



सडक परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
भारत सरकार  
नई दिल्ली



वार्षिक रिपोर्ट 2013-14





संयोजित प्रतीक  
**भारत सरकार**  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
**जीवन बचाओ**

राष्ट्रीय राजमार्ग - 8 के अंतर्गत - जयपुर खंड पर सड़क दुर्घटना पीड़ितों के शैथिल्य मिटाने, शैथिल्य से निवारण के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, हरियाणा सरकार एवं राजस्थान सरकार के द्वारा कार्य शुरू किया है।  
**राष्ट्रीय परियोजना का शुभारम्भ तथा साइकल परियोजना का लोकार्पण**  
आजहाउस (जयपुर) - हरियाणा सीमा के समीप  
दिनांक 29 जुलाई 2013

सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी रहित उपचार संबंधी पायलट परियोजना



वार्षिक रिपोर्ट  
2013-14



सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय  
भारत सरकार  
नई दिल्ली  
परिवहन भवन, 1, संसद मार्ग, नई दिल्ली-110001  
[www.morth.nic.in](http://www.morth.nic.in)



रतनपुर-हिम्मतनगर एनएच-8

← मोडसा  
27 MODASA

← भीलोडा  
16 BHILODA

गांधीनगर  
GANDHINAGAR 105

हिम्मतनगर  
HIMMATNAGAR 49







## विषय-सूची

क्रम संख्या	अध्याय	पृष्ठ
I	परिचय	7
II	वर्ष एक नजर में	9
III	सड़क विकास	23
IV	सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा	45
V	पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास	53
VI	अनुसंधान और विकास	57
VII	सीमा सड़क संगठन	65
VIII	प्रशासन, वित्त और सतर्कता	69
IX	राजभाषा नीति का कार्यान्वयन	83
X	निःशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन	87
XI	परिवहन अनुसंधान	89
XII	अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग	93
<b>परिशिष्ट</b>		
परिशिष्ट 1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आबंटित विषय	97
परिशिष्ट 2	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की संगठनात्मक संरचना	99
परिशिष्ट 3	देश में राज्य-वार राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची	100
परिशिष्ट 4	01-04-2013 से 31.12.2013 तक सौंपी गई परियोजनाओं का ब्यौरा	102
परिशिष्ट 5	राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण संबंधी विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत राज्य-वार आबंटन	104

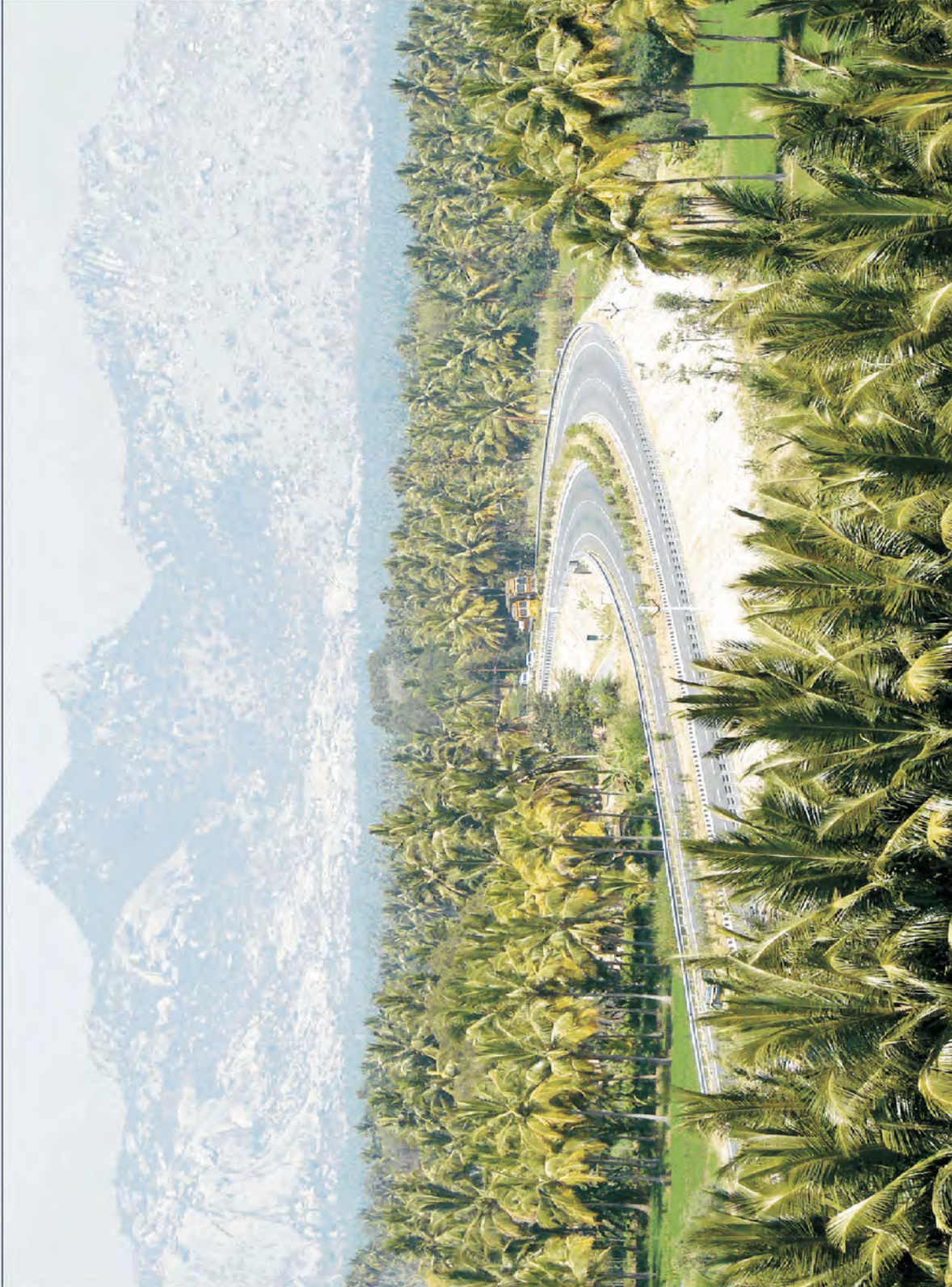




परिशिष्ट 6	वर्ष 2000-01 से 2013-14 तक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सड़कों के संबंध में आबंटन और जारी राशि का सारांश	105
परिशिष्ट 7	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति कर्मचारियों सहित सरकारी कर्मचारियों (तकनीकी और गैर-तकनीकी पक्ष) की संख्या के संबंध में सूचना	105
परिशिष्ट 8	लेखापरीक्षा पैरा का ब्यौरा	106
परिशिष्ट 9	वर्ष 2013-14 (31 मार्च, 2014 तक) के लिए वास्तविक व्यय	108
परिशिष्ट 10	पिछले तीन वर्ष के लिए राजस्व व्यय की प्राप्तियों का ब्यौरा	110
परिशिष्ट 11	पिछले तीन वर्ष के लिए केन्द्रीय लेन-देन (एससीटी) के विवरण के अनुसार प्राप्तियों का ब्यौरा	111
परिशिष्ट 12	लेखों के मुख्य बिंदु	112
परिशिष्ट 13	निःशक्त व्यक्तियों की संख्या के संबंध में तकनीकी और गैर-तकनीकी पदों की स्थिति (31.12.2013 की स्थिति के अनुसार)	114
परिशिष्ट 14	31.03.2013 की स्थिति के अनुसार पंजीकृत वाहनों की संख्या	115
परिशिष्ट 15	वर्ष 2012 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में घायल और मारे गए व्यक्तियों की संख्या	116
परिशिष्ट 16	पूर्वोत्तर राज्यों में सड़क नेटवर्क, पंजीकृत मोटर वाहन और सड़क दुर्घटनाओं का ब्यौरा	116
परिशिष्ट 17	वर्ष 1950-51 से 2010-11 के दौरान सड़क लंबाई (कुल और पक्की) का श्रेणी-वार ब्यौरा	117
परिशिष्ट 18	वर्ष 2012-13 के लिए निष्पादन रिपोर्ट	118
परिशिष्ट 19	वर्ष 2012-13 के लिए परिणाम संरचना दस्तावेज	137



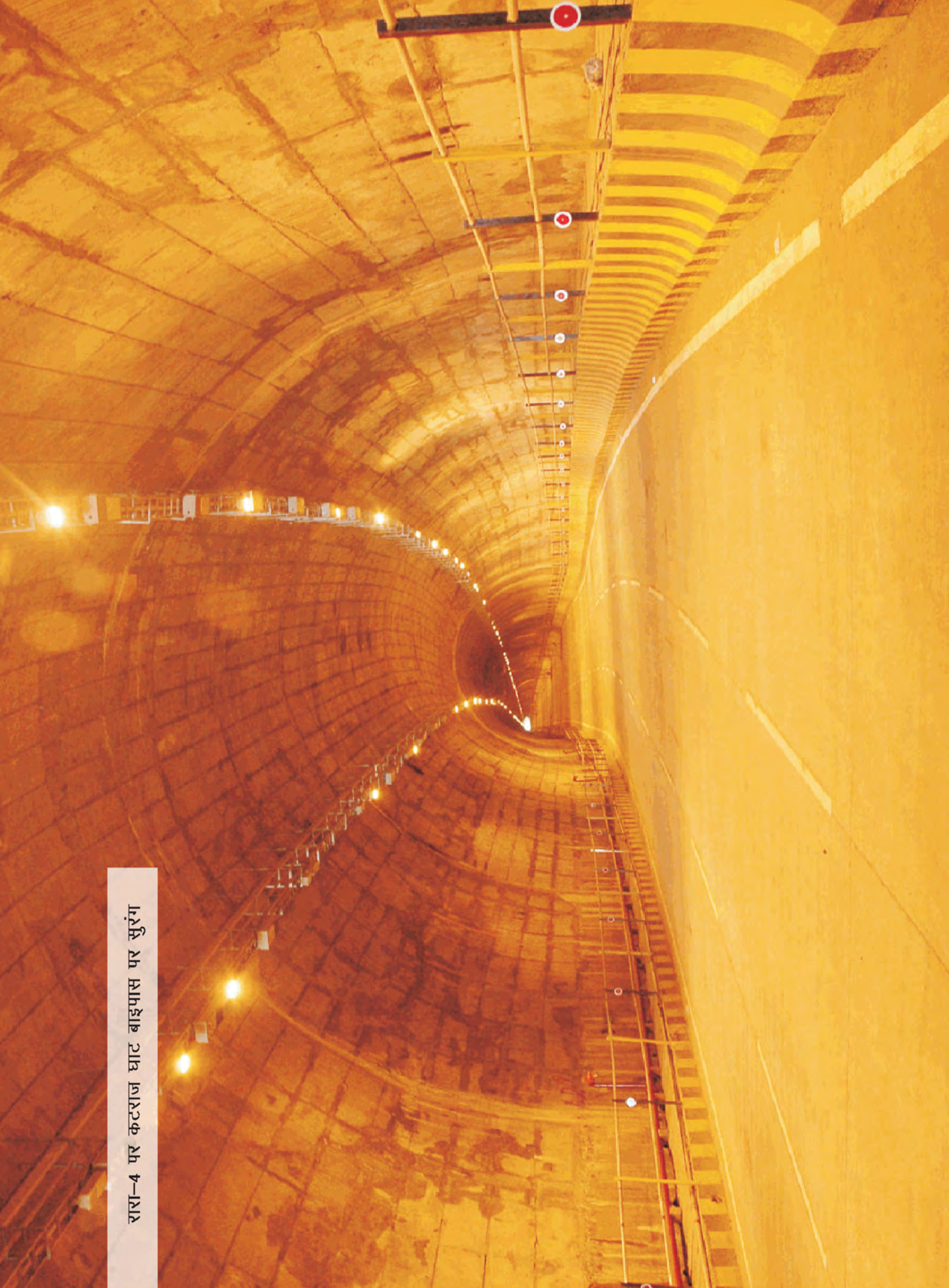




कावेरी पत्तनम (कृष्णागिरी) राष्ट्रीय राजमार्ग-7



शारा-4 पर कटराज घाट बाइपास पर सुरंग







## अध्याय I

### प्रस्तावना

- 1.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का वर्ष 2009 में गठन पूर्ववर्ती नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को स्वतंत्र मंत्रालयों में विभाजित करके किया गया था ।
- 1.2 देश के आर्थिक विकास के लिए सड़क परिवहन एक जटिल अवसंरचना है । यह विकास की गति, संरचना और पद्धति को प्रभावित करता है । भारत में सड़क अवसंरचना का इस्तेमाल कुल 60% माल और कुल 85% यात्री-यातायात के परिवहन में होता है । सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय अपने बहुगुणा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के कार्यों में संलिप्त हैं जिनमें शामिल हैं राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण, मोटर यान अधिनियम, 1988 और केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के प्रशासन, सड़क परिवहन, पर्यावरण संबंधी मामलों, ऑटोमोटिव मानकों के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने, राष्ट्रीय राजमार्गों के इस्तेमाल के लिए प्रयोक्ता फीस दर निर्धारित करने आदि के अलावा पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने का कार्य ।
- 1.3 यातायात (यात्री और कारगो) को संभालने के संबंध में राष्ट्रीय राजमार्गों की क्षमता औद्योगिक विकास की वृद्धिशील अपेक्षाओं की गति के अनुरूप बनाए जाने की आवश्यकता है । भारत का सड़क नेटवर्क 48.85 लाख कि.मी. है जो विशालतम सड़क नेटवर्कों में से एक है । इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस मार्ग, राज्यीय राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं जिनकी लंबाई निम्नवत है :-

राष्ट्रीय राजमार्ग / एक्सप्रेस मार्ग	92,851 किमी.
राज्यीय राजमार्ग	1,42,687 किमी.
अन्य सड़कें	46,49,462 किमी.
जोड़	48,85,000 किमी.

- 1.4 ऐतिहासिक तौर पर, परिवहन क्षेत्र में निवेश सरकार द्वारा ही किया जाता था जिसका मुख्य कारण बड़ी मात्रा में संसाधनों की आवश्यकता, लंबी निर्माण अवधि, अनिश्चित प्रतिलाभ और अवसंरचना क्षेत्र में जुड़े अनेक बाह्य कारकों का होना था । तथापि, वृद्धिशील संसाधन अपेक्षाओं और प्रबंधकीय दक्षता के प्रति चिंता एवं उपभोक्ता की सजगता के कारण हाल ही में अवसंरचना कार्यों में निजी क्षेत्र की सक्रिय भागीदारी





शुरू हुई है। निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए व्यापक नीतिगत दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं।

## कार्य

1.5 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आवंटित विषयों को **परिशिष्ट-1** में सूचीबद्ध किया गया है।

## संगठन

1.6 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की संगठनात्मक संरचना **परिशिष्ट-2** में दी गई है।

## 1.7 सम्बद्ध कार्यालय

### 1.7.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, 1988 नामक एक संसदीय अधिनियम के माध्यम से किया गया था। यह केंद्रीय सरकार द्वारा इसको सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन तथा उनसे जुड़े अथवा उनके प्रांसगिक कार्यों के लिए उत्तरदायी है। यह प्राधिकरण फरवरी, 1995 से प्रचालन में है।

### 1.7.2 सीमा सड़क विकास बोर्ड (बी.आर.डी.बी.)

सीमा सड़क विकास बोर्ड का मार्च, 1960 में गठन देश के सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़क अवसंरचना के विकास कार्य का समन्वयन करने के लिए किया गया था क्योंकि अपर्याप्त संचार सुविधाएं इन क्षेत्रों में रक्षा संबंधी तैयारियों और आर्थिक विकास को गंभीर रूप से अवरुद्ध कर रही थीं। इस बोर्ड के पास सरकारी विभाग के समरूप वित्तीय और अन्य शक्तियां हैं और यह अध्यक्ष, बी.आर.डी.बी. के संपूर्ण नियंत्रण के अंतर्गत कार्य करता है। बोर्ड की सभी संस्वीकृतियों के बोर्ड सचिवालय द्वारा तैयार किया जाता है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय बी. आर. डी. बी. को निधि प्रदान करता है। सड़क सुरक्षा संगठन (बी.आर.ओ.) सचिवालय, बी. आर. डी. बी. की एक कार्यपालक भुजा है।

### 1.7.3 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आई.ए.एच.ई.)

भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आई.ए.एच.ई.) मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में एक पंजीकृत संस्था है। यह केंद्र और राज्य सरकारों का एक सहयोगी निकाय है जिसका वर्ष 1983 में गठन देश में राजमार्ग अभियंताओं के प्रवेश स्तर एवं सेवाकाल के दौरान प्रशिक्षण की दीर्घकाल से अनुभव की जा रही आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य से की गई थी।





## अध्याय II

वर्ष 2013-14 एक नजर में

क सड़क विकास

सड़क नेटवर्क :

2.1 सड़क क्षेत्र : मार्च, 2014 तक विभिन्न कार्यक्रमों की स्थिति निम्नवत् है:-

चरण	कुल लंबाई (कि.मी.)	मार्च, 2014 तक पूरी की गई लंबाई कि.मी.	2013-14 के दौरान पूरी की गई लंबाई
I स्वर्णिम चतुर्भुजाए पूर्व-पश्चिम-उत्तर दक्षिण कोरिडोर सम्पर्क और अन्य	7522	7516	4.29
II उत्तर-दक्षिण- पूर्व-पश्चिम कोरिडोर और अन्य को 4/6 लेन बनाना	6647	5769	146.10
III उन्नयन, 4/6 लेन बनाना	12109	6098	800.82
IV पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन बनाना	20000	591	419
V स्वर्णिम चतुर्भुत और उच्च सघनता कोरिडोर को 6 लेन का बनाना	6500	1819	327
VI एक्सप्रेसवे 1000	1000	शून्य	शून्य
VII रिंग रोड बाइपास और फ्लाईओवर और अन्य संरचनाएं 700 किम रिंग रोड/बाइपास, फ्लाईओवर आदि	700 किम रोड/ बाइपास+ फ्लाईओवर आदि	22	2
एसएआरडीपी-एनई	6142	1514.67	363
एलडब्ल्यूई	5497	2929	545





## गैर-एनएचडीपी

गैर-एनएचडीपी के अंतर्गत चालू वर्ष के दौरान 1128 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण किया गया है ।

## आईएचई

2.2 सड़क विकास और सड़क सुरक्षा से संबंधित मुद्दों की बेहतर समझ को सुकर बनाने, अनुभव, विशेषज्ञता और ज्ञान को बांटने के लिए एक मंच प्रदान करने, ज्ञान प्रबंधन, क्षमता निर्माण को बढ़ावा देकर और नई तथा नवीन प्रौद्योगिकियों को अंगीकार करके सड़कों और राजमार्गों के विकास के प्रति प्रयासों को सुदृढ़ करने, भारत सरकार /राज्य सरकार /भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की नीतियों और कार्यक्रमों पर विचार-विमर्श करने, सड़क विकास और सड़क सुरक्षा में "बेहतरपद्धतियों" और "नवीनताओं" का प्रमाण प्रस्तुत करने और उनका प्रचार-प्रसार करने तथा सड़क सुरक्षा व सड़क विकास के संबंध में सिविल सोसायटी, मीडिया और सड़क प्रयोक्ताओं सहित सभी हितधारियों के बीच बातचीत के लिए एक मंच प्रदान करने के लिए राजमार्ग प्रबंधन फोरम का गठन किया गया है ।

2.2.1 मार्च, 2014 तक 1320 इंजीनियरों को प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए 58 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए ।



आईएचई परिसर, नोएडा





### 2.3 राष्ट्रीय राजमार्गों पर पथकर व्यवस्था

अड़चनों को दूर करने और निर्बाध यातायात संचलन तथा अधिसूचित दरों के अनुरूप पथकर संग्रहण सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने प्रयोक्ता फीस का संग्रहण इलेक्ट्रॉनिक पद्धति से किए जाने के लिए ई. पी.सी.ए जेन-2, आई.एस.ओ. 18000-6सी मानक पर आधारित रेडियो फ्रीक्वेंसी आईडेंटिफिकेशन (आर.एफ.आई.डी.) शुरू करने का निर्णय लिया गया था। ईटीसी पर एक प्रायोगिक परियोजना का उदघाटन 19.04.2012 को सारा-5 के दिल्ली से परवानू खंड पर किया गया था। अखिल भारत आधार पर ई.टी.सी. कार्यान्वयन के लिए कम्पनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (25%), रियायतग्राही (50%) और वित्तीय संस्थाओं (25%) की इक्विटी भागीदारी से एक कम्पनी स्थापित की गई है। इस कंपनी का नाम इंडियन हाईवेज मैनेजमेंट कम्पनी लिमिटेड है। केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 को ई.टी.सी. हेतु वाहनों पर आर.एफ.आई.डी. टैग लगाए जाने के लिए संशोधित किया जा रहा है। वर्ष 2013-14 के दौरान मुंबई (चरोती) और अहमदाबाद के बीच 10 पथकर प्लाजाओं के अंतर-प्रचालन का पहले ही परीक्षण किया जा चुका है और वर्तमान में इस खंड पर बाधारहित ईटीसी सफलतापूर्वक प्रचालन में है। इसके अलावा, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा संचालित 51 सार्वजनिक वित्तपोषित परियोजनाओं पर ईटीसी कार्यान्वित करने के लिए वर्ष 2012-13 में 2.48 करोड़ रु. जारी किए गए थे, वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान 17.288 करोड़ रु. की राशि जारी की गई है। इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण (ईटीसी) के लिए केन्द्रीय समाशोधन गृह (सीसीएच) हेतु इंडियन हाईवेज मैनेजमेंट कम्पनी लिमिटेड (आईएचएमसीएल) और आईसीआईसीआई बैंक के बीच 27.02.2014 को सेवा प्रदानगी करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं।



अहमदाबाद-बदोदरा एक्सप्रेसमार्ग पर ईटीसी प्रणाली का शुभारंभ





## 2.4 राजमार्ग क्षेत्र में सरकार द्वारा की गई मुख्य पहलें

ऐसी सड़कें जो पीपीपी आधार पर व्यवहार्य नहीं हैं, के निर्माण के लिए नई ईपीसी विधि को अपनाने का निर्णय लिया गया है। यह विधि पारंपरिक मद-दर संविदा (पुरानी ईपीसी विधि) से भिन्न है जिसमें सरकार मात्राओं के बिल सहित विस्तृत डिजाइन प्रदान करती थी। वृहद् ईपीसी विधि, प्रतियोगी निविदा जहां सूचकांक आधारित मूल्य भिन्नता के लिए प्रावधान किया जाता है, के माध्यम से सौंपी गई एकमुश्त राशि के लिए ठेकेदारों को परीक्षण, डिजाइन और निर्माण के लिए जिम्मेदारी सौंपती है। दोष निवारण अवधि जो बड़े पुलों और संरचनाओं के लिए 5 वर्ष है और सड़क के अन्य भागों के लिए 2 वर्ष है, के दौरान अनुरक्षण के लिए भी ठेकेदार जिम्मेदार होते हैं।

2.5 अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति ने 17 अगस्त, 2012 को आयोजित अपनी बैठक में प्रचालन, अनुरक्षण और हस्तांतरण (ओएमटी) आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण का उत्तरदायित्व लेने की नीति को अनुमोदित किया था। इससे सरकार की बिना किसी जिम्मेदारी के रियायत अवधि के दौरान उन्नत राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों का नियमित अनुरक्षण सुनिश्चित हो सकेगा। नीति की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:—

- राजमार्गों का परियोजना खंड एक निश्चित रियायत अवधि के लिए रियायतग्राही को सौंपा जाता है। रियायतग्राही घटना प्रबंधन सहित खंड में यातायात के सुचारु प्रचालन को सुनिश्चित करने के अलावा, राजमार्गों के परियोजना खंड की रियायत अवधि के दौरान वार्षिक और आवधिक अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार है।
- रियायतग्राही शासकीय राजपत्र अधिसूचना के माध्यम से सड़क प्रयोक्ताओं से प्रयोक्ता शुल्क वसूलने, संग्रहीत करने और प्रतिधारण करने के लिए प्राधिकृत होता है।
- रियायतग्राही को वार्षिक प्रीमियम की राशि जो निविदा मानदंड होती है, सहित निविदा की प्रक्रिया के दौरान सहमत राशि का वार्षिक प्रीमियम अदा करना अपेक्षित होता है।
- रियायतग्राही को रियायत अवधि के पश्चात् सड़क को वापस हस्तांतरित करना होता है।

2.6 अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति ने 13 दिसंबर, 2012 को आयोजित अपनी बैठक में 'सड़क परियोजनाओं की प्रक्रिया को तीव्रता से सौंपने के उद्देश्य से प्रक्रिया का सरलीकरण' के लिए नीति को अनुमोदित किया था। इसके साथ, अन्य बातों के साथ-साथ 5,000 यात्री कार यूनिट और 10,000 यात्री कार यूनिट के बीच वाली सड़क परियोजनाएं जिनको निर्माण, प्रचालन, हस्तांतरण (बीओटी) (पथकर)





विधि पर विकसित किया जाना व्यवहार्य नहीं है, को सीधे इंजीनियरिंग, प्रापण और निर्माण (ईपीसी) विधि पर विकसित किया जा सकता है ।

## ख सड़क परिवहन क्षेत्र

2.7 राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस कार्यक्रम के भाग के तौर पर देश में सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों/जिला परिवहन कार्यालयों के कंप्यूटरीकरण के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 148 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से मिशन मोड प्रोजेक्ट शुरू किया है जिसका उद्देश्य देश भर के सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों (आरटीओ)/जिला परिवहन कार्यालयों (डीटीओ) का कंप्यूटरीकरण, उनका अंतर-संपर्क और मोटर वाहनों का राज्य तथा राष्ट्रीय रजिस्टर की स्थापना करना है । इस परियोजना से आरटीओ में उपलब्ध सूचना का संपूर्ण डाटाबेस का सृजन किया जाना सुकर हो जाएगा । 1006 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में से, 1001 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय कंप्यूटरीकृत कर दिए गए हैं । सभी 35 राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए राज्य की आवश्यकता के अनुसार मानक सॉफ्टवेयर विशिष्ट रूप से निर्मित किया गया है और यह सॉफ्टवेयर कम से कम प्रायोगिक स्थल पर प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में चल रहा है । 32 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100% संपर्क प्राप्त कर लिया गया है और 994 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय जुड़े हुए हैं । 5 नवंबर, 2012 को वाहन रजिस्टर पर वाहनों ने 100 मिलियन आंकड़ा पार कर लिया है । राज्य परिवहन विभागों के अधिकारियों और प्रवर्तन प्राधिकारियों को राष्ट्रीय रजिस्टर में उपलब्ध आंकड़ों तक पहुंच प्रदान कराई गई है जिससे कि उन सभी ड्राइविंग लाइसेंसों/पंजीकरण प्रमाणपत्रों का तत्काल सत्यापन सुलभ होगा, जिनको उनके पंजीकृत मोबाइल नम्बर से एसएमएस भेजकर डिजिटाइड कर दिया गया है । 'वाहन' नामक पंजीकरण और परमिट पद्धति को उत्तम नागरिक केंद्रित सेवा के लिए 'प्लेटिनियम आइकान-वेब रत्न एवार्ड, 2012' प्रदान किया गया है ।

2.8 मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2012 को राज्य सभा द्वारा दिनांक 08.05.2012 को पारित किया गया । राज्य सभा द्वारा यथा-पारित यह विधेयक दिनांक 15.05.2012 को लोक सभा में विचार किए जाने तथा पारित किए जाने के लिए पेश किया गया । 16 मई, 2012 को लोक सभा में इस विधेयक पर कार्रवाई किए जाने के लिए कार्रवाई प्रारंभ की गई लेकिन कोई निष्कर्ष नहीं निकला । इसके पश्चात्, इस विधेयक को उत्तरवर्ती संसद सत्रों में विचार-विमर्श के लिए सूचीबद्ध किया गया था किंतु इस पर विचार नहीं किया जा सका । वर्तमान में, यह विधेयक लोक सभा में लंबित है ।

2.9 मंत्रालय ने माल वाहनों के लिए एक नई राष्ट्रीय परमिट प्रणाली दिनांक 08.05.2010 से लागू की है । नई व्यवस्था के अनुसार, परमिट धारक को संपूर्ण देश में वाहन चलाने के लिए अधिकृत करने के लिए प्रतिवर्ष प्रति ट्रक के लिए समेकित शुल्क के रूप में 16,500/-रुपए का भुगतान करने पर गृह राज्य द्वारा राष्ट्रीय





#### राजसमंद-भीलवाड़ा के बीच रासा-758 की 4 लेन परियोजना का प्रतिष्ठान समारोह

परमिट प्रदान किया जा सकता है । परमिट धारक को पहली बार प्राधिकार शुल्क के रूप में 1,000/- रुपए का भुगतान करना भी अपेक्षित होता है । राष्ट्रीय सूचना-विज्ञान केन्द्र (एनआईसी) द्वारा विकसित वेब पोर्टल नामतः <https://vahan.nic.in/permit> के माध्यम से 15.09.2010 से राष्ट्रीय परमिट प्रणाली को इलेक्ट्रॉनिक विधि से कार्यान्वित किया जा रहा है ।

- 2.10 मंत्रालय ने देश में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के सुदृढीकरण के लिए राज्यों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए 15.03.2010 से एक स्कीम शुरू की है । इस स्कीम में वाहन ट्रेकिंग के लिए ग्लोबल पोजीशनिंग सिस्टम (जीपीएस)/ ग्लोबल सिस्टम फॉर मोबाइल कम्युनिकेशन (जीएसएम), इलेक्ट्रॉनिक टिकट वेंडिंग मशीनें आदि जैसी सूचना प्रौद्योगिकी को लागू करने के लिए सहायता की परिकल्पना की गई है । उक्त स्कीम के अनुसार, कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, उड़ीसा, उत्तराखंड, आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, नगालैंड, सिक्किम, गोवा और जम्मू और कश्मीर नामक 17 राज्यों की 22 परियोजनाओं को ग्रामीण/मुफसिल क्षेत्रों को कवर करते हुए उनके सड़क परिवहन सेवाओं में अद्यतन सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी विशेषताएं लाने के लिए वर्ष 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान एकबारगी केन्द्रीय सहायता संस्वीकृत की गई थी । वर्ष 2013-14 के दौरान, नार्थ ईस्टर्न कर्नाटक रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, कदांबा ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, जम्मू व कश्मीर स्टेट रोड कारपोरेशन के परियोजना प्रस्तावों को केन्द्रीय सहायता के लिए अनुमोदित किया गया है ।





- 2.11 सार्वजनिक परिवहन में यात्रियों विशेषकर महिलाओं और बालिकाओं की भयमुक्ति और सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, सरकार ने वर्ष 2013-14 के बजट के दौरान 1,000.00 करोड़ रु. के सरकारी अंशदान से निर्भय निधि की स्थापना करने की घोषणा की थी। केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने 02.01.2014 को आयोजित अपनी बैठक में पहले चरण में देश के 13 राज्यों के एक मिलियन अथवा इससे अधिक जनसंख्या वाले 32 शहरों में सार्वजनिक परिवहन वाहनों के अवस्थानों का पता लगाने के लिए जीपीएस ट्रैकिंग, उनमें इमरजेंसी बटन और घटनाओं की वीडियो रिकॉर्डिंग के लिए राष्ट्रीय स्तर (राष्ट्रीय वाहन सुरक्षा और ट्रैकिंग प्रणाली) और राज्य स्तर (सिटी कमांड और नियंत्रण केन्द्र) पर एकीकृत प्रणाली स्थापित करने के लिए प्रदेश में सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं के लिए सुरक्षा नामक एक स्कीम अनुमोदित कर दी थी। इस परियोजना की कुल अनुमानित लागत 1404.68 करोड़ रु. है जो निर्भय निधि से वित्त मंत्रालय द्वारा वित्तपोषित की जाएगी। परियोजना को धनराशि जारी होने की तारीख से दो वर्ष की अवधि के भीतर कार्यान्वित किया जाना है। इस स्कीम के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया तैयार की जा रही है।
- 2.12 वर्तमान समय की जरूरतों को पूरा करने के लिए सड़क द्वारा परिवहन व्यापार की प्रक्रिया को सुचारु बनाए जाने की दृष्टि से, सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007 को अधिनियमित किया गया था जो 01.03.2011 से लागू हुआ। इस अधिनियम के प्रावधानों के सुगम अनुपालन के लिए, सड़क द्वारा वहन नियमावली, 2011 की अधिसूचना, 28.02.2011 की सा.का.नि. 176 (अ) के द्वारा जारी की गई। यह अधिनियम/नियमावली, मंत्रालय की वेबसाइट <http://morth.nic.in> पर भी उपलब्ध है। सभी राज्यों और संघ राज्यों क्षेत्रों से इस मंत्रालय द्वारा अधिनियम/नियमावली का अनुपालन सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया है। मंत्रालय एनआईसी द्वारा विकसित सॉफ्टवेयर के माध्यम से सड़क द्वारा वहन अधिनियम के ऑन-लाइन कार्यान्वयन और भारतीय स्टेट बैंक के माध्यम से भुगतान किए जाने के लिए भी प्रयास कर रहा है।
- 2.13 केंद्रीय मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 59 केंद्र सरकार को वाहनों की आयु निर्धारित करने की शक्ति प्रदान करती है। परिवहन वाहनों और पर्यटन वाहनों की जीवन अवधि सीएमवीआर द्वारा निर्धारित की गई है। व्यक्तिगत वाहनों की जीवन अवधि निर्धारित नहीं की गई है। इस संबंध में नीतिगत निर्णय देश की सामाजिक आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखकर लिया जाना है। सामान्यतः, वाहन को सुरक्षा और उत्सर्जन मानदंड पूरे किए जाने तक सड़क पर चलने के लिए अनुमत किया जाना चाहिए। सुरक्षा और उत्सर्जन अपेक्षा तभी पूरी की जा सकती है जब वाहन की फिटनेस जांच नियमित अंतराल पर कराई जाए। अतः मंत्रालय ने वाहनों के लिए एक उपयुक्त डिजाइन की गई निरीक्षण और अनुरक्षण पद्धति तैयार की है। तदनुसार, एक आटोमेटिड इंस्पेक्शन एंड सर्टिफिकेशन (आईएससी) सेंटर का डिजाइन तैयार किया गया





और आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और नई दिल्ली, प्रत्येक राज्य में एक के हिसाब से इस प्रकार के कुल 10 केंद्र पायलट आधार पर स्थापित किए जाने की स्कीम तैयार की गई । इस योजना के अंतर्गत, भूमि राज्यों द्वारा उपलब्ध करवाई जाती है । एक ऐसा केन्द्र स्थापित करने की कुल लागत लगभग 1440 लाख रु. है ।

- 2.14 योजना आयोग की सहमति से चालक प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर) की स्थापना के लिए योजना कार्यान्वित की जा रही है । 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, 13 आदर्श चालक प्रशिक्षण स्कूल संस्वीकृत किए गए थे जिनमें से 12 स्कूलों का निर्माण पूरा कर लिया गया है और ये कार्य कर रहे हैं । 11वीं योजना के दौरान, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सरकाघाट (हिमाचल प्रदेश), छिंदवाड़ा (मध्य प्रदेश), राजसमंद (राजस्थान), पुणे (महाराष्ट्र), वलसाड (गुजरात), भिवानी (हरियाणा), कोयंबटूर (तमिलनाडु), औरंगाबाद (बिहार) और अगरतला (त्रिपुरा) में 9 आईडीटीआर स्थापित करने के लिए संस्वीकृति प्रदान की थी ।
- 2.15 सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों के लिए निःशुल्क उपचारःष्वर्णिम घंटे के दौरान, त्वरित और उपयुक्त चिकित्सा परिचर्या प्रदान करके दुर्घटना पीड़ितों की जिंदगियों को बचाने और इस प्रकार सड़क दुर्घटनाओं में घातकताओं को कम करने के उद्देश्य से, इस मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग सं.-8 के गुड़गांव-जयपुर खंड पर सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों को नकदी रहित उपचार सुनिश्चित करने के लिए एक प्रायोगिक परियोजना प्रारंभ की है । दुर्घटनाओं की रिपोर्टिंग के लिए टोल फ्री नंबर 1033 शुरू किया गया है । 24 x 7 काल सेंटर दुर्घटनाओं की रिपोर्टें प्राप्त करेगा, नजदीकी एंबुलेंस तैनात करेगा और स्थानीय पुलिस प्राधिकारियों, अस्पताल और सड़क सुरक्षा स्वयं सेवकों को सचेत करेगा । केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना (सीजीएचएस)/अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स) दरों पर उपचार प्रदान करने के लिए 45 निजी अस्पतालों को पैनल में रखा गया है, इसके अलावा, इस खंड पर 7 सरकारी अस्पताल अवस्थित हैं । पहले 48 घंटों के लिए 30,000/- रु. की समग्र सीमा के भीतर नकदी-रहित उपचार प्रदान किया जाता है यदि दुर्घटना पीड़ित को निजी पैनल-बद्ध अस्पताल में दाखिल किया जाता है । जनवरी, 2014 तक इस परियोजना के अंतर्गत कुल 1349 दुर्घटना पीड़ितों को उपचार प्रदान किया गया है । प्रायोगिक परियोजना से आंकड़ों का उपयोग सड़क दुर्घटना पीड़ितों के नकदी रहित उपचार के लिए अखिल भारतीय योजना बनाने में किया जाएगा ।
- 2.16 परिवहन क्षेत्र में मानव संसाधन के विकास के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों और नगर निगमों के परिवहन/यातायात विभाग के अधिकारियों के लिए विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रमों को प्रायोजित करना । प्रशिक्षण कार्यक्रमों को इस तरीके से तैयार किया जाता है कि सहभागियों को सड़क परिवहन क्षेत्र के सभी





क्षेत्रों की जानकारी दी जा सके और वे मोटर वाहनों की तेजी से बढ़ी संख्या की वजह से उभरती चुनौतियों का सामना कर सकें और व्यक्तिगत रूप से अपना निष्पादन भी बेहतर कर सकें ।

- 2.17 रेडियो फ्रीक्वेंसी संकेतक की फिटमेंट: राज्य परिवहन विभागों के अधिकारियों और प्रवर्तन प्राधिकारियों को राष्ट्रीय रजिस्टर में उपलब्ध आंकड़ों तक पहुंच प्रदान कराई गई है जिससे कि उन सभी ड्राइविंग लाइसेंसों/पंजीकरण प्रमाणपत्रों का तत्काल सत्यापन सुलभ होगा, जिनको उनके पंजीकृत मोबाइल नम्बर से एसएमएस भेजकर डिजिटाइड कर दिया गया है । केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के अंतर्गत एम और एन श्रेणी के वाहनों पर रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन डिवाइस (आरएफआईडी) टैग लगाना अधिदेशित किया गया था । इससे इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण (ईटीसी) को सरल और कारगर बनाना सुकर हो जाएगा और इसका उपयोग विभिन्न अन्य प्रयोजनों के लिए भी किया जा सकता है ।
- 2.18 परिवहन विकास परिषद (टीडीसी) एक शीर्ष निकाय है जिसमें राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन मंत्री और संघ राज्य क्षेत्रों के उप राज्यपाल/मुख्यायुक्त शामिल होते हैं जो सड़क परिवहन के संबंध में सरकार को सलाह देते हैं । परिवहन विकास परिषद की 35वीं बैठक 23.10.2013 को नई दिल्ली में आयोजित की गई थी । मोटर वाहन करों के युक्तिकरण सहित विभिन्न महत्वपूर्ण मुद्दों पर विचार-विमर्श किया गया । वेट से पहले बिक्री-मूल्य पर दुपहिया/कार/एलएमवी पर 6% अथवा अधिक की दर से आजीवन कर



ईटीसी के लिए सीसीएच हेतु सेवा प्रदाता करार पर हस्ताक्षर





(कोई आवर्ती कर नहीं) वसूल करने पर एकमत से निर्णय लिया गया था । परिवहन विकास परिषद् की 35वीं बैठक की सिफारिशों के आधार पर, टूरिस्ट बसों और माल वाहनों (7.5 जीवीडब्ल्यू से नीचे) के लिए राष्ट्रीय परमिट प्रणाली की सिफारिश करने के लिए एक अधिकार प्राप्त ग्रुप गठित किया गया है ।

- 2.19 मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 215 के अंतर्गत स्थापित राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् (एनआरएससी) सड़क सुरक्षा के लिए शीर्ष निकाय है । इसके अध्यक्ष मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) होते हैं । राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में सड़क परिवहन के प्रभारी मंत्री, सभी राज्यों के पुलिस महानिदेशक और गृह, मानव संसाधन विकास, रेल, उद्योग, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस, पर्यावरण और वन तथा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण जैसे मंत्रालयों/विभागों के प्रतिनिधि राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् के आधिकारिक सदस्य होते हैं ।
- 2.20 यह मंत्रालय देश के सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार किए जाने की आवश्यकता को भी स्वीकार करता है । सड़क सुरक्षा के चार पहलू हैं— इंजीनियरी, प्रवर्तन, शिक्षा और आपात चिकित्सा जिन्हें सड़क सुरक्षा के चार ई के रूप में भी जाना जाता है । इंजीनियरी संबंधी पहलू का कार्य राष्ट्रीय राजमार्ग के डिजाइन चरण में ही किया जा रहा है । सड़क सुरक्षा के प्रवर्तन पहलू का विषय संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से संबंधित है । सड़क सुरक्षा के शिक्षा पहलू से संबंधित कार्य सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा



सड़क दुर्घटनाओं में पीड़ितों के लिए नकदी रहित उपचार के लिए एंबुलेंस को झंडी दिखाकर रवाना किया





प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से अभियान चलाकर किया जाता है। आपाती परिचर्या बहुल एजेंसियां जैसे रियायतग्राही, निजी/सार्वजनिक एंबुलेंस सेवा और पदनामित अभिघात केन्द्रों के माध्यम से प्रदान की जाती हैं। मंत्रालय भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के माध्यम से एक एकल नंबर से पहुंचनीय एक एकीकृत कॉल सेंटर के माध्यम से सभी सेवाओं को एकीकृत करने का प्रयास कर रहा है।

- 2.21 मंत्रालय सड़क सुरक्षा के लिए नीतियां तैयार करता है ताकि सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम किया जा सके। मंत्रालय द्वारा संचालित सड़क सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण स्कीमों में सड़क सुरक्षा पर प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान, असंगठित क्षेत्र में ड्राइवर्स का पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मानव संसाधन विकास, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम (एनएचएआरएसएस) तथा सड़क सुरक्षा और प्रदूषण परीक्षण उपकरण एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन सम्मिलित हैं।
- 2.22 25वां सड़क सुरक्षा सप्ताह देश भर में 11 से 17 जनवरी, 2014 तक मनाया गया। इस बार सड़क सुरक्षा सप्ताह का विषय था जब सड़क पर हों, हमेशा कहें पहले आप।

सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान किए जाने वाले विभिन्न कार्यक्रमों को तैयार किया गया और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों, एसोसिएशन ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग (एएसआरटीयू), सभी ऑटोमोबाइल संघों और एसोसिएशन ऑफ इंडिया ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स आदि को आवश्यक कार्रवाई के लिए भेजा गया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री की अध्यक्षता में 16 जनवरी, 2014 को इंडिया इंटरनेशनल सेंटर



सड़क सुरक्षा सप्ताह





में 25वें सड़क सुरक्षा सप्ताह का विदाई भाषण समारोह आयोजित किया गया। 12 जनवरी, 2014 को इंडिया गेट पर एक प्रतीकात्मक सड़क सुरक्षा पैदल यात्रा भी आयोजित की गई। इस पैदल यात्रा का उद्देश्य सड़क सुरक्षा और इसके संबद्ध पहलुओं के बारे में अधिक लोगों को कार्य पर लगाना और उनको जागरूक बनाना था।

- 2.23 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा कार्यकलापों के लिए 393.60 करोड़ रूपए व्यय किए गए थे। 12वीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ष (2012-13) के दौरान, सड़क परिवहन कार्यकलापों के लिए 160 करोड़ रूपए उपलब्ध कराए गए हैं। सड़क सुरक्षा के लिए आबंटित निधि और प्रयुक्त निधि का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

वर्ष	सं.प्रा. पर आबंटित निधि (करोड़ रूपए)	प्रयुक्त निधि (करोड़ रूपए)
2007-08	41	42.90
2008-09	73	54.80
2009-10	74	22.39
2010-11	81	60.63
2011-12	79	77.89
2012-13	82	102.92
2013-14	86	65.50

- 2.24 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत सड़क परिवहन अनुसंधान स्कंध की रिपोर्ट के अनुसार देश में निम्नलिखित पांच राज्यों में 50% से अधिक सड़क दुर्घटना में मौतों की संख्या दर्ज की गई:-

क्र.सं.	राज्य	सड़क दुर्घटना हिस्सा (%)	सड़क दुर्घटना में मौतों का हिस्सा (%)	सड़क दुर्घटनाओं में घायलों की हिस्सा (%)
1.	महाराष्ट्र	13.8	9.2	8.9
2.	तमिलनाडु	13.2	10.8	14.5
3.	मध्य प्रदेश	9.9	5.5	10.9
4.	कर्नाटक	9.0	6.3	11.7
5.	आंध्र प्रदेश	8.9	10.6	10.9





2.25 सड़क सुरक्षा क्षेत्र में प्रस्तावित नई पहलें:— भारत में सड़क सुरक्षा के सुदृढ़ीकरण के लिए निम्नलिखित नई पहलें प्रस्तावित हैं:—

- (i) सड़क दुर्घटनाओं में कमी किए जाने के लिए राज्यों के लिए नई अवार्ड/प्रोत्साहन स्कीम शुरू करना ।
- (ii) सड़क सुरक्षा के मुद्दे पर सरकारी तंत्र को और अधिक उत्तरदायी बनाने के लिए, सभी हितधारियों के साथ क्षेत्रीय स्तर पर कार्यशालाएं आयोजित की जाएंगी । इन कार्यकलापों में पंचायत जैसे स्थानीय शासी निकायों को शामिल करके सड़क सुरक्षा जागरूकता का प्रसार किया जाएगा । स्थानीय भाषा में प्रचार सामग्री वितरित की जाएगी ।
- (iii) क्लेश अन्वेषण सहित सड़क सुरक्षा से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर शोध किए जाने के लिए विभिन्न क्षेत्रों में प्रमुख संस्थानों के साथ मिलकर उत्कृष्ट केंद्रों का सृजन ।
- (iv) मंत्रालय, सड़क सुरक्षा के लिए सड़क प्रयोक्ताओं की सक्रिय भागीदारी और सुझावों हेतु सूचना प्रौद्योगिकी और सामाजिक मीडिया माध्यमों का इस्तेमाल करेगा ।
- (v) चूंकि बच्चे और युवा सर्वाधिक संवेदनशील सड़क प्रयोक्ता होते हैं और कुल सड़क दुर्घटना मौतों का एक तिहाई भाग 15–24 आयु वर्ग का होता है, अतः पैदल चलने वालों की आदतों में सुधार और सुरक्षित ड्राइविंग के लिए प्रेरित किए जाने के लिए मंत्रालय का विचार विद्यालयों और महाविद्यालयों की भागीदारी से सड़क सुरक्षा को एक जन-आंदोलन बनाने का है । देश भर में सड़क सुरक्षा पर जागरूकता बढ़ाने के उद्देश्य से बच्चों की अभ्यास-पुस्तिकाएं; सड़क चिहनांकनों और चिहनों पर पुस्तक; हिन्दी, अंग्रेजी और क्षेत्रीय भाषाओं में पोस्टर का मुद्रण और वितरण ।
- (vi) 13 राज्यों में प्रमुख 25 ब्लैक स्पॉटों जहां भारत में 90% सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, का अभिनिर्धारण । रिपोर्ट के आधार पर, अधिकतर अभिनिर्धारित ब्लैक स्पॉटों के लिए लघुकालिक उपचारात्मक उपाय पूरे कर लिए गए हैं । दुर्घटना पीड़ितों के नकदी-रहित उपचार के लिए एक स्कीम भी प्रायोगिक आधार पर शुरू की गई है ।
- (vii) दुर्घटनाओं और घातकताओं के संबंध में सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार के लिए किए गए उपायों का अनुवीक्षण करने के लिए मंत्रालय का एक लक्षित दृष्टिकोण है ।





- (viii) सोमवार, 14 दिसंबर, 2013 को नई दिल्ली में विश्व स्वास्थ्य संगठन और विश्व बैंक के सहयोग से सड़क सुरक्षा विधान पर एक उच्च स्तरीय सम्मेलन का आयोजन ।
- (ix) सभी राज्यों को अपने-अपने राज्यों में सड़क सुरक्षा संबंधी कार्रवाई योजना तैयार करने के लिए और समग्र तंत्र जैसे सड़क सुरक्षा बोर्ड अथवा सड़क सुरक्षा परिषद् के सृजन, की जा रही कार्रवाई की आवधिक समीक्षा और अनुसूचित विशिष्ट कार्रवाई तथा आबंटित विशिष्ट संसाधन रखने के लिए आवश्यक निर्देश देने के लिए सुग्राही बनाना ।
- (x) साइकिल चलाने वालों के लिए सड़क पर सुरक्षा प्रदान करने हेतु साइकिलों पर रिफ्लेक्टर/रिफ्लेक्टिव टेपों के लिए न्यूनतम मानकों को अंतिम रूप देना और बाइसाइकिल में उपयुक्त रिफ्लेक्टर जो बीआईएस मानकों का अनुपालन करेंगे, की संस्थापना के लिए राज्यों द्वारा नियमावली में प्रावधान भी करना ।
- (xi) देश के लिए विभिन्न प्रकार की एंबुलेंसों के लिए विस्तृत विशिष्टताओं सहित राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड को अंतिम रूप देना । आपाती परिचर्या संबंधी कार्यकारी समूह की सिफारिशों के आधार पर कोड और विशिष्टताओं को तैयार किया गया है । केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के अंतर्गत कोड को अधिसूचित करने की कार्रवाई प्रक्रिया में है ।



पानीपत उत्थापित राजमार्ग





## अध्याय III

### सड़क विकास

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण की जिम्मेदारी सौंपी गई है। राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न अन्य सभी सड़कों संबंधित राज्य सरकारों के कार्य क्षेत्र में आती हैं। राज्यीय सड़कों के विकास में राज्य सरकारों की सहायता के लिए केंद्र सरकार, अंतर्राज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत और केन्द्रीय सड़क निधि से वित्तीय सहायता भी प्रदान करती है। यह मंत्रालय, सड़कों और पुलों से संबंधित तकनीकी सूचना के भंडार के रूप में कार्य करने के अलावा देश में सड़कों और पुलों के लिए मानक एवं विनिर्देश तैयार करने के लिए भी जिम्मेदार है।

3.2 राष्ट्रीय राजमार्गों जिनके लिए भारत सरकार संवैधानिक रूप से जिम्मेदार है, की लंबाई 92,851 कि.मी. है। राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य-वार सूची **परिशिष्ट-3** में दी गई है।

3.3 राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली में क्षमता दबाव, अपर्याप्त पेवमेंट क्रस्ट, घटिया ज्यामिती और सुरक्षा कारकों के अभाव जैसी विभिन्न कमियां हैं। उपलब्ध संसाधनों के अंदर, कार्यों को प्राथमिकताबद्ध करके विद्यमान राजमार्गों के चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण, पुलों का पुनर्निर्माण/ चौड़ीकरण और बाइपासों का निर्माण करके राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार किया जाता है। हालांकि, सरकार राजमार्ग क्षेत्र में परियोजनाओं के लिए अधिक बजटीय आबंटन प्रदान कर रही है और उच्च सघनता वाले महामार्गों के उन्नयन के लिए सरकार ने कई बड़े कदम उठाए हैं, फिर भी राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण की आवश्यकता के अनुरूप पर्याप्त निधियां आबंटित कर पाना संभव नहीं हो पाया है। सड़क विकास के भौतिक कार्यक्रमों के लिए अन्य स्रोतों से निधियां जुटाने के लिए संगठित प्रयास किए जाने की आवश्यकता है। निजी क्षेत्र से प्राप्त होने वाली निधियों से कुछ हद तक मांग और आपूर्ति के बीच के अंतर के कम होने की संभावना है।

### राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण

3.4 सरकार ने एक विशाल राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना प्रारंभ की है, जो देश में अब तक शुरू की गई विशालतम राजमार्ग परियोजना है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है।





अमरावती बाइपास प्रारंभ जंक्शन

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

### संगठनात्मक ढांचा

- 3.5 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन, इसमें निहित अथवा केन्द्र सरकार द्वारा इसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन के लिए संसद के एक अधिनियम के द्वारा किया गया था । फरवरी, 1995 में इसके प्रथम अध्यक्ष की नियुक्ति के साथ इसका प्रचालन शुरू हुआ ।
- 3.6 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का मुखिया, प्राधिकरण का अध्यक्ष होता है । उसके अधीन पांच पूर्णकालिक सदस्य अर्थात् सदस्य (प्रशासन), सदस्य (वित्त), सदस्य (परियोजना), सदस्य (पीपीपी) और सदस्य (तकनीकी) हैं । प्राधिकरण के चार अंशकालिक (पदेन) सदस्य अर्थात् सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, सचिव, व्यय विभाग, सचिव, योजना आयोग और महानिदेशक (सड़क विकास), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय हैं । इन सदस्यों के कार्य में मुख्य महाप्रबंधक, महाप्रबंधक, उप-महाप्रबंधक और प्रबंधक स्तर के अधिकारियों द्वारा सहायता की जाती है । प्राधिकरण के जोनल कार्यालयों, क्षेत्रीय कार्यालयों, परियोजना कार्यान्वयन इकाईयों और कारीडोर प्रबंधन इकाईयों के रूप में फील्ड कार्यालय हैं, जो पूरे देश में फैले हैं । इन इकाईयों के प्रमुख कार्यपालक निदेशक, मुख्य महाप्रबंधक





और परियोजना निदेशक होते हैं जो विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए और पूरे हो चुके खंडों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार होते हैं। सिविल ठेकेदारों और पर्यवेक्षण परामर्शदाताओं आदि से संबंधित सभी प्रापण कार्य, मुख्यालय द्वारा किए जाते हैं। क्षेत्रीय स्तर के अधिकारी, निर्माण पूर्व कार्यों तथा परियोजनाओं के सफल कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकारों/केन्द्र सरकार के संगठनों के साथ संपर्क साधने के लिए जिम्मेदार होते हैं।



पूर्व-पश्चिम महामार्ग (असम) नगांव बाइपास, रासा-37

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना

- 3.7 भारत सरकार ने भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को 6,00,000 करोड़ रु. के अनुमानित व्यय वाली सात चरणों में फैली एक विशाल राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी सौंपी है।





## सरकार द्वारा की गई पहलें

### 3.8 राज्य सहायता करार (एसएसए)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय एवं राज्य सरकारों के बीच हस्ताक्षरित राज्य सहायता करार (एसएसए) एक बहुप्रयोजनीय अम्ब्रेला करार है जो भूमि अधिग्रहण, स्थानीय कानून एवं व्यवस्था के मामले में राजमार्ग विकास परियोजना के लिए राज्य सहायता सुनिश्चित करने और राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के कार्यान्वयन के लिए केन्द्रीय कार्यपालक एजेंसियों (भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) तथा रियायतग्राहियों को सहायता प्रदान करने के लिए एकरूप प्रावधान निरूपित करता है। आज की तारीख तक तमिलनाडु, गुजरात और दिल्ली के सिवाय सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों ने इस एस एस ए पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

- 3.9 (i) प्रचलित; (ii) पूर्ण हुई राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में रियायतग्राही का सौहार्दपूर्ण प्रतिस्थापन: आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति ने 21 जून, 2013 को हुई अपनी बैठक में नीति में यह संशोधन अनुमोदित किया कि रियायत करार में प्रतिस्थापन संबंधी कोई भी संशोधन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की विद्यमान फर्म द्वारा संदेय शास्ति के अध्यक्षीन होगा। इस शास्ति की मात्रा का निर्धारण भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड द्वारा कुल परियोजना लागत के अधिकतम 1% (एक प्रतिशत) के अध्यक्षीन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप चूक की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए किया जाएगा। इस नीति का उद्देश्य प्रचलित और पूर्ण हुई दोनों ही प्रकार की परियोजनाओं के मामले में रियायतग्राही के प्रतिस्थापन को सुकर बनाकर इस क्षेत्र का पुनरुद्धार करना है। अतः दोनों ही मामलों में परियोजना के लिए रियायतग्राही के कंसोर्टियम सदस्य के उपयुक्त प्रतिस्थापन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की सहमति से ऋणदाता द्वारा किया जाना अपेक्षित होगा।

नीति का ब्यौरा निम्नवत है :-

1. जहां परियोजना के निष्पादन या पूरा किए जाने में विलंब का दायित्व भूमि अधिग्रहण, पर्यावरण स्वीकृति, अन्य सांविधिक/विनियामक अनुमोदन स्वीकृतियों जैसे प्राधिकरण के दायित्वों को पूरा न किए जाने का है, वहीं ऐसे मामले में दायित्व पूरा न करने के कारण रियायतग्राही पर कोई दण्ड नहीं लगाया जाना चाहिए। तथापि, प्राधिकरण के लिए यह अपेक्षित होगा कि वह औपचारिक प्रतिस्थापन करार पर हस्ताक्षर किए जाने से पूर्व दोषों को दूर करें और इस प्रतिस्थापन की अनुमति निर्माण अवधि के दौरान केवल एक बार दी जाए।





2. सीओडी हासिल करने वाली परियोजनाओं में रियायतग्राही का सौहार्दपूर्ण प्रतिस्थापन सुकर बनाने के लिए ऋणदाता को निम्नलिखित विधि के अनुसार प्राधिकृत किया जाना:-

(क) उपर्युक्त प्रतिस्थापन के मामलों में, प्राधिकरण, स्थानापन्न फर्म की विश्वसनीयता के बारे में अपनी संतुष्टि करेगा । यह कार्य ऋणदाता द्वारा किए गए उचित उद्यम के अलावा होगा ।



दहिसर-सूरत राष्ट्रीय राजमार्ग

(ख) 51% शेयर अर्जित वाली स्थानापन्न फर्म के पास, स्वयं अथवा अपने सहयोगी या सहायकों द्वारा पूरी की गई सड़क परियोजनाओं के प्रचालन और अनुरक्षण का पर्याप्त अनुभव होना चाहिए ।

(ग) प्रस्ताव है कि उक्त विधि दोनों के लिए अर्थात् (i) पहले से सौंपी गई और (ii) भविष्य में निविदा की जाने वाली परियोजनाओं के संबंध में निम्नलिखित तंत्र के अनुरूप लागू की जाए:-

(i) प्रतिस्थापन के पश्चात् प्रमुख प्रतिस्थापित फर्म से यह अपेक्षित होगा कि वह परियोजना एसपीवी में न्यूनतम 51% इक्विटी धारिता बनाए रखे ।





- (ii) इसके अतिरिक्त, ऐसी परियोजनाओं में हितधारियों के महत्वपूर्ण ऋणदाता होने के कारण ऐसे प्रतिस्थापन के लिए उनका पूर्व अनुमोदन अपेक्षित होगा और ऋणदाता स्थानापन्न पक्षकार की विश्वसनीयता के संबंध में अपना आकलन करने के बाद ऐसे प्रतिस्थापन के लिए अनुमत करेगा ।
- (iii) ऐसा रियायतग्राही अथवा प्राधिकरण के अनुरोध पर किया जा सकेगा ।



रारा-4 के बंगलौर-चेन्नै खंड पर राजमार्ग का हवाई चित्र

3. जहां बीओटी परियोजनाएं, रियायतग्राहियों के इक्विटी जुटाए जाने में असफल रहने के कारण, पिछड़ी हुई हैं अथवा वाणिज्यिक प्रचालन तारीख (सीओडी) हासिल नहीं कर सकी हैं और रियायतग्राही मौजूदा कंसोर्टियम को अन्य किसी फर्म / कंसोर्टियम द्वारा प्रतिस्थापित करना चाहता है तब उसे ऐसे मामलों में, निम्नलिखित शर्तों के अध्यक्षीन, ऐसी परियोजनाओं के कार्यान्वयन के हित में अनुमत किया जा सकता है ।
- (क) प्रतिस्थापित कंसोर्टियम / फर्म के पास इस प्रकार की परियोजनाओं हेतु निविदा से संबंधित अपेक्षित यथा स्थिति वित्तीय और तकनीकी अर्हता होनी चाहिए ।
- (ख) प्रतिस्थापित कंसोर्टियम / फर्म रियायत करार के अनुरूप, परियोजना के अंतर्गत सभी





दायित्वों को वहन करेगी ।

(ग) प्राधिकरण, पूर्व कंसोर्टियम द्वारा किए गए किसी भी दावे को अथवा विलंब के लिए एसपीवी को अथवा एसपीवी का प्रबंधन नए कंसोर्टियम/फर्म को अंतरित किए जाने तक के अन्य कार्यों का निर्वहन करेगा ।

(घ) प्रतिस्थापित कंसोर्टियम/फर्म प्राधिकरण और ऋणदाता दोनों को स्वीकार्य होना चाहिए ।

4. पहले से 4 लेन राजमार्ग परियोजनाओं को 6 लेन करने के लिए सीओडी नियत दिन से प्रारंभ होती है और पथकर भी पहले दिन से ही अनुमत होता है । प्रस्तावित प्रतिस्थापन तंत्र के प्रयोजन के लिए ऐसी परियोजनाओं को निर्माणाधीन परियोजनाओं अर्थात् उक्त उप-पैरा 3 के प्रावधानों के अनुरूप माना जाएगा ।

3.10 एक समाधान समझौता समिति के गठन के माध्यम से विवाद निपटान तंत्र :- विवाद समाधान तंत्र का उद्देश्य लंबित विवादों का निर्णायक और शीघ्र समाधान एक सुसंगत और समयबद्ध तरीके से करना है । आशा है इससे सभी लंबित विवादों के शीघ्र समाधान में सहायता मिलेगी । आर्थिक कार्यों संबंधी मंत्रिमंडल समिति ने 22.4.2013 को हुई अपनी बैठक में इस नीति की विषयवस्तु को नोट किया है । नीति का ब्यौरा निम्नवत है :-

1. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा एकबारगी समाधान के लिए तीन स्तरीय विवाद समाधान तंत्र की सिफारिश की गई है । 09.11.2012 को हुई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड की 91वीं बैठक में इसे पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है, विशेष रूप से उसके पुराने मद दर ठेकों के लिए सिफारिशों का सारांश निम्नलिखित है :-

(i) सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के पश्चात् लंबित दावों/मुद्दों को समाधान समझौता समिति को भेजा जाएगा जिसमें अध्यक्ष, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा नामित तीन सीजीएम होंगे । समझौता समाधान समिति (एसएनसी) की संरचना मामला-दर-मामला भिन्न-भिन्न होगी ।

(ii) समाधान प्रक्रिया के निम्नलिखित तीन स्तर होंगे:-

प्रारंभिक समझौता उक्त एसएनसी द्वारा किया जाएगा । प्रारंभिक समझौते के पश्चात् मामले को स्वतंत्र समाधान सलाहकार समिति (आईएसएसी) के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें एक उच्च न्यायालय का सेवानिवृत्त न्यायाधीश और दो अन्य सदस्य प्रशासन/वित्त में पर्याप्त अनुभव वाले





होंगे। आईएसएसी के साथ परामर्श करके एसएनसी एकबारगी समाधान के लिए विस्तृत सिद्धांत और मार्ग निर्देश तैयार करेगी।

(ख) आईएसएसी तीन सीजीएम वाली समिति के साथ सहमत हो सकती है अथवा समझौता स्पष्टीकरण के लिए ठेकेदार/रियायतग्राही को बुला सकती है।

(ग) आईएसएसी की सिफारिशों को अनुमोदन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। कोई समाधान न होने की स्थिति में मामले को विधिक तौर पर निपटाना जारी रखा जाएगा।

2. उल्लिखित प्रस्तावित तंत्र में तीन सीजीएम वाली समाधान समझौता समिति द्वारा प्रारंभिक समझौता कराए जाने के बाद आईएसएसी यथा अपेक्षा अनुसार ठेकेदार/रियायतग्राही के साथ प्रस्तावित समझौता करेगी जिसके परिणामस्वरूप विवाद का शीघ्र निपटान होगा। इसी समय भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड को अंतिम निर्णय करने की प्रक्रिया में अपेक्षित छूट और विवेकाधिकार जारी रहेगा।

3. उक्त के कार्यान्वयन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने पुराने विवादों के लिए पहले ही तीन सीजीएम वाली समाधान समझौता समिति गठित की हुई है। इसके अलावा, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से ठेकों/रियायत प्रावधानों के निर्वचन से संबंधित मामलों को सुलझाने के लिए तीन सीजीएम वाली तकनीकी निर्वचन समिति भी गठित की गई है। उक्त प्रस्ताव भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के सभी ठेकों और रियायतों के लिए किया जा रहा है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड विवाद निपटान तंत्र के कार्यान्वयन के लिए निर्णय लेने में पहले ही अधिकार प्राप्त है।

3.11 राजमार्ग परियोजनाओं के संबंध में रियायतग्राहियों द्वारा उद्धृत प्रीमियम को युक्तिसंगत बनाने के लिए नीति :- आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति ने 8 अक्टूबर, 2013 को हुई अपनी बैठक में निम्नलिखित और अधिक निर्देशों के साथ इस नीति को अनुमोदित किया था :-

(क) परियोजना तंग हाल है अथवा नहीं इसका निर्धारण करने के लिए संरचना के विकास से संबंधित मामला, प्रयोग की जाने वाली छूट दर और आरोपित की जाने वाली शर्तों को अध्यक्ष, आर्थिक सलाहकार परिषद की अध्यक्षता वाले एक विशेषज्ञ ग्रुप को भेजा जाएगा जो चार सप्ताह में अपनी सिफारिशों को अंतिम रूप देगा, और

(ख) विशेषज्ञ ग्रुप की सिफारिशों पर अंतिम निर्णय वित्त मंत्रालय के अनुमोदन से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा लिया जाएगा।

नीति का ब्यौरा निम्नवत है :-

1. केवल 23 परियोजनाओं के ही लिए एकबारगी प्रस्ताव के स्थान पर प्रीमियम के पुनर्निर्धारण को सभी





'तंगहाल' परियोजनाओं के संबंध में एकबारगी उपाय के रूप में अनुमत किया जाए बशर्ते कि पारदर्शी संरचना के आधार पर उन परियोजनाओं की पहचान भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण करे और यह भी कि वे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अनुमोदन के अध्यक्षीन हों ।

2. उक्त तंगहाल परियोजनाओं के लिए पुनर्निर्धारण निम्नलिखित शर्तों के अध्यक्षीन किया जाएगा :-

(क) रियायत अवधि के दौरान संदेय कुल प्रीमियम का निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) वही रहेगा जैसा कि निविदा के समय उद्धृत किया गया था ।

(ख) एनपीवी का आकलन करने के लिए छूट दर 12% होगी ।

(ग) पुनः निर्धारण के लिए आवेदन करने वाले रियायतग्राही पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण/प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली कुल परियोजना लागत की अधिकतम आधी प्रतिशत (0.5%) शास्ति लगाई जाएगी । तथापि, यदि प्राधिकरण की चूक हो तब ऐसी शास्ति नहीं लगाई जाएगी ।

(घ) इस प्रकार का पुनः परक्रामण पूरी रियायत अवधि के दौरान केवल एक बार अनुमत किया जाएगा । यदि पुनः परक्रामण के पश्चात भी परियोजना विपत्तिग्रस्त हो जाती है तब प्रायोजक प्राधिकरण अनिवार्य रूप से समापन अनुच्छेद लागू करेगा और परियोजना के लिए नया प्रचालक खोजेगा ।

(ङ) सीओडी से पूर्व राहत की मांग किए जाने के मामले में, रियायतग्राही को कम से कम सीओडी तक परियोजना में बने रहना होगा ।

(च) यदि परियोजना राजस्व पूर्वानुमान से अधिक होता है तब भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को वरिष्ठ ऋणदाताओं के साथ परामर्श करके भुगतानों को अग्रिम करने का अधिकार होगा ।

(छ) रियायत करार के अनुच्छेद 29 के अनुसार, लक्ष्य तारीख तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा लगाए गए पूर्वानुमान पर वास्तविक टैरिफ के आधार पर रियायत अवधि में संशोधन किए जाने का प्रावधान है । यदि इस प्रावधान के कारण रियायत अवधि में कोई कटौती की जाती है तब एनपीवी को अपरिवर्तित रखने के लिए प्रीमियम प्रवाह को उपयुक्त रूप से समायोजित किया जाएगा ।

(ज) रियायतग्राही किसी वर्ष विशेष के लिए मूल रूप से उद्धृत प्रीमियम के समान अथवा उससे अधिक प्रीमियम होने तक प्रीमियम के ऐसे पुनर्निर्धारण में इक्विटी पर किसी भी प्रतिफल, चाहे वह किसी भी रूप में हो, का दावा नहीं करेगा ।

(झ) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण/सरकार के हितों को पर्याप्त रूप में संरक्षित रखने के लिए, रियायतग्राहियों को ठेकागत करार के अनुसार संदेय प्रीमियम और संशोधित भुगतान अनुसूची के



नैनी पुल







अंतर्गत यथा प्रस्तावित प्रीमियम के बीच अधिकतम अंतर की मात्रा तक उपयुक्त बैंक/कारपोरेट गारंटी के माध्यम से अतिरिक्त सुविधा प्रदान करना अपेक्षित होगा ।

3. उक्त सिद्धांतों के आधार पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण गुणदोष के आधार पर प्रत्येक मामले पर पृथक-पृथक रूप से विचार कर सकता है । इन मामलों पर निर्णय लेते समय भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड परियोजनाओं को समय पर पूरा किया जाना सुनिश्चित किए जाने के विचार से उचित समझी जाने वाली शर्तें लागू कर सकता है ।
4. विशेषज्ञ ग्रुप ने रिपोर्ट को अंतिम रूप दे दिया है और इस मंत्रालय ने विशेषज्ञ ग्रुप की सिफारिशों के साथ अपनी सहमति संसूचित कर दी है ।

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्त-पोषण

- 3.12 वर्ष 2013-14 के दौरान, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ओर से 55,081.30 करोड़ रुपए का व्यय किए जाने की संभावना है जिसमें से 25,711.46 करोड़ रुपए का व्यय (वार्षिकी भुगतान के लिए और बाजार से लिए गए ऋण (जीओआई) एडीबी (प्रत्यक्ष) ऋण और ब्याज बैंक ओवरड्राफ्ट की वापसी और राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए 6711.42 करोड़ रुपए सहित) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के बजट से किया जाएगा और 29369.84 करोड़ रुपए की राशि, निजी क्षेत्र द्वारा व्यय किए जाने की संभावना है । मार्च, 2014 तक भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और निजी क्षेत्र ने संयुक्त रूप से 42,850.13 करोड़ रुपए (बजट प्राक्कलन 2013-14 का 77.79 प्रतिशत) का व्यय किया है जिसमें वार्षिकी भुगतानों तथा बाजार/जीओआई/एडीबी (प्रत्यक्ष) से लिए गए ऋण और ब्याज बैंक ओवर ड्राफ्ट की वापसी राजमार्गों के अनुरक्षण पर खर्च की गई 6438.75 करोड़ रुपए की राशि भी शामिल है, इस राशि में से 21694.66 करोड़ रुपए की राशि सरकार की निधि में से और 21155.47 करोड़ रुपए की राशि निजी क्षेत्र द्वारा व्यय की गई है ।
- 3.13 वित्त वर्ष 2013-14 के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने उपकर के रूप में 6857.45 करोड़ रुपए और पथकर संग्रहण, राजस्व हिस्से, नकारात्मक अनुदान तथा प्रीमियम की मद में भारत की समेकित निधि में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा जमा कराए गए धन में से निकासी के रूप में 4770.00 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान किया है । इसके अलावा, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल में विशेष परियोजनाओं पर खर्च करने के लिए 310.15 करोड़ रुपए की राशि, पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम तथा जम्मू एवं कश्मीर परियोजनाओं के लिए 465.00 करोड़ रुपए के साथ-साथ पूर्वी परिधीय एक्सप्रेसवे के लिए 440 करोड़ रुपए और राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 625.08 करोड़ रुपए की राशि भी मांगी है ।





- 3.14 बजट प्राक्कलन 2013-14 के अनुसार, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण 54ईसी बांड (4,000 करोड़ रुपए) और कर-मुक्त बांड (10,000 करोड़ रुपए) के माध्यम से 14,000 करोड़ रुपए की कुल राशि जुटाएगा। मार्च, 2014 तक भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने 54ईसी बांड के माध्यम से 2942.25 करोड़ रुपए की राशि और कर-मुक्त बांड के माध्यम से 5,000 करोड़ रुपए की राशि जुटा ली है।

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण- I और II

- 3.15 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण - I और चरण-II में निम्नलिखित मार्गों का 4/6 लेन के मानकों के अनुरूप राष्ट्रीय राजमार्गों के रूप में विकास करना शामिल है:-
- (क) स्वर्णिम चतुर्भुज जो चार महानगरों अर्थात् दिल्ली-मुम्बई-चेन्नै-कोलकाता को आपस में जोड़ता है।
- (ख) उत्तर दक्षिण और पूर्व पश्चिम महामार्ग जो श्रीनगर को कन्याकुमारी से और सलेम से कोचीन से निकलते हुए सिलचर को पोरबन्दर से जोड़ते हैं।
- (ग) देश के महापत्तनों को राष्ट्रीय राजमार्गों तक सड़क संपर्क प्रदान करना।
- (घ) अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग खंड।
- 3.16 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-I को, 30,300 करोड़ रुपए (1999 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत पर दिसंबर, 2000 में मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति (सीसीइए) द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसमें स्वर्णिम चतुर्भुज के 5,846 कि.मी., उत्तर-दक्षिण, पूर्व-पश्चिम महामार्गों के 981 कि.मी., पत्तन संपर्क के 356 कि.मी. और अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों के 315 कि.मी. को मिलाकर कुल 7,522 कि.मी. शामिल हैं। वर्ष के दौरान, मार्च, 2014 तक 4.29 कि.मी. में कार्य पूरा किया गया।
- 3.17 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-II को 34,339 करोड़ रुपए (2002 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत पर दिसंबर, 2003 में अनुमोदित किया गया था। इसमें मुख्यतः, उत्तर-दक्षिण, पूर्व-पश्चिम महामार्ग (6,161 कि.मी.) और अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों के 486 कि.मी. को मिलाकर कुल 6,647 कि.मी. लंबाई शामिल है। वर्ष के दौरान, मार्च, 2014 तक 146.10 कि.मी. में कार्य पूरा किया गया।

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III

- 3.18 सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III के अंतर्गत 22,000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर मार्च, 2005 में निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर 4,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 4 लेन का बनाने के लिए अनुमोदित किया है। बाद में, सरकार ने उन्नयन के लिए कार्यान्वयन हेतु 17.10.2006 और 12.04.2007 को 12,109 किमी की कुल लंबाई के अतिरिक्त खंडों को अनुमोदित किया जिसके लिए 12,230 किमी की लंबाई अभिनिर्धारित की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III के अंतर्गत 80,626 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर निर्माण, प्रचालन और





हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर 12,109 कि.मी. लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्गों को 4 लेन का बनाने के लिए अनुमोदित किया जाना है । इस कार्यक्रम के अंतर्गत खंडों का अभिनिर्धारण निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार किया गया है:-

- i) चरण I और II में शामिल न किए गए उच्च घनत्व वाले यातायात कॉरीडोर ।
- ii) राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (चरण-I और II) के साथ राज्य राजधानियों को सड़क संपर्क उपलब्ध कराना ।
- iii) पर्यटन केन्द्रों और आर्थिक महत्व के स्थानों को सड़क संपर्क उपलब्ध कराना ।

मार्च, 2014 तक 12,109 कि.मी. के लक्ष्य के मुकाबले में 6098 कि.मी. लंबाई में 4 लेन बनाने का कार्य पहले ही पूरा लिया गया है और 4326 कि.मी. लंबाई में कार्य चल रहा है । वर्ष के दौरान, मार्च, 2014 तक 800.82 कि.मी. में कार्य पूरा कर लिया गया है ।

#### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण- IV

- 3.19 इस चरण में, सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर लगभग 20,000 कि.मी. लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों को पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन में उन्नयन की परिकल्पना की गई है । यह चरण जुलाई, 2008 में अनुमोदित किया गया था । इसमें से लगभग 14,799 किमी की लंबाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपी गई है, मार्च, 2014 तक 502 कि.मी. लंबाई को पहले ही 2/4 लेन का बनाया जा चुका है और 5711 कि.मी. लंबाई का कार्य कार्यान्वयनाधीन है । इस वर्ष के दौरान, मार्च, 2014 तक 419 किमी में कार्य पूरा कर लिया गया है जिसमें मंत्रालय द्वारा पूरे किए गए 108 किमी सम्मिलित हैं ।

#### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण- V

- 3.20 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-V के अंतर्गत (डिजाइन, निर्माण, वित्त और प्रचालन आधार पर) मौजूदा 4 लेन वाले 6,500 कि.मी. लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों को 41,210 करोड़ रुपए (2006 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत से 6 लेन बनाए जाने के कार्य को अक्टूबर, 2006 में अनुमोदित किया गया था । 6 लेन बनाए जाने वाले 6,500 कि.मी. में स्वर्णिम चतुर्भुज के 5,700 कि.मी. और अन्य खंडों के 800 कि.मी. शामिल हैं । राष्ट्रीय राजमार्गों की 6,500 कि.मी. लंबाई में से मार्च, 2014 तक 1819 कि.मी. लंबाई में 6 लेन बनाने का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और 2262 किमी. में कार्य चल रहा है । वर्ष के दौरान, मार्च, 2014 तक लगभग 327 किमी. में कार्य पूरा कर लिया गया है ।

#### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण - VI

- 3.21 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VI में डिजाइन-निर्माण-वित्त-प्रचालन पद्धति का अनुसरण करके सार्वजनिक निजी भागीदारी मॉडल के अंतर्गत 1000 कि.मी. लंबे पूर्णतः पहुंच नियंत्रित एक्सप्रेस मार्गों





के विकास की परिकल्पना की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण- VI को 16,680 करोड़ रुपए (2006 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत पर नवंबर, 2006 में अनुमोदित किया गया था। इस चरण के लिए कुल 16,680 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जिसमें से 9,000 करोड़ रुपए निजी क्षेत्र से प्राप्त होंगे और साध्यता वित्त पोषण अंतर को पूरा करने तथा भूमि अधिग्रहण, सार्वजनिक सुविधाओं के स्थानांतरण, परामर्शी सेवाओं आदि की लागत को पूरा करने के लिए शेष 7,680 करोड़ रुपए सरकार द्वारा वित्त पोषित किए जाएंगे। इस संपूर्ण परियोजना को दिसंबर, 2015 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

### राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VII

3.22 सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VII के अंतर्गत बीओटी (पथकर) विधि से 16,680 करोड़ रुपए (2007 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत से दिसंबर, 2007 में स्वतंत्र रिंग रोडों, बाइपासों, ग्रेड सेपरेटर्स, फ्लाइओवरों, उत्थापित सड़कों, सुरंगों, सड़क उपरि पुलों, अंडरपासों, सर्विस रोडों आदि के निर्माण को अनुमोदित किया है। एनएचडीपी चरण-VII के अंतर्गत विभिन्न राज्यों में 36 खंड अभिनिर्धारित किए गए हैं।

### एनएचडीपी परियोजनाओं को सौंपा जाना

3.23 1.04.2013 से 31.03.2014 तक सौंपी गई परियोजनाओं का ब्यौरा परिशिष्ट-4 में दिया गया है।

### कॉरीडोर प्रबंधन

3.24 कॉरीडोर प्रबंधन प्रभाग द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के पूरे हो चुके खंडों का अनुरक्षण और प्रचालन निम्नलिखित जिम्मेदारियों के साथ किया जाता है :-

- (i) नेमी और आवधिक अनुरक्षण
- (ii) सड़क संपत्ति प्रबंधन
- (iii) घटना प्रबंधन
- (iv) इंजीनियरी सुधार
- (v) पथकर संग्रहण
- (vi) मार्गस्थ सुविधाएं

### कार्यक्रमों के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए कार्य योजना

3.25 परियोजनाओं के अनुवीक्षण विशेषकर बीओटी आधारित परियोजनाओं के लिए कार्यान्वयन तंत्र को सरल और कारगर बनाया गया है। संबंधित अधिकारियों को पीपीपीएसी/आरएफक्यू/आरएफपी संबंधी सरकारी प्रक्रियाओं से सुविज्ञ किया गया है। विभिन्न परियोजनाओं की प्रगति की समीक्षा सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) के स्तर पर नियमित रूप से की जा रही है।





## राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन

- 3.26 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के अंतर्गत आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा, अभी सौंपी जाने वाली राष्ट्रीय राजमार्ग लंबाई सहित लगभग 51,280 कि.मी. लंबे ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं जिनका विकास और अनुरक्षण कार्य, इस समय, संबंधित लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन द्वारा किया जा रहा है। ऐसे सड़क खंडों के संबंध में जो राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना में शामिल नहीं हैं, वर्ष 2013-14 के दौरान मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा कुल 7757.63 करोड़ रु. के 425 प्रस्ताव संस्वीकृत किए गए हैं।
- 3.27 चालू वर्ष 2013-14 के दौरान, राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 5422.83 करोड़ रु. और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 450 करोड़ रु. का आबंटन किया गया है। 5422.83 करोड़ रु. के अतिरिक्त, स्थायी पुल शुल्क निधि से 150.00 करोड़ रु. की धनराशि, राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए आबंटित की गई है।
- 3.28 राज्य लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए वर्ष 2013-14 के दौरान क्रमशः 1850.32 करोड़ रु. और 126.0 करोड़ रु. का आबंटन किया गया है।
- 3.29 वर्ष 2013-14 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास तथा अनुरक्षण की अलग-अलग स्कीमों के अंतर्गत किया गया राज्यवार आबंटन परिशिष्ट-5 में दिया गया है।

### पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एसएआरडीपी-एनई)

- 3.30 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का उद्देश्य, पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों की राजधानियों के साथ, जिला मुख्यालयों और दूर-दराज के क्षेत्रों के सड़क संपर्क में सुधार करना है। इस कार्यक्रम में लगभग 4798 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों में दो/चार लेन बनाए जाने तथा राज्यीय सड़कों की लगभग 5343 कि.मी. लंबाई में दो लेन बनाए जाने/सुधार करने की परिकल्पना की गई है। इससे, पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों में 88 जिला मुख्यालयों को, कम से कम दो लेन की सड़कों के माध्यम से, राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ जोड़ा जा सकेगा।

इस कार्यक्रम को चरण 'क' और चरण 'ख' तथा अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज में विभाजित किया गया है।

### चरण 'क'

इस चरण में 21,769 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से सड़कों की 4099 कि.मी. लंबाई का सुधार कार्य शामिल है





जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गों की 2,041 कि.मी. लंबाई और राज्यीय सड़कों की 2,058 कि.मी. लंबाई शामिल है। सड़कों की 4099 कि.मी. लंबाई में से 3213 कि.मी. लंबाई में, 12,821 करोड़ रु. की अनुमानित लागत के विकास कार्य, सीमा सड़क संगठन और राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए हैं। शेष 886 कि.मी. लंबाई में से 394 कि.मी. लंबाई में कार्य, बीओटी (वार्षिकी) आधार पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किया जाना है, ईटानगर को 4 लेन सड़क संपर्क उपलब्ध कराने के लिए 250 कि.मी. लंबाई में कार्य मंत्रालय/असम/अरुणाचल प्रदेश के लोक निर्माण विभाग द्वारा और रासा-31ए का सुधार कार्य तथा गंगटोक के लिए वैकल्पिक राजमार्ग की 242 कि.मी. लंबाई में कार्य, सीमा सड़क संगठन द्वारा किया जाएगा। उक्त 3213 कि.मी. लंबाई में से, 2373 कि.मी. लंबाई की परियोजनाएं, 10,403 करोड़ रु. की लागत पर मार्च, 2014 तक अनुमोदित की जा चुकी हैं। इसके अलावा, सैद्धान्तिक रूप से अनुमोदित 886 किमी लम्बाई में से सरकार ने 1,026 करोड़ रुपए की लागत पर कुल मिलाकर 132 किमी लम्बाई के लिए कार्यान्वयन अनुमोदन दे दिया है। ये कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं। मार्च, 2014 तक कुल 1363.74 किमी (वर्ष 2012-13 के दौरान 279.14 किमी) का कार्य पूरा हो चुका है।

### चरण 'ख'

इस चरण में राष्ट्रीय राजमार्गों की 1285 कि.मी. लंबाई को दो लेन का बनाया जाना और राज्यीय सड़कों की 2438 कि.मी. लंबाई में दो लेन बनाया जाना/सुधार कार्य शामिल है। चरण 'ख' को केवल डीपीआर तैयार किए जाने हेतु ही अनुमोदित किया गया है और निवेश संबंधी निर्णय सरकार द्वारा अभी लिया जाना है।

### अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज

अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज, जिसमें 2319 कि.मी. लंबे सड़क खंड शामिल हैं, को सरकार द्वारा 9 जनवरी, 2009 को पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के भाग के तौर पर अनुमोदित किया गया। इसमें से 776 कि.मी. में कार्य को बीओटी (वार्षिकी) आधार पर निष्पादित किए जाने हेतु सरकार द्वारा अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है और शेष 1543 कि.मी. के लिए कार्य को मद दर/ईपीसी आधार पर निष्पादित किए जाने हेतु निविदा प्रक्रिया के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। मार्च, 2014 तक 11,399 करोड़ रुपए की लागत से 1,341 किमी. लंबाई के कार्य सौंप दिए गए हैं। शेष 978 किमी. (घटाई गई लम्बाई) के लिए, प्राक्कलन ईपीसी आधार पर डीपीआर तैयार किए जाने के विभिन्न चरणों में हैं। मार्च, 2014 तक अरुणाचल प्रदेश पैकेज के अंतर्गत कुल 151 किमी (2013-14 के दौरान 83.33 किमी) का कार्य पूरा हो चुका है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए त्वरित सड़क कार्यक्रम के कार्यपूर्ण की संभावित तिथी मार्च 2017 है।

### 3.31 वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों का विकास

सरकार ने 26.02.2009 को आंध्र प्रदेश, बिहार, छत्तीसगढ़, झारखंड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा और उत्तर प्रदेश





के वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित 34 जिलों में इनके समग्र विकास के लिए 7300 करोड़ रुपए की लागत से 1126 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों और 4351 किमी राज्यीय सड़कों (कुल 5477 कि.मी.) को 2 लेन में विकसित किए जाने के लिए सड़क आवश्यकता प्लान (आरआरपी) को अनुमोदित किया था । देश के वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों के विकास का दायित्व सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को सौंपा गया है ।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उक्त कार्यक्रम संबंधित राज्य लोक निर्माण विभागों के माध्यम से संस्वीकृत और कार्यान्वित कराए जाने के लिए मुख्य अभियंताओं के अधीन एलडब्ल्यूई प्रभाग गठित किया है । अब तक, 7973 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर 5469 कि.मी. लंबाई के लिए विस्तृत प्राक्कलनो की संस्वीकृति प्रदान की गई है जिसमें से 6151 करोड़ रुपए की लागत पर 5077 कि.मी. लंबाई के निर्माण का कार्य सौंपा जा चुका है । 2750 किमी में विकास कार्य दिसम्बर, 2013 तक पूरा हो चुका है और अब तक किया गया संचयी व्यय 3479 करोड़ रुपए है । इस कार्यक्रम के अंतर्गत सड़कों के विकास को मार्च, 2015 तक पूरा करना है ।

आंतरिक सुरक्षा के लिए कार्यक्रम के महत्व को देखते हुए, 9,400 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर 5624 कि.मी. लंबाई के लिए आरआरपी-II अनुमोदनार्थ विचाराधीन है ।

### विजयवाड़ा रांची मार्ग का विकास

1662 कि.मी. लंबे वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित विजयवाड़ा रांची मार्ग में से किसी भी केंद्रीय अथवा राज्य स्कीम में शामिल नहीं की गई ओडिशा में 600 कि.मी. (निवल लंबाई 594 कि.मी.) राज्यीय सड़कों के विकास को सरकार द्वारा 4 नवम्बर, 2010 को 1200 करोड़ रुपए की लागत पर अनुमोदित किया गया है ।

अब तक, 1126 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत के कुल 594 कि.मी. लंबाई के सभी 9 पैकेजों के लिए विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत किए जा चुके हैं और सौंप दिए गए हैं । दिसम्बर 2013 तक 209 करोड़ रुपए के संचित व्यय पर 88 कि.मी. लंबाई का विकास कार्य पूरा किया जा चुका है ।

### कठिनाइयां

3.32 उपर्युक्त परियोजनाओं को कार्यान्वित करते समय कई कठिनाइयां सामने आईं, जो निम्नवत हैं:

- भूमि अधिग्रहण—कुछ राज्यों में, मुख्यतः प्रक्रियागत औपचारिकताओं, मुकदमों तथा संबंधित राज्य सरकार से सहयोग न मिलने के कारण भूमि अधिग्रहण में असाधारण विलंब हुआ है ।
- वन एवं पर्यावरण अनुमति — केन्द्र और राज्य सरकार दोनों ही स्तर पर वन अनुमति प्राप्त होने में काफी विलंब हुआ है ।





- आरओबी डिजाइनों के लिए रेलवे की अनुमति— राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को रेलवे की लेवल क्रॉसिंग से मुक्त करने के लिए रेल उपरि पुल तथा रेल अधो पुल बनाए जाने थे । रेलवे से स्वीकृति/अनुमोदन प्राप्त करने के लिए रेलवे के ही कई विभागों के साथ समन्वय करना पड़ता है और आवश्यक अनुमोदन प्राप्त होने में लंबा समय लग जाता है ।
- सार्वजनिक सुविधाओं का स्थानांतरण – विभिन्न प्रकार की सार्वजनिक सुविधाओं जैसे बिजली की लाइन, पानी की पाइप लाइन, सीवर लाइन, दूर संचार लाइनों का स्थानान्तरण कार्य, जो संबंधित सुविधा प्रदाता एजेंसियों की सहायता से पूरा किया जाना था, में बहुत अधिक समय लगा ।
- कानून—व्यवस्था की समस्याएं – कानून—व्यवस्था की प्रतिकूल स्थिति तथा समाज विरोधी तत्वों की गतिविधियों के कारण, कई राज्यों में कार्य प्रभावित हुए हैं । इसके अतिरिक्त, स्थानीय जनता द्वारा अतिरिक्त भूमिगत पारपथों/बाइपासों, फ्लाईओवरों आदि की मांग को लेकर भी बार—बार काम रोका गया ।
- कुछ ठेकेदारों द्वारा अल्प कार्य निष्पादन – कुछ ठेकेदारों का कार्य निष्पादन बहुत खराब रहा है । इस अल्प कार्य निष्पादन का एक प्रमुख कारण, नकदी व्यवस्था की समस्या रही है । इन ठेकों को समाप्त किए जाने का परिणाम लंबे समय तक मुकदमेबाजी तथा कार्य पूरा करने में और अधिक विलंब हुआ ।

### राष्ट्रीय राजमार्ग अंतर—संपर्क सुधार परियोजना (एनएचआईआईपी):

3.33 राष्ट्रीय राजमार्ग अंतर—संपर्क सुधार परियोजना (एनएचआईआईपी) के चरण— । के अंतर्गत विश्व बैंक की ऋण सहायता से बिहार, कर्नाटक, ओडिशा, राजस्थान और पश्चिम बंगाल राज्यों में विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्गों के एकल/मध्यम लेन से 2 लेन/पेड शोल्डर संरेखण सहित 2 लेन में पुनर्वास और उन्नयन तथा खंडों का सुदृढ़ीकरण किया जाना है । इस कार्यक्रम में 5193 करोड़ रु. (विश्व बैंक का हिस्सा 500 मिलियन यूएस डॉलर) की धनराशि से 1120 किमी की कुल लंबाई वाले 15 सिविल कार्य ठेकों वाले 11 खंडों की परिकल्पना की गई है । मंत्रिमंडल ने 18.04.2013 को परियोजना अनुमोदित की थी । ऋण बातचीत 26.09.2013 को हुई थी । विश्व बैंक बोर्ड ने परियोजना अनुमोदित कर दी और ऋण पर हस्ताक्षर मई, 2014 में हो जाने की संभावना है । ठेकेदारों और परामर्शदाताओं का प्रापण प्रगति के अग्रिम स्तर पर है और यह अप्रैल, 2014 तक पूरा हो जाने की संभावना है । परियोजना मार्च, 2022 तक पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य है । 5 ठेके मद दर संविदा के अंतर्गत और शेष 10 ठेके इंजीनियरिंग, प्रापण और निर्माण (ईपीसी) संविदा के अंतर्गत कार्यान्वित किए जाने प्रस्तावित हैं । एनआरआरपी, 2007 और विश्व बैंक नीति की तर्ज





पर अनैच्छिक पुनर्वास, स्वदेशी लोगों के लिए सामाजिक सुरक्षा उपाय किए जा सकें ताकि परियोजना प्रभावित शीर्षक-धारकों और गैर- शीर्षक-धारकों दोनों की आजीविका को पुनः बहाल किया जा सके । उद्देश्यों और लक्ष्यों की वास्तविक प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए, तकनीकी, वित्तीय, सामाजिक और पर्यावरणिक सुरक्षा अनुपालन सम्मिलित करते हुए अन्य पक्षकार द्विवार्षिक कार्य-निष्पादन मॉनीटरिंग और ऑडिटिंग की जाएगी । लगभग 408 किमी की लंबाई वाले 4 राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों (5 सिविल कार्य पैकेज) के लिए आरएपी के कार्यान्वयन हेतु ठेकेदारों, निर्माण पर्यवेक्षण परामर्शदाताओं और परामर्शी फर्मों/एनजीओ का प्रापण सौंप दिया गया है/ करार पर भी हस्ताक्षर मार्च, 2014 में कर लिए गए हैं ।

### केन्द्रीय सड़क निधि

3.34 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत वर्ष 2012-13 के लिए किए गए 19,423.88 करोड़ रु. के आबंटन का विवरण नीचे दिया गया है:-

#### केन्द्रीय सड़क निधि से आबंटन (करोड़ रु.)

राज्यीय सड़कों के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	2,359.91 <sup>§</sup>
अंतर्राज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	262.22
राष्ट्रीय राजमार्ग	9,881.95
ग्रामीण सड़कें	5,827.20
रेलवे	1,092.60
जोड़	19,423.88

§- पूर्व वर्ष के संग्रहण के अव्ययित शेष से संशोधित अनुमान प्राक्कलन स्तर के दौरान 300 करोड़ रु. अतिरिक्त रूप से प्रदान किए गए ।

3.35 केन्द्रीय सड़क निधि से राज्यों के आबंटन के लिए नियत की गई निधियां, विभिन्न राज्यों को, ईंधन की खपत के आधार पर 30% मान देते हुए और राज्य के भौगोलिक क्षेत्र के आधार पर 70% मान देते हुए आबंटित की जाती हैं ।

3.36 वर्ष 2000-01 से 2013-14 तक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सड़कों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि से आबंटित और जारी की गई धनराशि का विवरण परिशिष्ट 6 में दिया गया है ।





### केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए अनुमोदन

3.37 वर्ष 2013-14 के दौरान, केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 4105.93 करोड़ रुपए की लागत वाले 539 प्रस्ताव अनुमोदित किए गए हैं जिनमें अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क एवं आर्थिक महत्व की योजनाओं के अंतर्गत अनुमोदित कार्य शामिल नहीं हैं।

### अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजनाएं

3.38 अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजनाएं, केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के अधिनियमन के पहले से विद्यमान थीं। उस समय, केन्द्रीय ऋण सहायता से केवल मामूली धनराशि वाले कार्यक्रम ही संस्वीकृत किए जाते थे। अब इस योजना को केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के प्रावधानों के अनुसार विनियमित कर दिया गया है। अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क स्कीम के अंतर्गत केन्द्र सरकार द्वारा 100% वित्त पोषण (ऋण की बजाए) प्रदान किया जाता है। आर्थिक महत्व की योजना में केन्द्र सरकार और राज्य सरकार द्वारा 50-50% वित्त पोषण किया जाता है।

### अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजनाओं के अंतर्गत संस्वीकृति

3.39 3.39 वर्ष 2013-14 के दौरान, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए 262.22 करोड़ रु० की धनराशि निर्धारित की गई है।

### भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी

#### व्यापक कार्यकलाप :

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

3.41 यह संस्थान पिछले 30 वर्ष से कार्य कर रहा है और 01.10.2001 से इसने अपने स्वयं के परिसर ए-5, सांस्थानिक क्षेत्र, सेक्टर-62, नोएडा (उत्तर प्रदेश) से काम करना प्रारंभ किया।

3.42 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी के कार्यों में मौटे तौर पर निम्नलिखित गतिविधियां शामिल हैं :-





- (क) नवनियुक्त राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण देना ।
- (ख) वरिष्ठ और मध्य स्तर के अभियंताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन करना ।
- (ग) वरिष्ठ स्तर के अभियंताओं और प्रशासकों के लिए अल्पकालीन तकनीकी और प्रबंधन विकास पाठ्यक्रम चलाना ।
- (घ) राजमार्ग क्षेत्र में विशेष क्षेत्रों और नई प्रवृत्तियों में प्रशिक्षण प्रदान करना ।
- (ङ.) स्वदेशी और विदेशी प्रतिभागियों के लिए प्रशिक्षण सामग्री तथा प्रशिक्षण मॉड्यूल का विकास ।
- (च) पीपीपी और ईपीसी आधार पर अल्पकालिक कोर्स/प्रबंधन विकास कार्यक्रम आदि आयोजन करना, देश में सड़कों और राजमार्गों की आयोजना/डिजायन/निर्माण और प्रबंधन में सामूहिक अनुसंधान आयोजित करना तथा सड़क सुरक्षा जैसे विभिन्न क्षेत्रों में विशेषज्ञ विकसित करना ।

3.43 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी ने अपने प्रारंभ से अब तक (31 मार्च, 2014 तक) 1076 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से भारत और विदेशों में सड़क विकास के कार्य में लगे 25030 राजमार्ग अभियंताओं और प्रशासकों को प्रशिक्षण प्रदान किया है । इन कार्यक्रमों के प्रतिभागी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, एनएचएआई/एनएनआरडीए, विभिन्न राज्य लोक निर्माण विभागों, सार्वजनिक क्षेत्र, निजी क्षेत्र से होते हैं ।

### वर्ष के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम :

3.44 वर्ष 2013-14 के दौरान (31 मार्च, 2014 तक), अकादमी ने 58 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 1320 अभियंताओं ने और पेशेवरों ने भाग लिया ।

### सड़क और पुल कार्यों में यांत्रिकीकरण तथा आधुनिक उपकरणों का प्रयोग

मैनुअल पद्धतियों के स्थान पर आर्थिक रूप से अधिक प्रभावी पद्धतियों अपनाए जाने से सड़कों और पुल कार्यों के लिए अधिक कुशल मशीनों के विकास को तीव्रता प्रदान की है । मैनुअल पद्धतियों की तुलना में राजमार्ग क्षेत्र में यांत्रिकीकरण से कार्यों के निष्पादन में तीव्रता, श्रम में कमी, उत्पाद क्षमता में वृद्धि, कार्य सुरक्षा में सुधार, बेहतर गुणता की उपलब्धि और कार्य लागत में कमी आई है । यांत्रिकीकरण के परिणामस्वरूप प्राकृतिक संसाधनों की भी बचत हुई है । सड़कों और पुल निर्माण कार्यों में यंत्रीकरण के संबंध में निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:-





- i) पुलों की यंत्रीकृत स्थिति का सर्वेक्षण: पुलों की यंत्रीकृत जांच, अर्थात एक ऐसी आधुनिक मशीन मोबाइल ब्रिज इंस्पेक्शन यूनिट (एमबीआईयू) के माध्यम से की जाती है जो निरीक्षण, मरम्मत, सामान्य अनुरक्षण, बीयरिंग आदि के प्रतिस्थापन और अनुरक्षण के लिए डैक स्तर के अंतर्गत पुल तक निर्बाध पहुंच अनुमत करती है। वर्ष 2013-14 के दौरान पश्चिम बंगाल में 9 पुलों, ओडिशा में 15 पुलों और असम में 3 पुलों का निरीक्षण भी मोबाइल ब्रिज इंस्पेक्शन यूनिटों द्वारा किया गया है।
- (ii) ऑटोमैटिक ओवरलोड जांच और यातायात सर्वेक्षण: वे-इन-मोशन-कम-ऑटोमैटिक ट्राफिक काउंटर्स-कम-क्लासीफायर्स (WIM-CUM-ATCC) सिस्टम अधिक भार लदान को रोकता है तथा यातायात संबंधी आंकड़े एकत्र करता है। कर्नाटक राज्य में हसन और कोपल स्थानों पर प्रायोगिक आधार पर 2 प्रणाली स्थापित एवं शुरू की गई हैं। बाड़मेर (राजस्थान राज्य में) और जैसपुर (छत्तीसगढ़ राज्य में) में और 2 प्रणालियों की स्थापना भी की जा रही है।
- (iii) उपकरण गुणता की निगरानी: नीति के अनुसार, राजमार्ग उपकरण के मानकों और निष्पादन की निगरानी, पश्चिम बंगाल राज्य में सभी कार्यों के लिए तथा कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, असम, गुजरात, हिमाचल प्रदेश और राजस्थान में अनेक कार्यों के लिए आकलन की एक प्रणाली के माध्यम से तकनीकी समिति जिसमें मंत्रालय और राज्य लोक निर्माण विभाग के अधिकारी शामिल हैं, द्वारा की गई थी।
- (iv) उपकरणों के लिए सीमा और उत्पाद शुल्क में रियायत: मंत्रालय की नवीनतम और परिष्कृत सड़क निर्माण मशीनरी के उपयोग के लिए सीमा और उत्पाद शुल्क में रियायत हेतु नीतियाँ बनाए जाने में एक महत्वपूर्ण भूमिका है।
- (v) तकनीकी जानकारी का प्रसार: निर्माण प्रक्रिया में उपकरण, उपकरण आधारित प्रक्रियाओं और मूल्य वृद्धि में इनकी भूमिका के महत्व के बारे में जागरूकता लाने के लिए निरीक्षण/भाषण/समूह बैठकों के माध्यम से कार्यक्रम आयोजित किए गए।
- (vi) फीडबैक तंत्र: मंत्रालय के कार्यकलापों के संबंध में जनता के विचार/सुझाव/टिप्पणियाँ आदि आमंत्रित करके तथा यथा आवश्यक सुधारात्मक और निवारक कार्यवाई करने हेतु त्वरित एवं सहज उत्तर देने हेतु मंत्रालय आम जनता के साथ वार्तालाप के लिए, फेसबुक पर विद्यमान है। गूगल हेंगआउट के समय सामने आए मामलों का निपटान इस मीडियम के माध्यम से किया गया है। सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान सूचना का प्रसार भी इसी मीडियम के माध्यम से किया गया है।





## अध्याय IV

### सड़क परिवहन

- 4.1 घनी आबादी वाले क्षेत्रों में अपनी गहरी पैठ के कारण सड़क परिवहन, माल भाड़ा और यात्रियों दोनों की आवाजाही के लिए एक पसंदीदा और सर्वाधिक किफायती साधन माना जाता है। इस प्रकार, देश के आर्थिक विकास और सामाजिक एकीकरण में सड़क परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका है। 2011-12 में भारत के सकल घरेलू उत्पाद में 4.8% के हिस्से के साथ सड़क परिवहन, भारत के परिवहन क्षेत्र में एक अग्रणी घटक के रूप में उभरा है। फिर भी, 31 मार्च, 2012 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग, कुल सड़क नेटवर्क का 1.58 प्रतिशत है, इस पर कुल सड़क यातायात के 40 प्रतिशत यातायात की दुलाई होती है सड़क यातायात अपनाए जाने के कुछ प्रमुख कारक हैं – आसान उपलब्धता, अलग-अलग प्रकार की आवश्यकताओं के अनुसार अनुकूलता और किफायती लागत। रेल, नौवहन और हवाई यातायात के लिए सड़क परिवहन, पूरक सेवा का कार्य भी करता है। वर्ष 2002 से 2012 की अवधि के दौरान पंजीकृत मोटर वाहनों की कुल संख्या में 10.5 प्रतिशत वार्षिक की दर से वृद्धि हुई है। सड़क और रेल द्वारा कुल यातायात आवागमन में सड़क यातायात का हिस्सा, 1950-51 में माल यातायात के 13.8 प्रतिशत और यात्री यातायात में 15.4 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2011-12 में माल यातायात में 64.5 प्रतिशत और यात्री यातायात में 85.9 प्रतिशत हुआ है।
- 4.2 यह मंत्रालय, पड़ोसी देशों के साथ वाहनों के आवागमन की व्यवस्था करने/इसकी मॉनीटरिंग करने के अतिरिक्त देश में सड़क परिवहन के विनियमन के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने के लिए जिम्मेदार है।
- 4.3 मंत्रालय के सड़क परिवहन प्रभाग में निम्नलिखित अधिनियमों/नियमावलियों, जिनमें मोटर वाहनों और राज्य सड़क परिवहन निगमों से संबंधित नीति निहित है, का प्रशासन किया जाता है –
- मोटर यान अधिनियम, 1988
  - केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989
  - सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950
  - वाहक अधिनियम, 1865 को निरस्त करके सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007
  - सड़क द्वारा वहन नियमावली, 2011
- 4.4 मंत्रालय ने 148 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर मोटर वाहनों के ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्र के राज्यीय और राष्ट्रीय रजिस्टर तैयार करने की एक परियोजना को संस्वीकृत किया है।





राष्ट्रीय सूचना-विज्ञान केन्द्र द्वारा इस परियोजना का निष्पादन किया जा रहा है। इस परियोजना में क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों/राज्यीय परिवहन प्राधिकरणों का कंप्यूटरीकरण किया जाना और तत्पश्चात् इन्हें ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्र के राष्ट्रीय और राज्यीय रजिस्टर से जोड़ा जाना है। स्मार्ट कार्ड आधारित पंजीकरण प्रमाण पत्र और ड्राइविंग लाइसेंस जारी किए जाने की परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 1006 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय हैं जिनमें से 1001 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण हो चुका है। राज्य की अपेक्षानुसार मानक सॉफ्टवेयर को प्रयोक्ता की आवश्यकता के अनुरूप बनाने का कार्य सभी 35 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में पूरा किया गया है और यह साफ्टवेयर प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में कम से कम 1 प्रायोगिक स्थल में चालू है। 32 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100: कंप्यूटरीकरण हो चुका है और 994 आरटीओ को उनसे जोड़ दिया गया है। वाहन रजिस्टर पर वाहनों की संख्या 5 नवम्बर, 2012 को सौ मिलियन को पार कर गई है। सभी ड्राइविंग लाइसेंसों/पंजीकरण प्रमाणपत्रों के सूक्ष्म सत्यापन को बढ़ावा देने के लिए राज्य परिवहन विभाग अधिकारियों के साथ-साथ प्रवर्तन प्राधिकारियों को राष्ट्रीय रजिस्टर के संबंध में आंकड़ों के लिए पहुँच उपलब्ध कराई गई है जिसे उनके पंजीकृत मोबाइल नं. से एसएमएस भेज कर डिजिटाइज्ड किया गया है। इसके बाद 25.2.2014 की स्थिति के अनुसार डिजिटाइज्ड आरसी और डीएल के आंकड़े क्रमशः 131110646 और 50864084 हैं। वाहन पंजीकरण और परमिट पद्धति 'वाहन' को नागरिक केन्द्रित सर्वोत्तम सेवा के लिए 'प्लेटिनम आइकन वेब रत्न अवार्ड' दिया गया था।

- 4.5 वर्तमान समय की जरूरतों को पूरा करने के लिए सड़क द्वारा परिवहन व्यापार की प्रक्रिया को सुचारु बनाए जाने की दृष्टि से सड़क द्वारा वाहन अधिनियम, 2007, को विनियमित किया गया था। यह 01 मार्च, 2011 से लागू हुआ। इस अधिनियम के प्रावधानों के सुगम अनुपालन के लिए, सड़क द्वारा वहन नियमावली, 2011 की अधिसूचना, 28.02.2011 की जीएसआर 176 (अ) के द्वारा जारी की गई। यह अधिनियम/नियमावली, मंत्रालय की वेबसाइट <http://morth.nic.in> पर भी उपलब्ध है। सभी राज्यों और संघ राज्यों क्षेत्रों से इस मंत्रालय द्वारा सड़क द्वारा वहन नियमावली, 2011 के साथ साथ सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007 का अनुपालन सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया है। मंत्रालय, एनआईसी द्वारा विकसित साफ्टवेयर के माध्यम से सड़क द्वारा वहन अधिनियम के अंतर्गत आम केरियरों के आनलाइन पंजीकरण और भारतीय स्टेट बैंक के माध्यम से भुगतान किए जाने के लिए सभी प्रयास कर रहा है। इस संबंध में 24 राज्यों ने भारतीय स्टेट बैंक में पहले ही समर्पित खाते खोल लिए हैं।
- 4.6 मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2012 राज्य सभा द्वारा दिनांक 8.05.2012 को पारित किया गया था। राज्य सभा द्वारा यथा पारित इस विधेयक को विचार और पारित कराए जाने के लिए 15 मई, 2012 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था। इस विधेयक को 16 मई 2012 को लोक सभा में विचार-विमर्श हेतु उठाया गया था किंतु इस पर किए गए विचार विमर्श का कोई नतीजा नहीं निकला। तत्पश्चात्, इस विधेयक को आगे के संसद सत्रों में विचार विमर्श किए जाने के लिए सूचीबद्ध किया गया था किंतु इस पर विचार नहीं





किया जा सका । इस प्रकार अब यह विधेयक लोक सभा में लंबित है ।

- 4.7 माल वाहनों की अंतर राज्य आवाजाही सुकर करने के लिए सभी राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में 8 मई, 2010 से माल ढुलाई के लिए नई राष्ट्रीय परमिट पद्धति शुरू की गई है । नवीन प्रबंधों के अनुसार, देश भर में प्रचालन के लिए परमिट धारक को प्राधिकृत करने के लिए गृह राज्य अधिकारिता फीस के रूप में 1000 /- रुपए और एक समेकित फीस के रूप में प्रति ट्रक 16,500 रुपए के वार्षिक भुगतान पर राष्ट्रीय परमिट गृह राज्य द्वारा जारी किया जा सकता है । दिनांक 15.09.2010 से नेशनल इनफोर्मेटिक सेंटर (एन.आई.सी.) द्वारा विकसित वेब पोर्टल के माध्यम से नई पद्धति को भी कार्यान्वित किया जा रहा है । भारतीय स्टेट बैंक के माध्यम से केन्द्रीय सरकार द्वारा संग्रहित समेकित फीसए एक सहमत फार्मूला आधारित यथानुपात आधार पर राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में संवितरित की जाती है ।
- 4.8 टीडीसी की 35वीं बैठक नई दिल्ली में 23.10.2013 को आयोजित की गई थी । इसमें सभी राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में मोटर वाहन कर की एक समान व्यवस्था किए जाने की ओर एक सर्व सहमति पर पहुँचने हेतु मोटर वाहन करों को युक्तिसंगत बनाए जाने सहित विभिन्न महत्वपूर्ण मुद्दों पर विचार किया गया । टीडीसी की 35वीं बैठक द्वारा पारित संकल्प के अनुसार, राज्य सरकारों द्वारा राज्य में प्रचालित 2 पहिया वाहनों, कारों / हल्के मोटर वाहनों और टैक्सी / मैक्सी पर करों को दिनांक 31.3.2014 तक तथा अंतर्राज्यीय मार्गों पर प्रचालित टैक्सी / मैक्सी पर करों को दिनांक 31.9.2014 तक युक्तियुक्त बनाए जाने के लिए कार्रवाई की जाएगी । 35वीं टीडीसी की सिफारिशों के अनुसार पर्यटक बसों और माल वाहनों (7.5 टन सकल भार वाहन से कम) के लिए राष्ट्रीय परमिट पद्धति की सिफारिश किए जाने के लिए एक अधिकार प्राप्त समूह गठित किया गया है ।



परिवहन विकास परिषद की 35वीं बैठक





- 4.9 वर्ष 2013-14 के दौरान, केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे, ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया, पुणे और इंजीनियरिंग स्टाफ कॉलेज आफ इंडिया, हैदराबाद, भारतीय पेट्रोलियम संस्थान देहरादून, सड़क यातायात शिक्षा संस्थान, फरीदाबाद, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान दिल्ली और पेट्रोलियम संरक्षण और रिसर्च एसोसिएशन दिल्ली नामतः प्रमुख ऑटोमोबाइल संस्थानों/रिसर्च एसोसिएशन और शैक्षिक संस्थानों के माध्यम से राज्य परिवहन/यातायात विभागों और नगर निगम के अधिकारियों के लिए इस मंत्रालय द्वारा 39 कार्यशाला-सह-प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए। प्रशिक्षण कार्यक्रम को इस प्रकार डिजाइन किया गया है जिससे इसमें भाग लेने वालों के सड़क परिवहन क्षेत्र में शासन और उभरती चुनौतियों का सामना करने के सभी पहलुओं की जानकारी दी जा सके। इन कार्यक्रमों में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों के 1250 से अधिक अधिकारियों ने भाग लिया।
- 4.10 मंत्रालय ने जीपीएस/जीएसएम आधारित वाहन खोज प्रणाली शुरू किए जाने, कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक टिकट बिक्री मशीन आदि जैसी सूचना प्रौद्योगिकी परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने हेतु एक योजना तैयार की है। इस योजना को 15 मार्च, 2010 से प्रभावी बनाया गया है। उक्त योजना के अनुसार कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, ओडिशा, उत्तराखंड, आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, नागालैंड, सिक्किम, गोवा तथा जम्मू और कश्मीर नामतः 17 राज्यों में ग्रामीण/मुफफसिल क्षेत्रों को कवर करते हुए उनकी सड़क परिवहन सेवाओं में नवीनतम सूचना प्रौद्योगिकी संबंधित विशिष्टियों लाए जाने के लिए उनकी 22 परियोजनाओं को एकबारगी केन्द्रीय सहायता के रूप में वर्ष 2010-11 से 2013-14 के दौरान केन्द्रीय सहायता प्रदान किए जाने के लिए संस्वीकृत कर दिया है। वर्ष 2013-14 के दौरान उत्तर पूर्वी कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, कदंबा परिवहन निगम गोवा और जम्मू एवं कश्मीर राज्यीय सड़क परिवहन निगम के परियोजना प्रस्तावों को केन्द्रीय सहायता के लिए संस्वीकृत कर दिया गया है।
- 4.11 केन्द्रीय मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 59 केंद्र सरकार के वाहनों की आयु निर्धारित करने की शक्ति प्रदान करती है। परिवहन वाहनों और पर्यटन वाहनों की जीवन अवधि सीएमवीआर द्वारा निर्धारित की गई है। व्यक्तिगत वाहनों की जीवन अवधि निर्धारित नहीं की गई है। इस संबंध में नीतिगत निर्णय देश की सामाजिक आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखकर लिया जाना है। सामान्यतः, वाहन को सुरक्षा और उत्सर्जन मानदंड पूरे किए जाने तक सड़क पर चलने के लिए अनुमत किया जाना चाहिए। सुरक्षा और उत्सर्जन अपेक्षा तभी पूरी की जा सकती है जब वाहन की फिटनेस जांच नियमित अंतराल पर कराई जाए। अतः मंत्रालय ने वाहनों के लिए एक उपयुक्त/डिजाइन की गई निरीक्षण और अनुरक्षण पद्धति तैयार की है। तदनुसार, एक आटोमेटिड इंस्पेक्शन एंड सर्टिफिकेशन (आईएससी) सेंटर का डिजाइन तैयार किया गया और आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और नई दिल्ली, प्रत्येक राज्य में एक के हिसाब से इस प्रकार के कुल 10 केंद्र पायलट आधार पर स्थापित किए जाने की स्कीम तैयार की गई। 9 मॉडल आई एंड सी केंद्र पहले ही संस्वीकृत किए जा चुके हैं और इनमें से कुछ पहले ही कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर हैं।





## सड़क सुरक्षा

- 4.12 राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति में सड़क सुरक्षा मुद्दों के बारे में जागरूकता पर अधिक बल दिए जाने, सड़क सुरक्षा सूचना डाटाबेस की स्थापना किए जाने, ड्राइविंग लाइसेंस प्रणाली और प्रशिक्षण को सुदृढ़ बनाए जाने, सड़क सुरक्षा कानूनों के बेहतर प्रवर्तन आदि की परिकल्पना की गई है। इस नीति में देश में सड़क सुरक्षा कार्यकलापों की निगरानी के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड नामक एक समर्पित एजेंसी की स्थापना की भी परिकल्पना की गई है। मंत्रालय में राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के साथ परामर्श करके इस सिफारिशों पर विचार किया जा रहा है।



सड़क सुरक्षा पैदल यात्रा

- 4.13 सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम करने के लिए एक राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति को अनुमोदन प्रदान किया है। इस नीति में कुशल परिवहन लागू किए जाने, सुरक्षात्मक कानूनों को प्रवर्तन में लाए जाने आदि सहित जागरूकता बढ़ाने, सड़क सुरक्षा सूचना डाटाबेस स्थापित किए जाने, सुरक्षित सड़क अवसंरचना को प्रोत्साहित किए जाने जैसे विभिन्न नीतिगत उपायों की रूपरेखा तैयार की गई है। इस नीति में देश में सड़क सुरक्षा कार्यकलापों की निगरानी के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड नामक एक समर्पित एजेंसी की स्थापना की भी परिकल्पना की गई है। मंत्रालय द्वारा संचालित की गई सड़क सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण स्कीमों में सड़क सुरक्षा के बारे में प्रचार कार्यक्रम, ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किए जाने की स्कीम, असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण





और मानव संसाधन विकास, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना (एनएचएआरएसएस) निरीक्षण और प्रमाणन केंद्रों की स्थापना और सड़क सुरक्षा तथा प्रदूषण परीक्षण उपस्कर प्रदान किया जाना और कार्यक्रम कार्यान्वयन आदि शामिल हैं ।

#### 4.14 वर्ष के दौरान निम्नलिखित कार्यकलाप शुरू किए गए –

- देश भर में 11–17 जनवरी, 2014 के दौरान 25वां राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाया गया जिसका विषय था **जब आप सड़क पर हों, हमेशा कहें 'पहले आप'** । इसमें राज्य सरकारें, स्वैच्छिक संगठन, वाहन विनिर्माता, राज्य सड़क परिवहन निगम आदि शामिल रहे । 25वां राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाए जाने के लिए भारतीय अंतर्राष्ट्रीय केन्द्र में 16 जनवरी, 2014 को एक समारोह आयोजित किया गया । मंत्रालय द्वारा सड़क सुरक्षा संबंधी एक नया 'लॉगो' शुरू किया गया ।
- सड़क सुरक्षा पर विशेष बल देते हुए देश भर में क्षेत्रीय केन्द्रों और क्षेत्रीय चैनलों, आकाशवाणी, विविध भारती तथा सभी क्षेत्रीय स्टेशनों, 35 निजी टीवी चैनलों, निजी एफएम रेडियो स्टेशनों सहित संपूर्ण दूरदर्शन नेटवर्क और देश भर में प्रमुख समाचारपत्रों के माध्यम से मंत्रालय द्वारा एक मीडिया प्रचार शुरू किया गया ।
- सड़क सुरक्षा के संबंध में जागरूकता लाए जाने के लिए देश भर में सड़क सुरक्षा संबंधी सामग्री वितरित की गई जिसमें सड़क सुरक्षा संदेशों के साथ कलेंडर; बाल कार्यकलाप पुस्तिका (2 आयु समूहों के लिए); सड़क चिहनों पर पुस्तक; सड़क सुरक्षा संबंधी कपड़े के थैले, हिंदी, अंग्रेजी और क्षेत्रीय भाषाओं में पोस्टर शामिल थे ।
- 12 जनवरी, 2014 रविवार को प्रातः 10 बजे एक प्रतीकात्मक सड़क सुरक्षा वॉक आयोजित की गई । इस वॉक का उद्देश्य अधिक से अधिक लोगों को सड़क सुरक्षा और इससे संबंधित पहलुओं से अवगत कराया जाना और इनमें शामिल किया जाना था । राज्यों से सड़क सुरक्षा संबंधी वॉक आयोजित किए जाने का अनुरोध किया गया ।
- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 14 दिसम्बर, 2013 सोमवार को नई दिल्ली में विश्व स्वास्थ्य संगठन और विश्व बैंक के सहयोग से सड़क सुरक्षा विधायी संबंधी एक उच्च स्तरीय सम्मेलन का आयोजन किया । इस सम्मेलन का उद्देश्य भारतीय नीति निर्माताओं के लिए सड़क सुरक्षा के विषय पर विधायी सुदृढ़ीकरण के लिए व्यापक सहायता प्राप्त करने के लिए इसकी रूपरेखा को उन्नत करना था ।
- सड़क सुरक्षा के 4 घटकों अर्थात् (i) शिक्षा (ii) प्रवर्तन (iii) इंजीनियरी (सड़क और वाहन दोनों) और (iv) आपात चिकित्सा के संबंध में मंत्रालय में 05 अलग-अलग कार्य समूहों का गठन तत्काल





कार्यान्वयन के लिए अल्प और दीर्घकालिक उपायों पर विस्तार से विचार-विमर्श करने और अपनी सिफारिशों प्रस्तुत करने के लिए किया गया जिससे की देश में सड़क दुर्घटना को कम किया जा सके ।

- राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद की 14वीं बैठक एनएएससी काम्प्लेक्स भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली में 7 अक्टूबर, 2013 बुधवार को आयोजित की गई । सभी राज्य सरकारों से अपने राज्यों में सड़क सुरक्षा परिदृश्य का अवलोकन किए जाने के लिए मुख्य सचिव की अध्यक्षता वाली उच्च स्तरीय समितियों का गठन किए जाने तथा सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों को कम करने के लिए राज्य स्तर पर प्रारंभ किए जाने के लिए अपेक्षित उपाय किए जाने का अनुरोध किया गया है । राज्यों से यह भी अनुरोध किया गया कि राज्य में एक प्रमुख एजेंसी अभिनिर्धारित की जाए तथा यातायात नियमों के उल्लंघन के कारण शुल्क से उत्पन्न निधियों के 50% निर्धारित करके राज्य स्तर पर सड़क सुरक्षा निधि का भी गठन किया जाए ।
- सड़क दुर्घटनाओं को कम किए जाने के लिए राज्यों को एक कार्य योजना बनाने हेतु एक टेंपलेट उपलब्ध कराया गया । राज्यों की कार्ययोजना के आधार पर सड़क सुरक्षा के संबंध में एक राष्ट्रीय कार्य योजना तैयार की जाएगी ।
- मंत्रालय ने 13 राज्यों में 25 टॉप ब्लैक स्पॉट अभिनिर्धारित किए हैं जो भारत में 90% सड़क दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार हैं । अधिकतर अभिनिर्धारित ब्लैक स्पॉटों के लिए अल्पकालिक सुधारात्मक उपाय पूरे किए जा चुके हैं । अल्पकालिक सुधारात्मक उपाय शुरू किए जाने के प्रभाव की निगरानी क्षेत्र के स्थानीय प्रशासन के साथ संपर्क से की जाएगी ।



परिवहन विकास परिषद की 35वीं बैठक





ट्रांस अरुणाचल राजमार्ग का शिलान्यास समारोह





## अध्याय V

### पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

यह मंत्रालय, पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास पर विशेष ध्यान देता रहा है और कुल आबंटन का 10% पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए निर्धारित किया जाता है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 8480 कि.मी. है और इनका विकास और अनुरक्षण कार्य तीन एजेंसियों—राज्य लोक निर्माण विभाग, सीमा सड़क संगठन और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा है। 8480 कि.मी. की कुल लंबाई में से लगभग 2118 कि.मी. सीमा सड़क संगठन के पास है और 5409 कि.मी. संबंधित राज्य लोक निर्माण विभागों के पास है। शेष 953 कि.मी. लंबाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास है।

5.2 पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का ब्योरा और वर्ष 2013-14 के दौरान विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत उनके अनुरक्षण एवं विकास कार्यों के ब्योरे इस प्रकार हैं :-

(i) एन एच डी पी चरण-III के अंतर्गत लंबाई -	110 किमी.
(ii) पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्यीय सड़कों की लंबाई -	
चरण 'क'	4099 किमी.
चरण 'ख'	3723 किमी.
सड़कों और राजमार्गों का अरुणाचल प्रदेश पैकेज	2319 किमी.

5.3 मेघालय राज्य (जोवाई-मेघालय/असम सीमा (रताचेरा) खंड) में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 44 की 110 किमी लंबाई, एन एच डी पी चरण-III के अंतर्गत है।

5.4 अंतरराज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत 357.67 करोड़ रुपए की लागत की 21 परियोजनाएं प्रगति पर हैं।

5.5 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 1154.75 करोड़ रुपए की धनराशि के 273 कार्य शुरू किए गए हैं।

5.6 राष्ट्रीय राजमार्ग(मूल) के अंतर्गत संस्वीकृत 1047.44 करोड़ रु. के 66 कार्य प्रगति पर हैं।

5.7 पूर्वोत्तर क्षेत्र में कार्यों के राज्यवार ब्योरे इस प्रकार हैं:-





## अरुणाचल प्रदेश

- 5.8 सरकार ने 11703 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 2319 किमी. सड़कों के निर्माण/सुधार कार्य शामिल करते हुए अरुणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज अनुमोदित किया है। 2319 किमी लंबाई में से 2180 किमी लंबाई अरुणाचल प्रदेश राज्य में है।
- 5.9 सरकार ने पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के चरण-क के अंतर्गत 94.82 करोड़ रुपए की लागत पर सारा-153 के किमी. 24/0 (जयरामपुर) से किमी. 56.485 (पांग्सु पास) तक जिसमें लगभग 32 किमी. लंबाई शामिल है, को 2 लेन का बनाने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है।
- 5.10 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए अभी तक 377.74 करोड़ रुपए के 63 कार्य शुरू किए गए हैं।
- 5.11 अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत 120.01 करोड़ रुपए धनराशि के 6 कार्य प्रगति पर हैं।

## असम

- 5.12 31 मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार 2476 करोड़ रुपए की धनराशि के 19 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।
- 5.13 असम में लुमडिंग-डबोका-नगांव-गुवाहाटी से होकर सिलचर से श्रीरामपुर को जोड़ने वाली 678 कि.मी. की लंबाई, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-।। के अंतर्गत पूर्व पश्चिम महामार्ग के भाग के रूप में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपी गई है। असम में उदरबंद और हरंगजो के बीच की 31 कि.मी. लंबाई को छोड़कर जिसके पुनर्संरक्षण के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का कार्य प्रगति पर है, पूर्व-पश्चिम महामार्ग की संपूर्ण लंबाई का कार्य सौंप दिया गया और इसमें चार लेन बनाने का कार्य प्रगति के भिन्न-भिन्न चरणों में है। गुवाहाटी बाइपास के 18 किमी. में कार्य पूरा कर लिया गया है। उदरबंद और हरंगजो के मध्य 31 किमी. खंड को सारा (मूल) के अंतर्गत 63.56 करोड़ रु. की अनुमानित धनराशि से दो लेन में सुधार के लिए मंत्रालय द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया है। यह कार्य पूरा हो चुका है।
- 5.14 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत अभी तक, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 429.62 करोड़ रु. के 99 कार्य शुरू किए गए हैं।
- 5.15 वर्ष 2013-14 के दौरान अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व योजना के अंतर्गत 2 कार्य सैद्धांतिक रूप से अनुमोदित किए गए हैं।
- 5.16 सरकार ने "पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम" के चरण'क' के अंतर्गत सारा-52 में ब्रह्मपुत्र नदी पर नुमालीगढ़ और गोहपुर को जोड़ने वाले 4 लेन के पुल का बीओटी (वार्षिकी) आधार पर निर्माण सहित असम में नुमालीगढ़ से डिब्रुगढ़ (201 कि.मी.) तक राष्ट्रीय राजमार्ग-37 को 4 लेन का बनाने और राष्ट्रीय राजमार्गों के 1179 कि.मी. एकल लेन खंडों को पेड शोल्डर के साथ दो लेन बनाने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है।





- 5.17 सरकार ने 11703 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 2319 किमी. सड़कों को शामिल करते हुए अरुणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज को कार्यान्वयन के लिए अनुमोदित किया है । 2319 किमी लंबाई में से 139 किमी. लंबाई असम में है ।

### मणिपुर

- 5.18 31 मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार, एक पुल पर 23.02 करोड़ रुपए की लागत के 2 पुल कार्य सहित 242.00 करोड़ रु. की लागत के 10 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

### मेघालय

- 5.19 31 मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार, 117.41 करोड़ रुपए के 24 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।
- 5.20 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, अब तक 121.44 करोड़ रुपए के 31 कार्य शुरू किए गए हैं । इसके अतिरिक्त, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क की केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत 24.93 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 2 कार्य प्रगति पर है ।

### मिजोरम

- 5.21 31 मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार, 205.84 करोड़ रुपए के 19 सुधार कार्य प्रगति पर हैं । इसके अलावा 58.13 करोड़ रुपए की लागत के लगभग 42 किमी. लंबाई में सुधार के लिए 15 कार्य संस्वीकृत किए गए हैं ।
- 5.22 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, 100.14 करोड़ रुपए की धनराशि के 30 सुधार कार्य शुरू किए गए हैं ।

### नगालैंड

- 5.23 31 मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार, 191.44 करोड़ रुपए के 164.40 किमी लंबाई में 14 सुधार कार्य प्रगति पर हैं । इसके अलावा 118.84 करोड़ रुपए की लागत के 45 किमी. लंबाई में 10 सुधार कार्य संस्वीकृत किए गए हैं ।
- 5.24 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत 102.37 करोड़ रु. मूल्य के 17 सुधार कार्य शुरू किए गए हैं ।

### सिक्किम

- 5.25 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 30.86 करोड़ रु. मूल्य के 26 कार्य शुरू किए गए हैं । इसके अलावा अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व योजना के अंतर्गत 191.51 करोड़ रु. की लागत के 12 कार्य प्रगति पर हैं ।

### त्रिपुरा

- 5.26 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 50.42 करोड़ रुपए के 11 कार्य शुरू किए गए हैं । आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत 21.22 करोड़ रुपए की लागत का एक कार्य प्रगति पर है ।





सड़क सुरक्षा पैदल यात्रा





## अध्याय VI

### अनुसंधान और विकास

#### (क) सड़क विकास

सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास की भूमिका, परियोजनाओं में प्रभावी गुणता नियंत्रण के लिए नवीन परीक्षण तकनीक और उपस्करों का प्रयोग शुरू करने, परियोजनाओं में अधुनातन निर्माण सामग्री अपना कर सड़क और पुल निर्माण कार्य के लिए विनिर्देशों को अद्यतन करने तथा राजमार्ग निर्माण और अनुरक्षण के लिए नई तकनीक की सिफारिश करने की है। मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान स्कीमें सामान्यतः “अनुप्रयुक्त” स्वरूप की होती हैं जो एक बार पूरी हो जाने पर, प्रयोक्ता एजेंसियों/विभागों द्वारा अपने-अपने कार्य-क्षेत्र में अपनाई जा सकती हैं। इनमें सड़क, सड़क परिवहन, पुल, यातायात और परिवहन इंजीनियरी आदि क्षेत्र आते हैं। अनुसंधान कार्य, विभिन्न अनुसंधान व शैक्षिक संस्थाओं में किया जाता है। अनुसंधान निष्कर्षों का प्रचार-प्रसार भारतीय सड़क कांग्रेस के माध्यम से “भारतीय राजमार्ग में शोध” डाइजेस्ट के प्रकाशन और इन निष्कर्षों को विभिन्न दिशा निर्देशों, पद्धति संहिता में शामिल करके, अत्याधुनिक रिपोर्टों के संकलन और इस मंत्रालय द्वारा जारी परिपत्रों और अनुदेशों के माध्यम से किया जाता है। मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा, संवेदनशील सड़क प्रयोक्ताओं और शारीरिक रूप से अशक्त व्यक्तियों की सुरक्षा में सुधार किए जा रहे हैं। इस प्रकार, अनुसंधान कार्य देश में सड़क नेटवर्क के विकास में सहायता कर रहा है।

6.2 वर्ष 2013-14 में अनुसंधान और विकास के लिए 500.00 लाख रुपए का परिव्यय उपलब्ध कराया गया है। वर्ष 2013-14 के दौरान अनुसंधान और विकास पर 29.00 लाख रु. का व्यय किया गया है।

6.3 वर्ष 2013-14 में पूरी हो चुकी अनुसंधान और विकास योजनाएं

- भूकंपीय तरंगों के उपयोग से पेवमेंटों की जांच करना।
- प्रयोगशाला परीक्षण के समर्थन के माध्यम से उच्च घनत्व यातायात कोरिडोरों पर कठोर पेवमेंटों के निष्पादन का आकलन।
- शोधित बाइंडर के साथ बिटुमिनस मिश्रण के स्थलीय निष्पादन की जांच करना।
- ऐसी अत्याधुनिक रिपोर्टें तैयार करना जिनके परिणाम-स्वरूप पैदलयात्रियों/शारीरिक रूप से निशक्त व्यक्तियों/यात्रियों के लिए उपलब्ध सुविधाओं बारे में और गैर-मोटरीकृत यातायात पर विशेष बल देते हुए सड़क सुरक्षा के बारे में दिशा-निर्देश तैयार किए जा सकें।





- कंकरीट पुलों के डिस्ट्रेस डायग्नोस्टिक (फजी आधारित) के लिए एक दक्ष प्रणाली का विकास
- सड़क और पुल कार्यों के लिए मंत्रालय के विनिर्देशों का संशोधन—5वां संशोधन 2013 ।

#### 6.4 चालू वर्ष में चल रही स्कीमें :

##### सड़कें:

- पेवमेंट निर्माण के लिए विस्तारणीय मृदा के स्थिरीकरण के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकीय के संबंध में जांच ।
- वार्म मिक्स एसफाल्ट मिक्सस के रिसने और नमी की क्षति का आकलन ।
- रिसना और क्षरण रोधी बिटुमिन मिक्स का विकास ।
- सीमेंट ग्राउटिड बिटुमिन मिक्स की जांच ।
- सीमेंट बेस के साथ बिटुमिनस पेवमेंटों का आकलन ।
- 'सड़क डिजाइन में सुरक्षा के लिए मेनुअल' का संशोधन ।
- पूर्वोत्तर में सड़क निर्माण के लिए स्थानीय रूप से उपलब्ध आंशिक सामग्रियों का उपयोग ।
- उत्तराखंड में रारा—58 पर प्राचीन और सामरिक भूमि स्खलन के दीर्घकालिक स्थिरकरण के लिए बड़े पैमाने पर जांच, निगरानी और सुधार ।
- लचीले पेवमेंटों की मोटाईकम करने के लिए संशोधित डिजाइन नमूनों के निष्पादन के संबंध में अध्ययन ।
- जिओग्रेड और जिओसेल रिइंफोर्सड पेवमेंटों का निष्पादन अध्ययन ।

#### 6.5 यातायात और परिवहन

- भारतीय सड़क स्थिति के लिए क्षमता अनुमान माडल और व्यासमापन माडल का विकास ।
- भारत में बहुलेन वाले रामार्गों और एक्सप्रेस मार्गों के लिए सड़क प्रयोक्ता लागत माडल निर्धारित किया जाना ।
- भारत में राजमार्गों पर सड़क दुर्घटनाओं के लिए पूर्व अनुमानित माडल (प्रीडिक्टिव माडल) का विकास ।





## 6.6 पुल

- सामान्य और उच्च निष्पादन कंक्रीट में एंटी कोरोसिव कोटिंग / स्पेशल ट्रीटमेंट के साथ संरक्षित स्टील रिइन्फोर्समेंट के कोरोजन ससप्टीबिल का अध्ययन ।
- केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान में विस्तार जोड़ों की स्वतंत्र परीक्षण सुविधाओं की पूर्ण रेंज की स्थापना ।
- सड़क पुलों के खंड-VI संयुक्त निर्माण सीमा स्टेट डिजाइन के लिए पद्धति संहिता और मानक विनिर्देशनों पर व्याख्यात्मक टिप्पणी का विकास (प्रथम संशोधन)
- पुलों के राफट फाउंडेशन की डिजाइन के लिए हाइड्रोलिक मॉडल जांच
- पाइलों के लिए स्थिर और गतिशील भार लदान जांच
- कंक्रीट सड़क पुलों के लिए मानक विनिर्देशनों और प्रक्रिया संहिता पर व्याख्यात्मक टिप्पणी (सीमा स्टेट प्रणाली)
- पुल आधारों के लिए पहुंचमार्गों में जियोग्रिड रीइन्फोर्सड ग्रेनुलर बेड ।
- संयुक्त पुलों (स्टील गार्डरो के साथ) के लिए मानक ड्राईंग का विकास ।

## 6.7 विचाराधीन प्रस्ताव :

### 6.7.1 सड़कें

- राष्ट्रीय राजमार्गों पर परीक्षण खंडों में नई प्रत्यायित सामग्री का कार्य-निष्पादन अध्ययन करने के लिए परियोजना प्रस्ताव ।
- टी-5 योजना में संग्रहीत सड़क स्थिति और इन्वेंटरी डाटा लोड करने के लिए केन्द्रीय डाटा सेंटर की स्थापना ।

### 6.7.2 पुल :

- विभिन्न प्रकार की पुल अधिरचनाओं के लिए विद्यमान मानक डिजाइनों और योजनाओं में संशोधन ।





- आईआरसी-6 में पुलों के डिजाइन के लिए तापमान घटक को अद्यतन करना और सक्रिय भार को युक्ति-युक्त बनाना ।
- पूर्व-बलित कंकरीट पुलों का श्रान्ति अध्ययन ।
- पुलो / फ्लाइओवरों के डिजाइन पर यातायात भीड़भाड़ का प्रभाव ।
- अलग-अलग प्रकार की बियरिंगों और विस्तार जोड़ों के कार्य निष्पादन की निगरानी ।
- पुलों के संबंध में जलरोधी और टिकारू परत संबंधी विनिर्देश ।
- पायल फाउंडेशन में कटाव की समस्या ।
- पतली ऊपरी सतह के संबंध में स्थल पर आने वाली समस्या ।

#### 6.8 2013-14 के दौरान भारतीय सड़क कांग्रेस द्वारा पूर्ण और मुद्रित किए गए दस्तावेज

- आईआरसी:107-2013 बिटुमेन मैस्टिक वियरिंग कोर्सिस (प्रथम संशोधन) के लिए विनिर्देश ।
- आईआरसी:113-2013 कोमल उप मृदा पर जियो सिंथेटिक रिइन्फोर्स एम्बैकमेंट्स के डिजाइन और निर्माण के लिए दिशा निर्देश ।
- आईआरसी:114-2013 कठोर पेवमेंटों में सिलिका फ्यूमा के उपयोग के लिए दिशा निर्देश
- आईआरसी:एसपी: 46-2013 फाइबर कंक्रीट पेवमेंटों के डिजाइन और निर्माण के लिए दिशा निर्देश ।
- सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से राजमार्गों को चार लेन बनाने के लिए आई.आर.सी. : एस. पी. : 84-2009 विशिष्टियों और मानको की नियम पुस्तिका में प्रथम संशोधन
- भारत में राजमार्ग क्षेत्र के लिए सामग्री जांच सुविधाओं का संकलन
- वार्म मिक्स आसफेल्ट के लिए अंतरिम विशिष्टियां
- रिजिड पेवमेंट के लिए सब-बेस के रूप में ड्राई लीन कंक्रीट के इस्तेमाल के लिए दिशा-निर्देश- आई.आर.सी. : एस.पी. : 49 का प्रथम संशोधन
- सड़कजलमल निकासी के लिए दिशा निर्देश- आई.आर.सी. : एस.पी. : 42 का प्रथम संशोधन
- कट-बेक बिटूमेन के इस्तेमाल सहित रेडिमेड बिटूमेनस पोथोल पैचिंग मिक्स के लिए अंतिम विशिष्टियां





## 6.9 पुल/आरओबी प्राक्कलन :

6.9.1 ए.पी. 2013-14: में पुल निर्माण कार्य के लिए स्वीकृत अधिकतम सीमा रु 1149 करोड़ रुपए

क्र.सं.	विवरण	संख्या	राशि (करोड़ रु.)
1	ए.पी. 2013-14 में संस्वीकृत पुल/ आरओबी निर्माण कार्य	22	856.82

### 6.9.2 अनुसंधान स्कीमें

(i) चल रही अनुसंधान स्कीमों की संख्या: 8

(ii) जांचाधीन नवीन अनुसंधान स्कीमें : 1 (ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) का इस्तेमाल करते हुए सड़क और रेलवे पुल का संरचनात्मक स्वास्थ्य अनुवीक्षण)

### 6.9.3 सूचीबद्ध किया जाना :

(i) राष्ट्रीय राजमार्गों पर राजमार्ग और पुल परियोजनाओं के लिए तथा अन्य केंद्र प्रायोजित स्कीमों के लिए परामर्शदाताओं को सूचीबद्ध करना :

- सूचीबद्ध फर्मों की नवीन सूची 23.12.2013 को जारी की गई : सूचीबद्ध किए जाने के लिए प्राप्त आवेदनों की कुल संख्या (12 श्रेणियों में) : 742
- सूचीबद्ध किए जाने के लिए अर्हक आवेदनों की कुल संख्या : 388

(ii) एक्सपेंशन ज्वाइंटस के आपूर्तिकर्ताओं/विनिर्माताओं को सूचीबद्ध किया जाना

- एक्सपेंशन ज्वाइंटस के आपूर्तिकर्ताओं/विनिर्माताओं को पुनः सूचीबद्ध किए जाने के लिए आवेदन मार्च 2013 में आमंत्रित किए गए थे और आवेदन प्रस्तुत किए जाने की अंतिम तारीख 21.3.2013 नियत की गई थी ।
- प्राप्त आवेदनों की कुल संख्या (4 श्रेणियों में) : 40
- वर्तमान स्थिति: प्राप्त आवेदनों के मूल्यांकन और आवेदको की विनिर्माण सुविधाओं के निरीक्षण का कार्य प्रगति पर है ।





(iii) पुल बियरिंग के विनिर्माताओं को सूचीबद्ध किया जाना: नई सूची बनाने की प्रक्रिया प्रारंभ कर दी गई है ।

#### 6.9.4 अंतिम रूप दिए गए मानक दस्तावेज

- (i) इंजिनियरीय प्रापण और निर्माण विधि से कार्यान्वित किए जाने वाले निर्माण कार्यों के लिए प्राधिकरण के इंजिनियरों के चयन के लिए मानक आर.एफ.पी. दस्तावेज ।
- (ii) राष्ट्रीय राजमार्गों पर आर.ओ.बी. के निर्माण के लिए व्यवहार्यता अध्ययन किए जाने के लिए मानक टीओआर ।

#### 6.9.5 अतिभार/अति विमिति वाले परेषणों को लाने ले जाने से संबंधित मुद्दे

- (i) अतिभार/अति विमिति वाले परेषणों को लाने ले जाने से संबंधित परिपत्र 24.1.2013 को जारी किया गया ।
- (ii) राष्ट्रीय राजमार्गों पर अतिभार/अति विमिति वाले परेषणों को लाने ले जाने के लिए अनुरोध प्राप्त करने और अनुमति प्रदान करने के लिए मंत्रालय के मुख्य अभियंता (पुल) एस एंड आर नॉडल अधिकारी के रूप में कार्य करते हैं । तदनुसार विभिन्न अतिभार/अति विमिति वाले परेषणों को लाने ले जाने के लिए पुल/संरचनाओं की अवस्था सर्वेक्षण रिपोर्ट के आधार पर मार्गस्थ अनुमति प्रदान की गई है ।

#### 6.9.6 राष्ट्रीय राजमार्गों की अवस्था सर्वेक्षण और गणना

राष्ट्रीय राजमार्गों (भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के खंडों से भिन्न) पर बड़े/छोटे पुलों के प्रयोजन के लिए एमबीआईयू द्वारा पुल अवस्था और पुल सूची के संग्रहण और विश्लेषण अथवा अन्य उपकरणों के लिए अनुमोदित आरएफपी दस्तावेज के आधार पर पांच वर्ष की अवधि के लिए नवीन निविदा आमंत्रित की गई हैं । इसकी प्रतिक्रिया में 18 पैकेजों कं अंतर्गत 50 आवेदन प्राप्त हुए हैं ।

#### 6.9.7 विद्यमान लेवल क्रोसिंग के प्रतिस्थापन में प्रस्तावित आरओबी और उनके पहुंच मार्गों के लिए व्यवहार्यता अध्ययन किए जाने के लिए परामर्शदात्री सेवाएं

मंत्रालय ने 12वीं पंचवर्षीय योजना में आरओबी वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर लेवल क्रोसिंग प्रतिस्थापित करने का निर्णय लिया है तदनुसार 20 पैकेजों के अंतर्गत व्यवहार्यता अध्ययन के लिए मंत्रालय के सूचीबद्ध परामर्शदाताओं से प्रस्ताव आमंत्रित किए गए हैं । प्राप्त आरएफपी की कुल संख्या 216 है ।

#### 6.9.8 ईपीसी विधि पर किए जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण कार्यों के पर्यवेक्षण के लिए प्राधिकरण के इंजीनियरों के लिए परामर्शदात्री सेवाएं





मंत्रालय ने ईपीसी विधि के अंतर्गत सौंपे, जाने वाले निर्माण कार्यों के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार प्राधिकरण के इंजीनियर आमंत्रित किए हैं, जिसके लिए परामर्शदाताओं से प्रस्तावों के लिए अनुरोध आमंत्रित किए गए हैं ।



सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए पायलट परियोजना 'जीवन बचाओ' का उद्घाटन









## अध्याय VII

### सीमा सड़क संगठन

- 7.1 सीमा सड़क संगठन, सड़क निर्माण कार्यपालक बल है जो सेना का एक अभिन्न अंग है और उसकी सहायता के लिए कार्य करता है। इसने केवल दो परियोजनाओं अर्थात् पूर्व में परियोजना टस्कर (जिसका नाम बदल कर परियोजना 'वरतक' रखा गया) और पश्चिम में परियोजना 'बीकन' पर कार्य करने के साथ मई, 1960 में अपने प्रचालनों की शुरुआत की थी। यह आज बढ़कर 18 परियोजनाओं वाला कार्यपालक बल हो गया है।
- 7.2 सीमा सड़क संगठन ने न केवल उत्तर और पूर्वोत्तर क्षेत्र के सीमावर्ती क्षेत्रों को देश के शेष हिस्सों के साथ जोड़ा है बल्कि इसने बिहार, महाराष्ट्र, कर्नाटक, राजस्थान, आंध्र प्रदेश, अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह, उत्तराखंड और छत्तीसगढ़ में सड़क अवसंरचना का भी विकास किया है। इस संगठन ने देश के कठिन और सुदूर क्षेत्रों में लगभग 50000 किमी सड़कों, करीब 40000 मी. लंबाई के 430 बड़े स्थायी पुलों तथा 19 विमान-क्षेत्रों का निर्माण किया है। इसके अलावा, इस संगठन को विदेशों उदाहरणतः तजाकिस्तान, अफगानिस्तान, भूटान और म्यांमार जैसे देशों में कई विषमताओं और व्याप्त विद्रोह के बावजूद सड़कों, हवाई क्षेत्रों आदि का निर्माण कार्य सौंपा गया है।
- 7.3 **सीमा सड़क संगठन के कार्य**
- 7.3.1 सीमा सड़क संगठन को मुख्यतः रक्षा आवश्यकताओं के अनुरूप जनरल स्टाफ सड़कों के रूप में वर्गीकृत सीमा क्षेत्र सड़कों के निर्माण और अनुरक्षण का कार्य सौंपा गया है। जनरल स्टाफ सड़कों का विकास और अनुरक्षण, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के माध्यम से जनरल स्टाफ शीर्ष के अंतर्गत सीमा सड़क विकास बोर्ड द्वारा उपलब्ध कराई गई निधियों से किया जाता है।
- 7.3.2 जनरल स्टाफ सड़कों के अतिरिक्त, सीमा सड़क संगठन, केन्द्र सरकार के अन्य मंत्रालयों तथा भारत और विदेश के विभागों द्वारा सौंपे गए एजेंसी और विदेश मंत्रालय के कार्य भी करता है। सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, राज्य सरकारों और अन्य अर्द्ध-सरकारी संगठनों द्वारा सौंपे गए कार्य, डिपोजिट कार्यों के रूप में किए जाते हैं।

### 7.4 महत्वपूर्ण उपलब्धियां

- सीमा सड़क संगठन ने उत्तराखंड राज्य में 16-17 जून, 2013 को बादल फटने के पश्चात राहत और





बचाव प्रयासों के दौरान एक महत्वपूर्ण योगदान दिया है। सीमा सड़क संगठन खंडों पर लगभग 49.00 किमी सड़क बह गई, 14 पुल क्षतिग्रस्त हो गए तथा लगभग 490 भूस्खलन जिससे लगभग 13 किमी लंबाई प्रभावित हुई जिस कारण राज्य भर में सड़क अनप्रयुक्त हो गई। हजारों तीर्थ यात्री फंस गए। उन तीर्थ यात्रियों को बाहर निकालने के लिए सीमा सड़क संगठन ने चौबीसों घंटे काम किया तथा धंसी हुई जमीन को साफ करके, पैदलपुल, पैदल पथ, मवेशी मार्ग और नए संरेखण के साथ नई सड़कें बनाकर सड़क संपर्क सुनिश्चित करवाया। अति प्रबल प्रयास से राज्य के पर्याप्त हिस्से को आपदा के 2 सप्ताहों में सड़क संपर्क प्रदान किया। अक्टूबर, 2013 के मध्य तक सभी बड़े कस्बे और शहरों को पुनः जोड़ दिया गया।

- इंडो-चीन सीमा सड़कों के रूप में भारत सरकार द्वारा चीन सीमा के साथ अवसंरचनात्मक विकास किया गया जिसमें 73 सड़कों में से 61 सड़कें सीमा सड़क संगठन को सौंपी गई। 3413 किमी कुल लंबाई की 17 सड़कों पहले ही पूरी की जा चुकी हैं। अत्यधिक कठिन पहाड़ी मैदानों और सुदूर एवं बर्फ से ढके क्षेत्रों के कारण इन सड़कों को निर्माण किया जाना एक चुनौतीपूर्ण कार्य है।
- इस संगठन की विविध क्षमताओं को देखते हुए 1458.06 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से 8.80 कि.मी. लंबी रोहतांग सुरंग, इसके प्रवेश द्वारों के लिए पहुंच सड़क तथा लेह के लिए 292 कि.मी. लंबे वैकल्पिक मार्ग का निर्माण कार्य सौंपा गया; इससे संगठन को एक नई पहचान मिली है। निर्माण कार्यों में अभी तक लक्ष्यों के अनुसार प्रगति हुई है। रोहतांग सुरंग के दक्षिणी प्रवेश द्वार की पहुंच सड़क की लंबाई 11.750 कि.मी. और उत्तरी प्रवेश द्वार की पहुंच सड़क की लंबाई 0.975 कि.मी. है। सुरंग का निर्माण कार्य 5 नवंबर, 2009 को शुरू हुआ और वर्तमान प्रगति 30% है। सुरंग का निर्माण कार्य पूरा होने की संभावित तारीख (पीडीसी) अगस्त, 2017 है।
- सीमा सड़क संगठन द्वारा भारत के उत्तर, पूर्वोत्तर और केन्द्रीय भागों में फैले कुल 4803 किमी लंबाई के 21 राष्ट्रीय राजमार्गों को उन्नयन और अनुरक्षण किया जा रहा है। इस उन्नयन कार्य में इन राष्ट्रीय राजमार्गों के विभिन्न खंडों को दो लेन का बनाया जाना शामिल है।
- सीमा सड़क संगठन को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ओर से राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के उत्तर-दक्षिण महामार्ग के एक भाग के तौर पर जम्मू से विजयपुर तक राष्ट्रीय राजमार्ग 1ए के एक खंड को चार लेन का बनाने का कार्य सौंपा गया है। यह कार्य पूर्ण हो चुका है तथा खंड भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंप दिया गया है।
- विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के अंतर्गत पूर्वोत्तर राज्यों के सभी जिला मुख्यालयों को राज्य राजधानी के साथ डबल लेन की सड़कों के साथ जोड़ा जाना है। 2989 किमी लंबाई की इन 33





सड़कों को सीमा सड़क संगठन को सौंपा गया था । इस पैकेज के अंतर्गत चरण 'क' के अंतर्गत 3870 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से 1106.35 किमी. सड़कों (संख्या 13) का निर्माण / चौड़ीकरण करने और चरण 'ख' के अंतर्गत 8500 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 1883 किमी लंबी सड़कों (संख्या 20) के लिए योजना बनाई गई है । ये कार्य वर्ष 2006-07 में शुरू हो चुके हैं । पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के चरण 'क' की प्रगति 65 प्रतिशत है ।

- 'अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज' के अंतर्गत 3600 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 812 किमी लंबी सड़कों का चौड़ीकरण कार्य सीमा सड़क संगठन को सौंपा गया है । इस कार्य की संभावित पूर्णता तिथि (पीडीसी) वर्ष 2016 की है । 'अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज' की प्रतिशत में प्रगति, 45 प्रतिशत है ।
- प्रधानमंत्री द्वारा घोषित की गई जम्मू और कश्मीर पुनर्निर्माण योजना के अंतर्गत 94 किमी. लंबी श्रीनगर-उड़ी (राष्ट्रीय राजमार्ग-1ए) सड़क, 17.50 किमी. लंबी उड़ी-एलओसी सड़क का उन्नयन कार्य, 265 किमी. लंबी बटोटे-किश्तवाड़-अनंतनाग (राष्ट्रीय राजमार्ग-1बी) को दो लेन का बनाने, 422 किमी. लंबी श्रीनगर-लेह सड़क वाया कारगिल (राष्ट्रीय राजमार्ग-1डी) को दो लेन का बनाने, 288.60 किमी. लंबी नीमू-पदम-डारचा सड़क का निर्माण और 14.14 कि.मी. लंबी डोमेल-कटरा (राष्ट्रीय राजमार्ग-1सी) सड़क को चौड़ा करने और चरण- । के लिए रामबन-गुल सड़क के 22.76 किमी भाग का उन्नयन करने का कार्य सीमा सड़क संगठन को सौंपा गया है । इन परियोजनाओं की अनुमानित लागत 2856.95 करोड़ रुपए है । प्रारम्भ में इन कार्यों को वर्ष 2012 तक पूरा किया जाना था जिसे 2015 तक के लिए पुनः निर्धारित किया गया है, सिवाय निमु-पदम दार्चा के, जिसके लिए पीडीसी 2021 है । प्रधानमंत्री द्वारा घोषित जम्मू और कश्मीर पुनर्निर्माण योजना की समग्र प्रगति 75 प्रतिशत है ।
- सीमा सड़क संगठन ने सितंबर, 2008 में मेघालय में सोनापुर के नजदीक रारा-44 के किमी. 141.80 पर 120 मीटर लंबी कट और कवर सुरंग की बेजोड़ संरचना पूरी की है । इससे मेघालय, मिजोरम, त्रिपुरा और असम के कछार क्षेत्रों के अग्रवर्ती इलाकों के लिए मानसून के दौरान सोनापुर भूस्खलन क्षेत्र में निर्बाध संचार लाइन सुकर हो जाएगी । रारा-52 पर 763.50 मी. लंबे पासीघाट पुल का कार्य 2010-11 में पूरा हो गया है ।
- जम्मू व कश्मीर में रारा-1डी पर जोजिला (किमी 94.00 से किमी 118.00) और जैड मोड़ (किमी 77.50 से किमी 80.20) में क्रमशः 12 किमी और 3.1 किमी लंबी सुरंग के साध्यता अध्ययन कार्य का ठेका पूरा हो चुका है । इन सुरंगों के निर्माण के लिए संविदात्मक कार्रवाई को अंतिम रूप दिया जा रहा है ।





राष्ट्रीय एंबुलेंस कोड प्रारंभ किया जाना