भारत सरकार

# सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

## परिणामी बजट

## 2010-11

# विषय–वस्तु तालिका


| क्रम सं0 | विवरण | पृष्ठ सं0 |
|---|---|---|
| 1. | कार्यकारी सारांश | i-iii |
| 2. | अध्याय I : प्रस्तावना | 1-3 |
| 3. | अध्याय II : वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गम और अनुमानित बजट परिणाम के ब्यौरे | 4-20 |
| 4. | अध्याय III : मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव | 21-25 |
| 5. | अध्याय IV : 2008-09 और 2009-10 के दौरान कार्य निष्पादन की समीक्षा | 26-57 |
| 6. | अध्याय V : वित्तीय समीक्षा | 58-61 |
| 7. | अध्याय VI : मंत्रालय के प्रशासकीय नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले सांविधिक तथा स्वायत्त निकायों के कार्य निष्पादन की समीक्षा | 62-104 |

# कार्यकारी सारांश

## सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

केन्द्र सरकार मुख्यत: राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। राष्ट्रीय राजमार्ग बहुत महत्वपूर्ण हैं, यद्यपि ये कुल सड़क नेटवर्क का मात्र 2% हैं किंतु इन पर कुल सड़क यातायात का लगभग 40% यातायात होता है । यह मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण का कार्य मुख्यत: एजेंसी प्रणाली के आधार पर करता है। राज्य सरकारों के अलावा, सीमा सड़क संगठन और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण जो इस मंत्रालय के अधीन एक स्वायत निकाय है, केन्द्र सरकार की एजेंसी के रूप में कार्य करते हैं । मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना प्रारंभ की है, जो चरणों में कार्यान्वित की जा रही है तथा इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के 54,639 कि0मी0 से अधिक मुख्य मार्गों का सुधार करके अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की परिकल्पना है । अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सड़कों के विकास का मुख्य उद्देश्य बेहतर सड़क सतह, बेहतर सड़क ज्यामिति, बेहतर यातायात प्रबंधन और दृश्य संकेत, विभाजित मार्ग और सर्विस रोड, ग्रेड सेपरेटर, उपरि पुल और भूमिगत मार्ग, बाइपास और मार्गस्थ सुविधाओं सहित बेहतर सुरक्षा विशेषताओं से युक्त यातायात के निर्बाध आवागमन के लिए सुविधाएं स्थापित करना है ।

वित्त वर्ष 2010-11 के दौरान 25,050.50 करोड़ रु0 की अनुमानित लागत से 80 पुलों और 19 बाइपासों के निर्माण/मरम्मत के साथ-साथ लगभग 7,305 कि0मी0 राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार किया जाना है । बजटीय सहायता के अलावा, विदेशी ऋणों के माध्यम से आंतरिक-बाह्य बजट संसाधनों का भी उपयोग किया जाएगा ।

इस मंत्रालय ने पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम शुरू किया है जिसमें पूर्वोत्तर क्षेत्र के 58 जिला मुख्यालयों को राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ जोड़ा जाना सुनिश्चित करते हुए तीन चरणों में 9,760 कि0मी0 राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य सड़कों को चौड़ा किया जा रहा है। वर्ष 2010-11 में पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के लिए 2,815.00 करोड़ रु0 का परिव्यय प्रस्ताव किया गया है ।

सरकार ने देश के आठ राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, बिहार, झारखंड, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा और उत्तर प्रदेश के 33 जिलों में वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों के विकास के लिए एक विशेष कार्यक्रम, फरवरी, 2009 में अनुमोदित किया है । इस अनुमोदित कार्यक्रम में कुल पाँच राज्यों में वितरित राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल 1,202 किमी लंबाई में और आठ राज्यों में वितरित 4,363 किमी लंबाई की राज्यीय सड़कों को 7,300 करोड़ रुपए की कुल अनंतिम अनुमानित लागत पर विकास/उन्नयन की परियोजनाएं शामिल हैं । यह मंत्रालय, राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को केंद्रीय सड़क निधि 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।

खामियों को दूर करने के लिए कार्यों की वित्तीय और भौतिक प्रगति पर नियमित निगरानी रखी जा रही है । राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के कार्यान्वयन से संबंधित भूमि अधिग्रहण, सुविधाओं के स्थानांतरण, वन/प्रदूषण/पर्यावरण स्वीकृति और आर ओ बी के निर्माण आदि जैसी समस्याओं के समाधान के लिए राज्य सरकार/रेल मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों की नोडल अधिकारियों के रूप में नियुक्ति की गई है ।

जहां तक सड़क क्षेत्र में निजी निवेश प्राप्त करने का संबंध है, सरकार ने अर्थक्षमता बढ़ाने के लिए परियोजना लागत के 40% तक पूंजी अनुदान, 20 वर्षों में से किन्हीं लगातार 10 वर्षों में 100% कर छूट प्रदान करने की नीतिगत पहल की है । निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बी. ओ. टी.) परियोजना उद्यमियों को चुनिंदा खंडों पर पथकर राशि वसूल करने और अपने पास रखने की अनुमति भी दी गई है ।

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

**<u>सड़क परिवहन</u>**

मंत्रालय का सड़क परिवहन प्रभाग पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने के अतिरिक्त देश में सड़क परिवहन के विनियमन के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने का काम करता है । देश में सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार लाना, सड़क सुरक्षा प्रभाग के अति महत्वपूर्ण एवं चुनौतीपूर्ण कार्यों में से एक है । मंत्रालय के सड़क परिवहन प्रभाग द्वारा निम्नलिखित अधिनियम/नियमावलियां, जो मोटर वाहनों और राज्य सड़क परिवहन निगमों से संबंधित नीति को स्पष्ट रूप से व्यक्त करते हैं, का संचालन किया जाता है

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

सड़क परिवहन क्षेत्र के लिए नीतियां बनाने के अतिरिक्त, यह प्रभाग केन्द्रीय क्षेत्र की कतिपय योजनाओं के संचालन के लिए भी जिम्मेदार है । ये योजनाएं मानव संसाधन विकास से संबंधित हैं जिसमें राज्य परिवहन विभाग के कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम, असंगठित क्षेत्र में भारी वाणिज्यिक वाहनों के चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण, सड़क

सुरक्षा संबंधी प्रचार उपाय एवं जागरूकता अभियान, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण जांच उपस्कर प्रदान करना, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना, सड़क परिवहन क्षेत्र में राष्ट्रीय डाटाबेस/कंप्यूटरीकरण, सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को मजबूत बनाना, अनुरक्षण एवं निरीक्षण केन्द्रों और की आदर्श चालक प्रशिक्षण स्कूल की स्थापना करना, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन शामिल हैं ।

यह प्रभाग, सड़क सुरक्षा संबंधी गतिविधियों आदि के संचालन के लिए गैर-सरकारी संगठनों को अनुदान सहायता देने, सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाने सहित इलेक्ट्रोनिक/प्रिंट मीडिया के माध्यम से सड़क सुरक्षा संबंधी विभिन्न प्रचार/जागरूकता अभियान चलाता आ रहा है । यह प्रभाग, दुर्घटना होने की स्थिति में बचाव एवं राहत कार्यों के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सड़क सुरक्षा उपस्कर, प्रदूषण जांच उपस्कर, क्रेन और एंबुलेंस भी उपलब्ध कराता आ रहा है । राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन विभाग के कार्मिकों को प्रशिक्षण, चालकों को, विशेषरूप से असंगठित क्षेत्र में भारी वाणिज्यिक वाहनों के चालकों को प्रशिक्षण जैसे क्षेत्रों में यह विभाग पहल करता आ रहा है । इस प्रभाग का ध्यान परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने और सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को प्रोत्साहन देने जैसे अन्य क्षेत्रों पर भी है । इस समय मंत्रालय, देश में सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यापक निगरानी रखने के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड नामक एक समर्पित एजेंसी के सृजन के प्रस्ताव पर तेजी से कार्रवाई कर रहा है ।

# अध्याय ।

# प्रस्तावना

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय**

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 नीतियॉ 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 ।

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

सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की सहायता के लिए महानिदेशक (सड़क विकास) एवं विशेष सचिव, संयुक्त सचिव (परिवहन और प्रशासन), संयुक्त सचिव (राजमार्ग) तथा कई मुख्य अभियंता, निदेशक, उप-सचिव स्तर के अधिकारी और अन्य अनुसचिवीय तथा तकनीकी अधिकारी हैं ।

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

मंत्रालय के लेखा पक्ष की अगुवाई 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 ।

सलाहकार (परिवहन अनुसंधान), सड़क 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 आंकडे उपलब्ध कराते हैं ।

इसके अलावा, मंत्रालय में सड़क पक्ष और परिवहन पक्ष के रूप में दो पक्ष कार्य करते हैं ।

**सड़क पक्ष**

केन्द्र सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है । राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण कार्य एजेंसी आधार पर किया जा रहा है । राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल 70,934 कि.मी. लंबाई में से 42,598 कि.मी. राज्य लोक निर्माण विभागों के पास, 20,666 कि.मी. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास तथा 3,892 कि.मी. सीमा सड़क संगठन के पास है । शेष 3,778 कि.मी. लंबाई अभी निष्पादन एजेंसियों को सौंपी जानी है ।

महानिदेशक (सड़क विकास) व विशेष सचिव सड़क पक्ष के प्रमुख हैं और वे मुख्यतः (i) राजमार्गों से संबंधित सभी सामान्य नीतिगत मामलों पर सरकार को परामर्श देने (ii) राष्ट्रीय राजमार्गों के रूप में घोषित सड़कों के विकास और अनुरक्षण (iii) संघ राज्य क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों के विकास और अनुरक्षण (iv) ग्रामीण सड़कों से भिन्न राज्यीय सड़कों के संबंध में केंद्रीय सड़क निधि के प्रशासन (v) सड़कों और पुलों के मानकों के मूल्यांकन और विनिर्देशन तथा (vi) सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास के लिए जिम्मेदार हैं।

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

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

केन्द्र सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना प्रारंभ की है । इसके अतिरिक्त, वार्षिक योजना कार्यक्रमों के अंतर्गत एकल लेन की सड़कों को दो लेन बनाने और दो लेन सड़कों को चार लेन बनाने, पुलों के निर्माण/मरम्मत, बाइपासों के निर्माण, सड़क गुणता सुधार का कार्य किए जाते हैं । अतिरिक्त सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को सात चरणों में क्रियान्वित करने का निर्णय लिया है । चरण-III और उसके बाद के चरणों को सार्वजनिक निजी भागीदारी विधि से कार्यान्वित किया जाएगा ।

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 ।

इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, प्रमुख जिला सड़कों और ग्रामीण सड़कों के त्वरित और एकीकृत विकास के लिए केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के तहत केंद्रीय सड़क निधि की स्थापना की गई है । केंद्रीय सड़क निधि संग्रह (कॉरपस) की स्थापना की गई है और इसे जारी रखा जा रहा है ।

## अनुसंधान और विकास

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 । इन नीतियों का प्रचार-प्रसार नए दिशा निर्देशों, प्रथा संहिताओं, अनुदेशों/परिपत्रों के प्रकाशन, अत्याधुनिक रिपोर्टों के संकलन तथा सेमिनार/प्रस्तुतीकरण आदि के जरिए किया जाता है । मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान स्कीमें सामान्यतः "अनुप्रयुक्त" स्वरूप की होती हैं जिनके पूरे हो जाने पर प्रयोक्ता एजेंसी/विभाग उन्हें अपने कार्य क्षेत्र में अपना सकेंगे । इन क्षेत्रों में सड़क, सड़क परिवहन, पुल, यातायात और परिवहन तकनीक आदि आते हैं । अनुसंधान और विकास स्कीमों को कार्यान्वित करने के लिए यह मंत्रालय विभिन्न अनुसंधान और शैक्षिक संस्थाओं तथा विश्वविद्यालयों की सहायता लेता है ।

## सड़क परिवहन

सड़क परिवहन, माल और यात्री दोनों के परिवहन के लिए एक किफायती और पसंदीदा साधन माना जाता है। यह अनुमान है कि सड़क द्वारा यात्रियों के आवागमन का हिस्सा 85% से अधिक और माल यातायात का हिस्सा कुल माल परिवहन का लगभग 60% है । आसानी से उपलब्धता, व्यक्तिगत आवश्यकताओं के अनुरूप अनुकूलता, लागत में बचत कुछ ऐसे कारक हैं, जो सड़क परिवहन के पक्ष में हैं । रेलवे, नौवहन और विमान सेवा के लिए सड़क परिवहन एक पूरक सेवा के रूप में भी कार्य करता है ।

यह प्रभाग पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने के अतिरिक्त देश में सड़क परिवहन के विनियमन से संबंधित व्यापक नीतियां तैयार करने के लिए जिम्मेदार है ।

यह प्रभाग सड़क दुर्घटनाओं की संख्या न्यूनतम रखने की दृष्टि से सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए नीतियां तैयार करता है और कार्यक्रम चलाता है । प्रभाग के सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ द्वारा तैयार और प्रबंधित महत्वपूर्ण योजनाओं में प्रचार कार्यक्रम, सड़क सुरक्षा जागरूकता कार्यक्रमों के आयोजन के लिए गैर-सरकारी संगठनों को सहायता अनुदान, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना, असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण देना आदि शामिल हैं ।

सड़क परिवहन क्षेत्र में सूचना प्रौद्योगिकी लागू करने की दृष्टि से स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और रजिस्ट्रेशन प्रमाण पत्र आदि जारी किए जाने संबंधी नियम पहले ही अधिसूचित कर दिए गए हैं । राज्य सरकारें इन्हें लागू करने की प्रक्रिया में हैं ।

# अध्याय -।।

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

**<u>सड़क क्षेत्र</u>**

सड़क क्षेत्र में बड़े पैमाने पर निवेश की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए योजना आयोग, सड़कों के लिए परिव्यय प्रदान करता है । 11वीं योजना में योजना आयोग ने 1,06,659.00 करोड़ रु0 का परिव्यय प्रदान किया है जिसमें सकल बजटीय सहायता 71,830.00 करोड़ रु0 और आई ई बी आर 34,829.00 करोड़ रु0 है ।

योजना आयोग ने सड़क क्षेत्र में विकास के लिए 2010-11 के लिए 25,155.00 करोड़ रु0 का वार्षिक परिव्यय प्रदान किया है । ब्योरे इस प्रकार हैं :-

| मद | धनराशि (करोड़ रु0) |
|---|---|
| क) सकल बजट सहायता (जिसमें ई ए पी 340.00 करोड़ रु0 है) | 17,700.00 |
| ख) आंतरिक और बाह्य बजट संसाधन(आई ई बी आर) | 7,455.00 |
| ग) कुल परिव्यय (क + ख) | 25,155.00 |

सड़क क्षेत्र के मुख्य घटक इस प्रकार हैं :-

**(करोड़ रु0 में)**

| क्र.स. | मद | 2010-2011 |
|---|---|---|
| 1. | भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण 'निवेश ' | 7,848.98 |
| 2. | भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण - ई ए पी (अनुदान) | 320.00 |
| 3. | भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण -ऋण | 80.00 |
| 4. | ई ए पी (सड़क पक्ष) | 80.00 |
| 5. | ई ए पी (काउंटरपार्ट) | 20.00 |
| 6. | राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य (एनएचओ,घरेलु यात्रा और मशीनरी ) | 3,850.10 |
| 7. | दांडी हेरिटेज रूट (रारा-228) | 125.00 |
| 8. | मुंगेर, बिहार में गंगानदी पर रेल सह सड़क पुल | 100.00 |
| 9. | बीआरडीबी के तहत कार्य- राष्ट्रीय राजमार्ग | 700.00 |
| 10. | बीआरडीबी के तहत सामरिक सड़कें | 100.00 |
| 11. | सड़क पक्ष के तहत सामरिक सड़कें | 5.00 |
| 12. | विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (इसमें कालादान बहुउद्देशीय (मल्टी-मॉडल) परिवहन परियोजना के लिए 10.00 करोड़ रु0 शामिल हैं।) | 1,500.00 |
| 13. | अन्य प्रभार एवं सूचना प्रौधोगिकी का विकास, अनुसंधान और विकास योजना अध्ययन तथा व्यावसायिक सेवाओं सहित प्रशिक्षण, प्रभारित व्यय | 17.50 |
| 14. | केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीमें-केंद्रीय सड़क निधि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए ई एंड आई | 210.42 |
| 15. | सड़क संपर्क के विकास के लिए विशेष कार्यक्रम ( नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग एवं राज्यीय सड़कें) | 1,000.00 |
| 16. | विजयवाड़ा-रॉची सड़क के लिए विशेष कार्यक्रम | 100.00 |
| 17. | उड़ीसा में पासको परियोजना -हरीचंदनपुर-नारानपुर राज्य सड़क | 20.00 |
| 18. | भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा टॉल रसीद से रिमीटेंस | 1,623.00 |
| | **कुल** | 17,700.00 |

**सड़क पक्ष**

राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण एजेंसी आधार पर किया जा रहा है । इस प्रयोजन के लिए केन्द्र सरकार की मुख्य एजेंसियां, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन हैं । पूरक बाह्य बजटीय संसाधन (बी ओ टी परियोजनाओं के संबंध में निजी क्षेत्र का हिस्सा) सहित वित्तीय परिव्यय और राज्य लोक निर्माण विभाग, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और सीमा सड़क संगठन के संबंध में 2010-11 के लिए अनुमानित भौतिक उत्पादन के ब्योरे क्रमश: **अनुलग्नक-I, II और III** में दिए गए हैं ।

**अनुमानित परिणाम**

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

**प्रक्रिया/समय सीमा**

इस मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के ठेके सौंपने तथा उन्नत प्रौद्योगिकी और श्रेष्ठतम अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों के अनुरूप परियोजना पूरी करने की अवधि में अनुचित विलंब से बचने के लिए ठेके सौंपने और कार्य पूरा करने के लिए निम्नलिखित समय-सारणी तैयार की है:-

| | | |
|---|---|---|
| (क) | **कार्य के लिए ठेके सौंपना** | |
| | (i) 1.00 करोड़ रु0 से कम लागत वाली परियोजनाएं | स्वीकृति की तारीख से अधिकतम 6 माह के अंदर |
| | (iii) 1.00 करोड़ रु0 और उससे अधिक लागत वाली परियोजनाएं | स्वीकृति की तारीख से अधिकतम एक वर्ष |
| (ख) | **कार्य पूरा करना** | |
| | (i) 1.00 करोड़ रु0 से कम लागत वाली परियोजनाएं | कार्य सौंपने की तारीख से अधिकतम ढाई वर्ष |
| | (ii) 1.00 करोड़ रु0 से 10 करोड़ रु0 के बीच की लागत वाली परियोजनाएं | कार्य सौंपने की तारीख से अधिकतम ढाई वर्ष |
| | (iii) 10 करोड़ रु0 से अधिक लागत वाली परियोजनाएं | कार्य सौंपने की तारीख से अधिकतम तीन वर्ष । जहां आधुनिक निर्माण मशीनें उपलब्ध होने की संभावना है, इस वर्ग की परियोजनाओं की निर्माण अवधि में स्वीकृति पत्र में और उचित कमी की जा सकती है । |

## 1. सड़क सुरक्षा

(लाख रु0 में)

| बजट प्राक्कलन 2009-10 | संशोधित प्राक्कलन 2009-10 | बजट प्राक्कलन 2010-11 |
|---|---|---|
| 7,900.00 | 7,399.00 | 1,8000.00 |

इस योजना के अंतर्गत कार्यों के ब्योरे इस प्रकार हैं -

### 1.1 प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान

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

(i) सड़क सुरक्षा संदेशों के साथ कलेंडरों का मुद्रण ।
(ii) रेडियो झलकियों का प्रसारण ।
(iii) दूरदर्शन के राष्ट्रीय नेटवर्क और अन्य चैनलों पर सड़क सुरक्षा संबंधी वीडियो झलकियों का टीवी पर प्रसारण ।
(iv) पैम्फलेट, पोस्टर, स्टिकर, गेम आदि जैसी सड़क सुरक्षा संबंधी प्रचार सामग्री सभी सड़क प्रयोक्ताओं में वितरण के लिए गैर सरकारी संगठनों, सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन आयुक्तों/सचिवों, पुलिस महानिदेशक/महानिरीक्षक पुलिस (यातायात) को उपलब्ध कराना ।
(v) स्कूली छात्रों के लिए अखिल भारतीय निबंध प्रतियोगिता का आयोजन करना, और
(vi) सड़क सुरक्षा सप्ताह का आयोजन करना ।

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

**1.2.1 चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण :** इस योजना के अंतर्गत असंगठित क्षेत्र में भारी मोटर वाहन चालकों के लिए दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाने वाले संगठनों को वित्तीय सहायता दी जाती है । वर्ष 2009-10 के दौरान, एस आई ए एम और ए आई एम टी सी जैसे प्रतिष्ठित संगठनों के माध्यम से 30,000 चालकों को प्रशिक्षित किए जाने की आशा है । इस पर 2.13 करोड़ रुपए की धनराशि का व्यय निहित है ।

**1.2.2 मानव संसाधन विकास :** इस योजना के अंतर्गत राज्य सरकारों के अधिकारियों को सड़क परिवहन क्षेत्र में प्रशिक्षण दिया जाता है ताकि वे सड़क परिवहन के क्षेत्र में होने वाले विकासात्मक कार्यों से अवगत रह सकें ।

केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे में (1) सड़क परिवहन विनियमन और प्रशासन तथा (2) सड़क सुरक्षा प्रबंधन से संबंधित प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं । वर्ष 2008-09 में केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे में सड़क परिवहन विनियमन और प्रशासन तथा सड़क सुरक्षा प्रबंधन से संबंधित 12 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए । आटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया ने वाहन प्रदूषण, वाहन सुरक्षा, वाहन मूल्यांकन और वैकल्पिक ईंधन विषयों पर एक-एक करके कुल चार प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए । इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ पेट्रोलियम, देहरादून में वाहन प्रदूषण विषय पर 2 प्रशिक्षण कार्यक्रम और इंजीनियरिंग स्टाफ कालेज ऑफ इंडिया, हैदराबाद में सड़क सुरक्षा प्रबंधन विषय पर 4 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए । भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास में सड़क परिवहन आयोजन पर 2 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए । इस प्रयोजन के लिए वर्ष 2008-09 में इन संस्थाओं के लिए 80.62 लाख रु0 की धनराशि जारी की गई । वर्ष 2009-10 के दौरान केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान और आटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया को 10 प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाने के लिए निधियां संस्वीकृत की गई है । इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में वाहन प्रदूषण, वाहन मूल्यांकन, वैकल्पिक ईंधन, सड़क सुरक्षा प्रबंध और सड़क सड़क परिवहन विनियमन, आदि क्षेत्रों को कवर किया जाएगा ।

**1.2.3** इस शीर्ष के तहत बजट प्रावधान में केवल 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत आदर्श चालक प्रशिक्षण स्कूलों की बकाया देयताओं को पूरा करने के प्रावधान शामिल हैं । वर्ष 2009-10 के दौरान इस धनराशि में से 2.63 करोड़ रुपए पिछले संस्वीकृत कार्यों की किस्तों के लिए जारी किए गए । "भारत में अनुसंधान एवं चालक प्रशिक्षण संस्थान" नामक संशोधित योजना को कार्यान्वित करने से पूर्व योजना को योजना आयोग के अनुमोदन के लिए भेजा गया है । इसलिए, नई योजना के अनुसार नए स्कूलों को संस्वीकृति प्रदान करने के लिए निधियां की आवश्यकता होगी । वर्ष 2010-11 के लिए मानव संसाधन विकास (एचआरडी) शीर्ष के अंतर्गत बजट प्रावधान का प्रस्ताव किया गया है ।

## 1.3. राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना

1.3.1 सड़क दुर्घटना पीड़ितों को तत्काल चिकित्सा सहायता प्रदान करने और राष्ट्रीय राजमार्गों से क्षतिग्रस्त वाहनों को हटाने के लिए 1993-94 में राष्ट्रीय राजमार्ग गश्त योजना प्रारंभ की गई थी । इस योजना के अंतर्गत राज्य सरकारों/गैर सरकारी संगठनों को राष्ट्रीय राजमार्गों से दुर्घटनाग्रस्त वाहनों को हटाने और सड़क दुर्घटना पीड़ित व्यक्तियों को तत्काल चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए क्रेनों और एंबुलेंसों की खरीद के लिए वित्तीय सहायता प्रदान दी गई ।

1.3.2 तथापि, कुछ मामलों में उपस्करों की खरीद में विलंब तथा वित्तीय सहायता के उपयोग के प्रमाण पत्र प्रस्तुत न किए जाने की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, नकद अनुदान दिए जाने की बजाए उनको उपस्कर उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सन् 2000-01 में इस योजना के स्वरूप में संशोधन किया गया । इस योजना के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को भी शामिल किया गया । वर्ष 2009-10 के दौरान, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों/गैर-सरकारी संगठनों

को 30 क्रेनें और 30 छोटी/मध्यम आकार की क्रेनें प्रदान किए जाने की प्रत्याशा है । अभिघात केन्द्रों के उन्नयन की योजना के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्थित स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा अभिनिर्धारित अस्पतालों/अभिघात केन्द्रों के लिए वर्ष 2009-10 के दौरान 70 एंबुलेसें प्रदान किए जाने की प्रत्याशा है ।

## 1.4 सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण जांच व नियंत्रण उपस्कर

**1.4.1 सड़क सुरक्षा उपस्कर** - इस शीर्ष के अंतर्गत राज्यों को, सड़क सुरक्षा उपस्करों जैसे ब्रेथ एनालाइजर, बहुद्देश्यीय यातायात विनियमन वाहन आदि देकर सहायता प्रदान की जाती है ।

**1.4.2 प्रदूषण जांच उपस्कर** - वाहन उत्सर्जन, पर्यावरण प्रदूषण का एक बड़ा स्रोत बन गया है । मोटर यान अधिनियम/नियमावली में इस समस्या के समाधान के लिए कुछ नए प्रावधान किए गए हैं । वाहन उत्सर्जन के मानकों को शासित करने वाले प्रावधान 1.7.1992 से लागू किए गए थे तथा विगत वर्षों में इन्हें उत्तरोत्तर कठोर बनाया गया है । 11 महानगरों अर्थात् राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, मुंबई, कोलकाता, चेन्नै, अहमदाबाद, बंगलौर, हैदराबाद/सिकंदराबाद, कानुपर, पूणे, सूरत और आगरा में चार पहिए वाले वाहनों के लिए भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक 1.4.2010 से लागू करने के लिए अधिसूचित कर दिए गए हैं । शेष भारत वर्ष में भारत स्टेज-III उत्सर्जन मानकों को 1.1.2010 से लागू करने के लिए भी अधिसूचित कर दिया गया है । पी यू सी मानकों को 1.10.2004 से कठोर बना दिया गया है।

**1.4.3** मंत्रालय ने पीयूसी मानकों को लागू करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वर्ष 2006-07 से प्रदूषण जांच उपस्कर देने का निर्णय लिया । वर्ष 2008-09 के दौरान 17 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए 121 स्मोक मीटर और 116 गैस एनालाइजर संस्वीकृत किए गए । जबकि वर्ष 2009-10 में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को देने के लिए लगभग 2 करोड़ रुपए की कुल लागत के प्रदूषण जांच उपस्कर प्राप्त किए जाने की प्रत्याशा है ।

## 2. राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क

**(लाख रु मैं.)**

| विवरण | बजट प्राक्कलन 2009-10 | संशोधित प्राक्कलन 2009-10 | बजट प्राक्कलन 2010-11 |
|---|---|---|---|
| कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस | 5000.00 | 1500.00 | 2500.00 |
| डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास | 600.00 | 200.00 | 500.00 |

## 2.1 कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस

देश में सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण करने तथा क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों द्वारा जारी किए जाने वाले ड्राइविंग लाइसेंस और वाहन पंजीकरण दस्तावेज में

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

**2.1.1** केन्द्रीय स्तर पर स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्र दोनों के लिए 31.8.2004 को एन आई सी में 'सिमैट्रिक की इंफ्रास्ट्रक्चर' की स्थापना की गई । वाहन (पंजीकरण प्रमाण पत्र) और सारथी (ड्राइविंग लाइसेंस) की पायलट परियोजनाएं 33 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने पहले ही लागू कर दी हैं । इनमें से 14 राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों नामत: दिल्ली, पश्चिम बंगाल, झारखंड, उड़ीसा, महाराष्ट्र, असम, त्रिपुरा, चंडीगढ़, आंध्र प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, मणिपुर और मध्य प्रदेश ने स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्र जारी करने का कार्य प्रारंभ कर दिया है । सरकार ने ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्रों के राष्ट्रीय और राज्यीय रजिस्टरों के सृजन के लिए 148 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत की एक परियोजना को वर्ष 2008 में अनुमोदित किया । 21 राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में 100 प्रतिशत कंप्यूटरीकरण का लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है और लगभग 88% क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों अर्थात् लगभग 872 क्षेत्रीय कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण हो गया है । इसके अलावा, 23 राज्यों /संघ राज्य क्षेत्रों में नेटवर्क संपर्क स्थापित करने का लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है । 822 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों (लगभग 83 प्रतिशत) में नेटवर्क संपर्क स्थापित कर लिया गया है ।

## 2.2 डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास

**2.2.1** परिवहन अनुसंधान पक्ष नीति नियोजन, कार्यान्वयन और निगरानी जैसे उद्देश्यों के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और पोत परिवहन मंत्रालय के विभिन्न पक्षों को डाटा सहायता और आर्थिक विश्लेषण के रूप में सहायता प्रदान करता है । परिवहन अनुसंधान पक्ष राष्ट्रीय स्तर पर सड़कों, सड़क परिवहन, पत्तनों (समुद्री कार्गो की मात्रा और संघटन, कार्गो हैंडलिंग प्रचालनों के क्षमता संकेतक और पत्तन वित्त आदि), नौवहन, पोत निर्माण और पोत मरम्मत तथा अंतर्देशीय जल परिवहन जैसे क्षेत्रों से संबंधित डाटा और सूचना के संग्रहण, संकलन और वितरण के लिए नोडल एजेंसी है । सड़कों, पत्तनों, नौवहन और अंतर्देशीय जलमार्गों से संबंधित परिवहन डाटा के संग्रहण, संकलन और प्रकाशन के अलावा यह पक्ष विभिन्न प्राथमिक/द्वितीयक स्रोतों से प्राप्त डाटा की सुसंगता और तुलनीयता के लिए इनकी जांच और प्रमाणन का काम भी करता है ।

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

(i) **आधारभूत सड़क सांख्यिकी (बीआरएस)** जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, शहरी सड़कों, ग्रामीण सड़कों और परियोजना सड़कों सहित सड़क नेटवर्क संबंधी आंकड़े/सूचना दी जाती है । लगभग 280 स्रोत एजेंसियां आंकड़े उपलब्ध कराती हैं जिनका उपयोग आधारभूत सड़क सांख्यिकी के लिए किया जाता है । आधारभूत सड़क सांख्यिकी का नवीनतम अंक जुलाई, 2008 में प्रकाशित किया गया जिसमें मार्च, 2004 तक की स्थिति के अनुसार आंकड़े शामिल किए गए हैं ।

(ii) **सड़क परिवहन वार्षिकी** जिसमें वाहन वर्गीकरण की दृष्टि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कुल पंजीकृत मोटर वाहनों; बसों के सरकारी और निजी स्वामित्व; सड़क दुर्घटनाओं; मोटर वाहन कराधान एवं किराया ढ़ांचा; वाहन करों, शुल्क से प्राप्त राजस्व आदि से संबंधित ब्योरा दिया गया है । नवीनतम अंक (सड़क परिवहन 2006-07) में मार्च, 2006 को समाप्त वर्ष और कुछ पहलुओं को मार्च 2007 तक को शामिल किया गया है ।

(iii) **राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा :** यह प्रकाशन व्यापक संगठनात्मक वर्गीकरण (राज्य सड़क परिवहन निगम, कंपनियां [कंपनी अधिनियम के तहत निगमित], नगर पालिका उपक्रमों और विभागीय उपक्रम) के संदर्भ में प्रत्येक राज्य सड़क परिवहन उपक्रम के भौतिक और वित्तीय दोनों प्रकार के कार्य निष्पादन प्रस्तुत करता है । इसके अतिरिक्त, इसमें विभिन्न अभिनिर्धारित मानदंडों के संदर्भ में राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन का विवरण भी दिया जाता है । विद्यमान 47 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से लगभग 33 से 35 राज्य सड़क परिवहन उपक्रम, अपेक्षित फार्मेट में नियमित आधार पर आंकड़े दे रहे हैं । चालू वर्ष के दौरान, परिवहन अनुसंधान पक्ष द्वारा वर्ष 2007-08 की वार्षिक समीक्षा के अतिरिक्त तीन तिमाही समीक्षाएं अर्थात् (क) अप्रैल-जून, 2008; और (ख) जुलाई-सितंबर, 2008 और (ग) अक्तूबर-दिसंबर, 2008) प्रकाशित की गई । नवीनतम उपलब्ध रिपोर्ट दिसंबर, 2008 को समाप्त तिमाही की है।

(iv) **भारत में सड़क दुर्घटनाएं** नामक प्रकाशन में सड़क दुर्घटनाओं से संबंधित, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों पर आधारित विभिन्न पहलुओं/मानदंडों को शामिल किया जाता है जिनमें दुर्घटनाओं के कारण भी शामिल हैं । मार्च, 2009 में परिवहन अनुसंधान प्रभाग द्वारा " भारत में सड़क दुर्घटनाएं : 2007 नवीनतम अंक प्रकाशित किया गया जिसमें वर्ष 2007 के सड़क दुर्घटना के आंकड़ों का विश्लेषण किया गया है । भारत में सड़क दुर्घटनाए – 2008 नामक आगामी अंक जिसमें कैलेंडर वर्ष 2008 के आंकड़े शामिल हैं, पर कार्य चल रहा है । "ये आंकड़े एशिया पेसिफिक रोड एक्सीडेंट डाटाबेस (एपीआरएडी) - भारतीय सड़क दुर्घटना डाटाबेस (आईआरएडी) से संबंधित संयुक्त राष्ट्र की एशिया और प्रशांत क्षेत्र के आर्थिक और सामाजिक आयोग द्वारा प्रायोजित परियोजना के 19 मदों वाले फार्मेट में एकत्र किए जाते हैं ।

## 3. 11वीं योजना की नई स्कीमें

### 3.1 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना

(लाख रु.)

| बजट प्राक्कलन 2009-10 | संशोधित प्राक्कलन 2009-10 | बजट प्राक्कलन (2010-2011) |
|---|---|---|
| 1000.00 | 1600.00 | 5400.00 |

**3.1.1** मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 59 के अंतर्गत, केन्द्र सरकार के पास विभिन्न श्रेणियों के मोटर वाहनों की आयु निर्धारित करने का अधिकार है । तथापि, अभी तक इस धारा का प्रयोग नहीं किया गया है । केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 82 और 88 के अंतर्गत, केवल पर्यटक परमिट और राष्ट्रीय परमिट के लिए वाहनों की कतिपय श्रेणियों की 'आयु' निर्धारित की गई है । इस मंत्रालय का यह विचार यह रहा है कि बेहतर रूप से अनुरक्षित पुराना वाहन भी बदतर रूप से अनुरक्षित अपेक्षाकृत नए वाहन से कम प्रदूषणकारी हो सकता है । कोई भी वाहन सड़क पर तब तक चल सकता है जब तक वह मोटर यान अधिनियम, 1988 और केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 की सुरक्षा, उत्सर्जन और फिटनेस (उपयुक्तता) मानकों से संबंधित अपेक्षाओं को पूरा करता है । देश की सामाजिक-आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखते हुए भी वाहन की आयु निर्धारित करना उचित नहीं होगा ।

**3.1.2** 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 वर्षों तक उपयुक्तता जांच की आवश्यकता नहीं है । अत: 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 । आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों की स्थापपना की एक योजना को योजना आयोग और व्यय वित्त समिति ने अनुमोदन प्रदान कर दिया है । माननीय वित्त मंत्री का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए इस योजना को शीघ्र ही वित्त मंत्रालय भेजा जा रहा है । वर्ष 2010-11 के दौरान इस योजना के अंतर्गत 54.00 करोड़ रु. आबंटित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है ।

### 3.2 जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी लागू करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना

(लाख रुपए में)

| बजट प्राक्कलन 2009-10 | संशोधित प्राक्कलन 2009-2010 | बजट प्राक्कलन 2010-2011 |
|---|---|---|
| 3500.00 | 2500.00 | 3500.00 |

**3.2.1** विगत वर्षों से सार्वजनिक परिवहन में 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 2004 में 1.1% रह गया है | इससे निजी वाहनों की संख्या में वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप भीड़-भाड़, प्रदूषण और दुर्घटनाओं जैसे प्रतिकूल परिणाम सामने आए हैं । इसके अलावा, इस स्थिति से विषमता भी पैदा होती है क्योंकि गरीब व्यक्ति परिवहन सेवाओं से वंचित हो जाते हैं । इस स्थिति को बदले जाने की आवश्यकता है । प्रस्ताव है कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली प्रणाली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित अपनी सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाने में राज्यों की मदद करने करने के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने की दृष्टि से केन्द्रीय स्तर पर प्रावधान किए जाएं । तथापि, ऐसी वित्तीय सहायता उन्हीं राज्यों को दी जाएगी जो सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार करने के लिए उपाय करने के लिए तत्पर होंगे । इस योजना में निम्नलिखित सुझाव शामिल हैं :-

- केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों के बीच एक समझौता ज्ञापन, जिसमें अनेक सुधार जैसे सार्वजनिक परिवहन के पक्ष में कराधान को युक्तिसंगत बनाना, निजी तथा सार्वजनिक प्रचालकों की बीच बराबरी की प्रतिस्पर्धा का वातावरण बनाना, किराया निर्धारण के मामले में स्वतंत्रता, आधारभूत अवसंरचना में सुधार, राज्य परिवहन उपक्रमों के व्यावसायिक प्रबंधन आदि शामिल हों, पर सहमति बनाई जा सकती है ।
- केन्द्र सरकार ऐसे राज्यों को सार्वजनिक परिवहन के बढ़े हुए प्रावधान और प्रयोग के प्रमाणनीय सूचकांकों द्वारा मापे जा सकने वाले सुधारों के एजेंडे के संदर्भ में प्राप्त की जाने वाली उपलब्धि से जोड़कर उन्हें एकमुश्त अनुदान दे सकती है । केन्द्र सरकार इसके लिए राज्यों द्वारा बस बेड़े के नवीनीकरण तथा उसमें वृद्धि करने सहित सार्वजनिक परिवहन में निवेश के लिए संसाधन जुटाने के लिए गारंटी भी दे सकती है । व्यय वित्त समिति और योजना आयोग ने इस स्कीम को अपना सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान कर दिया है । वर्ष 2010-11 के दौरान इस प्रयोजनार्थ 35.00 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है ।

## 3.3 राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन

**(लाख रुपए में)**

| बजट प्राक्कलन 2009-010 | संशोधित प्राक्कलन 2009-10 | बजट प्राक्कलन 2010-2011 |
|---|---|---|
| 7200.00 | 1.00 | 100.00* |

* यह धनराशि, केन्द्रीय सड़क निधि से डीजल और पेट्रोल पर उपकर की कुल आय के 1% हिस्से के रूप में उपलब्ध कराई जा सकती है ।

**3.3.1** तत्कालीन जल भूतल परिवहन मंत्रालय के पूर्व सचिव और टाटा ऊर्जा शोध संस्थान (टीईआरआई) के गणमान्य सदस्य श्री एस.सुंदर की अध्यक्षता में गठित सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन संबंधी समिति ने अपनी रिपोर्ट माननीय मंत्री (पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग) को दिनांक 20.02.2007 को प्रस्तुत की थी । समिति ने संसद के पृथक अधिनियम के अंतर्गत राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड के सृजन की सिफारिश की थी । इस संबंध में मंत्रिमडल नोट का प्रारूप संबंधित मंत्रालयों/विभागों में दिनांक 11.02.2009 को परिचालित किया गया है । राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड विधेयक के मसौदे को विधि मंत्रालय सहित अन्य संबंधित मंत्रालयों / विभागों के परामर्श से अंतिम रूप दिया गया है। केबिनेट नोट शीघ्र ही मंत्रिमंडल सचिवालय को भेजे जाने की प्रत्याशा है । वर्ष 2010-11 के लिए इस प्रयोजनार्थ 1.00 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है । वर्ष 2010-11 के लिए लक्ष्य परिव्यय/परिणाम बजट अनुलग्नक-IV में दिया गया है ।

**<u>निगरानी तंत्र</u>**

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

**अनुलग्नक-I**

# परिणामी बजट 2010-11 दर्शाने वाला विवरण
# (2010-11 के भौतिक और वित्तीय लक्ष्य)

## राज्यों के लोक निर्माण विभाग

| शीर्ष | क्र.सं. | श्रेणी | भौतिक लक्ष्य | वित्तीय लक्ष्य (करोड़ रु0) |
|---|---|---|---|---|
| योजना कार्य | 1 | मिसिंग लिंको का निर्माण (कि0मी0) | 18.00 | 33.00 |
| | 2 | एकल/मध्यवर्ती लेन को दो लेन का बनाना (कि0मी0) | 870.00 | 1,110.00 |
| | 3 | कमजोर दो लेनों का सुदृढ़ीकरण (उठाना) (कि0मी0) | 1,008.00 | 905.00 |
| | 4 | सड़क गुणता सुधार (कि0मी0) | 1,771.98 | 970.00 |
| | 5 | बाइपासों का निर्माण (सं0) | 4 | 86.00 |
| | 6 | आरओबी सहित पुलों का निर्माण/मरम्मत (सं0) | 50 | 148.00 |
| | 7 | चार और अधिक लेन चौड़ीकरण (कि0मी0) | 49.00 | 205.00 |
| | 8 | अन्य | | 43.00 |
| | **कुल** | | | 3500.00 |

**अनुलग्नक-II**

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

### वित्तीय परिव्यय और परिणाम/लक्ष्य का विवरण : 2010-11 (तिमाही और मासिक)

| क्रम संख्या | योजना/कार्यक्रम का नाम | लक्ष्य/ वास्तविक | व्यय (अनुमानित व्यय) - 2009-10 (करोड़ रूपये में) | | | | | | | | | | | | | लक्ष्य/ वास्तविक | परिमाणात्मक सुपुर्दगी योग्य (कि.मी. में) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | तिमाही 1 | | | तिमाही 2 | | | तिमाही 3 | | | तिमाही 4 | | | योग | | तिमाही 1 | तिमाही 2 | तिमाही 3 | तिमाही 4 | योग |
| | | | अप्रैल | मई | जून | जुलाई | अगस्त | सितम्बर | अक्तूबर | नवम्बर | दिसम्बर | जनवरी | फरवरी | मार्च | | | | | | | |
| 1 | राराविप चरण -I (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण) | लक्ष्य | 189.38 | | | 163.41 | | | 146.17 | | | 122.04 | | | 621.00 | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | | | | | |
| | | | 47.35 | 66.28 | 75.75 | 65.36 | 49.02 | 49.02 | 51.16 | 51.16 | 43.85 | 36.61 | 36.61 | 48.82 | 621.00 | | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | 0.00 | पूर्णता के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | राराविप चरण -II (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण) | लक्ष्य | 2112.50 | | | 1751.77 | | | 1834.93 | | | 1841.80 | | | 7541.00 | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | | | | | |
| | | | 528.13 | 739.38 | 845.00 | 700.71 | 525.53 | 525.53 | 642.23 | 642.23 | 550.48 | 552.54 | 552.54 | 736.72 | 7541.00 | पूर्णता के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | 0.00 | ठेका देने हेतु लक्ष्य | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | ठेका देने हेतु वास्तविक | | | | | |
| 3 | राराविप चरण -III (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ीकरण) | लक्ष्य | 3657.74 | | | 3387.20 | | | 3688.47 | | | 4363.59 | | | 15097.00 | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | | | | | |
| | | | 914.44 | 1280.21 | 1463.10 | 1354.88 | 1016.16 | 1016.16 | 1290.96 | 1290.96 | 1106.54 | 1309.08 | 1309.08 | 1745.44 | 15097.00 | पूर्णता के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | 0.00 | ठेका देने हेतु लक्ष्य | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | ठेका देने हेतु वास्तविक | | | | | |
| 4 | राराविप चरण -IV (सुदृढ़ीकरण सहित पेव्ड शोल्डर के साथ 2लेन में चौड़ीकरण) | लक्ष्य | 136.00 | | | 254.00 | | | 402.00 | | | 531.00 | | | 1323.00 | ठेका देने हेतु लक्ष्य | | | | | |
| | | | 34.00 | 47.60 | 54.40 | 101.60 | 76.20 | 76.20 | 140.70 | 140.70 | 120.60 | 159.30 | 159.30 | 212.40 | 1323.00 | वास्तविक ठेका देने हेतु | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | 0.00 | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | रारविप चरण IV (स्व.च. और अन्य पर चुनिन्दा खंडों को 6 लेन का बनाना) | लक्ष्य | 1795.80 | | | 1795.06 | | | 2244.85 | | | 2596.29 | | | 8432.00 | 6 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | 31 | 8 | 15 | 23 | 77 |
| | | | 448.95 | 628.53 | 718.32 | 718.02 | 538.52 | 538.52 | 785.70 | 785.70 | 673.46 | 778.89 | 778.89 | 1038.52 | 8432.00 | पूर्णता के लिए वास्तविक | | | | | 0 |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | 0.00 | ठेका देने हेतु लक्ष्य | 439 | 795 | 1121 | 702 | 3057 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | ठेका देने हेतु वास्तविक | | | | | |
| 6 | रारविप चरण -VI (एक्सप्रेस मार्गों का विकास करना) | लक्ष्य | 168.00 | | | 233.00 | | | 272.00 | | | 299.00 | | | 972.00 | ठेका देने हेतु लक्ष्य | | | | | |
| | | | 42.00 | 58.80 | 67.20 | 93.20 | 69.90 | 69.90 | 95.20 | 95.20 | 81.60 | 89.70 | 89.70 | 119.60 | 972.00 | | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | | ठेका देने हेतु वास्तविक | | | | | |
| 7 | रारविप चरण -VII (रिंग रोड़ो बाईपासो, ग्रेड सेपरेटरो, सर्विस रोड़ो आदि) | लक्ष्य | 18.75 | | | 24.75 | | | 33.50 | | | 38.00 | | | 115.00 | ठेका देने हेतु लक्ष्य | | | | 30 | 30 |
| | | | 4.69 | 6.56 | 7.50 | 9.90 | 7.43 | 7.43 | 11.73 | 11.73 | 10.05 | 11.40 | 11.40 | 15.20 | 115.00 | | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | | ठेका देने हेतु वास्तविक | | | | | |
| 8 | ऋणों/उधारों की अदायगी और उस पर ब्याज तथा वार्षिकियों के भुगतान संबंधी देयताएँ | लक्ष्य | 605.76 | | | 605.76 | | | 605.76 | | | 605.76 | | | 2423.05 | लक्ष्य | | | | | |
| | | | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.93 | 2423.05 | | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | वास्तविक | | | | | |
| योग | | लक्ष्य | **8683.93** | | | **8214.95** | | | **9227.68** | | | **10397.48** | | | **36524.05** | लक्ष्य (कार्य पूरा होने का) | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | | वास्तविक | | | | | |

**अनुलग्नक-III**

# परिणामी बजट 2010-11 दर्शाने वाला विवरण
# (2010-11 के भौतिक और वित्तीय लक्ष्य)

**बी आर डी बी**

| शीर्ष | क्र.सं. | श्रेणी | भौतिक लक्ष्य | वित्तीय लक्ष्य (करोड़ रु0) |
|---|---|---|---|---|
| योजना कार्य | 1 | मिसिंग लिंकों का निर्माण (कि0मी0) | 0.50 | 1.00 |
| | 2 | एकल/मध्यम लेन को दो लेन का बनाना (कि0मी0) | 310.00 | 503.00 |
| | 3 | कमजोर दो लेनों के पेवमेंट का सुदृढ़ीकरण (उठाना) कि0मी0 | 12.00 | 15.00 |
| | 4 | चार और अधिक लेन बनाना (कि0मी0) | 1.30 | 4.00 |
| | 5 | बाइपास का निर्माण (सं0) | 2.00 | 20.00 |
| | 6 | आरओबी के निर्माण सहित पुलों का निर्माण/मरम्मत (सं0) | 18 | 27.00 |
| | 7 | सड़क गुणता सुधार (कि0मी0) | 99.64 | 85.00 |
| | 8 | अन्य | 0.00 | 45.00 |
| | | **कुल** | | 700.00 |

**अनुलग्नक -IV**

## सड़क परिवहन 2010-11 के परिणामी बजट संबंधी विवरण

## (वर्ष 2010-11 के भौतिक और वित्तीय लक्ष्य)

| क्रम सं. | योजना/कार्यक्रम का नाम | उद्देश्य/ परिणाम | परिव्यय 2010-11 (करोड़ रू0) | परिमाणात्मक सुपुर्दगीय/भौतिक निर्गम | अनुमानित परिणाम | प्रक्रिया/ समय सीमा | टिप्पणी/ जोखिम घटक |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **सड़क सुरक्षा** | | | | | | |
| | (i)असंगठित क्षेत्र में चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मानव संसाधन विकास। | गैर सरकारी संगठनों/ संस्थानों के माध्यम से असंगठित क्षेत्र के भारी मोटर वाहनों के चालकों को प्रशिक्षण प्रदान करना और राज्य परिवहन विभाग के कार्मिकों को प्रशिक्षण प्रदान करना | 111.00 | प्रशिक्षित किए जाने वाले चालकों की संख्या और राज्य परिवहन विभाग /मंत्रालय के अधिकारियों के लिए संचालित किए जाने वाले प्रशिक्षण कार्यक्रमों की संख्या | 20 प्रशिक्षण कार्यक्रम संचालित किए जाने हैं। | वार्षिक | यह, संगठनों से प्रस्ताव समय पर प्राप्त होने पर निर्भर करता है । |
| | (ii) प्रचार उपाय तथा जागरुकता अभियान | रेडियो, टीवी और प्रिंट मीडिया के माध्यम से प्रचार अभियान द्वारा सार्वजनिक जागरूकता पैदा करना। | 30.00 | टीवी/रेडियो पर प्रसारित की जाने वाली वीडियो/रेडियो झलकियों की संख्या | 400 वीडियों झलकियां तथा 250 रेडियो झलकियां प्रसारित की जानी हैं । इसके अलावा, सड़क सुरक्षा पर समाचार पत्रों में विज्ञापन भी दिए जाने हैं । | वार्षिक | यह डीएवीपी की प्रतिक्रिया पर निर्भर करता है । |
| | (iii) सड़क सुरक्षा उपस्कर और प्रदूषण जांच व नियंत्रण | राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को इंटरसेप्टर और प्रदूषण जॉच उपस्कर जैसे सड़क सुरक्षा उपस्कर प्रदान करना । | 7.00 | बहुद्देश्यीय यातायात वाहन (एमटीवी) प्रदान करने की योजना बंद कर दी गई है और इसके स्थान पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के विभिन्न यातायात उपस्करों जैसे कि स्पीड डिक्टेशन रडार और ब्रेथ एनेलाइजर आदि प्रदान किए जाने का प्रस्ताव किया गया है । | | वार्षिक | समीक्षा के परिणाम के आधार पर खरीद की जाएगी । |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | (iv) राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना | राज्य सरकारों/ गैर सरकारी संगठनों को क्रेन और एंबुलेंस प्रदान करना । इस योजना का प्रमुख उद्देश्य सड़क दुर्घटना पीड़ितों को उचित समय सीमा के अंदर चिकित्सा सहायता प्रदान करना है ताकि समय की अधिक बर्बादी न हो और यातायात का निर्बाध आवागमन सुनिश्चित करने के लिए दुर्घटना स्थल को साफ किया जा सके । | 32.00 | राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों/गैर सरकारी संगठनों को प्रदान की जाने वाली क्रेनों/एंबुलेंसों की संख्या | 25 क्रेनें, 25 छोटी/मध्यम आकार की क्रेनें और 100 एंबुलेंसें, प्रदान की जाएंगी। | वार्षिक | राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों/गैर सरकारी संगठनों से प्रस्ताव प्राप्त होने हैं । |
| 2. | **राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क** | | | | | | |
| | (i) कंप्यूटर प्रणाली और राष्ट्रीय डाटा बेस | मोटर वाहन पंजीकरण, ड्राइविंग लाइसेंस आदि के बारे में मानकीकृत अद्यतन सूचना तैयार करना और सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों/ राज्य परिवहन प्राधिकरणों की नेटवर्किंग | 25.00 | परिमाणात्मक लक्ष्य निर्दिष्ट नहीं किए जा सकते । | ड्राइविंग लाइसेंस और पजीकरण प्रमाण पत्रों के राष्ट्रीय और राज्य रजिस्टरों को बनाया जाना है । | - | राज्य सरकारों की तत्परता चाहिए । |
| | (ii) समस्त इंजीनियरी समाधान सहित डाटा संगहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन | सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित अध्ययन कार्य/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं शुरू किया जाना/सौंपना | 5.00 | शुरू किए जाने वाले अध्ययन कार्यों/अनुसंधान एवं विकास परियोजनाओं की संख्या | तीन अध्ययन कार्य/ अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं शुरू की जाएंगी | वार्षिक | निविदादाताओं से प्रतिक्रिया |
| 3 | **11वीं योजना की नई स्कीमें** | | | | | | |
| | निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्रों की स्थापना | सार्वजनिक निजी भागीदारी से निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्रों की स्थापना करना । | 54.00 | स्कीम को अंतिम रूप दिया जाना है । | 7 से 8 केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। | वार्षिक | राज्यों द्वारा अपने प्रस्ताव समय पर प्रस्तुत करना |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली प्रणाली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना और इसमें सुधार करना । | सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना । | 35.00 | भौतिक निर्गम के अनुमान नहीं लगाया जा सकता | | वार्षिक | केन्द्र/राज्य सरकार के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जाने हैं । राज्यों द्वारा सुधार किए जाने हैं । |
| | राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन | राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड की स्थापना करना | 1.00 | इस स्तर पर अनुमान नहीं लगाया जा सकता | | | मंत्रिमंडल का अनुमोदन अपेक्षित है |
| | | | 300.00 | | | | |

# अध्याय-III

# मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव

**सड़क पक्ष**

10वीं योजना के निष्पादन की व्यापक समीक्षा से पता चलता है कि लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धि में कमी रही है जो भूमि अधिग्रहण, पर्यावरण स्वीकृतियों, सड़क उपरि पुलों की स्वीकृतियों, कानून और व्यवस्था संबंधी समस्याओं, पुनर्वास तथा बंदोबस्त संबंधी समस्याओं में विलंब और कुछ मामले में ठेकेदार के निम्न स्तरीय कार्य निष्पादन में विलंब के कारण हुई है । सरकार ने राजमार्ग परियोजनाओं के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए अनेक कदम उठाए हैं।

**भूमि अधिग्रहण**

नोडल अधिकारियों की नियुक्ति की गई है जो राज्य सरकारों के साथ समय-समय पर विभिन्न मुद्दों जिनमें, प्रभावी समन्वय स्थापित करना अपेक्षित है, के बारे में समन्वय करते हैं । इसके अलावा, वे यह भी सुनिश्चित करते हैं कि सुविधाओं के स्थानांतरण में तेजी लाकर और कानून और व्यवस्था समस्याओं को कम करके कार्य की प्रगति तीव्रतर की जाए। इस विभाग को विधि मंत्रालय से परामर्श किए बिना राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए भूमि अधिग्रहण हेतु अधिसूचनाएं जारी करने के लिए भी प्राधिकृत किया गया है ।

**पर्यावरणीय और वन संबंधित स्वीकृति**

इसके अलावा, पर्यावरण और वन मंत्रालय के साथ पर्यावरणीय स्वीकृति से संबंधित मुद्दों को उठाया गया है जिनमें यह प्रस्ताव किया गया कि आर ओ डब्ल्यू के रूप में प्रयुक्त की जाने वाली 60 मीटर तक की चौड़ाई की भूमि जो राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए अधिग्रहीत की जानी है, के मामले में पर्यावरणीय स्वीकृति प्राप्त करना अपेक्षित न हो । इसके अलावा, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय को पर्यावरणीय स्वीकृतियों के बारे में एकरूप नीतिगत दिशानिर्देश सुझाए गए हैं ।

**आर ओ बी स्वीकृति**

- रेलवे से आर ओ बी/आर यू बी की शीघ्र स्वीकृति हेतु, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और संबंधित रेलवे मंडल द्वारा नोडल अधिकारी नामित किए गए हैं ।
- जोनल स्तर पर विभिन्न लंबित स्वीकृतियों की समीक्षा के लिए समय समय पर बैठकें की जाती हैं ।
- आर ओ बी निर्माण के लिए स्वीकृति की प्रगति की समीक्षा के लिए रेलवे बोर्ड के स्तर पर वरिष्ठ अधिकारियों की भी समय समय पर बैठकें की जाती हैं ।

- आर ओ बी के निर्माण को शीघ्र करने के लिए रेलवे बोर्ड के सुझाव पर, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने लागत जमा आधार पर आर ओ बी के निर्माण के लिए इरकॉन के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं ।
- रेलवे बोर्ड द्वारा इरकॉन को जनरल एरेंजमेंट ड्राइंग को छोड़कर निर्माण के विभिन्न स्तरों पर डिजाइनों को अनुमोदित करने की शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं ।

**ठेकेदारों द्वारा घटिया कार्य निष्पादन**

- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने कार्य निष्पादित न करने वाले (नॉन पर्फोर्मिंग) ठेकेदारों के विरुद्ध कार्रवाई करते हुए स्वर्णिम चतुर्भुज और उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्ग पर कुछ ठेकेदारों के ठेके रद्द किए है ।

**एन एच डी पी की तीव्र प्रगति के लिए सरकार द्वारा उठाए गए नवीनतम कदम:-**

1. राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के प्रभाव को स्पष्ट करने के लिए मंत्रालय ने प्रक्रियागत मुद्दों जो अवसरंचना की वास्तविक प्रगति मे अवरोधक और मुख्य बाधाओं के रूप में कार्य कर रहे हैं, को दूर करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है ।
2. श्री बी. के चतुर्वेदी सदस्य, योजना आयोग की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया । राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं के तीव्र कार्यान्वयन के लिए समिति की सिफारिशों को सरकार द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है । आदर्श रियायत करार, अर्हता हेतु अनुरोध (आरएफक्यू) और प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) से संबंधित कई प्रक्रियागत मुद्दों का समाधान कर लिया गया है और परियोजनाओं को निविदादाताओं से अच्छी प्रतिक्रिया मिल रही है ।
3. वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किए गए मॉडल आरएफक्यू एवं आरएफपी दस्तावेजों में समिति द्वारा की गई सिफारिशें शामिल करने के पश्चात् सड़क क्षेत्र की परियोजनाओं के लिए आरएफक्यू और आरएफपी का जारी किया जाना जैसा कि उपर्युक्त खंड 2(i) में उल्लेख किया गया है ।
4. जहां आवश्यक होगा, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड की सिफारिशों के आधार पर आरएफक्यू और आरएफपी प्रावधानों में आगे संशोधन किए जाएंगे ।
5. डिलीवरी की सभी तीन विधियों अर्थात् बीओटी(पथकर), बीओटी(वार्षिकी) और ईपीसी (मद दर संविदा) आधार पर सड़क परियोजनाओं का क्रमिक के बजाए समवर्ती कार्यान्वयन । इसलिए, जो सड़क प्रथम दृष्टया बीओटी (पथकर) के लिए उपयुक्त नहीं पाई जाती उसे सीधे बीओटी (वार्षिकी) आधार पर कार्यान्वित किया जाए बशर्ते वह कार्य योजना में परिकल्पित समग्र सीमा के

अंदर हो । परियोजना को बीओटी (पथकर) से बीओटी (वार्षिकी) में परिवर्तित करने का निर्णय सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की अध्यक्षता वाले अंतरमंत्रालयी समूह द्वारा लिया जाएगा तथा इसे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

6. किसी परियोजना को ईपीसी आधार पर कार्यान्वित किए जाने से पहले उसे बीओटी (वार्षिकी) के लिए अनिवार्य रूप से जांचा जाएगा और यदि केवल अस्वीकार्य निविदाएं प्राप्त होती हैं तब ही परियोजना को ईपीसी आधार पर सौंपा जाएगा ।

7. राष्ट्रीय राजामार्ग विकास परियोजना चरण-IV के अंतर्गत परियोजना के मामले में यदि यातायात 5000 यात्री कार यूनिट से कम हैं तो परियोजना सीधे ईपीसी आधार पर शुरू की जाएगी । कार्य योजना में अनुशंसित विशिष्ट ईपीसी किमी. लम्बाई के लिए विशिष्ट ईपीसी पैकेज, अनुमोदन के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में विद्यमान ईएफसी के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा

8. साध्यता रिपोर्ट के आधार पर पहले बीओटी (पथकर) आधार पर परियोजनाओं को परखा जाएगा और असाध्यता/अल्प प्रतिक्रिया के मामले में इसे बीओटी(वार्षिकी) में परिवर्तित कर दिया जाएगा और इसके भी विफल रहने पर ईपीसी में परिवर्तित कर दिया जाएगा । ऐसी परियोजनाओं के लिए जिनमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को निविदाएं प्राप्त नहीं होती हैं, समय की बचत के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने की प्रक्रिया शीघ्र प्रारम्भ कर दी जाए यदि ऐसी परियोजनाओं को ईपीसी आधार पर निष्पादित किया जाना अपेक्षित है।

9. औचित्य की जांच करने के पश्चात् भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड को एकल निविदाएं स्वीकार करने का अधिकार प्रदान करना ।

10. 6 लेन बनाने के संपूर्ण कार्यक्रम के लिए अर्थक्षमता अंतर वित्तपोषण की 5 प्रतिशत की समग्र सीमा को बढ़ाकर 10 प्रतिशत करना तथा चरण-V के 5080 किमी. में से 500 किमी. की समग्र सीमा के अंदर स्वर्णिम चतुर्भुज के कम यातायात वाले खंडों में अलग-अलग परियोजनाओं जिन्हें अभी सौंपा जाना है, के लिए अर्थ-क्षमता अंतर वित्तपोषण 20 प्रतिशत तक किए जाने पर विचार किया जाना ।

11. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए सरकारी सहायता का 'सिद्धांत रूप में' अनुमोदन निम्नलिखित के लिए-

    क. कर-मुक्त बांड जारी किया जाना

    ख. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ऋण योजना के लिए गारंटी कवर

ग. इंडियन इन्फ्रास्ट्रक्चर फाइनांस कंपनी लिमिटेड को पहले प्रदान किए गए 30,000 करोड़ रूपए के ऋण अनुमोदन में से वित्तीय प्रोत्साहन पैकेज के अंतर्गत 10,000 करोड़ रूपए, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उसकी ऋण जरूरतों के अनुसार हस्तांतरित कर दिए जाएंगे ।

घ. यदि जरूरी हो तो बैक टु बैक सहायता प्रदान करके, विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, जेबीआईसी आदि से असंप्रभु बहुपक्षीय ऋण वार्ता में मदद करना ।

ड़. कम से कम 2030-31 तक उपकर की उपलब्धता की पुष्टि करते हुए वित्त मंत्रालय से सांत्वना प्रदान किया जाना ।

12. एसएआरडीपी-एनई के अंतर्गत तथा जम्मू और कश्मीर में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्तपोषण, वार्षिक आधार पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सरकार द्वारा उपलब्ध कराए जाने वाले उपकर से ऊपर अतिरिक्त बजट सहायता से किया जाना ।

13. वर्ष 2009-10 के लिए 11,618 किमी. लंबाई वाली 122 परियोजनाओं की कार्य योजना-I को मंत्रिमंडल की अवसंरचना समिति द्वारा अनुमोदित किया गया ।

14. चालू वित्त वर्ष के दौरान अभी तक, दिसंबर, 2009 तक 1,838 किमी. की 21 परियोजनाएं सौंप दी गई हैं ।

15. 1,639 किमी. लंबाई की 17 परियोजनाओं के लिए निविदाएं भी प्राप्त हुई हैं ।

16. इनके अलावा, 1352 किमी. लंबाई की 16 परियोजनाओं के लिए निविदाएं भी आमंत्रित की गई हैं ।

17. इसके अतिरिक्त, 2,729 किमी. लंबाई वाली 25 परियोजनाएं जिनके लिए निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति द्वारा अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है, के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा निविदाएं आमंत्रित की जा रही हैं ।

18. 4049 किमी. लंबाई वाली 43 परियोजनाओं के प्रस्तावों को यथास्थिति सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति/स्थाई वित्त समिति के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया गया है ।

19. वर्ष 2010-11 के लिए 11092 किमी. लंबाई वाली कार्य योजना-II को मंत्रियों के अधिकार प्राप्त समूह ने सैद्धांतिक रूप से अनुमोदन भी प्रदान कर दिया है ।

20. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के विवाद निपटान तंत्र, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की पुनर्संरचना और सुदृढ़ीकरण तथा कर संबंधी मुद्दों का समाधान करने के लिए चतुर्वेदी समिति से इसकी दूसरी रिपोर्ट में इन मुद्दों की जांच करने और उपाय सुझाने का अनुरोध किया गया है ।

21. राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास से संबंधित मुद्दों पर उद्योग और सरकार में सतत संवाद और आपस में विचार-विमर्श करने के लिए संस्थागत फ्रेमवर्क के रूप में कार्य करने के लिए सचिव, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग की अध्यक्षता में एक संयुक्त कार्यबल गठित किया गया है ।

## सड़क परिवहन

### सडक द्वारा वहन अधिनियम, 2007

सड़क द्वारा ढुलाई की व्यवस्था को सामान्य वाहक और परेषक/परेषिती के बीच दायित्व के आबंटन के लिए फ्रेमवर्क प्रदान करने और सड़क द्वारा परिवहन व्यवसाय में लगे बिचौलियों को विनियमित करने के उद्देश्य से सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007 को 1, अक्तूबर, 2007 को अधिसूचित किया गया । इस अधिनयिम के अंतर्गत नियमों को अंतिम रूप दिया जा रहा है । इस अधिनियम को अप्रैल, 2010 से लागू किया जाएगा । संयुक्त सचिव (परिवहन) की अध्यक्षता में गठित कार्यदल ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है और इसमें अन्य बातों के साथ-साथ सड़क द्वारा वहन नियम के मसौदे की भी सिफारिश की गई है । विधायी विभाग, विधि मंत्रालय के परामर्श से इन नियमों को अंतिम रूप दिया जा रहा है । इन नियमों के अधिसूचित होने के बाद इस अधिनियम को राज्य परिवहन विभागों द्वारा क्रियान्वित किया जाएगा जिससे सड़क द्वारा परिवहन व्यवसाय में लगे व्यक्तियों को विनियमित करना सुगम होगा और परेषक/परेषिती के हितों की भी रक्षा होगी ।

### राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन

सरकार, देश में सड़क सुरक्षा के कार्यकलापों की निगरानी रखने के लिए संसद के एक अधिनियम के माध्यम से सड़क सुरक्षा और प्रबंधन बोर्ड के सृजन पर सक्रिय रूप से विचार कर ही है । इस संबंध में संसद में शीघ्र ही एक विधेयक प्रस्तुत किया जाएगा । इस बोर्ड को सड़क सुरक्षा से संबंधित अनेक पहलुओं पर दिया निर्देश जारी करने की शक्ति के अतिरिक्त मोटर वाहनों के लिए सुरक्षा मानकों तथा राष्ट्रीय राजमार्गों के डिजायन, निर्माण और अनुरक्षण के लिए मानकों की सिफारिश करने की शक्ति होगी । बोर्ड को अपने कार्यकलापों को स्वतंत्र तथा निष्पक्ष रूप से करने के लिए वित्तीय स्वायत्ता होगी । बोर्ड देश में सड़क सुरक्षा कार्यकलापों की निगरानी के लिए उत्तरदायी होगी ।

# अध्याय-IV

# वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान कार्य निष्पादन की समीक्षा

**सड़क पक्ष**

**योजना-वार भौतिक कार्य निष्पादन**

**राष्ट्रीय राजमार्ग :-**

**(करोड़ रु.)**

| 2008-09 (योजना) | | 2009-10 (योजना) | | 2009-10 (योजना) |
|---|---|---|---|---|
| **ब.प्रा.** | **सं.प्रा.** | **ब.प्रा.** | **सं.प्रा.** | ***25,155.00** |
| ***17,370.00** | ***17,470.00** | ***20,198.00** | ***19,512.75** | |

*इसमें आई ई बी आर की राशि भी शामिल है

इस समय राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली की कुल लंबाई 70,548 कि.मी. है । यह भारतीय सड़क नेटवर्क का मात्र 2% है लेकिन इस पर कुल यातायात का 40% यातायात होता है । वर्ष 2009-10 के दौरान जारी कार्यों और नए कार्यों को शामिल करते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली के विकास के लिए संशोधित प्राक्कलन स्तर पर प्रावधान 20,838.00 करोड़ रु. है । इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को निवेश के रूप में दी गई धनराशि भी शामिल है ।

**राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्ग**

एन एच डी पी के विभिन्न चरणों के अंतर्गत शामिल राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के अलावा, लगभग 50,952 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग हैं जिनको बजट धनराशि में से उपलब्ध निधियों से विकसित/ अनुरक्षित किया जा रहा है । राष्ट्रीय राजमार्गों पर विभिन्न विकास कार्य शुरू किए गए हैं जिनमें सड़क गुणता विकास, चार और छह लेन बनाने का कार्य, सुदृढ़ीकरण, बाइपासों का निर्माण और पुलों का पुनर्निर्माण/निर्माण आदि कार्य शामिल हैं । वर्ष 2009-10 के दौरान कुल 4,579.00 करोड़ रु. की लागत के नए प्रस्ताव संस्वीकृत किए गए हैं । कुल 1,153 कि.मी. एकल लेन वाली सड़कों को दो लेन का बनाया गया है, 77 पुलों के पुनर्निर्माण/निर्माण के कार्यों और 1009 कि.मी. के सुदृढ़ीकरण के कार्यों को पूरा कर लिया गया है । प्रमुख परियोजनाओं के ब्योरे नीचे दिए गए हैं :

**क. 31 दिसंबर, 2009 की स्थिति के अनुसार, राज्य लोक निर्माण विभागों द्वारा किए जा रहे कार्यान्वयन के अंतर्गत 20 करोड़ रु. से अधिक लागत वाली प्रमुख जारी परियोजनाएं:-**

वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान मंत्रालय द्वारा राज्य लोक निर्माण विभाग/भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के जरिए कार्यान्वित करवाई जा रही 20 करोड़ रु. या इससे अधिक की लागत वाली कुल 37 परियोजनाएं (गैर-एनएचडीपी) हैं जिनकी कुल

लागत 2,086.62 करोड़ रु. है । परियोजना की लागत, परिणाम, प्रगति की वर्तमान स्थिति और भावी योजनाएं और लक्ष्य के ब्योरे **अनुलग्नक-क** में दिए गए हैं ।

## ख. अनुरक्षण और मरम्मत :-

**(करोड़ रु.में)**

| 2008-09 | | | | 2009-10 | | | | 2010-11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ब.प्रा.** | | **सं.प्रा.** | | **ब.प्रा.** | | **सं.प्रा.** | | **ब.प्रा.** |
| योजना | गैर योजना | योजना | गैर योजना | योजना | गैर योजना | योजना | गैर योजना | गैर योजना |
| - | **792.03** | - | **947.97** | - | **1036.44** | - | **1035.10** | **1032.86** |

इस शीर्ष के अंतर्गत पूरे देश के राष्ट्रीय राजमार्गों के संरक्षण और उचित रख-रखाव के लिए निधियां उपलब्ध कराई जाती है । विगत 6 दशकों के दौरान भारतीय सड़कों पर यातायात की मात्रा में असाधारण वृद्धि हुई है; 1950-51 और 2002-03 के बीच, भाड़ा यातायात में 101 गुना वृद्धि हुई है जबकि यात्री यातायात में 132 गुना वृद्धि हुई है । इस अवधि के दौरान, कुल भाड़ा यातायात में सड़क क्षेत्र का हिस्सा बढ़कर 12% से 65% हो गया है जबकि यात्री यातायात में यह 25% से बढ़कर 85% हो गया है । तथापि, सड़क नेटवर्क और राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के व्यापक होने के साथ-साथ गुणता और क्षमता बढ़ाने के बारे में गंभीर समस्याएं भी आ खड़ी हुई हैं । हाल के वर्षों में श्रमिक दिहाड़ी में 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 । इन कठिनाइयों के बावजूद, आवश्यकता की तुलना में निधियों की उपलब्धता लगभग 40% रही है ।

## ग. सार्वजनिक निजी भागीदारी

सरकार ने सड़क विकास में निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से कर छूट, सड़क निर्माण उपस्करों और मशीनों के शुल्क मुक्त आयात जैसे कई प्रोत्साहनों की पहले ही घोषणा की है । सार्वजनिक निजी भागीदारी के अधीन फिलहाल दो मॉडलों का अनुसरण किया जा रहा है जिनमें (i) बी ओ टी (पथकर) आधारित मॉडल और (ii) बी ओ टी (वार्षिकी) आधारित मॉडल है ।

- **बी ओ टी (पथकर) आधारित परियोजनाएं** : अभी तक निर्माण, प्रचालन और हस्तांरण (पथकर) आधार पर लगभग 49,780.97 करोड़ रु. लागत की 112 परियोजनाएं सौंपी गई हैं । इनमें से 55 परियोजनाएं पूरी हो गई है और 31 दिसंबर, 2009 तक 57 परियोजनाएं प्रगति पर हैं ।
- **बी ओ टी (वार्षिकी) आधारित परियोजनाएं** : निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (वार्षिकी) आधार पर लगभग 11,186.00 करोड़ रु. लागत की 28 परियोजनाएं सौंपी गई हैं जिनमें से 31 दिसंबर, 2009 तक 13 परियोजनाएं पूरी हो गई हैं ।

## 3. केन्द्रीय सड़क निधि

दिसंबर, 2000 में केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम को अधिनियमित करके इस निधि को सांविधिक दर्जा दिया गया है । डीजल और पेट्रोल की बिक्री से वसूली गई उपकर राशि को निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार विभिन्न कार्यान्वयन एजेंसियों में वितरित किया जाता है :-

**उपकर [पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर 1.50 रु.] का वितरण**

(i) हाई स्पीड डीजल पर वसूले गए उपकर का 50% ग्रामीण सड़कों के विकास के लिए निश्चित किया गया है, जो ग्रामीण विकास विभाग द्वारा किया जा रहा है ।

(ii) हाई स्पीड डीजल पर उपकर का 50% और पेट्रोल पर वसूले गए संपूर्ण उपकर का उपयोग निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए किया जाता है

- ऐसी धनराशि के 57.5% के बराबर धनराशि, राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए;
- 12.5% के बराबर की धनराशि सड़क के उपरि/नीचे पुलों का निर्माण तथा मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर सुरक्षा के लिए; और
- 30% के बराबर धनराशि राज्यीय सड़कों के विकास और अनुरक्षण के लिए । इस धनराशि में से 10% धनराशि अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की राज्यीय सड़क स्कीमों के कार्यान्वयन हेतु राज्यों को आबंटित किए जाने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा आरक्षित रखी जाती है ।

(iii) 1.4.2005 और उसके बाद से पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर लगया गया 0.50 रु0 के अतिरिक्त उपकर धनराशि केवल राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए उपयोग की जाती है ।

- राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए वर्ष 2009-10 में केन्द्रीय सड़क निधि से 1865.58 करोड़ रु. की लागत के 168 कार्य संस्वीकृत किए गए हैं । जबकि वर्ष 2000 में केन्द्रीय सड़क निधि स्कीम की शुरुआत से लेकर दिसंबर, 2009 तक 16811.22 करोड़ रु. धनराशि के कुल 66161 कार्य संस्वीकृत किए गए हैं और उनके ब्योरे **अनुलग्नक-ख** में दिए गए हैं ।

**अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़क :-**

भारत सरकार ने 27 दिसंबर, 2000 को केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 को अधिनियमित करते हुए डीजल और पेट्रोल पर उपकर लगा कर यह निर्णय लिया कि राज्यीय सड़कों के लिए सी आर एफ का 10% हिस्सा मंत्रालय की अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की राज्यीय सड़कों के विकास संबंधी स्कीम के अधीन सड़कों के विकास के लिए अभिनिर्धारित किया जाए । संशोधित केंद्रीय सड़क निधि के लागू हो जाने के बाद यह

निर्णय लिया गया कि भारत सरकार द्वारा अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क की सड़क/पुल परियोजनाएं पूर्णतया वित्तपोषित होंगी और आर्थिक महत्व की परियोजनाएं 50% तक वित्तपोषित की जाएंगी । मोटे तौर पर, इस स्कीम के अधीन सड़क/पुल परियोजनाओं की निम्नलिखित श्रेणियां सहायता अनुदान हेतु पात्र हैं :-

i. यातायात के सुगम प्रवाह को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक अंतर्राज्यीय सड़कें/पुल ।
ii. राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ने वाली सड़कें/पुल ।
iii. आर्थिक संवृद्धि के नए क्षेत्रों, जहां निकट भविष्य में रेलवे सुविधाएं मुहैया नहीं की जा सकती हैं, को खोलने के लिए अपेक्षित सड़कें/पुल ।
iv. ऐसी सड़कें/पुल जो पहाड़ी क्षेत्रों और खनिज संपन्न क्षेत्रों के तेजी से विकास में सहायक हो ।

इन स्कीमों के अधीन राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 'सैद्धांतिक रूप में' अनुमोदित परियोजना के वर्ष-वार ब्योरे नीचे दिए गए हैं :

**(करोड रू0 में)**

| वर्ष | **आर्थिक महत्व** | | **अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क** | |
|---|---|---|---|---|
| | **अनुमोदित परियोजनाओं की संख्या** | **केन्द्र का हिस्सा (50%)** | **अनुमोदित परियोजनाओं की संख्या** | **केन्द्र सरकार द्वारा पूर्णत: वित्तपोषित** |
| 2001-02 | 23 | 53.92 | 52 | 220.98 |
| 2003-04 | 28 | 46.26 | 18 | 67.31 |
| 2004-05 | 30 | 101.13 | 46 | 232.94 |
| 2005-06 | 16 | 60.99 | 29 | 187.06 |
| 2006-07 | 14 | 51.66 | 41 | 239.87 |
| 2007-08 | 20 | 74.22 | 31 | 342.78 |
| 2008-09 | 20 | 81.19 | 27 | 303.20 |
| 2009-10 | 1 | 6.28 | 10 | 207.15 |
| **जोड़** | **152** | **475.65** | **254** | **1801.29** |

अभी तक आर्थिक महत्व और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क स्कीम के अधीन सैद्धांतिक रूप में अनुमोदित प्रस्तावों के राज्य वार ब्योरे **अनुलग्नक-ग** में दिए गए हैं ।

वर्ष 2010-11 के दौरान लगभग 230.42 करोड़ रु. के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है जिसमें, उड़ीसा में दुबूरी-ब्रह्मणीपाल-नरनपुर-क्योंझर सड़क परियोजना के लिए 20.00 करोड़ रुपए शामिल है ।

**अनुलग्नक-क**

## 31 दिसंबर 2009 की स्थिति के अनुसार 20 करोड़ रुपए और उससे अधिक लागत की चालू राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं की लागत

| क्र. सं० | राज्य | परियोजना/सड़क का नाम | परियोजना की संस्वीकृत लागत (करोड़ रुपए) मूल- मूल लागत सं- संशोधित लागत | परियोजना के प्रारंभ होने की तारीख | ठेके के अनुसार परियोजना के पूरा होने की तारीख | पूरा होने की लक्ष्य तारीख | 31 दिसंबर, 2009 तक की संचयी भौतिक प्रगति | 31 दिसंबर 2009 की स्थिति के अनुसार व्यय (करोड़ रुपए) | टिप्पणी |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** |
| 1 | आंध्र प्रदेश | राष्ट्रीय राजमार्ग 214 के 105/500 किमी. में गोदावरी नदी की वैनतेय ब्रांच पर पहुंच मार्गों सहित बड़े पुल का निर्माण | 49.63 (मूल) 70.43 (सं.) | अप्रैल-07 | 2/अप्रैल/2010 | 2/अप्रैल/2010 | 41% | 23.68 | कार्य प्रगति पर है |
| 2 | आंध्र प्रदेश | रारा- 16 के किमी 135/200 पर गोदावरी नदी पर बड़े पुल का निर्माण | 48.96 (मूल) | | मार्च 2010 (अ) | निविदा स्तर पर है | | | |
| 3 | आंध्र प्रदेश | रारा- 202 के किमी. 124/000 से 130/600 में सड़क गुणता सुधार सहित चार लेन बनाना | 24.39 (मूल) | | 1-दिस.-2011 | निविदा स्तर पर है | | | |
| 4 | असम | रारा- 54ई के आर-पार जल निकासी कार्यों आदि के निर्माण सहित किमी 244/000 से 275/000 (डीटोचेरा -बालचेरा) तक दो लेन चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण | 43.79 (मूल) 51.70 (सं.) | 23 नंवबर, 09 | मार्च 2011 (अ) | | 0 % | 0.0 | कार्य प्रगति पर है |
| 5 | असम | रारा- 36 के किमी 39/800 से 55/760 में पेव्ड शोल्डर सहित सुदृढ़ीकरण और ह्यूम पाइप पुलियाओं(किमी 16.151) का निर्माण | 21.79 (मूल) | 29 सितंबर, 09 | मार्च 2011 (अ) | | 20% | 4.30 | कार्य प्रगति पर है |
| 6 | असम | रारा- 36 के किमी 62/000 से 64/260 और 69/760 से 90/760 में पेव्ड शोल्डर (किमी 24.107) सहित सुदृढ़ीकरण | 26.76 (मूल) | 29 सितंबर, 2009 | मार्च 2011(अ) | | 22% | 5.80 | कार्य प्रगति पर है |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | असम | रारा- 37 के किमी 115/000 से 134/000 में सुदृढ़ीकरण और रारा- 37 के किमी 125/000 पर पालशवाड़ी की ओर जाने वाली सड़क में जंक्शन तक सुधार कार्य | 20.01 (मूल) | 12 जून, 2009 | मार्च 2011 (अ) | | 22% | 4.40 | कार्य प्रगति पर है |
| 8 | असम | रारा- 37 के किमी 134/000 से 140/000 में चार लेन बनाना और एलजीबीआई विमानपत्तन जंक्शन पर उपरिपुल का निर्माण | 46.16 (मूल) | 10 जून, 2009 | मार्च 2011 (अ) | | 20% | 9.20 | कार्य प्रगति पर है |
| 9. | असम | राष्ट्रीय राजमार्ग 52 के लोकेशन 5 के स्पोट को उठाना तथा पेव्ड शोल्डर के निर्माण सहित किमी. 316/000 से 338/924 तक सुदृढ़ीकरण | 36.92 (मूल) | हाल ही में स्वीकृत | | | | | निविदा स्तर पर |
| 10. | असम | राष्ट्रीय राजमार्ग 39 के किमी. 140/000 से 146/300 तक चार लेन गुहावाटी विश्वविद्यालय बाइपास का निर्माण | 47.38 (मूल) | हाल ही में स्वीकृत | | | | | निविदा स्तर पर |
| 11. | असम | राष्ट्रीय राजमार्ग 39 के 1.5 मीटर पूर्ण गहराई शोल्डर के निर्माण सहित किमी. 61/000 से 69/000 और 96/000 से 103/000 तक सुदृढ़ीकरण | 23.60 (मूल) | हाल ही में स्वीकृत | | | | | निविदा स्तर पर |
| 12. | असम | राष्ट्रीय राजमार्ग 37 के सड़क संपर्क के सुधार सहित पेव्ड शोल्डर का निर्माण और किमी. 100/000 से 115/000 तक सुदृढ़ीकरण | 23.38 (मूल) | हाल ही में स्वीकृत | | | | | निविदा स्तर पर |
| 13. | असम | राष्ट्रीय राजमार्ग 31 से मिलने वाले कनेक्टिंग रोड के सुधार और पेव्ड शोल्डर के निर्माण सहित किमी. 100/000 से 115/000 तक सुदृढ़ीकरण | 20.71 (मूल) | हाल ही में स्वीकृत | | | | | निविदा स्तर पर |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14. | बिहार | रारा- 101 के किमी 0/000 से 14/500 में दो लेन चौड़ीकरण | 20.99 (मूल) | 2 मार्च, 2009 | 2 मार्च, 2011 | 2 मार्च, 2011 | 11% | 2.67 | कार्य प्रगति पर है |
| 15. | बिहार | रारा- 104 के 15 X 24 के भुतही बालां पुल का निर्माण | 24.66 (मूल) | राज्य सरकार ने डिपोजिट आधार पर राज्य के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम को कार्य सौंपने के लिए मंत्रालय से अनुमति मांगी है । | | | | | |
| 16. | गुजरात | रारा- 8सी के इस्कॉन जंक्शन पर उपरि पुल का निर्माण | 25.27 (मूल) | 31 अगस्त, 2009 | 30 जनवरी, 2011 | 30 जनवरी, 2011 | 20% | 6.00 | कार्य प्रगति पर है । |
| 17. | हरियाणा | रारा- 10 के किमी 255/850 पर रेवाड़ी-भटिंडा रेल लाइन पर रेल क्रासिंग संख्या 4/43 पर रेल उपरि पुल का निर्माण | 34.22 (मूल) | 7-नव.-2008 | 28 जून, 2010 | 28 जून, 2010 | 3% | 5.36 | कार्य प्रगति पर है । |
| 18. | हिमाचल प्रदेश | राष्ट्रीय राजमार्ग 20 के चक्की खेड पर पहुंच मार्गों सहित पीसीएम सड़क पर किमी. 12/000 में 540 एमटी स्पैन बड़े पुलों का पुनर्निर्माण | 20.76 (मूल) 34.10 ( सं. ) | 4-जन.-2008 | 31 मार्च-2010 | 31 मार्च-2010 | 75% | 2449 | कार्य प्रगति पर है |
| 19. | हिमाचल प्रदेश | रारा- 88 के किमी 140/800 से 145/800 तक हमीर पुर बाइपास का निर्माण | 27.51 (मूल) | निविदा स्तर पर है | | | | | |
| 20. | हिमाचल प्रदेश | राष्ट्रीय राजमार्ग 21 के किमी. 49/000 से 66/275 तक पिंजौर-बड्डी-नफागढ़-स्वारघाट सड़क का सुधार सहित चौड़ीकरण, सुदृढ़ीकरण | 27.33 (मूल) | निविदा स्तर पर है | | | | | |
| 21. | झारखंड | राष्ट्रीय राजमार्ग 33 के नामकुम में स्वर्णरेखा नदी पर उच्चस्तरीय पुल तथा पहुंच मार्गों का निर्माण और सड़क उपरि पुल व फ्लाईओवर का निर्माण | 26.30 (मूल) 45.22 (सं.) (मंत्रालय का हिस्सा 18.69 रु.) | 16-अक्तू.-2008 | 15-अक्तू.-2010 | 15-अक्तू.-2010 | 18% | 5.33 | कार्य प्रगति पर है |
| 22. | झारखंड | रारा- 75ई के किमी 177/000 से 189/000 में चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण | 27.81 (मूल) | 28 अगस्त, 2009 | 27 सितंबर, 2010 | 27 सितंबर, 2010 | 2% | 3.66 | कार्य प्रगति पर है |
| 23. | झारखंड | रारा- 75ई के किमी 190/000 से 202/000 में चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण | 31.48 (मूल) | 10 सिंतबर, 2009 | 9 अक्तूबर, 2010 | 9 अक्तूबर, 2010 | 2% | 4.22 | कार्य प्रगति पर है |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 24. | कर्नाटक | रारा 218 के किमी. 92/00 से 118/00 तक चौड़ीकरण | 23.15(मूल)<br>27.39 (सं) | 5 मई, 2009 | 22 जनवरी, 2012 | 22 जनवरी, 2012 | 20% | 5.60 | 3 किमी. जीएसबी, डब्ल्यूएमएम, बीएम और बाई ओर 4 किमी. जीएसबी, डब्ल्यूएमएम पूरे किए गए । |
| 25. | कर्नाटक | रारा 207 पर किमी. 30/000 से 57/300 में सड़क गुणता सुधार | 21.13 (मूल) | | | | 0% | 0.00 | वित्तीय बोलियां अनुमोदित |
| 26. | कर्नाटक | राष्ट्रीय राजमार्ग 206 के किमी. 91/100 से 103/100 और किमी.106/100 से 118/00 मे दो लेन चौड़ीकरण | 22.22 (मूल) | | | | 0% | 0.09 | तकनीकी बोलिया प्रगति पर हैं । |
| 27. | कर्नाटक | रारा 206 के किमी. 212/000 से 227/000 तक 2 लेन चौड़ीकरण | 22.33 (मूल) | | | | 0% | 0.00 | 1.12.2009 को कार्य आदेश जारी किया गया |
| 28. | कर्नाटक | रारा 212 के किमी. 240/500 में काबेनी नदी पर बड़े पुल का निर्माण | 36.56 (मूल) | | | | 0% | 0.00 | तकनीकी मूल्यांकन प्रगित पर है |
| 29. | केरल | रारा- 17 के 5100 मी. से 11960 मी. में कालीकट बाइपास चरण-।। का निर्माण | 32.62 (मूल)<br>35.64 (सं.) | 30-मार्च-2009 | 29-सित.-2011 | 29-सित.-2011 | 18% | 5.45 | कार्य प्रगति पर है |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30. | केरल | रारा- 17 के किमी 434/000 से किमी 438/827 में पुनर्संरेखण और किमी 437/375 तथा किमी 436/380 (सीएच. 1875) के बीच सड़क के दोनों ओर 280.80 मी. लंबी वायाडक्ट सहित एडापल्ली में स्थित सड़क उपरि पुल के निकटतम पहुंच मार्गों का निर्माण | 14.25 (मूल)<br>17.29 (प्रथम संशोधित)<br>24.16 (दूसरी बार संशोधित ) | 25-अग.-2005 | 1-सित.-2007 | 1-सितंबर-2007 | 45% | 11.37 | कार्य समाप्त किया गया । शेष कार्य के लिए पुन: निविदा की जानी है । |
| 31. | केरल | रारा- 17 के किमी 93/600 पर पाडनक्कड सड़क उपरि पुल के पहुंच मार्गों का निर्माण | 14.68 (मूल)<br>29.94 (सं.) | 17-जन.-2009 | 16-जन.-2011 | 16-जन.-2011 | 35% | 9.93 | कार्य प्रगति पर है |
| 32. | महाराष्ट्र | राष्ट्रीय राजमार्ग 6 के अकोला शहर के बाहर बाइपास का निर्माण | 44.75 (मूल)<br>67.50 (सं.) | 21-मार्च-2007 | 27-मार्च-2009 | 1-मार्च-2010 | 81% | 62.40 | कार्य प्रगति पर है |
| 33. | महाराष्ट्र | राष्ट्रीय राजमार्ग 17 के 0/000 से 21/508 किमी. (21.508 किमी.) (4 लेन) तक पत्रादेवी – महाड-पणजी सड़क को जारप से पनवेल तक मिसिंग लिंक का निर्माण | 99.85 (मूल)<br>183.43 (सं.) | 26-अक्तू.-2007 | 25-अक्तू.-2010 | 25-अक्तू.-2010 | 58% | 94.30 | कार्य प्रगति पर है |
| 34. | मध्य प्रदेश | रारा 86 किमी. 88/000 से 92/000 और 111/000 से 130/000 (सागर-कानपुर सड़क) तक दो लेन चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण | 21.02 (मूल) | 31.11.2009 को स्वीकृत | | | | | |
| 35. | मेघालय | रारा 51 के किमी. 55/000 से 64/000 तक सिंगल लेन का दो लेन चौड़ीकरण सहित ज्योमितीय सुधार | 22.65 (मूल) | हाल ही में कार्य सौंपा गया । | | | | | |
| 36. | मेघालय | रारा 62 के किमी. 20/000 से 91/000 तक पेवमेंट का पुनर्निर्माण और सुद्ढीकरण | 39.86(मूल) | 46.24 करोड़ रुपए के संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत किए गए । | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 37. | मेघालय | रारा 40 के किमी. 131/000 से 154/000 तक ज्योमितीय सुधार के साथ एकल लेन का दो लेन चौड़ीकरण | 36.75 (मूल) | 42.33 करोड़ रुपए के संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत किए गए । | | | | | |
| 38. | मेघालय | रारा 40 के किमी. 161/000 पर डाबकी पुल का निर्माण | 23.12 (मूल) | निविदा स्तर पर | | | | | |
| 39. | नागालैंड | रारा 61 के किमी. 220/000 से 240/000 तक ज्योमितीय सुधार सहित दो लेन चौड़ीकरण | 29.63 (मूल) | निविदा स्तर पर | | | | | |
| 40. | उड़ीसा | रारा- 23 के बुद्धापार्क और तलचर रेलवे स्टेशन के बीच चै. 490/600 पर विद्यमान लेवल क्रासिंग के स्थान पर चेनपाल के निकट किमी 5/287 पर स्थित सड़क उपरि पुल के पहुंच मार्गों का निर्माण | 23.10 (मूल) (मंत्रालय का हिस्सा 11.55 करोड रु.) | दूसरी बार निविदा आमंत्रित किए जाने पर एक निविदा प्राप्त हुई जो संस्वीकृत लागत से 31.29% अधिक की थी । राज्य लोक निर्माण विभाग से निविदाएं पुन: आमंत्रित करने का अनुरोध किया गया है । | | | | | |
| 41. | तमिलनाडु | राष्ट्रीय राजमार्ग 67 के करूर (218/200 किमी.) से कोयंम्बतूर (332/600 किमी.) तक दोनों ओर पेव्ड शोल्डर का निर्माण तथा विद्यमान दो लेन का सुधार | 178.00 (मूल) | 21-अग.-2006 | 20-अग.-2008 | अगस्त, 2009 मार्च, 2010 | 85% | 192.87 | भूमि अधिग्रहण और सुविधाओं के स्थानांतरण के कारण विलंब |
| 42. | तमिलनाडु | चेन्नै शहर में राष्ट्रीय राजमार्ग 4, 45 और 205 पर निर्बाध यातायात सुविधाओं का निर्माण करके स्वर्णिम चतुर्भुज महामार्ग के पहुंच मार्ग का सुधार | 196.00 (मूल) 489.34 (सं.) | 7-अप्रैल-2005 | 06.04.2007 (मूल) 30.03.2008 (सं.) | मार्च, 2008 दिसंबर,2010 | 86% | 576.00 | भूमि अधिग्रहण और सुविधाओं के स्थानांतरण के कारण विलेब |
| 43. | उत्तर प्रदेश | रारा 225 के किमी. 0/410 से 34/000 तक पेव्ड शोल्डर के निर्माण सहित मौजूदा 2/4 लेन कैरेज वे का सुदृढ़ीकरण | 47.56 (मूल) | निविदा स्तर पर | | | | | |
| 44. | उत्तर प्रदेश | रारा 91 के कानपुर में किमी. 428/000 पर रेलवे क्रॉसिंग नं.78-घ में सड़क ऊपरि पुल का निर्माण | 34.41 (मूल | निविदा स्तर पर | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 45. | उत्तर प्रदेश | रारा 232 के किमी. 150/000 से 180/000 तक सुदृढ़ीकरण | 48.30 (मूल) | निविदा स्तर पर | | | | | |
| 46. | उत्तर प्रदेश | रारा 231 के किमी. 11/000 से 25/000 तक सुदृढ़ीकरण | 25.63 (मूल) | निविदा स्तर पर | | | | | |
| 47 | उत्तराखंड | राष्ट्रीय राजमार्ग 72 पर किमी 112/000, 123/000, 136/000 और 143/000 पर 4 पुलों का निर्माण | 19.75 (मूल)<br>25.32 (सं.) | अक्टू.-07 | अक्टू.-09 | फरवरी, 2010 | 94% | 16.00 | कार्य प्रगति पर है |
| 48 | उत्तराखंड | रारा- 72 के लच्छीवाला और दोईवाला बाइपास (विद्यमान चैनेज 174.200 से 180.160 तक) पर सड़क उपरि पुल का निर्माण | 38.34 (मूल) | 22-जन.-2009 | 21-जन.-2010 | 31-मार्च -2010 | 50% | 15.93 | कार्य प्रगति पर है |
| 49. | पश्चिम बंगाल | राष्ट्रीय राजमार्ग 34 के सड़क उपरि पुल सहित 5.50 किमी. लंबे डलखोला बाइपास का निर्माण | 74.78 (मूल) | सितंबर, 2006 | अगस्त, 2008 | 31 दिसंबर, 2010 | 36% | 25.56 | एनएचएआई द्वारा पूरी भूमि नहीं सौंपे जाने, बिजली संबंधी सुविधाओं के स्थानांतरण और ठेकदार द्वारा संसाधनों के अल्प संग्रहण के कारण विलंब । |
| 50 | पश्चिम बंगाल | रारा- 31 के किमी 566/000 से 594/000 में विद्यमान पेवमेंट का सुदृढ़ीकरण और किमी 566/000 से 577/500 में दोनों और 1.5मी चौड़े पेव्ड शोल्डर सहित. चौड़ीकरण | 26.26 (मूल) | कार्य अभी सौंपा जाना है । | | | | | |
| | | | 2102 | | | | | | |

**अनुलग्नक-ख**

**दिसंबर, 2009 तक केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए स्वीकृत प्रस्तावों के ब्यौरे**

| क्रम सं0. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | जोड़ | |
|---|---|---|---|
| | | संख्या | लागत (करोड़ रु0 में) |
| 1 | आन्ध्र पदेश | 724 | 1892.33 |
| 2 | अरुणाचल प्रदेश | 44 | 164.43 |
| 3 | असम | 89 | 348.24 |
| 4 | बिहार | 65 | 264.45 |
| 5 | छत्तीसगढ़ | 50 | 299.01 |
| 6 | गोवा | 15 | 52.48 |
| 7 | गुजरात | 752 | 1153.65 |
| 8 | हरियाणा | 97 | 823.68 |
| 9 | हिमाचल प्रदेश | 58 | 192.39 |
| 10 | जम्मू और कश्मीर | 69 | 456.94 |
| 11 | झारखंड | 24 | 270.19 |
| 12 | कर्नाटक | 1,296 | 1,292.88 |
| 13 | केरल | 64 | 440.53 |
| 14 | मध्य प्रदेश | 195 | 1,294.88 |
| 15 | महाराष्ट्र | 615 | 1,978.88 |
| 16 | मणिपुर | 12 | 33.57 |
| 17 | मेघालय | 27 | 74.57 |
| 18 | मिजोरम | 27 | 48.47 |
| 19 | नगालैंड | 15 | 46.15 |
| 20 | उड़ीसा | 162 | 540.27 |
| 21 | पंजाब | 129 | 530.65 |
| 22 | राजस्थान | 631 | 1,366.48 |
| 23 | सिक्किम | 20 | 17.77 |
| 24 | तमिलनाडु | 688 | 973.23 |
| 25 | त्रिपुरा | 7 | 28.36 |
| 26 | उत्तराखंड | 55 | 162.98 |
| 27 | उत्तर प्रदेश | 105 | 1063.45 |
| 28 | पश्चिम बंगाल | 40 | 646.50 |
| | **योग** | **6,075** | **16,457.51** |
| 29 | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 2 | 7.58 |
| 30 | चंडीगढ़ | 7 | 12.68 |
| 31 | दादरा एवं नगर हवेली | 8 | 2.52 |
| 32 | दमन एवं दीव | 0 | 0.00 |
| 33 | दिल्ली | 66 | 323.18 |
| 34 | लक्षद्वीप | 0 | 0.00 |
| 35 | पुडुचेरी | 3 | 7.75 |
| | **योग** | **86** | **353.71** |

अनुलग्नक-ग

**2001-02 से 2009-10 (31 दिसंबर, 2009 तक) के दौरान आर्थिक महत्व और अन्तर्राज्यीय संपर्क स्कीम के अंतर्गत सिद्धान्त अनुमोदित प्रस्तावों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र वार ब्यौरा**

(करोड़ रू0 में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आर्थिक महत्व | | | अन्तर्राज्यीय संपर्क | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | सं0 | लागत | केन्द्र का हिस्सा | सं0 | लागत | केन्द्र का हिस्सा |
| 1 | आन्ध्र प्रदेश | 10 | 77.50 | 38.75 | 13 | 100.37 | 100.37 |
| 2 | अरुणाचल प्रदेश | 2 | 17.78 | 8.89 | 6 | 102.32 | 102.32 |
| 3 | असम | 8 | 17.94 | 8.97 | 12 | 37.07 | 37.07 |
| 4 | बिहार | 2 | 27.81 | 13.91 | 3 | 17.43 | 17.43 |
| 5 | छत्तीसगढ़ | 2 | 17.17 | 8.59 | 5 | 45.70 | 45.70 |
| 6 | गोवा | 2 | 6.72 | 3.36 | 1 | 0.33 | 0.33 |
| 7 | गुजरात | 26 | 57.92 | 28.96 | 23 | 80.37 | 80.37 |
| 8 | हरियाणा | 5 | 45.51 | 22.75 | 9 | 61.41 | 61.41 |
| 9 | हिमाचल प्रदेश | 1 | 8.91 | 4.46 | 11 | 51.46 | 51.46 |
| 10 | जम्मू और कश्मीर | 7 | 15.98 | 7.99 | 1 | 67.55 | 67.55 |
| 11 | झारखंड | 2 | 42.18 | 21.09 | 2 | 19.00 | 19.00 |
| 12 | कर्नाटक | 13 | 80.83 | 40.42 | 19 | 220.66 | 220.66 |
| 13 | केरल | 0 | 0.00 | 0.00 | 4 | 31.56 | 31.56 |
| 14 | मध्य प्रदेश | 10 | 19.46 | 9.73 | 9 | 67.19 | 67.19 |
| 15 | महाराष्ट्र | 7 | 21.87 | 10.94 | 27 | 82.67 | 82.67 |
| 16 | मणिपुर | 1 | 30.00 | 15.00 | 4 | 37.48 | 37.48 |
| 17 | मेघालय | 1 | 7.00 | 3.50 | 2 | 9.00 | 9.00 |
| 18 | मिजोरम | 7 | 64.02 | 32.01 | 3 | 44.03 | 44.03 |
| 19 | नागालैंड | 5 | 88.83 | 44.41 | 4 | 46.00 | 46.00 |
| 20 | उड़ीसा | 13 | 52.09 | 26.04 | 7 | 58.74 | 58.74 |
| 21 | पंजाब | 0 | 0.00 | 0.00 | 7 | 45.87 | 45.87 |
| 22 | राजस्थान | 0 | 0.00 | 0.00 | 30 | 107.68 | 107.68 |
| 23 | सिक्किम | 7 | 64.99 | 32.49 | 10 | 110.24 | 110.24 |
| 24 | तमिलनाडु | 9 | 88.41 | 44.21 | 8 | 39.74 | 39.74 |
| 25 | त्रिपुरा | 6 | 43.40 | 21.70 | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 26 | उत्तराखंड | 2 | 20.86 | 10.43 | 9 | 63.80 | 63.80 |
| 27 | उत्तर प्रदेश | 1 | 13.44 | 6.72 | 9 | 93.46 | 93.46 |
| 28 | पश्चिम बंगाल | | 17.08 | 8. | 5 | 121.27 | 121.27 |
| 29 | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 0 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 30 | चंडीगढ़ | 2 | 3.57 | 1.79 | 1 | 4.98 | 4.98 |
| 31 | दादरा एवं नगर हवेली | 0 | 0.00 | 0.00 | 8 | 25.25 | 25.25 |
| 32 | दमन एवं दीव | 0 | 0.00 | 0.00 | 2 | 8.66 | 8.66 |
| 33 | दिल्ली | 0 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 34 | लक्षद्वीप | 0 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 35 | पुडुचेरी | 0 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 0.00 |
| | जोड़ | **152** | **951.27** | **475.65** | **254** | **1,801.29** | **1,801.29** |

## वर्ष 2010-11 का पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का परिणाम बजट

वर्ष 2009-10 के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के लिए 1200 करोड़ रुपए की राशि का आबंटन किया गया था । इस राशि में से 424 करोड़ रुपए का व्यय किया गया । दो लेन के समकक्ष मानक वाली कुल 270 किमी सड़कें बनाई गई। पिछले वर्ष तक पूरी गई सड़कों को मिलाकर पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के अंतर्गत 508 किमी सड़कें पूरी कर ली गई हैं जबकि ईपीसी आधार पर पूरी किए जाने के लिए 1710 किमी सड़कें अनुमोदित की गई थीं । वर्ष 2009-10 के दौरान जिन महत्वपूर्ण सड़कों पर निर्माण कार्य किया गया उनका विवरण और उनका महत्व नीचे दिया जा रहा है :

### राष्ट्रीय राजमार्ग

### राष्ट्रीय राजमार्ग 52

वर्ष 2009-10 के दौरान इस राष्ट्रीय राजमार्ग को दो लेन का काम आंशिक रूप से किया गया । यह राजमार्ग, असम के उत्तरी लखीमपुर जिले और धीमाजी जिला मुख्यालय को जोड़ता है और असम तथा अरुणाचल प्रदेश की सीमा के समानांतर चलता है । यह राष्ट्रीय राजमार्ग अरुणाचल प्रदेश के लिए भी एक महत्वपूर्ण संपर्क मार्ग है । अरुणाचल प्रदेश के महत्वपूर्ण जिला मुख्यालय, पासीघाट को भी यही राजमार्ग जोड़ता है ।

### राष्ट्रीय राजमार्ग 53

वर्ष 2009-10 के दौरान सिलचर के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग 53 के उत्थापन और इसे दो लेन चौड़ीकरण का कार्य किया गया । उत्थापन और चौड़ीकरण से पहले यह राजमार्ग मानक स्तर से काफी नीचे था और बाढ़ के दौरान पानी में डूब जाया करता था जिसके कारण बराक घाटी, मिजोरम और मणिपुर से यातायात संपर्क टूट जाया करता था । इस राजमार्ग के उत्थापन और चौड़ीकरण से इन क्षेत्रों के लोगों को बहुत राहत मिली है ।

### राष्ट्रीय राजमार्ग 54

वर्ष 2009-10 के दौरान सिलचर के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग 53 के उत्थापन और इसे दो लेन चौड़ीकरण का कार्य किया गया । उत्थापन और चौड़ीकरण से पहले यह राजमार्ग मानक स्तर से काफी नीचे था और बाढ़ के दौरान पानी में डूब जाया करता था जिसके कारण बराक घाटी, मिजोरम और मणिपुर से यातायात संपर्क टूट जाया करता था । इस राजमार्ग के उत्थापन और चौड़ीकरण से इन क्षेत्रों के लोगों को बहुत राहत मिली है ।

### राष्ट्रीय राजमार्ग 152

वर्ष 2009-10 के दौरान इस राजमार्ग की 38 किमी. की समस्त लंबाई में कार्य प्रगति पर है । यह असम में पाठशाला स्थान पर भूटान को पूर्व-पश्चिम महामार्ग से जोड़ता है ।

**राष्ट्रीय राजमार्ग 153**

राष्ट्रीय राजमार्ग 153 प्रसिद्ध स्टिलवेल रोड का एक हिस्सा है । भारत में स्टिलवेल रोड की कुल लंबाई 57 किमी है । इसमें से 24 किमी लंबाई असम में है और शेष 33 किमी. लंबाई अरुणाचल प्रदेश में है । वर्ष 2009-10 में 57 किमी. की समस्त लंबाई में पेव्ड शोल्डर्स के साथ दो लेन चौड़ीकरण का काम जारी रहा ।

**राष्ट्रीय राजमार्ग 154**

यह राजमार्ग बराक घाटी के सुदूरवर्ती क्षेत्रों को जोड़ता है जिनमें असम और मिजोरम का हेलाकांडी जिला मुख्यालय नगर भी शामिल है । इस राजमार्ग की कुल लंबाई लगभग 147 किमी. है जिसमें से 89 किमी. असम में और शेष 58 किमी. मिजोरम में है । वर्षा ऋतु के दौरान इस राजमार्ग का लगभग 80 किमी लंबा हिस्सा पानी में डूब जाता है जिससे हेलाकांडी जिले के क्षेत्रों के साथ और मिजोरम के काफी बड़े हिस्से के साथ यातायात संपर्क टूट जाता है । वर्ष 2009-10 के दौरान इस राजमार्ग की लगभग 111 किमी लंबाई में काम जारी चल रहा है ।

**राष्ट्रीय राजमार्ग से इतर सड़कें**

**गंगटोक-नाथुला रोड**

वर्ष 2009-10 के दौरान इस सड़क की कुल 67 किमी लंबाई में से 43 किमी लंबाई में काम जारी रहा । यह सड़क चीन तक जाती है । नाथुला, भारत-चीन सीमा पर व्यापार का एक स्थल है । इस सड़क का सुधार करके इसे दो लेन के मानक के अनुसार बनाया जा रहा है । विद्यमान सड़क काफी ऊबड़-खाबड़ है और एक पगडंडी के रूप में दिखाई देती है, जो कि यातायात के लिए बहुत ही असुरक्षित है ।

**मारम-पेरेन रोड**

मारम-पेरिन से 116 किमी की लंबाई में इस सड़क पर काम जारी रहा । मारम, राष्ट्रीय राजमार्ग 39 पर मणिपुर का एक महत्वपूर्ण गंतव्य स्थल है जबकि पेरिन, नागालैंड का एक जिला मुख्यालय है । यह सड़क इन दो महत्वपूर्ण गंतव्यों के साथ-साथ रास्ते में पड़ने वाले कई स्थानों को जोड़ती है । पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का सार नीचे दिया गया है :-

पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम जिसमें 9740 किमी. सड़क खंडों का निर्माण /सुधार / विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करना शामिल है, को मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति ने निम्नलिखित तीन चरणों में समय-समय पर अनुमोदित किया है :-

(i) पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के चरण-क में 2596 किमी. सड़कों का सिद्धांत रुप मे अनुमोदन/कार्यान्वयन शामिल है(अनुलग्नक-घ-1)

(ii) पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के चरण-ख में 4825 किमी. सड़कों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करना शामिल है । (अनुलग्नक-घ-2)

(iii) सड़क और राजमार्ग का अरुणाचल प्रदेश पैकेज इसमें 2319 किमी. सड़कों का ' सिद्धांत रूप में ' अनुमोदन / क्रियान्वयन शामिल है । (अनुलग्नक-घ-3)

## 1.1 कार्यक्रम का उद्देश्य

- राज्यों की राजधानियों को जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों को 2/4 लेन का बनाना ।
- पूर्वोत्तर क्षेत्र के 58 जिला मुख्यालयों को कम से कम 2 लेन की सड़क का संपर्क प्रदान करना ।
- सामाजिक-आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के लिए पूर्वोत्तर क्षेत्र के पिछड़ें और सुदूर क्षेत्रों के लिए सड़क संपर्क प्रदान करना ।
- सीमा क्षेत्रों में सामरिक महत्व की सड़कों का सुधार ।
- पड़ोसी देशों के साथ सड़क संपर्क में सुधार ।

1.2 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के अंतर्गत अनुमोदनों के ब्यौरों का सारांश नीचे दिया गया है :-

(करोड़ रुपए में)

| चरण | अनुमोदित लंबाई (किमी.) | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | निष्पादन के लिए अनुमोदित | | 'सिद्धांत रूप में' अनुमोदित | | विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए अनुमोदित | | कुल अनुमोदित | |
| | लंबाई (किमी.) | अनुमानित लागत | लंबाई (किमी.) | अनुमानित लागत | लंबाई (किमी.) | अनुमानित लागत | लंबाई (किमी.) | अनुमानित लागत |
| **चरण-'क'** | 1,710 | 5,955 | 886 | 8,948* | - | - | 2,596 | 14,903 |
| **अरुणाचल प्रदेश पैकेज** | 2,261 | 10,150 | 58 | 2,115** | - | - | 2,319 | 12,265 |
| **चरण-'ख'** | - | - | - | - | 4,825 | 64 | 4,825 | 64 |
| **योग** | **3,971** | **16,105** | **944** | **11,063** | **4,825** | **64** | **9,740** | **27,232** |

* केवल पूर्व निर्माण कार्यकलापों के लिए केवल 974 करोड़ रुपए अनुमोदित किए गए हैं और निर्माण लागत को अभी मंत्रिमंडल की अवसंरचना समिति द्वारा स्वीकृति दी जानी है ।

** मंत्रिमंडल की अवसंरचना समिति द्वारा निवेश को अभी अनुमोदित किया जाना है ।

## 2. पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का चरण- 'क'

2.1 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का चरण- 'क ' के अंतर्गत 1710 किमी. लंबे सड़क खंडों को इपीसी आधार पर निष्पादन के लिए

अनुमोदित किया गया है । ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इन खंडों के लिए मूल लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धियों को नीचे दर्शाया गया है :-

| क्र.सं. | सीसीइए की अनुमोदन की तारीख | (किमी.) | | मंत्रिमंडल के अनुमोदन के अनुसार कार्य पूरा होने की तारीख | अनुमोदित लंबाई उपलब्धियां/लक्ष्य (संचयी) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 3/08 तक | 3/09 तक | 3/10 तक | 3/11 तक | 3/12 तक | 3/13 तक | 3/14 तक |
| 1 | 22.9.2005 | रा.रा. | 507 | 31.3.2009 | 130 | 341 | 391 | 441 | 491 | 507 | 507 |
| | | राज्यीय/ जीएस सड़क | 200 | | 20 | 79 | 120 | 160 | 190 | 200 | 200 |
| | | **योग** | 707 | | 150 | 420 | 511 | 601 | 681 | 707 | 707 |
| 2 | 1.10.2007 | रा.रा./राज्यीय/ जीएस सड़क | 503 | 31.3.2013 | 0 | 10 | 100 | 250 | 400 | 503 | 503 |
| | | इंटर बेसिन रोड | 176 | | 0 | 10 | 36 | 82 | 128 | 176 | 176 |
| | | योग | 679 | | 0 | 20 | 136 | 332 | 528 | 679 | 679 |
| 3 | 21.11.2008 | रा.रा. | 14 | | 0 | 0 | 0 | 5 | 10 | 14 | 14 |
| 4 | 30.7.2009 | रा.रा. | 80 | 31.3.2012 | 0 | 0 | 0 | 35 | 70 | 80 | 80 |
| | | राज्यीय सड़क | 100 | 31.3.2014 | 0 | 0 | 0 | 20 | 40 | 60 | 100 |
| | | योग | 180 | | 0 | 0 | 0 | 55 | 110 | 140 | 180 |
| 5 | 16.12.2009 | रा.रा. | 130 | 31.3.2013 | 0 | 0 | 0 | 20 | 80 | 130 | 130 |
| | | **योग** | **1,710** | | **150** | **440** | **647** | **993** | **1,329** | **1,670** | **1710** |

## 2.2 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का चरण- 'क'

के अंतर्गत 886 किमी. सड़क खंडों को 'सिद्धांत रूप में' अनुमोदित किया गया था । ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इन खंडों के मूल लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धियों को नीचे दर्शाया गया है :-

| क्र.सं. | सीसीइए की अनुमोदन की तारीख | अनुमोदित लंबाई (किमी.) | मंत्रिमंडल के अनुमोदन के अनुसार कार्य पूरा होने की तारीख | कार्य पूरा होने की संभावित लक्ष्य (संचयी) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 3/09 तक | 3/10 तक | 3/11 तक | 3/12 तक | 3/13 तक | 3/14 तक | 3/15 तक | 3/16 तक | 3/17 तक |
| 1 | 22.9.2005 | 394 | 31.3.2009 | 0 | 0 | 9 | 89 | 189 | 289 | 394 | 394 | 394 |
| 2 | 1.10.2007 | 0* | 31.3.2013 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 24.7.2008 | 190 | 31.3.2014 | 0 | 0 | 10 | 50 | 110 | 190 | 190 | 190 | 190 |
| 4 | 20.11.2008 | 302 | | 0 | 0 | 10 | 65 | 130 | 195 | 260 | 302 | 302 |
| | **योग** | **886** | | **0** | **0** | **29** | **204** | **429** | **674** | **844** | **886** | **886** |

*** त्रिपुरा में राष्ट्रीय राजमार्ग 44 को विभिन्न चरणों में 4 लेन के सुधार के लिए मंत्रिमंडल की अवसंरचना समिति द्वारा 16.12.2009 को अनुमोदित करने के कारण त्रिपुरा में राष्ट्रीय राजमार्ग 44 की 330 किमी. लंबाई में कार्य स्थगित रहा ।**

## 3. पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का चरण- 'ख'

विवरण नीचे दिया गया है :

- विस्तृत परियोजनारिपोर्ट तैयार करने के लिए अनुमोदित
- अनुमोदित लंबाई : 4,825 किमी.
- पूर्ण विस्तृत परियोजना रिपोर्ट : 1,200 किमी.

## 4. सड़कों और राजमार्गों का अरुणाचल प्रदेश का पैकेज

4.1 इस पैकेज के अधीन बीओटी (वार्षिकी) आधार पर 776 किमी. सड़क खंडो को अनुमोदित किया गया । मंत्रालय को दिनांक 10.8.2009 को 718 किमी. के दो खंडों के लिए निविदाएं प्राप्त हुईं । निविदाताओं द्वारा उद्धृत की गई वार्षिकी राशि 16% प्रतिफल पर अनुमानित वार्षिकी से 4 से 5 गुना अधिक थी । अत: निविदाएं अस्वीकृत कर दी गईं और यह निर्णय लिया गया कि पुन: निविदाएं मंगाई जाए इसके लिए आरएफपी पुन: आमंत्रित की गई हैं और निविदा भेजने की देय तिथि 19.2.2010 है । इन खंडों के पूरा करने के लक्ष्य नीचे दिए गए हैं :-

| **मंत्रिमंडल के अनुमोदन की तिथि** | **अनमोदित लंबाई (किमी.)** | **मंत्रिमंडल के अनुमोदन के अनुसार कार्य पूरा होने की तारीख** | **3/10** तक | **3/11** तक | **3/12** तक | **3/13** तक | **3/14** तक | **3/15** तक |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9.1.2009 | 776 | 31.3.2015 | 80 | 230 | 380 | 530 | 680 | 776 |

4.2 कुल 1,543 किमी. लंबाई ईपीसी आधार पर निष्पादन के लिए अनुमोदित की गई है । इन सड़कों से संबंधित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही हैं । इन खंडों को मार्च, 2015 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है ।

## 5. भौतिक और वित्तीय प्रगति

5.1 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम कार्यों के लिए गठित उच्च अधिकार प्राप्त अंतरमंत्रालयी समिति द्वारा चरण-क के अंतर्गत अभी तक 4,754 करोड़ रुपए धनराशि की 1,345 किमी. लंबाई की उप परियोजनाओं को

अनुमोदित किया गया है । कार्यक्रम की शुरुआत से पिछले वर्ष तक अनुमोदन तथा निष्पादन के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं ।

| वर्ष | आबंटन (करोड़ रुपए) | अनुमोदित लंबाई (किमी.) | अनुमोदित लागत (करोड़ रु.) | व्यय (करोड़ रु.) | पूरी की गई लंबाई (किमी. में) |
|---|---|---|---|---|---|
| 2006-2007 | 550 | 501 | 1,256 | 449 | प्रारंभिक |
| 2007-2008 | 700 | 299 | 779 | 651 | 150 |
| 2008-2009 | 1,000 | 254 | 1,194 | 637 | 290 |
| 2009-2010 | 1,200 | 291 | 1,525 | 424* | 68 |
| **जोड़** | | **1,345** | **4,754** | **2,161** | **508** |

*** 31.01.2010** तक.

5.2 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम कार्यों के लिए गठित उच्च अधिकार प्राप्त अंतरमंत्रालयी समिति द्वारा अभी तक सड़कों और राजमार्गों के अरुणाचल प्रदेश पैकेज के अधीन ईपीसी के अधीन निष्पादित की जाने वाली 126 किमी. लंबाई की उप परियोजनाओं और बीओटी (वार्षिकी) के अधीन निष्पादित की जाने वाली 776 किमी. सड़कों को क्रमश: 733 करोड़ रुपए और 4124 करोड़ रुपए की धनराशि पर अनुमोदित किया गया है । पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के सड़कों और राजमार्गों के अरुणाचल प्रदेश पैकेज के अधीन उच्च अधिकार प्राप्त समिति द्वारा अनुमोदित सभी कार्यों के लिए निविदा कार्य मंगाने का कार्य किया जा रहा है ।

**अनुलग्नक घ-1**

**पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के चरण 'क' के अंतर्गत सड़कों का ब्यौरा**

| क्र. सं. | राज्य | कार्य की व्याप्ति | सड़क की श्रेणी | सड़क की लंबाई (कि.मी. में) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | असम | रारा 37 के विद्यमान 2 लेन के नागांव से डिब्रु गढ खंड को 4 लेन का बनाना। *(बीओटी(वार्षिकी)* | रारा | 301 |
| 2 | मेघालय | रारा-40 और रारा-44 (2 लेन) को जोड़ते हुए नये शिलांग बाईपास का निर्माण *(बीओटी(वार्षिकी)* | रारा | 50 |
| 3 | मेघालय | रारा-40 के विद्यमान 2 लेन के जोराबाट-बाड़ापानी खंड को 4 लेन का बनाना*(बीओटी(वार्षिकी)* | रारा | 62 |
| 4 | नगालैंड | रारा-39 *पर दीमापुर/कोहिमा बाईपास सहित दीमापुर से कोहिमा तक 4 लेन बनाना (बीओटी(वार्षिकी)* | रारा | 81 |
| 5 | असम | सिलचर बाईपास सहित रारा-36, 51, 52, 53, 54, 61,152, 153 और 154 के विद्यमान एकल लेन के सड़क खंड़ों को पेव्ड शोल्डर सहित दो लेन का बनाना | रारा | 576 |
| 6 | मणिपुर, मेघालय, मिजोरम और असम | मेघालय में जोवई बाईपास सहित रारा- 44, 53, 54 और 154 को 2 लेन का बनाना | रारा | 180 |
| 7 | मेघालय | रारा-40 के विद्यमान 2 लेन के बाड़ापानी-शिलांग खंड और शिलांग शहर में उपरि पुलों का सुधार | रारा | 54 |
| 8 | असम और अरुणाचल प्रदेश | डिब्रुगढ़ से रूपई तक रारा-37 को पुनर्संरेखण करना और पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन का बनाना तथा स्टीलवेल सड़क और रारा 38 को पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन का बनाना | रारा | 161 |
| 9. | त्रिपुरा | रारा-44 अगरतला से सबरुम खंड को दो लेन का बनाना | रारा | 130 |
| 10 | असम और अरुणाचल प्रदेश | ईटानगर के लिए 4 लेन का सड़क संपर्क | रारा 37ए, 52 और 52ए | 150 |
| 11 | असम | रारा-37 पर डिब्रुगढ बाईपास को 2 लेन का बनाना (ईपीसी आधार पर ) | रारा | 14 |
| 12. | सिक्किम/पश्चिम बंगाल | गंगटोक के लिए वैकल्पिक राजमार्ग | | 242 |
| 13. | मणिपुर/नगालैंड | मणिपुर को नगालैंड राज्य से जोड़ने के लिए मारम से पेरेम तक राज्य सड़क को 2 लेन का बनाना | राज्यीय सड़क | 116 |
| 14. | अरुणाचल प्रदेश | दुदुनघर से होते हुए लुमला से ताशीगौंग तक सड़क को 2 लेन का बनाना ( भारत- भूटान सड़क) | राज्यीय सड़क | 36 |
| 15 | सिक्किम | गंगटोक से नाथुला तक विद्यमान एकल लेन की सड़क को 2 लेन का बनाना | जीएस सड़क | 87 |
| 16. | अरुणाचल प्रदेश | तलीहा-तातो सड़क और मिगिंग-बीले इंटर बेसिन सड़क का सुधार/2 लेन का बनाना | राज्यीय सड़क | 176 |
| 17. | मिजोरम | कलादान-मल्टी माडल ट्रांजिट ट्रासपोर्ट को समर्थन देने के लिए मिजोरम में लाऊगतलाई से मनीमार सीमा तक नए दो लेन राज्य मार्ग का निर्माण | राज्यीय सड़क | 100 |
| 18. | सिक्किम / पश्चिम बंगाल | रारा 31ए के सीवोक से रानीपोल तक के खंड को 2 लेन स्तर का बनाना | रारा | 80 |
| | | **कुल जोड़** | | **2596** |

अनुलग्नक-घ-2

**पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के संशोधित चरण 'ख' के अंतर्गत सड़कों की सूची**

| क्र सं | सड़क की श्रेणी | सड़क क्षेत्र/ खंड | राज्य | अनंतिम लंबाई (किमी) |
|---|---|---|---|---|
| **I. राष्ट्रीय राजमार्ग** | | | | |
| 1 | रारा- 150 | रारा- 150 के उखरूल से येगांगपोकपी खंड को दो लेन का बनाना | मणिपुर | 92 |
| 2 | रारा- 44ई | रारा- 44ई के नांगस्टोइन-शिलांग खंड को दो लेन का बनाना | मेघालय | 83 |
| 3 | रारा- 62 | असम/मेघालय सीमा से डालू तक वाया बाघमारा, दो लेन बनाना | मेघालय | 161 |
| 4 | रारा- 54 | रारा- 54 के आइजोल से तुईपांग खंड को दो लेन का बनाना | मिजोरम | 380 |
| 5 | रारा-44ए | 11.500 से 130 कि0मी0 तक रारा-44ए को दो लेन बनाना/ पुनर्संरेखण | मिजोरम | 119 |
| 6 | रारा-54ए | रारा-54ए के लुंगलेई-थेरीयट खंड को दो लेन का बनाना | मिजोरम | 9 |
| 7 | रारा-54बी | रारा-54बी के जीरो प्वांइट से सेहा खंड को दो लेन का बनाना | मिजोरम | 27 |
| 8 | रारा- 61 | असम/ नगालैंड सीमा से कोहिमा खंड को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 200 |
| 9 | रारा- 150 | कोहिमा से नगालैंड/मणिपुर सीमा खंड को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 132 |
| 10 | रारा- 155 | मोकोकचुंग से जेसामी खंड को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 340 |
| 11 | रारा-44ए | मानू से त्रिपुरा/मिजोरम सीमा तक दो लेन बनाना/ पुनर्संरेखण | त्रिपुरा | 130 |
| | | **जोड़ (I)** | | **1,673** |
| **II. राज्यीय सड़क** | | | | |
| 12 | राज्यीय सड़क | गोलाघाट – रंगाजन सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 7 |
| 13 | राज्यीय सड़क | लुंमडिंग –दिफू-माजा सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 56 |
| 14 | राज्यीय सड़क | हाफलौंग-जतिंगा सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 8 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 15 | राज्यीय सड़क | धुबरी-गोरीपुर सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 8.5 |
| 16 | राज्यीय सड़क | बस्का-बमरा सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 25 |
| 17 | राज्यीय सड़क | मोरीगांव-जागी सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 23 |
| 18 | राज्यीय सड़क | बारपेटा-हौबली सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 12 |
| 19 | राज्यीय सड़क | गोलपाड़ा-सोलमारी सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 6.5 |
| 20 | राज्यीय सड़क | कोकराझार-करीगांव सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 18 |
| 21 | राज्यीय सड़क | उदलगिरि-रोता सड़क को दो लेन का बनाना | असम | 13 |
| 22 | राज्यीय सड़क | हरंगजाओ-तुरुक से होते हुए बराक घाटी (सिल्चर)-गुवाहाटी सड़क के बीच वैकल्पिक मार्ग को दो लेन का बनाना | असम | 285 |
| 23 | राज्यीय सड़क | तमेंगलोंग-खोनसांग सड़क को दो लेन का बनाना | मणिपुर | 40 |
| 24 | राज्यीय सड़क | पलेल चंदेल सड़क को दो लेन का बनाना | मणिपुर | 18 |
| 25 | राज्यीय सड़क | नांगस्टोइन-रांगजेंग-तुरा सड़क को दो लेन का बनाना | मेघालय | 201 |
| 26 | राज्यीय सड़क | बिलियम नगर से नेंगखरा सड़क और अन्य सड़क को दो लेन का बनाना (14 और 8 किमी की संबंधित लंबाई के साथ दोतरफा संपर्क) | मेघालय | 22 |
| 27 | राज्यीय सड़क | दोमियासत एवं नांगस्टोइन के बीच सड़क को दो लेन का बनाना/मरम्मत/उन्नयन | मेघालय | 54 |
| 28 | राज्यीय सड़क | बोको (गुवाहाटी को बाइपास करते हुए) से नांगस्टोइन तक दो लेन की वैकल्पिक सड़क का निर्माण | मेघालय | 125 |
| 29 | राज्यीय सड़क | लुंगलेई-दीमागिरि सड़क को दो लेन का बनाना | मिजोरम | 92 |
| 30 | राज्यीय सड़क | चंपई-थाउ सड़क को दो लेन का बनाना | मिजोरम | 30 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 31 | राज्यीय सड़क | फूटसिरो-झामई सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 18 |
| 32 | राज्यीय सड़क | अतिबंग-खेलमा सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 55 |
| 33 | राज्यीय सड़क | फेक-फूटसिरो सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 79 |
| 34 | राज्यीय सड़क | लोंगलेंग – चांगतोंगया सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 35 |
| 35 | राज्यीय सड़क | तमलू-मेरांगकोंग सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 50 |
| 36 | राज्यीय सड़क | परेन-कोहिमा सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 96 |
| 37 | राज्यीय सड़क | तारकू-नामची सड़क को दो लेन का बनाना | सिक्किम | 32 |
| 38 | राज्यीय सड़क | ग्यालशिंग-शिंगतम सड़क को दो लेन का बनाना | सिक्किम | 80 |
| 39 | राज्यीय सड़क | कैलाशहर-कुमारघाट सड़क को दो लेन का बनाना | त्रिपुरा | 26 |
| 40 | राज्यीय सड़क | कुकीताल से सबरूम सड़क का सुधार | त्रिपुरा | 310 |
| | | **जोड़ (II)** | | **1,825** |
| **III. जीएस सड़क** | | | | |
| 41 | जीएस सड़क | चंपई-सेलिंग सड़क को दो लेन का बनाना | मिजोरम | 150 |
| 42 | जीएस सड़क | जुनहेबोतो-चकबामा सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 128 |
| 43 | जीएस सड़क | मोन-तमलू सड़क को दो लेन का बनाना | नगालैंड | 50 |
| 44 | जीएस सड़क | गंगटोक-मंगम सड़क को दो लेन का बनाना | सिक्किम | 68 |
| | | **जोड़ (III)** | | **396** |
| **IV. सामरिक सड़कें** | | | | |
| 45 | भारत-म्यांमार सड़क | विजयनगर-मिआओ सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 157 |
| 46 | भारत-म्यांमार सड़क | मिआओ-नमचिक सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 17 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 47 | भारत-म्यांमार सड़क | चांगलोंग से खिमियांग सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 35 |
| 48 | भारत-म्यांमार सड़क | खिमियांग से सांगकूहावी सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 33 |
| 49 | भारत-म्यांमार सड़क | सांगकोहावी –लाजू सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 40 |
| 50 | भारत-म्यांमार सड़क | लाजू-वक्का सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 75 |
| 51 | भारत-म्यांमार सड़क | वक्का-खानू सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 21 |
| 52 | भारत-म्यांमार सड़क | खानू-कोणसा सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 30 |
| 53 | भारत-म्यांमार सड़क | कोणसा-पंचाओ सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 29 |
| 54 | भारत-म्यांमार सड़क | पंचाओ-नगालैंड सीमा सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 25 |
| 55 | राज्यीय सड़क | यांगकियांग से बिशिंग (पोरगो वाया गीते-पोगिंग-लिकोर-पालिंग-जीदो) सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 160 |
| 56 | राज्यीय सड़क | जीदो-सिंघा सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 94 |
| 57 | राज्यीय सड़क | पांगो-जोरगिंग सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 90 |
| 58 | राज्यीय सड़क | सरकम प्वांइट-सिंगा वाया इको –डोम्पिंग सड़क का सुधार/दो लेन का बनाना | अरुणाचल प्रदेश | 125 |
| | | **जोड़ (IV)** | | **931** |
| | | **जोड़ (I+II+III+IV)** | | **4,825** |

## सड़कों और राजमार्गों के अरुणाचल प्रदेश पैकेज

### क. दो लेन बनाने के सुधार कार्य के लिए ट्रांस अरूणाचल राजमार्ग के अंतर्गत आने वाली सड़कें

| क्र.सं. | सड़क खंड | अनंतिम लंबाई (किमी.) |
|---|---|---|
| 1. | नेचीपू-सेपा सड़क रारा 229 | 99 |
| 2. | सेपा-खोदासो रारा 229 | 110 |
| 3. | खोदासो-खील-होज, वाया सगली रारा 229 | 102 |
| 4. | होज-पोतिन रारा 229 | 20 |
| 5. | पोतिन-यजली-जिरो रारा 229 | 71 |
| 6. | जिरो-दपोरिजो रारा 229 | 160 |
| 7. | दापोरिजो-बामे रारा 229 | 108 |
| 8. | बामे-आलो रारा 229 | 42 |
| 9. | आलो-पानगिन रारा 229 | 26 |
| 10. | पानगिन-पासीघाट रारा 229 | 84 |
| 11 | पासीघाट से महादेवपुर रारा 52 | |
| | (i) देवांग घाटी का बड़ा पुल, अलुबरी घाट में बड़े पुल को शामिल करते हुए दिगारू से चौखम तक पुनर्संरेखण के विकल्प के साथ सड़कों को जोड़ने वाला | 30 |
| | (ii) उपर्युक्त (i) में शामिल लंबाई को छोड़ने के पश्चात् शेष खंड को पेव्ड शोल्डर सहित दो लेन का बनाना | 140 |
| 12. | महादेवपुर-बोर्दुमसा-नमचिक-जयरामपुर-ममाओ रारा 52 बी | 97 |
| 13. | ममाओ-चांगलांग रारा 52 बी | 42 |
| 14. | चांगलांग-खोनसा रारा 52 बी | 67 |
| 15. | खोनसा-तीसा रारा 52 बी | 48 |
| 16. | तीसा-लांगडिंग-कनुबाड़ी रारा 52 बी | 80 |
| 17. | कनुबाड़ी-बिमलापुर रारा 52 बी | 16 |
| 18. | असम में रारा 52 बी पर बिमलापुर से रारा-37 लिंक | 70 |
| | **जोड़ (क)** | **1,412** |

### ख रारा 37 और रारा 52 का मिसिंग लिंक

| क्र.सं. | सड़क खंड | अनंतिम लंबाई (किमी.) |
|---|---|---|
| 1. | रारा 37 पर धोला और सादियाघाट के बीच मिसिंग पुल और उसके पहुंच मार्ग | 28 |
| 2. | सादिया और शांतिपुर होते हुए इस्लामपुर तिनाली से रोइंग तक पेव्ड शोल्डर के साथ दो लेन बनाना | 32 |
| | **जोड़ (ख)** | **60** |

**ग अरुणाचल प्रदेश के 5 जिला मुख्यालयों के लिए दो लेन का सड़क संपर्क प्रदान करने हेतु राज्यीय सड़कों को दो लेन स्तर का बनाना**

| **क्र.सं.** | **सड़क खंड** | **अनंतिम लंबाई (किमी.)** |
|---|---|---|
| 1. | कोलोरियांग-जोराम सड़क | 158 |
| 2. | यांगकियांग-मरियंग-पासीघाट सड़क | 140 |
| 3. | अनिनी-मेका सड़क | 235 |
| 4. | हवाई-हवा कैंप रोड | 165 |
| 5. | हौज-यूपिया-पप्पू सड़क | 35 |
| 6. | बेम-लेकाबाली-अकजान सड़क | 114 |
| | **जोड़ (ग)** | **847** |
| | **कुल जोड़ (क + ख + ग)** | **2319** |

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण**

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों पर क्रियान्वित किए जा रहे प्रमुख विकास कार्यों का ब्योरा राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के नाम और स्टाइल के अंतर्गत अध्याय-VI में दिया गया है ।

**उपकरण एवं संयंत्र**

**मशीनरी**

राष्ट्रीय आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, देश में सड़क निर्माण और इसके अनुरक्षण का कार्य त्वरित गति से किया जा रहा है । विनिर्देशों के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण की गुणता केवल गुणता मानकों वाली प्राप्त करने में समर्थ परिष्कृत मशीनों की सहायता से ही संभव है ।

मंत्रालय द्वारा तमिलनाडु, पश्चिम बंगाल और असम प्रत्येक राज्य को आबंटित की गई एक एक मोबाइल पुल निरीक्षण इकाई का उपयोग किया जा रहा है । इससे पुलों का समुचित अनुरक्षण और रख रखाव सुनिश्चित होता है और टूटे हुए पुलों की मरम्मत में भी सहायता मिलती है ।

वाहनों के अतिलदान जिसके परिणामस्वरूप सड़कों को क्षति होती है, को रोकने पर नए सिरे से जोर दिया जा रहा है । इससे राजमार्गों पर दुर्घटनाओं की परिहार्य समस्या भी उत्पन्न होती है । अतिलदान को नियंत्रित करने और यातायात आकड़ों को स्वत: सृजित करने की दृष्टि से मंत्रालय में 13 वे इन मोशन कम ऑटोमैटिक ट्रैफिक काउंटर कम क्लासीफायर की स्थापना के संबंध में कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में है ।

मंत्रालय, राजमार्ग क्षेत्र में नई प्रौद्योगिकी मशीनों को लाने की नीतियों को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में है । वर्ष 2009-10 में मशीनरी और उपस्करों की प्राप्ति के लिए 15.00 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है ।

वर्ष 2008-09 के लिए 1.88 करोड़ रूपए धनराशि के केंदीय मशीनों की वार्षिक मरम्मत और अनुरक्षण के प्राक्कलन स्वीकृत किए गए हैं । केंदीय मशीनों की वार्षिक मरम्मत और अनुरक्षण के लिए बजट अनुमान स्तर पर रखे गए 2.00 करोड़ रूपए के प्रावधान को संशोधित अनुमान स्तर पर घटा कर 0.50 करोड़ रूपए किया गया है ।

**सड़क परिवहन**

## 2007-08 और 2008-09 के परिणामी बजट में दिए गए लक्ष्यों के संदर्भ में कार्य निष्पादन

| क्र. सं. | योजना का नाम | लक्ष्य 2008-09 | वर्ष 2008-09 में कार्य निष्पादन | लक्ष्य 2009-10 | वर्ष 2009-10 में कार्य निष्पादन |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **सड़क सुरक्षा** | | | | |
| | असंगठित क्षेत्र में चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और प्रशिक्षण सहित मानव संसाधन विकास। | 75,000 चालक प्रशिक्षित किए जाने थे। 20 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जाने थे। | राज्य परिवहन विभाग के कार्मिकों के लिए एआरएआई, सीआईआरटी, आईआईपी, आईआईटी, मद्रास में ई एस सी आई 20 प्रशिक्षण कार्यक्रम संचालित किए गए ।<br>77 गैर सरकारी संगठनों के माध्यम से 70,700 चालकों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण प्रदान किया गया ।<br>स्वीकृत परियोजनाओं में प्रगति न होने के कारण मॉडल चालक प्रशिक्षण विद्यालय के संबंध में निधियों का उपयोग नहीं हो सका । | 75000 चालक प्रशिक्षित किए जाने हैं। 20 प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संचालित किए जाने हैं। | चाले वित्त वर्ष में असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों को 2 दिन का पुनश्चर्या प्रशिक्षण संचालित करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने की कार्य विधि और प्रक्रिया में परिवर्तन लाने का निर्णय लिया गया है । अखिल भारतीय मोटर ट्रांसपोर्ट कांग्रेस और भारतीय आटोमोबाइल विनिर्माता सोसायटी से चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण चलाने के लिए उनकी कार्य योजना प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया है । अखिल भारतीय मोटर ट्रांसपोर्ट कांग्रेस और भारतीय आटोमोबाइल विनिर्माता सोसायटी ने अपने अपने दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिए हैं, जो प्रक्रियाधीन हैं । मंत्रालय चालकों के |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | लिए प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना और भारत में अनुसंधान योजना के ब्यौरे/विनिर्देश को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में है । योजना को क्रियान्वित करने से पूर्व योजना आयोग को उनके अनुमोदन के लिए भेजा गया है । सीआईआरटी, पुणे और एआरएआई, पुणे दोनों के लिए 5 प्रशिक्षण कार्यक्रम मंजूर किए गए हैं । कुल धनराशि का 30 प्रतिशत रिलीज कर दिया गया है । |
| | प्रचार उपाय तथा जागरुकता अभियान | 250 वीडियो झलकियां तथा 800 रेडियो झलकियां प्रसारित की जानी थी । इसके अलावा, सड़क सुरक्षा पर समाचार पत्रों में विज्ञापन भी दिए जाने थे । | टीवी झलकियों तथा रेडियो झलकियों के प्रसारण के लक्ष्य को प्राप्त किया गया । | 360 वीडियो झलकियां तथा 1230 रेडियो झलकियां प्रसारित की जानी हैं । इसके अलावा, सड़क सुरक्षा पर समाचार पत्रों में विज्ञापन भी दिए जाने है। | प्रिंट मीडिया और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से सड़क सुरक्षा पर प्रचार अभियान के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं । ये बोलियां 11-11-2009 को खोली गई हैं । प्रिट मीडिया के लिए कार्य आदेश दे दिए गए हैं । |
| | सड़क सुरक्षा | 15 इन्टरसेप्टर | राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों को 121 स्मोक मीटरों और 116 | 15 इन्टरसेप्टर | सड़क सुरक्षा उपस्करों के विनिर्देशों को |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | उपस्कर और प्रदूषण जांच व नियंत्रण | मंजूर किए जाने थे । | गैस एनालाइजरों की आपूर्ति की गई । प्रारंभ में राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों के लिए बहुउद्देशीय यातायात विनियमन वाहनों को प्राप्त करने का प्रस्ताव किया गया था । तथापि, बाद में यह महसूस किया गया कि राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों को (होलसम) पूर्णत: सुसज्जित वाहन प्रदान करने के बजाए अलग से सड़क सुरक्षा प्रवर्तन उपस्कर प्रदान किए जाए । राज्यों को आपूर्ति करने के लिए सड़क सुरक्षा प्रवर्तन उपस्कर की पहचान करने के लिए एक समिति गठित की गई है । | मंजूर किए जाने हैं। | अंतिम रूप दिया जा रहा है । प्रदूषण जांच उपस्करों के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं । दिनांक 18.1.2010 को मूल्य बोलियां खोली गई थी । मूल्य बोलियों का मूल्यांकन शीघ्र ही किया जाएगा । |
| | राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना | 50 क्रेनें और 100 एम्बुलेंस प्रदान की जानी थीं । | राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दस टन वाली 25 क्रेनें और लघु/मझोली आकार की 21 क्रेनों की आपूर्ति की गई । | 30 क्रेनें, 77 एम्बुलेंस और 25 लघु/मझोली आकार की क्रेनों की आपूर्ति की की जानी है । | 10 टन की क्रेनों और मध्यम और छोटे आकार की क्रेनों के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं । 12.11.2009 को बोलियां खोली गई । एंबुलेस के विनिर्देशों को अंतिम रूप दिया गया और शीघ्र ही निविदाएं आमंत्रित की जा रही हैं । |
| 2. | समस्त इंजीनियरी समाधान सहित राष्ट्रीय डाटा बेस और कंप्यूटर प्रणाली, डाटा | तीन अध्ययन/ अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं शुरु की जानी हैं । | ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाणपत्रों के राष्ट्रीय रजिस्टर, राज्य रजिस्टरों के लिए एन आई सी को 70 करोड़ रुपए की धनराशि रिलीज की गई । आर एफ पी को अंतिम रूप न दिए जाने के कारण नए अध्ययन के लिए निधियां आबंटित नहीं की जा सकी । | लागू नहीं । तीन अध्ययन/ अनुसंधान एवं विकास परियोजनाए शुरु की जानी हैं । | ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्र के राष्ट्रीय/राज्यीय रजिस्टरों के सृजन की प्रगति की मॉनिटरिंग की जा रही है । 21 राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में शत-प्रतिशत कंप्यूटरीकरण का |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | संगहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन | | | | लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है और 88 प्रतिशत अर्थात् 872 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण हो गया है । इसके अलावा, 23 राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में शत-प्रतिशत नेटवर्क संपर्क प्राप्त कर लिया गया है । 822 क्षेत्रीय प्ररिवहन कार्यालयों (लगभग 83 प्रतिशत ) में नेटवर्क संपर्क स्थापित हो गया है । |
| 3. | निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना | एक अथवा दो केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। | एन ए टी आर आई आई पी द्वारा एक आदर्श निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की अध्ययन रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी, को अंतिम रूप दिया जा रहा है । | तीन अथवा चार केन्द्र संस्वीकृत किए जाने हैं। | योजना आयोग और व्यय वित्त समिति ने योजना को अनुमोदित कर दिया है । माननीय वित्त मंत्री जी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए इस योजना को शीघ्र ही वित्त मंत्रालय भेजा जा रहा है । |
| 4. | जीपीएस आधारित स्वचालित किराया वसूली जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने सहित सार्वजनिक परिवहन | | योजना आयोग ने फरवरी, 2009 में इस योजना को अनुमोदित किया था । व्यय वित्त समिति नोट को अंतिम रूप दिया जा रहा है । | | इस योजना को व्यय वित्त समिति और माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है । राज्यों से प्रस्ताव मंगाने के लिए इस योजना को परिचालित करने से पूर्व माननीय वित्त मंत्री जी का अनुमोदन चाहा गया |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | प्रणाली को सुदृढ़ करना | | | | है । |
| 5. | राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन | | सभी संबंधित मंत्रालयों / विभागों को कैबिनेट नोट का मसौदा उनकी टिप्पणी के लिए दिनांक 11.2.2009 को परिचालित किया गया था । | | विधि मंत्रालय सहित संबंधित मंत्रालयों / विभागों के परामर्श से कैबिनेट नोट के मसोदे को अंतिम रूप दिया गया है । मंत्रिमंडल नोट माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री को प्रस्तुत किया गया है । |

# अध्याय V
# वित्तीय समीक्षा

परिवहन क्षेत्र में केन्द्र और केन्द्र प्रायोजित स्कीमों के संबंध में वार्षिक योजना 2010-11 में 25,455.00 करोड़ रु0 के सकल परिव्यय की निम्नानुसार परिकल्पना की गई है :-

**(करोड़ रु0 में)**

| **क्षेत्र** | **बजटीय सहायता(प्रस्तावित)** | **आईईबीआर(प्रस्तावित)** | **कुल** |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| सड़क | 17,700.00 | 7,455.00 | 25,155.00 |
| सड़क परिवहन | 300.00 | - | 300.00 |
| **कुल** | **18,000.00** | **7455.00** | **25,455.00** |

2008-09 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय और 2009-10 के दौरान 31.12.2009 तक हुए व्यय को नीचे विवरण में दर्शाया गया है:-

**(करोड़ रु0 में)**

| **क्र.सं.** | **विवरण** | **वास्तविक व्यय** | **2009-10** | | | **2010-11** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2008-09 | 2009-10 31.12.2009 तक | बजट प्राक्कलन | संशोधित प्राक्कलन | बजट प्राक्कलन |
| **सड़कें** | | | | | | |
| 1 | जीबीएस | 11,455.39 | 7,973.24 | 14,858.00 | 14,172.75 | 17,200.00 |
| | जीबीएस से भिन्न | 1,894.00 | 170.00 | 340.00 | 340.00 | 500.00 |
| | जोड़ | 13,349.39 | 8,143.24 | 15,198.00 | 14,512.75 | 17,700.00 |
| 2 | पूर्वोत्तर क्षेत्र और सिक्किम पूल के लिए प्रावधान-जीबीएस का 10% | 849.72 | 592.38 | 1,511.00 | 1,563.00 | 1,750.00 |

**सड़क विकास**

इस समय राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई 70,934 किलोमीटर है । राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार की स्कीमों /परियोजनाओं में मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों का चौड़ीकरण / सुदृढ़ीकरण, पुलों का पुनर्निर्माण / चौड़ीकरण और बाइपासों का निर्माण शामिल है । हालांकि सरकार राजमार्ग क्षेत्र में परियोजनाओं के लिए आवर्धित बजटीय आबंटन उपलब्ध करा रही है और उच्च घनत्व वाले महामार्गों के उन्नयन के लिए प्रमुख पहल भी की हैं, फिर भी आवश्यकता के अनुसार पर्याप्त धनराशि आबंटित करना संभव नहीं हो पाया है क्योंकि इसी प्रकार की मांगें अन्य क्षेत्रों से भी मिलती रही हैं । निजी क्षेत्र से होने वाले धनराशि के आप्रवाह से संसाधन अंतर कुछ हद तक कम होने की प्रत्याशा है ।

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

राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण कार्य राज्यों (राज्यों के लोक निर्माण विभाग कार्यकारी एजेंसी हैं ), भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और सीमा सड़क संगठन को सौंपा गया है । राज्य लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन के पास के राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए बजट प्राक्कलन और संशोधित प्राक्कलन की तुलना में व्यय में समग्र प्रवृति निम्नानुसार है :-

**(करोड़ रु0 में)**

| **मद** | **2008-09** | | | **2009-10** | | | **बजट प्राक्कलन 2010-11** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **बजट प्राक्कलन** | **संशोधित प्राक्कलन** | **व्यय** | **बजट प्राक्कलन** | **संशोधित प्राक्कलन** | **व्यय (अनंतिम)** | |
| **योजना** | | | | | | | |
| राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य | 2,142.79 | 2853.74 | 2852.70 | 3342.55 | 4342.55 | 2692.40 | 3850.10 |
| सीमा सड़क संगठन के अधीन कार्य | 650.00 | 650.00 | 645.80 | 600.00 | 756.00 | 471.56 | 700.00 |
| स्थायी पुल शुल्क निधि | 90.00 | 90.00 | 68.71 | 90.00 | 90.00 | 72.79 | 90.00 |
| पूर्वोत्तर क्षेत्र और सिक्किम के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम | 1200.00 | 1000.00* | 849.72 | 1200.00 | 1200.00 | 414.36 | 1500.00 |
| **जोड़** | **4082.79** | **4593.74** | **4210.93** | **4032.55** | **5158.55** | **3651.11** | **6140.10** |
| **गैर योजना** | | | | | | | |
| राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्ग | 792.03 | 947.97 | 807.12 | 1036.44 | 1035.10 | 418.61 | 1032.86 |
| बीआरओ को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्ग | 26.35 | 26.00 | 21.68 | 24.00 | 24.00 | 16.40 | 24.00 |
| **जोड़** | **818.38** | **973.97** | **828.8** | **1060.44** | **1059.10** | **435.01** | **1056.86** |

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

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए धनराशि पेट्रोल और हाईस्पीड डीजल पर उपकर से प्रदान की जाती है । भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उपकर धनराशि की लीवरेज के लिए बाजार से उधार लेने की अनुमति है । पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर उपकर की वर्तमान दर 2.00 रु0 प्रति लीटर है । भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को विदेशी सहायता प्राप्त परियोजनाओं के बजट से भी धनराशि प्रदान की जाती है । सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के बजट में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए 2008-09, 2009-10 में किए गए प्रावधान, दिसंबर, 2009 तक व्यय और 2010-11 में प्रस्तावित किया गया प्रावधान निम्नानुसार है :-

(रु0 करोड़ में)

| मद | 2008-09 | | | 2009-10 | | | 20010-11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | बजट प्राक्कलन | संशोधित प्राक्कलन | व्यय | बजट प्राक्कलन | संशोधित प्राक्कलन | व्यय | |
| निवेश | 6972.47 | 6972.47 | 6972.47 | 8578.45 | 7404.70 | 4289.22 | 7848.98 |
| इ ए पी | 1894.00 | 1894.00 | 1894.00 | 340.00 | 340.00 | 170.00 | 400.00 |
| **जोड़** | **8866.47** | **8866.47** | **8866.47** | **8918.45** | **7744.70** | **4459.22** | **8248.98** |
| आई ई बी आर | 4100.00 | 4100.00 | 4100.00 | 5000.00 | 1000.00 | 695.78 | 7455.00 |
| **कुल जोड़** | **12966.47** | **12966.47** | **12966.47** | **13918.45** | **8744.70** | **5155.00** | **15703.98** |

## राज्यीय सड़कों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि

केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम को दिसंबर, 2000 में अधिनियमित करके इस निधि को सांविधिक दर्जा दिया गया है । 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 संपर्क और आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत सड़कों के विकास के लिए धनराशि भी उपलब्ध कराता है । इस निधि से किया गया आबंटन और व्यय निम्नानुसार है :-

(करोड़ रु0 में )

| मद | 2008-09 | | | 2009-10 | | | 2010-11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | बजट प्राक्कलन | संशोधित प्राक्कलन | व्यय | बजट प्राक्कलन | संशोधित प्राक्कलन | व्यय | |
| राज्यीय सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान (केन्द्रीय सड़क निधि) | 1,671.64 | 2,171.64* | 2122.00 | 2070.06 | 1786.56 | 814.78 | 1893.75 |
| अन्तराज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान | 185.74 | 185.74 | 175.65 | 230.00 | 198.50 | 38.28 | 210.42 |

* इसमें पिछले वर्ष की अव्ययित शेष धनराशि से आए 500.00 करोड़ शामिल हैं ।

## अनुसंधान और विकास

सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास में मुख्य बल, विश्व की सर्वश्रेष्ठ सड़क अवसंरचना से तुलनीय दीर्घकालिक सड़क अवसंरचना के निर्माण पर है । 2009-10 में अनुसंधान और विकास के लिए 5.50 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया था जिसे संशोधित प्राक्कलन स्तर पर कम करके 4.50 करोड़ रूपए कर दिया गया। वर्ष 2009-10 के दौरान, 31 दिसंबर, 2009 तक इस धनराशि में से 0.47 करोड़ रूपए व्यय किए गए ।

## मशीनरी एवं उपकरण

यह आवश्यक है कि सड़क निर्माण और अनुरक्षण की उच्च गुणता मानकों के लिए आधुनिक और उन्नत किस्म की मशीनों का प्रयोग किया जाए । वित्त वर्ष 2009-10 के दौरान मशीनरी और उपस्कर की खरीद के लिए 15.00 करोड़ रु. का प्रावधान किया है । जिसमें से 31 दिसंबर, 2009 तक 0.53 करोड़ रुपए व्यय हुए ।

## सड़क परिवहन

**सड़क परिवहन वित्तीय कार्यनिष्पादन वर्ष 2008-2009 और 2009-10**

**(करोड़ रु0 में)**

| योजना/परियोजना/कार्यक्रम का नाम | | बजट प्राक्कलन 2008-2009 | व्यय 2008-2009 | बजट प्राक्कलन 2009-2010 | संशोधित प्राक्कलन 2009-10 | व्यय 2009-2010 12 फरवरी, 2010 तक |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **सड़क सुरक्षा** | | | | | |
| | i) असंगठित क्षेत्र में चालकों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण तथा प्रशिक्षण सहित मानव संसाधन विकास | 20.00 | 5.53 | 20.00 | 10.00 | 2.79 |
| | ii) प्रचार उपाय तथा जागरुकता अभियान | 25.00 | 23.99 | 27.50 | 31.50 | 4.91 |
| | iii) राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना | 22.20 | 21.93 | 25.00 | 29.49 | 0 |
| | iv) सड़क सुरक्षा उपस्कर तथा प्रदूषण जांच उपस्कर | 5.80 | 3.44 | 6.50 | 3.00 | 0.48 |
| 2 | सकल इंजीनियरी समाधान सहित राष्ट्रीय डाटा बेस, कंप्यूटर प्रणाली, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन | 75.00 | 71.28 | 56.00 | 17.00 | 0 |
| 3 | निरीक्षण और अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना । | 7.00 | 0 | 10.00 | 16.00 | 0 |
| 4 | जीपीएस आधारित स्वचालित किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू किए जाने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना और इसमें सुधार करना। | 24.99 | 0.20 | 35.00 | 25.00 | 0 |
| 5 | राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन | 0.01 | 0 | 72.00 | 0.01 | 0 |
| | **कुल जोड़** | **180.00** | **126.28** | **252.00** | **132.00** | **8.18** |

# अध्याय-VI

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

**सड़क पक्ष**

**राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान**

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

राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान के व्यापक कार्यकलाप इस प्रकार हैं -

(i) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नवनियुक्त राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण देना ।

(ii) वरिष्ठ और मध्य स्तर के राजमार्ग अभियंताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन करना ।

(iii) वरिष्ठ स्तर के राजमार्ग अभियंताओं के लिए अल्पकालीन तकनीकी और प्रबंधन विकास पाठ्यक्रम ।

(iv) विशिष्ट क्षेत्रों में प्रशिक्षण और राजमार्ग क्षेत्र में नई प्रवृतियां ।

(v) स्वदेशी और विदेशी प्रतिभागियों के लिए प्रशिक्षण सामग्री, प्रशिक्षण मॉडयूल का विकास।

राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान ने अपने प्रारंभ से लेकर 16 फरवरी, 2010 तक 788 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से भारत और विदेशों के सड़क विकास के कार्य में लगे 18,450 राजमार्ग एवं पुल अभियंताओं और प्रशासकों को प्रशिक्षण प्रदान किया है । ये प्रतिभागी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, विभिन्न राज्य लोक निर्माण विभागों, सार्वजनिक क्षेत्र, निजी क्षेत्र के उपक्रमों तथा राजमार्ग इंजीनियरी के क्षेत्र में कार्यरत गैर-सरकारी संगठनों से आते हैं । राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान के अंतर्राष्ट्रीय, सार्क तथा कोलंबो योजना कार्यक्रम की तकनीकी सहयोग स्कीम में विदेशों के सरकारी विभागों के इंजीनियरों ने भी भाग लिया है। इसने इंजीनियरों और उनके संगठनों के लिए उपयोगी अनेक मैनुअलों का संकलन भी किया है।

वर्ष 2009-10 (16 फरवरी, 2010 तक) के दौरान संस्थान ने 71 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 1902 अभियंताओं ने भाग लिया । इन कार्यक्रमों में अन्य के

साथ-साथ निम्नलिखित प्रायोजित और अंतरर्राष्ट्रीय प्रशिक्षण कार्यक्रम/कार्यशालाएं भी शामिल हैं:-

(i) प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की परियोजनाओं पर राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी के लिए विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रम ।

(ii) सार्क देशों के इंजीनियरों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम ।

(iii) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के लिए राजमार्ग परियोजनाओं में सार्वजनिक निजी भागीदारी पर कार्यशाला ।

(iv) प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना पर राज्य ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी के लिए विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रम ।

(v) छत्तीसगढ़ के नवनियुक्त अभियंताओं के लिए आधारभूत प्रशिक्षण कार्यक्रम

(vi) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के महा प्रबंधकों, उप महाप्रबंधकों और प्रबंधकों के लिए अभिविन्यास कार्यक्रम।

(vii) योजना आयोग के लिए राजमार्ग परियोजनाओं में सार्वजनिक निजी भागीदारी।

(viii) सड़क निर्माण विभाग, बिहार के कनिष्ठ अभिताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रम।

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

### परिणाम (आउटकम) बजट 2010-11

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

**1.1 भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों को उन्नत और सुदृढ़ करने के लिए प्रमुख पहल शुरु की हैं और राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (रारविप) को हाथ में लिया है ।**

**1.2 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (रारविप) - देश में अब तक हाथ में ली गई सबसे बड़ी राजमार्ग परियोजना है जिसे भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा क्रियान्वित किया जा रहा है और इसमें निम्नलिखित घटक शामिल हैं :**

- **राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-I : 30,300 करोड़ रुपये की लागत पर 7,498 कि.मी. को चार लेन का बनाने हेतु दिसम्बर, 2000 में तथा राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-II को 34,339 करोड़ रुपये की लागत पर 6,644 कि.मी. को चार लेन का बनाने हेतु दिसम्बर, 2003 में अनुमोदन प्रदान किया गया था । इन दो चरणों में स्वर्णिम चतुर्भुज (स्व.च.), उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम कॉरीडोर (उ.द.-पू.प.), पत्तन संपर्क और अन्य परियोजनाएँ शामिल हैं । स्वर्णिम चतुर्भुज (5,846**

कि.मी.) दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और कोलकाता चार महानगरों को जोड़ता है । उत्तर, दक्षिण-पूर्व, पश्चिम (7,300 कि.मी.) सेलम से कोच्चि खण्ड सहित उत्तर में श्रीनगर से दक्षिण में कन्याकुमारी को तथा पूर्व में सिल्चर से पश्चिम में पोरबंदर को जोड़ता है ।

- सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण III के अधीन 76,546 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर 12,109 कि.मी. के उन्नयन हेतु अनुमोदन प्रदान किया है ।
- सरकार ने 18 जून, 2008 को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-IVए के अधीन 6,950 करोड़ रुपये की लागत पर बीओटी पथकर/वार्षिकी) आधार पर 5,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को पेव्ड शोल्डर सहित दो लेन में उन्नत/सुदृढ़ करने हेतु अनुमोदन प्रदान किया है ।
- सरकार ने 5 अक्तूबर, 2006 को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-V के अधीन 41,210 करोड़ रुपये की लागत पर 6,500 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को छह लेन का बनाने हेतु अनुमोदन प्रदान किया है जिसमें 5,700 कि.मी. स्वर्णिम चतुर्भुज और शेष 800 कि.मी. अन्य खंड शामिल हैं ।
- सरकार ने 2 नवम्बर, 2006 को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VI के अधीन 16,680 करोड़ रुपये की लागत पर नए संरेखनों पर पूरी तरह पहुँच नियंत्रित 1000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों के निर्माण हेतु अनुमोदन प्रदान किया है ।
- सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VII के अधीन 16,680 करोड़ रुपये की लागत पर रिंग रोड़ों, बाइपासों, ग्रेड सेपरेटर्स, फ्लाइओवरों, उथित सड़कों और सुरंगों के निर्माण हेतु अनुमोदन प्रदान किया है । कुल लागत में से, 6,302 करोड़ रुपये सरकार द्वारा उपलब्ध करवाए जाएंगे और शेष 10,378 करोड़ रुपये निजी क्षेत्र से आएंगे । कुल निवेश का एक बड़ा भाग लगभग 10,500 करोड़ रुपये 700 कि.मी. रिंग रोड़ों और बाइपासों के निर्माण पर खर्च किया जाएगा । शेष 6,180 करोड़ रुपये की राशि स्टैंड एलॉन ग्रेड सेपरेटेड इंरसेक्शनों, सड़कोपरि पुलों, उत्थापित सड़कों, सुरंगों, अंडरपासों तथा सर्विस रोड़ों पर खर्च की जाएगी । स्टैंड एलॉन रिंग रोड़ों और बाइपासों के निर्माण कार्य का ठेका मार्च, 2011 तक दे दिए जाने और दिसम्बर, 2014 तक इसके पूरा हो जाने की संभावना है ।

**1.3.1** प्रधानमंत्री ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम की परियोजनाओं को तेजी से विकसित करने हेतु उपाए सुझाने के उद्देश्य से श्री बी के चतुर्वेदी, सदस्य, योजना आयोग की अध्यक्षता में एक समिति नियुक्त की थी ताकि इस कार्यक्रम की प्रक्रियात्मक अड़चनों को दूर करने के साथ वित्तीय आवश्यकता पर समग्र रुप से ध्यान दिया जा सके तथा ऐसी वित्तीय योजना तैयार की जा सके जिससे सड़क क्षेत्र की आवश्यकताओं और सरकार के अन्य प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में संतुलन कायम हो सके । चतुर्वेदी समिति ने, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की 2013-14 तक कार्य योजना और (2030-31 तक) वित्तीय योजना तथा आरएफक्यू/आरएफपी से संबंधित अन्य मुद्दों और मॉडल रियायत करार के संबंध में सिफारिशों के साथ अपनी रिपोर्ट दी ।

**1.3.2** सरकार ने चतुर्वेदी समिति की सिफारिशों पर विचार किया और कार्य योजना-I (2009-10 के लिए) सहित राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की वित्तीयन योजना संबंधी सिफारिशों को इन निर्देशों के साथ अनुमोदित कर दिया कि 2010-11 की वित्तीयन योजना से आगे की योजनाओं पर, कार्य योजना में ऐसे परिवर्तनों जो अवश्यंभावी हों, सहित अगली कार्रवाई पर मंत्रियों के शक्तिप्राप्त समूह द्वारा विचार किया जाएगा ।

**1.4** मंत्रियों के शक्ति प्राप्त समूह ने **7** और **14** दिसम्बर, **2009** को हुई अपनी पहली दो बैठकों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित के संबंध में सहमति प्रदान की :-

(i) कार्य योजना-I को अधिकतम सीमा तक क्रियान्वित करने और अगले वर्ष में शेष निर्माण कार्य को जारी रखने हेतु सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को अनुमति प्रदान की ; तथा

(ii) **2010-11** से आगे की कार्य योजना को अनुमोदन प्रदान करना तथा चतुर्वेदी समिति द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार इस शर्त के साथ इनके लिए आवश्यक वित्तीय सहायता प्रदान करना कि राष्ट्रीय राजमार्ग की विकसित की जाने वाली कुल लम्बाई का मुख्यतः **60** प्रतिशत बीओटी (पथकर) आधार पर, **25** प्रतिशत बीओटी (वार्षिकी) आधार पर और शेष **15** प्रतिशत ईपीसी आधार पर हाथ में लिया जाएगा । तद्नुसार कार्य योजनाओं को संशोधित किया जाए ताकि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिकतम कार्यकुशलता प्राप्त कर सके ; तथा

(iii) चतुर्वेदी समिति द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार एसएआरडीपी-एनई और जेएण्डके के लिए अतिरिक्त बजटीय सहायता (एबीएस) उपलब्ध कराई जाए ।

**2.0** मानार्थ अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (बीओटी परियोजनाओं के संबंध में निजी क्षेत्र का हिस्सा), परिमाण योग्य वितरण योग्य/प्रक्षेपित वास्तविक उपलब्धि आदि सहित वर्ष **2010-11** के लिए वित्तीय परिव्यय के ब्यौरे अनुलग्नक-I (क और ख) में दिए गए हैं ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तीयन

**2.1.0** सरकार के अनुमोदित शासनादेश के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (रारविका) और अन्य परियोजनाओं को क्रियान्वित कर रहा है I भारत सरकार (भा.स.) विशेष परियोजनाओं और अनुरक्षण व मरम्मत के लिए बजटीय सहायता के अलावा उपकर निधि, बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं (ईएपी) के लिए धनराशि तथा बाजार से उधार उपलब्ध कराती है जो संघ के बजट के माध्यम से आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) के रूप में होती है । प्राधिकरण की उधार संबंधी जरूरतें अपेक्षित संसाधनों तथा उपलब्ध संसाधनों को ध्यान में रखकर निर्धारित की जाती हैं । राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण का वित्तपोषण निम्न प्रकार से किया जाता है :-

क) भारत सरकार की सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) और अतिरिक्त बजटीय सहायता (एबीएस)

ख) केंद्रीय सड़क निधि (ईंधन पर लगाए गए उपकर में हिस्सा) के अधीन समर्पित उपार्जन

ग) अंतर्राष्ट्रीय संस्थानों (विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, जेबीआईसी) द्वारा उधार

घ) पीपीपी ढाँचे (फ्रेमवर्क) के अधीन निजी वित्त पोषण

(i) निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी)-उपभोक्ता शुल्क/डिजाइन निर्माण वित्त प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी)- निजी फर्मों द्वारा निवेश तथा प्रयोक्ता शुल्क (पथकर) लगाने और उसे जमा रखने के माध्यम से अदायगी ;

(ii) बीओटी (वार्षिकी)-निजी फर्म द्वारा निवेश और बोली के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ओर से अर्धवार्षिक पूर्व निर्धारित भुगतानों के जरिए अदायगी ; तथा

(iii) विशेष कार्य कंपनी (एसपीवी) - इक्विटी में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को शामिल करना ।

ड.) उपकर के अलावा एसएआरडीपी-एनई के अधीन और जेएण्डके में अतिरिक्त बजटीय सहायता (एबीएस) से राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्तपोषण ; तथा

च) बाजार से उधार (आयकर अधिनियम की धारा **54** ईसी के अधीन पूंजीगत लाभ कर मुक्त बांडों के जरिए जुटाई गई धनराशि सहित)

**2.1.1** राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण । और ।। के क्रियान्वयन हेतु भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के वित्त का मुख्य स्त्रोत ईंधन पर उपकर है (सारणी नीचे दी गई है) । संप्रति पेट्रोल और डीजल दोनों पर उपकर की दर **2** रुपये प्रति लीटर है । उपकर के एक भाग को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के वित्तपोषण हेतु आबंटित किया जाता है । उपकर के कारण देशीय बाजार से अतिरिक्त धनराशि उधार लेने पर प्रभाव पड़ता है ।

**2.1.2** इसके अलावा, भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के अधीन विभिन्न परियोजनाओं के वित्तपोषण हेतु विश्व बैंक से (**1965** मिलियन अमेरिकी डालर), एशियाई विकास बैंक से (भाराराप्रा द्वारा सीधे तौर पर किए गए ऋण सौदे को छोड़कर **1605** मिलियन अमेरिकी डॉलर) तथा जापान बैंक फॉर इंटरनेशनल कोऑपरेशन से (**32,060** मिलियन जापानी येन) के विभिन्न ऋणों के बारे में बातचीत की है । बहुपक्षीय संस्थानों से लिए गए इन ऋणों को सरकार द्वारा आंशिक तौर पर अनुदान और आंशिक तौर पर ऋण के रूप में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को दे दिया जाता है । भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने पहले सीधे तौर पर बहुपक्षीय एजेंसियों से ऋण प्राप्त किए थे, (उदाहरण के तौर पर एशियाई विकास बैंक ने सूरत-मनोर राजमार्ग परियोजना के लिए **165** मिलियन अमेरिकी डॉलर का ऋण स्वीकृत किया था) ।

**2.1.3** भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उपलब्ध करवाई गई धनराशि जिसमें बाजार से उधार ली गई राशि भी शामिल है, को ऋण सर्विसिंग के साथ-साथ परियोजना व्यय को पूरा करने के लिए उपयोग किया जाता है ।

**सारणी 2.1.3 : राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तीयन**

**करोड़ रुपये**

| वर्ष | उपकर निधियां | बाह्य सहायता (अनुदान) | बाह्य सहायता ऋण | उधार | बजटीय सहायता | निजी क्षेत्र की अनुमानित भागीदारी |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1999-2000** | **1192** | **492** | - | | | **49.72** |
| **2000-01** | **1800** | **461** | **12** | **656.62** | | **225.10** |
| **2001-02** | **2100** | **887** | **113** | **804.44** | | **510.48** |
| **2002-03** | **2000** | **1202** | **301** | **5592.94** | | **846.25** |
| **2003-04** | **1993** | **1159** | **290** | - | | **1830.80** |
| **2004-05** | **1848** | **1239** | **361** | - | **50.00** | **1462.84** |
| **2005-06** | **3269.74** | **2350** | **600** | **1289.00** | **700.00** | **649.08** |
| **2006-07** | **6407.45** | **1582.5** | **395.5** | **1500.00** | **110.00** | **1578.28** |
| **2007-08** | **6541.06** | **1776** | **444** | **305.18** | - | **7062.40** |
| **2008-09** | **6972.47** | **1515.20** | **378.80** | **3700.00** | - | **8184.73** |
| **2009-10** * | **8578.45** | **68.00** | **272.00** | **5000.00** | - | **16657.66** |

***वित्तीय वर्ष 2009-10 से संबंधित आंकड़े बजट** प्राक्कलनों **के अनुसार हैं** और इन्हें संशोधित प्राक्कलन स्तर पर घटाकर 7,404.70 रूपये किया गया है ।

सुधार संबंधी उपाए और नीतिगत पहल

**3.0** ऐतिहासिक तौर पर, सरकार द्वारा आधारभूत ढाँचे (इंफ्रास्ट्रक्चर) में निवेश, विशेष रूप से राजमार्गों में निवेश इसलिए किया जा रहा है क्योंकि इसमें बहुत बड़ी मात्रा में संसाधनों की आवश्यकता होती है, प्रतिफल मिलने में बहुत समय लगता है, प्रतिफल अनिश्चितता होती है और संबद्ध बहिर्मुखता होती है । तेजी से बढ़ती संसाधन की आवश्यकता और प्रबंधकीय कुशलता के महत्व तथा ग्राहकों की प्रतिक्रियाशीलता के कारण हाल ही में निजी क्षेत्र भी इसमें सक्रिय होने लगा है । निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.) ने राजमार्ग क्षेत्र में निजी क्षेत्र की भागीदारी बढ़ाने के लिए व्यापक नीतिगत दिशा-निर्देश निर्धारित किए हैं । निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए सरकार ने कर में छूट और सड़क निर्माण उपकरण और मशीनों का सीमा शुल्क मुक्त आयात जैसे कई प्रोत्साहनों की घोषणा भी की है ।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) अर्थात बीओटी (पथकर) आधारित परियोजनाओं और बीओटी (वार्षिकी) आधारित परियोजनाओं का सार दर्शाने वाला परियोजनाओं का विवरण क्रमशः अनुलग्नक II और III पर रखा है ।

**3.1** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (राराविप) के क्रियान्वयन के लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए 20 कि.मी. प्रतिदिन की दर से राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण को हासिल करने हेतु लक्ष्य निर्धारित किया है जिससे लगभग 7,000 कि.मी. प्रतिवर्ष और अगले 5 वर्षों में कुल 36,000 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है । इन उद्देश्यों को लेकर आगे बढ़ते हुए, बी. के. चतुर्वेदी समिति ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 20 कि.मी. प्रतिदिन पूरा करने हेतु भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को अगले 3 वर्षों में कम से कम 21,000 कि.मी. के ठेके प्रदान करने जरूरी हैं ताकि 7,000 कि.मी. प्रतिवर्ष (20 कि.मी. प्रतिदिन) का लक्ष्य प्राप्त किया जा सके । तद्नुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा तैयार की गई कार्ययोजना में 2009-10 में 12,652 कि.मी., 2010-11 में 11,092 कि.मी., 2011-12 में 9,192 कि.मी., 2012-13 में 2,637 कि.मी. तथा 2013-14 में 1,477 कि.मी. ठेके देने की परिकल्पना की गई है ।

**3.2** बी. के. चतुर्वेदी समिति की रिपोर्ट में विचार की गई वित्तीयन योजना से संबंधित सिफारिशों का सार और सरकार का अनुमोदन निम्नानुसार है :-

(i) 6 लेन बनाने के संपूर्ण कार्यक्रम के लिए अर्थक्षमता अंतर वित्तपोषण की 5 प्रतिशत की समग्र सीमा को बढ़ाकर 10 प्रतिशत करना तथा चरण–V के 5080 कि.मी. में से 500 कि.मी. की समग्र सीमा के अंदर स्वर्णिम चतुर्भुज के कम यातायात वाले खंडों में अलग–अलग परियोजनाओं जिन्हें अभी सौंपा जाना है, के लिए अर्थ–क्षमता अंतर वित्तपोषण 20 प्रतिशत तक किए जाने पर विचार किया जाना ।

(ii) एसएआरडीपी–एनई के अंतर्गत तथा जम्मू और कश्मीर में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्तपोषण, वार्षिक आधार पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सरकार द्वारा उपलब्ध कराए जाने वाले उपकर से ऊपर अतिरिक्त बजट सहायता से किया जाना ।

(iii) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए सरकारी सहायता का सैद्धान्तिक अनुमोदन निम्नलिखित के लिए :-

- **कर मुक्त बांड जारी** किया जाना
- **भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की** ऋण योजना के लिए गारंटी कवर
- **इंडियन इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेन्स कंपनी लिमिटेड को पहले प्रदान किए गए 30,000 करोड़ रुपये** के ऋण **अनुमोदन में से** वित्तीय प्रोत्साहन पैकेज के अंतर्गत 10,000 करोड़ रूपये, **भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण** को उसकी ऋण जरूरतों के अनुसार हस्तांतरित कर दिए जाएंगे ।
- **यदि आवश्यक हो तो बैक टू बैक सहायता प्रदान** करके, विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, जेबीआईसी आदि से असंप्रभु बहुपक्षीय ऋण वार्ता में मदद करना ।
- **कम से कम 2030-31 तक उपकर की उपलब्धता की पुष्टि** करते **हेतु वित्त मंत्रालय** से सांत्वना पत्र प्रदान किया जाना ।

**3.3 20 कि.मी. प्रतिदिन की दर से राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण को पूरा करने के लक्ष्य पर अमल करते हुए, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को पूरा करने** में तेजी लाने के लिए निम्नलिखित पहलें की हैं :–

**क) पहले के 50 प्रतिशत के स्थान पर सरकार के पास 80 प्रतिशत भूमि होने पर ही परियोजना का ठेका दिया जा रहा है ;**

**ख) 166 समर्पित विशेष भूमि अर्जन इकाइयों की स्थापना की जा रही है और (धारा 3 ए/डी के अधीन) सितम्बर से दिसम्बर, 2009 तक 18,000 कि.मी. भूमि अधिसूचित की गई है/ले ली गई है जो पूर्व औसत वार्षिक प्रगति से तीन गुणा अधिक है ;**

**ग) मुख्यमंत्री बिहार, केरल और अन्य राज्यों के मुख्य सचिव तथा प्रधान सचिव के साथ गत तीन महीनों में बैठकें आयोजित की गई हैं और राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे समन्वय समिति की बैठकों की अध्यक्षता हेतु मुख्य सचिव को नोडल अधिकारियों के रूप में नियुक्त करें ।**

**घ) चूककर्ता सिविल संविदाकारों के विरूद्ध कार्रवाई की गई है । 27 ठेके समाप्त कर दिए गए हैं । कुछ संविदाकारों को गैर निष्पादनकर्ता घोषित किया गया है और निष्पादन में सुधार किए जाने तक उन पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में अगले निर्माण कार्यों के लिए प्रतिबंध लगा दिया गया है ।**

**ड.) संविदाकार के अनुरोध पर ब्याजयुक्त विवेकाधीन अग्रिम मंजूर करने, समान राशि की बैंक गारंटी पर अवरोधन धनराशि मुक्त करने, (ब्याज आधार पर) अग्रिमों की वसूली को स्थगित करने तथा आईपीसी की न्यूनतम राशि में छूट प्रदान करके संविदाकारों की नकद प्रवाह की समस्या को सुधारने हेतु उपाए किए गए हैं ।**

**3.4** भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पुनर्गठन के प्रस्ताव को सरकार ने अनुमोदन प्रदान कर दिया है और उसके मुख्य घटक निम्नानुसार हैं :-

(i) नियमित निगरानी और राज्य सरकार के प्राधिकारियों के साथ प्रभावी समन्वय हेतु मुख्य महाप्रबंधक स्तर के अधिकारी की अध्यक्षता में 12 क्षेत्रीय कार्यालयों की स्थापना

(ii) क्षेत्रीय कार्यालयों को शक्तियों का पर्याप्त प्रत्यायोजन

(iii) भूमि अर्जन संबंधी मामलों में समन्वय हेतु कार्यपालक निदेशक के छह पदों का सृजन

(iv) मुख्य महाप्रबंधक के विद्यमान 13 पदों के अलावा मुख्य महाप्रबंधक के 26 पदों का सृजन ; और

(v) जहाँ कहीं जरूरत हो, बाहरी विशेषज्ञ (जरूरतमन्दों को आयु में छूट देने सहित) विशेष रूप से वित्तीय विश्लेषक, परिवहन अर्थशास्त्री, संविदा प्रबंधन विशेषज्ञ और विधि विशेषज्ञ के पदों पर अनुभव अनुसार और सुयोग्य कार्मिकों की उपलब्धता अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जाने वाले पारिश्रमिक पर नियुक्त करने हेतु प्राधिकरण को शक्ति प्रदान करना ।

**3.5** बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के उन्नत अनुरक्षण हेतु उच्चतर विनियोजन के अलावा, प्रचालन, अनुरक्षण और उपभोक्ता शुल्क लगाने (ओएमटी) हेतु मॉडल रियायत करार, दीर्घकालीन अनुरक्षण संविदा करार को लागू किया जाएगा । उत्तम अनुरक्षण हेतु किए गए अन्य उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं :-

(i) सीमित संसाधनों के उत्पादनकारी उपयोग हेतु कष्ट (डिस्ट्रेस) मूल्यांकन की युक्तिमूलक प्रणाली के आधार पर पेवमेंट प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) तथा अनुरक्षण क्रियाकलापों के लिए निर्णय समर्थक प्रणाली लागू करने की आवश्यकता । पीएमएस के प्रयोजनार्थ सड़क सूचना प्रणाली सहित आविष्कारी कार्यक्रम उपयोग में लाएं ।

(ii) अनुरक्षण संबंधी कार्य में सुधार हेतु खराब रास्ते की मरम्मत के लिए मशीन के इस्तेमाल को प्रोत्साहित किया जाए ।

(iii) अनुरक्षण संबंधी कार्य को बाहरी स्त्रोत को सौंपना, निजी क्षेत्र की कुशलता बढ़ाना । प्रचालन, अनुरक्षण और पथकर लगाने संबंधी संविदाओं की संकल्पनाओं को राज्य लोक निर्माण विभागों के राष्ट्रीय राजमार्गों को दे दिया जाए ।

(iv) कॉरीडोर प्रबंधन जिसमें इंजीनियरिंग और गैर इंजीनियरिंग विशेषज्ञों सहित सड़क खंड का व्यापक प्रबंधन शामिल है, को राष्ट्रीय राजमार्गों के खण्ड का उचित प्रबंधन और अनुरक्षण हेतु लागू करना । इसमें निम्नलिखित शामिल हैं :-

- वांछित मानक अनुसार सड़कों और पुलों का अनुरक्षण
- सुरक्षा संबंधी आपदाओं और यातायात संबंधी रूकावटों से निपटना
- यातायात प्रबंधन
- पथकर संग्रहण
- सम्पात प्रबंधन

- **भूमि प्रबंधन**

(v) **राष्ट्रीय राजमार्गों पर सुरक्षित और द्रुतगामी यातायात के आवागमन हेतु राष्ट्रीय राजमार्ग नियंत्रण (भूमि और यातायात) अधिनियम, 2002 जो जनवरी, 2005 से लागू किया गया है, के आवश्यक प्रावधान को लागू करने संबंधी उपाए किए जाएंगे । इस अधिनियम के भिन्न-भिन्न प्रावधानों को लागू करने हेतु राजमार्ग प्रशासन की स्थापना पहले ही कर दी गई है ।**

**3.6** **उच्च कोटि की सेवा सहित** पथकर **की बेहतर वसूली को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से राजमार्गों के प्रचालन और अनुरक्षण में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से निजी भागीदारी को आकृष्ट करना लाभप्रद होगा । तथापि निजी भागीदारी की संभावना पीपीपी की कठिनाइयों का समाधान करने के लिए आवश्यक व्यापक नीति और विनियामक फ्रेमवर्क तथा प्रयोक्ताओं और निवेशकों के हितों को संतुलित करने पर निजी भागीदारी की संभावना निर्भर करेगी । प्रचालन, अनुरक्षण और हस्तांतरण (ओएमटी) आधार पर राजमार्गों के प्रचालन और अनुरक्षण में निजी अस्तित्वों की रुचि को बनाए रखने हेतु मॉडल रियायत करार (एमसीए) में एक सटीक नीति और विनियामक ढाँचा (फ्रेमवर्क) दिया जा रहा है । इस फ्रेमवर्क में पीपीपी के लिए विशिष्ट रूप से महत्वपूर्ण बातों जैसे जोखिमों को समाप्त और न्यूनतम करना, जोखिमों और पुरस्कारों का बंटवारा, प्रमुख पक्षों के बीच दायित्वों की समानता, लागतों और दायित्वों की सुस्पष्टता और अनुमान लगाना, व्यवहार लागतों में कटौती, बल प्रयोग और समापन पर विचार किया गया है ।**

**3.7** भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने बोली दस्तावेजों को अंतिम रूप देने और प्रचालन, अनुरक्षण और हस्तांतरण (ओएमटी) के चयन के लिए तकनीकी वित्तीय परामर्शदाताओं को नियुक्त करने के लिए पहले ही कार्रवाई शुरू कर दी है । ओएमटी के लिए आठ खंडों की पहचान भी कर ली गई है और यह आशा है कि ओएमटी रियायतग्राही के नियुक्ति शीघ्र होगी । संशोधित वित्तीयन योजना भी इस संभावना पर तैयार कर ली गई है कि सभी ईपीसी खंडों को चरणबद्ध रूप में ओएमटी रियायतग्राही को सौंपी जाएंगी । इसके अतिरिक्त बीओटी खंडों को भी, बीओटी रियायत अवधि पूरी होने के बाद, ओएमटी रियायतग्राही को सौंपा जाएगा ।

**3.8** केन्द्र सरकार को राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1997 की धारा 7 के अंतर्गत सार्वजनिक वित्तपोषित परियोजनाओं के लिए और धारा 8 के अंतर्गत निजी निवेश परियोजनाओं पर पथकर शुल्क लगाने के लिए प्राधिकृत किया गया है । सरकार ने हाल ही में राष्ट्रीय राजमार्गों पर पथकर संग्रहण नीति की समीक्षा की है और नई पथकर नीति/नियम राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण और संग्रहण) नियमावली, 2008 को दिनांक 5 दिसम्बर, 2008 को अधिसूचित किया गया है ।

**3.9** भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने नियुक्त एजेंसियों के माध्यम से सभी पथकर संग्रहणों की नियमित जांच और समीक्षा करने के लिए एक व्यापक नीति तैयार की है । वाणिज्यिक प्रचालन प्रभाग ने चाटर्ड एकाउंटेंट और सुरक्षा एजेंसियों की प्रतिष्ठित फर्मों के माध्यम से विभिन्न टोल प्लाजाओं का समग्र अध्ययन किया है ताकि चोरी और

गड़बड़ी का निर्धारण हो सके । ऐसे मामलों में संलिप्त पाई गई एजेंसियों के खिलाफ विभागीय कार्रवाई शुरू की गई है । कई मामलों में तो वित्तीय दंड लगाने के अतिरिक्त पथकर संग्रहण एजेंसियों की नियुक्तियां भी रद्द कर दी गई है ।

**पिछले कार्य निष्पादन की समीक्षा**

## 4.1 2009-10 के दौरान कार्य निष्पादन

**वर्ष 2009-10 के लिए निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में भिन्नता/कमी के कारणों सहित वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन अनुलग्नक - IV में दिए गए विवरण के अनुसार हैं ।**

## 4.2 2009-10 (31 दिसम्बर, 2009 तक) के दौरान कार्य निष्पादन

**क) 31 दिसम्बर, 2009 तक राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना से संबंधित 12,806 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग पूरे हो चुके हैं जिसमें से अधिकांश 5,749 कि.मी. स्वर्णिम चतुर्भुज पर पड़ते हैं (सारणी नीचे दी गई है) । राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को समय से पूरा करने में आई कठिनाइयों में भूमि अर्जन, अवसंरचनाओं को हटाने तथा उपयोगिताओं को शिफ्ट करने में देरी होना और कुछ राज्यों में कानून और व्यवस्था की समस्या तथा कुछ संविदाकारों के धीमें निष्पादन का होना शामिल है ।**

**सारणी 4.2 : भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की परियोजनाओं की प्रगति : प्रारंभ से – 31 दिसम्बर, 2009 की स्थिति**

| | राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | स्व.च | उ.द. और पू.प. चरण I व II | रारविप चरण III | रारविप चरण V | रारविप चरण VII | पत्तन संयोजन | अन्य | रारविप योग |
| कुल लंबाई (कि.मी.) | 5,846 | 7,142 | 12,109 | 6,500 | 700 | 380 | 965 | 33,642 |
| पहले ही चार लेन बना ली गई (कि.मी.) | 5,756 | 4,715 | 1,293 | 148 | - | 258 | 892 | 13,062 |
| क्रियान्वयनाधीन | 90 | 1,831 | 3,577 | 1083 | 19 | 116 | 53 | 6,769 |
| क्रियान्वयनाधीन ठेकों की संख्या (संख्या) | 13 | 113 | 53 | 8 | 1 | 6 | 9 | 203 |
| ठेका देने के लिए शेष लंबाई (कि.मी.) | - | 596 | 7,239 | 5,269 | 681 | 6 | 20 | 13,811 |

ख) **31 दिसम्बर, 2009 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों की वास्तविक और वित्तीय प्रगति का सार अनुलग्नक - VIII में दर्शाया गया है ।**

ग) **98.46 प्रतिशत से अधिक स्वर्णिम चतुर्भुज के पूरा हो जाने से अर्थव्यवस्था पर पर्याप्त प्रभाव पहले ही देखने को मिल रहा है । स्वर्णिम चतुर्भुज के पूरे कर लिए गए खण्डों को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण V के अधीन छह लेन का बनाने के लिए रियायतग्राही को ठेके पर दिए जाने की संभावना है ।**

घ) **राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-II अर्थात : उत्तर, दक्षिण-पूर्व, पश्चिम की पर्याप्त पूर्णता में कुछ खंडों के संबंध में परिमाण, प्रचालन लागत को कम से कम रखकर और सड़क सुरक्षा को बढ़ाकर गति और यातायात मात्रा के संबंध में अधिकतम परिणाम हासिल करने के उद्देश्य से कॉरीडोर प्रबंधन में बदलाव (शिफ्ट) की आवश्यकता महसूस की गई है । राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के पूरे कर लिए गए खंडों पर ओ एण्ड एम संविदाओं के जरिए कॉरीडोर प्रबंधन की संकल्पना लागू की जाती है । इसके कार्यक्षेत्र में अन्य बातों के साथ-साथ सड़क अनुरक्षण, सड़क संपत्ति प्रबंधन, प्रासंगिक प्रबंधन, यातायात प्रबंधन और इंजीनियरिंग सुधार शामिल हैं ।**

ड.) **भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने बोली प्रलेखों को अंतिम रूप देने और प्रचालन-अनुरक्षण-हस्तांतरण (ओएमटी) रियायतग्राही के चयन हेतु तकनीकी-वित्तीय परामर्शदाताओं की नियुक्ति पहले ही कर ली है । ओएमटी के लिए 8 खंडों की पहचान भी कर ली गई है तथा एक ओएमटी रियायत पर 23.10.2009 को पहले ही हस्ताक्षर हो चुके हैं और एक खंड के लिए स्वीकृति पत्र भी जारी कर दिया गया है । दो परियोजनाओं के लिए आरएफक्यू का मूल्यांकन किया जा रहा है तथा शेष 4 खंडों को ओएमटी पर देने हेतु बोली मांगी गई हैं (फरवरी, 2010 माह में बोली प्रस्तुत की जानी हैं) । बीकेसी समिति की रिपोर्ट में विचार की गई इस मान्यता पर कि ईपीसी के सभी खंडों को चरणबद्ध रूप में ओएमटी रियायतग्राही को सौंपा जाएगा, वित्तीय योजना में वित्तीय प्रक्षेपण कर दिया गया है । इसके अलावा, बीओटी रियायत अवधि पूरी होने के पश्चात् बीओटी खंडों का ठेका भी ओएमटी रियायत पर दिया जाएगा ।**

## 4.5 बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं की स्थिति

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विश्व बैंक (डब्ल्यूबी), एशियाई विकास बैंक (एडीबी) और जापान बैंक ऑफ इंटरनेशनल कोऑपरेशन (जेबीआईसी) से ऋण के रूप में क्रमशः 1965 मिलियन अमेरिकी डॉलर, 1770 मिलियन अमेरिकी डॉलर और 32060 मिलियन येन की विदेशी सहायता से कई परियोजनाओं का क्रियान्वयन कर रहा है ।** वर्तमान में क्रियान्वयनाधीन परियोजनाओं की स्थिति निम्नानुसार है :–

**सारणी 4.5 : 31.12.2009 को विदेशी सहायता प्राप्त चालू परियोजनाओं की स्थिति**

| क्र.सं. | परियोजना और राज्य का नाम | लंबाई (कि. मी.) | वित्तीयन एजेंसी | ऋण की राशि (अमरीकन मिलियन डालर) | पैकेजों की संख्या |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | तृतीय राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना (टीएनएचपी–उ.प्र. बिहार और झारखंड) (ऋण 31.12.2007 को बंद हुआ) | 477.00 | वि. बैंक | 516 | 8 |
| 2. | ग्रांड ट्रंक सड़क सुधार परियोजना | 422.00 | वि. बैंक | 589 | 7 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | (जीटीआरआईटी–उ.प्र. बिहार और झारखंड) (ऋण 30.6.2008 को बंद हुआ) | | | | |
| 3. | इलाहाबाद बाइपास परियोजना–उत्तर प्रदेश (ऋण 30.6.2009 को बंद हुआ) | 84.71 | वि. बैंक | 240 | 3 |
| 4. | लखनऊ–मुजफ्फरपुर राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना (एलएमएनएचपी)– उत्तर प्रदेश ; बिहार | 511.00 | वि. बैंक | 620 | 11 |
| 5. | पश्चिमी परिवहन कॉरीडोर–कर्नाटक (ऋण 30. 6.2008 को बंद हुआ) | 259.00 | वि. बैंक | 240 | 5 |
| 6. | पूर्व–पश्चिम कॉरीडोर योजना–गुजरात | 504.60 | एडीबी | 320 | 6 |
| 7. | रारा–सी (सेक्टर–।) परियोजना ईडब्ल्यू राजस्थान, मध्यप्रदेश, उत्तर प्रदेश | 602 | एडीबी | 400 | 12 |
| 8. | रारा–सी (सेक्टर–।) परियोजना ईडब्ल्यू राजस्थान, मध्यप्रदेश, उत्तर प्रदेश (पूरक) | | | 100 | |
| 9. | रारा–सी (सेक्टर–।।) परियोजना ईडब्ल्यू राजस्थान, मध्यप्रदेश, उत्तर प्रदेश और आंध्रप्रदेश | 566 | एडीबी | 400 | 13 |

**ईएपी परियोजनाओं के सार को दर्शाने वाला विवरण अनुलग्नक VI और VII में दिया गया है ।**

## 5. वित्तीय समीक्षा

**5.0 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के बजट में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए किए गए प्रावधान तथा 2008-09, 2009-10 में प्राप्त हुई वास्तविक निधियाँ और 2010-11 में प्रस्तावित निधियाँ निम्नानुसार है :-**

**सारणी 5.0 : निधियों के स्त्रोतों का विवरण [वर्ष 2008-09, 2009-10 के लिए बजट अनुमान/संशोधित अनुमान तथा वास्तविक (जनवरी, 2010 तक वास्तविक) और 2010-11 (बजट अनुमान)]**

**(करोड़ रुपये में)**

| विवरण | 2008-09 | | | 2009-10 | | | 2010-11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ब.अ. | सं.अ. | वास्तविक | ब.अ. | सं.अ. | वास्तविक (जन, 10 तक) | ब.अ. |
| निवेश (उपकर) | 6,972.47 | 6,972.47 | 6,972.47 | 8,578.45 | 7,404.70 | 6,433.83 | 7,848.98 |
| बाह्य सहायता | 1,894.00 | 1,894.00 | 1,894.00 | 340.00 | 340.00 | 255.00 | 400.00 |
| आईईबीआरएस-ा | 4,100.00 | 3,700.00 | 1,604.56 | 5,000.00 | 1,000.00 | 695.78 | 7,455.00 |
| **उप योग** | **12,966.47** | **12,566.47** | **10,471.03** | **13,918.45** | **8,744.70** | **7,384.61** | **15,703.98** |
| | 6.00 | 6.00 | 5.40 | 10.00 | 10.00 | 7.21 | 1623.00 |
| **योग** | **12,972.47** | **12,572.47** | **10,476.43** | **13,928.45** | **8,754.70** | **7,391.82** | **17,326.98** |

**5.1** भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा क्रियान्वित की जा रही परियोजनाओं और वर्ष **2008-09, 2009-10** के दौरान वार्षिकियों के भुगतान सहित उधारों की सर्विसिंग तथा उधार चुकाने पर हुआ व्यय और **2010-11** वर्ष के लिए प्रक्षेपित व्यय निम्नानुसार है :-

**सारणी 5.1 : निधियों के उपयोग का विवरण [वर्ष 2008-09, 2009-10 के लिए बजट अनुमान/संशोधित अनुमान तथा वास्तविक (जनवरी, 2010 तक वास्तविक) और 2010-11 (बजट अनुमान)]**

(करोड़ रुपये में)

| विवरण | 2008-09 | | | 2009-10 | | | 2010-11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ब.अ. | सं.अ. | वास्तविक | ब.अ. | सं.अ. | वास्तविक (जन, 10 तक) | ब.अ. |
| क) भाराराप्रा द्वारा वित्तपोषित परियोजनाएं | **7,025.00** | **3,952.82** | **3,900.12** | **4,805.65** | **3,708.68** | **2,964.44** | **2,176.69** |
| ख) वाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाएं | | | | | | | |
| एडीबी द्वारा वित्तपोषित | 1,698.20 | 2,440.52 | 2,249.06 | 1,906.15 | 1,408.15 | 952.62 | 1,055.71 |
| डब्ल्यूबी द्वारा वित्तपोषित | 1,623.17 | 1,323.44 | 1,247.21 | 1,601.07 | 1,295.10 | 936.89 | 861.00 |
| उप योग (ख) | 3,321.37 | 3,763.96 | 3,496.27 | 3,507.22 | 2,703.25 | 1889.51 | 1,916.71 |
| ग) वार्षिकी/बीओटी परियोजनाएं (भाराराप्रा और निजी क्षेत्र के हिस्से को शामिल करके) | 17,736.40 | 11,911.48 | 10,174.38 | 21,621.72 | 11,114.76 | 6,754.54 | 30,007.60 |
| योग (क+ख+ग) | **28,082.77** | **19,628.26** | **17570.77** | **29,934.59** | **17.526.69** | **11,608.49** | **34,101.00** |
| जोड़ें : ब्याज और बाजार से लिए गए उधार की अदायगी | 1,696.00 | 1696.00 | 1503.00 | 1,523.00 | 1664.65 | 1526.07 | 604.75 |
| जोड़ें : वार्षिकियों का भुगतान | 576.00 | 576.00 | 515.28 | 576.00 | 1313.10 | 300.56 | 1818.30 |
| योग | **30,354.77** | **21,900.26** | **19589.05** | **32,033.59** | **20,504.44** | **13,435.12** | **36,524.05** |
| घटाएं : वार्षिकी/ बीओटी परियोजनाओं के मामले में निजी क्षेत्र का हिस्सा | 13,938.00 | 8,962.09 | 8184.73 | 16,071.66 | 8,395.63 | 4827.03 | 21,256.00 |
| भाराराप्रा के बजट में से वित्तपोषित की जाने वाली परियोजनाओं पर कुल व्यय | **16,416.77** | **12,938.17** | **11,404.32** | **15,961.93** | **12,108.81** | **8,608.09** | **15,268.05** |

**उपरोक्त को देखने से मालूम होता है कि व्यय के निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में 2009-10 के दौरान व्यय की गति धीमी रही है ।** योजना निधियों का उपयोग कम होने का प्रमुख

कारण **चरण II**, III **और** V के लिए परियोजनाओं को सौंपने में विलंब होना है । इसके अतिरिक्त मौजुदा आर्थिक मंदी के कारण पहले ही सौंपी गई परियोजनाओं के वित्तीय समापन को प्राप्त करने में विलंब हुआ । इसके परिणामस्वरूप निजी क्षेत्र द्वारा संसाधनों का धीमी गति से मोबेलाइजेशन किया गया । **इसके साथ ही यह आशा की जाती है कि निर्माण संबंधी क्रियाकलापों में गति आएगी और फलस्वरूप चालू वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में निजी क्षेत्र द्वारा किए गए व्यय में महत्वपूर्ण बढ़ोत्तरी होगी ।**

**उपर्युक्त में यह भी देखा जा सकता है कि 2009-10 और 2010-11 वर्ष के दौरान अनुमानित व्यय में काफी उछाल आया है । ऐसा इसलिए हुआ है क्योंकि काफी परियोजनाएं पहले ही क्रियान्वयनाधीन हैं और कई परियोजनाएं ठेका देने के लिए निर्धारित कर ली गई हैं ।**

### 5.2 उपयोगिता संबंधी बकाया प्रमाण-पत्रों की स्थिति

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सरकार से प्राप्त हुए अनुदान और ऋण से संबंधित उपयोगिता प्रमाण-पत्र 30.9.2009 तक प्रस्तुत कर दिए गए हैं ।**

### 5.3 खर्च से बचे शेष संबंधी स्थिति

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास खर्च से बचे शेष की राशि 31.1.2010 के अनुसार 2,480.00 करोड़ रुपये है ।**

## 6.0 वर्ष 2010-11 और आगे के लिए दृष्टिकोण (आऊट लुक)

**सरकार ने सुपुर्दगी के भिन्न-भिन्न तरीकों अर्थात : बीओटी** (पथकर)**, बीओटी (वार्षिकी) और ईपीसी के अधीन आगामी वर्षों में 20 कि.मी. प्रतिदिन राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण का महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किया है । राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना, चरण-I और चरण-II में शामिल चल रहे निर्माण कार्य को पूरा करने के अलावा 2010-11 और आगे निम्नलिखित परियोजनाओं को हाथ में लिया जाएगा:-**

- **रारविप चरण-III के अधीन** 12,109 कि.मी. को **4-लेन का बनाना**
- पूर्वोत्तर **क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम**
- **20,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को पेव्ड शोल्डर सहित 2-लेन का बनाना (रारविप) चरण-**IV
- **राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-**V **के अधीन स्वर्णिम चतुर्भुज और कुछ अन्य चुनिंदा खण्डों** के 6,500 कि.मी. **को 6 लेन का बनाना**
- **1,000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों का विकास करना (रारविप चरण-**VI)
- **रिंग रोडों, बाईपासों, ग्रेड सेपरेटर्स, सर्विस रोडों आदि का विकास करना (रारविप चरण-**VII)
- **नीति के रूप में, चतुर्वेदी समिति की सिफारिश के अनुसार 2010-11** और **आगे की** रारा **कार्य योजनाएं और उनके लिए आवश्यक वित्तीय सहायता** इस शर्त के साथ प्रदान करने का निर्णय लिया गया कि मंत्रियों के अधिकार प्राप्त समूह द्वारा **राष्ट्रीय राजमार्ग की विकसित की जाने वाली कुल लम्बाई का** मोटे तौर पर **60 प्रतिशत बीओटी** (पथकर) **आधार पर, 25 प्रतिशत बीओटी (वार्षिकी) आधार पर और शेष 15 प्रतिशत ईपीसी के आधार पर**

विचार/अनुमोदित किया **जाएगा । तद्नुसार कार्य योजनाओं को संशोधित किया जाएगा ताकि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण इष्टतम कार्यकुशलता प्राप्त कर सके ।**

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (भाराराप्रा) के अनुबंधों की सूची**

| क्रम सं. | | अनुबंध सं. |
|---|---|---|
| 1 | वित्तीय परिव्ययों और परिणामों/लक्ष्यों का विवरणः **2010-2011**तथा (तिमाही एवं मासिक) | I क |
| | परिव्यय (गैर-योजना बजट, योजनागत बजट और पूरक अतिरिक्त बजटीय संसाधन) (परिणाम बजट **2010-11**) को दर्शाने वाला विवरण | I ख |
| 2 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार बीओटी (पथकर) आधारित परियोजनाओं का सार दर्शाने वाला विवरण | II |
| 3 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार बीओटी (वार्षिकी) आधारित परियोजनाओं का सार दर्शाने वाला विवरण | III |
| 4 | स्मेकित वास्तविक एवं वित्तीय परिव्ययों और परिणामों/लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण 2008–09 | IV |
| 5 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार स्वर्णिम चतुर्भुज के कार्यान्वयनाधीन ठेकों की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण | V |
| 6 | वर्ष 2008–09 और 2009–10 के दौरान स्वर्णिम चतुर्भुज की पूरी हो चुकी परियोजनाओं के पूर्ण हो चुके/चार लेन के बनाये जा चुके खण्डों को दर्शाने वाला विवरण | VI |
| 7 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार बाह्य सहायता-प्राप्त (इएपी) परियोजनाओं का सार दर्शाने वाला विवरण | VII |
| 8 | वार्षिक योजना 2009–10 के दौरान तिमाही वास्तविक एवं वित्तीय लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण (**31.01.2010** की स्थिति के अनुसार) | VIII |
| 9 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार उत्तर दक्षिण - पूर्व पश्चिम कॉरीडोर के कार्यान्वयनाधीन ठेकों की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण | IX |
| 10 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार उत्तर दक्षिण - पूर्व पश्चिम कॉरीडोर के पूर्ण हो चुके खण्डों में पूरे किये गये/चार लेन के बनाये जा चुके खण्डों को दर्शाने वाला विवरण | X |
| 11 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार ठेके दिए जाने के लिए शेष लम्बाई (उत्तर दक्षिण - पूर्व पश्चिम कॉरीडोर) को दर्शाने वाला विवरण | XI |
| 12 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार कार्यान्वयनाधीन अन्य ठेकों को दर्शाने वाला विवरण | XII |
| 13 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार अन्य परियोजनाओं की पूर्ण हो चुकी परियोजनाओं में पूरे किये गए/चार लेन के बनाये जा चुके खण्डों को दर्शाने वाला विवरण | XIII |
| 14 | **31.01.2010** की स्थिति के अनुसार कार्यान्वयनाधीन पत्तन संयोजन परियोजनाओं को दर्शाने वाला विवरण | XIV |

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

### वित्तीय परिव्ययों और परिणामों/लक्ष्यों का विवरणः 2010-11 तिमाही और मासिक

| क्र. सं. | योजना/कार्यक्रम का नाम | लक्ष्य/ वास्तविक | परिव्यय (अनुमानित व्यय) - 2009-10 (करोड़ रुपये में) | | | | | | | | | | | | | लक्ष्य/ वास्तविक | परिमाणात्मक सुपुर्दगी योग्य (कि.मी. में) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | तिमाही 1 | | | तिमाही 2 | | | तिमाही 3 | | | तिमाही 4 | | | योग | | ति.1 | ति.2 | ति.3 | ति.4 | योग |
| | | | अप्रैल | मई | जून | जुलाई | अगस्त | सितम्बर | अक्तूबर | नवम्बर | दिसम्बर | जनवरी | फरवरी | मार्च | | | | | | | |
| 1 | राराविप चरण-I (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | लक्ष्य | 189.38 | | | 163.41 | | | 146.17 | | | 122.04 | | | 621.00 | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | | | | | |
| | | | 47.35 | 66.28 | 75.75 | 65.36 | 49.02 | 49.02 | 51.16 | 51.16 | 43.85 | 36.61 | 36.61 | 48.82 | 621.00 | | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | 0.00 | पूरा करने के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | राराविप चरण-II (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | लक्ष्य | 2112.50 | | | 1751.77 | | | 1834.93 | | | 1841.80 | | | 7541.00 | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | | | | | |
| | | | 528.13 | 739.38 | 845.00 | 700.71 | 525.53 | 525.53 | 642.23 | 642.23 | 550.48 | 552.54 | 552.54 | 736.72 | 7541.00 | पूरा करने के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | 0.00 | ठेका देने के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | पूरा करने के लिए वास्तविक | | | | | |
| 3 | राराविप चरण-III (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | लक्ष्य | 3657.74 | | | 3387.20 | | | 3688.47 | | | 4363.59 | | | 15097.00 | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने का लक्ष्य | | | | | |
| | | | 914.44 | 1280.21 | 1463.10 | 1354.88 | 1016.16 | 1016.16 | 1290.96 | 1290.96 | 1106.54 | 1309.08 | 1309.08 | 1745.44 | 15097.00 | पूरा करने के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | ठेका देने के लिए वास्तविक | | | | | |
| 4 | राराविप चरण-IV (पेव्ड शोल्डर के साथ 2 लेन में चौड़ा करना तथा सुदृढ़ीकरण) | लक्ष्य | 136.00 | | | 254.00 | | | 402.00 | | | 531.00 | | | 1323.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| | | | 34.00 | 47.60 | 54.40 | 101.60 | 76.20 | 76.20 | 140.70 | 140.70 | 120.60 | 159.30 | 159.30 | 212.40 | 1323.00 | ठेका देने के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | 0.00 | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | राराविप चरण-V (स्वर्णिम चतुर्भुज तथा अन्यों पर चुनिंदा खंडों को 6 लेन का बनाना) | लक्ष्य | 1795.80 | | | 1795.06 | | | 2244.85 | | | 2596.29 | | | 8432.00 | 6 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| | | | 448.95 | 628.53 | 718.32 | 718.02 | 538.52 | 538.52 | 785.70 | 785.70 | 673.46 | 778.89 | 778.89 | 1038.52 | 8432.00 | पूरा करने के लिए वास्तविक | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| 6 | राराविप चरण-VI (एक्सप्रेस मार्गों का विकास) | लक्ष्य | 168.00 | | | 233.00 | | | 272.00 | | | 299.00 | | | 972.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| | | | 42.00 | 58.80 | 67.20 | 93.20 | 69.90 | 69.90 | 95.20 | 95.20 | 81.60 | 89.70 | 89.70 | 119.60 | 972.00 | | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | | | | | |
| 7 | राराविप चरण-VII (रिंग रोड़, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर, सर्विस रोड़ आदि) | लक्ष्य | 18.75 | | | 24.75 | | | 33.50 | | | 38.00 | | | 115.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | | | | | |
| | | | 4.69 | 6.56 | 7.50 | 9.90 | 7.43 | 7.43 | 11.73 | 11.73 | 10.05 | 11.40 | 11.40 | 15.20 | 115.00 | | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | | | | | |
| 8 | ब्याज और ऋण/उधार चुकाने के लिए और वार्षिकियों के भुगतान के कारण देयताएं | लक्ष्य | 605.76 | | | 605.76 | | | 605.76 | | | 605.76 | | | 2423.05 | लक्ष्य | | | | | |
| | | | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.92 | 201.93 | 2423.06 | | | | | | |
| | | वास्तविक | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | 0.00 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | वास्तविक | | | | | |
| योग | | लक्ष्य | **8683.93** | | | **8214.95** | | | **9227.68** | | | **10397.48** | | | **36524.05** | (पूरा करने के लिए) लक्ष्य | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | वास्तविक | | | | | | | | | | | | | | वास्तविक | | | | | |

भारतीय राट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

अनुलग्नक-I ख

परिव्यय (गैर-योजना बजट, योजनागत बजट और पूरक अतिरिक्त-बजटीय संसाधन) (परिणामी बजट 2010-11) को दर्शाने वाला विवरण

(करोड़ रुपये में)

| क्र. सं. | योजना/कार्यक्रम का नाम | उद्देश्य/परिणाम | परिव्यय 2010-11 (प्रस्तावित) | | | परिमाणात्मक सुपुर्दगी योग्य/वास्तविक परिणाम (आउटपुट) | प्रक्षेपित परिणाम | प्रक्रियाएं/ टाइमलाइन | अभ्युक्ति/ जोखिम कारक |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 4 | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4(i) | 4(ii) | 4(iii) | 5 | 6 | 7 | 8 |
| | | | गैर-योजना बजट | योजनागत बजट* | पूरक अतिरिक्त बजटीय संसाधन** | | | | |
| 1 | रारविप चरण-I | स्वर्णिम चतुर्भुज, उत्तर दक्षिण - पूर्व पश्चिम कॉरीडोर पर राट्रीय राजमार्गों को 4 लेन का बनाना, मुख्य पत्तनों को सड़कों से जोड़ना और कुछ अन्य परियोजनाएं | 340.00 (भाराराप्रा को सौंपे गये रा-ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए) | निवेश (उपकर ) - 7800 करोड़ रुपये | 0.00 | | | | |
| 2 | रारविप चरण-II | उत्तर दक्षिण - पूर्व पश्चिम कॉरीडोर पर राट्रीय राजमार्गों को 4 लेन का बनाना और कुछ अन्य परियोजनाएं | | | 3625.00 | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | रारावित चरण-III | बीओटी आधार पर राट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन का बनाना | | बाह्य सहायता - 400.00 करोड़ रुपये | 9742.00 | | | | |
| 4 | रारावित चरण-IV [ अभी अनुमोदित नहीं है] | पेव्ड शोल्डर के साथ राट्रीय राजमार्गों को 2 लेन का बनाना | | आइइबीआर ( 54 ईसी बांड जारी करना) - 7455.00 करोड़ रुपये | 768.00 | | | | |
| 5 | रारावित चरण-V | विद्यमान 4 लेन के 6500.00 कि.मी. राट्रीय राजमार्गों को डीबीएफओ आधार पर 6 लेन का बनाना | | | 6579.00 | | | | |
| 6 | रारावित चरण-VI | डीबीएफओ आधार पर 1000.00 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों का निर्माण | | | 458.00 | | | | |
| 7 | रारावित चरण-VII | रिंग रोड़, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर आदि | | | 84.00 | | | | |

*विभिन्न शीर्षों के अधीन दर्शाये गए प्रस्तावित परिव्यय का उपयोग राट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के अधीन परियोजनाओं पर व्यय और सर्विसिंग तथा उधारों को चुकाने के लिए किया जाना है।

**सार्वजनिक-निजी-भागीदारी के अधीन बीओटी (उपभोक्ता शुल्क/वार्षिकी) परियोजनाओं के संबंध में निजी क्षेत्र (रियायतग्राहियों) द्वारा किये जाने वाले खर्च की अनुमानित राशि

अनुलग्नक - **II**

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

## बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) आधारित परियोजनाओं का सार

**31 दिसम्बर, 2009 के अनुसार स्थिति**

| श्रेणी | दिये गए ठेके | | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपए) | ठेका लागत (करोड़ रुपए) | पूरा किया गया | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ठेकों की सं. | लम्बाई कि.मी. में | | | ठेकों की सं. | लम्बाई कि.मी. में |
| राराविप चरण I | **9** | **454.1** | **3598** | **718.99 (19.98 %)** | **9** | **453.7** |
| स्वर्णिम चतुर्भुज | 6 | 373.4 | 2679.35 | 739.79 (27.62%) | 6 | 373 |
| अन्य | 3 | 80.7 | 918.65 | -20.80 (-2.26%) | 3 | 80.7 |
| राराविप चरणII | **19** | **994.24** | **8109.77** | **631.82 (7.790%)** | **12** | **621.89** |
| उ.द.-पू.प. | 16 | 787.45 | 6849.77 | 683.916 (9.98 %) | 10 | 455.1 |
| अन्य | 3 | 206.79 | 1260 | -52.1 (-4.13%) | 2 | 166.79 |
| राराविप चरण III | **56** | **4612.29** | **37363.85** | **6270.07 (16.78%)** | **8** | **400** |
| राराविप चरण V | **10** | **1230.71** | **10603.06** | **-497.84 (-4.695%)** | **2** | **148.3** |
| राराविप चरण VII | **1** | **19** | **1655.00** | **499.3 (30.17)** | - | - |
| योग | **95** | **7310.343** | **61329.68** | **7622.34 (12.42%)** | **31** | **1623.89** |
| स.प.रा.वि. | **3** | **83.4** | | | **2** | **30** |

अनुलग्नक - **III**

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

## बीओटी वार्षिकी आधारित परियोजनाओं का सार

31 जनवरी, 2010 के अनुसार स्थिति

| श्रेणी | दिये गए ठेके | | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपए) | वार्षिकी (करोड़ रुपए) | पूरा किया गया | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ठेकों की सं. | लम्बाई कि.मी. में | | | ठेकों की सं. | लम्बाई कि.मी. में |
| रारविप चरण I | 8 | 476 | 2354 | 288 (12.23 %) | 8 | 476 |
| स्वर्णिम चतुर्भुज | 7 | 383 | 1979 | 246 (12.43%) | 7 | 383 |
| अन्य | 1 | 93 | 375 | 42 (11.2%) | 1 | 93 |
| रारविप चरण II उ.द-पू.प. | 16 | 864 | 6852 | 602 (8.79%) | 5 | 328 |
| रारविप चरण III | 4 | 213 | 1980 | 230 (11.63%) | - | - |
| योग | **28** | **1553** | **11186** | **1120 (10.01%)** | **13** | **804** |

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

समेकित वास्तविक एवं वित्तीय परिव्ययों और परिणामों/लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरणः 2008-09

| क्रम सं. | योजना/कार्यक्रम का नाम | उद्देश्य/परिणाम | लक्ष्य/वास्तविक | परिव्यय (अनुमानित व्यय)-2008-09 (करोड़ रुपये में) | | | | | लक्ष्य/वास्तविक | परिमाणात्मक सुपुर्दगी योग्य (कि.मी. में) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | तिमाही 1 | तिमाही 2 | तिमाही 3 | तिमाही 4 | योग | | तिमाही 1 | तिमाही 2 | तिमाही 3 | तिमाही 4 | योग |
| 1 | रारांविप चरण-1 (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास एवं संबंधित कार्यक्रम | लक्ष्य | 665.07 | 479.06 | 421.72 | 345.27 | 1911.12 | पूरा करने के लिए लक्ष्य | 96.17 | 19.84 | 64.38 | 39.86 | 220.25 |
| | | | वास्तविक | 334.30 | 272.58 | 204.10 | 446.74 | 1257.72 | पूरा करने के लिए वास्तविक | 64 | 36.48 | 8.56 | 22.61 | 131.65 |
| 2 | रारांविप चरण-II (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास एवं संबंधित कार्यक्रम | लक्ष्य | 3386.48 | 3329.30 | 3723.22 | 3856.65 | 14295.65 | पूरा करने के लिए लक्ष्य | 524.93 | 328.32 | 694.93 | 974.32 | 2522.5 |
| | | | | | | | | | पूरा करने के लिए वास्तविक | 547 | 297.15 | 300.67 | 389.18 | 1534 |
| | | | वास्तविक | 2741.89 | 2737.97 | 2612.94 | 3529.14 | 11621.94 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 84 | 256 | 460.59 | 800.59 |
| | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 30 | 30 |
| 3 | रारांविप चरण-III (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क ) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | लक्ष्य | 1149.04 | 1239.45 | 1635.13 | 2527.38 | 6551.00 | पूरा करने के लिए लक्ष्य | 77.25 | 128.85 | 243 | 210 | 659.1 |
| | | | | | | | | | पूरा करने के लिए वास्तविक | 87 | 53 | 62 | 174.12 | 376.12 |
| | | | वास्तविक | 777.50 | 780.67 | 1002.51 | 1400.91 | 3961.59 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 77.23 | 857.75 | 749.5 | 4361.98 | 6046.46 |
| | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 589.65 | 589.65 |
| 4 | रारांविप चरण-IV (पेव्ड शोल्डर के साथ 2 लेन में चौड़ा करना एवं सुदृढ़ीकरण) | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क ) और बीओटी (वार्षिकी) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | लक्ष्य | 32.50 | 32.50 | 32.50 | 32.50 | 130.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| | | | वास्तविक | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| 5 | रारांविप चरण-V (स्वर्णिम चतुर्भुज और अन्यों पर चुनिंदा खंडों को 6 लेन का बनाना) | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | लक्ष्य | 460.21 | 518.32 | 1871.05 | 2031.42 | 4881.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 448 | 1408 | 1898 | 3754 |
| | | | वास्तविक | 213.55 | 68.66 | 160.08 | 287.23 | 729.52 | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | रारांविप चरण-VI (एक्सप्रेस मार्गों का विकास) | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | लक्ष्य | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 20.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| | | | वास्तविक | - | - | - | | - | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| 7 | रारांविप चरण-VII (रिंग रोड़, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर्स, सर्विस रोड़ आदि) | बीओटी उपभोक्ता शुल्क/ बीओटा-वार्षिकी/ इपीसी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | लक्ष्य | 73.50 | 73.50 | 73.50 | 73.50 | 294.00 | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 0 | 40.42 | 0 | 40.42 |
| | | | वास्तविक | - | - | - | - | - | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 19 | 19 |
| 8 | ब्याज और ऋण/उधार को चुकाने और वार्षिकी के भुगतान के कारण देयताएं | | लक्ष्य | 144.00 | 144.00 | 144.00 | 1840.00 | 2272.00 | लक्ष्य | लागू नहीं | | | | |
| | | | वास्तविक | 133.61 | 41.27 | 268.52 | 1574.88 | 2018.28 | वास्तविक | | | | | |

**अनुलग्नक - V**

31 जनवरी 2010 की स्थिति के अनसार क्रिन्यावनाधीन स्वर्णिम चतुर्भुज ठेकों को दर्शाने वाला विवरण

| क्रम सं. | खण्ड | रारा सं. | लम्बाई (कि.मी.) | प्रारंभ करने की तारीख | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोति | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपए) | ठेका लागत (करोड़ रुपए) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | फतेहपुर - खागा (टीएनएचपी/II-सी) | 2 | 77 | मार्च-2001 | अक्तूबर-2004 | मई-2010 | 100.00 | 95.40 | वि.बैंक | 372.4 | 295.53 | 376.49 | 19.55 | 396.04 | सेन्ट्रोडोर्सट्राय रशिया |
| 2 | तुमकुर बाइपास (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया - फरवरी 09) | 4 | 13 | जून-2009 | सितम्बर-2010 | सितम्बर-2010 | 59.58 | 14.50 | भाराराप्रा | 83 | 0 | 0.49 | 3.35 | 3.84 | मै. एन के सी प्रोजेक्ट्स (प्रा.) लि. |
| 3 | चित्रदुर्ग बाइपास (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया-दिसम्बर 06) | 4 | 18 | अप्रैल-2007 | सितम्बर-2008 | मई-2010 | 100.00 | 53.15 | भाराराप्रा | 104 | 103.93 | 128.85 | 14.53 | 143.38 | सुप्रीम-एमबीएल (सं.उ.) |
| 4 | हरिहर चित्रदुर्ग (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया-सितम्बर 08) | 4 | 77 | अक्तूबर-2008 | जून-2010 | जून-2010 | 72.66 | 13.75 | भाराराप्रा | 207.56 | 207.56 | 23.67 | 23.67 | 47.34 | मै. गेमन इंडिया लि. |
| 5 | हवेरी-हरिहर (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया-सितम्बर 08) | 4 | 56 | नवम्बर-2008 | जुलाई-2010 | जुलाई-2010 | 55.49 | 15.69 | भाराराप्रा | 196.65 | 196.65 | 21.52 | 23.46 | 44.98 | मै. गेमन इंडिया लि. |
| 6 | गंजम-इच्छापुरम ( ओआर-VIII ) (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया-मार्च 06) | 5 | 50.8 | जुलाई-2006 | नवम्बर-2008 | जून-2010 | 100.00 | 48.93 | भाराराप्रा | 263.27 | 242.76 | 171.89 | 17.65 | 189.54 | केएमसी-आरके -एसडी (सं.उ.) |
| 7 | सुनाखला-गंजम (ओआर-VII) (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया-अक्तूबर 09) | 5 | 55.713 | अक्तूबर-2009 | अक्तूबर-2011 | अक्तूबर-2011 | 4.13 | 0.71 | भाराराप्रा | 241.53 | 231.28 | | 0 | | केएनआर कंसट्रक्शन प्रा. लि. |
| 8 | भुनेश्वर-खुर्दा (ओआर-I) (समाप्त किया जा रहा है) | 5 | 26.3 | 'जनवरी-2001 | 'जनवरी-2004 | मार्च-2010 | 100.00 | 98.79 | भाराराप्रा | 140.85 | 118.9 | 146.31 | 1.86 | 148.17 | गेमन इंडिया लि.-अटलांटा |
| 9 | बालासोर-भद्रक (ओआर-III) (शेा कार्य का ठेका फिर से दिया गया-नवम्बर 08) | 5 | 62.64 | 'दिसम्बर-2008 | 'दिसम्बर-2010 | 'दिसम्बर-2010 | 70.35 | 18.29 | भाराराप्रा | 228.7 | 241.3 | | 0.41 | | एल्सामेक्स-टीडब्लूएस-शंकर नारायण शेट्टी (सं.उ.) |
| 10 | गोरहर-बरवा अड्डा (टीएनएचपी/V-सी) | 2 | 78.75 | सितम्बर-2001 | मार्च-2005 | मार्च-2010 | 100.00 | 96.04 | वि.बैंक | 399.745 | 299.711 | 368.09 | 33.73 | 401.82 | प्रोग्रेसिव कंसट्रक्शन लि.-सनवे वरहद (सं.उ.) |
| 11 | आगरा-शिकोहाबाद (जीटीआरआईपी/I-ए) | 2 | 50.83 | मार्च-2002 | मार्च-2005 | मार्च-2010 | 100.00 | 99.00 | वि.बैंक | 367.49 | 328.49 | 412.54 | 5.6 | 418.14 | ओरियन्टल स्ट्रकचरल इंजीनियर्स प्रा. लि.-गेमन इंडिया लि. '(सं.उ.) |
| 12 | पुल खंड (डब्ल्यूवी-III) धनकुनी-खड़गपुर | 6 | 1.732 | समाप्त कर दिया गया | | | | | भाराराप्रा | 81 | 67 | 80.2 | 0 | 80.2 | भागीरथ इंजिनीयरिंग लि. |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | वाराणसी-मोहनिया (जीटीआरआईपी/IV-ए) | 2 | 76 | मार्च-2002 | मार्च-2005 | मार्च-2010 | 100.00 | 96.40 | वि.बैंक | 467.93 | 396.47 | 434.58 | 13.66 | 448.24 | प्रोग्रेसिव कंसट्रक्शन लि.-सनवे वरहद (सं.उ.) |

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण** वर्ष 2008-.09 और 2009-10 के दौरान स्वर्णिम चर्तुभुज के पूर्ण हुए /पूर्णत: पूरे हुए खंडों का विवरण

**अनुलग्नक-VI**

| क्रम सं. | खण्ड | से तक कि.मी. | रारा सं. | लम्बाई | द्वारा वित्तपोषित | प्रारंभ करने की तारीख | कब पूरा हुआ | राज्य का नाम |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | कानपुर-फतेहपुर (जीटीआरआईपी /II-बी) | 470 - 483 (0) कि.मी. 0 - 38 कि.मी. | 2 | 51.5 | वि.बैंक | मार्च-2002 | मई-2008 | उत्तर प्रदेश |
| 2 | चित्रदुर्ग - सिरा | 189 कि.मी.- 122.3 कि.मी. | 4 | 66.7 | ए.वि.बैंक | मार्च-02 | मई-2008 | कर्नाटक |
| 3 | इटावा-राजपुर (जीटीआरआईपी/I-सी) | 321.1 कि.मी.- 393 कि.मी. | 2 | 72.825 | वि.बैंक | मार्च-2002 | मई-2008 | उत्तर प्रदेश |
| 4 | इटावा बाइपास | 307.5 कि.मी.- 321.1 कि.मी. | 2 | 13.6 | भाराराप्रा | फरवरी-2006 | मई-2008 | उत्तर प्रदेश |
| 5 | शिकोहाबाद-इटावा (जीटीआरआईपी/I-बी) | 250.5 कि.मी.- 307.5 कि.मी. | 2 | 59.02 | वि.बैंक | सितम्बर-2005 | सितम्बर-2008 | उत्तर प्रदेश |
| 6 | पुल खंड (ओआर-V) | 199-141 कि.मी.- 61 कि.मी. | 5 | 11.587 | भाराराप्रा | अगस्त-2001 | अप्रैल-2008 | उड़ीसा |
| 7 | हंडिया-वाराणसी (टीएनएचपी/III-सी) | 245 कि.मी.- 317 कि.मी. | 2 | 72 | वि.बैंक | मार्च-2001 | अप्रैल-2008 | उत्तर प्रदेश |
| 8 | इलाहाबाद बाइपास ठेका-III | 198 कि.मी.- 242.708 कि.मी. | 2 | 44.708 | वि.बैंक | नवम्बर-2004 | दिसम्बर-2009 | उत्तर प्रदेश |
| 9 | इलाहाबाद बाइपास ठेका-II | 158 कि.मी.- 198 कि.मी. | 2 | 38.987 | वि.बैंक | जून-2004 | दिसम्बर-2009 | उत्तर प्रदेश |
| 10 | इलाहाबाद बाइपास ठेका 1(पुल) | 158 कि.मी.- 159.02 कि.मी. | 2 | 1.02 | वि.बैंक | सितम्बर-2003 | अक्तूबर-2008 | उत्तर प्रदेश |
| 11 | सासाराम-डेहरी ऑन-सोन (जीटीआरआईपी/iv- सी) | 110 कि.मी.- 140 कि.मी. | 2 | 30 | वि.बैंक | मार्च-2002 | जुलाई-2008 | बिहार |

अनुलग्नक – VII

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण
## बाह्य सहायता-प्राप्त (ईएपी) परियोजनाओं का सार

**31 जनवरी, 2010 के अनुसार स्थिति**

| श्रेणी | दिये गए ठेके | | ठेका लागत (करोड़ रुपए) | पूरा किया गया | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ठेकों की सं. | लम्बाई कि.मी. में | | ठेकों की सं. | लम्बाई कि.मी. में |
| विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित परियोजनाएं | | | | | |
| राराविप चरण I | 18 | 983 | 5538 | 14 | 699 |
| स्वर्णिम चतुर्भुज | 18 | 983 | 5538 | 14 | 699 |
| अन्य | - | - | - | - | - |
| राराविप चरण II पूर्व पश्चिम कॉरीडोर | 12 | 482 | 3208 | - | - |
| उप-योग (क) | 30 | 1465 | 8746 | 14 | 699 |
| एशियाई विकास बैंक द्वारा वित्तपोषित परियोजनाएं | | | | | |
| राराविप चरण I | 13 | 766 | 2374 | 10 | 615 |
| स्वर्णिम चतुर्भुज | 12 | 718 | 2315 | 9 | 567 |
| अन्य | 1 | 48 | 59 | 1 | 48 |
| राराविप चरण II (उत्तर दक्षिण पूर्व पश्चिम कॉरीडोर) | 31 | 1636 | 7565 | 14 | 848 |
| उप-योग (ख) | 44 | 2402 | 9939 | 24 | 1463 |
| जेबीआईसी द्वारा वित्तपोषित परियोजनाएं | | | | | |
| राराविप चरण I | 7 | 150 | 634 | 7 | 150 |
| स्वर्णिम चतुर्भुज | 5 | 111 | 333 | 5 | 111 |
| अन्य | 2 | 39 | 301 | 2 | 39 |
| उप-योग (ग) | 7 | 150 | 634 | 7 | 150 |
| सकल-योग (क+ख+ग) | 81 | 4017 | 19319 | 45 | 2312 |

अनुलग्नक - **VIII**

**भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण**

**वार्षिक योजना 2009-10 के दौरान तिमाही वास्तविक एवं वित्तीय लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण** (परिणाम बजट **2009-10** : जनवरी **-2010** की स्थिति अनुसार)

| क्रम.सं. | योजना/कार्यक्रम का नाम | लक्ष्य/वास्तविक | वित्तीय लक्ष्य (करोड़ रुपये में) | | | | | प्रक्षेपित परिणाम | लक्ष्य/वास्तविक | वास्तविक लक्ष्य (कि.मी.में) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | तिमाही 1 | तिमाही 2 | तिमाही 3 | तिमाही 4 | योग | | | तिमाही 1 | तिमाही 2 | तिमाही 3 | तिमाही 4 | योग |
| 1 | रारविप चरण-1 (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | लक्ष्य | 484.36 | 435.20 | 310.97 | 322.80 | 1553.33 | राट्रीय राजमार्गों का विकास एवं संबंधित कार्यक्रम | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने के लिए लक्ष्य* | 49.37 | 3.62 | 53 | 94.83 | 200.82 |
| | | वास्तविक | 193.97 | 346.47 | 234.13 | 88.96 | 863.53 | | पूरा करने के लिए वास्तविक | 36.44 | 8.91 | 29.28 | 21 | 95.63 |
| 2 | रारविप चरण - II (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | लक्ष्य | 2775.60 | 2295.30 | 2492.14 | 2804.73 | 10367.77 | राट्रीय राजमार्गों का विकास एवं संबंधित कार्यक्रम | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने के लिए लक्ष्य* | 596.93 | 299.05 | 413.06 | 476.51 | 1785.55 |
| | | | | | | | | | पूरा करने के लिए वास्तविक | 363.48 | 490.34 | 381.3 | 131.45 | 1366.57 |
| | | वास्तविक | 2124.46 | 1843.56 | 2233.10 | 443.27 | 6644.39 | | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 60 | 0 | 235 | 27 | 322 |
| | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 59 | 95 | 0 | 55 | 209 |
| 3 | रारविप चरण - III (सुदृढ़ीकरण सहित 4/6 लेन में चौड़ा करना) | लक्ष्य | 1654.75 | 2124.36 | 2622.00 | 2869.87 | 9270.98 | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) आधार पर राट्रीय राजमार्गों का विकास | 4 लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने के लिए लक्ष्य | 255.26 | 152.1 | 284.96 | 409.44 | 1101.76 |
| | | | | | | | | | पूरा करने के लिए वास्तविक | 103.5 | 91.81 | 208 | 102.21 | 505.52 |
| | | वास्तविक | 1046.17 | 1311.48 | 784.11 | 452.90 | 3594.66 | | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 1030 | 2941 | 1510 | 910 | 6391 |
| | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 264 | 519 | 914 | 507 | 2204 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | राराविप चरण - **IV** (पेव्ड शोल्डर के साथ 2 लेन में चौड़ा करना और सुदृढ़ीकरण ) | लक्ष्य | 32.50 | 32.50 | 32.50 | 32.50 | 130.00 | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) और बीओटी (वार्षिकी) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | वास्तविक | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | राराविप चरण - **V** (स्वर्णिम चतुर्भुज एवं अन्यों पर चुनिंदा खंडों को 6 लेन का बनाना **)** | लक्ष्य | 1068.91 | 1629.36 | 2098.25 | 2214.03 | 7010.55 | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | **4** लेन और उससे अधिक लेन में चौड़ा करने के लिए लक्ष्य* | 30.5 | 7.72 | 15 | 23 | 76.22 |
| | | | | | | | | | पूरा करने के लिए वास्तविक | 23.6 | 17.61 | 0 | 0 | 41.21 |
| | | वास्तविक | 254.96 | 176.84 | 13.86 | 60.26 | 505.92 | | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 439.95 | 795 | 1121 | 702 | 3057.95 |
| | | | | | | | | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 196 | 196 |
| 6 | राराविप चरण - **VI (**एक्सप्रेस मार्गों का विकास) | लक्ष्य | 75.75 | 105.75 | 135.75 | 85.75 | 403.00 | बीओटी (उपभोक्ता शुल्क) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | वास्तविक | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | राराविप चरण-**VII (**रिंग रोड, बाइपास, ग्रेड सेपरेटर, सर्विस रोड आदि**)** | लक्ष्य | 152.00 | 207.00 | 443.00 | 397.00 | 1199.00 | बीओटी-उपभोक्ता शुल्क/ बीओटी- वार्षिकी/इपीसी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास | ठेका देने के लिए लक्ष्य | 0 | 0 | 0 | 30 | 30 |
| | | वास्तविक | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | | ठेका देने के लिए वास्तविक | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | ब्याज और ऋण/उधार को चुकाने और वार्षिकी के भुगतान से संबंधित देयताएं | लक्ष्य | 144.00 | 1667.00 | 144.00 | 144.00 | 2099.00 | | लक्ष्य | लागू नहीं | | | | |
| | | वास्तविक | 144.89 | 1525.47 | 156.27 | 0.00 | 1826.63 | | वास्तविक | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | **3632.02** | **2672.78** | **12965.3** |
| | | | | | | | | | | | | **1366.27** | **333.26** | **3028.78** |

31.1.2010 के अनुसार क्रियान्वयनाधीन उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम ठेकों को दर्शाने वाला विवरण

अनुबंध - IX

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोति | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| पूर्व-पश्चिम कॉरीडोर | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | ब्रह्मपुत्र पुल (एएस-28) | 31 | 5 | 'अक्तू-2006 | 'अप्रै-2010 | दिस-2010 | 71.43 | 23.40 | भाराराप्रा | 217.61 | 238.34 | 48.51 | 15.36 | 63.87 | गैमन इंडिया लि. |
| 2 | हरंगाजो से मईबंग (एएस-22) | 54 | 24 | जन-2007 | जुल-2009 | दिस-2010 | 100.00 | 0.10 | भाराराप्रा | 196 | 241.53 | 23.32 | 0 | 23.32 | कंटिनेन्टल इंजी. कॉरपोरेशन |
| 3 | डबोका से नगांव (एएस-17) | 36 | 30.5 | दिस-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 87.37 | 64.42 | भाराराप्रा | 225 | 202.18 | 86.47 | 0 | 86.47 | मयतास इंफ्रास्ट्रक्चर लि. |
| 4 | धर्मतुल से सोनापुर (एएस-19) | 37 | 25 | दिस-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 90.16 | 44.80 | भाराराप्रा | 200 | 173.15 | 78.52 | 0 | 78.52 | मयतास इंफ्रास्ट्रक्चर लि. |
| 5 | धर्मतुल से सोनापुर (एएस-20) | 37 | 22 | नव-2005 | मई-2008 | दिस-2010 | 77.35 | 22.00 | भाराराप्रा | 160 | 137.75 | 45.8 | 8.25 | 54.05 | केएमसी कंस्ट्रक्सन लि. |
| 6 | सोनापुर से गुवाहाटी (एएस-3) | 37 | 19 | सित-2005 | जून-2009 | दिस-2010 | 84.27 | 26.18 | भाराराप्रा | 245 | 166.71 | 163.09 | 63.91 | 227 | महेश्वरी ब्रदर्स लि.- टेलीकम्यूनीकेशन कंसल्टेंट इंडिया लि. |
| 7 | नगांव बाइपास (एएस-18) | 37 | 23 | दिस-2005 | जून-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 83.28 | भाराराप्रा | 230 | 238.72 | 137.07 | 0 | 137.07 | पटेल-केएनआर (सं.उ.) |
| 8 | नगांव से धर्मतुल (एएस-2) | 37 | 25 | दिस-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 43.00 | भाराराप्रा | 264.72 | 273.8 | 75.54 | 0 | 75.54 | मधुकॉन प्रोजेक्टस लि. |
| 9 | अयोध्या-लखनऊ (एलएमएनएचपी-2) | 28 | 47 | अक्तू-2005 | अक्तू-2008 | जून-2010 | 100.00 | 94.56 | वि.बैंक | 217 | 212.33 | 245.89 | 41.71 | 287.6 | हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्सन कंपनी लि. |
| 10 | अयोध्या-लखनऊ (एलएमएनएचपी-1) | 28 | 36 | अक्तू-2005 | अक्तू-2008 | जून-2010 | 100.00 | 83.65 | वि.बैंक | 193 | 198.06 | 214.27 | 48.32 | 262.59 | हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्सन कंपनी लि. |
| 11 | मईबंग से लम्डिंग (एएस-24) | 54 | 15 | मई-2006 | नव-2008 | दिस-2010 | 30.50 | 1.28 | भाराराप्रा | 155.04 | 171.62 | 26.42 | 1.54 | 27.96 | गैमन इंडिया लि. |
| 12 | असम/प.बं. सीमा से गैरकट्टा (वि.बैंक-1) | 31सी | 32 | जून-2006 | नव-2008 | जून-2010 | 100.00 | 48.13 | भाराराप्रा | 221.82 | 228.43 | 96.75 | 59.04 | 155.79 | इटालियन थाई देव. प्रोजेक्टस कं. लि. |
| 13 | मईबंग से लम्डिंग (एएस-25) | 54 | 28 | अक्तू-2006 | अप्रै-2009 | दिस-2010 | 100.00 | 1.79 | भाराराप्रा | 199.81 | 226.17 | 26.28 | 1.38 | 27.66 | वलेचा-टीबीएल |
| 14 | बिजनी से असम/प.बं. सीमा (एएस-10) | 31सी | 33 | नव-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 70.96 | 23.53 | भाराराप्रा | 237.8 | 248.69 | 56.95 | 29.84 | 86.79 | जीपीएल-ईसीआई (सं.उ.) |
| 15 | बिजनी से असम/प.बं. सीमा (एएस-11) | 31सी | 30 | नव-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 79.91 | 26.33 | भाराराप्रा | 195 | 199.41 | 52.5 | 33.35 | 85.85 | जीपीएल-ईसीआई (सं.उ.) |

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोतित | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16 | बिजनी से असम/प.बं. सीमा (एएस-12) | 31सी | 30 | नव-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 89.36 | 24.46 | भाराराप्रा | 230 | 218.37 | 76.67 | 14.93 | 91.6 | प्रोग्रेसिव कंस्ट्रक्सन लि. |
| 17 | गोरखपुर-अयोध्या (एलएमएनएचपी-6) | 28 | 43.7 | अक्तू-2005 | अक्तू-2008 | जून-2010 | 91.00 | 84.00 | वि.बैंक | 239 | 262.6 | 221.47 | 104.54 | 326.01 | बी. सीनईया एण्ड कं. (प्रोजेक्टस) लि. |
| 18 | सिलिगुड़ी से इस्लामपुर (वि.बैंक-7) | 31 | 26 | जन-2006 | जुला-2008 | जून-2010 | 100.00 | 49.49 | भाराराप्रा | 225 | 211.07 | 116.64 | 27.46 | 144.1 | इरकॉन इंटरनेशनल लि. |
| 19 | गुवाहाटी से नलबाड़ी (एएस-4) | 31 | 28 | दिस-2005 | अप्रै-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 24.00 | भाराराप्रा | 175.96 | 173.62 | 39.49 | 14.03 | 53.52 | पुंज लॉयड लि. |
| 20 | गोरखपुर-अयोध्या (एलएमएनएचपी-5) | 28 | 44 | अक्तू-2005 | अक्तू-2008 | दिस-2010 | 69.00 | 49.00 | वि.बैंक | 227 | 266.06 | 143.73 | 61.99 | 205.72 | नागार्जुन कंस्ट्रक्सन कं. लि. |
| 21 | अयोध्या-लखनऊ (एलएमएनएचपी-3) | 28 | 41.925 | नव-2005 | नव-2008 | जून-2010 | 100.00 | 86.35 | वि.बैंक | 212 | 249.95 | 245.59 | 46.53 | 292.12 | हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्सन कंपनी लि. |
| 22 | सिल्चर-उदरबंद (एएस-1) | 54 | 32 | सित-2004 | सित-2007 | जून-2010 | 89.10 | 48.10 | भाराराप्रा | 154.57 | 115.86 | 103.53 | 18.53 | 122.06 | पुंज लॉयड लि. |
| 23 | हरंगाजो से मइबंग (एएस-21) | 54 | 26 | जन-2007 | जुला-2009 | दिस-2010 | 100.00 | 2.19 | भाराराप्रा | 212 | 253.08 | 32.39 | 1.72 | 34.11 | कंटिनेन्टल इंजी. कॉरपोरेशन |
| 24 | गोरखपुर बाइपास | 28 | 32.6 | अप्रै-2007 | अक्तू-2009 | दिस-2010 | 100.00 | 40.50 | वार्षिकी | 600.24 | 48.6 | 315.44 | 88.88 | 404.32 | गैमन इंडिया लि.-जीआईपीएल-एटीएसएल कंसोर्टियम |
| 25 | दरभंगा से मुजफ्फरपुर (बीआर-9) | 57 | 37.75 | जन-2006 | जून-2008 | जून-2010 | 100.00 | 81.52 | भाराराप्रा | 291.8 | 323 | 226.05 | 133.6 | 359.65 | बी. सीनईया एण्ड कं. (प्रोजेक्टस) लि.-सी एण्ड सी (सं.उ.) |
| 26 | गंगा पुल से रामा देवी क्रासिंग (यूपी-6) | 25 | 5.6 | दिस-2005 | सित-2008 | जून-2011 | 100.00 | 23.07 | भाराराप्रा | 201.66 | 159.06 | 38.29 | 8.37 | 46.66 | गैमन इंडिया लि. |
| 27 | पूर्णिया-गयाकोटा (ईडब्ल्यू-12/बीआर) | 31 | 28 | सित-2001 | सित-2004 | जून-2010 | 100.00 | 92.05 | भाराराप्रा | 205.73 | 176.11 | 240.89 | 0 | 240.89 | लंको कंस्ट्रक्सन लि.-रानी (सं.उ.) |
| 28 | लखनऊ बाइपास (ईडब्ल्यू-15/यूपी) | 56ए और बी | 22.85 | मार्च-2009 | ‘अग-2010 | सित-2010 | 19.10 | 17.74 | भाराराप्रा | 111.78 | 111.78 | 0.59 | 0 | 0.59 | एनकेजी इंफ्रास्ट्रक्चर लि. |
| 29 | फोरबेसगंज-सिमराही (बीआर-3) | 57 | 34.87 | अप्रै-2006 | सित-2008 | मार्च-2011 | 75.00 | 38.00 | भाराराप्रा | 332.94 | 356.51 | 124.4 | 10 | 134.4 | गैमन इंडिया लि. |
| 30 | कोटवा से देवापुर (एलएमएनएचपी-10) | 28 | 38 | नव-2005 | नव-2008 | मार्च-2011 | 100.00 | 35.01 | वि.बैंक | 240 | 263.97 | 91.1 | 62.08 | 153.18 | प्रोग्रेसिव कंस्ट्रक्सन लि.-एमवीआर (सं.उ.) |
| 31 | देवापुर से उ.प्र./बिहार सीमा (एलएमएनएचपी-9) | 28 | 41.085 | ठेका समाप्त कर दिया गया | | | | | वि.बैंक | 300 | 357.14 | 133.5 | 0 | 133.5 | प्रोग्रेसिव कंस्ट्रक्सन लि. |
| 32 | सिमराही से रिंग बंद (लुप्त संपर्क) (बीआर-4) | 57 | 15.15 | अप्रै-2006 | अप्रै-2008 | मार्च-2010 | 87.00 | 78.00 | भाराराप्रा | 100.5 | 115.56 | 128.29 | 32.68 | 160.97 | सिम्पलेक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लि. |
| 33 | गाइड बंद और प्रवाह बंद सहित कोसी पुल (बीआर-5) | 57 | 10.63 | अप्रै-2007 | अप्रै-2010 | जून-2011 | 89.31 | 58.68 | वार्षिकी | 418.04 | 31.9 | 179.82 | 43.18 | 223 | गैमन इंडिया लि.-जीआईपीएल कंसोर्टियम |

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोषित | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त वर्ा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 34 | रिंग बंद से झंझारपुर (बीआर-6) | 57 | 38.55 | जन-2006 | जून-2008 | जून-2010 | 100.00 | 71.36 | भाराराप्रा | 340 | 383.42 | 250.12 | 141.72 | 391.84 | बीएससीपीएल-सीएण्डसी (सं.उ.) |
| 35 | लम्डिंग से डबोका (एएस-15) | 54 | 18.5 | फर-2008 | अग-2010 | सित-2010 | 38.14 | 17.64 | भाराराप्रा | 130 | 143.97 | 23.87 | 21.69 | 45.56 | पटेल-केएनआर (सं.उ.) |
| 36 | दरभंगा से मुजफ्फरपुर (बीआर-8) | 57 | 32.05 | जन-2006 | जून-2008 | जून-2010 | 100.00 | 81.26 | भाराराप्रा | 305 | 335.29 | 206.24 | 135.76 | 342 | बी. सीनईया एण्ड कं. (प्रोजेक्टस) लि.-सी एण्ड सी (सं.उ.) |
| 37 | गोरखपुर-अयोध्या (एलएमएनएचपी-4) | 28 | 29 | नव-2005 | नव-2008 | जून-2010 | 93.00 | 76.00 | वि.बैंक | 205 | 255.21 | 191.73 | 46.88 | 238.61 | हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्सन कंपनी लि. |
| 38 | मुजफ्फरपुर से मेहसी (एलएमएनएचपी-12) | 28 | 40 | सित-2005 | सित-2008 | मार्च-2011 | 100.00 | 45.27 | वि.बैंक | 275 | 311.13 | 130.88 | 76.31 | 207.19 | प्रोग्रेसिव कंस्ट्रक्सन लि.-एमवीआर (सं.उ.) |
| 39 | मेहसी से कोटवा (एलएमएनएचपी-11) | 28 | 40 | सित-2005 | सित-2008 | मार्च-2011 | 100.00 | 38.67 | वि.बैंक | 239 | 318.77 | 109.53 | 73.08 | 182.61 | मधुकॉन प्रोजेक्टस लि. |
| 40 | नलबाड़ी से बिजनी (एएस-6) | 31 | 25 | नव-2005 | जून-2009 | दिस-2010 | 100.00 | 42.70 | भाराराप्रा | 225 | 182.48 | 71.62 | 41.51 | 113.13 | दिनेश चंद्रा आर. अग्रवाल-इंफ्राकॉन प्रा.लि.-बनवारी लाल अग्रवाल प्रा.लि. |
| 41 | नलबाड़ी से बिजनी (एएस-7) | 31 | 27.3 | अक्तू-2005 | अप्रै-2008 | दिस-2010 | 45.92 | 28.65 | भाराराप्रा | 208 | 207.17 | 37.58 | 68.58 | 106.16 | केएमसी कंस्ट्रक्सन लि. |
| 42 | नलबाड़ी से बिजनी (एएस-8) | 31 | 30 | दिस-2005 | जून-2008 | जुला-2010 | 100.00 | 67.80 | भाराराप्रा | 200 | 187.07 | 99.42 | 49.4 | 148.82 | पुंज लॉयड लि. |
| 43 | नलबाड़ी से बिजनी (एएस-9) | 31 | 21.5 | दिस-2005 | जून-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 58.82 | भाराराप्रा | 142 | 131.22 | 79.16 | 34.35 | 113.51 | पुंज लॉयड लि. |
| 44 | हरंगाजो से मइबंग (एएस-23) | 54 | 16 | अग-2006 | फर-2009 | दिस-2010 | 100.00 | 28.75 | भाराराप्रा | 280 | 317.11 | 89.46 | 24.72 | 114.18 | एचसीसी लि. |
| 45 | मइबंग से लम्बडिंग (एएस-27) | 54 | 21 | अक्तू-2006 | अप्रै-2009 | दिस-2010 | 64.72 | 9.99 | भाराराप्रा | 200 | 198.68 | 28.55 | 26.85 | 55.4 | गायत्री-ईसीआई (सं.उ.) |
| 46 | लंका से डबोका (एएस-16) | 54 | 24 | दिस-2005 | जून-2008 | अग-2010 | 85.98 | 75.20 | भाराराप्रा | 225 | 198.65 | 99.85 | 0 | 99.85 | पुंज लॉयड लि. |
| 47 | मइबंग से लम्बडिंग (एएस-26) | 54 | 23 | मई-2006 | नव-2008 | दिस-2010 | 44.20 | 6.58 | भाराराप्रा | 167.64 | 179.25 | 38.35 | 1.14 | 39.49 | गैमन इंडिया लि. |
| 48 | झंझारपुर से दरभंगा (बी आर-17) | 57 | 37.59 | अप्रै-2006 | सित-2008 | दिस-2011 | 100.00 | 35.50 | भाराराप्रा | 340 | 388.23 | 127.5 | 97.04 | 224.54 | मधुकॉन प्रोजेक्टस लि. |
| 49 | गगोधर से गरामोर (पैकेज-IV) | 15, 8ए | 90.3 | फर-2005 | नव-2007 | जून-2010 | 100.00 | 92.60 | एडीबी | 479.54 | 339.02 | 380.53 | 26.13 | 406.66 | डएलिम इंडस्ट्रियल कॉर. लि.-नागार्जुन कंस्ट्रक्सन कं. लि. (सं.उ.) |
| 50 | कोटा बाइपास (आरजे-4) | 76 | 25 | मई-2006 | नव-2008 | जून-2010 | 96.00 | 67.04 | भाराराप्रा | 250.39 | 205.51 | 102.68 | 86.45 | 189.13 | आईटीडी-सेमइंडिया (सं.उ.) |

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोति | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51 | कासिया से गोरखपुर (एलएमएनएचपी-7) | 28 | 40 | दिस-2005 | दिस-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 60.20 | वि.बैंक | 242 | 253.12 | 206.52 | 79.74 | 286.26 | एनसीसी-वीईई (सं.उ.) |
| 52 | बारा से ओरई | 2, 25 | 62.8 | अक्तू-2006 | अप्रै-2009 | मार्च-2010 | 100.00 | 85.00 | वार्षिकी | 465 | 44.82 | 23.63 | 7.03 | 30.66 | एनसीसी-केएमसी कंसोर्टियम |
| 53 | उ.प्र./बिहार सीमा से कासिया (एलएमएनएचपी-8) | 28 | 41.115 | दिस-2005 | दिस-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 63.50 | वि.बैंक | 227 | 259.77 | 210.67 | 44.03 | 254.7 | सिम्पलेक्स |
| 54 | झांसी बाइपास (यूपी-3) | 25 | 15 | नव-2005 | मई-2008 | जून-2010 | 100.00 | 86.27 | एडीबी | 158.06 | 115.24 | 105.89 | 38.54 | 144.43 | ओरिएंटल स्ट्रक्चरल इंजीनियर्स प्रा. लि. |
| 55 | ओरई से झांसी (यूपी-5) | 25 | 50 | सित-2005 | मार्च-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 52.44 | एडीबी | 340.68 | 302.97 | 133.21 | 80.12 | 213.33 | इरकॉन इंटरनेशनल लि. |
| 56 | पूर्णिया-फोरबेसगंज (बीआर-2) | 57 | 36.7 | नव-2005 | अप्रै-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 92.00 | भाराराप्रा | 310 | 318.05 | 263.65 | 108 | 371.65 | प्रोग्रेसिव कंस्ट्रक्सन लि. |
| 57 | पूर्णिया-फोरबेसगंज (बीआर-1) | 57 | 42.5 | नव-2005 | अप्रै-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 94.00 | भाराराप्रा | 276 | 281.87 | 256.75 | 86.76 | 343.51 | प्रोग्रेसिव कंस्ट्रक्सन लि. |
| 58 | ओरई से झांसी (यूपी-4) | 25 | 66 | अक्तू-2005 | अप्रै-2008 | जून-2010 | 100.00 | 77.14 | एडीबी | 451.97 | 414.88 | 280.27 | 128.69 | 408.96 | सनवे कंस्ट्रक्सन लि. |
| 59 | लखनऊ से कानपुर (ईडब्ल्यू/3ए) | 25 | 16 | दिस-2003 | मई-2005 | मार्च-2010 | 100.00 | 79.21 | भाराराप्रा | 51.28 | 44.95 | 38.84 | 0.93 | 39.77 | विलायती राम मित्तल |
| 60 | गुवाहाटी से नलबाड़ी (एएस-5) | 31 | 28 | अक्तू-2005 | अप्रै-2008 | दिस-2010 | 84.91 | 39.70 | भाराराप्रा | 198.16 | 192.87 | 60.89 | 21.98 | 82.87 | पुंज लॉयड लि. |
| 61 | चंबल पुल (आरजे-5) | 76 | 1.4 | नव-2006 | फर-2010 | दिस-2010 | 78.06 | 59.26 | भाराराप्रा | 281.31 | 213.59 | 119.57 | 56.75 | 176.32 | हुंड्ई इंजी. कंस. कं.लि.-मैसर्स गैमन इंडिया लि. |
| उत्तर-दक्षिण कॉरीडोर | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62 | थुम्पिपाड़ी से सेलम (एनएस-26/टीएन) | 7 | 19.2 | सित-2001 | अग-2003 | जून-2010 | 100.00 | 96.00 | भाराराप्रा | 82.49 | 70.61 | 109.55 | 0 | 109.55 | भागीरथ इंजी. लि. |
| 63 | राजमार्ग चौराहा से लखनादौन (एडीबी-II/सी-9) | 26 | 54.7 | अप्रै-2006 | अक्तू-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 43.53 | एडीबी | 229.91 | 203.504 | 29.18 | 0 | 29.18 | सांगयोंग इंजीनियरिंग कंस. कं. |
| 64 | वाडनेर-देवधारी (एनएस-60/एमएच) | 7 | 29 | ठेका समाप्त कर दिया गया | | | | | भाराराप्रा | 145 | 105.27 | 29.04 | 0 | 29.04 | एचएससीएल-एसआईपीएल (सं.उ.) |
| 65 | देवधारी-केलापुर (एनएस-61/एमएच) | 7 | 30 | अक्तू-2005 | अप्रै-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 74.07 | भाराराप्रा | 144 | 115.23 | 85.41 | 9.71 | 95.12 | आइडियल रोड बिल्डर्स प्रा. लि. |
| 66 | केलापुर-पिंपलखट्टी (एनएस-62) | 7 | 22 | मई-2006 | नव-2008 | जून-2011 | 100.00 | 21.50 | भाराराप्रा | 117.4 | 92.59 | 29.31 | 0.52 | 29.83 | देवी इंटरप्राइजेज लि. |
| 67 | वडक्कनचेरी-थ्रिसूर खण्ड को छह लेन का बनाना | 47 | 30 | # | # | # | # | # | बीओटी | 617 | 243.99 | 0 | 0 | 0 | मैसर्स केएमसी-सीआर18जी कंसोर्टियम |

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोति | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 68 | ललितपुर-सागर (एडीबी-11/सी-3) | 26 | 38 | मई-2006 | नव-2008 | सित-2010 | 100.00 | 40.50 | एडीबी | 198 | 140.387 | 66.84 | 33.93 | 100.77 | नागार्जुन कंस्ट्रक्सन कं. लि. |
| 69 | हैदराबाद-बंगलौर खंड (एडीबी-II/सी-12) | 7 | 42.6 | मार्च-2007 | सित-2009 | जून-2010 | 100.00 | 68.88 | एडीबी | 239.19 | 213.45 | 100.71 | 91 | 191.71 | कंटिनेन्टल इंजी. कॉरपोरेशन |
| 70 | हैदराबाद-बंगलौर खंड (एडीबी-11/सी-13) | 7 | 40 | मार्च-2007 | सित-2009 | जून-2010 | 100.00 | 68.93 | एडीबी | 243.38 | 231.27 | 89.85 | 113.2 | 203.05 | कंटिनेन्टल इंजी. कॉरपोरेशन |
| 71 | हैदराबाद-बंगलौर खंड (एडीबी-11/सी-14) | 7 | 42 | मार्च-2007 | अग-2009 | अप्रै-2010 | 100.00 | 72.56 | एडीबी | 205.92 | 183.98 | 122.84 | 45.54 | 168.38 | सीजीजीसी-सोमा (सं.उ.) |
| 72 | ग्वालियर बाइपास (एनएस-1/बीओटी/एमपी-1) | 75, 3 | 42 | अप्रै-2007 | अक्तू-2009 | अक्तू-2010 | 100.00 | 64.16 | वार्षिकी | 300.93 | 26.53 | 91.94 | 80.12 | 172.06 | रामकी-इरा-श्रीराम कंसोर्टियम |
| 73 | हैदराबाद-बंगलौर खंड (एडीबी-11/सी-15) | 7 | 45.6 | मार्च-2007 | अग-2009 | अप्रै-2010 | 100.00 | 77.81 | एडीबी | 243.64 | 218.29 | 156.14 | 66.22 | 222.36 | सीजीजीसी-सोमा (सं.उ.) |
| 74 | गुंडला पोचमपल्ली से बोवेनपल्ली शिवरामपल्ली से थोंडापल्ली (एनएस-23/एपी) | 7 | 23.1 | दिस-2005 | दिस-2006 | जून-2010 | 100.00 | 86.65 | भाराराप्रा | 71.57 | 60.35 | 104.99 | 6.16 | 111.15 | एम.बी. पटेल कंस्ट्रक्सन लि. |
| 75 | झांसी से ललितपुर (एनएस-1/बीओटी/यूपी-2) | 25, 26 | 49.7 | मार्च-2007 | सित-2009 | जून-2010 | 100.00 | 72.56 | वार्षिकी | 355.06 | 29.95 | 204.23 | 35.9 | 240.13 | गायत्री-आईडीएफसी कंसोर्टियम |
| 76 | पठानकोट से भोगपुर (एनएस-38/पीवी) | 1ए | 44 | ठेका समाप्त कर दिया गया | | | | | भाराराप्रा | 229 | 201 | 79.96 | 0 | 79.96 | ब्रिज एण्ड रूफ |
| 77 | सागर राजमार्ग चौराहा (एडीबी-II/सी-7) | 26 | 42 | अप्रै-2006 | अक्तू-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 97.98 | एडीबी | 206.96 | 189.637 | 51.79 | 0 | 51.79 | बी. सीनईया एण्ड कं. (पी.) लि. |
| 78 | कुंजवानी से विजयपुर (एनएस-15/जेएण्डके) | 1ए | 17.2 | जन-2002 | दिस-2004 | दिस-2010 | 100.00 | 98.98 | भाराराप्रा | 110 | 83.88 | 135.1 | 7.12 | 142.22 | सीमा सड़क संगठन |
| 79 | पाँची गुजरान से कामसपुर को छह लेन का बनाना (सोनीपत) (एनएस-17/एचआर) | 1 | 21.7 | जन-2006 | जुला-2007 | दिस-2010 | 100.00 | 98.00 | भाराराप्रा | 83.67 | 75.28 | 90.13 | 29.83 | 119.96 | वलेचा इंजीनियरिंग लि. |
| 80 | हरियाणा/दिल्ली सीमा से मुकरबा चौक को आठ लेन का बनाना (एनएस-18-डीएल) | 1 | 12.9 | जून-2009 | सित-2010 | दिस-2010 | 100.00 | 25.00 | भाराराप्रा | 87.89 | 84.33 | | 4.22 | | मैसर्स कुंदु-एमजी (सं.उ.) |
| 81 | जम्मू से कुंजवानी (जम्मू बाइपास) एनएस-33/जेएण्डके | 1ए | 15 | नव-2005 | मई-2008 | मई-2010 | 100.00 | 60.57 | भाराराप्रा | 85.34 | 74.87 | 55.94 | 11.41 | 67.35 | एम.वेंकट राव इंजीनियरिंग |
| 82 | बोरखेडी-जाम (एनएस-22/एमएच) | 7 | 27.4 | जून-2005 | दिस-2007 | मार्च-2010 | 100.00 | 93.20 | भाराराप्रा | 110 | 89.39 | 98.83 | 6.83 | 105.66 | जेएसआर कंस्ट्रक्सन प्रा. लि.-केतन कंस्ट्रक्सन लिमिटेड |
| 83 | महाराट्र/आंध्रप्रदेश सीमा से इस्लाम नगर (एनएस-2/बीओटी/एपी-6) | 7 | 55 | मई-2007 | नव-2009 | मार्च-2010 | 100.00 | 87.15 | वार्षिकी | 360.42 | 31.48 | 203.83 | 234.2 | 438.03 | सोमा-अविनाश कंसोर्टियम |
| 84 | राजमार्ग चौराहा से लखनादौन (एडीबी-II/सी-8) | 26 | 54 | अप्रै-2006 | अक्तू-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 47.12 | एडीबी | 251.03 | 219.01 | 62.13 | 0 | 62.13 | सांगयोंग इंजीनियरिंग कंस. कं. |

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोषित | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 85 | अरमुर से कडलूर येल्लारेड्डी (एनएस-2/एपी-1) (अनुमोदित लंबाई 60.25) | 7 | 59 | # | फर-2012 | फर-2012 | # | # | बीओटी | 390.56 | 112.6 | 15.49 | 0.07 | 15.56 | मैसर्स नवयुग केपीसीएल कंसोर्टियम |
| 86 | इस्लाम नगर से कडतल (एनएस-2/बीओटी/एपी-7) | 7 | 48 | मार्च-2007 | मार्च-2010 | जुला-2010 | 97.10 | 90.75 | वार्षिकी | 546.83 | 44.37 | 221.32 | 445.4 | 666.72 | पटेल-केएनआर (सं.उ.) |
| 87 | हैदराबाद-बंगलौर खंड (एडीबी-11/सी-11) | 7 | 42.4 | मार्च-2007 | अग-2009 | अप्रै-2010 | 100.00 | 72.48 | एडीबी | 208.46 | 174.81 | 120.95 | 42.54 | 163.49 | सीजीजीसी-सोमा (सं.उ.) |
| 88 | पानीपत से पाँची गुजरान (छह लेन का काम) (एनएस-89/एचआर) | 1 | 20 | अक्तू-2006 | अक्तू-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 98.00 | भाराराप्रा | 109 | 121.64 | 98.9 | 40.01 | 138.91 | इरकॉन इंटरनेशनल लि. |
| 89 | लखनादौन से मध्यप्रदेश/महाराट्र सीमा (एनएस-1/बीओटी/एपी-2) | 7 | 49.35 | मार्च-2007 | सित-2009 | सित-2010 | 100.00 | 79.00 | वार्षिकी | 263.17 | 22.42 | 179.57 | 35.24 | 214.81 | नवभारत-फेरो एलोयस लि. (महालक्ष्मी हाइवेज प्रा.लि.) |
| 90 | श्रीनगर बाइपास (सड़क का भाग)(एनएस-30) | 1ए | 17.8 | अक्तू-2003 | सित-2008 | अप्रै-2010 | 100.00 | 98.24 | भाराराप्रा | 60.66 | 60.66 | 155.77 | 28.68 | 184.45 | प्रकाश बिल्डर्स एसोसिएट्स इंफ्रास्ट्रक्चर लि. |
| 91 | चेंगापल्ली से कोयम्बटूर बाइपास और कोयम्बटूर बाइपास की समाप्ति से तमिलनाडु/केरल सीमा तक | 47 | 54.83 | # | # | # | # | # | बीओटी | 852 | 36 | 0 | 0 | 0 | मैसर्स आईवीआरसीएल इंफ्रास्ट्रक्चर एण्ड प्रोजेक्टस लि. |
| 92 | श्रीनगर बाइपास (पुल का भाग)(एनएस-30ए) | 1ए | 1.23 | जून-2006 | दिस-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 58.79 | भाराराप्रा | 62.96 | 62.96 | 0 | 0 | 0 | वलेचा इंजीनियरिंग लि. |
| 93 | थ्रिसूर से अंगामली (केएल-I) | 47 | 40 | सित-2006 | मार्च-2009 | जून-2010 | 100.00 | 59.85 | बीओटी | 312.5 | -84.4 | 436.84 | 40.19 | 477.03 | केएमसी - एसआरईआई (सं.उ.) (गुरूवयूर इंफ्रास्ट्रक्चर प्रा.लि.) |
| 94 | मध्यप्रदेश/महाराट्र सीमा से नागपुर आई/सी काम्पटी कानून और नागपुर बाइपास को चार लेन का बनाना | 7 | 95 | # | # | # | # | # | बीओटी | 1170.52 | 455.21 | 0 | 2.74 | 2.74 | ओरिएंटल स्ट्रक्चरल इंजीनियर्स प्रा. लि. |
| 95 | जाम-वाडनेर (एनएस-59/एमएच) | 7 | 30 | अक्तू-2005 | अप्रै-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 46.77 | भाराराप्रा | 145 | 117 | 60.36 | 7.82 | 68.18 | आइडियल रोड बिल्डर्स प्रा. लि. |
| 96 | बुटीबोरी आरओबी (एनएस-29/एमएच) | 7 | 1.8 | जून-2005 | दिस-2006 | मार्च-2010 | 100.00 | 75.28 | भाराराप्रा | 26 | 24.268 | 24.43 | 0.91 | 25.34 | जेएसआर कंस्ट्रक्सन प्रा. लि. |
| 97 | विजयपुर से पठानकोट (एनएस-35/जेएण्डके) | 1ए | 30 | सित-2005 | फर-2008 | मई-2010 | 100.00 | 50.19 | भाराराप्रा | 166.27 | 151.36 | 61.6 | 21.96 | 83.56 | आईटीडी-सिमन्टेशन (आई.) लि. |
| 98 | सागर-राजमार्ग चौराहा (एडीबी-II/सी-6) | 26 | 44 | अप्रै-2006 | अक्तू-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 38.21 | एडीबी | 203.43 | 163.87 | 63.28 | 32.21 | 95.49 | सांगयोंग इंजीनियरिंग कंस. कं. |
| 99 | पठानकोट से भोगपुर (एनएस-37/पीबी) | 1ए | 40 | नव-2005 | मई-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 51.40 | भाराराप्रा | 284 | 286.7 | 199.36 | 77.07 | 276.43 | आईटीडी-सिमन्टेशन (आई.) लि. |
| 100 | लखनादौन से मध्यप्रदेश/महाराट्र सीमा (एनएस-1/बीओटी/एपी-3) | 7 | 56.475 | दिस-2007 | जून-2010 | जून-2010 | 86.86 | 40.19 | वार्षिकी | 407.6 | 35.4 | 137.05 | 40.54 | 177.59 | सद्भाव-एसआरईआई (सं.उ.) |
| 101 | धौलपुर-मोरेना खंड (चंबल पुल सहित) एनएस-1/आरजे-एमपी/1 | 3 | 10 | सित-2007 | सित-2010 | मार्च-2011 | 63.45 | 17.03 | भाराराप्रा | 232.45 | 230.28 | 0 | 80.8 | 80.8 | पीएनसी-टीआरजी (सं.उ.) |

| क्र.सं. | खण्ड | रारा सं. | लंबाई (कि.मी. में) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचयी वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचयी वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोषित | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 102 | मदुरै-कन्याकुमारी खंड (एनएस-41/टीएन) | 7 | 39.51 | सित-2005 | अप्रै-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 94.30 | भाराराप्रा | 323.36 | 173.5 | 187.69 | 2.17 | 189.86 | आईवीआरसीएल इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्टस लि. |
| 103 | सेलम से केरल सीमा खंड (टीएन-6) | 47 | 53.525 | जुला-2006 | जन-2009 | मार्च-2010 | 100.00 | 96.70 | बीओटी | 469.8 | 129 | 593.69 | 72.13 | 665.82 | आईवीआरसीएल इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्टस लि. (सेलम टोलवेज लि.) |
| 104 | मदुरै-कन्याकुमारी खंड (एनएस-42/टीएन) | 7 | 42.7 | सित-2005 | मार्च-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 91.00 | भाराराप्रा | 507.49 | 232.46 | 265.19 | 49.33 | 314.52 | शक्ति कुमार एम. संचेती लि. |
| 105 | कन्याकुमारी-पानागुड़ी (एनएस-32) | 7 | 30.6 | अप्रै-2008 | अप्रै-2010 | अक्तू-2010 | 94.00 | 58.00 | भाराराप्रा | 120 | 205.99 | 42.57 | 41.94 | 84.51 | पटेल-केएनआर (सं.उ.) |
| 106 | आगरा बाइपास को नई चार लेन का बनाना (एनएस-1/यूपी-1) | 2,3 | 32.8 | अक्तू-2007 | अक्तू-2010 | फर-2011 | 50.82 | 3.31 | भाराराप्रा | 348.16 | 326.7 | 40.93 | 61.86 | 102.79 | जेएमसी प्रोजेक्टस-सद्भाव (सं.उ.) |
| 107 | झांसी से ललितपुर (एनएस-1/बीओटी/यूपी-3) | 26 | 49.3 | मार्च-2007 | सित-2009 | सित-2010 | 100.00 | 69.65 | वार्षिकी | 276.09 | 23.95 | 159.77 | 24.81 | 184.58 | गायत्री-आईडीएफसी कंसोर्टियम |
| 108 | ललितपुर-सागर (एडीबी-11/सी-4) | 26 | 55 | अप्रै-2006 | अक्तू-2008 | मई-2010 | 100.00 | 62.43 | एडीबी | 225 | 171.463 | 123.53 | 40.84 | 164.37 | आईजेएम कॉरपोरेशन |
| 109 | सागर बाइपास (एडीबी-II/सी-5) | 26 | 26 | अप्रै-2006 | अक्तू-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 59.74 | एडीबी | 151.3 | 116.073 | 83.78 | 16.27 | 100.05 | सांगयोंग इंजीनियरिंग कंस. कं. |
| 110 | हैदराबाद-बंगलौर खंड (एडीबी-11/सी-10) | 7 | 40 | मार्च-2007 | अग-2009 | अप्रै-2010 | 79.26 | 69.27 | एडीबी | 194.8 | 167.39 | 104.44 | 40.35 | 144.79 | सीजीजीसी-सोमा (सं.उ.) |
| 111 | विजयपुर से पठानकोट (एनएस-34/जेएण्डके) | 1ए | 33.65 | सित-2005 | फर-2008 | मई-2010 | 100.00 | 54.37 | भाराराप्रा | 193.09 | 158.08 | 79.59 | 31.98 | 111.57 | आईटीडी सिमेंटेशन (आई) लि. |
| 112 | पठानकोट से जम्मू और कश्मीर सीमा (एनएस-36/जेएण्डके) | 1ए | 19.65 | नव-2005 | मई-2008 | दिस-2010 | 100.00 | 31.68 | भाराराप्रा | 97.73 | 90.11 | 93.79 | 39.99 | 133.78 | एम. वेंकट राव इंजीनियरिंग |
| 113 | ग्वालियर - झांसी | 75 | 80 | जून-2007 | दिस-2009 | दिस-2010 | 99.94 | 36.59 | वार्षिकी | 604 | 52.29 | 119.58 | 69.68 | 189.26 | डीएससी-अपोलो कंसोर्टियम |

**अनुलग्नक - X**

**31.01.2010 की स्थिति के अनुसार उत्तर-दक्षिण - पूर्व-पश्चिम कॉरीडोर के पूर्ण हो चुके खण्डों में पूरे किये गये/चार लेन के बनाये जा चुके खण्डों को दर्शाने वाला विवरण**

| क्रम सं. | खण्ड | रारा सं. | लम्बाई | द्वारा वित्तपोति | द्वारा | प्रारंभ करने की तारीख | कब पूरा हुआ | राज्य का नाम |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| उत्तर दक्षिण-पर्व पश्चिम चरण 1 | | | | | | | | |
| 1 | त्रिशुर-कोचि खंड | 47 | 17 | स.प.रा.मं. | स.प.रा.मं. | # | # | केरल |
| 2 | जालंधर बाइपास (उ.द./1) | 1 | 14.4 | भारााप्रा | भारााप्रा | नवम्बर-1999 | जून-2004 | पंजाब |
| 3 | करूर आरओबी का निर्माण | 7 | 0.84 | भारााप्रा | भारााप्रा | जुलाई-1999 | सितम्बर-2002 | तमिलनाडु |
| 4 | गुवाहाटी बाइपास (पू.प./7) | 37 | 8 | भारााप्रा | भारााप्रा | जून-2000 | दिसम्बर-2003 | असम |
| 5 | दलकोला-इस्लामपुर (पू.प./5) | 31 | 23 | भारााप्रा | भारााप्रा | दिसम्बर-1999 | मार्च-2004 | पश्चिम बंगाल |
| 6 | पूर्णिया-गया कोटा (पू.प./4) | 31 | 15.15 | भारााप्रा | भारााप्रा | दिसम्बर-1999 | मई-2008 | बिहार |
| 7 | लखनऊ कानपुर खंड (पू.प./2) | 25 | 10.42 | भारााप्रा | भारााप्रा | अप्रैल-2000 | अगस्त-2002 | उत्तर प्रदेश |
| 8 | पालनपुर के निकट आबू रोड दीसा खंड (पू.प./1) | 14 | 10 | भारााप्रा | भारााप्रा | दिसम्बर-1999 | अप्रैल-2001 | गुजरात |
| 9 | अवाथी गाँव से नन्दी हिल्स क्रॉस और देवनहल्ली-मीनुकुंते को छः लेन का करना (उ.द./10) | 7 | 7 | भारााप्रा | भारााप्रा | जनवरी-2000 | जुलाई-2001 | कर्नाटक |
| 10 | अंबाला-पानीपत | 1 | 116 | वि.बैंक | स.प.रा.मं. | # | # | हरियाणा |
| 11 | अमरावती नदी पर अतिरिक्त पुल सहित करूर बाइपास को चार लेन का करना | 7 | 9.36 | भारााप्रा | भारााप्रा | अगस्त-1999 | सितम्बर-2002 | तमिलनाडु |
| 12 | राजकोट-रिब्दा | 8बी | 15 | स.प.रा.मं. | स.प.रा.मं. | # | # | गुजरात |
| 13 | मुकरबा चौक से मालरोड़ तक आठ लेन का करना (दिल्ली) (उ.द.3/डीएल) | 1 | 8.5 | भारााप्रा | भारााप्रा | नवम्बर-2001 | जनवरी-2007 | गुजरात |
| 14 | बामनाबोर-राजकोट | 8बी | 31 | स.प.रा.मं. | स.प.रा.मं. | # | # | गुजरात |
| 15 | भोगपुर से जालंधर (उ.द./16/पी.बी.) | 1ए | 21.77 | भारााप्रा | भारााप्रा | अगस्त-2001 | अक्तुबर-2004 | पंजाब |
| 16 | राजस्थान/उत्तर प्रदेश सीमा से मनिया (उ.द.-19/यूपी/आरजे) | 3 | 17 | भारााप्रा | भारााप्रा | अगस्त-2001 | जनवरी-2005 | उत्तर प्रदेश (7)/राजस्थान (10) |
| 17 | सरायचोला से मुरैना (उ.द.-20/एमपी) | 3 | 15 | भारााप्रा | भारााप्रा | सितम्बर-2001 | अगस्त-2004 | मध्य प्रदेश |
| 18 | मुरैना-रॉयरू (ग्वालियर बाइपास का आरंभ) ( उ.द.-21/एमपी) | 3 | 18 | भारााप्रा | भारााप्रा | अगस्त-2001 | दिसम्बर-2005 | मध्य प्रदेश |
| 19 | नन्दी हिल्स क्रॉस से देवनहल्ली और मीनुकुंते से हब्बल तक को छः लेन का बनाना (उ.द.-24/के.एन) | 7 | 25 | भारााप्रा | भारााप्रा | सितम्बर-2001 | अगस्त-2008 | कर्नाटक |
| 20 | जालंधर-अंबाला | 1 | 160.7 | वि.बैंक | स.प.रा.मं. | # | # | पंजाब |
| 21 | गुवाहाटी बाइपास (पू.प-14./ए.एस) | 37 | 10.5 | भारााप्रा | भारााप्रा | सितम्बर-2001 | जून 2004 | असम |
| 22 | बंगलौर-सेलम-मदुरै (उ.द.-27./टी.एन) | 7 | 8.4 | भारााप्रा | भारााप्रा | सितम्बर-2001 | अप्रैल-2004 | तमिलनाडु |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23 | अंगमाली से अलुवा (उ.द.-28./के.एला) | 47 | 16.6 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | सितम्बर-2001 | जून-2004 | केरल |
| 24 | लखनऊ-कानपुर खंड (पू.प.-8/यूपी) | 25 | 22.2 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | सितम्बर-2001 | फरवरी-2006 | उत्तर प्रदेश |
| 25 | लखनऊ-कानपुर खंड (पू.प.-9/यूपी) | 25 | 15.5 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | सितम्बर-2001 | मार्च-2005 | उत्तर प्रदेश |
| 26 | दलकोला-इस्लामपुर उपखंड 2 (पू.प./6) | 31 | 23.85 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | अप्रैल-2000 | नवम्बर-2005 | पश्चिम बंगाल |
| 27 | पालनपुर-दीसा (पू.प./11/जी-जे) | 14 | 22.7 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | अगस्त-2001 | फरवरी-2003 | गुजरात |
| 28 | सेलम बाइपास (उ.द./12) | 7 | 8.4 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | जनवरी-2003 | तमिलनाडु |
| 29 | बोवनपल्ली (हैदराबाद शहर) से शिवरामपल्ली | 7 | 9.2 | स.प.रा.मं. | स.प.रा.मं. | # | अप्रैल-1998 | आंध्र प्रदेश |
| 30 | नागपुर-चिंचभुवन | 7 | 9.2 | स.प.रा.मं. | स.प.रा.मं. | # | अप्रैल-1998 | महाराट्र |
| 31 | कामसपुर से हरियाणा/दिल्ली सीमा को छः लेन का बनाना (उ.द./2) | 1 | 15 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | नवम्बर-2001 | हरियाणा |
| 32 | रिद्दा से गोंड़ल खंड (पू.प.-10/जी.जे) | 8बी | 17 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | सितम्बर-2001 | अक्तुबर-2002 | गुजरात |
| 33 | थोपुरघाट खंड (उ.द./14) | 7 | 7.4 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | अप्रैल-2002 | तमिलनाडु |
| 34 | थोंड़ापल्ली से फरूखनगर (उ.द./9) | 7 | 12.5 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | जनवरी-2003 | आंध्र प्रदेश |
| 35 | आगरा-राजस्थान/यूपी सीमा (उ.द.-4) | 3 | 16 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | नवम्बर-2001 | उत्तर प्रदेश |
| 36 | मनिया-धौलपुर (उ.द./5) | 3 | 10 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | मार्च-2001 | राजस्थान |
| 37 | मध्यप्रदेश/राज सीमा से सरायचोला (उ.द./6) | 3 | 9 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | जुलाई-2000 | जनवरी-2003 | मध्य प्रदेश |
| 38 | चिंचभुवन-बुटीबोरी-बोरखेड़ी (उ.द.-7) | 7 | 25.6 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | सितम्बर-1999 | मार्च-2002 | महाराट्र |
| 39 | कलकल्लु गाँव से गुंडला पोचमपल्ली (उ.द.-8) | 7 | 17 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-1999 | अप्रैल-2002 | आंध्र प्रदेश |
| उत्तर दक्षिण - पर्व पश्चिम चरण II | | | | | | | | |
| 40 | आध्र प्रदेश/कर्नाटक सीमा-नन्दीहिल क्रासिंग और देवनहल्ली से मीनुकुंते गाँव | 7 | 61.38 | वार्धिकी | भाराराप्रा | मार्च-2007 | दिसम्बर-2009 | कर्नाटक |
| 41 | सेलम से करूर (उ.द.-2/टीएन-2) | 7 | 41.55 | बीओटी | भाराराप्रा | अगस्त-2006 | अगस्त-2009 | तमिलनाडु |
| 42 | थोपुरघाट से थुंपीपाडी (उ.द.-25/टीएन) | 7 | 16.6 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | मई-2005 | जनवरी-2010 | तमिलनाडु |
| 43 | फरूखनगर से कोट्टाकटा (उ.द.-2/ए.पी-3) | 7 | 46.162 | बीओटी | भाराराप्रा | अगस्त-2006 | फरवरी-2009 | आंध्र प्रदेश |
| 44 | फरूखनगर से कोट्टाकटा (उ.द.-2/ए.पी-4) | 7 | 55.74 | बीओटी | भाराराप्रा | अगस्त-2006 | मार्च-2009 | आंध्र प्रदेश |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 45 | ^सिलीगुड़ी से इस्लामपुर (डब्ल्यूबी-6) | 31 | 25 | भारताप्रा | भारताप्रा | अप्रैल-2006 | अक्तुबर-2008 | पश्चिम बंगाल |
| 46 | कडलूर येल्लारेड्डी से गुंडला पोचमपल्ली (उ.द.-2/बीओटी/ए.पी-2) | 7 | 85.74 | वार्षिकी | भारताप्रा | सितम्बर-2006 | मार्च-2009 | आंध्र प्रदेश |
| 47 | हैदराबाद बंगलौर खंड (उ.द.-2/बीओटी/ए.पी-5) | 7 | 74.65 | वार्षिकी | भारताप्रा | सितम्बर-2006 | नवम्बर-2009 | आंध्र प्रदेश |
| 48 | पानीपत उथित राजमार्ग | 1 | 10 | बीओटी | भारताप्रा | जनवरी-2006 | जून-2008 | हरियाणा (30) |
| 49 | कड़ल से अरमरू (उ.द.-2/बीओटी/ए.पी-8) | 7 | 31 | वार्षिकी | भारताप्रा | मई-2007 | नवम्बर-2009 | आंध्र प्रदेश |
| 50 | करूर से मदुरै (टीएन-4) | 7 | 68.125 | बीओटी | भारताप्रा | अक्तुबर-2006 | नवम्बर-2009 | तमिलनाडु |
| 51 | राधनपुर से गगोधर (पैकेज-5) | 15 | 106.2 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | फरवरी-2005 | मई-2008 | गुजरात |
| 52 | गड़मोर से बामनबोर (पैकेज-III) | 8ए | 71.4 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | फरवरी-2005 | जुलाई-2009 | गुजरात |
| 53 | जैतपुर से भिलाड़ी (पैकेज-II) | 8बी | 64.5 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | फरवरी-2005 | जनवरी-2009 | गुजरात |
| 54 | भिलाड़ी से पोरबंदर (पैकेज-I) | 8बी | 50.5 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | फरवरी-2005 | मई-2007 | गुजरात |
| 55 | राजकोट बाइपास और गोंडल जैतपुर (पैकेज-VII) | 8बी | 36 | बीओटी | भारताप्रा | सितम्बर-2005 | मार्च-2008 | गुजरात |
| 56 | शिवपुरी बाइपास और मध्य प्रदेश/राजस्थान सीमा तक (पू.प.-II - एम.पी-I) | 25, 76 | 53 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | अगस्त-2005 | अक्तुबर-2008 | मध्य प्रदेश |
| 57 | झांसी-शिवपुरी (पू.प.-II-एम.पी-II) | 25 | 35 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | अगस्त-2005 | नवम्बर-2008 | मध्य प्रदेश |
| 58 | झांसी-शिवपुरी (यू.पी/एम.पी.-I) (यू.पी-11 और एम.पी.-30 कि.मी.) | 25 | 41 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | अक्तुबर-2005 | मई-2009 | उत्तर प्रदेश (11)/मध्य प्रदेश |
| 59 | सेलम से केरल सीमा खंड तक (टी.एन-7) | 47 | 48.51 | बीओटी | भारताप्रा | जुलाई-2006 | अगस्त-2009 | तमिलनाडु |
| 60 | मदुरै-तिरूनेलवेली खंड के 120 कि.मी. से पानगुड़ी तक (कि.मी.203) (उ.द-43) | 7 | 43 | भारताप्रा | भारताप्रा | अक्तुबर-2005 | अगस्त-2009 | तमिलनाडु |
| 61 | मदुरै-कन्याकुमारी खंड (उ.द-40/टी.एन) | 7 | 38.86 | भारताप्रा | भारताप्रा | सितम्बर-2005 | सितम्बर-2009 | तमिलनाडु |
| 62 | गोगुंडा से उदयपुर (आरजे-3) | 76 | 31 | भारताप्रा | भारताप्रा | जनवरी-2006 | दिसम्बर-2009 | राजस्थान |
| 63 | करूर से मदुरै (टी.एन-5) | 7 | 53.025 | बीओटी | भारताप्रा | जुलाई-2006 | सितम्बर-2009 | तमिलनाडु |
| 64 | राजस्थान/मध्यप्रदेश सीमा से कोटा (आरजे-10) | 76 | 59.85 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | अक्तुबर-2005 | जून-2009 | राजस्थान |
| 65 | सेलम से करूर (उ.द.-2/टी.एन-3) | 7 | 33.48 | बीओटी | भारताप्रा | जुलाई-2006 | अगस्त-2009 | तमिलनाडु |
| 66 | दीसा से राधनपुर (पैकेज-VI) | 14 | 85.4 | ए.वि.बैंक | भारताप्रा | फरवरी-2005 | सितम्बर-2008 | गुजरात |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 67 | कृणागिरी से थोपुरघाट (उ.द.-2/टी.एन-1) | 7 | 62.5 | बीओटी | भाराराप्रा | जुलाई-2006 | जनवरी-2009 | तमिलनाडु |
| 68 | राट्रीय राजमार्ग-1 पर फगवाड़ा जंक्शन | 1 | 1 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-2005 | जनवरी-2008 | पंजाब |
| 69 | पालनपुर-स्वरूपगंज (राजस्थान-42 कि.मी. और गुजरात-34 कि.मी.) | 14 | 76 | वार्षिकी | भाराराप्रा | सितम्बर-2006 | मई-2009 | राजस्थान (42)/गुजरात (34) |
| 70 | स्वरूपगंज से बकरिया (आरजे-1) | 76, 14 | 43 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | दिसम्बर-2005 | मई-2009 | राजस्थान |
| 71 | बकरिया से गोगुडां (आरजे-2) | 76 | 44 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | नवम्बर-2005 | मार्च-2009 | राजस्थान |
| 72 | चित्तौड़गढ़ बाइपास (आरजे-6) | 76 | 40 | ए.वि.बैंक | भाराराप्रा | अक्तूबर-2005 | दिसम्बर-2008 | राजस्थान |
| 73 | कोटा से चित्तौड़गढ़ (आरजे-7) | 76 | 63 | ए.वि.बैंक | भाराराप्रा | अक्तूबर-2005 | दिसम्बर-2008 | राजस्थान |
| 74 | कोटा से चित्तौड़गढ़ (आरजे-8) | 76 | 65 | ए.वि.बैंक | भाराराप्रा | अक्तूबर-2005 | दिसम्बर-2008 | राजस्थान |
| 75 | राजस्थान/मध्यप्रदेश सीमा से कोटा (आरजे-11) | 76 | 70 | ए.वि.बैंक | भाराराप्रा | सितम्बर-2005 | अक्तूबर-2008 | राजस्थान |
| 76 | राजस्थान/मध्यप्रदेश सीमा से कोटा (आरजे-9) | 76 | 43.15 | ए.वि.बैंक | भाराराप्रा | अक्तूबर-2005 | जून-2009 | राजस्थान |
| 77 | मदुरै बासपास सहित मदुरै से मदुरै-तिरूनेलवेली का खंड 120 कि.मी. (उ.द.-39) | 7 | 42 | भाराराप्रा | भाराराप्रा | सितम्बर-2005 | सितम्बर-2009 | तमिलनाडु |

अनुलग्नक.-XI

**31 जनवरी 2010 की स्थिति के अनुसार सौंपे जाने के लिए शेष लंबाई उत्तर दक्षिण पूर्व पश्चिम कॉरीडोर को दर्शाने वाला विवरण**

| क्रम सं. | खण्ड | रारा सं. | लम्बाई | राज्य का नाम |
|---|---|---|---|---|
| 1 | उधमपुर-बनिहाल-एनएस-97/जे.के. | 1ए | 21 | जम्मू कश्मीर |
| 2 | उधमपुर-बनिहाल-एनएस-95/जे.एण्ड के. | 1ए | 20 | जम्मू कश्मीर |
| 3 | जम्मू-उधमपुर खंड-(एनएस-102/जे.एण्ड के.) को चार लेन का बनाना | 1ए | 15.48 | जम्मू कश्मीर |
| 4 | जम्मू-उधमपुर खंड-(एनएस-103/जे.एण्ड के.) को चार लेन का बनाना | 1ए | 33.86 | जम्मू कश्मीर |
| 5 | श्रीनगर-खानबल-बनिहाल (केवल सुरंग) -एनएस-93ए/जे.एण्ड के. | 1ए | 7 | जम्मू कश्मीर |
| 6 | उधमपुर -बनिहाल (केवल सुरंग)-एनएस-99ए/जे.एण्ड के. | 1ए | 9 | जम्मू कश्मीर |
| 7 | उधमपुर -बनिहाल - एनएस-96/जे.एण्ड के. | 1ए | 21 | जम्मू कश्मीर |
| 8 | घोाुकुर ( राट्रीय राजमार्ग 31 का 351 कि.मी.)से सल्साबाड़ी (राट्रीय राजमार्ग 31सी का 226 कि.मी.) वाया फुलबाड़ी-मैनागनरी-धुम्पगिरी-फलकाटा (3 पैकेज) | 31, 31सी | 201 | पश्चिम बंगाल |
| 9 | तवी पुल व नगरोटा बाइपास सहित, 15 कि.मी. से 19 कि.मी. तक के जम्मू - उधमपुर खंड को चार लेन का बनाना (एनएस-101/जे.एण्ड के.) | 1ए | 20.1 | जम्मू कश्मीर |
| 10 | जम्मू-उधमपुर खंड को चार लेन का करना( तीन सुरंगों सहित )(एनएस-102ए/जे.एण्ड के.) | 1ए | 8.5 | जम्मू कश्मीर |
| 11 | श्रीनगर-खानबल-बनिहाल (मैदानी)-एनएस-88/जे.एण्ड के. | 1ए | 30 | जम्मू कश्मीर |
| 12 | श्रीनगर-खानबल-बनिहाल-एनएस-92/जे.एण्ड के. | 1ए | 30 | जम्मू कश्मीर |
| 13 | श्रीनगर-खानबल-बनिहाल (सुरंगों को छोड़कर)-एनएस-93/जे.एण्ड के. | 1ए | 32 | जम्मू कश्मीर |
| 14 | वलयार-वड़क्कनचेरी खंड को चार लेन का करना | 47 | 58 | केरल |
| 15 | उधमपुर-बनिहाल-एनएस-94/जे.एण्ड के. | 1ए | 17 | जम्मू कश्मीर |
| 16 | सेलम से 100 कि.मी. और सेलम-कोयम्बतूर-केरल सीमा खंड | 47 | 27.37 | तमिलनाडु |
| 17 | उदरबन्द से हरंगाजो (एस-14) | 54 | 31 | असम |

**31.01.2010** की स्थिति के अनुसार अन्य कार्यान्वयनाधीन ठेकों को दर्शाने वाला विवरण

| क्रम सं. | खण्ड | रारा सं. | लम्बाई (कि.मी.) | प्रारंभ करने की तारीख | संविदा के अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तारीख | संचित वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचित वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोषित | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त वर्ा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | चार ग्रेड सेपरेटरों के निर्माण सहित चेन्नई शहर में स्वर्णिम चुतुर्भुज के पहुँच मार्ग में सुधार | 205 , 4 और 45 | 4 | अप्रैल-2005 | अप्रैल-2007 | दिसम्बर-2010 | 100.00 | 87.00 | स.प.रा.मं. | 210 | 196 | 501.9 | 77.93 | 579.8 | सोमदत्त बिल्डर्स-सिमप्लेक्स (सं.उ.) |
| 2 | कंगायम से कोयम्बतूर (केसी-2) | 67, केसी-2 | 55.2 | अगस्त-2006 | अगस्त-2008 | फरवरी-2010 | 100.00 | 93.20 | स.प.रा.मं. | 0 | 79.52 | 77.63 | 33.91 | 111.5 | एसआरसी प्रोजेक्टस (प्रा.) लि. |
| 3 | करूर से कंगायम (केसी-1) | 67, केसी-1 | 59.2 | अगस्त-2006 | अगस्त-2008 | फरवरी-2010 | 100.00 | 86.99 | स.प.रा.मं. | 0 | 63.01 | 56.06 | 42.59 | 98.65 | एसआरसी प्रोजेक्टस (प्रा.) लि. |
| 4 | पडलूर-त्रिची (पैकेज-VI सी) | 45 | 40 | नवम्बर-2006 | मई-2009 | फरवरी-2010 | 100.00 | 96.50 | बीओटी | 320 | 60 | 483.9 | 152.2 | 636.1 | नवयुग-इन्दु-अभिक-कंसोर्टियम (इन्दु नवयुग इन्फ्रास प्रा.लि) |
| 5 | गढ़मुक्तेश्वर-मुरादाबाद | 24 | 56.25 | मार्च-2005 | सितम्बर-2007 | दिसम्बर-2010 | 97.00 | 96.31 | भाराराप्रा | 275 | 221.42 | 226.5 | 41.09 | 267.6 | पीएनसी कंस्ट्रक्शन कम्पनी-बीईएल (सं.उ.) |
| 6 | हापुड़-गढ़मुक्तेश्वर | 24 | 35 | मार्च-2005 | सितम्बर-2007 | दिसम्बर-2010 | 100.00 | 48.05 | भाराराप्रा | 220 | 195.51 | 93.14 | 35.95 | 129.1 | यूपी स्टेट ब्रिज कारपोरेशन लि. (यूपीएसबीसी) |
| 7 | त्रिची बाइपास की समाप्ति से तोवरमकुर्ची (पैकेज-VII ए) | 45बी | 60.95 | फरवरी-2006 | अगस्त-2008 | मार्च-2010 | 100.00 | 91.70 | भाराराप्रा | 261 | 204.98 | 206.6 | 79.71 | 286.29 | अग्रवाल-जेएमसी (सं.उ.) |
| 8 | आईसीटीटी वल्लारपड़म को रारा. से जोड़ना | 47सी | 17.2 | अगस्त-2007 | फरवरी-2010 | फरवरी-2010 | 97.58 | 67.72 | भाराराप्रा | 557 | 329.46 | 602.1 | 154.28 | 756.4 | सनकॉन-सोमा (सं.उ.) |
| 9 | चेन्नई बाइपास चरण-II | 45, 4 और 5 | 32 | मई-2005 | नवम्बर-2007 | जून-2010 | 100.00 | 96.34 | भाराराप्रा | 480 | 404.98 | 604.6 | 155.96 | 760.6 | हिदुस्तान कंस्ट्रक्शन कम्पनी लि. |

अनुलग्नक - XIII

वर्ा 2008-09 और 2009-10 के दौरान अन्य परियोजनाओं की पूर्ण हो चुकी परियोजनाओं में पूरे किये गए/चार लेन का बनाये गए खण्डों को दर्शाने वाला विवरण

| क्रम सं. | खण्ड | से तक कि.मी. | रारा सं. | लम्बाई | द्वारा वित्तपोति | प्रारंभ करने की तारीख | कब पूरा हुआ | राज्य का नाम |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | तोवरमकुर्ची से मदुरै ( पैकेज-VII बी ) | 60.95 कि.मी.से 124.84 कि.मी. | 45बी | 63.89 | भाराराप्रा | फरवरी-2006 | दिसम्बर-2009 | तमिलनाडु |
| 2 | गुवाहाटी बाइपास पर 10 किलोमीटर सर्विस रोड़ और 2 लेन का एक फ्लाईओवर का निर्माण (एएस -14ए) | 146 कि.मी.से 156 कि.मी. | 37 | 10 | भाराराप्रा | अगस्त-2005 | जनवरी-2009 | असम |
| 3 | लालापेट आरओबी | 183.400 कि.मी.से | 67 | 0 | स.प.रा.मं. | मार्च-2006 | जनवरी-2009 | तमिलनाडु |
| 4 | टिंडीवनम-उलुन्दउरपेट ( पैकेज-VI ए ) | 121 कि.मी.से 192.25 कि.मी. | 45 | 72.9 | बीओटी | अक्तूबर-2006 | जुलाई-2009 | तमिलनाडु |
| 5 | चित्तौड़गढ़ वाइपास | 159 कि.मी.से 213 कि.मी. | 79, 76 | 30 | भाराराप्रा | अगस्त-2005 | अक्तूबर-2009 | राजस्थान |
| 6 | उलुन्दउरपेट-पडलूर ( पैकेज-VI बी ) | 192.25 कि.मी.से 285.00 कि.मी. | 45 | 93.89 | बीओटी | दिसम्बर-2006 | सितम्बर-2009 | तमिलनाडु |

**अनुलग्नक - XIV**

**31.01.2010 की स्थिति के अनुसार पत्तन संयोजन के कार्यान्वयनाधीन ठेकों को दर्शाने वाला विवरण**

| क्रम सं. | खण्ड | रारा सं. | लम्बाई (कि.मी.) | प्रारंभ करने की तिथि | संविदा के अनुसार पूरा करने की तिथि | पूरा करने की संभावित तिथि | संचित वास्तविक प्रगति (%) लक्ष्य | संचित वास्तविक प्रगति (%) उपलब्धि | द्वारा वित्तपोति | कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये) | ठेका लागत (करोड़ रुपये) | 3/2009 तक हुआ व्यय | चालू वित्त र्वा के दौरान हुआ व्यय | संचित व्यय | संविदाकार |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | चेन्नई-एन्नोर एक्सप्रेस मार्ग | एसआर | 15 | समाप्त कर दिया गया | | | | | एसपीवी | 76.76 | 76.76 | 0 | 0 | 0 | इंजीनियरिंग प्रोजेक्टस (आई) लि. |
| 2 | कोचीन पत्तन | 47 | 10 | नवम्बर-2008 | अप्रैल-2010 | अप्रैल-2010 | 64.14 | 52.41 | एसपीवी | 193 | 114 | 57.86 | 50.55 | 108.41 | आरडीएस -सीवीसीसी (सं.उ.) |
| 3 | चेन्नई-एन्नोर एक्सप्रेस मार्ग | एसआर | 9 | समाप्त कर दिया गया | | | | | एसपीवी | 45.29 | 39.21 | 60.61 | 0 | 60.61 | ईस्ट कोस्ट कंसट्रक्शन एंड इंडस्ट्रीज लि. |
| 4 | तूतीकोरिन पत्तन | 7ए | 47.2 | समाप्त कर दिया गया | | | | | एसपीवी | 231.2 | 138 | 71.02 | 0 | 71.02 | मेकोन-जीईए एनर्जी सिस्टम (आई) लि.(सं.उ.) |
| 5 | न्यू मंगलौर पत्तन | 13, 17 और 48 | 37 | जून-2005 | दिसम्बर -2007 | जून-2010 | 100.00 | 65.61 | एसपीवी | 196.5 | 168.22 | 132.44 | 0 | 132.44 | इरकॉन इंटरनेशनल लि. |
| 6 | हल्दिया पत्तन | 41 | 53 | सितम्बर -2008 | सितम्बर -2010 | सितम्बर -2010 | 57.91 | 30.86 | एसपीवी | 522 | 295.8 | 159.95 | 89.8 | 249.75 | मैसर्स दिनेश चन्द्र आर. अग्रवाल इनफ्राकॉन प्रा. लि. |

**********