



भारत सरकार
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
नई दिल्ली

वार्षिक रिपोर्ट **2023 - 2024**





“आज देश आधुनिकता की ओर आगे बढ़ रहा है। हाईवे हो, रेलवे हो, एयरवे हो, आई-वे हो या फिर इनफार्मेशन वे, वॉटर वे, ऐसा कोई क्षेत्र नहीं है जिसमें आज देश आगे न बढ़ रहा हो। पिछले 9 वर्षों में हमने तटीय क्षेत्रों, आदिवासी क्षेत्रों के साथ-साथ हमारे पहाड़ी क्षेत्रों में भी विकास पर बहुत जोर दिया है। हमने पर्वत माला, भारत माला जैसी योजनाओं की शुरुआत करके समाज के इन वर्गों को ताकत दी है”

-15 अगस्त, 2023



भारतमाला
समृद्धि का मार्ग

वार्षिक रिपोर्ट 2023-24



सत्यमेव जयते

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
नई दिल्ली



रुकिए
Stop

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



अवसंरचना समूह की 10वीं बैठक



भा रा रा प्रा के क्षेत्रीय अधिकारियों एवं परियोजना निदेशकों के साथ माननीय मंत्री (स. प. रा.) की समीक्षा बैठक

2

यह चिन्ह सबसे महत्वपूर्ण और प्रमुख सड़क चिन्हों में से एक है। यह चिन्ह दर्शाता है कि ड्राइवर वाहन को तत्काल रोक दे। आमतौर पर पुलिस, यातायात और पथ-कर प्रशासन इस चिन्ह को जांच-चौकियों पर लगाते हैं।

This is one of the most important and prominent Road Signs. This sign indicates that driver should immediately stop. Usually Police, traffic and toll authorities use this sign at check posts.



विषय-सूची

क्र. सं.	अध्याय	पृष्ठ
I	प्रस्तावना	5-7
II	वर्ष 2023-24 एक नजर में	9-16
III	सड़क विकास	19-30
IV	लॉजिस्टिक्स और संबद्ध राजमार्ग अवसंरचना	33-40
V	पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास	43-49
VI	सड़क परिवहन	51-70
VII	सड़क सुरक्षा	73-82
VIII	अनुसंधान और प्रशिक्षण	85-92
IX	प्रशासन और वित्त	95-103
X	राजभाषा नीति का कार्यान्वयन	105-107
XI	निःशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन	109
XII	अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग	111-113
XIII	अन्य पहलें और अभियान	115-116
परिशिष्ट		
परिशिष्ट -1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आबंटित विषय	119-120
परिशिष्ट -2	देश में राज्य-वार राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची	121-124
परिशिष्ट -3	सीआरआईएफ के अंतर्गत आबंटन और निर्मुक्ति	125
परिशिष्ट -4	एनएचआईडीसीएल का वित्तीय व्यय	126
परिशिष्ट -5	अनु. जाति/अनु. जनजाति कर्मचारियों सहित सरकारी कर्मचारियों की संख्या	127
परिशिष्ट -6	राष्ट्रीय परमिट शुल्क का राज्य-वार संवितरण दशानि वाला विवरण	128
परिशिष्ट -7	मुख्य शीर्ष-वार व्यय	129
परिशिष्ट -8	राजस्व प्राप्तियों के संबंध में केन्द्रीय लेन - देन के विवरण (एससीटी) के अनुसार निधियों के स्रोत	130
परिशिष्ट -9	राजस्व प्राप्तियों का शीर्ष-वार विवरण	131
परिशिष्ट -10	लेखा के मुख्य बिंदु	132
परिशिष्ट -11	अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (एआईटीपी) शुल्क का राज्य-वार संवितरण दशानि वाला विवरण	133
परिशिष्ट -12	भारत में पंजीकृत मोटर वाहनों की कुल संख्या : 2003 से 2022	134
परिशिष्ट -13	सड़क दुर्घटनाओं और उनसे प्रभावित व्यक्तियों की संख्या : 2005 से 2022	135
परिशिष्ट -14	कुल सड़क लंबाई और प्रत्येक सड़क श्रेणी का प्रतिशत हिस्सा (1951 से 2019)	136
परिशिष्ट -15	56 एसआरटीयू का संयुक्त वास्तविक निष्पादन	137
परिशिष्ट -16	लंबित सीएंडएजी पैराओं की स्थिति	138-140

इस चिन्ह का प्रयोग गोलचक्कर पर किया जाता है जहां एक विशेष लेन अनुशासन का पालन किया जाना होता है। यह चिन्ह वाहनों को उनकी दायीं तरफ यातायात के दिए अन्य वाहनों को रास्ता देने का निर्देश देता है।

This sign is used at roundabouts where a specific lane discipline is to be followed. This sign directs the traffic to give way to the fellow traffic on your right side.



प्रवेश निषेध
No Entry

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



माननीय मंत्री (स. प. रा.) द्वारा डिब्रूगढ़ - तिनसुकिया - लेडो परियोजना का उद्घाटन



भारत सरकार की 9 वर्षों की उपलब्धियों पर माननीय मंत्री (स. प. रा.) की चर्चा

यह चिन्ह दर्शाता है कि यहां सभी वाहनों का प्रवेश निषेध है। एक क्षेत्र के कुछ भागों को यातायात के लिए प्रवेश निषेध के रूप चिन्ह किया जाता है। यह प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश या यातायात निषेध क्षेत्र हो सकता है। इसलिए, चालक को इसका पालन करना चाहिए और अपना मार्ग परिवर्तित कर लेना चाहिए।

This sign notifies that entry is prohibited for all vehicles. Certain pockets of an area or road are demarcated as 'no entry' areas for traffic. This could be entry to a restricted area or no-traffic zone. So the driver should obey it and divert his route.



अध्याय - I

प्रस्तावना

1.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का गठन वर्ष 2009 में पूर्ववर्ती नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को दो स्वतंत्र मंत्रालयों, अर्थात् सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और पोत परिवहन मंत्रालय, में विभाजित करके किया गया था।

1.2 ऐतिहासिक पृष्ठभूमि

- ❖ युद्ध परिवहन विभाग का गठन जुलाई, 1942 में तत्कालीन संचार विभाग को दो विभागों अर्थात् (i) डाक विभाग और (ii) युद्ध परिवहन विभाग में विभाजित करके किया गया था।
- ❖ वर्ष 1957 में, युद्ध परिवहन विभाग का नाम बदलकर परिवहन संचार मंत्रालय कर दिया गया और परिवहन विभाग को इसके अंतर्गत रखा गया।
- ❖ 25 जनवरी, 1966 को परिवहन मंत्रालय का नाम बदलकर परिवहन और उड्डयन मंत्रालय में परिवहन, जहाजरानी और पर्यटन विभाग कर दिया गया।
- ❖ 13 मार्च, 1967 से परिवहन और उड्डयन मंत्रालय को जहाजरानी और परिवहन मंत्रालय तथा पर्यटन और नागरिक उड्डयन मंत्रालय में विभाजित कर दिया गया।
- ❖ मंत्रालयों/विभागों का पुनर्गठन होने पर तत्कालीन परिवहन और जहाजरानी मंत्रालय, 25 सितंबर, 1985 से परिवहन मंत्रालय के अंतर्गत भूतल परिवहन विभाग बन गया।
- ❖ मंत्रालयों/विभागों का आगे पुनर्गठन होने पर, 22 अक्टूबर, 1986 से परिवहन मंत्रालय के तहत भूतल परिवहन विभाग का नाम बदलकर भूतल परिवहन मंत्रालय कर दिया गया।
- ❖ भूतल परिवहन मंत्रालय को बाद में 15 अक्टूबर, 1999 से विभागों अर्थात् जहाजरानी विभाग तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग में पुनर्गठित किया गया।
- ❖ 17 नवंबर, 2000 से भूतल परिवहन मंत्रालय को दो मंत्रालयों अर्थात् जहाजरानी मंत्रालय तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में विभाजित किया गया।
- ❖ 2 सितंबर, 2004 को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा जहाजरानी मंत्रालय का एक जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में विलय कर दिया गया, जिसमें दो विभाग - जहाजरानी विभाग तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग थे।
- ❖ 2009 में जहाजरानी विभाग तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग को अलग-अलग स्वतंत्र मंत्रालयों में परिवर्तित करके जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को फिर से दो स्वतंत्र मंत्रालयों - जहाजरानी मंत्रालय और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में विभाजित किया गया।

यह चिन्ह दर्शाता है कि इस सड़क पर बैलगाड़ियों और हाथ-ढेलों को चलाना वर्जित है। धीमी गति से चलने वाली ये गाड़ियां और ढेले कई बार यातायात के सुगम प्रवाह में बाधा उत्पन्न करते हैं।

This sign indicates that the road has been prohibited for plying of Bullock & Hand Carts. These slow moving carts many a times hinder the smooth flow of traffic.



- 1.3** किसी देश के आर्थिक विकास के लिए सड़क परिवहन एक महत्वपूर्ण अवसंरचना है। यह विकास की गति, संरचना और पद्धति को प्रभावित करता है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियत कार्यों और जिम्मेदारियों में अन्य बातों के साथ-साथ, पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था के अलावा राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) का निर्माण और अनुरक्षण; राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956; भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988; राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण और संग्रहण) नियमावली, 2008, मोटर यान अधिनियम, 1988 और केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 को प्रशासित करना, और साथ ही, सड़क परिवहन और ऑटोमोटिव मानकों इत्यादि से संबंधित व्यापक नीतियां तैयार करने का कार्य शामिल है।
- 1.4** यातायात (यात्री और माल) प्रबंधन के दृष्टिकोण से राष्ट्रीय राजमार्गों की क्षमता को औद्योगिक विकास की गति के अनुरूप बनाए जाने की आवश्यकता है। भारत का सड़क नेटवर्क करीब 63.45 लाख किमी है जो कि विश्व का दूसरा सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेसवे, राज्यीय राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं, जिनकी लंबाई इस प्रकार है:

राष्ट्रीय राजमार्ग	1,46,145 किमी
राज्यीय राजमार्ग	1,79,535 किमी *
अन्य सड़कें	60,19,723 किमी *
कुल	63,45,403 किमी

* स्रोत "भारत की मूल सड़क सांख्यिकी (2018-19)

- 1.5** ऐतिहासिक तौर पर, परिवहन क्षेत्र में निवेश सरकार द्वारा ही किया जाता रहा है। तथापि, निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास में निजी क्षेत्र की भागीदारी हेतु व्यापक नीतिगत दिशानिर्देश तैयार किए हैं।

प्रकार्य

- 1.6** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आबंटित विषय **परिशिष्ट-1** में सूचीबद्ध किए गए हैं।

संगठन

1.7 सम्बद्ध कार्यालय

1.7.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई) का गठन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 नामक एक संसदीय अधिनियम के माध्यम से किया गया था। एनएचआई इसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन तथा उनसे जुड़े अथवा उनके प्रासंगिक कार्यों के लिए उत्तरदायी है। एनएचआई फरवरी, 1995 से प्रचालन में है।



1.7.2 राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लि. (एनएचआईडीसीएल)

मंत्रिमंडल ने 13 मार्च 2014 को आयोजित अपनी बैठक में पड़ोसी देशों के साथ सतत आधार पर क्षेत्रीय सड़क सम्पर्क का संवर्धन करने के लिए, पड़ोसी देशों के साथ देश की अंतर्राष्ट्रीय सीमा साझा करने वाले भागों में राष्ट्रीय राजमार्गों के अनन्य रूप से निर्माण/उन्नयन/चौड़ीकरण का कार्य किए जाने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत एक नवीन कारपोरेट संस्था एनएचआईडीसीएल को स्थापित करने तथा उसे प्रचालनात्मक बनाने के लिए अपना अनुमोदन प्रदान किया था।

1.7.3 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचआई)

भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचआई) मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में काम करने वाली एक पंजीकृत सोसायटी है। यह एक सहयोगी निकाय है जिसका गठन वर्ष 1983 में देश में राजमार्ग अभियंताओं के प्रवेश के समय एवं सेवाकाल के दौरान प्रशिक्षण की दीर्घकाल से अनुभव की जा रही आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य से किया गया था।

1.7.4 भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी)

सड़क, अनुरक्षण एवं विकास से संबंधित मुद्दों पर चर्चा करने के लिए आवधिक रूप से सड़क सम्मेलनों का आयोजन करने हेतु भारतीय सड़क कांग्रेस को औपचारिक रूप से सोसायटी रजिस्ट्रीकरण अधिनियम, 1860 के तहत 24 सितंबर 1937 को एक सोसायटी के रूप में पंजीकृत किया गया था। आईआरसी में 18,669 से अधिक पंजीकृत सदस्य हैं, जिनमें केंद्र सरकार और राज्य सरकारों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, शोध संस्थानों, अकादमिक संस्थानों, स्थानीय निकायों, निजी क्षेत्र, रियायतग्राहियों, संविदाकारों, परामर्शदाताओं, उपकरण विनिर्माताओं, सामग्री उत्पादकों एवं आपूर्तिकर्ताओं, औद्योगिक संघों, विश्व बैंक, एडीबी, जेआईसीए, जेआरए, आईआरएफ इत्यादि जैसे बहुपक्षीय और संस्थागत संगठनों के सड़क क्षेत्र के सभी हितधारकों के अभियंता एवं पेशेवर शामिल हैं।

आईआरसी का मुख्य उद्देश्य देश के समग्र विकास के लिए स्थायी सड़क अवसंरचना का निर्माण और रखरखाव करने के लिए केंद्रीय/राज्य सरकार की सड़क एजेंसियों द्वारा अपनाए जाने के लिए मानक, कोड, विनिर्देश, दिशानिर्देश, मैनुअल आदि स्थापित/तैयार करना है। इसके अलावा, आईआरसी तकनीकी ज्ञान का प्रसार और प्रचार करने तथा राजमार्ग पेशेवरों को वर्तमान अत्याधुनिक प्रथाओं और अत्याधुनिक पर्यावरण अनुकूल प्रौद्योगिकी के बारे में जागरूक करने के लिए वार्षिक सत्र, मध्यावधि परिषद की बैठकें, अंतर्राष्ट्रीय संगोष्ठियां, क्षेत्रीय कार्यशालाएँ आदि जैसे विभिन्न कार्यक्रम भी आयोजित करता है।



पत्थर लुढ़कने की संभावना
Falling Rocks

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, एन एच ए आई, एन एच ए आई डी सी एल के क्षेत्रीय अधिकारियों के साथ समीक्षा बैठक



माननीय मंत्री (स. प. रा.) द्वारा गुवाहाटी में असम राज्य की एन एच परियोजनाओं की समीक्षा



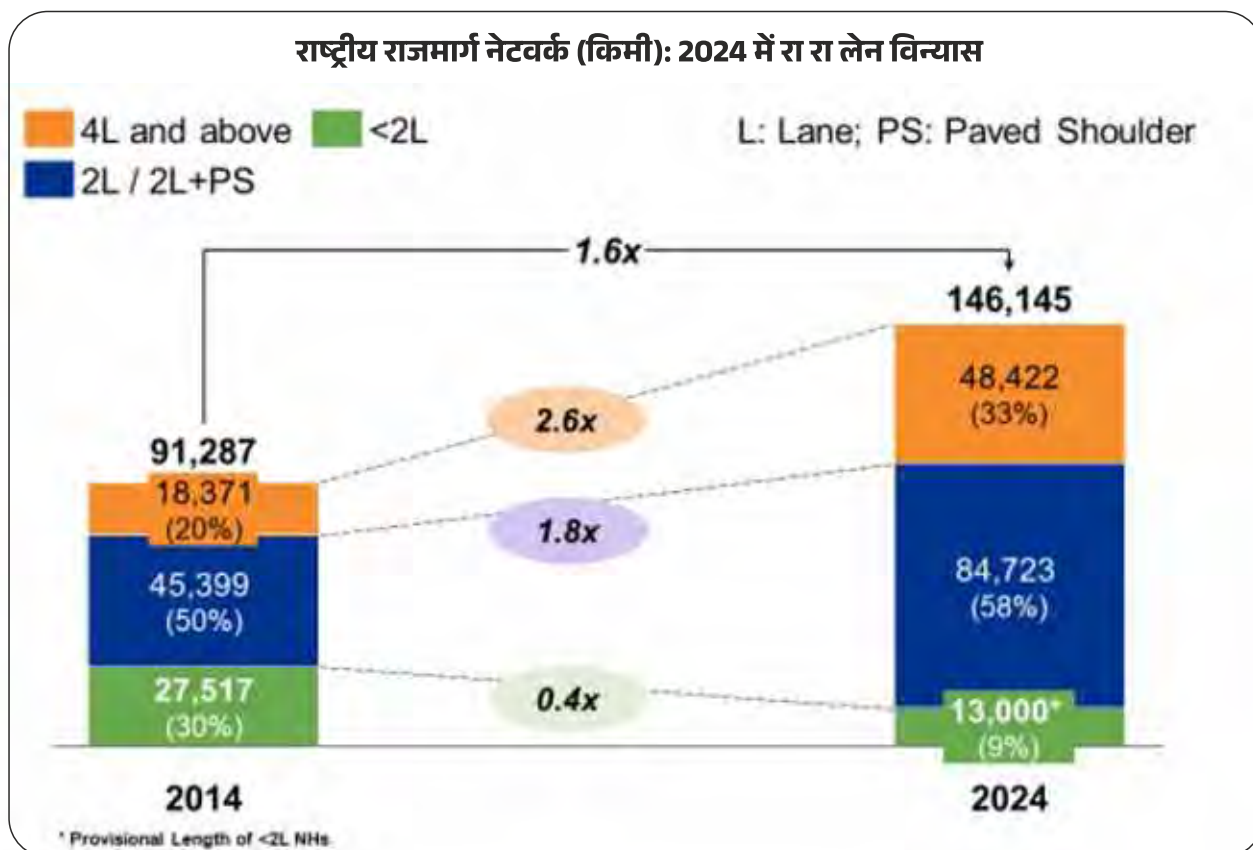
अध्याय-II

वर्ष 2023-24 एक नजर में

2.1 राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 1,46,145 किलोमीटर है जो संपूर्ण रूप में देश के धमनी नेटवर्क के रूप में कार्य करता है। राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास भारत सरकार की जिम्मेदारी है। भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) के विभिन्न चरणों के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों को उन्नत और मजबूत बनाने के लिए बड़ी पहल की थी और भारतमाला परियोजना चरण 1 के छत्रक कार्यक्रम और अन्य योजनाओं और परियोजनाओं के माध्यम से यह इस कार्य को आगे बढ़ा रही है।

2.2 राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार

- राष्ट्रीय राजमार्ग (रारा) नेटवर्क 2014 में 91,287 किमी से 60% बढ़कर वर्ष 2024 में 1,46,145 किमी हो गया।
- 4 लेन और उससे अधिक के रारा की लंबाई 18,371 किमी (2014) से 2.6 गुना बढ़कर 48,422 किमी हो गई।
- रारा नेटवर्क के हाई स्पीड कॉरिडोर की लंबाई 2014 में 93 किमी से बढ़कर 2024 में लगभग 2,138 किमी हो गई है।



यह चिन्ह दर्शाता है कि निर्धारित सड़क पर हाथ ढेले चलाने पर रोक है क्योंकि ये यातायात के तेज प्रवाह में बाधक बनते हैं।
This sign indicates that the Hand Cart is prohibited on the demarcated road as it would hinder the flow of fast moving traffic.



साइकिलों का आना मना है
Cycle Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India

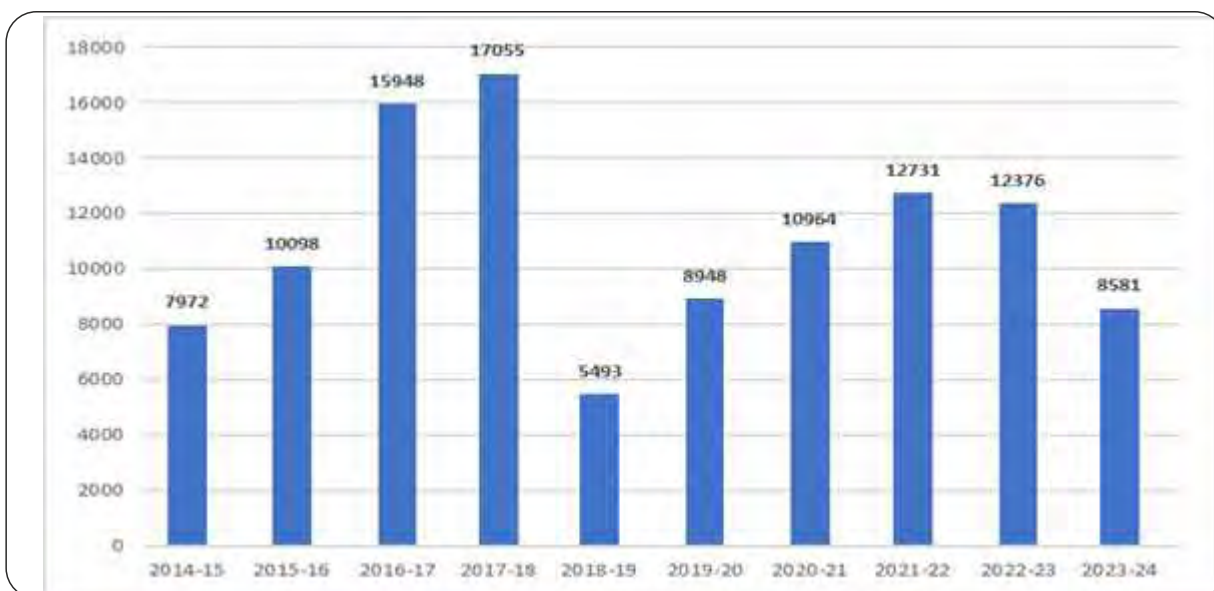


2.3 अनवरत गति से राष्ट्रीय राजमार्ग का आबंटन और निर्माण

- कोरिडोर आधारित राष्ट्रीय राजमार्ग विकास दृष्टिकोण के माध्यम से व्यवस्थित तरीके से प्रोत्साहन के कारण राष्ट्रीय राजमार्ग (रारा) के निर्माण की गति लगातार बढ़ी है।
- 2023-24 के दौरान निर्माण 12,349 किलोमीटर तक पहुंच गया, जो दूसरा सबसे अधिक और पिछले वर्ष की तुलना में 20% अधिक है। उच्चतम उपलब्धि 2020-21 में 13,327 किलोमीटर थी।
- 2023-24 के दौरान लेन वृद्धि अब तक की सबसे अधिक (9,642 किलोमीटर) है और यह पिछले वर्ष (2022-23 में 8,233 किलोमीटर) की तुलना में 17% अधिक है।
- एक्सप्रेसवे/पहुंच नियंत्रित राजमार्ग सहित 4लेन+ किलोमीटर सड़कें अब तक की सबसे अधिक 5,193 किलोमीटर है और यह पिछले वर्ष (2022-23 में 4,635 किलोमीटर) की तुलना में 12% अधिक है।
- राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण की गति 12.1 किमी/दिन (2014-15) से 2.8 गुना बढ़कर 33.8 किमी/दिन (2023-24) हो गई।
- 2014-15 के दौरान 7,972 किमी की तुलना में 2023-24 के दौरान 8,581 किमी का काम सौंपा गया।
- 2014-24 की अवधि के दौरान आबंटन की औसत गति 11,017 किमी है।



वर्ष-वार निर्माण



वर्ष-वार कार्य सौपना

2.4 पूंजीगत व्यय में वृद्धि

- ❖ सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का पूंजीगत व्यय (निजी निवेश सहित) 2013-14 में 53,000 करोड़ रुपये से 5.7 गुना बढ़कर 2023-24 में लगभग 3.01 लाख करोड़ रुपये (अब तक का सबसे अधिक) हो गया है।
- ❖ मंत्रालय ने कुल बजटीय पूंजीगत परिव्यय 2,64,526 करोड़ रुपये में से 2,64,361 करोड़ रुपए का उपयोग कर लिया है (99.94% उपयोग)।

2.5 भारतमाला परियोजना चरण 1 की स्थिति में 31 राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के 550+ जिलों में कुल 34,800 किलोमीटर की लंबाई शामिल है। अब तक सौंपी गई लंबाई 26,425 किमी है और निर्मित लंबाई 17,411 किमी है। इस कार्यक्रम के 2027-28 तक पूरा होने की उम्मीद है।

2.6 भारत सरकार ने अंतिम मील की संपर्कता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से यात्रियों के लिए पहुंच और सुविधा में सुधार तथा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए 'पर्वतमाला परियोजना' के तहत रोपवे के विकास के लिए पहल की है। पर्वतीय क्षेत्रों के अलावा, भीड़भाड़ वाले शहरी क्षेत्रों में वैकल्पिक परिवहन साधन के रूप में भी रोपवे विकसित किए जा रहे हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग रसद प्रबंधन लिमिटेड (एनएचएलएमएल) की वित्त वर्ष 2023-24 में कुल 60 किलोमीटर लंबाई वाली रोपवे परियोजनाएं सौंपने की योजना है। मार्च 2023 में माननीय प्रधानमंत्री द्वारा वाराणसी में भारत की पहली शहरी रोपवे परियोजना की आधारशिला रखी गई थी जो निर्माणाधीन है। इसके अतिरिक्त, 8.23 किलोमीटर लंबाई की 5 रोपवे परियोजनाओं का कार्य भी आबंटित किया गया है जैसे - बिजली महादेव (हिमाचल प्रदेश), धोसी हिल (हरियाणा), महाकालेश्वर मंदिर (मध्य प्रदेश), संगम (उत्तर प्रदेश) और शंकराचार्य मंदिर (जम्मू और कश्मीर)। 27.80 किलोमीटर लंबाई की 6 परियोजनाओं के लिए बोलियां आमंत्रित की गईं जैसे - ब्रह्मगिरी से अंजनेरी (महाराष्ट्र),



बाएं मुड़ना मना है
Left Turn Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



कामाख्या मंदिर (असम), तवांग मठ - पी टी ल्सो झील (अरुणाचल प्रदेश), काठगोदाम - हनुमान गढ़ी मंदिर, नैनीताल (उत्तराखंड), टिकिटोरिया माता मंदिर (मध्य प्रदेश) और रामटेक गढ़ मंदिर (महाराष्ट्र)।

2.7 मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी)

भारतमाला परियोजना के तहत विकास के लिए चिह्नित 35 एमएमएलपी परियोजनाओं में से 15 साइटों को वित्त वर्ष 2025 तक सौंपने के लिए प्राथमिकता दी गई है। अब तक जोगीघोपा, चेन्नई, इंदौर, बेंगलुरु, नागपुर और जालना के लिए 6 एमएमएलपी का काम सौंप दिया गया है। एनएचआईडीसीएल द्वारा जोगीघोपा, असम में एमएमएलपी निर्माणाधीन है। 2024-25 के दौरान 7 एमएमएलपी (अनंतपुर, पुणे पटना, कोयंबटूर, हैदराबाद, जम्मू और नासिक) सौंपने की योजना है, जिसमें से अनंतपुर, पुणे और नासिक के एमएमएलपी के लिए बोलियां आमंत्रित की जा चुकी हैं।

2.8 मार्गस्थ सुविधाएं

वित्त वर्ष 2024-25 में कुल 400 डब्ल्यूएसए साइटों के विकास की योजना बनाई गई है और वित्त वर्ष 2025-26 में 200+ डब्ल्यूएसए साइटों के विकास की योजना बनाई गई है। वित्त वर्ष 2022-23 तक 160 डब्ल्यूएसए साइटें (113 ब्राउनफील्ड और 47 ग्रीनफील्ड एनएच के साथ) आबंटित की गईं। इसके अलावा, वित्त वर्ष (वित्त वर्ष 2023-24) में 162 डब्ल्यूएसए साइटें (37 ब्राउनफील्ड और 125 ग्रीनफील्ड एनएच के साथ) आबंटित की गई हैं। इसलिए, कुल 322 डब्ल्यूएसए साइटें (150 ब्राउनफील्ड और 172 ग्रीनफील्ड एनएच के साथ) पहले ही आबंटित की जा चुकी हैं, जिनमें से 50 साइटें चालू हैं।

2.9 ऑप्टिकल फाइबर केबल्स (ओएफसी)

मंत्रालय ने ~1900 किमी की कुल लंबाई वाले हैदराबाद-बंगलौर राष्ट्रीय कॉरिडोर और दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे नामक एक ब्राउनफील्ड और एक ग्रीनफील्ड पायलट परियोजनाओं के साथ ही ऑप्टिकल फाइबर केबल्स (ओएफसी) अवसंरचना के विकास के लिए 2 प्रायोगिक (पायलट) परियोजनाएं सौंपी हैं। इन कॉरिडोर में ओएफसी लगाने का कार्य प्रगति पर है।

2.10 सार्वजनिक परिवहन टर्मिनल अवसंरचना (पीटीआई)

मंत्रालय ने देश में क्रमशः माल और यात्री आवागमन की दक्षता में सुधार लाने के लिए सार्वजनिक परिवहन टर्मिनल अवसंरचना (पीटीआई) जैसी समर्पित अवसंरचना के विकास की भी योजना बनाई है, जो विभिन्न अंतरराज्यीय, अंतरशहरी, क्षेत्रीय और स्थानीय सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों को जोड़ने और उन्हें आपस में जोड़ने के लिए वन-स्टॉप समाधान के रूप में कार्य करेगी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पीटीआई सुविधाएं विकसित करने के लिए अच्छी स्थिति में है, क्योंकि वर्तमान में भारत में 87% यात्री यातायात सड़कों के माध्यम से चलता है और ये सुविधाएं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना का पूरक होंगी। पीटीआई में एक **परिवहन क्षेत्र** होगा, जो एक अत्याधुनिक सार्वजनिक परिवहन बस टर्मिनल होगा, जो अंतरराज्यीय, अंतरशहरी, क्षेत्रीय और स्थानीय सार्वजनिक परिवहन बसों को सेवा उपलब्ध कराएगा, जिसमें आसपास के अन्य परिवहन मोड टर्मिनलों जैसे मेट्रो स्टेशन, रोपवे टर्मिनल और रेलवे स्टेशन को जोड़ने का प्रावधान होगा। परिवहन क्षेत्र में अनिवार्य सुविधाओं में बस बे, कार पार्किंग सुविधा, टैक्सी स्टैंड, शौचालय, शिशु देखभाल कक्ष, यात्री लाउंज/प्रतीक्षा कक्ष, खुदरा वस्तुओं की दुकानें, ईवी चार्जिंग स्टेशन आदि शामिल होंगे। पीटीआई में होटल, वाणिज्यिक



परिसर, रेस्तरां, मनोरंजन केंद्र आदि जैसी सुविधाओं वाला एक **वाणिज्यिक क्षेत्र** भी होगा। पीटीआई के विकास से कई सामाजिक-आर्थिक लाभ होंगे और यात्री अनुभव को बेहतर बनाने, शहरी भीड़भाड़ को कम करने और शहर के केंद्रों के निर्माण के माध्यम से आर्थिक गतिविधि में सुधार करने में मदद मिलेगी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पायलट परियोजना के रूप में कटरा और तिरुपति में 02 पीटीआई /मार्गस्थ सुविधाओं का विकास कर रहा है।

2.11 परिसंपत्ति मुद्रीकरण: पिछले 7 वर्षों में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने परिसंपत्ति मुद्रीकरण के विभिन्न तरीकों के माध्यम से 31 मार्च, 2024 तक 1,10,441 करोड़ रुपये जुटाए हैं:

- टोल ऑपरेट ट्रांसफर मोड (टीओटी) के जरिए मुद्रीकरण के माध्यम से 42,334 करोड़ रुपये जुटाए गए हैं, जिसमें से 15,968 करोड़ रुपये 2023-24 के दौरान अर्जित किए गए हैं।
- 31 मार्च, 2024 तक एनएचआई की इनविट लिस्टिंग के माध्यम से 1,524 किलोमीटर लंबाई के तीन बंडलों में 25,900 करोड़ रुपये जुटाए गए हैं, जिनमें से 15,700 करोड़ रुपये 2023-24 के दौरान जुटाए गए हैं।
- दिल्ली मुंबई एक्सप्रेसवे के परियोजना-आधारित वित्तपोषण के माध्यम से 42,207 करोड़ रुपये जुटाए गए हैं, जिसमें से 8,646 करोड़ रुपये 2023-24 के दौरान जुटाए गए हैं।
- मंत्रालय ने 2023-24 के दौरान परिसंपत्ति मुद्रीकरण मोड के तहत 43,979 करोड़ रुपये के लक्ष्य के मुकाबले 40,314 करोड़ रुपये (अब तक का उच्चतम) जुटाए हैं।

2.12 सरकार ने अधिसूचना सा का नि 1361 (अ) दिनांक 2 नवंबर, 2017 के तहत 1 दिसंबर, 2017 को और उसके बाद बेचे गए एम एंड एन श्रेणियों के मोटर वाहनों में फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया था, और बाद में सा का नि 690 (अ) दिनांक 6 नवंबर, 2020 के तहत 1 दिसंबर, 2017 से पहले बेचे गए एम एंड एन श्रेणियों के मोटर वाहनों में 1 जनवरी, 2021 को या उससे पहले फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया था। सा का नि 1081 (अ) दिनांक 2 नवंबर, 2018 के माध्यम से राष्ट्रीय परमिट वाहनों के लिए, 1 अक्टूबर, 2019 से फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया गया है। डिजिटल मोड के माध्यम से शुल्क भुगतान को और बढ़ावा देने, प्रतीक्षा समय और ईंधन की खपत को काम करने और शुल्क प्लाजा के माध्यम से निर्बाध मार्ग प्रदान करने के लिए, सरकार ने 15/16 फरवरी 2021 की मध्य रात्रि से राष्ट्रीय राजमार्गों पर शुल्क प्लाजा की सभी लेन को "शुल्क प्लाजा की फास्टैग लेन" घोषित किया है। 31 मार्च 2024 तक, बैंको ने सामूहिक रूप से 8.81 करोड़ से अधिक फास्टैग जारी किये हैं; ईटीसी के माध्यम से औसत दैनिक संग्रह बढ़ कर 190.68 करोड़ रुपये हो गया है, जो कुल संग्रह में 98.5 % की पैठ है। सभी लेन में ईटीसी अवसंरचना के साथ 1365 राष्ट्रीय राजमार्ग और राज्य राजमार्ग शुल्क प्लाजा चालू हैं। राजमार्ग उपयोगकर्ताओं द्वारा फास्टैग की निरंतर वृद्धि और अपनाना बहुत उत्साहजनक है और इससे टोल संचालन में दक्षता बढ़ाने में मदद मिली है।

2.13 मंत्रालय ने राजमार्ग अवसंरचना विकास परियोजनाओं में तेजी लाने और भूमि अधिग्रहण के मुआवजे के भुगतान के लिए भूमि अधिग्रहण अधिसूचना प्रक्रिया को डिजिटाइज़ करने के लिए भूमि राशि पोर्टल शुरू किया है। 01 अप्रैल, 2018 से सभी भूमि अधिग्रहण प्रस्तावों को पोर्टल पर संसाधित करना अनिवार्य कर दिया गया है। राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 3 के अंतर्गत कुल 15,431 अधिसूचनाएं प्रकाशित की गई हैं और दिनांक 01 अप्रैल, 2018 से 31 मार्च, 2024 तक भूमि राशि पोर्टल के माध्यम से अधिनियम की धारा 3-डी के अंतर्गत लगभग 1,41,409.68 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण किया गया है।

सड़क के कुछ व्यस्त चौराहों (इंटरसेक्शन) पर यह चिन्ह देखा जा सकता है। इन चौराहों पर वापस मुड़ने (यू-टर्न) से बड़ी दुर्घटनाएं हो सकती हैं या यातायात जाम लग सकता है। जुर्माने और किसी भी अप्रिय घटना से बचने के लिए ड्राइवर को चाहिए कि वह इस चिन्ह का उल्लंघन न करें।

This sign can be seen at some of the busy intersections on roads. The U-turn at these intersection could result in major crashes or traffic jams. The driver should not violate this sign to avoid fine and any untoward incident.



आगे चलना या
बाएं मुड़ना अनिवार्य
Compulsory Ahead
or Turn Left

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- 2.14 ब्लैकस्पॉट में सुधार:** मंत्रालय ने 2024-25 तक सुधार के लिए 9,733 दुर्घटना संभावित ब्लैकस्पॉट चिह्नित किए हैं। इनमें से मार्च 2024 तक 4,621 ब्लैक स्पॉट को स्थायी उपायों के माध्यम से ठीक कर दिया गया है।
- 2.15 वाहन स्क्रेपिंग नीति:** 37 पंजीकृत वाहन स्क्रेपिंग केंद्र (आरवीएसएफ) चालू किए गए, जिससे 16 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कुल 52 आरवीएसएफ हो गए। 45 स्वचालित परीक्षण प्रणालियां (एटीएस) संचालित की गईं, जिससे 11 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कुल 52 एटीएस हो गए। आरवीएसएफ में लगभग 56,000 वाहन स्क्रेप (17,908 निजी स्वामित्व वाले और 38,124 सरकारी स्वामित्व वाले) किए गए।
- 2.16 भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी):** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने साकानि 698(अ), दिनांक 27 सितंबर, 2023 के माध्यम से भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) के संबंध में केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 में एक नया नियम 126ड. अंतःस्थापित किया है। यह यात्री कारों की सुरक्षा रेटिंग की अवधारणा प्रस्तुत करता है और उपभोक्ताओं को सूचित निर्णय लेने का अधिकार देता है। यह देश में मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम) द्वारा उत्पादित कारों की नियति योग्यता को बढ़ावा देगा और इन वाहनों के प्रति घरेलू ग्राहकों का भरोसा बढ़ाएगा। इसके अतिरिक्त, यह प्रोग्राम, निर्माताओं को उच्च रेटिंग अर्जित करने के लिए उन्नत सुरक्षा प्रौद्योगिकियां प्रदान करने के लिए प्रोत्साहित करेगा।
- 2.17 सड़क दुर्घटना पीड़ितों को नगदीरहित उपचार –** सभी श्रेणियों की सड़कों पर मोटर वाहनों के उपयोग से होने वाली दुर्घटना के पीड़ितों को नगदीरहित उपचार प्रदान करने के लिए चंडीगढ़ में पायलट कार्यक्रम शुरू किया गया।
- 2.18 माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) ने 28.04.2023 को नई दिल्ली में शंघाई सहयोग संगठन (एससीओ) के परिवहन मंत्रियों की 10वीं बैठक की अध्यक्षता की।** उन्होंने एससीओ सदस्य देशों से सड़क परिवहन क्षेत्र में समकालीन चुनौतियों के प्रभावी समाधान के लिए अनुसंधान और विकास के लिए सहयोग करने का आह्वान किया। सभी सदस्य देशों ने "परिवहन को डीकार्बोनाइज करने, डिजिटल परिवर्तन को बढ़ावा देने और अधिक दक्षता और टिकाऊपन प्राप्त करने की नवीन प्रौद्योगिकियों के लिए एससीओ सदस्य देशों के बीच सहयोग की अवधारणा" का समर्थन किया। एससीओ के सदस्य देशों के बीच परिवहन के क्षेत्र में सहयोग को बढ़ावा देने के लिए एक विशेष कार्य समूह गठित किया गया है।
- 2.19 विभिन्न अवसंरचना परियोजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में मौजूदा अंतर-मंत्रालयी मुद्दों का समाधान करने के लिए 24 जनवरी, 2023 को माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की अध्यक्षता में सभी अवसंरचना मंत्रालयों/विभागों और पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के साथ अवसंरचना समूह की 10वीं बैठक आयोजित की गई थी।**
- 2.20 मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा की चुनौतियों की गंभीरता के बारे में नागरिकों और सड़क उपयोगकर्ताओं को जानकारी देने के लिए 15 जनवरी से 14 फरवरी, 2024 तक सड़क सुरक्षा माह मनाया।**
- 2.21 वार्षिक योजना वित्त वर्ष 2023-24 के लिए परियोजना-पाइपलाइन की समीक्षा के लिए 4 सितंबर, 2023 को माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की अध्यक्षता में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, एनएचआई और एनएचआईडीसीएल के सभी आरओ/पीडी/ईडी के साथ बैठक आयोजित की गई।**



- 2.22 दो मोबाइल एप्लिकेशन का शुभारंभ:** माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, श्री नितिन गडकरी ने दो मोबाइल ऐप अर्थात् (क) 'राजमार्ग यात्रा' – इन-बिल्ट शिकायत निवारण प्रणाली के साथ एक नागरिक केंद्रित मोबाइल एप्लिकेशन और (ख) 'एनएचआई वन' – राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के निष्पादन में अधिकांश महत्वपूर्ण ऑनसाइट आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक मोबाइल ऐप का शुभारंभ किया। ये दोनों ऐप दक्षता बढ़ाने और राष्ट्रीय राजमार्गों पर आवागमन में सुगमता प्रदान करने पर केंद्रित हैं।
- 2.23 इलेक्ट्रॉनिक बैंक गारंटी और बीमा जमानत बांड के कार्यान्वयन पर कार्यशाला:** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 24 मई, 2023 को नई दिल्ली में इलेक्ट्रॉनिक बैंक गारंटी और बीमा जमानत बांड के कार्यान्वयन पर एक कार्यशाला आयोजित की, जिसमें उद्योग विशेषज्ञों, बैंकों, बीमा कंपनियों आदि सहित विभिन्न हितधारकों ने भाग लिया। इस कार्यशाला का उद्देश्य विभिन्न हितधारकों के बीच ई-बीजी और बीमा जमानत बांड के लाभों को स्पष्ट करना और इन उपायों को अपनाने में तेजी लाना था।
- 2.24 राष्ट्रीय राजमार्ग रसद प्रबंधन लिमिटेड ने बेंगलुरु में एमएमएलपी के विकास के लिए एक समझौते पर हस्ताक्षर किए,** जिसे अनुमानित 1,770 करोड़ रुपये की लागत पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (डीबीएफओटी) मॉडल के तहत विकसित किया जाना प्रस्तावित है। एमएमएलपी को कर्नाटक के बेंगलुरु ग्रामीण जिले के मुददेलिंगनहल्ली में 400 एकड़ क्षेत्रफल में विकसित किया जा रहा है। यह परियोजना पीएम गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लान के तहत देश में लागू की जाने वाली पहली और सबसे बड़ी एमएमएलपी बनने की ओर अग्रसर है।
- 2.25 सिल्वर बचाव अभियान:** रारा - 134 (उत्तराखंड) पर सिल्वर-बरकोट सुरंग के भीतर फंसे इकतालीस श्रमिकों को बाहर निकालने के बचाव अभियान को 16 दिनों से अधिक समय तक गहन संचालन के बाद 28 नवंबर, 2023 को सफलतापूर्वक पूरा किया गया था। पूरे अभियान की निगरानी माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग राज्य मंत्री (जनरल (सेवानिवृत्त) डॉ. वी. के. सिंह) और सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) द्वारा की गई थी, जो प्रारंभिक दौरे के अलावा अभियान के अंत के एक सप्ताह तक साइट पर उपस्थित थे। स्वयं माननीय प्रधानमंत्री सहित भारत सरकार के उच्चतम स्तर से इसकी कड़ी निगरानी की गई थी। प्रधानमंत्री के प्रधान सचिव, कैबिनेट सचिव और गृह सचिव ने 27 नवंबर, 2023 को स्थल का दौरा किया था।
- 2.26 अखिल भारतीय पर्यटक परमिट नियमावली, 2023:** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (प्राधिकृति या परमिट) नियमावली, 2021 का अधिक्रमण करते हुए अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (परमिट) नियमावली, 2023 को अधिसूचित किया है। अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (परमिट) नियमावली, 2023 से देश भर में पर्यटक वाहनों की आवाजाही में अधिक सुगमता प्रदान करने के लिए अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (एआईटीपी) व्यवस्था को अधिक सुव्यवस्थित और मजबूत किया गया है।
- 2.27 कोविड-19 महामारी के मद्देनजर सड़क क्षेत्र के ठेकेदारों/डेवलपर्स को दी गई राहत अनुसूची एच/जी में छूट, एस्क्रो खाते के माध्यम से अनुमोदित उप-ठेकेदार को सीधे भुगतान के संबंध में व्यवस्था, कार्य-निष्पादन प्रतिभूति में कमी/प्रतिधारण राशि जारी करने आदि को 31 मार्च, 2024 तक बढ़ा दिया गया है।**

यह चिन्ह निर्देश देता है कि यातायात के सुगम प्रवाह के लिए ड्राइवर बाएं रहकर गाड़ी चलाएं। यह चिन्ह मुख्यतः उन सड़कों पर लगाया जाता है, जहां बीच में विभाजक (डिवाइडर) नहीं होता और उसी सड़क पर दुतरफा यातायात प्रवाह रहता है।

This sign indicates that the driver should drive in left lane for smooth traffic flow. This sign is installed mainly on the roads which do not have divider in between and two way traffic flows on the same road.

- 2.28** संरचनाओं सहित सुगम्य पेवमेंट की अनुमति देने के लिए एचएएम परियोजनाओं के लिए **आदर्श रियायत करार (एमसीए)** में बदलाव किए गए हैं। एचएएम परियोजना सौंपने के लिए न्यूनतम बोली परियोजना लागत (बीपीसी) को आधार के रूप में अनुमति देने के लिए एचएएम परियोजना के आरएफपी और एमसीए में सुधार किए गए हैं और ईपीसी परियोजनाओं की तरह ओ एंड एम लागत निर्धारित की जाएगी। ईपीसी, एचएएम और बीओटी (टोल) के मानक दस्तावेजों में "बोली प्रतिभूति और निष्पादन प्रतिभूति" के रूप में बीमा जमानत बांड और ई-बैंक गारंटी स्वीकार करने के प्रावधानों को शामिल करने के लिए भी परिवर्तन किए गए हैं। इसके अतिरिक्त, एन एच परियोजनाओं के कुशल कार्यान्वयन लिए के बी ओ टी (टोल) के एम सी ए की क्षमता वृद्धि से सम्बंधित खंडों में बदलाव को मंजूरी दी गई है।
- 2.29** **इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर)/एकीकृत सड़क दुर्घटना डेटाबेस (आईआरएडी):** ई-डीएआर/ आईआरएडी प्रणाली, देश में सड़क सुरक्षा बढ़ाने के लिए सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़े दर्ज करने, प्रबंधन, दावा प्रसंस्करण और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार है। यह एप्लिकेशन एनआईसी/एनआईसीएसआई द्वारा विकसित और कार्यान्वित किया जा रहा है और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तत्वावधान में भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), मद्रास द्वारा डेटा पर आवश्यक विश्लेषण किया जा रहा है। इसे सीसीटीएनएस, वाहन, सारथी आदि जैसे राष्ट्रीय डेटाबेस के साथ एकीकृत किया जा रहा है। सड़क दुर्घटनाओं की लाइव डेटा प्रविष्टि के लिए 36 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में एप्लिकेशन शुरू किया गया है।
- 2.30** **लंबित मामलों के निपटान के लिए विशेष अभियान 3.0:** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 02.10.2023 से 31.10.2023 तक विशेष अभियान 3.0 को सफलतापूर्वक लागू किया है। अभियान के विभिन्न मानदंडों के तहत चिन्हित लक्ष्य प्राप्त किए गए।
- 2.31** मंत्रालय ने अपने सभी संगठनों की भागीदारी के साथ स्वच्छता पखवाड़ा (15-30 सितंबर, 2023) मनाया। इस अभियान के दौरान, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और इसकी एजेंसियों ने स्वच्छता गतिविधियों के लिए 13,000 से अधिक स्थलों की पहचान की, जिसमें क्षेत्रीय कार्यालय, पीडी/पीआईयू कार्यालय, निर्माण शिविर, टोल प्लाजा, मार्गस्थ सुविधाएं, बस स्टॉप, ढाबे, रारा खंड शामिल थे। इसके अलावा, सभी एजेंसियों को रारा को गह्वा मुक्त बनाने, अतिक्रमण हटाने और रारा के साथ जल निकासी को साफ करने, स्ट्रीट लाइटिंग का ध्यान रखने और सड़क निर्माण में प्लास्टिक कचरे के उपयोग को प्रोत्साहित करने के निर्देश दिए गए हैं।
- 2.32** **राष्ट्रीय राजमार्ग उत्कृष्टता पुरस्कार, 2022**
6 फरवरी, 2024 को यशोभूमि, द्वारका में माननीय केंद्रीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री की उपस्थिति में "परियोजना प्रबंधन और सड़क सुरक्षा में उत्कृष्टता" विषय पर राष्ट्रीय राजमार्ग उत्कृष्टता पुरस्कार, 2022 समारोह आयोजित किया गया। समारोह के दौरान परियोजना प्रबंधन, संचालन और रखरखाव, राजमार्ग सुरक्षा, हरित राजमार्ग और चुनौतीपूर्ण स्थिति और नवाचार के क्षेत्र में उत्कृष्ट कार्य करने वाले रियायतग्राही/ठेकेदारों को पुरस्कार प्रदान किए गए।

यह चिन्ह ड्राइवर को आश्वस्त करता है कि वह सही रास्ते पर है और यह उस पर लिखे गए स्थानों की दूरी भी दर्शाता है।

This sign assures the driver that he is on right path and also tells the distance of the places written on it.



राष्ट्रीय राजमार्ग उत्कृष्टता पुरस्कार, 2022



यह चिन्ह दर्शाता है कि इस निर्दिष्ट क्षेत्र में बाहरी या भीतरी वाहन नहीं चलाए जाएंगे। इस क्षेत्र में भीड़-भाड़ कम करने के लिए ऐसा किया जाता है। पदयात्रियों के उपयोग वाले क्षेत्रों में भी इस चिन्ह का इस्तेमाल किया जाता है।

This sign signifies that there should be no movement of traffic in the designated area either from outside or within. This is used to decongest the area. It is also used at pedestrian areas.



ट्रकों का आना मना है
Truck Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



भेंट द्वारका - सुदर्शन सेतु



रामबन वायाडक्ट

18

जैसा कि चिन्ह से स्पष्ट है, निर्दिष्ट क्षेत्र में ट्रक या भारी मोटर वाहनों (एचएमवी) का प्रवेश वर्जित है। ये वे संकरे रास्ते या भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र हो सकते हैं, जहाँ भारी मोटर वाहनों के प्रवेश से यातायात के सुगम प्रवाह में बाधा पहुँच सकती है।

As sign itself speaks the area designated is a no entry zone for Trucks or HMV. These could be narrow lanes or congested areas where entry of heavy transport vehicle could obstruct smooth flow of traffic.



अध्याय III

सड़क विकास

3.1 इस मंत्रालय को साधारणतः सड़क परिवहन और राजमार्गों के विकास तथा विशेषतः राष्ट्रीय राजमार्गों (रारा) के निर्माण और अनुरक्षण का दायित्व सौंपा गया है। राज्यों में स्थित राष्ट्रीय राजमार्गों को छोड़कर बाकी सभी सड़कें संबंधित राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आती हैं। तथापि, यह मंत्रालय केन्द्रीय सड़क अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ) योजना के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के विकास के लिए निधि आबंटित करता है। मंत्रालय ने एसएआरडीपी-एनई और एलडब्ल्यूई योजनाओं के अंतर्गत भी राज्यीय सड़कों का विकास किया है।

मंत्रालय, सड़कों और पुलों से संबंधित तकनीकी सूचना के भंडार के रूप में कार्य करने के अतिरिक्त देश में सड़कों और पुलों के मानकों और विनिर्देशों के निर्धारण के लिए भी उत्तरदायी है।

3.2 विज़न 2047

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग क्षेत्र के लिए एक विज़न 2047 परिभाषित किया है, जो राष्ट्रीय राजमार्गों और संबद्ध अवसंरचना के मास्टर प्लान के लिए मार्गदर्शक सिद्धांत के रूप में कार्य करता है। राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए विज़न 2047 का लक्ष्य 5 प्रमुख उद्देश्यों को पूरा करने के लिए समानता, दक्षता और रणनीतिक संपर्कता प्रदान करना है:

1. सभी नागरिकों के लिए 100-150 किमी के भीतर हाई-स्पीड कॉरिडोर तक पहुंच
2. भारत को हाई-स्पीड कॉरिडोर सघनता के लिए जी20 में शीर्ष 10 देशों में शामिल करना
3. अल्प विकसित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों तक समान पहुंच
4. विश्व स्तरीय यात्री सुविधाओं के साथ यात्री सुविधा में सुधार
5. सकल घरेलू उत्पाद के हिस्से के रूप में लॉजिस्टिक्स लागत में कमी

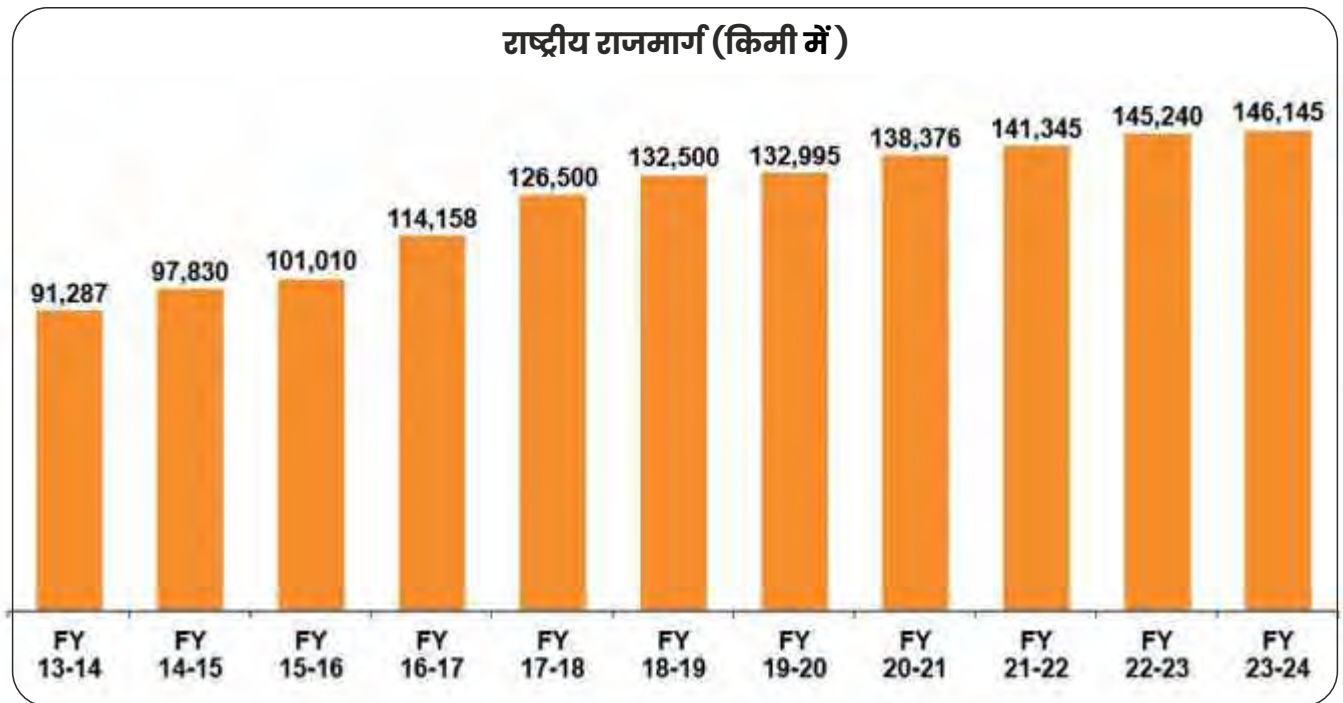
राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए मास्टर प्लान उपरोक्त दृष्टिकोण के अनुरूप विकसित किया जा रहा है।

3.3 राष्ट्रीय राजमार्ग की लंबाई 1,46,145 किमी है। राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य-वार सूची **परिशिष्ट - 2** में संलग्न है।



आगे चलना अनिवार्य
(केवल आगे)
Compulsory Ahead
(Ahead Only)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



3.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण

3.4.1 भारतमाला चरण-1 [सम्मिलित राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) सहित]

सार्वजनिक निवेश बोर्ड (पीआईबी) ने दिनांक 16 जून, 2017 को आयोजित अपनी बैठक के दौरान इस प्रस्ताव की सिफारिश की। आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने भारतमाला चरण-1 को अनुमोदित किया। बैठक के कार्यवृत्त को कैबिनेट सचिवालय के दिनांक 26 अक्टूबर, 2017 के पत्र के माध्यम से परिचालित किया गया।

मंत्रालय ने भारतमाला परियोजना के अंतर्गत सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़क संपर्कता विकसित करने, गैर-प्रमुख पत्तनों के लिए सड़क संपर्कता सहित तटवर्ती सड़कों का विकास, राष्ट्रीय कॉरिडोर की दक्षता में सुधार, सागरमाला के साथ एकीकरण के साथ साथ आर्थिक कॉरिडोर, अंतर कॉरिडोर और फीडर मार्गों के विकास इत्यादि सहित रारा नेटवर्क की विस्तृत समीक्षा की। भारतमाला परियोजना में लगभग 26,000 किलोमीटर के आर्थिक गलियारों के विकास की परिकल्पना की गयी है, जिससे स्वर्णिम चतुर्भुज (जीक्यू) और उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम (एनएस-ईडब्ल्यू) कॉरिडोर के साथ सड़क माल ढुलाई यातायात के अधिकांश हिस्से को शामिल करने की उम्मीद है। इसके अलावा, आर्थिक गलियारों, जीक्यू और एनएस-ईडब्ल्यू गलियारों की प्रभावशीलता में सुधार लाने के लिए लगभग 8,000 किमी अंतर राज्यीय कॉरिडोर और लगभग 7,500 किमी फीडर रूट की पहचान की गई है। इस कार्यक्रम में रिंग रोड / बाईपास और एलिवेटेड कॉरिडोर के विकास की परिकल्पना की गयी है, जो शहरों के बीच से गुजरने वाले यातायात को कम करके लॉजिस्टिक दक्षता को बढ़ाता है; रिंग रोड के निर्माण के लिए 28 शहरों की



पहचान की गई है; 125 जाम वाले बिंदुओं और 66 भीड़-भाड़ वाले बिंदुओं की पहचान की गई है। इसके अलावा, प्रस्तावित गलियारों पर भीड़ को कम करने के लिए, लॉजिस्टिक दक्षता को बढ़ाने और माल ढुलाई संचालनों की लॉजिस्टिक लागत को कम करने के लिए, मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क के विकास के लिए 35 स्थानों की पहचान की गई है। दिनांक 31 मार्च, 2024 तक भारतमाला परियोजना चरण-1 के विभिन्न घटकों और अन्य योजनाओं की स्थिति इस प्रकार है:

घटक / योजना	कुल लंबाई किमी में	31.03.2023 तक पूरी की गई लंबाई किमी में	01-04-2023 से 31.03.2024 के दौरान पूरी की गई लंबाई किमी में	31-12-2024 तक पूरी की गई लंबाई किमी में
क. भारतमाला परियोजना चरण-1				
आर्थिक गलियारें	9,000	3,807	1,625	5,432
अंतर गलियारें एवं फीडर सड़कें	6,000	1,614	631	2,245
राष्ट्रीय गलियारा दक्षता सुधार	5,000	1,638	365	2,003
सीमावर्ती एवं अंतराष्ट्रीय सड़क संपर्कता	2,000	1,256	89	1,345
तटीय एवं पत्तन संपर्क सड़कें	2,000	104	74	178
एक्सप्रेसवे	800	958	607	1,565
उप-योग	24,800	9,377	3,392	12,769
एनएचडीपी के अंतर्गत शेष सड़क कार्य	10,000	4,122	519	4,641
सकल योग	34,800	13,499	3,912	17,411
ख. अन्य योजनाएं				
एसएआरडीपी- पूर्वोत्तर (चरण क+अरुणाचल प्रदेश)	5,998 (मूल:6,418)	5,274	387	5,661
एलडब्ल्यूई (विजयवाड़ा रांची मार्ग सहित)	6,014	5,710 (मिलान किए गए आंकड़ों के आधार पर)	47	5,757
ईएपी (डब्ल्यूबी + जेआईसीए + एडीबी)	2,910	1,963	487	2,450

एनएचडीपी के विभिन्न चरणों, जिन्हें भारतमाला परियोजना चरण-1 के छत्रक कार्यक्रम के अंतर्गत

यह चिन्ह ड्राइवर को सिर्फ दाएं मुड़ने का निर्देश देता है। इस संकेत का पालन करने से सुरक्षित और सुगम ड्राइविंग का मार्ग प्रशस्त होता है।

This sign directs the driver to turn right only. Obeying this sign will lead to safety and hassle free drive.



आगे चलना या
दाएं मुड़ना अनिवार्य
Compulsory Ahead
or Turn Right

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



शामिल किया गया है, के पूरा होने की स्थिति निम्नानुसार है:

एनएचडीपी चरण	31.12.2020 तक पूरी हो चुकी लंबाई किमी में
I+II+III+IV: जीक्यू पत्तन संपर्कता और 2/4/6-लेनिंग / उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर के साथ उन्नयन	38,685
V: जीक्यू और उच्च सघनता कॉरिडोर की 6-लेनिंग	4,088
VI: एक्सप्रेसवे	219
VII: रिंग रोड, बाईपास और फ्लाईओवर और अन्य संरचनाएं	181

3.4.2 भारतमाला चरण - I के लिए निधियन के स्रोत

भारतमाला (अन्य चालू योजनाओं सहित 6,92,324 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर अनुमोदित) का निधियन पेट्रोल एवं डीजल से संग्रहित (केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि अधिनियम, 2000, पूर्ववर्ती सीआरएफ अधिनियम, 2000 के अनुसार) उपकर (2,37,024 करोड़ रुपये), अतिरिक्त बजटीय सहायता (59,973 करोड़ रुपये) के अलावा टोल से संग्रहित राशि (46,048 करोड़ रुपये), टीओटी (टोल - ऑपरेट - ट्रांसफर) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों के अपेक्षित मुद्रीकरण से प्राप्त राशि (34,000 करोड़ रुपये), आंतरिक एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईईबीआर) (2,09,279 करोड़ रुपये) और वर्ष 2021-22 तक वित्तपोषण योजना के अनुसार निजी क्षेत्र निवेश (1,06,000 करोड़ रुपये) से किया जाएगा। तथापि, परियोजना लागत में वृद्धि और साथ ही साथ भूमि अधिग्रहण की लागत बढ़ने के कारण, भारतमाला परियोजना के लिए संशोधित वित्तीय प्रस्ताव अनुमोदन की प्रक्रिया में है।

3.4.3 एनएचडीपी / भारतमाला परियोजना के चरण-I के लिए पिछले छह वर्षों और चालू वर्ष के दौरान व्यय/निर्माण: एन एच डी पी / भारतमाला परियोजना के लिए व्यय/ निर्माण

(धनराशि करोड़ रुपये में)

वर्ष	एनएचएआई निवेश	टोल प्रेषण	टीओटी प्रेषण	बीएमपी	कुल (बजटीय सहायता)	आईईबीआर से जुटाया गया	कुल बजटीय	अन्य *	कुल	निजी क्षेत्र निवेश वास्तविक	कुल योग
2014-15	9,565	5,448			15,013	3,343	18,356		18,356	19,232	37,588
2015-16	21,018	6,500			27,518	23,281	50,799		50,799	29,770	80,569
2016-17	7,410	7,500			14,910	33,118	48,028		48,028	16,029	64,057
2017-18	15,429	8,462			23,892	50,533	74,425		74,425	16,501	90,926
2018-19	16,567	9,570	9,682		35,819	61,217	97,036		97,036	20,618	1,17,654
2019-20	15,733	10,600	5,000		31,333	74,988	1,06,321		1,06,321	21,926	1,28,247
2020-21	27,249	11,500	7,262	50	46,061	65,036	1,11,097	9,731	1,20,828	12,476	1,33,304
2021-22	39,210	12,650	5,000	940	57,800	65,150	1,22,950	21,356	1,44,306	19,206	1,63,512
2022-23	1,13,387	18,006	10,000	2,703	1,44,096	798	1,44,894	12,674	1,57,568	21,897	1,79,465
2023-24	1,29,997	25,000	10,000	16,279	1,81,276	0	1,81,276	24,346	2,05,622	34,805	2,40,427

आईईबीआर - आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधन

*- अन्य में टोल के मुद्रीकरण (इनविट और परियोजना आधारित वित्तपोषण सहित) से निधियां शामिल हैं



3.4.4 मूल्यांकन और सौंपने की स्थिति – मोड़-वार क्रियान्वयन

भारतमाला परियोजना में, 60% परियोजनाएं हाइब्रिड वार्षिकी मोड़ पर, 10% परियोजनाएं बीओटी (टोल) मोड़ पर और 30% परियोजनाएं ईपीसी मोड़ पर क्रियान्वित करने की परिकल्पना की गई है। भारतमाला परियोजना के तहत अब तक कुल 8,75,774 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत के साथ कुल 27,391 किलोमीटर लंबाई को अनुमोदित किया गया है और सौंपा गया है (जिसमें कुल 1,86,477 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत के साथ शेष एनएचडीपी की 7,234 किलोमीटर लंबाई शामिल है)। अनुमोदित कुल 27,391 किलोमीटर में से, कुल 15,447 किलोमीटर लंबाई ईपीसी मोड़ पर, कुल 11,537 किलोमीटर लंबाई एचएएम मोड़ पर और कुल 408 किलोमीटर लंबाई बीओटी (टोल) मोड़ पर अनुमोदित की गई है। [ईपीसी : एचएएम : बीओटी :: 56%: 42%: 2%]।

(क) विवरण इस प्रकार है (31.03.2024) :- समग्र

कॉरिडोर का प्रकार	सौंपी गई		अनुमोदित – अभी सौंपा जाना है		कुल (सौंपी गई + अनुमोदित)	
	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)
ईपीसी	14,748	4,06,024	699	13,167	15,447	4,19,191
एचएएम	11,269	4,36,522	267	8,950	11,537	4,45,471
बीओटी	408	11,111	0	0	408	11,111
कुल योग	26,425	8,53,656	966	22,117	27,391	8,75,774

(ख) मूल्यांकन और सौंपने की स्थिति (31.03.2024 के अनुसार)

भारतमाला परियोजना चरण – 1 के अंतर्गत अनुमोदित कुल 24,800 किमी में से, आज की तिथि तक, कुल 19,667 किमी लंबाई सौंपी जा चुकी है। इसी प्रकार, भारतमाला चरण –1 के अंतर्गत पूरी किए जाने वाले बचे हुए एनएचडीपी घटक में से अब तक 6,758 किमी लंबाई सौंपी जा चुकी है। इसका विवरण निम्नवत है:

कॉरिडोर का प्रकार	सौंपी गई		अनुमोदित (सौंपी जानी शेष है)		कुल (सौंपी गई + अनुमोदित)		पूरी की गई लंबाई (किमी)
	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रु.)	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रु.)	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रु.)	
आर्थिक कॉरिडोर	8,737	2,88,871	478	11,306	9,216	3,00,177	5,432
अंतर कॉरिडोर सड़कें	2,889	70,563	0	0	2,889	70,563	1,803
फीडर सड़कें	973	31,187	0	0	973	31,187	442
राष्ट्रीय कॉरिडोर	1,777	61,548	0	0	1,777	61,548	1,295
राष्ट्रीय कॉरिडोर दक्षता कार्यक्रम	824	43,462	0	0	824	43,462	708
पेरीफेरल संपर्कता सड़कें	2,044	23,965	0	0	2,044	23,965	1,524
एक्सप्रेसवे	2,422	1,58,103	12	291	2,435	1,58,394	1,565
कुल भारतमाला	19,667	6,77,699	491	11,597	20,157	6,89,296	12,769
शेष एनएचडीपी	6,758	1,75,958	476	10,520	7,234	1,86,477	4,641
कुल भारतमाला परियोजना (चालू)	26,425	8,53,656	966	22,117	27,391	8,75,774	17,411

यह चिन्ह उस वाहन की चौड़ाई दर्शाता है, जिसे चिन्ह के स्थान के पार जाने के क्षेत्र में प्रवेश के लिए अनुमति दी जाती है। इस क्षेत्र में 2 मीटर से ज्यादा चौड़ाई वाले वाहन के प्रवेश पर रोक होती है। यह कोई पुल या संकरा रास्ता हो सकता है।

This sign indicates the width of the vehicle, which is allowed to enter the zone beyond it. The vehicle with width above 2 meters is restricted to enter this zone. This could be a bridge or a narrow lane.



गति सीमा
Speed Limit

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



3.5 वित्तीय निष्पादन

वित्त वर्ष 2023 - 24 के दौरान प्रगति

वर्ष 2023-24 के लिए कुल बजटीय आवंटन में 27.33 प्रतिशत की वृद्धि की गयी है, जो वर्ष वित्त वर्ष 2022-23 के 2,17,027 करोड़ रुपये से बढ़कर वित्त वर्ष 2023-24 में 2,76,351 करोड़ रुपये हो गया है।

वर्ष 2023-24 के दौरान आबंटित निधियों और किए गए व्यय को नीचे संक्षिप्त में दिया गया है:

क्र.सं.	योजना	2023-24 (करोड़ रु.)	
		आबंटन	व्यय*
1	पूँजीगत	2,63,895	2,63,738
2	राजस्व	2,656	2,589
3	कुल (केंद्रीय क्षेत्र सड़क)	2,66,552	2,66,327
4	सीआरएफ (राज्य सड़कें)	8,836	8,646
5	राज्य की सड़कों के लिए ईआई और आईएससी - पूँजीगत	260	259
6	रोपवे	250	250
7	सड़क परिवहन	279	276
8	सचिवालयीय व्यय	175	157
9	कुल (बजट)	2,76,351	2,75,915
	अन्य संसाधन		
10	परियोजना आधारित वित्त पोषण		8,646**
11	इनविट		15,700**
12	निजी क्षेत्र निवेश		34,805

*- अंतिम

** - वास्तविक जुटाया हुआ

3.6 राष्ट्रीय राजमार्गों के मुद्रीकरण जैसे अभिनव वित्तपोषण में हुई प्रगति

टोल, संचालन और हस्तांतरण (टीओटी): आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने अगस्त, 2016 में विकसित राष्ट्रीय राजमार्ग (रारा) खंडों के मुद्रीकरण के लिए टीओटी मॉडल को अनुमोदित किया। वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान टीओटी के तहत 15.968 करोड़ रुपए की धनराशि जुटाई गई है।

अवसंरचना निवेश न्यास (इनविट): वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान इनविट के तहत 15,700 करोड़ रुपये की धनराशि जुटाई गई है।

परियोजना आधारित वित्तपोषण: एनएचआई ने भी परियोजना आधारित वित्तपोषण के माध्यम से सफलतापूर्वक निधि जुटाई है। 2023-24 के दौरान, परियोजना आधारित वित्तपोषण के तहत 8,646 करोड़ रुपये की धनराशि जुटाई गई है।



परियोजना आधारित वित्तपोषण सहित राष्ट्रीय राजमार्गों के मुद्रीकरण के माध्यम से अब तक जुटाई गई राशि का विवरण निम्नानुसार है:

(राशि करोड़ रु. में)

वर्ष	टीओटी	इनविट	परियोजना आधारित वित्तपोषण	कुल
2018-19	9,682			9,682
2019-20				0
2020-21	5,011		9,731	14,742
2021-22	1,011	7,350	14,006	22,367
2022-23	10,662	2,850	9,824	23,336
2023-24	15,968	15,700	8,646	40,314
कुल	42,334	25,900	42,207	1,10,441

3.7 एनएचआई को आबंटन

एनएचआई के लिए बजटीय संसाधनों के माध्यम से 2023-24 के दौरान लगभग 2.05 लाख करोड़ रु. की राशि आबंटित एवं जारी की गई है। एनएचआई ने 2023-24 के दौरान 2.07 लाख करोड़ रुपये का वास्तविक व्यय किया है। इसके अलावा, 2023-24 के दौरान निजी निवेश के माध्यम से लगभग 34,805 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

3.8 एनएचआईडीसीएल को आबंटन

वर्ष 2023-24 के दौरान बजटीय संसाधनों के माध्यम से एनएचआईडीसीएल को लगभग 20,250 करोड़ रुपये की राशि आबंटित की गई है, जिसका एनएचआईडीसीएल द्वारा पूरा व्यय किया गया है।

3.9 राज्य लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) और सीमा सड़क संगठन (बीआरओ)

वर्ष 2023-24 के दौरान राज्य पीडब्ल्यूडी/बीआरओ को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए लगभग 40,800 करोड़ रुपये की राशि आबंटित की गई है, जिसमें से लगभग 40,500 करोड़ रुपये का व्यय किया जा चुका है।

3.10 राष्ट्रीय राजमार्ग संबंधी कार्यों के लिए जनजातीय उप योजना (टीएसपी)

वर्ष 2011-12 से मंत्रालय जनजातीय उप-योजना (टीएसपी) के तहत समर्पित निधियां निर्धारित करता आया है, जो वामपंथी उग्रवाद (एलडब्ल्यूई) प्रभावित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग (रारा) सड़क विकास योजना तक सीमित था। तथापि, वित्तीय वर्ष 2018-19 से जनजातीय क्षेत्रों के अंदर सीमित रारा परियोजनाओं को राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) [एनएच (ओ)] योजना के अंतर्गत लाकर, मंत्रालय के टीएसपी घटक में काफी वृद्धि कर इसे कुल वार्षिक पूंजीगत बजटीय आवंटन के 4.3 प्रतिशत (वाह्य सहायता घटक के ऋण भाग और टोल-ऑपरेट-ट्रांसफर (टीओटी) मॉडल वाले रारा की नीलामी से प्राप्त राजस्व के पुनः निवेश की राशि को छोड़कर) कर दिया गया।



पशु
Cattle

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



चालू वर्ष के दौरान मंत्रालय के टीएसपी घटक के अंतर्गत निधियों के आबंटन और किए गए व्यय की राशि का ब्यौरा इस प्रकार है:

(राशि रु करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	टीएसपी के तहत परिव्यय	किया गया व्यय
2023-24	18,548	18,495

3.11.1 राज्य सड़क क्षेत्र

मंत्रालय संशोधित सीआरआईएफ अधिनियम, 2000 के प्रावधानों के अनुसार केंद्रीय सड़क और अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ) योजना के तहत राज्यीय सड़कों के विकास और रखरखाव के लिए राज्य सरकारों / संघ राज्य क्षेत्रों (यूटी) को निधियां आबंटित करता है। वर्ष 2023-24 के दौरान, मंत्रालय ने सीआरआईएफ (राज्य सड़क) योजना के अंतर्गत 8,835.80 करोड़ रुपये के समरूपी प्रोद्भवन को ध्यान में रखते हुए 8,646.23 करोड़ रुपये जारी किए हैं।

वर्ष 2000-01 से 2023-24 तक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सड़कों के संबंध में प्रोद्भवन/आबंटन और जारी की गई निधि का सारांश **परिशिष्ट-3** में दिया गया है।

3.11.2 आर्थिक महत्व और अंतरराज्यीय सड़क संपर्कता (ईआईएंड आईएससी) योजनाएं:

आर्थिक महत्व और अंतरराज्यीय संपर्कता की योजनाएं सीआरआईएफ अधिनियम, 2000 के अधिनियमन से पहले अस्तित्व में थीं, जहां आर्थिक महत्व और अंतरराज्यीय संपर्कता के सड़क कार्य को मंजूरी दी गई थी। इस योजना को केंद्रीय सड़क निधि (राज्य सड़क) नियम, 2014, दिनांक 24 जुलाई, 2014 के प्रावधानों के अनुसार विनियमित किया जा रहा था, जिसे 23 जून, 2016 और 18 दिसंबर, 2017 की अधिसूचनाओं द्वारा आगे संशोधित किया गया।

हालांकि, वित्त अधिनियम, 2019 द्वारा संशोधित सीआरआईएफ अधिनियम, 2000 के अनुसार, केंद्र सरकार अब परियोजनाओं की मंजूरी और विशिष्ट परियोजनाओं और उन पर किए गए व्यय की निगरानी के लिए जिम्मेदार नहीं है। इसके अलावा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) और माननीय वित्त मंत्री के अनुमोदन से "सीआरआईएफ अधिनियम, 2000 के तहत राज्य सड़कों के विकास के लिए निधि के आवंटन के मानदंड" को अंतिम रूप दिया और इसे 31 जनवरी, 2020 को सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को परिचालित किया और फिर अप्रैल, 2022 में संशोधनों के साथ जारी किया गया।

यद्यपि ईआई और आईएससी योजना 2021-22 से बंद कर दी गई है और इस योजना के तहत किसी नए प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है, फिर भी योजना के तहत पहले से स्वीकृत कार्यों की लंबित देनदारियों को चुकाने के लिए ईआई और आईएससी योजना के तहत आबंटन किया जा रहा है। 2023-24 के दौरान, ईआई और आईएससी योजना के तहत 260 करोड़ रुपये के समरूपी परिव्यय को ध्यान में रखते हुए 258.57 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है।

3.12 एक्सप्रेसवे और पहुंच नियंत्रित गलियारों का विकास

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय कुल 4,19,130 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत से 9,860 किमी लंबाई के 27 ग्रीनफील्ड कॉरिडोर विकसित कर रहा है। अंबाला-कोटपुतली कॉरिडोर को सार्वजनिक



यातायात के लिए खोल दिया गया है। दिल्ली मुंबई एक्सप्रेसवे (दिल्ली - लालसोट, झालावाड़ (राजस्थान) - म.प्र./गुजरात सीमा), अमृतसर - जामनगर कॉरिडोर (राजस्थान खंड), हैदराबाद - विशाखापत्तनम कॉरिडोर (सूर्यपेट - खम्मम खंड) और इंदौर - हैदराबाद कॉरिडोर (महाराष्ट्र खंड) के खंड को राष्ट्र को समर्पित किया गया है।

इसके अलावा, दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे (लालसोट-झालावाड़, वडोदरा- अंकलेश्वर), अमृतसर-भटिंडा-जामनगर (राजस्थान और गुजरात में शेष खंड), यूईआर-II और दिल्ली-अमृतसर-कटरा (हरियाणा खंड) के खंड को मार्च, 2024 तक यातायात के लिए खोल दिया जाएगा।

क. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विकसित किए जा रहे ग्रीनफील्ड कॉरिडोर का सारांश

क्र.सं.	प्रकार	कॉरिडोर की संख्या	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)
1	एक्सप्रेसवे	5	2,489	1,68,488
2	पहुंच नियंत्रित	22	7,371	2,50,642
कुल		27	9,860	4,19,130

ख. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विकसित किए जा रहे ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे की सूची

क्र.सं.	कॉरिडोर का नाम	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)	पूरा करने का लक्ष्य वर्ष
1	दिल्ली - मुंबई एक्सप्रेसवे	1,386	1,03,636	वित्त वर्ष 24-25
2	अहमदाबाद - धोलेरा	109	4,372	वित्त वर्ष 24-25
3	बेंगलुरु - चेन्नई	262	17,356	वित्त वर्ष 24-25
4	दिल्ली - अमृतसर - कटरा	669	38,905	वित्त वर्ष 25-26
5	कानपुर - लखनऊ एक्सप्रेसवे	63	4,219	वित्त वर्ष 25-26
कुल एक्सप्रेसवे		2,489	1,68,488	

ग. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विकसित किए जा रहे पहुंच नियंत्रित गलियारों की सूची

क्र.सं.	कॉरिडोर का नाम	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)	पूरा करने का लक्ष्य वर्ष
1	अम्बाला - कोटपूतली	313	11,375	पूरा हो गया
2	अमृतसर- भटिंडा - जामनगर	917	23,203	वित्त वर्ष 25-26
3	रायपुर - विशाखापत्तनम	465	17,273	वित्त वर्ष 24-25
4	हैदराबाद विशाखापत्तनम	222	6,104	वित्त वर्ष 24-25
5	यूईआर II	75	7,234	वित्त वर्ष 23-24
6	चेन्नई - सलेम	277	7,549	वित्त वर्ष 26-27

यह चिन्ह आगाह करता है कि आगे के रास्ते पर गहराई है। यह चिन्ह ड्राइवर को सड़क का गहरा हिस्सा पार करने के लिए वाहन की गति धीमी रखने में सहायक होता है।

This sign cautions that there is a dip on road ahead. This sign helps driver to reduce the speed to cross the plunge on road.



उभार या ऊबड़-खाबड़
सड़क

Hump or Rough
Road

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



क्र.सं.	गलियारे का नाम	लंबाई (किमी)	कुल पूंजीगत लागत (करोड़ रुपये में)	पूरा करने का लक्ष्य वर्ष
7	चित्तूर थाचुर	116	4,966	वित्त वर्ष 25-26
8	बैंगलोर रिंग रोड	280	11,367	वित्त वर्ष 26-27
9	दिल्ली - सहारनपुर - देहरादून	239	13,101	वित्त वर्ष 24-25
10	दुर्ग रायपुर आरंग	92	3,454	वित्त वर्ष 25-26
11	हैदराबाद - रायपुर	335	10,118	वित्त वर्ष 26-27
12	सूरत - नासिक - अहमदनगर - सोलापुर	730	24,812	वित्त वर्ष 26-27
13	सोलापुर - कुरनूल - चेन्नई	329	11,237	वित्त वर्ष 25-26
14	इंदौर - हैदराबाद	525	14,007	वित्त वर्ष 24-25
15	खड़गपुर - सिलीगुड़ी	235	8,950	वित्त वर्ष 26-27
16	कोटा इंदौर (गरोठ से उज्जैन)	135	2,695	वित्त वर्ष 24-25
17	नागपुर - विजयवाड़ा	401	12,745	वित्त वर्ष 25-26
18	सांचौर - डीसा - मेहसाणा -अहमदाबाद	212	8,110	वित्त वर्ष 26-27
19	बेंगलुरु - कडप्पा - विजयवाड़ा एक्सप्रेस	342	14,195	वित्त वर्ष 25-26
20	वाराणसी - रांची - कोलकाता	612	23,200	वित्त वर्ष 26-27
21	कोटा - इटावा एक्सप्रेसवे	412	12,733	वित्त वर्ष 26-27
22	मोहाली - सरहिंद - खन्ना बाईपास - मलेरकोटला - बरनाला	108	2,214	वित्त वर्ष 26-27

3.13 परिसंपत्ति मुद्रीकरण

- (i) **टीओटी मॉडल:** इस मॉडल के तहत, सार्वजनिक वित्त पोषण के माध्यम से निर्मित चयनित परिचालन राजमार्गों के संबंध में उपयोगकर्ता शुल्क (टोल) के संग्रहण का अधिकार सरकार/एनएचआई को उद्धृत एकमुश्त राशि के अग्रिम भुगतान के बदले रियायतग्राही को 15-30 वर्षों की विशिष्ट अवधि के लिए बोली के परिणामस्वरूप किए गए रियायत समझौते के माध्यम से सौंपा जाता है। रियायत अवधि के दौरान, सड़क परिसंपत्तियों के संचालन और रखरखाव की जिम्मेदारी रियायतग्राही की होती है।

इस मॉडल के तहत, एनएचआई ने वित्तीय वर्ष 2023-24 के दौरान 15,968 करोड़ रुपये का मुद्रीकरण किया है, जो अब तक कुल 42,334 करोड़ रुपये है।



- (ii) **इनविट मॉडल:** एनएचआई ने सेबी इनविट विनियम, 2014 के तहत एक इनविट स्थापित किया है, जिसमें मुख्य निवेशकों (सीपीपीआईबी, ओटीपीपी आदि) के अलावा एनएचआई की 16% हिस्सेदारी है। इनविट एक संयुक्त निवेश माध्यम है जो निवेशकों को यूनिट जारी करता है, जबकि न्यास के प्रबंधन के लिए तीन संस्थाएं - न्यासी, निवेश प्रबंधक और परियोजना प्रबंधक होती हैं। तीनों संस्थाओं ने सेबी विनियमों के तहत भूमिकाएं और जिम्मेदारियां परिभाषित की हैं। इस मॉडल के तहत 2023-24 में 15,700 करोड़ रुपये का रियायत शुल्क यानी अब तक कुल 25,900 करोड़ रुपये वसूल किए जा चुके हैं।
- (iii) **एसपीवी मॉडल के माध्यम से प्रतिभूतिकरण:** विचाराधीन सड़क परिसंपत्तियों का बंडल बना करके और सड़क परिसंपत्तियों से भविष्य के उपयोगकर्ता शुल्क का प्रतिभूतिकरण करके एक एसपीवी/डीएमई (100% एनएचआई के स्वामित्व) में बनाया गया है। एनएचआई टोल संग्रहित करेगा, सड़क परिसंपत्तियों का रखरखाव करेगा और समय-समय पर एसपीवी स्तर पर ऋण दायित्वों को चुकाने के लिए एसपीवी को पर्याप्त भुगतान हस्तांतरित करेगा। एनएचआई द्वारा इस पद्धति (डीएमई-दिल्ली मुंबई एक्सप्रेसवे) के माध्यम से 2023-24 में लगभग 8,646 करोड़ रुपये यानी अब तक कुल 42,207 करोड़ रुपये जुटाए गए हैं।

3.14 कोविड-19 महामारी के मद्देनजर सड़क क्षेत्र के ठेकेदारों/डैवलपर्स के लिए राहत

मंत्रालय ने कोविड-19 महामारी के मद्देनजर पत्र संख्या कोविड-19/रोडमैप/जेएस(एच)/2020, दिनांक 04.05.2023 के माध्यम से निम्नानुसार राहत उपाय प्रदान/विस्तारित किए:

- (i) ठेकेदारों और रियायतग्राही के पास उपलब्ध निधियों में नगद राशि बढ़ाने के लिए **अनुसूची ज/छ में छूट को 31 मार्च 2024 तक बढ़ाया गया।**
- (ii) **एस्क्रो खाते के माध्यम से अनुमोदित उप-ठेकेदार को सीधे भुगतान** की व्यवस्था 31 मार्च 2024 तक या उप-ठेकेदार द्वारा कार्य पूरा होने, जो भी पहले हो, तक जारी रखी गई।
- (iii) **निष्पादन प्रतिभूति में कमी / प्रतिधारण निधि जारी करना:** इस मंत्रालय ने पहले ही सभी मौजूदा अनुबंधों (विवादित अनुबंधों को छोड़कर जिनमें मध्यस्थता/अदालती कार्यवाही पहले ही शुरू हो चुकी है या पूरी हो चुकी है) के लिए निष्पादन प्रतिभूति को अनुबंध के मूल्य के मौजूदा 5-10% से घटा कर 3% करने का निर्णय लिया है। 31 मार्च, 2024 तक जारी/संपन्न सभी निविदाओं/अनुबंधों में कम निष्पादन प्रतिभूति का प्रावधान भी होना चाहिए। हालांकि, निष्पादित किए जा रहे कार्य की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, मंत्रालय सभी परियोजना निष्पादन एजेंसियों को यह सुनिश्चित करने की सलाह देगा कि असामान्य रूप से कम बोलियों (एलबी) के मामले में, वित्त मंत्रालय के व्यय विभाग द्वारा प्रदान किए गए नवीनतम दिशानिर्देशों के अनुसार अतिरिक्त निष्पादन प्रतिभूति प्राप्त की जाए।

प्रतिधारण निधि निर्माण अवधि तक निष्पादन प्रतिभूति का एक हिस्सा है। इसलिए, पहले से निष्पादित कार्य के अनुपात में प्रतिधारण निधि जारी की जाती रहती है और 31 मार्च, 2024 तक ठेकेदार द्वारा बनाए गए बिलों में प्रतिधारण निधि में कोई कमी नहीं की गई है।

एचएएम/बीओटी अनुबंधों के लिए, यदि रियायतकर्ता अनुबंध का उल्लंघन नहीं करता है, तो अनुबंध में किए गए प्रावधान के अनुसार एक निष्पादन गारंटी आनुपातिक आधार पर जारी की जा सकती है।



3.15 सड़क निर्माण मॉडल के बीओटी (टोल) पर क्षमता वृद्धि के लिए आदर्श रियायतग्राही समझौते (एमसीए) में परिवर्तन: मंत्रालय ने 15 मार्च, 2024 के परिपत्र संख्या एनएच-24028/14/2014-एच (खंड II) के माध्यम से रारा परियोजनाओं के बेहतर और कुशल कार्यान्वयन के लिए बीओटी (टोल) पर क्षमता वृद्धि के लिए एमसीए के मौजूदा खंडों में कई परिवर्तनों को अनुमोदित किया है।

3.16 सड़क निर्माण मॉडल के आदर्श रियायतग्राही समझौता (एमसीए) और प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) में परिवर्तन

(i) **एचएएम परियोजनाओं के लिए एमसीए में परिवर्तन, ताकि संरचनाओं सहित लचीले फुटपाथ की अनुमति दी जा सके:** एचएएम परियोजना के आरएफपी और एमसीए में परिवर्तन किए गए हैं, ताकि न्यूनतम उद्धृत बोली परियोजना लागत (बीपीसी) को एचएएम परियोजना को सौंपने का आधार बनाया जा सके और ईपीसी परियोजनाओं की तरह ओएंडएम लागत तय की जा सके। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी एचएएम परियोजना के एमसीए के खंड 23.7 में किए गए परिवर्तनों में निम्नलिखित तीन श्रेणियां शामिल हैं:

- (क) संरचनाओं सहित लचीले सर्वकालिक फुटपाथ के लिए
- (ख) संरचनाओं सहित 10 साल की रखरखाव अवधि वाले कठोर फुटपाथ के लिए
- (ग) स्टैंड-अलोन पुलों/सुरंग कार्यों के लिए

(ii) **ईपीसी, एचएएम और बीओटी (टोल) के मानक दस्तावेजों में "बोली प्रतिभूति और निष्पादन प्रतिभूति" के रूप में बीमा जमानत बांड और ई-बैंक गारंटी को स्वीकार करने के प्रावधानों को शामिल करना**

व्यय विभाग ने 05 अगस्त 2022 के कार्यालय ज्ञापन संख्या एफ.1/4/2022-पीपीडी के माध्यम से सामान्य वित्तीय नियमावली (जीएफआर), 2017 के नियम 170(i) और नियम 171(i) में संशोधन किया, ताकि बोली प्रतिभूति और निष्पादन प्रतिभूति को स्वीकार करने के साधन के रूप में ई-बैंक गारंटी को शामिल किया जा सके। इसके अलावा, व्यय विभाग ने 02 फरवरी, 2022 के कार्यालय ज्ञापन के माध्यम से 'बोली प्रतिभूति' और 'निष्पादन प्रतिभूति' के साधन के रूप में बीमा जमानत बांड के प्रावधान को स्वीकार करने के लिए जीएफआर, 2017 के नियम 170(i) और नियम 171(i) में संशोधन किया था। व्यय विभाग द्वारा जारी नवीनतम परिपत्र, कार्यालय ज्ञापन संख्या एफ.1/2/2023- पीपीडी, दिनांक 03 अप्रैल, 2023 में निष्पादन प्रतिभूति प्रदान करने के संभावित साधन के रूप में बीमा जमानत बांड और ई-बैंक गारंटी का भी प्रावधान किया गया है। इसे देखते हुए मंत्रालय द्वारा ईपीसी, एचएएम और बीओटी (टोल) के मानक दस्तावेजों में आवश्यक संशोधन किए गए।

दिल्ली मुंबई एक्सप्रेसवे



यह संकेत दर्शाता है कि यह सड़क तीन रंग वाली बत्ती सिगनल से प्रचालित है क्योंकि चालक कुछ सड़कों पर इस प्रकार की व्यवस्था का अनुमान नहीं लगा पाते।

This sign on road indicates that this road is regulated by three-colour light signals, as driver may not expect such section of some roads.



रा रा 5 का येडि-औरंगाबाद खंड



रांची-जमशेदपुर एक्सप्रेसवे



अध्याय IV

लॉजिस्टिक्स एवं सम्बद्ध राजमार्ग अवसंरचना

4.1 मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी)

मंत्रालय ने अंतर-मंत्रालयी परामर्श की एक विस्तृत प्रक्रिया के माध्यम से अक्टूबर, 2021 में भारतमाला परियोजना के तहत विकसित किए जाने वाले एमएमएलपी के लिए आदर्श रियायतग्राही समझौते (एमसीए) को अंतिम रूप दिया। यह दस्तावेज़ परियोजना के तहत अलग - अलग एमएमएलपी परियोजनाओं के लिए डेवलपर समझौते / रियायतग्राही समझौते के रूप में काम करेगा। एमसीए के अलावा, मंत्रालय ने नवंबर, 2021 में एमएमएलपी के विकास हेतु रियायतग्राही के चयन के आदर्श आरएफपी दस्तावेज़ को भी अंतिम रूप दिया और अनुमोदित किया।

भारतमाला परियोजना के हिस्से के रूप में 35 मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्कों का एक नेटवर्क विकसित करने की योजना है, जिसमें कुल लगभग 46,000 करोड़ रुपये का निवेश होगा, जो एक बार चालू होने पर लगभग 700 मिलियन मीट्रिक टन माल को संभालने में सक्षम होगा। इसमें से 15 प्राथमिकता वाले स्थानों पर लगभग 22,000 करोड़ रुपये के कुल निवेश से एमएमएलपी विकसित किए जाएंगे।

ये मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क विभिन्न औद्योगिक और कृषि नोड्स, उपभोक्ता केंद्रों और मल्टी-मॉडल संपर्कता वाले पत्तनों जैसे एग्जिम गेटवे के लिए क्षेत्रीय कार्गो एकीकरण और वितरण केंद्र के रूप में काम करेंगे। कुछ मामलों में, पारंपरिक सड़क-आधारित आवाजाही की तुलना में बड़े पैमाने पर अंतर्देशीय कार्गो आवाजाही की लागत को और कम करने के लिए सागरमाला परियोजना के तहत अंतर्देशीय जलमार्ग टर्मिनलों के साथ मिलकर भी एमएमएलपी विकसित किया जा रहा है।

4.1.1 एमएमएलपी जोगीघोषा (असम) उन्नत चरण में: सड़क, रेल और जल संपर्कता, क्षेत्र विकास जैसे साइट समतलन, चारदीवारी कार्य, आंतरिक सड़क, प्रशासनिक भवन, एसटीपी, डब्ल्यूटीपी आदि सहित विकास कार्यों का निष्पादन उन्नत चरण में है।

व्यापार केंद्र, कंटेनर यार्ड, गोदामों, कोल्ड स्टोरेज इत्यादि जैसी लॉजिस्टिक सुविधाओं के निर्माण और उसके बाद के संचालन के लिए पीपीपी आधार पर डेवलपर का प्रबंध (रियायत अवधि: 45 वर्ष) प्रक्रिया में है।

परियोजना के पहले चरण की अनुमानित लागत 693.97 करोड़ है। परियोजना की आधारशिला अक्टूबर 2020 में माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) श्री नितिन गडकरी द्वारा रखी गई थी। यह एमएमएलपी सभी पूर्वोत्तर राज्यों के लिए वितरण केंद्र के रूप में काम करेगा और बांग्लादेश, भूटान और नेपाल के साथ सीमा पार व्यापार की सुविधा प्रदान करेगा।



दाहिना मोड़
Right Hand Curve

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India

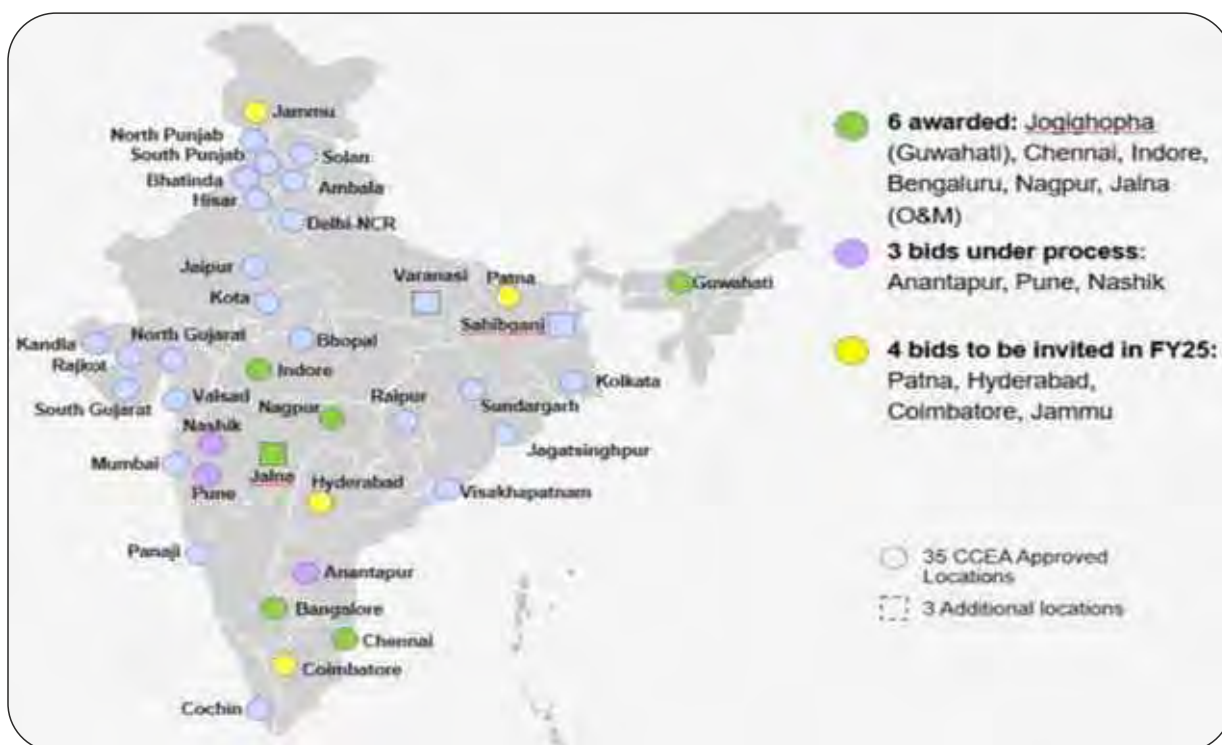


4.1.2 सौपे गए एमएमएलपी की स्थिति

क्र.सं .	एमएमएलपी	राज्य	स्थान	भूमि (एकड़)	निवेश (करोड़ रु.)	मोड़
1	जोगीघोपा	असम	जोगीघोपा	190	694	ईपीसी
2	चेन्नई	तमिलनाडु	मापेदु	184	1,424	पीपीपी
3	इंदौर	मध्य प्रदेश	पीथमपुर	255	1,111	पीपीपी
4	बैंगलोर	कनटक	डब्बास्पेट	400	1,770	पीपीपी
5	नागपुर	महाराष्ट्र	सिंदी	231	920	पीपीपी
6	जालना	महाराष्ट्र	जालना	63	91	ईपीसी

पूरा होने पर ये परियोजनाएं कार्बन उत्सर्जन में कमी के साथ भारत के लॉजिस्टिक्स क्षेत्र के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देंगी और देश के बुनियादी ढांचे को मजबूत करेंगी।

4.1.3 पटना, जम्मू, कोयम्बटूर एवं हैदराबाद में एमएमएलपी के लिए व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट तैयार करने का कार्य प्रगति पर है।



चित्र: एमएमएलपी की स्थिति



4.2 पत्तन संपर्कता सड़क (पीसीआर) परियोजना

भारत की 13 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में लगभग 7,500 किलोमीटर लंबी तटरेखा है। तटरेखा के किनारे 226 बंदरगाह (13 प्रमुख, 213 गैर-प्रमुख) हैं, जिनमें से 78 बंदरगाह चालू हैं (12 प्रमुख, 66 गैर-प्रमुख), 9 पत्तन (1 प्रमुख, 8 गैर-प्रमुख) कार्यान्वयन के अधीन हैं और अन्य 139 बंदरगाह वर्तमान में परिचालन में नहीं हैं। 87 चालू/कार्यान्वयन के अधीन बंदरगाहों में से 64 में पर्याप्त संपर्कता है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 3,700 किलोमीटर लंबाई की 108 पीसीआर परियोजनाओं के विकास की योजना बनाई है।

देश में सभी चालू/कार्यान्वयन किए जा रहे बंदरगाहों के लिए पर्याप्त अंतिम-मील संपर्कता सुनिश्चित करने के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय और उद्योग तथा आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग (डीपीआईआईटी) के परामर्श से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा एक व्यापक पोत संपर्कता मास्टरप्लान विकसित किया गया था। मास्टरप्लान के हिस्से के रूप में सभी चालू और कार्यान्वयन किए जा रहे बंदरगाहों की संपर्कता आवश्यकताओं का आंकलन किया गया और संपर्कता परियोजनाओं की पहचान की गई। लगभग 1,300 किलोमीटर लंबाई की 59 अतिरिक्त महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजनाओं को अंततः कार्यान्वयन के लिए चुना गया।

ये परियोजनाएं भारत में सभी परिचालन/कार्यान्वयनाधीन पोतों के लिए आवश्यक अंतिम-मील सड़क संपर्कता को बेहतर बनाने में मदद करेंगी, जिससे माल की निर्बाध आवाजाही के माध्यम से आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलेगा। सभी पोत संपर्कता परियोजनाओं के पूरा होने पर देश के सभी 87 परिचालन और कार्यान्वयनाधीन पोतों के लिए पर्याप्त संपर्कता होगा। वर्तमान में लगभग 313 किलोमीटर लंबाई वाली 10 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं, लगभग 1725 किलोमीटर लंबाई वाली 24 परियोजनाएं कार्यान्वयन के अधीन हैं और शेष 63 परियोजनाओं (1465 किलोमीटर) के लिए डीपीआर प्रगति पर है।

4.3 मार्गस्थ सुविधाएं

राजमार्ग उपयोगकर्ताओं के आराम और सुविधा बढ़ाने के लिए, मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ पीपीपी मोड पर लगभग प्रत्येक 40-60 किलोमीटर पर अत्याधुनिक मार्गस्थ सुविधाओं (डब्ल्यूएसए) के विकास की योजना बनाई है। इन सुविधाओं पर राजमार्ग यात्रियों को उनकी यात्रा के दौरान आराम और जलपान के कई विकल्प उपलब्ध होंगे। प्रत्येक डब्ल्यूएसए में विकसित की जा रही कुछ अनिवार्य सुविधाओं में ईंधन स्टेशन, ई वी चार्जिंग स्टेशन, फूड कोर्ट / रेस्तरां, ठाबे, सुविधा स्टोर, साफ और स्वच्छ शौचालय सुविधाएं, पीने का पानी, प्राथमिक चिकित्सा / चिकित्सा कक्ष जिसमें बाल देखभाल कक्ष, स्थानीय कारीगरों को बढ़ावा देने के लिए समर्पित क्षेत्र, कार/बस/ट्रक पार्किंग, ट्रक चालकों के लिए सुविधाएं जैसे की ढाबा, शयनकक्ष, ड्रोन लैंडिंग सुविधाएं/हेलीपैड इत्यादि शामिल हैं।

वित्त वर्ष 2024-25 तक राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे कुल 700 से अधिक डब्ल्यूएसए विकसित करने की योजना है, जिनमें से 322 डब्ल्यूएसए पहले ही सौंपे जा चुके हैं, जिनमें से 162 डब्ल्यूएसए वित्त वर्ष 2023-24 में सौंपे गए हैं। 322 डब्ल्यूएसए में से 50 साइटें चालू हैं। ये डब्ल्यूएसए निवेशकों, डेवलपर्स, ऑपरेटरों और खुदरा विक्रेताओं के लिए बड़े अवसर प्रदान करेंगे। सभी आगामी ग्रीनफील्ड पहुंच-नियंत्रित राजमार्ग परियोजनाओं में अनिवार्य रूप से मार्गस्थ सुविधाओं का प्रावधान है, जो रोजगार के अवसर पैदा करके स्थानीय अर्थव्यवस्था को भी बढ़ावा देगा और स्थानीय लोगों को इन स्थानों पर विकसित ग्राम हाटों में अपने अद्वितीय उत्पादों/हस्तशिल्प आदि का विपणन करने में मदद करेगा।

यह चिन्ह निर्देश देता है कि यातायात के सुगम प्रवाह के लिए ड्राइवर बाएं रहकर गाड़ी चलाएं। यह चिन्ह मुख्यतः उन सड़कों पर लगाया जाता है, जहां बीच में विभाजक (डिवाइडर) नहीं होता और उसी सड़क पर दुतरफा यातायात प्रवाह रहता है।

This sign indicates that the driver should drive in left lane for smooth traffic flow. This sign is installed mainly on the roads which do not have divider in between and two way traffic flows on the same road.



आगे रास्ता चौड़ा है
Road Widens Ahead

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



4.4 रोपवे

केंद्रीय बजट 2022 में माननीय वित्त मंत्री द्वारा की गई घोषणा के अनुसार, मंत्रालय ने पहाड़ी क्षेत्रों में यात्रियों के लिए संपर्कता और सुविधा में सुधार और शहरी क्षेत्रों, जहां परिवहन का पारंपरिक साधन संतृप्त या व्यवहार्य नहीं है, में भीड़ कम करने के लिए देश भर में राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम - पर्वतमाला परियोजना के तहत केबल प्रोपेल्ड ट्रांजिट अर्थात् रोपवे विकसित करना शुरू किया है। इस कार्यक्रम के तहत, मंत्रालय भारत में लॉजिस्टिक्स दक्षता बढ़ाने के लिए प्रथम और अन्तिम मील संपर्कता प्रदान करने वाले सुरक्षित, किफायती, सुविधाजनक, कुशल, आत्मनिर्भर और विश्व स्तरीय रोपवे अवसंरचना के प्रावधान की परिकल्पना की गई है।

पर्वतमाला परियोजना के तहत, वित्त वर्ष 2023-24 तक ~60 किलोमीटर लंबाई की रोपवे परियोजनाओं को सौंपने की योजना है। इनमें से 3.5 किमी संबंधी वाराणसी में रोपवे का कार्य निर्माणाधीन है। इसके अतिरिक्त, 8.23 किलोमीटर लंबाई की 5 रोपवे परियोजनाओं का कार्य भी आबंटित किया गया है जैसे - बिजली महादेव (हिमाचल प्रदेश), धोसी हिल (हरियाणा), महाकालेश्वर मंदिर (मध्य प्रदेश), संगम (उत्तर प्रदेश) और शंकराचार्य मंदिर (जम्मू और कश्मीर)। 27.80 किलोमीटर लंबाई की 6 परियोजनाओं के लिए बोलियां आमंत्रित की गईं जैसे - ब्रह्मगिरी से अंजनेरी (महाराष्ट्र), कामाख्या मंदिर (असम), तवांग मठ - पी टी त्सो झील (अरुणाचल प्रदेश), काठगोदाम - हनुमान गढ़ी मंदिर, नैनीताल (उत्तराखंड), टिकिटोरिया माता मंदिर (मध्य प्रदेश) और रामटेक गढ़ मंदिर (महाराष्ट्र)। इसके अलावा, 22.1 किलोमीटर लंबाई की 2 परियोजनाओं अर्थात् गौरीकुंड-केदारनाथ और गोविंदघाट-घांघरिया-हेमकुंड साहिब जी के लिए ईओआई आमंत्रित की जा रही है। आगे के मूल्यांकन के लिए 54 किलोमीटर लंबाई की अतिरिक्त 16 परियोजनाओं के लिए विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन प्रगति पर है। इसके अलावा, राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के समन्वय में पर्वतमाला परियोजना के तहत रोपवे परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए 13 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों अर्थात् उत्तर प्रदेश, आंध्र प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड, असम, त्रिपुरा, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, हरियाणा, कर्नाटक और महाराष्ट्र के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

4.5 ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी)

पूरे भारत में मोबाइल और ब्रॉडबैंड संपर्कता में तेजी से विस्तार के साथ, अगली पीढ़ी के 5जी और 6जी जैसे नेटवर्क द्वारा प्रदत्त अवसरों का पता लगाना और उनका पूरी तरह से उपयोग करना आवश्यक है। ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) अवसंरचना भारत में इन अगली पीढ़ी की दूरसंचार प्रौद्योगिकियों की आधार बनेगी और अर्थव्यवस्था के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी।

इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए, पीएम गतिशक्ति - नेशनल मास्टर प्लान के सिद्धांतों के अनुरूप, मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्ग गलियारों के साथ ऑप्टिक फाइबर केबल (डार्क फाइबर) लगा करके देश में डिजिटल राजमार्गों के एक नेटवर्क के विकास की दिशा में काम कर रहा है। यह पहल मंत्रालय को पूरे देश में दूरस्थ स्थानों / दूर-दराज के क्षेत्रों में इंटरनेट संपर्कता प्रदान करने के लिए सशक्त करेगी। विकसित ओएफसी नेटवर्क टेलीकॉम / इंटरनेट सेवा प्रदाताओं के लिए डायरेक्ट प्लग-एंड-प्ले मॉडल या 'फाइबर-ऑन-डिमांड' मॉडल सुकर करेगा और टेलीकॉम संपर्कता में विस्तार और 5जी और 6जी जैसी नए युग की दूरसंचार प्रौद्योगिकियों के त्वरित रोल आउट को सक्षम करेगा।



इस संबंध में मंत्रालय ने एक ब्राउनफील्ड और एक ग्रीनफील्ड पायलट प्रोजेक्ट, अर्थात् हैदराबाद-बैंगलोर और दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे पर ओएफसी अवसंरचना के विकास के लिए 2 पायलट प्रोजेक्ट दिए हैं, जिनकी कुल लंबाई लगभग 1900 किलोमीटर है। इन कॉरिडोर में ओएफसी बिछाने का काम प्रगति पर है।

4.6 सार्वजनिक परिवहन टर्मिनल अवसंरचना (पीटीआई)

विश्वस्तरीय यात्री आवागमन सुविधा के रूप में सार्वजनिक परिवहन टर्मिनल अवसंरचना (पीटीआई) की परिकल्पना की गई है, जिसे विभिन्न अंतर-शहरी, क्षेत्रीय और स्थानीय सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों को एक ही सुविधा के भीतर और आपस में जोड़ने के लिए एक केंद्र प्रदान करने के लिए डिज़ाइन किया गया है। पीटीआई एक एकीकृत सार्वजनिक परिवहन केंद्र है, जो भूतल परिवहन के कई मोड में सुविधा प्रदान करता है। इसके अतिरिक्त, पीटीआई लगातार बढ़ते यातायात और परिवहन अवसंरचना की कम क्षमता से उत्पन्न शहर की भीड़भाड़ की गंभीर समस्या का समाधान करने में भी मदद करते हैं। इन स्टेशनों के विकास से निम्नलिखित दो स्पष्ट लाभ हैं:

- (i) **बेहतर यात्री सुविधा:** विभिन्न परिवहन साधनों के एक ही परिसर से संचालित होने के कारण निर्बाध पारगमन होता है। ये स्टेशन अंतरराष्ट्रीय स्तर की सुविधाएं भी प्रदान करेंगे और व्यापक यात्री जनसांख्यिकी की ज़रूरतों को पूरा करेंगे।
- (ii) **शहर की भीड़भाड़ को कम करना:** शहर में परिवहन नोड्स के एकीकरण से स्थानीय भीड़भाड़ को समाप्त किया जा सकता है। इसके अलावा, अगर ये केंद्र राष्ट्रीय राजमार्गों या रिंग रोड के पास हैं, तो वे प्रभावी शहर से निकासी प्रदान कर सकते हैं। पारगमन यात्रियों के कारण होने वाला यातायात काफी हद तक समाप्त हो जाता है।

पीटीआई के लिए नीति को वित्त मंत्रालय के परामर्श से अंतिम रूप दिया जा रहा है। नीति की घोषणा के बाद पायलट परियोजनाएं शुरू की जाएंगी।

4.7 ई-पहल

4.7.1 भूमिराशि पोर्टल: सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने राजमार्ग अवसंरचना विकास परियोजनाओं और भूमि अधिग्रहण के लिए मुआवजे के भुगतान में तेजी लाने के लिए भूमि अधिग्रहण अधिसूचना प्रक्रिया को डिजिटल बनाने के लिए भूमिराशि पोर्टल शुरू किया है। 01 अप्रैल, 2018 से सभी भूमि अधिग्रहण प्रस्तावों की प्रक्रिया को पोर्टल पर करना अनिवार्य कर दिया गया है।

पोर्टल से भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया तेज और त्रुटि रहित हो गई है। इससे अधिसूचनाओं के प्रकाशन की समयावधि बहुत कम हो गई है और पूरी प्रक्रिया में दक्षता और पारदर्शिता आई है।

भूमिराशि पोर्टल की मुख्य विशेषताएं हैं:

- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, एनएचआई और एनएचआईडीसीएल के लिए अलग-अलग कार्य प्रगति की प्रक्रिया।
- टेम्पलेट आधारित अधिसूचना तैयार करना और ई-गजट पोर्टल पर अपलोड करने के लिए वर्ड फाइल तैयार करना।
- वन टाइम पासवर्ड (ओटीपी) आधारित सुरक्षा और डेटा एन्क्रिप्शन।

यह चिन्ह आगे की सड़क की फिसलन-भरी स्थितियों को दर्शाता है। इन स्थितियों का कारण जल रिसाव या तेल का फैलना आदि हो सकता है। यह चिन्ह दिखने पर चालक सदैव दुर्घटना से बचने के लिए अपने वाहन की गति कम करे।

This sign indicates the slippery condition of the road ahead. This condition could be due to seepage of water or oil spill etc. The driver should invariably slow down the vehicle at sight of this sign to avoid crash.



खतरनाक गहराई
Dangerous Dip

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- ❶ डिजिटल हस्ताक्षर प्रमाणपत्र (डीएससी) आधारित अनुमोदन।
- ❷ ई-गजट पोर्टल से प्राप्त फ़ाइल को अपलोड करना।
- ❸ भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीएएलए) और भूमि पक्षों के लिए स्वतः लॉगिन क्रेडेंशियल तैयार होना।
- ❹ विरासत आंकड़ों का प्रावधान।
- ❺ अधिसूचना बनाने के लिए, उपयोगकर्ता को केवल गांवों/सर्वेक्षण संख्या/भूमि पक्षों का चयन करना होगा। अन्य सभी डेटा सिस्टम द्वारा तैयार किए जाएंगे।
- ❻ लाभार्थी को ऑनलाइन भुगतान।
- ❼ रिपोर्ट तैयार करना।

सार्वजनिक वित्त प्रबंधन प्रणाली (पीएफएमएस) के माध्यम से भूमिराशि पोर्टल के साथ मुआवजे के भुगतान को एकीकृत करके बैंक खातों में निधि जमा रहने से बचने और जिन व्यक्तियों की भूमि/संपत्ति अधिग्रहित की गई थी, उनके खाते में वास्तविक समय पर पारदर्शी तरीके से धन जमा होना सुनिश्चित करने के प्रमुख उद्देश्यों को सफलतापूर्वक प्राप्त किया गया है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की इस पहल के परिणामस्वरूप देश में सड़क निमण के लिए अधिक मजबूत और कुशल भूमि अधिग्रहण हुआ है।

मंत्रालय ने क्षेत्रीय कार्यालयों को भूमिराशि पोर्टल में नवीनतम अद्यतन और भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में नए विकास से परिचित कराने के लिए देश भर में कार्यशालाओं और प्रशिक्षण कार्यक्रमों का भी आयोजन किया है।

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 3 के अंतर्गत कुल 15,431 अधिसूचनाएं प्रकाशित की गई हैं और 01 अप्रैल, 2018 से 31 मार्च, 2024 तक भूमिराशि पोर्टल के माध्यम से अधिनियम की धारा 3-डी के अंतर्गत लगभग 1,41,409.68 हेक्टेयर भूमि अधिग्रहित की गई है।

4.7.2 पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) पोर्टल

वर्ष 2021 में पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) की शुरुआत विभिन्न मंत्रालयों/विभागों/राज्यों को समन्वित योजना हेतु परस्पर सहयोग के लिए किया गया था। पीएम गतिशक्ति आधारभूत संरचना की मास्टर प्लानिंग को एकीकृत करने के लिए जीआईएस डेटा-आधारित एक 'संपूर्ण सरकार' दृष्टिकोण है। सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय देश में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क की योजना बनाने के लिए पीएम गतिशक्ति फ्रेमवर्क का उपयोग कर रहा है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएमपी पोर्टल को विकसित करने और बेहतर बनाने के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं, जैसे:

- ❶ एनएच नेटवर्क और अन्य अवसंरचना के घटकों, जैसे एमएमएलपी, रोपवे और मार्गस्थ सुविधाएं आदि को मान्य किया गया है और पोर्टल पर अपलोड किया गया है।
- ❷ डेटा पदानुक्रम और बनावट/रूपरेखा को परिभाषित किया गया है।



- 500 से अधिक अन्य मंत्रालयी पटलों के समावेशन सहित परियोजना को ट्रेक करने के लिए पीएमआईएस और डेटालेक के साथ एपीआई एकीकरण स्थापित किया गया है।
- परियोजना नियोजन और अनुकूलन के लिए कई उपकरण विकसित किए गए हैं, जिनमें कार्यात्मक डीपीआर मॉड्यूल और भू-संदर्भित डेटा का उपयोग करके संरेखण को अनुकूलित करने की क्षमता शामिल है।

मंत्रालय ने राजमार्ग विकास परियोजनाओं की विस्तृत रिपोर्ट तैयार करने के लिए एनएमपी पोर्टल के उपयोग को लागू करने के लिए एसओपी जारी किए हैं। मंत्रालय के अधिकारियों और परियोजना क्रियान्वयन एजेंसियों को एनएमपी पोर्टल तक पहुंच प्रदान करने के लिए 1,000 से अधिक लॉगिन क्रेडेंशियल बनाए गए हैं।

पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान को अपनाने से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को राष्ट्रीय राजमार्ग कॉरिडोर की योजना एवं विकास के लिए कई गुना लाभ जैसे कमतर और त्वरित मंजूरी आवश्यकताओं के साथ अनुकूलित संरेखण, वन, वन्यजीव आदि के हस्तक्षेप से न्यूनतम पारिस्थितिकीय प्रभाव और आर्थिक/सामाजिक नोइस के साथ बेहतर मल्टीमॉडल सम्पर्कता प्राप्त हुए हैं। 31 मार्च 2024 तक, 67 एनपीजी बैठकें आयोजित की गई हैं, जिसमें 2.35 लाख करोड़ के निवेश वाली 69 एनएच विकास परियोजनाओं पर गतिशक्ति सिद्धांतों का उपयोग करके परामर्श किया गया है और सक्षम प्राधिकारी के मूल्यांकन और अनुमोदन के लिए संस्तुत किया गया है।

4.7.3 ई-टोलिंग

शुल्क प्लानाओं के माध्यम से यातायात की निर्बाध गतिशीलता सुनिश्चित करने और फास्टैग का उपयोग करते हुए प्रयोक्ता शुल्क के संग्रहण में पारदर्शिता बढ़ाने के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की प्रमुख पहल, राष्ट्रीय इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रहण (एनईटीसी) कार्यक्रम प्रणाली को अखिल भारतीय स्तर पर क्रियान्वित किया गया है। भारतीय राष्ट्रीय भुगतान निगम (एनपीसीआई) इस प्रयोजन हेतु केंद्रीय समाशोधन गृह (सीसीएच) है। सड़क प्रयोक्ताओं को फास्टैग जारी करने के लिए चालीस (40) बैंक (सरकारी और निजी क्षेत्र के बैंक सहित) को फास्टैग जारीकर्ता बैंक के रूप में और शुल्क प्लानाओं पर लेन-देन संसाधित करने के लिए चौदह (14) अधिग्राहक बैंक नियुक्त किए गए हैं।

सरकार ने अधिसूचना सा. का. नि. 1361 (अ) दिनांक 2 नवंबर, 2017 के तहत 1 दिसंबर, 2017 को और उसके बाद बेचे गए एम एंड एन श्रेणियों के मोटर वाहनों में फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया था, और बाद में 1 दिसंबर, 2017 से पहले बेचे गए एम एंड एन श्रेणियों के मोटर वाहनों में सा. का. नि. 690 (अ) दिनांक 6 नवंबर, 2020 के तहत 1 जनवरी, 2021 को या उससे पहले फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया था। राष्ट्रीय परमिट वाहनों के लिए, सा. का. नि. 1081 (अ) दिनांक 2 नवंबर, 2018 के तहत 1 अक्टूबर 2019 से फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया गया है। श्रेणी 'एम' का तात्पर्य है यात्रियों को ले जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन। श्रेणी 'एन' का तात्पर्य है एक मोटर वाहन जिसमें कम से कम चार पहियों का उपयोग माल ले जाने के लिए किया जाता है, जो माल के अलावा सवारियों को भी ले जा सकता है। डिजिटल मोड के माध्यम से शुल्क भुगतान को और बढ़ावा देने के लिए, प्रतीक्षा समय और ईंधन की खपत को कम करने और शुल्क प्लाना के माध्यम से निर्बाध मार्ग प्रदान करने के लिए, सरकार ने 15/16 फरवरी 2021 की मध्यरात्रि से राष्ट्रीय राजमार्गों पर शुल्क प्लाना की



मध्य पट्टी में अंतर
Gap in Median

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



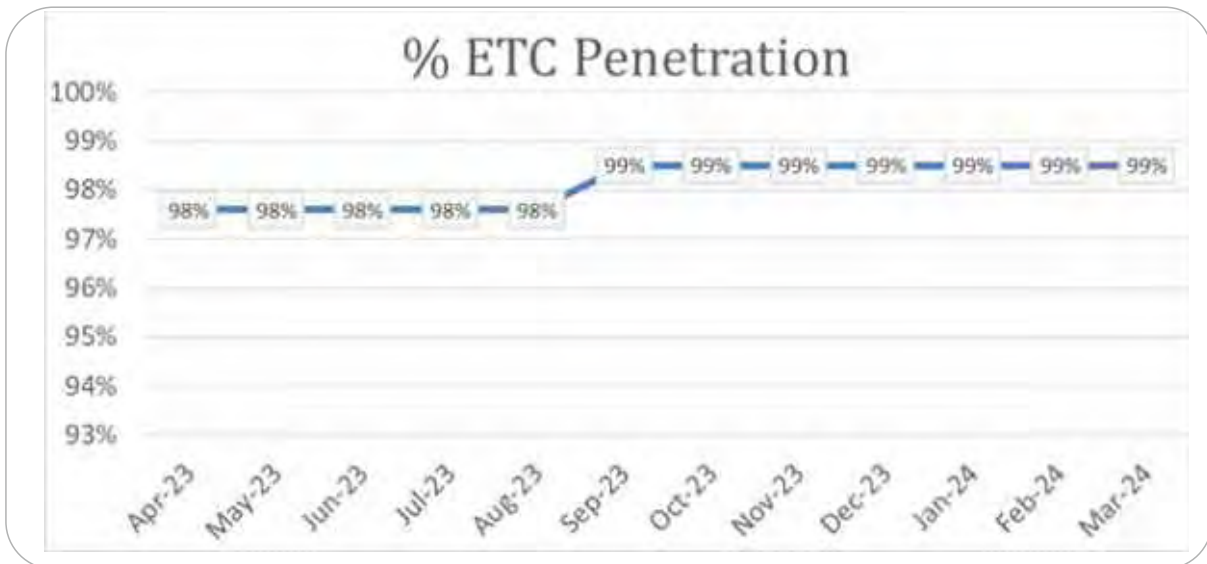
सभी लेन को "शुल्क प्लाजा की फास्टेग लेन" घोषित किया है।

31 मार्च 2024 तक बैंकों ने सामूहिक रूप से 8.81 करोड़ से ज़्यादा फास्टेग जारी किए हैं। ईटीसी के ज़रिए औसत दैनिक संग्रह बढ़कर 190.68 करोड़ रुपये हो गया है, जो कुल शुल्क संग्रह में 98.5% की पहुंच है। सभी लेन में ईटीसी इंफ्रास्ट्रक्चर के साथ 1365 राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) और राज्य राजमार्ग शुल्क प्लाजा चालू हैं।

फास्टेग की निरंतर वृद्धि और राजमार्ग प्रयोक्ताओं द्वारा फास्टेग को अपनाना बहुत उत्साहजनक है और इससे टोल संचालन में दक्षता बढ़ाने में मदद मिली है।



चित्र (क): मासिक ईटीसी लेनदेन गणना और संग्रहण



चित्र (ख): ईटीसी की व्याप्तता



दिल्ली मुंबई एक्सप्रेसवे पर मार्गस्थ सुविधाएं



चंगतोंग्या से लोंगलेंग, पैकेज - I (नागालैंड)

यह चिन्ह बस स्टॉप को दर्शाता है। यह दर्शाता है कि सभी बसें (सार्वजनिक परिवहन) इस स्थान पर रुकेंगी।
This sign indicates Bus Stop. It shows that all buses (public transport) will stop at this place.



पेट्रोल पंप
Petrol Pump

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



एनएचआईडीसीएल द्वारा माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) को लाभांश चेक सौंपना



जम्मू और कश्मीर में खेलनी बाईपास सुरंग का निर्माण



अध्याय V

पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

- 5.1** मंत्रालय पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास पर विशेष ध्यान दे रहा है और कुल बजट आबंटन का 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए निर्धारित किया गया है। उत्तर-पूर्व में राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 16,125 किलोमीटर है और इनका विकास और रखरखाव चार एजेंसियों - राज्य लोक निर्माण विभाग, बीआरओ, एनएचआई और एनएचआईडीसीएल द्वारा किया जा रहा है। 16,125 किलोमीटर की कुल लंबाई में से लगभग 6,934 किमी एनएचआईडीसीएल के पास, 6,972 किमी संबंधित राज्य सरकारों के पास, 778 किमी एनएचआई के पास और 1,225 किमी बीआरओ के पास है और 471 किमी सौंपा जाना बाकी है।
- 5.2** राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (एनएचआईडीसीएल) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तहत एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। इसे 18 जुलाई, 2014 को पूर्वोत्तर क्षेत्र और देश के सामरिक क्षेत्रों, जो अंतर्राष्ट्रीय सीमाएं साझा करती हैं, में राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य अवसंरचना का तेजी से विकास करने के उद्देश्य में शामिल किया गया था और सितम्बर, 2014 से इसका संचालन शुरू किया गया।
- 5.3** पूर्वोत्तर क्षेत्र में विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत शुरू किए गए राष्ट्रीय राजमार्गों और उनके विकास और अनुरक्षण कार्यों का ब्योरा नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	कार्यक्रम	लंबाई (किमी में)
क	एनएचडीपी चरण-III के तहत लंबाई	110
ख	एसएआरडीपी-एनई के तहत राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय सड़कों की लंबाई	
	(i) चरण क	4,099
	(ii) चरण ख (केवल डीपीआर तैयार करने के लिए अनुमोदित)	3,723
ग	सड़क और राजमार्ग का अरुणाचल प्रदेश पैकेज	2,319

- 5.4** मेघालय राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग सं 44 की 110 किमी लंबाई (जोवाई-मेघालय/असम सीमा {रतछेड़ा} खंड) राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) चरण-III के अंतर्गत आती है, जिस पर कार्य पूरा हो चुका है।
- 5.5** आर्थिक महत्व (ईआई) और अंतरराष्ट्रीय संपर्कता (आईएससी) योजना के तहत, 844.76 करोड़ रुपये की 16 परियोजनाएं प्रगति पर हैं।
- 5.6** सीआरआईएफ के तहत, राज्य सड़कों के सुधार के लिए 3,122.59 करोड़ रुपये के 151 कार्य प्रगति पर हैं।
- 5.7** राज्य पीडब्ल्यूडी के लिए रारा (मूल) के तहत 3,123 करोड़ रुपये की लागत वाले 38 कार्य और एस आर डी पी (एन ई) के तहत 3,123 करोड़ रुपये की लागत वाले 5 कार्य प्रगति पर हैं और 1241 करोड़ रुपये की लागत के 2 बाह्य सहायता प्राप्त कार्य प्रगति पर हैं। एनएचआई के लिए भारतमाला परियोजना के तहत 2,459 करोड़ रुपये की लागत वाले 4 कार्य प्रगति पर हैं। एनएचआईडीसीएल के लिए विभिन्न योजनाओं के तहत 1,06,945 करोड़ रुपये की लागत वाले 216 कार्य प्रगति पर हैं।

यह चिन्ह दर्शाता है कि सीधी सड़क पर बायीं/दायीं और दायीं/बायीं ओर मुड़ने के लिए मोड़ उपलब्ध हैं, जिनके बीच छोटी दूरी है। यह एक चौराहा (इंटरसेक्शन) है जहां सड़क एक दूसरे को नहीं काटती है।

These signs indicate that there is a left/right and right/left turn available on the straight road with small distance between them. It is an intersection which does not allow crossing of road.



5.8 पूर्वोत्तर में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा कार्यान्वयन/निर्माण के तहत परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं.	राज्य	कुल चालू परियोजनाएं		
		परियोजनाओं की संख्या	लंबाई किमी में	कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये में)
1	असम	65	1,210	44,008
2	अरुणाचल प्रदेश	30	363	9,383
3	मणिपुर	46	900	14,126
4	मेघालय	23	505	8,881
5	मिजोरम	32	798	17,999
6	नागालैंड	36	722	11,353
7	सिक्किम	16	231	4,961
8	त्रिपुरा	17	326	7,883
कुल		265	5,055	1,18,594

5.9 पूर्वोत्तर में कार्यों का राज्य-वार ब्यौरा नीचे दिया गया है

5.9.1 अरुणाचल प्रदेश

राज्य पीडब्ल्यूडी:

- (i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 1,929 करोड़ रुपये लागत के 10 विकास कार्य प्रगति पर हैं।
- (ii) एसएआरडीपी-एनई के तहत 1,902 करोड़ रुपये की लागत से 4 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।
- (iii) सीआरआईएफ के तहत, राज्य सड़कों के सुधार के लिए 1,308.90 करोड़ रुपये की लागत से 64 कार्य प्रगति पर हैं।
- (iv) ईआई और आईएससी योजना के तहत 132.90 करोड़ रुपये की लागत वाले 4 कार्य प्रगति पर हैं।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने अरुणाचल प्रदेश राज्य में 5,135 करोड़ रुपये की लागत से 445 किलोमीटर की कुल लंबाई वाली 21 परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा किया है। इसके अतिरिक्त, अरुणाचल प्रदेश राज्य में एनएचआईडीसीएल द्वारा 5,552 करोड़ रुपये की कुल स्वीकृत लागत वाली 363 किलोमीटर की कुल लंबाई वाली 16 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक अरुणाचल प्रदेश राज्य में एनएचआईडीसीएल के तहत 10,687 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत से 808 किलोमीटर की कुल लंबाई वाली कुल 37 परियोजनाओं को स्वीकृति दी गई है।

5.9.2 असम

राज्य पीडब्ल्यूडी:

- (i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 1,878 करोड़ रुपये लागत के 10 विकास कार्य प्रगति पर हैं।
- (ii) सीआरआईएफ के तहत राज्य की सड़कों के सुधार के लिए 703.66 करोड़ रुपये की लागत से 15 कार्य प्रगति पर हैं।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने असम राज्य में कुल 240 किलोमीटर लंबाई और 4,851 करोड़ रुपये की लागत



वाली 15 परियोजनाएं पूरी कर ली है। इसके अतिरिक्त, एनएचआईडीसीएल द्वारा असम राज्य में 39,672 करोड़ रुपये की कुल स्वीकृत लागत वाली कुल 1,062 किलोमीटर लंबाई की 51 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक एनएचआईडीसीएल के तहत असम राज्य में 44,523 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत की कुल 1,302 किलोमीटर लंबाई की कुल 66 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

एनएचआईडीसीएल:

भारतमाला परियोजना के तहत एनएचआईडीसीएल द्वारा 2,459 करोड़ रुपये की लागत से 81 किलोमीटर लंबाई की 4 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं।

5.9.3 मणिपुर

राज्य पीडब्ल्यूडी:

- (i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 48.2 करोड़ रुपये की लागत वाले 2 विकास कार्य प्रगति पर हैं।
- (ii) सीआरआईएफ के तहत राज्य की सड़कों के सुधार के लिए 165.66 करोड़ रुपये की लागत के 17 कार्य प्रगति पर हैं।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने मणिपुर राज्य में 1,678 करोड़ रुपये की लागत से 117 किलोमीटर लंबाई की 5 परियोजनाएं पूरी कर ली हैं। इसके अतिरिक्त, एनएचआईडीसीएल के तहत मणिपुर राज्य में कुल 14,077 करोड़ रुपये की स्वीकृत लागत से कुल 891 किलोमीटर लंबाई की 44 परियोजनाएं एनएचआईडीसीएल द्वारा मणिपुर राज्य में कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक 15,755 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत से कुल 1008 किलोमीटर लंबाई की कुल 49 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

5.9.4 मेघालय

राज्य पीडब्ल्यूडी:

- (i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 117.82 करोड़ रुपये की लागत के 3 विकास कार्य प्रगति पर हैं।
- (ii) एसएआरडीपी-एनई के तहत 302.88 करोड़ रुपये की लागत से 1 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।
- (iii) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तहत बहुपक्षीय एजेंसियों (जेआईसीए) द्वारा उपलब्ध कराई गई निधि के माध्यम से 1,241 करोड़ रुपये की लागत से 2 सुधार कार्य स्वीकृत किए गए हैं।
- (iv) सीआरआईएफ के तहत, राज्य की सड़कों के सुधार के लिए 409.64 करोड़ रुपये की लागत से 31 कार्य प्रगति पर हैं।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल द्वारा 17 परियोजनाएं प्रगति पर हैं, जिनकी लंबाई 393 किलोमीटर है और जिन्हें 7,219 करोड़ रुपये की लागत पर स्वीकृत किया गया है।

5.9.5 मिजोरम

राज्य पीडब्ल्यूडी:

- (i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 129.25 करोड़ रुपये की लागत के 2 विकास कार्य प्रगति पर हैं।



सड़क बंद है
No Thorough Road

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



(ii) सीआरआईएफ के तहत राज्य की सड़कों के सुधार के लिए 243.22 करोड़ रुपये की लागत के 5 कार्य प्रगति पर हैं।

(iii) ईआई और आईएससी योजना के तहत 58 करोड़ रुपये की लागत का 1 कार्य प्रगति पर है।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने मिजोरम राज्य में 216 करोड़ रुपये की लागत से 14 किलोमीटर लंबाई की 1 परियोजना पूरी कर ली है। इसके अतिरिक्त, मिजोरम राज्य में एनएचआईडीसीएल द्वारा 17,870 करोड़ रुपये की कुल स्वीकृत लागत से 782 किलोमीटर लंबाई की 30 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक एनएचआईडीसीएल के तहत मिजोरम राज्य में 18,086 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत से कुल 796 किलोमीटर लंबाई की कुल 31 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

5.9.6 नागालैंड

राज्य पीडब्ल्यूडी:

(i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 1,175 करोड़ रुपये की लागत के 08 विकास कार्य प्रगति पर हैं।

(ii) सीआरआईएफ के तहत राज्य की सड़कों के सुधार के लिए 204.34 करोड़ रुपये की लागत के 6 कार्य प्रगति पर हैं।

(iii) ईआई और आईएससी योजना के तहत 653.86 करोड़ रुपये की लागत के 11 कार्य प्रगति पर हैं।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने नागालैंड राज्य में 2,894 करोड़ रुपये की परियोजना लागत की 204 किलोमीटर की कुल लंबाई की 10 परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा किया है। इसके अतिरिक्त, एनएचआईडीसीएल द्वारा नागालैंड राज्य में कुल 10,178 करोड़ रुपये की स्वीकृत लागत से कुल 527 किमी लंबाई की 28 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक एनएचआईडीसीएल के तहत नागालैंड राज्य में 13,072 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत से कुल 776 किलोमीटर लंबाई की कुल 38 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

5.9.7 सिक्किम

राज्य पीडब्ल्यूडी:

(i) 31 मार्च, 2024 तक रारा (मूल) के तहत 467 करोड़ रुपये की लागत के 3 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

(ii) सीआरआईएफ के तहत राज्य की सड़कों के सुधार के लिए 70.94 करोड़ रुपये की लागत वाले 12 कार्य प्रगति पर हैं।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने सिक्किम राज्य में 29 किलोमीटर को कवर करने वाली और 709 करोड़ रुपये की लागत वाली 4 परियोजनाएं पूरी कर ली है। इसके अतिरिक्त, सिक्किम राज्य में एनएचआईडीसीएल द्वारा कुल 4,494 करोड़ रुपये की स्वीकृत लागत वाली कुल 181 किलोमीटर लंबाई की 13 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक एनएचआईडीसीएल के तहत सिक्किम राज्य में 5,203 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत से कुल 209 किलोमीटर लंबाई की कुल 17 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

“सड़क बंद है” संकेत दर्शाता है कि वहां आगे रास्ता नहीं है। यह संकेत चालक को सूचना प्रदान करता है कि सड़क पर आगे मार्ग नहीं है।
“NO THROUGH ROAD” sign indicates that there is no throughway. This sign informs drivers that there is no way ahead on the road.



5.9.8 त्रिपुरा

राज्य पीडब्ल्यूडी:

- (i) 31 मार्च, 2024 तक, राज्य की सड़कों के सुधार के लिए सीआरआईएफ के तहत 16.20 करोड़ रुपये की लागत का 1 कार्य प्रगति पर है।

एनएचआईडीसीएल:

एनएचआईडीसीएल ने त्रिपुरा में 4,099 करोड़ रुपये की लागत से कुल 346 किलोमीटर की लंबाई को कवर करने वाली 13 परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा कर लिया है। इसके अतिरिक्त, एनएचआईडीसीएल द्वारा त्रिपुरा राज्य में कुल 7,883 करोड़ रुपये की स्वीकृत लागत के साथ कुल 326 किलोमीटर लंबाई की 17 परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इस प्रकार, 31 मार्च, 2024 तक एनएचआईडीसीएल के तहत त्रिपुरा राज्य में 11,982 करोड़ रुपये की संचयी परियोजना लागत से कुल 672 किलोमीटर लंबाई की कुल 30 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

5.9.9 अंडमान और निकोबार

एनएचआईडीसीएल ने अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में 6 परियोजनाएं पूरी की हैं, जो 671 करोड़ रुपये की लागत से 153 किलोमीटर को कवर करती हैं। एनएचआईडीसीएल वर्तमान में 1,459 करोड़ रुपये की कुल परियोजना लागत से 178 किलोमीटर लंबाई की 7 जारी परियोजनाओं में लगा हुआ है। कुल मिलाकर, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह को 13 परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है, जिनकी संयुक्त लंबाई 331 किलोमीटर और परियोजना लागत 2,130 करोड़ रुपये है।

5.10 एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई भारतमाला परियोजनाएं

एनएचआईडीसीएल को भारतमाला परियोजना चरण-1 के तहत 5,070 किलोमीटर के खंड विकसित करने का काम सौंपा गया था। 31 मार्च, 2024 तक, एनएचआईडीसीएल ने पूर्वोत्तर क्षेत्र में भारतमाला परियोजना चरण-1 के तहत 65,631 करोड़ रुपये की लागत से 2,882 किलोमीटर का काम सौंप दिया है। इसमें से एनएचआईडीसीएल ने अब तक 1,358 किलोमीटर का काम पूरा कर लिया है। वित्त वर्ष 2023-24 में भारतमाला परियोजना के तहत कोई परियोजना स्वीकृत नहीं की गई।

क्र.सं.	कॉरिडोर का प्रकार	लंबाई (किमी)
1	आर्थिक कॉरिडोर	2,973
2	फीडर सड़कें	312
3	राष्ट्रीय कॉरिडोर	25
4	सीमावर्ती सड़क संपर्क	718
5	अंतराष्ट्रीय सड़क संपर्क	878
6	अंतर कॉरिडोर फीडर सड़कें	164
भारतमाला परियोजना कुल		5,070

5.11 अरुणाचल प्रदेश में सीमावर्ती राजमार्ग

मंत्रालय ने सामरिक उद्देश्य के लिए 2023-24 के दौरान अरुणाचल प्रदेश में 26,675 करोड़ रुपये की

यह सड़क चिन्ह दर्शाता है कि चौराहे की मुख्य सड़क पर एक साइकिल पथ है या साइकिल चालक इस पथ का निरंतर प्रयोग करते हैं। ड्राइवर को सावधानीपूर्वक चौराहा (इंटरसेक्शन) पार करना चाहिए ताकि साइकिल सवार सुरक्षित ढंग से मुख्य सड़क पार कर सकें।

This road sign indicates that there is a cycle path intersecting the major road or is frequented by cyclists. The driver should carefully cross this intersection so that cyclist could cross the major road safely.



प्रवेश निषेध
No Entry

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



लागत से 1,199 किलोमीटर सीमावर्ती राजमार्ग (रारा-913) के विकास को स्वीकृति दी है।

5.12 एनएचआईडीसीएल द्वारा अंतर्राष्ट्रीय संपर्कता स्थापित करना

एनएचआईडीसीएल की नेपाल, बांग्लादेश और म्यांमार के लिए सीमा पार संपर्कता के निर्माण और वृद्धि में महत्वपूर्ण भूमिका है। इसने क्षेत्रीय व्यापार और संपर्कता बढ़ाने के उद्देश्य से कई परियोजनाएं शुरू की हैं।

5.12.1 बांग्लादेश संपर्कता

त्रिपुरा: सबरुम के जरिए संपर्कता

एनएचआईडीसीएल ने फेनी पुल सहित अगरतला सबरुम खंड को पूरा कर लिया है; इस मार्ग से बांग्लादेश में चटगांव बंदरगाह के साथ पूर्वोत्तर क्षेत्र को जोड़ने की संभावना है।

मेघालय: डालू और दावकी के जरिए संपर्कता

भारत और बांग्लादेश के बीच एक और संपर्कता को जेआईसीए ओडीए ऋण के अंतर्गत मेघालय राज्य में तुरा से डालू तक मौजूदा रारा-51 के साथ बेहतर बनाया जा रहा है।

मेघालय को बांग्लादेश से जोड़ने के लिए शिलांग-दावकी सड़क का निर्माण।

मिजोरम: लुंगलेई के जरिए संपर्कता

मिजोरम को बांग्लादेश से जोड़ने के लिए त्वावुंग-लुंगलेई सड़क का निर्माण।

5.12.2 म्यांमार संपर्कता

मणिपुर: मोरेह के जरिए संपर्कता

एनएचआईडीसीएल एशियाई राजमार्ग-02 (एच-02) के एक भाग के रूप में इम्फाल मोरेह सड़क को 2/4 लेन विकसित कर रहा है, जो आईएमटी त्रिपक्षीय राजमार्ग को संपर्कता प्रदान करेगा।

मिजोरम: लवंगतलाई के जरिए संपर्कता

कलंदान मल्टी मॉडल ट्रांजिट परियोजना को संपर्कता प्रदान करने के लिए एनएचआईडीसीएल द्वारा जेआईसीए ओडीए ऋण के तहत आइजोल लवंगतलाई खंड को पेव्ड शोल्डर के साथ 2-लेन में सुधार किया जा रहा है, जिसमें से लवंगतलाई-म्यांमार सीमा खंड पहले ही पूरा हो चुका है।

5.12.3 नेपाल संपर्कता

पश्चिम बंगाल

एनएचआईडीसीएल की एक नई उपलब्धि नेपाल में ककरबिता को जोड़ने वाले भारत-नेपाल सीमा पर मेची पुल और इसके पहुंच मार्ग और पश्चिम बंगाल राज्य में रारा-327बी (एशियाई राजमार्ग-02) पर पानीटंकी, जिसे एडीबी-एसएएसआईसी संपर्कता के हिस्से के रूप में शामिल किया गया था, का पूरा होना है। एच 02 खंड की क्षमता और मौजूदा पुल में थोड़ी कठिनाई नजर आई है, जो धीमी गति से चलने वाले वाहनों और पैदल यात्रियों के यातायात के अलावा वर्तमान तेज गति/वाणिज्यिक यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है, इसलिए भविष्य की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए मेची नदी पर 825 मीटर की पहुंच सड़क के साथ नया 6 लेन का बड़ा पुल (675 मीटर) मौजूदा 586 मीटर मेची पुल के अपस्ट्रीम पर शुरू किया गया है।

यह चिन्ह दर्शाता है कि यहां सभी वाहनों का प्रवेश निषेध है। एक क्षेत्र के कुछ भागों को यातायात के लिए प्रवेश निषेध के रूप चिन्ह किया जाता है। यह प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश या यातायात निषेध क्षेत्र हो सकता है। इसलिए, चालक को इसका पालन करना चाहिए और अपना मार्ग परिवर्तित कर लेना चाहिए।

This sign notifies that entry is prohibited for all vehicles. Certain pockets of an area or road are demarcated as 'no entry' areas for traffic. This could be entry to a restricted area or no-traffic zone. So the driver should obey it and divert his route.



5.13 वर्ष 2023-24 के दौरान एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई परियोजनाएं

क्र.सं.	राज्य	01.04.2023 से 31.03.2024 तक सौंपी गई कुल परियोजनाएं		
		परियोजनाओं की संख्या	लंबाई किमी में	कुल परियोजना लागत (करोड़ रुपये में)
1	अरुणाचल प्रदेश	6	86	1,039
2	असम	16	245	11,150
3	मणिपुर	3	20	273
4	मेघालय	5	64	1,616
5	मिजोरम	2	21	1,400
6	नागालैंड	11	167	2,887
7	सिक्किम	1	0	36
8	त्रिपुरा	7	177	3,723
9	अंडमान और निकोबार	3	57	510
10	उत्तराखंड	3	5	727
कुल		57	842	23,361

5.14 एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई परियोजनाओं के लिए वित्तीय वर्ष 2023-24 के लिए व्यय की गई निधि का विवरण **परिशिष्ट-4** में दिया गया है।

5.15 जोगीघोपा लॉजिस्टिक्स पार्क लिमिटेड (जेएलपीएल)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और असम सरकार ने जोगीघोपा, असम में मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क के विकास के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए। इस व्यवस्था के तहत, असम सरकार द्वारा प्रदान की गई भूमि पर दो चरणों (चरण- I में 112 एकड़ और चरण- II में 88 एकड़) में एक लॉजिस्टिक पार्क विकसित किया जा रहा है। इस एमएमएलपी के निष्पादन के लिए, जोगीघोपा लॉजिस्टिक्स पार्क लिमिटेड, एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) को 26 फरवरी 2021 को 50,000 रु. की अधिकृत शेयर पूंजी से पब्लिक लिमिटेड कंपनी के रूप में शामिल किया गया था।

5.16 पर्वतमाला परियोजना

मंत्रालय ने पर्वतमाला परियोजना के तहत, प्रथम और अंतिम मील संपर्कता प्रदान करने वाले सुरक्षित, किफायती, सुविधाजनक, कुशल, आत्मनिर्भर और विश्व स्तरीय रोपवे अवसंरचना के प्रावधान की परिकल्पना की है, ताकि भारत में लॉजिस्टिक्स दक्षता को बढ़ाया जा सके।

कामाख्या मंदिर (असम) और तवांग (अरुणाचल प्रदेश) में परियोजनाओं के लिए विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन किया जा रहा है। राज्य सरकारों के समन्वय से पर्वतमाला परियोजना के तहत रोपवे परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए असम, त्रिपुरा, नागालैंड और अरुणाचल प्रदेश की राज्य सरकारों के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

यह चिन्ह दर्शाता है कि आसपास एक प्राथमिक उपचार सुविधा है जो आपात स्थिति या दुर्घटना के मामले में बहुत उपयोगी साबित होती है। आम तौर पर ये चिन्ह राजमार्गों और ग्रामीण सड़कों पर लगाए जाते हैं।

The sign shows that there is a First Aid facility nearby which is very useful in case of emergency or crashes. These signs are normally erected on highways and rural roads.



पत्थर लुढ़कने की संभावना
Falling Rocks

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



इम्फाल - मोरेह पैकेज -II, मणिपुर



गोहपुर से होलॉंगी, असम



अध्याय VI

सड़क परिवहन

6.1 सड़क परिवहन, यातायात हिस्सेदारी और राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में योगदान दोनों के संदर्भ में भारत में परिवहन का प्रमुख साधन है। माल और यात्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के अलावा, सड़क परिवहन देश के सभी क्षेत्रों में समान सामाजिक-आर्थिक विकास को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह देश के सामाजिक और आर्थिक एकीकरण और विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। आसान पहुंच, संचालन का नम्यता, डोर-टू-डोर सेवा और विश्वसनीयता के आधार पर परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में यात्री और माल यातायात दोनों में सड़क परिवहन को अधिक महत्व दिया गया है।

6.2 यह मंत्रालय पड़ोसी देशों के लिए और वहां से वाहन यातायात की व्यवस्था /निगरानी करने के अलावा देश में सड़क परिवहन के विनियमन से संबंधित व्यापक नीतियां तैयार करने के लिए उत्तरदायी है।

6.3 मंत्रालय के सड़क परिवहन प्रभाग में मोटर वाहनों और राज्य सड़क परिवहन निगमों (एस आर टी सी) से संबंधित नीति को शामिल करने वाले निम्नलिखित अधिनियम/नियम लागू किये जा रहे हैं

- मोटर यान अधिनियम, 1988
- केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989
- सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950
- सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007
- सड़क मार्ग से वहन नियम, 2011

6.4 ई-परिवहन

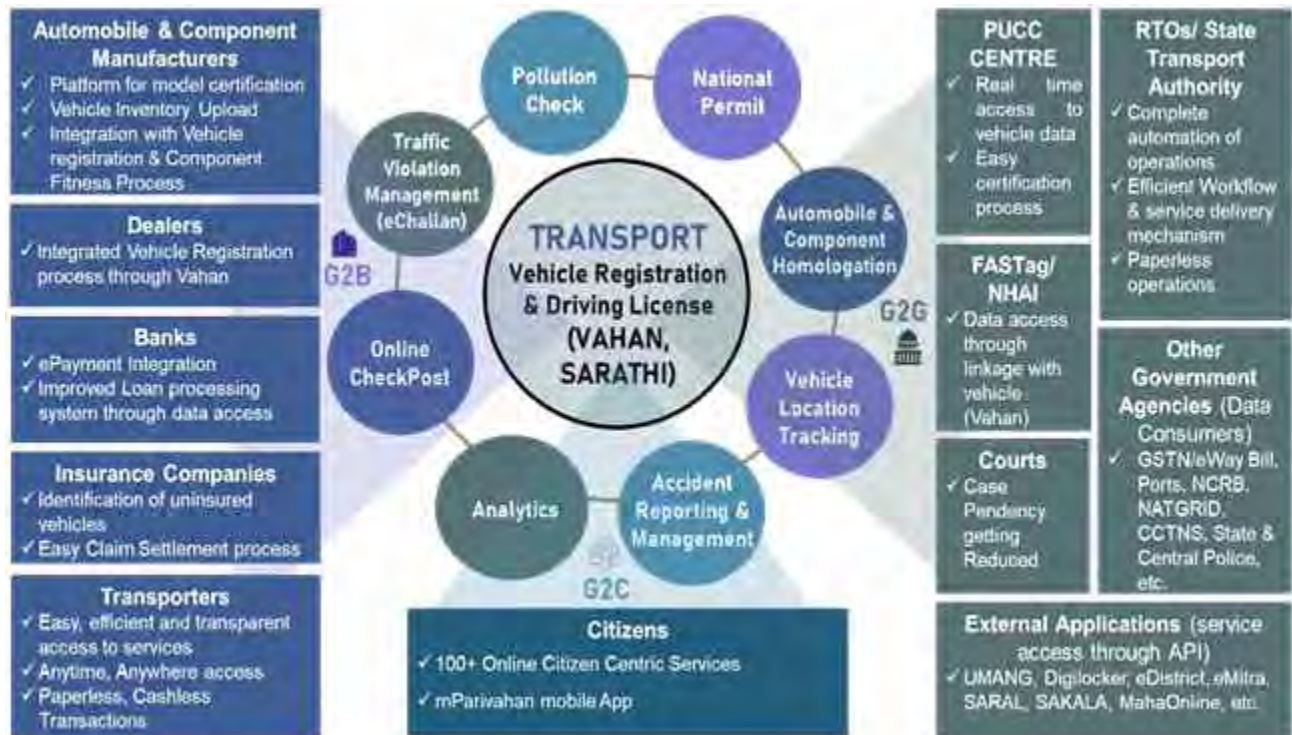
ई-परिवहन मिशन मोड परियोजना (एमएमपी) उपयोगकर्ता के अनुकूल तरीके से विभिन्न परिवहन सेवाओं की सुविधा के लिए एक छत्र मंच है। इसने कई एप्लिकेशन के माध्यम से वाहन पंजीकरण, ड्राइविंग लाइसेंस, प्रवर्तन, कराधान, परमिट, फिटनेस और संबंधित गतिविधियों के लिए सेवा आपूर्ति व्यवस्था को बदल दिया है। दस्तावेज़ अपलोड, ई-भुगतान, ऑनलाइन अपॉइंटमेंट आदि, जिनमें से कुछ पूरी तरह से संपर्क रहित/फेसलेस हैं, की सुविधा प्रदान करने वाली 100+ से अधिक ऑनलाइन सेवाएं समाधान में सहायक हैं।

6.4.1 एक सार्वजनिक डिजिटल प्लेटफॉर्म के रूप में विकास

ई-ट्रांसपोर्ट एमएमपी, मुख्य रूप से ऑनलाइन आरसी और डीएल से संबंधित सेवाओं के लिए एक माध्यम है, जो एक व्यापक सार्वजनिक डिजिटल प्लेटफॉर्म के रूप में तेजी से विकसित हुआ है। वाहन और लाइसेंस सेवाओं के पूरे जीवन-चक्र में समाधानों की एक प्रभावी योजना बनाने के साथ-साथ बड़ी संख्या में आंतरिक/बाहरी हितधारकों के साथ अपस्ट्रीम और डाउनस्ट्रीम एकीकरण के एक समूह से विकास बढ़ा है, और नागरिकों, व्यापार और सरकारों के लिए सेवा आपूर्ति व्यवस्था के सामान्य और प्रयोक्ता अनुभव को काफी हद तक बढ़ाया है।

एकीकृत इको-सिस्टम में ऑटोमोबाइल और घटक निर्माता, फिटमेंट सेंटर, कार डीलर, पीयूसीसी कियोस्क, बैंक, बीमा कंपनियां, ट्रांसपोर्टर, निजी फिटनेस सेंटर, स्मार्ट कार्ड के लिए सहायता एजेंसियां, एचएसआरपी, फास्टैग, पुलिस जैसी सुरक्षा एजेंसियां, ई-डिस्ट्रिक्ट, सी एस सी, उमंग, डिजिलॉकर इत्यादि सेवाओं के साथ साथ सीसीटीएनएस/एनसीआरबी, नैटग्रिड शामिल हैं, जो ए पी आई तथा अन्य ऑनलाइन तंत्र के जरिए साझा ई-ट्रांसपोर्ट प्लेटफॉर्म से जुड़ी है।

इन एकीकरणों से प्राप्त निरंतर डेटा/सेवा विनिमय के कारण, परियोजना को बड़ी मात्रा में आंकड़ें उपलब्ध होते हैं, जिनका विश्लेषण अधिकारियों द्वारा निर्णय लेने/निगरानी के लिए महत्वपूर्ण परख सृजित करने के लिए किया जाता है। इसके अलावा, यह आगामी प्रचलनों और परिदृश्यों के लिए और सर्वोत्तम पद्धतियों के मानकों के अनुकूल होने के लिए आवश्यक तैयारियों को नियत करता है



6.4.2 एमवाहन

आरटीओ में विभागीय अधिकारियों और डीलरों जैसे अन्य आंतरिक हितधारकों द्वारा विभिन्न वाहन सेवाओं के प्रबंधन के लिए एक सुविधाजनक मोबाइल समाधान के रूप में एमवाहन की परिकल्पना की गई है। एंड्रॉइड प्लेटफॉर्म में उपलब्ध वर्तमान संस्करण, वाहन निरीक्षण और फिटनेस के स्वचालन, वाहन पंजीकरण के दौरान डीलर/आरटीओ द्वारा अपलोड किए गए दस्तावेजों की सुविधा और पता बदलने के लिए कार्रवाई किये जाने संबंधी अनुरोधों आदि जैसी अन्य सेवाओं सहित कई प्रक्रियाओं की सुविधा प्रदान करता है। आरटीओ संचालन की पूरी श्रृंखला को कवर करने के लिए कार्यक्षमताओं का और विस्तार करने के लिए काम जारी है।

“सड़क बंद है” संकेत दर्शाता है कि वहां आगे रास्ता नहीं है। यह संकेत चालक को सूचना प्रदान करता है कि सड़क पर आगे मार्ग नहीं है।
“NO THROUGH ROAD” sign indicates that there is no throughway. This sign informs drivers that there is no way ahead on the road.

एमवाहन का उपयोग करके फिटनेस निरीक्षण मोटर वाहन निरीक्षक (एमवीआई) पहले अपने वर्तमान भू-स्थान और समय को कैप्चर करके वाहनों का निरीक्षण करता है, जो रिकॉर्ड किए गए समय पर निर्दिष्ट निकटता के भीतर वाहन की उपस्थिति सुनिश्चित करता है। एमवीआई निरीक्षण प्रक्रिया के हिस्से के रूप में ली गई टाइम-स्टैम्प तस्वीरों को वाहन की स्थिति के मापदंडों जैसे ब्रेक, वाइपर, सीट बेल्ट, फ्रंट लाइट, रियर लाइट आदि की स्थिति के साथ अपलोड करता है। इसके बाद ब्योरों पर अनुमोदन/अस्वीकृति, जैसा भी लागू हो, के लिए आगे कार्रवाई की जाती है।



यह सुविधा फिलहाल 16 राज्यों - असम, तमिलनाडु, ओडिशा, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, राजस्थान, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, पंजाब, आंध्र प्रदेश, बिहार, झारखंड और पश्चिम बंगाल के आरटीओ में शुरू की गई है। हिमाचल प्रदेश में इसका क्रियान्वयन अभी परीक्षण चरण में है।

6.4.3 ई-चालान का कुशल यातायात प्रबंधन प्रणाली (आईटीएमएस) के साथ एकीकरण

कई राज्यों और स्मार्ट शहरों ने यातायात प्रबंधन प्रणाली को आधुनिक बनाने के लिए कुशल यातायात प्रबंधन प्रणाली (आईटीएमएस) को लागू किया है। इसके तहत क्लोज-सर्किट टेलीविजन/स्वचालित नंबर प्लेट रिकॉग्निशन कैमरे, स्पीड गन, ओवर स्पीड वॉयलेशन डिटेक्शन (ओएसवीडी)/रेड लाइट वॉयलेशन डिटेक्शन (आरएलवीडी) डिवाइस आदि जैसी उन्नत प्रौद्योगिकियों/घटकों को प्रभावी ढंग से यातायात उल्लंघनों की निगरानी के लिए स्थापित किया गया है। इन प्रणालियों द्वारा एकत्र किए गए डेटा को बगैर किसी आक्रामक तरीके से उल्लंघनकर्ताओं को चालान नोटिस जारी करने के लिए ईचालान यातायात प्रवर्तन समाधान के साथ एकीकृत किया गया है।

यह प्रणाली, वाहन पंजीकरण प्लेट पढ़ता है, उल्लंघन विवरण रिकॉर्ड करता है और उसे ईचालान प्रणाली

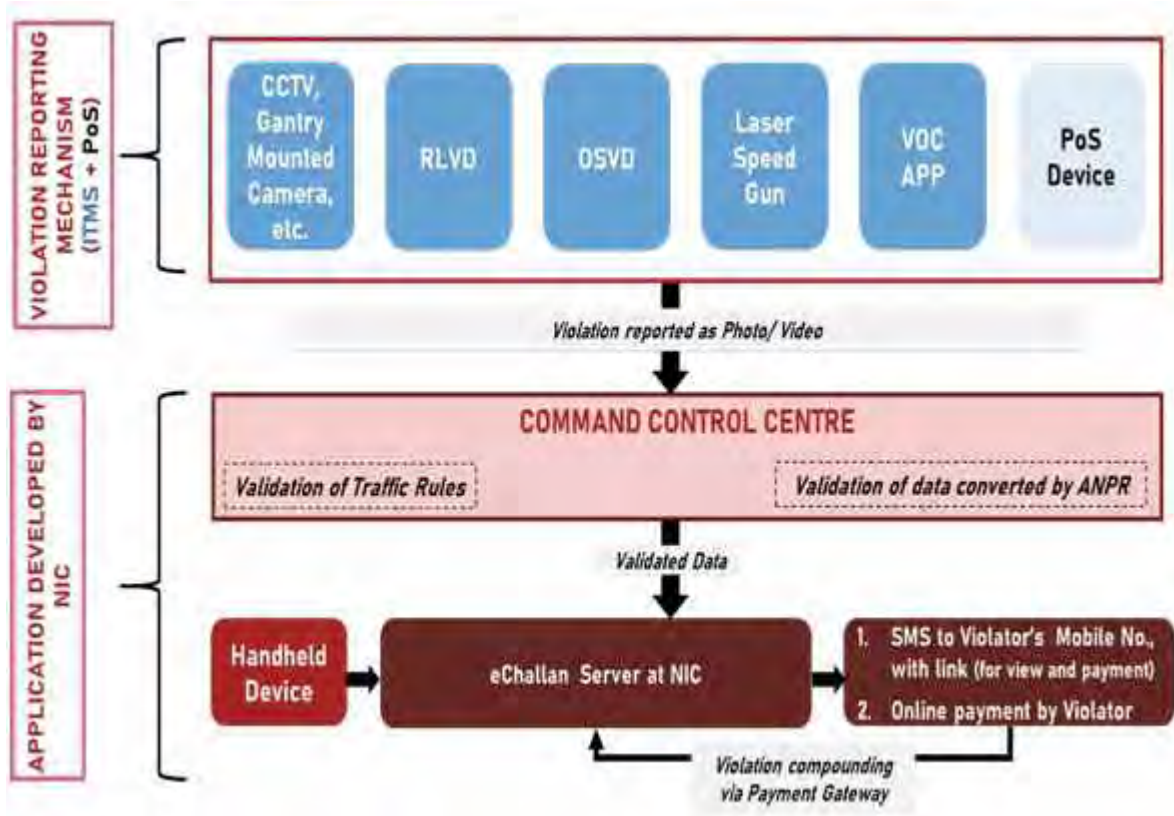


खतरनाक गहराई
Dangerous Dip

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



को भेजता है, फिर यह वाहन डेटाबेस से जुड़ता है, ताकि वाहन और मालिक के विवरण को एक्सेस किया जा सके और उसे एसएमएस के माध्यम से स्वचालित रूप से उल्लंघन नोटिस भेजता है। एसएमएस, पोर्टल पर उल्लंघन विवरण देखने के लिए लिंक प्रदान करता है और नागरिकों को ऑनलाइन जुर्माना भरने की भी अनुमति देता है। इसके अतिरिक्त, वर्चुअल कोर्ट के साथ इसका एकीकरण है, जो ऑनलाइन कोर्ट रेफरल से लेकर समापन होने तक उल्लंघनों के ऑनलाइन निपटान को सक्षम बनाता है।



ऐसी एकीकृत प्रणाली 22 राज्यों में कार्यान्वित की गई है, इस प्रणाली के माध्यम से 6.73 करोड़ से अधिक यातायात उल्लंघन नोटिस जारी किए गए हैं।

6.4.4 वीएलटीएस कमांड और कंट्रोल सेंटर सॉल्यूशन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा देश भर में कार्यान्वयन के लिए व्हीकल लोकेशन ट्रैकिंग और आपातकालीन चेतावनी प्रणाली (वीएलटीईएस) की कल्पना की गई है।

मंत्रालय द्वारा यथा अधिसूचित पूरी प्रणाली एआईएस-140 विनिर्देश पर आधारित है जो सार्वजनिक सेवा वाहनों में अनुमोदित ट्रैकिंग उपकरणों को लगाने की प्रक्रिया को परिभाषित करती है और राज्य स्तर पर वीएलटीएस कमांड एंड कंट्रोल सेंटर (सीएंडसीसी) की स्थापना करती है। इसके लिए योजना के दिशानिर्देश निर्भया रूपरेखा के तहत 15 जनवरी, 2020 को जारी किए गए थे।

एनआईसी ने पूर्ण समाधान विकसित किया है, जिसमें वीएलटीडी मेकर एप्लिकेशन के माध्यम से



डिवाइस होमोलोगेशन और फिटमेंट सिस्टम और उपकरण फिट किए गए सभी वाहनों को ट्रैक करने के लिए कमांड एंड कंट्रोल सेंटर बनाने और संचालित करने के लिए सॉफ्टवेयर भी शामिल है। एनआईसी सभी राज्यों के लिए प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए समर्पित क्लाउड अवसंरचना भी प्रदान कर रहा है। वीएलटीडी मेकर एप्लिकेशन 25 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह, अरुणाचल प्रदेश, बिहार, चंडीगढ़, छत्तीसगढ़, दिल्ली, गोवा, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, केरल, महाराष्ट्र, मेघालय, पुडुचेरी, पंजाब, सिक्किम, राजस्थान, तमिलनाडु, उत्तराखंड, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, ओडिशा, मध्य प्रदेश, मिजोरम और गुजरात) में चालू है और कमांड एंड कंट्रोल सेंटर उत्तराखंड, गोवा, बिहार, चंडीगढ़, मिजोरम, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह और राजस्थान में चालू है और हरियाणा, गुजरात तथा दिल्ली में इसका कार्य प्रगति पर है।

मुख्य विशेषताएं



6.4.5 भारत श्रृंखला वाहन पंजीकरण

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने पूरे देश में वाहनों के निर्बाध हस्तांतरण को सुविधाजनक बनाने के लिए दिनांक 26 अगस्त, 2021 को सा.का.नि. 594 (अ) जारी किया है, जिसमें केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 में एक नया पंजीकरण चिह्न अर्थात् "भारत (बीएच) श्रृंखला" शामिल किया गया है। एनआईसी ने डीलर पाइंट मॉड्यूल में आवश्यक परिवर्तनों को शामिल किया है और सभी राज्यों को पोर्टल से बीएच श्रृंखला पंजीकरण संख्या जारी करने की सुविधा प्रदान की गई है। इसे सक्रिय कर दिया गया है और 15 सितंबर, 2021 से लागू किया गया है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सा.का.नि. 879(अ), दिनांक 14 दिसंबर, 2022 के तहत बीएच श्रृंखला के कार्यान्वयन के दायरे को बढ़ाने के साथ ही अधिक व्यापक बनाने के लिए बीएच श्रृंखला नियमों में संशोधन किया है।

कुछ स्थानों में सड़क पर एक उभार होता है, जो यातायात को धीमा करने के लिए जान-बूझकर बनाया जाता है। यह चिन्ह ड्राइवर को आगाह करता है कि वह इस उभार को पार करने के लिए वाहन की गति कम करे।

Sometimes there is a hump on road intentionally created for slowing the traffic. This sign cautions the driver that he should reduce the speed to cross the hump comfortably.



यह सुविधा केवल डीलर पाइंट पंजीकरण के माध्यम से वाहन के नए पंजीकरण के लिए प्रदान की जाती है। "भारत श्रृंखला (बीएच-सीरीज़)" के तहत यह वाहन पंजीकरण सुविधा स्वैच्छिक आधार पर रक्षा कर्मियों, केंद्र सरकार / राज्य सरकार / केंद्र / राज्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी क्षेत्र की कंपनियों / संगठनों के कर्मचारियों के लिए उपलब्ध है, जिनके कार्यालय चार या अधिक राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में हैं। बीएच श्रृंखला पंजीकरण 27 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों: अंडमान और निकोबार द्वीप समूह, अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, चंडीगढ़, दिल्ली, गोवा, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, मेघालय, महाराष्ट्र, मणिपुर, मिजोरम, नागालैंड, ओडिशा, पुडुचेरी, राजस्थान, सिक्किम, त्रिपुरा, संघ राज्य क्षेत्र दादर नगर हवेली तथा दमन और दीव, उत्तराखंड, छत्तीसगढ़, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल में सक्रिय है।

6.4.6 वाहन वापसी प्रबंधन प्रणाली

मंत्रालय ने एनआईसी की तकनीकी सहायता से एक मजबूत ऑनलाइन प्रणाली की सुविधा प्रदान करके निर्माताओं द्वारा वाहन वापस लेने की प्रक्रिया को सुव्यवस्थित किया है। इस उद्देश्य को पूरा करने के लिए, वाहन वापसी प्रबंधन प्रणाली को वाहन वापस करने के हर पहलू से निपटने की सुविधा प्रदान की जा रही है, जिसमें चक्र के अन्य आवश्यक चरणों में ग्राहक अधिसूचना और प्रतिक्रिया तंत्र, प्रक्रिया ट्रेकिंग, अनुपालन और रिपोर्टिंग शामिल हैं। यह वाहनों में रेड्रोफिटिंग की आवश्यकताओं के कारण वाहन वापस लेने की घटनाओं का भी ध्यान रख सकता है।

इस प्रणाली को प्रभावी तरीके से संचालित करने के लिए वाहन/घटक निर्माताओं, वाहन, होमोलोगेशन सिस्टम आदि जैसे विभिन्न हितधारकों के साथ एकीकरण की आवश्यकता होगी।

वाहन शिकायतों और वाहन वापस करने की प्रक्रिया के डिजिटलीकरण और उपयोगकर्ता पंजीकरण, शिकायत पंजीकरण, नामित अधिकारियों द्वारा की गई कार्रवाई आदि सहित कई अन्य कार्यों के लिए एक पोर्टल पहले ही शुरू किया जा चुका है।

6.4.7 अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (एआईटीपी) मॉड्यूल

इस मॉड्यूल को अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (परमिट) नियमावली, 2023, के अनुसार सभी हितधारकों को ऑनलाइन सेवा प्रदान करने के लिए <https://vahan.parivahan.gov.in/aitp/> पर उद्यतित किया गया है। इस मॉड्यूल में साझा पोर्टल से सभी राज्यों को केंद्रीय रूप से एआईटीपी को जारी करने का प्रावधान है।

6.4.8 फेसलेस, कॉन्टैक्टलेस, आधार - ईकेवाईसी आधारित सेवाएं

मौजूदा परिवहन सेवाओं को आधार/ईकेवाईसी, एआई आधारित फेस रिकग्निशन, ई-साइन/डीएससी और अन्य व्यावसायिक प्रक्रिया परिवर्तनों जैसी उन्नत तकनीकों का लाभ उठाते हुए फेसलेस/संपर्क रहित मोड में बदल दिया गया है। अधिकांश सेवाओं के लिए आवेदन दाखिल करने, ई-भुगतान करने, दस्तावेज अपलोड करने, अपॉइंटमेंट लेने की ऑनलाइन सुविधा पहले से ही उपलब्ध थी। फेसलेस सर्विसेज का शुभारंभ प्रणाली में एक बहुत बड़ा परिवर्तन है क्योंकि इससे आरटीओ निरीक्षण को पूरी तरह से समाप्त करने, कतारों में खड़े होने और बिचौलियों की परेशानियों से मुक्ति मिलती है।



वाहन और सारथी प्लेटफॉर्म के तहत अधिकांश ऑनलाइन सेवाओं को राज्य-विशिष्ट अनुकूलन के साथ और सीएमवीआर के प्रावधानों के अनुरूप फेसलेस मोड में परिवर्तित कर दिया गया है। वर्तमान में, यह सुविधा 80+ सेवाओं पर प्रदान की जाती है और इसे 34 राज्यों में लागू किया गया है। इस पहल ने आरटीओ जाने की बाध्यता को कम करके और सेवाओं की त्वरित, निर्बाध आपूर्ति करके नागरिक और आरटीओ जैसे सभी हितधारकों को लाभान्वित किया है। इस प्रणाली का एक मुख्य आकर्षण इसमें आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित चेहरा पहचान सुविधा का एकीकरण है जिसे एनआईसी द्वारा शिक्षार्थी लाइसेंस परीक्षा आवेदकों को प्रमाणित करने की सुविधा प्रदान की गई है।

मुख्य विशेषताएं:

- पूरी तरह से ऑनलाइन और कांटेक्टलेस सेवा
- आवेदन के किसी भी चरण में आरटीओ जाने की आवश्यकता नहीं है
- आवेदक का आधार आधारित प्रमाणीकरण और ई-केवाईसी
- शिक्षार्थी लाइसेंस परीक्षा के लिए एआई आधारित चेहरा पहचान और सत्यापन
- शिक्षार्थी लाइसेंस परीक्षा देने वाले आवेदक का वीडियो बनाने (एआई वीडियो प्रोसेसिंग) के माध्यम से ऑनलाइन निरीक्षण
- सभी फेसलेस लेनदेन के लिए दस्तावेज़ अपलोड करने का प्रावधान



6.4.9 स्वचालित फिटनेस प्रबंधन प्रणाली / स्वचालित परीक्षण प्रणाली

स्वचालित फिटनेस प्रबंधन प्रणाली (एएफएमएस) मोटर वाहन मालिकों को वाहन फिटनेस परीक्षण बुक करने, फिटनेस परीक्षण के परिणाम और फिटनेस प्रमाण पत्र देखने और पुनः परीक्षण के लिए आवेदन करने की सक्षमता प्रदान करता है। स्वचालित परीक्षण प्रणाली (एटीएस) ऑपरेटर उपलब्ध टेस्ट

यह सड़क चिन्ह आगे की सड़क की वास्तविक बनावट की जानकारी देता है। यह सड़क दो हिस्सों में विभाजित होकर अंग्रेजी के 'वाई' (ल) अक्षर के आकार का है। इससे ड्राइवर को तिराहे पर गाड़ी मोड़ने में मदद मिलती है।

This road sign cautions about the actual formation of road ahead. The road is divided into two in the shape of Y. This helps driver in managing the intersection carefully.



बायीं ओर पार्श्व सड़क
Side Road Left

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



स्लॉट जेनरेट करने, बुकिंग प्रबंधित करने, वाहन फिटनेस की स्थिति अद्यतित करने और फिटनेस परीक्षण परिणाम और फिटनेस प्रमाणपत्र अपलोड करने में सक्षम होंगे। यह एप्लिकेशन वाहन परीक्षण प्रक्रिया और उसके परिणाम में शुरू से अंत तक पारदर्शिता प्रदान करता है और इस प्रकार पारदर्शिता बढ़ती है। यह दृश्य परीक्षणों की डिजिटल रिकॉर्डिंग को बनाए रखने में भी मदद करता है। एएफएमएस पोर्टल अन्य वाहन एप्लिकेशन्स के साथ जुड़ा हुआ है जैसे कि नवीनतम फिटनेस स्थिति वाहन में अपडेट की जाती है और अधिकारियों द्वारा प्रवर्तन उद्देश्यों के लिए उसका उपयोग किया जा सकता है।

6.4.10 पंजीकृत वाहन स्क्रेपिंग सुविधा केंद्र (आरवीएसएफ)

स्वैच्छिक वाहन स्क्रेपिंग एप्लिकेशन या वीस्क्रेप पोर्टल मोटर वाहन मालिकों को देश में किसी भी पंजीकृत वाहन स्क्रेपिंग सुविधा केंद्र (आरवीएसएफ) में अपने पुराने वाहनों को स्क्रेप करने के लिए ऑनलाइन आवेदन जमा करने की अनुमति देता है। आरवीएसएफ आवेदन पत्र स्वीकार कर सकता है, पुराने वाहन का स्क्रेप मूल्य सीधे वाहन मालिक के बैंक खाते में हस्तान्तरित कर सकता है और जमा प्रमाणपत्र (सीडी) बना सकता है। स्क्रेपिंग के लिए वाहन जमा करने के प्रमाण के रूप में वाहन मालिक को जमा प्रमाण पत्र (सीडी) जारी किया जाता है। इसका उपयोग नए वाहनों की खरीद पर वित्तीय लाभ प्राप्त करने जैसे पंजीकरण शुल्क की छूट और मोटर वाहन कर पर गैर-परिवहन वाहनों के लिए 25% तक तथा परिवहन वाहनों के लिए 15% तक की रियायत के लिए किया जा सकता है। सीडी का कारोबार भी किया जा सकता है।

आरवीएसएफ द्वारा वाहन के निराकरण और निपटान की प्रक्रिया पूरी होने के बाद वाहन मालिक को वाहन स्क्रेपिंग (सीवीएस) का प्रमाण पत्र जारी किया जाता है।

6.4.11 अगली पीढ़ी का एम परिवहन मोबाइल ऐप

नागरिकों को अधिक सुविधा प्रदान करने और पहुंच बढ़ाने के लिए, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा एनआईसी के ई-ट्रांसपोर्ट डिवीजन के सहयोग से एक सुपर ऐप 'नेक्स्टजेन एमपरिवहन' विकसित किया गया है, जिसमें परिवहन संबंधी सेवाओं से संबंधित सभी सुविधाओं, कार्यात्मकताओं और संबंधित उपयोगिताओं को सिंगल-स्टॉप प्लेटफॉर्म में समाहित किया गया है। ऐप को एपीआई लिंकेज के माध्यम से वाहन, सारथी, ईचालान आदि की विभिन्न सेवाओं को जोड़कर बनाया गया है। ऑनलाइन वेब पोर्टलों पर उपलब्ध सुविधाओं और कार्यात्मकताओं को राज्य-विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए इस ऐप में दोहराया गया है। इस ऐप में आधार प्रमाणीकरण, फेसलेस सेवाओं आदि जैसी सुविधाओं को भी शामिल किया गया है।

यह ऐप एक साझा प्रणाली के माध्यम से सभी हितधारकों को जोड़कर पारदर्शिता बढ़ाने में मदद करेगा। यह रिकॉर्ड के डिजिटलीकरण के माध्यम से संचालन को आसान बनाने और कुशल निगरानी में भी मदद करेगा। यह उल्लंघनकर्ताओं की दृश्यता को बढ़ाएगा, जिससे बेहतर यातायात प्रबंधन होगा।

इस ऐप के माध्यम से सेवाओं को चरणबद्ध तरीके से उपलब्ध कराया गया है। अब तक, चरण I में 32 ऑनलाइन सेवाओं और उपयोगिताओं और चरण II में 5 ऑनलाइन सेवाओं और उपयोगिताओं को विकसित और उपलब्ध कराया गया है। यह ऐप एंड्रॉइड और आईओएस दोनों पर उपलब्ध है।



31 मार्च, 2024 स्थिति के अनुसार ऐप में शामिल की गई और उपलब्ध कराई गई उपयोगिता सेवाएं निम्नलिखित हैं:

चरण - I: 32 सेवाओं की सूची

वाहन संबंधी सेवाएं	डाइविंग लाइसेंस संबंधी सेवाएं	चालान संबंधी सेवाएं	पीयूसीसी संबंधी सेवाएं
1. आरसी खोजें	1. डीएल खोजें	1. चालान की स्थिति	1. पीयूसीसी खोजें
2. वर्चुअल आरसी	2. वर्चुअल डीएल	2. चालान भुगतान	
3. डुप्लीकेट आरसी जारी करना	3. डुप्लीकेट डीएल जारी करना	3. भुगतान स्थिति सत्यापित करें	
4. आरसी में पते में परिवर्तन	4. डीएल का नवीनीकरण	4. चालान डाउनलोड करें	
5. उपप्राधीयन प्रविष्टि	5. डीएल में पता परिवर्तन	5. रसीद डाउनलोड करें	
6. उपप्राधीयन समाप्ति	6. डीएल का प्रतिस्थापन		
7. उपप्राधीयन निरंतरता	7. डीएल सार		
8. एनओसी जारी करना	8. आईडीपी		
9. शुल्क देने पर आरसी विवरण	9. मोबाइल नंबर अपडेट करें		
10. आवेदन की स्थिति	10. आवेदन की स्थिति		
11. शुल्क रसीद डाउनलोड करें	11. अपलोड किए गए दस्तावेज़ देखें		
12. भुगतान की स्थिति सत्यापित करें	12. प्रपत्र देखें		
13. आवेदन का निपटान करें			
14. मोबाइल नंबर अपडेट करें			

चरण - II: 5 सेवाओं की सूची

वाहन संबंधी सेवाएं -	पीयूसीसी संबंधी सेवाएं
1. एनओसी डाउनलोड	1. पीयूसीसी प्रमाणपत्र डाउनलोड करें
2. कर ऑकलन	
3. डुप्लीकेट फिटनेस प्रमाणपत्र	
4. ऑनलाइन कर भुगतान	

6.4.12 वाहनों की राष्ट्रीय रजिस्ट्री और लाइसेंस रिकॉर्ड

31 मार्च, 2024 तक वाहन पंजीकरण रिकॉर्ड और डाइविंग लाइसेंस रिकॉर्ड क्रमशः 36.71+ करोड़ और 20.26+ करोड़ हैं।

यह संकेत मार्ग देने वाले संकेतों के समूह से है। यह संकेत विशिष्ट दर्शाता है कि वहां दायीं ओर साइड सड़क है। साइड सड़क का प्रयोक्ता यातायात को मार्ग देगा। यह संकेत रास्ता दीजिए संकेत के साथ साइड सड़क पर लगाया जाता है।

This sign belongs to the family of Give Way signs. This particular sign indicates that there is side road on right. This sign is used in conjunction with a give way sign on the side road.



6.5 सीएमवीआर, 1989 में संशोधन के लिए वर्ष 2023 में की गई प्रमुख पहल

6.5.1 वास्तविक ड्राइविंग उत्सर्जन (आरडीई) विनियमन

जब किसी वाहन का प्रयोगशाला स्थितियों में और उसी वाहन का वास्तविक ड्राइविंग स्थितियों परीक्षण किया जाता है, तो उसके उत्सर्जन की सीमा में एक अंतर होता है। इस अंतर को कम करने के लिए, यूरोप में वास्तविक ड्राइविंग उत्सर्जन (आरडीई) विनियमन शुरू किए गए थे। इसके अनुरूप, भारत ने भारत स्टेज VI (बीएस VI) की शुरुआत के साथ आरडीई विनियमन को भी शुरू किया, जिससे टाइप अनुमोदन और सीओपी के दौरान आरडीई माप अनिवार्य हो गया। उक्त विनियमन डेटा संग्रहण के लिए 1 अप्रैल, 2020 से और अनुरूपता कारक (सीएफ) को पूरा करने के लिए 1 अप्रैल, 2023 से लागू है। सीएफ, आरडीई नियमनों की उत्सर्जन सीमा को परिभाषित करता है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अधिदेशित किया है कि 1 अप्रैल, 2023 और उसके बाद निर्मित सभी वाहनों के संबंध में, वास्तविक विश्व ड्राइविंग साइकिल उत्सर्जन पर सीएफ लागू हो सकता है।

6.5.2 अखिल भारतीय पर्यटक परमिट नियम, 2023

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (प्राधिकरण या परमिट) नियम, 2021 को अधिक्रमित करते हुए अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (परमिट) नियम, 2023 को अधिसूचित किया है।

2021 में अधिसूचित नियमों ने पर्यटक वाहनों के लिए परमिट व्यवस्था को सुव्यवस्थित और सरल बनाकर भारत में पर्यटन क्षेत्र को अत्यधिक बढ़ावा दिया था।

अब, अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (परमिट) नियम, 2023 के साथ, देश भर में पर्यटक वाहनों की आवाजाही को और सुविधाजनक बनाने के लिए अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (एआईटीपी) व्यवस्था को और सुव्यवस्थित एवं मजबूत किया गया है।

नए नियमों की प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं:

- (क) आवेदन प्रक्रिया को सरल बनाने और अनुपालन बोझ को कम करने के लिए, प्राधिकरण और एआईटीपी के प्रावधान को एक दूसरे से स्वतंत्र बना दिया गया है।
- (ख) बड़ी संख्या में मेथनॉल या इथेनॉल ईंधन पर चलने वाले इलेक्ट्रिक वाहनों और वाहनों की तैनाती को बढ़ावा देने के लिए, ऑपरेटर (ऑपरेटरों) के लिए बिना किसी लागत के एक सुव्यवस्थित नियामक पारिस्थितिकी तंत्र शुरू किया गया है।
- (ग) कम क्षमता वाले वाहनों (दस से कम) के लिए कम परमिट शुल्क के साथ पर्यटक वाहनों की अधिक श्रेणियां शुरू की गई हैं। इससे छोटे पर्यटक वाहन ऑपरेटरों को काफी वित्तीय राहत मिलने की उम्मीद है, जिनके पास कम बैठने की क्षमता वाले छोटे वाहन हैं, क्योंकि उन्हें अब अपने वाहन (वाहनों) की बैठने की क्षमता के अनुरूप कम शुल्क का भुगतान करना होगा।

6.5.3 बसों में फायर अलार्म सिस्टम (एफएएस) और फायर प्रोटेक्शन सिस्टम (एफपीएस)

बसों के यात्री डिब्बे में आग से सुरक्षा के प्रावधान को शामिल करने के लिए, मंत्रालय ने केंद्रीय मोटर यान



नियमावली (सीएमवीआर) में संशोधन करके एआईएस 135 के दायरे को इंजन डिब्बे से बढ़ाकर स्कूल बसों और टाइप III श्रेणी की बसों के यात्री डिब्बे को भी इसमें शामिल कर लिया है। इस संशोधन का उद्देश्य यात्रियों को अतिरिक्त निकासी समय प्रदान करना है और इस प्रकार एफपीएस और एफएसएस के माध्यम से बसों में आग की घटनाओं में सुरक्षा को बढ़ाना है। इस मानक को डीआरडीओ के विशेषज्ञों, जिन्होंने इसे डिजाइन किया था और इस अवधारणा का परीक्षण एक बस पर भी किया था, सहित विभिन्न हितधारकों के परामर्श से तैयार किया गया था।

इसके कार्यान्वयन की समय-सीमा केंद्रीय मोटर यान (प्रथम संशोधन) नियमावली के लागू होने की तारीख से बारह महीने अर्थात् 27 जनवरी, 2023 से थी, हालांकि, मोटर वाहन हितधारकों से अभ्यावेदन प्राप्त करने के बाद, तारीख बदल दी गई और प्रावधान 1 अक्टूबर, 2023 से लागू हुए।

6.5.4 पूरी तरह से निर्मित वाहनों को दिव्यांगजन के लिए अनुकूलित वाहनों में रूपांतरित करना

मंत्रालय ने अस्थायी पंजीकरण के माध्यम से पूरी तरह से निर्मित वाहनों को अनुकूलित वाहनों में रूपांतरित करने में दिव्यांगजनों को सुविधा प्रदान की है। दिव्यांगजनों की विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार मोटर वाहनों का अनुकूलन अक्सर उनकी गतिशीलता को आसान बनाने के लिए आवश्यक होता है। वर्तमान में, इस तरह के अनुकूलन या तो निर्माता या उसके अधिकृत डीलर द्वारा वाहन के पंजीकरण से पहले या पंजीकरण प्राधिकारी से प्राप्त अनुमति के आधार पर वाहन के पंजीकरण के बाद किया जा सकता है।

इस प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने मोटर वाहनों के अनुकूलन के लिए अस्थायी पंजीकरण की सुविधा का विस्तार करने के लिए केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 के नियम 53क और 53ख में संशोधन किया है। ये संशोधन दिव्यांगजनों को मोटर वाहन चलाने की बेहतर सुविधा प्रदान करेंगे और सामाजिक-सांस्कृतिक एवं आर्थिक गतिविधियों में उनके समावेशन को बढ़ावा देंगे।

6.5.5 भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) के संबंध में केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 में एक नया नियम 126ड. अंतःस्थापित किया है। निम्नलिखित को अनिवार्य किया गया है:

- (1) इस नियम के तहत कार असेसमेंट प्रोग्राम 1 अक्टूबर, 2023 को या उसके बाद देश में निर्मित या आयातित श्रेणी एम 1 के टाइप अनुमोदित वाहनों पर लागू होगा। इसके अलावा, बीएनसीएपी, एजेंसी द्वारा निगरानी किया जाने वाला एक स्वैच्छिक प्रोग्राम होगा।
- (2) मोटर वाहनों के निर्माता या आयातक 1 अक्टूबर 2023 से अपने मोटर वाहन की जांच और स्टार रेटिंग के लिए मूल्यांकन करने के लिए केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की गई नामित एजेंसी को एआईएस: 197 के अनुसार प्रपत्र 70क में एक आवेदन प्रस्तुत करेंगे।
- (3) स्टार रेटिंग के मूल्यांकन के प्रयोजन के लिए मोटर वाहन की लागत और इस तरह के मूल्यांकन की लागत संबंधित निर्माता या आयातक द्वारा वहन की जाएगी।



टी - तिराहा
T-Intersection

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- (4) निर्माता, आयातक या निर्माता अथवा आयातक के अधिकृत डीलर के परिसर से नामित एजेंसी द्वारा एआईएस-197 के अनुसार मूल्यांकन के प्रयोजनार्थ मोटर वाहनों को यादृच्छिक रूप से चुना जाएगा।
- (5) नामित एजेंसी उप-नियम (2) में चयनित वाहनों के मूल्यांकन के लिए नियम 126 में निर्दिष्ट किसी भी परीक्षण एजेंसी का चयन करेगी।
- (6) निर्माता या आयातक चयनित वाहनों को उप-नियम (4) के तहत चयनित परीक्षण एजेंसी को भेजेगा।
- (7) परीक्षण एजेंसी एआईएस-197 के अनुसार वाहनों का मूल्यांकन करेगी और प्रपत्र 70ख में नामित एजेंसी को मूल्यांकन रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी।
- (8) मूल्यांकन रिपोर्ट की जांच और अनुमोदन हो जाने पर, वाहन की स्टार रेटिंग नामित एजेंसी द्वारा नामित पोर्टल पर अपलोड की जाएगी।
- (9) इस नियम में से कुछ भी नियम 126 के तहत छूट प्राप्त वाहन पर लागू नहीं होगा।

यह यात्री कारों की सुरक्षा रेटिंग की अवधारणा शुरू करता है और उपभोक्ताओं को सुविज्ञ निर्णय लेने में सक्षम बनाता है। यह देश में ओईएम द्वारा उत्पादित कारों की निर्यात योग्यता को बढ़ावा देगा और इन वाहनों के प्रति घरेलू ग्राहक के भरोसे को बढ़ाएगा। इसके अतिरिक्त, यह कार्यक्रम निर्माताओं को उच्च रेटिंग अर्जित करने के लिए उन्नत सुरक्षा प्रौद्योगिकियां प्रदान करने के लिए प्रोत्साहित करेगा।

6.5.6 केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के विभिन्न प्रपत्रों में संशोधन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अनुमत शयन क्षमता, खड़े होने की क्षमता और बैठने की क्षमता (चालक सहित) के संबंध में जानकारी प्राप्त करने के लिए केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के विभिन्न प्रपत्रों में संशोधन किया है।

6.5.7 संपीडित गैसीय हाइड्रोजन आंतरिक दहन इंजन वाहनों का टाइप अनुमोदन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने तरल या संपीडित गैसीय हाइड्रोजन आंतरिक दहन इंजन वाले वाहनों के टाइप अनुमोदन के लिए मानदंड बनाने के लिए सीएमवीआर, 1989 में नया नियम 125ड अंतःस्थापित किया है। यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि तरल या संपीडित गैसीय हाइड्रोजन से चालित एम और एन श्रेणियों के आंतरिक दहन इंजन वाहनों के टाइप अनुमोदन के लिए सुरक्षा और प्रक्रियात्मक आवश्यकताएं एआईएस 195: 2023 के अनुसार होंगी, जब तक कि भारतीय मानक ब्यूरो अधिनियम, 1986 (1986 का 63) के तहत संबंधित बीआईएस विनिर्देश अधिसूचित नहीं किया जाता है, बशर्ते कि आंतरिक दहन इंजन वाहनों के लिए हाइड्रोजन ईंधन विनिर्देश आईएस 16061:2021 के अनुसार हों।

6.5.8 इलेक्ट्रिक पावर ट्रेन वाहनों और हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन का टाइप अनुमोदन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने इलेक्ट्रिक पावर ट्रेन वाहनों और हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन के टाइप अनुमोदन के संबंध में सीएमवीआर, 1989 में एक नया नियम 125ड अंतःस्थापित किया है। विभिन्न मोटर वाहन उद्योग मानकों (एआईएस) में हाइब्रिड वाहनों की परिभाषा उपलब्ध है; लेकिन आज तक केन्द्रीय मोटर यान, 1989 में मानक परिभाषा शामिल नहीं की गई है। इसलिए, विशुद्ध इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों और इसके विभिन्न टाइपों की एक मानक परिभाषा को सीएमवीआर 1989 में शामिल



करना आवश्यक था। यह भी बताना उचित होगा कि विभिन्न राज्य सरकारें अपनी संबंधित राज्य ईवी नीतियों के माध्यम से इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों को प्रोत्साहन प्रदान कर रही हैं। इसलिए, अधिसूचना के माध्यम से विशुद्ध इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों की परिभाषा और वर्गीकरण में अधिक स्पष्टता लायी गई है।

6.5.9 ट्रक केबिन में वातानुकूलन प्रणाली

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सा.का.नि. 886 (अ), दिनांक 8 दिसंबर, 2023 के माध्यम से निर्धारित किया है कि केंद्रीय मोटर यान (दसवां संशोधन) नियमावली, 2023 के प्रकाशन की तारीख से अठारह महीने बाद निर्मित वाहनों की एन2 (सकल वाहन वजन 3.5 टन से अधिक लेकिन 12.0 टन से कम) और एन3 (सकल वाहन वजन 12.0 टन से अधिक माल वाहन) श्रेणी के वाहनों के केबिन के लिए एक वातानुकूलन प्रणाली लगाई जाएगी। वातानुकूलन प्रणाली से लैस केबिन का परीक्षण समय-समय पर संशोधित आईएसआई 4618:2022 के अनुसार होगा।

इसके अलावा, यह भी अधिदेशित किया गया है कि केंद्रीय मोटर यान (दसवां संशोधन) नियमावली, 2023 के प्रकाशन की तारीख से अठारह महीने या उसके बाद ड्राइव-अवे चेसिस के रूप में निर्मित एन2 और एन3 श्रेणी के किसी भी वाहन के लिए चेसिस निर्माता आईएस 14618:2022 के अनुसार वातानुकूलन प्रणाली की टाइप अनुमोदित किट की आपूर्ति करेगा, ताकि बॉडी बिल्डर को किट लगाने में सुविधा हो।

6.5.10 एकल ईंधन (मोनोफ्यूल) के रूप में इथेनॉल 20

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 5 जनवरी, 2024 के सा.का.नि. 27(अ) के माध्यम से इथेनॉल मिश्रित पेट्रोल (ईबीपी) कार्यक्रम को सुविधाजनक बनाने के लिए मोनोफ्यूल के रूप में इथेनॉल 20 के उपयोग के मानदंड अधिसूचित किए हैं। 8 मार्च, 2021 के सा.का.नि. 156 (अ) के अनुसार इथेनॉल (ई20) ई10 से ई20 तक फ्लेक्स-फ्यूल की श्रेणी में है। इस प्रकार, बीएस-VI मानदंडों के अनुपालन के लिए वाहनों का परीक्षण चरम ई10 और ई20 दोनों पर किया जा रहा है। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) ने मिश्रण के बढ़ते प्रतिशत के साथ ई-20 पर उत्सर्जन मानदंडों का अनुपालन करने का प्रस्ताव दिया है। तदनुसार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सीएमवीआर, 1989 के नियम 115 के उप-नियम (18), (19), (20) और (22) की तालिका (2) में ई20 के लिए फ्लेक्स फ्यूल से मोनो फ्यूल श्रेणी में परिवर्तन की अधिसूचना जारी की है।

6.5.11 मोटर वाहन (तृतीय पक्ष बीमा आधार प्रीमियम और देयता) संशोधन नियम, 2024

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण के परामर्श के बाद मोटर वाहन (तृतीय पक्ष बीमा आधार प्रीमियम और देयता) संशोधन नियम, 2022 में और संशोधन करने के लिए 5 जनवरी, 2024 को सा.का.नि. 32(अ) जारी किया है। मंत्रालय ने वाहन श्रेणी सीबी (अर्थात् भाड़े या पारिश्रमिक के लिए यात्री वाहक हेतु उपयोग किए जाने वाले तीन पहिया वाहन जिनकी वहन क्षमता 6 यात्रियों से अधिक नहीं है) के लिए मूल प्रीमियम और देयता को संशोधित किया है।

6.5.12 बस बॉडी बिल्डर्स के लिए समान अवसर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 6 मार्च, 2024 के सा.का.नि. 159(अ) के तहत बसों के निर्माण के



सड़क बंद है
No Thorough Road

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



क्षेत्र में ओईएम और बस बॉडी बिल्डर्स के समान अवसर निर्धारित किए हैं। उक्त विनियमन 1 सितंबर, 2025 से प्रभावी होगा।

यह अधिसूचित किया गया है कि असंगठित क्षेत्र के बस बॉडी बिल्डर्स को भी वर्तमान में प्रचलित स्व-प्रमाणन पद्धति की बजाय टाइप अनुमोदन प्रक्रिया (ओईएम के समान) के अधीन किया जाएगा। बस बॉडी बिल्डर्स को ऐसी समान परीक्षण प्रक्रियाओं की प्रस्तावित प्रयोज्यता के अलावा, लागू सुरक्षा और निष्पादन आवश्यकताओं को भी पूरा करना होगा।

6.5.13 निर्माण उपकरण वाहनों के लिए विभिन्न मानदंडों के कार्यान्वयन की तिथि का स्थगन

इस मंत्रालय ने सा.का.नि. 163 (अ), दिनांक 7 मार्च, 2024 के माध्यम से निर्माण उपकरण वाहनों के लिए उत्सर्जन मानदंडों (सीईवी V) और सुरक्षा मानकों (एआईएस-160 के भाग 2) के कार्यान्वयन की तिथि को 1 अप्रैल, 2024 से 1 जनवरी, 2025 तक स्थगित करने की अधिसूचना जारी की है।

6.5.14 सीएमवीआर, 1989 के नियम 138 के उप-नियम 4 के खंड (घ) में फेराक्रिलम (वाहनों में प्राथमिक चिकित्सा किट) को शामिल करना:

इस मंत्रालय ने सीएमवीआर, 1989 के नियम 138 के उप-नियम 4 के खंड (घ) में संशोधन कर प्राथमिक चिकित्सा किट के रूप में फेराक्रिलम को शामिल करने के लिए सा.का.नि. 174 (अ), दिनांक 11 मार्च, 2024 को अधिसूचित किया है।

6.5.15 वाहनों के पंजीकरण चिह्न के रूप में उपयोग के लिए तेलंगाना राज्य को "टीएस" के स्थान पर "टीजी" अक्षरों का समूह आवंटित किया गया।

केंद्र सरकार ने मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59) की धारा 41 की उप-धारा (6) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, का.आ.1306 (अ), दिनांक 12 मार्च, 2024 के माध्यम से वाहनों के पंजीकरण चिह्न के रूप में उपयोग के लिए तेलंगाना राज्य को "टीएस" के स्थान पर "टीजी" अक्षरों का समूह आवंटित किया है।

6.5.16 सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को नकद रहित उपचार उपलब्ध कराने के लिए पायलट कार्यक्रम

भारत सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं के कारण होने वाली मृत्यु को कम करने की अपनी प्रतिबद्धता और मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 162 के तहत विधिक अधिदेश के अनुरूप, मोटर वाहनों के कारण होने वाली सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को नकद रहित उपचार उपलब्ध कराने के लिए एक पायलट कार्यक्रम शुरू किया है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तत्वाधान में विकसित पायलट कार्यक्रम चंडीगढ़ में शुरू किया जा रहा है और इसका उद्देश्य सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को गोल्डन ओवर के दौरान सहित समय पर चिकित्सा सेवा उपलब्ध कराने के लिए एक पारिस्थितिकी तंत्र स्थापित करना है। राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्राधिकरण (एनएचए) पुलिस, अस्पतालों, राज्य स्वास्थ्य एजेंसी (एसएचए) आदि के साथ समन्वय में पायलट कार्यक्रम के लिए कार्यान्वयन एजेंसी होगी। पायलट कार्यक्रम की व्यापक रूपरेखा निम्नानुसार है:

- ❶ पीड़ितों को दुर्घटना की तारीख से अधिकतम 7 दिनों की अवधि के लिए प्रति व्यक्ति प्रति दुर्घटना अधिकतम 1.5 लाख रुपये तक नकद रहित उपचार का अधिकार है।



- ❶ किसी भी श्रेणी की सड़क पर मोटर वाहन से होने वाली सभी सड़क दुर्घटनाओं पर लागू।
- ❷ आघात और बहु-आघात मामलों के लिए एबी पीएम-जेएवाई पैकेज का सह-चयन किया जा रहा है।
- ❸ अस्पतालों द्वारा उपचार उपलब्ध कराने के लिए किए गए दावों की प्रतिपूर्ति मोटर वाहन दुर्घटना निधि से की जाएगी।

कार्यक्रम को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के ईडीएआर एप्लिकेशन और एनएचए की लेन-देन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) की कार्यों को मिलाकर एक आईटी प्लेटफॉर्म के माध्यम से कार्यान्वित किया जाएगा।

6.6 सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में आईटीएस का सुदृढ़ीकरण

- ❶ मंत्रालय ने जीपीएस/जीएसएम आधारित वाहन ट्रेकिंग प्रणाली, कम्प्यूटरीकृत आरक्षण/टिकटिंग प्रणाली, अंतर-मॉडल किराया एकीकरण, यात्री सूचना प्रणाली आदि जैसी नवीनतम प्रौद्योगिकियों के उपयोग के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में आईटीएस का सुदृढ़ीकरण नामक मौजूदा योजना का मूल्यांकन किया है। इस योजना में आईटीएस हाईवेयर, सॉफ्टवेयर, एप्लिकेशन विकास, संचालन, योजना, प्रबंधन, प्रशासनिक कार्य और परियोजना प्रबंधन इकाई (पीएमयू) की नियुक्ति के पूंजीगत व्यय शामिल हैं।
- ❷ राज्य परिवहन उपक्रमों, राज्य परिवहन निगमों, सार्वजनिक निजी भागीदारी और राज्य सरकार के निकायों (पहाड़ी क्षेत्रों और पूर्वोत्तर राज्यों सहित) जैसे परिवहन निकाय इस योजना के तहत वित्तीय सहायता प्राप्त करने के पात्र हैं।
- ❸ योजना की अवधि 4 वर्षों (वित्त वर्ष 2022-23, 2023-24, 2024-25 और 2025-26 के लिए है, अर्थात् 15वें वित्त आयोग चक्र की शेष अवधि के दौरान) की है। मंत्रालय से योजना का कुल परिव्यय 175 करोड़ रुपये अनुमानित है। पिछली योजना में मंत्रालय द्वारा निधि का हिस्सा 50% था, लेकिन संशोधित योजना में मंत्रालय द्वारा निधि का हिस्सा 70% है और शेष 30% संबंधित परिवहन निकायों द्वारा योगदान दिया जाएगा।
- ❹ इस योजना में अब तक 166.23 करोड़ रुपये लागत की 8 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से वित्तीय वर्ष 2023-24 में भोपाल बीसीएलएल, सिक्किम एसएनटी, असम एसटीसी, मीरा भाईंदर एमबीएमसी और पुडुचेरी पीआरटीसी से संबंधित 65.79 करोड़ रुपये लागत की 5 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

6.7 महिला यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा (निर्भया फ्रेमवर्क के तहत परियोजनाएं)

भारत सरकार ने निर्भया फ्रेमवर्क के तहत एक समर्पित निधि की स्थापना की है जिसे आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा प्रशासित किया जा रहा है। महिला एवं बाल विकास मंत्रालय की अधिकार प्राप्त समिति द्वारा मूल्यांकन और सिफारिश के पश्चात् सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा और संरक्षा बढ़ाने के लिए विशेष रूप से डिजाइन की गई परियोजनाओं के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को निर्भया निधि से वित्तीय सहायता स्वीकृत करता है। सार्वजनिक सड़क परिवहन, जो निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, में महिलाओं की सुरक्षा बढ़ाने के लिए निर्भया निधि योजना के अंतर्गत आन्ध्र प्रदेश सरकार, उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम, बंगलौर महानगर परिवहन निगम और तेलंगाना राज्य सड़क परिवहन निगम की स्टैंडअलोन परियोजनाओं को अनुमोदित किया गया है।



6.8 राज्य/संघ राज्य क्षेत्र (निर्भया फ्रेमवर्क के तहत) में राज्य-वार वाहन ट्रेकिंग प्लेटफॉर्म का विकास

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कुल 463.90 करोड़ रुपये (निर्भया फ्रेमवर्क के अनुसार केंद्र और राज्य की हिस्सेदारी सहित) की अनुमानित लागत पर निर्भया फ्रेमवर्क के तहत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में एआईएस 140 विनिर्देशों के अनुसार सुरक्षा और प्रवर्तन के लिए राज्य-वार वाहन ट्रेकिंग प्लेटफॉर्म के विकास, उन्हें अपनाना, लगाना और प्रबंधन के कार्यान्वयन के लिए 15 जनवरी, 2020 को एक योजना को अनुमोदित किया है।

प्रस्तावित प्रणाली में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में निगरानी केंद्रों की स्थापना करके महिलाओं और बालिकाओं की सुरक्षा बढ़ाने की परिकल्पना की गई है, जो आपातकाल की स्थिति में सचेत करने के लिए लोकेशन ट्रेकिंग डिवाइस और आपातकालीन बटन से लैस सभी सार्वजनिक सेवा वाहनों (पीएसवी) को ट्रेक करेंगे। निगरानी केंद्र अलर्ट की निगरानी करेगा और संकट कॉल का जवाब देने के लिए राज्य आपातकालीन प्रतिक्रिया सहायता प्रणाली (एसईआरएसएस) के साथ समन्वय करेगा। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने पहले 28 नवंबर, 2016 को एक अधिसूचना जारी की थी जिसमें सभी सार्वजनिक सेवा वाहनों में व्हीकल लोकेशन ट्रेकिंग (वीएलटी) डिवाइस और आपातकालीन बटन लगाना अनिवार्य कर दिया गया था। इसके अलावा, वीएलटी डिवाइस और आपातकालीन बटन फिट करने की जिम्मेदारी वाहन मालिक की है, और यह योजना पीएसवी की ट्रेकिंग के लिए प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों में केवल निगरानी केंद्र की स्थापना के लिए वित्त पोषण करेगी।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को तैंतीस राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों, नामतः छत्तीसगढ़, नागालैंड, हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, लद्दाख, अंडमान और निकोबार, बिहार, पश्चिम बंगाल, सिक्किम, चंडीगढ़, कर्नाटक, पंजाब, ओडिशा, केरल, मेघालय, असम, पुडुचेरी, झारखंड, मणिपुर, उत्तराखंड, गोवा, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, दमन और दीव और दादर और नगर हवेली, राजस्थान, मिजोरम, त्रिपुरा, आंध्र प्रदेश, दिल्ली, हरियाणा और गुजरात से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

अब तक इस योजना के लिए 220.107 करोड़ रुपये की राशि जारी की जा चुकी है, जिसमें से 15.41 करोड़ रुपये वित्तीय वर्ष 2023-24 के दौरान जारी किए गए हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय इस योजना के कार्यान्वयन की बारीकी से निगरानी कर रहा है। राज्य के प्रतिनिधियों और अन्य हितधारकों के साथ आवधिक समीक्षाएं की जा रही हैं। अब तक, तैंतीस राज्यों ने निधियां प्राप्त कर ली हैं और जिनमें से ग्यारह राज्यों नामतः बिहार, हिमाचल प्रदेश, पुडुचेरी, उत्तराखंड, छत्तीसगढ़, मिजोरम, सिक्किम, पश्चिम बंगाल, अंडमान, ओडिशा और चंडीगढ़ ने पहले ही निगरानी केन्द्र स्थापित कर लिए हैं। अन्य राज्य/संघ राज्य क्षेत्र भी निगरानी केन्द्रों को चालू करने के प्रारंभिक चरणों में हैं।

6.9 स्वैच्छिक वाहन-बेड़ा आधुनिकीकरण कार्यक्रम (वीवीएमपी) (वाहन स्कैपिंग नीति)

स्वैच्छिक वाहन-बेड़ा आधुनिकीकरण कार्यक्रम (वीवीएमपी) या "वाहन स्कैपिंग नीति" का शुभारंभ माननीय प्रधानमंत्री द्वारा 13 अगस्त, 2021 को किया गया था। इसका उद्देश्य पयविरण अनुकूल तरीके से अनुपयुक्त और प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों को चरणबद्ध तरीके से बाहर करने के लिए एक पारिस्थिकी-तंत्र तैयार करना है। इस नीति का उद्देश्य वाहन की आयु पर ध्यान दिए बिना उनकी फिटनेस के आधार पर सख्ती से अनुपयुक्त वाणिज्यिक और निजी वाहनों का स्वैच्छिक रूप से स्कैपिंग करना है।

इस नीति के मुख्य उद्देश्य हैं:

- अनफिट वाहनों की संख्या को कम करना
- भारत की जलवायु प्रतिबद्धताओं को पूरा करने में मदद करने के लिए वाहनों के वायु प्रदूषण में कमी लाना
- सड़क और वाहनों की सुरक्षा बढ़ाना
- बेहतर ईंधन दक्षता प्राप्त करना
- वर्तमान के अनौपचारिक वाहन स्कैपिंग उद्योग को औपचारिक रूप देना, मोटर वाहन, इस्पात और इलेक्ट्रॉनिक्स उद्योग के लिए कम लागत वाले कच्चे माल (जैसे स्टील, दुर्लभ भू धातुओं जैसे नियोडिमियम, प्रेजोडायमियम आदि) की उपलब्धता को बढ़ावा देना

6.9.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने इस नीति के प्रावधानों को कार्यान्वित करने के लिए निम्नलिखित अधिसूचनाएं जारी की हैं

- (क) सा.का.नि. अधिसूचना 653 (अ), दिनांक 23 सितंबर, 2021 पंजीकृत वाहन स्कैपिंग सुविधा केंद्र (आरवीएसएफ) की स्थापना के लिए मोटर वाहन (पंजीकरण और वाहन स्कैपिंग सुविधा केंद्र के कार्य) नियम, 2021 का प्रावधान करता है। यह अधिसूचना 25 सितंबर, 2021 से प्रभावी हो गई है।
- (ख) सा.का.नि. अधिसूचना 652 (अ), दिनांक 23 सितंबर, 2021 स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण का प्रावधान करता है। यह अधिसूचना 25 सितंबर, 2021 से प्रभावी हो गई है।
- (ग) सा.का.नि. अधिसूचना 714 (अ), दिनांक 04 अक्टूबर, 2021 में वाहनों के पंजीकरण शुल्क, फिटनेस परीक्षण शुल्क और फिटनेस प्रमाणन शुल्क में संशोधन का प्रावधान है। यह अधिसूचना दिनांक 1 अप्रैल, 2022 से लागू हो गई है।
- (घ) सा.का.नि. अधिसूचना 720 (अ), दिनांक 05 अक्टूबर, 2021 में "जमा प्रमाणपत्र" को प्रस्तुत करने के एवज में पंजीकृत वाहन के लिए मोटर वाहन कर में रियायत का प्रावधान है। यह अधिसूचना दिनांक 1 अप्रैल, 2022 से लागू हो गई है।
- (ङ) सा.का.नि. अधिसूचना 272 (अ), दिनांक 05 अप्रैल, 2022 में केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 175 के अनुसार केवल पंजीकृत स्वचालित परीक्षण स्टेशन के माध्यम से मोटर वाहनों की अनिवार्य फिटनेस का प्रावधान है, जो निम्नानुसार है:
 - (i) भारी माल वाहनों/भारी यात्री मोटर वाहनों के लिए 01 अप्रैल, 2023 से प्रभावी और
 - (ii) मध्यम माल वाहनों/मध्यम यात्री मोटर वाहनों और हल्के मोटर वाहनों (परिवहन) के लिए 01 जून, 2024 से प्रभावी।
- (च) सा.का.नि. अधिसूचना 695 (अ), दिनांक 13 सितंबर, 2022 में मोटर वाहन (वाहन स्कैपिंग सुविधा केंद्र का पंजीकरण और कार्य) नियम, 2021 में संशोधन का प्रावधान है, जिसे पहले सा.का.नि. 653 (अ), दिनांक 23 सितंबर, 2021 द्वारा प्रकाशित किया गया था।

यह अग्रिम संकेत इंटरसेक्शन से पूर्व स्थापित किया जाता है जो तीर के चिन्हों से गंतव्य के मार्ग को दर्शाता है जिससे चालक को सही मार्ग के चयन में सहायता मिलती है।

This advance sign is erected before an intersection indicating the way to destination by arrows, facilitating the driver to ensure that he is on correct route.

- (छ) सा.का.नि. अधिसूचना 797 (अ), दिनांक 31 अक्टूबर, 2022 "स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण" के नियमों में संशोधन का प्रावधान करता है जिसे पहले सा.का.नि. 652 (अ), दिनांक 23 सितंबर, 2021 द्वारा प्रकाशित किया गया था।
- (ज) सा.का.नि. अधिसूचना 29 (अ), दिनांक 16 जनवरी, 2023 में प्रावधान है कि केंद्र, राज्य और संघ राज्य क्षेत्र सरकारों और उनके विभागों, स्थानीय सरकारों (नगर निगमों या नगर पालिकाओं या पंचायतों), केंद्र सरकार और राज्य सरकारों के राज्य परिवहन उपक्रमों, पीएसयू और अन्य स्वायत्त निकायों के स्वामित्व वाले वाहनों के प्रमाण पत्र का पंद्रह साल के बाद नवीनीकरण नहीं किया जाएगा।
- (झ) सा.का.नि. 663 (अ), दिनांक 12 सितंबर, 2023 में केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 175 के अनुसार पंजीकृत स्वचालित परीक्षण स्टेशन के माध्यम से परिवहन वाहनों के अनिवार्य परीक्षण की तारीख को 01 अक्टूबर, 2024 से आगे बढ़ाने का प्रावधान है।
- (ञ) सा.का.नि. 195(अ), दिनांक 14 मार्च, 2024 "स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण" के नियमों में संशोधन का प्रावधान करता है, जिसे पहले सा.का.नि. 652(अ), दिनांक 23 सितंबर, 2021 के माध्यम से प्रकाशित किया गया था और पिछली बार सा.का.नि. 797(अ), दिनांक 31 अक्टूबर, 2023 के माध्यम से संशोधित किया गया था।
- (ट) सा.का.नि. 212(अ), दिनांक 15 मार्च, 2024 मोटर वाहन (वाहन स्कैपिंग सुविधा का पंजीकरण और कार्य) नियम, 2021 में संशोधन का प्रावधान करता है, जिसे सा.का.नि. 653(अ), दिनांक 23 सितंबर, 2021 के माध्यम से प्रकाशित किया गया था और पिछली बार सा.का.नि. 695(अ), दिनांक 13 सितंबर, 2022 के माध्यम से संशोधित किया गया था।

6.9.2 आरवीएसएफ और एटीएस के लिए आईटी अवसंरचना:

नीतिगत पारिस्थिकी तंत्र के विभिन्न हितधारकों के बीच सुचारु संचालन के लिए राज्य सरकार, निवेशकों और अंतिम उपयोगकर्ताओं के लिए दो प्रमुख आईटी अवसंरचना पोर्टल सक्षम किए गए हैं:

- (क) **राष्ट्रीय एकल खिड़की प्रणाली:** एटीएस और आरवीएसएफ स्थापित करने के लिए पंजीकरण प्रमाणपत्र प्रदान करने हेतु आवेदन को राष्ट्रीय एकल खिड़की प्रणाली (एनएसडब्ल्यूएस) के माध्यम से सुगम बनाया गया है।

(ख) वाहन पर आईटी मॉड्यूल

- (i) **एटीएस पोर्टल:** राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (एनआईसी) ने एटीएस के शुरु से अंत तक जीवनचक्र प्रबंधन के लिए वाहन पर एक मॉड्यूल विकसित किया है। वाहन मालिक फिटनेस परीक्षण के लिए स्लॉट बुक कर सकते हैं, परीक्षण के परिणाम देख सकते हैं और इसके खिलाफ अपील कर सकते हैं। इसी तरह, एटीएस ऑपरेटर परीक्षण स्लॉट का प्रबंधन कर सकते हैं और वाहन पर परीक्षण परिणामों का अद्यतन कर सकते हैं।

- (ii) **आरवीएसएफ पोर्टल:** एनआईसी ने वाहन पर एक अन्य मॉड्यूल विकसित किया है जिसके माध्यम से वाहन मालिक स्कैप एंड-ऑफ-लाइफ वाहनों (ईएलवी) के लिए आवेदन जमा कर सकते हैं। स्कैपिंग के लिए वाहन प्राप्त होने पर 'जमा प्रमाणपत्र' बनाने के लिए भी आरवीएसएफ इस पोर्टल का

उपयोग कर सकते हैं। यह 'जमा प्रमाणपत्र' नए वाहनों की खरीद पर होने वाले लाभों जैसे पंजीकरण शुल्क की छूट, एमवी कर पर रियायत आदि से जुड़ा हुआ है।

6.9.3 पूंजीगत निवेश के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना

सरकार ने पूंजीगत निवेश के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना को वित्तीय वर्ष 2023-24 के लिए बढ़ा दिया है और राज्यों को दी जाने वाली प्रोत्साहन राशि को बढ़ाकर 3,000 करोड़ रुपये कर दिया गया है, ताकि राज्य सरकार के 15 साल से पुराने वाहनों को स्कैप करने, पुराने वाहनों पर देनदारियों को माफ करने, पुराने वाहनों को स्कैप करने के लिए व्यक्तियों को कर रियायतें प्रदान करने और स्वचालित वाहन परीक्षण सुविधा केंद्र स्थापित करने के लिए प्रोत्साहन दिया जा सके।

पूंजीगत निवेश के लिए राज्यों को विशेष सहायता योजना के तहत 19 राज्यों में कुल 1,291 करोड़ रुपये के प्रोत्साहन संवितरण की स्वीकृति व्यय विभाग द्वारा दी गई थी। इसका विवरण निम्नानुसार है:

- पूंजीगत व्यय 2022-23 के लिए विशेष सहायता योजना की उपलब्धि-1 को पूरा करने के लिए जनवरी-मार्च 2023 की अवधि के दौरान व्यय विभाग द्वारा 351 करोड़ रुपये की राशि अनुमोदित की गई थी, जो उत्तर प्रदेश (150 करोड़ रुपये), असम (12.6 करोड़ रुपये), महाराष्ट्र (38.5 करोड़ रुपये), मध्य प्रदेश (75 करोड़ रुपये) और ओडिशा (75 करोड़ रुपये) है।
- इसके अलावा, अप्रैल 2023 - मार्च 2024 की अवधि में 19 राज्यों के लिए 940 करोड़ रुपये की धनराशि इस प्रकार अनुमोदित की गई: आंध्र प्रदेश (11.50 करोड़ रुपये), असम (52.40 करोड़ रुपये), बिहार (60.7 करोड़ रुपये), छत्तीसगढ़ (68.6 करोड़ रुपये), गोवा (3.5 करोड़ रुपये), गुजरात (152.5 करोड़ रुपये), हरियाणा (50 करोड़ रुपये), हिमाचल प्रदेश (25 करोड़ रुपये), झारखंड (6.7 करोड़ रुपये), कर्नाटक (116.82 करोड़ रुपये), केरल (80.4 करोड़ रुपये), मध्य प्रदेश (25 करोड़ रुपये), महाराष्ट्र (32.3 करोड़ रुपये), मिजोरम (3.5 करोड़ रुपये), ओडिशा (13.5 करोड़ रुपये), पंजाब (62.6 करोड़ रुपये), राजस्थान (70.8 करोड़ रुपये), उत्तर प्रदेश (71.1 करोड़ रुपये) और उत्तराखंड (33.3 करोड़ रुपये)।

6.10 राज्य/संघ राज्य क्षेत्र परिवहन विभाग के अधिकारियों के लिए कार्यशाला सह प्रशिक्षण कार्यक्रम

यह मंत्रालय, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन विभाग के अधिकारियों को परिवहन से संबंधित नए नियमों और विनियमों से अवगत कराने के लिए विभिन्न संस्थानों अर्थात् इंजीनियरिंग स्टाफ कॉलेज ऑफ इंडिया (ईएससीआई), हैदराबाद; एशियन इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट (एआईटीडी), दिल्ली; केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी), पुणे; सड़क यातायात शिक्षा संस्थान (आईआरटीई), फरीदाबाद; आईआईटी-दिल्ली; ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई), पुणे; सीएसआईआर - भारतीय पेट्रोलियम संस्थान (आईआईपी), देहरादून और इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ ह्यूमन सेटलमेंट्स (आईआईएचएस), बेंगलुरु के माध्यम से कार्यशाला सह प्रशिक्षण कार्यक्रम संचालित करता है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 2022-23 से आगे प्रशिक्षण आयोजित करने के लिए "राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन विभागों तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में मानव संसाधनों के विकास के लिए कार्यशाला सह प्रशिक्षण कार्यक्रम" के संचालन के लिए नए दिशानिर्देश तैयार किए हैं। इन दिशा-निर्देशों में प्रशिक्षण संस्थानों को कार्यक्रम आयोजित करने, प्रस्ताव प्रस्तुत करने की समय-सीमा, प्रशिक्षण पर होने वाले व्यय आदि के विस्तृत अनुदेश दिए गए हैं। वर्तमान वर्ष के लिए इन दिशा-



आगे चलना या
बाएं मुड़ना अनिवार्य
Compulsory Ahead
or Turn Left

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



निर्देशों के अनुसार अधिकारियों का प्रशिक्षण आयोजित किया जा रहा है। वर्ष 2022-23 के लिए, 6.5 करोड़ रुपये के व्यय से 4000 से अधिक प्रतिभागियों (2455 – ऑफलाइन मोड, 1619 – ऑनलाइन मोड) को प्रशिक्षण दिया गया। इस मंत्रालय ने वित्तीय वर्ष 2023-24 में 142 कार्यक्रमों (111 – ऑफलाइन, 31 – ऑनलाइन) को संस्वीकृति दी है, जिनकी अधिकतम लागत (लगभग) 8.66 करोड़ रुपये है।

6.11 सुगम्य भारत अभियान

माननीय प्रधानमंत्री द्वारा निर्मित पर्यावरण, परिवहन तथा सूचना और संचार प्रौद्योगिकी (आईसीटी) पारिस्थितिकी तंत्र में दिव्यांगजनों के लिए व्यापक पहुंच बनाने के लिए सुगम्य भारत अभियान शुरू किया गया था। यह अभियान दिव्यांगता के सामाजिक मॉडल के सिद्धांतों पर आधारित है, जो प्रस्तावित करता है कि दिव्यांगता समाज की संरचना के कारण होती है, न कि व्यक्ति की कमियों और दिव्यांगता पर आधारित होती है। शारीरिक, सामाजिक, संरचनात्मक और व्यवहार संबंधी बाधाएं (दिव्यांगजनों) को सामाजिक-सांस्कृतिक और आर्थिक गतिविधियों में समान रूप से भाग लेने से रोकती हैं।

अभियान के तहत, सभी एसटीयू को सुगम्य भारत अभियान के लक्ष्यों को निम्नानुसार प्राप्त करना है:

- सरकार के स्वामित्व वाले 25% सार्वजनिक परिवहन वाहनों को मार्च, 2019 तक पूरी तरह से सुगम्य बनाया जाना चाहिए।
- सभी बस स्टॉप/टर्मिनल/बंदरगाहों को सुगम्य बनाया जाना चाहिए।
- दिव्यांगजनों को शीघ्रता से लाइसेंस और पंजीकरण की सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

एसटीयू बसों की सुगम्यता: एसोसिएशन ऑफ स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग्स (एसआरटीयू) द्वारा 61 एसटीयू/एसआरटीसी/एसआरटीयू/सीटीयू के संबंध में एसटीयू बसों की सुगम्यता से संबंधित डेटा संकलित किया गया है। यह पाया गया कि कुल संचालित बसों की संख्या 1,45,408 है, अंतर-शहरी परिचालन में शामिल बसों की संख्या 97,626 है तथा शहरी परिचालन में शामिल बसों की संख्या 47,782 है। इन बसों की सुगम्यता का प्रतिशत निम्नानुसार सारणीबद्ध है:

क्र. सं.	एसटीयू में बसों की संख्या	बसों की कुल संख्या	सुगम्य बसों की संख्या	पूरी तरह से सुगम्य बसों की संख्या	कुल	सुगम्यता की प्रतिशतता
1	इंटरसिटी संचालन	97,626	21,419*	316**	21,735	22%
2	शहरी संचालन	47,782	15,842*	8,923**	24,765	52%
	कुल	1,45,408	37,261	9,239	46,500	31.98%

नोट: * व्हील चेयर पहुंच के बिना सुगम्यता

** व्हील चेयर पहुंच के साथ पूरी तरह से सुगम्य



भारत न्यू कार एसेसमेंट प्रोग्राम (भारत एन सी ए पी) का शुभारंभ



यह चिन्ह निर्देश देता है कि यातायात के सुगम प्रवाह के लिए ड्राइवर बाएं रहकर गाड़ी चलाएं। यह चिन्ह मुख्यतः उन सड़कों पर लगाया जाता है, जहां बीच में विभाजक (डिवाइडर) नहीं होता और उसी सड़क पर दुतरफा यातायात प्रवाह रहता है।

This sign indicates that the driver should drive in left lane for smooth traffic flow. This sign is installed mainly on the roads which do not have divider in between and two way traffic flows on the same road.



पत्थर लुढ़कने की संभावना
Falling Rocks

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) द्वारा सड़क सुरक्षा पदयात्रा को रवाना करना

तीव्र जलवायु में भूस्खलन के दौरान पहाड़ी रास्तों पर पत्थर/चट्टानें गिरती रहती हैं। यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे के रास्ते पर पत्थर/चट्टानें गिरने का खतरा है। दुर्घटना से बचने के लिए ड्राइवर को सावधानी से वाहन चलाना चाहिए।

In hilly roads the rocks fall on road during landslides in extreme climates. This sign shows that the road ahead is prone to such falling of rocks and driver should drive carefully to avoid crash.

अध्याय VII

सड़क सुरक्षा

7.1 सड़क परिवहन क्षेत्र में सुरक्षा

भारत सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों को कम करने के लिए प्रतिबद्ध है। रिपोर्ट से स्पष्ट है कि सड़क दुर्घटनाएं अनेक कारणों से होती हैं जिसके लिए केन्द्र और राज्य सरकार, दोनों में सभी एजेंसियों के संयुक्त प्रयासों के माध्यम से समस्याओं को कम करने के लिए बहु-आयामी उपायों की आवश्यकता है। सड़क दुर्घटना उपाय, जो सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के दायरे में हैं, उनमें सुरक्षा के लिए सड़क इंजीनियरिंग डिजाइन, उचित सड़क अंकन और संकेत; वाहनों के लिए सुरक्षा मानक जैसे सीट बेल्ट आदि का उपयोग, शिक्षा और जागरूकता अभियान और कार्यक्रम शामिल हैं। मंत्रालय ने शिक्षा, इंजीनियरी (सड़क और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल पर आधारित सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए एक बहु-आयामी रणनीति तैयार की है।

7.2 हाल में मंत्रालय द्वारा शुरू किए गए विभिन्न दुर्घटना शमन उपाय निम्नानुसार हैं:

(क) शिक्षा संबंधी उपाय

- (i) **प्रचार और जागरूकता अभियान:** “सड़क सुरक्षा समर्थन के लिए वित्तीय सहायता अनुदान और सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में किए गए उत्कृष्ट कार्य के लिए पुरस्कार योजना” के अंतर्गत सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विभिन्न पात्र एजेंसियों जैसे गैर-सरकारी संगठन/न्यास/सहकारी समिति/फर्म/शैक्षणिक संस्थानों आदि को वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। जैसा कि योजना के दिशा-निर्देशों में निर्धारित है, इस योजना के अंतर्गत शामिल कार्यक्रम विषय सड़क सुरक्षा लेखा परीक्षा, पायलट परियोजनाएं, जागरूकता अभियान (जागरूकता निर्माण, सुरक्षित वाहन, सुरक्षित सड़क उपयोगकर्ता) और क्षमता निर्माण हैं।
- (ii) सड़क सुरक्षा के बारे में प्रभावी जन जागरूकता उत्पन्न करने के लिए मंत्रालय सोशल मीडिया, इलेक्ट्रॉनिक मीडिया और प्रिंट मीडिया के माध्यम से विभिन्न प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान चलाता है।

(ख) इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों) उपाय

I. सड़क इंजीनियरिंग

- (i) **दुर्घटनाग्रस्त ब्लैकस्पॉट्स की पहचान और सुधार:** राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैकस्पॉट्स (दुर्घटना संभावित स्थलों) की पहचान करने और उन्हें ठीक करने को उच्च प्राथमिकता दी गई है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर इंजीनियरिंग उपायों के माध्यम से सड़क सुरक्षा में सुधार की दिशा में ठोस प्रयास किए गए हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्ष 2016-2018 के दुर्घटना और मृत्यु दर के आंकड़ों के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों पर 5,352 ब्लैकस्पॉट्स की पहचान की है। 5,352 ब्लैकस्पॉट्स में से 4,005 को स्थायी रूप से सुधारा गया है। शेष ब्लैकस्पॉट पर सुधार का कार्य प्रगति पर है। 2017-2019 श्रृंखला के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर 2,483 ब्लैकस्पॉट्स की पहचान की गई है और 2018-2020 श्रृंखला के लिए 1,898

यह चिन्ह इस पर लिखे गए गंतव्य/स्थान की दिशा और दूरी दर्शाता है। यह चिन्ह बोर्ड ड्राइवरों द्वारा स्थान को ढूँढने में सहायक होता है। इसलिए, यह उनके समय और ईंधन खपत में बचत करने में बहुत सहायक होता है।

This sign shows direction and distance of the destination/place written on it. This sign board helps drivers in locating the places and thus is very helpful in saving time and fuel.

ब्लैकस्पॉट्स की पहचान की गई है। मंत्रालय ब्लैकस्पॉट्स को सुधारने के लिए निम्नलिखित कदम उठा रहा है:

- ❖ ब्लैकस्पॉट को तत्काल अल्पकालिक उपाय जैसे चेतावनी सड़क संकेत और चिह्न, अनुप्रस्थ बार चिह्न, रंबल स्ट्रिप्स और सौर ब्लिंकर आदि प्रदान करके ठीक किया जा रहा है।
 - ❖ दीर्घकालिक सुधार के लिए, जहां भी आवश्यक हो, फ्लाईओवर, अंडरपास, फुटओवर ब्रिज, सर्विस रोड आदि जैसे उपाय किए जा रहे हैं।
 - ❖ सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों को कम करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के संवेदनशील हिस्सों पर यातायात शांत करने के उपाय जैसे यातायात चेतावनी संकेत, रेखाचित्र, सड़क स्टड, बार चिह्न, संपर्क सड़कों पर हंप आदि का सहारा लिया जाता है।
 - ❖ सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए आपातकालीन/चिकित्सा सुविधाएं एनएचआई और ठेकेदार/रियायतग्राही के बीच हस्ताक्षरित संबंधित अनुबंध/रियायत समझौतों के अनुसार प्रदान की जाती हैं।
- (ii) **सड़क सुरक्षा लेखा परीक्षा:** सभी राजमार्ग परियोजनाओं का सभी चरणों यानी डिजाइन, निर्माण और संचालन एवं रखरखाव चरणों में सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा करना अनिवार्य है। सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) द्वारा आईआरसी:एसपी:88 निर्धारित लागू मानकों के अनुसार किया जा रहा है।
- (iii) **पैदल यात्री सुविधाएं:** पैदल यात्री अंडरपास (पीयूपी) और पैदल यात्री सबवे (पीएसडब्ल्यू) के निर्माण के लिए 25 करोड़ रुपये तक की वित्तीय शक्ति और प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) के निर्माण के लिए 1.25 करोड़ रुपये तक एनएचआई के क्षेत्रीय अधिकारियों को सौंपे गए हैं। पैदल चलने वालों के लिए सड़कों को सुरक्षित बनाने के लिए, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एआईएस 100 को अधिसूचित किया, जिसमें मोटर वाहन के साथ टक्कर की स्थिति में पैदल चलने वालों और अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा की आवश्यकताएं शामिल हैं। ये मानदंड नए मॉडलों के लिए 01 अक्टूबर, 2018 से और सभी मॉडलों के लिए 01 अक्टूबर, 2020 से लागू थे।
- (iv) **एक्सप्रेसवे और राष्ट्रीय राजमार्गों पर साइनेज के प्रावधान के लिए दिशा-निर्देश:** जुलाई 2023 में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अधिकार क्षेत्र में आने वाली सभी सड़क-स्वामित्व वाली एजेंसियों को प्राथमिकता के आधार पर एनएच और एक्सप्रेसवे की सभी सड़क श्रेणियों पर एकरूपता लाने के लिए आवश्यक दिशा-निर्देश परिचालित किए गए हैं। दिशा-निर्देशों की मुख्य विशेषताओं में बेहतर दृश्यता और पठनीयता, सहज सूचना के लिए सचित्र वर्णन, सड़क संकेतों पर बहुभाषी दृष्टिकोण और केंद्रित लेन अनुशासन शामिल हैं। आरओ को दिशा-निर्देशों के अनुसार सभी नए आने वाले राजमार्गों, एक्सप्रेसवे और ग्रीनफील्ड कॉरिडोर के साथ-साथ 20,000 से अधिक पीसीयू वाले राजमार्गों पर ध्यान केंद्रित करते हुए साइनेज लागू करने का निर्देश दिया गया है।

II. वाहन इंजीनियरिंग

- (i) **कैश (टक्कर) सुरक्षा मानदंड:** दुर्घटना की स्थिति में वाहनों में बैठे लोगों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के

यह चिन्ह ड्राइवर को आश्वस्त करता है कि वह सही रास्ते पर है और यह उस पर लिखे गए स्थानों की दूरी भी दर्शाता है।

This sign assures the driver that he is on right path and also tells the distance of the places written on it.



लिए, निम्नलिखित मानकों को अधिसूचित किया गया है:

क. एआईएस 098: ऑफसेट फ्रंटल टक्कर की स्थिति में रहने वालों की सुरक्षा के लिए अपेक्षाएं

ख. एआईएस 099: पार्श्व टकराव की स्थिति में सवारियों की सुरक्षा के लिए अपेक्षाएं।

इन मानकों की प्रयोज्यता नए मॉडलों के लिए 01 अक्टूबर, 2017 से और सभी मौजूदा मॉडलों के लिए 01 अक्टूबर, 2019 से शुरू हुई है।

- (ii) **सुरक्षा तकनीकों का अनिवार्य फिटमेंट:** वाहन के सुरक्षा पहलू को बढ़ाने के लिए, समय-समय पर, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय विभिन्न वाहन श्रेणियों में सुरक्षा तकनीकों के अनिवार्य फिटमेंट को अधिसूचित करता है।
- (iii) **एयरबैग:** ड्राइवर के लिए फ्रंट एयरबैग का फिट होना 01 जुलाई, 2019 से अनिवार्य कर दिया गया था। नए मॉडलों के लिए 01 अप्रैल, 2021 से और सभी मॉडलों के लिए 31 दिसंबर, 2021 से सह-चालक एयरबैग का फिट होना भी अनिवार्य कर दिया गया था।
- (vi) **एंटी-लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस) और कंबाइनड ब्रेकिंग सिस्टम (सीबीएस):** 125 सीसी से अधिक इंजन क्षमता वाले 4-पहिया और 2-पहिया वाहनों के लिए लागू एबीएस की अनिवार्य फिटमेंट 01 अप्रैल, 2018 से नए मॉडलों के लिए और 01 अप्रैल, 2019 से सभी मॉडलों के लिए लागू हो गई है। 125 सीसी या उससे कम इंजन क्षमता वाले दोपहिया वाहनों के लिए एबीएस या सीबीएस लगाया जाना अनिवार्य है।
- (v) **सुरक्षा प्रौद्योगिकियाँ:** 01 जुलाई, 2019 से अनिवार्य की गई कुछ अन्य सुरक्षा तकनीकों में ड्राइवर और सह-चालक के लिए सीट बेल्ट रिमाइंडर, ओवर स्पीड चेतावनी प्रणाली, रिवर्स पार्किंग सेंसर और सेंट्रल लॉकिंग दरवाजे के लिए मैनुअल ओवरराइड शामिल हैं।
- (vi) **भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम:** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) की शुरुआत के लिए 27 सितंबर, 2023 को एक मसौदा अधिसूचना जारी की है। इस कार्यक्रम के तहत श्रेणी एमा के मोटर वाहन (यात्रियों को ले जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन जिनमें चालक की सीट के अलावा आठ से अधिक सीटें नहीं होती हैं) और कुल वाहन वजन 3.5 टन से अधिक नहीं है, कारों का मानक एआईएस -197 के अनुसार परीक्षण किया जाएगा और वयस्क सवारी सुरक्षा, बाल सवारी सुरक्षा और सुरक्षा सहायता प्रौद्योगिकी के संबंध में इसके प्रदर्शन के आधार पर स्टार रेटिंग दी जाएगी। ग्राहक वाहन खरीदने से पहले उसके सुरक्षा पहलू का मूल्यांकन करने के लिए इस स्टार रेटिंग का संदर्भ ले सकते हैं। यह कार्यक्रम 01 अक्टूबर, 2023 से लागू किया गया है।
- (vii) मंत्रालय ने अनिवार्य किया है कि दोपहिया, तिपहिया, क्वाड्रिसाइकिल, फायर टेंडर, एम्बुलेंस, पुलिस वाहनों को छोड़कर सभी परिवहन वाहन गति सीमित करने वाले फंक्शन/डिवाइस से लैस होंगे।
- (viii) मंत्रालय ने अनिवार्य किया है कि मूल उपकरण निर्माताओं द्वारा 1 अप्रैल, 2019 को और उसके बाद निर्मित पूरी तरह से निर्मित बसें (ड्राइवर को छोड़कर 22 यात्रियों या उससे अधिक की बैठने की क्षमता वाली) आग का पता लगाने, अलार्म और शमन प्रणाली की आवश्यकताओं का पालन करेंगी। इसके अलावा, श्रेणी एम3 की टाइप III बसें और स्कूल बसें भी यात्री डिब्बे में फायर अलार्म और सुरक्षा प्रणाली का अनुपालन करेंगी।

यह चिन्ह दर्शाता है कि आसपास एक प्राथमिक उपचार सुविधा है जो आपात स्थिति या दुर्घटना के मामले में बहुत उपयोगी साबित होती है। आम तौर पर ये चिन्ह राजमार्गों और ग्रामीण सड़कों पर लगाए जाते हैं।

The sign shows that there is a First Aid facility nearby which is very useful in case of emergency or crashes. These signs are normally erected on highways and rural roads.



रुकिए
Stop

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- (ix) मंत्रालय ने चार साल से कम उम्र के बच्चों के लिए मोटरसाइकिल चलाने या ले जाने के लिए सुरक्षा उपायों से संबंधित मानदंड निर्धारित किए हैं। इसके अलावा, यह सुरक्षा हार्नेस, क्रेश हेलमेट के उपयोग को निर्दिष्ट करता है और गति को 40 किमी प्रति घंटे तक सीमित करता है।
- (x) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने रात के समय इन वाहनों की बेहतर दृश्यता सुनिश्चित करने के लिए बसों, ट्रकों और ट्रेलरों के आगे, पीछे और किनारे पर परावर्तक टेप लगाना अनिवार्य कर दिया है।

(ग) प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण

- (i) **मान्यता प्राप्त चालक प्रशिक्षण केंद्र:** भारतीय रोडवेज क्षेत्र में कुशल चालकों की कमी प्रमुख मुद्दों में से एक है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 7 जून, 2021 को एक अधिसूचना प्रकाशित की है, जिसमें मान्यता प्राप्त चालक प्रशिक्षण केंद्रों द्वारा पूरी की जाने वाली आवश्यकताओं को अनिवार्य किया गया है। उम्मीदवारों को उच्च गुणवत्ता वाला प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए केंद्र सिमुलेटर और समर्पित ड्राइविंग टेस्ट ट्रेक से लैस होंगे। इन केंद्रों पर सफलतापूर्वक परीक्षा उत्तीर्ण करने वाले उम्मीदवारों को ड्राइविंग लाइसेंस के लिए आवेदन करते समय ड्राइविंग टेस्ट की आवश्यकता से छूट दी जाएगी, जो वर्तमान में आरटीओ में लिया जा रहा है। इन केंद्रों को उद्योग-विशिष्ट विशेष प्रशिक्षण भी प्रदान करने की अनुमति है।
- (ii) चालकों के बीच अच्छा ड्राइविंग कौशल और सड़क नियमों का ज्ञान सुनिश्चित करने और ड्राइवरों की योग्यता और क्षमता में सुधार के लिए ड्राइवर लाइसेंसिंग और प्रशिक्षण की प्रणाली को मजबूत करने के लिए, मंत्रालय राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में मॉडल इंस्टीट्यूट ऑफ ड्राइविंग ट्रेनिंग एंड रिसर्च (आईडीटीआर) क्षेत्रीय ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (आरडीटीसी) और ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) केंद्र स्थापित कर रहा है। 31 मार्च, 2024 तक कुल 31 आईडीटीआर, 14 आरडीटीसी और 35 डीटीसी स्वीकृत किए गए थे। 31 आईडीटीआर में से 21 आईडीटीआर काम कर रहे हैं और शेष पूरा होने के विभिन्न चरणों में हैं।
- (iii) खराब रखरखाव और पुराने वाहनों का उपयोग जो सड़क पर चलने योग्य स्थिति (फिट नहीं हैं) में नहीं हैं, दुर्घटनाओं और मौतों का कारण बनते हैं। देश में फिटनेस जांच व्यवस्था को मजबूत करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में मॉडल निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित कर रहा है। 31 मार्च 2024 तक, 28 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को इस योजना के तहत कवर किया गया है।
- (iv) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने देश में सड़क सुरक्षा में सुधार और सड़क मृत्यु दर को कम करने की दिशा में नए उत्पादों के विकास, क्षमता निर्माण, ज्ञान साझा करने, सहयोग, अनुसंधान और रणनीतिक पहल पर ध्यान केंद्रित करने के लिए सड़क सुरक्षा के लिए उत्कृष्टता केंद्र स्थापित करने के लिए भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी) मद्रास के साथ समझौता किया है।

(घ) प्रवर्तन उपाय

- (i) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 वह प्रमुख विलेख है जिसके माध्यम से देश में सड़क परिवहन को विनियमित किया जाता है। संसद द्वारा पारित और 9 अगस्त, 2019 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2019 द्वारा इसे पहली बार व्यापक रूप से संशोधित किया गया है। इस अधिनियम से अगले अनुच्छेदों में यथा वर्णित विभिन्न उप क्षेत्रों में सुधार होने की अपेक्षा है।
- (ii) यह अधिनियम सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में सुधार लाएगा, नागरिक सुविधा, पारदर्शिता लाएगा और सूचना



प्रौद्योगिकी की मदद से भ्रष्टाचार को कम करेगा और बिचौलियों को हटाएगा। यह अधिनियम सार्वजनिक परिवहन को सुदृढ़ करेगा, नेक लोगों की सुरक्षा करेगा और बीमा तथा मुआवजा व्यवस्था में सुधार करेगा। यह नवाचार और चालक रहित वाहनों जैसी नई प्रौद्योगिकियों को वर्तमान वातावरण में परीक्षण करने और अनुसंधान में दक्षता बढ़ाने की अनुमति देगा। यह अधिनियम मोटर वाहनों को कार्योंत्तर अनुमोदन के साथ अनुकूलित वाहनों में परिवर्तित करने की अनुमति देकर और अनुकूलित वाहनों को चलाने के लिए लाइसेंस की सुविधा देकर दिव्यांगों को सुविधा प्रदान करेगा।

(iii) **कुछ महत्वपूर्ण सड़क सुरक्षा प्रावधान और दंड इस प्रकार हैं:**

(क) प्रवर्तन और सड़क सुरक्षा सुदृढ़ीकरण

- निवारण प्रभाव में सुधार के लिए कठोर दंड।
- मामूली अपराधों के लिए वर्तमान राशि 100 रुपये के स्थान पर 500 रुपये का न्यूनतम जुर्माना।
- किशोर के अपराधों के लिए कठोर दंड।
- शराब पीकर गाड़ी चलाने पर वर्तमान जुर्माना 2000 रुपये से बढ़ाकर 10000 रुपये किया गया और लाइसेंस रद्द करना।
- तेज गति, खतरनाक ड्राइविंग, नशे में ड्राइविंग, असुरक्षित वाहनों का उपयोग, हेलमेट न पहनना, मोबाइल का उपयोग आदि के मामले में ड्राइविंग लाइसेंस जब्त और रद्द करना।
- आईटी सक्षम प्रवर्तन उपकरणों के उपयोग को मान्यता प्रदान करना।
- लाइसेंस के निलंबन की स्थिति में उपचारात्मक उपाय के रूप में चालक पुनश्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम को मान्यता।
- फिटनेस प्रमाण-पत्र के लिए अनिवार्य स्वचालित परीक्षण।
- सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन पर सलाह देने के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन।

(ख) दुर्घटना पीड़ितों को शीघ्र सहायता

- दुर्घटना पीड़ितों की मदद करने वाले नेक लोगों की सुरक्षा।
- एम्बुलेंस को रास्ता न देने वालों पर भारी जुर्माना।
- गोल्डन ऑवर्स के दौरान कैशलेस इलाज।
- गंभीर चोट के लिए 2.5 लाख रुपये और मृत्यु के लिए 5 लाख रुपये के मुआवजा के लिए त्वरित और परेशानी मुक्त प्रावधान।
- हिट एंड रन दुर्घटनाओं के पीड़ितों के लिए मृत्यु के मामले में दो लाख रुपये और गंभीर चोट के लिए पचास हजार रुपये का मुआवजा।
- तृतीय पक्ष बीमा के लिए प्रक्रियाओं का सरलीकरण और किराए के चालक को बीमा कवर के तहत लाया गया।

(ग) सरलीकरण और नागरिक सुविधा

- राज्य में कहीं भी ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने की अनुमति देना।

इस चिन्ह का प्रयोग गोलचक्कर पर किया जाता है जहां एक विशेष लेन अनुशासन का पालन किया जाना होता है। यह चिन्ह वाहनों को उनकी दायीं तरफ यातायात के दिए अन्य वाहनों को रास्ता देने का निर्देश देता है।

This sign is used at roundabouts where a specific lane discipline is to be followed. This sign directs the traffic to give way to the fellow traffic on your right side.



प्रवेश निषेध
No Entry

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- ऑनलाइन लर्निंग लाइसेंस प्रदान करने की सुविधा।
- वाहन की डिलीवरी दिए जाने से पहले पंजीकरण संख्या प्रदान करने सहित डीलर के स्तर पर नए वाहनों का पंजीकरण।
- परिवहन लाइसेंस का नवीनीकरण वर्तमान प्रावधान तीन वर्ष की तुलना में पांच वर्ष बाद।
- इलेक्ट्रॉनिक रूप में दस्तावेज़ीकरण की अनुमति।
- वाहनों के पुनर्चक्रण का प्रावधान।
- दिव्यांगों के लिए अनुकूल वाहन।

(घ) सार्वजनिक परिवहन का सुदृढीकरण

- एग्रीगेटर्स को कानूनी इकाई के रूप में मान्यता दी गई।
- ग्रामीण परिवहन का बढ़ावा देना
- सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देना
- अंतिम मील संपर्कता को बढ़ावा देना
- राष्ट्रीय एवं राज्य स्तरीय परिवहन योजनाएँ।
- राज्य अधिनियम की शर्तों में छूट देते हुए सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देने के लिए योजनाएं बना सकते हैं।

(ङ) स्वचालन और कम्प्यूटरीकरण

- इलेक्ट्रॉनिक प्रपत्रों और दस्तावेजों के उपयोग को बढ़ावा देना।
- ड्राइविंग लाइसेंस और वाहन पंजीकरण के राज्य रजिस्ट्रों से राष्ट्रीय स्तर के डेटाबेस में समावेशन।

(च) राज्यों का सशक्तिकरण

- संयुक्त अपराधों के लिए लागू जुर्माना या इससे अधिक राशि का जुर्माना
- किसी भी जुर्माने को 10 गुणक तक बढ़ा कर लगाना
- ग्रामीण परिवहन के हित में स्टेज कैरिज की आवश्यकता से छूट।
- अंतिम मील संपर्कता को बढ़ावा देने के लिए अपेक्षाओं से छूट।
- किसी अन्य व्यक्ति को शक्तियों का प्रयोग करने के लिए प्राधिकृत कर सकता है।
- पैदल यात्रियों की आवाजाही और गैर-मोटर चालित यातायात को विनियमित करना।

(छ) नागरिकों की सड़क सुरक्षा बढ़ाना

- (i) **नेक व्यक्ति का संरक्षण :** मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 में एक नया खंड 134क अंतस्थापित किया गया है, नामतः "नेक व्यक्ति का संरक्षण"। यह खंड प्रावधान करता है कि कोई भी पुलिस अधिकारी या कोई अन्य व्यक्ति, किसी नेक व्यक्ति को नाम, पहचान, पता या ऐसे किसी अन्य व्यक्तिगत विवरण का खुलासा करने के लिए मजबूर नहीं करेगा: बशर्ते कि नेक व्यक्ति स्वेच्छा से अपने नाम का खुलासा करने का विकल्प चुन सकता है।

यह चिन्ह दर्शाता है कि यहां सभी वाहनों का प्रवेश निषेध है। एक क्षेत्र के कुछ भागों को यातायात के लिए प्रवेश निषेध के रूप चिन्ह किया जाता है। यह प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश या यातायात निषेध क्षेत्र हो सकता है। इसलिए, चालक को इसका पालन करना चाहिए और अपना मार्ग परिवर्तित कर लेना चाहिए।

This sign notifies that entry is prohibited for all vehicles. Certain pockets of an area or road are demarcated as 'no entry' areas for traffic. This could be entry to a restricted area or no-traffic zone. So the driver should obey it and divert his route.



- (ii) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एक योजना- "नेक व्यक्ति को पुरस्कार देने की योजना जिसने एक घातक दुर्घटना के शिकार व्यक्ति की जान बचाई है, जिसमें उसने मोटर यान दुर्घटना के पीड़ित की तत्काल सहायता प्रदान करके और चिकित्सा उपचार हेतु गोल्डन ऑवर्स में उसे अस्पताल / ट्रॉमा केयर सेंटर पहुँचाया हो"। इस योजना के तहत नेक व्यक्ति को प्रोत्साहित किया जाता है, ताकि नेक व्यक्ति के कृत्यों को प्रोत्साहित किया जा सके।

(ज) अन्य पहलें

- (i) **इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन:** सड़क सुरक्षा (स्पीड कैमरा, सीसीटीवी, स्पीड गन, डैश कैम, बॉडी वियरेबल कैमरा आदि के माध्यम से) की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के प्रावधान नियमों को सा.का.नि. 575(अ) दिनांक 11 अगस्त, 2021 के माध्यम से अधिसूचित किया गया है।
- (ii) **घटना प्रबंधन प्रणाली और घटना प्रबंधन सेवाएं:** प्रत्येक टोल प्लाजा पर एम्बुलेंस, गश्ती वाहन, क्रेन जैसी सेवाएं तैनात की गई हैं।
- (iii) **राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड (एनआरएसबी):** 3 सितंबर, 2021 को राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड और उसके नियम अधिसूचित किए गए हैं।
- (iv) **सड़क सुरक्षा पर सुप्रीम कोर्ट की समिति:** माननीय उच्चतम न्यायालय की सड़क सुरक्षा संबंधी समिति, राज्य सड़क सुरक्षा समिति और जिला सड़क सुरक्षा समिति द्वारा नियमित समीक्षा बैठकें आयोजित की जा रही हैं। मंत्रालय, क्षेत्रीय कार्यालयों के साथ समन्वय कर, सड़क सुरक्षा संबंधी उच्चतम न्यायालय की समिति के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करता है।
- (v) **इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर)/एकीकृत सड़क दुर्घटना डेटाबेस (आईआरएडी):** ईडीएआर/आईआरएडी प्रणाली देश में सड़क सुरक्षा बढ़ाने के लिए सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों की रिपोर्टिंग, प्रबंधन, दावा संसाधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय संग्रह है। एप्लिकेशन को एनआईसी/एनआईसीएसआई द्वारा विकसित और कार्यान्वित किया जा रहा है और डेटा संबंधी आवश्यक विश्लेषिकी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) के तत्वावधान में भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), मद्रास द्वारा किया जा रहा है। इसे राष्ट्रीय डेटाबेस जैसे सीसीटीएनएस, वाहन, सारथी आदि के साथ एकीकृत किया जा रहा है। अब तक, सड़क दुर्घटनाओं की लाइव डेटा प्रविष्टि के लिए इस अनुप्रयोग को 36 राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों में शुरू किया गया है।

7.3 परिवहन अनुसंधान

- 7.3.1** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का परिवहन अनुसंधान स्कंध (टीआरडब्ल्यू) सड़क दुर्घटनाओं सहित सड़कों और सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित डेटा का संग्रहण, संकलन, प्रसार और विश्लेषण करता है। यह स्कंध नीति नियोजन और मॉनिटरिंग के लिए मंत्रालय को अनुसंधान एवं डेटा सहायता देने के लिए भी उत्तरदायी है। इस दिशा में यह स्कंध डेटा गुणता के व्यवस्थित सुधार के लिए काम कर रहा है और प्रतिष्ठित संस्थाओं के माध्यम से सड़क परिवहन सेक्टर के प्रमुख क्षेत्रों में अध्ययन भी करा रहा है।
- 7.3.2** सड़कों और सड़क परिवहन क्षेत्र में सड़क अनुसंधान स्कंध अपने चार वार्षिक प्रकाशनों नामतः 'भारत की आधारभूत सड़क सांख्यिकी', 'सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका', 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं' और राज्यीय सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य निष्पादन की समीक्षा के माध्यम से डेटा का प्रसार करता है।

यह चिन्ह दर्शाता है कि इस निर्दिष्ट क्षेत्र में बाहरी या भीतरी वाहन नहीं चलाए जाएंगे। इस क्षेत्र में भीड़-भाड़ कम करने के लिए ऐसा किया जाता है। पदयात्रियों के उपयोग वाले क्षेत्रों में भी इस चिन्ह का इस्तेमाल किया जाता है।

This sign signifies that there should be no movement of traffic in the designated area either from outside or within. This is used to decongest the area. It is also used at pedestrian areas.



ट्रकों का आना मना है
Truck Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- (i) **भारत की आधारभूत सड़क सांख्यिकी (बीआरएस) :** यह प्रकाशन राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों और जिला सड़कों (राज्य लोक निर्माण विभागों द्वारा निर्मित), प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की ग्रामीण सड़कों राज्य लोक निर्माण द्वारा और ग्रामीण कार्य विभागों एवं पंचायती राज संस्थाओं द्वारा निर्मित सड़कों, नगरपालिकाओं, पत्तन न्यासों एवं सैन्य इंजीनियरी सेवाओं के अधीन शहरी सड़कों और रेलवे, सीमा सड़क संगठन, कोयला सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, राज्य सरकार के विभागों जैसे कि वन, ऊर्जा, सिंचाई आदि जैसे अलग-अलग संगठनों की परियोजना सड़कों सहित सड़क नेटवर्क से संबंधित विस्तृत सूचना प्रदान करता है। टीआरडब्ल्यू द्वारा प्रकाशित नवीनतम अंक वर्ष 2018-19 के लिए है। वर्ष 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए भारत के आधारभूत सड़क सांख्यिकी के प्रकाशन के आंकड़े वर्तमान में संकलन के अधीन हैं।
- (ii) **सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका (आरटीवाईबी):** यह पुस्तक पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्या, मोटर वाहन कराधान, लाइसेंस व परमिट और देश के विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों तथा दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों के सड़क परिवहन से प्राप्त राजस्व से संबंधित सूचना / आंकड़ों का प्राथमिक स्रोत है। टीआरडब्ल्यू इस प्रकाशन हेतु सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन आयुक्तों से जानकारी एकत्र करता है। आरटीवाईबी 2020-21 और 2021-22 के प्रकाशन के लिए आंकड़ा वर्तमान में संकलन के अधीन है।
- (iii) **भारत में सड़क दुर्घटनाएँ:** यह प्रकाशन एक कैलेंडर वर्ष के दौरान सड़क दुर्घटनाओं, मौतों और चोटों के सभी पहलुओं पर राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार आंकड़ा प्रदान करता है। टीआरडब्ल्यू एशिया प्रशांत सड़क दुर्घटना डेटा (एपीआरएडी) बेस परियोजना के तहत एशिया और प्रशांत के लिए संयुक्त राष्ट्र आर्थिक और सामाजिक आयोग (यूएनईएससीएपी) द्वारा प्रदान किए गए मानकीकृत प्रारूपों में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के पुलिस विभागों से कैलेंडर वर्ष के आधार पर आंकड़ा एकत्र करता है। टीआरडब्ल्यू द्वारा प्रकाशित "भारत में सड़क दुर्घटनाएँ" का नवीनतम अंक कैलेंडर वर्ष 2022 के लिए है।
- (iv) **राज्य सड़क परिवहन उपक्रम (एसआरटीयू) के कार्य निष्पादन की समीक्षा:** यह प्रकाशन राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों द्वारा प्रदान की गई जानकारी के आधार पर, रिपोर्ट के तहत वित्तीय वर्ष के दौरान एसआरटीयू के वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करता है। टीआरडब्ल्यू द्वारा प्रकाशित राज्य सड़क परिवहन उपक्रम के निष्पादन की समीक्षा का नवीनतम अंक वर्ष 2017-2018 और 2018-2019 के लिए है। वर्ष 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए रिपोर्ट का संकलन वर्तमान में प्रगति पर है।

7.3.3 प्रकाशनों के आंकड़ों से यथा स्पष्ट भारत में सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्र की प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं

- (i) **सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका:** वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए सड़क परिवहन वर्ष पुस्तिका का प्रकाशन वर्तमान में अंतिम चरण में है। अनंतिम आंकड़ों के अनुसार, देश में पंजीकृत वाहनों की संख्या 31 मार्च, 2021 की अवधि तक लगभग 3,355 लाख (335 मिलियन) और 31 मार्च, 2022 की अवधि तक 3540 लाख (354 मिलियन) थी, जो 2011 से 2021 और 2012 से 2022 के दौरान क्रमशः 8.99 प्रतिशत और 8.30 प्रतिशत रही वार्षिक चक्रवृद्धि विकास दर दर्ज करती है। 31 मार्च, 2021 और 31 मार्च, 2022 तक कुल पंजीकृत वाहनों में दोपहिया वाहन क्रमशः 74.5 प्रतिशत और 74.4 प्रतिशत थे **(परिशिष्ट-12)**। पंजीकृत वाहनों में सबसे बड़ा वर्ग दोपहिया वाहनों का है। जबकि "परिवहन" वाहनों की श्रेणी कुल पंजीकृत वाहनों का 8.5 प्रतिशत और 8.3 प्रतिशत है, गैर-परिवहन वाहनों की संख्या 2020-2021 और 2021-22 के लिए क्रमशः शेष 91.5 प्रतिशत और 91.7 प्रतिशत है। अंतर्राष्ट्रीय तुलना से पता चलता है कि जबकि विकसित देशों



में कार व्याप्ति अनुपात उच्चतर होता है, विकासशील देशों में दोपहिया वाहनों की व्याप्ति उच्चतर होती है।

(ii) **भारत में सड़क दुर्घटनाएँ:** जहाँ तक भारत में कैलेंडर वर्ष 2022 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं का संबंध है, सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या 4,61,312 संसूचित की गई, जिसमें 4,43,366 लोग घायल हुए और 1,68,491 मौतें हुई। कैलेंडर वर्षों 2005 से 2022 तक की सड़क दुर्घटनाओं की संख्या, घायल और मृतकों की संख्या की प्रवृत्ति **परिशिष्ट 13** में दी गयी है।

- वर्ष 2021 की तुलना में वर्ष 2022 में सड़क दुर्घटनाओं में 11.9 प्रतिशत, मरने वालों में 9.4 प्रतिशत और घायलों में 15.3 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।
- तथापि, प्रति 100 दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों की संख्या के संदर्भ में व्यक्त दुर्घटना की गंभीरता 2021 में 37.3 से घटकर 2022 में 36.5 हो गई है।
- कैलेंडर वर्ष 2022 के लिए सड़क दुर्घटना पीड़ितों की आयु प्रोफाइल से पता चलता है कि 2022 के दौरान 18-45 वर्ष के आयु वर्ग के युवा वयस्कों की संख्या 66.5 प्रतिशत थी। 2022 के दौरान कुल सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों में 18-60 वर्ष के कामकाजी आयु वर्ग के लोगों की हिस्सेदारी 83.4 प्रतिशत है।
- सड़क दुर्घटनाओं में शामिल वाहन श्रेणियों में, 2022 में सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों की कुल संख्या में दोपहिया वाहनों की हिस्सेदारी सबसे अधिक (44.5 प्रतिशत) थी, इसके बाद पैदल चलने वालों (19.5 प्रतिशत), कारों, टैक्सियों, वैन और एलएमवी वाहनों (12.5 प्रतिशत), ट्रक/लॉरी (6.3 प्रतिशत), ऑटो-रिक्शा (3.9 प्रतिशत), साइकिल (2.9 प्रतिशत), बसें (2.4 प्रतिशत), और अन्य (8.0 प्रतिशत) शामिल है।
- यातायात नियमों के उल्लंघन के तहत, सड़क दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार एकमात्र सबसे महत्वपूर्ण कारक तेज गति है, जो 2022 में सड़क दुर्घटनाओं में 72.3 प्रतिशत और सड़क दुर्घटना में 71.2 प्रतिशत मौतों के लिए जिम्मेदार है।

(iii) **भारत की आधारभूत सड़क सांख्यिकी:** भारत की आधारभूत सड़क सांख्यिकी (बीआरएस) 2018-19 रिपोर्ट के अनुसार 31 मार्च 2019 तक सड़क की कुल लंबाई 63,31,757 किलोमीटर है। मुख्य श्रेणियों का विवरण इस प्रकार है:

क्र सं	श्रेणी	2018			2019			वृद्धि/कमी	
		कुल	सतही	कुल कॉलम (i) का प्रतिशत हिस्सा	कुल	सतही	कुल कॉलम (iv) का % हिस्सा	संपूर्ण मान (iv)-(i)	प्रतिशत (vii)/(i)* 100
		(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	1,26,350	1,26,350	2.03	1,32,499	1,32,499	2.09	6,149	4.86
2	राज्यीय राजमार्ग	1,86,908	1,85,495	3	1,79,535	1,78,384	2.84	-7373	-3.94
3	जिला सड़कें	6,11,268	5,80,064	9.83	6,12,778	5,87,004	9.68	1,510	0.25

यह चिन्ह दर्शाता है कि इस सड़क पर बैलगाड़ियों और हाथ-ढेलों को चलाना वर्जित है। धीमी गति से चलने वाली ये गाड़ियां और ढेले कई बार यातायात के सुगम प्रवाह में बाधा उत्पन्न करते हैं।

This sign indicates that the road has been prohibited for plying of Bullock & Hand Carts. These slow moving carts many a times hinder the smooth flow of traffic.

क्र. सं.	श्रेणी	2018			2019			वृद्धि/कमी	
		कुल	सतही	कुल कॉलम (i) का प्रतिशत हिस्सा	कुल	सतही	कुल कॉलम (iv) का % हिस्सा	संपूर्ण मान (iv)-(i)	प्रतिशत (vii)/(i)* 100
		(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
4	ग्रामीण सड़कें (*)	44,09,582	24,78,255	70.94	45,22,228	26,12,590	71.42	1,12,646	2.55
5	शहरी सड़कें	5,34,142	4,15,859	8.59	5,41,554	4,28,076	8.55	7,412	1.39
6	परियोजना सड़कें	3,47,547	1,45,471	5.59	3,43,163	1,57,171	5.41	-4384	-1.26
7	कुल (जेआरवाई सड़कों सहित)	62,15,797	39,31,494		63,31,757	40,95,726		1,15,960	1.87
8	कुल का प्रतिशत		63.2			64.7			

(*) इसमें 1990-1999 तक जवाहर रोजगार योजना (जेआरवाई) के तहत निर्मित 9 लाख किमी लंबाई की ग्रामीण सड़क शामिल है।

31 मार्च 2019 की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग देश के कुल सड़क नेटवर्क का 2.09 प्रतिशत है, उसी अवधि में राज्यीय सड़कें 2.84 प्रतिशत और ग्रामीण सड़कों (जेआरवाई सहित) का हिस्सा 71.42 प्रतिशत पर सर्वाधिक था, जिसके बाद जिला सड़कें (9.68 प्रतिशत) और शहरी सड़कें (8.55 प्रतिशत) आती हैं। कुल सड़क लंबाई में सतही सड़कों का प्रतिशत 64.7 प्रतिशत था। देश की कुल सड़क की लंबाई 1951 में 3.99 लाख किमी से बढ़कर 2019 में 63.31 लाख किमी हो गई, जो 2009 की तुलना में 2019 में 3.5 प्रतिशत की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) से बढ़ रही है। 1951 से 2019 तक कुल सड़क की लंबाई का श्रेणी-वार विवरण परिशिष्ट-14 पर प्रस्तुत है।

(iv) **राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की समीक्षा और कार्य निष्पादन:** वित्तीय अवधि 2017-2018 और 2018-19 के लिए राज्य सड़क परिवहन उपक्रम के निष्पादन की समीक्षा टीआरडब्ल्यू द्वारा प्रकाशित की गई है और 2017-18 और 2018-19 में कुल 56 एसआरटीयू ने अपने वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन सूचित किए। 56 रिपोर्टिंग एसआरटीयू के पास कुल 1,52,357 बसें थीं, जिनमें से 1,34,981 बसें संचालित की गईं, जिसका यह तात्पर्य है कि 2018-19 के दौरान औसत बेड़े का उपयोग 88.6 प्रतिशत था। 2018-19 में 56 एसआरटीयू द्वारा संसूचित समेकित निवल हानि 17,92,392.43 लाख रुपये थी। 2018-19 में 56 रिपोर्टिंग एसआरटीयू की संयुक्त कर्मचारियों की संख्या 7,09,232 थी और कर्मचारियों और बस का अनुपात 4.66 था। 2018-19 में प्रति दिन निष्पादित यात्री किलोमीटर 59,935 करोड़ था, जिसका विवरण परिशिष्ट -15 पर प्रस्तुत है।

प्रत्येक एसआरटीयू का निवल लाभ / हानि, बेड़े की उम्र, बेड़ा उपयोग, सवारी अनुपात, कर्मचारी उत्पादकता, आदि जैसे अंतर्निहित प्रचालनात्मक कुशलता मापदंडों पर निर्भर करता है।



माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) ने केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी), पुणे में भारत एनसीएपी के कमान और नियंत्रण केंद्र का उद्घाटन किया।



माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) द्वारा वाहन स्कैपिंग नीति के कार्यान्वयन पर हितधारकों के साथ परामर्श

यह चिन्ह दर्शाता है कि निर्धारित सड़क पर हाथ ढेले चलाने पर रोक है क्योंकि ये यातायात के तेज प्रवाह में बाधक बनते हैं।
This sign indicates that the Hand Cart is prohibited on the demarcated road as it would hinder the flow of fast moving traffic.



06.02.2023 को सीईएस (सड़क) के अधिकारियों की राष्ट्रपति भवन में भारत के माननीय राष्ट्रपति से मुलाकात



सी ऐ टी टी एस के अंतर्गत स्मार्ट परिवहन प्रणाली तथा मॉडलिंग पर आयोजित कार्यशाला के दौरान सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग) का संबोधन



अध्याय-VIII

अनुसंधान और प्रशिक्षण

8.1 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास (आर एंड डी) की भूमिका सड़क और पुल निर्माण कार्यों के लिए मानकों और विनिर्देशों को अद्यतन करना, राजमार्गों की कुशल योजना, डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए लागत इष्टतमीकरण, तीव्र आपूर्ति, अधिक टिकाऊपन, सुरक्षा और सेवाक्षमता तथा पर्यावरणीय स्थिरता पर ध्यान केंद्रित करना है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान योजनाएं आम तौर पर आवश्यकता आधारित और “व्यवहारिक” प्रकृति की होती हैं, जो मानकों, विशिष्टताओं, दिशानिर्देशों आदि को तैयार करने में मदद करती हैं जिनका उपयोग राजमार्ग परियोजनाओं के कार्यान्वयन में लगी एजेंसियों द्वारा किया जाता है। अध्ययन क्षेत्रों में सड़कों, पुलों, सुरंगों आदि के विभिन्न पहलुओं को शामिल किया जाता है। ये अनुसंधान कार्य विभिन्न ख्याति प्राप्त अनुसंधान व शैक्षिक संस्थाओं के माध्यम से कराए जाते हैं। अनुसंधान निष्कर्षों का प्रचार-प्रसार भारतीय सड़क कांग्रेस के द्वारा उनकी पत्र पत्रिकाओं में प्रकाशन के माध्यम से किया जाता है और इसके अलावा इन निष्कर्षों को भारतीय सड़क कांग्रेस के दिशा निर्देशों / कार्यसंहिताओं / मैनुअलों में, मंत्रालय के विनिर्देशों में, अत्याधुनिक रिपोर्टों में और मंत्रालय द्वारा जारी किये गए दिशा-निर्देशों / अनुदेशों / परिपत्रों में शामिल किया जाता है। इस प्रकार, देश में सड़क अवसंरचना संबंधी विकास में अनुसंधान कार्य की महत्वपूर्ण भूमिका है।

8.2 अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं

वर्ष 2023 के दौरान, सड़कों और पुलों के विकास के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित अनुसंधान योजनाओं को मंजूरी दी गई है:

- वीएनआईटी, नागपुर द्वारा 30 लाख रुपये की राशि के लिए “छोटे क्रॉसिंग के लिए तीन रेडियस 3 आर-पुलिया के मानकीकृत डिजाइन और ड्राइंग का विकास”।
- आईआईटी रुड़की और सीएसआईआर-सीआरआरआई, नई दिल्ली द्वारा 53 लाख रुपये की राशि के “सड़क सुरक्षा क्षमता और सड़क सुरक्षा पर गति सीमा का प्रभाव”
- आईआईटी, रुड़की और सीएसआईआर-सीआरआरआई, नई दिल्ली द्वारा 9.90 लाख रुपये की राशि के “चालक के व्यवहार पर परिवर्तनीय गति सीमा के प्रभाव पर एक प्रायोगिक अध्ययन”
- आईआईटी, मद्रास द्वारा 1332.03 लाख रुपये की राशि के “कंक्रीट पुल और गर्डर्स की संरचनात्मक निगरानी और मूल्यांकन”
- आईआईटी-खड़गपुर + आईआईटी-रुड़की + आईआईटी-कानपुर और बिट्स पिलानी-हैदराबाद परिसर द्वारा 1058.69 लाख रुपये की राशि के “भारत के लिए क्षति पूर्वानुमान आधारित मैकेनिस्टिक सुगम्य फुटपाथ डिजाइन दिशानिर्देशों का विकास”,
- आईआईटी-दिल्ली और सीएसआईआर-सीआरआरआई, नई दिल्ली द्वारा 662 लाख रुपये की राशि के लिए “भारत के निष्पादन ग्रेड (पीजी) बिटुमिनस बाइंडर वर्गीकरण प्रणाली का विकास”
- आईआईटी रुड़की द्वारा 433 लाख रुपये की राशि के लिए “पहाड़ी ढलानों के उपकरण और उनकी वास्तविक समय में निगरानी के लिए दिशानिर्देशों का विकास”

यह चिन्ह दर्शाता है कि इस निर्दिष्ट क्षेत्र में बाहरी या भीतरी वाहन नहीं चलाए जाएंगे। इस क्षेत्र में भीड़-भाड़ कम करने के लिए ऐसा किया जाता है। पदयात्रियों के उपयोग वाले क्षेत्रों में भी इस चिन्ह का इस्तेमाल किया जाता है।

This sign signifies that there should be no movement of traffic in the designated area either from outside or within. This is used to decongest the area. It is also used at pedestrian areas.



ट्रकों का आना मना है
Truck Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



- आईआईटी रुड़की द्वारा 103.25 लाख रुपये की राशि के लिए "हरित और सतत जैव-बिटुमेन का विकास"
- आईआईटी बीएचयू, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय चेयर प्रोफेसर द्वारा "बिटुमिनस मिक्स (गीली प्रक्रिया) में अपशिष्ट प्लास्टिक का उपयोग"।

8.2.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय चेयर प्रोफेसर की स्थापना के लिए, मंत्रालय ने 28 जून, 2023 को आआईटी रुड़की के साथ राजमार्ग क्षेत्र के विकास के क्षेत्र में शैक्षणिक सहयोग, अनुसंधान और विकास, शिक्षण और प्रशिक्षण के लिए एक नए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया है। चेयर प्रोफेसर सड़क परिवहन और राजमार्ग से संबंधित नए क्षेत्रों में मंत्रालय के रणनीतिक सलाहकार के रूप में कार्य करेंगे, ताकि "यातायात और राजमार्ग अभियांत्रिकी", अनुसंधान योजनाओं और राजमार्ग परियोजनाओं से संबंधित किसी भी अन्य मुद्दे पर और आईआईटी और भारतीय शिक्षा जगत के साथ सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की साझेदारी करके वैज्ञानिक अनुसंधान के माध्यम से राजमार्ग की व्यावहारिक समस्याओं का समाधान खोजने में मदद कर सकें।

8.3 वार्षिक अनुसंधान योजना अवधारणा

मंत्रालय ने सभी हितधारकों के परामर्श से व्यावहारिक और आवश्यकता आधारित अनुसंधान परियोजनाओं की पहचान करने के लिए वर्ष 2022-23 से "वार्षिक अनुसंधान योजना" की अवधारणा शुरू की है।

8.4 नई सामग्री और प्रौद्योगिकी

8.4.1 मंत्रालय का प्रयास राष्ट्रीय राजमार्गों पर नई/वैकल्पिक सामग्रियों/प्रौद्योगिकियों के उपयोग को प्रोत्साहित करना रहा है। इसके लिए मंत्रालय ने उन सामग्रियों/प्रौद्योगिकी के उपयोग को सुविधाजनक बनाने और प्रोत्साहित करने के लिए आवश्यक दिशानिर्देश जारी किए हैं। मंत्रालय ने पुलों/संरचनाओं और राजमार्ग परियोजनाओं के अन्य तत्वों में प्रीकास्ट कंक्रीट तत्वों के उपयोग को बढ़ाने के लिए कई सक्रिय कार्रवाई की है और लंबे पाट वाले पुलों के लिए यूएचपीएफआरसी जैसी उन्नत सामग्री का भी उपयोग किया है।

8.4.2 राष्ट्रीय राजमार्गों की चल रही परियोजनाओं में निम्नलिखित नई/वैकल्पिक सामग्रियों का भी उपयोग किया जा रहा है।

- | | |
|--|---|
| 1. कॉयर/जूट सहित जियो-सिंथेटिक्स | प्रौद्योगिकी का उपयोग करके ढलान स्थिरीकरण |
| 2. फ्लाई ऐश | 10. पीक्यूसी में फाइबर |
| 3. अपशिष्ट प्लास्टिक | 11. सिलिका फ्यूम |
| 4. मॉडिफाइड बिटुमेन (सीआरएमबी, पीएमबी, एनआरएमबी) | 12. तटबंध में डोलाचेर (स्पंज आयरन का अवशिष्ट)। |
| 5. सीमेंट से बना उप-आधार/आधार | 13. मिट्टी गिट्टी के रूप में स्टील और आयरन स्लैंग |
| 6. मृदा स्थिरीकरण | 14. एल्कोफाइन/माइक्रोसिलिका |
| 7. जियो कंपोजिट | 15. रीक्लेमड एस्फाल्ट पेवमेंट |
| 8. ग्रांऊड ग्रेनुलेटेड ब्लास्ट फर्नेस स्लैंग | 16. कॉपर स्लैंग |
| 9. जियो ग्रेड/मृदा नेलिंग और अन्य उपयुक्त | 17. जिंक स्लैंग |
| | 18. रीसाइकल्ड कंक्रीट एग्रीगेट |



19. अल्ट्रा-उच्च प्रदर्शन फाइबर रीइंफोर्स्ड कंक्रीट (यूएचपीएफआरसी)
20. औद्योगिकृत प्री-कास्ट कंक्रीट तत्व
21. ग्लास फाइबर रीइंफोर्स्ड पॉलिमर रेबार (जीएफआरपी)
22. छोटे पैनेल वाला कंक्रीट फुटपाथ
23. बॉन्ड कंक्रीट फुटपाथ
24. जैव बिटुमेन
25. फाइबर रीइंफोर्स्ड माइक्रो-सरफेसिंग
26. बांस का क्रैश बैरियर
27. प्री-स्ट्रेस प्रीकास्ट कंक्रीट फुटपाथ
28. ग्राफीन मोडिफाइड एस्फाल्ट (जीआईपीएवीडी)
29. हाईमॉड्यूलस एस्फाल्ट
30. स्टोन मैट्रिक्स एस्फाल्ट
31. हॉट इन प्लेस पुनर्चक्रण
32. टेक्सटाइल रीइंफोर्स्ड कंक्रीट
33. भविष्योन्मुखी लचीला फुटपाथ
34. सतत फुटपाथ
35. रोलर संकुचित कंक्रीट फुटपाथ
36. आरएपी के साथ जियो-पॉलिमर कंक्रीट
37. ग्राफीन संवर्धित कंक्रीट
38. ठोस घरेलू नगरपालिका अपशिष्ट पेवर ब्लॉक
39. प्राकृतिक रेत का कंक्रीट में प्रतिस्थापन के रूप में बॉटम पांड ऐश
40. वार्म मिक्स एस्फाल्ट (डब्ल्यूएमए)
41. गैप-ग्रेडेड रबराइज्ड बिटुमेन (जीजीआरबी)
42. सीमेंट ग्राउटेड बिटुमिनस मैकडैम (सीजीबीएम)
43. सेल्फ हीलिंग कंक्रीट
44. चमकने वाले सड़क चिन्हांकन
45. स्थिरीकरण प्रौद्योगिकी
46. पूर्वनिर्मित मॉड्यूलर स्टील ब्रिज
47. फॉस्फोरस-जिप्सम का पुनः उपयोग
48. सफ़ेद टॉपिंग
49. बायो-सीमेंट
50. रिसायकिल किया गया ग्लास एग्रीगेट

8.4.3 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में "गुणवत्ता पहले" मंत्र, गुणवत्ता आश्वासन को सख्ती से लागू करने और गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र पर लगातार ध्यान केंद्रित किया गया है। तदनुसार, समय से पहले परेशानी का कारण बनने वाली एवं गुणवत्ता में चूक के लिए ठेकेदार/रियायतग्राही /परामर्शदाता को दंडित करने/निषिद्ध करने/गैर-निष्पादक घोषित करने के लिए कुशल दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।

8.5 मानकीकरण

ग्रामीण सड़कों सहित राजमार्ग सुविधाओं के कुशल और किफायती विकास के लिए भू-भाग, मिट्टी और जलवायु में परिवर्तनशीलता को ध्यान में रखते हुए डिजाइन, निर्माण और रखरखाव में मानकीकृत तरीकों को अपनाना जरूरी है। इस मोर्चे पर, भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) ने सड़कों, पुलों और यातायात अभियांत्रिकी के विभिन्न पहलुओं पर मानकों, विनिर्देशों, तरीकों का संहिता, दिशानिर्देशों और नियमावली को तैयार कर / संशोधित कर इस पेशे में बहुमूल्य योगदान दिया है।

वर्ष 2023 के दौरान आईआरसी द्वारा चार पत्रिकाओं, नामतः इंडियन हाईवेज (मासिक), जर्नल ऑफ आईआरसी (त्रैमासिक), हाईवे रीसर्च जर्नल (अर्धवार्षिक) और हाईवे रीसर्च रिकॉर्ड (वार्षिक) के प्रकाशन के अलावा निम्नलिखित दस्तावेजों को अनुमोदित किया गया है।

यह चिन्ह दर्शाता है कि इस सड़क पर बैलगाड़ियों और हाथ-ढेलों को चलाना वर्जित है। धीमी गति से चलने वाली ये गाड़ियां और ढेले कई बार यातायात के सुगम प्रवाह में बाधा उत्पन्न करते हैं।

This sign indicates that the road has been prohibited for plying of Bullock & Hand Carts. These slow moving carts many a times hinder the smooth flow of traffic.



2023 में आईआरसी द्वारा प्रकाशित दस्तावेज़

क्र.सं.	आईआरसी प्रकाशन संख्या	दस्तावेज़ का नाम
1	आईआरसी:73 में संशोधन	"गैट-शहरी राजमार्गों के लिए ज्यामितीय डिज़ाइन मानक " (प्रथम संशोधन)
2	आईआरसी:82 में संशोधन	"बिटुमिनस सड़कों के रखरखाव के तरीकों के कोड संहिता " (द्वितीय संशोधन)
3	आईआरसी:135	"भारत में बस बंदरगाहों के विकास के लिए दिशानिर्देश "
4	आईआरसी:एसपी:32 में संशोधन	"स्कूलों के लिए सुरक्षित आवागमन के दिशानिर्देश " (प्रथम संशोधन)
5	आईआरसी:एसपी:85 में संशोधन	"परिवर्तनीय संदेश संकेतों के लिए दिशानिर्देश " (प्रथम संशोधन)
6	आईआरसी:एसपी:90 में संशोधन	"ग्रेड सेपरेटर और एलिवेटेड संरचनाओं के लिए दिशानिर्देश " (प्रथम संशोधन)
7	आईआरसी:एसपी:99 में संशोधन	एक्सप्रेसवे के लिए विशिष्टताओं और मानकों का मैनुअल " (प्रथम संशोधन)
8	आईआरसी-एचआरबी- अत्याधुनिक रिपोर्ट संख्या 26	"सुगम्य फुटपाथ के लिए मोबाइल रखरखाव सुविधा "
9	जेआईसीए के तकनीकी सहयोग से तैयार किया गया सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का प्रकाशन	"पर्वतीय क्षेत्रों में राजमार्गों पर क्षमता विकास परियोजना " 1. योजना के लिए दिशानिर्देश 2. पहाड़ी क्षेत्र में मुख्य सड़कों पर सुरंग के लिए दिशानिर्देश 3. संचालन एवं रखरखाव हेतु दिशानिर्देश 4. उन्नत प्रौद्योगिकी के साथ ढलान संरक्षण और तटबंध के लिए दिशानिर्देश - भाग - I मुख्य पाठ 5. उन्नत प्रौद्योगिकी के साथ ढलान संरक्षण और तटबंध के लिए दिशानिर्देश - भाग - II परिशिष्ट 6. उन्नत प्रौद्योगिकी के साथ पहाड़ी पुल के लिए दिशानिर्देश
10	आईआरसी:136	"सड़क परियोजनाओं के वित्तीय विश्लेषण पर दिशानिर्देश "
11	आईआरसी:138	"बहु-जोखिम पारिस्थितिकी तंत्र में आपदा प्रतिरोधी हरित राजमार्गों पर राजमार्ग इंजीनियरों के लिए दिशानिर्देश "
12	आईआरसी:एसपी:48 में संशोधन	" पहाड़ी सड़क मैनुअल"(प्रथम संशोधन)
13	आईआरसी:एसपी:79 में संशोधन	"स्टोन मैट्रिक्स एस्फाल्ट के लिए विशिष्टताएँ " (प्रथम संशोधन)
14	आईआरसी:एसपी:136	"केबल आधारित पुलों के डिज़ाइन और निर्माण के लिए दिशानिर्देश "
15	आईआरसी:एसपी:137	"एक्सट्राडोन्ड पुलों के डिज़ाइन और निर्माण के लिए दिशानिर्देश "
16	आईआरसी:एसपी:138	"स्पीड वॉयलेशन डिटेक्शन सिस्टम के लिए मैनुअल "
17	आईआरसी:एसपी:139	"हाई वॉल्यूम सड़कों के लिए उच्च निष्पादन बिटुमिनस मिश्रण के लिए दिशानिर्देश "
18	आईआरसी:6-2017 में संशोधन	सड़क पुलों, खंड-II भार और भार संयोजनों के लिए मानक विशिष्टताएँ और तरीकों के कोड" (सातवां संशोधन)
19	आईआरसी: 79-2019 में संशोधन	"सड़क डीलिनिएटर्स के लिए अनुशंसित तरीके" (प्रथम संशोधन)
20	आईआरसी: 112-2020 में संशोधन	"कंक्रीट सड़क पुलों के लिए कार्य संहिता " (प्रथम संशोधन)
21	आईआरसी:एसपी:65-2018 में संशोधन	सेगमेंटल पुलों के डिज़ाइन और निर्माण के लिए दिशानिर्देश (प्रथम संशोधन)
22	आईआरसी:एसपी:71-2018 में संशोधन	"पुलों के लिए प्रीकास्ट प्रीटेंशनड गर्डर्स के डिज़ाइन और निर्माण के लिए दिशानिर्देश " (प्रथम संशोधन)



क्र.सं.	आईआरसी प्रकाशन संख्या	दस्तावेज़ का नाम
23	आईआरसी: एसपी: 114- 2018 में संशोधन	"सड़क पुलों के भूकंपीय डिजाइन के लिए दिशानिर्देश"
24	आईआरसी:6-2017 में संशोधन	"सड़क पुलों, खंड-II भार और भार संयोजनों के लिए मानक विशिष्टताएं और कार्य संहिता" (सातवां संशोधन)
25	आईआरसी में संशोधन:24-2010 में संशोधन	"सड़क पुलों, स्टील सड़क पुलों (सीमित स्थिति विधि) के लिए मानक विनिर्देश और कार्य संहिता" (तीसरा संशोधन)

8.5.1 मंत्रालय द्वारा 2023-24 के दौरान जारी दिशानिर्देश/परिपत्र

- दिनांक 19 दिसंबर 2022 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/01/2019-एस एंड आर (पी एंड बी) आरएससीई-भाग 1(ई-188362) के तहत फ्लाई उपयोगिता बढ़ाने के लिए पावर प्लांटों द्वारा अंतिम उपयोगकर्ताओं को फ्लाई ऐश की आपूर्ति।
- दिनांक 19 दिसंबर 2022 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/88/2021-एस एंड आर (पी एंड बी)/डीएनटी (ई-215840) के तहत अनुसूची एच में संशोधन के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों और केंद्र प्रायोजित सड़क कार्यों के लिए मानक ईपीसी समझौते को अनुबंध के इंजीनियरिंग प्रापण और निर्माण (ईपीसी) मोड पर लागू करने का प्रस्ताव है।
- दिनांक 28 दिसंबर 2022 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/88/2021-एस एंड आर (पी एंड बी)/डीएनटी (ई-215840) ईपीसी समझौते की अनुसूची एच में संशोधन के तहत राष्ट्रीय राजमार्गों और केंद्र प्रायोजित सड़क कार्यों के लिए मानक अनुबंध के इंजीनियरिंग प्रापण और निर्माण (ईपीसी) मोड और हाइब्रिड वार्षिकी परियोजना के मॉडल रियायत समझौते की अनुसूची जी के अनुबंध- I पर लागू करने का प्रस्ताव है।
- दिनांक 2 जनवरी, 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच-36098/17/2022- एस एंड आर (बी) के माध्यम से मौजूदा पुलों में क्रेश बैरियर का प्रावधान।
- दिनांक 13 जनवरी 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/जी-23012/01/2019-डब्ल्यू एंड ए (भाग III) के माध्यम से रारा के रखरखाव और मरम्मत (एम एंड आर) के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी)।
- दिनांक 06 फरवरी, 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच-33044/17/2021-एस एंड आर (पी एंड बी) (ई-193228) के तहत राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे सर्विस रोड और स्लिप रोड के निर्माण में बिटुमिनस मिश्रण में प्लास्टिक अपशिष्ट का उपयोग।
- दिनांक 06 फरवरी, 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच-33044/10/2021-एस एंड आर (पी एंड बी) (ई-192344) के तहत राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए पुलों की डेक चौड़ाई।
- दिनांक 13 फरवरी, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-34049/12/2022-एस एंड आर (पी एंड बी)/एसएमए के तहत सुगम्य फुटपाथ के अपरदन के दौरान स्टोन मैट्रिक्स एस्फाल्ट (एसएमए) मिश्रण का उपयोग।
- दिनांक 22 फरवरी, 2023 के पत्र क्रमांक आरडब्ल्यू/एनएच-34049/01/2020- एस एंड आर (पी एंड बी)

यह चिन्ह इंगित करता है कि सड़क के नजदीक अल्पाहार की सुविधा उपलब्ध है।

This sign indicates that there is facility of light refreshment nearby on the road.



रेलवे स्टेशन
Railway Station

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



(भाग) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के डिजाइन, निर्माण और रखरखाव के लिए वैल्यू इंजीनियरिंग प्रैक्टिस।

- दिनांक 15 मार्च, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/10/2021-एस एंड आर (पी एंड बी) (ई-171909) के तहत मौजूदा फुटपाथ परतों से पुनः प्राप्त सामग्री का पुनः उपयोग।
- दिनांक 16 मार्च, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-36098/25/2022-एस एंड आर (पी एंड बी) (पार्ट) के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में सड़क निर्माण क्षेत्रों में प्रभावी और पर्याप्त सुरक्षा उपाय किए जाएंगे।
- दिनांक 29 मार्च, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/88/2021-एस एंड आर (पी एंड बी)/डीएनटी (ई-215840) के माध्यम से सुगम्य और ठोस फुटपाथ के लिए खुरदरापन मापदंडों में संशोधन।
- दिनांक 31 मार्च, 2023 के पत्र संख्या एनएच-24028/14/2014-एच (खंड IV) (ई-151240) के माध्यम से एचएएम और बीओटी (टोल) परियोजनाओं के लिए मानक आरएफपी में परिवर्तन।
- दिनांक 05 अप्रैल, 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच-33044/10/2021- एस एंड आर (पी एंड बी) (ई-219887) के तहत राजमार्ग निर्माण क्षेत्र में श्रमजीवियों का कौशल विकास।
- दिनांक 4 मई, 2023 के पत्र संख्या कोविड-19/रोडमैप/जेएस(एच)/2020 (ई-183777) के माध्यम से कोविड -19 महामारी के मद्देनजर सड़क क्षेत्र के ठेकेदारों/डैवलपर्स के लिए राहत।
- दिनांक 18 मई, 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच -34049/01 /2020- एस एंड आर (बी) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्ग प्री-कास्ट कंक्रीट नीति पर हितधारकों की प्रतिक्रिया (फीडबैक)।
- दिनांक 25 मई, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच -36098/27 /2023-एसएफटीआर (पी एंड बी) (ई-222747) के माध्यम से राजमार्ग विकास के लिए कुशल जनशक्ति और कौशल क्षेत्र के आकलन की आवश्यकता।
- दिनांक 15 जून, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-34049/01/2020-एस एंड आर (बी) के माध्यम से एनएच परियोजनाओं में औद्योगिकीकृत प्री-कास्ट कंक्रीट तत्वों के उपयोग के लाभ।
- दिनांक 6 जुलाई, 2023 के पत्र संख्या एच-2501 6/01/2018-टोल के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्ग के खंड के उपयोग के लिए उपयोगकर्ता शुल्क का आरोपण और संग्रहण /उपयोगकर्ता शुल्क प्लाना की स्थापना।
- दिनांक 21 अगस्त, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33032/0आई/2017-एस एंड आर (आर) के माध्यम से ईंधन स्टेशनों, सड़क के किनारे की सुविधाओं, संपर्क सड़कों, अन्य संपत्तियों के विश्राम क्षेत्र परिसरों और ऐसी अन्य सुविधाओं तक पहुंच के निर्माण के लिए अनुमति देने हेतु दिशानिर्देश/मानदंड-स्पष्टीकरण/संशोधन।
- बिटुमेन का उपयोग: दिनांक 23 अगस्त, 2023 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-35072/05/2018-एस एंड आर (पी एंड बी) (ई-165688) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के निर्माण में मांग-आपूर्ति, प्रकार और ग्रेड, विशिष्टताएं, खरीद का स्रोत और गुणवत्ता।
- दिनांक 26 सितम्बर 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच-33044/01/2019-एस एंड आर (पी एंड बी) आरएससी ई भाग 1 (ई-188362) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण में फ्लाईऐश के उपयोग पर आदेश।

यह चिन्ह रेलवे स्टेशन के स्थान को दर्शाता है।

This sign indicates location of Railway Station.



- दिनांक 30 अक्टूबर, 2023 के पत्र सं. आरडब्ल्यू/एनएच-33044/01/2019-एस एंड आर (पी एंड बी) आरएससीई (भाग 1) (ई-188362) के माध्यम से निःशुल्क फ्लाईऐश परिवहन के विरुद्ध बड़ी हुई बिलिंग पर अंकुश लगाने के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी)।
- दिनांक 26 दिसंबर 2023 के पत्र संख्या एनएच -11065/2/2017-पी एंड एम (मॉन)भाग/2(कम्प्यूटर सं.195289) माध्यम से राजमार्गनिर्माण क्षेत्र में कामगारों का कौशल विकास।
- दिनांक 17 जनवरी, 2024 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-34062/01/2020- एस एंड आर (बी) के माध्यम से देश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर मॉड्यूलर हाइड्रोलिक ट्रेलरों (एचटी-1 से एचटी-13) पर एकल इकाई ओडीसी/ओडब्ल्यूसी खेप के लिए ऑनलाइन अनुमति।
- दिनांक 9 फरवरी, 2024 के पत्र संख्या ई. फाइल सं आरडब्ल्यू/एनएच-33044/29/2021-एसएंडआर (पीएंडबी) (कंप्यूटर संख्या 194425) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों और केंद्रीय प्रायोजित सड़क कार्यों के संबंध में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने हेतु परामर्शी सेवाओं की नियुक्ति हेतु प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) हेतु संशोधित दस्तावेज।
- दिनांक 4 मार्च, 2024 के पत्र संख्या फाइल संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/1312023-एसएंडआर (पीएंडबी) (कंप. संख्या 232086) के अनुसार सेंसर का उपयोग करके पुलों की वास्तविक समय स्थिति निगरानी की पहचान और कार्यान्वयन के लिए दिशानिर्देश।
- दिनांक 11 मार्च, 2024 के पत्र संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-33044/1312023-एसएंडआर (पीएंडबी) (कंप. संख्या 232086) के माध्यम से सेंसर का उपयोग करके पुलों की वास्तविक समय स्वास्थ्य निगरानी की पहचान और कार्यान्वयन के लिए दिशानिर्देश-पुलों की अलग-अलग निगरानी के लिए आरएफपी।

8.6 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचई)

8.6.1 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचई) राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण प्रदान करने में मुख्य भूमिका निभाता है। आईएचई की मुख्य गतिविधियों में मौटे तौर पर निम्नलिखित शामिल हैं:

- ★ नवनियुक्त राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण देना।
- ★ वरिष्ठ और मध्य स्तर के अभियंताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन करना।
- ★ सड़क विकास के कार्य में शामिल वरिष्ठ स्तर के अभियंताओं और प्रशासकों के लिए अल्पकालीन तकनीकी और प्रबंधन विकास पाठ्यक्रम चलाना।
- ★ राजमार्ग क्षेत्र में विशेषीकृत क्षेत्रों और नई प्रवृत्तियों में प्रशिक्षण प्रदान करना।
- ★ स्वदेशी और विदेशी प्रतिभागियों के लिए प्रशिक्षण सामग्री तथा प्रशिक्षण मॉड्यूल का विकास करना।
- ★ पीपीपी और ईपीसी इत्यादि के बारे में अल्पकालिक पाठ्यक्रम/प्रबंधन विकास कार्यक्रम आयोजित करना, देश में सड़कों और राजमार्गों की आयोजना/डिजाइन/निर्माण और प्रबंधन में सहायी अनुसंधान आयोजित करना तथा सड़क सुरक्षा जैसे भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में विशेषज्ञता विकसित करना।
- ★ विदेश मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अफ्रीकी/अन्य विदेशी मूल के अभियंताओं का प्रशिक्षण।
- ★ आईएचई को सरकार द्वारा समय-समय पर समनुदेशित अन्य विविध कार्य



8.6.2 वर्ष 2023-24 के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम:

वर्ष 2023-24 के दौरान, अकादमी ने 71 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए हैं जिनमें एनएचएआई के उप प्रबंधकों के लिए 16 सप्ताह का एक फाउंडेशन प्रशिक्षण कार्यक्रम, मंत्रालय के वरिष्ठ तकनीकी अधिकारियों के लिए एक ओरिएंटेशन कोर्स, सलाहकारों के कार्मिकों के लिए राजमार्ग परियोजनाओं के लिए डीपीआर तैयार करने पर सात अनिवार्य प्रशिक्षण कार्यक्रम, एनआरआईडीए के राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनिटरों के लिए एक पाठ्यक्रम और सड़क सुरक्षा लेखा परीक्षकों के लिए सात 15 दिवसीय प्रमाणपत्र पाठ्यक्रम शामिल हैं।

इसके अलावा, छत्तीसगढ़ में (रायपुर में दो, बिलासपुर, जगदलपुर, अंबिकापुर, दुर्ग में एक) "सुगम डिजाइन और निर्माण" पर 6 ऑफ-कैंपस पाठ्यक्रम आयोजित किए गए, जिनमें 640 पेशेवरों ने भाग लिया। दो मध्य-कैरियर प्रशिक्षण कार्यक्रम, एक अधीक्षण अभियंताओं तथा एक कार्यकारी अभियंताओं, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, के लिए आयोजित किया गया, जिसमें मंत्रालय के 24 अभियंताओं ने भाग लिया। केरल के तिरुवनंतपुरम में पीडब्ल्यूडी, केरल द्वारा प्रायोजित कार्य क्षेत्र सुरक्षा पर एक प्रशिक्षण कार्यक्रम भी आयोजित किया गया, जिसमें 51 अभियंताओं ने भाग लिया। इसके अलावा, विदेश मंत्रालय द्वारा प्रायोजित मेकांग-गंगा सहयोग (एमजीसी) देशों के अधिकारियों के लिए राजमार्ग परियोजनाओं के लिए व्यवहार्यता अध्ययन और डीपीआर पर 20 प्रतिभागियों के लिए एक अंतर्राष्ट्रीय प्रशिक्षण आईएचआई द्वारा आयोजित किया गया था। कुल 2187 अभियंताओं और पेशेवरों ने इन-कैंपस/ऑफ-कैंपस, अंतर्राष्ट्रीय और ऑनलाइन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में भाग लिया।

8.6.3 आईएचआई में उन्नत परिवहन प्रौद्योगिकी एवं प्रणाली केंद्र (सीएटीटीएस) की स्थापना

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने क्षमता निर्माण, प्रौद्योगिकी हस्तांतरण और न्यू साउथ वेल्स यूनिवर्सिटी, सिडनी और दो प्रमुख भारतीय विश्वविद्यालय के साथ साझेदारी में आईएचआई में सीएटीटीएस की स्थापना के लिए सक्षम वातावरण तैयार करने की एक परियोजना शुरू करने के लिए वर्ष 2019-20 के दौरान 48.71 करोड़ रुपये (2023-24 के दौरान संशोधित लागत 55.89 करोड़ रुपये स्वीकृत) की अनुमानित राशि स्वीकृत की। परियोजना का व्यापक दायरा राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए भारत विशिष्ट मैक्रो-मॉडल (कम्प्यूटेबल जनरल इक्विलिब्रियम मॉडल) भारत विशिष्ट शहरी व्यापक डेटा मॉडल तैयार करना और सुरक्षा निष्पादन कार्य (एसपीएफ) करना है। ये मॉडल परियोजनाओं की प्राथमिकता निर्धारित करने, क्षेत्रवार और देश पर व्यापक आर्थिक लाभ (डब्ल्यूईबी) का मूल्यांकन करने, अर्थव्यवस्था पर प्रभावों का विश्लेषण करने, गलियारे/चौराहे स्तर पर किसी समस्या के लिए विभिन्न विकल्पों में से सबसे कुशल समाधान का चयन करने में साक्ष्य-आधारित निर्णय लेने, यातायात निष्पादन को बढ़ाने के लिए कुशल आईटीएस समाधान तैयार करने, सुरक्षा मानकों का मूल्यांकन करने आदि की सुविधा प्रदान करेंगे। सीएटीटीएस के लिए यूएनएसडब्ल्यू द्वारा स्टेज -1 "इंसेप्शन रिपोर्ट" प्रस्तुत की गई है, जिसे आईआईटी रुड़की द्वारा अनुशंसित किया गया और परियोजना निगरानी और निरीक्षण समिति द्वारा अनुमोदित किया गया है। स्टेज-2 के तहत डेटा संग्रह काफी हद तक एकत्र किया जा चुका है और साथ ही विश्लेषण भी चल रहा है। इसके अलावा, सीएटीटीएस के तहत स्मार्ट परिवहन प्रणाली और मॉडलिंग पर 05 दिवसीय कार्यशाला आईएचआई, नोएडा में आयोजित की गई, जिसमें 52 अधिकारियों ने भाग लिया।

यह संकेत दर्शाता है कि सड़क पर आगे सुरंग है। यह संकेत कई बार सुरंग के नाम तथा उसकी लंबाई को भी दर्शाता है।

This sign indicates the tunnel on road. This sign sometimes may also indicate the name and length of tunnel.



भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी

यह चिन्ह सड़क के पास टेलीफोन की उपलब्धता को दर्शाता है।
This sign indicates the availability of Telephone near road.



बैलगाड़ियों का
आना मना है
Bullock Cart
Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



सतर्कता जागरूकता सप्ताह



संविधान दिवस



अध्याय-IX

प्रशासन और वित्त

(क) प्रशासन

- 9.1 मंत्रालय को इस मंत्रालय के 1017 कर्मचारियों (समूह क, ख और ग) की सेवा और प्रशासनिक मामलों, हाउसकीपिंग संबंधी कार्यों और वेतन और अन्य व्यय के आहरण और संवितरण का कार्य सौंपा गया है। कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग, संघ लोक सेवा आयोग, वित्त मंत्रालय और प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग आदि द्वारा जारी अनुदेशों और दिशानिर्देशों के अनुसार विभिन्न संवर्गों का प्रबंधन करने का प्रयास किया जाता है। कर्मचारी सेवाओं से संबंधित विभिन्न पहलुओं को प्रभावी ढंग से प्रबंधित करने के लिए मंत्रालय द्वारा 2019-20 से ई-एचआरएमएस लागू किया गया है।
- 9.2 मंत्रालय द्वारा अनु.जा./अनु.ज.जा./अन्य पिछड़ा वर्ग के आरक्षण के संबंध में इस मंत्रालय में रिक्त पदों को भरने के लिए समय-समय पर जारी आदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए विशेष प्रयास किए जाते हैं। तकनीकी और गैर-तकनीकी पक्ष (समूह-वार) के लिए पृथक-रूप से सरकारी कर्मचारियों की कुल संख्या और इस मंत्रालय में अनु.जा./अनु.ज.जा. के कर्मचारियों के प्रतिनिधित्व संबंधी सूचना **परिशिष्ट-5** में दी गई है।
- 9.3 सेवानिवृत्त होने वाले अधिकारियों/कर्मचारियों के पेंशन कागजात वेतन और लेखा अधिकारी के समक्ष समय पर प्रस्तुत किए जाते हैं और सेवानिवृत्त होने वाले अधिकारी/ कर्मचारी के अंतिम कार्य दिवस पर सेवानिवृत्ति लाभ का भुगतान कर दिया जाता है।
- 9.4 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय में एक कल्याण प्रकोष्ठ मौजूद है जो मंत्रालय के अधिकारियों/कर्मचारियों के कल्याण उपाय संबंधी सभी कार्यकलाप करता है। सेवानिवृत्त होने वाले अधिकारियों/कर्मचारियों की विदाई के लिए मंत्रालय का कल्याण प्रकोष्ठ विदाई समारोह आयोजित करता है और उन्हें एक स्मारक चिह्न, तथा एक उपहार भी भेंट किया जाता है।
- 9.5 **विभागीय अभिलेख कक्ष**
मंत्रालय द्वारा अभिलेख प्रबंधन पर उचित ध्यान दिया जा रहा है। रिकॉर्ड रिटेंशन शेड्यूल के प्रावधानों के अनुसार समीक्षा/छंटाई के लिए मंत्रालय के विभिन्न अनुभागों द्वारा 1 अप्रैल, 2023 से 31 मार्च, 2024 तक कुल 441 फाइलें रिकॉर्ड रूम से बाहर निकाली गईं। इसके अलावा, मंत्रिमंडलीय सचिवालय और डीएआरपीजी के दिशानिर्देशों पर फाइलों को हटाने के लिए 1 अक्टूबर, 2023 से 31 अक्टूबर, 2023 तक एक विशेष अभियान चलाया गया था, जिसमें कुल 24,665 फाइलों की समीक्षा की गई और इनमें से 6,059 फाइलों को नष्ट किया गया। इनमें मंत्रालय और क्षेत्रीय कार्यालय, एनएचआई, एनएचआईडीसीएल, और आईएचआई शामिल हैं।



साइकिलों का आना मना है
Cycle Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



9.6 शिकायत एवं नागरिक चार्टर प्रकोष्ठ

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में ओ एंड एम इकाई कार्यालय प्रक्रिया नियमावली के प्रावधानों के कार्यान्वयन/प्रेरण सामग्री के अद्यतनीकरण, रिकॉर्ड प्रबंधन, नागरिक चार्टर के निर्माण और अन्य संबद्ध गतिविधियों से संबंधित है। इस इकाई में सार्वजनिक शिकायतों के त्वरित और शीघ्र निपटान के लिए बनाई गई शिकायत और नागरिक चार्टर सेल भी शामिल है।

प्रभावी और जिम्मेदार प्रशासन के साथ-साथ मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित सेवाओं और कार्यक्रमों, योजनाओं आदि के बारे में नागरिकों को जानकारी प्रदान करने के लिए मंत्रालय में एक सूचना और सुविधा काउंटर (आईएफसी) कार्य कर रहा है। काउंटर पर आम जनता के लिए उपयोगी विभिन्न विषयों पर सामग्री उपलब्ध है। जानकारी प्रस्तुत करने के अलावा आईएफसी को सार्वजनिक शिकायत याचिकाएं भी प्राप्त होती हैं, जिन्हें विचार और निपटान के लिए संबंधित अधिकारियों को भेज दिया जाता है। मंत्रालय की गतिविधियों/सेवाओं का विवरण देने वाला नागरिक/ग्राहक चार्टर मंत्रालय की वेबसाइट पर उपलब्ध है।

लोक शिकायत कक्ष शिकायत मामलों के त्वरित और गुणवत्तापूर्ण निपटान की निगरानी के लिए ओ एंड एम अनुभाग के भाग के रूप में कार्य कर रहा है। मंत्रालय में शिकायत कक्ष प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग, लोक शिकायत निदेशालय, मंत्रिमंडल सचिवालय, प्रधान मंत्री कार्यालय और अन्य स्थानीय शिकायतों से संबंधित प्रभागों/स्कंधों/क्षेत्रों में शिकायतों की प्रारंभिक प्राप्ति और अग्रेषण से संबंधित है।

9.7 शिकायत निवारण एवं सीपीजीआरएएमएस

मंत्रालय में लोक शिकायत निवारण तंत्र की अध्यक्षता संयुक्त सचिव (ओ एंड एम) करते हैं। उन्हें लोक शिकायत के नोडल अधिकारी के रूप में पदनामित किया गया है। प्राप्त सार्वजनिक शिकायतों को शीघ्र निवारण के लिए संबंधित प्रशासनिक इकाइयों को भेजा जाता है। एक वेब-आधारित शिकायत निवारण तंत्र अर्थात् लोक शिकायत निवारण और मानीटरिंग प्रणाली (सीपीजीआरएएमएस) भी इस मंत्रालय में कार्य कर रही है, जिसे नवीनतम 7.0 संस्करण में अपग्रेड किया गया है। 1 अप्रैल, 2023 से 31 मार्च, 2024 तक कुल 22,700 लोक शिकायतें प्राप्त हुईं और इन मामलों को त्वरित निपटान के लिए संबंधित स्कंधों/प्रभागों को पहले ही भेज दिया गया है। इनमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, एनएचआईडीसीएल, आईएचई, और क्षेत्रीय कार्यालय शामिल हैं। कुल 23,945 शिकायतों (अग्रेणीत गए मामलों सहित) में से 31 मार्च, 2024 तक 22,961 का निपटारा किया जा चुका है। कोविड-19 शिकायतों के निवारण की तात्कालिकता और महत्व को ध्यान में रखते हुए, मंत्रालय ने इन शिकायतों के शीघ्र और गुणवत्तापूर्ण निवारण को अधिमानतः 3 दिनों की समय-सीमा के भीतर प्राथमिकता दी है। इस संबंध में, 1 अप्रैल, 2023 से 31 मार्च, 2024 तक कोविड-19 से संबंधित 1 शिकायतें प्राप्त हुईं और कुल 5 (अग्रेषित मामलों सहित) शिकायतों में से 5 का 31 मार्च, 2024 तक निपटारा कर दिया गया। इसके अलावा, 1 अप्रैल, 2023 से 31 मार्च, 2024 तक लोक शिकायतों पर कुल 4,047 अपीलें प्राप्त हुईं और कुल 4,340 (अग्रेषित मामलों सहित) अपीलों में से 4,121 का 31 मार्च, 2024 तक निपटारा कर दिया गया।

मंत्रालय में एक कर्मचारी शिकायत निवारण तंत्र भी कार्य कर रहा है। शिकायत सुनने तथा शिकायत अर्जियां प्राप्त करने के लिए संबंधित प्रशासन अनुभाग के प्रभारी निदेशक/उप सचिव (प्रशासन) को



स्टाफ शिकायत निवारण अधिकारी के रूप में शिकायतों की सुनवाई के लिए पदनामित किया गया है। इसके अतिरिक्त, संयुक्त सचिव (ओएंडएम) भी शिकायतों की सुनवाई के लिए उपलब्ध रहते हैं।

9.8 ई-ऑफिस

9.8.1 बड़े पैमाने पर किए जा रहे लिखित कागजी-काम को समाप्त करके परम्परागत सरकारी कार्यालयों को अधिक कार्यक्षम बनाने और पारदर्शी ई-कार्यालयों में परिवर्तित करने की आवश्यकता लंबे समय से महसूस की जा रही है। राष्ट्रीय सूचना-विज्ञान केन्द्र (एनआईसी) द्वारा संचालित ई-ऑफिस का लक्ष्य अंतः सरकारी और अंतर-सरकारी प्रक्रियाओं को अधिक प्रभावी और पारदर्शी बनाने के लिए गवर्नेंस में सहायता प्रदान करना है।

ई-ऑफिस सुविधा का अभिन्न अंग, **ई-फाइल प्रणाली**, सरकारी विभागों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, स्वशासी निकायों के लिए डिजाइन की गई है ताकि वे फाइल के सृजन, नोटिंग, संदर्भन, पत्राचार, संलग्नक, अनुमोदनार्थ प्रारूप और अंततः फाइलों एवं पावतियों के संचलन के साथ ही स्कैनिंग, रजिस्ट्रिंग और रूटिंग द्वारा कागज-रहित कार्यालय बन सकें।

9.8.2 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में ई-ऑफिस का कार्यान्वयन

ई-ऑफिस पहले ही सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में क्रियान्वित कर दिया गया है। प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग द्वारा निर्धारित 80 प्रतिशत ई-ऑफिस का लक्ष्य पहले ही हासिल कर लिया गया है। वर्तमान में इस मंत्रालय द्वारा 94 प्रतिशत से अधिक कार्य ई-ऑफिस में किया जा रहा है। ई-ऑफिस से संबंधी किसी भी शिकायत का समय पर निवारण किया जाता है। प्रशासन, मानव संसाधन, तकनीकी, परियोजना और वित्तीय प्रभाग निर्बाध रूप से एक दूसरे से ई-ऑफिस के माध्यम से संचार कर रहे हैं। फाइलों की स्थिति का पता लगाना भी अब सरल हो गया है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय कागजरहित संगठन बनने के लक्ष्य साधने का पुरजोर प्रयास कर रहा है।

9.8.3 परियोजना विकास प्रकोष्ठ (पीडीसी)

निवेशकों के लिए शुरू से अंत तक सुविधा और सहायता प्रदान करने के लिए तथा केंद्र और राज्य स्तर पर निवेशकों को सहायता प्रदान करने और मंजूरी सुगम करने के लिए निवेश मंजूरी प्रकोष्ठ की स्थापना करने हेतु संसाधनों के विकास के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में एक परियोजना विकास प्रकोष्ठ (पीडीसी) स्थापित किया गया है।

लक्ष्य

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रोजेक्ट डेवलपमेंट सेल (पीडीसी) का लक्ष्य निवेश योग्य परियोजनाओं और सक्षम नीतियों/कार्यनीतियाँ बनाकर भारत में राजमार्गों, संबद्ध राजमार्गों और परिवहन क्षेत्र में घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय दोनों निवेशकों से निजी निवेश आकर्षित करना है।

विजन

- (i) संभावित निवेशकों की पहचान करके निवेशक परिस्थितिकी तंत्र बनाना, उभरती अर्थव्यवस्थाओं के क्षेत्र में निवेश के लिए विभिन्न निवेशक वर्गों के लिए निवेश प्रबंध (लेख-पत्र का प्रकार, अपेक्षित रिटर्न, निवेश की अवधि) विकसित करना और अंततः अन्य प्रतिस्पर्धी स्थलों पर भारत के लाभ की मात्रा निर्धारित



बाएं मुड़ना मना है
Left Turn Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



करना, जिसमें कराधान और अन्य प्रोत्साहन शामिल हैं।

- (ii) विभिन्न मुद्रीकरण तंत्र के माध्यम से राजमार्गों (जैसे रोपवे, मार्गस्थ सुविधाएं, इंटर मॉडल स्टेशन इत्यादि) और परिवहन परिसंपत्ति वर्गों में निजी निवेश को आकर्षित करने के लिए इष्टतम रणनीतियों को विकसित करना और योजनाएँ बनाना।
- (iii) पूरे भारत में स्वचालित परीक्षण स्टेशनों (एटीएस) और पंजीकृत वाहन स्कैपिंग सुविधाओं (आरवीएसएफ) का नेटवर्क स्थापित करने के लिए निजी निवेश को आकर्षित करके स्वैच्छिक वाहन बेड़े आधुनिकीकरण नीति के आरंभ और सफल कार्यान्वयन की सुविधा प्रदान करना।

(ख) वित्त

9.9 लेखा और बजट

9.9.1 सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग, इस मंत्रालय के लिए मुख्य लेखांकन प्राधिकारी हैं। वह अपने कार्यों का निर्वहन अपर सचिव एवं वित्तीय सलाहकार (ए एस और एफ ए) और प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के माध्यम से करते हैं। प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक का कार्यालय, अन्य बातों के साथ-साथ, मंत्रालय के सभी प्राधिकृत भुगतान करने, मासिक और वार्षिक लेखों के समेकन, निर्धारित नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय के अधीन आने वाली सभी इकाइयों की आंतरिक लेखा परीक्षा करने के लिए उत्तरदायी है। प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के कार्यालय को बजट तैयार करने, केन्द्रीय लेन-देन विवरण तैयार करने, वित्तीय लेखों एवं विनियोजन लेखों को तैयार करने, पर मंत्रालय को वित्तीय और लेखांकन मामलों पर तकनीकी सलाह देने, रोकड़ प्रबंधन करने और लेखा महानियंत्रक, भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक, वित्त मंत्रालय और अन्य संबंधित एजेंसियों के साथ समन्वय करने का कार्य करने की जिम्मेदारी सौंपी गयी है।

9.9.2 प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के प्रशासनिक नियंत्रण में नई दिल्ली (दो), मुंबई, कोलकाता, बेंगलोर, चंडीगढ़, जयपुर, लखनऊ, गुवाहाटी, रायपुर, हैदराबाद और पटना में स्थित 12 पीएओ/आरपीएओ हैं।

9.9.3 लेखाओं का कम्प्यूटरीकरण

- (i) **ई-लेखा:** लेखांकन सूचना का दैनिक / मासिक एमआईएस / व्यय सृजित करने के लिए एक वेब आधारित अनुप्रयोग। सभी पीएओ / आरपीएओ को पूरी तरह से लेखा पोर्टल ई-लेखा के साथ एकीकृत कर दिया गया है। उन्हें इस पोर्टल में अपने दैनिक लेनदेन को अपलोड करने की आवश्यकता होती है ताकि व्यय और प्राप्तियां दैनिक आधार पर उपलब्ध हों। इसने व्यय और प्राप्ति पर वास्तविक समय के आंकड़ों की उपलब्धता को सक्षम किया है जो व्यय / प्राप्तियों और बजटीय नियंत्रणों की प्रभावी निगरानी के लिए महत्वपूर्ण है। इस पोर्टल के प्रबंधन सूचना प्रणाली से उत्पन्न रिपोर्ट महत्वपूर्ण प्रबंधकीय साधन हैं और इस मंत्रालय के विभिन्न विभागों द्वारा उपयोग किए जा रहे हैं।
- (ii) **पीएफएमएस:** पीएफएमएस को शुरुआत में भारत सरकार की योजना स्कीमों के तहत निधि जारी करने के लिए शुरू किया गया था। अब सभी प्रकार के खर्चों की मंजूरी, बिल और भुगतान के ऑनलाइन प्रक्रमण के लिए डीडीओ और पीएओ द्वारा उपयोग की जा रही विभिन्न मौजूदा स्टैंडअलोन प्रणालियों को एकीकृत

यह चिन्ह चालक को निर्देश देता है कि वह किसी भी परिस्थिति में बाएं न मुड़े।

This sign indicates that left turn is prohibited.



करने के लिए पीएफएमएस का दायरा बढ़ा दिया गया है। लेखा महानियंत्रक (सीजीए) ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय सहित सभी मंत्रालयों में पीएफएमएस शुरू किया है। पीएफएमएस को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के सभी 12 आरपीएओ और सभी डीडीओ में लागू किया गया है। वेतन, पेंशन और जीपीएफ सहित पीएओ द्वारा किए गए सभी भुगतान पीएफएमएस के माध्यम से किए जा रहे हैं।

- (iii) **कोषागार एकल खाता (टीएसए) :** कोषागार एकल खाता (टीएसए) एक बैंक खाता या संबद्ध खातों का एक सेट है जिसके माध्यम से सरकार अपनी सभी प्राप्तियों और भुगतानों का लेन-देन करती है। एक्व सिद्धांत सभी नगदी के अंतिम उपयोग के अनपेक्ष सभी नकदियों की प्रतिमोच्यता से अनुसरण करता है। स्वायत्त निकायों के लिए टीएसए प्रणाली का उद्देश्य एबी / कार्यान्वयन एजेंसियों को 'समय पर' सरकारी अनुदान जारी करना और पीएसबी में धन की पार्किंग / एबी / एजेंसियों में अप्रयुक्त अनुदानों के संचय से बचना है। इससे एबी / एजेंसियों को एकमुश्त नकद हस्तांतरण से बचा जा सकेगा और आवश्यकता पड़ने पर सरकारी खाते से आहरण की सुविधा मिल सकेगी। व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में टीएसए प्रणाली लागू किया गया है। एनएचआई और एनएचआईडीसीएल को सड़क निर्माण योजना के तहत केंद्रीय नोडल एजेंसी (सीएनए) के रूप में नामित किया गया है। एनएचआई (सीएनए) और एनएचआईडीसीएल (सीएनए) से संबंधित समनुदेशन खाता भारतीय रिजर्व बैंक, नई दिल्ली में खोला गया है। इसके अलावा, सड़क सुरक्षा योजना के लिए, सीएनए खाते अनुसूचित वाणिज्यिक बैंक में खोले जाते हैं।

9.9.4 आंतरिक लेखापरीक्षा

- (क) मंत्रालय के सभी स्कंधों के लेखाओं की आंतरिक लेखापरीक्षा / राष्ट्रीय राजमार्ग सड़कों और मंत्रालय की इकाईयों के निर्माण और अनुरक्षण में शामिल राज्य सरकार के लोक निर्माण विभागों (एनएच) की लेखाओं की नमूना जांच।
- (ख) आंतरिक लेखापरीक्षा के निष्पादन की वार्षिक समीक्षा तैयार करना।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रधान सीसीए संगठन में आंतरिक लेखापरीक्षा विंग को आवश्यक कार्रवाई/सुधार के लिए प्रबंधन को सलाह देते हुए मंत्रालय में विभिन्न विभागों के कामकाज में व्यवस्थित त्रुटियों/खामियों की पहचान करने के लिए एक प्रभावी तंत्र के रूप में स्थापित किया गया है। यह दिन-प्रतिदिन के कामकाज में निष्पक्षता और वित्तीय औचित्य लाने और वित्तीय विवेक के लिए अधिक संवेदनशीलता लाने के लिए एक कुशल प्रबंधन साधन साबित हुआ है।

प्रधान सीसीए के संगठन द्वारा पिछले कुछ वर्षों के दौरान आंतरिक लेखा परीक्षा तंत्र के प्रभावी उपयोग के परिणामस्वरूप, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के लगभग सभी कार्यालयों में खातों/अभिलेखों के रखरखाव में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। लेखा परीक्षा पैरा, जिनमें बड़ी अनियमितताएं/कमियां शामिल होती हैं, पैरा के निपटान के लिए विभागाध्यक्ष के ध्यान में लाए जाते हैं। बकाया पैरा का जायजा लेने के लिए प्रधान सीसीए कार्यालय द्वारा आगे की समीक्षा बैठक भी आयोजित की जा रही है। 31 मार्च, 2024 तक 756 पैरा में से 253 पैरा का निस्तारण कर दिया गया। इसके अलावा 94 नये पैरा पूछे गये। लंबित सी एवं एजी पैरा की स्थिति **परिशिष्ट-16** में दर्शाई गई है।



आगे चलना या
बाएं मुड़ना अनिवार्य
Compulsory Ahead
or Turn Left

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



वर्ष 2023-24 (मार्च, 2024 तक) का वास्तविक व्यय इस प्रकार है:

विवरण	वित्त वर्ष 2023-24		
	बजट अनुमान	मार्च 2024 तक व्यय	(करोड़ रु में) बजट अनुमान %
राजस्व (दत्तमत)	23,528.23	23,207.15	98.64
पूंजी (दत्तमत+प्रभारित)	3,21,298.78	3,21,035.33	99.92
(कुल सकल)	3,44,827.01	3,44,242.48	99.83
वसूली कटौती	-74,392.30	-68,800.37	92.48
कुल अनुदान संख्या 86 (निवल)	2,70,434.71	27,542.11	101.85

प्रमुख मदवार व्यय **परिशिष्ट-7** में दर्शाया गया है। राजस्व प्राप्तियों के संबंध में पिछले चार वर्षों के दौरान केंद्रीय लेनदेन (एससीटी) के विवरण के अनुसार निधि का स्रोत **परिशिष्ट 8** में दर्शाया गया है, पिछले चार वर्षों के लिए राजस्व प्राप्तियों का शीर्ष-वार विवरण **परिशिष्ट 9** और लेखा की मुख्य विशेषताएं **परिशिष्ट-10** में दर्शाई गई हैं।

9.9.5 राष्ट्रीय परमिट शुल्क योजना

- देश में माल वाहक यानों के परिवहन के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्ष 2010-11 में एक नई राष्ट्रीय परमिट शुल्क योजना का अंगीकरण किया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने देश भर के लगभग 1200 आरटीओ, राज्य परिवहन प्राधिकरणों से राष्ट्रीय परमिट शुल्क के संग्रहण के लिए तथा पूर्व सहमत के आधार पर हर महीने संग्रहीत शुल्क का वितरण सभी राज्य सरकारों /संघ राज्य क्षेत्रों में करने संबंधी समन्वय कार्य की जिम्मेदारी स्वीकार की।
- राष्ट्रीय परमिट शुल्क योजना (मई, 2010 में शुरू की गयी) के अनुसार ट्रांसपोर्टों को समेकित शुल्क के मद में प्रति वर्ष प्रति वाहन 15,000 रुपये का भुगतान करना अपेक्षित है। यह शुल्क सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा संग्रहीत किया जा रहा है और केन्द्रीय मोटर यान (संशोधन) नियमावली, 2010 में निर्धारित सूत्र के अनुसार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में वितरित किया जा रहा है। इस योजना में केन्द्र सरकार के लिए कोई राशि उपार्जित नहीं होगी।
- मंत्रालय द्वारा जारी निर्देश के परिणामस्वरूप, राष्ट्रव्यापी नेटवर्क पर भारतीय स्टेट बैंक की शाखाओं (राष्ट्रीय परमिट के लिए समेकित शुल्क के संग्रह के लिए मान्यता प्राप्त बैंकर) के माध्यम से राष्ट्रीय परमिट के लिए समेकित शुल्क के संग्रह की ऑनलाइन प्रणाली, संबंधित प्राधिकरणों को इसकी रिपोर्टिंग और लेखांकन कार्य पीएओ (सचिव), सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, नई दिल्ली द्वारा किया जा रहा है। मार्च, 2024 तक राष्ट्रीय परमिट शुल्क के राज्यवार वितरण को दर्शाने वाला विवरण **परिशिष्ट-6** पर दिया गया है।
- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित राष्ट्रीय परमिट के लिए नए समेकित शुल्क के संग्रह, रिपोर्टिंग और लेखांकन के लिए विभिन्न कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा उपयोग के लिए लेखांकन



महानियंत्रक के कार्यालय द्वारा एक विशिष्ट लेखांकन प्रक्रिया तैयार की गई है।

9.9.6 अखिल भारतीय पर्यटक वाहन

- (i) मंत्रालय ने, सा.का.नि. 166 (अ) दिनांक 10.03.2021 के तहत, अखिल भारतीय पर्यटक वाहन (परमिट नियमों का प्राधिकरण) नियम, 2021 प्रकाशित किया है।

इस योजना का विवरण इस प्रकार है:

(क) शुल्कों का संग्रहण

क्र.सं.	चालक को छोड़कर यात्रियों की क्षमता के अनुसार पर्यटक वाहन की श्रेणी	प्राधिकरण शुल्क (रुपये में)	वातानुकूलित परमिट शुल्क (रुपये में)	गैर-वातानुकूलित परमिट शुल्क (रुपये में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	नौ से कम	500	25,000	15,000
2	दस या अधिक लेकिन तेईस से कम	750	75,000	50,000
3	तेईस या अधिक	1,000	3,00,000	2,00,000

(ख) राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के बीच समेकित प्राधिकार या परमिट शुल्क के वितरण के लिए सूत्र: प्राधिकार या परमिट हेतु भुगतान किया गया शुल्क, जैसा भी मामला हो, क्षेत्राधिकार वाले राज्य को मासिक आधार पर प्रेषित किया जाएगा।

- (ii) संग्रहित परमिट शुल्क नीचे दिए गए सूत्र के अनुसार राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के बीच वितरित किया जाएगा:

एसएस = देश के लिए माह का वास्तविक राजस्व

एसआरएन = एन वें राज्य के लिए माह का वास्तविक राज्य राजस्व

एसएसएन = एन वें राज्य का राज्य हिस्सा

= $\frac{\text{पिछले तीन वित्तीय वर्षों में प्रत्येक राज्य का कुल राजस्व}}{\text{पिछले तीन वित्तीय वर्षों में सभी राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों का कुल राजस्व}}$

पिछले तीन वित्तीय वर्षों में सभी राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों का कुल राजस्व

स्पष्टीकरण - इस उद्देश्य के लिए, शब्द "कुल राजस्व" का अर्थ है राज्य या संघ राज्य क्षेत्र द्वारा अंतर-राज्य परमिट शुल्क लगाने से प्राप्त राजस्व।

यह शुल्क केवल ऑनलाइन माध्यम से ही वसूल किया जाएगा। उपयोगकर्ता / ट्रांसपोर्टर वेबसाइट www.vahan.nic.in पर सभी आवश्यक दस्तावेज जमा करेंगे और अपेक्षित शुल्क का भुगतान करेंगे। यह पोर्टल बैक-एंड पर भारत-कोष पोर्टल के साथ एकीकृत है। एकत्र किया गया संपूर्ण शुल्क मान्यता प्राप्त बैंक में जमा किया जाएगा और वहां से भारत के समेकित कोष में दिन-प्रतिदिन के आधार पर जमा किया जाएगा। मार्च, 2024 तक अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (एआईटीपी) शुल्क का राज्य-वार वितरण दर्शाने वाला विवरण **परिशिष्ट 11** में दिया गया है।



(ग) सतर्कता

- 9.10.1** मंत्रालय का सतर्कता एकक, मंत्रालय के सतर्कता संबंधी कार्यों के समन्वय और पर्यवेक्षण के लिए उत्तरदायी है। एकक के प्रधान संयुक्त सचिव और मुख्य सतर्कता अधिकारी हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अधीन स्वायत्तशासी निकाय- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई) में अपना अलग पूर्णकालिक मुख्य सतर्कता अधिकारी है। राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (एनएचआईडीसीएल) में भी एक अंशकालिक सीवीओ है।
- 9.10.2** वर्ष 2023-24 के दौरान कुल 88 शिकायतों की जांच की गई और उनमें से 57 शिकायतों का निपटारा किया गया। एक मामले में अभियोजन की स्वीकृति दी गई तथा चार मामलों में अनुशासनात्मक कार्यवाही चल रही है। जहां भी आवश्यक हो, केंद्रीय सतर्कता आयोग और सीबीआई के परामर्श से सतर्कता संबंधी शिकायतों से निपटने के अलावा, निवारक सतर्कता पर विशेष जोर दिया गया। इस बात पर जोर दिया गया कि सड़क स्कंध को पीएमआईएस पोर्टल के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों की समय पर प्रगति/पूर्णता के साथ-साथ निर्माण और रखरखाव की गुणवत्ता की निगरानी करनी चाहिए। सड़क स्कंध को निर्माण में गुणवत्ता सुनिश्चित करने और समय पर पूरा होने में देरी के कारण होने वाली समस्याओं के निवारण के लिए नियमित अंतराल पर सभी चालू परियोजनाओं का निरीक्षण करने की भी सलाह दी गई। एक्सेस अनुमति दिशानिर्देशों की समीक्षा की गई और इस मुद्दे पर किसी भी शिकायत का कोई मौका नहीं देने के लिए वास्तविक समय में एमआईएस के प्रावधानों के साथ एक्सेस अनुमति की पूरी प्रक्रिया को ऑनलाइन बनाने हेतु एक सॉफ्टवेयर विकसित करवाया गया।
- 9.10.3** भ्रष्टाचार को, किसी व्यक्ति, जिसे किसी अधिकार वाले पद की जिम्मेदारी सौंपी गई हो, द्वारा किए जाने वाले बेईमानीपूर्ण या अनैतिक आचरण के रूप में परिभाषित किया जा सकता है जिसमें या तो स्वयं या किसी अन्य व्यक्ति के लिए कोई लाभ प्राप्त करने की मंशा हो। यह एक वैश्विक बुराई है जो समाज के हर वर्ग को किसी न किसी रूप में प्रभावित करती है। भ्रष्टाचार से राजनीतिक विकास, लोकतंत्र, आर्थिक विकास, पर्यावरण, जन-स्वास्थ्य तथा ऐसे ही अन्य क्षेत्रों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इसलिए यह परमावश्यक है कि जनता को भ्रष्टाचार-रोधी प्रयासों के प्रति संवेदनशील एवं अभिप्रेरित बनाया जाए। सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2023 के दौरान, निम्नलिखित गतिविधियां संचालित की गईं:
- ❖ एनएचआई, एनएचआईडीसीएल, आईएचआई, आईआरसी और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के सभी क्षेत्रीय कार्यालयों को 30 अक्टूबर, 2023 से 5 नवंबर, 2023 तक सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2023 मनाने के लिए कहा गया।
 - ❖ मंत्रालय के सभी अधिकारियों को सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) द्वारा सत्यनिष्ठा शपथ दिलायी गयी।
 - ❖ स्वागत कक्ष के निकट (मुख्य प्रवेश द्वार) संस्थापित बड़े स्क्रीन पर भ्रष्टाचार विषय पर चयनित उद्धरण प्रदर्शित किए गए।
 - ❖ भ्रष्टाचार के विषय पर उद्धरण मंत्रालय के ट्विटर हैंडल पर अपलोड किए गए।
 - ❖ सीवीसी पोर्टल - www.cvc.gov.in के माध्यम से ई-शपथ लेने हेतु मंत्रालय की वेबसाइट www.morth.nic.in पर एक लिंक विकसित किया गया।
 - ❖ हिन्दी में 'भ्रष्टाचार मिटाने में शिक्षा की भूमिका' विषय पर और अंग्रेजी में "Corruption in



Public Procurement” विषय पर एक निबंध लेखन प्रतियोगिता आयोजित की गयी। उन अधिकारियों/कर्मचारियों को 3000 रुपये, 2500 रुपये और 2000 रुपये का नकद पुरस्कार दिया गया जिनके निबंध को हिन्दी और अंग्रेजी दोनों में अलग अलग क्रमशः प्रथम, द्वितीय और तृतीय स्थान प्राप्त हुए।

(घ) सूचना का अधिकार अधिनियम- कार्यान्वयन

9.11 आरटीआई अनुभाग के अंतर्गत आरटीआई अधिनियम, 2005 के अनुसार निर्धारित शुल्क के साथ आरटीआई आवेदन प्राप्त करने के लिए परिवहन भवन के भूतल में एक काउंटर खोला गया है। नागरिकों को आरटीआई अधिनियम के तहत जानकारी के लिए ऑनलाइन आवेदन करने और अपील करने में सक्षम बनाने वाला एक वेब पोर्टल कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग द्वारा शुरू किया गया है और इस मंत्रालय में पूरी तरह कार्यात्मक है। ऑनलाइन प्रणाली में आगे की प्रक्रिया और कागज पर उत्तर भेजने के लिए विभिन्न पीआईओ को वास्तविक आवेदनों को स्कैन करने और ऑनलाइन भेजने की सुविधा भी शामिल है। आवेदक/जनता को सूचना समय सीमा और छूट संबंधी खंडों सहित आरटीआई अधिनियम, 2005 के विभिन्न प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए और उनके अधीन प्रदान की जा रही है। तीन संगठन अर्थात्: भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई) संसद के एक अधिनियम के तहत स्थापित एक स्वायत्त निकाय, राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (एनएचआईडीसीएल) इस मंत्रालय के तहत एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम और भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचई) (पूर्व में एनआईटीएचई के नाम से ज्ञात, मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत एक सोसायटी ने आरटीआई अधिनियम के निर्देशों के अनुसार जनता/आवेदकों को जानकारी प्रदान करने के लिए अपने अलग-अलग जन सूचना अधिकारी (पीआईओ)/प्रथम अपीलीय प्राधिकारी (एफएए) भी नियुक्त किए हैं। मंत्रालय में मोटर वाहन अधिनियम, सड़क परिवहन, राष्ट्रीय राजमार्गों, फ्लाईओवरों, पुलों, पथकर प्लाजा, प्रयोक्ता शुल्क के संग्रहण, पेट्रोल पंपों की संस्थापना, निविदाओं आदि जैसे विभिन्न विषयों से जुड़े आरटीआई आवेदन प्राप्त होते रहे हैं। संबंधित जन सूचना प्राधिकारियों द्वारा आवेदकों को सटीक सूचना समय से भेजने के लिए सभी प्रयास किए जाते हैं।

1 अप्रैल 2023 से 31 मार्च 2024 तक कुल 7,064 आरटीआई आवेदन प्राप्त हुए, जिनमें अंग्रेजीत आवेदन और कागज पर तथा ऑनलाइन आवेदन भी शामिल हैं। इसी प्रकार से 1 अप्रैल 2023 से 31 मार्च 2024 तक कुल 492 अपीलें (अंग्रेजीत अपील सहित) प्राप्त हुई हैं और संबंधित प्रथम अपीली प्राधिकारियों तक उन्हें भेज दिया गया। इस प्रणाली में यह सुविधा भी है कि संबंधित जन सूचना अधिकारियों/प्रथम अपीली प्राधिकारियों के ई-मेल के माध्यम से अधिकारियों को सिस्टम जनित अनुस्मारक/अलर्ट भेज दिया जाए। ऑनलाइन प्रणाली में उपलब्ध इस सुविधा का प्रयोग करके समय-समय पर आरटीआई आवेदनों/अपीलों के निपटान की मॉनीटरिंग भी की जाती है।



आगे चलना अनिवार्य
(केवल आगे)
Compulsory Ahead
(Ahead Only)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



एनएच-44 का रामबन से बनिहाल खंड





अध्याय X

राजभाषा नीति का कार्यान्वयन एवं अनुवाद

10.1 भारत सरकार की राजभाषा नीति का कार्यान्वयन हमेशा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की प्राथमिकता रही है। मंत्रालय में हिंदी अनुभाग राजभाषा नीति कार्यान्वित करता है और विभिन्न अनुभागों से प्राप्त सामग्री का अंग्रेजी से हिंदी और हिंदी से अंग्रेजी में अनुवाद करता है।

10.2 राजभाषा कार्यान्वयन समिति

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव (प्रशासन और राजभाषा) की अध्यक्षता में राजभाषा कार्यान्वयन समिति (ओएलआईसी) का गठन किया गया है। राजभाषा कार्यान्वयन समिति की वर्ष में चार समीक्षा बैठकें हुई हैं। ये बैठकें 21 जून, 2023, 11 सितंबर, 2023 और 27 दिसंबर, 2023 और 15 मार्च, 2024 को आयोजित की गई हैं। इन बैठकों में मंत्रालय के अनुभागों/प्रभागों और अधीनस्थ कार्यालयों से शासकीय कामकाज में हिंदी के प्रगामी प्रयोग के संबंध में प्राप्त त्रैमासिक हिंदी प्रगति रिपोर्ट की समीक्षा की गई और हिंदी के प्रयोग को प्रोत्साहित करने के लिए सुधारात्मक उपाय सुझाए गए।

10.3 राजभाषा अधिनियम, 1963 (1967 में यथा संशोधित) की धारा 3(3) का अनुपालन और हिंदी में पत्राचार

10.3.1 राजभाषा अधिनियम, 1963 (1967 में यथा संशोधित) की धारा 3(3) के प्रावधानों के अनुपालन में, इस धारा के अंतर्गत आने वाले सभी दस्तावेज़ द्विभाषी रूप से जारी किए जा रहे हैं।

10.3.2 राजभाषा नियम, 1976 के नियम 5 के अनुसार, केंद्र सरकार के कार्यालयों से हिंदी में प्राप्त सभी पत्रों, अर्थात् हिंदी में लिखे गए या हिंदी में हस्ताक्षरित सभी पत्रों के उत्तर हिंदी में दिए गए, चाहे वे किसी भी क्षेत्र से प्राप्त हुए हों।

10.3.3 'क' और 'ख' क्षेत्रों में केंद्र सरकार, राज्य सरकारों, संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के कार्यालयों और आम जनता के साथ हिंदी में पत्राचार बढ़ाने के लिए लगातार प्रयास किए जा रहे हैं।

10.4 संसदीय राजभाषा समिति द्वारा क्षेत्रीय कार्यालयों का निरीक्षण

संसदीय राजभाषा समिति द्वारा एनएचआई के विभिन्न क्षेत्रीय कार्यालयों, अर्थात् कोलकाता, देहरादून, विजयवाड़ा, भोपाल और बेंगलुरु का निरीक्षण किया गया। इन निरीक्षण कार्यक्रमों के दौरान संयुक्त सचिव (राजभाषा) ने समिति को मंत्रालय में हिंदी के प्रयोग में हुई प्रगति से अवगत कराया तथा समिति द्वारा दिये गये निर्देशों के अनुपालन का आश्वासन दिया। समिति को दिये गये आश्वासन पूरे किये गये।

10.5 राजभाषा नियमों के अनुसार, मंत्रालय के हिंदी अनुभाग की टीम ने आईआरसी, एनएचआईडीसीएल, एनएचआई के आरओ तिरुवनंतपुरम और आरओ, पटना का निरीक्षण किया ताकि इन कार्यालयों में हिंदी के प्रगामी प्रयोग को बढ़ाने के उपाय सुझाए जा सकें।



आगे चलना या
दाएं मुड़ना अनिवार्य
Compulsory Ahead
or Turn Right

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



10.6 हिन्दी का प्रयोग बढ़ाने के लिए किये गये विशिष्ट उपाय

10.6.1 नकद पुरस्कार एवं प्रोत्साहन योजना

मंत्रालय में, अधिकारियों और कर्मचारियों को अपना कामकाज हिंदी में करने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु प्रोत्साहन योजनाएं चलाई जा रही हैं। इन योजनाओं में हिंदी में टिप्पण और आलेखन करने वालों को नकद पुरस्कार प्रदान किए जाते हैं। वर्ष के दौरान हिंदी में सर्वाधिक श्रुतलेख देने वाले अधिकारियों को भी पुरस्कार प्रदान किए जाते हैं।

10.6.2 हिंदी दिवस और हिंदी पखवाड़ा

हिंदी दिवस के अवसर पर 14 सितंबर, 2023 को सरकारी कामकाज में हिंदी का प्रयोग बढ़ाने के लिए माननीय गृह मंत्री के संदेश को मंत्रालय के सभी अधिकारियों और कर्मचारियों के संदर्शनार्थ परिचालित किया गया। मंत्रालय में 14 सितंबर, 2023 से 28 सितंबर, 2023 तक हिंदी पखवाड़ा मनाया गया। इस दौरान हिंदी निबंध, हिंदी टिप्पण एवं आलेखन, हिंदी प्रश्नोत्तरी, हिंदी सुलेख, अनुवाद और हिंदी कविता-पाठ जैसी प्रतियोगिताएं आयोजित की गईं। इनमें से कुछ प्रतियोगिताएं मंत्रालय के हिंदी भाषी और हिंदीतर भाषी कार्मिकों के लिए अलग-अलग आयोजित की गईं। प्रतियोगिता परीक्षा परिणामों के आधार पर 44 (चवालीस) प्रतिभागियों को पुरस्कार विजेता घोषित किया गया है।

10.6.3 हिंदी पखवाड़ा 2023 के पुरस्कार वितरण समारोह के अवसर पर, सरकारी कामकाज में हिंदी को बढ़ावा देने के लिए मंत्रालय द्वारा 04 दिसंबर, 2023 को परिवहन भवन में एक कवि सम्मेलन का आयोजन किया गया। कवि सम्मेलन में देश के कुछ प्रतिष्ठित हिंदी कवियों ने हिस्सा लिया, जिन्होंने बड़ी संख्या में मौजूद दर्शकों का दिल जीत लिया। इससे मंत्रालय में हिंदी के लिए अनुकूल माहौल बनाने में मदद मिली है।

10.6.4 मंत्रालय में वर्ष 2023 के दौरान कामिकों के लिए 29 मार्च, 2023, 13 जून, 2023 और 22 सितम्बर, 2023 को हिंदी कार्यशालाएं आयोजित की गईं। इन कार्यशालाओं में प्रतिभागियों को हिंदी के प्रयोग से संबंधित अभिनव जानकारी दी गई जो शासकीय कार्य में हिंदी के अधिकाधिक प्रयोग के रूप में परिलक्षित होता है।



परिवहन भवन में कवि सम्मेलन

यह चिन्ह यातायात को सीधे चलने या दाएं मुड़ने का निर्देश देता है। बाएं मुड़ना वर्जित है।

This sign directs the traffic to either move straight or take right turn. Turning towards left is prohibited.

10.7 हिन्दी सलाहकार समिति की बैठक

05 जुलाई, 2023 को डॉ. अम्बेडकर इंटरनेशनल सेंटर, नई दिल्ली में माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग राज्य मंत्री जनरल (सेवानिवृत्त) डॉ. वीके सिंह की अध्यक्षता में हिंदी सलाहकार समिति की बैठक आयोजित की गई। बैठक में मंत्रालय और अधीनस्थ कार्यालयों के वरिष्ठ अधिकारी शामिल हुए। इस बैठक में मंत्रालय एवं राजभाषा विभाग द्वारा नामित सदस्यों के अलावा केंद्रीय सचिवालय हिंदी परिषद, नई दिल्ली/अखिल भारतीय स्तर के स्वयंसेवी संगठनों के प्रतिनिधियों ने भी भाग लिया। इस समिति का कार्य भारत के संविधान में राजभाषा के संबंध में किये गये प्रावधानों, राजभाषा अधिनियम तथा उसके अंतर्गत बनाये गये नियमों के कार्यान्वयन की समीक्षा करना है। समिति केंद्रीय हिंदी समिति के निर्णयों और राजभाषा विभाग द्वारा जारी अनुदेशों के कार्यान्वयन की भी समीक्षा करती है। समिति मंत्रालय और उसके अधीनस्थ कार्यालयों के कामकाज में हिंदी का प्रयोग बढ़ाने की सलाह भी देती है।

10.8 सूचना प्रौद्योगिकी को बढ़ावा देना

कार्य को दक्षता एवं शीघ्रता से करने के लिए राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय की अनुशंसा के अनुसार कम्प्यूटरों में नवीनतम हिन्दी यूनिकोड समर्थित सॉफ्टवेयर संस्थापित किए गए हैं। इसके अलावा मंत्रालय के ई-ऑफिस पर संक्षिप्त शीर्षक वाली टिप्पणियाँ भी दी गई हैं जिससे सरकारी कामकाज में हिंदी का प्रयोग लगातार बढ़ रहा है।



मंत्रालय की हिंदी सलाहकार समिति की बैठक

यह चिन्ह उस वाहन की चौड़ाई दर्शाता है, जिसे चिन्ह के स्थान के पार जाने के क्षेत्र में प्रवेश के लिए अनुमति दी जाती है। इस क्षेत्र में 2 मीटर से ज्यादा चौड़ाई वाले वाहन के प्रवेश पर रोक होती है। यह कोई पुल या संकरा रास्ता हो सकता है।

This sign indicates the width of the vehicle, which is allowed to enter the zone beyond it. The vehicle with width above 2 meters is restricted to enter this zone. This could be a bridge or a narrow lane.



कनटिक में राजमार्ग अवसंरचनां





अध्याय XI

निःशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन

- 11.1** सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय निःशक्त व्यक्ति (समान अवसर, अधिकार का संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 के कारगर कार्यान्वयन के लिए गंभीर प्रयास कर रहा है। चुने गए/नामित दिव्यांगजनों को उनके लिए आरक्षित रिक्त पदों पर नियुक्त किया जाता है और उन्हें कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग के अनुदेशों के अनुसार अनारक्षित रिक्त पदों पर भी समायोजित किया जाता है। 31 मार्च 2024, की स्थिति के अनुसार दिव्यांगजनों की संख्या के संबंध में तकनीकी और गैर-तकनीकी पदों के विवरण इस प्रकार हैं:

समूह	स्वीकृत संख्या	नियुक्त दिव्यांगजनों की संख्या
क (गैर-तकनीकी)	87	1
क (तकनीकी)	328	7
ख (गैर-तकनीकी)	224	3
ख (तकनीकी)	81	2
ग (तकनीकी, गैर-तकनीकी और एमटीएस)	297	3
कुल	1,017	16

- 11.2** पद/रिक्तियां जिनके लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय भर्ती एजेंसी नहीं है, यूपीएससी/एसएससी को संसूचित की जाती है। ऐसी रिक्तियों पर भर्ती यूपीएससी/एसएससी की सिफारिशों के आधार पर की जाती हैं।



बैलगाड़ियों का
आना मना है
Bullock Cart
Prohibited

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



नई दिल्ली में शंघाई सहयोग संगठन के परिवहन मंत्रियों की बैठक



धीमी गति वाले वाहन कई बार यातायात के सुगम प्रवाह में बाधक बनते हैं। इसलिए, कुछ क्षेत्रों को सीमांकित कर उनमें बैलगाड़ियां चलाने की अनुमति नहीं दी जाती है।

The slowest form of transport many a times becomes obstruction to the free flow of traffic hence certain zones have been demarcated where bullock carts are not allowed to ply.

अध्याय XII

अन्तराष्ट्रीय सहयोग

12.1 वर्ष 2023-24 के दौरान इस मंत्रालय का अंतरराष्ट्रीय सहयोग प्रभाग पड़ोसी देशों और अन्य देशों के साथ द्विपक्षीय और क्षेत्रीय स्तर की गतिविधियों में संलग्न रहा है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का जापान, कोरिया, अमेरिका, रूस, आस्ट्रिया सहित अनेक देशों के साथ पहले से ही समझौता जापान एमओयू/सहयोग तंत्र (एफओसी)/सहयोग जापान(एमओसी) है। इसके अलावा, नवंबर, 2014 में भारत और नेपाल के बीच यात्रियों और निजी वाहनों के प्रचालन के लिए दोनों देशों के बीच मोटर यान समझौता (एमवीए) किया गया है। इस समझौता के अंतर्गत, वर्तमान में, उत्तर प्रदेश, बिहार, दिल्ली, उत्तराखंड और पश्चिम बंगाल से 12 मार्गों पर बस सेवाएं प्रचालन में हैं। इसके अतिरिक्त, बस सेवाओं के प्रचालन के लिए भारत और बांग्लादेश के बीच बस सेवा करार विद्यमान है।

12.2 2023-24 में अन्तराष्ट्रीय सहयोग के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा की गई प्रमुख पहलें

12.2.1 शंघाई सहयोग संगठन (एससीओ)

भारत ने 16 सितंबर, 2022 को समरकंद शिखर सम्मेलन में शंघाई सहयोग संगठन (एससीओ) की अध्यक्षता ग्रहण की। यह संगठन के साथ भारत की भागीदारी में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि रही, क्योंकि यह पहली बार था जब हमारे देश ने इसकी अध्यक्षता की।

एससीओ के सभी सदस्य देशों अर्थात् चीन, रूस, कजाकिस्तान, किर्गिस्तान, पाकिस्तान, तजाकिस्तान और उज्बेकिस्तान को शिखर सम्मेलन में भाग लेने के लिए आमंत्रित किया गया था।

शिखर सम्मेलन का विषय 'एक एसईसीयूआरई सुरक्षित एससीओ की ओर' था। एसईसीयूआरई का संक्षिप्त नाम माननीय प्रधानमंत्री द्वारा 2018 एससीओ शिखर सम्मेलन में दिया गया था और इसका अर्थ है सुरक्षा; अर्थव्यवस्था और व्यापार; संपर्कता; एकता; संप्रभुता और क्षेत्रीय अखंडता; और पर्यावरण के लिए सम्मान। एससीओ की हमारी अध्यक्षता के दौरान इन विषयों पर बल दिया गया है।

एससीओ के सदस्य देशों के परिवहन मंत्रियों की 10वीं बैठक 28 अप्रैल, 2023 को नई दिल्ली में हाइब्रिड मोड में आयोजित की गई। बैठक की अध्यक्षता माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी ने की थी।

बैठक के दौरान, निम्नलिखित समझौते किए गए:

- ❖ उच्च दक्षता और स्थिरता प्राप्त करने के लिए डीकार्बोनाइजिंग परिवहन, डिजिटल परिवर्तन और नवीन प्रौद्योगिकियों को बढ़ावा देने पर एससीओ सदस्य राज्यों के बीच सहयोग की मसौदा अवधारणा को मंजूरी।
- ❖ एससीओ सदस्य देशों के प्रमुखों की परिषद की बैठक के ढांचे के भीतर सहयोग दस्तावेज की मसौदा अवधारणा को अंगीकार करने के लिए भारतीय पक्ष के प्रस्ताव का समर्थन करना।

12.2.2 बीबीआईएन एमवीए: बांग्लादेश, भूटान, भारत और नेपाल (बीबीआईएन) मोटर वाहन समझौते (एमवीए) पर जून 2015 में थिम्पू में हस्ताक्षर किए गए थे, जिसका उद्देश्य बीबीआईएन देशों के बीच यात्री,



पशु
Cattle

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



व्यक्तिगत और कार्गो वाहन यातायात को सुविधाजनक बनाना है। पूरी तरह से लागू होने के बाद, सीमा क्रॉसिंग पर माल के महंगे और समय लेने वाले ट्रांस-शिपमेंट को कम करने, जन संपर्कता को बढ़ावा देने और प्रमुख व्यापार मार्गों में आर्थिक आदान-प्रदान के लिए अधिक अवसर पैदा करने की परिकल्पना की गई है। चूंकि बीबीआईएन एमवीए एक संरचना समझौता है, इसलिए समझौते को लागू करने के लिए यात्री और मालवाहक वाहनों की आवाजाही के लिए प्रोटोकॉल पर वर्तमान में देशों द्वारा बातचीत की जा रही है।

बीबीआईएन एमवीए के तहत ऑनलाइन परमिट सिस्टम पर वर्चुअल कार्यशाला 12 अक्टूबर, 2023 को भारत, नेपाल और बांग्लादेश के बीच आयोजित की गई थी।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और एनआईसी की प्रस्तुति में बीबीआईएन एमवीए के तहत परमिट जारी करने के लिए बांग्लादेश और नेपाल द्वारा उपयोग के लिए भारत द्वारा प्रस्तावित ऑनलाइन परमिट पोर्टल के संदर्भ, पृष्ठभूमि, एमवीए में परमिट संबंधी प्रावधानों, अवधारणा और प्रक्रिया प्रवाह को शामिल किया गया।

12.2.3 दक्षिण एशिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (एसएएसईसी) कार्यक्रम

दक्षिण एशिया उप-क्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (एसएएसईसी) कार्यक्रम बांग्लादेश, भूटान, भारत, मालदीव, म्यांमार, नेपाल और श्रीलंका को एक परियोजना-आधारित साझेदारी में एक साथ लाता है जिसका उद्देश्य क्षेत्रीय समृद्धि को बढ़ावा देना, आर्थिक अवसरों में सुधार करना और इस उप-क्षेत्र के लोगों के लिए जीवन की बेहतर गुणवत्ता का निर्माण करना है।

मध्यम अवधि के लिए एसएएसईसी कार्यक्रम के लिए संवेग उत्पन्न करने के लिए एसएएसईसी पहल (एपीएसआई) पर कार्य योजना विकसित की गई है।

एसएएसईसी परिवहन कार्य समूह एसएएसईसी कार्यक्रम की तेजी से ट्रेकिंग के लिए परिवहन के सभी तरीकों पर केंद्रित चर्चा करने के लिए सालाना बैठक करता है।

एसएएसईसी परिवहन कार्य समूह की बैठक 20-21 नवंबर, 2023 को नई दिल्ली में आयोजित की गई थी, जिसकी मेजबानी डीईए और एडीबी ने संयुक्त रूप से की थी। सभी सदस्य देशों के प्रतिनिधिमंडलों ने एसएएसईसी कार्यक्रम के चल रहे मामलों पर विचार-विमर्श करने के लिए भाग लिया।

12.2.4 भारत-म्यांमार-थाईलैंड (आईएमटी) एमवीए

भारत-म्यांमार-थाईलैंड (आईएमटी) एमवीए, जो दक्षिण पूर्व एशियाई बाजारों के लिए मार्ग हैं, एमवीए को आईएमटी त्रिपक्षीय राजमार्ग के साथ व्यापार प्रवाह को सुचारु बनाने के लिए एक महत्वपूर्ण ढांचा माना जाता है।

एक बार लागू होने के बाद, आईएमटी एमवीए कॉरिडोर एवं जन आदान-प्रदान के साथ-साथ अधिक व्यापार और आर्थिक आदान-प्रदान के अवसरों को बढ़ाएगा।

वर्तमान में आईएमटी एमवीए पर ऑपरेटिंग प्रोटोकॉल के साथ विचार विमर्श किया जा रहा है।



12.2.5 भारत-रूस कार्यसमूह

सड़क परिवहन और इंटेलेजेंट परिवहन प्रणालियों पर भारत-रूस कार्य समूह की पहली बैठक 28 मार्च, 2023 को आयोजित की गई थी। बैठक की सह-अध्यक्षता सुश्री अलका उपाध्याय, तत्कालीन सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने की थी। रूसी प्रतिनिधिमंडल का नेतृत्व रूसी संघ के परिवहन उप मंत्री - श्री दिमित्री व्लादिमीरोविच बाकानोव ने किया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की ओर से इंटेलेजेंट परिवहन और यातायात संचालन प्रणाली, सड़क सुरक्षा पहल, मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक पार्कों के विकास, ग्रीन मोबिलिटी पर प्रस्तुतियां दी गईं और रूसी पक्ष द्वारा इलेक्ट्रॉनिक परिवहन दस्तावेजों की राज्य सूचना प्रणाली पर एक वीडियो प्रस्तुति दी गई।

12.2.6 भारत-गुयाना कार्यसमूह

अवसंरचना विकास पर भारत-गुयाना कार्य समूह की पहली बैठक 18 अप्रैल, 2023 को डीवीसी प्लेटफॉर्म पर आयोजित की गई थी। इस बैठक के दौरान, गुयाना पक्ष के साथ वैकल्पिक स्वच्छ और हरित ईंधन, इलेक्ट्रिक मोबिलिटी, निर्माण प्रौद्योगिकी में पहल, सड़क सुरक्षा, इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह प्रणाली पर प्रकाश डाला गया।

12.2.7 भारत-जापान संयुक्त कार्यसमूह

भारत-जापान संयुक्त कार्य समूह (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार और भूमि अवसंरचना, परिवहन और पर्यटन मंत्रालय, जापान के बीच हस्ताक्षरित सहयोग की रूपरेखा के तहत गठित) की 9वीं बैठक 16-18 जनवरी, 2024 को टोक्यो में आयोजित की गई, जो परिवहन क्षेत्र में जापान के साथ सहयोग को और मजबूत करेगी।



एस सी ओ बैठक

यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे के रास्ते पर क्रॉसिंग है। यह चिन्ह सलाह देता है कि वाहन की गति धीमी करें और दोनों तरफ देखते हुए सावधानी से चौराहा पार करें।

This sign indicates that there is a crossing of roads ahead. This sign indicates that the vehicle should be slowed and intersection should be crossed cautiously by looking on both sides.



भोजन स्थान
Eating Place

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिवहन भवन, नई दिल्ली में योग दिवस





अध्याय XIII

अन्य कार्यकलाप और अभियान

13.1 लंबित मामलों के निपटान के लिए विशेष अभियान 3.0

- (i) **वीआईपी संदर्भों की निगरानी** : इस मंत्रालय के पास वीआईपी संदर्भों के निपटान और निगरानी के लिए एक समर्पित पोर्टल है। मुख्यमंत्रियों, उपमुख्यमंत्रियों, राज्यपालों, संसद सदस्यों, विभिन्न राज्यों के विधायकों द्वारा माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री को संबोधित सभी पत्र इस पोर्टल पर अपलोड किए जाते हैं। पोर्टल के माध्यम से इस मंत्रालय, एनएचआई और एनएचआईडीसीएल के संबंधित अधिकारियों के पास लंबित वीआईपी संदर्भों की निगरानी की जाती है।

विशेष अभियान 3.0 के दौरान इस पोर्टल के माध्यम से 30 सितम्बर, 2023 तक लंबित सांसद संदर्भों के निस्तारण की निगरानी दैनिक आधार पर की गयी तथा विभिन्न कार्यालयों में समन्वय स्थापित कर गुणवत्तापूर्ण निस्तारण के प्रयास किये गये। 30 सितम्बर, 2023 तक के लंबित सभी 799 सांसद संदर्भों का उत्तर दिया गया।

इसी प्रकार, दैनिक निगरानी और संबंधित कार्यालयों के सहयोग से, इस मंत्रालय ने विशेष अभियान अवधि के दौरान 30 सितम्बर, 2023 तक लंबित सभी 764 लोक शिकायतों और 334 पीजी अपीलों का निपटान करने का एक बड़ा लक्ष्य हासिल किया है। इसके अलावा, 49 लंबित संसदीय आश्वासनों में से 48 की कार्यान्वयन रिपोर्ट इस अवधि के दौरान भेजी गई।

- (ii) **स्वच्छता अभियान** : सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने न केवल कार्यालय को साफ करने के लिए बल्कि उसे आकर्षक बनाने के लिए भी कई कदम उठाए। संबंधित अधिकारियों को भवन परिसर के छत, गलियारों, सीढ़ियों, कमरों, सम्मेलन कक्षों, आंगन, पार्किंग स्थलों आदि की सफाई कराने के निर्देश दिए। तदनुसार, परिवहन भवन परिसर में स्थित कार्यालयों और एमओआरटीएच के सभी क्षेत्रीय कार्यालयों और इसके संबद्ध कार्यालयों अर्थात् एनएचआई, एनएचआईडीसीएल, आईएचआई, आईआरसी ने भी स्वच्छता अभियान में सक्रिय रूप से भाग लिया और सामूहिक भागीदारी के परिणामस्वरूप, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और इसकी एजेंसियों ने टोल प्लाजा, सड़क किनारे स्थित सुविधाओं, राजमार्ग खंड, बस स्टैंड, रोड किनारे स्थित ढाबों आदि सहित 13628 स्वच्छता अभियान स्थलों पर सफलतापूर्वक अभियान चलाया।

- (iii) **फाइलों को निकालना** : इस मंत्रालय ने विशेष अभियान के दौरान लगभग 24,665 भौतिक फाइलों की समीक्षा की और इनमें से श्रेणी 'ग' की 6,059 से अधिक फाइलों को नष्ट कर दिया गया है। इसके अतिरिक्त, 870 ई-फाइलों की भी समीक्षा की गई।

- (iv) **स्क्रेप का निपटान** : यह मंत्रालय परिवहन भवन और देश भर में उसके सभी कार्यालयों के परिसर में पड़े स्क्रेप / अप्रचलित वस्तुओं के निपटान के लिए लक्ष्य निर्धारित करता है। विशेष अभियान अवधि के दौरान समय - समय पर निपटान किया गया था और स्क्रेप निपटान से लगभग 6.3 लाख रुपये का राजस्व प्राप्त हुआ। स्क्रेप निपटान और फाइलों को नष्ट करने के कारण, लगभग 1,070 वर्ग फुट का एक क्षेत्र खाली हुआ है।

13.2 कार्यस्थल पर यौन उत्पीड़न निवारण सप्ताह

कार्यस्थल पर महिलाओं को सुरक्षित वातावरण प्रदान करने के लिए कार्यस्थल पर महिलाओं का यौन उत्पीड़न (रोकथाम, निषेध और निवारण) अधिनियम, 2013 को 9 दिसंबर, 2013 को अधिसूचित किया गया था। इस अधिनियम के अनुसरण में, इस मंत्रालय में महिला कर्मचारियों के हितों की रक्षा के लिए आंतरिक शिकायत समिति (आईसीसी) मौजूद है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 04 से 10 दिसंबर, 2023 तक 'कार्यस्थल पर यौन उत्पीड़न रोकथाम सप्ताह' मनाया गया और मंत्रालय के कर्मचारियों के लिए परिवहन भवन में 08 दिसंबर 2023 को एक संवेदीकरण कार्यशाला आयोजित की गई।

13.3 राष्ट्रीय महत्व के महत्वपूर्ण दिवस जैसे संविधान दिवस, आतंकवाद विरोधी दिवस, झंडा दिवस, सांप्रदायिक सद्भाव सप्ताह, सद्भावना दिवस, अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस, स्थानीय दौरे कार्यक्रम के साथ अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस, राष्ट्रीय एकता दिवस, स्वच्छ भारत अभियान, सशस्त्र सेना झंडा दिवस मनाया गया और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के कर्मचारियों द्वारा "शपथ" ली गई। "झंडा दिवस" के लिए अंशदान भी एकत्र किया गया। योग दिवस और अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के दौरान हिंदी और अंग्रेजी दोनों में निबंध प्रतियोगिताओं का आयोजन किया गया था। प्रतिभागियों को इन आयोजनों में भाग लेने के लिए पुरस्कृत किया गया।

13.4 अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर सभी महिला कर्मचारियों के लिए भ्रमण यात्रा का भी आयोजन किया जाता है। इस वर्ष आपनोघर (गुरुग्राम) का भ्रमण आयोजित किया गया। उन्हें उपहार भी दिए गए।

13.5 साइबर सुरक्षा

13.5.1 सुरक्षित स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क पर एमईआईटीवाई दिशानिर्देशों का प्रत्येक मंत्रालय/विभाग की संबंधित आईटी/नेटवर्क टीमों द्वारा पालन किया जाएगा और प्रमुख आईटी परियोजनाओं के संबंध में ऐसा किया जा रहा है। मंत्रालय/विभाग के सीआईएसओ साइबर सुरक्षा पर इस दिशानिर्देश का अनुपालन सुनिश्चित करते हैं। एनआईसी (परिवहन भवन) इंटरनेट से जुड़ा लैन एनआईसी-सीईआरटी और सीईआरटी-आईएन द्वारा साझा की गई नियमित सलाह लेता है। मंत्रालय यह सुनिश्चित करता है कि एप्लीकेशन/वेबसाइट/सेवाएं एमईआईटीवाई द्वारा सूचीबद्ध सरकारी/क्लाउड सेवा प्रदाताओं के निर्दिष्ट डेटा केंद्रों पर होस्ट की गई हैं और मंत्रालय के लैन सेगमेंट में कोई एप्लीकेशन/वेबसाइट होस्ट नहीं की गई है। मंत्रालय की वेबसाइट और एप्लीकेशन वैध एसएसएल/टीएसएस प्रमाणपत्र के साथ "https" सक्षम हैं। मंत्रालय का नेटवर्क मैक बाइंडिंग से जुड़ा हुआ है और अप्रबंधित नेटवर्क डिवाइस को प्रबंधित डिवाइस से बदल दिया गया है। सभी सिस्टम एनआईसी नेटवर्क सेगमेंट के भीतर पार्श्व गति को प्रतिबंधित करने के लिए होस्ट फ़ायरवॉल कॉन्फ़िगर किए गए हैं।

13.5.2 नेटवर्क फ़ायरवॉल का उपयोग नेटवर्क सेगमेंट के बाहर ट्रेफ़िक मूवमेंट को प्रतिबंधित करने के लिए किया जाता है। आधिकारिक कार्य की आवश्यकताओं के अनुसार, चयनित आईपी के साथ संचार के लिए केवल चयनित पोर्ट और प्रोटोकॉल की अनुमति है। एनआईसी द्वारा प्रबंधित केंद्रीकृत एंटीवायरस (सेंटिनलवन) सेवा आईआर/यूईएम सभी प्रणालियों में होस्ट की गई है। मंत्रालय के सभी पोर्टल/वेबसाइट का नियमित रूप से सीईआरटी-इन सूचीबद्ध प्रमाणित एजेंसियों द्वारा ऑडिट किया जाता है और डब्ल्यूआईएम दिशानिर्देशों और एसटीक्यूसी/जीआईजीडब्ल्यू प्रमाणन का पालन किया जाता है।

स्वच्छता ही सेवा अभियान



यह संकेत मार्ग देने वाले संकेतों के समूह से है। यह संकेत विशिष्ट दर्शाता है कि वहां दायीं ओर साइड सड़क है। साइड सड़क का प्रयोक्ता यातायात को मार्ग देगा। यह संकेत रास्ता दीजिए संकेत के साथ साइड सड़क पर लगाया जाता है।

This sign belongs to the family of Give Way signs. This particular sign indicates that there is side road on right. This sign is used in conjunction with a give way sign on the side road.



आगे सुरंग है
Tunnel Ahead

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



दिल्ली मुंबई एक्सप्रेसवे का वडोदरा-विरार खंड





परिशिष्ट-1 (पैरा 1.6 के तहत)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

- I. निम्नलिखित विषय जो **भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची 1** के अंदर आते हैं:
 1. मोटर वाहनों का अनिवार्य बीमा।
 2. सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (1950 का 64) का प्रशासन।
 3. ऐसे राजमार्ग जिन्हें संसद द्वारा बनाई गई विधि द्वारा या उसके अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है।
 4. विधायी विभाग की जांच और विधीक्षा किए बिना राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) की धारा 3 के खंड 'क', धारा 3क, 3घ, 7 और 8क के अंतर्गत अधिसूचनाओं को जारी करना।
- II. **संघ राज्य क्षेत्रों के मामले में:**
 5. राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा अन्य सड़क।
 6. मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59) का प्रशासन और मोटर यानों का कराधान
 7. यांत्रिक रूप से संचालित यानों के अलावा अन्य यान
- III. **अन्य विषय जो पूर्व भागों में शामिल नहीं किए गए हैं:**
 8. सड़क कार्यों से संबंधित समन्वयन और अनुसंधान।
 9. उत्तरी पूर्व क्षेत्रों को छोड़कर केंद्र सरकार द्वारा आंशिक या पूर्णरूपेण वित्तपोषित सड़क
 10. मोटर यान विधान।
 11. मोटर ट्रांसपोर्ट परिवहन के क्षेत्र में परिवहन सहकार का संवर्धन।
 12. सड़क अवसंरचना क्षेत्रों में निजीकरण नीति को तैयार करना।
 13. रोपवे और अन्य नवोन्मेषी/वैकल्पिक मोबिलिटी समाधान के संबंध में समन्वयन, शोध, मानक और नीतिगत मामले।



रेलवे स्टेशन
Railway Station

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



IV. स्वायत्त निकाय:

14. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

V. सोसायटी/संघ:

15. भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी।

VI. सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम:

16. राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड।

VII. अधिनियम:

17. सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (1950 का 64)।
18. राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48)।
19. मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59)।
20. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 (1988 का 68)।



परिशिष्ट-2
(पैरा 3.3 के तहत)

राष्ट्रीय राजमार्गों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा

देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य/संघ क्षेत्र-वार सूची				
31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार				
क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	एनएच की कुल संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
	भारत		668	1,46,145
1	आंध्र प्रदेश	16, 216, 216ए, 716, 26, 326, 326ए, 30, 40, 140, 340, 340सी, 42, 44, 544डी, 150ए, 65, 165, 516डी, 565, 765, 67, 167, 69, 71, 75, 167ए, 516ई, 167बी, 365बीबी, 365बीजी, 544डीडी, 544ई, 130सीडी, 716ए, 716बी, 516सी, 167बीजी, 544एफ, 167के, 342, एनई7, 440, 516बी, 340बी, 167एडी, 167एजी, 516एफ, 516डब्ल्यू, 150सी, 716जी, 216ई, 216एच, 163जी, 544जी	55	8,683.15
2	अरुणाचल प्रदेश	13, 113, 313, 513, 713, 713ए, 15, 115, 215, 315, 315ए, 415, 515, 913	14	4,285.39
3	असम	2, 702, 702सी, 702डी, 6, 306, 8, 208ए, 15, 115, 215, 315, 315ए, 415, 515, 715, 715ए, 17, 117, 117ए, 217, 27, 127, 127ए, 127बी, 127सी, 127डी, 127ई, 427, 627, 29, 129, 329, 329ए, 37, 715के, 137, 137जी	38	4076.91
4	बिहार	19, 119, 219, 319, 20, 120, 22, 122, 122ए, 322, 722, 922, 27, 227, 227ए, 327, 327ए, 527, 527ए, 527बी, 527सी, 527डी, 727, 727ए, 31, 131, 131ए, 231, 331, 431, 531, 33, 133, 133बी, 333, 333ए, 333बी, 139, 124सी, 227एफ, 227जे, 227एल, 727एए, 133ई, 122बी, 333सी, 527ई, 327एडी, 319ए, 131बी, 131जी, 119ए, 119डी, 139डब्ल्यू, 727बी, 319बी	56	6,131.80
5	चंडीगढ़	5	1	15.28
6	छत्तीसगढ़	30, 130, 130ए, 130बी, 130सी, 130डी, 930, 43, 343, 45, 49, 149बी, 53, 153, 353, 63, 163ए, 130सीडी, 143बी	20	3620.45
7	दिल्ली	9, 44, 48, 148ए, 248बीबी, 709बी, 344एम, 148एई, 148एनए, 344एन, 344पी, एनई3	12	157.1
8	गोवा	748, 66, 366, 566, 748एए, 166S	6	299.3



बिखरी बजरी
Loose Gravel

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य/संघ क्षेत्र-वार सूची

31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	एनएच की कुल संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
	भारत		668	1,46,145
9	गुजरात	27, 927डी, 41, 141, 341, 47, 147, 48, 848, 848ए, 848बी, 51, 151, 251, 351, 53, 753बी, 953, 56, 58, 64, 68, 168ए, 756, 148M, 751डी, 751डीडी, 351एफ, 147डी, 751, 151ए, 754ए, एनई1, एनई4, 351के, 351जी, 151के, 848के, 151एडी, 927सी, 927के, 168जी, एनईए	44	8098.8
10	हरियाणा	703, 5, 105, 7, 907, 9, 709, 709ए, 11, 919, 334बी, 44, 344, 444ए, 48, 148ए, 148बी, 248ए, 52, 152, 352ए, 54, 254, 248बीबी, 152ए, 907जी, 352आर, 352डब्ल्यू, 709एडी, 334डी, 152डी, 148एनए, 344एन, 344पी, एनई2, एनई5, एनई4, 152जी, 344जीएम	40	3,391.10
11	हिमाचल प्रदेश	3, 103, 303, 503, 503ए, 5, 105, 205, 305, 505, 505ए, 705, 7, 707, 907, 907ए, 44, 154, 154ए	19	2606.88
12	जम्मू और कश्मीर	1, 501, 701, 44, 244, 144, 144ए, 444, 244ए, 701ए, एनई5	11	1876.16
13	झारखंड	114ए, 18, 118, 19, 419, 20, 220, 320, 22, 522, 33, 133, 133ए, 133बी, 333, 333ए, 39, 139, 43, 143ए, 343, 49, 143एच, 143डी, 320जी, 143एजी, 320डी, 218, 143बी, 320बी, 319बी	32	3632.66
14	कर्नाटक	42, 44, 48, 648, 748, 948, 50, 150, 150ए, 52, 160, 65, 66, 766, 766सी, 67, 167, 367, 69, 169, 169ए, 369, 73, 173, 75, 275, 181, 166ई, 548बी, 561ए, 752के, 161ए, 544डीडी, 544ई, 548एच, 748एए, 367ए, 948ए, 369ई, 373, 275के, 766ई, 766ईई, एनई7, 167एन, 150सी, 748ए, 375, 848आर	49	8,190.69
15	केरल	544, 744, 66, 766, 966, 966ए, 966बी, 183, 183ए, 85, 185, 866	12	1857.57
16	लद्दाख	1, 3, 301	3	8,06.45
17	मध्य प्रदेश	719, 27,30, 34, 934, 135, 135बी, 39, 339, 339बी, 539, 43, 543, 943, 44, 45, 46, 146, 146बी, 346, 47, 347, 347सी, 347बी, 547, 52, 552, 752बी, 752सी, 56, 548सी, 752जी, 161जी, 347ए, 753एल, 147ई, 135बीबी, 135बीडी, 135बीजी, 135सी, 347बीजी, 552जी, 752डी, 753बीई, एनई4, 543के	46	9,104.64

यह चिन्ह दर्शाता है कि सीधी सड़क पर बायीं/दायीं और दायीं/बायीं ओर मुड़ने के लिए मोड़ उपलब्ध हैं, जिनके बीच छोटी दूरी है। यह एक चौराहा (इंटरसेक्शन) है जहां सड़क एक दूसरे को नहीं काटती है।

These signs indicate that there is a left/right and right/left turn available on the straight road with small distance between them. It is an intersection which does not allow crossing of road.



देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य/संघ क्षेत्र-वार सूची				
31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार				
क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	एनएच की कुल संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
	भारत		668	1,46,145
18	महाराष्ट्र	130डी, 930, 543, 44, 47, 347सी, 547, 48, 348ए, 348, 548, 848, 848ए, 50, 150, 52, 53, 353सी, 353डी, 353ई, 753, 753ए, 753बी, 953, 60, 160, 61, 161, 361, 63, 65, 965, 66, 166, 166ए, 548सी, 753ई, 548ई, 752जी, 561, 753एफ, 548ए, 166ई, 266, 548बी, 548सीसी, 161एच, 161जी, 361एच, 548डी, 561ए, 965सी, 752आई, 965जी, 752के, 347ए, 930डी, 361बी, 353बी, 247, 161ए, 361सी, 161ई, 353आई, 753जे, 753एल, 353जे, 353के, 752ई, 752एच, 753एम, 548एच, 160ए, 160बी, 753सी, 965डी, 753बीबी, 160डी, 348बी, 348बीबी, 753एबी, 160सी, 166एच, 761, 753एच, 166डी, 652, 465, 647, 461बी, 160एच, 361एफ, 965डीडी, 166एफ, 166जी, 548डीडी, एनई4, 547ई, 753बीई, 548डीजी, 150सी, 543के	102	18,459.25
19	मणिपुर	2, 102, 202, 102ए, 102बी, 102सी, 29, 129ए, 37, 137, 137ए	11	1840.34
20	मेघालय	6, 106, 206, 217, 127बी	5	1155.6
21	मिजोरम	2, 102बी, 302, 502, 502ए, 6, 306, 306ए, 108	9	1498.67
22	नागालैंड	2, 202, 702, 702ए, 702बी, 702डी, 29, 129ए, 229, 329ए, 202के	12	1670.47
23	उड़ीसा	16, 316, 516, 18, 20, 220, 520, 26, 326, 326ए, 130सी, 143, 49, 149, 53, 153बी, 353, 55, 57, 157, 59, 63, 126, 130सीडी, 316ए, 516ए, 157ए, 126ए, 655, 720, 143एच, 320डी	32	5897.08
24	पुदुच्चेरी	32, 332	2	64
25	पंजाब	3, 503, 503ए, 703, 703ए, 5, 205, 205ए, 7, 9, 44, 344, 344ए, 344बी, 148बी, 52, 152, 54, 154ए, 254, 754, 62, 354, 148बीबी, 105बी, 152ए, 703बी, 354ई, 354बी, 703एए, एनई5, एनई5ए, 503डी, 754ए, 754एडी, 205के, 205एजी	38	4,239.32
26	राजस्थान	709, 11, 919, 21, 23, 123, 25, 125, 325, 27, 927ए, 44, 48, 148, 148बी, 148डी, 248, 248ए, 448, 52, 552, 752, 54, 56, 156, 58, 158, 458, 758, 62, 162, 162ए, 68, 168, 168ए, 954, 311, 921, 70, 925, 925ए, 911, 552जी, 754ए, 911ए, 148सी, 968, 752डी, एनई4, एनई4सी, 125ए, 703	52	10706.34

यह चिन्ह आम तौर पर पहाड़ी सड़कों पर लगाया जाता है, जहां सड़कों पर धूल-मिट्टी या बजरी गिरती रहती है। यह चिन्ह दिखने पर ड्राइवरों को धीमी गति से और सावधानीपूर्वक वाहन चलाना चाहिए क्योंकि यहां थोड़ी सी लापरवाही से भी बड़ी दुर्घटनाएं हो सकती हैं।

This sign is usually erected on hilly roads where loose earth or gravel keeps on falling on the road. Driver should drive slowly and carefully after this sign as little carelessness can cause major crashes here.



दाहिना मोड़
Right Hand Curve

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य/संघ क्षेत्र-वार सूची				
31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार				
क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	एनएच की कुल संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
	भारत		668	1,46,145
27	सिक्किम	10, 310, 310ए, 310एजी, 710, 510, 717ए, 717बी	8	709.07
28	तमिलनाडु	16, 716, 32, 132, 332, 532, 36, 136, 336, 536, 38, 138, 40, 42, 44, 544, 744, 944, 48, 648, 948, 66, 75, 77, 79, 81, 181, 381, 83, 183, 85, 87, 544एच, 179ए, 383, 381ए, 381बी, 785, 716ए, 744ए, 948ए, 338, 136बी, 179बी, 132बी, 179डी, 332ए, 844, 716बी, एनई7	50	7,000.20
29	तेलंगाना	30, 44, 150, 353सी, 61, 161, 63, 163, 563, 65, 365, 365ए, 365बी, 363, 565, 765, 167, 353बी, 161बी, 365बीबी, 365बीजी, 765डी, 161एए, 161बीबी, 167के, 765डीजी, 167एन, 930P, 150सी, 163जी	30	4925.76
30	त्रिपुरा	8, 108, 108ए, 208, 208ए, 108बी	6	888.61
31	उत्तर प्रदेश	307, 9, 509, 709ए, 19, 219, 519, 719, 21, 123, 24, 27, 227ए, 727, 727ए, 927, 28, 128, 30, 230, 330, 330बी, 530, 330ए, 730, 730ए, 31, 731ए, 931, 931ए, 34, 334, 334ए, 334बी, 334सी, 534, 734, 234, 35, 135, 135बी, 335, 39, 339, 539, 44, 344, 552, 709बी, 135बीबी, 730एच, 321, 731एजी, 709एडी, 319डी, 124सी, 727बी, 727एच, 727जी, 128बी, 128सी, 328, 328ए, 330डी, 530बी, 730बी, 731के, 727बीबी, 730एस, 730सी, 334डी, 128ए, 135सी, 135ए, 124डी, 321जी, 334डीडी, 727एए, 731बी, एनई2, एनई3, एनई6, 227बी, 344जी, 344बीजी, 344जीएम, 148एनए, 319बी	89	12,292.23
32	उत्तराखंड	7, 107, 107ए, 307, 507, 707, 707ए, 9, 109, 109डी, 309, 309ए, 309बी, 30, 34, 134, 334, 334ए, 534, 734, 344, 731के, 109के, 344बीजी, 107बी, 134ए	26	3,664.27
33	पश्चिम बंगाल	10, 110, 12, 112, 512, 14, 114, 114ए, 314, 16, 116, 116बी, 17, 317, 317ए, 517, 717, 717ए, 18, 19, 419, 27, 327, 327बी, 31, 131ए, 33, 133ए, 49, 316ए, 116ए, 327सी, 312, 218, 319बी	35	3909.97
34	अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह	4	1	330.7
35	दादर नगर हवेली (यूटी)	848 ए, एनई 4	2	37
36	दमन और दीव	848बी, 251	2	22
कुल लंबाई (किमी)				1,46,145



परिशिष्ट - 3
(पैरा 3.11.1 के तहत)

सीआर एफ/सीआर आई एफ (राज्यीय सड़क) के अंतर्गत आवंटन एवं निर्मोचन

राशि करोड़ रुपये में			
क्र. सं.	वर्ष	आवंटन	निर्मोचन
1.	2000-01	985.00	332.01
2.	2001-02	962.03	300.00
3.	2002-03	980.00	950.28
4.	2003-04	910.76	778.94
5.	2004-05	868.00	607.40
6.	2005-06	1,535.36	1,299.27
7.	2006-07	1,535.46	1,426.29
8.	2007-08	1,565.32	1,322.19
9.	2008-09	1,271.64	2,122.00
10.	2009-10	1,786.56	1,344.98
11.	2010-11	2,714.87	2,460.29
12.	2011-12	2,288.65	1,927.39
13.	2012-13	2,359.91	2,350.37
14.	2013-14	2,359.91	2,226.60
15.	2014-15	2,642.63	2,094.78
16.	2015-16	2,852.64	2,369.47
17.	2016-17	7,175.00	5,069.82
18.	2017-18	6,744.07	6,367.11
19.	2018-19	6,998.93	6,784.50
20.	2019-20	7,421.58	6,868.66
21.	2020-21	6,820.00	6,613.30
22.	2021-22	6,945.22	6,926.58
23.	2022-23	7,974.31	7,551.98
24.	2023-24	8,835.80	8,646.23

जब सड़क की चौड़ाई कम हो जाती है और वह किसी संकरे रास्ते से मिल जाती है तो तेज गति से चलने वाले वाहन के सामने से आ रहे वाहन से टकराने की संभावना रहती है। यह चिन्ह ड्राइवर को सतर्क रहने का संकेत देता है क्योंकि आगे का रास्ता संकरा है।

When the width of the road decreases and the road merges into a narrow road, there is a possibility that a speeding vehicle may collide with oncoming traffic. This sign cautions the driver to be careful as the road ahead is narrow.



आगे रास्ता चौड़ा है
Road Widens Ahead

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट-4

(पैरा 5.14 के तहत)

01.04.2023 से 31.03.2024 की अवधि के लिए एनएचआईडीसीएल का वित्तीय व्यय

(राशि करोड़ रुपये में)

क्र. सं.	क्षेत्रीय कार्यालय का नाम	सिविल विनिर्माण	भूमि अधिग्रहण का मांग	उपयोगिता स्थानांतरण + एफ सी	अन्य (डीपीआर, एई, एम एंड आर, नाममात्राएं आदि)	कुल
1	अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह	114.81	-	-	19.38	134.19
2	अरुणाचल प्रदेश	596.22	1.21	-	31.53	628.96
3	असम	3,802.31	2,847.85	156.28	167.12	6,973.56
4	लद्दाख	624.76	-	0.26	2.92	627.94
5	जम्मू और कश्मीर	2,081.62	74.81	17.05	66.36	2,239.84
6	मणिपुर	1,897.07	600.14	37.66	49.08	2,583.95
7	मेघालय	474.68	670.06	1.34	38.13	1184.21
8	मिजोरम	2,008.07	50.09	9.71	70.66	2,138.53
9	नगालैंड	922.78	110.54	2.24	75.13	1,110.69
10	सिक्किम	959.53	53.3	1.25	43.59	1,057.67
11	त्रिपुरा	605.88	766.98	64.85	83.74	1,521.45
12	उत्तराखंड	170.34	-	-	2.33	172.67
कुल		14,258.07	5,174.98	290.64	649.97	20,373.66



परिशिष्ट - 5
(पैरा 9.2 के तहत)

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति कर्मचारियों सहित सरकारी कर्मचारियों
(तकनीकी और गैर-तकनीकी) की संख्या

समूह	स्वीकृत संख्या	पदासीन कुल कर्मचारियों की संख्या	अनुसूचित जाति	अनु. जन जाति	पदासीन कुल कर्मचारियों में से अनु. जाति कर्मचारियों का प्रतिशत	पदासीन कुल कर्मचारियों में से अनु. ज.जा. कर्मचारियों का प्रतिशत
तकनीकी						
क	328*	325	47	22	14.46	6.76
ख	81	44	8	2	18.18	4.54
ग	7	-	-	-	-	-
कुल	416	369	55	24	14.90	6.50
गैर तकनीकी						
क	87	73	11	7	15.06	9.58
ख	224	138	16	6	11.59	4.34
ग	300	176	46	5	26.13	2.84
कुल	601	387	73	18	18.86	4.65

* 328 की कुल संस्वीकृत संख्या में 86 प्रतिनियुक्ति आरक्षिती भी शामिल हैं।

यह चिन्ह आगे की सड़क की फिसलन-भरी स्थितियों को दर्शाता है। इन स्थितियों का कारण जल रिसाव या तेल का फैलना आदि हो सकता है। यह चिन्ह दिखने पर चालक सदैव दुर्घटना से बचने के लिए अपने वाहन की गति कम करे।

This sign indicates the slippery condition of the road ahead. This condition could be due to seepage of water or oil spill etc. The driver should invariably slow down the vehicle at sight of this sign to avoid crash.



मध्य पट्टी में अंतर
Gap in Median

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट-6

(पैरा 9.9.5 के तहत)

मार्च 2024 तक राष्ट्रीय परमिट शुल्क का राज्यवार संवितरण दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	वास्तविक व्यय (रु.में)
1	आंध्र प्रदेश	82,49,40,864
2	अरुणाचल प्रदेश	14,32,189
3	असम	31,93,78,147
4	बिहार	1,03,97,69,214
5	चंडीगढ़	29,07,34,367
6	छत्तीसगढ़	40,81,73,865
7	दादरा और नगर हवेली तथा दमन एवं दीव	21,05,31,783
8	दिल्ली	95,52,70,063
9	गोवा	14,60,83,278
10	गुजरात	1,44,22,14,323
11	हरियाणा	1,13,42,93,688
12	हिमाचल प्रदेश	42,39,27,944
13	जम्मू और कश्मीर	12,17,36,065
14	झारखंड	95,09,73,496
15	कर्नाटक	1,84,32,27,243
16	केरल	57,28,75,600
17	मध्य प्रदेश	2,24,85,36,730
18	महाराष्ट्र	2,34,30,61,204
19	मणिपुर	28,64,378
20	मेघालय	2,57,79,402
21	मिजोरम	42,96,567
22	नगालैंड	2,00,50,646
23	उड़ीसा	68,31,54,153
24	पंजाब	79,34,32,706
25	पुदुचेरी	21,91,24,917
26	राजस्थान	1,74,29,74,013
27	सिक्किम	14,32,189
28	तमिलनाडु	80,48,90,218
29	तेलंगाना	29,64,63,123
30	त्रिपुरा	1,43,21,890
31	उत्तराखंड	57,28,75,600
32	उत्तर प्रदेश	2,33,73,32,448
33	पश्चिम बंगाल	83,49,66,187
एनपीएफ संवितरण अप्रैल 2023 से मार्च, 2024 तक		23,63,11,18,500

यह चिन्ह दर्शाता है कि सड़क के 'डिवाइडर' (विभाजक) में एक 'गैप' है और वहां यू-टर्न (वापस मुड़ने) की व्यवस्था की गई है। दुर्घटना से बचने के लिए ड्राइवर को चाहिए कि वह वाहन की गति धीमी करे और संबंधित लेन पर उसे ले जाए।

This sign indicates that there is a gap in the divider of a road and there is a provision of U-turn. The driver should slow and take relevant lane to avoid any crash.



परिशिष्ट - 7
(पैरा 9.9.4 के तहत)

मुख्य शीर्ष-वार व्यय

(आंकड़ें करोड़ रुपये में)

लेखा शीर्ष	बीई 2023-24	व्यय: मार्च, 2024 तक	बीई का %
मु.शी. 3451 सचिवालय	180.13	155.46	86.30
मु.शी. 3054 सड़क और पुल	5,358.20	5,230.10	97.61
मु.शी. 3055-सड़क परिवहन	650.00	512.19	78.79
मु.शी. 3601-राज्य सरकारों को सहायता अनुदान	16,986.42	16,838.05	99.13
मु.शी. 3602-संघ राज्य सरकारों को सहायता अनुदान	353.48	471.35	133.35
सकल राजस्व खंड	23,528.23	23,207.15	98.64
वसूली (राजस्व) घटाएं	-11,699.05	-11,132.90	95.16
निवल (राजस्व खंड)	11,829.18	12,074.25	102.07
मु. शी. 4552 पूर्वोत्तर क्षेत्र संबंधी पूंजी परिव्यय *** (इस शीर्ष के अंतर्गत व्यय को कार्यात्मक शीर्ष 5054 के माध्यम व्ययित)	0	0	0
मू. शी 5054 सड़कों और पुलों का पूंजी परिव्यय (दत्तमत)	3,21,229.58	3,20,972.37	99.92
मू. शी 5054 सीआरआईएफ से वित्तपोषित भारतमाला परियोजना (प्रभारित)	5.00	2.81	56.20
मू.शी. 5055- सड़क परिवहन का पूंजीगत परिव्यय	60.00	58.37	97.28
मू.शी. - 5475 अन्य सामान्य आर्थिक सेवाओं (एमएच) पर पूंजीगत परिव्यय	4.20	1.78	42.38
सकल पूंजीगत खंड	3,21,298.78	3,21,035.33	99.92
वसूली घटाना (पूंजीगत)	-62,693.25	-57,667.47	91.98
निवल (पूंजीगत खंड) (दत्तमत)	2,58,600.53	2,63,365.05	101.84
निवल (पूंजीगत खंड) (प्रभारित)	5.00	2.81	56.20
सकल (पूंजीगत खंड)	2,58,605.53	2,63,367.86	101.84
निवल कुल (राजस्व + पूंजी) (दत्तमत)	3,44,822.01	3,44,239.67	99.83
निवल कुल (राजस्व + पूंजीगत)(प्रभारित)	5.00	2.81	35.00
सकल योग (राजस्व+ पूंजी)	-74,392.30	-68,800.37	92.48
कुल (निवल)	2,70,434.71	2,75,442.11	101.85

यह चिन्ह दर्शाता है कि सीधी सड़क पर बायीं/दायीं और बायीं/बायीं ओर मुड़ने के लिए मोड़ उपलब्ध हैं, जिनके बीच छोटी दूरी है। यह एक चौराहा (इंटरसेक्शन) है जहां सड़क एक दूसरे को नहीं काटती है।

These signs indicate that there is a left/right and right/left turn available on the straight road with small distance between them. It is an intersection which does not allow crossing of road.



घाट या नदी का किनारा
Quayside or River Bank

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट-8 (पैरा 9.9.4 के तहत)

राजस्व प्राप्तियों के संबंध में पिछले चार वर्ष के दौरान केन्द्रीय लेन-देन (एससीटी) के विवरण के अनुसार निधियों के स्रोत

राजस्व प्राप्तियां

(करोड़ रुपये में)

मद/वर्ष	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
कर राजस्व	522.21	493.27	480.67	599.71
गैर कर राजस्व	11,496.57	14,811.05	33,076.90	43,379.76
सकल राजस्व प्राप्तियां	12,018.78	15,304.32	33,557.57	43,979.47



परिशिष्ट-9

(पैरा 9.9.4 के तहत)

पिछले चार वर्षों के लिए राजस्व प्राप्तियों का शीर्ष-वार विवरण

(करोड़ रुपये में)

	प्रमुख शीर्ष	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
1	0021- निगम कर के अलावा अन्य आय पर कर	522.21	493.27	480.67	599.71
2	0049- ब्याज प्राप्तियां	987.99	451.48	365.75	211.80
3	0050- लाभांश और लाभ	27.00	26.00	33.99	67
4	0070-अन्य प्रशासनिक सेवाएँ	0	0	0	0.03
5	0071- पेंशन और अन्य सेवांत हितलाभ के मद में अंशदान	1.69	2.39	2.37	3.68
6	0075 विविध सामान्य सेवाएँ	1.38	1.15	0.96	0.78
7	0210-चिकित्सा एवं सार्वजनिक स्वास्थ्य	0.48	0.51	0.60	0.50
8	0216-आवास	0.15	0.18	0.18	0.20
9	1054 – सड़कें और पुल	10,477.88	14,329.34	22,010.71	27,118.49
10	1055 सड़क परिवहन	0	0	0	7.47
11	1475 – अन्य सामान्य आर्थिक घटनाएँ	0	0	0.00	0.02
12	4000- विविध पूँजीगत प्राप्तियाँ	0	0	10,622	15,969
13	7610 सरकारी सेवक को ऋण	0	0	0.22	0.23
	कुल	12,018.78	15,304.32	33,557.57	43,979.47

स्रोत: ई-लेखा

यह सड़क चिन्ह दर्शाता है कि चौराहे की मुख्य सड़क पर एक साइकिल पथ है या साइकिल चालक इस पथ का निरंतर प्रयोग करते हैं। ड्राइवर को सावधानीपूर्वक चौराहा (इंटरसेक्शन) पार करना चाहिए ताकि साइकिल सवार सुरक्षित ढंग से मुख्य सड़क पार कर सकें।

This road sign indicates that there is a cycle path intersecting the major road or is frequented by cyclists. The driver should carefully cross this intersection so that cyclist could cross the major road safely.



लंबाई सीमा
Length Limit

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट-10 (पैरा 9.9.4 के तहत)

लेखा के मुख्य बिंदु

प्राप्तियां (2022-23)			संवितरण (2022-23)	
राशि (हजारों में)			राशि (हजारों में)	
क	राजस्व प्राप्तियां		राजस्व व्यय	
1	कर राजस्व	48,06,687	सामान्य सेवा	2,67,217
2	गैर कर राजस्व	22,41,45,783	सामाजिक सेवा	300
	ब्याज प्राप्तियां	36,57,478	आर्थिक सेवा	3,05,71,051
	लाभांश और लाभ	3,39,900	अनुदान सहायता और अंशदान	7,85,54,800
	अन्य गैर-कर राजस्व	22,01,48,405		
	कुल राजस्व प्राप्तियाँ	22,89,52,470	कुल राजस्व व्यय	10,93,93,368
ख	पूँजीगत प्राप्तियां		पूँजीगत व्यय	
	अन्य परिवहन सेवा के लिए ऋण		सामान्य सेवाएं	20,000
	राज्य सरकारों को ऋण और अग्रिम		आर्थिक सेवा	2,04,84,18,112
	राष्ट्रीय राजमार्गों का मौद्रिकरण	10,66,21,016	ऋण और अग्रिम	3,238
	सरकारी कर्मचारियों को ऋण	2,160		
	कुल पूँजीगत प्राप्तियाँ	10,66,23,176	कुल पूँजीगत व्यय	2,04,84,41,350
	भारत की कुल समेकित निधि	33,55,75,646	भारत की कुल समेकित निधि	2,15,78,34,718
	लोक लेखा		सार्वजनिक खाता	
	लघु बचत भविष्य निधि खाता	2,57,154	लघु बचत भविष्य निधि खाता	1,89,021
	भविष्य निधि	2,57,154	भविष्य निधि	1,89,021
	अन्य खाते	902	अन्य खाते	2,644
	सीजीईजीआईएस	902	सीजीईजीआईएस	2,644
	आरक्षित निधि	2,03,69,71,300	आत्मिव निधि	2,00,45,08,383
		2,03,69,71,300	बिना ब्याज के आरक्षित निधियां	2,00,45,08,383
	जमा और अग्रिम	13,81,31,894	जमा और अग्रिम	13,98,33,314
	जमा ब्याज सहित	0	जमा ब्याज सहित	0
	बिना ब्याज के जमा	13,81,31,894	बिना ब्याज के जमा	13,98,33,314
	अग्रिम	0	अग्रिम	
	अनिश्चित एवं विविध	2,15,49,95,267	अनिश्चित एवं विविध	36,35,66,178
	अनिश्चित	2,15,49,95,267	अनिश्चित	36,35,66,178
	संप्रेषण	2,095	संप्रेषण	0
	कुल लोक लेखा	4,33,03,58,612	कुल लोक लेखा	2,50,80,99,540
	कुल प्राप्तियां	4,66,59,34,258	कुल व्यय	4,66,59,34,258

स्रोत:- वित्तीय वर्ष 2022-23 के केंद्रीय लेनदेन विवरण

राजस्व प्राप्तियों के संबंध में पिछले तीन वर्षों के दौरान केंद्रीय लेन-देन विवरण (एससीटी) के अनुसार निधियों का स्रोत

सड़क पर लगा यह चिन्ह दर्शाता है कि कितनी लंबाई का वाहन उस रास्ते से गुजर सकता है। यह चिन्ह तीव्र मोड़ या घुमावदार मोड़ पर लगाया जाता है। यह उन लंबे और बड़े आकार के वाहनों के लिए होता है जो सुरक्षित ढंग से मुड़ नहीं सकते।

This sign on road indicates that length of the vehicle, which can be manoeuvred through that passage. It could be a sharp turn, a hairpin bend etc. This is meant for long and oversized vehicles which cannot negotiate a safe turn.



परिशिष्ट-11

(पैरा 9.9.6 के तहत)

मार्च 2024 तक अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (एआईटीपी) शुल्क का राज्यवार वितरण दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	(वास्तविक व्यय)
1	आंध्र प्रदेश	41,46,24,485
2	अरुणाचल प्रदेश	10,51,335
3	असम	57,71,689
4	बिहार	5,51,54,692
5	चंडीगढ़	5,90,999
6	छत्तीसगढ़	86,63,564
7	दादरा एवं नगर हवेली एवं दमन एवं दीव	19,84,470
8	दिल्ली	11,97,06,271
9	गोवा	29,99,622
10	गुजरात	39,60,34,144
11	हरयाणा	1,73,86,228
12	हिमाचल प्रदेश	10,57,23,311
13	जम्मू और कश्मीर	4,43,048
14	कर्नाटक	16,95,86,196
15	केरल	20,98,09,115
16	लद्दाख	808
17	मध्य प्रदेश	20,04,84,596
18	महाराष्ट्र	65,25,04,449
19	मणिपुर	96,489
20	मेघालय	96,46,151
21	मिजोरम	13,82,213
22	नगालैंड	13,49,651
23	उड़ीसा	26,19,292
24	पुदुचेरी	7,07,06,413
25	पंजाब	13,07,10,514
26	राजस्थान	44,55,59,470
27	सिक्किम	2,62,133
28	तमिलनाडु	39,61,83,703
29	तेलंगाना	28,59,20,555
30	त्रिपुरा	1,00,511
31	उत्तर प्रदेश	22,78,72,383
32	उत्तराखंड	7,38,12,172
33	पश्चिम बंगाल	1,16,61,578
	अप्रैल 2023 से मार्च, 2024 तक एआईटीपी का संवितरण	4,02,04,02,250

आम तौर पर किसी पुल से पहले यह चिन्ह लगाया जाता है। यह पुल की वहन क्षमता को दर्शाता है। इस चिन्ह की भार सीमा 4 टन है। यह दर्शाता है कि सिर्फ 4 टन या उससे कम एक्सल भार वाले वाहन इस पुल से गुजर सकते हैं।

This sign is usually installed before a bridge. It indicates the load that a bridge can bear. The limit of this sign is 4 tonnes which indicates that only vehicles with axle load of 4 tonnes or less can pass over the bridge.



रुकिए
Stop

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट-12
(पैरा 7.3.3 के तहत)

भारत में पंजीकृत मोटर वाहनों की कुल संख्या: 2003-2022 (हजारों में)

वर्ष (31 मार्च की स्थिति के तहत)	सभी वाहन	दुपहिया *	कार, जीप और टैक्सी	बसों @	माल वाहन	अन्य *
1	2	3	4	5	6	7
2003	67,007	47,519	8,599	721	3,492	6,676
2004	72,718	51,922	9,451	768	3,749	6,828
2005	81,499	58,799	10,320	892	4,031	7,457
2006	89,618	64,743	11,526	992	4,436	7,921
2007	96,707	69,129	12,649	1,350	5,119	8,460
2008	1,05,353	75,336	13,950	1,427	5,601	9,039
2009	1,14,951	82,402	15,313	1,486	6,041	9,710
2010	1,27,746	91,598	17,109	1,527	6,432	11,080
2011	1,41,866	1,01,865	19,231	1,604	7,064	12,102
2012	1,59,491	1,15,419	21,568	1,677	7,658	13,169
2013	1,76,044	1,27,830	24,056	1,814	8,307	14,037
2014	1,90,704	1,39,410	25,998	1,887	8,698	14,712
2015	2,10,023	1,54,298	28,611	1,971	9,344	15,799
2016	2,30,031	1,68,975	30,242	1,757	10,516	18,541
2017	2,53,311	1,87,091	33,688	1,864	12,256	18,411
2018	2,72,587	2,02,755	36,453	1,943	12,773	18,663
2019	2,95,772	2,21,270	38,433	2,049	13,766	20,254
2020	3,26,299	2,43,682	43,650	2,196	14,288	22,483
2021 (अ)	3,34,551	2,49,993	46,228	2,118	14,792	22,420
2022(अ)	3,54,018	2,63,378	49,051	2,142	15,493	23,954
सीएजीआर (2011 से 2021)	8.99	9.39	9.17	2.88	7.67	6.36
सीएजीआर (2012 से 2022)	8.30	8.60	8.56	2.48	7.3	6.17

अ-अनंतिम

* अन्य में शामिल हैं- ट्रेक्टर, ट्रेलर, तिपहिया वाहन (सवारी वाहन)/हल्के व मोटर वाहन और अन्य विविध वाहन जो अलग से वर्गीकृत नहीं किए गए हैं।

@ ओमनी बसों में शामिल हैं।

स्रोत: राज्य परिवहन आयुक्तों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन परिवहन आयुक्तों के कार्यालय।

यह चिन्ह सबसे महत्वपूर्ण और प्रमुख सड़क चिन्हों में से एक है। यह चिन्ह दर्शाता है कि ड्राइवर वाहन को तत्काल रोक दे। आमतौर पर पुलिस, यातायात और पथ-कर प्रशासन इस चिन्ह को जांच-चौकियों पर लगाते हैं।

This is one of the most important and prominent Road Signs. This sign indicates that driver should immediately stop. Usually Police, traffic and toll authorities use this sign at check posts.



परिशिष्ट - 13
(पैरा 7.3.3 के तहत)

सड़क दुर्घटनाओं और शामिल व्यक्तियों की संख्या: 2005 से 2022

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	मारे गए व्यक्तियों की संख्या	घायल व्यक्तियों की संख्या
2005	4,39,255	94,968	4,65,282
2006	4,60,920	1,05,749	4,96,481
2007	4,79,216	1,14,444	5,13,340
2008	4,84,704	1,19,860	5,23,193
2009	4,86,384	1,25,660	5,15,458
2010	4,99,628	1,34,513	5,27,512
2011	4,97,686	1,42,485	5,11,394
2012	4,90,383	1,38,258	5,09,667
2013	4,86,476	1,37,572	4,94,893
2014	4,89,400	1,39,671	4,93,474
2015	5,05,770	1,46,555	5,03,608
2016	4,84,756	1,51,192	4,97,806
2017	4,69,242	1,50,003	4,67,389
2018	4,70,403	1,57,593	4,64,715
2019	4,56,959	1,58,984	4,49,360
2020	3,72,181	1,38,383	3,46,747
2021	4,12,432	1,53,972	3,84,448
2022	4,61,312	1,68,491	4,43,366

स्रोत: राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के (पुलिस विभाग) द्वारा प्रदान की गई सूचना

नोट: कैलेंडर वर्ष 2015 से 2017, 2019 और 2020 के लिए पश्चिम बंगाल और कैलेंडर वर्ष 2017 से 2020 के लिए तमिलनाडु के आंकड़ों का मिलान किया गया है।

इस चिन्ह का प्रयोग गोलचक्कर पर किया जाता है जहां एक विशेष लेन अनुशासन का पालन किया जाना होता है। यह चिन्ह वाहनों को उनकी दायीं तरफ यातायात के दिए अन्य वाहनों को रास्ता देने का निर्देश देता है।

This sign is used at roundabouts where a specific lane discipline is to be followed. This sign directs the traffic to give way to the fellow traffic on your right side.



प्रवेश निषेध
No Entry

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट-14 (पैरा 7.3.3 के तहत) सड़क की प्रत्येक श्रेणी में कुल सड़क लंबाई और प्रतिशत हिस्सा (1951-2019) (किमी में)

वर्ष (31 मार्च की स्थिति के तहत)	राष्ट्रीय राजमार्ग	राज्य राजमार्ग	जिल्हा सड़के	ग्रामीण सड़कें	शहरी सड़कें	परियोजना सड़कें	कुल
1	2	3	4	8	9	10	11
1951	19,811	#	1,73,723	2,06,408	0	0	3,99,942
1961	23,798	#	2,57,125	1,97,194	46,361	0	5,24,478
1971	23,838	56,765	2,76,833	3,54,530	72,120	1,30,893	9,14,979
1981	31,671	94,359	4,21,895	6,28,865	1,23,120	1,85,511	14,85,421
1991	33,650	1,27,311	5,09,435	12,60,430	1,86,799	2,09,737	23,27,362
2001	57,737	1,32,100	7,36,001	19,72,016	2,52,001	2,23,665	33,73,520
2002	58,112	1,37,711	6,95,335	20,61,023	2,50,295	2,24,124	34,26,600
2003	58,112	1,34,807	6,96,960	20,82,188	2,97,259	2,59,328	35,28,654
2004	65,569	1,33,177	7,19,257	21,40,569	3,01,310	2,61,625	36,21,507
2005	65,569	1,44,396	7,86,230	22,66,439	2,86,707	2,59,815	38,09,156
2006	66,590	1,48,090	8,03,669	23,08,125	2,91,991	2,62,186	38,80,651
2007	66,590	1,52,235	8,35,003	23,93,488	3,00,580	2,68,505	40,16,401
2008	66,754	1,54,522	8,63,241	24,50,559	3,04,327	2,70,189	41,09,592
2009	70,548	1,58,497	9,62,880	26,29,165	3,73,802	2,76,617	44,71,510
2010	70,934	1,60,177	9,77,414	26,92,535	4,02,448	2,78,931	45,82,439
2011	70,934	1,63,898	9,98,895	27,49,804	4,11,679	2,81,628	46,76,838
2012	76,818	1,64,360	10,22,287	28,38,220	4,64,294	2,99,415	48,65,394
2013	79,116	1,69,227	10,66,747	31,59,639	4,46,238	3,10,955	52,31,922
2014	91,287	1,70,818	10,82,267	33,04,328	4,57,467	2,96,319	54,02,486
2015	97,991	1,67,109	11,01,178	33,37,255	4,67,106	3,01,505	54,72,144
2016	1,01,011	1,76,166	5,61,940	39,35,337	5,09,730	3,19,109	56,03,293
2017	1,14,158	1,75,036	5,86,181	41,66,916	5,26,483	3,28,897	58,97,671
2018	1,26,350	1,86,908	6,11,268	44,09,582	5,34,142	3,47,547	62,15,797
2019	1,32,499	1,79,535	6,12,778	45,22,228	5,41,554	3,43,163	63,31,757

(#) - जिला सड़कों में शामिल

स्रोत: सड़क विकास और रखरखाव में शामिल विभिन्न राज्य/संघ राज्य क्षेत्र और केंद्रीय विभाग/एजेंसियां

यह चिन्ह दर्शाता है कि यहां सभी वाहनों का प्रवेश निषेध है। एक क्षेत्र के कुछ भागों को यातायात के लिए प्रवेश निषेध के रूप चिन्ह किया जाता है। यह प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश या यातायात निषेध क्षेत्र हो सकता है। इसलिए, चालक को इसका पालन करना चाहिए और अपना



परिशिष्ट - 15
(पैरा 7.3.3 के तहत)

राज्य सड़क परिवहन निगमों का संयुक्त वास्तविक कार्य-निष्पादन के लिए वर्ष
2016-17, 2017-18 एवं 2018-19

क्र.सं.	मद	2018-19	2017-18	2016-17
क	वास्तविक निष्पादन			
1	फ्लीट हेल्ड (संख्या)	1,52,357	1,51,880	1,49,713
2	फ्लीट ऑपरेटेड (नंबर)	1,34,981	1,35,756	1,34,446
3	बेड़े का उपयोगिता (प्रतिशत)	88.6	89.38	89.8
4	प्रस्तावित यात्री/किमी (लाख में)	84,79,117.40	85,97,651.22	86,90,608.94
5	यात्री/किमी प्रदर्शन (लाख में)	59,93,474.67	61,60,952.31	59,84,787.73
6	उपयोगिता अनुपात (प्रतिशत)	70.69	71.66	68.86
7	कर्मचारियों की संख्या (संख्या)	7,09,232	7,25,358	7,40,156
8	स्टाफ/बस अनुपात	4.66	4.78	4.94
9	कर्मचारी उत्पादकता (बस-किमी/स्टाफ/दिन)	64.04	63.26	61.82
10	वाहन उत्पादकता (बस-किमी/बस/दिन)	298.1	302.11	305.62
ख	वित्तीय प्रदर्शन			
1	कुल राजस्व (लाख रुपये में)	64,55,436.47	59,36,521.43	55,90,249.87
	जिसमें से कुल यातायात आय (लाख में)	50,44,144.27	47,30,534.12	45,17,978.91
2	कुल लागत (रुपये लाख में)	82,47,828.90	79,67,481.16	73,07,109.97
	जिसमें से स्टाफ का खर्च (लाख रुपये में)	35,04,138.19	35,88,045.45	32,21,707.23
3	शुद्ध लाभ/हानि(-) (लाख रुपए में) #	-17,92,392.43	-20,30,959.73	-17,16,860.10

कुछ एसआरटीयू के संबंध में पिछले वर्ष के नुकसान के समायोजन और वर्तमान वर्ष में ब्याज भुगतान के हिस्से के स्थगन के कारण निवल हानि कुल राजस्व घटाकर कुल लागत के बराबर नहीं है।

स्रोत: विभिन्न राज्य सड़क परिवहन उपक्रम

यह चिन्ह दर्शाता है कि इस निर्दिष्ट क्षेत्र में बाहरी या भीतरी वाहन नहीं चलाए जाएंगे। इस क्षेत्र में भीड़-भाड़ कम करने के लिए ऐसा किया जाता है। पदयात्रियों के उपयोग वाले क्षेत्रों में भी इस चिन्ह का इस्तेमाल किया जाता है।

This sign signifies that there should be no movement of traffic in the designated area either from outside or within. This is used to decongest the area. It is also used at pedestrian areas.



रेलवे स्टेशन
Railway Station

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



परिशिष्ट -16 (पैरा 9.9.4 के तहत)

लंबित नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक संबंधी लेखा परीक्षा पैरा की स्थिति
सिविल पैरा: एक विवरण नीचे दिया गया है

क्र.सं.	पैरा	मंत्रालय की टिप्पणी / वर्तमान स्थिति
1	2020 की रिपोर्ट सं. 3 का पैरा सं. 6.1 – निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापना योजना	संशोधित एटीएन सी एंड एजी को 29.04.2024 को भेजी गई।
2	19 की रिपोर्ट संख्या 2023 – भारतमाला परियोजना के चरण - I का कार्यान्वयन	संशोधित एटीएन प्रक्रिया के अधीन है।

वाणिज्यिक पैरा: विवरण नीचे दिया गया है।

लंबित एनएचएआई के सी एंड एजी के लंबित लेखापरीक्षा (वाणिज्यिक) की सूची

क्र.सं.	लेखापरीक्षा पैरा का विषय	वर्तमान स्थिति
1	पैरा सं. 2.1, (रिपोर्ट सं. 2016 का 15 (खंड 2)) मोकामा मुंगेर परियोजना। एनएचएआई ने रियायतग्राही को 51.03 करोड़ रुपये का अनुचित वित्तीय लाभ दिया है जिसमें 21.83 करोड़ रुपये का समय पूर्व परियोजना क्रियान्वयन और 29.20 करोड़ रुपये वार्षिकी के भाग के रूप में जो कार्य दायरे को कम किए जाने के कारण संदेय नहीं था। कार्यों में ऋणात्मक परिवर्तन के आधार पर रियायतग्राही से वसूली भी लंबित है।	दिनांक 14.09.2022 को सी एंड एजी को उत्तर भेजा गया। सी एंड एजी ने दिनांक 28.10.2022 के पत्र के माध्यम से अदालती मामले/माध्यस्थता मामले के संबंध में अद्यतन स्थिति की मांग की है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि वह माध्यस्थता अधिकरण में लंबित मामले की स्थिति के संबंध में मासिक स्थिति संबंधी अद्यतन जानकारी सीधे इस मंत्रालय को सूचित करते हुए सी एंड एजी को भेजे। 11.12.2023 को सुनवाई की अगली तारीख की सूचना देने के लिए 23.11.2023 को सी एंड एजी को संशोधित उत्तर भेजा गया। सुनवाई की अगली तारीख के बारे में सूचित करते हुए सी एंड एजी को अंतरिम उत्तर भेजा गया।
2	पैरा सं. 12.1, रिपोर्ट सं. 2017 का 9 (वाणिज्यिक) – ओएमटी पैकेज मैसर्स एमईपी हैदराबाद बेंगलूर टोल सड़क। रियायत शुल्क और क्षति की गैर वसूली जो बढ़कर 209.20 करोड़ रुपये तक चला गया। एनएचएआई ने रियायतग्राही को अनुचित लाभ प्रदान क्यों किया इसने निष्पादन प्रतिभूति के रूप में प्राप्ति बैंक गारंटी का नकदीकरण करने के लिए समय पर कदम उठाने में या करार को रद्द करने में विफल रहा जिससे 209.20 करोड़ रुपये का देय संचित हो गया।	दिनांक 25.10.2023 को सी एंड एजी को उत्तर भेज दिया गया। सी एंड एजी ने 19.12.2023 को आगे की पुनरीक्षण टिप्पणियों के साथ पैरा वापस कर दिया।
3	पैरा 11.4 (रिपोर्ट सं. 2018 का 11) – वार्षिकी आधार पर बीओटी पर मेघालय में दो लेन शिलौंग बाईपास के निर्माण के लिए रियायतग्राही को बोनस का अधिक भुगतान।	दिनांक 19.06.2023 को सी एंड एजी को उत्तर /एटीएन भेजा गया। सी एंड एजी ने आगे की पुनरीक्षण टिप्पणियों के साथ पैरा को वापस कर दिया। उत्तर प्रक्रिया के अधीन है।



क्र.सं.	लेखापरीक्षा पैरा का विषय	वर्तमान स्थिति
4	पैरा 11.5 (2018 की रिपोर्ट सं. 11) - आंध्रप्रदेश राज्य में चिलकालुरीपेट - विजयवाड़ा खंड को छः लेने का बनाने से संबंधित परियोजना से सड़क खंड को डिलिक करने में विलंब के कारण टोल राजस्व पर ब्याज की हानि।	एटीएन को दिनांक 12.02.2022 को सी एंड एजी को प्रस्तुत किया गया।
5	पैरा 11.8 (2018 की रिपोर्ट सं. 11) - टोल का संग्रहण नहीं करने के कारण 142.28 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि। राष्ट्रीय राजमार्ग - 67 का कठूर - कोयम्बटूर खंड।	एटीएन को सीओपीयू को भेजा गया है।
6	पैरा 8.2 (2019 की रिपोर्ट संख्या 13) - द्वारका, नई दिल्ली में एनएचआई के लिए दूसरे कार्यालय भवन के निर्माण में, परियोजना की अवधारणा के चरण से लेकर इसके निष्पादन तक, एनएचआई द्वारा संविदाकार को अनुचित लाभ और खराब परियोजना प्रबंधन, के परिणामस्वरूप निर्धारित समय से अधिक समय लगा, लागत में वृद्धि हुई, 43.60 करोड़ रुपये की राशि का अवरोधन हुआ और अब तक 11.79 करोड़ रुपये के किराए का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।	संशोधित एटीएन /उत्तर दिनांक 28.02.2022 को सी एंड एजी को भेजा गया।
7	पैरा 8.3 (2019 की रिपोर्ट सं. 13) - एनएचआई, बेगुसराय द्वारा 14.08 करोड़ रुपये के समय पूर्व क्रियान्वयन बोनस के भुगतान के कारण रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ।	संशोधित एटीएन /उत्तर 16.10.2022 को सीएंडएजी को भेजा गया और फिर से 11.12.2023 को प्रस्तुत किया गया।
8	पैरा 11.1 (2020 की रिपोर्ट संख्या 18) - एनएचआई के अनुचित संविदा प्रबंधन के कारण राजस्व की हानि - भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की संचालन, रखरखाव और हस्तांतरण समझौते के संविदात्मक दायित्व को लागू करने में विफलता के कारण रियायतग्राही को टोल की कम वसूली के कारण, 28.92 करोड़ रुपये का अनुचित भुगतान हुआ।	सी एंड एजी को 07.02.2022 को संशोधित उत्तर भेजा गया। सी एंड एजी ने और टिप्पणियां मांगी हैं। उत्तर प्रक्रिया के अधीन है।
9	पैरा 11.4 (2020 की रिपोर्ट संख्या 18) - अतिरिक्त रियायत शुल्क का अनुचित संप्रेषण : रियायतग्राही द्वारा प्राधिकरण को अतिरिक्त रियायत शुल्क के कम प्रेषण के कारण प्राधिकरण को 4.37 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ क्योंकि रियायतग्राही ने एनएच -8 के किशनगढ़-अजमेर-ब्यावर खंड पर संशोधित शुल्क नियम - छह लेन की मौजूदा सड़क के तहत ओवरलोड वाहनों से शुल्क एकत्र नहीं किया।	04.02.2022 को सीएजी को उत्तर/एटीएन भेजा गया। सी एंड एजी ने और टिप्पणियां मांगी हैं। उत्तर प्रक्रिया के अधीन हैं।
10	पैरा 10.1 (2021 की रिपोर्ट संख्या 14) - चार लेन सड़क बनाने की बीओटी (टोल) परियोजनाओं के लिए रियायत कराने में अतिरिक्त खंड का संधारण - राष्ट्रीय राजमार्ग - 3 के बायोओरा - देवास और शिवपुरी - गुना खंड में 12.36 करोड़ रुपये की क्षति की गैर वसूली।	एटीएन 07.02.2024 को प्रस्तुत किया है।
11	पैरा 10.2 (2021 की रिपोर्ट संख्या 14) - सीवीसी दिशानिर्देशों की अवहेलना में करार के क्षति गणना खंड में संविदा पश्च उपांतरण कर रियायतग्राही को अनुचित लाभ।	सीएंडएजी को पैरा 03.06.2022 को भेजा गया। सी एंड एजी ने और टिप्पणियां मांगी हैं। उत्तर प्रक्रिया के अधीन हैं
12	पैरा 3.1 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - इन रियायत करारों के अंदर उपाय उपलब्ध होने के बावजूद रियायत करारों के खंड के परे जाकर योजना का निर्माण।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
13	पैरा 3.2 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - 2 निविदा पश्चात संशोधनों का सहारा लेकर रियायतग्राहियों को अनुचित लाभ प्रदान करना।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।

यह चिन्ह इंगित करता है कि सड़क के नजदीक अल्पाहार की सुविधा उपलब्ध है।

This sign indicates that there is facility of light refreshment nearby on the road.



घाट या नदी का किनारा
Quayside or River Bank

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार
Ministry of Road Transport & Highways, Government of India



क्र.सं.	लेखापरीक्षा पैरा का विषय	वर्तमान स्थिति
14	पैरा 3.3 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - गलत अनुमानों के आधार पर योजना का निर्माण।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
15	पैरा 3.4 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - एनएचएआई बोर्ड द्वारा प्रीमियम को युक्ति संगत बनाने की नीति / योजना पर विचार / अनुमोदन नहीं करना।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
16	पैरा 3.5 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - मंत्रिमंडलीय टिप्पणी के परिचालन / अनुमोदन के लिए मंत्रिमंडलीय सचिवालय के दिशानिर्देशों का अनुपालन।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
17	पैरा 3.6 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - किसी बाधित परियोजना की पहचान करने के लिए विशेषज्ञ समूह को महत्वपूर्ण डेटा उपलब्ध नहीं कराया जाना।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
18	पैरा 4.1 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - रियायतग्राहियों द्वारा राजस्व / यातायात अनुमानों में भारी अंतर।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
19	पैरा 4.2 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - रियायतग्राही की कुल परियोजना लागत की तुलना में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की कुल परियोजना लागत में भारी अंतर के परिणामस्वरूप ऋण में काफी वृद्धि हो रही है।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
20	पैरा 4.3 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) 51.01 करोड़ रुपये का जुर्माना नहीं लगाने के परिणामस्वरूप रियायतग्राहियों को अनुचित लाभ।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
21	पैरा 4.4 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - 7,363,63 करोड़ रुपये के आस्थगित प्रीमियम के सापेक्ष 429.89 करोड़ रुपये की राशि की अपर्याप्त बैंक गारंटी प्राप्त कर रियायतग्राहियों को अनुचित लाभ।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
22	पैरा 4.5 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - प्रीमियम की विलंबिता के लिए अनुमोदन प्रदान करते समय परियोजना विशिष्ट कमियां।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
23	पैरा 5.1 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - एस्करो खाते से 5303.73 करोड़ रुपये की राशि की निधि का म्यूचुअल फंड में निवेश।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
24	पैरा 5.2 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - 252.97 करोड़ रुपये की संस्वीकृत आधिक्य विलंबित की गैरवसूली के कारण रियायतग्राहियों को अनुचित लाभ।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
25	पैरा 5.3 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - एनएचएआई को हस्तांतरित वास्तविक समय डेटा की निगरानी में कमियां।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
26	पैरा 5.4 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - एनएचएआई के विरुद्ध दावों को वापस न लेना।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
27	पैरा 5.5 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - एनएचएआई और रियायतग्राही के बीच पूरक करार के हस्ताक्षर में विलंब।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
28	पैरा 5.6 (2022 की रिपोर्ट संख्या 11) - निगरानी में परियोजना विशिष्ट कमियां।	दिनांक 21.12.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
29	पैरा 7.1 (2022 की रिपोर्ट संख्या 33) - भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा निलंब करार न किए जाने के कारण परियोजना राजमार्ग की मरम्मत और अनुरक्षण करने में विफलता के लिए रियायतग्राही पर लगाए गए 693.24 करोड़ रुपए की क्षति की वसूली भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा नहीं कर सका।	दिनांक 20.11.2023 को सीएंडएजी को एटीएन प्रस्तुत किया गया।
30	पैरा 7.2 (2022 की रिपोर्ट संख्या 33) - टोल प्लाजा के लिए शुल्क अधिसूचना के प्रस्ताव पर कार्टवाई करने में देरी और एनएचएआई द्वारा राजमार्ग खंडों के पैकेजों को समय पर पूरा करना सुनिश्चित करने में अपर्याप्त तालमेल के परिणामस्वरूप राजकोष को 39.92 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ।	एटीएन प्रक्रियाधीन है।
31	पैरा 7.3 (2022 की रिपोर्ट संख्या 33) - भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण / इसका विशेष प्रयोजन वाहन जुर्माना सहित बकाया देय राशियों की वसूली करने के लिए संविदात्मक प्रावधानों को लागू करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप 21.35 करोड़ रुपये की संदिग्ध वसूली हुई। प्राधिकरण ने एक ठेकेदार को प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण एजेंसी ठेका भी प्रदान किया जो पहले से ही अन्य पथकर प्लाजाओं में समय पर भुगतान करने में चूक कर रहा था।	एटीएन प्रक्रियाधीन है।
32	2023 की रिपोर्ट संख्या 7- दक्षिण भारत में एनएचएआई के टोल परिचालन पर अनुपालन लेखा परीक्षा।	एटीएन प्रक्रियाधीन है।



माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री द्वारा बेंगलुरु -मैसूर एनएच नेटवर्क का आंकलन



भारत सरकार
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
नई दिल्ली
परिवहन भवन, 1 संसद मार्ग, नई दिल्ली-110001
www.morth.nic.in