेश के माध्यम से मंत्रालय, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्राधिकरण के गठन की दिशा में काम कर रहा है।

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

(हजार रुपए में)

बजट प्राक्कलन 2015-2016	संशोधित प्राक्कलन 2015-2016	बजट प्राक्कलन 2016-2017*
6530000.00	0.00	0.00

\*इस योजना के कार्यान्वयन के लिए निधियां, 'निर्भया निधि' में से वित्त मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई जा रही हैं।

**2.2.44** 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 के सार्वजनिक सड़क परिवहन में राष्ट्र स्तरीय वाहन सुरक्षा और ट्रेकिंग प्रणाली तथा नगर कमांड एंड कंट्रोल सेंटर की स्थापना की दृष्टि से जीपीएस/सीसीटीवी/पैनिक 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 को प्रधानमंत्री कार्यालय के निदेशों के अंतर्गत रोक रखा गया है। इसके अलावा, मोटर यान नियमावली में परिवर्तन करके जीपीएस/सीसीटीवी/अलर्ट बटन अनिवार्य करने पर भी विचार चल रहा है।

2016-2017 के लिए लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट **अनुलग्नक-V** पर दिया गया है।

\*\*\*

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

### 3. सड़क क्षेत्र

#### 3.1 पिछले एक वर्ष के दौरान उठाए गए प्रमुख नीतिगत कदम

राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं का स्पष्ट प्रभाव दर्शाने के लिए मंत्रालय ने ऐसे प्रक्रियागत मुद्दों को निशाने पर लिया जो अवसंरचना के क्षेत्र में अपेक्षित प्रगति प्राप्त करने में रुकावट और बाधा बने हुए थे।

पिछले वर्षों के दौरान किए गए नीतिगत उपायों से इतर, इस वर्ष के दौरान उठाए गए कदमों का ब्यौरा इस प्रकार है-

**3.2 निर्गमन नीति:** सरकार ने ऐसी नीति अनुमोदित कर दी है जिसमें निविदा सौंपे जाने के वर्ष पर ध्यान न देते हुए सभी बीओटी परियोजनाओं के संबंध में निर्माण कार्य पूरा हो जाने के दो वर्ष बाद 100 प्रतिशत इक्विटी के विनिवेश की अनुमति है। ऐसा करने से रियायतग्राही/प्रवर्तक के लिए, विनिवेशित इक्विटी की बिक्री से प्राप्त धन का प्रयोग निम्नलिखित में से किसी एक या अधिक में करने का रास्ता खुलेगा- (क) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की अधूरी परियोजनाओं में, (ख) किन्हीं अन्य राजमार्ग परियोजनाओं में, (ग) बिजली क्षेत्र की किन्हीं अन्य परियोजनाओं में; और (घ) किन्हीं अन्य अवसंरचना परियोजनाओं के संदर्भ में वित्तीय संस्थाओं को देय अपने ऋण की अदायगी में। पूरी हो चुकी परियोजनाओं में अपनी रुकी पड़ी पूंजी को मुक्त करने में विद्यमान डेवलपर्स को सक्षम बनाने से इस क्षेत्र में नकदी की उपलब्धता सुकर होगी।

**3.3 मंद पड़ चुकी परियोजनाओं को पुनर्जीवित करना:** सरकार ने ऐसी बीओटी परियोजनाओं को पुनर्जीवित करने की अनुमति दे दी है जो निर्माण चरण में ही मंद पड़ चुकी हैं; इसके लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण से एकबारगी निधि, प्रत्येक मामले की अलग-अलग उचित जांच-पड़ताल करके, इनमें डाली जाएगी। यह सहायता (जिसे आप संपूरक निधि कह सकते हैं) बैंक दर के ऊपर 2 प्रतिशत जोड़कर ऋण आधार पर उपलब्ध कराई जाएगी और इसे आदर्श रियायत करार के प्रावधानों की कसौटी पर रखा जाएगा। इस प्रस्ताव से मंद पड़ चुकी परियोजनाओं के वास्तविक रूप से पूरा होने में मदद मिलेगी और उस क्षेत्र के नागरिकों/राजमार्ग प्रयोक्ताओं का इससे राहत मिल सकेगी।

**3.4 नवाचारी परियोजना कार्यान्वयन विधियों को बढ़ावा देना:** हाल ही में, पर्याप्त प्रोत्साहनों के माध्यम से निजी क्षेत्र की सहभागिता को बढ़ावा देने की दृष्टि से राजमार्ग परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए 'हाइब्रिड एन्यूटी मॉडल' अंगीकार किया गया है। इस का उद्देश्य यह है कि सरकार के पास उपलब्ध वित्तीय संसाधनों के अंतर्गत ही राजमार्ग परियोजनाओं के कार्यान्वयन की मात्रा को अधिकतम किया जा सके। इस विधि के अनुसार, निर्माण अवधि के दौरान निजी डेवलपर को 'निर्माण सहायता' के रूप में सरकार द्वारा परियोजना लागत का 40 प्रतिशत

हिस्सा उपलब्ध करा दिया जाए और शेष 60 प्रतिशत हिस्सा, रियायतग्राही को, बकाया राशि पर ब्याज के साथ रियायत की अवधि में वार्षिकी भुगतानों के रूप में दे दिया जाए। रियायतग्राही को सरकार द्वारा प्रचालन एवं अनुरक्षण भुगतान किए जाने के लिए व्यवस्था अलग से मौजूद है। निजी पक्षकार को यातायात जोखिम भी नहीं उठाना पड़ता। सभी भुगतानों को मुद्रा-स्फीति की दर-सूची के साथ, एक मूल्य बहु-विध संसूचक से जोड़ा गया है जोकि 70:30 के अनुपात में थोक मूल्य सूचकांक एवं उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (आईडब्ल्यू) का भारित औसत होगा। इससे डेवलपर का मुद्रा-स्फीति संबंधी जोखिम भी शमित हो जाता है। चालू वित्तीय वर्ष में इस मॉडल से कार्यान्वित किए जाने के लिए 28 राजमार्ग परियोजनाओं की पहचान की जा चुकी है।

**3.5 बीओटी परियोजनाओं के लिए आदर्श रियायत करार में संशोधन:** अगस्त, 2015 में मंत्रिमंडल सचिव की अध्यक्षता में आयोजित सचिवों की अधिकार-प्राप्त समिति ने कतिपय संशोधन अनुमोदित कर दिए हैं।

**3.6 मूल्यांकन और अनुमोदन के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं की सिविल लागत को पूंजीगत लागत से पृथक् रखना-** इसे सरकार ने हाल ही में अनुमोदन प्रदान कर दिया है जिससे मूल्यांकन एवं अनुमोदन की प्रक्रिया तीव्रतर हो सकेगी और इसके परिणामस्वरूप परियोजनाएं अधिक तेजी से सौंपी जा सकेंगी।

**3.7 मंद पड़ चुकी बीओटी विधि की राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के लिए रियायतग्राहियों को युक्तियुक्त क्षतिपूर्ति का भुगतान जहां विलंब रियायतग्राही पर आरोप्य न हो-** सरकार ने बीओटी (पथकर) विधि पर सौंपी गई मंद पड़ चुकी सभी राजमार्ग परियोजनाओं के लिए रियायत अवधि का विस्तार विलंब की उस अवधि के लिए जो रियायतग्राही पर सीधे आरोप्य न हो, करने की अनुमति इस शर्त के साथ दे दी है कि प्रचालन अवधि का कार्यकाल अपरिवर्तित रहेगा और परियोजना को वास्तविक रूप में अगले तीन वर्ष के अंतर्गत पूरा करना होगा। इसी प्रकार से, बीओटी (वार्षिकी) विधि पर सौंपी गई मंद पड़ चुकी सभी राजमार्ग परियोजनाओं के मामले में रियायतग्राही पर आरोप्य न होने वाले विलंब की वास्तविक अवधि के समनुरूप छूट गई वार्षिकी राशियों के भुगतान का भी विचार है।

### **3.8 भूमि अधिग्रहण पर ध्यान केन्द्रित करना**

**3.8.1 भूमि अधिग्रहण में विलंब एक ऐसा मुख्य कारक है जिसके कारण राजमार्ग परियोजनाओं के समय से 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 यूनियों/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।

**3.8.2** 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 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 कार्यो 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।

**3.8.3** भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं-

- (i) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण/एनएचआईडीसीएल में एकनिष्ठ संस्थापना;
- (ii) मंत्रालय के क्षेत्रीय कार्यालयों/परियोजना कार्यान्वयन इकाइयों में परामर्शदाताओं की तैनाती;
- (iii) राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के लिए एकनिष्ठ अधिकारियों/कार्मिकों एवं अनेक भूमि अधिग्रहण सक्षम प्राधिकारियों की तैनाती करने के लिए राज्य सरकारों को राजी करना।

## **3.9 इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण पद्धति**

### **3.9.1 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 1610 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। राजमार्ग परियोजनाओं, नियोजन एवं व्यवहार्यता के संबंध में वास्तविक प्राक्कलन तैयार करने में इससे सहायता मिलेगी। दिसम्बर, 2015 तक 1524 सर्वेक्षण, सर्वेक्षणों के पहले चक्र के लिए पूरे कर लिए गए हैं। जनवरी, 2016 तक, सर्वेक्षण के दूसरे चक्र के लिए 223 सर्वेक्षण पूरे हो चुके हैं।

### 3.9.2 इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण प्रणाली

बाधाओं को दूर करने और यातायात का निर्बाध संचलन सुनिश्चित करने के साथ-साथ अधिसूचित दरों पर पथकर संग्रहण करने के लिए यह निर्णय लिया गया है कि पैसिव 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 स्क्ंध पर परस्पर प्रचालनीय ईटीसी सुविधा लागू कर दी गई है। 303 पथकर प्लाजाओं पर ईटीसी आदेश जारी कर दिए गए हैं। 249 पथकर प्लाजाओं पर ईटीसी संस्थापन का काम पूरा हो गया है और 21 पथकर प्लाजाओं पर काम चल रहा है। शेष 21 पथकर प्लाजाओं पर सिविल कार्य चल रहा है। 12 पथकर प्लाजाओं पर एकनिष्ठ ईटीसी लेन व्यवहार्य नहीं है। आईसीआईसीआई बैंक सीसीएच के साथ ईटीसी प्रणाली एकीकरण का काम 191 पथकर प्लाजाओं पर पूरा हो चुका है। एक्सिस बैंक सीसीएच के साथ ईटीसी प्रणाली एकीकरण का काम 22 पथकर प्लाजाओं पर पूरा हो चुका है। अप्रैल, 2016 तक ईटीसी प्रणाली अखिल भारतीय आधार पर लागू कर दी जाएगी।

### 3.9.3 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 संग्राहक द्वारा दर्ज की जाने वाली एवीसीसी श्रेणी एवं वर्गीकरण की जांच पथकर प्रबंधन प्रणाली के माध्यम से होती 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 पहले ही शुरू कर दी गई है।

### 3.9.4 गतिमान अवस्था में वजन लेने के लिए डब्ल्यूआईएम प्रणाली

वाहनों में अतिभराई 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।

### 3.9.5 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 किए जाने के लिए आवश्यक कार्रवाई पहले ही शुरू कर दी गई है। इस काम को चार मंडलों में बांटा गया है और संविदाओं पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं। 6 कार्य-स्थलों पर वे-इन-मोशन और सीसीटीवी निगरानी संस्थापना का काम पूरा हो चुका है।

**3.10 मंत्रालय में एसएफसी/ईएफसी की बैठकें आयोजित करने के लिए दिन निश्चित किया जाना-** मूल्यांकन और संस्वीकृति की प्रक्रिया को सुचारु बनाया गया है और हर सप्ताह एक निश्चित दिवस पर ईएफसी/एसएफसी बैठकें आयोजित की जाती हैं। इस पहल से परियोजनाओं के अनुमोदन और सुपुर्दगी की प्रक्रिया में तेजी लाने में मदद मिलेगी।

**3.11 शक्तियों का प्रत्यायोजन-** प्राधिकारों का चरणबद्ध विकेन्द्रीकरण करने और कार्यकारी एजेंसियों को अधिक स्वायत्तता दिए जाने के आशय से मंत्रालय ने परियोजनाओं के अनुमोदन और कार्यों के लिए निविदाएं आमंत्रित करने की शक्तियों के प्रत्यायोजन की प्रक्रिया शुरू कर दी है।

### 3.12 सड़क परिवहन क्षेत्र

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

**3.12.1.1** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने निम्नलिखित सड़क खंडों पर सड़क दुर्घटना-पीड़ितों के लिए नकदीरहित उपचार की प्रायोगिक परियोजना शुरू की है-

- राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 का गुड़गांव - जयपुर खंड (योजना का कार्यान्वयन आईसीआईसीआई लोम्बार्ड जनरल इंश्यूरेंस कंपनी द्वारा किया जा रहा है)
- राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 का वदोदरा-मुंबई खंड (योजना का कार्यान्वयन इफको टोकियो जनरल इंश्यूरेंस कंपनी द्वारा किया जा रहा है)
- राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 33 का रांची-रारगांव-महूलिया खंड (योजना का कार्यान्वयन आईसीआईसीआई लोम्बार्ड जनरल इंश्यूरेंस कंपनी द्वारा किया जा रहा है)।

**3.12.1.2** 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 जिससे कि 'स्वर्णिम घंटे' के दौरान त्वरित और उपयुक्त चिकित्सा परिचर्या प्रदान करके दुर्घटना पीड़ितों की जिंदगियों को बचाया जा सके।

**3.12.1.3** इस प्रायोगिक परियोजना से एक उपयुक्त अखिल भारतीय योजना तैयार करने के लिए मार्ग-दर्शन मिल सकेगा। प्रायोगिक परियोजना के परिणामों के आधार पर, सड़क दुर्घटना पीड़ितों को कैशलेस उपचार देने की योजना को पूरे भारत में लागू करने की दृष्टि से अंतिम रूप

दिया जा सकेगा। प्रायोगिक परियोजना के दौरान जुटाए गए अनुभव और आंकड़ों से निम्नलिखित के संबंध में जानकारी मिल सकेगी-

- ◆ (क) सामान्य चोटों (ख) गंभीर चोटों के उपचार की संभावित औसत लागत
- ◆ यदि दुर्घटना पीड़ित व्यक्ति यदि 48 घंटे बाद भी डिस्चार्ज किए जाने के लिए फिट नहीं है तो उसके उपचार का और खर्च वहन करने का तौर-तरीका।
- ◆ सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा स्थापित की जाने वाली निधि का आकार।

### **3.12.2 परिवहन संकुल**

**3.12.2.1** 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।

**3.12.2.2** 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।

### **3.12.3 पर्यटक बसों के लिए अखिल भारतीय पर्यटक परमिट:**

**3.12.3.1** पर्यटक बसों के लिए अखिल भारतीय परमिट की अतिरिक्त प्रणाली, वार्षिक समेकित परमिट शुल्क के भुगतान पर शुरू की जाने की प्रक्रिया मंत्रालय में चल रही है जिससे भारत में पर्यटक बसों का निर्बाध आवागमन हो सके।

**3.12.3.2** इस संबंध में एक संकल्प परिवहन विकास परिषद् की 36वीं बैठक में पारित किया गया जिसके माध्यम से साधारण पर्यटक बसों के लिए 50,000 रुपये की दर से, लक्जरी पर्यटक बसों के लिए 75,000 रुपये की दर से; और सुपर लक्जरी बसों के लिए 1,00,000 रुपये की दर से वार्षिक समेकित परमिट शुल्क के भुगतान पर पर्यटक बसों के लिए अखिल भारतीय पर्यटक परमिट की अतिरिक्त व्यवस्था शुरू की जानी है।

**3.12.3.3** इसके अलावा, पर्यटक बसों के लिए अखिल भारतीय पर्यटक परमिट की अतिरिक्त प्रणाली शुरू करने के लिए एक अधिसूचना का मसौदा तैयार किया गया है। माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री ने अधिसूचना का मसौदा अनुमोदित कर दिया है और जांच के लिए यह मसौदा विधि एवं न्याय मंत्रालय को भेज दिया गया है।

\*\*\*

अध्याय-IV

वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान किए गए कार्य निष्पादन की समीक्षा

सड़क पक्ष

योजना-वार भौतिक कार्य निष्पादन

4.1 राष्ट्रीय राजमार्ग :-

(आईईबीआर सहित करोड़ रु.)

2014-15 (योजना)		2015-16 (योजना)		2016-17 (योजना)
ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.
35,088	32,581.51	82,547.15	69,213.00	1,03,086

राष्ट्रीय राजमार्गों के संबंध में उपलब्धियां

क्रमांक	श्रेणी	2014-15	2015-16*
1.	एनएचडीपी से इतर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास		
	निर्माण (किमी)	1286	962
	सड़क गुणता सुधार (किमी)	1898	505
	बाईपास (संख्या)	2	2
	पुल/आरओबी/आरयूबी (संख्या)	74	42
2.	एनएचडीपी (किमी)	646	1089
3.	एसएआरडीपी-एनई (किमी)	252	62
4.	वामपंथी उग्रवाद प्रभावित (किमी)	655	334
5.	एनएचआईआईपी (किमी)	70	157

\*दिसम्बर, 15 तक

मार्च, 2016 तक समग्र उपलब्धियां, वित्त वर्ष 2014-15 की तुलना में काफी अधिक रहने की संभावना है।

4.2 अनुरक्षण और मरम्मत :-

(करोड़ रु. में)

2014-15				2015-16				2016-17
ब.प्रा.		सं.प्रा.		ब.प्रा.		सं.प्रा.		ब.प्रा.
योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	गैर योजना
-	2099.93*	-	2599.40*	-	2701.40*	-	2699.97*	2976.00

\*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 बावजूद इनकी गुणता और क्षमता के बारे में गंभीर चिंताएं भी सामने 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 8490 करोड़ रु. की प्राक्कलित लागत पर 5422 किमी लंबाई के लिए विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत किया गया है जिसमें से 6766 करोड़ रु. की लागत पर 5113 किमी लंबाई का कार्य सौंप दिया गया है। 3887 किमी लंबाई के विकास का कार्य दिसंबर, 2015 तक पूरा हो गया है और अभी तक किया गया संचयी व्यय 5341 करोड़ रु. का है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत सड़कों का विकास कार्य मार्च, 2018 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।

**4.5** अब तक 594 किमी की कुल लंबाई में सभी 9 पैकेजों के लिए विस्तृत प्राक्कलन 1333 करोड़ रु. की प्राक्कलित लागत पर संस्वीकृत किया जा चुका है और उसे सौंपा जा चुका है। 280 किमी लंबाई का विकास कार्य 526 करोड़ रु. के संचयी व्यय पर दिसंबर, 2015 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, एनएचआईडीसीएल और एनएचएआई जैसी विभिन्न एजेंसियों को सौंपा गया है। एसएआरडीपी-एनई के चरण 'क' के अंतर्गत अब तक 23,282 करोड़ रु. की लागत पर 3072 कि.मी. सड़कें (बीओटी (वार्षिकी) पर 112 कि.मी. सड़क सहित) संस्वीकृत/सौंपी जा चुकी

हैं और शेष लंबाई 2016-17 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**

**4.8.1** 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 टेंडर सौंप दिए गए हैं।

**4.8.2** कुल 1543 कि.मी. लंबाई के सड़क खंड नकद ठेका आधार पर अनुमोदित किए गए हैं। इनमें से लगभग 900 कि.मी. लंबाई 6,914 करोड़ रु. की लागत पर आज की तारीख तक संस्वीकृत की गई/सौंपी गई है।

**4.8.3** 15,288 करोड़ रु. की लागत पर 1675 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'**

**4.9.1** कुल 3723 कि.मी. की विभिन्न श्रेणियों जैसे कि राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्यीय सड़क, जी एस सड़क और सामरिक सड़कों के 35 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।

**4.9.2** वर्ष 2015-16 के दौरान एसएआरडीपी-एनई के लिए 4,000 करोड़ रु. की राशि आबंटित की गई थी जिसमें से 31.12.2015 तक की स्थिति के अनुसार 3021 करोड़ रु. व्यय किए जा चुके हैं। 2 लेन मानक में कुल 62 कि.मी. सड़कें पूरी की जा चुकी हैं और पिछले वर्ष तक पूरी की चुकी सड़कों को मिलाकर कुल 1,829 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 :-**

**4.10** 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।

#### **4.11 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना :**

**4.11.1** देश के प्रमुख सड़क नेटवर्क के रूप में सेवा देने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के अंतर्गत कुल 1,00,087 किमी लंबाई की सड़कें आती हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास का दायित्व भारत सरकार का है। 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।

31.12.2015 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की संपूर्ण स्थिति निम्नवत् है :-

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की संपूर्ण स्थिति

एनएचडीपी की स्थिति-31.12.2015 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.	स्वर्णिम चतुर्भुज	5846	5846	0	0	0
2.	उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम कॉरीडोर (चरण-I और चरण-II)	7142	6422	463	39	257
3.	पत्तन सड़क संपर्क	431	379	52	3	0
4.	अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग	1844	1578	266	11	0
5.	एसएआरडीपी-एनई	110	105	5	1	0
6.	एनएचडीपी चरण III	12308	6734	3402	82	2172
7.	एनएचडीपी चरण IV	19416	3000	7450	126	8966
8.	एनएचडीपी चरण V	6500	2319	1491	29	2690
9.	एनएचडीपी चरण VI	1000	0	0	0	1000
10.	एनएचडीपी चरण VII	700	22	19	1	659
	<b>जोड़</b>	<b>55297</b>	<b>26405</b>	<b>13148</b>	<b>292</b>	<b>15744</b>

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तपोषण

**4.11.2** 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, पथकर पुनः निवेश, 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। इसके अलावा विशेष परियोजनाओं के लिए बजट सहायता और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण एवं मरम्मत के लिए निधियां भी सरकार द्वारा प्रदान की जाती हैं। प्राधिकरण की ऋण संबंधी जरूरतें, अपेक्षित संसाधनों तथा संसाधनों की उपलब्धता को और परियोजनाओं को सौंपे जाने की स्थिति 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 वित्तीय 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 सहित पथकर राजस्व का पुनःनिवेश, ऋणात्मक अनुदान, प्रीमियम तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा भारत की समेकित निधि में जमा किया जाने वाला राजस्व हिस्सा 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।
  - iv) एसएआरडीपी-एनई के अंतर्गत आने वाली बीओटी (वार्षिकी) परियोजनाओं और जम्मू एवं कश्मीर की परियोजनाओं का वित्तपोषण- उपकर आबंटन से ऊपर अतिरिक्त बजटीय सहायता।
- 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 अर्ध-वार्षिक वार्षिकियों के माध्यम से वापसी; और
  - iii) विशेष प्रयोजन तंत्र (एसपीवी) - अन्य हितधारियों अर्थात् पत्तन न्यास आदि की अंशधारिता के साथ।
- ग)** 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)।

**4.11.3** 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 6 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।

**4.11.4** 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)							
वित्त वर्ष	उपकर निधियां	पथकर जमा का वापस निवेश	बाह्य सहायता (अनुदान)	बाह्य सहायता ऋण	उधार	अतिरिक्त बजटीय सहायता	निजी क्षेत्र का निवेश
1999-2000	1192	-	492	-	-	-	50
2000-01	1800	-	461	12	657	-	225
2001-02	2100	-	887	113	804	-	510
2002-03	2000	-	1202	301	5593	-	846
2003-04	1993	-	1159	290	-	-	1831
2004-05	1848	-	1239	361	-	50	1463
2005-06	3270	-	2350	600	1289	700	649
2006-07	6407	-	1583	396	1500	110	1578
2007-08	6541	-	1776	444	305	-	7062
2008-09	6972	-	1515	379	1631	-	8185
2009-10	7405	-	272	68	1154	-	8573
2010-11	8441	1623	320	80	2160	-	15354
2011-12*	6187	2693	-	-	12512	320	25999
2012-13	6003	1777	-	-	1669	367	19887
2013-14**	6857	4770	-	-	7942	15	21155
2014-15	6886	5448	-	-	3343	600	17293
2015-16 (दिसंबर, 15 तक)***	15420	6500			16555	-	20173

\* ली गई उधारी में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रुप में 10,000 करोड़ रुपये और 2512 करोड़ रुपए के पूंजी लाभ कर-छूट बांड शामिल हैं।

\*\* इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रुप में 5,000 करोड़ रुपये और 2942 करोड़ रुपए के पूंजी लाभ कर-छूट बांड शामिल हैं।

\*\*\* इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कर मुक्त ब्रांड के रुप में 13,872 करोड़ रुपये और 2683 करोड़ रुपए के पूंजी लाभ कर-छूट बांड शामिल हैं।

#### 4.12 एनएचडीपी का भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के संबंध में वर्ष 2015-16 के परिणामी बजट लक्ष्यों के मुकाबले कार्यनिष्पादन और 2016-17 के लिए परिव्यय अनुलग्नक-II, III और IV पर दिए गए हैं।

#### 4.13 सड़क परिवहन

सड़क परिवहन के संबंध में वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के परिणामी बजट लक्ष्यों के मुकाबले कार्यनिष्पादन अनुलग्नक-VI पर दिया गया है।

\*\*\*

## अध्याय V वित्तीय समीक्षा

5.1 सड़क और सड़क परिवहन के क्षेत्र के संबंध में वार्षिक योजना 2016-17 में 1,03,286 करोड़ रु. के सकल परिव्यय का प्रस्ताव निम्नानुसार है :-

क्षेत्र	बजटीय सहायता (प्रस्तावित)	आईईबीआर(प्रस्तावित)	कुल (करोड़ रु. में)
1	2	3	4
सड़क	43,807	59,279	1,03,086
सड़क परिवहन	200	-	200
<b>कुल</b>	<b>44,007</b>	<b>59,279</b>	<b>1,03,286</b>

5.2 2014-15 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय और 2015-16 के दौरान 31.12.2015 तक हुए व्यय को नीचे विवरण में दर्शाया गया है:-

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	मद	वास्तविक व्यय		2015-16		2016-17
		2014-15	2015-16 31.12.2015 तक की स्थिति के अनुसार	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	बजट प्राक्कलन
<b>सड़कें</b>						
1	जीबीएस	24232.52	32432.81	39252.65	40613.00	42,517
	जीबीएस (ईएपी) से भिन्न	239.93	350.03	600.00	600.00	1,290
	जोड़	24472.45	32782.84	39852.65	41213.00	43,807
2	पूर्वोत्तर और सिक्किम पूल के लिए प्रावधान जीबीएस का 10%	3000.00	4000.00	4,000.00	4000.00	5,000

### 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	2014-15			2015-16			बजट प्राक्कलन 2016-17 (करोड़ रुपए)
	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय 31.12.2015 तक की स्थिति के अनुसार	
<b>योजना</b>							
राष्ट्रीय राजमार्ग(मूल) निर्माण कार्य	5202.56	4878.59	4833.96	4207.56	5508.06	3330.99	15,500
बीआरओ के अंतर्गत निर्माण कार्य	400.00	298.00	213.83	0	0	0	0
स्थायी पुल शुल्क निधि	150.00	100.00	37.98	50.00	50.00	32.94	100
एसएआरडीपी-एनई	3000.00	3000.00	2843.33	4000.00	4000.00	3094.99	5,000
विजयवाड़ा-रांची सड़क सहित वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र	1350.00	1174.00	1164.59	1300.00	1300.00	606.04	1,000
<b>जोड़</b>	<b>10102.56</b>	<b>9450.59</b>	<b>9093.69</b>	<b>9557.56</b>	<b>10858.06</b>	<b>7064.96</b>	<b>21,600</b>
<b>गैर-योजना</b>							
राज्य पीडब्लडीयू के पास राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण	1974.93	2505.66	2444.40	2701.40	2698.40	1340.22	2,976
बीआरओ के पास राष्ट्रीय	125.00	79.50	77.67	अनुरक्षण और मरम्मत शीर्ष के अंतर्गत सीमा सड़क संगठन के लिए अलग से कोई निधि वर्ष 2015-16 से			

राजमार्गों का अनुरक्षण				नहीं रखी जा रही है।			
जोड़	2099.93	2585.16	2522.07	2701.40	2698.40	1340.22	2,976

## 5.5 संघीय बजट में 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 6.00 रु. प्रति लीटर है। संघीय बजट के अनुसार 2014-15, 2015-16 और बजट प्राक्कलन 2016-17 में किए गए बजट प्रावधान की तुलना में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को आबंटित/जारी उप-कर, पथ-कर पुनःनिवेश और आईईबीआर का ब्यौरा इस प्रकार है :-

मद	2014-15			2015-16	(करोड़ रुपए में)	
	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	वास्तविक व्यय	बजट प्राक्कलन	वास्तविक व्यय (दिसम्बर, 15 तक)	2016-2017 (बजट प्राक्कलन)
निवेश (उपकर)	9,566	9,566	6,886	22,920	15,420	12,153
पथकर राजस्व का पुनःनिवेश#	5,448	5,448	5,448	6,500	6,500	7,500
आईईबीआर	9,000	3,000	3,343	42,695	16,555	59,279
<b>उप-जोड़</b>	<b>24,014</b>	<b>18,014</b>	<b>15,677</b>	<b>72,115</b>	<b>38,475</b>	<b>78,932</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	2014-15			2015-16			2016-17
	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	व्यय (31.12.2015 तक)	
राज्य सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान (सीआरएफ)	2643.00	2635.60	2094.78	2910.00	2910.00	1624.08	10,993
अंतर-राज्य सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	293.63	251.00	93.11	294.00	355.35	96.53	1,233

### 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। 2016-17 में अनुसंधान और विकास के लिए 10.00 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया है।

### 5.8 सड़क परिवहन

वित्तीय निष्पादन 2014-2015 और 2015-2016				
(करोड़ रुपए में)				
योजना/परियोजना/कार्यक्रम का नाम	बजट प्राक्कलन 2014-2015	व्यय 2014-2015	बजट प्राक्कलन 2015-2016	व्यय 2015-2016 (01.02.2016 तक)
1 सड़क सुरक्षा	87.00	69.73	87.00	32.83
2 राष्ट्रीय डाटा बेस एवं कंप्यूटर प्रणाली, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा समस्त इंजीनियरी समाधान सहित परिवहन अध्ययन	12.00	20.16	12.00	10.44
3 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	30.00	20.53	30.00	13.86
4 जीपीएस आधारित स्वचालित किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू	20.00	12.98	20.00	2.13

	किए जाने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ बनाना				
5	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन	1.00	0.00	1.00	0.00
6	सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की योजना	50.00	1.43	653.00	0.00
	<b>कुल जोड़</b>	<b>150.00</b>	<b>123.31</b>	<b>803.00</b>	<b>59.26</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 जिसकी स्थापना देश में राजमार्ग इंजीनियरों को प्रशिक्षण प्रदान किए जाने की लंबे समय से महसूस की जा रही आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य से सन् 1983 में की गई थी।

6.2 यह संस्थान 32 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 परिषद् 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, 2015 तक 1186 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से सड़क विकास के कार्य में लगे भारत और विदेशों के 27576 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 2015-16 के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम**

**6.5** वर्ष 2015-16 (31 दिसंबर, 2015 तक) के दौरान अकादमी ने 68 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 1231 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** राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड की स्थापना 18 जुलाई, 2014 को भारत सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम के रूप में की गई थी ताकि देश के पूर्वोत्तर क्षेत्र और सामरिक महत्व के क्षेत्र जिनकी सीमा अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं से मिलती है, में राष्ट्रीय राजमार्ग और अन्य अवसंरचनाओं के निर्माण को तीव्र गति दी जा सके। इस नई संस्था का गठन इस तथ्य को देखते हुए जरूरी हो गया था कि दक्षिण एशिया और दक्षिण-पूर्व एशिया जो कि कुल वैश्विक उत्पाद में 6 प्रतिशत से अधिक का हिस्सा रखते हैं, के आर्थिक एकीकरण को प्राथमिकता में काफी नीचे रखा गया था और राजमार्ग अवसंरचना के माध्यम से इसे एक नई क्षेत्रीय संयोज्यता मिलना जरूरी था। ऐसे एकीकरण से स्थानीय जनता को जब उन्हें मुख्य धारा के साथ पूरे जोशो-खरोश से एकीकृत कर दिया जाएगा, समग्र आर्थिक लाभ मिलना सुनिश्चित हो सकेगा।

**6.6.2** इस कंपनी ने 22 सितम्बर, 2014 जब इसमें पहली नियुक्त हुई, से काम करना शुरू कर दिया। 01 जनवरी, 2015 को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से निर्माण कार्य के पहले हस्तांतरण के साथ ही कंपनी ने विभिन्न कार्यों और परियोजनाओं के कार्यान्वयन की दिशा में गति पकड़नी शुरू कर दी।

**6.6.3** कंपनी का संदर्शन है कि वह राष्ट्र निर्माण की दिशा में महत्वपूर्ण योगदान करते हुए देश में उच्चतम मानदंडों वाली अवसंरचना के सृजन एवं प्रबंधन की सूत्रधार बने। उसका मिशन है कि वह एक ऐसी पेशेवर कंपनी बने जो सर्वाधिक दक्ष एवं पारदर्शी तरीके से काम करते हुए, सभी हितधारकों को अधिकतम लाभ पहुंचाने के साथ-साथ समयबद्ध तरीके से अवसंरचना परियोजनाओं के डिजाइन, विकास एवं सुपुर्दगी का काम कर सके।

**6.6.4** राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने, उसे सौंपे गए मिशन को प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित सात प्रमुख कार्यनीतियां अभिनिर्धारित की हैं-

- i) दक्षता और पारदर्शिता के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ई-ऑफिस, ई-टेंडरिंग, ई मॉनीटरिंग और ई-एक्सेस जैसे ई-टूल्स का प्रयोग कर रहा है।
- ii) अवसंरचना के काम करते हुए सुगमता को बढ़ावा देने के लिए कंपनी, इस क्षेत्र में अपनाई जाने वाली विभिन्न पद्धतियों और प्रक्रियाओं पर फिर से गौर कर रहा है।
- iii) राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड, नवीनतम घटनाओं के साथ अपनी चाल मिलाने के लिए स्थानीय ठेकेदारों सहित कार्यबल और हितधारकों के सतत क्षमता

निर्माण के काम में जुटी हुई है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में और सामरिक महत्व के क्षेत्रों में स्थानीय ठेकेदारों और अभियंताओं की क्षमता-विकास से उन्हें राजमार्ग और अन्य अवसंरचना के निर्माण में सक्रिय भागीदार बनने में मदद मिलेगी और ऐसा होने से इन क्षेत्रों का समावेशी विकास हो सकेगा।

- iv) कंपनी का प्रयास है कि सामग्री, डिजाइन और निर्माण में नई लेकिन उपयुक्त प्रौद्योगिकी का प्रयोग सुगम बनाकर गुणवत्ता, टिकाऊपन, निष्पादन गति, सुरक्षा मानक, लागत घटाव को बढ़ावा दिया जा सके और पर्यावरणीय चिंताओं का समाधान किया जा सके।
- v) विचारों के आदान-प्रदान के लिए और इस उद्योग में अग्रणी स्थान हासिल करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड एक ऐसा मंच तैयार कर रहा है जिससे कि विशेषज्ञों एवं अग्रगण्य अनुसंधान संस्थानों को शामिल करके वैज्ञानिक एवं नवाचारी सोच तैयार हो सके।
- vi) अनावश्यक मुकदमेबाजी से बचने के लिए गतिशील विवाद समाधान तंत्र उपलब्ध कराने के लिए भी राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड प्रतिबद्ध है।
- vii) राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड, सातवीं कार्यनीति के रूप में 'एक विज़न एक मिशन' की भावना पैदा करने के लिए हितधारकों के साथ नियमित परामर्श भी करता है।

**6.6.5** राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने अपना निगम कार्यालय नई दिल्ली में स्थापित कर लिया है और इसके 10 शाखा कार्यालय असम, अरुणाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, मेघालय, मिजोरम, नगालैण्ड, सिक्किम, त्रिपुरा और उत्तराखंड में हैं जिनका उद्देश्य, कंपनी द्वारा शुरू की गई परियोजनाओं के प्रभावी कार्यान्वयन का है।

**6.6.6** बहुत थोड़े सी समयावधि में ही राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने देश के पूर्वोत्तर क्षेत्र और सामरिक महत्व के क्षेत्रों में राजमार्गों के निर्माण तथा अन्य अवसंरचनाओं के विकास की गतिविधियों को तीव्रतर करने में सफलता प्राप्त की है। आज की स्थिति के अनुसार कंपनी को 110 राष्ट्रीय राजमार्ग तथा अन्य अवसंरचना विकास परियोजनाएं सौंपी जा चुकी हैं जिनके अंतर्गत लगभग 80,000 करोड़ रुपए की लागत से लगभग 7,400 किमी की लंबाई में कार्य-निष्पादन शामिल है।

**6.6.7** अपनी स्थापना के पहले वित्तीय वर्ष के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने असम, अरुणाचल प्रदेश, मेघालय और त्रिपुरा में 6044 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 600 किमी लंबाई की 18 परियोजनाओं के कार्यान्वयन के करारों पर हस्ताक्षर किए थे।

**6.6.8** वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान, 30 नवम्बर तक कार्यान्वयन के अधीन चल रही परियोजनाओं की स्थिति नीचे दी जा रही है-

- i) असम में कंपनी ने पहले ही 10 परियोजनाएं सौंप दी हैं जिनके अंतर्गत 5820 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर लगभग 282 किमी लंबाई की सड़कें बनाई

- जानी हैं। कंपनी ने रारा 37ए पर कालियाभूमरा पुल का तथा रारा 37, 52ए और 53 पर 6 अन्य परियोजनाओं पर वास्तविक कार्य शुरू कर दिया है।
- ii) अरुणाचल प्रदेश में कंपनी ने 2329 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर बनाई जाने वाली लगभग 247.84 किमी लंबाई की सड़कों को शामिल करते हुए 09 परियोजनाएं पहले ही सौंप दी हैं और इनमें 07 परियोजनाओं पर काम वास्तव में शुरू भी हो चुका है।
  - iii) जम्मू एवं कश्मीर में राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने जम्मू-अखनूर और चेनानी-खनबल सड़कों का क्रमशः चार लेन और दो लेन में उन्नयन करने के लिए विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने के लिए परामर्शदात्री सेवाओं को अंतिम रूप दे दिया है।
  - iv) मणिपुर में राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने रारा 39 के विद्यमान इंफाल-मोरेह खंड के उन्नयन के लिए और एडीबी की सहायता से बनाए जाने वाले वैकल्पिक इंफाल-मोरेह राजमार्ग के विकास के लिए भी डीपीआर को अंतिम रूप दे दिया है। इसके अलावा, राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने 111 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर बराक एवं मकरू नदियों पर दो पुलों के निर्माण के लिए डीपीआर को अंतिम रूप दे दिया है।
  - v) मेघालय में कंपनी 292 करोड़ रुपए की लागत से बनाए जाने वाले 62 किमी लंबाई के सड़क खंड की एक परियोजना को कार्यान्वित कर रही है। इसके अलावा, राज्य सरकार से भूमि प्राप्त हो जाने के बाद 1600 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 255 किमी लंबाई की चार अन्य परियोजनाएं भी कार्यान्वित की जाएंगी। साथ ही, राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने 'जीका' की सहायता से 288 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 48 किमी लंबाई के तुरा बाईपास सहित रारा 51 के तुरा-दुलू खंड के निर्माण के लिए डीपीआर को अंतिम रूप दे दिया है।
  - vi) मिजोरम में कंपनी ने 'जीका' की सहायता से 4000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर बनाए जाने वाले 380 किमी लंबाई के आइजॉल-तुइपांग खंड- रारा 54 के उन्नयन के लिए डीपीआर को अंतिम रूप दे दिया है।
  - vii) नगालैण्ड में राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड 1200 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत रारा 39 के दीमापुर-कोहिमा खंड को चार लेन का बनाए जाने संबंधी कार्य को सौंपे जाने की प्रक्रिया में है। उसने, 'जीका' की सहायता से 1250 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 126 किमी लंबाई के इंफाल से कोहिमा के बीच पड़ने वाले रारा-39 के सड़क खंड के सुधार हेतु डीपीआर तैयार करने के लिए परामर्शदाता भी नियुक्त कर दिया है।

- viii) सिक्किम में राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने बागड़ाकोट से मेनला के बीच वैकल्पिक राजमार्ग के निर्माण के लिए डीपीआर तैयार करने के काम को तेज कर दिया है। इस परियोजना की अंतिम डीपीआर जनवरी, 2016 तक तैयार कर ली जाएगी। जल्दी ही कंपनी, 440 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 40 किमी लंबाई वाले सिंगतम-ग्यालसिंग खंड को दो लेन का बनाने का काम सौंपने के लिए निविदाएं आमंत्रित करेगी।
- ix) त्रिपुरा में राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने 1070 करोड़ रुपए की लागत से रारा 44 पर 122 किमी लंबाई के अगरतला-उदयपुर-सबरूम खंडों को दो लेन का बनाए जाने के लिए काम शुरू कर दिया है।
- x) रारा-108 पर धारसू से गंगोत्री तक 124 किमी लंबाई के सड़क खंड के विकास एवं उन्नयन से संबंधित परियोजना-पूर्व क्रिया-कलापों को भी राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड पूरा कर रहा है।
- xi) अंडमान में कंपनी बंबू फ्लेट से चेथम द्वीप के बीच या तो पुल या फिर समंदर के अंदर सुरंग बनाने के लिए डीपीआर तैयार करने के लिए निविदाएं पुनः आमंत्रित कर रहा है।
- xii) पश्चिम बंगाल में कंपनी सागर द्वीप को काकद्वीप से जोड़ने के लिए रेल सह सड़क पुल के लिए डीपीआर तैयार कर रही है।
- xiii) नेपाल-भारत सीमा पर राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड एडीबी की सहायता से मेची नदी पर एक पुल का निर्माण करेगा। कंपनी ने इस परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन को अंतिम रूप दे दिया है और इसके लिए निविदाएं अगले साल आमंत्रित की जाएंगी।
- xiv) भारतमाला और पिछड़े क्षेत्रों/धार्मिक/पर्यटन महत्व के स्थानों को जोड़ने की योजना के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने सात राज्यों में नए सड़क संपर्क तैयार करने के लिए डीपीआर तैयार करने हेतु निविदाएं आमंत्रित की हैं।

**6.6.9** वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड द्वारा शुरू की गई परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति दर्शाने वाला विवरण **अनुलग्नक- VII** पर रखा है।

**6.6.10** अद्यतन तारीख तक राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड को सौंपी गई परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण, सार्वजनिक सुविधाओं के स्थानांतरण और निर्माण कार्यों पर खर्च हुई राशि और 31 मार्च, 2016 तक होने वाले संभावित खर्च को दर्शाने वाला विवरण **अनुलग्नक- VIII** पर संलग्न है।

**6.6.11** वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड की योजना लगभग 400 किमी के लिए नए डीपीआर सौंपने की है और साथ ही इसी अवधि में

300 किमी की अन्य लंबाई के लिए डीपीआर को पूरा करने की भी है। सड़क निर्माण का काम लगातार गति पकड़ रहा है और लक्ष्य यह है कि राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड को सौंपी गई चालू परियोजनाओं में लगभग 22.09 प्रतिशत की वास्तविक प्रगति हासिल की जाए। इस अवधि के दौरान लगभग 300 किमी की सिविल निर्माण परियोजनाएं सौंपे जाने की योजना है और राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड को आशा है कि इन सड़क एवं अवसंरचना परियोजनाओं के लिए भारत सरकार द्वारा लगभग 5000 करोड़ रुपए का निवेश किया जाएगा। राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड द्वारा शुरू की गई परियोजनाओं का समुचित कार्यान्वयन सुकर बनाने के लिए विभिन्न सूचना प्रौद्योगिकी पहल जैसे कि- ई-ऑफिस, ई-एक्सेस, ई-पेस, इन्फ्राकॉन, ई-टेण्डरिंग आदि का सक्रिय उपयोग ऑनलाइन डेटा तैयार करने के लिए किया जा रहा है जिससे कि वास्तविक रिकॉर्ड तैयार करने का काम घट सके।

**6.6.12** राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ढलान संरक्षा, ढलान स्थिरीकरण आदि के लिए नई प्रौद्योगिकियां लाकर काम के क्षेत्र में पारिस्थितिकी एवं पर्यावरण के अनुरक्षण के लिए भी कदम उठा रहा है।

**6.6.13** उच्च सुरक्षा मानक लागू करने की आवश्यकता के प्रति भी कंपनी सचेत है और यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठा रही है कि सड़कों, पुलों और सुरंगों की डिजाइनों को अंतिम रूप दिए जाते समय सभी सुरक्षा मानदंडों का अनुपालन किया जाए। राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड द्वारा बनाई जाने वाली सड़कों में उपयुक्त मोड़, ग्रेडिएंट होंगे और कोई ब्लैक स्पॉट्स नहीं होंगे।

**6.6.14** विभिन्न अभीष्ट कार्यों के निष्पादन के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने समय-सीमा तय कर दी है। ठेकेदारों में विश्वास की भावना बढ़ाने के लिए वह, प्रमाणित बिल प्राप्त होने के 72 घंटे के अंदर समस्त भुगतान जारी कर देता है।

**6.6.15** राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड इस समय स्वयं को 'एक अलग प्रकार की कंपनी' जो दक्षता, पारदर्शिता और गुणवत्ता का प्रतीक हो, के रूप में स्थापित करने की दिशा में काम कर रही है।

## **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** सम्पूर्ण अतिरिक्त बजटीय सहायता (बीओटी परियोजनाओं के संबंध में गैर सरकारी क्षेत्र का हिस्सा) परिमाणात्मक सुपर्दगियों/ प्रत्याशित भौतिक परिणाम सहित वित्तीय परिव्ययों का विवरण संबंधित अध्यायों में स्पष्ट कर दिया गया है।

### 6.7.3 वर्ष 2015-16 (31 दिसम्बर, 2015 तक) के दौरान कार्य निष्पादन

(क) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के अंतर्गत अभी तक कुल 55,297 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्ग सौंपे गए हैं जिनमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपे गए 48,585 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्ग शामिल हैं। इसमें से एनएचडीपी के विभिन्न चरणों से संबंधित 26,405 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 और सांविधिक मंजूरीयों में विलम्ब, ढांचों को हटाने और सार्वजनिक सुविधाओं के स्थानांतरण में विलंब, कुछ राज्यों में कानून एवं व्यवस्था की समस्या और कुछ ठेकेदारों द्वारा अल्प-कार्य निष्पादन आदि।

#### एनएचएआई परियोजनाओं की प्रगति: 31 दिसम्बर, 2015 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 कॉरीडोर (चरण-I और चरण-II)	7142	6422	463	39	257
3.	पत्तन सड़क संपर्क	431	379	52	3	0
4.	अन्य रारा	1844	1578	266	11	0
5.	एसएआरडीपी-एनई	110	105	5	1	0
6.	एनएचडीपी चरण III	12308	6734	3402	82	2172
7.	एनएचडीपी चरण IV	19416	3000	7450	126	8966
8.	एनएचडीपी चरण V	6500	2319	1491	29	2690
9.	एनएचडीपी चरण VI	1000	0	0	0	1000
10.	एनएचडीपी चरण VII	700	22	19	1	659
	<b>जोड़</b>	<b>55297</b>	<b>26405</b>	<b>13148</b>	<b>292</b>	<b>15744</b>

वर्ष 2015-16 और उसके आगे का परिदृश्य

6.7.4 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) के अंतर्गत निविदाएं सौंपे जाने का काम 2016-17 तक पूरा कर लिए जाने का प्रस्ताव है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के अंतर्गत परियोजनाओं को सौंपे जाने का अनुमानित कार्य, संशोधित कार्य-योजना के अनुसार नीचे दी गई सारणी में दिया गया है। बीओटी/पीपीपी परियोजनाओं के प्रति ठंडी प्रतिक्रिया मिलने के तथ्य को देखते हुए ईपीसी आधार पर काम सौंपे जाने के लिए आबंटन अधिक किया गया है। बीओटी, हाइब्रिड एन्यूटी और ईपीसी के बीच विभाजन भी इस सारणी में दिया गया है।

अवार्ड (किमी में)

चरण	2015-16				2016-17			
	बीओटी	ईपीसी	हाइब्रिड एन्यूटी	जोड़	बीओटी	ईपीसी	हाइब्रिड एन्यूटी	जोड़
चरण II	71	294	-	365	-	-	-	-
चरण III	109	604	50	763	-	179	330	509
चरण IV	1150	2557	416	4123	664	3976	1475	6115
चरण V	704	10		714	790	-	-	790
चरण VI एक्सप्रेसवे	-	135	50	185	-	-	-	-
चरण VII	-	-	60	60	-	-	-	-
रारा (मूल)	-	6	-	6	-	-	-	-
<b>कुल जोड़</b>	<b>2034</b>	<b>3606</b>	<b>576</b>	<b>6216</b>	<b>1454</b>	<b>4155</b>	<b>1805</b>	<b>7414</b>

\*\*\*

भौतिक लक्ष्यों का विवरण: 2016-17

क्रमांक	योजना	अवाई	समापन
1.	रारा(मूल)		
	निर्माण (किमी)	1000	2682
	सड़क गुणता सुधार (किमी)	2500	2000
	बाईपास (संख्या)	10 (संख्या)	8 (संख्या)
	पुल/आरओबी/आरयूबी (संख्या)	55 (संख्या)	52 (संख्या)
2.	एनएचडीपी (किमी)		
	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	5075 (किमी)	2500 (किमी)
	राज्य लोक निर्माण विभाग	2000 (किमी)	1044 (किमी)
3.	एसएआरडीपी-एनई		
	राज्य लोक निर्माण विभाग/मंत्रालय	--	236 (किमी)
	सीमा सड़क संगठन	--	23 (किमी)
	राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड	1200 (किमी)	185 (किमी)
4.	एलडब्ल्यूई (किमी)	200 (किमी)	890 (किमी)
5.	बाह्य सहायता परियोजनाएं (किमी)	350 (किमी)	251 (किमी)
6.	एनएचडीपी से इतर राष्ट्रीय राजमार्ग जो भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास हैं (किमी)	200 (किमी)	--
	<b>गुणता सुधार कार्यक्रम, बाईपासों और पुलों को छोड़कर जोड़</b>	<b>10025 (किमी)</b>	<b>7811 (किमी)</b>

**अनुलग्नक- II**

<p align="center"><b>भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण</b>  <b>वित्तीय परिव्यय/लक्ष्यों का विवरण : 2016-17</b></p>		
		(करोड़ रुपए)
क्र.सं.	स्कीम/कार्यक्रम का नाम	कुल लक्ष्य 2016-17
1	एनएचडीपी चरण-I (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	408.20
2	एनएचडीपी चरण-II (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	5339.41
3	एनएचडीपी चरण-III (सुदृढीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण)	11044.47
4	एनएचडीपी चरण-IV (पेव्ड शोल्डर सहित दो लेन में चौड़ीकरण और सुदृढीकरण)	28410.31
5	एनएचडीपी चरण-V (स्वर्णिम चतुर्भुज और अन्य चुनिंदा खंडों को 6 लेन बनाना)	3714.89
6	एनएचडीपी चरण-VI (एक्सप्रेसवे का विकास)	6006.96
7	एनएचडीपी चरण-VII (रिंग रोड़, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर सर्विस रोड आदि)	609.38
8	एसएआरडीपी-एनई और रारा (मूल)	2486.09
9	भारतमाला/बीआरटी	130.00
10	ब्याज और ऋण की अदायगी तथा वार्षिकी भुगतान	11286.57
<b>जोड़</b>		<b>69416.28</b>
11	मुख्यालय के कार्यालय एवं परियोजना कार्यान्वयन इकाइयों के लिए पूंजीगत व्यय	33.22
12	राष्ट्रीय राजमार्गों की मरम्मत और अनुरक्षण	1128.48
13	प्रशासनिक व्यय	332.89
14	निधि निवेश-बीओटी परियोजनाएं	500.00
15	हरित राजमार्ग/सुरक्षा निधि-एकमुश्त राशि	500.00
<b>कुल जोड़</b>		<b>71910.87</b>

**अनुलग्नक III**

<b>भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण</b>					
<b>वित्तीय परिव्यय/लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण: 2015-16 और 2016-17</b>					
<b>(करोड़ रुपए में)</b>					
क्रमांक.	विवरण	ब.प्रा. 2015-16	सं.प्रा. 2015-16	वास्तविक 2015-16 (दिसंबर, 15 तक)	ब.प्रा. 2016-17
1	परियोजना व्यय (सीडब्ल्यूआईपी)				
2	सीडब्ल्यूआईपी-भूमि अधिग्रहण (प्रावधान)	20,000.00	25,463.65	11,684.91	22,840.73
3	सीडब्ल्यूआईपी-अन्य निर्माण पूर्व व्यय	6,738.34	3,758.06	1,079.84	4,606.66
4	सीडब्ल्यूआईपी-निर्माण कार्य (आईई/पर्यवेक्षण परामर्शदाता के भुगतान सहित)	22,355.25	9,156.98	2,950.32	27,160.22
5	अदा किया गया अनुदान (वीजीएफ)	9941.88	2,456.11	1,020.46	3,522.10
6	वार्षिकी भुगतान	5,455.99	3,717.55	2,088.76	6,210.89
7	अनुरक्षण व्यय	1327.26	1,158.05	933.86	1,128.48
8	एडीबी ऋण (- का अर्थ है:समायोजित मुद्रा विनिमय हानि)	56.24	55.00	41.90	59.00
9	54ईसी बॉण्ड का रिडेंप्शन और बाजारी उधारी पर ब्याज	6,758.49	4,884.19	2,316.29	5,016.68
10	प्रशासनिक व्यय	294.46	281.55	138.91	332.89
11	एलएएन, ईआरपी और टीए सहित भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण कार्यालयों में हुआ पूंजीगत व्यय	104.39	35.04	10.30	33.22
12	अन्य ऋण अग्रिम तथा प्रावधान	0.00	0.00	4,646.03	0.00
13	निधि निवेश-बीओटी परियोजनाएं	0.00	500.00	0.00	500.00
14	हरित राजमार्ग/सुरक्षा निधि-एकमुश्त भुगतान	0.00	100.00	0.00	500.00
	<b>जोड़</b>	<b>73,032.30</b>	<b>51,566.18</b>	<b>26,911.58</b>	<b>71,910.87</b>

**31.12.2015 तक हुए व्यय का सारांश**

	सार्वजनिक क्षेत्र के व्यय का जोड़	73,032.30	51,566.18	26,911.58	71,910.87
	निजी क्षेत्र के व्यय का जोड़	16,268.46	23,105.98	20,173.20	25,892.01
	<b>कुल जोड़</b>	<b>89,300.76</b>	<b>74,672.16</b>	<b>47,084.78</b>	<b>97,802.88</b>

अनुलग्नक IV

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण				
समेकित भौतिक परिव्ययों और परिणामों/लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण: 2015-16 (31.12.2015 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	-	-	-	-
एनएचडीपी चरण -II	294	166	140	48
एनएचडीपी चरण -III	784	679	635	251
एनएचडीपी चरण -IV	3047	1715	882	709
एनएचडीपी चरण -V	714	135	221	222
एनएचडीपी चरण -VI	185	135	-	-
एनएचडीपी चरण -VII	60	-	-	-
रारा (मूल) एवं अन्य	77	152	122	131
	<b>5161</b>	<b>2982</b>	<b>2000</b>	<b>1361</b>

वर्ष 2016-17 के लिए लक्षित परिव्यय/परिणामी बजट

(करोड़ रु.)

क्रम सं.	योजना/कार्य क्रम का नाम	उद्देश्य/परिणाम	परिव्यय 2016-17 (प्रस्तावित )	मात्रात्मक लक्ष्य/भौतिक उपलब्धियां	अनुमानित परिणाम	प्रक्रियाएं/ समय सीमा	टिप्पणी/जोखिम घटक
1.	सड़क सुरक्षा						
	i) असंगठित क्षेत्र में चालकों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण तथा मानव संसाधन विकास	स्वैच्छिक संगठनों/संस्थानों के माध्यम से असंगठित क्षेत्र के भारी मोटर वाहन चालकों को और राज्य परिवहन विभाग के कार्मिकों को प्रशिक्षण देना।	30.00	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 55 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाएंगे। (v) स्वचालित यातायात प्रबंधन प्रणाली विकसित की जाएगी।	वार्षिक	एक नई परियोजना नामतः 'स्वचालित ड्राइविंग लाइसेंस प्रणाली का विकास' शुरू की जानी है।
	ii) प्रचार उपाय तथा जागरूकता अभियान	रेडियो, टीवी और प्रिंट मीडिया के माध्यम से प्रचार अभियान चलाकर लोक जागरूकता पैदा	50.00	प्रसारित की जाने वाली वीडियो झलकियां तथा रेडियो झलकियों की संख्या।	25000 वीडियो झलकियां तथा 40000 रेडियो झलकियां टेलीविजन और रेडियो चैनलों पर प्रसारित की जाएंगी। लगभग	वार्षिक	

		करना।			20000 वीडियो झलकियों का प्रसारण 3000 सिनेमा हॉल में किया जाएगा। सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए 5000 स्कूलों सहित विभिन्न हितधारियों को सड़क सुरक्षा संदेश और सड़क सुरक्षा सामग्री भी भेजी जाएगी।		
iii)	सड़क सुरक्षा उपस्कर तथा प्रदूषण जांच व नियंत्रण	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को इंटरसेक्टर और प्रदूषण जांच उपस्कर जैसे सड़क सुरक्षा उपकरण उपलब्ध कराना।	14.00	बहु-उद्देशीय वाहन उपलब्ध कराने की योजना बंद कर दी गई है और इसके स्थान पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को गति-सूचक रडार और ब्रेथ एनालाइज़र आदि जैसे विभिन्न यातायात प्रवर्तन उपकरण उपलब्ध कराए जाने का प्रस्ताव है।	200 ब्रेथ एनालाइज़रों का प्रापण किया जाएगा। प्रदूषण जांच उपस्कर अर्थात् 275 स्मोक मीटरों और 275 गैस एनालाइज़रों के प्रापण का आदेश दे दिया गया है। राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को 275 स्मोक मीटर भेज दिए गए हैं। फिर भी 275 गैस एनालाइज़रों के लिए सौंपा गया कार्य आदेश निरस्त कर दिया गया था। मंत्रालय अब 300 स्मोक मीटरों और 25 गैस एनालाइज़रों की आपूर्ति का कार्य आदेश जारी करेगा।	वार्षिक	मंत्रालय का प्रस्ताव 'स्माइल'(ऑटोमैटिक ट्रेफिक मैनेजमेंट सिस्टम) लागू करने का है। वित्त वर्ष 2016-17 में 100 करोड़ रुपए और इससे अगले वर्ष में 400 करोड़ रुपए अपेक्षित होंगे।
iv)	राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा	राज्यों/स्वैच्छिक संगठनों को क्रेन एवं एंबुलेंस उपलब्ध कराना। प्रमुख उद्देश्य यह है कि	20.00	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/गेर सरकारी संगठनों को उपलब्ध कराई जाने वाली	यह आपात्कालीन सुविधा सड़क दुर्घटना पीड़ितों को 'गोल्डन ऑवर्स' के दौरान उपलब्ध कराई जाएगी जिससे दुर्घटना पीड़ितों की	वार्षिक	योजना का विस्तार करने के लिए सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन मांगा जा

	<p>योजना</p> <p>सड़क दुर्घटना पीड़ित को उचित समय में चिकित्सा सुविधा उपलब्ध करा दी जाए जिससे कि समय की बचत हो और यातायात का सुचारु प्रवाह सुनिश्चित करने के लिए दुर्घटना स्थल का निर्बाध भी किया जा सके।</p> <p>सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एक प्रायोगिक परियोजना शुरू की है जिसके अंतर्गत सड़क दुर्घटना पीड़ितों को नकदी-रहित उपचार उपलब्ध कराया जाएगा। इस पहल से देश में मौतों की उच्च दर को नीचे लाया जा सकेगा। यह सोचा गया है कि स्वर्णिम चतुर्भुज, उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम कॉरीडोरों के अंतर्गत आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर भी इस योजना का विस्तार कर दिया जाए।</p>		<p>क्रेनों और एम्बुलेंसों की संख्या।</p> <p>सड़क दुर्घटनाओं में मौतों की दर को नीचे लाना ।</p>	<p>जान बचाई जा सके।</p>		<p>रहा है।</p>
--	---	--	--	-------------------------	--	----------------

2.	<b>राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क</b>						
	i) कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस (ii) डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास तथा परिवहन अध्ययन	मोटर वाहन पंजीकरण, ड्राइविंग लाइसेंस आदि के बारे में अद्यतन मानकीकृत सूचना तैयार करना और सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों/राज्य परिवहन प्राधिकरणों की नैटवर्किंग करना। सड़क परिवहन से जुड़ी अध्ययन/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं शुरू करना/सौंपना।	20.00	मात्रात्मक लक्ष्य नहीं दर्शाए जा सकते हैं।	प्रवर्तन के लिए और विभिन्न अन्य प्रयोजनों के लिए ड्राइविंग लाइसेंसों के राष्ट्रीय रजिस्टर और राज्यीय रजिस्टर को पूरा करना। मंत्रालय का आशय है कि देश के अग्रणी संस्थानों जैसे कि आईआईटी, आईआईएम आदि के माध्यम से अनुसंधान एवं विकास अध्ययन कराए जाएं।	वार्षिक	
3.	ट्रांसपोर्ट संकुल की स्थापना सहित निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना।	सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से एक प्रायोगिक परियोजना के रूप में निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्रों और एक परिवहन संकुल की स्थापना करना।	30.00	संस्वीकृत किए जाने वाले केन्द्रों की संख्या।	i) 3 नए निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। ii) 6 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों के प्रचालन का व्यय iii) पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत 4 निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों के लिए उपस्करणों का प्रापण iv) पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों के लिए सिविल निर्माण कार्य। सड़क सुरक्षा के प्रवर्तन और परिवहन कार्यक्षमता के लिए	वार्षिक	राज्यों/अन्य संगठनों से प्रस्ताव प्राप्त किए गए हैं।

					सड़कों पर सड़क अनुकूल वाहन।		
4.	जीपीएस/जीए सएम 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। पीपीपी विधि से बस	सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना	30.00	सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के राज्य परिवहन उपक्रमों को सुदृढ़ करना और राज्य परिवहन उपक्रमों की डीजल बसों को हाइब्रिड बसों में बदलकर प्रदूषण घटाना।	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के कुछ प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं। दूसरी और तीसरी किस्त जारी करने के लिए पूर्व वर्ष की प्रतिबद्ध जिम्मेदारी पर विचार किया जाना है। 2016-17 के दौरान मंत्रालय इस योजना को 15 नगरों में लागू करने की प्रक्रिया में 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। ऐसे परियोजना संदर्भ दस्तावेज तैयार किए जाएंगे जिनसे राज्यों को यह योजना लागू करने में मदद मिलेगी। राज्यों की सहायता के लिए अंतिम परियोजना विकास परामर्शदाता दस्तावेज तैयार किए जाएंगे। माननीय मंत्री ने रेट्रो-फिटमेंट समाधान के रूप में डीजल बसों	वार्षिक	सुधार कार्य करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा राज्य सरकारों/राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के बीच सहमति पत्र पर हस्ताक्षर किए जाने हैं। यह कार्य राज्यों/राज्य सड़क उपक्रमों से प्रस्तावों की प्राप्ति पर निर्भर है।

	टर्मिनलों का विकास। इलैक्ट्रिक बसों के लिए सीआईआरटी प्रायोगिक परियोजना				को इलैक्ट्रिक बसों में बदलने की प्रायोगिक परियोजना अनुमोदित कर दी है। इस परियोजना के अंतर्गत राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की 10 बसें और माननीय सांसदों के प्रयोग के लिए 2 बसों को बदलने के लिए अनुमोदन मिल गया है। सीआईआरटी को 12 बसों के लिए कार्य-आदेश दे दिया गया है। इसके अलावा, मंत्रालय में प्रयोग के लिए एक बस और आईएचई में प्रयोग के लिए एक अन्य बस के बदलाव पर विचार किया जा रहा है।		
5.	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्राधिकरण का गठन	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्राधिकरण का गठन करना।	01.00	इस स्तर पर मात्रात्मक रूप में नहीं दर्शाया जा सकता है।	दिनांक 04.05.2010 को लोक सभा में राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड के सृजन के लिए विधेयक पेश किया गया था जिसे जांच के लिए विभाग संबंधी संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था। तथापि, 15वीं लोकसभा भंग हो जाने के परिणाम स्वरूप यह विधेयक व्यपगत हो गया। अब मंत्रालय ने सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक का		मंत्रिमंडल का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

					मसौदा तैयार किया है। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्राधिकरण को इस विधेयक का हिस्सा बनाया गया है। साथ ही साथ मंत्रालय, सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा विधेयक के लंबित रहने की स्थिति में कार्यकारी आदेश के माध्यम से राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्राधिकरण के गठन की प्रक्रिया चला रहा है।		
6.	सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा संबंधी योजना	सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार एवं सुदृढीकरण	0.00	<ul style="list-style-type: none"> <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>	वर्तमान में इस योजना को प्रधानमंत्री कार्यालय के आदेश पर रोक कर रखा गया है। इसके अलावा, मोटर यान नियमावली में परिवर्तन करके जीपीएस/सीसीटीवी/अलर्ट बटन लगाना अनिवार्य करने पर विचार चल रहा है।	वार्षिक	

2014-15 और 2015-16 के परिणामी बजट में दिए गए लक्ष्यों के संदर्भ में कार्य निष्पादन

	योजना का नाम	लक्ष्य 2014-15	वर्ष 2014-15 में कार्य निष्पादन	लक्ष्य 2015-16	वर्ष 2015-16 में कार्य निष्पादन (फरवरी, 2016 की स्थिति के अनुसार)
1	सड़क सुरक्षा				
	असंगठित क्षेत्र में चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और प्रशिक्षण सहित मानव संसाधन विकास।	<p>(i) असंगठित क्षेत्र में लगभग 35,000 एचएमवी चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाएगा।</p> <p>(ii) 4 नए आईडीटीआर संस्वीकृत किए जाएंगे।</p> <p>(iii) यातायात/परिवहन विभाग के कार्मिकों के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने हैं।</p>	<p>लगभग 30,000 एचएमवी चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया।</p> <p>पुनर्संचित योजना का अनुमोदन सक्षम प्राधिकारी द्वारा मई, 2014 में कर दिया गया। इसके बाद राज्यों से अनुरोध किया गया कि वे प्रस्ताव भेजें। राज्यों से प्राप्त प्रस्ताव पूरे नहीं थे। इसलिए राज्यों से कहा गया कि वे प्रस्तावों को संशोधित करें। छत्तीसगढ़ आईडीटीआर की स्थापना के प्रस्ताव को 'सैद्धांतिक' अनुमोदन प्रदान किया गया। राज्य परिवहन/यातायात विभाग एवं नगर निगमों के कार्मिकों के संबंध में परिवहन क्षेत्र में मानव संसाधन विकास के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम मंजूर किए गए हैं।</p>	<p>(i) लगभग 30,000 एचएमवी चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाएगा।</p> <p>(ii) 4 नए आईडीटीआर/आरडीटीसी संस्वीकृत किए जाएंगे।</p> <p>(iii) 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत किए गए आईडीटीआर के निर्माण कार्य को पूरा करने के लिए निधि अपेक्षित होगी।</p> <p>(iv) परिवहन/यातायात विभाग के अधिकारियों के लिए 50 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने हैं।</p>	<p>लगभग 20,000 एचएमवी चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया है।</p> <p>2 आईडीटीआर को मंजूरी दी गई है और महाराष्ट्र के लातूर जिले में एक आईडीटीआर की स्थापना के लिए 'सैद्धांतिक' अनुमोदन दे दिया गया है।</p> <p>11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत किए गए 3 आईडीटीआर के लिए निधि जारी कर दी गई।</p> <p>राज्यों के परिवहन/यातायात विभागों और नगर निगमों के कार्मिकों के लिए परिवहन के क्षेत्र में मानव संसाधन विकास के लिए 54 प्रशिक्षण कार्यक्रम संस्वीकृत किए गए हैं।</p>

	प्रचार उपाय तथा जागरूकता अभियान	15,000 वीडियो झलकियां तथा 25,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगीं। सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए भिन्न-भिन्न हितधारकों को सड़क सुरक्षा सामग्री भी भेजी जाएगी।	इस अवधि के दौरान 16000 वीडियो झलकियां और 30,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की गईं।	25,000 वीडियो झलकियां तथा 40,000 रेडियो झलकियां टैलीविजन एवं रेडियो चैनलों पर प्रसारित की जाएंगीं। 3000 सिनेमा हॉल्स में लगभग 20,000 वीडियो झलकियां भी प्रसारित की जाएंगीं। सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए सड़क सुरक्षा संदेश और सड़क सुरक्षा सामग्री विभिन्न हितधारियों को भेजी जाएगी।	इस अवधि के दौरान 23,000 वीडियो झलकियां और 35,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की गईं।
	सड़क सुरक्षा उपस्कर और प्रदूषण जांच व नियंत्रण	200 गैस एनालाइजर का प्रापण किया जाना है। 300 स्मोक मीटर और 300 गैस एनालाइजर्स का प्रापण किया जाएगा।	आपूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय के माध्यम से प्रापण किया जाना है। लेकिन आपूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय ने अभी तक आपूर्तिकर्ता को छांटा नहीं है। इसलिए ब्रैथ एनालाइजर का प्रापण नहीं किया जा सका।	200 ब्रेथ एनालाइजर्स का प्रापण किया जाना है। प्रदूषण जांच उपस्कर अर्थात् 275 स्मोक मीटरों और 275 गैस एनालाइजर्स के प्रापण के लिए आदेश दे दिया गया है। ये उपस्कर	प्रापण प्रक्रिया जारी है। यह अपेक्षा है कि प्रक्रिया मार्च, 2016 तक पूरी कर ली जाएगी। 275 स्मोक मीटर राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को आपूर्त कर दिए गए हैं। फिर भी, 275 गैस एनालाइजर्स की आपूर्ति के लिए दिया गया आदेश निरस्त कर दिया गया था। मंत्रालय अब 300 स्मोक मीटरों और 25 गैस एनालाइजर्स की आपूर्ति का आदेश 2015-16 के दौरान जारी करेगा।

				2015-16 के दौरान राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दे दिए जाएंगे।	
राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना	<p>40 उन्नत जीवन रक्षा एंबुलेंस का प्रापण किया जाना है।</p> <p>दस टन क्षमता वाली 25 क्रेनों और 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का प्रापण किया जाना है।</p> <p>सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी-रहित उपचार के लिए दो नए प्रस्ताव (प्रायोगिक परियोजनाएं)</p> <p>(i) रारा-33 के रांची-महूलिया खंड के लिए (ii) रारा-8 के मुंबई-वदोदरा खंड के लिए शुरू किए जाने की संभावना है।</p>	<p>20 छोटी क्रेनों और 10 टन क्षमता वाली 17 क्रेनों का प्रापण कर लिया गया है।</p> <p>रारा-8 के मुंबई-वदोदरा खंड और रारा-33 के रांची-महूलिया खंड पर नकदी-रहित उपचार की प्रायोगिक परियोजना शुरू कर दी गई है।</p>	<p>सड़क दुर्घटना पीड़ितों को नकदी-रहित उपचार प्रदान करने की योजना तीन खंडों पर चल रही है। सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी-रहित उपचार के लिए दो नए प्रस्ताव (प्रायोगिक परियोजनाएं) मंत्रालय को अभी लेने हैं।</p>	<p>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।</p>	

2.	कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा समस्त इंजीनियरी समाधान सहित 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 20.16 करोड़ रु. जारी किए गए।	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 4 अध्ययन शुरू किए जाने हैं।	2015-16 के बजट प्राक्कलन के अनुसार, इस योजना (कंप्यूटरी प्रणाली और राष्ट्रीय डाटाबेस) के लिए 10 करोड़ रुपए आबंटित कर दिए गए थे। 10.02.2016 तक की स्थिति के अनुसार, 10 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। सामान्य से अधिक आकार के वाहनों के लिए एक अध्ययन एफआईटीटी के माध्यम से 0.06 करोड़ रुपए में कराया गया।
3.	निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	5 नए निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। पूर्व वर्षों के दौरान संस्वीकृत निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र के लिए उपस्करों का प्रापण किया जाएगा। पिछले वर्षों में संस्वीकृत निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र का प्रचालन व्यय। सड़क सुरक्षा और परिवहन कार्यक्षमता के प्रवर्तन के लिए	2 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए गए। 2 प्रस्तावों के संबंध में स्थिति यह है कि प्रस्ताव पूरे नहीं थे। इसलिए राज्यों से कहा गया कि वे प्रस्तावों को संशोधित करें। 6 केन्द्रों के लिए उपस्करों का प्रापण किया गया। 6 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों के सिविल निर्माण-कार्य पूरे किए गए। फिर भी, उपस्करों के संस्थापन से संबंधित कार्य अभी चल रहा है।	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 दिया गया है। सड़क सुरक्षा और परिवहन कार्यक्षमता के प्रवर्तन के लिए सड़कों पर	5 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र संस्वीकृत किए गए हैं। 4 केन्द्रों के लिए उपस्करों का प्रापण कर लिया गया है। एक केन्द्र सितंबर, 2015 से चालू हो गया है। दो और केन्द्रों के मार्च, 2016 तक चालू हो जाने की संभावना है। 6 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों में सिविल निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है।

		सड़कों पर सड़क अनुकूल वाहन ही चलें। वर्ष 2012-13 के दौरान संस्वीकृत रेलमाजरा (राजस्थान) की प्रायोगिक परियोजना को पूरा करना।		सड़क अनुकूल वाहन ही चलाए जाने हैं। 2012-13 के दौरान संस्वीकृत 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। दूसरी और तीसरी किस्त जारी करने की पिछले वर्ष की प्रतिबद्ध देयता पर विचार किया जाना है।	2014-15 के दौरान भरसक प्रयास करने के बावजूद राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों से केवल दो प्रस्ताव ही प्राप्त किए जा सके जिन्हें प्रोसेस किया जा रहा है।	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के 5 प्रस्ताव संस्वीकृत किए जाने हैं। दूसरी और तीसरी किस्त जारी करने की पिछले वर्ष की प्रतिबद्ध देयता पर विचार किया जाना है। 2015-16 के दौरान मंत्रालय का लक्ष्य इस योजना को 70 नगरों में लागू करने का है जिसके लिए इन नगरों में परियोजना विकास परामर्शदाता नियुक्त किए जाएंगे जो पीपीपी आधार पर बस	हमारे सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, 2015-16 के दौरान, आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम का केवल एक प्रस्ताव पूरा हो सका। राज्यों को पत्र भेजकर पिछली संस्वीकृत परियोजनाओं की प्रगति के बारे में जानकारी मांगी गई है। आईएफडी से अनुमोदन प्राप्त हो गया है। यह योजना लागू करने के लिए परियोजना विकास परामर्शदाता नियुक्त करने के लिए फाइल प्रस्तुत की जा रही है।



		विचारार्थ प्रारूप नोट संबंधित विभागों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित कर दिया गया है ।	मंत्रालय में चल रही है।	को परिचालित कर दिया गया है ।	
6	सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा संबंधी योजना	<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 और 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 की जा रही है।</li> </ul>	<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>	वर्तमान में प्रधानमंत्री कार्यालय के निदेश पर इस योजना को रोक कर रखा गया है। इसके अलावा, मोटर यान नियमावली में परिवर्तन करके जीपीएस/सीसीटीवी/अलर्ट बटन लगाना अनिवार्य करने पर विचार चल रहा है।

**चल रही परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति**

राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड ने देश के पूर्वोत्तर क्षेत्र में और सामरिक महत्व के सीमावर्ती क्षेत्रों में राजमार्गों के निर्माण तथा अन्य अवसंरचना के विकास की गतिविधियों को तीव्रतर करने में सफलता प्राप्त की है। राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड द्वारा इस समय निम्नलिखित परियोजनाओं पर काम किया जा रहा है-

क्रम संख्या	राज्य	पैकेजों/खंडों की संख्या	लंबाई किमी में	लागत (करोड़ रुपए में)
1	अरुणाचल प्रदेश	9	247.844	2329.04
2	असम	10	282	5820
3	त्रिपुरा	2	122	1070
4	मेघालय	1	62	292
	<b>जोड़</b>	<b>22</b>	<b>713.844</b>	<b>9511.04</b>

ऊपर दी गई चालू परियोजनाओं के अलावा निम्नलिखित परियोजनाओं को 31.03.2016 तक की अवधि के दौरान सौंप दिए जाने की संभावना है-

क्रम संख्या	राज्य	पैकेजों/खंडों की संख्या	लंबाई किमी में	लागत (करोड़ रुपए में)
1	असम	4	82.615	1000.11
2	नागालैण्ड	3	43.825	1199.11
3	उत्तराखंड	1	0.600	50.51
4	अरुणाचल प्रदेश	4	96	934.6
	<b>जोड़</b>	<b>12</b>	<b>223.04</b>	<b>3184.33</b>

अनुलग्नक-VIII

अद्यतन स्थिति के अनुसार वित्तीय प्रगति-स्थिति													(करोड़ रुपए में)
क्रम संख्या	राज्य का नाम	भूमि अधिग्रहण		सार्वजनिक सुविधा का स्थानांतरण				प्राधिकरण अभियंता		सिविल कार्य		जोड़	
				पीएचई और बिजली		वन स्वीकृति							
		खर्च की गई निधि	वित्त वर्ष 15-16 की शेष अवधि में संभावित व्यय	खर्च की गई निधि	वित्त वर्ष 15-16 की शेष अवधि में संभावित व्यय	खर्च की गई निधि	वित्त वर्ष 15-16 की शेष अवधि में संभावित व्यय	खर्च की गई निधि	वित्त वर्ष 15-16 की शेष अवधि में संभावित व्यय	खर्च की गई निधि	वित्त वर्ष 15-16 की शेष अवधि में संभावित व्यय		
1	असम	1029.40	512.88	13.06	30.60	18.59	2.51	5.05	12.30	52.06	455.06	2131.51	
2	त्रिपुरा	274.00	134.00	28.80	33.00	7.71	0.00	1.33	2.00	17.34	93.00	591.18	
3	अरुणाचल प्रदेश	0.00	143.00	0.00	47.00	0.00	7.50	1.14	8.86	154.08	169.46	531.04	
4	नागालैण्ड	0.00	238.00	0.00	25.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	120.00	383.5	
	<b>कुल जोड़</b>	<b>1303.40</b>	<b>1027.88</b>	<b>41.86</b>	<b>136.10</b>	<b>26.30</b>	<b>10.01</b>	<b>7.52</b>	<b>23.16</b>	<b>223.48</b>	<b>837.52</b>	<b>3637.23</b>	