सत्यमेव जयते

भारत सरकार

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

परिणामी बजट

2013-14

	विषय-वस्तु तालिका	
क्रम सं.	**विवरण**	**पृष्ठ सं.**
1	कार्यकारी सारांश	1-3
2	**अध्याय** I – प्रस्तावना	4-7
3	**अध्याय II** – वित्तीय परिव्यय, अनुमानित भौतिक निर्गम और अनुमानित बजट परिणाम के ब्यौरे	8-16
4	**अध्याय** III – मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव	17-24
5	**अध्याय** IV – निष्पादन की समीक्षा	25-32
6	**अध्याय** V – वित्तीय समीक्षा	33-38
7	**अध्याय** VI – मंत्रालय के प्रशासनीय नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले सांविधिक तथा स्वायत्त निकायों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा	39-41
8	**अनुलग्नक**	42-58

कार्यकारी सारांश

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

(i) 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 1.7 प्रतिशत हैं किंतु इन पर कुल सड़क यातायात का लगभग 40 प्रतिशत यातायात होता है। यह मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण का कार्य 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 हैं, केन्द्र सरकार की एजेंसी के रूप में कार्य करते हैं। मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना प्रारंभ की है, जो चरणों में कार्यान्वित की जा रही है तथा इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के 54,500 किलोमीटर से अधिक मुख्य मार्गों का सुधार करके अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की परिकल्पना है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सड़कों के विकास का मुख्य उद्देश्य बेहतर सड़क सतह, बेहतर सड़क ज्यामिति बेहतर यातायात प्रबंधन और दृश्य संकेत, विभाजित मार्ग और सर्विस रोड, ग्रेड सेपरेटर, उपरि पुल और भूमिगत मार्ग, बाइपास और मार्गस्थ सुविधाओं सहित बेहतर सुरक्षा विशेषताओं से युक्त यातायात के निर्बाध आवागमन के लिए सुविधाएं स्थापित करना है ।

(ii) वित्त वर्ष 2013-14 के दौरान 23300 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से स्टैंडएलोन परियोजना के रूप में 100 पुलों और 04 बाइपासों के निर्माण/मरम्मत के साथ-साथ लगभग 8270 किमी राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार किया जाना है। बजटीय सहायता के अलावा ,विदेशी ऋणों के माध्यम से आंतरिक अतिरिक्त बजट संसाधनों (आई ई बी आर) का भी उपयोग किया जाएगा।

(iii) इस मंत्रालय ने पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एस ए आर डी पी- एन ई) शुरू किया है जिसमें पूर्वोत्तर क्षेत्र के 88 जिला मुख्यालयों को राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ जोड़ा जाना सुनिश्चित करते हुए तीन चरणों में 10,141 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य सड़कों को चौड़ा किया जा रहा है।

(iv) सरकार ने देश के आठ राज्यों अर्थात आंध्र प्रदेश, बिहार, झारखंड, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा और उत्तर प्रदेश के 34 जिलों में वामपंथी उग्रवाद (एनडब्ल्यूई) प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों के विकास के लिए आदिवासी उप-योजना सहित एक विशेष कार्यक्रम, फरवरी, 2009 में अनुमोदित किया है। इस कार्यक्रम में 5,477 किमी सड़कों को (राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल 1126 किलोमीटर लंबाई और राज्यीय सड़कों की 4,351 किमी. लंबाई) 7,300 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर दो लेन मानक में विकसित किए जाने की परिकल्पना है। इस कार्यक्रम के लिए वर्ष 2013-14 के लिए 1800 करोड़ रु. के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। सरकार ने नवंबर 2010 में 1200 करोड़ रुपए की लागत से विजयवाड़ा-रांची कॉरीडोर के अंतर्गत उड़ीसा में राज्यीय सड़कों की 600 किमी लंबाई के सुधार के लिए अनुमोदन प्रदान किया है। इस सड़क खंड के 7 पैकेजों में

बांटा गया है। वर्ष 2013-14 के दौरान इस कॉरीडोर के विकास के लिए 250 करोड़ रुपए का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है।

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

(vi) रूकावटों को दूर करने के लिए कार्यों की वित्तीय और भौतिक प्रगति पर नियमित निगरानी रखी जाती है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के कार्यान्वयन से संबंधित भूमि अधिग्रहण, सुविधाओं के स्थानांतरण, वन/प्रदूषण/पर्यावरण स्वीकृतियों 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।

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

(viii) मंत्रालय से संबंधित समस्त सार्वजनिक सूचना वेबसाइट पर उपलब्ध है तथा सूचना का अधिकार अधिनियम के तहत सभी आवेदनों का निपटान शीघ्रता से किया जाता है। राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यों से संबंधित स्कीमों और चालू कार्यों की प्रगति तथा प्रमुख कार्यों की सभी निविदाओं की सूचना भी वेबसाइट पर दी गई 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।

सड़क परिवहन

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

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

सड़क परिवहन क्षेत्र के लिए नीतियां बनाने के अतिरिक्त, यह प्रभाग केन्द्रीय क्षेत्र की कतिपय योजनाओं के संचालन के लिए भी जिम्मेदार है। ये योजनाएं मानव संसाधन विकास से संबंधित हैं जिसमें राज्य परिवहन 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 उपलब्ध कराना, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना, सड़क परिवहन क्षेत्र में राष्ट्रीय डाटाबेस/कम्प्यूटरीकरण, सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को मजबूत बनाना, निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों की और आदर्श चालक प्रशिक्षण स्कूलों की स्थापना करना, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन शामिल हैं।

यह मंत्रालय सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाने सहित इलेक्ट्रोनिक/प्रिंट मीडिया के माध्यम से सड़क सुरक्षा संबंधी विभिन्न प्रचार/जागरूकता अभियान चलाता आ रहा है। यह मंत्रालय, 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। इस मंत्रालय का ध्यान परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने और सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को प्रोत्साहन देने जैसे अन्य क्षेत्रों पर भी है। इस समय मंत्रालय, देश में सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यापक निगरानी रखने के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन बोर्ड नामक एक समर्पित एजेंसी के सृजन के प्रस्ताव पर तेजी से कार्रवाई कर रहा है।

अध्याय-I

प्रस्तावना

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

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

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

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

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

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

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

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

सड़क पक्ष

1.8 केन्द्र सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण कार्य एजेंसी आधार पर किया जा रहा है। राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल 79116 कि.मी. लंबाई में से 34,207 कि.मी. राज्य लोक निर्माण विभागों (राज्य पीडब्ल्यू डी) के पास, 30,537 किमी. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के पास तथा 3798 किलोमीटर लंबाई सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) के पास है, शेष 10574 किमी. लंबाई अभी निष्पादन एजेंसियों को सौंपी जानी है।

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

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

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

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

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

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

अनुसंधान और विकास

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

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

1.16 यह मंत्रालय, आईआरसी की प्रत्यायन समिति के साथ मिलकर, सड़क परियोजनाओं के निर्माण में प्रयोग किए जाने के लिए प्रत्याशित नई सामग्री एवं तकनीकों का आकलन एवं सिफारिश करता है, जिसमें प्राकृतिक संसाधनों का न्यूनतम प्रयोग किया जाता है। यह जोन, सड़क सुरक्षा, सुभेद्य प्रयोक्ताओं तथा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की सुरक्षा में सुधार का कार्य भी किया जा रहा है।

सड़क परिवहन

1.17 सड़क द्वारा माल यातायात का हिस्सा कुल माल परिवहन का 60 प्रतिशत और यात्रियों के आवागमन का हिस्सा 87 प्रतिशत से अधिक है । राष्ट्रीय राजमार्ग कुल सड़क नेटवर्क का मात्र 1.7 प्रतिशत हैं किंतु इन पर कुल सड़क यातायात का लगभग 40 प्रतिशत यातायात होता है । आसान उपलब्धता व्यक्तिगत आवश्यकताओं के अनुरूप अनुकूलता, लागत में बचत आदि जैसे कुछ कारकों से सड़क परिवहन लोकप्रिय बन गया है। रेलवे, नौवहन और हवाई यातायात के लिए सड़क परिवहन एक पूरक सेवा के रूप में भी कार्य करता है। वाहनों की संख्या प्रतिवर्ष लगभग 10 प्रतिशत की औसत गति से बढ़ रही है । वर्ष 1950-51 में कुल यातायात में सड़क यातायात का हिस्सा माल परिवहन का 13.8 प्रतिशत और यात्रियों के आवागमन का 15.4 प्रतिशत था जो वर्ष 2009-10 के अंत तक बढ़कर माल परिवहन का हिस्सा 62.9 प्रतिशत और यात्रियों के आवागमन का हिस्सा 90.2 प्रतिशत हो गया था। इस प्रकार, हिंटरलैंड तक वर्तमान और भावी यातायात दोनों और संवर्द्धित पहुंच के लिए सड़क नेटवर्क का तीव्र विस्तार और सुदृढ़ीकरण अनिवार्य है। इसके अलावा, बेहतर ऊर्जा क्षमता, अल्प प्रदूषण और संवर्धित सड़क सुरक्षा के लिए सड़क परिवहन को विनियमित करने की आवश्यकता है।

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

I.19 यह मंत्रालय सड़क दुर्घटनाओं की संख्या न्यूनतम रखने की दृष्टि से सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए नीतियां तैयार करता है और गतिविधियां चलाता है। मंत्रालय के सड़क सुरक्षा प्रकोष्ठ द्वारा तैयार और प्रबंधित महत्वपूर्ण योजनाओं में प्रचार कार्यक्रम, मुद्रित और इलेक्ट्रानिक मीडिया के जरिए सड़क

सुरक्षा जागरूकता कार्यक्रम, चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थानों की स्थापना, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना (एन एच ए आर एस एस), असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण देना आदि शामिल हैं।

1.20 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-II

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

<u>सड़क क्षेत्र</u>

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

2.2 आयोग ने सड़क क्षेत्र में विकास के लिए 2013-14 के लिए 37,300.00 करोड़ रूपए का वार्षिक परिव्यय उपलब्ध कराया है। विवरण इस प्रकार हैं :-

मद	***धनराशि (करोड़ रूपए में***
क) सकल बजट सहायता (जिसमें ई ए पी 24 .75 करोड़ रूपए	23,300.00
ख) आंतरिक और अतिरिक्त बजट संसाधन (आई ई बी आर)	14,000.00
ग) कुल परिव्यय (क + ख)	37,300.00

2.3 सड़क क्षेत्र के मुख्य घटक इस प्रकार हैं :-

		(करोड़ रूपए में)
क्र.सं.	***मद***	**2013-2014**
1.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण "निवेश"*	6857.45
2.	ई ए पी (सड़क पक्ष)	24.75
2.	ई ए पी (भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण)	24.75
3.	राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य (एनएच (ओ), घरेलू यात्रा और मशीनरी सहित)	5421.83
4.		
5.	बीआरडीबी के तहत कार्य- राष्ट्रीय राजमार्ग	500.00
6.	बीआरडीबी के तहत सामरिक सड़कें	70.00
7.	विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (इसमें कलादान बहुविध मल्टी-मॉडल परिवहन परियोजना के लिए आबंटन शामिल हैं)।	33,00.00
8.	अन्य प्रभार और सूचना प्रौधोगिकी का विकास ,अनुसंधान और विकास योजना अध्ययन तथा व्यावसायिक सेवाओं सहित प्रशिक्षण ,प्रभारित व्यय	19.00
9.	केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीमें-केंद्रीय सड़क निधि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए ई एंड आई	262.22
10.	सड़क संपर्क के विकास के लिए विशेष कार्यक्रम (नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग एवं राज्यीय सड़कें (आदिवासी उप-आयोजना के लिए 500 00.करोड़ रूपए सहित)	1800.00

11.	विजयवाड़ा-रांची सड़क के लिए विशेष कार्यक्रम	250.00
12.	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पथकर प्राप्तियों का प्रेषण	4770.00
	कुल	**23,300.00**
वर्ष 2013-14 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए तय किए गए 9881.95 करोड़ रूपयों में से वित्त अधिनियम, 2005 द्वारा यथासंशोधित सी आर एफ अधिनियम, 2000 के अनुसार, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (निवेश) के अंतर्गत एन एच डी पी के लिए 6857.45 करोड़ रूपए का आबंटन किया गया है तथा 3024.5 करोड़ रूपए की शेष धनराशि राष्ट्रीय राजमार्क (मूल) के अंतर्गत आबंटित की गई है; इस प्रकार राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत (यात्रा व्यय एवं एम एंड ई सहित) आबंटित कुल 5421.83 करोड़ रूपए की राशि में वर्ष 2013-14 में राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए समर्पित उपचित उपकर के रूप में 3024.5 करोड़ रूपए की राशि भी शामिल है।		

2.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण एजेंसी आधार पर किया जा रहा है। इस प्रयोजन के लिए केन्द्र सरकार की मुख्य एजेंसियां, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन हैं। 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 वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित भौतिक निर्गम के ब्योरे क्रमशः **अनुलग्नक-I ,II और III** में दिए गए हैं ।

2.5 इसके अतिरिक्त, वर्ष 2013-14 के लिए एस ए आर डी पी- एन ई के लिए 3300 करोड़ रूपए और एल डब्ल्यू ई स्कीम के लिए 1800 करोड़ रूपए के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। इन कार्यक्रमों के अंतर्गत वर्ष 2013-14 के दौरान 550 किमी. तथा 1100 किलोमीटर लम्बाई को पूरा करने का लक्ष्य है।

2.6 राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा उन सड़कों का विकास करने के लिए, जो आर्थिक महत्व की हैं अथवा जिनसे अंतर-राज्य संपर्क होता है, वर्ष 2013-14 की योजना में 262.22 करोड़ रूपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

अनुमानित परिणाम

देश के औद्योगिकीकरण से राष्ट्रीय राजमार्गों के अनेक खंडों पर यातायात में प्रतिवर्ष 8 से 10 प्रतिशत की वृद्धि हुई है और आगामी वर्षों में भी इस वृद्धि के जारी रहने की उम्मीद है। राष्ट्रीय राजमार्गों के अनेक खंडों में चौड़ीकरण,ग्रेड-सेपरेशन बाइपासों ,पुलों और 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 आगागमन, 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 :

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

(क)	**कार्य के लिए ठेके सौंपना**	
	(i) 1.00 करोड़ रूपए से कम लागत वाली परियोजनाएं	स्वीकृति की तारीख से अधिकतम 6 माह के अंदर
	(ii) 1.00 करोड़ रूपए और उससे अधिक लागत वाली परियोजनाएं	स्वीकृति की तारीख से अधिकतम एक वर्ष
(ख)	**कार्य पूरा करना**	
	(i) 1.00 करोड़ रूपए से कम लागत वाली परियोजनाएं	कार्य सौंपे जाने की तारीख से अधिकतम ढाई वर्ष
	(ii) 1.00 करोड़ रूपए से 10 करोड़ रु. के बीच की लागत वाली परियोजनाएं	कार्य सौंपे जाने की तारीख से अधिकतम ढाई वर्ष
	(iii) 10.00 करोड़ रूपए से अधिक लागत वाली परियोजनाएं	कार्य सौंपे जाने की तारीख से अधिकतम तीन वर्ष। जहां अत्याधुनिक निर्माण मशीनें उपलब्ध होने की संभावना है, वहां इस वर्ग की परियोजनाओं की निर्माण अवधि के संदर्भ में संस्वीकृति पत्र में और उपयुक्त कमी की जा सकती है।

सड़क सुरक्षा

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

बजट प्राक्कलन 2012-2013	**संशोधित प्राक्कलन 2012-2013**	**बजट प्राक्कलन 2013-2014** (लाख रूपए में)
21515.00	**8200.00**	**8100.00**

इस योजना के अंतर्गत कार्यों के ब्योरे इस प्रकार हैं -

प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान

2.10 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 सड़क सुरक्षा सामग्री का मुद्रण ।
(ii) आकाशवाणी तथा निजी एफ एम चैनलों पर सड़क सुरक्षा जागरूकता संदेशों का प्रसारण
(iii) दूरदर्शन (राष्ट्रीय एवं क्षेत्रीय) नेटवर्क और अन्य निजी चैनलों पर सड़क सुरक्षा संबंधी वीडियो झलकियों का टीवी पर प्रसारण ।
(iv) कैलेंडर, पैम्फलेट, पोस्टर, अभ्यास-पुस्तिकाओं आदि जैसी सड़क सुरक्षा संबंधी प्रचार सामग्री सभी सड़क प्रयोक्ताओं में वितरण के लिए पणधारियों/स्कूलों/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 प्रतियोगिताओं का आयोजन करना, और
(vi) सड़क सुरक्षा सप्ताह का आयोजन करना ।

वर्ष 2013-14 के दौरान 5000 वीडियो तथा 10000 रेडियो झलकियों की योजना बनाई गई है।

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

2.11 चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण : इस योजना के अंतर्गत असंगठित क्षेत्र में भारी मोटर वाहन चालकों के लिए दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाने के लिए संगठनों को वित्तीय सहायता दी जाती है । वर्ष 2013-14 के दौरान लगभग 20,000 चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया जाएगा।

मानव संसाधन विकास

2.12 चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान की स्थापना 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकार ने नौ वाहन चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान (आई डी टी आर) संस्थानों को मंजूरी दी थी। तथापि, तमिलनाडु में वाहन चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान स्थापित करने वाली एजेंसी ने प्रत्याहार कर लिया वर्तमान में वित्त मंत्रालय, व्यय विभागा के संगत अनुदेशों के अनुरूप आई डी टी आर की स्थापना किए जाने वाली स्कीम का मूल्यांकन किया जा रहा है। इस स्कीम का मूल्यांकन करने के दौरान मंत्रालय का इस स्कीम का पुनर्संरचना करने का भी इरादा है। पुर्नगठित स्कीम में, मंत्रालय आई डी टी आर के साथ-साथ क्षेत्रीय चालान प्रशिक्षण केंद्र (आर डी टी सी) भी स्थापित करना चाहता है। 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंत्रालय का 5 आई डी टी आर तथा 15 आर डी टी सी स्थापित करने का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2013-14 के दौरान मंत्रालय का 2 आई डी टी आर तथा 5 आर टी डी सी स्थापित करने का प्रस्ताव है।

2.13 इस स्कीम के अंतर्गत राज्य सरकार के अधिकारियों को सड़क परिवहन क्षेत्र में प्रशिक्षण दिया जाता है ताकि वे सड़क परिवहन के क्षेत्र में होने वाले विकासात्मक कार्यों से अवगत रह सकें। ऐसे 25 प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाने का लक्ष्य है जिनमें सड़क परिवहन सेक्टर के शासन के सभी पहलुओं का ज्ञान प्रदान करने और उभरती चुनौतियों का सामना करने का प्रशिक्षण दिया जाएगा।

2.14 एक राष्ट्रीय स्तर के मानकीकृत चालन पाठयक्रम और वस्तुनिष्ठ मापदंडों पर आधारित परीक्षण पद्धति तैयार किए जाने की आवश्यकता है। चालन प्रशिक्षण स्कूलों के लिए अपेक्षित अनेक अनुदेशकों और

प्रशिक्षकों को उन वाहन निर्माताओं जैसे अन्य हितधारियों के सहयोग से प्रतिदिन चालन प्रशिक्षण स्कूलों (आई डी टी आर) में प्रशिक्षित किया जा सकता है जिनका मूलभूत उदेदश्य यह हो कि किसी अधिकृत चालन प्रशिक्षण स्कूल/संस्थान में प्रशिक्षण लिया जाना सीएमवीआर के अन्तर्गत एक पूर्व-अर्हता हो।

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

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

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

(ग) सभी आई डी टी आर और डी टी आई को शामिल करते हुए राष्ट्रीय स्तर की एक विनियामक एजेंसी जिसका मुखिया चालन प्रशिक्षण स्कूलों और अन्य डीटी आई और आई डी टी आर की संपरीक्षा ओर एवं पर्यवेक्षण करने के लिए प्रत्येक आई डी टी आर/डी टी आई बारी-बारी से है ।

2.16 12वीं योजना अवधि के अंत तक आई डी टी आर के पर्याप्त संख्या में ऐसे प्रशिक्षित अनुदेशकों को अधिकृत करने की आवश्यकता है जो चालन कौशल संबंधी परीक्षा वस्तुत: आयोजित किए जाने के लिए आई डी टी आर और राज्य सरकारों द्वारा प्राधिकृत और प्रमाणित हो ।

राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना

2.17 इस स्कीम में, सड़क दुघर्टना होने के पश्चात सड़क दुर्घटना पीड़ितों को तत्काल चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने के लिए नजदीकी चिकित्सा सहायता केंद्र ले जाने तथा राजमार्गों से क्षतिग्रस्त वाहन हटाने का राहत एवं बचाव कार्य करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को क्रेन एवं एम्बुलेंस प्रदान कराने की योजना है। वर्ष 2013-14 के दौरान दस टन की 17 क्रेनें और छोटे/मध्यम आकार की 20 क्रेनें प्रदान करने का प्रस्ताव है।

सड़क सुरक्षा एवं प्रदूषण परीक्षण व नियंत्रण उपस्कर

2.18 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।

2.19 प्रदूषण परीक्षण 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। 13 महानगरों अर्थात् राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, मुंबई, कोलकाता, चेन्नै, अहमदाबाद, बंगलौर, हैदराबाद/सिकंदराबाद, कानुपर, पुणे, सूरत, आगरा, लखनऊ और शोलापुर में चार पहिए वाले वाहनों के लिए भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक लागू कर दिए गए हैं। शेष भारत में भारत स्टेज-III उत्सर्जन मानक अब लागू हैं। पी यू सी मानकों को 1.10.2004 से कठोर बना दिया गया है।

2.20 मंत्रालय ने पीयूसी मानकों को लागू करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वर्ष 2006-07 से प्रदूषण परीक्षण उपस्कर उपलब्ध कराने का निर्णय लिया । वर्ष 2010-11 के दौरान राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दिए जाने के लिए 300 स्मोक मीटर, 300 गैस एनालाइजर और 200 सांस एनालाइजर दिए जाने की योजना है।

2.21 राष्ट्रीय डाटा बेस नेटवर्क

	बजट प्राक्कलन 2012-2013	**संशोधित प्राक्कलन 2012-2013**	**बजट प्राक्कलन 2013-2014** (लाख रूपए में)
कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस	2000.00	1400.00	4300.00
डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास	4000.00	400.00	500.00

कंप्यूटर प्रणाली एवं राष्ट्रीय डाटाबेस

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

2.23 राष्टीय ई-शासन कार्यक्रम के एक भाग के रूप में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने 148 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत से एक मिशन मोड परियोजना शुरू की है जिसका उद्देश्य संपूर्ण देश में सभी आर टी ओ/डी टी ओ कार्यालयों का कम्प्यूटरीकरण करना, उनकी अंतर-संयोजकता करना तथा मोटर वालनों का राष्ट्रीय रखना है। केंद्रीय स्तर पर स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाणपत्र दोनों के लिए 31.08.2004 को राष्ट्रीय सूचना केंद्र (एन आई सी) में केंद्रीय स्तर पर "सिमैट्रिक की इन्फ्रास्ट्रक्चर" की स्थापना की गई है। वाहन (पंजीकरण प्रमाणपत्र) तथा सारथी (ड्राइविंग लाइसेंस) की प्रायोगिक परियोजनाएं पहले ही प्रारंभ कर दी गई हैं। इस परियोजना से संभागीय परिवहन अधिकारियों के कार्यालयों में उपलब्ध सूचना का समस्त डाटाबेस सृजन करना सुलभ हो जाएगा। 997 आर टी ओ कार्यालयों में से 996 आर टी ओ कार्यालयों को पहले ही कम्प्यूटरीकृत किया जा चुका है। राज्यों की जरूरतों के अनुसार सभी 35 राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के लिए मानक साफ्टवेयर का अनुकूलन कर दिया गया है तथा यह साफ्टवेयर प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में कम से कम प्रायोगिक आधार पर चल रहा है। 32 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100 प्रतिशत संयोजकता प्राप्त कर ली गई है तथा 966 संभागीय परिवहन अधिकारियों के कार्यालयों को कनेक्ट कर दिया गया है। वाहन पूंजी पर पंजीकृत वाहनों की संख्या 5 नवम्बर, 2012 को 100 मिलियन के आंकड़े को पार कर गई है। राज्य परिवहन विभागों के अधिकारियों और प्रवर्तन प्राधिकारियों को राष्ट्रीय रजिस्टर में उपलब्ध आंकड़ों तक पहुंच प्रदान कराई गई है जिससे कि सभी ड्राइविंग लाइसेंसों/पंजीकरण प्रमाणपत्रों, जिनका उनके पंजीकृत मोबाइल नम्बर से एस एम एस भेजकर

डिजिटाइड का दिया गया है, का तत्काल सत्यापन सुलभ होगा। "वाहन" वाहन पंजीकरण एवं परमिट व्यवस्था को अपनी सर्वोत्तम नागरिक केंद्रित सेवा के लिए प्लैटिनम आइकन - वेब रत्न अवार्ड, 2012" से सम्मानित किया गया है।

2.24 अवरोधों को दूर करने तथा वाहनों का निर्बाध आवागमन एवं अधिसूचित दरों के अनुसार सड़क उपकर संग्रहण सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने प्रयोक्ता शुल्क इलेक्ट्रॉनिक माध्यमों से संग्रहित करने के लिए ई पी सी, जी ई एन-2, आई एस ओ 18000 - 6सी मानकों के आधार पर पैसिव रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेन्टिफिकेशन (आर एफ आई डी) प्रारंभ करने का निश्चय किया है। ई टी सी से संबंधित एक प्रायोगिक परियोजना का उदघाटन दिनांक 19.4.2012 को दिल्ली से परवानू तक के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 5 पर किया गया था। सार्वजनिक वित्तपोषित परियोजनाओं के संबंध में ई टी सी का विभागीय रूप से क्रियान्वयन किए जाने क लिए बजट अनुमान 2013-14 में निधियां प्राप्त करने की मांग की जा रही है।

डाटा संग्रहण, अनुसंधान और विकास

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

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

(i) **आधारभूत सड़क सांख्यिकी (बीआरएस)** : जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों, शहरी सड़कों, ग्रामीण सड़कों और परियोजना सड़कों सहित सड़क नेटवर्क संबंधी आंकड़े/सूचना दी जाती है । लगभग 280 स्रोत एजेंसियां आंकड़े उपलब्ध कराती हैं जिनका उपयोग आधारभूत सड़क सांख्यिकी के लिए किया जाता है । आधारभूत सड़क सांख्यिकी का नवीनतम अंक जुलाई, 2012 में प्रकाशित किया गया जिसमें वर्ष 2008-09 से 2010-11 को समाप्त वर्ष तक के आंकड़े शामिल किए गए हैं।

(ii) **सड़क परिवहन वार्षिकी** : जिसमें वाहन वर्गीकरण की दृष्टि से राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कुल पंजीकृत मोटर वाहनों; बसों के सरकारी और निजी स्वामित्व; सड़क दुर्घटनाओं; मोटर वाहन कराधान एवं किराया ढ़ांचा; वाहन करों, शुल्क से प्राप्त राजस्व आदि से संबंधित ब्योरा दिया गया है। इस प्रकाशन को नवीनतम अंक "सड़क परिवहन वार्षिकी 2010-11" में जुलाई, 2012 में प्रकाशित किया गया था।

(iii) **राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा :** यह प्रकाशन व्यापक संगठनात्मक वर्गीकरण (राज्य सड़क परिवहन निगम, कंपनियों [कंपनी अधिनियम के तहत निगमित], नगर पालिका उपक्रमों और विभागीय उपक्रमों) 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 54 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से लगभग 38 राज्य सड़क परिवहन उपक्रम, अपेक्षित फार्मेट में नियमित आधार पर आंकड़े दे रहे हैं। नवीनतम अंक में, "राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य निष्पादन-यात्री सेवाओं की समीक्षा (अप्रैल, 2011-मार्च, 2012) नवम्बर 2012 में रिलीज किया गया था।

(iv) **भारत में सड़क दुर्घटनाएं** : नामक प्रकाशन में, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर, सड़क दुर्घटना संबंधी विभिन्न पहलुओं/मानदंडों को शामिल किया जाता है जिनमें दुर्घटनाओं के कारण भी शामिल हैं। जून, 2012 में परिवहन अनुसंधान प्रभाग द्वारा 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं : 2011' नामक नवीनतम अंक प्रकाशित किया गया जिसमें वर्ष 2011 के सड़क दुर्घटना के आंकड़ों का विश्लेषण किया गया है। ये आंकड़े, एशिया प्रशांत सड़क दुर्घटना डाटाबेस (एपीआरएडी) - भारतीय सड़क दुर्घटना डाटाबेस (आईआरएडी) से संबंधित संयुक्त राष्ट्र की एशिया और प्रशांत क्षेत्र के आर्थिक और सामाजिक आयोग द्वारा प्रायोजित परियोजना के 19 मदों वाले फार्मेट में एकत्र किए जाते हैं।

2.27 निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना

बजट प्राक्कलन 2012-2013	**संशोधित प्राक्कलन 2012-2013**	**बजट प्राक्कलन 2013-2014** (लाख रूपए में)
9000.00	1000.00	5000.00

2.28 मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 59 के अंतर्गत, केन्द्र सरकार के पास अलग-अलग 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 उद्देश्य हेतु वाहनों की कतिपय श्रेणियों की 'आयु' निर्धारित की गई है। इस मंत्रालय का 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।

2.29 प्रत्येक परिवहन वाहन को प्रारंभिक पंजीकरण की तारीख से दो वर्ष बाद प्रत्येक वर्ष उपयुक्तता जांच करानी होती है। गैर परिवहन वाहन को एक बार पंजीकृत हो जाने के बाद 15 वर्ष तक उपयुक्तता जांच की आवश्यकता नहीं है। 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। आटोमेटिड निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र के एक माडल का डिजाइन तैयार किया गया था और पायलट आधार पर 10 राज्यों में ऐसा एक केन्द्र स्थापित किए जाने की स्कीम अनुमोदित की गई थी। नौ माडल आटोमेटिड निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र पहले ही संस्वीकृत किए जा चुके हैं और उनमें से कुछ पहले ही कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। वर्ष 2013-14 के दौरान इस स्कीम के अन्तर्गत दो नए आई एंड सी स्थापित करने तथा मौजूदा आई एंड सी का सुदृढ़ीकरण करने की योजना है।

2.30 सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना :

बजट प्राक्कलन 2012-2013	संशोधित प्राक्कलन 2012-2013	बजट प्राक्कलन 2013-2014 (लाख रूपए में)
3000.00	2000.00	2000.00

2.31 विगत वर्षों में सार्वजनिक परिवहन में आई कमी, हमारे परिवहन नियोजन की विफलताओं में से एक है। वाहनों के कुल बेड़े में बसों का हिस्सा वर्ष 1951 के 11% से अधिक की तुलना में घटकर वर्ष 2006 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। 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 को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने की दृष्टि से केन्द्रीय स्तर पर प्रावधान किए गए हैं । तथापि, ऐसी वित्तीय सहायता उन्हीं राज्यों को दी जाएगी जो सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार करने के लिए उपाय करने के लिए तत्पर होंगे। यह योजना सरकार द्वारा मार्च 2010 में अनुमोदित की गई थी और इसे 15.3.2010 से लागू किया गया था। कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, उड़ीसा, उत्तराखंड, आन्ध्र प्रदेश, अरूणाचल प्रदेश और असम नामक 14 राज्यों की सोलह परियोजनाओं को वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा केंद्रीय सहायता प्रदान करने के लिए अनुमोदित किया गया है। वर्ष 2013-14 के लक्ष्य में 10 नए प्रस्तावों को मंजूरी देना शामिल है।

2.32 राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन

एक राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड की स्थापना करने का प्रस्ताव है जिसके लिए बजट प्राक्कलन 2013-14 में 100 लाख रूपए का प्रावधान किया गया है।

निगरानी तंत्र

2.33 सड़क परिवहन क्षेत्र की योजनाओं पर निगरानी रखने के लिए एक अंतर्निहित तंत्र विद्यमान है। इसके अतिरिक्त इस स्कीम के क्रियान्वयन की प्रगति की मानीटरिंग मंत्रालय में समय-समय पर आयोजित बैठकों के जरिए की जाती है। मंत्रालय भी, क्रियान्वयन एजेंसियों से पत्रों के माध्यम से नियमित प्रगति रिपोर्ट प्राप्त करता है। इसके अतिरिक्त, प्रतिदर्श वाहन चालक प्रशिक्षण विद्यालयों की स्थापना करने में तकनीकी सहायता प्रदान करने उनका अनुवीक्षण एवं पर्यवेक्षण करने के लिए केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सी आई आर टी) को एक विशेषज्ञ एजेंसी के रूप में नियुक्त किया गया है। ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र की

स्थापना करने के लिए उत्तरपूर्वी किस्तें सी आई आर टी की सिफारिश प्राप्त होने के बाद रिलीज की जाती है। सार्वजनिक परिवहन सुदृढ़ीकरण स्कीम के अंतर्गत केंद्रीय सहायता की मांग करने वाले राज्यों/सड़क परिवहन उपक्रमों से प्राप्त प्रस्तावों का मूल्यांकन करने का कार्य भी सी आई आर टी को ही सौंपा है।

अध्याय-III

मंत्रालय द्वारा किए गए सुधार उपाय और नीतिगत पहल का प्रभाव

सड़क पक्ष

व्यापक समीक्षा से पता चलता है कि लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धि में कमी रही है; यह कमी भूमि अधिग्रहण, पर्यावरण स्वीकृतियों, सड़क उपरि पुलों की स्वीकृतियों, कानून और व्यवस्था संबंधी समस्याओं , पुनर्वास तथा बंदोबस्त संबंधी मुद्दों के कारण हुए विलंब और कुछ मामले में ठेकेदार के अल्प कार्य निष्पादन के कारण आई है। सरकार ने राजमार्ग परियोजनाओं के तीव्र कार्यान्वयन के लिए अनेक कदम उठाए हैं।

भूमि अधिग्रहण

3.2 नोडल अधिकारियों की नियुक्ति की गई है जो विभिन्न मुद्दों जिनमें राज्य सरकारों के साथ समय-समय पर प्रभावी समन्वय स्थापित करना अपेक्षित है, बारे में आवधिक समन्वय करते हैं। इसके अलावा ,वे यह भी सुनिश्चित करते हैं कि सार्वजनिक सुविधाओं के स्थानांतरण में तेजी लाकर और कानून और व्यवस्था संबंधी 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

3.3 राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने पर्यावरण एवं वन स्वीकृतियों में शीघ्रता आने के लिए पर्यावरण एवं वन स्वीकृति के मुद्दे को पर्यावरण एवं वन मंत्रालय तथा राज्य सरकारों के उच्च प्राधिकारियों क साथ उठाया है। पर्यावरण एवं वन स्वीकृतियां प्राप्त करने में गति लाने के लिए उच्चतर स्तर पर नियमित बैठकों का आयोजन किया गया। पर्यावरणीय एवं वन मंत्रालय के साथ उठाए गए अन्य नीति स्तरीय मुद्दे निम्नलिखित हैं :-

- पर्यावरण स्वीकृति प्रदान करने को वन स्वीकृति प्रदान करने अलग करना।
- सड़क चौड़ी करने की परियोजनाओं (लाइनियर सड़क परियोजनाओं) के संबंध में वन अधिकार अधिनियम के अंतर्गत "अनापत्ति प्रमाणपत्र" प्राप्त करना।
- सड़क चौड़ी करने की परियोजनाओं को नई परियोजनाओं से भिन्न माना जाए और गैर-जंगल क्षेत्र में निर्माण क्रियाकलापों की अनुमति दी जानी चाहिए।
- यदि सड़क चौड़ी करने का यह कार्य 60 मीटर आर ओ डब्ल्यू तथा 100 किलोमीटर की लंबाई तक किया जाता है तो पर्यावरण स्वीकृति से छूट प्रदान की जाए।
- अलग-अलग परियोजनाओं के लिए टी ओ आर मांगने के बजाए सड़क चौड़ी करने की परियोजनाओं के लिए एक मानक टी ओ आर बनाया जाए।

3.4 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 में तेजी लाए जाने 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।

3.5 ठेकेदारों द्वारा अल्प कार्य निष्पादन

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

3.6 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं से स्पष्ट प्रभाव लाने के लिए मंत्रालय ने प्रक्रियागत मुद्दों जो अवसरंचना की वाछिंत प्रगति में अवरोधक और बड़ी बाधाओं के रूप में कार्य कर रहे है, को दूर करने के लिए इन पर निशाना साधा है ।

3.7 गत वर्ष किए गए नीतिगत प्रयासों के अलावा इस वर्ष के दौरान की गई नवीन पहलें निम्नलिखित हैं :-

3.8 भारतीय उद्योग संघ (सी आई आई) और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के एक संयुक्त कार्यदल की बैठक का आयोजन 19.07.2012 को किया गया था। इस संयुक्त कार्य बल के मुख्य उद्देश्य निम्नलिखित हैं :-

(i) इस कार्यदल का मुख्य उद्देश्य नीति निर्माण, उपयुक्त विनियामक तंत्र के चरण पर प्राइवेट सेक्टर की वृहत और स्वस्थ भागीदारी सुकर बनाने के लिए और कार्यान्वयन स्तर पर मुद्दों का समाधान शीघ्रता से किए जाने के लिए उपयुक्त उपाय सुझाने के अलावा राष्ट्रीय राजमार्गों में निवेश सुगम बनाने और सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाओं में सुधार किए जाने के लिए उपयुक्त उपायों का सुझाव देना होगा ।

(ii) सभी पणधारियों-निवेशकों, उधारदाताओं, सड़क प्रयोक्ताओं और सरकार की चिंताओं का समाधान करेगा ।

(iii) विशिष्ट सड़क सुरक्षा मुद्दों का भी समाधान करेगा और सड़क प्रयोक्ताओं के लिए सुरक्षा मानकों में सुधार करने और उन्हें प्रचालनात्मक बनाने के उपायों का भी सुझाव देगा ।

3.9 अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सी सी आई) ने 17 अगस्त, 2012 को आयोजित अपनी बैठक में राष्ट्रीय राजमार्ग प्रचालन, अनुरक्षण और अंतरण (ओ एम टी) आधार पर अनुरक्षण करने के लिए नीति का अनुमोदन किया। इससे रियायत अवधि के दौरान सरकार पर बिना किसी उत्तरदायित्व के उच्चीकृत राष्ट्रीय राजमार्ग खंड का नियमित अनुरक्षण सुनिश्चित होगा। इस नीति की मुख्य-मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित हैं :

(i) राजमार्ग का परियोजना खंड रियायत अवधि के दौरान रियायतग्राही को सौंप दिया जाएगा। वह रियायतग्राही राजमार्ग के परियोजना खंड की रियायत अवधि के दौरान वार्षिक एवं आवधिक अनुरक्षण कराने के अलावा इस खंड में यातायात का सुचारू आवगमन सुनिश्चित करने तथा दुर्घटना प्रबंधन करने के लिए उत्तरदायी होगा।

(ii) इस रियायतग्राही को सड़क के सभी प्रयोक्ताओं से उपयोग शुल्क वसूलने, उसका संग्रह करने तथा उसका अवधारण करने के लिए शासकीय राजपत्र में अधिसूचना प्रकाशित करके प्राधिकार प्रदान किए जाएगा।

(iii) इस रियायतग्राही से बोली प्रक्रिया के दौरान स्वीकृत वार्षिक प्रीमियम का भुगतान करने तथा बिडिंग पैरामीटर के लिए वार्षिक प्रीमियम की राशि का भुगतान किया जाना अपेक्षित होगा।

(iv) यह रियायतग्राही रियायत अवधि समाप्त होने पर सड़क वापस अंतरित कर देगा।

3.10 दिनांक 09.01.2012 को अंतर मंत्रालयी ग्रुप (आई एम जी) की हुई बैठक में लिए निर्णय के आधार पर खंड 14.7.1, जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है, को परिचालन, रखरखाव और हस्तांतरण (ओ एम टी) परियोजनाओं के लिए मॉडल रियायती करार (एम सी ए) से हटा दिया गया है।

"14.7.1 इस करार में निहित के प्रतिकूल किसी भी बात के होते हुए इस करार के बाद परियोजना राजमार्ग में कोई भौतिक गड़बड़ी या कमी पाई जाती है और रखरखाव संबंधी आवश्यकताओं का अनुपालन किए जाने के संबंध में ग्राही की ओर से ऐसी गड़बड़ी या कमी नहीं आई है और यह ऐसी है कि उच्च स्तरीय उद्योग संबंधी प्रक्रियाओं के अनुसरण में उचित अध्यवसाय का प्रयोग करके ऐसी तारीख से पहले ग्राही द्वारा इसका पता लगाया जाना या इसका पूर्वानुमान लगाना संभव नहीं हो सकता था तो इसकी मरम्मत और पुनरूद्वार का कार्य ऐसे किया जाएगा मानो यह स्कोप में बदलाव है; बशर्ते कि इस खंड 14.7.1 के उपबंध तब लागू नहीं होंगे तब ऐसी मरम्मत और पुनरूद्वार की लागत एक करोड़ रूपए से कम है। संदेह दूर करने के लिए इस बात पर सहमति प्रकट की गई है कि वाहनों की क्षमता से अधिक मारा उन पर लादा जाने के कारण कैरेजवे को नुकसान हुआ है तो उसे अंतर्निहित गड़बड़ी नहीं माना जाएगा।"*

**निष्पादन प्रतिभूति का 25 प्रतिशत (180 दिन औसत दैनिक फीस)*

3.11 अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सी सी आई) ने दिनांक 13 दिसम्बर, 2012 को हुई अपनी बैठक में "सड़क परियोजनाओं की पंचाट प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए प्रक्रिया का सरलीकरण" नीति का अनुमोदन किया। इसके साथ ही अन्य बातों के साथ-साथ 5,000 यात्री कार यूनिटों (पी सी यू) और 10,000 पी सी यू के बीच की यातायात की सड़क परियोजनाओं को, जिन्हें विल्ड-आपरेट ट्रांसफर (बी ओ टी) - (टॉल) मोड पर विकसित किया जाना अर्थक्षम नहीं है, इंजीनियरिंग, प्रापण और निर्माण (ई पी सी) मोड पर सीधे ही विकसित किया जा सकता है।

3.12 प्रत्येक दिन 20 किलोमीटर लंबी सड़ का निर्माण करने की कोशिश और इस लक्ष्य को पूरा करने के उद्देश्य से इस मंत्रालय ने वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान 9,500 किलोमीटर की लंबाई के लिए सड़क परियोजनाओं के पंचाट के लिए एक वार्षिक कार्यक्रम तैयार किया है।

3.13 पुराने ई पी सी ठेकेदारों से प्रशिक्षित अधिकांश ग्राही की इक्विटी तक सीमित पहुंच है। इक्विटी की उनकी समस्या का एक हल यह है कि प्राइवेट इक्विटी निधिकरण हो लेकिन प्राइवेट इक्विटी निवेशक, निर्माण कार्य में जोखिम उठाने से दूर रहते हैं। पिछले कुछ वर्षों में परियोजनाओं का निष्पादन किए जाने में रहे विलंब से प्राइवेट इक्विटी निधि की चाहत और भी हो गई है। वर्तमान एन एच ए आई रियायती दस्तावेजों ने इक्विटी की इस मंथन को सीमित कर दिया है। मॉडल रियायत करार के वर्तमान उपबंधों के अनुसार परियोजना पूरी होने के बाद 2 वर्ष तक ग्राही कंपनी में विकासकों के 51 प्रतिशत स्टेक होने अपेक्षित हैं और इसके बाद प्राधिकरण द्वारा यथा अनुज्ञेय या तो 26 प्रतिशत था इससे कम अनुपात में होने चाहिए। ऐसा प्रतीत होता है कि नई परियोजनाओं क लिए ऋण और इक्विटी के स्रोत समाप्त हो गए हैं, और इस प्रकार राजमार्ग परियोजनाओं में काम करने वालों की कमी आई है तथा परियोजना क्षेत्र पर इस समय अनिश्चित स्थिति बनी हुई है। तथापि, ऐसा प्रतीत होता है कि गौण बाजार में अच्छे कार्य का विकास हो रहा है और राजस्व की सुनिश्चित स्थित के साथ पूर्ण हुई परियोजनाओं में पी ई फंड के इच्छुक क्रेताओं ने इच्छा दर्शाई है। इस प्रकार इक्विटी का मंथन, सड़क परियोजनाओं में निवेश के लिए पर्याप्त इक्विटी पूंजी जारी करेगा। तब, स्थापित ओ एंड एम क्रेताओं के साथ प्राइवेट इक्विटी निधियां इन परियोजनाओं को चलाएंगी। इसी बीच यह निवेश, ग्राही में परिवर्तन उन ई पी सी ठेकेदारों के लिए आवश्यक निधियां जारी करेगा जो फिर आगे की सड़क परियोजनाओं में निवेश कर सकेंगे। ऐसे कार्यों को प्रोत्साहित करने से वर्तमान विकासकों के लिए वे संसाधन स्वतंत्र हो सकेंगे जो नई राजमार्ग की परियोजनाओं के लिए इच्छा शक्ति को जगा सकती है। विनिवेश को सुकर बनाने और इक्विटी का मंथन करने के लिए भविष्य की परियोजनाओं और इस समय चल रही परियोजनाओं, दोनों में मॉडल रियायती करार में परिवर्तन किकए जाने की जरूरत है। भविष्य की परियोजनाओं और इस समय चल रही परियोजनाओं दोनों में विनिवेश और इक्विटी के मंथन को सुकर बनाने के लिए एक प्रस्ताव पहले ही सरकार को भेज दिया गया है।

3.14 रियायती करार यह अनुमति देता है कि ऋणदाता को वित्तीय चूक होने की सूरत में ही ग्राही को प्रतिस्थापित करने में पहले ही कार्रवाई करने की भूमिका निभाने का अधिकार मिलता है। वस्तुत: वित्तीय विलंब के अतिरिक्त विकासक द्वारा चूक किए जाने या निश्चित अवधि/प्रतिमान पूरा करने के पीछे कई अन्य कारण हैं। इस प्रकार एन एच आई में ऋणकर्ता और विशेष रूप से विनाव प्राप्त विलंब होने की सूरत में एम सी ए उपबंधों में संशोधन किए जाने का प्रस्ताव है ताकि उन्हें सशक्त बनाकर ऋणदाताओं के हितों की रक्षा की जा सके ताकि वे वाणिज्यिक परिचालनों से पहले समापन होने की स्थिति में भी एवजी करार लागू कर सकें।

3.15 वे सभी राष्ट्रीय राजमार्ग जो पी पी पी मोड (बी ओ टी (टॉल) पर बी ओ टी (वार्षिक) के संबंध में सक्षम नहीं है, जैसे कि दूरदराज के क्षेत्रों में, जिसने इंजीनियरिंग, प्रापण और निर्माण (ई पी सी) मोड अपना लिया होता। ई पी सी मोड के तहत परम्परागत मद-दर संविदा, सामान्यत: समय और लागत आधिक्य वाली हैं। राजमार्ग विकास का संवर्धन करने की पहल के रूप में इंजीनियरिंग प्रापण और निर्माण (ई पी सी) संविदा का एक नया मोड लाया जा रहा है। अवसंरचना से संबंधित मंत्रिमंडल समिति द्वारा अनुमोदित मॉडल ई पी सी संविदा करार, एक मुश्त राशि के लिए संविदाकार की जांच, डिजाइन और निर्माण की जिम्मेदारी सौंपने पर आधारित है जिसका निर्धारण प्रतियोगी बोली के आधार पर किया जाता है। मॉडल ई पी सी संविदा करार में बेहतरीन अंतर्राष्ट्रीय प्रक्रियाओं को शामिल किया जाता है और एक ऐसा ठोस संविदागत ढांचा प्रदान करता है जो जोखिम और पुरस्कार के आवंटन सरकार और संविदाकार क बीच बाध्यता की इक्विटी, लागत की स्थिति और पूर्वानुमान, बलाघात, समामत और विवाद का समाधान विनिर्दिल करने के अलावा पारदर्शिता और क्रियाविधि को भी स्पष्ट करता है। इसे इस ढंग से तैयार किया गया है कि समय और लागत को बढ़ने से काफी हद तक न्यूनतम किया जाए और राष्ट्रीय राजमार्ग का डिजाइन और उसके निर्माण का स्तर इष्टत्म होगा।

3.16 एन एच ए आई ने इलेक्ट्रॉनिक टॉल कलेक्शन (ई टी सी) प्रणाली के माध्यम से टॉल प्राप्त करने के उद्देश्य से भारतीय राजमार्ग प्रबंधन कंपनी लिमिटेड (आई एच एम सी एल) को शामिल किया है और परियोजनाओं का प्रबंधन रणनीतिक, प्रशासनिक, विधिक, तकनीकी और वाणिज्यिक आधार पर कर रही है। कंपनी की एन एच ए आई (25 प्रतिशत), ग्राही (50 प्रतिशत) और वित्तीय संस्थानों (25 प्रतिशत) से इक्विटी भागीदारी होगी। आई एच एम सी एल केंद्रीय ई टी सी प्रणाली प्रदान करेगी जिसमें टॉल अंतरण, क्लियरिंग हाऊस परिचालन, हैल्पडेस्क सहायता और चरणबद्ध ढंग से समग्र प्रबंधन प्रणाली स्थापित करना शामिल होगा। राष्ट्रीय राजमार्ग संबंधी ई टी सी को कार्यान्वित करने के निर्णय के परिणामस्वरूप दिल्ली पर वानू खंड पर ई टी सी संबंधी एक पायलट परियोजना की शुरूआत अप्रैल, 2012 में की गई थी। ई टी सी का क्रियान्वयन करने के लिए शुरूआती स्तर पर कुछ अन्य खंडों का चयन किया गया। एन एच ए आई भविष्य में दी जाने वाली सभी राजमार्ग परियोजनाओं क लिए दिए जाने वाले ठेकों में एक अनिवार्य खंड के रूप में निगमित करने की प्रक्रिया में है।

3.17 उच्चतर 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 का भविष्य, पीपीपी की कठिनाइयों का समाधान करने के लिए तथा प्रयोक्ताओं और निवेशकों के हितों को संतुलित करने के लिए आवश्यक व्यापक नीति और विनियामक फ्रेमवर्क पर निर्भर करेगा । प्रचालन, अनुरक्षण और हस्तांतरण (ओएमटी) आधार पर राजमार्गों के प्रचालन और अनुरक्षण में निजी पक्षों की रूचि 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 का आबंटन और पुरस्कार; प्रमुख पक्षों के बीच दायित्वों की समानता; लागतों एवं दायित्वों की सुस्पष्टता एवं संभाव्यता; लेन-देन लागतों में कटौती; देवीय आपदा; और समापन पर विचार किया गया है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने ओ एम टी रियायत के अंतर्गत कुछ चुनिंदा राजमार्ग परियोजनाएं अभी हाल ही में निजी क्षेत्र को देना प्रारंभ किया है। अभी हाल की अवधि तक, पथकर संग्रह करने का कार्य तथा राजमार्गो के रख-रखाव का कार्य क्रमश: पथकर एजेंटों/ प्रचालकों और उपठेकेदारों को दिया जाता था। इन कार्यो को ओएमटी रियायतों के अंतर्गत एकीकृत कर दिया गया। इस रियायत के अंतर्गत निजी प्रचालक राजमार्गो का रख-रखाव करने और अनिवार्य सेवाएं प्रदान करने जैसे आपातकालीन/

सुरक्षा सेवाएं आदि, के लिए इन प्रखंडों में पथकर संग्रह करने के पात्र होगे। 1618 कि.मी. की लम्बाई वाले 11 ओएमटी ठेके दिनांक 31.12.2012 तक दिए जा चुके है।

3.18 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का पुनर्गठन करने के लिए सरकार ने एक प्रस्ताव को मंजूदी दी थी, इसके प्रमुख संघटकों में, अन्य बातों के साथ-साथ, इसके क्षेत्रीय कार्यालयों की स्थापना करना भी शामिल था। सरकार द्वारा एनएचएआई को अधिदेशित परियोजनाओं के क्रियान्वयन में गति लाने लिए और इस परियोजना के निर्माणपूर्व क्रियाकलापों में शीघ्रता लाने के लिए राज्य सरकारों के साथ बेहतर और निकट का संबंध सुनिश्चित करने के लिए इसके देश के विभिन्न स्थानों पर 17 क्षेत्रीय कार्यालय, जिनका प्रमुख सीजीएम होगा, खोलने का निश्चय किया गया। राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया कि वे एनएचएआई परियोजनाओं की निर्माण पूर्व क्रियाकलापों का अनुवीक्षण करने के लिए राज्यों के मुख्य सचिवों (नोडल अधिकारी के रुप में) की अध्यक्षता में तथा एनएचएआई के क्षेत्रीय अधिकारी को सदस्य सचिव के रुप में शामिल करके उच्च स्तरीय समितियों का गठन करेंगे। अधिकांश राज्य सरकारों ने इन समितियों का गठन कर दिया है। शीघ्र भूमि अधिग्रहण करने के लिए प्रक्रिया/अनुमोदन को गति प्रदान करने हेतु क्षेत्रीय अधिकारियों को पर्याप्त वित्तीय शक्तियां प्रत्यायोजित की गई है।

319 निर्माण जोखिम से संबंधित मुद्दों की समझ के लिए वित्तीय संस्थानों तथा अन्य पणधारियों को मिलाकर सभी पणधारियों के साथ नियमित बैठको का आयोजन किया जा रहा है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ठेकेदारों, रियायतग्राहियों, बैंको तथा अन्य वित्तीय संस्थानों सहित सभी पणधारियों के साथ उन जोखिमों को समझने के लिए जिनकी वे इन परियोजनाओं में आशंका व्यक्त करते है और उन जोखिमों को न्यूनतम बनाने के लिए कार्यनीति विकसित करने के संबंध में सभी हितबद्ध पक्षकारों के साथ नियमित विचार-विमर्श करता है।

3.20 प्रयोक्ता शुल्क का संग्रहण करने के लिए, एनएचएआई ने नीलामी प्रतिस्पर्धी बोली के जरिए शुल्क संग्रहण एजेंसी लगाने की व्यवस्था को अपनाया है जहां सफल बोलीदाता को वास्तविक संग्रह पर ध्यान दिए बिना एक निश्चित उद्धृत राशि का भुगतान करना होगा। दिनांक 31.12.2012 की स्थिति के अनुसार प्रतिस्पर्धी बोली के जरिए 90 एजेसिंयों को इस कार्य में लगाया जाता है।

3.21 एनएचएआई बोर्ड ने न्यायालयों में लम्बित पड़े पुराने मामलों का एकबारगी निपटारा करने के लिए एक उच्च स्तरीवाद निस्तारण परामर्शी समिति बनाए जाने का अनुमोदन किया है। इन दावों का निपटारा एकबारगी निपटारे के रुप में किया जाएगा और ठेके संबंधी मुद्दों में सामान्यपन होने के आधार पर अपनाई जाने वाली कार्यनीति में और गुणावगुणों, जोखिम का मूल्यांकन करके फर्मो या महत्वपूर्ण समूहों के साथ सामूहिक रुप से इष्टतम निपटान करने के आधार पर अंतर हो सकता है। प्रारंभिक वार्ताएं अध्यक्ष द्वारा नामित 3 सीजीएम की एक समिति द्वारा की जाएगी। इस निपटारा प्रक्रिया में गति संवर्धन करने के लिए विभिन्न मामलों हेतु विभिन्न सीजीएम समितियां बनाई जा सकती है। इन 3 सीजीएम की समिति द्वारा प्रारंभिक वार्ता के पश्चात उस मामलो को उच्च न्यायालय के एक सेवानिवृत्ति न्यायाधीश तथा प्रशासनिक/वित्त मामलों का पर्याप्त अनुभव रखने वाले दो अन्य सदस्यों को मिलाकर बनी स्वतंत्र निपटान परामर्शी समिति के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। तब, इस निपटारे को एनएचएआई बोर्ड द्वारा अंतिम अनुमोदन दिया जाएगा।

3.22 पारदर्शिता एवं विश्वसनीयता में सुधार करने के उद्देश्य से मंत्रालय ने जुलाई, 2011 से बीओटी सहित सभी प्रकार की परियोजनाओं के लिए ई-अधिप्रापण और ई-निविदा की शुरुआत की है।

3.23 मंत्रालय की लोक शिकायत निस्तारण प्रणाली को प्रयोक्ता अनुकूल सामाजिक नेटवर्किंग साइट अर्थात फेसबुक (http://www.facebook.com/pages/Ministry-of-Road-Transport-and-Highways/179136175451970 पर उपलब्ध) की सहायता से अधिक लोकप्रिय बनाया गया है।

सड़क परिवहन

सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों के लिए नि:शुल्क उपचार

3.24 इस मंत्रालय ने राजमार्गों पर सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों को नकदी रहित उपचार सुनिश्चित करने के लिए एक प्रायोगिक परियोजना प्रारंभ की है। इस व्यवस्था से सड़क दुर्घटना में घायलों को शीघ्रातिशीघ्र अस्पतालों तक पहुंचाना सुनिश्चित होगा तथा इससे यह भी सुनिश्चित होगा कि उन्हें उपचार के लिए उनके पास पैसे न होने पर भी उन्हें उपचार मिलेगा।

परिवहन हब्स

3.25 सुरक्षित एवं कारगर सड़क परिवहन आवागमन सुलभ बनाने के लिए परिवहन से संबंधित सभी सुविधाएं एक ही स्थान पर मुहैया कराने हेतु सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने राजस्थान के राजसमंद जिले के रेलमागरा में एक प्रायोगिक परियोजना के रुप में एक परिवहन हब स्थापित करने का प्रस्ताव किया है।

राजस्थान के रेलमागरा (राजसमन्द) में इस परिवहन हब की मुख्य-मुख्य बाते निम्निलिखित हैं:-

* परियोजना के लिए भूमि राज्य सरकार द्वारा उपलब्ध कराई जाएगी। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय इस परियोजना के लिए बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु 25 करोड़ रूपये का अनुमोदन करेगी।
* इस परिवहन हव की स्थापना एवं उसका संचालन राजस्थान सरकार द्वारा गठित एक सोसायटी द्वारा किया जाएगा। इस सोसायटी का प्रमुख क्लेक्टर होगा। यह सोसायटी इस हब को चलाने एवं उसका प्रबंधन करने के लिए सशक्त विपणन एवं पेशेवर सक्षमताओं को नियुक्त करेगी।
* यह परिवहन हब सड़क परिवहन सेक्टर की सभी समस्याओं को अर्थात वाहनों की मरम्मत एवं सर्विसिंग, ड्राइविंग लाइसेंस जारी करना/नवीकरण करना; करों का भुगतान; परमिटों का नवीकरण; ड्राइवरों के लिए मार्गस्थ सुविधाएं; ड्राइवरों की नेत्र ज्योति जांच; ड्राइवरों का निरीक्षण एवं पुनश्चर्या पाठ्यक्रम; क्रय करने के लिए सुविधाएं; वाहनों का पंजीयन एवं बीमा, वाहनों का निरीक्षण एवं प्रमाणन; माल की बुकिंग, लोडिंग एवं अनलोडिंग आदि एक ही स्थान पर उपलब्ध कराएगा।

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

3.27 उपर्युक्त सुविधाओं के अतिरिक्त वर्ष 2013-14 के दौरान सड़क परिवहन सेक्टर में निम्नलिखित पहलें भी किए जाने का प्रस्ताव है:-

(i) सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए राज्यों को पेयजल एवं स्वच्छता विभाग द्वारा शुरु किए गए 'निर्मलग्राम पुरस्कार' की तर्ज पर नए पुरस्कार/प्रोत्साहन की शुरुआत करना तथा सड़क दुर्घटना मुक्त जिलों को विशेष प्रोत्साहन/ पुरस्कार।

(ii) मंत्रालय ने ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने के लिए व्यावहारिक वस्तुनिष्ठ परीक्षा की योजना बनाने तथा इन व्यावहारिक वस्तुनिष्ठ परीक्षाओं का आयोजन आउटसोर्स से कराने के लिए परिवहन आयुक्त, आंध प्रदेश की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है।

अध्याय-IV

वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान कार्य निष्पादन की समीक्षा

सड़क पक्ष

योजना-वार भौतिक कार्य निष्पादन

4.1 राष्ट्रीय राजमार्ग :-

(आई ई बी आर सहित करोड़ रु.)

2011-12 (योजना)		2012-13		2013-14 (योजना)
ब.प्रा.	**सं.प्रा.**	**ब.प्रा.**	**सं.प्रा.**	ब.प्रा.
27,100.00	32,457.00	32,600.00	31,672.81	37,300.00

वर्ष 2012-13 के दौरान जारी कार्यों और नए कार्यों को शामिल करते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली के विकास के लिए संशोधित प्राक्कलन स्तर पर बजट प्रावधान 31,672.81 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

4.2 एन एच डी पी के विभिन्न चरणों के अंतर्गत शामिल राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के अलावा, लगभग 48,000 कि.मी. (जिनमें कुछ को अभी भी सौंपा जाना शामिल है) 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 सुधार, चार और छह लेन बनाने का कार्य, सुदृढ़ीकरण, बाइपासों का निर्माण और पुलों का पुनर्निर्माण/निर्माण आदि कार्य शामिल हैं । वर्ष 2012-13 के दौरान, दिसंबर, 2012 तक कुल 2627.02 करोड़ रु. की लागत के नए प्रस्ताव संस्वीकृत किए गए हैं । दिसंबर, 2012 तक कुल 511 कि.मी. एकल लेन वाली सड़कों को दो लेन का बनाया गया है, 479 कि.मी. के सुदृढ़ीकरण कार्यों और 39 पुलों के पुनर्निर्माण/ निर्माण के कार्यों को पूरा कर लिया गया है । प्रमुख परियोजनाओं के ब्योरे नीचे दिए गए हैं।

4.3 वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान मंत्रालय द्वारा राज्य लोक निर्माण विभाग/भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के जरिए कार्यान्वित करवाई जा रही 20.00 करोड़ रु. या इससे अधिक की लागत वाली कुल 111 परियोजनाएं (गैर-एनएचडीपी) हैं जिनकी कुल लागत 7,653.91 करोड़ रु. है ।

4.4 अनुरक्षण और मरम्मत :-

(करोड़ रु. में)

2011-12				**2012-13**				**2013-14**
ब.प्रा.		**सं.प्रा.**		**ब.प्रा.**		**सं.प्रा.**		**ब.प्रा.**
योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	योजना	गैर योजना	गैर योजना
-	983.25	-	1272.40	-	1928.03	-	1429.32	1925.32

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

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

4.5 अभी तक, 5417 किमी. लंबी सड़कों की 204 परियोजनाओं के लिए 7605 करोड़ रुपए की लागत के विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत किए गए हैं । इनमें से 4806 किमी. लंबी सड़कों की 5380 करोड़ रुपए लागत की 167 परियोजनाएं सौंप दी गई हैं । इसके अलावा, 612 किमी. लंबी सड़कों के 1521 करोड़ रुपए लागत के 28 कार्यों के लिए निविदा प्रक्रिया चल रही है तथा इन कार्यों को शीघ्र ही सौंपे जाने की भी संभावना है । संपूर्ण कार्यक्रम को जून, 2013 तक सौंपे जाने की संभावना है । संपूर्ण कार्यक्रम में शामिल अधिकांश ढाचों को मार्च, 2014 तक पूरा किए जाने की योजना है ।

4.6 विजयवाड़ा-रांची कॉरीडोर के विकास के अंतर्गत अभी तक उड़ीसा सरकार से 594 किमी. लंबाई के 1126 करोड़ रुपए की लागत के 9 पैकेजों के लिए प्राप्त विस्तृत परियोजना रिपोर्ट पर संस्वीकृति दी गई है जिसमें से सभी 9 पैकेजों का कार्य सौंपा जा चुका है । विजयवाड़ा-रांची कॉरीडोर के अंतर्गत समस्त कार्यों को मार्च, 2015 तक पूरा कर लिए जाने का प्रस्ताव है।

एस ए आर डी पी –एन ई

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

एस ए आर डी पी –एन ई का चरण 'क'

4.8 चरण 'क' में 21,769 करोड़ रू. की अनुमानित लागत पर 4099 कि.मी. सड़क (2041 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग और 2058 कि.मी. राज्य सड़कें और अन्य सड़कें) का सुधार/निर्माण शामिल है । इनमें से 3355 कि.मी. सड़क निष्पादन के लिए अनुमोदित की जा चुकी है और शेष 774 कि.मी. 'सिद्धान्त रुप में' अनुमोदित की जा चुकी है । इन सड़कों का कार्यान्वयन राज्य पी डब्ल्यू डी, बी आर ओ और एन एच ए आई जैसी विभिन्न एजेंसियों को सौंपा गया है । एस ए आर डी पी –एन ई के चरण 'क' के अंतर्गत अब तक 10,520 करोड़ रू. की लागत पर 2442 कि.मी. सड़क (बी ओ टी (वार्षिकी) पर 112 कि.मी. सहित) संस्वीकृत/सौंपी जा चुकी है और 2587 करोड़ रू. की लागत पर 348 कि.मी. सड़क अनुमोदन/निविदा प्रक्रिया/जांच की प्रक्रिया के अंतर्गत है । चरण 'क' के संस्वीकृत खंडों के लिए पूरा होने की संभावित लक्ष्य तारीख मार्च 2015 है ।

सड़क और राजमार्गों का अरुणाचल प्रदेश पैकेज

4.9 इस पैकेज के अंतर्गत हाईब्रिड बी ओ टी (वार्षिकी) आधार पर 776 कि.मी. सड़क खंड अनुमोदित किए गए थे । 774 कि.मी. (संशोधित लंबाई) की सभी चार परियोजनाओं के लिए 5111 करोड़ रू. की कुल परियोजना लागत (टीपीसी) पर सभी चार उप-परियोजनाओं के लिए टेंडर सौंपे गए हैं ।

4.10 कुल 1543 कि.मी. लंबाई के सड़क खंड नकद ठेका आधार पर अनुमोदित किए गए हैं। इनमें से लगभग 548 कि.मी. लंबाई 2699 करोड़ रू. की लागत पर आज की तारीख तक संस्वीकृत/सौंपी गई है ।

4.11 7810 करोड़ रू. की लागत पर 1323 कि.मी. सड़क और 1592 करोड़ रू. की लागत पर 272 कि.मी. सड़क के लिए मांगी गई संस्वीकृति अनुमोदन/जांच प्रक्रिया के अधीन है । संपूर्ण अरुणाचल प्रदेश पैकेज को मार्च, 2017 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

एस ए आर डी पी- एन ई का चरण 'ख'

4.12 कुल 3723 कि.मी. की विभिन्न श्रेणियों जैसे कि राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्यीय सड़क, जी एस सड़क और सामरिक सड़कों के 34 सड़क खंडों के सुधार कार्य को एस ए आर डी पी- एन ई के चरण 'ख' के अंतर्गत शामिल किया गया है । सरकार द्वारा चरण 'ख' का अनुमोदन केवल डीपी आर तैयार किए जाने के लिए किया गया है । लगभग 15000 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर इन सड़कों के कार्यान्वयन अनुमोदन की मांग वाले सीसीआई नोट को अंतिम रूप दिया जा रहा है ।

4.13 वर्ष 2012-13 के दौरान एस ए आर डी पी- एन ई के लिए 2000 करोड़ रू. की राशि आवंटित की गई थी । जिसमें से 31.1.2013 की स्थिति के अनुसार 1190 करोड़ रू. व्यय किए जा चुके हैं । 2 लेन मानक में 76 कि.मी. सड़कें पूरी की जा चुकी थीं और कार्यान्वयन के लिए अनुमोदित 968 कि.मी. सड़कों में से विगत वर्ष तक पूरी की जा चुकी सड़कों को मिलाकर कुल 802 कि.मी. सड़कें चरण 'क' और सड़क और एस ए आर डी पी- एन ई के सड़कों और राजमार्गों के अरुणाचल प्रदेश पैकेज के अंतर्गत अब तक पूरी की जा चुकी हैं ।

केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ)

4.14 दिसंबर, 2000 में केंद्रीय सड़क निधि स्कीम शुरु होने से लेकर दिसम्बर, 2012 तक 23780.76 करोड़ रूपये राशि के 6859 कार्यों का अनुमोदन किया गया। इनका विवरण **अनुलग्नक-IV** पर दिया गया है।

अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़क :-

4.15 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 हों ।

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

वर्ष	आर्थिक महत्व (ई आई)		अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क (आईएससी)	
	अनुमोदित परियोजनाओं की संख्या	केन्द्र का हिस्सा (50%)	अनुमोदित परियोजनाओं की संख्या	केन्द्र सरकार द्वारा पूर्णतः वित्तपोषित (करोड़ रूपयों में)
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	16	75.44	30	421.73
2010-11	5	34.03	51	717.07
2011-12	1	10.76	2	48.09
*2012-13	0	0	1	76.36
जोड़	**173**	**589.60**	**328**	**2857.39**
*दिसंबर, 2011 तक				

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

वर्ष 2013-14 के दौरान लगभग 262.22 करोड़ रु. के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है।

उपकरण एवं संयंत्र

4.17 मशीनरी और उपकरण

बुनियादी सुविधाओं का निर्माण करने से आर्थिक क्रियाकलापों और देश के विकास में भारी योगदान मिलता है। परिवहन क्षेत्र में बाहनों की सुख्या तथा उनकी वैरायटी में वृद्धि होने से राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रमों सहित देश में सड़क निर्माण परियोजनाओं को और अधिक गति प्रदान की है। आर्थिक, पर्यवरणीय कारणों तथा श्रम की लागत में वृद्धि होने के कारण कार्य करने और निर्माण के अधिक बेहतर तरीकों का विकास किया गया है और अब सड़क एवं पुल निर्माण कार्य के लिए विविधीकृत उपकरणों की एक व्यापक श्रृंखला उपलब्ध है। सड़क निर्माण क्षेत्र के बेहतर और तीव्र यंत्रीकरण से विकासकर्ताओं को बड़ी परियोजनाओं का निष्पादन करने डिजायन विनिर्देशनों में सुधार करने, गुणवत्ता सुनिश्चित करने तथा इन सबसे ऊपर महत्वपूर्ण परियोजनाओ को समय से पूरा करने में सहायता मिलती है। यह भी महत्वपूर्ण है कि विभिन्न सड़क निर्माण ओर उनका अनुरक्षण कार्य करने हेतु उचित मशीनों और उपकरणें का प्रयोग करने के लिए दिशानिर्देश जारी किए जाए।

4.18 मोबाइल पुल निरीक्षण इकाई एक अत्याधुनिक तंत्र है जो पुल संबंधी सभी कार्यों जैसे निरीक्षण, मरम्मत, समान्य अनुरक्ज्ञण, बैरिगों के प्रतिस्थापन तथा अनुरक्षण के लिए निर्वाध पहुंच पदान करता है पश्चिम बंगाल और उड़ीसा राज्यों में एम बी आई यू का प्रयोग किया जा रहा है। भूकम्प का केन्द्र बिन्दु सिक्किम में होने के कारण उत्तर बंगाल में सचल पुल निरीक्षण इकाई द्वारा बड़े-बड़े पुलों का विशेष निरीक्षण किया जा रहा है। तमिलनाडु राज्य में तैनात एम बी आई यू का प्रयोग केरल राज्य में पुलों का निरीक्षण करने के लिए किया गया।

4.19 मंत्रालय ने वाहनों की ओवरलोडिंग से बचने के लिए राज्यों को यातायात आंकड़ों और वजन प्रवर्तन का संग्रहण करने के लिए डब्ल्यू टी एम-सह-एटीसीसी (वे इन मोशन-कम-आटोमेटिक ट्रैफिक का इण्टर-कम-क्लासीफायर) की आपूर्ति की है। केरल राज्य को प्रेषित एक खेप का प्रतिष्ठापन कर दिया गया है। इस सिस्टम को प्रारंभ करने/जांच करने का कार्य प्रगति पर है।

4.20 नवीनतम प्रौद्योगिकीय उपकरणों के प्रयोग को सुकर बनाने के लिए ''गाइलादल्स आन काम्पैक्सन इक्विपमेंट्स फार रोड वर्क्स' का कोहिमा के मिड-टर्म आई आर सी सत्र में अनुमोदन कर दिया गया है।

4.21 पहाड़ियों और पहाड़ों से चट्टानों की ब्लस्टिंग (विस्फोट से उड़ाने पर प्रतिबंध आरोपित करने से एग्रीगेट्स को परिरक्षित करने की आवश्यकता महसूस हुई। क्रूड आयल का एक उप-उत्पाद, बिटूमैन की लागत क्रूड की लागत से जुड़ी हुई है और यह कीमत पेट्रोलियम उत्पादों की कमी के कारण अंतर्राष्ट्रीय

बाजारा में घटती बढ़ती रहती है। इस प्रकार, बिटुमैन का पुनप्रयोग करने की भी आवश्यकता है। इस कारण ऐसी उपयुक्त प्रौद्योगिकी अपनाए जाने के लिए प्रयास करना अपेक्षित है जो प्राकृतिक संसाधनों की रक्षा करने में सहायक हो। पुनर्चक्रीकरण ऐसी एक प्रौद्योगिकी हो सकती है। मंत्रालय ने राजमार्ग सेक्टर में बिटुमिनस पटरियों का पुनर्चक्रीकरण प्रारंभ करने के लिए एक परिपत्र जारी किया है।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम:

4.22 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी)- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) जो भारत की अब तक सबसे बड़ी राजमार्ग परियोजना का चरणबद्ध ढंग से क्रियान्वयन करने के लि अधिदेशित किया गया है। यात्री और माल ढ लाई यातायात में तीव्र विस्तार होने से देश में सड़क नेटवर्क में सुधार करना आवश्यक बना दिया। तदनुसार, भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गो का राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियेजना (एनएचडीपी) के विभिन्न चरणों में उन्नयन एवं सुदृढ़ीकरण करने के लए कई पहीले प्रारंभ की है। एनएचडीपी में निम्नलिखित चार संघटक शामिल है:-

- राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-। को 30,300 करोड़ रुपए की लागत पर 7,498 कि.मी. लंबाई को चार लेन का बनाने हेतु दिसम्बर, 2000 में तथा राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-।। को 34,339 करोड़ रुपए 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, उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम कॉरीडोर, पत्तन संपर्क और अन्य परियोजनाएँ शामिल हैं । स्वर्णिम चतुर्भुज (5,846 कि.मी.) दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और कोलकाता जैसे चार महानगरों को जोड़ता है । उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम महामार्ग (7,300 कि.मी.) उत्तर में श्रीनगर को दक्षिण में कन्याकुमारी से तथा सलेम से कोच्चि खण्ड सहित पूर्व में सिल्चर को पश्चिम में पोरबंदर से जोड़ता है ।
- सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण ।।। के अंतर्गत 76,546 करोड़ रुपए 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-IVक के अधीन 6,950 करोड़ रुपए 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 । इसके अतिरिक्त, एन एच डी पी चरण-IV में परिकल्पित, 20,000 कि.मी. की सम्पूर्ण लम्बाई के एकीकृत कार्यक्रम को अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीआई) द्वारा अपनी दिनांक 2 फरवरी, 2012 को आयोजित बैठक में अनुमोदन कर दिया गया।
- सरकार ने 5 अक्तूबर, 2006 को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-V के अंतर्गत 41,210 करोड़ रुपए 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. के अन्य खंड शामिल हैं ।
- सरकार ने 2 नवम्बर, 2006 को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VI के अंतर्गत 16,680 करोड़ रुपए की लागत पर नए संरेखणों पर पूर्णत: पहुँच नियंत्रित 1000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों के निर्माण हेतु अनुमोदन प्रदान किया है ।

- सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VII के अंतर्गत 16,680 करोड़ रुपए की लागत पर 700 कि.मी. रिंग रोड़ों, बाइपासों, ग्रेड सेपरेटर्स, फ्लाईओवरों, उत्थापित सड़कों और सुरंगों के निर्माण हेतु अनुमोदन प्रदान किया है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना का वित्तपोषण

4.23 सरकार के अनुमोदित अधिदेश के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (राराविका) और अन्य परियोजनाओं को क्रियान्वित कर रहा है । भारत सरकार विशेष परियोजनाओं और अनुरक्षण व मरम्मत के लिए बजटीय सहायता के अलावा उपकर निधि, बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं (ईएपी) के लिए धनराशि तथा बाजार से ऋण उपलब्ध कराती है जो संघ के बजट के माध्यम से आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) के रूप में होती है और विशेष परियोजनाओं तथा अनुरक्षण एवं मरम्मत के लिए बजट सहायता के अलावा होती है । प्राधिकरण की ऋण संबंधी जरूरतें, अपेक्षित संसाधनों तथा संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई हैं । राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण का वित्तपोषण निम्नलिखित रूप से किया जाता है :-

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

ख) संघ बजट के माध्यम से केंद्रीय सड़क निधि (ईंधन पर लगाए गए उपकर में हिस्सा) के अंतर्गत समर्पित उपार्जन

ग) संघ बजट के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय संस्थाओं (विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, जेबीआईसी) द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं के संबंध में बाह्य सहायता और इन संस्थाओं से सीधा ऋण

घ) पथकर संग्रहण, ऋणात्मक अनुदान, प्रीमियम तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा भारत की समेकित निधि में जमा किए जाने वाले राजस्व हिस्से सहित पथकर राजस्व को वापस लाना और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उसकी परियोजनाओं का विकास करने अनुरक्षण और उसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गो का प्रबंधन करने हेतु व्यय करने के लिए इसके बराबर राशि रिलीज की गई है ।

ङ.) सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) ढाँचे (फ्रेमवर्क) के अंतर्गत निजी वित्तपोषण

(i) निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण - पथकर/डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण - निजी फर्मों द्वारा निवेश तथा प्रयोक्ता शुल्क के उदग्रहण और उसके प्रतिधारण के माध्यम से अदायगी;

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

(iii) विशेष प्रयोजन तंत्र (एसपीवी) - भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की अंधधारिता के साथ।

च) उपकर के अलावा एसएआरडीपी-एनई के अंतर्गत तथा जम्मू और कश्मीर में अतिरिक्त बजटीय सहायता (एबीएस) से राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्तपोषण; तथा

छ) बाजार से ऋण (आयकर अधिनियम की धारा 54 ईसी के अंतर्गत पूंजीगत लाभ कर छूट बांडों तथा कर मुक्त बांडों के जरिए जुटाई गई धनराशि सहित)

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के वित्तपोषण का वर्ष वार ब्यौरा

वर्ष	उपस्कर निधियां	बाह्य सहायता (अनुदान)	बाह्य सहायता ऋण	ऋण	बजटीय सहायता	निजी क्षेत्र की अनुमानित भागीदारी
1999-00	1192	492	-	-	-	49.72
2000-01	1800	461	12	656.62	-	225.10
2001-02	2100	887	113	804.44	-	510.48
2002-03	2000	1202	301	5592.94	-	846.25
2003-04	1993	1159	290	-	-	1830.80
2004-05	1848	1239	361	-	50.00	1462.84
2005-06	3269.74	2350	600	1289.00	700.00	649.08
2006-07	6407.45	1582.5	395.5	1500.00	110.00	1578.28
2007-08	6541.06	1776	444	305.18	-	7062.40
2008-09	6972.47	1515.20	378.80	1630.74	-	8184.73
2009-10	7404.70	272.00	68.00	1153.63	-	8572.54
2010-11	8440.94	320	80	2160.10	-	15354.37
2011-12	6187.00	-	-	12511.52*	320.01	25998.57
2012-13 (दिसम्बर, 2012 तक)	6003.00	-	-	1868.85	300.00	14732.67

* *इसमें कर मुक्त ब्रांड के रुप में* 10,000 *करोड़ रुपये शामिल हैं।*

एनएचडीपी का भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन

4.24 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा क्रियान्वित किए जा रहे राष्ट्रीय राजमार्गो के निर्माण के संबंध में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए परिणामी बजट लक्ष्यों का निष्पादन **अनुलग्नक-VI** और **VII** पर दिया गया है।

4.25 वर्ष 2011-12 तथा 2012-2013 के लिए सड़क परिवहन के परिणामी बजट लक्ष्यों संबंधी निष्पादन **अनुलग्नक- VIII** पर दिया गया है।

अध्याय V

वित्तीय समीक्षा

5.1 सड़क और सड़क परिवहन के क्षेत्र के संबंध में वार्षिक योजना 2013-14 में 37500.00 करोड़ रु. के सकल परिव्यय की निम्नानुसार परिकल्पना की गई है :-

(करोड़ रु. में)

क्षेत्र	बजटीय सहायता (प्रस्तावित)	आईईबीआर(प्रस्तावित)	कुल
1	2	3	4
सड़क	23,300.00	14000.00	37300.00
सड़क परिवहन	200.00	-	200.00
कुल	**23,500.00**	**14000.00**	**37500.00**

5.2 2011-12 के दौरान किया गया वास्तविक व्यय और 2012-13 के दौरान 31.12.2012 तक हुए व्यय को नीचे विवरण में दर्शाया गया है:-

(करोड़ रु. में)

क्र. सं.	मद	वास्तविक व्यय		2012-13		2013-14
		2011-12	2012-13 (31.12.12 तक)	ब.प्रा.	सं.प्रा.	ब.प्रा.
सड़कें						
1	जीबीएस	17351.61	12085.43	22320.00	15802.81	23250.50
	जीबीएस से भिन्न (ईएपी)	0.00	0.00	280.00	0.00	49.50
	जोड़=			22600.00		23300.00
2	पूर्वोत्तर क्षेत्र और सिक्किम पूल के लिए प्रावधान - जीबीएस का 10%	1939.98	1055.27	2272.00	2000.00	3300.00

सड़क विकास

5.3 राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार की स्कीमों/परियोजनाओं में मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों का चौड़ीकरण और 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 सरकार ने कई बड़े कदम भी उठाए हैं, फिर भी आवश्यकता के अनुसार पर्याप्त धनराशि आबंटित करना संभव नहीं हो पाया है क्योंकि इसी प्रकार की मांगें अन्य क्षेत्रों से भी मिलती रही हैं । निजी क्षेत्र से होने वाली धनराशि के आप्रवाह से संसाधन अंतर कुछ हद तक कम होने की प्रत्याशा है ।

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

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

(करोड़ रु. में)

मद	**2011-12**			**2012-13**			**बजट प्राक्कलन 2013-14**
	बजट प्राक्कलन	**संशोधित प्राक्कलन**	**व्यय**	**बजट प्राक्कलन**	**संशोधित प्राक्कलन**	**व्यय दिसंबर, 2012 तक**	
योजना							
राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) कार्य	4964.34	4949.34	4508.27	6042.80	4040.59	2191.30	5421.83
सीमा सड़क संगठन के अधीन कार्य	700.00	620.00	455.00	550.00	450.00	263.47	500
स्थायी पुल शुल्क निधि	150.00	150.00	95.00	150.00	150.00	53.64	150.00
पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम	1600.00	1600.00	1930.03	2000.00	1860.00	1514.98	2800.00

जोड़	**7414.34**	**7319.34**	**6988.30**	**8442.80**	**6500.59**		**8871.83**
गैर योजना							
राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्ग	983.25	1272.40	1071.30	1928.03	1429.32	754.92	1925.32
बीआरओ को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्ग	44.00	55.00	00.00	70.00	62.00	23.53	70.00
जोड़	**1027.25**	**1327.40**		**1998.03**	**1491.32**		**1995.32**

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए किया गया बजट प्रावधान

5.5 राष्ट्रीय राजमार्गों का भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किए जाने वाले विकास के लिए धनराशि, पेट्रोल और हाईस्पीड डीजल पर लगाए गए उपकर और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा संग्रहीत पथकर से प्रदान की जाती है । भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उपकर धनराशि की लीवरेज पर बाजार से उधार लेने की अनुमति है । पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर उपकर की वर्तमान दर 2.00 रु. प्रति लीटर है । भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं के लिए बजट से भी धनराशि प्रदान की जाती है । सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के बजट में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए 2011-12, 2012-13 में किए गए प्रावधान, दिसंबर, 2012 तक व्यय और 2013-14 में प्रस्तावित किया गया प्रावधान निम्नानुसार है :-

(करोड़ रुपए में)

मद	2011-12			2012-13			2013-2014
	बजट प्राक्कलन	**संशोधित प्राक्कलन**	**व्यय**	**बजट प्राक्कलन**	**संशोधित प्राक्कलन**	**व्यय #**	
निवेश (सीआरएफ से वित्तपोषित)	8250.00	8381.37	8381.37	7881.95	6003.00	6003.00	6857.45
पीबीएफएफ से निवेश	1292.89	2692.89	2692.89	3554.03	1777.00	1777.00	4770.00
जे एंड के पैकेज	320.01	320.01	320.01	0.00	0.00	0.00	0.00
बाह्य सहायता	0.00	0.00	0.00	280.00	0.00	0.00	0.00

प्राप्त परियोजनाएं							
जोड़	**9862.90**	**11262.90**	**11394.27**	**11715.98**	**7780.00**	**7780.00**	**11627.45**
आईईबीआर	7500.00	12500.00	12512	10000.00	13000.00		14000.00
कुल जोड़	**17362.90**	**23762.90**	**23905.79**	**21715.98**	**20780.00**	**7780.00**	**25627.45**
# दिसम्बर, 2012 तक * एन एच ए आई को प्राप्त स्थाई पुल शुल्क निधि, पथकर प्राप्तियों से वित्त पोषित							

राज्यीय सड़कों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि

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

(करोड़ रुपए में)

मद	**2011-12**			**2012-13**			**2013-14**
	बजट प्राक्कलन	**संशोधित प्राक्कलन**	**व्यय**	**बजट प्राक्कलन**	**संशोधित प्राक्कलन**	**व्यय 31.12.2012 की स्थिति के अनुसार**	
राज्यीय सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान (केन्द्रीय सड़क निधि)	2247.75	2288.65	1927.39	2359.91	2359.91	1298.35	2359.91
अन्तराज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्यों और संघ	282.77	254.30	208.20	282.22	282.22	76.99	262.22

राज्य क्षेत्रों को अनुदान							

अनुसंधान और विकास

5.7 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास में मुख्य बल, विश्व की सर्वश्रेष्ठ सड़क अवसंरचना से तुलनीय दीर्घकालिक सड़क अवसंरचना के निर्माण पर है । 2012-13 में अनुसंधान और विकास के लिए 3.50 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया था जिसमें से 0.12 करोड़ रूपए वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान, 31 दिसंबर, 2012 तक व्यय किए गए ।

मशीनरी एवं उपकरण

5.8 यह आवश्यक है कि सड़क निर्माण और अनुरक्षण में उच्च गुणता मानकों के लिए आधुनिक और उन्नत किस्म की मशीनों का प्रयोग किया जाए । मशीनरी और उपस्कर की खरीद के लिए 5.00 करोड़ रु. का प्रावधान किया गया था जिसे वित्त वर्ष 2012-13 के दौरान संशोधित प्राक्कलन स्तर पर कम करके 1.00 करोड़ रुपए कर दिया गया जिसमें से 31 दिसंबर, 2012 तक शून्य व्यय किए गए हैं ।

सीमा सड़क विकास बोर्ड

5.9 वार्षिक योजना 2013-14 में बी आर डी बी के अंतर्गत सड़कों पर 1390.00 करोड़ रुपये के सकल परिव्यय का प्रस्ताव निम्नवत है:-

(करोड़ रूपयों में)

क्र.सं.	बजटीय सहायता	आईईबीआर (प्रस्तावित)	कुल
1	2	3	4
बीआरडीबी के अंतर्गत सड़कें	1140.00	-	1140.00

सीमा सड़क संगठन द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गो का विकास एवं अनुरक्षण

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

मद	2011-12	2012-13	बजट अनुमान 2013-14

							(करोड़ रू. में)
	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक*	
<u>योजना</u>							
बीआरडीबी के अंतर्गत निर्माण							
राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल कार्य)	700.00	540.00	455.00	550.00	450.00	263.47	500.00
रणनीतिक सड़के	105.00	60.00	52.18	92.00	80.00	38.55	70.00
एसएआरडीपी-एनई	390.00	425.00	414.85	600.00	425.00	205.42	500.00
कुल	**1195.00**	**1025.00**	**922.03**	**1242.00**	**955.00**	**507.44**	**1070.00**
<u>गैर-योजनागत</u>							
बीआरओ के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग	44.00	55.00	52.33	70.00	62.00	52.33	70.00
कुल	**44.00**	**55.00**	**52.33**	**70.00**	**62.00**	**52.33**	**70.00**

*दिसम्बर , 12 तक

सड़क परिवहन

5.11 2011-2012 तथा 2012-2013 का वित्तीय निष्पादन

(करोड़ रू. में)

योजना/परियोजना/कार्यक्रम का नाम		बजट अनुमान **2011-12**	व्यय **2011-12**	बजट अनुमान **2012-13**	व्यय **2012-13***
1	सड़क सुरक्षा				
	i) असंगठित क्षेत्र में चालकों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण तथा प्रशिक्षण सहित मानव संसाधन विकास	120.00	10.90	100.15	8.98
	ii) प्रचार उपाय तथा जागरुकता अभियान	45.00	44.26	75.00	11.29
	iii) राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना	10.00	1.72	10.00	3.57
	iv) सड़क सुरक्षा उपस्कर तथा प्रदूषण जांच उपस्कर	50.00	21.01	30.00	1.58
2	समस्त इंजीनियरी समाधान सहित राष्ट्रीय डाटा बेस एवं कंप्यूटर प्रणाली, डाटा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा परिवहन अध्ययन	50.00	6.00 0	20.00 40.00	13.63 1.45

3	निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्र की स्थापना	84.00	12.43	90.00	2.80
4	जीपीएस आधारित स्वचालित किराया संग्रहण जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू किए जाने सहित सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाना	40.00	19.86	30.00	0.40
5	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का सृजन	1.00	0	4.85	0
	कुल जोड़	400.00	116.18	400.00	43.70

*दिसम्बर , 12 तक

अध्याय-VI

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

भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएएचआई)

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

6.2 निथि का नाम वर्ष 2011 में बदल कर भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी कर दिया गया था । यह संस्थान 27 वर्षों से कार्यरत है और इसने अपने स्वयं के कैम्पस ए-5, सांस्थानिक क्षेत्र, सेक्टर-62, नोएडा (उत्तर प्रदेश) में दिनांक 1.10.2001 से कार्य करना शुरू किया था ।

व्यापक कार्यकलाप -

(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।

6.3 राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान ने अपने प्रारंभ से (31 दिसंबर, 2011 तक), 957 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से भारत और विदेशों के सड़क विकास के कार्य में लगे 22,251 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 । विदेशी इंजीनियरों ने भारतीय

राजमार्ग अभियंता अकादमी को विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक आदि के लिए प्रशिक्षण हेतु एक संसाधन केन्द्र माना गया है ।

6.4 वर्ष 2012-13 (31 दिसंबर, 2012 तक) के दौरान संस्थान ने 41 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 822 अभियंताओं ने भाग लिया ।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

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

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

वर्ष 2012-13 (31 दिसम्बर, 2012 तक) के दौरान कार्य निष्पादन

6.7 एन एच डी पी से संबंधित 19239 कि.मी. का कार्य 31 दिसम्बर, 2012 तक पूरा कर लिया गया था, जिसका अधिकांश भाग, जो 11,899 कि.मी. है, स्वर्णिम चतुर्भुज और एन एस ई डब्ल्यू (अधोलिखित तालिका) में आता है। एन एच डी पी ओ सयम से पूरा करने में आई बाधाओं में शामिल है भू-अधिग्रहण में विलम्ब, ढांचों को हटाना और उपयोगी वस्तुओं को अंतरित करना, कुछ राज्यों में कानून एवं व्यवस्था की समस्या और कुछ ठेकेदारों द्वारा कार्य को सम से पूरा न करना।

एन एच ए आई परियोजनाओं की प्रगति: 31 दिसम्बर, 2012 तक की स्थिति के अनुसार

(लम्बाई कि.मी. में)

	जी क्यू	एनएस एंड ई डब्ल्यू	एनएच डीपी चरण -III	एनएच डीपी चरण -IV	एनएच डीपी चरण -V	एनएच डीपी चरण-VI	एनएच डीपी चरण-VII	पत्तन संयोजकता	अन्य एनएच	एसएआर डीपी एनई	एनएचडीपी कुल
कुल लम्बाई	5846	7142	12109	20000	6500	1000	700	380	1390	388	55455
4/6 लेन पूरी की गई	5846	6053	4602	62	1276	-	19	368	964	49	19239
क्रियान्वयन के अधीन		722	5734	3928	2804	-	22	12	406	63	13691
क्रियान्वयन के अधीन ठेको की (सं.)		61	90	28	28	-	2	3	4	2	218
दिए जाने के लिए शेष लम्बाई (कि.मी.)	-	367	1773	16010	2420	1000	659	-	20	276	22525

वर्ष 2013-14 और उसके आगे लिए भावी परिदृष्य

6.8 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) चरण-I (स्वर्णिम चतुर्भुज) और एनएचडीपी चरण-II (एनएसईडब्ल्यू) की शुरुआत ग्यारहवीं पंचर्षीय योजना से पहले की गई थी, परन्तु उसे ग्यारहवीं योजना में कारगर ढंग से बनाया गया। एक छोटा सामान पूरा होने को बाकी है, और उन्हें बारहवीं योजना में पूरा कर दिया जाएगा। एनएचडीपी चरण-I और चरण-II में शामिल चल रहे कार्यों को पूरा करने के अलावा, वर्ष 2013-14 और उसके आगे निम्नलिखित परियोजनाओं पर कार्य किया गया जाएगा।

* 12, 109 कि.मी. को 4-लेन का बनाना (राराविप चरण-III)
* पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम
* 20,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गो को पेव्ड शोल्डर सहित 2/4 लेन का बनाना (राराविप चरण-IV)। इसे राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार किए जाने के कारण बारहवीं योजना के दौरान भी बढ़ाया जा सकता है।
* 20,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गो को पेव्ड शोल्डर सहित 2/4 लेन का बनाना (राराविप चरण-IV)। इसे राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार किए जाने के कारण बारहवीं योजना के दौरान भी बढ़ाया जा सकता है।
* राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क (स्वर्णिम चतुर्भुज) के अधिक भारी भाग, कुछ चुनिंदा खंडों सहित, को छह लेन की सड़कों में परिवर्तित करके सुदृढ़ किया जाएगा। इनकी लम्बाई एनएचडीपी चरण-VI में 6500 कि.मी. होगी।
* 1,000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गो का विकास करना (राराविप चरण-VI)
* रिंग रोडों, बाईपासों, ग्रेड सेपरेटर्स, सर्विस रोडों आदि का विकास करना (राराविप चरण- VII)
* कई खंडों पर पिछले तीन वर्षो के दौरान लगभग 16000 कि.मी. कार्य अगले वर्ष में पूर्ण प्रगति पर होगा और भविष्य में दृष्टिगोचर प्रगति होगी।

******

अनुलग्नक-I

परिणामी बजट 2012-2013 को दर्शाने वाला विवरण

(2013-2014 के भौतिक एवं वित्तीय लक्ष्य)

राज्य लोक निर्माण विभाग

शीर्ष	**क्र.सं.**	**श्रेणी**	**भौतिक लक्ष्य**	**वित्तीय लक्ष्य (करोड़ रूपए में)**
योजना गत कार्य	1.	एकल/मध्यवर्ती लेन को दो लेन का बनाना (किमी.)	600.00	1000.00
	2.	दो लेन के कमजोर पेवमेंट का सुदृढ़ीकरण (उत्थापन) (किमी.)	500.00	750.00
	3.	सड़क गुणता सुधार (किमी)	1600.00	850.00
	4.	बाइपासों का निर्माण (संख्या)	3.00	90.00
	5.	आरओबी के निर्माण सहित पुलों का निर्माण/मरम्मत (संख्या)	70.00	600.00
	6.	चार और अधिक लेन चौड़ीकरण (किमी)	30.00	190.00
	7.	अन्य	एलएस	20.00
		जोड़		**3500.00**

अनुलग्नक II

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

परिव्यय (गैर-योजना बजट, योजनागत बजट और पूरक अतिरिक्त बजटीय संसाधनों) को दर्शाने वाला विवरण (परिणामी बजट 2013-14)

(करोड़ रूपयों में)

<table>
<tr><th>क्र. सं.</th><th>स्कीम/ कार्यक्रम का नाम</th><th colspan="3">परिव्यय 2013-14 (प्रस्तावित)</th><th>गणनीय लक्ष्य/ भौतिक आउटपुट</th><th>प्रत्याशित परिणाम</th><th>प्रक्रिया /समय सीमा</th><th>टिप्पणियां जोखिम कारक</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1</td><td rowspan="2">2</td><td colspan="3">4</td><td rowspan="2">5</td><td rowspan="2">6</td><td rowspan="2">7</td><td rowspan="2">8</td></tr>
<tr><td>4(i)</td><td>4(ii)</td><td>4(iii)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>गैर योजना बजट</td><td>योजनागत बजट*</td><td>सम्पूरक अतिरिक्त बजटीय संसाधन**</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1</td><td>एनएचडीपी चरण-I</td><td rowspan="7">625.08 [एनएचएआई को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण करने के लिए]</td><td>निवेश (उपकर) 10393.84 रूपये</td><td>202.00</td><td>7</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td>एनएचडीपी चरण -II</td><td>बाह्य सहायता- 45 रू.</td><td>2433.50</td><td>283</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td>एनएचडीपी चरण -III</td><td>आईबीईआर- (54ई सी ब्रांड जारी करना)- 4000 रू.</td><td>15383.14</td><td>1950</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td>एनएचडीपी चरण -IV [अभी तक अनुमोदित नहीं]</td><td></td><td>7480.03</td><td>645</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5</td><td>एनएचडीपी चरण -V</td><td></td><td>10073.05</td><td>813</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>6</td><td>एनएचडीपी चरण -VI</td><td></td><td>0.00</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>7</td><td>एनएचडीपी चरण -VII</td><td></td><td>113.91</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

8	एसएआरडीपी-एनई			408.24	60			
* विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत दर्शाए गए प्रस्तावित परिव्यय का प्रयोग एनएचडीपी के विभिन्न चरणों के अंतर्गत परियोजनाओं पर होने वाले व्यय और ऋणों के पुनर्भुगतान तथा सेवा कार्य पर किया जाएगा								
**सरकारी निजी भागीदारी के अंतर्गत बीओटी (टोल/वार्षिकी) परियोजनाओं पर निजी सेक्टर (रियायतग्राही) द्वारा किए गए व्यय की अनुमानित धनराशि								

अनुलग्नक-**III**

वर्ष 2013-2014 के लिए भौतिक/ वित्तीय लक्ष्य

सीमा सड़क विकास बोर्ड

(करोड़ रूपये में)

शीर्ष	क्र.सं.	श्रेणी	भौतिक लक्ष्य	वित्तीय लक्ष्य
योजना गत कार्य	1.	एकल/मध्यवर्ती लेन को दो लेन का बनाना (किमी.)	128.00	316.00
	2.	दो लेन के कमजोर पेवमेंट का सुदृढ़ीकरण (उत्थापन) (किमी.)	33.00	40.00
	3.	चार और अधिक लेन चौड़ीकरण (किमी)	0.60	5.00
	4.	बाइपासों का निर्माण (संख्या)	1	9.00
	5.	आरओबी के निर्माण सहित पुलों का निर्माण/मरम्मत (संख्या)	30	92.00
	6.	सड़क गुणता सुधार (किमी)	33.00	28.00
	7.	अन्य	एल एस	10.00
		जोड़		**500.00**

अनुलग्नक -IV

केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) के अंतर्गत दिसम्बर, 2012 तक अनुमोदित प्रस्तावों का राज्य/संघ क्षेत्र वार विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	कुल	
		संख्या	लागत (करोड़ रूपये में)
1	आन्ध्र प्रदेश	780	1925.20
2	अरुणाचल प्रदेश	63	377.74
3	असम	90	367.72
4	बिहार	70	477.52
5	छत्तीसगढ़	59	505.61
6	गोवा	17	62.61
7	गुजरात	763	1380.41
8	हरियाणा	100	892.87
9	हिमाचल प्रदेश	54	271.28
10	जम्मू और कश्मीर	99	824.85
11	झारखंड	26	332.90
12	कर्नाटक	1335	1530.75
13	केरल	85	676.52
14	मध्य प्रदेश	300	2224.78
15	महाराष्ट्र	658	2357.67
16	मणिपुर	16	51.41
17	मेघालय	31	121.43
18	मिजोरम	24	69.87
19	नगालैंड	15	64.89
20	उड़ीसा	172	717.72
21	पंजाब	147	829.16
22	राजस्थान	747	2087.30
23	सिक्किम	26	30.86
24	तमिलनाडु	769	1467.09
25	त्रिपुरा	11	50.42
26	उत्तराखंड	64	319.50
27	उत्तर प्रदेश	201	2527.21
28	पश्चिम बंगाल	33	599.53
जोड़		**6755**	**23144.82**
29	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	2	7.58
30	चंडीगढ़	11	28.90
31	दादरा और नगर हवेली	0	0.00
32	दमन और दीव	0	0.00
33	दिल्ली	80	541.60
34	लक्षद्वीप	0	0.00
35	पुदुचेरी	11	57.86
जोड़		**104**	**635.94**
कुल जोड़		**6859**	**23780.76**

अनुलग्नक -V

वर्ष 2001-02 से 2011-12 (31.12.2011 तक) आर्थिक महत्व (ईआई) और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क (आईएससी) के अंतर्गत सैद्धांतिक रूप से अनुमोदित प्रस्तावों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र वार ब्यौरा

(राशि करोड़ रूपये में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	ईआई			आईएससी		
		सं.	लागत	केन्द्रीय अंश	सं.	लागत	केन्द्रीय अंश
1	आन्ध्र प्रदेश	10	77.50	38.75	13	100.37	100.37
2	अरुणाचल प्रदेश	3	39.31	19.65	9	169.69	169.69
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	57.91	28.96	23	80.37	80.37
8	हरियाणा	5	45.50	22.75	9	61.41	61.41
9	हिमाचल प्रदेश	1	8.91	4.46	13	75.86	75.86
10	जम्मू और कश्मीर	7	15.98	7.99	1	67.55	67.55
11	झारखंड	7	84.10	37.18	2	19.61	19.61
12	कर्नाटक	19	80.82	40.41	25	133.47	133.47
13	केरल	2	14.60	7.30	6	54.13	54.13
14	मध्य प्रदेश	11	64.46	32.23	30	241.46	241.46
15	महाराष्ट्र	8	30.34	15.16	39	375.90	375.90
16	मणिपुर	1	30.00	15.00	4	35.35	35.35
17	मेघालय	1	7.00	3.50	5	32.79	32.79
18	मिजोरम	7	64.02	32.01	3	44.03	44.03
19	नगालैंड	5	88.82	44.41	6	93.00	93.00
20	उड़ीसा	15	119.08	59.54	9	159.62	159.62
21	पंजाब	0	0.00	0.00	7	45.87	45.87
22	राजस्थान	2	29.96	14.98	36	280.84	280.84
23	सिक्किम	8	74.25	37.12	14	186.98	186.98
24	तमिलनाडु	9	88.41	44.20	15	76.36	76.36
25	त्रिपुरा	6	43.40	21.70	0	0.00	0.00
26	उत्तराखंड	2	20.86	10.43	10	70.19	70.19
27	उत्तर प्रदेश	1	13.44	6.72	11	157.70	157.70
28	पश्चिम बंगाल	1	17.08	8.54	6	155.42	155.42
29	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
30	चंडीगढ़	2	3.57	1.78	1	4.98	4.98
31	दादरा और नगर हवेली	0	0.00	0.00	8	25.25	25.25
32	दमन और 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	पुदुचेरी	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00
कुल		**173**	**1188.96**	**589.60**	**328**	**2857.39**	**2857.39**

अनुलग्नक -VI

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

समेकित वास्तविक और वित्तीय परिव्यय और परिणाम/लक्ष्यों का विवरण: 2011-12

क्र.सं.	स्कीम/ कार्यक्रम का नाम	परिव्यय (अनुमानित व्यय) - 2011-12 (करोड़ रू. में)		पूरा करने के लिए/ सौंपे गए	गणनीय लक्ष्य (कि.मी. में)	
		लक्ष्य	उपलब्धियां		लक्ष्य	उपलब्धियां
1	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-I	747.07	584.63	पूरा करने के लिए	80.91	64.62
2	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -II	7086.97	6350.28	पूरा करने के लिए	500.01	384.57
				सौपने हेतु	54.00	0.00
3	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -III	18586.22	21344.74	पूरा करने के लिए	1381.01	1401.24
				सौपने हेतु	1899.00	2169.22
4	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -IV	1827.55	747.58	पूरा करने के लिए	0.00	0.00
				सौपने हेतु	3676.00	2637.15
5	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -V	7576.35	6808.22	पूरा करने के लिए	525.00	328.91
				सौपने हेतु	2231.00	1569.29
6	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -VI	149.00	4.54	पूरा करने के लिए		
				सौपने हेतु		
7	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -VII	403.90	393.53	पूरा करने के लिए	13.00	13.35
				सौपने हेतु	0.00	0.00
6	एसएआरडीपी-एनई	868.41	279.96	पूरा करने के लिए		
				सौपने हेतु		
8	ब्याज के कारण देयताएं और	3939.30	4486.22	पूरा करने के लिए		

	ऋण/उधार चुकता करना तथा वार्षिकियों का भुगतान			सौपने हेतु		
	कुल	**41184.77**	**40999.70**	पूरा करने के लिए	**2499.93**	**2192.69**
				सौपने हेतु	**7860.00**	**6375.66**

अनुलग्नक - **VII**

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

समेकित वास्तविक एवं वित्तीय परिव्यय और परिणाम/लक्ष्यों का विवरण: 2012-13

(12, दिसम्बर की स्थिति के अनुसार)

क्र.सं.	**स्कीम/ कार्यक्रम का नाम**	**परिव्यय (अनुमानित व्यय) - 2012-13 (करोड़ रू.)**		**पूरा करने के लिए/ सौंपने हेतु**	**गणनीय लक्ष्य (कि.मी. में)**	
		लक्ष्य	**उपलब्धियां**		**लक्ष्य**	**उपलब्धियां**
1	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-I	**633.11**	**255.91**	पूरा करने के लिए	**41.00**	**22.39**
2	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -II	**5285.28**	**5154.16**	पूरा करने के लिए	**245.00**	**44.07**
				सौपने हेतु	**0.00**	**54.00**
3	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -III	**19691.73**	**10950.40**	पूरा करने के लिए	**1754.00**	**958.99**
				सौपने हेतु	**827.00**	**67.00**
4	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -IV	**7325.76**	**1262.35**	पूरा करने के लिए	**155.00**	**62.00**
				सौपने हेतु	**5381.00**	**671.33**
5	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -V	**11684.43**	**3782.69**	पूरा करने के लिए	**792.00**	**365.86**
				सौपने हेतु	**693.00**	**99.00**
6	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास	**238.00**	**3.43**	पूरा करने के लिए	**0.00**	**0.00**
				सौपने हेतु		

	परियोजना चरण -VII				**152.00**	**0.00**
7	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -VII	**254.20**	**249.97**	पूरा करने के लिए	**13.00**	**5.88**
				सौपने हेतु	**0.00**	**0.00**
8	एसएआरडीपी-एनई	**764.56**	**221.73**	पूरा करने के लिए	**0.00**	**15.23**
				सौपने हेतु	**239.00**	**0.00**
9	ब्याज के कारण देयताएं और ऋण/उधार चुकता करना तथा वार्षिकियों का भुगतान	**4268.42**	**2118.61**	पूरा करने के लिए		
कुल		**50145.49**	**23999.25**	पूरा करने के लिए	**3000.00**	**1474.42**
				सौपने हेतु	**7292.00**	**891.33**

<u>अनुलग्नक- VIII</u>

<u>सड़क परिवहन</u>

<u>वर्ष 2011-2012 और 2012-2013 के परिणामी बजट लक्ष्यों संबंधी निष्पादन</u>

	स्कीम का नाम	**वर्ष 2011-2012 के लिए लक्ष्य**	**वर्ष 2011-2012 में निष्पादन**	**लक्ष्य 2012-2013**	**वर्ष 2012-2013 में निष्पादन (दिसम्बर, 2012 की स्थिति के अनुसार)**
1	**सड़क सुरक्षा**				
	असंगठित सेक्टर में बाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मानव संसाधन विकास जिसमें प्रशिक्षण भी शामिल है।	80000 ड्राइवरों को प्रशिक्षित किया जाना है। 20 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किया जाना है। 10 माडल ड्राइविंग प्रशिक्षण विद्यालयों का अनुमोदन किया जाना है।	41.57 लाख रुपये की कुल लागत से सीआईआरटी, पुणे में 6 प्रशिक्षण कार्यक्रम; एआरएआई, पुणे में 2 और ईएससीआई हैदराबाद में 3 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया गया।	20 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया जाना है असंगठित क्षेत्र में 1,00,000 एचएमवी ड्राइवरों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया जाना है पीपीपी पर 19 आईडीटीआर को मंजूरी दी जानी है।	(i)एच एम वी ड्राइवरों के दो दिवसीय पुनश्चर्या प्रशिक्षण के लिए 16,000 एचएमवी डाइवारों हेतु संस्वीकृति आदेश जारी कर दिया गया है। (ii)आईडीटीआर की स्थापना करने के लिए स्कीम फिर से तैयार की जा रही है। तथापि 11वीं पंचवर्षीय योजना में अनुमोदित आईडीटीआर के लिए सिविल कार्य हेतु लगभग 9.00 करोड़ रुपये की राशि रिलीज

					कर दी गई है। (iii)सी आई आर टी, ए आर ए आई, ई एस सी आई एवं आई आई पी के जरिए राज्य परिवहन विभाग/ यातायात विभाग हेतु प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करने के लिए 22 प्रशिक्षण कार्यक्रमों को मंजूरी दी गई है। अनुमोदित राशि की 10% राशि जारी कर दी गई है।
	प्रचार के साधन एवं जागरुकता अभियान	300 वीडियो झलकियों और 30 रेडियो झलकियों का प्रसारण/ टेलीकास्ट किया जाना है इसके अतिरिक्त सड़क सुरक्षा के संबंध में अखवारों में विज्ञापन दिए जाएंगे।		20000 वीडियो झलकियां और 10,000 रेडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगी। इसके अतिरिक्त, सड़क सुरक्षा के संबंध में अखबारों में विज्ञापन दिया जाएगा। प्रचार सामग्री का वितरण राज्यों/ संघ शासित क्षेत्रों की पुलिस/ परिवहन विभाग, 1500 स्कूलों में वितरित किया जाएगा। एसएमएस, सिनेमा हाल, इंटरनेट,	यह उम्मीद की जाती है कि दूरदर्शन तथा चुनिंदा निजी टीवी चैनलों पर सड़क सुरक्षा संबंधी लगभग 500 वीडियो झलकियां प्रसारित की जाएंगी। आकाशवाणी, एफएम रेडियो पर लगभग 10000 रेडियो स्पाट्स प्रसारित कराए जाएंगे। इसके अलावा सड़क सुरक्षा संबंधी सामग्री का प्रकाशन एवं

				होर्डिंग आदि जरिए भी विज्ञापन किया जाएगा।	वितरण भी कराया जा रहा है।
	सड़क सुरक्षा संबंधी उपकरण तथा प्रदूषण जांच एवं नियंत्रण	200 धुआं मीटर्स तथा 200 गैस एनालाइजर अर्थात प्रदूषण जांच उपकरणों को मंजूरी दी जाएगी।	200 धुआं मीटरों तथा 200 गैस एनलाइजरों की आपूर्ति करने के लिए कार्य आदेश जारी कर दिया गया।	300 धुआं मीटरों तथा 300 गैस एनालाइजरों अर्थात प्रदूषण जांच उपकरणों को मंजूरी दिया जाना है। 50 इन्टरसेप्टरों को संस्वीकृति दी जानी है।	(i) 50 अतिरिक्त धुआं मीटरों तथा 50 गैस एनलाइजरों का अधिप्रापण करने के लिए आदेश जारी कर दिया गया। (ii) इन्टरसेप्टर तथा सांस एनालाइजर के लिए तकनीकी विनिर्देशनों को अभी तक अंतिम रुप नहीं दिया जा सका है। संयुक्त आयुक्त (यातायात) दिल्ली की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया है। इस समिति की दो बैठकें आयोजित की जा चुकी हैं। उम्मीद की जाती है कि विनिर्देशनों को शीघ्र ही अंतिम रुप दे दिया

					जाएगा।
	राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम	30 क्रेनें, 30 रोगी वाहन छोटी/ मध्यम आकार की 20 क्रेने प्रदान कराई जाएंगी		40 क्रेनें, 70 रोगी वाहन तथा छोटे/मध्यम आकार की 40 क्रेने प्रदान कराई जाएंगी	वर्ष 2010-11 के दौरान 70 उन्नत जीवन सपोर्ट का अधिप्रापण करने के लिए निविदा जारी की गई थी। अब आवश्यक औपचारिकताएं पूरी कर दिए जाने के बाद कार्य आदेश जारी कर दिया गया है। चुनिंदा कम्पनियां रोगी वाहनों की आपूर्ति करने की प्रक्रिया में हैं। ऐसी उम्मीद की जाती है कि 31 मार्च, 2013 से पहले सभी 70 रोगी वाहनों की आपूर्ति कर दी जाएगी। 17 दस टन की क्रेनों तथा पहाड़ी क्षेत्रों के लिए 20 छोटी रिकवरी क्रेनों का अधिप्रापण करने के लिए प्रस्ताव सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए प्रस्तुत किया जा रहा है।

2.	राष्ट्रीय डाटाबेस और कम्प्यूटर प्रणाली, आंकड़ा संग्रहण, अनुसंधान एवं विकास तथा सम्पूर्ण इंजीनियरिंग समाधान सहित परिवहन अध्ययन	लागू नहीं 4 अध्ययन/ अनुसंधान एवं विकास परियोजनाए की जाएंगी।	पंजीकरण प्रमाणपत्रों तथा ड्राइविंग लाइसेंसों के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अनुप्रयोग आधारित स्मार्ट कार्ड जारी किया जा रहा है। 31 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र में 100% कम्प्यूटरीकरण कर दिया गया है और लगभग 90% आरटीओ कार्यालयों में से 942 कार्यालयों का कम्प्यूटरीकरण का कार्य हो चुका है।	2-3 अध्ययन/ अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं की जानी है	पंजीकरण प्रमाणपत्रों तथा ड्राइविंग लाइसेंसों के लिए राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अनुप्रयोग आधारित स्मार्ट कार्ड जारी किया जा रहा है। 35 राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों में 100% कम्प्यूटरीकरण का कार्य पूरा कर लिया गया है। 986 आरटीओ कार्यालयों में से 985 कार्यालयों का कम्प्यूटरीकरण कर दिया गया है।
3	निरीक्षण एवं अनुरक्षण केन्द्रों की स्थापना करना।	10 केन्द्रों को मंजूरी दी जानी है		19 केन्द्रों को मंजूरी दी जानी है	पिछले वर्ष संस्वीकृत आईएंडसी केन्द्रों के लिए तकनीकी उपकरणों का अधिप्रापण करने हेतु निविदा जारी कर दी गई थी। इसके अतिरिक्त, विभिन्न केन्द्रों पर सिविल निर्माण का कार्य प्रगति पर है।

4	आई टी जैसे जीपीएस आधारित स्वचालित किराया संग्रहण की शुरुआत सहित सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ करना	राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों के 12 प्रस्तावों को मंजूरी दी जानी है।	यह स्कीम 15.3.2010 से प्रभावी बनाई गई है। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय सहायता प्रदान कराए जाने के लिए कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, उड़ीसा, उत्तराखंड, आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश और असम नामक चौदह राज्यों की सोलह परियोजनाओं को वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान मंजूरी दी गई।	राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों के 14 प्रस्तावों को मंजूरी दी जानी है।	लाभग्राही राज्यों से अनुरोध किया गया है कि वे वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान मंजूर परियोजनाओं के लिए उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत करें।
5	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन	निर्धारण नहीं किया जा सकता है।	राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन करने के लिए लोकसभा में दिनांक 4.5.2010 को एक विधेयक पुरस्थापित किया गया था जिसे बाद में जांच के लिए विभाग		राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड का सृजन करने के लिए लोकसभा में दिनांक 4.5.2010 को एक विधेयक पुरस्थापित किया गया था जिसे बाद में जांच के लिए विभाग

			संबंधी संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था। समिति ने अपनी रिपोर्ट दिनांक 21.7.2010 को राज्य सभा के सभापति को सौंप दी है। समिति की सिफारिशों की जांच की जा रही है।		संबंधी संसदीय स्थायी समिति को भेज दिया गया था। समिति ने दिनांक 21.7.2010 को अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कर दी है। सरकार ने समिति की सिफारिशों की जांच कर ली है और समिति की सिफारिशों के अनुरुप उस विधेयक में संसद के विचारार्थ कुछ निश्चित संशोधन निगमित करने की आवश्यक प्रक्रिया शुरु कर दी है।