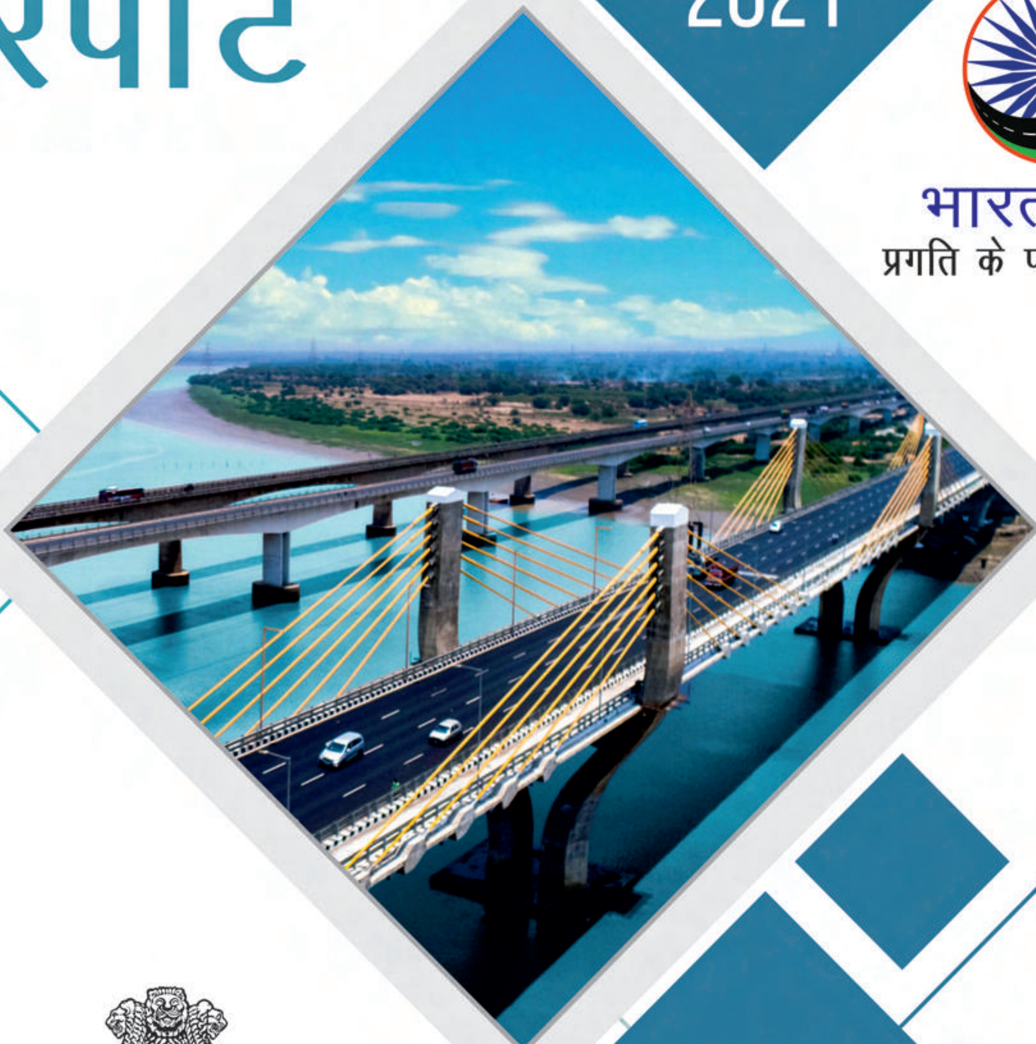
वार्षिक रिपोर्ट

2020
2021

भारतमाला
प्रगति के पथ पर अग्रसर



सत्यमेव जयते

भारत सरकार
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
नई दिल्ली

FASTag
Easy to Cruise

लोक परिवहन नवाचार – 2020 पर अंतराष्ट्रीय सम्मेलन एवं
प्रदर्शनी के तीसरे संस्करण का उद्घाटन

भारतमाला
प्रगति के पथ पर अग्रसर

वार्षिक रिपोर्ट
2020-21

सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
भारत सरकार
नई दिल्ली

कोविड–19 महामारी के दौरान सार्वजनिक जीवन को आसान बनाने के लिए राज्य, संघ राज्य क्षेत्र परिवहन मंत्रियों के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से बैठक

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

क्रम संख्या	अध्याय	पृष्ठ
I	प्रस्तावना	7
II	वर्ष 2020 – 21 एक नजर में	11
III	सड़क विकास	25
IV	पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास	35
V	राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लि0 (एनएचएआईडीसीएल)	39
VI	सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा	45
VII	वर्ष 2020 के दौरान अनुसंधान और विकास	63
VIII	प्रशासन और वित्त	69
IX	राजभाषा नीति का कार्यान्वयन	79
X	निःशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन	81
XI	परिवहन अनुसंधान	83
XII	अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग	87
XIII	स्वच्छ भारत मिशन (एसबीएम) और अन्य अभियान	89

परिशिष्ट		
परिशिष्ट –1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आवंटित विषय	91
परिशिष्ट –2	देश में राज्य–वार राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची	93
परिशिष्ट –3	2020–21 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए किया गया आबंटन	96
परिशिष्ट –4	केन्द्रीय सड़क निधि के अंर्तगत आबंटन और निर्मोचन	98
परिशिष्ट –5	एनएचआइडीसीएल का वित्तीय व्यय	99
परिशिष्ट –6	अनु. जाति/अनु. जनजाति कर्मचारियों सहित सरकारी कर्मचारियों की संख्या (तकनीकी और गैर–तकनीकी) से संबंधित सूचना	100
परिशिष्ट –7	राष्ट्रीय परमिट शुल्क के राज्यवार संवितरण का विवरण	101
परिशिष्ट –8	मुख्य शीर्षवार व्यय	103
परिशिष्ट –9	पिछले तीन वर्षों के केन्द्रीय लेन–देन (एससीटी) के विवरण के अनुसार प्राप्तियों का ब्यौरा	104
परिशिष्ट –10	पिछले तीन वर्षों की राजस्व प्राप्तियों का शीर्षवार ब्यौरा	104
परिशिष्ट –11	लेखाओं के मुख्यं बिंदु	105
परिशिष्ट –12	भारत में पंजीकृत वाहनों की कुल संख्या : 2003 से 2019	106
परिशिष्ट –13	सड़क दुर्घटनाओं और उनसे प्रभावित व्यक्तियों की संख्या : 2005 से 2019	107
परिशिष्ट –14	श्रेणीवार सड़क नेटवर्क : (1951 से 2019)	108
परिशिष्ट –15	56 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का संयुक्त वास्तविक कार्य–निष्पादन– 2016–17 और 2018–19	109
परिशिष्ट –16	लंबित सीएंडएजी (वाणिज्यिक) पैराओं की स्थिति	110
परिशिष्ट –17	स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत गतिविधियों की वित्तीय और भौतिक प्रगति	111

एनएचएआई–एमओआरटीएच परियोजनाओं की समीक्षा

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.

सभी मोटर वाहनों
का आना मना है
**All Motor
Vehicles Prohibited**

वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से एससीओ परिवहन मंत्रियों की बैठक

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.

मोटर यान बीमा और संरक्षा पर कार्यशाला

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, जहां भारी मोटर वाहनों के प्रवेश से यातायात के सुगम प्रवाह में बाधा पहुंच 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– 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 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 राजमार्ग अधिनियम, 1956; भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988; और साथ ही 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 नीतिया तैयार करने का कार्य शामिल है।

1.3 यातायात (यात्री और माल) को संभालने के दृष्टिकोण से राष्ट्रीय राजमार्गों की क्षमता को औद्योगिक विकास की गति के अनुरूप बनाए जाने की आवश्यकता है। भारत का सड़क नेटवर्क करीब 62.16 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 / एक्सप्रेसवे	1,36,440 किमी
राज्यीय राजमार्ग	1,76,818 किमी
अन्य सड़कें	59,02,539 किमी
कुल	**62,15,797 किमी**

1.4 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 के लिए व्यापक नीतिगत दिशानिर्देश तैयार किए हैं।

प्रकार्य

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

संगठन

1.6 सम्बद्ध कार्यालय

1.6.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

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

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

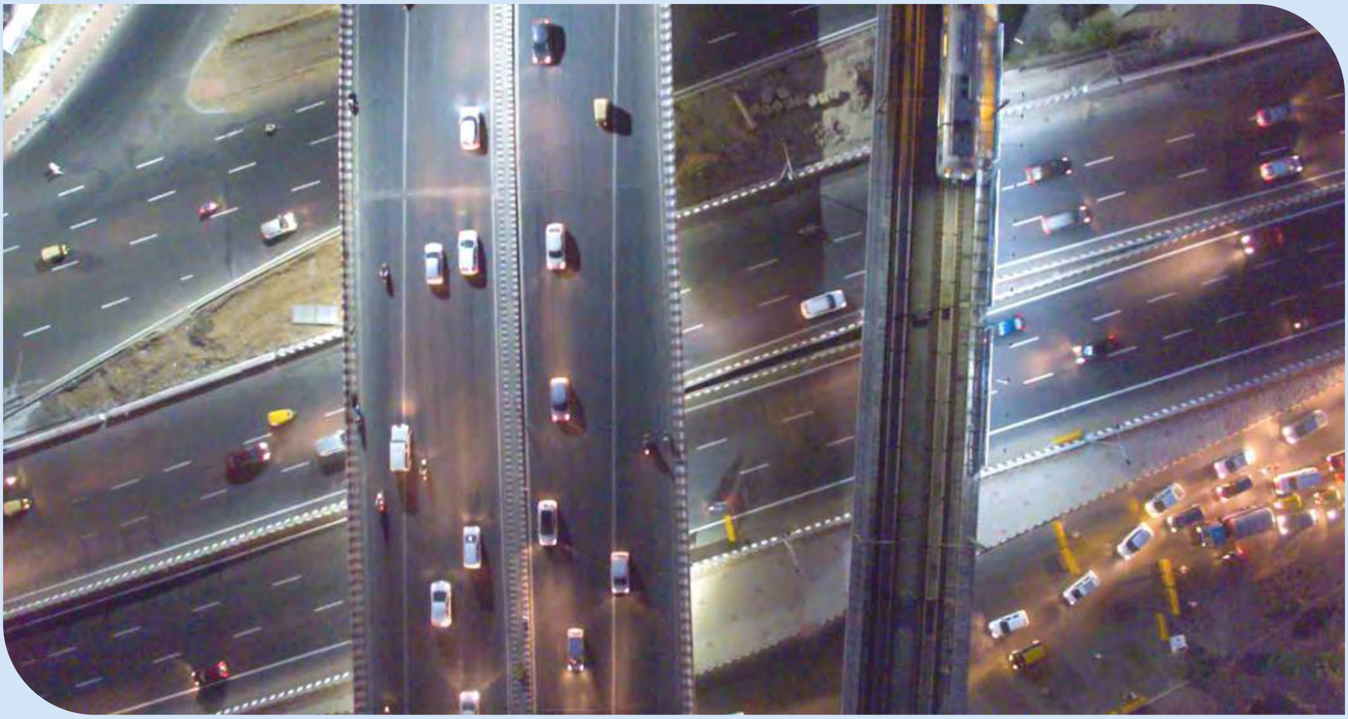
मंत्रिमंडल ने दिनांक 13.03.2014 को आयोजित अपनी बैठक में पड़ोसी देशों के साथ सतत आधार पर क्षेत्रीय सड़क सम्पर्क का संवर्धन करने के लिए, पड़ोसी देशों के साथ देश की अनन्य् रूप से अंतर्राष्ट्रीय सीमा साझा करने वाले भागों में राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण/उन्नयन/चौड़ीकरण का कार्य किए जाने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत एक नवीन कारपोरेट संस्था़ को स्थापित करने तथा उसे प्रचालनात्मक बनाने के लिए अपना अनुमोदन प्रदान किया था।

1.6.3 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आइएएचई)

भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आइएएचई) मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में काम करने वाली एक पंजीकृत संस्था है। यह अकादमी, केन्द्र और राज्य सरकारों का 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।

1.6.4 भारतीय सड़क कांग्रेस

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 समिति रजिस्ट्रीकरण अधिनियम, 1860 के तहत 24 सितंबर 1937 को एक सोसायटी के रूप में पंजीकृत किया गया था। आईआरसी में 16,700 से अधिक पंजीकृत सदस्य हैं, जिनमें केंद्र सरकार और राज्य सरकारों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, शोध संस्थानों, स्थानीय निकायों, निजी क्षेत्र, रियायतग्राहियों, संविदाकारों, परामर्शदाताओं, उपकरण विनिर्माताओं, सामग्री उत्पादकों एवं आपूर्तिकर्ताओं, औद्योगिक संघों, विश्व बैंक, एडीबी, जेआईसीए, जेआरए, आईआरएफ इत्यादि जैसे संस्थागत संगठनों के सड़क क्षेत्र के सभी हितधारकों के अभियंता एवं पेशेवर शामिल हैं।



दिल्ली – मेरठ एक्सप्रेसवे

यमुना नदी पुल, ईस्टर्न पेरिफेरल एक्सप्रेसवे

कुछ स्थानों पर पुल की व्यवस्था किए बिना सड़कें नदी के साथ जोड़ी जाती हैं। चूँकि नदी सड़क को विभाजित करती है इसलिए नौका सेवा के जरिए इन सड़कों को जोड़ा जाता है। यह चिन्ह दर्शाता है कि वहां नदी पार करने के लिए नौका सेवा उपलब्ध है।

Some times roads are intersected by the river without the provision of bridge. These roads are connected through ferry service. This sign indicates that there is a ferry service available to cross the river.

वन्यजीव के अनुकूल गलियारा
पेंच टाइगर रिजर्व पार्क
जबलपुर – नागपुर (मध्य प्रदेश/महाराष्ट्र)

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– II

वर्ष 2020–21 एक नजर में

2. सड़क नेटवर्क :

2.1 सड़क क्षेत्रः राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 1,36,440 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 है। दिनांक 31.12.2020 तक विभिन्न कार्यक्रमों की स्थिति इस प्रकार है :

चरण	कुल लंबाई किमी में	31.03.2020 तक पूरी की गयी लंबाई	01.04.2020 से 31.12.2020 तक के दौरान पूरी की गयी लंबाई	31.12.2020 तक पूरी की गयी लंबाई
भारतमाला परियोजना (I+II+III+IV) स्वत.चर्तु., पत्तन संपर्क एवं 2/4/6 लेनों में उन्नयन / उत्तर दक्षिण – पूर्व – पश्चिम कॉरिडोर का विकास	46,278	37,579	1,106	38,685
V स्वि.चर्तु., उच्चर घनत्व् कॉरिडोर की 6 लेनिंग	6,500	3,799	289	4,088
VI एक्सप्रेसवे	1,000	209	10	219
VII रिंग रोड, बाईपास और फ्लाईओवर और अन्य संरचनाएं	700 किमी रिंग रोड /बाईपास + फ्लाईओवर आदि।	150	31	181
अन्य योजनाएं				
एसएआरडीपी – एनई (चरण क + अरुणाचल पैकेज)	6,418	3,269	176	3,445
वामपंथी उग्रवाद (विजयवाड़ा रांची मार्ग सहित)	6,014	5,380	80	5,460
ईएपी (डब्ल्यूबी + जेआईसीए + एडीबी)	1,985	1,109	97	1,206

2.2 वर्ष 2020–21 : पिछले पॉच वर्षों में लिए गए प्रमुख नीतिगत निर्णयों से प्रोद्भूत लाभों को समेकित करने का वर्ष था, चालू परियोजनाओं की निगरानी करने का समय, सड़क बाधाओं से निबटने और पिछले वर्ष पहले से हासिल कार्य की प्रभावशाली गति में वृद्धि करने का एक समय था। मंत्रालय ने वर्ष 2015 – 16 तक अधिनिर्णीत सभी चालू परियोजनाओं को पूरा करने का निर्णय लिया और वर्ष 2019 – 20 के दौरान हासिल 10,237 किमी के निर्माण की तुलना में निर्माण को करीब 12,000 किमी तक बढ़ाने की आकांक्षा रखते हुए, कम से कम 11,000 किमी का राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण करने का अब तक का उच्चतम लक्ष्य निर्धारित किया। समग्र रूप से, 6.26 लाख करोड़ रूपये से

अधिक की लागत के 55,000 किमी से अधिक की लंबाई की सड़क परियोजनाएं प्रगति पर हैं। वित्त वर्ष 2020–21 के प्रथम नौ माह के दौरान 7,767 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है, जबकि पिछले वित्तीय वर्ष में इसी अवधि के दौरान 6,940 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण किया गया था। कोविड–19 महामारी के कारण देशव्यापी लॉकडाउन के बावजूद मंत्रालय ने देश भर में राजमार्ग अवसंरचना का विस्तार करने में नयी ऊँचाइयों को छुआ है।

2.3 मंत्रालय द्वारा की गई मुख्य पहलें

2.3.1 भारतमाला परियोजना

आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति ने 24 अक्तूबर 2017 को आयोजित अपनी बैठक में 5,35,000 करोड़ रुपए के अनुमानित परिव्यय पर 5 वर्षों (वर्ष 2017–18 से वर्ष 2021–22 तक) की अवधि में 34,800 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण/उन्नयन हेतु राष्ट्रीय राजमार्ग छत्रक कार्यक्रम – ''भारतमाला परियोजना चरण – 1'' के क्रियान्वयन को मंजूरी दी। यह कार्यक्रम आर्थिक कॉरिडोरों, अंतर कॉरिडोर और फीडर मार्गों के विकास, राष्ट्रीय कॉरिडोर दक्षता सुधार, सीमा और अंतर्राष्ट्रीय संपर्क सड़कों, तटीय और पत्तन संपर्क सड़कों और हरित क्षेत्र एक्सप्रेसवे जैसे कारगर अंतर्क्षेपों के माध्यम से महत्वपूर्ण अवसंरचना अंतरालों को पाटकर पूरे देश में माल और सवारी संचलन की दक्षता को इष्टतम करने पर लक्षित है। इस कार्यक्रम में मल्टी–मॉडल एकीकरण भी अंतर्निहित है। इस कार्यक्रम में पिछड़े और जनजातीय इलाकों, आर्थिक क्रियाकलापों वाले क्षेत्रों, धार्मिक एवं पर्यटक महत्व वाले स्थानों, सीमावर्ती क्षेत्रों, तटवर्ती क्षेत्रों और पड़ोसी देशों के साथ व्यापार के मार्गों की संपर्क संबंधी जरूरतों को पूरा करने पर विशेष ध्यान दिया गया है। भारतमाला परियोजना (बचे हुए एनएचडीपी कार्य सहित) के तहत पहले ही नवंबर, 2020 तक लगभग 13,171 किलोमीटर की कुल लंबाई की परियोजनाओं का कार्य सौंपा जा चुका है, जबकि लगभग 2,587 किमी लंबाई की परियोजनाएं बोली दौर में हैं। इसके अतिरिक्त करीब 13,233 किलोमीटर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का काम चल रहा है।

भारतमाला परियोजना की अवधारणा बनाते समय, यह देखा गया कि पहले से ही विकसित कॉरिडोर जैसे कि स्वर्णिम चतुर्भुज और उत्तर–दक्षिण, पूर्व–पश्चिम कॉरिडोरों और अन्य उच्च घनत्व वाले आर्थिक कॉरिडोरों पर भी, कई भीड़–भाड़ वाले केंद्र हैं, जो इन कॉरिडोरों पर वाहनों की गति में बाधा उत्पन्न करते हैं। ये भीड़–भाड़ मुख्य रूप से राजमार्ग यातायात के साथ स्थानीय शहर के यातायात के मिलने के कारण होती है। इन भीड़भाड़ वाले बिंदुओं का हल ग्रेड सेपरेटर्स, सिटी बाईपास, रिंग रोड और लेन विस्तार आदि के विकास के माध्यम से शहर के यातायात को राजमार्ग यातायात से अलग करके किया जा सकता है। भारतमाला के एक भाग के रूप में 153 शहरों / शहरों के 191 स्थानीय भीड़–भाड़ वाले बिन्दुओं की पहचान की गयी है। 191 जाम वाले स्थलों में से 29 कस्बों / शहरों के लिए रिंग रोड के विकास के माध्यम से 44 जाम वाले स्थलों का हल निकाला जाएगा, 54 कस्बों / शहरों के लिए बायपास सड़क के विकास के माध्यम से 56 जाम वाले स्थलों का हल निकाला जाएगा, 76 शहरों / कस्बों के लिए संरचनाओं / लेन विस्तार के विकास के माध्यम से 91 जाम स्थलों का हल निकाला जाएगा। 21 जाम वाले बिन्दुओं पर काम पूरा हो चुका है जबकि 68 जाम वाले बिन्दुओं के लिए परियोजनाएं चल रहीं हैं और 12 जाम स्थलों के कार्य सौंपे जा चुके हैं।

इसके अलावा, प्रस्तावित कॉरिडोरों पर भीड़ को कम करने, उपस्कर दक्षता को बढ़ाने और माल ढुलाई की लागत को कम करने के लिए मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क के विकास के लिए 35 स्थानों की पहचान की गई है। यह अनुमान है कि इस कार्यक्रम के प्रथम चरण के तहत 35 करोड़ से अधिक मानव–दिवस रोजगार सृजित होंगे।

भारतमाला पारियोजना के तहत अभिज्ञात 35 संजाल (नेटवर्क) को सभी हितधारकों के साथ विचार–विमर्श के माध्यम से प्रमुख आर्थिक केंद्रों में कनेक्टिविटी को बेहतर बनाने के लिए अनुकूलित किया गया है। ब्राउन फील्डर / मौजूदा संरेखण के उन्नयन की तुलना में समग्र लागत को कम करने के लिए महत्वपूर्ण आर्थिक केंद्रों को जोड़ने के लिए ग्रीन फील्ड् संरेखण की पहचान और निर्धारण में सबसे कम दूरी के सिद्धांत का पालन किया गया है, क्योंकि छोटे ग्रीन फील्डस संरेखण पूंजीगत लागत और एक अवधि में वाहन परिचालन लागत दोनों में काफी कमी सक्षम करते हैं।

2.3.2 भारतमाला पारियोजना के तहत मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी)

जैसा कि ऊपर पैरा 2.3.1 में उल्लेख किया गया है, भारतमाला कार्यक्रम में बहु परिवहन पद्धति (मल्टी ट्रांसपोर्ट मोड) के एकीकरण का कार्य भी किया गया है और इसके तहत देश भर के विभिन्न स्थानों पर 35 मल्टी–मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) के विकास को शामिल किया गया है। इन एमएमएलपी को एक 'हब एंड स्पोक' मॉडल पर विकसित किया जा रहा है और एनएचएआई और एनएचआईडीसीएल (पूर्वोत्तर भारत में) इसका कार्यान्वयन कर रहा है। माल वितरण पारि–प्रणाली के संयोजन में इन एमएमएलपी का विकास भारत में संभरण (लॉजिस्टिक) संबंधी कमियों को दूर करने, संबद्ध लागत को कम करने और राजमार्ग परियोजनाओं और अन्य संपर्कता पहलों जैसे अंतर्देशीय जलमार्ग, रेलवे आदि को एकीकृत करने के प्रयासों में से एक है। ये एमएमएलपी मशीनीकृत सामग्री प्रहस्तन के प्रावधानों के साथ क्षेत्रीय अंतर–मोडल माल–प्रहस्तन सुविधाओं के रूप में कार्य करेंगे, जिसमें वेयरहाउस, विशेष कोल्ड चेन सुविधाएं, फ्रेट / कंटेनर टर्मिनल और बल्क / ब्रेक–बल्क कार्गो टर्मिनल शामिल होंगे। इन एमएमएलपी की योजना वाणिज्यिक वाहनों की आवाजाही अनुमत करने और विमान पत्तन या बंदरगाह (अंतर्देशीय जलमार्ग टर्मिनल) से जोड़ने के लिए समर्पित रेलवे लाइन / स्पर, प्रमुख राजमार्ग / एक्सप्रेसवे से प्रवेश को शामिल करते हुए इंटर मोडल संपर्कता सृजित करने के लिए बनायी गयी है।

एमएमएलपी जोगीगोपा पहली परियोजना है जिसके लिए विकास कार्य शुरू किया गया है। इस परियोजना की आधारशिला 20 अक्तूवबर, 2020 को माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री द्वारा रखी गई थी और इसे असम में एनएचआईडीसीएल द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। एमएमएलपी चेन्नई, नागपुर और बैंगलोर एसपीवी गठन के अग्रिम चरण में हैं और वर्ष 2021 में ही इनके कार्य सौंप दिए जाएंगे।

2.3.3 बंदरगाहों के लिए समर्पित राष्ट्रीय राजमार्ग संपर्कता का विकास (भारतमाला योजना के भाग के रूप में)

एनएचएआई के अंतर्गत एक अलग कंपनी जिसका नाम 'नेशनल हाईवे लॉजिस्टिक मैनेजमेंट लिमिटेड (एनएचएलएमएल) अधिनिगमित की गयी है। यह कंपनी एमएमएलपी के विकास और पत्तनों से राष्ट्रीय राजमार्ग की संपर्कता से संबंधित कार्य करेगी।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय बंदरगाह लॉजिस्टिक्स पारि–प्रणाली को बढ़ाने के लिए भी प्रतिबद्ध है और अधिक भीड़–भाड़ वाले कुछ चयनित बंदरगाहों और आई डबल्यू टी टर्मिनलों के लिए समर्पित प्रथम मील राष्ट्रीय राजमार्ग संपर्क विकसित करने के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के साथ मिलकर काम कर रहा है। देश के चयनित बड़े बंदरगाहों के लिए समर्पित 4 लेन हाईवे संपर्कता विकसित करने के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय द्वारा यथा निर्धारित 2,026 किमी की सड़क के विकास में 652 किमी सड़क विकास का कार्य एनएचआईडीसीएल को सौंपा गया है। पत्तन संपर्क सड़कों की शेष लंबाई पहले से ही भारतमाला योजना के अन्य घटकों के तहत क्रियान्वित की जा रही है। इस प्रयास से यातायात से जुड़ी कई समस्याओं के निराकरण होने की आशा है, जैसे शहर के स्थानों में भीड़–भाड़ से निदान; राज्य / स्थानीय शहरी विनियमों के अनुसार दिन के कुछेक घंटों के दौरान वाणिज्यिक वाहनों की आवाजाही पर रोक के कारण कारित विलंब और वाणिज्यिक और सवारी वाहनों इत्यादि के पृथक्करण से सड़क दुर्घटनाओं में कमी।

2.3.4 पूर्ण, नियोजित / प्रगतिधीन परियोजनाएं :

(i) दिल्ली – मुंबई एक्सप्रेसवे

1,300 किमी लंबी ग्रीनफील्ड प्रवेश नियंत्रित कॉरिडोर छोटी (मौजूदा मार्ग की तुलना में 140 किमी) और तीव्रतर सड़क संपर्क प्रदान करता है। 1,040 किमी लंबाई पहले ही अधिनिर्णीत की जा चुकी है और शेष 260 किमी वर्तमान वित्तीय वर्ष 2020–21 में अधिनिर्णीत की जाएगी।

(ii) अंबाला – कोटपुतली कॉरिडोर

310 किमी लंबा ग्रीनफील्ड हरियाणा पार कॉरिडोर अंबाला और दिल्ली के बीच एनएच 44 और दिल्ली और कोटपुतली के बीच एनएच 48 के भीड़–भाड़ वाले खंड को बायपास करते हुए अंबाला (एनएच 44) और कोटपुतली (एनएच 48 पर) के बीच सीधा सड़क संपर्क प्रदान करता है। 310 किमी लंबाई के संपूर्ण कॉरिडोर के लिए संविदाएं अधिनिर्णीत कर दी गयीं हैं।

(iii) बेंगलुरु – चेन्नई एक्सप्रेसवे

278 किमी लंबा प्रवेश नियंत्रित एक्स्प्रेसवे भीड़–भाड़ वाले एनएच 48 का वैकल्पिक और दक्ष मार्ग प्रदान करेगा और इसे चालू वित्तीय वर्ष 2020–21 में इसे अधिनिर्णीत किया जाएगा।

(iv) दिल्ली – देहरादुन आर्थिक कॉरिडोर

210 किमी लंबा कॉरिडोर दिल्ली और देहरादुन के बीच छोटा (25 किमी) और तीव्रतर सड़क संपर्क प्रदान करता है और चालू वित्त वर्ष 2020–21 के दौरान इस परियोजना का कार्य सौंपा जाएगा।

(v) दिल्ली – अमृतसर – कटरा एक्सप्रेसवे

633 किमी लंबा यह एक्सप्रेसवे जम्मू , करतारपुर और अमृतसर के बीच सड़क संपर्क में सुधार लाएगा। इसके अलावा, सवारी की सहूलियत और संरक्षा बढ़ाने के लिए इस राजमार्ग के दोनों ओर 40 से अधिक मार्ग किनारे सुविधाएं विकसित करने की योजना बनायी गयी है। इस कॉरिडोर की 433 किमी लंबाई वित्तीय वर्ष 2020–21 में अधिनिर्णीत किए जाने का लक्ष्य रखा गया है।

(vi) अमृतसर – भाटिंडा – जामनगर कॉरिडोर

762 किमी लंबाई का प्रवेश नियंत्रित राजमार्ग पंजाब, राजस्थान और गुजरात में कई आर्थिक केंद्रों को सीधा सड़क संपर्क उपलब्ध करवाएगा। इस परियोजना के 730 किमी लंबाई की संविदाएं अधिनिर्णीत की जा चुकीं हैं और शेष लंबाई के लिए भी संविदा शीघ्र ही अधिनिर्णीत की जाएंगी।

(vii) कानपुर – लखनऊ एक्सप्रेसवे

उत्तर प्रदेश के दो मुख्य आर्थिक केंद्रों को जोड़ने वाला 63 किमी लंबा प्रवेश नियंत्रित एक्सप्रेसवे, भीड़–भाड़ वाले एनएच 27 के लिए एक वैकल्पिक मार्ग प्रदान करेगा। यह संपूर्ण कॉरिडोर अगले वित्तीय वर्ष 2021–22 में अधिनिर्णीत किया जाएगा।

(viii) चेन्नई – सलेम कॉरिडोर

277 किमी लंबा प्रवेश नियंत्रित यह कॉरिडोर पश्चिमी तमिलनाडु के औद्योगिक जिलों और चेन्नई के बीच 60 किमी छोटा और तेल सड़क संपर्क प्रदान करेगा। यह संपूर्ण कॉरिडोर अगले वित्तीय वर्ष 2021–22 में अधिनिर्णीत किया जाएगा।

(ix) रायपुर – विशाखापत्तनम कॉरिडोर

छत्तीसगढ़, ओडिशा और उत्तरी आंध्र प्रदेश के रास्ते रायपुर को पूर्वी तट से जोड़ने वाला 464 किमी लंबा यह कॉरिडोर सड़क संपर्क में सुधार लाएगा और इस क्षेत्र के आर्थिक विकास को बल प्रदान करेगा। 340 किमी लंबाई का कार्य चालू वित्त वर्ष में अधिनिर्णीत किया जाएगा और शेष 120 किमी का कार्य अगले वित्तीय वर्ष 2021–22 में अधिनिर्णीत किया जाएगा।

(x) ब्रह्मपुत्र नदी के ऊपर धुबरी – फुलबारी पुल

इस परियोजना का उद्देश्य जेआईसीए ओडीए ऋण से एनएच – 127बी पर ब्रहमपुत्र नदी के ऊपर 19.282 किमी लंबा पुल का निर्माण करना है। इस पुल के निर्माण से बहुत लंबी सड़क दूरी 205.30 किमी से घटकर 19.282 किमी रह जाएगी और इससे असम के धुबरी और मेघालय में फुलबारी के बीच यात्रा समय 5 घंटे से घटकर 20 मिनट रह जाएगा। उत्तरी नदी तट पर धुबरी और दक्षिणी नदी तट पर फुलबारी के बीच ब्रहमपुत्र नदी के ऊपर 4 लेन वाले इस पुल (लंबाई – 20 किमी) का निर्माण कार्य अधिनिर्णीत किया गया है जिसकी प्रारंभ तिथि 15 दिसंबर 2020 है, और कुल लागत 4,997 करोड़ रुपये है और इस कार्य को पूरा करने की निर्धारित तिथि सितंबर, 2028 है।

2.3.5 राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण सुगम करने के लिए निधियन मॉडल और अन्य नीतियां

(1) अवसंरचना निवेश ट्रस्ट

एनएचएआई के संसाधन जुटाने की क्षमता को बढ़ाने के लिए, मंत्रिमंडल ने एनएचएआई को कम से कम एक वर्ष से टोल संग्रहण के पिछले रिकॉर्ड वाले पूर्ण राष्ट्रीय राजमार्गों को विमुद्रीकृत करने के लिए, सेबी द्वारा जारी किए गए इनविट दिशानिर्देशों के अनुसार अवसंरचना निवेश ट्रस्ट स्थापित करने हेतु मंजूरी प्रदान (पत्र सं. 39/सीएम/2019 दिनांक 13.12.2019) की है। एनएचएआई के पास अभिज्ञात राजमार्ग पर टोल वसूलने और एसपीवी को निगमित करने का अधिकार सुरक्षित है, जो पूरे इनविट ढांचे के लिए आवश्यक है और उसका अभिन्न भाग है। एनएचएआई इनविट की वर्तमान स्थिति इस प्रकार है :

- ✓ एसबीआई कैप्स को लेनदेन सलाहकार के रूप में नियुक्त किया गया है।
- ✓ ट्रस्टी की नियुक्ति कर ली गयी है – आईडीबीआई ट्रस्टी सर्विसेज लिमिटेड
- ✓ एसपीवी गठित करने और ट्रस्ट बनाने के लिए कंपनी सचिव को नियुक्त कर लिया गया है।
- ✓ एनएचएआई इनविट के लिए पंजीकरण आवेदन सेबी में दाखिल कर दिया गया है
- ✓ एसपीवी अधिनिगमित कर दिया गया है।
- ✓ एनएचएआई बोर्ड ने दो नव अधिनिगमित एसपीवी में निवेश का अनुमोदन कर दिया है
- ✓ एनएचएआई इनविट के निवेश प्रबंधक नियुक्त हो गए हैं और इसे ''नेशनल हाईवे इंफ्रा इन्वेनस्ट मेंट मैनेजर्स प्राइवेट लिमिटेड'' (एनएचआईआईएमपीएल) नाम दिया गया है। एनएचआईआईएमपीएल को कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत अधिनिगमित कर दिया गया है। निवेश प्रबंधक बोर्ड की प्रबंधन संरचना और उनमें नियुक्त होने वाले व्यक्तियों के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है।

(2) टोल ऑपरेट ट्रांसफर (टीओटी) और एनएच के प्रयोक्ता शुल्क प्राप्तियों का प्रतिभूतिकरण

टीओटी मोड के तहत विमुद्रीकरण के लिए एनएचएआई के पास उपलब्ध परियोजना के आधार का विस्तार करने के लिए और प्रतिभूतिकरण के माध्यम से अभिज्ञात सरकार वित्त पोषित / हाइब्रिड एन्युइटी मॉडल (एचएएम) परियोजनाओं से टोल प्राप्तियों के प्रति वित्त जुटाने के लिए, आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने एनएचएआई को परिसंपत्ति विमुद्रीकरण की वैकल्पिक पद्धति के रूप में शुल्कि प्लाजाओं से प्रयोक्ता शुल्क प्राप्तियों का

प्रतिभूतिकरण कर बैंकों से दीर्घ अवधि के लिए वित्त जुटाने हेतु अनुमति देने के प्रस्तांव को (पत्र सं. सीसीईए/20/2019 (प) दिनांक 25.11.2019 के तहत) मंजूरी प्रदान कर दी है।

कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत एनएचएआई को मंत्रालय द्वारा अगस्त, 2020 में दिल्ली – मुंबई ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे के वित्तपोषण, निर्माण और प्रचालन के लिए एनएचएआई के पूर्ण स्वामित्व् में विशेष प्रयोजन माध्यम (एसपीवी) गठित करने के लिए अधिकृत किया गया है, जो प्रयोक्ता व शुल्क प्राप्तियों के प्रतिभूतिकरण के माध्यम से निम्न ब्याज पूंजी जुटाने पर काम करेगा।

(3) व्यापार करने में आसानी (ईज ऑफ डूइंग बिजनेस)

वर्ष 2020 के दौरान सड़क क्षेत्र में व्यापार करने में आसानी लाने के उद्देश्य से बीओटी (टोल) मॉडल, टीओटी मॉडल और एचएएम से संबंधित निम्न लिखित महत्वपूर्ण सुधार/परिवर्तन किए गए :

(i) बीओटी (टोल) परियोजना के मॉडल रियायत समझौते (एमसीए) में परिवर्तन

हितधारकों द्वारा सामना की जा रही बीओटी (टोल) ढांचे से संबंधित परियोजना की तैयारी और पूर्ववर्ती शर्तों, विवाद समाधान और देयता परिमितता, ईज ऑफ डूइंग बिजनेस, सद्भावपूर्ण प्रत्याहार के लिए नीति, रूकी हुई परियोजनाओं के समाधान की नीति इत्यादि से संबंधित सुधारों और विविध सुधारों जैसे कि यातायात और सड़क की स्थिति की निगरानी के लिए नवीनतम तकनीक का उपयोग, अतिरिक्त निष्पादन प्रतिभूति आदि को ध्यान में रखते हुए बीओटी (टोल) ढ़ॉचे में संशोधन जारी किए गए हैं।

(ii) टीओटी ढॉचे के एमसीए में परिवर्तन

टीओटी मॉडल में जारी किए गए संशोधन टीओटी बोलियों के लिए बोली प्रक्रियाओं से पूर्व प्रारंभिक प्राक्कलित रियायत मूल्य (आईईसीवी) के गैर प्रकटीकरण की अनुमति देते हैं।

(iii) एचएएम मॉडल के एमसीए में परिवर्तन

हितधारकों द्वारा हाइब्रिड वार्षिकी मोड (एचएएम) के तहत एनएच परियोजनाओं से संबंधित उठाए गए मुद्दों को हल करने के लिए, एचएएम के एमसीए में स्वामित्व परिवर्तन (निकास विकल्प), सुविधाओं का स्थानांतरण, निर्माण अवधि के दौरान अनुरक्षण, वित्तीय समापन, निर्माण अवधि के दौरान भुगतान, प्रयोज्य बैंक दर, परियोजन अग्रिम, अवसान भुगतान और विवाद समाधान इत्यादि से संबंधित उपबंधों में संशोधन किए गए हैं और इन संशोधनों को शामिल करते हुए एचएएम के संशोधित एमसीए जारी किए गए हैं।

(vi) बोली दस्तावेजों में आशोधन

(क) एचएएम के लिए वित्तीय सामर्थ्य में परिवर्तन : बोलीदाता को पूर्ववर्ती वित्तीय वर्ष के समापन पर न्यूनतम निवल मूल्य् ईपीसी के 15% रखने की अनुमति देता है। परंतु यह और कि कंसोर्टियम के प्रत्येक सदस्य का न्यूनतम निवल मूल्य ठीक पूर्व वित्तीय वर्ष में अनुमानित परियोजना लागत का 7.5% होगा।

(ख) एचएएम और बीओटी (टोल) परियोजनाओं के लिए तकनीकी सामर्थ्य में परिवर्तन :

- कोर सेक्टर में ऊर्जा क्षेत्र, वाणिज्यिक संरचना (एसईजेड आदि), दूरसंचार, बंदरगाह, हवाई अड्डे, रेलवे, मेट्रो रेल, औद्योगिक पार्कों / एस्टेट, लॉजिस्टिक पार्कों, पाइपलाइनों, सिंचाई, जल आपूर्ति, स्टेडियम, अस्पताल, होटल, स्मार्ट सिटी, गोदामों / कोष्ठागारों, तेल और गैस, सीवरेज और भूमि–भवन विकास की सिविल निर्माण लागत को शामिल माना जाएगा।
- परियोजना की पूंजीगत लागत राशि, प्राक्कलित परियोजना लागत के रूप में विनिर्दिष्ट राशि के 5% से अधिक होना चाहिए; और
- प्राक्कलित परियोजना लागत के रूप में विनिर्दिष्ट् राशि का 5% से कम का भुगतान / प्राप्तियां

(ग) सुरंग परियोजनाओं के लिए बोली–प्रक्रिया दस्तावेज़ में परिवर्तन :

क्र.सं.	सुरंग परियोजनाएं	बोली–प्रक्रिया के दस्तावेजों में परिवर्तन
(i)	सामान्य परियोजना के भाग के रूप मे 200 मीटर तक का सुरंग	कोई अतिरिक्त शर्तें नहीं। कोई पूर्व अनुभव आवश्यक नहीं है।
(ii)	यदि सुरंग परियोजना का हिस्सा है, तो एकमात्र बोलीदाता को या बोलीदाता के एक संयुक्त उद्यम होने की दशा में, संयुक्त उद्यम के किसी सदस्य को आवश्यक रूप से बोली देय तिथि से पिछले 5 (पाँच) वित्तीय वर्षों में निर्माण में अतिरिक्त अनुभव प्रदर्शित करना होगा, अर्थात् इस परियोजना में निर्मित किए जाने वाले सुरंग के अनुप्रस्थ काट क्षेत्रफल का कम से कम 50 प्रतिशत का और लंबाई के 25 प्रतिशत वाले (सड़क/रेलवे/मेट्रो रेल/सिंचाई/हाइड्रोइलेक्ट्रिक परियोजना इत्यादि के लिए सुरंग (गें) सहित) एकल या दोहरे ट्यूब से बना कम से कम एक सुरंग का निर्माण कार्य पूरा किया होना चाहिए।	यदि सुरंग परियोजना का हिस्सा है, तो एकमात्र बोलीदाता को या बोलीदाता के एक संयुक्त उद्यम होने की दशा में, संयुक्त उद्यम के किसी सदस्य को आवश्यक रूप से बोली देय तिथि से पिछले 5 (पाँच) वित्तीय वर्षों में निर्माण में अतिरिक्त अनुभव प्रदर्शित करना होगा, अर्थात् इस परियोजना में निर्मित किए जाने वाले सुरंग के अनुप्रस्थ काट क्षेत्रफल का कम से कम 50 प्रतिशत वाले या दो लेन के सड़कों के लिए सुरंग, जो भी कम हो, और लंबाई के 25 प्रतिशत वाले (सड़क/रेलवे/मेट्रोरेल/सिंचाई/हाइड्रोइलेक्ट्रिक परियोजना इत्यादि के लिए सुरंग (गें) सहित) एकल या दोहरे ट्यूब से बना कम से कम एक सुरंग का निर्माण कार्य पूरा किया होना चाहिए।

(4) आत्मनिर्भर भारत : सड़क क्षेत्र के संविदाकारों / डेवलपर्स के लिए राहत

आत्मनिर्भर भारत अभियान के अभिन्न भाग के रूप में, कोविड महामारी, जिसके प्रसार को रोकने के लिए लॉकडाउन और अन्य उपाय किए गए थे, के प्रभाव से सड़क क्षेत्र के संविदाकारों / डेवलपरों / रियायतग्राहियों को राहत पहुँचाने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

(क) विभिन्न एजेंसियों द्वारा एचएएम और ईपीसी मॉडल के तहत निष्पादित किए जा रहे सभी राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए

(i) विनिर्देशों के अनुसार काम पूरा करने पर मासिक अंतराल पर भुगतान को सक्षम करने के लिए संविदाओं की अनुसूची–एच शर्त से छूट।

(ii) व्यय विभाग के दिनांक 19.2.2020 के निर्देश संख्या एफ.18/4/2020–पीपीडी और संविदा के अनुसार कोविड महामारी के कारण अप्रत्यादशित घटना (फोर्स मैज्योंर) के तहत संविदाकारों को समय विस्तार अनुमत।

(iii) अनुमोदित उप–संविदाकारों को उनके द्वारा किए गए कार्य के मद में विभागीय प्राधिकारी द्वारा सीधे भुगतान, जहाँ कहीं भी सक्षम प्राधिकारी संतुष्ट हैं कि संविदा के अनुसार कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए ऐसा करना आवश्यक है।

(iv) जब भी आवश्यकता हो, कार्य दायरा के परिवर्तन की त्वरित स्वीकृति और विनिर्देशन के अनुसार निष्पादित कार्य की सीमा तक भुगतान।

(v) मार्च, 2020 से सितंबर, 2020 तक की अवधि के दौरान नयी संविदा करने के लिए निष्पादन प्रतिभूमि / बैंक गारंटी जमा करने में देरी के लिए जुर्माना से छूट।

(vi) संविदाकार/आपूर्तिकर्ता द्वारा प्रदत्त कार्य निष्पा्दन प्रतिभूति की राशि संविदा देने वाले (सरकारी विभाग / एजेंसी) द्वारा वापस की जानी है जो व्यय विभाग द्वारा जारी किए गए सा.वि.नि. (जीएफआर) 171 में किए गए संशोधन के अनुसार की गयी आपूर्ति / संपन्न किए गए संविदा कार्य के आनुपातिक होगी।

(ख) विभिन्न एजेंसियों द्वारा बीओटी मॉडल के तहत किए जा रहे सभी राष्ट्रीय राजमार्ग संकर्मों के लिए –

(i) इस संबंध में रियायत समझौते और डीओई के निर्देशों के अनुसार रियायत अवधि के विस्तार की अनुमति देना।

(ii) पात्र रियायतकर्ता को आरबीआई द्वारा दी गई राहत के तहत कवर नहीं की गई राशि के लिए बैंक दर + 2% से अधिक ब्याज दर पर राजस्व कमी ऋण का प्रावधान।

(iii) आवश्यकता पड़ने पर कार्यक्षेत्र के परिवर्तन की शीघ्र स्वीकृति और निष्पादित कार्य की सीमा तक भुगतान।

(ग) एनएचएआई द्वारा संचालित किए जा रहे सभी राष्ट्रीय राजमार्ग टोल संग्रहण संविदाओं के लिए–

एनएचएआई को संपूर्ण अप्रत्याशित घटना (फोर्स मेज्योर) अवधि को दो चरणों में विभाजित कर प्रयोक्ता शुल्क संग्रहकर्ता संविदाकारों / एजेंसियों को उपर्युक्त अप्रत्याशित घटना राहत प्रदान करने का निर्देश दिया गया है। प्रथम चरण वह अवधि है जिसके दौरान कोविड–19 महामारी के कारण प्रयोक्ताा शुल्क/ संग्रह को रोक दिया गया था और द्वितीय चरण वह अवधि है जिसमें प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण फिर से शुरू किया था परंतु यातायात गिनती कम थी :

(i) दिनांक 26.03.2020 से दिनांक 19.04.2020 तक पूर्ण लॉकडाउन के दौरान टोल संग्रहण निलंबित रहने वाली प्रथम अप्रत्याशित घटना अवधिः

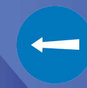
(क) उपर्युक्त अवधि के लिए प्रयोक्ता शुल्क संग्रह के निलंबन की अवधि के दौरान संविदाकार को करार अनुसार धन–प्रेषण से छूट।

(ख) टोल संग्रहण निलंबन अवधि के दौरान टोल प्लाजा अवसंरचना की ईटीसी प्रणालियों, सुरक्षा और संरक्षा की क्रियात्मकता सुनिश्चित करने के लिए प्रशासनिक एवं टोल संग्रहण व्यय के 75 प्रतिशत की प्रतिपूर्ति। इस प्रतिपूर्ति की गणना एनएचएआई प्रक्रिया के अनुसार लेन आधार पर निर्धारित वार्षिक प्रशासनिक प्रभार के आधार पर की जाएगी।

(ii) दूसरी अप्रत्याशित घटना अवधि दिनांक 20.04.2020 (00:00 बजे) को टोल संग्रहण शुरू होने से लॉकडाउन पूर्व की साप्ताहिक औसत यातायात गिनती के 90 प्रतिशत तक यातायात पुनर्वापसी तक की अवधि है। इस अवधि के दौरान निम्नलिखित प्रदान किया जाना थाः

अनिवार्य साइकिल मार्ग संकेत दर्शाता है कि साइकिल चालक को अनिवार्य रूप से इस मार्ग का प्रयोग करना चाहिए। यह संकेत यह भी दर्शाता है कि इस मार्ग पर साइकिल के संचलन के अतिरिक्त किसी अन्य वाहन का संचलन प्रतिबंधित है।

Compulsory cycle track signifies that cyclists should compulsorily use this track. It also restricts the movement of any traffic accept cyclist of the track.



(क) संविदा समझौते के अनुसार सहमत धन–प्रेषण और उक्त अवधि के दौरान यातायात आंकड़े पर आधारित प्राक्कलित धन–प्रेषण के बीच के अंतर की छूट।

(ख) संविदा के उपबंधों के अनुसार उक्त अवधि के लिए विलंबित / कम धन–प्रेषणों के लिए दण्डात्मंक ब्याज की छूट।

(iii) एनएचएआई प्रक्रिया के अनुसार लेन के आधार पर निर्धारित वार्षिक प्रशासनिक शुल्क के आधार पर संगणित प्रशासनिक एवं टोल संग्रह व्यय के 50 प्रतिशत तक की प्रतिपूर्ति।

(घ) सड़क क्षेत्र के संविदाकारों, रियायतग्राहियों और डेवलपर्स को राहत –

(i) प्रतिधारण राशि (जो निर्माण अवधि तक निष्पादन प्रतिभूति का एक हिस्सा है) को अनुबंध विनिर्देशन के अनुसार पहले से निष्पादित कार्य के अनुपात में जारी करने की सिफारिश की जाती है और 3 माह से 06 माह तक की अवधि के लिए और प्रतिधारण राशि की संविदाकार द्वारा जमा किए गए बिलों से कटौती नहीं की जा सकती है। एचएएम / बीओटी संविदाओं के लिए, निष्पादिन प्रत्याभूति संविदा में यथा उपबंधित राशि के आनुपातिक आधार निर्मोचित किया जा सकता है, यदि रियायतग्राही ने संविदा का उल्लंघन नहीं किया है।

(ii) संविदाकार / रियायतग्राही को संविदा के अंतर्गत उनके दायित्वों को पूरा करने के लिए साइट की स्थिति के आधार पर 03 माह से 06 माह तक का समय का विस्तार।

(iii) ईपीसी / एचएएम संविदा में माह के दौरान संविदा के विनिर्देश के अनुसार किए गए और स्वीकृत कार्य के लिए संविदाकार को मासिक भुगतान प्रदान करने में अनुसूची एच से छूट।

(iv) एस्क्रो अकाउंट के माध्यम से सीधे ही अनुमोदित उप–संविदाकार को भुगतान।

(v) मार्च, 2020 से सितंबर, 2020 तक की अवधि के दौरान की गयी नयी संविदाओं में निष्पादन प्रतिभूति / बैंक प्रत्याभूति दाखिल करने में विलंब करने के लिए लगाए गए की छूट।

(vi) साइट की स्थिति के अनुसार परामर्शदाता अर्थात् आईई / एई को 03 माह से 06 माह तक का समय विस्तार। इस अप्रत्याशित घटना (फोर्स मेज्योर) के दौरान, उन्हें। ड्यूटी पर तैनात माना जाएगा।

(vii) सीओडी से पहले, बीओटी संविदाओं की रियायत अवधि 03 माह से 06 माह तक की अवधि के बराबर तक बढ़ायी जाएगी। इसके अलावा प्रयोक्ता शुल्क के संग्रहण में हानि के लिए रियायत अवधि को संविदा के अनुसार उस अवधि तक के लिए बढ़ायी जाएगी जिस समय तक दैनिक संग्रहण औसत दैनिक शुल्क के 90 प्रतिशत से कम रहती है।

(viii) सभी राष्ट्रीय राजमार्ग टोलिंग संविदाओं के लिए, शुल्क के संग्रह में हुए नुकसान की भरपाई संविदा के अनुसार की जा सकती है।

(5) हरित राष्ट्रीय राजमार्ग गलियारा परियोजना (जीएनएचसीपी) :–

(क) जीएनएचसीपी योजना को सीसीईए का अनुमोदन प्राप्त हो गया है। इसमें 7,662.47 करोड़ रुपये का निवेश होगा, जिसमें विश्व बैंक से 500 मिलियन अमेरिकी डॉलर की ऋण राशि है। विश्व बैंक के साथ ऋण करार पर हस्ताक्षर दिनांक 22.12.2020 को किया गया था।

(ख) हरित राष्ट्रीय राजमार्ग गलियारा परियोजना (जीएनएचसीपी) के अंतर्गत विश्व बैंक की ऋण सहायता से हिमाचल प्रदेश, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और आंध्र प्रदेश राज्यों में 781.38 किमी की कुल लंबाई के विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्गों के खंडों का 2 लेन/पेव्ड शोल्डर के साथ 2 लेन / 4 लेन अभिविन्यास में पुनररूद्धार और सुदृढीकरण।

(ग) 233 किमी की कुल लंबाई के लिए कुल 23 पैकेजों में से 1217 करोड़ रुपये की लागत के आठ (08) पैकेज पहले ही अधिनिर्णीत किए जा चुके हैं।

2.3.6 ई–पहलें

(i) भूमिराशि – भूमि अधिग्रहण पोर्टल

मंत्रालय ने भूमि अधिग्रहण अधिसूचना प्रक्रिया को डिजिटल बनाने और सक्षम भूमि अधिग्रहण प्राधिकरण (सीएएलए) के पास सार्वजनिक धन जमा रहने से बचने के लिए भूमिराशि पोर्टल शुरू किया है। यह प्रणाली साथ–साथ हिंदी अनुवाद प्रदान करके प्रक्रिया को तेज करने में मदद करती है और अधिसूचना के शीघ्र प्रकाशन के लिए ई–गजट के संयोज्य बनाया गया है। यह प्रणाली मुआवजे की राशि की गणना में पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए त्रुटि–मुक्त 3, 3ए और 3डी मसौदा अधिसूचनाओं को तैयार करने के लिए पूर्व–निर्धारित प्रारूप उपलब्ध करती है। हाल ही में, भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को सुव्यवस्थित बनाने के लिए और देश भर में भूमि अधिग्रहण की प्रगति की निगरानी करने के लिए इस पोर्टल में निम्नलिखित मॉड्यूल जोड़े गए हैं:

- ✓ सर्वेक्षण नंबरों और भूमि पक्षकारों का ऑफलाइन डेटा प्रविष्टि;
- ✓ मध्यस्थ से मिलने के लिए अंतर–फलक और मध्यस्थ को लॉग इन प्रत्यायक;
- ✓ अदालती मामलों और मध्यूस्थ संबंधी मामलों की निगरानी के लिए मॉड्यूल;
- ✓ सीएएलए प्रदर्शन रिपोर्ट तैयार करने के लिए मॉड्यूल;
- ✓ शिकायत निवारण तंत्र के लिए मॉड्यूल।

इस पोर्टल के प्रचालन से, भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में काफी तेजी आ गयी है, त्रुटि रहित और अधिक पारदर्शी हो गयी है और प्रत्येक चरण में अधिसूचनाओं को वास्तविक समय आधार पर संसाधित किया जा रहा है। दिनांक 01.04.2018 से 31 दिसंबर 2020 तक, कुल 6291 भूमि अधिग्रहण अधिसूचनाएं जारी की जा चुकी हैं और सभी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के लिए करीब 59,825 हैक्टेयर भूमि का अधिग्रहण किया जा चुका है।

इस मंत्रालय का एक प्रमुख उद्देश्य बैंक खातों में निधि जमा रहने से बचाना था और साथ ही उन व्यक्तियों जिनकी भूमि/संपत्ति अधिग्रहित की गयी थी, के खाते में वास्तविक समय में निधि जमा करने में पारदर्शिता सुनिश्चित करना है। इसे पीएफएमएस के माध्यम से भूमिराशि पोर्टल में क्षतिपूर्ति का भुगतान एकीकृत कर सफलतापूर्वक हासिल किया गया है। पहले ही, आंध्र प्रदेश, बिहार, छत्तीसगढ़, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, कर्नाटक, मध्य् प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल राज्यों में पीएफएमएस के माध्यम से 6,360 लाभार्थियों को करीब 513 करोड़ रुपये का भुगतान किया गया है।

यह चिन्ह दर्शाता है कि यातायात सीधी दिशा में चलना चाहिए और किसी भी तरफ मुड़ने पर दंडात्मक कार्रवाई की जा सकती है या सुरक्षा का खतरा हो सकता है।

This sign indicates the traffic should move in straight direction and turning to either side would lead to penal action and safety hazard.

(ii) ई–टोलिंग

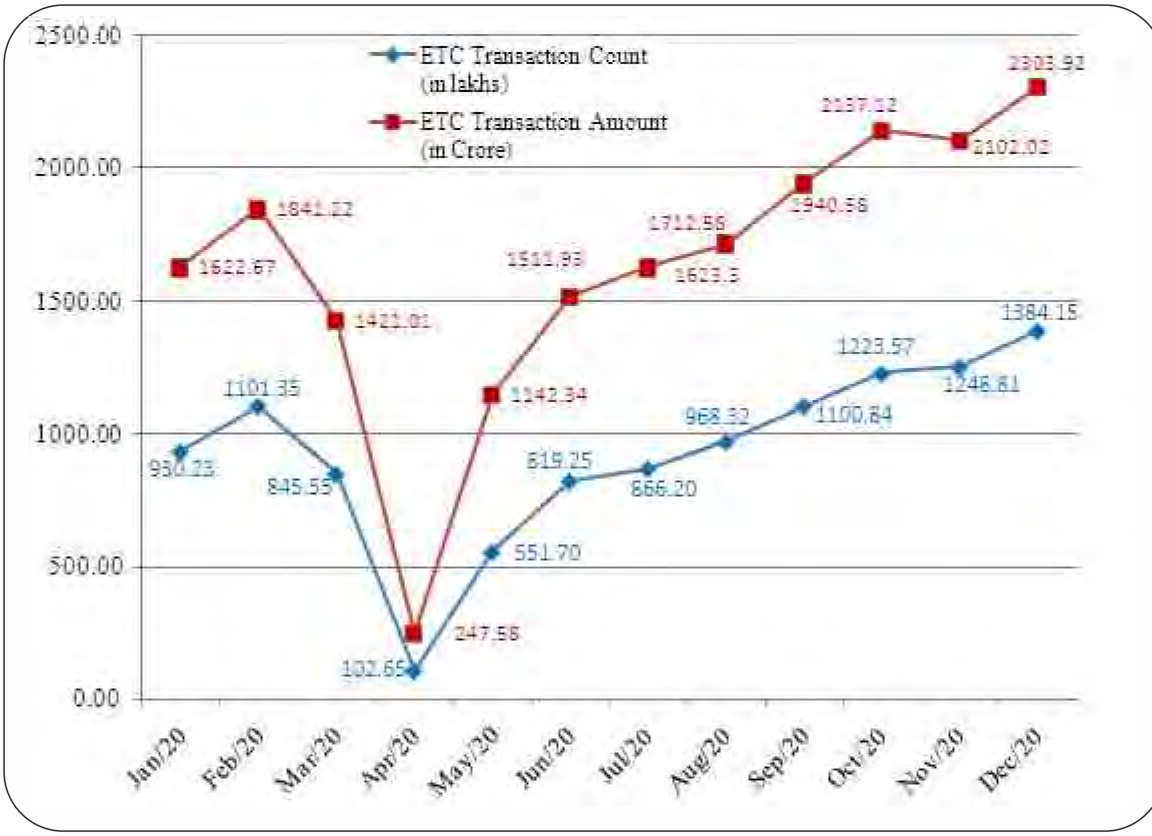
शुल्क प्लाजाओं के माध्यम से यातायात की निर्बाध गतिशीलता सुनिश्चित करने और फास्टैग का उपयोग करते हुए प्रयोक्ता शुल्क के संग्रहण में पारदर्शिता बढ़ाने के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की प्रमुख पहल, राष्ट्रीय इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रहण (एनईटीसी) कार्यक्रम प्रणाली को अखिल भारतीय स्तर पर क्रियान्वित किया गया है। भारतीय राष्ट्रीय भुगतान निगम (एनपीसीआई) इस प्रयोजन हेतु केंद्रीय समाशोधन गृह (सीसीएच) है। सड़क प्रयोक्ताओं को फास्टैग जारी करने के लिए छब्बीस (26) बैंक (सरकारी और निजी क्षेत्र बैंक सहित) को फास्टैग जारीकर्ता बैंक के रूप में और शुल्क प्लांजाओं पर लेन–देन संसाधित करने के लिए आठ (08) अधिग्राहक बैंक नियुक्त किए गए है।

इलेक्ट्रॉनिक भुगतान के माध्यम से 100 प्रतिशत संग्रहण हासिल करने के लिए सरकार ने, दिसंबर, 2019 से, सिवाय दोनों दिशाओं में एक–एक लेन के, सभी लेनों को फास्टैग लेन घोषित करने का अधिदेश दिया है। प्रत्यैक दिशा में एक–एक लेन फास्टैग सहित अन्य भुगतान पद्धतियां स्वीकार करेंगी। निर्दिष्ट फास्टैग लने में बिना फास्टैग वाली गाड़ियों को रोकने की कोशिश करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण और संग्रहण) नियम, 2008 के संशोधन में एक प्रावधान किया गया है जिसके तहत बिना फास्टैग वाले वाहन के प्रयोक्ता यदि शुल्क प्लाजाओं के फास्टैग वाले लेन में प्रवेश करते हैं तो उन्हें उस श्रेणी के वाहन पर लागू शुल्क का दोगुना शुल्क देना होगा।

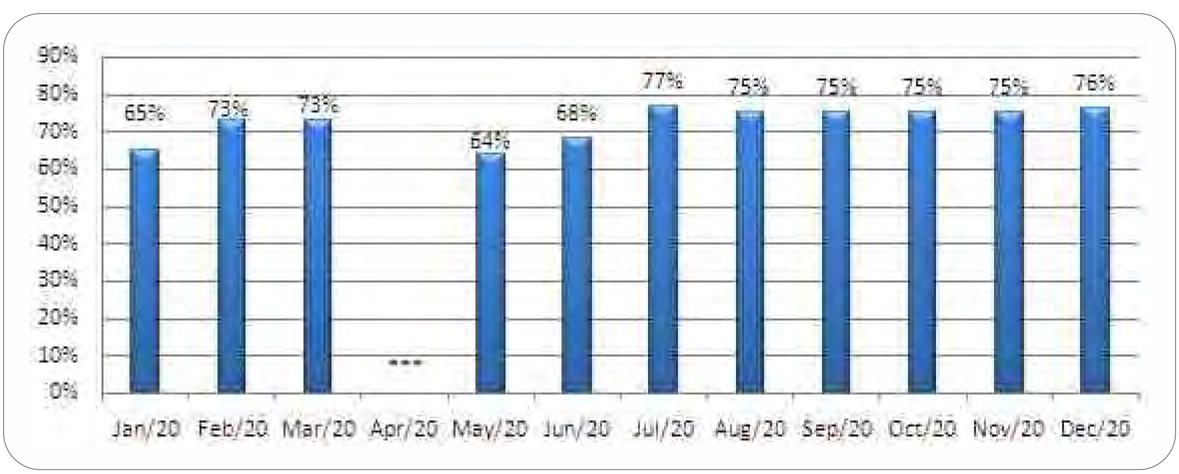
मंत्रालय ने पुराने चौपहिया मोटर वाहनों (जिनकी बिक्री 1 दिसंबर, 2017 से पहले की गयी थी) की एम एवं एन श्रेणी में 1 जनवरी, 2021 से फास्टैग लगाना अनिवार्य कर दिया है। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2021 से तृतीय पक्षकार बीमा का नवीकरण करते समय केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के अंतर्गत फास्टैग को अनिवार्य आवश्यकता बना दिया गया है। इस कदम से यह सुनिश्चित होगा कि सभी नये और पुराने वाहन फास्टैग युक्त हो जाएंगे।

31 दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार, बैंकों ने सामूहिक रूप से 2.29 करोड़ फास्ट्ैग जारी किया है, जिनका ईटीसी के माध्यम से औसत दैनिक संग्रहण 44.65 लाख रुपये है; कुल शुल्क संग्रहण के 76 प्रतिशत तक ईटीसी व्याप्ति बढ़ने से इसके माध्यम से औसत दैनिक संग्रहण बढ़कर 74.32 करोड़ रुपए हो गया है। देश के कुल 668 राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क प्लाजा सभी लेनों में ईटीसी अवसंरचना से सुसज्जित हैं।

मासिक ईटीसी लेन–देन गिनती एवं संग्रहण



ईटीसी व्याप्ति



***टिप्पण : देश में कोविड–19 महामारी के कारण 25 मार्च 2020 से 19 अप्रैल 2020 तक प्रयोक्ताशुल्क संग्रहण निलंबित रहा था।

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.

2.3.7 राष्ट्रीय राजमार्ग उत्कृष्टता पुरस्कार, 2020

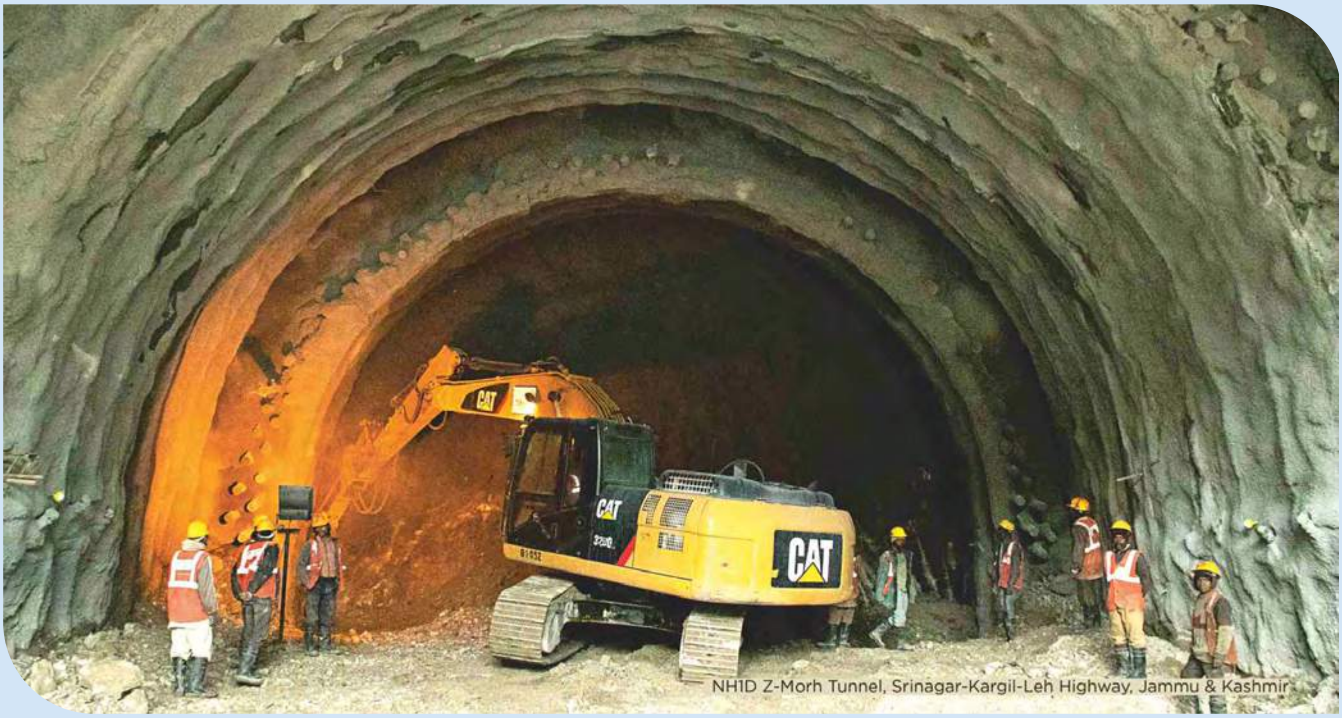
(i) राष्ट्रीय राजमार्ग क्षेत्र में उत्कृष्टता के लिए वार्षिक पुरस्कार असाधारण प्रदर्शन करने वाले रियायतग्राहियों और संविदाकारों को सम्मानित करने के लिए वर्ष 2018 में शुरू किए गए थे। मंत्रालय देश भर में सर्वश्रेष्ठ सड़क परिसंपत्तियों और टोल प्लाजाओं के लिए कंपनियों को सम्मानित और पुरस्कृत करना चाहता है। यह देश में सड़क अवसंरचनाओं का सुदृढीकरण करने और इसको बढ़ाने के वृहतर उद्देश्य का हिस्सा है, जो सरकार की शीर्ष प्राथमिकता है। उन कंपनियों का आभार प्रकट करने से, जो राजमार्ग परियोजना के निर्माण, प्रचालन, टोल संग्रहण और अनुरक्षण चरणों के दौरान असाधारण प्रदर्शन कर रहें हैं और श्रेष्ठतम गुणवत्तापरक सेवाएं दे रहें है, इस क्षेत्र की सभी कंपनियां सेवा की गुणवत्ताऔ में सुधार करने के लिए प्रोत्साहित होंगे।

(ii) वार्षिक पुरस्कार, 2020 का मनोनयन पोर्टल 19 अगस्त 2020 को शुरू किया गया था। अपूर्ण आवेदनों की संख्या को देखते हुए, मंत्रालय ने 30 सितंबर, 2020 तक मनोनयन अनुमत करने का निर्णय लिया। प्रारंभ में निम्नलिखित श्रेणियों को शामिल किया गया :

क्र.सं.	पुरस्कार श्रेणी
1.	परियोजना प्रबंधन
2.	प्रचालन एवं अनुरक्षण
3.	टोल प्रबंधन
4.	राजमार्ग संरक्षा
5.	हरित राजमार्ग
6.	नवाचार
7.	चुनौतीपूर्ण परिस्थितियों में उत्कृष्ट कार्य

(iii) बाद में दो नयी श्रेणियां, 'पुल' और 'सुरंग' इस पुरस्कार चक्र के लिए जोडे गए हैं।

(iv) आगे यह उल्लेख किया जाता है कि एमओआरटीएच, एनएचएआई और एनएचआईडीसीएल के उत्कृष्ट क्षेत्र अधिकारियों को सड़क के निर्माण और विकास में उनके योगदान के लिए विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत उत्कृष्टता पुरस्कार भी वर्ष 2019 में शुरू किए गए थे, जिसे वर्ष 2020 में भी जारी रखा गया है।



एन एच 1डी – मोर्रह सुरंग, श्रीनगर–कारगिल–लेह राजमार्ग

एनएच पर फास्टैग क्रियान्वयन

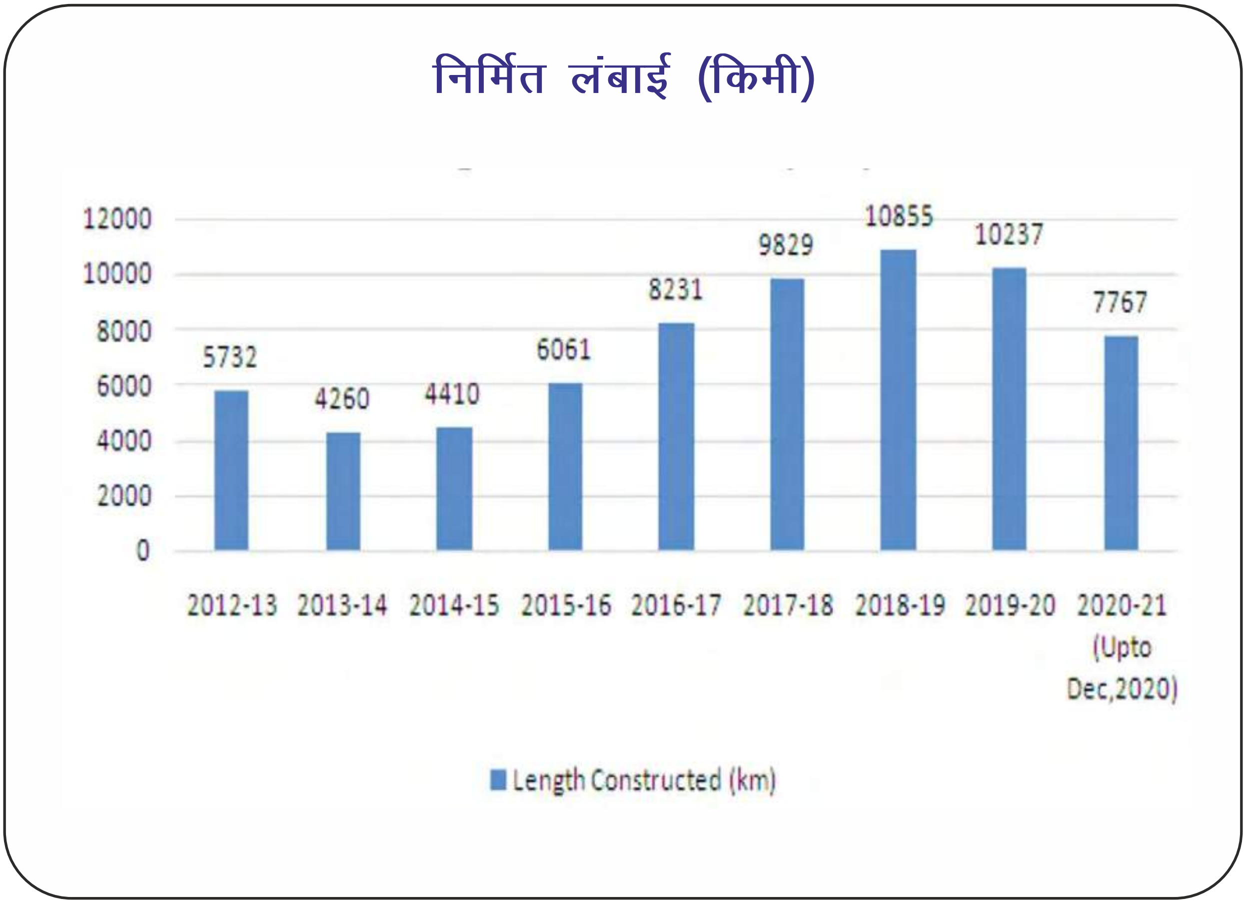
यह चिन्ह वाहन की गति सीमा निर्धारित करता है, जो सड़क पर लगे यातायात चिन्ह में दर्शायी जाती है। दंडात्मक कार्यवाही और सड़क पर दुर्घटनाओं से बचने के लिए निर्धारित गति सीमा का हमेशा पालन करना चाहिए।

This sign designates the speed of traffic on road. The limit specified must be invariably followed to avoid penal action and crashes on the road.

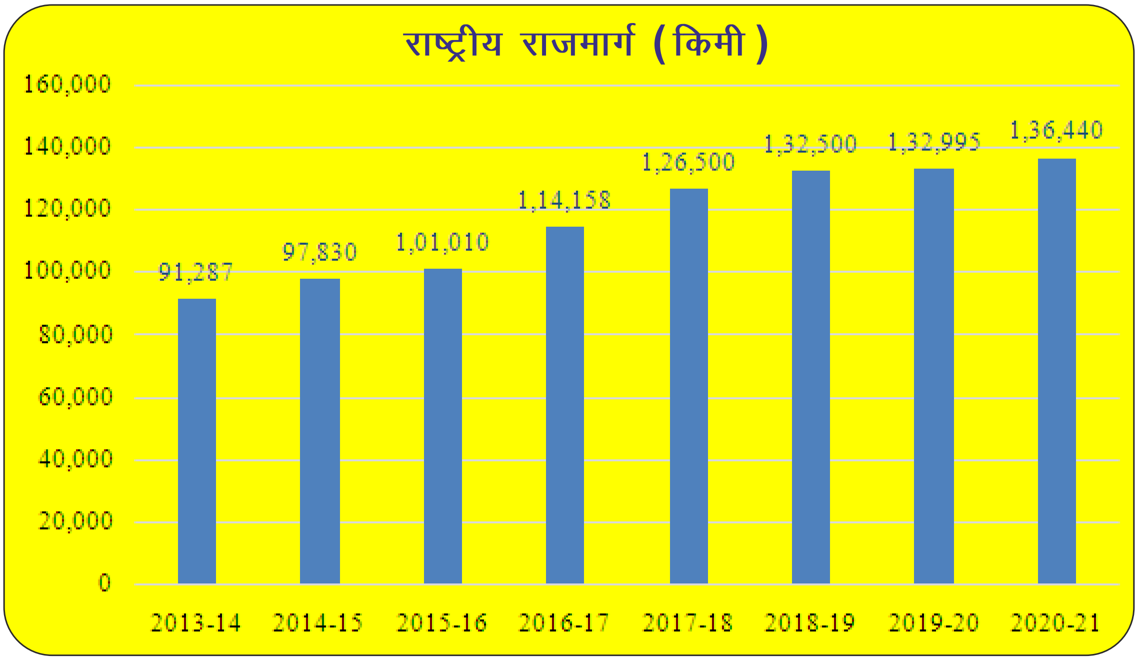
अध्याय - III

सड़क विकास

3.1 इस मंत्रालय को साधारणतः सड़क परिवहन और राजमार्गों के विकास तथा विशेषतः राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) 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। राज्य सरकारों को राज्यीय सड़कों के विकास में सहायता देने के लिए केन्द्र सरकार, केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) और अंतर राज्यीय सम्पर्क तथा आर्थिक महत्व् (आईएससी एंड ईआई) योजनाओं से वित्तीय सहायता भी प्रदान करती है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) और राष्ट्रीय राजमार्ग अंतर सम्पर्कता सुधार कार्यक्रम (एनएचआईआईपी) के अतिरिक्त मंत्रालय एसएआरडीपी–एनई और एलडब्यूई योजनाओं को भी क्रियान्वित कर रहा है, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग और राज्यीय सड़कें शामिल हैं। मंत्रालय, सड़कों और पुलों के संबंध में तकनीकी सूचना के आगार के रूप में कार्य करने के अतिरिक्त देश में सड़कों और पुलों के मानकों और विनिर्देशों के निर्धारण के लिए भी उतरदायी है।



3.2 राष्ट्रीय राजमार्ग की वह लंबाई जिसके लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार संवैधानिक रूप से जिम्मदार है, 1,36,440 किमी है। राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्यवार सूची **परिशिष्ट** – 2 में संलग्न है।



3.3 राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली में क्षमता दबाव, अपर्याप्त पेवमेंन्ट क्रस्ट, घटिया ज्यामिती और सुरक्षा कारकों के अभाव जैसी विभिन्न कमियां हैं। उपलब्ध संसाधनों के अंदर, कार्यों की प्राथमिकता निर्धारित कर विद्यमान राजमार्गों का चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण, पुलों का पुनर्निर्माण/ चौड़ीकरण और बाइपासों का निर्माण करके राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार किया जाता है।

3.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण

सरकार भारतमाला और राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) कार्यान्वित कर रही है।

3.5 भारतमाला परियोजना चरण – I (सम्मिलित राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) सहित)

मंत्रालय ने सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़क संपर्क विकसित करने, गैर–प्रमुख बंदरगाहों के लिए सड़क संपर्क सहित तटवर्ती सड़कों का विकास, राष्ट्रीय गलियारों की दक्षता में सुधार, सागरमाला के साथ एकीकरण के साथ साथ आर्थिक गलियारों, अंतर कॉरिडोर और फीडर मार्गों का विकास इत्यादि सहित एनएच नेटवर्क की विस्तृत समीक्षा की। भारतमाला परियोजना लगभग 26,000 किलोमीटर की आर्थिक गलियारों के विकास की परिकल्पना करती है, जिससे स्वर्णिम चतुर्भुज (जीक्यू) और उत्तर–दक्षिण और पूर्व–पश्चिम (एनएस–ईडब्यु) गलियारों के साथ सड़क

माल ढुलाई के अधिकांश हिस्से का वहन करने की उम्मीद हैं। इसके अलावा, आर्थिक गलियारों, जीक्यू और एनएस–ईडब्यू गलियारों की प्रभावशीलता में सुधार लाने के लिए लगभग 8,000 किमी अंतर 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 बिन्दुओं और 66 भीड़–भाड वाले बिन्दुओं 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।

सार्वजनिक निवेश बोर्ड (पीआईबी) ने 16 जून, 2017 को आयोजित अपनी बैठक के दौरान इस प्रस्ताव की सिफारिश की है। आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने भारतमाला योजना चरण – I को मंजूरी दे दी है। इस बैठक के कार्यवृत्त को 26 अक्तूबर, 2017 को मंत्रिमंडलीय सचिवालय के पत्र के माध्यम से परिचालित किया गया था।

भारतमाला परियोजना के चरण– I में निम्नलिखित का विकास शामिल है :

क्र.सं.	योजना	लंबाई (किमी)	लागत (करोड़ रु)
1.	आर्थिक कॉरिडोर	9,000	1,20,000
2.	अंतर कॉरिडोर एवं फीडर रोड	6,000	80,000
3.	राष्ट्रीय कॉरिडोर दक्षता सुधार	5,000	1,00,000
4.	सीमा एवं अंतर्राष्ट्रीय सीमा संपर्कता	2,000	25,000
5.	तटीय एवं पत्तन संपर्कता सड़क	2,000	20,000
6.	एक्सप्रेसवे	800	40,000
	उप योग	**24,800**	**3,85,000**
7.	एनएचडीपी* सहित चालू परियोजनाएं'	10,000	1,50,000
	कुल	**34,800**	**5,35,000**

अतिव्यापन को समाप्त करने और व्यापक विकास शुरू करने के लिए एनएचडीपी के विभिन्न चरणों के अंतर्गत शेष
* कार्य को पूरी तरह भारतमाला परियोजना में सम्मिलित कर लिया गया है। एनएच (ओ), एसएआरडीपी–एनई, ईएपी एवं एल डबल्यू ई योजनाएं संबंधित योजनाओं के अंतर्गत जारी रहेंगी।

3.6 भारतमाला चरण – I के लिए निधियन के स्रोत

भारतमाला परियोजना चरण– I का निधियन पेट्रोल एवं डीजल से संग्रहित उपकर (केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि अधिनियम, 2000, पूर्ववर्ती सीआरएफ अधिनियम, 2000 के अनुसार), वाह्य सहायता, टीओटी (टोल – ऑपरेट –ट्रांसफर) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों के अपेक्षित विमुद्रीकरण से प्राप्त राशि, आंतरिक एवं अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईईबीआर) और निजी क्षेत्र निवेश से किया जाएगा।

भारतमाला परियोजना के चरण – I और सड़कों / राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास की अन्य योजनाओं के लिए वर्ष 2021–22 तक निधि का स्रोत दर्शाते हुए वित्त–पोषण योजना इस प्रकार है

क्र.सं.	स्रोत	आकलित निधि (करोड़ रु.)
1	राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए निर्धारित सीआरएफ	2,37,024
2	जीबीएस (एसएआरडीपी, ईएपी प्रति भाग इत्यादि.)	59,973
3	टीओटी (टोल – ऑपरेट –ट्रांसफर) के माध्यम से एनएच के अपेक्षित मुद्रीकरण से	34,000
4	पीबीएफएफ (टोल – एनएचएआई)	46,048
5	बाजार से उधार	2,09,279
6	निजी निवेश (पीपीपी)	1,06,000
	कुल	**6,92,324**

3.7 वर्ष 2020 – 21 के दौरान पूंजीगत व्यय और आईईबीआर की वृद्धि में हुई प्रगति

वर्ष 2020–21 के दौरान मंत्रालय के लिए आवंटित निधियों और किए गए व्यय को नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

राशि करोड़ रुपये में

क्र.सं.	योजना	2020-21	
		आवंटन (बीई परिव्यय)	व्यय*
1	जीबीएस – पूंजी	81,457	62,065
2	एम एंड आर – राजस्व	2,600	1,392
3	**कुल (केंद्रीय क्षेत्र सड़क)**	**84,057**	**63,456**
4	सीआरएफ (राज्यीय सड़कें) – राजस्व	6,820	5,256
5	राज्यीय सड़कों के लिए ईआई एंड आईएससी–पूंजी	400	192
6	सड़क परिवहन – राजस्व	379	95
7	सचिवालीय व्यय – राजस्व	167	94
8	**कुल (बजट)**	**91,823**	**69,094**
9	आईईबीआर	65,000	39,753
10	**सकल योग (बजट + आईईबीआर)**	**1,56,823**	**1,08,847**
11	निजी क्षेत्र निवेश	26,400	9,755

जीबीएस – सकल बजटीय सहायता, आईईबीआर – आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय संसाधन,
* दिनांक 31.12.2020 तक

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.

3.8 टोल, ऑपरेट एवं ट्रांसफर (टीओटी) में गैर कर राजस्व में वृद्धि में की गयी प्रगति

आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने विकसित राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) खंडों के विमुद्रीकरण के लिए अगस्त, 2016 में टोल, ऑपरेट एवं ट्रांसफर (टीओटी) मॉडल अनुमोदित किया था। वर्ष 2021–22 तक टीओटी रियायतों के तहत करीब 34,000 करोड़ रुपये की राशि की निधि जुटाने का लक्ष्य रखा गया था। टीओटी के प्रथम बंडल का रियायत 29 अगस्त 2018 को शुरू कर दिया गया है और रियायतग्राहियों से 9,681.50 करोड़ रुपये की राशि प्राप्त हुई है। इस राशि को भारत की समेकित निधि (सीएफआई) में जमा कर दिया गया है। टीओटी बंडल 3 के अंतर्गत 566 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्गों को मुद्रीकृत किया गया है और इससे 5,011 करोड़ रुपये की राशि प्राप्त हुई है। निर्धारित तिथि की घोषणा 20 अक्तूबर 2020 को की गयी। 5,011 करोड़ रुपये की राशि का यह रियायत शुल्क 19 अक्तूबर 2020 को प्राप्त हो गया है। टीओटी बंडल 5(ए–1) के लिए आरएफपी 24 सितंबर 2020 को जारी की गयी है, जिसके बोली निर्धारित तिथि 18 जनवरी 2021 है।

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

(i) वर्तमान वर्ष 2020–21 के दौरान राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 29,688 करोड़ रुपए की राशि और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 642.00 करोड़ रुपए की राशि आबंटित की गई है। वर्ष 2020–21 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए कुल बीई परिव्यय 81,357 करोड़ रुपये है।

(ii) वर्ष 2020–21 के दौरान, राज्य लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए सीमा सड़क संगठन को आबंटित 220 करोड़ रुपए सहित कुल 1,988 करोड़ रुपए की राशि आबंटित की गई है। वर्ष 2020–21 के दौरान एनएच के अनुरक्षण के लिए कुल बीई परिव्यय 2,520 करोड़ रुपये है।

(iii) वर्ष 2020–21 (दिसंबर, 2020 तक) के दौरान राज्य लोक निर्माण विभाग को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास तथा अनुरक्षण के लिए आबंटित निधियों का राज्यवार ब्यौरा **परिशिष्ट–3** में दिया गया है।

3.10 राष्ट्रीय राजमार्ग संबंधी कार्यों के लिए जनजातीय उप योजना

मंत्रालय वर्ष 2011–12 से जनजातीय उप–योजना (टीएसपी) के तहत समर्पित निधियां निर्धारित करता आया है, जो वामपंथी उग्रवाद (एलडब्यूई) क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) सड़क विकास योजना तक सीमित था। तथापि, वर्ष 2019–20 से राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) (एनएच (ओ) योजना के अंतर्गत जनजातीय क्षेत्रों के अंदर एनएच परियोजना शुरू कर मंत्रालय के टीएसपी घटक के अंतर्गत समर्पित परिव्यय में काफी वृद्धि कर वार्षिक पूंजीगत बजटीय आवंटन (वाह्य सहायता घटक के ऋण भाग और टोल – ऑपरेट –ट्रांसफर (टीओटी) मॉडल पर राष्ट्रीय राजमार्गों की नीलामी से प्राप्त राजस्व के वापस निवेश को छोड़कर) का 4.3 प्रतिशत कर दिया गया है।

वर्तमान वित्तीय वर्ष 2020–21 के दौरान मंत्रालय के टीएसपी घटक के अंतर्गत निधियों के आवंटन और व्ययित राशि का ब्यौरा इस प्रकार है :

राशि करोड़ रुपये में

पात्र पूंजीगत योजना के लिए कुल परिव्यय	जनजातीय उप योजना (टीएसपी) के अंतर्गत परिव्यय	व्यय की गयी राशि (दिनांक 31.12.2020 तक के अनंतिम)	
		कुल पात्र पूंजीगत योजनाओं के अंतर्गत	टीएसपी घटक के अंतर्गत
67,903.06	2,920.00	55,119.02	1,884.64

3.11 राज्य सड़क क्षेत्र

3.11.1 केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि

(i) वर्ष 2020–21 के लिए सीआरआईएफ के अंतर्गत मंत्रालय को 59,184 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे जिनका अलग अलग ब्यौरा इस प्रकार है :

	राशि करोड़ रुपये में
राष्ट्रीय राजमार्ग	51,944.00
राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को राज्यीय सड़कों के लिए अनुदान	6,820.00
अंतर्राज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	400.00
सड़क परिवहन	20.00
कुल	**59,184.00**

(ii) वर्ष 2000–01 से वर्ष 2020–21 तक राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को आवंटन एवं निर्मोचन का सारांश **परिशिष्ट 4** में दिया गया है।

3.11.2 आर्थिक महत्व और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क (ईआई एंड आईएससी) योजनाएं:

आर्थिक महत्व और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क योजनाएं, केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के अधिनियमन से पहले ही विद्यमान थीं। उस समय, केन्द्रीय ऋण सहायता से केवल मामूली धनराशि वाले कार्यक्रम ही संस्वींकृत किए जाते थे। अब इस योजना को 24 जुलाई, 2014 की केन्द्रीय सड़क निधि (राज्यीय सड़कें) नियमावली, 2014, जिसमें दिनांक 23.06.2016 और दिनांक 18.12.2017 की अधिसूचना के अनुसार अन्य् संशोधन किए गए हैं, के प्रावधानों के अनुसार विनियमित किया जा रहा है।

यह संकेत मार्ग देने वाले संकेतों के समूह से है। यह संकेत विशिष्ट दर्शाता है कि वहां बायीं ओर साइड सड़क हैं। साइड सड़क का प्रयोक्ता यातायात का 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 left. This sign is used in conjunction with a give way sign on the side road.

तथापि, वित्त अधिनियम, 2018 द्वारा संशोधित किए गए सीआरएफ अधिनियम, 2000 के अनुसार केंद्रीय सरकार परियोजनाओं की संस्वीकृति और विशिष्ट परियोजना और उन पर खर्च की गयी राशि की निगरानी करने 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 अंतर्गत राज्यीय सड़कों के विकास के लिए निधियों के आवंटन हेतु मानदंड'' को अंतिम रूप दिया है और इसे 31 जनवरी, 2020 को सभी राज्यों / संघ क्षेत्रों को परिचालित कर दिया गया है।

3.12 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएएचई) :

3.12.1 यह अकादमी राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण प्रदान करने में मुख्य भूमिका निभाती आ रही है। भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी के 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 मॉडयूल का विकास करना।
- पीपीपी और ईपीसी इत्यादि के बारे में अल्पकालिक पाठ्यक्रम / प्रबंधन विकास कार्यक्रम आयोजन करना, देश में सड़कों और राजमार्गों की आयोजना / डिजाइन / निर्माण और प्रबंधन में सहकारी 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।
- आईएएचई को सरकार द्वारा समय समय पर समनुदेशित अन्य विविध कार्य

3.12.2 वर्ष के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम :

कैलेंडर वर्ष 2020 के दौरान, अकादमी ने नवंबर, 2020 तक 20 कक्षा प्रशिक्षण कार्यक्रम और 37 ऑनलाइन प्रशिक्षण कार्यक्रम / कार्यशाला आयोजित किए जिनमें 3,329 अभियंताओं और पेशेवरों ने प्रतिभागिता की। इसके अलावा तीन विचारावेश सत्र आयोजित किए गए जिनमें 1,161 अभियंताओं और पेशेवरों ने प्रतिभागिता की।

3.12.3 आईएएचई में उन्नत परिवहन प्रौद्योगिकी एवं प्रणाली केंद्र (सीएटीटीएस) की स्थापना

एमओआरटीएच ने वर्ष 2019–20 के दौरान न्यू साउथ वेल्स, सिडनी और दो प्रमुख भारतीय विश्वविद्यालयों के साथ साझीदारी में आईएएचई में सीएटीटीएस की स्थापना के लिए क्षमता निर्माण, प्रौद्योगिकी हस्तांतरण और एक समर्थकारी परिवेश के सृजन के लिए एक परियोजना शुरू करने हेतु 48.71 करोड़ रुपये मूल्य के एक प्राक्कलन को संस्वीकृत किया है। इस परियोजना का मुख्य दायरा राष्ट्रीय राजमार्गों और भारत विशिष्ट शहरों के लिए शहरी व्यापक डेटा मॉडल के लिए भारत विशिष्ट मैक्रो मॉडल (संगणनीय सामान्य संतुलन मॉडल) का निर्माण करना है,

जो परियोजनाओं के प्राथमिकता निर्धारण में साक्ष्य (आधारित निर्णयन, विभिन्नम विकल्पों में से कॉरिडोर / इंटरसेक्शन स्तर पर किसी समस्या के लिए सर्वाधिक दक्ष समाधान का चयन, राजमार्ग और एक्सप्रेसवे के संचालन, अनुरक्षण और प्रबंधन, यातायात निष्पादन को बढाने के लिए दक्ष आईटीएस समाधान तैयार करना, पर्यावरण पर प्रभावों का मूल्यांकन करना, संरक्षा मानकों का मूल्यांकन सक्षम करेगा और सर्वाधिक कारगर ब्लैक स्पॉट समाधान, निकासी योजना तैयार करने इत्याादि में मदद करेगा।

आईएएचई में प्रशिक्षण कार्यक्रम

यह चिन्ह इंगित करता है कि आसपास भोजन का एक स्थान है। आम तौर पर राजमार्गों और लंबे सफर की सड़कों पर यह चिन्ह देखा जा सकता है।
This sign indicates that there is an eating place in the vicinity. This sign is common on highways and long stretches of road.

धोला सादिया महा सेतु

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.

एनएच 37ए कोलिया भोमोरा सेतु, असम

यह चिन्ह रेलवे स्टेशन के स्थान को दर्शाता है।
This sign indicates location of Railway Station.

अध्याय – IV

पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

4.1 यह मंत्रालय, पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास पर विशेष ध्यान दे रहा है और कुल आबंटन का 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए निर्धारित किया गया है। पूर्वोत्तर में राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लम्बा्ई 13,658 किमी है और इन्हें चार एजेंसियों– राज्य् लोक निर्माण विभागों, सीमा सड़क संगठन, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और एनएचएआईडीसीएल द्वारा विकसित और अनुरक्षित किया जा रहा है। कुल 13,658 किमी की लम्बाई में से लगभग 12,063 किमी लंबाई एनएचएआईडीसीएल और संबंधित राज्यीय लोक निर्माण विभागों के पास है, 864 किमी लम्बाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास है और 731 किमी लंबाई सीमा सड़क संगठन के पास है।

4.2 राष्ट्रीय राजमार्गों का विवरण और पूर्वोत्तर क्षेत्र में विभिन्न् योजनाओं के अंतर्गत शुरू किए गए विकास एवं अनुरक्षण कार्यों का ब्यौरा इस प्रकार है :

क्र. सं.	कार्यक्रम	लंबाई (किमी में)
क.	एनएचडीपी चरण–III के अंतर्गत लम्बाई	110
ख.	राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई, एसएआरडीपी–एनई के अंतर्गत राज्यीय सड़कें (i) चरण 'क' (ii) चरण 'ख' (केवल डीपीआर तैयार किए जाने के लिए अनुमोदित)	 4,099 3,723
ग.	अरूणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज	2,319

4.3 मेघालय राज्य (जोवाई–मेघालय/असम सीमा (रताछेड़ा) खंड) में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 44 की 110 किमी लम्बाई एनएचडीपी चरण– ।।। के अंतर्गत आती है, जिन पर कार्य संपन्न हो गए हैं।

4.4 अन्तर्राष्ट्रीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत 475.04 करोड़ रुपए की लागत 29 परियोजनाएं प्रगति पर हैं।

4.5 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 3,732.54 करोड़ रुपए की राशि के 220 कार्य प्रगति पर हैं।

4.6 राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 5,983.32 करोड़ रुपए लागत के 76 कार्य प्रगति पर हैं।

4.7 पूर्वोत्तर क्षेत्र में कार्यों का राज्यवार ब्यौरा नीचे दिया गया है।

4.8 अरूणाचल प्रदेश

4.8.1 सरकार ने 15,643 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से अरूणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज अनुमोदित किया है जिसमें 2,319 किमी लंबाई की सड़कों के निर्माण/सुधार कार्य शामिल थे। 2,319 किमी लम्बाई में से 2,180 किमी लम्बाई की सड़क अरूणाचल प्रदेश राज्य में पड़ती है।

4.8.2 31 दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 2366.57 करोड़ रुपए लागत के 14 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.8.3 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 907.12 करोड़ रुपए की लागत के 53 कार्य चल रहे हैं।

4.8.4 आर्थिक महत्व और अन्तर्राज्यीय सड़क संपर्क की योजनाओं के अंतर्गत 206.12 करोड़ रुपए की लागत के 7 कार्य प्रगति पर हैं।

4.9 असम

4.9.1 राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 31 दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार 939.63 करोड़ रुपए की लागत के 26 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.9.2 असम में लुमडिंग–डबोका–नगांव–गुवाहाटी से होकर सिल्चर से श्रीरामपुर को जोड़ने वाली 667 किमी की लम्बाई के कार्य, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–।। के अंतर्गत पूर्व पश्चिम कॉरिडोर के भाग के रूप में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई है। 636 किमी के कार्य भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा अधिनिर्णीत किए जा चुके है जिसमें अब तब करीब 610 किमी लंबाई के सड़क के कार्य, जिसमें गुवाहाटी बाईपास की 18 किमी की लंबाई भी शामिल है, पूरे हो चुके हैं। शेष लंबाई एनएचआईडीसीएल द्वारा अधिनिर्णीत की गयीं हैं।

4.9.3 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत अभी तक राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 1355.14 करोड़ रुपए की राशि के 41 कार्य प्रगति पर हैं।

4.9.4 अन्तर्राज्यीय सड़क संपर्क योजना के अंतर्गत लगभग 96.18 करोड़ रुपए राशि के एक कार्य प्रगति पर हैं।

4.9.5 सरकार ने 15,643 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 2,319 किमी सड़कों को शामिल करते हुए अरूणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज को कार्यान्वित करने की स्वीकृति दे दी है। 2,319 किमी लंबाई में से 139 किमी लंबाई असम राज्य में आती है।

4.10 मणिपुर

4.10.1 31 दिसंबर, 2020 तक की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 704.59 करोड़ रुपए की लागत से 10 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.10.2 सीआरएफ के अंतर्गत, 131.57 करोड़ रुपए की राशि के 14 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

4.10.3 आर्थिक महत्व और अंतर–राज्यीय सड़क संपर्क के अंतर्गत 153.33 करोड़ रुपए की राशि के 3 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

यह चिन्ह आपको आगे की सड़क पर एक दाहिने मोड़ के बारे में सचेत करता है। यह आपको स्थिति के अनुसार गाड़ी चलाने और अचानक मोड़ दिखने पर दुर्घटना की संभावना से बचने में सहायक होता है।

This sign cautions you about a Right Hand Curve on the road ahead. This helps you in maneuvering vehicle accordingly and nullifies the possibility of crash due to sudden appearance of turn.

4.11 **मेघालय**

4.11.1 31 दिसंबर, 2020 तक की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल), के अंतर्गत 112.54 करोड़ रुपए के 7 सुधार कार्य प्रगति पर है।

4.11.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, 347.49 करोड़ रुपए के 47 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं। इसके अतिरिक्त, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क (आईएससी) की केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत 67.68 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से एक कार्य प्रगति पर है।

4.12 **मिजोरम**

4.12.1 31 दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल), के अंतर्गत 399.24 करोड़ रुपए मूल्य के 7 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

4.12.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, 270.80 करोड़ रुपए की धनराशि के 6 सुधार कार्य प्रगति पर हैं। इसके अतिरिक्त आईएससी योजना के अंतर्गत 57.91 करोड़ रुपये लागत का एक कार्य प्रगति पर है।

4.13 **नागालैंड**

4.13.1 31 दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल), के अंतर्गत 1,025.61 करोड़ रुपए की लागत से 9 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.13.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत 411.49 करोड़ रु. मूल्य के 20 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.13.3 आर्थिक महत्व और अंतर–राज्यीय सड़क संपर्क के अंतर्गत 846.18 करोड़ रुपए मूल्य. के 14 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

4.14 **सिक्किम**

4.14.1 31 दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार 27.058 करोड़ रुपये की लागत का एक सुधार कार्य प्रगति पर है।

4.14.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 144.15 करोड़ रुपए की राशि के 23 कार्य प्रगति पर हैं। इसके अलावा आर्थिक महत्व और अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क योजना के अंतर्गत 47.65 करोड़ रु. की लागत के 02 कार्य प्रगति पर है।

4.15 **त्रिपुरा**

4.15.1 31 दिसंबर, 2020 तक की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल), के अंतर्गत 408.08 करोड़ रुपए की लागत वाले 2 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.15.2 राज्य सड़कों के सुधार के लिए केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत 164.71 करोड़ रुपए की राशि के 16 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

एनएच 37 इंफाल – जिरबाम राजमार्ग, मणिपुर

यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे का रास्ता चौड़ा है। इस चिन्ह के बाद सड़क चौड़ी होती है और इस प्रकार, यातायात को उसी के अनुसार चलना चाहिए।

This sign signifies that the road ahead is wide. The width of the road widens after this sign and thus traffic should adjust accordingly.

अध्याय – 5

राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लि. (एनएचआईडीसीएल)

5.1 प्रस्तावना

राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम (एनएचआईडीसीएल), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार के नियंत्रणाधीन सरकारी क्षेत्र का एक उपक्रम है। इसे 18 जुलाई, 2014 को उत्तर पूर्व में और देश के अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं को साझा करने रणनीतिक महत्व के क्षेत्रों में त्वरित गति से राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य अवसंरचनाओं को विकसित करने के उद्देश्य से निगमित किया गया था। वर्तमान में, स्थानीय आबादी के प्रत्येक वर्ग को समग्र आर्थिक हितलाभ प्रवाहित करने एवं उन्हें और अधिक सुदृढ तरीके से राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में एकीकृत करने के साथ इन क्षेत्रों के आर्थिक समेकन पर ध्या्न केंद्रित करने के प्रयास किए जा रहें हैं।

भारत सरकार द्वारा इस कम्पनी को भारत के उत्तर पूर्व क्षेत्र में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार कॉरीडोर सहित करीब 13,000 किमी की लंबाई की सड़क सम्पर्कता को सुधारने और विकसित करने का कार्य सौंपा गया है।

कम्पनी ने अपनी स्थाापना के बाद से ही दक्षता और पारदर्शिता हेतु सूचना–प्रौद्योगिकी पहल जैसे कि ई–ऑफिस, ई–निविदा, ई–मॉनीटरिंग, ई–एक्सैस और एसएपी को अंगीकृत किया है।

पॉच वर्षों की एक छोटी अवधि में ही, एनएचआईडीसीएल देश के पूर्वोत्तर और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमावर्ती क्षेत्रों में राजमार्ग निर्माण और अन्य् अवसंरचनाओं के विकास में तेजी लाने में समर्थ रहा है।

5.2 **असम** से शुरूआत करते हुए, 8,612 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर 437.72 किमी लंबाई के 21 सड़क खंडों का कार्य क्रियान्वयन अधीन है, जिसमें से 4,901 करोड़ रुपये की लागत के करीब 72 किमी के लिए निविदा अधिनिर्णीत कर दी गयी है और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 114 किमी लंबाई की सड़क का कार्य संपन्न हो गया है। इसके अलावा, भारतमाला परियोजना सहित 1,537 किमी डीपीआर अधीन है।

5.3 **अरूणाचल प्रदेश** में कम्पनी 5,216.96 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर लगभग 558.01 किमी लंबाई के 26 खंड क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से 655 करोड़ रुपये की लागत की 42 किमी की सड़क के लिए निविदा अधिनिर्णीत कर दी गयी है और 120 किमी लंबाई का कार्य वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान पूरा हो गया है।

5.4 **जम्मू और कश्मीर** में 157.94 किमी लंबाई के 10 खंड, जिनकी परियोजना लागत 7894.17 करोड़ रुपये है, क्रियान्वयन अधीन हें, जिनमें से 3,011 करोड़ रुपये की लागत की 81 किमी की सड़क के कार्य के लिए निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकी हैं और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान सुदृढीकरण के तहत 135 किमी का कार्य पूरा हो गया था।

5.5 **मणिपुर** में, 285.71 किमी लंबाई के 18 खंड, जिनकी परियोजना लागत 2,911.70 करोड़ रुपये है, क्रियान्वयन अधीन हें, जिनमें से 2,939 करोड़ रुपये की लागत के करीब 181 किमी की सड़क के कार्य के लिए निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकी हैं और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान सुदृढीकरण के तहत 118 किमी का कार्य पूरा हो गया था। इसके अतिरिक्त, भारतमाला परियोजना सहित 1,067 किमी डीपीआर अधीन हैं।

5.6 **मेघालय** में, 1,263.46 करोड़ रुपये की कुल प्राक्कलित परियोजना लागत पर 179.72 किमी लंबाई के 08 खंड क्रियान्वयन अधीन हैं, जिसमें 1,911 करोड़ रुपये की लागत की करीब 95 किमी लंबाई की सड़क के कार्य हेतु निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकी हैं और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 9.48 किमी का कार्य पूरा हो गया था। इसके अतिरिक्त, भारतमाला परियोजना सहित 434 किमी डीपीआर अधीन है।

5.7 **मिजोरम** में, 4,835.08 करोड़ रुपये की प्राक्कलित परियोजना लागत वाली 440.22 किमी लंबाई के 15 खंड क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से 1,445 करोड़ रुपये की लागत की करीब 86 किमी के लिए निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकीं हैं और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 2 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है।

5.8 **नागालैंड** में, 6,179.4 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर 567.73 किमी की कुल लंबाई के 30 खंड के कार्य क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से 3,630 करोड़ रुपये की लागत की करीब 230 किमी लंबी सड़क के लिए निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकी है और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 85 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है। इसके अलावा, भारतमाला परियोजना के अधीन सहित 149 किमी के लिए डीपीआर तैयार की जा रही है।

5.9 **सिक्किम** में, 2,625.65 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर 229.38 किमी की कुल लंबाई के 17 खंड के कार्य क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से 3,015 करोड़ रुपये की लागत की करीब 156 किमी लंबी सड़क के लिए निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकी है और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 26 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है।

5.10 **त्रिपुरा** में, 2,531.2 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर 370.56 किमी की कुल लंबाई के 19 खंड के कार्य क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से 3001 करोड़ रुपये की लागत की करीब 295 किमी लंबी सड़क के लिए निविदा अधिनिर्णीत की जा चुकी है और वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 5 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है।

5.11 **उत्तराखंड** में, 1627.60 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर 100.23 किमी की कुल लंबाई के 5 खंड के कार्य क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 30 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है। इसके अतिरिक्त 2, 238 किमी लंबाई के लिए भारतमाला परियोजना अधीन कार्य की डीपीआर तैयार की जा रही है।

5.12 **पश्चिम बंगाल** में, 627.44 करोड़ रुपए की कुल प्राक्कलित लागत पर कुल 39.39 किमी लंबाई के 03 खंड क्रियान्वयन अधीन हैं।

5.13 **अंडमान और निकोबार** द्वीप में 1261.92 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर 294.72 किमी की कुल लंबाई के 10 खंड के कार्य क्रियान्वयन अधीन हैं, जिनमें से वर्तमान कैलेंडर वर्ष के दौरान 80 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो चुका है।

5.14 **एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई भारतमाला परियोजनाएं** – आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति ने 24 अक्तूबर 2017 को आयोजित अपनी बैठक में 'भारतमाला परियोजना' के चरण – 1 के निवेश अनुमोदन के प्रस्ताव पर विचार किया। इसे पॉच वर्ष की अवधि में क्रियान्वित किया जाएगा। अनुमोदित घटकों में सीमा सड़क,

यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे का रास्ता चौड़ा है। इस चिन्ह के बाद सड़क चौड़ी होती है और इस प्रकार, यातायात को उसी के अनुसार चलना चाहिए।

This sign signifies that the road ahead is wide. The width of the road widens after this sign and thus traffic should adjust accordingly.

अंतर्राष्ट्रीय संपर्कता सड़क, आर्थिक कॉरिडोर (एनईआर) एवं फीडर मार्ग – अंतर्देशीय जल मार्ग शामिल हैं। संबंधित विवरण इस प्रकार है :

सारांश		
क्र. सं.	**कॉरिडोर प्रकार**	**कुल लंबाई (किमी में)**
1	आर्थिक कॉरिडोर	3,033.4
2	फीडर मार्ग	232.3
3	राष्ट्रीय कॉरिडोर	25.25
4	सीमा संपर्क सड़क	491
5	अंतर्राष्ट्रीय संपर्क सड़क	1,005.91
	भारतमाला कुल	**4,787.86**

5.15 एनएचआईडीसीएल द्वारा अंतर्राष्ट्रीय सड़क संपर्क स्थापित करना – यह कंपनी नेपाल, बांगलादेश और म्यांमार के साथ सीमापार सड़क संपर्क तैयार करने में निम्न लिखित परियोजनाओं के माध्यम से महत्व पूर्ण भूमिका निभा रही है :

- त्रिपुरा को बंगलादेश से जोड़ने के लिए सबरूम में फेनी नदी पर पुल का निर्माण।
- इम्फाल–मोरेह रोड और मोरेह बाईपास के निर्माण से म्यांनमार के साथ व्यापार सुकर हो सकेगा। मोरेह में बनाया जाने वाला थल–पत्तन निर्माणाधीन है जिसे लैण्ड पोर्ट और कस्टम विभाग द्वारा बनाया जा रहा है।
- मिजोरम में आईजॉल से तुईपांग तक 2 लेन का 351 किमी लंबा राष्ट्रीय राजमार्ग – 54 कालादान मल्टींमोडल परिवहन परियोजना को महत्वपूर्ण लिंक प्रदान करेगा, जो म्यांमार के सिट्टवे पोर्ट को उत्तरी पूर्वी क्षेत्र से जोड़ेगा।
- एशियाई राजमार्ग (एएच–02) पर 6 लेन के मेछी पुल के निर्माण से पश्चिम बंगाल से होकर सीमापार नेपाल के साथ व्यापार सुधर जाएगा।

5.16 एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई परियोजनाओं की स्थिति

5.16.1 क्रियान्वयनाधीन / निर्माणाधीन परियोजनाओं की स्थिति :

क्र. सं.	राज्य	कुल चालू परियोजनाएं	
		परियोजनाओं की सं.	लंबाई किमी में
1	अंडमान एवं निकोबार	10	294.72
2	असम	21	437.72
3	अरुणाचल प्रदेश	26	558.01
4	मणिपुर	18	285.71
5	मेघालय	8	179.72
6	सिक्किम	17	229.38
7	नागालैंड	30	567.73
8	त्रिपुरा	19	370.56
9	पश्चिम बंगाल	3	39.39
10	मिजोरम	15	440.22
11	जम्मू एवं कश्मीर	10	157.94
12	उत्तराखंड	5	100.23
	कुल	**182**	**3,661.33**

5.16.2 वित्त वर्ष 2020–21 (01.01.2020 – 08.12.2020) में अधिनिर्णीत परियोजनाएं :

दिनांक 08.12.2020 की स्थिति के अनुसार वित्त वर्ष 2020–21 में अधिनिर्णीत परियोजनाएं			
क्र. सं.	राज्य	लागत (करोड़ रुपए में)	लंबाई (किमी में)
1	अरुणाचल प्रदेश	42	655
2	असम	72	4,901
3	जम्मू एवं कश्मीर	81	3,011
4	मणिपुर	181	2,939
5	मेघालय	95	1,911
6	मिजोरम	86	1,445
7	नागालैंड	230	3,630
8	सिक्किम	156	3,015
9	त्रिपुरा	295	3,001
	कुल योग	**1,237**	**24,508**

5.17 दिनांक 01.01.2020 से दिनांक 31.12.2019 तक की अवधि के दौरान एनएचआईडीसीएल को सौंपी गयी परियोजना के लिए व्यय की गयी निधियों को दर्शाने वाला विवरण **परिशिष्ट – 5** में दिया गया है।

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.

31वां राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह 2020

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.

राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद की 18वीं बैठक एवं परिवहन विकास परिषद की 39वीं बैठक

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.

अध्याय – 6

सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा

6.1 सड़क परिवहन, भारत में यातायात हिस्सा और राष्ट्रीय अर्थव्यस्था में योगदान – दोनों ही दृष्टि से परिवहन का प्रमुख साधन है। माल और यात्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के अलावा, सड़क परिवहन देश के सभी क्षेत्रों में न्यायोचित रीति से सामाजिक–आर्थिक विकास को बढ़ावा देने में महत्व़पूर्ण भूमिका निभाता है। देश की सामाजिक और आर्थिक एकता एवं विकास में भी इसकी महत्वपूर्ण भूमिका है। सुलभता, संचालन में लचीलापन, घर–घर तक सेवा पहुंचाने और विश्वसनीयता के कारण सड़क परिवहन ने परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में यात्री एवं माल की आवाजाही– दोनों में श्रेष्ठतर स्थान अर्जित किया है।

6.2 यह मंत्रालय, पड़ोसी देशों के साथ वाहनों के आवागमन की व्यवस्था करने/इसकी मॉनीटरिंग करने के अतिरिक्त, देश में सड़क परिवहन के विनियमन के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने के लिए जिम्मेदार है ।

6.3 मंत्रालय के सड़क परिवहन प्रभाग में निम्नलिखित अधिनियमों/नियमावलियों, जिनमें मोटर यानों और राज्य सड़क परिवहन निगमों से संबंधित नीति निहित है, का प्रशासन किया जाता है –

मोटर यान अधिनियम, 1988

केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989

सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950

वाहक अधिनियम, 1865 को निरस्त करके बना सड़क मार्ग द्वारा वहन अधिनियम 2007

सड़क मार्ग द्वारा वहन नियमावली, 2011

6.4 राज्यों के बीच मालवाहक वाहनों की आवाजाही को सुकर बनाने के लिए सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में दिनांक 08.05.2010 से एक नई राष्ट्रीय परमिट प्रणाली क्रियान्वित की गई है। नई व्य़वस्था के अनुसार 1000/– रुपए के घरेलू राज्य प्राधिकार शुल्को तथा 16,500/– रुपए प्रति वर्ष प्रति ट्रक के हिसाब से समेकित शुल्क का भुगतान करने पर गृह राज्य द्वारा राष्ट्रीय परमिट दिया जा सकता है और उससे परमिट धारक को देशभर में संचालन के लिए प्राधिकार प्राप्त हो जाता है। नई प्रणाली को दिनांक 15.09.2010 से राष्ट्रीय सूचना–विज्ञान केन्द्र (एनआईसी) द्वारा विकसित वैब पोर्टल के माध्यम से इलैक्ट्रानिक रूप से भी क्रियान्वित किया जा रहा है। केन्द्र सरकार द्वारा भारतीय स्टेट बैंक के माध्यम से वसूल किए गए समेकित शुल्क को राज्यों /संघ राज्य क्षेत्रों के बीच सहमत सूत्र के आधार पर आनुपातिक दर पर बांटा जाता है।

6.5 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 463.90 करोड़ रुपये की कुल प्राक्कलित लागत से निर्भया फ्रेमवर्क के अंतर्गत राज्यों /संघ क्षेत्रों में एआईएस 140 विनिर्देशनों के अनुसार संरक्षा एवं प्रवर्तन हेतु राज्यवार वाहन निगरानी प्लेटफॉर्म के विकास, अनुकूलन, नियोजन और प्रबंधन के क्रियान्वयन के लिए एक योजना अनुमोदित की है। वाहन निगरानी प्लेटफॉर्म की स्थांपना हेतु इस योजना के अंतर्गत 24 राज्यों/संघ क्षेत्रों से प्राप्त प्रस्तावों को संस्वीकृति प्रदान कर दी गयी है।

6.6 वर्ष 2020–21 के दौरान, इस मंत्रालय द्वारा राज्य परिवहन/यातायात विभागों और नगर निगम के अधिकारियों के लिए प्रमुख ऑटोमोबाइल संस्थानों/रिसर्च एसोसिएशन और शैक्षिक संस्थानों नामतः केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी) पुणे, ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) पुणे, इंजीनियरिंग स्टाफ कॉलेज आफ इंडिया (ईएससीआई) हैदराबाद, भारतीय पैट्रोलियम संस्थान (आईआईपी) देहरादून, सड़क यातायात शिक्षा संस्थान (आईआरटीई) फरीदाबाद, इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ ह्यूमेन सेटलमेंट्स (आईआईएचएच) बेंगलोर, एशियन इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट (एआईटीडी) इत्यादि के माध्यम से विभिन्न कार्यशाला–सह–प्रशिक्षण संचालित किए गए। प्रशिक्षण कार्यक्रमों को इस प्रकार डिजाइन किया गया है कि इसमें भाग लेने वालों को सड़क परिवहन क्षेत्र के प्रशासन के सभी पहलुओं की जानकारी दी जा सके और उभरती चुनौतियों का सामना करने का अनुभव प्रदान किया जा सके।

6.7 मोटर यान विधान के तहत प्रमुख पहलें

6.7.1 मोटर यान अधिनियम, 1988 सड़क परिवहन और राजमार्ग के पहलूओं को विनियमित करता है। यह अधिनियम मोटर यानों के पंजीकरण, चालकों को अनुज्ञप्ति जारी करने, नये प्रशिक्षु लाइसेंस के लिए आवेदन, कंडक्टरों को अनुज्ञप्ति, परमिटों के माध्यम से मोटर वाहनों का नियंत्रण, राज्य परिवहन उपक्रमों से संबंधित विशेष प्रावधान, यातायात विनियमन, बीमा अपराध एवं दंड इत्यादि के संबंध में विधान संबंधी विवरण प्रदान करता है। इस अधिनियम के विधान संबंधी प्रावधानों का प्रयोग करने के लिए भारत सरकार ने वर्ष 1989 में केंद्रीय मोटर यान नियम बनाए।

उपर्युक्त नियमों का विनियमन करने के लिए, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने दो विस्तृत प्रणालियां नामतः वाहन और सारथी सृजित कीं हैं। ये प्रणालियां देश भर में प्रयुक्त विभिन्न प्रणालियों में प्रयुक्त 15 से अधिक अनुप्रयोगों की रीढ़ रहीं हैं। और अधिक प्रणालियां जैसे सीएनजी मेकर, एसएलडी मेकर, होमोलोगेशन, नेशनल परमिट, एन आर सर्विसेज, वीएलटी एंड ईएएस, ई–चालान, रोचक (फैंसी) नंबर बूकिंग, पीयूसीसी इत्यादि शुरू की गयीं हैं और विभिन्न राज्यों/संघ क्षेत्रों में ई–गवर्नेंस के लिए क्रांतिकारी रहें हैं।

6.7.2 **वाहन (वीएएचएएन)**, यान पंजीकरण, परमिट, कराधान, स्वास्थ्य और संबद्ध प्रक्रियाओं से संबंधित ई–परिवहन मिशन मोड परियोजना के तहत एक प्रमुख अनुप्रयोग है। इसके अलावा, यह प्रत्येक राज्य की आवश्यकताओं के लिए अनुकूलित है और वर्तमान में पूरे देश के 33 राज्यों / संघ क्षेत्रों में इसे क्रियान्वित किया गया है। 2 जून, 2015 को शुरू किया गया इसका नवीनतम संस्करण, वाहन 4.0, एक केंद्रीकृत, वेब सक्षम अनुप्रयोग है, जो सभी आरटीओ, डीलर, नागरिक, ट्रांसपोर्टरों और विभिन्न अन्य हितधारकों के लिए आसान वेब–आधारित पहुंच की सुविधा प्रदान करता है, जबकि अनुप्रयोग की अभिविन्यासी क्षमता राज्य विशिष्ट अनुकूलन अनुमत करता है। इसके अलावा, 25,000 से अधिक वाहन डीलर और लगभग 20,000 पीयूसीसी केंद्र भी वाहन 4.0 से जुड़े हुए हैं।

6.7.3 **सारथी** (एसएआरटीएचआई) चालन अनुज्ञप्ति (ड्राइविंग लाइसेंस) संबंधित सेवाओं के कम्प्यूटरीकरण के लिए ई–परिवहन मिशन मोड परियोजना के तहत एक प्रमुख अनुप्रयोग है। यह परिवहन विभाग द्वारा जारी किए गए लाइसेंस प्रकार के तहत चालन अनुज्ञप्ति, प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति और संबंधित सेवाओं के निर्गम के लिए एक–स्थाने समाधान है। इसका नवीनतम संस्करण, सारथी 4.0, 2 जून, 2015 को शुरू किया गया, जो कि एक

वर्कफ़्लो–आधारित अनुप्रयोग है, जो वेब–आधारित, केंद्रीकृत मोड में उपलब्ध है। विभिन्न राज्यों में कार्यान्वयन की विभिन्न प्रकार की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विभिन्न प्रकार के विन्यास योग्य विकल्पों के साथ यह एक एकल समाधान है। यह आरटीओ में चालन, प्रशिक्षु, कंडक्टर और चालन स्कूल अनुज्ञप्ति के प्रबंधन में मदद करता है। इस अनुप्रयोग को प्रत्येक राज्य की आवश्यकताओं के लिए अनुकूलित किया गया है और वर्तमान में देश के 33 राज्यों / संघ क्षेत्रों के 1,300 से अधिक आरटीओ में क्रियान्वित किया गया है।

6.7.4 **ई–चालान**, 10 जनवरी 2017 को माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी द्वारा शुरू किया गया था। इसे एंड्रॉयड प्लेटफॉर्म पर व्यापक प्रवर्तन समाधान के रूप में शुरू किया गया था और यह एक वेब अनुप्रयोग से संपूरित है। इसके प्रमुख उपयोगकर्ता परिवहन प्रवर्तन अधिकारी और यातायात पुलिस के कर्मचारी हैं। इस अनुप्रयोग (ऐप) के माध्यम से किसी भी प्रकार के यातायात उल्लंघन के लिए ऑन–द–स्पॉट चालान जारी किया जा सकता है और संसाधन के विभिन्न चरणों के माध्यम से इसका पालन किया जा सकता है। यह कई उन्नत सुविधाओं के साथ एक बहुत उपयोगकर्ता अनुकूल अनुप्रयोग है और राज्य–स्तरीय अनुकूलन, भू–टैगिंग, गूगल मैप के साथ एकीकरण, ऑन–स्पॉट तस्वीरों, ऑनलाइन–ऑफलाइन विकल्पों, ई–भुगतान के साथ एकीकरण, बैक–एंड वाहन–सारथी आंकड़ा कोष और इसी तरह के अन्य सुविधाओं से जुड़ने की अनुमति देता है। आज, यह एक कुशल और पारदर्शी चालान प्रबंधन प्रणाली है जहाँ स्वचालित उपकरणों के माध्यम से भी उपयोगकर्ताओं को सीधे सूचनाएं भेजी जा रही हैं। इस प्रणाली को 24 राज्यों द्वारा अपनाया गया है और इस प्रणाली का उपयोग करते हुए अब तक देश भर के 4.2 करोड़ से अधिक चालान जारी किए जा चुके हैं।

6.7.5 **एम–परिवहन**, माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी द्वारा जनवरी, 2017 को शुरू किया गया था, जिसे नागरिकों और परिवहन प्रचालकों के लिए विकसित किया गया था जो सड़क कर के भुगतान, विभिन्न सेवाओं के लिए आवेदन करने, आरटीओ में अपनी सेवा के लिए निर्धारित समय मांगने, दस्तावेज अपलोड करने इत्यादि जैसी परिवहन से संबंधित सेवाएं प्राप्त कर सकते हैं। यह राष्ट्रीय परिवहन रजिस्टार, कूटबद्ध क्यूएआर कोड और आधार आधारित प्रमाणीकरण से बैक एंड संपर्कता के माध्यम से आभासी चालन अनुज्ञप्ति और आभासी पंजीकरण प्रमाण पत्र की अनूठी विशेषता वाला अनुप्रयोग है – जो मौजूदा भौतिक दस्तावेजों/कार्डों को सुरक्षित, प्रवर्तनीय, डिजिटल पहचान से प्रतिस्थापित करता है। इस अनुप्रयोग में अन्यं सूचनाप्रद विशेषताएं, दूर्घटना रिपोर्टिंग मॉड्यूल, उल्लंघन रिपोर्टिंग मॉड्यूल आदि समहित हैं।

क्रियान्वयन स्थिति :–

- 4.0 करोड़ से अधिक डाउनलोड
- पूरे देश में लागू
- एंड्रॉयड और आईओएस प्रारूपों में उपलब्ध

इसके केंद्रीय आधान (राष्ट्रीय रजिस्टरी) में 28 करोड़ वाहन अभिलेख और 17 करोड़ अनुज्ञप्ति अभिलेख उपलब्ध हैं। समेकित डेटा कई ऑनलाइन नागरिक केंद्रित अनुप्रयोगों और सूचना सेवाओं के लिए आधार के रूप में कार्य करता है। यह राष्ट्रीय आधान निम्नलिखित सड़क और आम नागरिक संरक्षा से संबंधित अतिरिक्त विशेषताओं के एकीकरण को प्रस्तुत करने के लिए उपयोग में लाया जा रहा है :

(क) **वाहन डेटाबेस में प्रदूषण नियंत्रित (पीयूसी) विवरण का एकीकरण** – यह अनुप्रयोग पीयूसी से संबंधित स्टेशन पंजीकरण, नवीकरण, वाहनों के लिए पीयूसीसी जारी करना, ऑनलाइन / काउंटर शुल्क का संग्रह, एसएमएस सेवाओं आदि सेवाओं की एक पूरी श्रृंखला प्रदान करता है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तत्वावधान में विकसित और प्रत्येक राज्य की आवश्यकताओं के लिए अनुकूलित, यह आवेदन वर्तमान में देश भर के 13 राज्यों / केंद्रशासित प्रदेशों में लागू है। पीयूसीसी एक वेब सक्षम अनुप्रयोग है, जो एक केंद्रीकृत परिवेश के नियोजित है और वेब के माध्यम से सभी आरटीओ, पीयूसी स्टेशनों, नागरिकों के लिए सुलभ है।

(ख) **वाहन डेटाबेस में व्हीकल लोकेशन ट्रैकिंग डिवाइस और इमरजेंसी बटन डिटेल्स का एकीकरण** – इस अनुप्रयोग को एआईएस : 140 के अनुसार सभी सार्वजनिक सेवा वाहनों (बसों, टैक्सियों आदि) को वीएलटीडी से सुसज्जित करने के उद्देश्य से विकसित किया गया है, जिसमें एक आपातकालीन (संत्रास) बटन भी है, जो सार्वजनिक सेवा वाहन मालिकों / ऑपरेटरों में बढ़ी हुई जिम्मेदारी अनुरूप सुरक्षा की भावना सुनिश्चित करने की दिशा में एक कदम है।

(ग) **वाहन डेटाबेस में गति नियंत्रण युक्ति (डिवाइस) / स्पीड गवर्नर संबंधी विवरणों का एकीकरण** – नियंत्रित और जिम्मेदार ड्राइविंग के माध्यम से नागरिकों के बीच सुरक्षा की भावना सुनिश्चित करने के लिए एक कदम के रूप में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने परिवहन वाहन (कैब, बस, ट्रक, आदि) के लिए सलाह (एडवाइजरी) जारी की है : वाहनों में एसएलडी / स्पीड गवर्नर लगाया जाना जरूरी है। इसे कुशलतापूर्वक पूरा करने के लिए, स्पीड गवर्नर / एसएलडी विनिर्माताओं के लिए उनके अनुमोदित उत्पादों की सूची अपलोड करने और युक्ति को आगे वाहन 4.0 से एकीकरण सुनिश्चित करने के लिए एक नया वेब–आधारित प्रणाली विकसित की गयी है।

(घ) **वाहन डेटाबेस के साथ बीमा डेटा का एकीकरण** – भारत में बीमित वाहनों की संख्या बढ़ाने के लिए, मंत्रालय ने बीमा सूचना ब्यूरो (आईआईबी) के पास उपलब्ध बीमा डेटा को वाहन पोर्टल के साथ एकीकृत किया है। यह प्रवर्तन अधिकारी को अपने संबंधित राज्यों / संघ शासित प्रदेशों में बिना बीमा वाले वाहनों के बारे में जानकारी प्राप्त करने में सक्षम बनाता है।

6.7.6 **मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019** – मोटर यान अधिनियम, 1988 वह प्रमुख साधन है जिसके माध्यम से देश में सड़क परिवहन को विनियमित किया जाता है। तीस वर्षों के बाद इसमें पहली बार संसद द्वारा पारित और 9 अगस्त 2019 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 के द्वारा व्यापक संशोधन किए गए। इस अधिनियम से सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में सुधार आने, नागरिक सुगमता, पारदर्शिता सुनिश्चित होने और सूचना प्रौद्योगिकी की मदद से और बिचौलियों को हटाकर भ्रष्टाचार कम होने की उम्मीद की जाती है। यह अधिनियम देश में सड़क सुरक्षा परिदृश्य को सुदृढ करेगा, नागरिकों को सुविधा प्रदान करेगा, पारदर्शिता बढ़ाएगा और भ्रष्टाचार कम करेगा, बीमा तथा क्षतिपूर्ति व्यवस्था में सुधार लाएगा, राज्यों को सशक्त करेगा और सार्वजनिक परिवहन को सुदृढ करेगा।

मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 के प्रमुख प्रावधान :

- स्वचालित केंद्रों के माध्यम से अनिवार्य फिटनेस परीक्षण
- ईएलवी के लिए नये प्रावधान
- यान वापसी संबंधी नयी धारा
- पदयात्रियों और गैर मोटर संचालित परिवहन की सुरक्षा
- यात्रा के दौरान बच्चों की सुरक्षा
- इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और सड़क सुरक्षा का प्रवर्तन
- नेक व्यक्ति / फरिश्ते, स्वर्णिम घंटों में उपचार, कोई गलती का दायी नहीं के लिए नयी धारा
- दुर्घटना पीड़ित दावाकर्ताओं के लिए अंतरिम राहत योजनाएं
- मोटर यान दुर्घटना राहत निधि का गठन
- सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 1 सितंबर 2019 को वह तिथि निर्धारित किया है जिस तिथि को मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 के करीब साठ खंड प्रवृत्त हुए थे।

6.7.7 मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2019 के कुछ धाराओं और अपेक्षित नियमों का कार्यान्वयन

मंत्रालय ने 1 अक्तूबर, 2020 से मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 की धारा 45, 74, 88, 90 और धारा 91 के खंड (i) के उप खंड (ख) का प्रवर्तन अधिसूचित किया है, जो नेक व्यक्तियों की सुरक्षा, बिना पंजीकरण के वाहनों का उपयोग करना, दस्तावेजों को जब्त करने हेतु पुलिस अधिकारी की शक्ति, इलेक्ट्रॉनिक प्रपत्रों और दस्तावेजों का उपयोग और प्रकाशन, नियमों और अधिसूचनाओं को शुरू करने और निर्धारित करना शामिल है। अधिसूचित प्रावधानों के प्रचालन के नियम अधिसूचना के माध्यम से प्रकाशित किए गए हैं। इन नियमों में चालान की परिभाषा दी गयी है। एक पोर्टल का प्रावधान किया गया है, जो सूचना प्रौद्योगिकी के माध्यम से सेवाएं प्रदान करता है और इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन को सक्षम बनाता है। लाइसेंसिंग प्राधिकरण द्वारा अयोग्य या निरस्त चालन अनुज्ञप्ति का विवरण पोर्टल में कालानुक्रमिक रूप से दर्ज किया जाएगा। इस प्रकार, इलेक्ट्रॉनिक स्वरूप में एक अभिलेख बनाया रखा जा सकेगा और आगे चालक के व्यवहार की निगरानी की जाएगी। भौतिक के साथ–साथ इलेक्ट्रॉनिक रूप में प्रमाण पत्र प्राप्त करने, ऐसे दस्तावेजों की वैधता और निर्गम, निरीक्षण की तिथि और समय को अंकित करने और संबंधित अधिकारी की पहचान के प्रावधान किए गए हैं। यह प्रावधान किया गया है कि यदि प्रवर्तन अधिकारी द्वारा इलेक्ट्रॉनिक माध्यम से दस्तावेजों के विवरण को वैध पाया जाता है, तो निरीक्षण के लिए ऐसे दस्तावेजों के भौतिक रूपों की मांग नहीं की जाएगी, जिसमें ऐसे मामले भी शामिल हैं जिनमें किसी भी तरह की दस्तावेज़ की जब्ती आवश्यक हो। इसके अलावा, किसी भी दस्तावेज की मांग या निरीक्षण करने पर, वर्दीधारी पुलिस अधिकारी या राज्य सरकार द्वारा अधिकृत किसी अन्य अधिकारी के निरीक्षण और पहचान की तारीख और

समय की मोहर पोर्टल पर दर्ज की जाएगी। इससे वाहनों की अनावश्यक पुनः जाँच या निरीक्षण से बचने में मदद मिलेगी और आगे चलकर ड्राइवरों को उत्पीड़ित करने का एक कारण समाप्त हो जाएगा। यह भी प्रावधान किया गया है कि गाड़ी चलाते समय हस्त धारित संचार उपकरण का उपयोग केवल मार्ग जानने के लिए इस प्रकार किया जाएगा कि गाड़ी चलाते समय चालक की एकाग्रता भंग न हो।

6.7.8 नेक व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए नियम

मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 ने एक नया खंड 134क, अर्थात् ''नेक व्यक्तियों की सुरक्षा'' जोड़ा है, जो नेक व्यक्ति को परिभाषित करता है और उनके लिए सुरक्षोपायों का प्रावधान करता है। उन नियमों को मंत्रालय द्वारा प्रकाशित किया गया है जो नेक व्यक्तियों को अधिकार प्रदान करता है और यह कि धर्म, राष्ट्रीयता, जाति या लिंग के अधार पर कोई भेद–भाव किये बिना उनसे सम्मानपूर्वक व्यवहार किया जाएगा। इन नियमों में अन्य बातों के साथ–साथ, यह प्रावधान किया गया है कि कोई पुलिस अधिकारी या कोई अन्य व्यक्ति, किसी नेक व्यक्ति को उनका नाम, पहचान, पता या कोई अन्य निजी जानकारी प्रकट करने के लिए बाध्य नहीं करेगा; परंतु यह कि नेक व्यक्ति स्वेच्छा से अपना नाम बता सकता है। इस अधिनियम और इन नियमों के अंतर्गत प्रत्येक सार्वजनिक और निजी अस्पताल प्रवेश द्वार पर या किसी अन्य् प्रमुख स्थान पर और उनकी वेबसाइट पर, हिन्दी, अंग्रेजी और प्रादेशिक भाषा में नेक व्यक्तियों के अधिकारों का उल्लेख करते हुए एक चार्टर प्रकाशित करेगा। नेक व्यक्ति की जॉच के लिए, यदि कोई व्यक्ति स्वेच्छा से उस मामले में साक्ष्य बनने के लिए सहमत होता है जिस मामले में उसने नेक व्यक्ति का कार्य किया है तो उसकी जॉच तदनुसार इस नियम और इन नियमों में उल्लिखित विस्तृत दिशानिर्देशों और प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।

6.7.9 राज्य सरकारों द्वारा धारा 210क के अंतर्गत गुणक

मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 में यह प्रावधान किया गया है कि राज्य सरकार मोटर यानों से संबंधित उल्लंघनों हेतु शास्तियों के लिए 10 गुना तक का एक गुणक रख सकता है। इन उल्लंघनों से आगे और निरोध के लिए यह प्रावधान किया गया था। मंत्रालय ने धारा 210 क के अंतर्गत एक गुणक को निर्दिष्ट करने के प्रयोजन से राज्य सरकार द्वारा ध्यान में रखी जाने वाली शर्तों को अधिसूचित किया है, जिसमें केंद्र सरकार या राज्य सरकार द्वारा सड़क सुरक्षा, यातायात प्रबंधन, किए गए अपराध, लगाए गए अर्थदंड और जुर्माना से संबंधित आंकड़े; या राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड, राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद या राज्य सड़क सुरक्षा परिषद, द्वारा स्वतः या केंद्र सरकार या राज्य सरकार द्वारा दिए गए संदर्भ पर दी गयी सलाह शामिल है।

6.7.10 ''मोबाइल नंबर'' के स्थान को शामिल करने के लिए केंद्रीय मोटरयान नियमावली, 2019 के विभिन्न प्रारूपों में संशोधन

मोटर यान (संशोधन) अधिनियम 2019 के अधिनियमन से चालन अनुज्ञप्ति और पंजीकरण प्रमाण–पत्र से संबंध में कुछेक प्रावधान हैं जिसमें स्वामी के ''मोबाइल नंबर'' का स्थान शामिल करने के लिए सीएमवीआर,1989 के प्रारूपों में संशोधन आवश्यक हो गया था, ताकि नागरिकों को विभिन्न परिवहन संबंधित सेवाएं सुगम किया जा सका। इससे आईटी आधारित यातायात उल्लंघनों का संसूचन और एसएमएस के माध्यम से उल्लंघनों से संबंधित सूचना का प्रेषण सुगम करेगा। मंत्रालय ने अधिसूचना के माध्यम से ''मोबाइल नंबर'' का स्थान शामिल करने के लिए केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के विभिन्न प्रारूपों को संशोधित किया है।

यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे की सड़क पर अंग्रेजी के 'टी' अक्षर की तर्ज पर तिराहा (इंटरसेक्शन) है और वहां सीधा रास्ता नहीं जाता है। यातायात को बायीं या दायीं ओर मोड़ना होगा। इससे ड्राइवर को अपने रास्ते की योजना बनाने में मदद मिलती है।

This sign cautions about that there is T-intersection on the road ahead and there is no forward movement. Traffic has to either turn left or right. This helps driver in planning his movement on road.

6.7.11 मोटर यान अधिनियम, 1988 और केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 से संबंधित दस्तावेजों की वैधता का विस्तार

कोविड–19 महामारी फैलने के कारण संपूर्ण लॉकडाउन अधिरोपित करने के संबंध में गृह मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिनांक 24 मार्च 2020 के दिशानिर्देशों के अनुसरण में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने मोटर यान अधिनियम, 1988 और केंद्रीय मोटर यान नियमावाली, 1989 से संबंधित दस्तावेजों की वैधता के विस्तार के संबंध में सभी राज्यों / संघ क्षेत्रों को 30 मार्च 2020 और 9 जून 2020 की सलाह जारी की थी। इन दिशानिर्देशों में यह सलाह दी गयी थी कि फिटनेस, परमिट (सभी प्रकार के), अनुज्ञप्ति, पंजीकरण और अन्य संबद्ध दस्तावेज को 30 सितंबर 2020 तक वैध माना जाना चाहिए। पूरे देश में कोविड–19 के प्रसार को रोकथाम करने की स्थिति के कारण विकट स्थिति को ध्यान में रखते हुए, आगे यह भी सलाह दी गयी थी कि ऊपर उल्लिखित सभी प्रकार के दस्तावेजों की वैधता, जिन्हें लॉकडाउन के कारण नवीकृत नहीं किया जा सका या जिसे नवीकृत किए जाने की कोई संभावना नहीं थी, को 31 दिसंबर 2020 तक वैध माना जाना चाहिए। प्रवर्तन अधिकारियों को ऐसे दस्तांवेजों को 31 दिसंबर 2020 तक वैध मानने की सलाह दी गयी थी। यह उपाय परिवहन संबंधित सेवाएं प्राप्त करने में नागरिकों को मदद करने के लिए किया गया था।

6.7.12 केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 32 और 81 के अंतर्गत यथा विहित ऐसे शुल्कों में छूट

दस्तावेजों के नवीकरण में, जिनके लिए पहले से ही शुल्क का भुगतान कर दिया गया है, या ऐसे मामलों में जहॉं नवीकरण के लिए भुगतान किए जाने की आवश्यकता थी परंतु नागरिक कोविड लॉकडाउन की स्थितियों के कारण शुल्क का भुगतान करने में असमर्थ थे, नागरिकों को असुविधा और उत्पीड़न से बचाने के लिए, मंत्रालय ने, अधिसूचना के माध्यम से, केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 के नियम 32 और 81 के तहत यथा विहित ऐसे शुल्कों से 31 जुलाई 2020 तक छूट प्रदान किया है।

6.7.13 हल्के से मध्यम रंगान्धता वाले नागरिकों को चालन अनुज्ञप्ति प्राप्त करने में समर्थ बनाने के लिए मंत्रालय द्वारा प्रकाशित सुगमकारी विनियम

मंत्रालय दिव्यांगजनों को परिवहन संबंधी सेवाओं का, विशेष रूप से चालन अनुज्ञप्ति (ड्राइविंग लाइसेंस) प्राप्त करने से संबंधित लाभ उठाने में सक्षम बनाने के लिए कई उपाय कर रहा है। दिव्यांगजनों को और साथ ही एकाक्षिक दृष्टि वाले लोगों को चालन अनुज्ञप्ति की सुविधा देने के संबंध में पहले भी सलाह जारी की गयी थी। मंत्रालय को अभ्यावेदन प्राप्त हुआ कि रंगान्ध नागरिक शारीरिक फिटनेस (फॉर्म I) या मेडिकल सर्टिफिकेट (फॉर्म-Iए,) के बारे में घोषणा की अपेक्षाओं के कारण चालन अनुज्ञप्ति नहीं बनवा पाए थे। इस मुद्दे को एक चिकित्सा विशेषज्ञ संस्थान के साथ उठाया गया था और सलाह मांगी गई थी। प्राप्त की गई सिफारिशों में हल्के से मध्यम रंगान्ध नागरिकों को गाड़ी चलाने की अनुमति दी गई है और केवल गंभीर रंगान्ध नागरिकों पर प्रतिबंध लगाया गया है। दुनिया के अन्य हिस्सों में इसकी अनुमति दी गई है। मंत्रालय ने चालन अनुज्ञप्ति प्राप्त करने के लिए हल्के से मध्यम रंगान्ध नागरिकों को सक्षम करने के लिए फॉर्म 1 और फॉर्म 1 ए में संशोधन किया है।

6.7.14 किराए पर टैक्सी योजना (रेंट ए कैब स्कीम), 1989 और किराए पर मोटरसाइकिल (रेंट ए मोटर साइकिल) योजना, 1997 संबंधी सलाह

वर्ष 1989 में, इस मंत्रालय ने "रेंट–ए–कैब" योजना के लिए और वर्ष 1997 में, "रेंट–ए–मोटरसाइकिल" योजना के लिए दिशानिर्देश अधिसूचित किये। ये यान पर्यटकों, कॉर्पोरेट अधिकारियों, व्यापारिक यात्रियों और छुट्टी पर जाने वाले परिवारों द्वारा उपयोग किए जाते हैं। कुछेक हितधारकों से प्राप्त मसलों के आधार पर, मंत्रालय ने 01 जून 2020 को निम्नलिखित बिंदुओं के साथ, "किराए पर मोटर टैक्सी / साइकिल योजनाएं" को लागू करने के लिए एक सलाह जारी की है –

(i) वाणिज्यिक वाहन चलाने वाला, वैध चालन अनुज्ञप्ति / आईडीपी और संबंधित योजना के मोटर टैक्सी (फॉर्म 3/4) या मोटर साइकिल (फॉर्म 2) किराए पर लेने के लिए अनुज्ञप्ति की एक प्रति रखने वाले किसी व्यक्ति को कोई बिल्ला रखने पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए।

(ii) "रेंट–ए–मोटरसाइकिल स्कीम" को लागू किया जाए और ऑपरेटरों को अनुज्ञप्ति देने पर विचार किया जाए।

(iii) इसके अलावा, रेंट–ए–मोटरसाइकिल स्कीम' के तहत लाइसेंस वाले दो पहिया यानों को संबंधित करों के भुगतान पर राज्यों में चलाने की अनुमति दी जाती है।

6.7.15 बीएस VI वाहनों के लिए चार पहिया वाहनों पर पंजीकरण विवरण के स्टिकर पर 1 सेमी मोटी हरी पट्टी

बीएस–VI उत्सर्जन मानक, जिन्हें 1 अप्रैल, 2020 से अनिवार्य किया गया है, में सख्त उत्सर्जन मानदंड विहित किए गए हैं। किसी भी ईंधन प्रकार, अर्थात्, पेट्रोल या सीएनजी, जिसके लिए हल्के नीले रंग का स्टिकर और डीजल यानों, जिसके लिए नारंगी रंग का स्टिकर है, के बीएस– VI यानों के प्रयोजन के लिए मौजूदा तीसरे पंजीकरण स्टिकर के शीर्ष पर 1 सेमी चौड़ी, हरे रंग की एक अनोखी पट्टी के स्वरूप में पहचान की सुविधा अनिवार्य की गयी है।

6.7.16 यानों का परिमाप

मंत्रालय ने अधिसूचना के माध्यम से नियम – 93 में संशोधन किया है जो केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के तहत मोटर यानों के परिमापों से संबंधित है। यह संशोधन मोटर यानों के परिमापों में मानकीकरण प्रदान करेगा, जो अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप होगा और इससे देश की संभरण सुविधा में सुधार होगा, क्योंकि वर्द्धित परिमाप विहित वजन के अंदर अतिरिक्त सवारी या अतिरिक्त वहन क्षमता प्रदान करेगा।

6.7.17 अखिल भारतीय पर्यटक वाहन प्राधिकार और परमिट नियम, 2020

हमारे देश का यात्रा और पर्यटन उद्योग पिछले दस–पंद्रह वर्षों में कई गुना बढ़ गया है। इस वृद्धि में घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय दोनों पर्यटकों का योगदान शामिल है, और उच्च प्रत्याशा और वर्द्धित उपभोक्ता अनुभव की प्रवृत्ति की देखी गयी है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय राष्ट्रीय परमिट व्यवस्था के तहत मालवाहक यान की सफलता के बाद पर्यटक यात्री यानों की निर्बाध आवाजाही प्रदान करना चाहता है। मसौदा "अखिल भारतीय पर्यटक यान प्राधिकार और परमिट नियम, 2020" को आम नागरिक और हितधारकों के परामर्श हेतु प्रकाशित किया गया है। इस नई योजना के तहत, कोई भी पर्यटक यान ऑपरेटर ऑनलाइन मोड के माध्यम से "अखिल भारतीय पर्यटक प्राधिकार / परमिट" के लिए आवेदन कर सकता है। वन स्टॉप समाधान के रूप में, नियमों में यथा निर्धारित सभी प्रासंगिक दस्तावेजों को जमा करने और ऐसे प्राधिकार / परमिट हेतु देय शुल्क जमा करने पर, ऐसे

आवेदक द्वारा सभी अनुपालनाओं को पूरा करने के अध्यधीन, ऐसे आवेदन जमा करने के 30 दिनों के अंदर, इस तरह के सभी प्राधिकार पत्र / परमिट जारी कर दिए जाएंगे।

6.7.18 विभिन्न वर्गों और श्रेणियों के यानों के लिए पंजीकरण प्लेट के वर्ण एवं अंकों और पृष्ठभूमि के रंग

मंत्रालय ने वर्ष 1989 से यान पंजीकरण प्लेटों के रंग, आकार आदि के नियमन और निर्देश के लिए कई आदेश जारी किए थे। कुछ श्रेणियों के यानों के मामले में कुछ अस्पष्टताएं देखी गई हैं। इन विसंगतियों को ठीक करने के लिए, इस मंत्रालय ने मदों की गहन सारणी को अधिसूचित किया ताकि यह विभिन्न वर्गों और श्रेणियों के यानों के पंजीकरण प्लेट के वर्ण एवं अंकों और पृष्ठभूमि के रंग को स्पष्ट कर सके।

6.7.19 कारों में टायर मरम्मत किट की नई विशेषताओं और दोपहियों की कुछेक वस्तुओं के लिए अद्यतन मानक

मंत्रालय ने 3.5 टन के अधिकतम द्रव्यमान तक के वाहनों के लिए टायर दबाव निगरानी प्रणाली (टीपीएमएस) हेतु विनिर्देशन उपलब्ध कराने हेतु सीएमवीआर, 1989 में संशोधन किया है। टीपीएमएस चलती गाड़ियों में टायर के फुलाव के दबाव और उसमें परिवर्तन पर नजर रखता है और चालक को सूचना प्रेषित करता है, जिससे चालक को अग्रिम जानकारी मिलती है और इस प्रकार सड़क सुरक्षा में वृद्धि करता है, यदि इसे यान में लगाया जाता है। दोपहिया यानों के फुट रेस्ट अपेक्षाओं के लिए भी मानक अधिसूचित किए गए हैं। दोपहिया यान पर पिछली सीट की सवारी की अनुमति देने का प्रावधान किया गया है, बावजूद इसके कि पिछली सीट की सवारी के पीछे एक हल्के वजन वाले कंटेनर को जोड़ा गया है, बशर्ते कि परिमाप और सकल यान वजन मापदंड (वाहन निर्माता द्वारा निर्दिष्ट और परीक्षण एजेंसी द्वारा अनुमोदित) का पालन किया जा रहा है।

6.7.20 केंद्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 के तहत सड़क निर्माण और पुनर्वासन उपकरण और हैवी अर्थ मूविंग मशीनरी (एचईएमएम) के लिए पंजीकरण / चालन अनुज्ञप्ति मुद्दे

सभी राज्यों और केंद्रशासित प्रदेशों को सड़क निर्माण और पुनर्वासन उपकरण (पहिएदार कोल्ड मिलिंग मशीन, पहिएदार मृदा स्टेबलाइजर मशीन, पहिएदार कोल्ड रिसाइक्लर उपकरण, मशीन आदि) और एचईएमएम जैसे डंपर, पे लोडर, फावड़ियों, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर, मोटर ग्रेडर और रॉक ब्रेकर के पंजीकरण की मांग नहीं करने के लिए एक परामर्शी जारी की गयी है। आगे यह और स्पष्ट किया गया कि वे एक स्थान से दूसरे स्थान पर दूसरे यानों पर गाड़ी के माध्यम से पहुँचाए जाते हैं, और स्वयं सड़क पर नहीं चलते हैं। इसके अलावा, खनन परिसर के भीतर उपयोग किए जाने वाले उपकरण विशेषज्ञों द्वारा संचालित किए जाते हैं और जब तक ये उपकरण सार्वजनिक स्थान पर नहीं आते हैं तब तक चालन अनुज्ञप्ति के लिए जोर नहीं दिया जाना चाहिए।

6.7.21 कृषि मशीनरी और निर्माण उपकरण यानों के लिए अलग उत्सर्जन मानदंड

मंत्रालय, विशेष रूप से कृषि मंत्रालय से प्राप्ति अनुरोधों पर विचार करने के बाद, कृषि मशीनरी (कृषि ट्रैक्टर, पावर टिलर और संयुक्त हार्वेस्टर) और निर्माण उपकरण यानों के लिए उत्सर्जन मानदंड को अलग करने और उत्सर्जन मानदंडों का नामकरण को भारत स्टेज (सीईवी/टीआरईएम) – IV और भारत स्टेज (सीईवी/टीआरईएम) – V से बदल कर क्रमशः कृषि ट्रैक्टरों और अन्य उपकरणों के लिए टीआरईएम स्टेज – IV और टीआरईएम स्टेज–V और निर्माण उपकरण यानों के लिए सीईवी स्टेज–IV और सीईवी स्टेज–V करने हेतु सीएमवीआर, 1989 में

संशोधन करने के प्रस्ताव के मसौदे को अधिसूचित किया है। ऐसा अन्य मोटर यानों जिनके लिए बीएस मानदंड के रूप में है के बीच किसी भी भ्रम से बचने के लिए किया गया है। कृषि ट्रैक्टरों और यानों के लिए उत्सर्जन मानदंडों के अगले चरण के कार्यान्वयन के लिए एक वर्ष का विस्तार का भी प्रस्ताव किया गया है।

6.7.22 निर्माण उपकरण यानों की सुरक्षा अपेक्षाओं के बारे में सीएमवीआर, 1989 में संशोधन

मंत्रालय ने अन्य यानों के साथ सार्वजनिक सड़कों पर निर्माण उपकरण यानों के सड़कों पर चलते समय ऑपरेटर की सुरक्षा के मुद्दे को चरणबद्ध तरीके से हल करने के लिए सीएमवीआर, 1989 में संशोधन के लिए अधिसूचना जारी की है – चरण– I : अप्रैल 2021; चरण– II: अप्रैल 2024। सीएमवीआर को पास जाने की शोर और ऑपरेटर के कान स्तर पर शोर से संबंधित अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए भी संशोधन किया गया है।

6.7.23 विस्तृत स्वामित्व प्रकार और दिव्यांगजन को सुविधा प्रदान करने के लिए सीएमवीआर, 1989 के फॉर्म 20 में संशोधन

मंत्रालय के संज्ञान में आया है कि सीएमवीआर के तहत विभिन्न फॉर्मों में स्वामित्व के तहत स्वामित्व विवरण ठीक से परिलक्षित नहीं होता है, जो मोटर यानों के पंजीकरण के लिए आवश्यक है। विस्तृत स्वामित्व प्रकार को दर्ज करने के लिए फॉर्म 20 में संशोधन करने हेतु, मंत्रालय ने आम नागरिकों और हितधारकों से टिप्पणियां / सुझाव आमंत्रित करने के लिए अधिसूचना प्रकाशित की है। इसके अलावा, सीएमवीआर, 1989 के अनुसार, दर्ज किए गए स्वामित्व विवरण दिव्यांगजन से संबंधित विवरण को प्रतिबिंबित नहीं करता है, जो महत्वपूर्ण है क्योंकि कई सरकारी योजनाएं दिव्यांगजन को प्रोत्साहन प्रदान करती हैं। प्रस्तावित संशोधनों से इस तरह के स्वामित्व विवरण ठीक प्रकार से से परिलक्षित होगा और दिव्यांगजन विभिन्न योजनाओं के तहत लाभ प्राप्त करने में सक्षम होंगे।

6.7.24 बिना बैटरी के इलेक्ट्रिक वाहनों की बिक्री और पंजीकरण

मंत्रालय ने बिना बैटरी के इलेक्ट्रिक वाहनों की बिक्री और पंजीकरण के संबंध में सभी राज्यों और केंद्रशासित प्रदेशों को एक परामर्शी जारी की है। सरकार देश में विद्युत गतिशीलता बढ़ाने के लिए एक पारि–प्रणाली बनाने का प्रयास कर रही है। यह न केवल पर्यावरण की रक्षा करेगा और तेल आयात बिल को कम करेगा अपितु ऑटोमोबाइल उद्योग को विकसित होने के अवसर भी प्रदान करेगा। यह स्पष्ट किया गया है कि परीक्षण एजेंसी द्वारा जारी किए गए प्रकार अनुमोदन प्रमाण पत्र के आधार पर बैटरी के बिना वाहनों को बेचा और पंजीकृत किया जा सकता है। आगे यह भी स्पष्ट किया गया है कि पंजीकरण के उद्देश्य के लिए मेक / टाइप या बैटरी के किसी अन्य विवरण को निर्दिष्ट करने की आवश्यकता नहीं है।

6.7.25 कोविड–19 महामारी की अवधि के दौरान ऑक्सीजन सिलेंडरों की आपूर्ति और आवाजाही सुगम करना और सुनिश्चित करना

एक राज्य से दूसरे राज्य में या राज्य के भीतर ऑक्सीजन सिलेंडरों या ऑक्सीजन टैंक की ढुलाई और आवाजाही सुचारु करने के लिए और देश भर में ऑक्सीजन की निर्बाध आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए, मंत्रालय ने एक अधिसूचना के माध्यम से इन्हें मोटर यान अधिनियम, 1988 के अंतर्गत परमिट की आवश्यकता से छूट दे दी है।

6.7.26 हाइड्रोजन ईंधन सेल यानों के लिए मानक

वैकल्पिक ईंधन और हरित ईंधन प्रौद्योगिकी को बढ़ावा देने के लिए, मंत्रालय ने केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 में संशोधन के माध्यम से हाइड्रोजन ईंधन सेल द्वारा चालित यानों के सुरक्षा मूल्यांकन के मानकों को अधिसूचित किया है, जो देश में हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित यानों को बढ़ावा देने में मदद करेगा।

6.7.27 एक मोटर वाहन ईंधन के रूप में एच–सीएनजी

परिवहन के लिए वैकल्पिक स्वच्छ ईंधन की दिशा में एक और कदम के रूप में, मंत्रालय ने केंद्रीय मोटर यान नियम 1989 में संशोधनों के माध्यम से मोटर यानों में उपयोग के लिए हाइड्रोजन समृद्ध सीएनजी (एचसीएनजी) को अधिसूचित किया है।

6.7.28 क्वाड्रिसाइकिल के लिए उत्सर्जन मानक भारत स्टेज VI (बीएस–VI)

मंत्रालय ने क्वाड्रिसाइकिल (श्रेणी एल7) के लिए उत्सर्जन मानक भारत स्टेज VI (बीएस – VI) अधिसूचित किया है।

6.7.29 मोटर यान (चालन) (संशोधन) विनियम, 2020

मंत्रालय ने मोटर यान (चालन) विनियम, 2017 को अधिनियम और सीएमवीआर, 1989 में किए गए संशोधन, जैसे हस्त धारित उपकरण का उपयोग, इलेक्ट्रॉनिक स्ववरूप के दस्तावेजों का निरीक्षण इत्यादि के साथ संरेखित करने के लिए मोटर यान (चालन) विनियम, 2017 में कुछेक संशोधन किए हैं। मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 118 के तहत संरचित मोटर यान (चालन) विनियम, 2017, धारा 177 क के तहत उल्लंघन के लिए दंड का प्रावधान करता है, जो असमाधेय है।

6.7.30 उत्सर्जन और शोर मानकों के अनुपालन के लिए सड़क परिवहन उपयुक्तता (रोड वर्थिनेस) प्रमाण–पत्र

मंत्रालय ने उत्सर्जन और शोर मानकों के अनुपालन के लिए सड़क परिवहन उपयुक्तता (रोड वर्थिनेस) प्रमाण–पत्र को अधिसूचित करने के लिए केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के फार्म 22 में संशोधन किया है।

6.7.31 दोपहियों के लिए रक्षात्मक हेलमेट

देश में दोपहिया हेलमेट को बीआईएस प्रमाणन के अनिवार्य नियम के तहत लाने के लिए, मंत्रालय ने दोपहिया मोटर यान सवारो के लिए हेलमेट (गुणवत्ता नियंत्रण) आदेश, 2020 जारी किया है। इससे भारत में दो पहिया यानों के लिए केवल बीआईएस प्रमाणित हेलमेट का निर्माण और बिक्री हो सकेगी। इससे दोपहिया हेलमेट की गुणवत्ता में सुधार होगा और सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार आएगा। इससे दो पहिया यानों की दुर्घटनाओं में घातक चोटों को कम करने में भी मदद मिलेगी।

6.7.32 वाहन के अंतर्गत यान पंजीकरण / फिटनेस हेतु फास्टैग

मंत्रालय ने सीएमवीआर, 1989 में संशोधन कर यह अधिदेश दिया है कि 1 दिसंबर, 2017 को और उसके बाद बेचे जाने वाले मोटर यानों को यान के निर्माता या उसके अधिकृत डीलर, जैसा भी मामला हो, द्वारा फास्टैग से सज्जत

किया जाएगा। इसके अलावा, 14 मई 2020 से वाहन के साथ नेशनल इलेक्ट्रॉनिक टोल कलेक्शन (एनईटीसी) का एपीआई के साथ एकीकरण लाइव हो गया है, जहां वाहन प्रणाली वीआरएन / वीआईएन के आधार पर एनईटीसी प्रणाली से सफलतापूर्वक फास्टैग विवरण प्राप्त कर रही है। फॉर्म 51 (बीमा प्रमाणपत्र) में एक संशोधन, जिसके तहत उसमें फास्टैग विवरण दर्ज किया जाएगा, के माध्यम से यह और अनिवार्य कर दिया गया है कि एक नया तृतीय पक्ष बीमा प्राप्त करते समय वैध फास्टैग होना अनिवार्य है। यह 1 अप्रैल 2021 से लागू होगा। यह सुनिश्चित करने की दिशा में एक कदम होगा कि टोल प्लाजाओं पर शुल्क का भुगतान केवल इलेक्ट्रॉनिक माध्यम से होता है और वाहन शुल्क प्लाजाओं से निर्बाध गुजरते हैं। प्लाज़ा में कोई प्रतीक्षा समय नहीं होगा, और इससे ईंधन की बचत होगी।

6.8 सड़क परिवहन क्षेत्र में की गयी प्रमुख पहलें :

(i) सड़क परिवहन प्रणाली आईटीएस सुदृढीकरण

मंत्रालय ने राज्यों को नवीनतम प्रौद्योगिकियों जैसे जीपीएस / जीएसएम आधारित वाहन ट्रैकिंग प्रणाली, कंप्यूटरीकृत आरक्षण / टिकट वितरण प्रणाली, अंतर माध्यम किराया एकीकरण, अंतर शहर और मोफस्सिल क्षेत्रों को शामिल करने वाली सेवाओं के लिए सवारी सूचना प्रणाली इत्यादि के उपयोग हेतु वित्तीय सहायता प्रदान करने और संपूर्ण राज्य के लिए टोटल मोबिलिटी योजना तैयार करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने हेतु, मौजूदा योजना नामतः ''सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में आईटीएस सुदृढीकरण'' का मूल्यांकन किया है। मंत्रालय राज्यों / संघ क्षेत्रों को आईटी संबद्ध परियोजनाओं की परियोजना लागत के 50 प्रतिशत तक की राशि की एकबारगी सहायता प्रदान करता है।

(ii) राज्यों / केंद्र शासित प्रदेशों में बस पोर्टों का विकास

लोगों की कुशल गतिशीलता एक समाज और एक राष्ट्र की प्रगति और समृद्धि के महत्वपूर्ण कारकों में से एक है। जबकि राज्य सड़क परिवहन उपक्रम / राज्य परिवहन उपक्रम लाभजनक बस संचालन पर ध्यान केंद्रित करते हैं, उनमें से अधिकांश बस टर्मिनल सुविधाओं के विकास और रखरखाव की उपेक्षा करते हैं। उच्च गुणवत्ता वाली बस टर्मिनल सुविधाओं को विकसित करने के लिए, और इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि इसके निरंतर संचालन और रखरखाव को एक यथाचित तरीके से सुनिश्चित करने के लिए, इस मंत्रालय ने बीओटी / एचएएम आधार पर राज्यों / संघ क्षेत्रों में बस पोर्ट का विकास नामक एक योजना (5 सितंबर 2018 को) शुरू की है। यह योजना एक केंद्रीय क्षेत्र योजना है और इसका उद्देश्य राज्यों द्वारा बस टर्मिनल बुनियादी ढांचे के विकास की प्रक्रिया शुरू करना है। योजना का उद्देश्य सार्वजनिक बस परिवहन के उपयोगकर्ताओं को बस पर चढ़ने और उतरने के साथ – साथ बेहतर यात्री सुविधाओं के लिए सुरक्षित, सुविधाजनक और उपयोगकर्ता–अनुकूल स्थान प्रदान करके लाभान्वित करने के लिए बस टर्मिनल अवसंरचना की क्षमता और गुणवत्ता को बढ़ाना है। इस योजना का उद्देश्य सार्वजनिक और निजी क्षेत्र के इंटरसिटी बस ऑपरेटरों दोनों की आवश्यकताओं को पूरा करना है। ओडिशा, उत्तराखंड, तमिलनाडु, अंडमान और निकोबार और केरल राज्यों से प्राप्त प्रस्ताव की जांच करने के लिए एनएचआईडीसीएल को भेजा गया है। सलेम (तमिलनाडु), कटक (ओडिशा), रामनगर (उत्तराखंड), बद्दी (हिमाचल प्रदेश), संघ क्षेत्र चंडीगढ़, संघ क्षेत्र अंडमान एवं निकोबार, सोनीपत (हरियाणा), तिरुवनंतपुरम (केरल), उदयपुर (त्रिपुरा), पटियाला (पंजाब),

संघ क्षेत्र जम्मू एवं कश्मीर (कटरा), पुणे (महाराष्ट्र) के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। रामनगर (उत्तराखंड) में बस पोर्ट के विकास की परियोजना अनुमोदित कर दी गयी है और अभी यह बोली प्रक्रिया के अधीन है।

(iii) **महिला यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा (निर्भया फ्रेमवर्क के अधीन परियोजनाएं)**

भारत सरकार ने एक समर्पित निधि नामतः निर्भया निधि की स्थापना की है, जिसका प्रबंध आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा किया जाता है। यह मंत्रालय महिला एवं बाल विकास मंत्रालय की अधिकार प्राप्त समिति के मूल्यांकन और संस्तुति पर सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की संरक्षा और सुरक्षा बढ़ाने के लिए विशिष्ट रूप से बनाई गयी परियोजनाओं के लिए राज्यों / संघ क्षेत्रों को निर्भया निधि से वित्तीय सहायता प्रदान करता है। सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की संरक्षा और सुरक्षा बढ़ाने के लिए निर्भया निधि योजना के तहत आंध्र प्रदेश सरकार, उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम और बेंगलुरु महानगर परिवहन निगम की स्टैंडअलोन परियोजनाओं को अनुमोदित कर दिया गया है।

(iv) **राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों में राज्यवार वाहन निगरानी प्लेटफॉर्म का विकास (निर्भया फ्रेमवर्क के तहत)**

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय "निर्भया फ्रेमवर्क के अधीन राज्यों / केंद्रशासित प्रदेशों में एआईएस 140 विनिर्देशनों के अनुसार संरक्षा एवं प्रवर्तन के लिए राज्यवार वाहन निगरानी प्लेटफॉर्म के विकास, अनुकूलन, नियोजन और प्रबंधन" के लिए 463.90 करोड़ रुपये की प्राक्कलित लागत पर एक योजना अनुमोदित की है।

(v) **राज्य/केंद्रशासित प्रदेश परिवहन/यातायात विभाग के अधिकारियों के लिए कार्यशाला सह प्रशिक्षण कार्यक्रम**

यह मंत्रालय पड़ोसी देशों से वाहन यातायात की आवाजाही की व्यवस्था करने / निगरानी के अलावा देश के सड़क परिवहन के विनियमन से संबंधित विस्तृत नीतियां बनाने के लिए उत्तारदायी है। मोटर यान अधिनियम, 1988, केंद्रीय मोटर यान नियमावाली, 1989 इत्यादि सड़क परिवहन प्रभाग में विनियमित किए जाते हैं। मंत्रालय समय समय पर प्रासंगिक विषयों पर कई अधिसूचनाएं भी जारी करता है। राज्यों / केंद्र शासित प्रदेश के परिवहन विभाग के अधिकारियों को परिवहन से संबंधित नये नियमों और विनियमों से अद्यतित रखने के लिए यह मंत्रालय विभिन्न संस्थानों के माध्यम से मानव संसाधन विकास के लिए कार्यशाला सह प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करता है।

(vi) **ट्रांसपोर्ट फॉर लंदन (टीएफएल) के साथ समझौता ज्ञापन**

देश में एक स्थायी और कारगर सार्वजनिक सड़क परिवहन पारि–प्रणाली सृजित के लिए, इस मंत्रालय और 'ट्रांसपोर्ट फॉर लंदन' (टीएफएल) के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। 'ट्रांसपोर्ट फॉर लंदन' एक वैधानिक निकाय है जिसे ग्रेटर लंदन अथॉरिटी एक्ट, 1999 के तहत स्थापित किया गया है, और इसे लंदन में गतिशीलता प्रदान करने का काम सौंपा गया है। यह एमओयू सड़क परिवहन क्षेत्र में आईटी का उपयोग कर, इलेक्ट्रिक वाहनों के उपयोग को बढ़ाकर विशेष रूप से शहरी भारत में, प्रौद्योगिकी का समावेशन कर, टिकट प्रणाली और सवारी सूचना के प्रावधान, शहरी परिवहन आयोजना और नीति, परिवहन के

संस्थागत संगठन, अभिशासन एवं जवाबदेही व्यवस्थाएं, व्यवहार परिवर्तन और सार्वजनिक परिवहन संवर्धन के माध्यम से सवारी सेवाओं में सुधार लाबर, डेटा विश्लेषण इत्यादि के द्वारा अगले तीन वर्षों में सवारी क्षमता को दोगुना करने के लक्ष्य से सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार पर ध्यान केंद्रित करेगा। यह परिवहन क्षेत्र में नीतिगत सुधारों के लिए सर्वोत्तम प्रथाओं को अपनाने में मदद करेगा, बेहतर ग्राहक सेवा सक्षम करेगा, वैज्ञानिक डेटा विश्लेषण और परिवहन क्षेत्र में कारगर आईटी प्रणाली को लागू करेगा। समझौता ज्ञापन डिजिटल लेनदेन को बढ़ावा देने और भारत में उच्च क्षमता वाले डीजल / इलेक्ट्रिक वाहनों को शामिल करने में मदद करेगा।

(vii) **विश्व बैंक के साथ प्रतिपूर्ति योग्य सलाहकार सेवा (आरएएस) समझौता**

31 जनवरी, 2019 को माननीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) द्वारा सार्वजनिक परिवहन में सुधार के लिए विश्व बैंक से प्रतिपूर्ति योग्य सलाहकार सेवाओं के उपापन की एक योजना शुरू की गई है। परामर्शी सेवाओं का उद्देश्य प्रतिभागी राज्यों को उनके सार्वजनिक परिवहन नीति में सुधार लाने और राज्यी परिवहन उपक्रमों (एसआरटीयू) को नवोन्मेषी संविदाकारी पद्धतियों के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन प्रणाली की क्षमता में वृद्धि करने के लिए उनकी सेवा की परिभाषा और आयोजना में सुधार लाने, सेवा प्रदायगी और संरक्षा में सुधार लाने के लिए प्रौद्योगिकी का उपयोग करने, ग्राहक अनुभव को बढ़ाने और एक सुलभ और वहनीय परिवहन संजाल सृजित करने में मदद करना है। यह क्षेत्र दक्षता के साथ–साथ क्षमता के मुद्दों से ग्रस्त है और पिछले दो दशकों में इनमें मामूली वृद्धि देखी गई है। इसलिए, सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में फिर से जान फुँकने के लिए भारत के सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र में तत्काल सुधार लाने की आवश्यकता महसूस की गई थी। आरएएस मंत्रालय को सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में राज्यों का मार्गदर्शन करने और महाराष्ट्र और आंध्र प्रदेश के प्राप्तकर्ता राज्यों में कुछ पायलट परियोजनाओं को पूरा करने में सक्षम करेगा। मंत्रालय ने इस पहल के तहत कई राष्ट्रीय स्तर की कार्यशालाओं का आयोजन किया है। विश्व बैंक ने अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है और रिपोर्ट को मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया है।

(viii) **मोटर वाहन एग्रीगेटर्स दिशानिर्देश, 2020**

मोटर वाहन एग्रीगेटर्स दिशानिर्देश, 2020 को सभी राज्यों / केंद्रशासित प्रदेशों के अनुपालनार्थ 27 नवंबर, 2020 को परिचालित किया गया है। ये दिशानिर्देश ऐसे एग्रीगेटरों द्वारा संचालित व्यवसायों को लाइसेंस जारी करने और साथ ही साथ नियमन करने पर विचार करने हेतु राज्य / केंद्रशासित प्रदेश की सरकारों को मार्गदर्शक ढ़ाँचा प्रदान करता है।

(ix) **सुगम्य भारत अभियान**

दिव्यांगजनों को निर्मित परिवेश, परिवहन और सूचना एवं संचार प्रौद्योगिकी (आईसीटी) पारि–प्रणाली में सर्व–व्यापी सुगम्यता सृजित करने के लिए माननीय प्रधान मंत्री द्वारा सुगम्य भारत अभियान शुरू किया गया था। यह अभियान दिव्यांगता के सामाजिक प्रतिरूप के सिद्धांतों पर आधारित है, जो यह सुझाव देता है कि दिव्यांगता समाज के गठन के तरीके द्वारा कारित होती है न कि व्यक्ति की बाधाओं और असमर्थताओं पर आधारित होता है। शारीरिक, सामाजिक, संरचनात्मक और अभिवृत्तिक बाधाएं दिव्यांगजनों को सामाजिक – सांस्कृतिक और आर्थिक गतिविधियों में समानता से प्रतिभागिता करने से रोकता है।

इस अभियान के अंतर्गत, सभी एसटीयू को निम्नवत सुगम्य भारत अभियान के लक्ष्यों को हासिल करना अपेक्षित है

(i) मार्च, 2019 तक सरकारी स्वामित्व वाले सार्वजनिक परिवहन वाहनों के 25 प्रतिशत वाहनों को पूर्णतया सुगम्य बनाया जाना चाहिए।

(ii) सभी बस पड़ाव / टर्मिनल / पोर्ट को दिव्यांगजनों के लिए के सुगम्य बनाया जाना चाहिए।

(iii) दिव्यांगजनों को त्वरित लाइसेंसिंग और रजिस्ट्रीकरण सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

इस संबंध में, 04 नवंबर 2020 के पत्र के तहत एएसआरटीयू द्वारा 62 एसटीयू के आंकड़े संकलित किए गए हैं। यह बताया गया कि प्रचालनगत बसों की कुल संख्या 1,47,029 है, एक शहर से दूसरे शहर जाने वाले बसों की कुल संख्या 1,02,689 है और शहरी प्रचालन में शामिल बसों की संख्या 44,340 है। इन बसों की सुगम्यता प्रतिशत को नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

क्र.सं.	एसटीयू के बेडे में शामिल बसों की संख्या	बसों की कुल संख्या	सुगम्य बसों की संख्या*	पूर्णतया सुगम्य बसों की संख्या**	कुल	सुगम्यता का प्रतिशत
1	अंतर शहर प्रचालन	1,02,689	26,611	210**	26,821	26%
2	शहरी प्रचालन	44,340	14,587	9,145**	23,732	54%
	कुल	**1,47,029**	**40,984**	**9,032**	**50,553**	**34.38%**

टिप्पण :* व्हीलचेयर सुविधा के बिना सुगम्य, ** व्हीलचेयर सुविधा वाले पूर्णतया सुगम्य

6.9 सड़क सुरक्षा

(i) सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में कमी

पूरे भारत से पुलिस प्राधिकरणों द्वारा सूचित आंकड़ों पर आधारित सड़क दुर्घटना संबंधी मंत्रालय की वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार, सड़क सुरक्षा चिंता का विषय बना हुआ है :

मापदंड	2018	2019	पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत परिवर्तन
सड़क दुर्घटनाओं की संख्या	4,67,044	4,49,002	(-) 3.86
मारे गए लोगों की संख्या	1,51,417	1,51,113	(-) 0.20

मंत्रालय सड़क सुरक्षा, सड़क सुरक्षा संपरीक्षा, सड़कों पर ब्लैक स्पॉटों की पहचान और सुधार और ऑटोमोबाइल सुरक्षा मानकों को मजबूत करने, सड़क सुरक्षा जागरूकता कार्यक्रमों के आयोजन और प्रवर्तन के सुदृढ़ीकरण आदि सहित कई उपायों के माध्यम से सड़क सुरक्षा की समस्या के समाधान के लिए सम्मिलित प्रयास कर रहा है।

(ii) जिलों में चालक प्रशिक्षण स्कूलों की स्थापना के लिए दिशानिर्देश

मंत्रालय चालक प्रशिक्षण को मजबूत करने के लिए राज्यों, वाहन निर्माताओं और गैर सरकारी संगठनों के साथ मिलकर काम कर रहा है। चालक प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर), क्षेत्रीय चालन प्रशिक्षण केंद्र (आरडीटीसी) और क्षेत्रीय चालन प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) स्थापित किए गए हैं, जो अत्याधुनिक अवसंरचना के साथ आदर्श चालन प्रशिक्षण केंद्र के रूप में कार्य करते हैं। देश के सभी जिलों में चालन प्रशिक्षण केंद्र खोलने और भारी वाणिज्यिक वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण कार्यक्रम की सहायता करने की योजना शुरू की गई है। इसके अलावा, राज्यों / संघ क्षेत्रों में आदर्श चालक प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर) स्थापित किए जा रहे हैं। अब तक विभिन्न राज्यों / संघ क्षेत्रों में 29 (नग) डीटीआर / आईडीटीआर और 4 आरटीडीसी स्वीकृत किए गए हैं, जिनमें से 17 के कार्य पूरे हो गए हैं और कार्यशील हैं।

मंत्रालय ने सड़क और पर्यावरण सुरक्षा को बेहतर बनाने और सड़कों पर समग्र गतिशीलता को मजबूत करने के लिए चालकों को गुणवत्तापरक प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु चालक प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) स्थापित करने की भी एक योजना शुरू की है। इस योजना के तहत, मंत्रालय अनुसंधान और अकादमिक संस्थानों में उत्कृष्टता केंद्र स्थापित करने के लिए परियोजना लागत की 50 % की सीमा तक एकमुश्त सहायता प्रदान करेगा। सरकार एक डीटीसी की स्थापना के लिए अधिकतम 1.00 करोड़ रुपये के अध्यधीन वित्तीय सहायता प्रदान करेगी।

(iii) सड़क सुरक्षा हिमायत

मंत्रालय सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता सृजित करने के लिए सड़क सुरक्षा हिमायत का प्रबंधन करने के लिए गैर सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान करने की एक योजना क्रियान्वित करता है। वर्ष 2020 के दौरान इस योजना के अंतर्गत 334 सड़क सुरक्षा हिमायत कार्यक्रम के लिए कार्य आदेश जारी किए गए हैं।

(iv) सुखदयात्रा एप्प और टोल फ्री आपातकालीन नंबर

इस वर्ष मार्च में एनएचएआई द्वारा राजमार्ग उपयोगकर्ताओं के लिए विकसित एक मोबाइल ऐप और टोल–फ्री इमरजेंसी नंबर 1033 शुरू किया गया था। सुखदयात्रा मोबाइल एप्लिकेशन टोल गेट्स संबंधी जानकारी प्रदान करता है। ऐप की प्रमुख विशेषता में उपयोगकर्ता के लिए सड़क की गुणवत्ता से संबंधित जानकारी दर्ज करने या राजमार्ग पर किसी भी दुर्घटना या गड्ढे की रिपोर्ट करने का प्रावधान शामिल है। यह उपयोगकर्ताओं को टोल प्लाजा पर अपेक्षित समय से संबंधित वास्तविक समय डेटा और विभिन्न सुविधाएं जैसे अभिरूचि बिंदु, हाईवे नेस्ट / नेस्ट मिनी आदि प्रदान करता है। ऐप का उपयोग फास्टैग खरीदने के लिए भी किया जा सकता है।

टोल–फ्री नंबर 1033 उपयोगकर्ताओं को सभी राजमार्ग पर आपातकालीन स्थिति, या राजमार्ग–संबंधी प्रतिक्रिया, रिपोर्ट करने में सक्षम करेगा। इस सेवा को सड़कों के किनारे खड़े एम्बुलेंस / टो–अवे सेवाओं के साथ भी जोड़ा गया है।

(v) 31वें राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह का आयोजन

31 वें राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह, 2020 का उद्घाटन 13 जनवरी, 2020 को विज्ञान भवन, नई दिल्ली में किया

गया था। इसमें स्कूली बच्चों, गैर सरकारी संगठनों और सरकार और उद्योग से सड़क सुरक्षा के हितधारकों ने भाग लिया था।

माननीय रक्षा मंत्री श्री राजनाथ सिंह और माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग, सूक्ष्म, लघु और मध्यम उपक्रम केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी ने इस कार्यक्रम की शुरूआत की। तमिलनाडु राज्य को "सड़क दुर्घटनाओं में कमी के लिए सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले राज्य" के लिए राज्य द्वारा किए गए प्रयासों को स्वीकृति में पुरस्कृत किया गया। यह पुरस्कार राज्य सरकारों की रिपोर्टों के आधार पर सड़क दुर्घटनाओं पर डेटा के विश्लेषण के आधार पर दिया गया था, जो कि वर्ष 2017 की तुलना में वर्ष 2018 के दौरान तमिलनाडु राज्य में सड़क दुर्घटना की संख्या में पूर्ण कमी का संकेत देता है। इस कार्यक्रम में चयनित विजेताओं को स्वच्छता पुरस्कार पुरस्कार भी दिए गए।

राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद (एनआरएससी) और परिवहन विकास परिषद (टीडीसी) माननीय केंद्रीय मंत्री (सड़क परिवहन और राजमार्ग) की अध्यक्षता में सर्वोच्च निकाय हैं, जो सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित मुद्दों पर सलाह देता है। इन निकायों में सभी राज्यों / केंद्र शासित प्रदेशों के परिवहन के प्रभारी मंत्री, सभी राज्यों / केंद्रशासित प्रदेशों के डीजी / आईजी, केंद्रीय मंत्रालयों / विभागों इत्यादि के प्रतिनिधि शामिल हैं। एनआरएससी की 18वीं बैठक और टीडीसी की 39वीं बैठक 31वें राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान 16 जनवरी, 2019 को आयोजित किया गया था।

सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन किया गया, जिसमें सुरक्षा, सड़क सुरक्षा अभियांत्रिकी, मोटर वाहन बीमा, आपातकालीन देखभाल (नेक व्यक्ति का संरक्षण एवं प्रथम प्रत्युत्तरकर्ता प्रशिक्षण) संबंधी सेमिनार और कार्यशालाएं, सड़क सुरक्षा में युवा और उद्योग की भूमिका/ कॉरपोरेट की भूमिका पर कॉरपोरेट संगोष्ठी शामिल हैं। इनमें ओईएम, एसीएमए, परीक्षण एजेंसियों, सड़क अभियंताओं / संपरीक्षकों और सड़क निर्माण कंपनियों / रियायतग्राहियों, कॉरपोरेट्स, गैर सरकारी संगठनों, बीमा कंपनियों प्रतिनिधियों, चिकित्सा कर्मचारियों और कॉलेज के छात्रों ने भाग लिया।

(vi) सभी सार्वजनिक सेवा वाहनों में वाहन स्थान निगरानी उपकरण और आपातकालीन बटन और राज्यों में निगरानी केंद्र स्थापित करने की योजना

महिला यात्रियों की सुरक्षा में सुधार लाने के उद्देश्य से, 25 अक्तूबर, 2018 को वाहन स्थान निगरानी उपकरण (वीएलटी) की संस्थापना और सार्वजनिक सेवा वाहनों पर आपातकालीन बटन के लिए विस्तृत मानकों को अधिसूचित किया गया है। राज्यों / केंद्र शासित प्रदेशों को फिटनेस प्रमाणन जारी करने के लिए वाहनों की जाँच करते समय इस नियम का अनुपालन और सार्वजनिक सेवा वाहनों में वीएलटी उपकरणों की कार्यात्मक स्थिति सुनिश्चित करना अनिवार्य किया गया है। राज्यों के कमांड और नियंत्रण केंद्र का उपयोग विभिन्न हितधारकों जैसे राज्य आपातकालीन प्रतिक्रिया केंद्र, राज्य और केंद्र सरकारों के परिवहन प्राधिकरण, उपकरण निर्माताओं और उनके अधिकृत डीलरों, परीक्षण एजेंसियों आदि को अंतर फलक प्रदान करने के लिए उपयोग किया जाएगा। कमांड और नियंत्रण केंद्र वाहन आंकड़ा कोष या राज्य के संबंधित आंकड़ा कोष को फीड प्रदान करने में सक्षम होगा।

अरुणाचल प्रदेश में रोइंग हुनलि एनिनि राष्ट्रीय राजमार्ग पर एनएचआईडीसीएल परियोजनाओं का निरीक्षण

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.

अध्याय – VII

वर्ष 2020 के दौरान अनुसंधान और विकास :

7.1 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास (आर एंड डी) की भूमिका, परियोजनाओं के प्रभावी कार्यान्वयन और गुणता नियंत्रण के लिए राजमार्ग आयोजना, डिजाइन, निर्माण और अनुरक्षण में नई प्रकार की निर्माण सामग्री को बढ़ावा देने तथा नई तकनीकें संस्तुत करने हेतु सड़क एवं पुल निर्माण कार्य से संबंधित विनिर्देशों को अद्यतन करने की है। मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान स्कीमें सामान्यतः "अनुप्रयुक्त" स्वरूप की होती हैं जो एक बार पूरी हो जाने पर, प्रयोक्ता एजेंसियों/विभागों द्वारा अपने–अपने कार्य–क्षेत्र में अपनाई जा सकती हैं। इनमें सड़क, पुल, यातायात और परिवहन इंजीनियरी आदि क्षेत्र आते हैं। विभिन्न ख्याति प्राप्त अनुसंधान व शैक्षिक संस्थाओं के माध्यम से अनुसंधान कार्य कराया जाता है। अनुसंधान निष्कर्षों का प्रचार–प्रसार भारतीय सड़क कांग्रेस के माध्यम से ''भारतीय राजमार्ग में शोध'' डाइजेस्टर के प्रकाशन और इन निष्कार्षों को भारतीय सड़क कांग्रेस के मार्गदर्शी निर्देशों/कोडों/ अभ्यास संहिताओं/मैनुअलों में, मंत्रालय के विनिर्देशों में, अत्याधुनिक रिपोर्टों को तैयार करने में और मंत्रालय द्वारा जारी दिशा–निर्देशों/अनुदेशों/परिपत्रों में शामिल करके किया जाता है। मंत्रालय द्वारा सड़क सुरक्षा, नाजुक सड़क प्रयोक्ताओं और शारीरिक रूप से अशक्त व्यक्तियों की सुरक्षा में सुधार किए जा रहे हैं। इस प्रकार, देश में सड़क अवसंरचना संबंधी विकास में अनुसंधान कार्य की महत्वंपूर्ण भूमिका है। वर्ष 2020–21 के दौरान अनुसंधान और विकास के लिए 79 करोड़ रुपए का परिव्यय उपलब्ध कराया गया है।

7.2 अनुसंधान और विकास संबंधी प्रस्ताव

वित्त वर्ष 2020 में सड़कों एवं पुलों के विकास के लिए निम्नलिखित अनुसंधान योजनाएं संस्वीकृत की गयीं हैं :

- 27.56 लाख रुपये की राशि से "फुटपाथ निर्माण में अपशिष्ट पुनः प्राप्त पानी के उपयोग हेतु दिशानिर्देशों का विकास", जिसे आईआईटी बीएचयू, वाराणसी द्वारा तैयार किया जा रहा है।
- 35.19 लाख रुपये की राशि से ''सरोगेट सुरक्षा उपायों का उपयोग करके सड़क सुविधाओं के सुरक्षा मूल्यांकन के लिए एक सक्रिय रूपरेखा विकसित करना", जिसे आईआईटी, जम्मू द्वारा विकसित किया जा रहा है।

7.3 नई सामग्री और तकनीकें:

7.3.1 मंत्रालय का राष्ट्रीय राजमार्गों पर नई/वैकल्पिक सामग्री/प्रौद्योगिकियों के प्रयोग को प्रोत्साहित करने का प्रयास रहा है। इसके लिए मंत्रालय ने भारतीय सड़क कांग्रेस की सहायता से प्रत्यायन की प्रक्रिया आरंभ की है।

7.3.2 प्रक्रिया का सरलीकरण करने और राजमार्गों पर नई सामग्रियों और तकनीकों के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए मंत्रालय ने 14 दिसंबर, 2020 को पत्र सं. आरडबल्यूएस /एनएच – 33044/18/2020 – (एसएंडआर) (पीएंडबी) के तहत एक दिशानिर्देश जारी किया है। 14 दिसंबर 2020 के ऊपर उल्लिखित दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि संविदा प्रावधानों के अंदर नयी / वैकल्पिक सामग्री / प्रौद्योगिकी का उपयोग करने के लिए प्राधिकरण से अलग से कोई अनुमोदन लेने की आवश्यकता नहीं है। प्राधिकरण के अभियंता / स्वतंत्र अभियंता संविदाकार / रियायतग्राही द्वारा प्रस्तावित सभी नये / वैकल्पिक सामग्रियों जिनके लिए अंतर्राष्ट्रींय मानक जैसे एएएसएचटीओ, एएसटीएम, यूरो कोड और ब्रिटिश कोड, एफएचडबल्यूए दिशानिर्देश उपलब्ध हैं, की डिजाइन और आरेख भी अनुमोदित करेंगे।

7.3.3 यदि वैकल्पिक सामग्री / प्रौद्योगिकी पैरा 7.3.2 में यथा उल्लिखित भारतीय और अंतर्राष्ट्रीय मानकों में विशिष्ट/ रूप से कवर नहीं किया गया है तो संविदाकार / रियायतग्राही आईआरसी के दो लेन बनाने / चार लेन बनाने / छः लेन बनाने के मैनुअल के पैरा 1.9 के अनुसार परियोजना के डिजाइन जीवनकाल के लिए ऐसी सामग्रियों, प्रौद्योगिकियों, पद्धतियों, प्रक्रियाविधियों या प्रक्रियाओं के निरंतर सफल निष्पादन के संबंध में इसी तरह की परियोजनाओं के स्वामियों द्वारा प्रमाणन पर इनका उपयोग करने के लिए अनुमत होगा। इस संबंध में, एतद्द्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि उस सामग्री / प्रौद्योगिकी के लिए प्राधिकरण अभियंता / स्वतंत्र अभियंता द्वारा भारतीय परिस्थिति में उपयोग पर जोर नहीं दिया जाएगा यदि उसी तरह की परियोजनाओं के स्वामियों द्वारा ऐसी सामग्रियों के निरंतर सफल निष्पादन के संबंध में प्रमाणन की पुष्टि हो जाती है। तथापि, संविदाकार / रियायतग्राही को सभी गुणवत्ता आश्वासन और गुणवत्ता/ नियंत्रण दस्तावेज जमा करना और ऐसी सामग्री या प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हुए फुटपाथ या संरचना के संतोषजनक निष्पादन के संबंध में प्राधिकरण के अभियंता / स्वतंत्र अभियंता की संतुष्टि तक प्रदर्शित करना आवश्यक होगा। प्राधिकरण उपयुक्त राजनयिक चैनलों के माध्यम से ऐसी सामग्री और प्रौद्योगिकी के उपयोग का निष्पादन मांग सकता है।

7.3.4 कॉयर / जूट रेशे

कॉयर और जूट दोनों प्राकृतिक जैव–अपघट्य पादप उत्पाद हैं। कॉयर और जूट के सड़क कार्यों जैसे बॉंधों के अवक्षय नियंत्रण, फुटपाथ स्तरों में स्थिरीकरण इत्यादि में कई अनुप्रयोग हैं। कॉयर और पानी को अवशोषित करके और शीर्ष मिट्टी को बाहर सूखने से रोककर नई वनस्पतियों के विकास को बढ़ावा देता है। मंत्रालय कॉयर बोर्ड, सीआरआरआई और आईआईटी मद्रा से मंत्रणा कर वर्ष 2020–21 के दौरान 9,200 वर्ग मीटर जूट और 32,800 वर्ग मीटर कॉयर का उपयोग करने की योजना बना रहा है।

7.3.5 जियो–सिंथेटिक्स

आईआरसी संहिता / दिशानिर्देशों और मंत्रालय के विनिर्देशनों / दिशानिर्देशों के प्रावधानों के आधार पर बड़े पैमाने पर जियो–सिंथेटिक्स के उपयोग को प्रोत्साहित कर रहा है। मंत्रालय ने 16 जुलाई, 2018 के परिपत्र के तहत सड़क निर्माण में जियो–सिंथेटिक्स के उपयोग के संबंध में निर्देश जारी किए हैं। सभी राज्य सरकारों को अपनी दर अनुसूची में विभिन्न प्रकार के जियो–सिंथेटिक्स शामिल करने की सलाह दी गयी है ताकि जियो–सिंथेटिक्स को शामिल कर परियोजना की प्राक्कलित लागत की संगणना की जा सके। मंत्रालय की चालू परियोजनाओं में, 480 लाख वर्ग मीटर जियो–सिंथेटिक्स का उपयोग करने का प्रस्ताव किया गया है। 480 वर्ग मीटर में से 262 वर्ग मीटर का उपयोग मार्च, 2021 तक करने का लक्ष्य रखा गया है।

7.3.6 फ्लाई ऐश

मंत्रालय सड़क निर्माण में फ्लाई–ऐश के उपयोग की हिमायत करता है जिसे भारतीय सड़क कांग्रेस / सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विकसित मानकों और विनिर्देशों के अनुसार अनुमति दी गयी है। तदनुसार, मंत्रालय ने दिनांक 27.08.2018 के परिपत्र के तहत दिशा–निर्देश जारी किए हैं। फ्लाई ऐश के भौतिक और रासायनिक गुणों और तटबंध निर्माण के लिए अपनाई जाने वाली डिजाइन पद्धति आईआरसीः एसपीः 58ः 2001 "सड़क में फ्लाई–ऐश के उपयोग के लिए दिशानिर्देश" में विनिर्दिष्ट की गयी है। सड़क और पुल कार्य के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय विनिर्देशों के खंड 305 अर्थात् "तटबंध निर्माण", तटबंध निर्माण में फ्लाई–ऐश के उपयोग के विनिर्देश निर्धारित करता है। मंत्रालय की चालू परियोजनाओं में 770 लाख मीट्रिक टन फ्लाई ऐश की मात्रा का उपयोग करने का प्रस्ताव किया गया है, जिसमें से मार्च, 2021 तक 347 मीट्रिक टन का उपयोग करने का लक्ष्य रखा गया है।

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.

7.3.7 **अपशिष्ट प्लाास्टिक**

प्लास्टिक का सुरक्षित निपटान भारत में पर्यावरण की गंभीर समस्या है। प्लास्टिक नष्ट योग्य् पदार्थ न होने के कारण यह लैंडफिल्स में चला जाता है, नालियों को अवरूद्ध करता है, जानवरों के लिए खतरा बन जाता है, आदि।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर अपशिष्ट प्लास्टिक के उपयोग को प्रोत्साहित करने के लिए मंत्रालय ने 5 लाख से अधिक की जनसंख्या वाले शहरी क्षेत्रों की 50 किमी की परिधि के अंदर इसके उपयोग के लिए दिशानिर्देश जारी किए हैं। ये दिशानिर्देश कम से कम 10 किमी के खंड को इसके प्रदर्शन के आकलन के लिए प्रायोगिक परियोजना के रूप में शुरू करना विनिर्धारित करता है। मंत्रालय की चालू परियोजनाओं में, मार्च, 2021 तक 625 किमी की लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्ग में अपशिष्ट प्लास्टिक का उपयोग करने का प्रस्ताव किया गया है।

7.3.8 आगामी वर्षों में राष्ट्रीय राजमार्गों की चालू परियोजनाओं में निम्नलिखित नयी / वैकल्पिक सामग्रियों का भी उपयोग किया जा रहा है / किए जाने का प्रस्ताव है :–

(i) सीआरएमबी
(ii) पॉलिमर आशोधित बिटुमेन
(iii) प्राकृतिक रबर
(iv) सिमेंट उपचारित आधार
(v) सिमेंट उपचारित उप–आधार
(vi) पीपा वॉल
(vii) मृदा स्थिरक
(viii) जियोकंपोजिट
(ix) अत्यधिक उच्च शक्ति कंक्रीट
(x) सीमेंट के साथ ग्राउंड ग्रेनुलेटेड ब्लास्ट फर्नेस स्लैग
(xi) जियोग्रिड का उपयोग करके ढलान स्थिरीकरण
(xii) पीक्यूसी में रेशा
(xiii) सिलिका – धूम्र
(xiv) तटबंध में डोलचर (स्पंज आयरन का एक अवशेष)
(xv) जीएसबी के रूप में लौह अयस्क धातुमल
(xvi) फाइबर प्रबलित कंक्रीट (पॉलीप्रोपाइलीन)
(xvii) कंक्रीट और डीएलसी में लौह धातुमल रेत
(xviii) अल्कोफाइन / माइक्रोसिलिका
(xix) पुनर्प्राप्त डामर फुटपाथ
(xx) तॉंबा धातुमल
(xxi) जिंक धातुमल

7.4 मानकीकरण

7.4.1 भारतीय रोड कांग्रेस (आईआरसी)

ग्रामीण सड़कों सहित राजमार्ग सुविधाओं के कुशल और किफायती विकास के लिए भू–भाग, मिट्टी और जलवायु में परिवर्तनशीलता का सम्यक ध्यान रखते हुए डिजाइन, निर्माण और अनुरक्षण में मानकीकृत प्रथाओं का अंगीकरण अनिवार्य है। इस मोर्चे पर, आईआरसी ने सड़कों, पुलों और यातायात आभियांत्रिकी के विभिन्न पहलुओं पर मानकों, विनिर्देशों, संव्यवहार संहिताओं, दिशानिर्देश और नियमावली को तैयार / संशोधित कर इस पेशे को मूल्यंवान योगदान दिया है।

चार सामयिक पत्रों, नामतः इंडियन हाईवेज (मासिक), आईआरसी के जर्नल (तिमाही), हाईवे रिसर्च जर्नल (छमाही) और हाईवे रिसर्च रिकॉर्ड (वार्षिक) के प्रकाशन के अतिरिक्त, आईआरसी द्वारा वर्ष के दौरान कई दस्तावेज प्रकाशित किए गए हैं, जैसे :–

1. आईआरसी : 78 (भाग II) – 2020 ''कोड ऑफ प्रैक्टिस फॉर लिमिट स्टेट डिजाइन फॉर फाउंडेशन्स ''
2. आईआरसी : 112 – 2020 ''कोड ऑफ प्रैक्टिस फॉर कंक्रीट रोड ब्रिजेस'' (प्रथम पुनरीक्षण)
3. आईआरसी : 130 – 2020 ''गाइडलाइन्सक फॉर डिजाइन एंड कंस्टक्शन ऑफ रिवर ट्रेनिंग एंड कंट्रोल वर्क्स फॉर रोड ब्रिजेज'' (द्वितीय पुनरीक्षण)
4. आईआरसी : एसपी : 19 – 2020 ''मैनुअल फॉर सर्वे, इन्वेस्टिगेशन एंड प्रिपेरेशन ऑफ रोड प्रोजेक्ट्स'' डेंस बिटुमिनस मैकाडेम एंड बिटुमिनस कंक्रीट फॉर एयरफील्ड् पेवमेंट्स'' (द्वितीय पुनरीक्षण)
5. आईआरसी : एसपी : 98 – 2020 ''गाइडलाइन्सं फॉर द यूज ऑफ वेस्ट प्लास्टिक इन हॉट बिटुमिनस मिक्सेस (शुष्क प्रक्रिया) पद वियरिंग कोसेज'' (प्रथम पुनरीक्षण)
6. आईआरसी : एसपी : 127 – 2020 ''मैनुअल फॉर पर्फोमेंस एसेसमेंट ऑफ हाईवे एसेट्स ड्यूरिंग ऑपरेशन एण्ड मैंअनेंस स्टैज''
7. आईआरसी : एसपी : 128 – 2020 ''अर्बन रोड मैनुअल''

7.4.2 वर्ष 2020 के दौरान मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देश

(i) पत्र संख्या आरडबल्यू / एनएच – 33044 / 32 / 2019 – एस एंड आर (पीएंडबी) दिनांक 25 फरवरी 2020 के तहत 2 / 4 / 6 / 8 – लेन, एक्सप्रेस–वे के विकास से जुड़ी परियोजनाओं के लिए नेटवर्क सर्वेक्षण वाहन (एनएसवी) से सर्वेक्षण करना, एनएसवी सर्वेक्षण डेटा का सुदृढीकरण – अपलोड करना।

(ii) पत्र संख्या आरडबल्यू / एनएच – 33044 / 32 / 2019 – एस एंड आर (पीएंडबी) दिनांक 28 फरवरी 2020 के तहत 2 / 4 / 6 / 8 – लेन, एक्सप्रेस–वे के विकास से जुड़ी परियोजनाओं के लिए नेटवर्क सर्वेक्षण वाहन (एनएसवी) से सर्वेक्षण करना, एनएसवी सर्वेक्षण डेटा का सुदृढीकरण – अपलोड करने की संशोधित प्रक्रियाविधि।

(iii) आरडबल्यू / एनएच – 33044 / 32 / 2019 – एस एंड आर (पी एंड बी) दिनांक 18 मार्च, 2020 के तहत जारी राष्ट्रीय राजमार्गों / अन्य केंद्र वित्तपोषित संकर्मों का निरीक्षण – प्रक्रियाविधि के संबंध में।

(iv) पत्र सं. एच – 11013 / 02 / 2019 – एस एंड आर (पी एंड बी) दिनांक 30 जून 2020 के तहत जारी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के विकास के लिए वन भूमि का विपथन।

(v) पत्र सं. आरडबल्यू / एनएच – 33044 / 22 / 2020 – एस एंड आर (पी एंड बी) दिनांक 17 जुलाई 2020 के तहत

जारी राष्ट्रीय राजमार्गों के दो लेनिंग के लिए सड़क पट्टी (पक्की और कच्ची) की चौड़ाई।

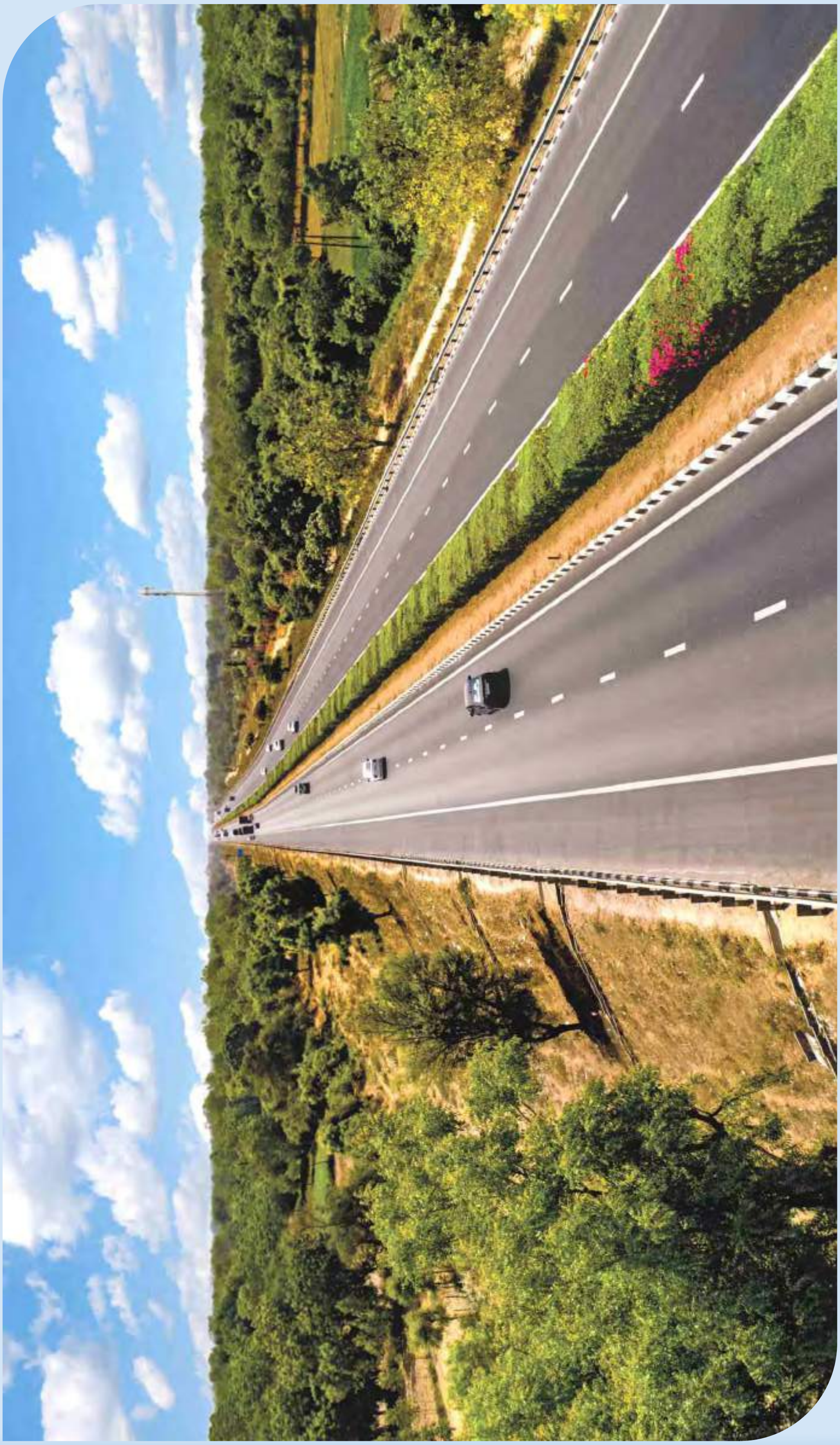
(vi) पत्र सं. आरडबल्यू/एनएच – 33044/24/2020 – एस एंड आर (पी एंड बी) दिनांक 28 जुलाई 2020 के तहत जारी 'इन प्रिंसिपल डिक्लेगयर्ड नेशनल हाईवे' के लिए परियोजना तैयारी।

(vii) पत्र सं. आरडबल्यू /एनएच – 24024/02/2019 – एस एंड आर (पी एंड बी) दिनांक 22 अक्टूबर 2020 के तहत जारी रिक्वेरस्ट फॉर प्रोपोजल (आरएफपी) डॉक्यूमेंट फॉर प्रोजेक्ट मैनेजमेंट कंसल्टेंसी (पीएमसी)।

(viii) पत्र सं. आरडबल्यू/एनएच – 33044/01/2020 – एस एंड आर (पी एंड बी) दिनांक 23 अक्तूबर 2020 के तहत जारी यूज ऑफ फ्लाई – ऐश इन रोड / फ्लाईओवर इमबेंकमेंट कंस्ट्रक्शन ऑन नेशनल हाईवेज।

(ix) पत्र सं. आरडबल्यू/ एनएच – 15017/28/2018 – पी एंड एम दिनांक 15 दिसंबर 2020 के तहत जारी स्टैंडर्ड फॉर लेन विड्थ ऑफ नेशनल हाईवे एंड रोड डेवलेप्ड अंडर सेंट्रल सेक्टर स्कीम इन हिल्ली एंड माउंटेनियस टेरेन।

राजमार्ग निर्माण में प्लास्टिक अपशिष्ट्
हजारीबाग बायपास, झारखंड



अहमदाबाद–वडोदरा एक्सप्रेसवे

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, जहां भारी मोटर वाहनों के प्रवेश से यातायात के सुगम प्रवाह में बाधा पहुंच 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 – VIII

प्रशासन और वित्त

(क) प्रशासन

8.1 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के प्रशासन विंग में स्थापना अनुभाग, सामान्य प्रशासन अनुभाग, ओ एंड एम अनुभाग और रोकड़ अनुभाग शामिल हैं। प्रशासनिक विंग को इस मंत्रालय के 957 कर्मचारियों (समूह क, ख और ग) के सेवा और प्रशासनिक मामले, हाऊस–कीपिंग कार्य और वेतन आहरण और संवितरण एवं अन्य व्ययों का कार्य सौंपा गया है। विभिन्न संवर्गों का प्रबंधन कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग, संघ लोक सेवा आयोग, वित्त मंत्रालय और प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग आदि द्वारा जारी किए गए अनुदेशों और दिशानिर्देशों के अनुरूप किए जाने का प्रयास किया जाता है।

8.2 मंत्रालय द्वारा अनु.जा. / अनु.ज.जा. / अन्य पिछड़ा वर्ग के आरक्षण के संबंध में इस मंत्रालय में रिक्त् 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–पृथक सरकारी कर्मचारियों की कुल संख्या और इस मंत्रालय में अनु.जा. / अनु.ज.जा. के कर्मचारियों के प्रतिनिधित्व संबंधी सूचना **परिशिष्टं–6** में दी गई है ।

8.3 सेवानिवृत्त होने वाले अधिकारियों / कर्मचारियों के पेंशन पेपर वेतन और लेखा अधिकारी के समक्ष समय पर प्रस्तुत किए जाते हैं और सेवानिवृत्ति / लाभ, सेवानिवृत्त होने वाले अधिकारी / कर्मचारी के सेवानिवृत्ति के अंतिम कार्य दिवस को प्रदान कर दिए जाते हैं ।

8.4 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। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय में मंत्रालय की महिला कर्मचारियों के कल्याण के संबंध में अनेक कल्याणकारी उपाय किए गए हैं।

8.5 राष्ट्रीय महत्व के महत्वपूर्ण दिवस अर्थात् आतंकवाद–रोधी दिवस, साम्प्रंदायिक सद्भाव दिवस, सद्भावना दिवस, सतर्कता जागरूकता सप्ताह, रैडक्रॉस दिवस, रैडक्रास रेफल ड्रा, स्वच्छ भारत अभियान, सुशासन दिवस, संविधान दिवस आदि मनाए गए और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के कर्मचारियों द्वारा शपथ ग्रहण किया गया। 'झंडा दिवस' से संबंधित अंशदान भी एकत्रित और संग्रहीत किया गया। साम्प्रदायिक सद्भाव सप्ताह / सतर्कता जागरूकता सप्ताह के दौरान हिंदी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में निबंध प्रतियोगिताएं भी आयोजित की गईं। इन आयोजनों में भाग लेने वालों को इन आयोजनों में भाग लेने के लिए पुरस्कार प्रदान किए गए।

8.6 **सूचना और सुविधा केन्द्र की सीापना**

मंत्रालय में एक सूचना और सुविधा काउंटर काम कर रहा है जो प्रभावी तथा उत्तरदायी प्रशासन प्रदान करने के साथ–साथ मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित सेवाओं तथा कार्यक्रमों, योजनाओं आदि के बारे में नागरिकों को सूचना प्रदान करता है। इस काउंटर पर विभिन्न विषयों पर आम जनता के लिए उपयोगी सामग्री रखी गई है। जानकारी देने के अलावा, इस काउंटर पर लोक शिकायत आवेदन पत्र भी स्वीकार किए जाते हैं जिन्हें बाद में संबंधित प्राधिकारियों

को विचारार्थ और समाधान हेतु भेज दिया जाता है। मंत्रालय की गतिविधियों और सेवाओं से संबंधित नागरिक/ग्राहक चार्टर मंत्रालय की वैबसाइट पर उपलब्ध है।

8.7 नागरिक चार्टर की संरचना

मंत्रालय के कार्य के बारे में जानकारी देने के लिए नागरिक चार्टर को मंत्रालय की वैबसाइट पर भी देखा जा सकता है। नागरिक चार्टर को नवंबर, 2020 में अद्यतित / संशोधित किया गया है।

8.8 विभागीय अभिलेख कक्ष

मंत्रालय द्वारा अभिलेखों के प्रबंधन की ओर भी उचित ध्यान दिया जा रहा है। वर्ष के दौरान, 31 दिसंबर, 2020 तक कुल 1,570 फाइलें रिकार्ड की गईं और अभिलेख धारण समय–तालिका के अनुसार 1,835 फाइलों की समीक्षा की गई और उन्हें नष्ट किया गया।

8.9 शिकायत निवारण और सी.पी.जी.आर.ए.एम.एस.

मंत्रालय की लोक शिकायत निवारण तंत्र की अध्यक्षता संयुक्त सचिव (ओएंडएम) करते हैं। उन्हें लोक शिकायतों के लिए प्रधान अधिकारी के रूप में पदनामित किया गया है। प्राप्त लोक शिकायतों के तुरन्त समाधान के लिए उन्हें संबंधित प्रशासनिक इकाइयों को भेज दिया जाता है। एक वैब–आधारित शिकायत निवारण तंत्र अर्थात लोक शिकायत निवारण और मानीटरिंग प्रणाली (पीजीआरएएमएस) भी इस मंत्रालय में कार्य कर रही है, जिसे नवीनतम 7.0 संस्करण में अद्यतित किया गया है। 1 जनवरी 2020 से 31 दिसंबर, 2020 तक कुल 14,960 लोक शिकायतें प्राप्त हुई और उन सबको त्वरित निपटान के लिए संबंधित स्कंधों/प्रभागों को पहले ही भेज दिया गया है। इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, एनएचएआईडीसीएल, आईएएचई, सड़क परिवहन स्कंध, और क्षेत्रीय कार्यालय शामिल हैं। कुल 17,697 (जिसमें पिछले वर्ष के अग्रेणित मामले भी शामिल हैं) शिकायतों में से 31 दिसंबर, 2020 तक 16,255 का निपटान कर दिया गया है। कोविड–19 संबंधी शिकायतों के निवारण की तात्कालिकता और महत्ता को समझते हुए, मंत्रालय ने शीघ्रातिशीघ्र अधिमानतः 3 दिनों की समय सीमा के अंदर इन शिकायतों के त्वरित और गुणवत्तापूर्ण निवारण को प्राथमिकता दी है। इस संबंध में, 1 जनवरी, 2020 से 31 दिसंबर, 2020 तक कोविड–19 से संबंधित 364 शिकायतें प्राप्त हुईं थी, 31 दिसंबर, 2020 तक इनमें से 363 शिकायतों का निपटान कर दिया गया है।

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 स्टा्फ 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।

8.10 ई–ऑफिस

8.10.1 बड़े पैमाने पर किए जा रहे लिखित कागजी–काम को समाप्त करके परम्परागत सरकारी कार्यालयों को अधिक कार्यक्षम बनाने और परादर्शी ई–कार्यालयों में परिवर्तित करने की आवश्यकता लंबे समय से अनुभव की जा रही थी। राष्ट्रीय सूचना–विज्ञान केन्द्र (एनआईसी) द्वारा संचालित ई–ऑफिस उत्पाद का लक्ष्य अंतः सरकारी और

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.

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, संलग्न्क, अनुमोदनार्थ प्रारूप और अंततः फाइलों के संचलन एवं पावतियों के साथ ही स्कैनिंग, रजिस्टिरिंग और रूटिंग द्वारा कागज–रहित कार्यालय बन सकें।

8.10.2 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में ई–ऑफिस का कार्यान्वयनः–

ई–ऑफिस पहले ही एमओआरटीएच में क्रियान्वित कर दिया गया है। प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग ने एमओआरटीएच के लिए 80 प्रतिशत ई–ऑफिस का लक्ष्य निर्धारित किया था, जिसे पहले ही हासिल कर लिया गया था। वर्तमान में इस मंत्रालय की 88.47 फाइलें इलेक्ट्रॉनिक फाइलें हैं। 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 रहें हैं। फाइलों की स्थिति का पता लगाना भी अब सरल हो गया है। एमओआरटीएच कागजरहित संगठन बनने के लक्ष्य साधने का पुरजोर प्रयास कर रहा है।

8.11 शिकायत एवं नागरिक चार्टर प्रकोष्ठ

शिकायत के मामलों के त्वरित और समुचित निपटान पर निगरानी रखने के लिए ओएंडएम अनुभाग के हिस्से के रूप में लोक शिकायत प्रकोष्ठ कार्य कर रहा है। मंत्रालय में शिकायत प्रकोष्ठ, प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग, डीपीजी, राष्ट्रपति सचिवालय, प्रधान मंत्री कार्यालय से प्राप्त शिकायतों और अन्य संबंधित प्रभागों/स्कंधों की स्थानीय शिकायतों को प्रारम्भिक रूप से प्राप्त करने और अग्रेषित करने का कार्य करता है।

(ख) वित्त

8.12 लेखा एवं बजट

8.12.1 सचिव, भारत सरकार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रमुख हैं और वे मंत्रालय के लिए मुख्य लेखा प्राधिकारी हैं और वह अपने कार्यों का निर्वहन वित्तीय सलाहकार (एफ ए) और प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के माध्यम से करते हैं। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लेखा और बजट स्कंध, प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के अधीन कार्य कर रहे हैं। प्रधान मुख्य 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 प्राप्ति बजट, केन्द्रीय लेन–देनों का विवरण, वित्तीय लेखों एवं विनियोजन लेखों को तैयार करने, बिलों का भुगतान करने, व्यय निगरानी करने, एजेंसी स्तर तक पीएफएमएस क्रियान्वयन की जिम्मेदारी है। प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक वित्तीय और लेखांकन मामलों, रोकड़ प्रबंधन पर मंत्रालय को तकनीकी सलाह देते हैं और लेखा महानियंत्रक, भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक, वित्त् मंत्रालय और अन्य संबंधित एजेंसियों के साथ समन्वय करने का कार्य करते हैं।

8.12.2 प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक कार्यालय में प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक, एक लेखा नियंत्रक, एक लेखा उप–नियंत्रक और दो सहायक लेखा नियंत्रक शामिल हैं। बजट अनुभाग में एक अवर सचिव (बजट) हैं, जो सीधे ही प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक को रिपोर्ट करते हैं। मुख्य लेखा नियंत्रक के प्रशासनिक नियंत्रण में बारह भुगतान एवं लेखा कार्यालय/क्षेत्रीय भुगतान एवं लेखा कार्यालय हैं जो नई दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चंडीगढ़, बंगलौर, जयपुर, लखनऊ, गुवाहाटी, रायपुर, हैदराबाद और पटना में स्थित हैं।

8.12.3 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक कार्यालय और देश में फैले इसके कार्यालयों को सौंपी गई जिम्मदारियों का विस्तारपूर्वक ब्यौरा इस प्रकार है :

(i) **भुगतान**

- अनुमोदित बजट के अनुसार प्रस्तुत किए गए बिलों की पहले ही जांच करने के बाद मंत्रालय की ओर से भुगतान करना।
- अधीनस्थ /संबद्ध कार्यालयों, स्वायत्त निकायों, सोसाइटियों, ऐसोसिएशनों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और राज्य/ सरकारों को भुगतान करना।
- मंत्रालय की ओर से व्यय करने के लिए अन्य मंत्रालयों को प्राधिकार प्रदान करना।

(ii) **प्राप्तियां**

- मंत्रालय की प्राप्तियों को स्वीकार करना, बजट बनाना और लेखांकन करना।
- राज्य सरकारों और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों से ऋण का पुनर्भुगतान और उस पर ब्याज के भुगतान की मॉनिटरिंग करना।
- नई पेंशन योजना के अंतर्गत प्राप्तियां और भुगतान।

(iii) **लेखे और रिपोर्ट प्रस्तुत करना**

- सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के मासिक लेखे, केन्द्रीय लेन–देन विवरण, वित्तीय लेखों का विवरण, शीर्ष–वार तथा चरण–वार विनियोजन लेखों को तैयार करना और उन्हें लेखा महानियंत्रक, वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग तथा महानिदेशक लेखा परीक्षा, केन्द्रीय राजस्व को प्रस्तुत करना।
- कार्य निष्पादन बजट सहित वार्षिक बजट तैयार करना और वित्त् वर्ष के दौरान बजट प्रक्रिया में वित्त मंत्रालय के साथ समन्वय करना ।
- आंतरिक अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (आईईबीआर) की मॉनीटरिंग करना और इसे सीजीए कार्यालय को प्रस्तुत करना।
- राजकोषीय उत्तरदायित्व और वित्तीय प्रबंधन (एफआरबीएम) अधिनियम और नियमावली के अनुसार अनिवार्य सूचना की निगरानी करना और उसे प्रस्तुत करना।
- विभिन्न प्राधिकरणों को प्रस्तुत करने के लिए लेखांकन, बजट और लेखा परीक्षा डेटा पर आधारित प्रबंधन सूचना रिपोर्टों को तैयार करना ।

साइकिल–सवारों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कुछ सड़कों पर, जहां तेज गति से वाहन चलते हैं, साइकिल चलाने पर रोक लगा दी जाती है। इसलिए, साइकिल–सवारों को उन सड़कों का इस्तेमाल नहीं करना चाहिए, जहां यह चिन्ह लगा हो।

In order to ensure the safety of cyclists certain roads which are meant for fast moving vehicles are prohibited for cyclists. So the cyclists should not use the roads where this sign has been installed.

- मंत्रालय की वैबसाइट पर अपलोड करने के लिए आवतियों और व्यय के संबंध में मासिक आधार पर वित्तीय आंकड़े तैयार करना ।
- बजट आधारित मासिक व्यय/साप्ताहिक व्यय तैयार करना और विभिन्न प्राधिकारियों जैसे कि अपर सचिव एवं वित्तीय सलाहकार, सचिव आदि को व्यय की मॉनीटरिंग के लिए प्रस्तुत करना।
- मंत्रालय को भेजने के लिए वार्षिक रिपोर्ट हेतु सामग्री तैयार करना, लेखों पर एक नजर और व्यय के त्वररित आंकड़े तैयार करना और उनको सीजीए को भेजना तथा अंतिम लेखों को तैयार करना और उनको मंत्रालय को भेजना ।
- सभी आरपीएओ/पीएओ के संबंध में राज्य–वार मासिक व्यय तैयार करना और इसे आगे मंत्रालय को भेजना।

(iv) **बजट**

- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की निधियों के वार्षिक बजट प्राक्कलन और संशोधित प्राक्कलन तैयार करना और प्रस्तुत करना तथा धनराशि का पुर्नविनियोजन करना तथा बजट संबंधी सभी मामलों में वित्त् मंत्रालय और अन्य विभागों के साथ समन्वय करना ।
- वास्तविक व्यय को समाविश्ट करके वार्षिक अनुदान मांगों का पुनरीक्षण करना।
- भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सिविल एवं वाणिज्यिक) के सभी लेखा परीक्षा पैरा और टिप्पणियों की मॉनीटरिंग/निपटान करना और 'की गई कार्रवाई संबंधी नोट'/बचत संबंधी व्यॉख्यात्मक नोट के लिए व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय के मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ के साथ समन्वय करना तथा लोक लेखा समिति (पीएसी) की रिपोर्टों के चयनित अनुदानों की समीक्षा करना और कृत कार्रवाई टिप्पणी भी तैयार करना।
- समीक्षा प्राप्तियों, ब्याज प्राप्त्यिों और लोक लेखाओं के वार्षिक प्राक्कलन तैयार करना।

(v) **आंतरिक लेखा परीक्षा**

- मंत्रालय के सभी स्कंधों के लेखों की आंतरिक लेखा परीक्षा/निरीक्षण करना और राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण का कार्य करने वाले राज्य सरकारों के लोक निर्माण प्रभागों (राष्ट्रीय राजमार्ग) और मंत्रालय की इकाइयों के लेखाकरण की परीक्षण जांच करना।
- लोक लेखा समिति और अन्य संसदीय समितियों के अधिकार–क्षेत्र में आने वाले सभी लेखापरीक्षा पैराओं और समुक्तियों की मॉनीटरिंग और निपटान करना।
- मंत्रालय के सभी पक्षों में आंतरिक कार्य अध्ययन करना और वित्त मंत्रालय की 'स्टाफ निरीक्षण इकाई' के साथ समन्वय करना।
- आंतरिक लेखा परीक्षा के कार्य निष्पादन की वार्षिक समीक्षा तैयार करना।

(vi) **लेखों का कम्प्यूटरीकरण**

क. **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–लेख 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।

ख. **पीएफएमएस**: प्रारंभ में पीएफएमएस की शुरुआत, भारत सरकार की योजनागत स्कीमों के तहत निधियों के निर्मोचन के लिए की गई थी। अब पीएफएमएस का दायरा बढ़ा दिया गया है और अब संस्वीकृतियों, बिलों के ऑनलाइन प्रक्रमण और सभी प्रकार के व्यय के भुगतान के लिए आहरण एवं संवितरण अधिकारियों तथा भुगतान एवं लेखा अधिकारियों द्वारा प्रयोग में लाई जा रही विभिन्न विद्यमान स्वतंत्र प्रणालियों को एकीकृत करने के लिए इसका विस्तार कर दिया गया है। इसका कार्यान्वयन अलग–अलग चरणों में किया जा रहा है। पहले चरण में यह प्रस्ताव है कि वेतनों, पेन्शन और सामान्य भविष्य निधि को छोड़कर समस्त भुगतान पीएफएमएस के माध्यम से किए जाएं। महालेखानियंत्रक ने यह निर्णय लिया है कि दिल्ली/एनसीआर आधारित भुगतान एवं लेखा अधिकारियों/एनसी भुगतान एवं लेखा अधिकारियों में चरण– । की शुरुआत 1.10.2015 से कर दी जाए (इसका अर्थ यह होगा कि लगभग 90 भुगतान एवं लेखा कार्यालयों और 500 आहरण एवं संवितरण अधिकारियों में इसका प्रचलन हो जाएगा)।

8.12.4 राष्ट्रीय परमिट शुल्क योजना

(i) देश में माल वाहक यानों के परिवहन के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्ष 2010–11 में एक नई राष्ट्रीय परमिट शुल्कं योजना का अंगीकरण किया और देश भर के लगभग 1,200 आरटीओ, राज्य् परिवहन प्राधिकरणों से राष्ट्रीय परमिट शुल्क के संग्रहण के लिए तथा पूर्व सहमत सूत्र के आधार पर हर महीने संग्रहीत शुल्को का वितरण सभी राज्य सरकारों /संघ राज्य क्षेत्रों में करने संबंधी समन्वय कार्य की जिम्मेंदारी स्वीकार की।

(ii) मई, 2010 में शुरू की गयी राष्ट्रीय परमिट शुल्क् योजना के अनुसार ट्रांसपोर्टरों 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।

(iii) भारतीय स्टेट बैंक की शाखाओं (राष्ट्रीय परमिट के लिए समेकित शुल्क के संग्रहण के लिए प्रत्यायित बैंकर) के राष्ट्र –व्यापी नैटवर्क के माध्यम से राष्ट्रीय परमिट के लिए समेकित शुल्क के संग्रहण की ऑनलाइन प्रणाली, संबंधित प्राधिकरणों को इसका संसूचन और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, नई दिल्ली के पीएओ (सचिवालय) द्वारा इसके लेखांकन का काम, इस संबंध में मंत्रालय द्वारा जारी किए गए निर्देशों के बाद से सुचारु रूप से चल रहा है।

(iv) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा विभिन्न कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा उपयोग किए जाने के लिए राष्ट्रीय

परमिट के लिए नए समेकित शुल्क के संग्रहण, संसूचन और लेखांकन के लिए एक विशिष्ट लेखांकन पद्धति महालेखा नियंत्रक कार्यालय द्वारा तैयार की गई है। राष्ट्रीय परमिट शुल्क का राज्यवार वितरण दर्शाने वाला विवरण **परिशिष्ट – 7** पर दिया गया है।

8.12.5 लोक लेखा समिति के पैराओं/रिपोर्टों और नियंत्रक महालेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा रिपोर्टों/पैराओं पर की गई कार्रवाई संबंधी नोट

(i) वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग द्वारा जारी किए गए मार्ग निर्देशों के अनुसार, सचिव (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय) की अध्यक्षता में स्थायी लेखा परीक्षण समिति (एसएसी), लोक लेखा समिति (पीएसी) की रिपोर्टों/पैराओं के संबंध में और भारत के नियंत्रक महालेखा परीक्षक की मुद्रित रिपोर्टों के अनुरूप लोक लेखा समिति के क्षेत्राधिकार में आने वाले विषयों पर लेखा परीक्षा रिपोर्टों/पैराओं (सिविल) पर 'की गई कार्रवाई' संबंधी टिप्पणियों के प्रस्तुतिकरण की प्रगति की समीक्षा और निगरानी करती है। स्थायी लेखा परीक्षण समिति, वाणिज्यिक श्रेणी के अंतर्गत होने के कारण सार्वजनिक उपक्रम समिति के अधिकार क्षेत्र में आने वाले मामलों में नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की मुद्रित रिपोर्टों के अनुसार लेखा परीक्षा पैराओं की समीक्षा और निगरानी भी करती है। इसके अलावा, वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अनुदेशों के अनुसार स्थायी लेखा समिति की बैठकें, संयुक्त सचिव/अपर सचिव स्तर पर भी आयोजित की जा सकती है और लेखा परीक्षा निरीक्षण पैराओं के उत्तर देने के संबंध में हुई प्रगति की समीक्षा करने के लिए तदर्थ समिति की भी व्यवस्था है।

(ii) दिनांक 1.4.2020 से दिनांक 31.12.2020 तक की अवधि के दौरान :

एक पैरा अर्थात् पैरा 11.2 (रिपोर्ट सं. 2018 का 11) की अंतिम कृत कार्रवाई टिप्पणी – रियायतग्राही से क्षति की गैर वसूली को लोकसभा सचिवालय (सीओपीयू शाखा) को भेजी गयी :

उपर्युक्त के अतिरिक्त , विभिन्न मामलों पर लेखा परीक्षा के मसौदा लेखा परीक्षा पैराओं और निरीक्षण रिपोर्टों /पैराओं के बारे में मंत्रालय की ओर से शीघ्र उत्तर भेजने और लेखा परीक्षा के साथ निरीक्षण पैरा/डीएपी के निपटान के लिए एएस एंड एफए की अध्यक्षता में स्थायी लेखापरीक्षा समिति (एसएसी) की समय–समय पर बैठकें भी आयोजित की गईं।

(iii) नियंत्रक और महालेखा परीक्षक (वाणिज्यिक) के लंबित लेखापरीक्षा पैराओं की स्थिति **परिशिष्ट –16** में दी गई है।

8.12.6 अनुदान सं–83 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

वर्ष 2020–21 का वास्तविक व्यय (नवंबर, 2020 तक) **परिशिष्ट – 8** (अनुदान संख्या 84) में दर्शाया गया है। विगत तीन वर्षों के लिए केन्द्रीय लेन–देन विवरण के अनुसार प्राप्तियों का शीर्ष–वार ब्यौरा **परिशिष्ट– 9** में दर्शाया गया है और पिछले तीन वर्षों के लिए व्यय की प्राप्तियों का ब्यौरा **परिशिष्ट – 10** में दर्शाया गया है। लेखाओं की प्रमुख विशिष्टताएं, **परिशिष्ट – 11** में दी गई है।

(ग) सतर्कता

8.13.1 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 स्वायतशासी निकाय– भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) में अपना अलग पूर्णकालिक मुख्य सतर्कता अधिकारी है। एनएचआईडीसीएल में भी एक अंशकालिक मुख्यक सतर्कता अधिकारी हैं।

8.13.2 वर्ष 2020–21 के दौरान, कुल 72 शिकायतों की जॉच की गयी और उनमें से 33 शिकायतों को सीवीसी से परामर्श कर निपटान किया गया। एक अनुशासनात्मक मामले की केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से जॉच की गयी थी और अनुशासनिक प्राधिकारी के अनुमोदन से उपयुक्त कार्रवाई की गयी। केन्द्रीय सतर्कता आयोग के साथ मंत्रणा कर निगरानी से संबंधित शिकायतों से निपटने के साथ–साथ निवारक सतर्कता पर विशेष बल दिया गया। इस बात पर बल दिया गया कि सड़क स्कंध को पीएमआईएस पोर्टल के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों की समयबद्ध प्रगति / समापन के साथ निर्माण और अनुरक्षण की गुणवत्ता की निगरानी करनी चाहिए। सड़क स्कंध को यह भी सलाह दी गयी कि वे प्रवेश अनुमति दिशानिर्देश की समीक्षा करें और संपूर्ण (शुरू से अंत तक) प्रवेश अनुमति प्रक्रिया को वास्तविक समय एमआईएस के प्रावधानों के साथ ऑनलाइन करें ताकि प्रक्रिया और सूचना संबंधी किसी शिकायत की संभावना न रहे।

8.13.3 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 के दौरान निम्नलिखित गतिविधियां संचालित की गईं :

- एनएचएआई, एनएचआईडीसीएल, आईएएचई और आईआरसी को 27 अक्तूबर, 2020 से 2 नवंबर, 2020 तक सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2020 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 टीवी 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 और अंग्रेजी में एक निबंध लेखन प्रतियोगिता आयोजित की गयी। हिन्दी में निबंध का शीर्षक था – ''भ्रष्टाचार का उन्मूलन करें – एक नया भारत बनाएं'' और अंग्रेजी निबंध का शीर्षक था – ''इंटिग्रिटी– ए पाथ लिडिंग टू कंस्ट्रक्शंन''। उन अधिकारियों/कर्मचारियों को 2500 रुपये, 2000 रुपये और 1500 रुपये का नकद पुरस्कार दिया गया जिनके निबंध को हिन्दीं और अंग्रेजी दोनों में अलग अलग क्रमशः प्रथम, द्वितीय और तृतीय स्थान प्राप्त हुए।

(घ) सूचना का अधिकार अधिनियम – क्रियान्वयन

8.14 सूचना का अधिकार अधिनियम के प्रमुख उद्देश्य हैं– प्रत्येक सार्वजनिक प्राधिकरण के काम–काज में पारदर्शिता

यह चिन्ह यातायात को सीधे चलने या बाएं मुड़ने का निर्देश देता है। दाएं मुड़ना वर्जित है। इस चिन्ह के उल्लंघन पर आपकी सुरक्षा को खतरा हो सकता है और दंडात्मक कार्रवाई की जा सकती है।

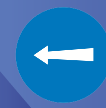
This sign directs the traffic to either move straight or take left turn. Turning towards right is prohibited. Violation of these sign may jeopardize your safety and may also lead to penal action.

और जवाबदेही को बढ़ावा देना और सार्वजनिक प्राधिकरण के नियंत्रण में उपलब्ध सूचना तक पहुंच नागरिकों को उपलब्ध कराने के लिए व्यवहारिक व्यंवस्था स्थापित करना। यह अपारदर्शिता से पारदर्शिता की ओर बढ़ने का एक प्रयास है जिससे अंततः सुशासन आता है। सार्वजनिक प्राधिकरण की कार्यप्रणाली में पारदर्शिता और जवाबदेही को बढ़ावा देने के लिए केंद्र में केन्द्रीय सूचना आयोग (सीआईसी) और राज्यों में राज्य सूचना आयोगों (एसआईसी) की स्थापना की गई है। सूचना का अधिकार अधिनियम के अनुसार मंत्रालय में नोडल अधिकारी, आरटीआई अनुभाग, पीआईओ, अपीलीय प्राधिकारी आदि पूरी तरह से काम कर रहे हैं। सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 की धारा 4 (1) (ख) में यह परिकल्पना की गई है कि संप्रेषण के विभिन्न माध्यमों से जनता को अपनी ओर से जानकारी दी जाए। मंत्रालय की वैबसाइट पर इस मंत्रालय से संबंधित विभिन्न मामलों के बारे में ढेरों सूचना विभिन्न शीर्षकों के तहत उपलब्ध करायी गयीं हैं। सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 के अनुसार निर्धारित शुल्क के साथ आरटीआई आवेदन प्राप्त करने के लिए परिवहन भवन के भूतल पर एक काउंटर खोला गया है। सूचना का अधिकार अधिनियम के तहत नागरिकों की ओर से सूचना प्राप्ति के लिए ऑनलाइन आवेदन करने तथा अपील करने के लिए कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग द्वारा वैब पोर्टल शुरू किया गया है और इस मंत्रालय यह पूरी तरह से क्रियाशील है। ऑनलाइन प्रणाली में स्कैनिंग करने और आगे की कार्रवाई के लिए भिन्न–भिन्न जन सूचना अधिकारियों को ऑनलाइन भेजे जाने तथा कागज पर उत्तर भेजे जाने की भी सुविधाएं हैं। आवेदक/जनता को सूचना, समय सीमाओं एवं छूट संबंधी खंडों सहित सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 के विभिन्न उपबंधों के अधीन तथा उनको ध्यान में रखते हुए दी जाती है। तीन संगठनों नामतः भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, जो कि संसद के अधिनियम के तहत स्थापित एक स्वायत्त निकाय है; राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड जो इस मंत्रालय के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है और भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (जिसे पहले 'एनआईटीएचई' कहा जाता था) जो मंत्रालय के नियंत्रणाधीन एक सोसाइटी है; में उनके अलग–अलग पीआईओ/एपीआईओ/अपीली प्राधिकारी हैं जो आरटीआई अधिनियम में दिए गए निदेश के अनुसार जनता/आवेदकों को सूचना उपलब्ध् कराते हैं। इस मंत्रालय में मोटर वाहन अधिनियम, सड़क परिवहन, राष्ट्रीय राजमार्गों, फ्लाईओवरों, पुलों, पथकर प्लाजा, प्रयोक्ता् शुल्क के संग्रहण, पेट्रोल पंपों की स्थापना, निविदाओं आदि जैसे विभिन्न् 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। 15 दिसंबर 2020 तक कुल 7171 आरटीआई आवेदन प्राप्त हुए, जिनमें अग्रेणित आवेदन और कागज पर तथा ऑनलाइन आवेदन भी शामिल हैं। यदि इनमें से कोई भी आवेदन एक से अधिक पीआईओ के लिए होता है तो उसे सिस्टिम से तैयार अलग पंजीकरण संख्या देकर अग्रेषित कर दिया जाता है। इसी प्रकार से 15 दिसंबर, 2020 तक कुल 631 अपीलें (अग्रेणित अपील सहित) प्राप्त हुई हैं और संबंधित प्रथम अपीली प्राधिकारियों तक उन्हें भेज दिया गया। 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।

संविधान की प्रस्तावना का पठन

अनिवार्य साइकिल मार्ग संकेत दर्शाता है कि साइकिल चालक को अनिवार्य रूप से इस मार्ग का प्रयोग करना चाहिए। यह संकेत यह भी दर्शाता है कि इस मार्ग पर साइकिल के संचलन के अतिरिक्त किसी अन्य वाहन का संचलन प्रतिबंधित है।

Compulsory cycle track signifies that cyclists should compulsorily use this track. It also restricts the movement of any traffic accept cyclist of the track.



अध्याय – IX

राजभाषा नीति का कार्यान्वयन

9.1 कार्यान्वयन व्यवस्था

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के हिंदी अनुभाग में इस समय एक उप निदेशक (राजभाषा), 01 सहायक निदेशक (राजभाषा), 02 वरिष्ठ अनुवाद अधिकारी और 02 कनिष्ठ अनुवाद अधिकारी तैनात हैं। वर्तमान में उप निदेशक (रा.भा.) और सहायक निदेशक (राजभाषा) राजभाषा नीति के कार्यान्वयन तथा अनुवाद से संबंधित कार्य देखते हैं। राजभाषा नीति के कार्यान्वयन में सहायता करने हेतु सहायक अनुभाग अधिकारी का पहले से ही सृजित पद लंबे समय से रिक्त पड़ा है। उप–निदेशक (रा.भा.) का 01 पद, सहायक निदेशक(रा.भा.) का 01 पद और कनिष्ठ अनुवाद अधिकारी का 01 पद भी रिक्त पड़ा है। राजभाषा नीति और वार्षिक कार्यक्रम के कार्यान्वयन की निगरानी के अतिरिक्त हिंदी अनुभाग, मंत्रालय के विभिन्न अनुभागों/प्रभागों से प्राप्त सामग्री का अंग्रेजी से हिंदी और हिंदी से अंग्रेजी में अनुवाद करता है।

9.2 राजभाषा कार्यान्वयन समिति

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में संयुक्त सचिव (प्रशासन/राजभाषा) की अध्यक्षता में राजभाषा कार्यान्वयन समिति गठित है। मार्च, 2020 को समाप्त तिमाही के दौरान राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक नहीं की जा सकी। जून, 2020, सितम्बर, 2020 और दिसम्बर, 2020 की तिमाहियों के दौरान राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठकें क्रमशः 23/06/2020, 29/09/2020 और 29/12/2020 को हुई। सरकारी कामकाज में हिंदी के प्रगामी प्रयोग के संबंध में मंत्रालय के अनुभागों/प्रभागों और इसके अधीन आने वाले कार्यालयों से प्राप्त तिमाही हिंदी प्रगति रिपोर्टों की समीक्षा इन बैठकों में की गई और सरकारी कामकाज में हिंदी के प्रयोग को बढ़ाने के उपाय सुझाए गए।

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

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

9.3.2 हिंदी में प्राप्त सभी पत्रों अर्थात् हिंदी में लिखे अथवा हिंदी में हस्ताक्षरित सभी पत्रों के उत्तर हिंदी में दिए गए चाहे वे किसी भी क्षेत्र से आए हों।

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

9.4 हिंदी का प्रयोग बढ़ाने के लिए किए गए विशिष्ट उपाय

नकद पुरस्कार और प्रोत्साहन योजना

मंत्रालय में, अधिकारियों और कर्मचारियों को अपना कामकाज हिंदी में करने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु एक प्रोत्साहन योजना चलाई जा रही है। इस योजना में हिंदी में टिप्पण और आलेखन करने वालों को नकद पुरस्कार

प्रदान किए जाते हैं। वर्ष 2019–20 के लिए संचालित उक्त योजना के तहत 04 कार्मिकों को नकद पुरस्कार प्रदान किए गए। अधिकारियों द्वारा अधिकाधिक हिंदी में डिक्टेकशन देने के लिए भी एक प्रोत्साहन योजना चलाई जा रही है।

9.5 हिंदी दिवस और हिंदी पखवाड़े का आयोजन

9.5.1 हिंदी दिवस के अवसर पर 14 सितंबर, 2020 को सरकारी कामकाज में हिंदी का प्रयोग बढ़ाने के लिए माननीय गृह मंत्री द्वारा जारी की गई अपील, मंत्रालय के सभी अधिकारियों और कर्मचारियों के विचारार्थ परिचालित की गई। मंत्रालय में 10 सितंबर, 2020 से 24 सितंबर, 2020 तक हिंदी पखवाड़ा मनाया गया। इस दौरान हिंदी निबंध प्रतियोगिता, हिंदी सुलेख और अनुवाद प्रतियोगिता जैसी प्रतियोगिताएं आयोजित की गईं। इनमें से कुछ प्रतियोगिताएं मंत्रालय के हिंदी भाषी और हिंदीतर भाषी कार्मिकों के लिए अलग–अलग आयोजित की गईं। इस वर्ष हिंदी पखवाड़े के दौरान आयोजित 03 प्रतियोगिताओं में 05 हिंदीतर भाषी और 46 हिंदी भाषी प्रतिभागियों ने भाग लिया। इस प्रकार, कुल 51 (इक्यावन) प्रतिभागियों में से 34 (चौंतीस) प्रतिभागी परीक्षा परिणाम के आधार पर पुरस्कार विजेता घोषित किए गए हैं।

9.5.2 दिनांक 21 दिसंबर, 2020 को मंत्रालय के कर्मचारियों/अधिकारियों के लिए एक ऑनलाइन कार्यशाला का आयोजन किया गया।

9.6 सूचना प्रौद्योगिकी को बढ़ावा

मंत्रालय में संपूर्ण हिंदी टंकण–कार्य कंप्यूटरों पर किया जाता है। कार्य को दक्षता और तीव्रता से करने के लिए राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय की अनुशंसा के तहत कंप्यूटरों में हिंदी के यूनीकोड समर्थित नवीनतम सॉफ्टवेयर अधिष्ठापित किए गए हैं।

अध्याय – X

नि:शक्त: व्यंक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन

10.1 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय नि:शक्त व्याक्ति (समान अवसर, अधिकारों का संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 के उपबंधों 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 वर्तमान निर्देशों के अनुसार अनारक्षित रिक्त पदों पर भी समायोजित किया जाता है। 31 दिसंबर, 2020 की स्थिाति के अनुसार दिव्यांगजनों की संख्या के संबंध में तकनीकी और गैर–तकनीकी पदों के विवरण इस प्रकार हैं :

समूह	संस्वीककृत संख्या	नियुक्त दिवयांगजनों की संख्या
क (गैर तकनीकी)	89	01
क (तकनीकी)	328	07
ख	234	03
ग	306	10
कुल	**957**	**21**

10.2 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।

राजमार्गो के साथ सुविधाएं

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.

अध्याय – XI

परिवहन अनुसंधान

11.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का परिवहन अनुसंधान स्कंध (टीआरडबल्यू) सड़क दुर्घटनाओं सहित सड़कों और सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित डेटा का संग्रहण, संकलन, प्रसार और विश्लेषण करता है। यह स्कंध नीति नियोजन और मॉनीटरिंग के लिए मंत्रालय को अनुसंधान एवं डेटा सहायता देने के लिए भी जवाबदेह 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।

11.2 सड़क और सड़क परिवहन डेटा (सड़क दुर्घटनाओं के डेटा सहित) की गुणता में सुधार के लिए सतत प्रयास किए जा रहे हैं ताकि मंत्रालय की योजनाओं और कार्रवाईयों में सहायता की जा सके।

11.3 सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्र में सड़क अनुसंधान स्कंध अपने चार वार्षिक प्रकाशनों नामतः 'मूल सड़क सांख्यिकी', 'सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका', 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं' और राज्यीय सड़क परिवहन उपक्रमों के प्रदर्शन की समीक्षा के माध्यम से डेटा का प्रसार करता है।

(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 और राज्य लोक निर्माण द्वारा और ग्रामीण कार्य विभागों एवं पंचायतों द्वारा निर्मित सड़कों, नगरपालिकाओं, पत्तन न्यासों एवं सैन्य इंजीनियरी सेवाओं के अधीन शहरी सड़कों और रेलवे, सीमा सड़क संगठन, कोयला सार्वजनिक 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। बीआरएस 2017–18 के प्रकाशन को अंतिम रूप दिया जा रहा है और वर्ष 2018 –19 के लिए यह संकलन चरण में है।

(ii) **सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका (आरटीवायबी)** : यह पुस्तक पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्या, मोटर वाहन कराधान ढांचा, लाइसेंस व परमिट और देश के विभिन्न राज्यौं/संघ राज्य क्षेत्रों तथा दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों के सड़क परिवहन से प्राप्ति राजस्व से संबंधित सूचना / आंकड़ों का प्राथमिक स्रोत है। टीआरडबल्यू इस प्रकाशन हेतु सभी राज्यों / संघ क्षेत्रों के परिवहन आयुक्तों से सूचना का संग्रह करता है। आरटीवायबी 2017–18 और 2018–19 के प्रकाशनों को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(iii) **भारत में सड़क दुघटनाएं** : इस पुस्तक में किसी कैलेण्डर वर्ष के दौरान हुई सड़क दुर्घटनाओं, मौतों और चोटों के सभी आयामों के बारे में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र–वार डेटा उपलब्ध कराया जाता है। परिवहन अनुसंधान स्कंध आईआईटी दिल्ली एवं आईआईटी – खड़गपुर के प्राध्यापकों, प्रधान परिवहन सचिव, त्रिपुरा, एडीजी (पुलिस), यातायात, तमिलनाडु सरकार, स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय और साथ ही साथ डबल्यूएचओ और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रतिनिधियों से गठित एक समिति द्वारा अंतिम रूप दिए गए और सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अनुमोदित विहित प्रारूप में राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के पुलिस विभागों से

कैलेंडर वर्ष आधार पर डाटा एकत्र करती है। टीआरडब्ल्यू द्वारा प्रकाशित "भारत में सड़क दुर्घटना" नवीनतम अंक कैलेंडर वर्ष 2019 का है।

(iv) **राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की समीक्षा और प्रदर्शन (एसआरटीयू)** : इस प्रकाशन में प्रतिवेदनाधीन वित्त वर्ष के दौरान राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों द्वारा प्रदत्त सूचना के आधार पर एसटीआरयू के भौतिक और वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा प्रस्तुत की जाती है। वर्ष 2018–19 के लिए राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य निष्पाादन की समीक्षा का नवीनतम अंक संकलन चरण में है।

11.4 इस प्रकाशन के आंकडों से यथा सुस्पष्ट भारत में सड़कों और सड़क परिवहन क्षेत्र के मुख्य बिन्दु इस प्रकार हैं :

(i) **रोड ट्रांसपोर्ट इयर बुक** : वर्ष 2017–17 और वर्ष 2018–19 का रोड ट्रांसपोर्ट इयर बूक संकलन चरण में है। इस प्रकाशन के अनुसार देश में पंजीकृत वाहनों की संख्या 31 मार्च, 2018 तक करीब 2,726 लाख (अनंतिम) है और मार्च, 2019 तक करीब 2,598 लाख (अनंतिम) है, जो वर्ष 2009 से वर्ष 2019 के दौरान 9.91 प्रतिशत की दर पर वार्षिक चक्रवृद्धि संवृद्धि दर्ज करता है। दिनांक 31.03.2019 की स्थिति के अनुसार कुल पंजीकृत वाहनों में दोपहिया 74 प्रतिशत है। **परिशिष्ट 12** देखें।

(ii) **भारत में सड़क दुर्घटना** : जहॉ तक भारत में कैलेंडर वर्ष 2019 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं का संबंध है, देश में सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्याा 4,49,002 संसूचित की गयी थी, जिनमें 4,51,361 लोगों को चोटें आयीं और 1,51,113 लोगों की मृत्युं हो गयी। कैलेंडर वर्ष 2005 से वर्ष 2017 तक की सड़क दुर्घटनाओं की संख्या, उनमें घायल और मारे गए लोगों की संख्या की प्रवृति **परिशिष्ट 13** में है।

(iii) वर्ष 2018 की तुलना में, वर्ष 2019 में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या 3.86 प्रतिशत बढ़ गयी है, वर्ष 2019 में इन दुर्घटनाओं में मृत लोगों की संख्या 0.20 प्रतिशत की वृद्धि हुई है और चोटिल व्यक्तियों की संख्या में 3.85 प्रतिशत की कमी आयी है। तथापि, प्रति 100 दुर्घटना मृत लोगों की संख्यां की दृष्टि से दुर्घटना भयावहता वर्ष 2018 के 32.4 से बढ़कर वर्ष 2019 में 33.7 हो गयी है।

(iv) कैलेंडर वर्ष 2019 के सड़क दुर्घटना शिकारों की उम्र प्रोफाइल से पता चलता है कि 18–60 वर्ष के उम्र समूह के लोग 84 प्रतिशत (1,22,350 व्यक्ति) है।

(v) वर्ष 2019 में सड़क दुर्घटनाओं की कुल सख्या में सबसे बड़ा हिस्सा दोपहियों का है (37 प्रतिशत), उसके बाद कार, टैक्सी, वैन और एलएमवी वाहन हैं (16 प्रतिशत), पैदल यात्री (17 प्रतिशत), ट्रक/लॉरी (9 प्रतिशत), बस (4.3 प्रतिशत), ओटो रिक्शा (4.4 प्रतिशत) और अन्य (2.0 प्रतिशत) है।

(vi) यातायात नियमों का उल्लंघन के तहत सड़क दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा एकल कारक ओवर स्पीडिंग है, जिसके कारण 71.1 प्रतिशत दुर्घटनाएं घटित होती हैं और 64.4 प्रतिशत सड़क दुर्घटना मृत्यु इसके कारण होती है।

(vii) वर्ष 2017–18 और वर्ष 2018–19 के लिए भारत की आधारभूत सड़क सांख्यिकी (बीआरएस) के अनुसार, जिसे अभी अंतिम रूप दिया जा रहा है, 31 मार्च 2018 की स्थिति के अनुसार कुल सड़क लंबाई 62,15,797 किलोमीटर

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.

(अनंतिम) थी और 31 मार्च 2019 की स्थिति के अनुसार कुल सड़क लंबाई 63,86,297 किलोमीटर (अनंतिम) थी। मुख्य श्रेणियों का अलग अलग विवरण इस प्रकार है :

राष्ट्रीय राजमार्ग 1,32,500 किमी

राज्यींय राजमार्ग 1,86,528 किमी

जिला सडकें 6,32,154 किमी

ग्रामीण सडकें 45,35,511 किमी

शहरी सडकें 5,44,683 किमी

परियोजना सडकें 3,54,921 किमी

(viii) 31 मार्च 2018 की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्ग देश के कुल सड़क नेटवर्क का 2.03 प्रतिशत है, उसी अवधि में राज्यीय सड़कें 3.01 प्रतिशत और ग्रामीण सड़कों (जेआरवाय सहित) का हिस्सा 70.94 प्रतिशत पर सर्वाधिक था, जिसके बाद जिला सड़कें (9.83 प्रतिशत) और शहरी सड़कें (8.93 प्रतिशत) आती हैं। कुल सड़क लंबाई में सतही सड़क का प्रतिशत 66.2 प्रतिशत है।

(ix) 31 मार्च 2019 की स्थिति के अनुसार, देश के कुल सड़क संजाल में राष्ट्रीय राजमार्ग का प्रतिशत 2.07 है और राज्य राजमार्ग का प्रतिशत 3.00 है, उसी अवधि में ग्रामीण सड़कों (जेआरवाय) का हिस्सा सर्वाधिक 72.97 प्रतिशत है उसके बाद जिला सड़क (10.17 प्रतिशत) और शहरी सड़क (8.76 प्रतिशत) है। सतही सड़कों का प्रतिशत कुल सड़क लंबाई का 66.8 प्रतिशत है।

(x) देश की कुल सड़क लंबाई वर्ष 1951 के 3.99 लाख किमी से बढ़कर वर्ष 2019 में 63.86 लाख किमी हो गयी, जो चक्रवृद्धि वार्षिक संवृद्धि दर (सीएजीआर) 4.2 प्रतिशत से बढ़ रही है। वर्ष 1951 से वर्ष 2019 तक कुल सड़क लंबाई का श्रेणीवार अलग अलग विवरण **परिशिष्ट – 14** में दिए गए हैं। देश में राष्ट्रीय राजमार्गों का राज्यवार वितरण **परिशिष्ट – 2** में दिया गया है।

(xi) वित्त वर्ष 2017–2018 की और वर्ष 2018 – 19 की अवधि के लिए 'राज्य सड़क परिवहन उपक्रम की समीक्षा और प्रदर्शन नामक रिपोर्ट संकलन अधीन हैं। संकलन अधीन 44 एसआरटीयू की तुलना वर्ष 2016–17 में 56 एसटीआरयू ने अपने अपने भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन सूचित किया। **परिशिष्ट 15** देखें।

(ixii) 44 एसटीआरयू द्वारा वर्ष 2017–18 और वर्ष 2018–19 में संसूचित कुल हानियां क्रमशः 17,434.66 करोड़ रुपये (अनंतिम) और 15,904 करोड़ रुपये थीं। इन 44 एसआरटीयू द्वारा यथा संसूचित राजस्व वर्ष 2017–18 में 54,534 करोड़ रुपये और वर्ष 2018–19 में 59,451.15 करोड़ रुपये था।

भारत और आस्ट्रिया के बीच एमओयू पर हस्ताक्षर

यह चिन्ह वाहन की गति सीमा निर्धारित करता है, जो सड़क पर लगे यातायात चिन्ह में दर्शायी जाती है। दंडात्मक कार्यवाही और सड़क पर दुर्घटनाओं से बचने के लिए निर्धारित गति सीमा का हमेशा पालन करना चाहिए।

This sign designates the speed of traffic on road. The limit specified must be invariably followed to avoid penal action and crashes on the road.

अध्याय – XII

अन्तार्राष्ट्रीय सहयोग

12.1 वर्ष 2020 के दौरान इस मंत्रालय का अन्तर्राष्ट्रीय 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 पहले ही जापान, कोरिया, कनाडा, अमेरिका, यूएई, रूस, यूके के साथ सड़क परिवहन और राजमार्ग के क्षेत्र में समझौता ज्ञापन (एमओयू) / फ्रेमवर्क ऑफ कॉपरेशन (एफओसी) / सहयोग ज्ञापन है। इसके अलावा, नवंबर, 2014 में भारत और नेपाल के बीच सवारी और निजी वाहनों के प्रचालन के लिए दोनों देशों के बीच एक 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 प्रचालगत हैं। इसके अलावा, भारत और बांग्लादेश के बीच पॉच मार्गों पर, अर्थात् कोलकाता – ढ़ाका, कोलकाता – अगरतला (ढ़ाका के रास्ते), गुवाहाटी – ढ़ाका और कोलकाता – खुलना मार्गों पर बस सेवाओं के प्रचालन के लिए भारत और बांग्लादेश के बीच बस सेवा समझौता है।

12.2 अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग प्रभाग द्वारा की गई प्रमुख पहलें

12.2.1 भारत–जापान संयुक्त कार्य समूह

सड़क और सड़क परिवहन क्षेत्र में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार और जापान के भूमि, अवसंरचना, परिवहन और पर्यटन मंत्रालय के बीच सहयोग फ्रेमवर्क (एफओसी) के तहत टोक्यो में भारत–जापान संयुक्त कार्य समूह की 6ठी बैठक 27 जनवरी 2020 को आयोजित की गई, जिसके बाद 28 जनवरी, 2020 को एक स्थल का दौरा किया गया। इस बैठक ने दोनों पक्षों को प्रत्येक देश के पर्वतीय क्षेत्रों में सड़क विकास में राजमार्ग प्रशासन, चुनौतियों और अनुभवों के वर्तमान मुद्दों को जानने का अवसर प्रदान किया। यह दोनों पक्षों के लिए प्रत्येक देश में सड़क संरचनाओं के निर्माण और रखरखाव के वर्तमान स्थिति और मुद्दों को समझने का एक अवसर भी था। दोनों पक्षों ने परस्पर सहमत तिथि पर भारत में होने वाली अगली बैठक कर सहयोग जारी रखने की पुष्टि की।

12.2.2 सुरक्षित गतिशीलता और क्षेत्रीय कनेक्टिविटी पर सम्मेलन

जनवरी, 2020 के दौरान नई दिल्ली में एशियाई विकास बैंक और एशियन इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट (एआईटीडी) के साथ संयुक्त रूप से 'एसएएसईसी सब–क्षेत्र 2020 में सुरक्षित गतिशीलता और क्षेत्रीय संपर्कता' पर एक दो दिवसीय सम्मेलन का आयोजन किया गया था। इसका उद्देश्य एसएएसईसी सदस्य देशों में परिवहन संपर्कता पहल और सड़क सुरक्षा की स्थिति पर विचार–मंथन और विचार–विमर्श करना, नियामक व्यावस्थाओं का विश्लेषण करना, सदस्य देशों के बीच सड़क सुरक्षा में सर्वोत्तम प्रथाओं को साझा करना और क्षेत्रीय सुरक्षित गतिशीलता और संपर्कता के लिए एक सामूहिक रूपरेखा और कार्ययोजना तैयार करना था। इस सम्मेलन में दक्षिण और दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के प्रतिभागियों ने भाग लिया, जिनमें बांग्लादेश, भूटान, नेपाल, म्यांमार और थाईलैंड शामिल थे।

12.2.3 बीबीएन मोटर वाहन समझौता

बांग्लादेश, भूटान, भारत और नेपाल (बीबीआईएन) मोटर वाहन समझौते पर जून, 2015 में हस्ताक्षर किए गए थे और भूटान ने इसके संसद द्वारा अनुसमर्थन के लंबित रहते हुए, अन्य तीन देशों अर्थात बांग्लादेश, भारत और नेपाल (बीआईएन) द्वारा इस समझौते के चरणबद्ध कार्यान्वयन के लिए अपनी सहमति दे दी है। तदनुसार, तीनों देश समझौते को लागू करने के लिए सहमत हुए। भारत, नेपाल और बांग्लादेश की एक बैठक फरवरी, 2020 में बुलाई गयी थी। बैठक का व्यापक एजेंडा समझौते को लागू करने के लिए एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर चर्चा करना और तीन देशों के बीच मसौदा कार्गो प्रोटोकॉल के पाठ पर बातचीत करना था।

12.2.4 एससीओ परिवहन मंत्रियों की बैठक

शंघाई सहयोग संगठन (एससीओ) के सदस्य देशों के परिवहन मंत्रियों की 8 वीं बैठक वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से 28 अक्तूबर, 2020 को आयोजित की गई थी। सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग, भारत सरकार श्री गिरिधर अरमाने ने इस बैठक में भाग लिया। सम्मेलन की अध्यक्षता रूसी संघ के परिवहन मंत्री श्री यूरी त्सेत्कोव ने की। मंत्रालय के सचिव ने जोर देकर कहा कि एससीओ देशों के साथ संपर्क भारत के लिए प्राथमिकता है, जो मानता है कि इससे हमारे समाजों के बीच सहयोग और विश्वास का मार्ग प्रशस्त होना चाहिए। उन्होंने कहा कि भारत सार्वभौमिक मान्यता प्राप्त अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों, सुशासन, कानून के शासन, खुलेपन, पारदर्शिता, समानता और संप्रभुता के सम्मान के आधार पर सहयोग और समझ की भावना में विश्वास करता है। उन्होंने यह भी कहा कि भारत ने उन्नत कनेक्टिविटी के लिए अंतर्राष्ट्रीय समुदाय के साथ बड़े पैमाने पर सहयोग किया है। उन्होंने प्रज्ञ परिवहन प्रणालियों में भारत के अनुभव को साझा किया, और सदस्य राज्यों के परिवहन मंत्रालयों / विभागों के स्तर पर समन्वित कार्यों की आवश्यकता के बारे में बात की ताकि कोविड–19 महामारी जैसी आपातकालीन स्थितियों में स्थायी परिवहन संचालन सुनिश्चित किया जा सके और सीमाओं के पार आपातकालीन स्थितियों के प्रसार को रोका जा सके।

12.2.5 भारत और आस्ट्रिया के बीच एमओयू

भारत गणराज्य के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और जलवायु कार्रवाई, पर्यावरण, ऊर्जा, गतिशीलता, नवाचार और प्रौद्योगिकी संघीय मंत्रालय, आस्ट्रिया गणराज्य के बीच 9 दिसंबर, 2020 को नई दिल्ली में सड़क परिवहन क्षेत्र में प्रौद्योगिकी सहयोग पर समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे। यह द्विपक्षीय सहयोग सड़क की सुरक्षा के साथ–साथ इस क्षेत्र के लिए आकर्षक वित्तपोषण संभावनाओं के दृष्टिकोण से फायदेमंद होगा, इस प्रकार दोनों देशों के बीच पहले से ही अच्छे संबंधों को बढ़ावा मिलेगा और यह संबंध और सघन होंगे। इस एमओयू का उद्देश्य दोनों देशों के बीच सड़क परिवहन, सड़क / राजमार्ग बुनियादी ढांचे के विकास, प्रबंधन और प्रशासन, सड़क सुरक्षा और प्रज्ञ परिवहन प्रणालियों के क्षेत्र में द्विपक्षीय सहयोग के लिए एक प्रभावी ढांचा तैयार करना है। यह समझौता ज्ञापन भारतीय गणराज्य और ऑस्ट्रिया गणराज्य के बीच संबंधों को और मजबूत करेगा, लंबे समय तक द्विपक्षीय संबंधों को बढ़ावा देगा और व्यापार और क्षेत्रीय एकीकरण को बढ़ाएगा।

अध्याय – XIII

स्वच्छ भारत मिशन (एसबीएम) और अन्य अभियान

13.1 स्वच्छ भारत मिशन

13.1.1 इस मंत्रालय के परिवहन अनुसंधान स्कंध (टीआरडबल्यू) को स्वच्छ भारत मिशन से संबंधित कार्य के लिए नोडल कार्यालय बनाया गया है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय समय समय पर पेयजल और स्वच्छता मंत्रालय द्वारा अधिसूचित तिथियों के अनुसार स्वच्छता पखवाड़ा मनाता रहा है। एनएचएआई और एनएचआईडीसीएल टोल प्लााजाओं, एनईआर, जे एंड के और उत्तराखंड में दिव्यांगो के लिए सुगम्य) शौचालय सहित शौचालयों के निर्माण, कूड़ादान की व्यवस्था, जन जागरूकता हेतु होर्डिंग/पेंटिंग लगाने, चालकों के प्रशिक्षण इत्यादि से संबंधित कार्यकलाप कर रहा है।

13.1.2 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के वर्ष 2020–21 के बजट में स्वच्छता संबंधी गतिविधियों के लिए 80 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। आज की तिथि में वित्तीय और भौतिक प्रगति **परिशिष्ट–17** में दिए गए हैं।

13.2 कोविड–19 महामारी

कोरोना वायरस कोविड–19 महामारी वैश्विक स्वास्थ्य संकट और सबसे बड़ी चुनौती है। महामारी के प्रसार को रोकने के लिए, मंत्रालय ने विभिन्न पहल की हैं, जिसमें समय–समय पर स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय और गृह मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों/सलाह का परिचलन शामिल है। प्रवेश द्वार पर कर्मचारियों की थर्मल स्कैनिंग सुनिश्चित करने के लिए सीआईएसएफ कर्मियों को थर्मल स्कैनिंग मशीन प्रदान की गयी और विभिन्न स्थानों पर हैंड सैनिटाइज़र मशीन लगायी गयीं। उपर्युक्त के अलावा, कर्मचारियों को फेस मास्क, फेस शील्ड, हैंड ग्लव्स, लिक्विड साबुन और हैंड सैनिटाइज़र भी प्रदान किए गए थे। सप्ताह में एक बार भवन का गहन कीटाणुनाशन और दिन में दो बार कमरों का नियमित रूप से कीटाणुनाशन किया गया था। घर से काम करने की सुविधा प्रदान करने के लिए, अनुभाग अधिकारी और उससे ऊपर के स्तर के अधिकारियों को उनकी आवश्यकता के अनुसार लैपटॉप प्रदान किए गए थे। पता लगाने के लिए, एनडीएमसी और एनसीडीसी की टीमों द्वारा आउटसोर्स कर्मचारियों सहित सभी कर्मचारियों के रैपिड एंटीजन डिटेक्शन टेस्ट (आरडीटी) और एंटीबॉडी टेस्ट आयोजित किए गए थे। कोविड–19 के प्रसार को रोकने के बारे में जागरूकता फैलाने के लिए मंत्रालय के विभिन्न स्थानों पर पोस्टर/बैनर/स्टैंड प्रदर्शित किए गए। मंत्रालय के सभी अधिकारियों/कर्मचारियों ने 8 नवंबर, 2020 को कोविड –19 के मद्देनजर जारी दिशानिर्देशों और मानदंडों का पालन करने का संकल्प लिया। माननीय राज्य मंत्री, सड़क परिवहन और राजमार्ग जेनरल (डॉ.) वी. के. सिंह, पीवीएसएम, एवीएसएम, वाईएसएम (सेवानिवृत्त) ने इस आयोजन की अध्यक्षता की।

13.3 संविधान दिवस का उत्सव

भारत के संविधान के अंगीकरण की 70 वीं वर्षगांठ के मद्देनजर, सरकार द्वारा भारतीय संविधान में यथा अधिष्ठापित मौलिक कर्तव्यों सहित नागरिक कर्तव्यों पर विशेष ध्यान केंद्रित करने के लिए एक जागरूकता अभियान चलाने और संविधान के प्रति नागरिक जागरूकता बढ़ाने पर विशेष जोर के साथ पूरे वर्ष एक राष्ट्रव्यापी कार्यक्रम चलाने का निर्णय लिया गया था। फरवरी, 2020 में कानून और न्याय मंत्रालय (न्याय विभाग) ने हमारे संविधान से संबंधित चलाई जाने वाली गतिविधियों की सांकेतिक सूची परिचालित की थी। समानता के अधिकार के लिए जागरूकता अभियान विषय पर आधारित कार्यक्रम का आयोजन कर, डॉ भीम राव अंबेदकर विज्ञापन पुस्तिका वितरित कर, मौलिक कर्तव्यो से संबंधित पावर पोइंट प्रस्तुति आदि के माध्यम से मंत्रालय और उसके साथ जुड़े संगठनों में इस समारोह का आयोजन किया गया। परिवहन भवन, नई दिल्ली में एक प्रस्तावना दीवार को प्रमुख स्थान पर रखा गया

था और भारत के संविधान की प्रस्तावना और मौलिक कर्तव्यों के प्रति प्रतिबद्धता दिखाने के लिए इस पर मंत्रालय के अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे। इसके अलावा, मंत्रालय और उसके क्षेत्रीय, संबद्ध और अधीनस्थ कार्यालयों के सभी अधिकारी 26 नवंबर, 2020 को अपने संबंधित कार्यालयों/स्थानों से सुबह 11 बजे भारत के संविधान के प्रस्ताव को पढ़ने में भारत के माननीय राष्ट्रपति से जुड़े।

प्रस्तावना वॉल

यह संकेत मार्ग देने वाले संकेतों के समूह से है। यह संकेत विशिष्ट दर्शाता है कि वहां बायीं ओर साइड सड़क हैं। साइड सड़क का प्रयोक्ता यातायात का 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 left. This sign is used in conjunction with a give way sign on the side road.

परिशिष्ट – 1
(पैरा 1.5 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, 150 (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 राज्यी 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. केंद्रीय सड़क निधि।

9. सड़क कार्यों से संबंधित समन्वयन और अनुसंधान।

10. पूर्वोत्तर क्षेत्र में केंद्र सरकार द्वारा आंशिक या पूर्णरूपेण वित्त पोषित सड़कों के अलावा अन्य।

11. मोटर यान विधान।

12. मोटर ट्रांसपोर्ट और अंतर्देशीय जल परिवहन के क्षेत्र में परिवहन सहकार का संवर्धन।

13. सड़क अवसंरचना क्षेत्रों में निजीकरण नीति को तैयार करना ।

जारी है ....

IV स्वायत्त निकायः

14 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

V सोसायटी / संघ :

15. भारतीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान

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)।

यह चिन्ह इंगित करता है कि आसपास भोजन का एक स्थान है। आम तौर पर राजमार्गों और लंबे सफर की सड़कों पर यह चिन्ह देखा जा सकता है।

This sign indicates that there is an eating place in the vicinity. This sign is common on highways and long stretches of road.

परिशिष्ट – 2
(पैरा 3.2 के तहत)

देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य –वार सूची

क्र.सं.	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	कुल लंबाई (किमी में)
1	आंध्र प्रदेश	16, 216, 216A, 716, 26, 326, 326A, 30, 40, 140, 340, 340C, 42, 44, 544D, 150A, 65, 165, 516D, 565, 765, 67, 167, 69, 71, 75, 167A, 516E, 167B, 365BB, 365BG, 544DD, 544E, 130CD, 716A, 716B, 516C, 167BG, 544F, 167K, 342, NE7	**7339.95**
2	अरुणाचल प्रदेश	13, 113, 313, 513, 713, 713A, 15, 115, 215, 315, 315A, 415, 515,	**2,537.39**
3	असम	2, 702, 702C, 702D, 6, 306, 8 , 208A, 15, 115, 215, 315, 315A , 415, 515, 715, 7 15A, 17, 117, 117A, 217, 27, 127, 127A, 127B , 127C , 127D, 127E, 427, 627, 29, 129, 329, 329A, 37, 715K	**3,935.91**
4	बिहार	19, 119, 219, 319, 20, 120, 22, 122, 122A, 322, 722, 922, 27, 227, 227A, 327, 327A, 527, 527A, 527B, 527C, 527D, 727, 727A, 31, 131, 131A , 231, 331, 431, 531, 33, 133, 133B, 333, 333A, 333B, 139, 124C, 227F, 227J, 227L, 727AA, 133E, 122B, 333C, 527E, 327AD, 319A, 131B, 131G	**5,420.78**
5	चंडीगढ़	5	**15.28**
6	छत्तीसगढ़	30, 130, 130A, 130B, 130C, 130D, 930, 43, 343, 45, 49,149B, 53, 153, 353, 63, 163, 163A, 130CD, 143B,	**3,620.45**
7	दिल्ली	9, 44, 48, 248BB, 148A, 248BB, 709B, 344M, 148AE, 148NA, 344N, 344P, NE3	**157.10**
8	गोवा	748, 66, 366, 566, 748AA, 166S	**299.30**
9	गुजरात	27, 927D, 41, 141, 341, 47, 147, 48, 848, 848A, 848B, 51, 151, 251, 351, 53, 753B, 953, 56, 58, 64, 68, 168, 168A, 756, 148M, 751D, 751DD, 351F, 147D, 751, 151A, 148N, 754K, NE1, NE4, 351K, 351G, 151K, 848K, 151AD, 927C, 927K, 351K, 351G, 151K, 848K, 151AD, 927C, 927K	**7,744.00**
10	हरियाणा	703, 5, 105, 7, 907, 9, 709, 709A, 11, 919, 334B, 44, 344, 444A, 48, 148A, 148B, 248A, 52, 152, 352, 352A, 54, 254, 248BB, 152A, 907G, 352R, 352W, 709AD, 334D, 148N, 152D, 148NA, 344N, 344P, NE2, NE5,	**3,236.70**
11	हिमाचल प्रदेश	3, 103, 303, 503, 503A, 5, 105, 205, 305, 505, 505A, 705 , 7, 707, 907, 907A, 44, 154, 154A,	**2,606.88**

जारी है ....

क्र. सं.	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	कुल लंबाई (किमी में)
12	जम्मू & कश्मीर एवं लद्दाख	1, 301, 501, 701, 3, 44, 244, 144, 144A, 444, 244A, 701A,	**2,423.21**
13	झारखंड	114A, 18, 118, 19, 419, 20, 220, 320, 22, 522, 33, 133, 133A, 133B, 333, 333A, 39, 139, 43,143, 143A, 343, 49, 143H, 143D, 320G, 143AG, 320D, 218, 143B	**3,366.76**
14	कर्नाटक	44, 48, 648, 748, 948, 50, 150, 150A, 52, 160, 65, 66, 766, 766C 67, 167, 367, 69, 169, 169A, 369, 73, 173, 75, 275, 181, 166E, 548B, 561A, 752K,161A, 544DD, 544E, 548H, 748AA, 367A, 948A, 369E, 373, 275K, 766E, 766EE, NE7	**7,412.05**
15	केरल	544, 744, 66, 766, 966, 966 A, 966 B, 183, 183A, 85, 185	**1,781.57**
16	मध्य प्रदेश	719, 27, 927A , 30, 34, 934, 135, 135B, 39, 339, 339B, 539, 43, 543, 943, 44, 45, 46, 146, 146B, 346, 47, 347, 347C, 347B, 547, 52, 552, 752B, 752C, 56, 548C, 752G, 161G, 347A, 753L, 147E, 135BB, 135BD, 135BG, 135C, 347BG, 552G, 148N, 148NG	**8,940.54**
17	महाराष्ट्र	130D, 930, 543, 44, 47, 347C, 547, 48, 348A, 348, 548, 848, 848A, 50, 150, 52, 53, 353C, 353D, 353E,753, 753A, 753B, 953, 60, 160, 61, 161, 361, 63, 65, 965, 66, 166, 166A, 548C, 753E, 548E, 752G, 561, 753F, 548A, 166E, 266, 548B, 548CC, 161H, 161G, 361H, 548D, 561A, 965C, 752I, 965G, 752K, 347A, 930D, 361B, 353B, 247, 161A, 361C, 161E, 353I, 753J, 753L, 353J, 353K, 752E, 752H, 753M, 548H, 160A, 160B, 753C, 965D, 753BB, 160D, 348B, 348BB, 753AB, 160C, 166H, 761, 753H, 166D, 652, 465, 647, 461B, 160H, 361F, 965DD, 166F, 166G, 548DD, NE4, 547E,	**17,930.60**
18	मणिपुर	2, 102, 202, 102A, 102B, 102C, 29, 129A, 37, 137, 137A	**1,750.34**
19	मेघालय	6, 106, 206, 217, 127B	**1,155.60**
20	मिजोरम	2, 102B, 302, 502, 502A, 6, 306, 306A, 108	**1,422.50**
21	नागालैंड	2, 202, 702, 702A, 702B, 702D, 29, 129, 129A, 229, 329A	**1,547.68**
22	ओडिशा	16, 316, 516, 18, 20, 220, 520, 26, 326, 326A, 130C, 143, 49, 149, 53, 153B, 353, 55, 57, 157, 59, 63, 126, 130CD, 316A, 516A, 157A, 126A, 655, 720, 143H, 320D,	**5,897.08**
23	पुडुचेरी	32, 332	**64.00**
24	पंजाब	3, 503, 503A, 703, 703A, 5, 205, 205A, 7, 9, 44, 344, 344A, 344B, 148B, 52, 152, 54, 154, 154A, 254, 754, 62, 354, 148BB, 105B, 152A, 703B, 354E, 354B, 703AA, NE5, NE5A , 503D, 754A, 754AD, 205K	**4,099.12**

जारी है ....

क्र.सं.	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग सं.	कुल लंबाई (किमी में)
25	राजस्थान	709, 11, 919, 21, 23, 123, 25, 125, 325, 27, 927A, 44, 48, 148, 148B, 148D, 248, 248A, 448, 52, 552, 752, 54, 56, 156, 58, 158, 458, 758, 62, 162, 162A, 68, 168, 168A, 954, 311, 921, 70, 925, 925A, 911, 552G, 148N, 754K, 911A, 148C, 968, 148NG	**10,350.12**
26	सिक्किम	10, 310, 310A, 710, 510, 717A, 717B, 310AG	**709.07**
27	तमिलनाडु	16, 716, 32, 132, 332, 532, 36, 136, 336, 536, 38, 138, 40, 42, 44, 544, 544, 944, 48, 648, 948, 66, 75, 77, 79, 81, 181, 381, 83, 183,85, 87, 544H, 179A, 383, 381, 381B, 785, 716, 744A, 948A, 136B,179B, 132B, 179D, 332A, 844, 716B,	**6,858.14**
28	तेलंगना	30, 44, 150, 353C, 61, 161, 63, 163, 563, 65, 365, 365A, 365B, 363, 565, 765, 167, 353B, 161B, 365BB, 365BG, 765D, 161AA, 161BB, 167K	**3,973.66**
29	त्रिपुरा	8, 108, 108A, 108 B, 208, 208A	**853.81**
31	उत्तर प्रदेश	307, 9, 509, 709A, 19, 219, 519, 719, 21, 123, 24, 27, 227A, 727, 727A, 927, 28, 128, 30, 230, 330, 330B, 530, 330A , 730, 730A , 31, 731, 731A, 931, 931A, 34, 334, 334A, 334B, 334C, 534, 734, 234, 35, 135, 135B, 335, 39, 339, 539, 44, 344, 552, 709B, 135BB, 730H, 321, 731AG, 709AD, 319D, 124C, 727B, 727H, 727G, 128B, 128C, 328, 328A, 330D, 530B, 730B, 731K, 727BB, 730S, 730C, 334D, 128A, 135C, 135A, 124D, 321G, 334DD, 727AA, 731B, NE2, NE3, NE6	**11,830.88**
30	उत्तराखंड	7, 107, 107A, 307, 507, 707, 707A, 9, 109, 109D, 309, 309A, 309B, 30, 34, 134, 334, 334A, 534, 734, 344, 731K,	**3,105.81**
32	पश्चिम बंगाल	10, 110, 12, 112, 512, 14, 114, 114A, 314, 16, 116, 116B, 17, 317, 317A, 517, 717, 717A, 18, 19, 419, 27, 327, 327B, 31, 131A, 33, 133A, 49, 316A, 116A, 327C, 312, 218	**3,664.50**
33	अंड एवं निको. द्वीपसमूह	4	**330.70**
34	दादरा एवं नागर हवेली	848A, NE4	**37.00**
35	दमन एवं दीव	848B, 251	**22.00**
		कुल	**1,36,440**

परिशिष्ट – 3
(पैरा 3.9 के तहत)

वर्ष 2020–21 के दौरान विकास एवं अनुरक्षण हेतु आवंटन			
			राशि करोड़ रु. में
क्र. सं.	राज्य / संघ क्षेत्र / एजेंसी / योजना	विकास के तहत आवंटन	अनुरक्षण के तहत आवंटन
(1)	(2)	(3)	(4)
1	आंध्र प्रदेश	1,700.00	125.99
2	अरुणाचल प्रदेश	60.00	71.61
3	असम	350.00	111.61
4	बिहार	1,930.00	92.08
5	छत्तीसगढ़	675.00	42.22
6	गोवा	900.00	14.18
7	गुजरात	700.00	148.14
8	हरियाणा	160.00	3.00
9	हिमाचल प्रदेश	220.00	64.33
10	झारखंड	330.00	37.33
11	कर्नाटक	1,126.00	127.98
12	केरल	400.00	98.46
13	मध्य प्रदेश	1,625.00	89.18
14	महाराष्ट्र	9,800.00	210.02
15	मणिपुर	140.00	21.34
16	मेघालय	40.00	52.13
17	मिजोरम	95.00	30.14
18	नागालैंड	290.00	51.18
19	ओडिशा	494.00	58.39
20	पंजाब	820.00	27.57
21	राजस्थान	810.00	92.49
22	सिक्किम	5.00	5.88
23	तमिलनाडु	600.00	73.61
24	तेलंगना	900.00	101.26

जारी है ....

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.

वर्ष 2020–21 के दौरान विकास एवं अनुरक्षण हेतु आवंटन			
			राशि करोड़ रु. में
क्र. सं.	राज्य / संघ क्षेत्र / एजेंसी / योजना	विकास के तहत आवंटन	अनुरक्षण के तहत आवंटन
25	त्रिपुरा	92.00	16.68
26	उत्तर प्रदेश	1,630.00	115.73
27	उत्तराखंड	915.00	41.44
28	पश्चिम बंगाल	673.50	44.35
29	अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह	1.00	0.00
30	चंडीगढ़	1.00	2.39
31	दादर एवं नागर हवेली और दामन एवं दीव	35.00	0.86
32	दिल्ली	45.00	0.25
33	जम्मू एवं कश्मीर	70.00	8.89
34	लद्दाख	20.00	5.01
35	पुडुचेरी	18.00	2.06
36	रारा (मूल) के अंतर्गत अन्य परियोजनाएं #	4.00	0.00
37	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई)–उपकर #	20,750.00	200.00
38	एनएचएआई – टोल #	11,500.00	
39	एनएचएआई –टीओटी #	10,250.00	
40	एनएचएआई – रारा (मूल)	1,332.00	
41	रारा (मूल) के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग एवं अवसंरचना विकास निगम लि. (एनएचआईडीसीएल)#	3,876.13	100.00
42	सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) #	592.46	220.00
43	अरुणाचल पैकेज सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एसएआरडीपी–एनई) **	3,650.00	-
44	विजयवाड़ा – रॉंची सड़क सहित वामपंथ उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र (एलडब्ल्यूई) में सड़कों के विकास के लिए विशेष कार्यक्रम **	425.00	-
45	वाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाएं – मुख्यालय, एनएचएआई, एनएचआईडीसीएल#	700.00	-

* दिसंबर, 2020 की स्थिति के अनुसार आवंटन

** राज्यीय सड़क भी शामिल हैं

\# राज्यवार आवंटन नहीं किया गया

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.

परिशिष्ट – 4
(पैरा 3.11.1 के तहत)

केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत आबंटन और निर्मोचन (राज्यीय सड़कें)

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	2011-12	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	5327.71*

* दिनांक 31.12.2020 तक

यह चिन्ह आपको आगे की सड़क पर एक दाहिने मोड़ के बारे में सचेत करता है। यह आपको स्थिति के अनुसार गाड़ी चलाने और अचानक मोड़ दिखने पर दुर्घटना की संभावना से बचने में सहायक होता है।

This sign cautions you about a Right Hand Curve on the road ahead. This helps you in maneuvering vehicle accordingly and nullifies the possibility of crash due to sudden appearance of turn.

परिशिष्ट – 5
(पैरा 5.17 के तहत)

दिनांक 01.01.2020 से दिनांक 31.12.2020 तक की अवधि के दौरान एनएचआईडीसीएल का वित्तीय व्यय

रोड़ रुपये में)

राज्य	भूमि अधिग्रहण	सुविधा स्थानांतरण		प्राधिकरण अभियंता	सिविल कार्य	कुल
		सुविधा स्थान परिवर्तन	वन मंजूरी			
अंड. एवं निकोबार	-	12.21	-	16.34	282.56	**311.12**
अरूणाचल प्रदेश	16.12	3.08	-	23.18	1,331.56	**1,373.94**
असम	465.51	17.32	0.08	24.33	893.96	**1,401.20**
जम्मू एवं कश्मीर	67.53	2.86	0.16	6.63	98.43	**175.62**
मणिपुर	199.33	0.20	-	5.98	345.56	**551.07**
नागालैंड	293.56	6.95	-	11.66	1,108.94	**1,421.12**
सिक्किम	55.04	0.46	5.54	4.55	204.15	**269.75**
त्रिपुरा	110.92	-	-	1.78	68.65	**181.36**
मेघालय	68.26	85.50	3.39	0.93	133.97	**292.05**
मिजोरम	1,047.32	15.59	0.73	7.14	193.39	**1,264.18**
पश्चिम बंगाल	17.27	0.70	0.98	2.47	77.08	**98.51**
उत्तराखंड	12.20	-	11.12	15.84	282.10	**321.26**
कुल	**2,353.07**	**144.87**	**22.01**	**120.84**	**5,020.38**	**7,661.17**

परिशिष्ट – 6
(पैरा 8.2 के तहत)

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

समूह	संस्वीकृत संख्या	पदासीन कर्मचारियों की कुल संख्या	अनु. जाति	अनु. जनजाति	पदासीन कुल कर्मचारियों में से अनु. जाति कर्मचारियों का प्रतिशत	कुल पदासीन कर्मचारियों में से अनु.ज.जा. कर्मचारियों का प्रतिशत
तकनीकी						
क	242+86=328 *	303 #	48	21	15.84	6.93
ख	23	14	03	0	21.43	0
ग	100	66	18	6	27.27	9.09
कुल	**451**	**383**	**69**	**27**	**18.01**	**7.05**
गैर–तकनीकी						
क	89	73	15	06	20.55	8.22
ख	211	128	20	13	15.63	10.16
ग	206	127	41	06	32.28	4.72
कुल	**506**	**328**	**76**	**25**	**23.17**	**7.62**

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

\# 2019 बैच के 2 एईई ने मंत्रालय में कार्यभार ग्रहण नहीं किया है (नियुक्ति प्रस्ताव भेजा जा चुका है)

यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे का रास्ता चौड़ा है। इस चिन्ह के बाद सड़क चौड़ी होती है और इस प्रकार, यातायात को उसी के अनुसार चलना चाहिए।

This sign signifies that the road ahead is wide. The width of the road widens after this sign and thus traffic should adjust accordingly.

परिशिष्ट–7
(पैरा 8.12.4 के तहत))

राष्ट्रीय परमिट शुल्क का राज्य–वार संवितरण दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य	क्षेत्रराशि रूपए में (नवंबर, 2020 तक)
1	आंध्र प्रदेश	**35,01,24,480**
2	अरुणाचल प्रदेश	**6,07,855**
3	असम	**13,55,51,665**
4	बिहार	**44,13,02,730**
5	चंडीगढ़	**12,33,94,565**
6	छत्तीसगढ़	**17,32,38,675**
7	दादरा एवं नागर हवेली	**2,15,65,875**
8	दमन एवं दीव	**2,07,03,240**
9	दिल्लीं	**40,54,39,285**
10	गोवा	**6,20,01,210**
11	गुजरात	**61,21,09,985**
12	हरियाणा	**48,14,21,160**
13	हिमाचल प्रदेश	**17,99,25,080**
14	जम्मू & कश्मीर एवं लद्दाख	**2,44,41,325**
15	झारखंड	**40,36,15,720**
16	कर्नाटक	**78,23,09,385**
17	केरल	**24,31,42,000**
18	मध्य प्रदेश	**95,43,32,350**
19	महाराष्ट्र	**99,44,50,780**
20	मणिपुर	**12,15,710**

जारी है ....

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य	क्षेत्रराशि रूपए में (नवंबर, 2020 तक)
21	मेघालय	**1,09,41,390**
22	मिजोरम	**18,23,565**
23	नागालैंड	**85,09,970**
24	ओडिशा	**28,99,46,835**
25	पंजाब	**33,67,51,670**
26	पुड्डुच्चेरी	**9,30,01,815**
27	राजस्थान	**73,97,59,535**
28	सिक्किम	**6,07,855**
29	तमिलनाडु	**34,16,14,510**
30	तेलंगना	**12,58,25,985**
31	त्रिपूरा	**60,78,550**
32	उत्तराखंड	**24,31,42,000**
33	उत्तर प्रदेश	**99,20,19,360**
34	पश्चिम बंगाल	**35,43,79,465**
	कुल	**9,95,52,95,580**

अगस्त , 2020 से नवंबर, 2020 तक राज्यों / संघ क्षेत्रों के रोक रखे गए शेयर इस प्रकार हैं :

1. संघ क्षेत्र दादर एवं नागर हवेली: 2,40,23,250
2. संघ क्षेत्र दमन एवं दीव: 2,30,62,320
3. जम्मू एवं कश्मीर: 2,72,26,350

कूल रोक रखे गए शेयर: 5,26,91,020

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 – 8
(पैरा 8.12.6 के तहत)

प्रमुख शीर्षवार व्यय

(राशि करोड़ रुपये में)

लेखा शीर्ष	बीई 2020-21	नवंबर, 2020 तक व्यय	बीई का %
मु.शी. 3054 – सड़क एवं पुल	5,376.46	2,720.24	50.60
मु.शी. 3055 – सड़क परिवहन	892.36	181.83	20.38
मु.शी. 3601 – राज्यड सरकारों को अनुदान सहायता	12,680.00	8,375.84	66.05
मु.शी. 3602 – संघ क्षेत्र सरकारों को अनुदान सहायता	570.70	64.50	11.30
कुल राजस्व खंड	**19,686.29**	**11,426.20**	**58.04**
वसूली (राजस्व) घटाएं	**-9,837.78**	**-5,137.69**	**52.22**
निवल (राजस्व खंड)	**9,848.51**	**6,288.51**	**63.85**
मु. शी. 4552 **पूर्वोत्तर क्षेत्र संबंधी पूंजी परिव्यय*** **	6,780.00	0.00	0.00
मु. शी. 5054 – सड़कों और पुलों का पूंजी परिव्यय	1,53,661.61	1,04,314.13	67.89
मु. शी. 5055 – सड़क परिवहन का पूंजी परिव्यय	40.00	19.19	47.98
कुल पूंजीगत खंड			
वसूली घटाएं (पूंजी)	-78,506.90	-51,125.25	65.12
निवल (पूंजी खंड)	**81,974.71**	**53,208.06**	**64.91**
सकल योग (राजस्व + पूंजी)	1,80,167.90	1,15,759.51	**64.25**
वसूली घटाएं (राजस्व + पूंजी)	-88,344.68	-56,262.94	**63.68**
कुल (निवल)	**91,823.22**	**59,496.57**	**64.79**

परिशिष्ट – 9
(पैरा 8.12.6 के तहत)

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

राजस्व प्राप्तियां

(करोड़ रुपये में)

मद / वर्ष	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 नवंबर,2020 तक
कर राजस्व	482.32	729.48	602.93	341.49
गैर–कर राजस्व	9,066.03	19,314.99	10,619.70	11,704.77
सकल राजस्व प्राप्तियां	**9,548.35**	**20,044.47**	**11,222.63**	**12,046.26**

परिशिष्ट –10
(पैरा 8.12.6 के तहत)

पिछले तीन वर्षों की राजस्व प्राप्तियों का शीर्ष–वार विवरण

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	मुख्य शीर्ष	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 (नवंबर, 20 तक)
1	0021–कॉरपोरेशन कर के इतर आय पर कर	382.08	580.78	602.93	341.49
2	0049–ब्याज प्राप्तियां	100.24	148.70	207.11	788.38
3	0050–लाभांश एवं लाभ	0	12.01	16.07	-
4	0070 अन्य प्रशासनिक सेवाएं	0.00	0.00	-	-
5	0071–पेंशन और अन्य सेवांत हितलाभ के मद में अंशदान और वसूली	0.97	1.48	0.90	0.88
6	0075–प्रकीर्ण सामान्य सेवाएं	1.61	4.93	1.43	1.38
7	0210–चिकित्सा और लोक स्वास्थ्य	0.48	0.49	0.48	0.35
8	0216–आवासन	0.15	0.14	0.13	0.11
9	1054–सड़क एवं पुल	9,062.81	19,295.94	10,393.58	10,913.67
10	1475–अन्य सामान्य आर्थिक सेवाएं	0.01	0.00	-	-
	कुल	**9,548.35**	**20,044.47**	**11,222.63**	**12,046.26**

स्रोत : ई–लेखा

यह संकेत दर्शाता है कि यह सड़क घाट या नदी के किनारे की ओर जा रही है। चालक को सावधान हो जाना चाहिए और सावधानीपूर्वक वाहन चलाना चाहिए।
This sign indicates that this road leads on to quay or river bank. Drivers should take care and drive cautiously.

परिशिष्ट – 11
(पैरा 8.12.6 के तहत)

लेखा के मुख्यं बिन्दु

प्राप्तियां (2019–20)			संवितरण (2019–20)		
		राशि (हजार रुपये में)			राशि (हजार रुपये में)
क.	राजस्व प्राप्तिया			राजस्व व्यय	
1	कर राजस्व	**60,29,319**		सामान्य सेवा	2,36,317
2	गैर कर राजस्व	**10,61,97,077**		सामाजिक सेवा	4,598
	ब्याज प्राप्तियां			आर्थिक सेवा	2,44,78,887
	अन्य गैर–कर राजस्व			अनुदान सहायता और अंशदान	7,28,47,247
	कुल राजस्व प्राप्तियां	**11,22,26,396**		**कुल राजस्व व्यय**	**9,75,67,049**
B.	**पूंजीगत प्राप्तियां**			पूंजीगत व्यय	
	अन्य परिवहन सेवाओं के लिए ऋण			आर्थिक सेवा	67,93,70,645
	राज्य सरकारों को ऋण और अग्रिम			ऋण और अग्रिम	1,800
	सरकारी कर्मचारियों को ऋण	2,067			
	कुल पूंजीगत प्राप्तियां	**2,067**		कुल पूंजीगत व्यय	**67,93,72,445**
	भारत की कुल समेकित निधि	**11,22,28,463**		**भारत की कुल समेकित निधि**	**77,69,39,494**
	लोक लेखा			**लोक लेखा**	
	लघु बचत भविष्य निधि खाता	**2,58,570**		**लघु बचत भविष्य निधि खाता**	**1,47,732**
	भविष्य निधि	2,57,804		भविष्य निधि	1,45,641
	अन्य् खाते	766		अन्य खाते	2,091
	आरक्षित निधियां			**आरक्षित निधियां**	
	आरक्षित निधियां बिना ब्याज के	70,14,91,100		आरक्षित निधियां बिना ब्याज के	67,94,44,299
	जमा और अग्रिम			**जमा और अग्रिम**	
	जमा ब्याज सहित			जमा ब्याज सहित	
	जमा ब्याज रहित	10,37,83,124		जमा ब्याज रहित	9,40,82,855
	अग्रिम			अग्रिम	
	उचंत एवं विविध	**76,10,68,319**		उचंत एवं विविध	**12,82,15,123**
	उचंत			उचंत	
	अन्य लेखे	-73		अन्य लेखे	
	कुल लोक लेखा	**1,56,66,00,939**		**कुल लोक लेखा**	**90,18,90,009**
	कुल प्राप्तियां	**1,67,88,29,270**		**कुल व्यय**	**1,67,88,29,270**

परिशिष्ट – 12
(पैरा 11.4 के तहत)

भारत में पंजीकृत वाहनों की कुल संख्या : 2003–2019

(हजार में)

वर्ष (31 मार्च की स्थिति के अनुसार)	समस्त वाहन	दुपहिया*	कारें, जीपे और टैक्सियां	बसें@	माल वाहक	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(अनंतिम)	2,72,587	2,02,755	36,453	1,943	12,773	18,663
2019(अनंतिम)	2,95,772	2,21,270	38,433	2,049	13,766	20,254
सीएजीआर (2009 to 2019)	**9.91**	**10.38**	**9.64**	**3.26**	**8.59**	**7.63**

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

@ ओमनी बसें शामिल हैं।

स्रोतः राज्य परिवहन आयुक्तों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन परिवहन आयुक्तों के कार्यालय

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 – 13
(पैरा 11.4 के तहत)

सड़क दुर्घटनाओं और उनसे प्रभावित व्यक्तियों की संख्या : 2005 से 2019

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या		व्यक्तियों की संख्या		दुर्घटना की गंभीरता*
	कुल	घातक	मारे गए	घायल	
2005	4,39,255	83,491 (19.0)	94,968	4,65,282	21.6
2006	4,60,920	93,917 (20.4)	1,05,749	4,96,481	22.9
2007	4,79,216	1,01,161 (21.1)	1,14,444	5,13,340	23.9
2008	4,84,704	1,06,591 (22.0)	1,19,860	5,23,193	24.7
2009	4,86,384	1,10,993 (22.8)	1,25,660	5,15,458	25.8
2010	4,99,628	1,19,558 (23.9)	1,34,513	5,27,512	26.9
2011	4,97,686	1,21,618 (24.4)	1,42,485	5,11,394	28.6
2012	4,90,383	1,23,093 (25.1)	1,38,258	5,09,667	28.2
2013	4,86,476	1,22,589(25.2)	1,37,572	4,94,893	28.3
2014	4,89,400	1,25,828(25.7)	1,39,671	4,93,474	28.5
2015	5,01,423	1,31,726(26.3)	1,46,133	5,00,279	29.1
2016	4,80,652	1,36,071 (28.3)	1,50,785	4,94,624	31.4
2017	4,64,910	1,34,796 (29.0)	1,47,913	4,70,975	31.8
2018	4,67,044	1,37,726 (29.5)	1,51,417	4,69,418	32.4
2019	4,49,002	1,37,689 (30.7)	1,51,113	4,51,361	33.7

कोष्ठक में दिए गए आंकड़े कुल दुर्घटनाओं में से घातक दुर्घटनाओं का हिस्सा) दर्शाते हैं।

*प्रति 100 दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों की संख्या

स्रोत: राज्यों /संघ राज्य क्षेत्रों (पुलिस विभागों) द्वारा भेजी गई सूचना

परिशिष्ट – 14
(पैरा 11.4 के तहत)

सड़क की प्रत्येक श्रेणी में कुल सड़क लंबाई और प्रतिशत हिस्सा
(1951 से 2019 (अनंतिम))

वर्ष (31 मार्च की स्थिति के अनुसार)	राष्ट्रीय राजमार्ग	राज्यीय राजमार्ग	जिला सड़क	ग्रामीण सड़क	शहरी सड़क	परियोजना सड़क	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	41,66,576	5,26,483	3,28,897	58,97,671
2018(P)	1,26,350	1,86,908	6,11,268	44,09,582	5,34,142	3,47,547	62,15,797
2019(P)	1,32,500	1,86,528	6,32,154	45,35,511	5,44,683	3,54,921	63,86,297
CAGR (1951-2019)	**2.88**	**@**	**1.95**	**4.72**	**@**	**@**	**4.22**

(#) - जिला सड़कों में शामिल

@ - सीएजीआर की गणना नहीं की जा सकती है, क्यो कि प्रथम वर्ष (अर्थात् वर्ष 1951) के लिए कोई मान नहीं

स्रोत : सड़क विकास और अनुरक्षण के काम में लगे विभिन्न् राज्य/संघ राज्य क्षेत्र और केन्द्रीय विभाग/एजेंसियां

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 – 15
(पैरा 11.4 के तहत)

56 राज्य/ सड़क परिवहन उपक्रमों का संयुक्त भौतिक कार्य–निष्पा्दन– 2016–17 और 2018–19

क्र. सं.	मद	2016–17	2017–18 (अनंतिम)	2018–19 (अनंतिम)	प्रतिशत वृद्धि/कमी (2018/2017)	प्रतिशत वृद्धि/कमी (2019/2018)
क.	**भौतिक निष्पादन**					
1	धारित बेड़ा (संख्या)	1,35,407	1,37,175	1,36,998	1.31	-0.13
2	बेड़ा–प्रचालन में (संख्या)	1,22,653	1,23,545	1,22,836	0.73	-0.57
3	बेड़ा उपयोगिता (प्रतिशत में)	90.58	90.06	89.66	-0.57	-0.45
4	सवारी प्रति किमी प्रस्तावित (करोड़ में)	81,08,592	80,35,745	79,16,786	-0.90	-1.48
5	सवारी प्रति किमी निष्पादित (करोड़ में)	55,91,694	57,47,537	55,84,156	2.79	-2.84
6	अधिभोगिता अनुपात	68.96	71.52	70.54	3.72	-1.38
7	कर्मचारी संख्या	6,67,368	6,53,616	6,44,533	-2.06	-1.39
8	स्टाफ/बस अनुपात	4.93	4.76	4.70	-3.32	-1.26
9	कर्मचारी उत्पादकता (बस–किमी/स्टाफ/दिन)	64.00	65.06	65.56	1.66	0.76
10	वाहन उत्पातदकता (बस–किमी/बस/दिन)	315.42	310.00	308.42	-1.72	-0.51
ख	**वित्तीय निष्पादन**					
1	कुल राजस्व (करोड़ रुपये में)	51401.87	54534.50	59451.15	6.09	9.02
	जिसमें से यातायात से कुल अर्जन	41522.47	43350.88	46175.57	4.40	6.52
2	कुल लागत (करोड़ रुपये में)	66155.68	71969.16	75356.00	8.79	4.71
	जिसमें से स्टाफ की लागत	29862.36	32614.46	32562.49	9.22	-0.16
3	निवल लाभ/हानि(–)#(करोड़ रुपये मे)	-14753.81	-17434.66	-15904.85	18.17	-8.77

वर्ष 2017–18 और 2018–19 के आंकड़े 44 एसआरटीयू के हैं, जिन्हों्ने नवंबर, 2020 तक के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं।

पिछले वर्ष के समायोजनों और कुछ राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के संबंध में वर्तमान वर्ष की निवल हानि में ब्याज भुगतान वाले हिस्से के स्थगन के कारण कुल लागत में से कुल राजस्व को घटाने से प्राप्तराशि, निवल हानि के बराबर नहीं है।

स्रोतः विभिन्न राज्य सड़क परिवहन उपक्रम

परिशिष्ट – 16
(पैरा 8.12.5 के तहत)

लंबित सी एंड एजी पैरा (वाणिज्यिक) की स्थिति

सी एंड एजी पैरा (सिविल)

क्र. सं.	पैरा	मंत्रालय की अभ्युंक्तियां / वर्तमान स्थिति
1.	2020 की रिपोर्ट सं. 3 का पैरा सं. 6.1 – निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापना योजना	एटीएन मंत्रालय में लंबित है (सड़क सुरक्षा प्रभाग)

सी एंड एजी पैरा (वाणिज्यिक):

क्र. सं.	पैरा	मंत्रालय की अभ्युंक्तियां / वर्तमान स्थिति
1.	पैरा सं. 2.1, रिपोर्ट सं. 2016 का 15 –रियायतग्राही को अनुचित लाभ (पीआईयू, बेगूसराय)।	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
2.	पैरा सं. 2.3, रिपोर्ट सं. 2016 का 15 – रियायतग्राही को अनुचित लाभ (पीआईयू, दरभंगा)।	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
3.	पैरा सं. 12.1, रिपोर्ट सं. 2017 का 9 – रियायतग्राही को अनुचित लाभ के परिणामस्व रूप हानियों का संचयन	सी एंड एजी द्वारा और स्पंष्टीकरण मांगा गया। एनएचएआई से प्राप्त आदानों की मंत्रालय में जॉच की जा रही है।
4.	पैरा सं. 12.3, रिपोर्ट सं. 2017 का 9 – वित्तीय विश्लेषण में अशुद्ध राजस्व पुर्वानुमान	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
5.	पैरा सं. 11.1, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – रियायतग्राही से क्षतियों और अनुरक्षण लागत की गैर वसूली।	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
6.	पैरा सं. 11.3, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ	सी एंड एजी द्वारा और स्पष्टीककरण मांगा गया। एनएचएआई से प्राप्त आदानों की मंत्रालय में जॉच की जा रही है।
7.	पैरा सं. 11.4, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – रियायतग्राही को बोनस का अधिक भुगतान	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
8.	पैरा सं. 11.5, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – सड़क खंड को डिलिंक करने में विलंब के कारण टोल राजस्व पर ब्यांज की हानि ।	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
9.	पैरा सं. 11.6, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – रियायग्राही से दावों की गैर वसूली।	एनएचएआई से मांगी गयी टिप्पणियों का इंतजार है।
10.	पैरा सं. 11.7, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – रियायग्राही पर अनुचित कृपा।	एनएचएआई से मांगी गयी टिप्पणियों का इंतजार है।
11.	पैरा सं. 11.8, रिपोर्ट सं. 2018 का 11 – टोल का संग्रहण नहीं करने के कारण राजस्व की हानि।	कृत कार्रवाई टिप्पणी सीएंडएजी को भेज दी गयी।
12.	पैरा 8.1 (रिपोर्ट सं. 2019 का 13) – रियायतग्राही को अनुचित लाभ दिया गया।	मंत्रालय में जॉच की जा रही है।
13.	पैरा 8.2 (रिपोर्ट सं. 2019 का 13) – परियोजना प्रबंधन में विफलता	मंत्रालय में जॉच की जा रही है।
14.	पैरा 8.3 (रिपोर्ट सं. 2019 का 13) – रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ	एनएचएआई से टिप्पणियों का इंतजार है।

परिशिष्ट – 17

(पैरा 13.1.2 के तहत))

स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत गतिविधियों की वित्तीय और भौतिक प्रगति

(दिनांक 31.10.2020 की स्थिति के अनुसार)

(क) वित्तीय प्रगति :

संगठन का नाम	कार्यकलाप	वित्तीय प्रगति		
		वर्ष 2020–21 के लिए प्रस्तावित आवंटन (करोड़ रुपए में)	दिनांक 31.10.20 की स्थिति के अनुसार व्यय (करोड़ रुपए में)	प्रतिशत उपयोग
एनएचएआई	470 एनएचएआई टोल प्लाजाओं पर शौचालय निर्माण	72.00	13.20	18.33
	राष्ट्रीय राजमार्ग के रास्ते में आने वाले बस स्थानों पर कूडेदानों की स्थापना	0.045	0.047	104.44
	जन जागरूकता हेतु होर्डिंग लगाना	0.450	0.162	36.00
	स्वच्छता संबंधी विविध गतिविधियां	4.00	0.00	0.00
	कुल (एनएचएआई)	**76.495**	**13.41**	**17.53**
एनएचआई डीसीएल	पूर्वोत्तर, जे एंड के और उत्तराखंड में दिव्यांग के लिए सहित निर्मित शौचालय निर्माण	20.25	0	0
	पूर्वोत्तर राज्यों, जे एंड के, उत्तराखंड में राष्ट्रीय राजमार्ग के रास्ते में आने वाले बस स्थानों पर कूडेदानों की स्थापना	0.12	0	0
	जन जागरूकता हेतु होर्डिंग लगाना	0.60	0	0
	ट्रक ड्राईवरों और बस ड्राईवरों का संवेदीकरण	0.12	0	0
	कुल (एनएचआईडीसीएल)	**21.09**	**0**	**0**
	सकल योग	**97.585**	**13.41**	**13.74**

(ख) भौतिक प्रगति

संगठन का नाम	कार्यकलाप	भौतिक प्रगति		
		लक्ष्य	उपलब्धि	उपलब्धि प्रतिशत
एनएचएआई	470 एनएचएआई टोल प्लाजाओं पर शौचालय निर्माण	600	110 (पुरूषों के लिए 59 + महिलाओं के लिए 51)	18.33
	राष्ट्रीय राजमार्ग के रास्ते में आने वाले बस स्थानों पर कूडेदानों की स्थापना	150	157	104.67
	जन जागरूकता हेतु होर्डिंग लगाना	300	108	36
	स्वच्छता संबंधी विविध गतिविधियां			
एनएचआई डीसीएल	दिव्यांगो के लिए निर्मित सहित पूर्वोत्तर, जे एंड के और उत्तराखंड में शौचालय निर्माण	135	0	0
	पूर्वोत्तर राज्यों, जे एंड के, उत्तराखंड में राष्ट्रीय राजमार्ग के रास्ते में आने वाले बस स्थानों पर कूडेदानों की स्थापना	120	0	0
	जन जागरूकता हेतु होर्डिंग लगाना	0	0	0
	ट्रक ड्राईवरों और बस ड्राईवरों का संवेदीकरण	0	0	0

नोट्स

एन एच 38 – तिरुनेलवेली से चेन्नई

एन एच 44 – कन्याकुमारी से तिरुनेलवेली

सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

भारत सरकार

परिवहन भवन, 1, संसद मार्ग, नई दिल्ली–110001

www.morth.nic.in

मुद्रित : जेटेक्स सोल्यूशन्स