

परिचय



पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग को मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुसंधान, मोटर यान अधिनियम और केंद्रीय मोटर यान नियमावली के प्रशासन तथा पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन के लिए व्यवस्था करने के अतिरिक्त, सड़क

परिवहन, पर्यावरण संबंधी मामलों, ऑटोमोटिव मानकों आदि के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने का कार्य सौंपा गया है।

1.1.2 श्री टी.आर. बालु पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री हैं तथा श्री के.एच. मुनियप्पा मंत्रालय में राज्यमंत्री हैं।

1.1.3 **सड़क नेटवर्क** - भारत का सड़क नेटवर्क 3.32 मिलियन कि.मी. है जो विशालतम सड़क नेटवर्कों में से एक है। देश के सड़क नेटवर्क में एक्सप्रेसवे, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्यीय राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं जिनकी लंबाई निम्नवत हैं -

एक्सप्रेसवे	200 कि.मी.
राष्ट्रीय राजमार्ग	65569 कि.मी.
राज्यीय राजमार्ग	128000 कि.मी.
प्रमुख और अन्य जिला सड़क	470000 कि.मी.
ग्रामीण सड़कें	2650000 कि.मी.

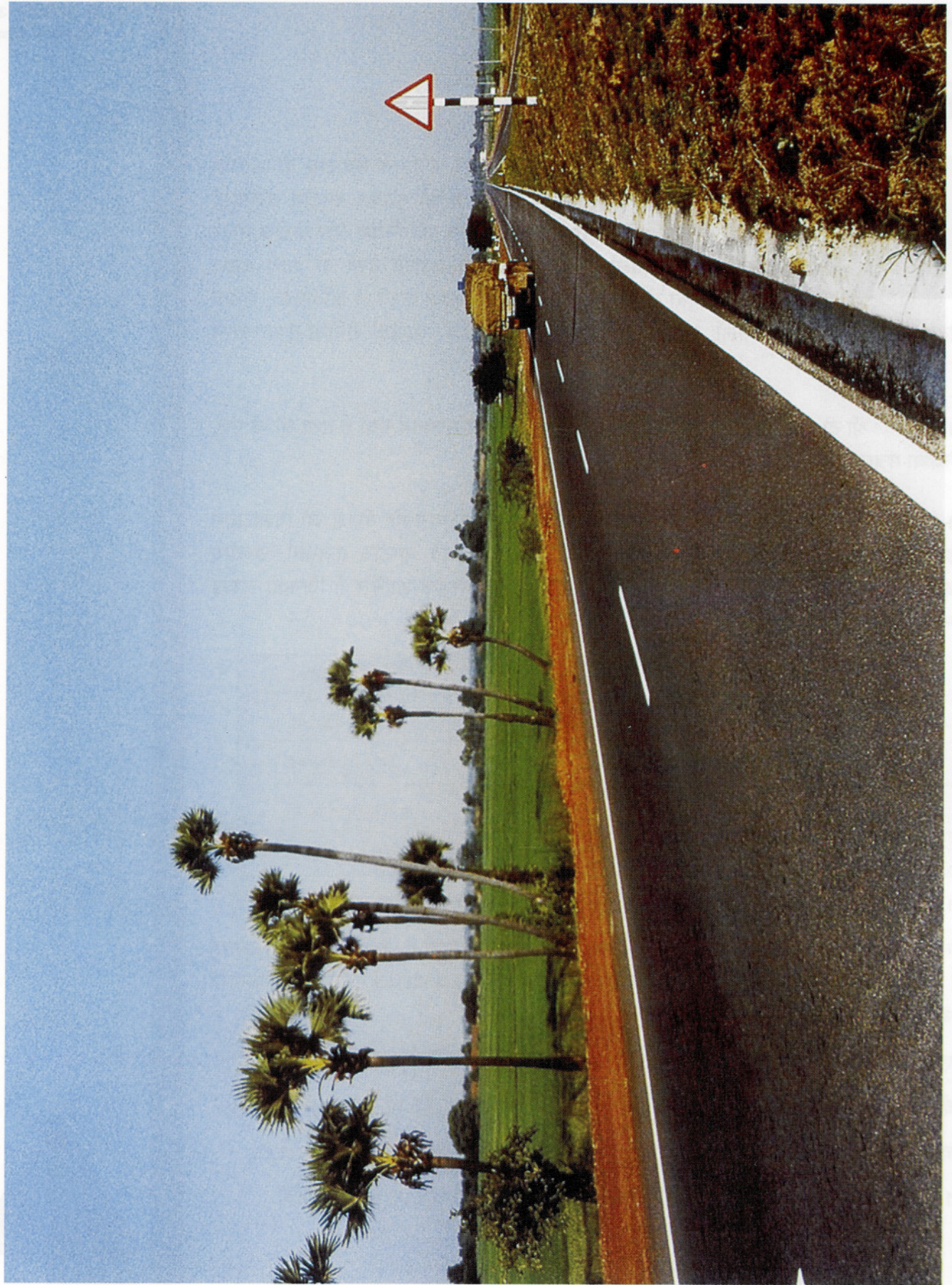
1.1.4 चौड़ाई के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों का आगे वर्गीकरण किया गया है।

सामान्यतया, एकल लेन के मामले में लेन की चौड़ाई 3.75 मीटर होती है जबकि राष्ट्रीय राजमार्गों की बहु-लेन के मामले में यह चौड़ाई 3.5 मीटर ही होती है। चौड़ाई के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों के ब्योरे निम्नानुसार हैं -

एकल लेन/मध्यम लेन	22949.15 कि.मी.	35%
दोहरी लेन	34751.57 कि.मी.	53%
चार लेन या इससे अधिक लेन	7868.28 कि.मी.	12%

1.1.5 **सड़क परिवहन** - सड़कों से लगभग 65 प्रतिशत माल भाड़ा और 80 प्रतिशत यात्री





रा.रा.-5 का टाडा-नेलोर खंड

यातायात होता है। यद्यपि राष्ट्रीय राजमार्ग सड़क नेटवर्क का लगभग 2 प्रतिशत ही हैं, इन पर कुल सड़क यातायात का 40 प्रतिशत यातायात होता है। पिछले पांच वर्षों (1998-99 से 2002-03) में वाहनों की संख्या प्रतिवर्ष औसतन 10.16% की गति से बढ़ रही है। कुल यातायात में सड़क यातायात का हिस्सा बढ़ रहा है। सन् 1950-51 में कुल माल भाड़ा और यात्री यातायात में सड़क यातायात का हिस्सा क्रमशः 13.8 % और 15.4 % था। जिसके 2003-04 के अंत तक की स्थिति के अनुसार बढ़कर क्रमशः 65 % और 80 % हो जाने का अनुमान है। इसलिए सड़क नेटवर्क का तेजी से विस्तार और सुदृढीकरण वर्तमान और भावी यातायात तथा पृष्ठ भूभागों तक सुगम्यता में सुधार दोनों के लिए आवश्यक है। इसके अतिरिक्त, ऊर्जा खपत में अधिक बचत, प्रदूषण में कमी तथा बेहतर सड़क सुरक्षा के लिए सड़क यातायात को विनियमित किए जाने की आवश्यकता है। यद्यपि, केंद्रीय क्षेत्र के कार्यक्रम मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित हैं, अन्य श्रेणी की सड़कों के विकास के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र जिम्मेदार होते हैं।

1.1.6 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना - राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और सुधार करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना एक चरणबद्ध रूप में शुरू की गई थी। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण-I में, अधिकांशतः दिल्ली-मुंबई-चेन्नै-कोलकाता (5846 कि.मी.) चारों महानगरों, उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्ग (981 कि.मी.) तथा पत्तन संपर्क/अन्य परियोजनाओं (671 कि.मी.) को जोड़ने का कार्य शामिल है। चरण-II में उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्ग (6240 कि.मी.) और अन्य परियोजनाएं (496 कि.मी.) शामिल हैं। उत्तर-दक्षिण महामार्ग सलेम-कोचीन खंड के साथ श्रीनगर को कन्याकुमारी से तथा पूर्व-पश्चिम महामार्ग सिलचर को पोरबंदर से जोड़ता है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण-III में अधिक यातायात वाले उन महामार्गों को लिया गया है, जो चरण-I और II में छोड़ दिए गए थे। इसके अलावा, धार्मिक तथा पर्यटक महत्व के स्थानों को भी लिया गया है। सरकार ने मार्च, 2005 में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III में 22,000 करोड़ रु. की लागत पर 4000 कि.मी. तथा अन्य 6000 कि.मी. के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए मंजूरी दी, यह निर्माण, प्रचालन तथा



ग्रोन चन्नै पोर्ट कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट का निर्माण कार्य द्वारा समुद्री संरक्षण कार्य



हस्तांतरण (बी ओ टी) आधार पर कार्यान्वित किया जाना है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-I को 30,300 करोड़ रु. (1999 के मूल्यों पर) और चरण-II को 34,339 करोड़ रु. (2002 के मूल्यों पर) की लागत पर अनुमोदित किया गया था।

1.1.7 प्रधानमंत्री की अध्यक्षता वाली अवसंरचना संबंधी समिति ने अगले सात वर्षों अर्थात् 2005-2012 के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए एक विकास कार्यक्रम के प्रस्ताव में 172,000 करोड़ रु0 के निवेश की परिकल्पना है। इस कार्यक्रम में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण I और II को पूरा करना, निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण आधार पर 10,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन का बनाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III, 20,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को पेव्ड-शोल्डर के साथ दो लेन का बनाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-IV, चुनिंदा 6500 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 6 लेन का बनाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-V, 1000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों के विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VI, राष्ट्रीय राजमार्गों पर बाइपासों, पुलों आदि के निर्माण जैसे व्यवधानों को दूर करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VII तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम शामिल हैं।

1.1.8 **पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एस ए आर डी पी - एन ई)-** इस कार्यक्रम में पूर्वोत्तर के सुदूर स्थानों को सड़क से जोड़ने की परिकल्पना की गई है। इस कार्यक्रम के तहत पूर्वोत्तर राज्यों के सभी 85 जिला मुख्यालयों को सीधे या उन्नत राज्यीय राजमार्गों के जरिए राष्ट्रीय राजमार्गों से जोड़ा जाएगा।

1.1.9 **सार्वजनिक-निजी क्षेत्र की भागीदारी** - विगत में सड़क अवसंरचना में और विशेषकर राजमार्गों में सरकारी क्षेत्र द्वारा ही निवेश किया जाता था जिसका मुख्य कारण अत्यधिक मात्रा में संसाधनों की आवश्यकता, परियोजनाओं की लंबी निर्माण अवधि, अनिश्चित प्रतिलाभ तथा इनसे जुड़े अनेक बाहरी कारण थे। अभी हाल में, संसाधनों की तेजी से बढ़ती आवश्यकता तथा प्रबंधकीय दक्षता संबंधी सरोकार एवं उपभोक्ता की सजगता के फलस्वरूप निजी क्षेत्र की सक्रिय भागीदारी भी हुई है। निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग ने राजमार्ग क्षेत्र में निजी क्षेत्र की भागीदारी हेतु व्यापक नीतिगत दिशानिर्देश तैयार किए हैं। सरकार ने निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए कर छूट और सड़क निर्माण उपकरणों और मशीनरी के शुल्क मुक्त आयात जैसे कई प्रोत्साहनों की भी घोषणा की है। यह निर्णय लिया गया है कि राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण-III से चरण-~~XXXX~~ तक सभी उप-परियोजनाएं निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण तरीके से सार्वजनिक निजी भागीदारी के आधार पर शुरू की जाएंगी। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-II में परिकल्पित निजी क्षेत्र की भागीदारी को भी और बढ़ाया गया है।

1.1.10 **केंद्रीय सड़क निधि** - केंद्र सरकार ने उपकर एकत्रित करके एक समर्पित निधि अर्थात् केंद्रीय सड़क निधि की स्थापना की है। इस समय, पेट्रोल और डीजल पर उपकर के रूप में दो रुपए वसूल किए जाते हैं। केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के प्रावधानों के अनुसार, इस निधि से धनराशि का वितरण राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय सड़कों, ग्रामीण सड़कों, रेल उपरि



पुलों/नीचे पुलों के निर्माण तथा अन्य सुरक्षा कार्यों के लिए किया जाता है। राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्यीय सड़कों के विकास के लिए धनराशि का वितरण निम्न प्रकार किया जाता है।

- (i) 1.50 ₹ की उपकर राशि इस प्रकार आबंटित की जा रही है :-
- (क) हाई स्पीड डीजल तेल पर उपकर का 50% ग्रामीण सड़कों के विकास के लिए।
- (ख) हाई स्पीड डीजल तेल पर उपकर का 50% और पेट्रोल पर एकत्रित संपूर्ण उपकर का आबंटन उसके बाद इस प्रकार किया जाता है :-
- ऐसी धनराशि के 57.5% के बराबर धनराशि राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुसंधान के लिए।
 - 12.5% के बराबर धनराशि सड़कोपरि/नीचे पुलों के निर्माण तथा मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर सुरक्षा कार्य के लिए।
 - 30% के बराबर धनराशि राज्यीय सड़कों के विकास और अनुसंधान के लिए। इसमें से 10% धनराशि अंतर्राज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की राज्यीय सड़क स्कीमों के कार्यान्वयन हेतु राज्यों को आबंटन के लिए केंद्र सरकार द्वारा आरक्षित रखी जाती है।
- (ii) शेष 0.50 ₹ प्रति लीटर उपकर (कुल 2.00 ₹ में से) का आबंटन पूर्ण रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुसंधान के लिए ही किया जाता है।

1.1.11 इस विभाग को केंद्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के विकास के लिए राज्यों को धनराशि अनुमोदित करने और जारी करने की अतिरिक्त जिम्मेदारी भी सौंपी गई है। यह विभाग सड़कों और पुलों से संबंधित तकनीकी जानकारी के भंडार के रूप में कार्य करने के अलावा देश में सड़कों और पुलों के मानक और विनिर्देश तैयार करने के लिए भी जिम्मेदार है।

1.1.12 **सड़क सुरक्षा** - सड़क सुरक्षा के तीन पहलू हैं - इंजीनियरी, प्रवर्तन और शिक्षा। राष्ट्रीय राजमार्गों के डिजाइन स्तर पर ही इंजीनियरी पहलुओं पर ध्यान दिया जाता है। मोटर यान अधिनियम, 1988 और केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के सुरक्षा से संबंधित प्रवर्तन तंत्र संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के पास है। प्रिंट, श्रव्य तथा दृश्य-श्रव्य मीडिया में प्रचार करके सड़क सुरक्षा उपायों को अपनाने के लिए सड़क प्रयोक्ताओं के शैक्षिक पहलू पर ध्यान दिया जाता है जिसमें राज्य और गैर सरकारी संगठन शामिल होते हैं।

