

अध्याय-II

वर्ष एक नजर में

सड़क विकास

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना



इस परियोजना के चरण-I और II के अधीन देश के चारों महानगरों अर्थात् दिल्ली, मुंबई, चेन्नै, कोलकाता को जोड़ने वाले स्वर्णिम चतुर्भुज तथा श्रीनगर से कन्याकुमारी एवं सिल्वर से पोरबंदर को जोड़ने वाले उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्गों के राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा करने और विकास की परिकल्पना की गई है।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के इन चरणों के अधीन बड़े पत्तनों और कुछ राष्ट्रीय राजमार्गों की अन्य परियोजनाओं को जोड़ने के कार्य को भी लिया गया है।

2.1.1 दिसंबर, 2005 तक स्वर्णिम चतुर्भुज के 5154 कि.मी. (88%) का कार्य पूरा कर लिया गया है और 692 कि.मी. (12%) में कार्य किया जा रहा है। यह उम्मीद है कि स्वर्णिम चतुर्भुज बनाने का कार्य जून, 2006 तक पूरा हो जाएगा।

2.1.2 उत्तर-दक्षिण पूर्व-पश्चिम महामार्गों में 7300 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को कवर किया गया है। इस महामार्ग में 31 दिसंबर, 2005 तक 797 कि.मी. में चार लेन बनाने का कार्य पूरा कर लिया गया है और 4490 कि.मी. में कार्य पूरा होने वाला है। इस वित्तीय वर्ष की समाप्ति तक शेष ठेके दे दिए जाएंगे परंतु जम्मू और कश्मीर के कुछ खंडों जहां टेरेन तथा जटिल इंजीनियरी की कठिनाइयां हैं और पश्चिम बंगाल जहां पर्यावरणीय अनुमति न मिलने की वजह से मूल संरक्षण से हटकर संरक्षण करना पड़ा, के ठेके नहीं दिए जा पाएंगे।

2.1.3 दिसंबर, 2005 तक बी ओ टी आधार पर 6997.00 करोड़ रु0 लागत की 23 परियोजनाएं ली गई हैं। बी ओ टी परियोजनाओं की सूची अनुबंध

2.1.4 पिछले वर्ष के बजट भाषण 2005-06 में, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के अधीन राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए ही अतिरिक्त निधियां उपलब्ध कराने के लिए पेट्रोल तथा डीजल की खपत पर 50 पैसे प्रति लीटर पर अतिरिक्त उपकर की घोषणा की गई थी। वर्तमान में, पेट्रोल तथा हाई स्पीड डीजल पर 2.00 रुपए प्रति लीटर का कुल उपकर लगाया जा रहा है। इसमें से राष्ट्रीय राजमार्गों तथा राज्यीय सड़कों के लिए 4805.11 करोड़ रु. (3269.74 करोड़ रु. राष्ट्रीय राजमार्गों और 1535.37 करोड़ रु. राज्यीय सड़कों के लिए) प्रदान किए गए हैं।

2.1.5 अवसंरचना समिति द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन का बनाने के लिए निर्माण, प्रचालन तथा हस्तांतरण (पथकर आधारित) परियोजनाओं हेतु नया आदर्श रियायत समझौता अनुमोदित किया गया है।



इस आदर्श रियायत समझौते में निजी निवेश को आकर्षित करने के लिए निम्न प्रावधान हैं -

- अधिक साम्य जोखिम आबंटन
- पक्षकारों के अधिकार तथा दायित्व को और अधिक स्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया है।
- आंशिक यातायात जोखिम शेयरिंग
- अनुमानित यातायात की तुलना में वास्तविक यातायात में विचलन होने पर रियायत अवधि को बढ़ाना/घटाना।
- ऋणात्मक अनुदान और रियायत शुल्क के रूप में राजस्व की शेयरिंग।
- निर्धारित तारीख (जिस तारीख को वित्तीय समापन प्राप्त कर लिया जाए) के 10वें वर्ष और उसके बाद से पथकर राजस्व से रियायत शुल्क को जोड़ना।
- रियायतग्राही और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए छोड़ने का विकल्प देने के साथ प्रचालन अवधि के दौरान क्षमता बढ़ाने का प्रावधान।
- रियायतग्राही को निम्नलिखित के लिए संरक्षण



रा. रा.-46 का कृष्णागिरी-वैयाम्बदी खंड



- अतिरिक्त पथकर तथा प्रतिस्पर्धी सड़क
- अनिवार्य बाध्यकारी परिस्थितियां
- चूक करने पर भा.रा.रा.प्रा. के लेखे के समाप्त होने की स्थिति में रियायतग्राही तथा ऋणी के हितों की निम्न तरीकों से सुरक्षा की जाती है -
- सशक्त विवाद समाधान यंत्र
- मजबूत संस्थागत तथा विधायी ढांचा - निवेशकों के अनुरूप

2.1.6 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-IIIक के अधीन बी ओ टी आधार पर 22,000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 4000 कि.मी. के राष्ट्रीय राजमार्गों के उन्नयन (चौड़ा करके 4 लेन का बनाना) के लिए सरकार ने 5 मार्च, 2005 को अपना अनुमोदन दिया। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III क के अधीन 936 कि.मी. के ठेके सौंपे गए।

2.1.7 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III ख के अधीन 6000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए बी ओ टी आधार पर विस्तृत परियोजना रिपोर्टें तैयार करने का कार्य भी सरकार द्वारा 5 मार्च, 2005 को अनुमोदित किया गया।

2.1.8 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का चरण-ख के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने तथा चरण-। के कार्यान्वयन को सरकार ने 22 सितंबर, 2005 को अनुमोदित किया है। एस ए आर डी पी - एन ई के चरण-। में 1110 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग तथा 200 कि.मी. राज्यीय सड़कें शामिल है। चरण-ख में 5122 कि.मी. सड़कें शामिल हैं जिसमें 2141 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग है।

2.1.9 अवसंरचना समिति ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना- V के अधीन 22,750 करोड़ रु० की लागत पर राष्ट्रीय राजमार्गों के चयनित खंडों और स्वर्णिम चतुर्भुज के 6500 कि.मी. को 6 लेन का बनाने के लिए अनुमोदित किया है।

2.1.10 वर्ष 2005 के दौरान भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 1060 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा करके चार लेन का बनाया गया।

2.1.11 राष्ट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन का बनाने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2005 के दौरान 32,000 करोड़ रु. की लागत पर 5429 कि.मी. की कुल लंबाई के लिए 129 ठेके दिए गए जो कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा कैलेंडर वर्ष में अभी तक सौंपे गए ठेकों की अधिकतम संख्या है। पिछले पांच वर्षों के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण।, II और III के अधीन दिए गए ठेकों को दर्शाने वाले चार्ट अनुबंध - II और III पर है।



2.1.12 ठेकों के कार्यान्वयन में तेजी और आंतरिक प्रक्रिया में सुधार करने हेतु कई पहल की गई, जो निम्नवत हैं -

2.1.13 अंतरमंत्रालयी तथा केंद्र-राज्य मामलों का समाधान करने के लिए मंत्रिमंडल सचिव की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई है।

2.1.14 भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाओं को सुगम बनाया गया है। कार्य आबंटन नियमावली में संशोधन करके यह व्यवस्था कर दी गई है कि यह विभाग अब विधि मंत्रालय को भेजे बिना स्वयं भूमि अधिग्रहण की अधिसूचना को भी अनुमोदित कर रहा है।

2.1.15 निर्माण पूर्व कार्यकलापों से संबंधित समस्याओं के समाधान के लिए राज्य सरकारों ने वरिष्ठ अधिकारियों को नोडल अधिकारी नियुक्त किया है।

2.1.16 आर ओ बी/आर यू बी के तीव्रता से निर्माण के लिए रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम मैसर्स इरकॉन के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए जो रेल मंत्रालय को मामला भेजे बिना, कई मामलों में अनुमति देने के लिए प्राधिकृत है।

2.1.17 1 अप्रैल, 2005 को और इसके बाद विनिर्मित किए जाने वाले सभी चौपहिया वाहनों के लिए यूरो-II मानकों के समकक्ष भारत स्टेज-II मानक कतिपय क्षेत्रों/राज्यों अर्थात् राजस्थान, पश्चिम उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, उत्तरांचल, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर तथा पंजाब जहां ये 1 अक्टूबर, 2005 तक विभिन्न तिथियों को लागू किए गए हैं, को छोड़कर पूरे देश में लागू कर दिए गए हैं।



रा. रा.-48 का जयपुर-किशनगढ़ खंड पर आपातकालीन काल बॉक्स



2.1.18 सरकार ने डब्ल्यू पी-29 (वाहन विनियमों को समरूप बनाने के लिए विश्व मंच) के 1998 के करार में शामिल होने का निर्णय लिया है। इस करार में शामिल होने से देश में मोटर वाहनों के उत्सर्जन और सुरक्षा विनियमों में सर्वोत्तम अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों को अपनाया जा सकेगा।

2.1.19 अमृतसर और लाहौर तथा अमृतसर और ननकाना साहिब के बीच बस सेवा प्रारंभ करने के लिए पाकिस्तान के साथ करारों पर हस्ताक्षर किए गए। अमृतसर-लाहौर बस सेवा जनवरी, 2006 में प्रारंभ हो चुकी है जबकि अमृतसर-ननकाना साहिब बस सेवा फरवरी/मार्च, 2006 में प्रारंभ होगी।

2.1.20 वाहक अधिनियम, 1865 को निरस्त करने तथा सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2005 बनाने के लिए 7 दिसंबर, 2005 को राज्य सभा में एक विधेयक पेश किया गया। इस विधायन से परिवहन प्रणाली को पारदर्शी बनाने तथा सड़क द्वारा माल परिवहन की व्यवस्था और प्रक्रिया को आधुनिक बनाने में मदद मिलेगी।

2.1.21 प्रधानमंत्री जी की अध्यक्षता वाली अवसंरचना समिति ने 13 जनवरी, 2005 की अपनी बैठक में यह निर्णय लिया कि सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग को सड़क सुरक्षा के मामले के व्यापक समाधान के लिए देश में यातायात कानूनों में संशोधन करने और सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंध निदेशालय बनाने पर विचार करना चाहिए। यह मामला सरकार के सक्रिय विचाराधीन है।

2.1.22 अवसंरचना समिति ने निदेश दिया है कि विभाग के पास उपलब्ध केंद्रीय सड़क निधि के अधीन उपकर धनराशि का एक प्रतिशत समर्पित सड़क सुरक्षा निधि के रूप में निर्धारित किया जाए। यह निधि स्थापित करने के लिए तंत्र का विकास किया जा रहा है।

2.1.23 सड़क सुरक्षा कार्यक्रम चलाने के लिए कुल 95 गैर सरकारी संगठनों को सहायता अनुदान दिया गया है।

2.1.24 रिपोर्टाधीन वर्ष के दौरान असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों के पुनश्चर्या प्रशिक्षण योजना के तहत 45,000 से अधिक चालकों को प्रशिक्षित किए जाने का लक्ष्य रखा गया है।

