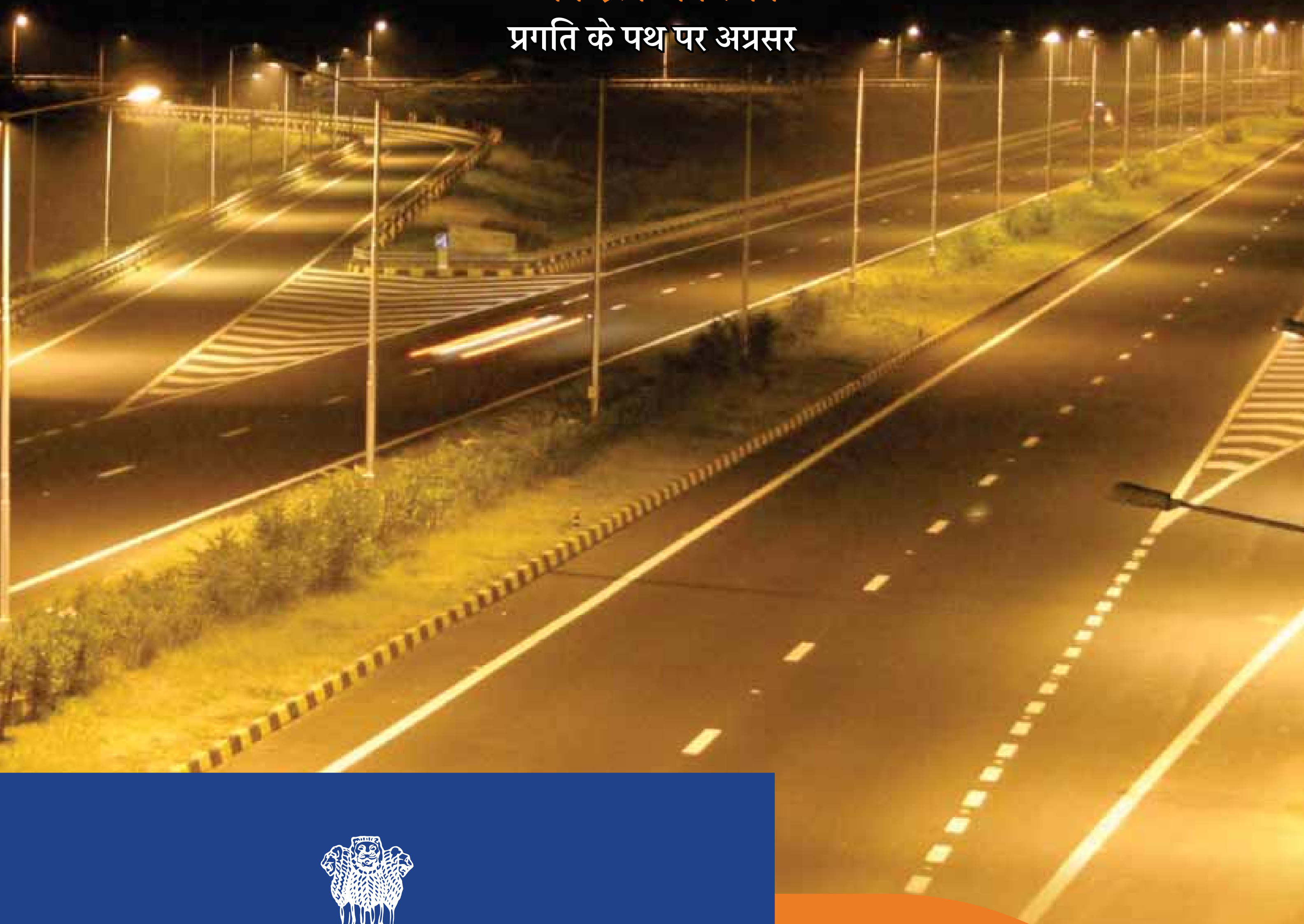
भारतमाला

प्रगति के पथ पर अग्रसर



सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

भारत सरकार

नई दिल्ली

वार्षिक रिपोर्ट

2017 - 18

भूपेन हजारिका (ढ़ोला–सादिया) पुल का उद्घाटन

भारतमाला

प्रगति के पथ पर अग्रसर

वार्षिक रिपोर्ट
2017-18

सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

भारत सरकार

नई दिल्ली

कौशल विकास के लिए राजमार्ग निर्माण क्षेत्र के कामगारों को प्रमाणपत्र प्रदान करते हुए

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	परिचय	07
II	वर्ष एक नजर में	09
III	सड़क विकास	29
IV	पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास	43
V	राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम (एनएचएआईडीसीएल)	47
VI	सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा	55
VII	अनुसंधान और विकास	63
VIII	प्रशासन और वित्त	69
IX	राजभाषा नीति का कार्यान्वयन	81
X	अशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन	83
XI	परिवहन अनुसंधान	85
XII	अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग	89
XIII	स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत की गई पहलें	91
	परिशिष्ट	
परिशिष्ट –1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आबंटित विषय	95
परिशिष्ट –2	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की संगठनात्मक संरचना	96
परिशिष्ट –3	देश में राज्य–वार राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची	97
परिशिष्ट –4	2017–18 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए किया गया आबंटन	102
परिशिष्ट –5	केन्द्रीय सड़क निधि के अंर्तगत आबंटन और निधियॉं जारी करना	104
परिशिष्ट– 6	वित्तीय प्रगति 2016–17, एनएचआइडीसीएल	105
परिशिष्ट –7	अनु. जाति/अनु. जनजाति कर्मचारियों सहित सरकारी कर्मचारियों की संख्या (तकनीकी और गैर–तकनीकी)	106
परिशिष्ट –8	राष्ट्रीय परमिट शुल्क के राज्यवार संवितरण का विवरण	107
परिशिष्ट –9	मुख्य शीर्षवार व्यय	109
परिशिष्ट –10	पिछले तीन वर्षों के केन्द्रीय लेन–देन (एससीटी) के विवरण के अनुसार प्राप्तियों का ब्यौरा	110
परिशिष्ट –11	पिछले तीन वर्षों की राजस्व प्राप्तियों का शीर्षवार ब्यौरा	110
परिशिष्ट –12	लेखाओं के मुख्य बिंदु	111
परिशिष्ट –13	भारत में कुल पंजीकृत वाहनों की संख्या : 2003 से 2015	112
परिशिष्ट –14	सड़क दुर्घटनाओं और उनसे प्रभावित व्यक्तियों की संख्या : 2005 से 2016	113
परिशिष्ट –15	श्रेणीवार सड़क नेटवर्क : 1951 से 2016	114
परिशिष्ट –16	47 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का संयुक्त वास्तविक कार्य.निष्पादन– 2014–15 और 2015–16	115
परिशिष्ट –17	लंबित सीएंडएजी (वाणिज्यिक) पैराओं की स्थिति	116

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

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

इंडिया इंटेग्रेटिड ट्रांसपोर्ट एंड लॉजिस्टिक्स सम्मिट, 2017

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

नर्मदा नदी पर 4 लेन के एक्स्ट्रा–डोज्ड पुल का उद्घाटन

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.

ईनाम प्रो+ का शुभारम्भ

राजस्थान में राष्ट्रीय राजमार्गों की योजनाओं का शुभारंभ

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 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 पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने के अलावा राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) के निर्माण और अनुरक्षण, मोटर यान अधिनियम, 1988 और केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989, राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 तथा राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण और संग्रहण) नियमावली, 2008 को प्रशासित करने, सड़क परिवहन, पर्यावरण संबंधी मुद्दों, ऑटोमोटिव मानकों इत्यादि से संबंधित व्यापक नीतियां तैयार करने का कार्य करता है।

1.3 यातायात (यात्री और माल) को संभालने के संबंध में राष्ट्रीय राजमार्गों की क्षमता को औद्योगिक विकास की गति के अनुरूप बनाए जाने की आवश्यकता है। भारत का सड़क नेटवर्क विशालतम नेटवर्कों में से एक है जोकि 54.83 लाख किमी से अधिक है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस मार्ग, राज्यीय राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं, जिनकी लंबाई इस प्रकार है:–

राष्ट्रीय राजमार्ग/एक्सप्रेस मार्ग	1,20,543 किमी
राज्यीय राजमार्ग	1,55,222 किमी
अन्य सड़कें	52,07,044 किमी
कुल	**54,82,809 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 निर्धारित किए हैं।

कार्य

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

संगठन

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

1.7 सम्बद्ध कार्यालय

1.7.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, 1988 नामक एक संसदीय अधिनियम के माध्यम से किया गया था। यह प्राधिकरण, इसको सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, अनुरक्षण

और प्रबंधन तथा उनसे जुड़े अथवा उनके प्रांसगिक कार्यों के लिए उत्तरदायी है । यह प्राधिकरण फरवरी, 1995 से प्रचालन में है ।

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

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

1.7.3 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 स्तर पर एवं सेवाकाल के दौरान प्रशिक्षण की दीर्घकाल से अनुभव की जा रही आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य से किया गया था।

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

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

अध्याय– II

वर्ष 2016–17 एक नजर में

सड़क नेटवर्क:

2.1 31 दिसम्बर, 2017 तक विभिन्न कार्यक्रमों की स्थिति निम्नानुसार है :

चरण	कुल लम्बाई किमी में	31.03.2017 तक पूर्ण की गई लंबाई	01.04.2017 से 31.12.2017 तक पूर्ण की गई लम्बाई	31.12.2017 तक पूर्ण की गई लम्बाई
एनएचडीपी–I के तहत स्वर्णिम चतुर्भुज, पूर्व पश्चिम–उत्तर दक्षिण कॉरीडोर, पत्तन संपर्क और अन्य	7,522	7,521	0	7,521
एनएचडीपी–II के तहत उत्तर दक्षिण–पूर्व पश्चिम कॉरीडोर, अन्य को 4/6 लेन का बनाना	6,647	6,563	30	6,593
एनएचडीपी-III उन्नयन, 4/6 लेन का बनाना	12,125	7,507	455	7,962
एनएचडीपी-IV पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन का बनाना	20,000	6,442	1,843	8,285
एनएचडीपी-V स्वर्णिम चतुर्भुज और उच्च सघनता कॉरीडोर को 6 लेन का बनाना	6,500	2,544	99	2,643
एनएचडीपी-VI एक्सप्रैसवे	1,000	0	0	0
एनएचडीपी-VII रिंग रोड, बाईपास और फ्लाईओवर तथा अन्य संरचनाएं	700	22	2	24
एसएआरडीपी	6,418	2,228	215	2,443
वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र	5,422	4,290	229	4,519
एनएचआईआईपी	1,120	627	130	757

एनएचडीपी से इतर: मौजूदा वर्ष के दौरान दिसम्बर, 2017 तक इस योजना के अंतर्गत 2,677 किमी लम्बाई के राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण मुख्यता राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत हुआ।

2.2 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के लिए 2017 का वर्ष बहुत महत्वपूर्ण रहा है। जहां 2014 से 2016 की अवधि का उपयोग सुधार और दिशा–परिवर्तन के लिए किया गया, वहीं 2017 में राजमार्ग क्षेत्र के लिए नई रूप–रेखा का समेकन करने, उसे उत्कर्ष तक पहुंचाने और उसे कार्यरूप देने के कार्य किए गए। इस क्षेत्र में हो रहे तीव्र विकास को ध्यान में रखते हुए भारतीय रिजर्व बैंक ने अपनी वार्षिक रिपोर्ट 2016–17 में राजमार्ग अवसंरचना विकास क्षेत्र का सराहना की और उल्लेख किया कि इसकी लागत में और समय–लंघन में 1.5 अरब रुपए की कमी आई है और निर्मित सड़कों की मात्रा में उच्चतम दैनिक वृद्धि के साथ राजमार्ग परियोजनाओं की सुपुर्दगी और निर्माण में अभी तक की सर्वाधिक बढ़ोत्तरी देखने को मिली है। इसके अलावा, इसमें यह भी कहा गया कि रुकी हुई परियोजनाओं के मामले में उनके मूल्य एवं संख्या दोनों की दृष्टि से कमी आई है। एक अन्य उल्लेखनीय घटना यह घटी है कि 16 नवम्बर, 2017 की भारत की सार्वभौम रेटिंग को बीएए3 पॉजिटिव से बढ़ाकर बीएए2 स्थिर किए जाने के बाद 'मूडी' की निवेशक सेवा ने भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की जारीकर्ता रेटिंग्स को बीएए3 से उच्चतर करते हुए बीएए2 कर दिया और भावी परिदृष्य को 'पॉजिटिव' से बढ़ाकर 'स्थिर' कर दिया।

2.3 2017 में अनेक उपलब्धियां प्राप्त की गईं। इसी वर्ष के दौरान असम में धोला–सदिया पुल और जम्मू एवं कश्मीर में चेनानी–नशरी सुरंग जैसे इंजीनियरी के कमाल हासिल किए गए और दूर–दराज के क्षेत्रों को जोड़ते हुए तथा उन क्षेत्रों के सामाजिक–आर्थिक विकास का मार्ग प्रशस्त करते हुए इन्हें जनता के लिए खोल दिया गया। इसी वर्ष के दौरान भारत का सबसे बड़ा राजमार्ग विकास कार्यक्रम 'भारतमाला परियोजना' के नाम से शुरू किया गया, जिसमें महत्वपूर्ण अवसंरचना अंतरालों को पाटकर देश भर में सड़क यातायात के संचलन में दक्षता को इष्टतम स्तर तक ले जाने की क्षमता है। सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में भी देखा जाए तो सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में मामूली कमी हमें दिखाई दी है। 2017 के वर्ष को देश में यातायात नियोजन की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण प्रस्थान वर्ष के रूप में देखा जा सकता है जब कि बहु–विध परिवहन विकास का विचार जड़ पकड़ने लगा है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने मई, 2017 में 'इंडिया इंटेग्रेटिड ट्रांसपोर्ट समिट' का आयोजन किया और बहु–विध परिवहन नियोजन को सक्रिय रूप से बढ़ावा दिया।

2.4 मंत्रालय द्वारा की गई मुख्य पहलें

2.4.1 सड़क और राजमार्ग पक्ष द्वारा की गई मुख्य पहलें इस प्रकार हैं–

2.4.1.1 नए कार्यक्रम, परियोजनाएं और संरचनाएं

(i) भारतमाला परियोजना चरण– I

राजमार्ग क्षेत्र के लिए यह परियोजना एक नई सर्वव्यापी परियोजना है जिसका लक्ष्य है– महत्वपूर्ण अवसंरचना अंतरालों को पाटकर देश भर में सड़क यातायात संचलन की दक्षता को इष्टतम स्तर तक ले जाना। आर्थिक क्रियाकलापों वाले क्षेत्रों, धार्मिक एवं पर्यटक महत्व वाले स्थानों, सीमावर्ती क्षेत्रों, पिछड़े और जनजातीय इलाकों,

दाएं मुड़ना मना है
Right Turn Prohibited

चेनानी–नशरी सुरंग

भूपेन हजारिका सेतु (धोला सादिया पुल)

यह चिन्ह चालक को निर्देश देता है कि वह किसी भी परिस्थिति में दाएं न मुड़ें।
This sign directs driver not to turn towards right side in any circumstance.

तटवर्ती क्षेत्रों और पड़ोसी देशों के साथ व्यापार के मार्गों की संपर्क संबंधी जरूरतों को पूरा करने पर विशेष ध्यान इस कार्यक्रम में दिया गया है। राष्ट्रीय कॉरीडोर दक्षता में सुधार के लिए कुल लगभग 53,000 किमी राष्ट्रीय राजमार्गों की शिनाख्त की गई है जिसमें से चरण–। के तहत 24,800 किमी लंबाई पर काम किया शुरू किया जाना है और इसे चरण–बद्ध रूप में 2017–18 से लेकर 2021–22 तक पांच वर्ष की अवधि में कार्यान्वित किया जाना है। इसमें 5000 किमी राष्ट्रीय कॉरीडोर, 9000 किमी आर्थिक कॉरीडोर, 6000 किमी फीडर कॉरीडोर और इंटर–कॉरीडोर, 2000 किमी सीमा सड़कें, 2000 किमी तटीय सड़कें तथा पत्तन संपर्क सड़कें और 800 किमी ग्रीनफील्ड एक्सप्रैसवे शामिल हैं। भारतमाला चरण–। परियोजना के लिए कुल संभावित निधि प्रावधान 5,35,000 करोड़ रुपए है जो देश में आर्थिक विकास का एक बड़ा कारक सिद्ध होगा। इस कार्यक्रम के पूरा हो जाने पर एक सुसंगत कॉरीडोर के अंगीकरण के माध्यम से देश भर में माल और व्यक्तियों के आवागमन की दक्षता इष्टतम स्तर तक पहुंच जाएगी और राष्ट्रीय राजमार्ग संयोजनों के माध्यम से देश के सभी 550 जिलों को जोड़ दिया जाएगा।

(ii) चेनानी–नशरी सुरंग

सरकार की 'मेकइन इंडिया' और 'स्किल इंडिया' पहलों का एक आदर्श उदाहरण है– 9 किमी लंबी, दोहरी ट्यूब, बारहमासी सुरंग जो जम्मू एवं कश्मीर में ऊधमपुर और रामबन के बीच बनाई गई है, यह सुरंग न केवल भारत की सबसे लंबी राजमार्ग सुरंग है बल्कि एशिया की भी सबसे लंबी, दोनों ओर से यातायात वाली राजमार्ग सुरंग है। 1,200 मीटर की ऊंचाई पर, हिमालय के कठिनतम भूक्षेत्रों में से एक भूक्षेत्र में बनाई गई यह सुरंग जम्मू और कश्मीर के बीच यातायात समय में दो घंटे की कटौती करती है और 41 किमी की सड़क लंबाई को बाईपास करती है। इससे यह भी सुनिश्चित होगा इस मार्ग पर बारहमासी यातायात सुलभ हो जाए। यह सुरंग लगभग 3,720 करोड़ रुपए की लागत से बनाई गई है और 286 किमी लंबे जम्मू–श्रीनगर राष्ट्रीय राजमार्ग को चार लेन का बनाए जाने की परियोजना का हिस्सा है।

(iii) भूपेन हजारिका सेतुः

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने असम में ब्रह्मपुत्र नदी पर बने भारत के सबसे लंबे 9.15 किमी के भूपेन हजारिका सेतु (धोला–सदिया पुल) का उद्घाटन 26 मई, 2017 को किया। इस पुल के बनने से ऊपरी असम और अरुणाचल प्रदेश के पूर्वी हिस्से के साथ चौबीसों घंटे का सड़क संपर्क कायम हो गया है जो कि फैरी–आधारित और केवल दिन में चल सकने वाले उस सड़क संपर्क में एक क्रांतिकारी बदलाव है जो बाढ़ के दौरान रुक जाता था।

(iv) भरुच में नर्मदा नदी पर एक्स्ट्रा डोज्ड ब्रिज

भरुच में नर्मदा नदी के आर–पार एक नया चार लेन का एक्स्ट्रा–डोज्ड पुल बनाया गया है जिसका उद्घाटन 9 मार्च, 2017 को माननीय प्रधानमंत्री ने किया। इस पुल के बनने से रारा–8 पर वदोदरा से सूरत तक के सड़क खंड पर यात्रा करने वाले लोगों को राहत मिली है। 1.4 किमी लंबे इस एक्स्ट्रा–डोज्ड केबल आधारित पुल को, हुगली नदी पर बने निवेदिता सेतु के बाद भारत का सबसे लंबा और देश में अपनी तरह का दूसरा पुल कहा जा रहा है।

(v) कोटा में चंबल नदी पर पुल

कोटा में चंबल नदी पर 6 लेन के केबल आधारित पुल का उद्घाटन प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 29 अगस्त, 2017 को किया। 278 करोड़ रुपए की लागत से बने इस पुल से पूर्व–पश्चिम कॉरीडोर भी पूरा हो गया है।

2.4.1.2 कार्यान्वयन के अधीन महत्वपूर्ण कार्यक्रम/परियोजनाएं

क. चारधाम महामार्ग विकास परियोजना

ख. पूर्वी परिधीय एक्सप्रेसवे– पश्चिमी परिधीय एक्सप्रेसवे

ग. दिल्ली–मेरठ एक्सप्रेसवे

घ. वदोदरा–मुंबई एक्सप्रेसवे

ङ बंगलौर–चेन्नई एक्सप्रेसवे (262 किमी)

च. बेट द्वारका–ओखा पुल

2.4.1.3 भारतमाला चरण– I के तहत नियोजित नए एक्सप्रैसवे

क. दिल्ली जयपुर एक्सप्रैसवे

ख. दिल्ली–अमृतसर–कटरा एक्सप्रैसवे

ग. हैदराबाद–विजयवाडा–अमरावती (एचवीए) एक्सप्रैसवे

घ नागपुर–हैदराबाद–बंगलौर (एनबीएच) एक्सप्रेसवे

ङ कानपुर–लखनऊ एक्सप्रैसवे

च. अमरावती में रिंगरोड एक्सप्रैसवे

2.4.1.4 सेतु भारतम

यातायात का सुरक्षित और सुचारु संचालन सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्गों पर समपारों के स्थान पर सड़क उपरि पुल/सड़क अधोपुल बनाने की एक योजना की रूप–रेखा 'सेतुभारतम' नामक योजना के तहत बनाई है। इस कार्यक्रम के तहत 20,800 करोड़ रुपए की लागत से समपारों पर 208 सड़क उपरि पुल/सड़क अधोपुल (जो एनएचडीपी आदि जैसे किसी अन्य कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल नहीं हैं) बनाने की परिकल्पना की गई है। इन 208 सड़कोपरि/सड़क अधोपुलों में से 127 सड़कोपरि पुलों की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट मंत्रालय में प्राप्त हो गई है जिनमें से 78 सड़कोपरि पुलों की संस्वीकृति 31.03.2017 तक 6,428.57 करोड़ रुपए की लागत पर दे दी गई है और इनमें से अभी तक 35 कार्य सौंप दिए गए हैं। वित्त वर्ष 2017–18 के दौरान अभी तक 576.58 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 09 सड़कोपरि पुलों के लिए संस्वीकृति दी जा चुकी है।

2.4.1.5 राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण को सुकर बनाने के लिए वित्तपोषण विधियां और अन्य नीतियां

(i) पिछड़ रही रुकी हुई परियोजनाओं के पुनरुद्धार के उपाय

मंत्रालय ने नई परियोजनाएं संस्वीकृत करने और सौंपने के साथ–साथ चालू परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान केन्द्रित किया है। 1,00,000 करोड़ रुपए के अनुमानित निवेश की 73 परियोजनाओं (8,187 किमी) का अभिनिर्धारण 'पिछड़ रही परियोजनाओं' के रूप में किया गया। विलम्ब के कारणों का पता लगाया गया और इनके समाधान के लिए नीतिगत हस्तक्षेप किए गए। इनमें, अन्य बातों के साथ–साथ शामिल हैं– (क) एकबारगी निधि निवेश योजना जिसके द्वारा संविदाकार/रियायतग्राही को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा वित्तीय

सहायता, कार्यकारी पूंजीगत ऋण के रूप में दी जाती है, (ख) युक्तीकृत क्षतिपूर्ति जिसमें परियोजना के पूरा होने में विलंब के कारण छूट गई वार्षिकियों के बराबर एकबारगी क्षतिपूर्ति बीओटी (वार्षिकी) परियोजनाओं के मामले में प्रदान की जाती है; (ग) रियायत की अवधि में विस्ताररय (घ) रियायतग्राही को बदला जाना और रियायत को समाप्त किया जाना। 31 दिसम्बरए 2017 की स्थिति के अनुसारए पिछड़ रही परियोजनाओं जिनके पुनरुद्धार/पूर्णता का काम हाथ में लिया गया है, की स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:

परियोजनाओं का विवरण	परियोजनाओं की संख्या	लंबाई किमी में
परियोजनाएं जिनके मुद्दे नियमित मॉनीटरिंग के माध्यम से निपटाए गए	15	2054.94
परियोजनाएं जो समाप्त कर दी गईं और जिनकी पैकेजिंग फिर से की गई तथा निविदाएं फिर से आमंत्रित की गई	48	5090.68
नीतिगत हस्तक्षेपों के बाद जिन परियोजनाओं का पुनरुद्धार किया गया	10	1041.00
जोड़	**73**	**8186.62 या 8187**

(ii) **पथकर–प्रचालन–हस्तांतरण (टीओटी) मॉडल का प्रयोग करते हुए प्रचालन–रत राजमार्ग परिसंपत्तियों का पुनःचक्रण।**

- इस मॉडल के तहत पथकर शुल्क के संग्रहण का अधिकार, प्रचालन–रत लोक–वित्तपोषित राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के संबंध में किसी पूर्व–निश्चित रियायत अवधि (30 वर्ष) के लिए रियायतग्राही को दिया जाता है जिसके लिए उसे पहले एकमुश्त राशि का भुगतान करना होता है। ऐसी परियोजनाओं के प्रचालन एवं अनुरक्षण दायित्व, रियायत की अवधि पूरी होने तक रियायतग्राही के रहेंगे। इस मॉडल से होगा यह कि पहले ही निर्मित हो चुकी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं का दीर्घकालिक प्रचालन एवं अनुरक्षण निजी क्षेत्र की दक्षता के माध्यम से सुकर हो सकेगा।
- प्रारंभ में लोक–वित्तपोषित 75 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं जिनकी कुल मिलाकर लंबाई लगभग 4,500 किमी है और वार्षिक पथकर राजस्व संग्रहण लगभग 2,700 करोड़ रुपए है, अभिनिर्धारित कर ली गई हैं।

(iii) मसाला बॉण्ड

निधियां जुटाने का लक्ष्य लेकर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने मई, 2017 में लन्दन स्टॉक एक्सचेंज में मसाला बॉण्ड जारी किए जाने की शुरुआत की। मसाला बॉण्डों को विभिन्न क्षेत्रों के निवेशकों से अति उत्साहवर्धक प्रतिक्रिया प्राप्त हुई। इश्यू की प्रारंभिक बेंचमार्क राशि को 1500 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 3000 करोड़ रुपए कर दिया गया। एशिया से 60 प्रतिशत और यूरोप से 40 प्रतिशत अंशदान प्राप्त हुआ। 61 प्रतिशत राशि निधि प्रबंधकों या बीमा निधियों सेए 18 प्रतिशत राशि बैंकों से और 14 प्रतिशत राशि निजी बैंकों से प्राप्त हुई है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के मसाला बॉण्डों को वर्ष 2017 के लिए सर्वश्रेष्ठ रेटिंग दी गई है।

(iv) हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (एचएएम)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने राजमार्ग परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए हाइब्रिड एन्युटी मॉडल

अपनाया है ताकि पर्याप्त प्रोत्साहनों के माध्यम से निजी क्षेत्र की भागीदारी को बढ़ावा दिया जा सके। इसका उद्देश्य है– सरकार के उपलब्ध वित्तीय संसाधनों के अंतर्गत कार्यान्वित राजमार्ग परियोजनाओं की मात्रा को अधिकतम किया जाना। इस मॉडल के अनुसार परियोजना लागत का 40 प्रतिशत हिस्सा निजी डेवलपर को निर्माण अवधि के दौरान 'निर्माण सहायता' के रूप में उपलब्ध कराया जाता है और शेष 60 प्रतिशत हिस्सा रियायतग्राही को, शेष राशि पर बकाया ब्याज सहित रियायत की अवधि में वार्षिकी भुगतानों के रूप में दिया जाता है। सरकार द्वारा रियायतग्राही को प्रचालन एवं अनुरक्षण भुगतान उपलब्ध कराने के लिए अलग से व्यवस्था की गई है। निजी पक्ष को यातायात जोखिम भी नहीं उठाना पड़ता। समस्त भुगतानों को 'प्राइस मल्टीपल इंडेक्स' द्वारा मुद्रास्फीति से संबद्ध किया गया हैय यह इंडेक्स थोक मूल्य सूचकांक और लागत मूल्य सूचकांक (आईडब्ल्यू) के औसत भारांक से 70 और 30 के अनुपात में गणना में लिया जाता है। इससे डेवलपर का मुद्रास्फीति का जोखिम भी समाप्त हो जाता है।

इस मॉडल से सड़क और राजमार्ग क्षेत्र में पीपीपी परियोजनाओं के पुनरुद्धार में सफलता मिली है जो कि ऐसी परियोजनाओं के प्रति बाजार द्वारा दिखाई गई रुचि से स्पष्ट है। अब तक 52 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं जिनकी लंबाई कुल मिलाकर लगभग 3,200 किमी है और जिनमें लगभग 51,800 करोड़ रुपए की लागत शामिल हैए इस मॉडल के अंतर्गत सौंपी जा चुकी हैं।

(v) बहु–विध परिवहन प्रणालियों के लिए योजना बनाना

- दक्ष एवं निर्बाध माल भाड़ा परिवहन सुकर बनाने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने देश में उपयुक्त स्थानों पर लॉजिस्टिक्स पार्क विकसित करने की योजना बनाई है। ये लॉजिस्टिक्स पार्क भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा विकसित किए जा रहे हैं और इस कार्य में केन्द्र/राज्य सरकार के औद्योगिक विकास प्राधिकरणों/निगमों जैसी संगत एजेंसियों से समन्वय किया जा रहा है।

- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में माल भाड़ा यातायात के लिए 'लॉजिस्टिक्स एफीशिएंसी एन्हांसमेंट प्रोग्राम' (लीप) के बारे में विस्तृत अध्ययन कराया गया है। बहु–विध लॉजिस्टक्स पार्कों का विकास, इस अध्ययन में एक बड़े हस्तक्षेप के रूप में पहचाना गया है। अध्ययन के परिणाम के रूप में 35 अवस्थानों का अभिनिर्धारण देश भर में लॉजिस्टक्स पार्कों के विकास के लिए किया गया है और एक लॉजिस्टिक्स पार्क नीति तैयार की गई है। परियोजना के संबंध में विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन 6 अवस्थानों–विजयवाड़ा, चेन्नई, बंगलौर, हैदराबाद, सूरत और गुवाहाटी के लिए तैयार किए जा रहे हैं।

- लॉजिस्टिक्स पार्कों का विकास एकीकृत रूप से करने और सभी हितधारकों को एकजुट करने के लिए मंत्रालय ने 3 से 5 मई, 2017 तक नई दिल्ली में 'दिइंडिया इंटेग्रेटिड ट्रांसपोर्ट एंड लॉजिस्टिक्स समिट–2017' आयोजित की थी जिसमें सरकारए राज्य सरकारों, राष्ट्रीय एवं अंतरराष्ट्रीय विशेषज्ञोंए निवेशकों, डेवलपरों, परामर्शदाताओं और अन्य हितधारकों ने भागीदारी की।

- शिखर सम्मेलन के दौरान लॉजिस्टक्स एवं सहयोगी अवसंरचना के विकास के लिए 33 सहमति पत्रों पर हस्ताक्षर किए गए जिनमें राज्य सरकारों, भारतीय भूमि–पत्तन प्राधिकरण (एलपीएआई), भारतीय अन्तर्देशीय

जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई), भारतीय कंटेनर निगम (कॉनकोर) एवं अन्य की भागीदारी रही।

(vi) विकेन्द्रीकरण और प्रशासनिक उपाय

- परियोजनाओं के अनुमोदन के लिएए विशेष रूप से ईपीसी परियोजनाओं और सभी पीपीपी परियोजनाओं जिनमें साध्यता अंतर वित्तपोषण शामिल नहीं है, के मामले में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड की शक्तियां बढ़ाई गई हैं। इससे निर्णय लेने की प्रक्रिया में तेजी आएगी।
- राज्य लोक निर्माण विभागों के माध्यम से कार्यान्वित की गई राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के आकलन एवं संस्वीकृति की शक्तियां बढ़ा दी गई हैं और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के कतिपय फील्ड ऑफिसों की अगुवाई अब मुख्य अभियंता–क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा की जा रही है ताकि विभिन्न प्रक्रियाओं का और भी सुचारु बनाया जा सके।
- भारतमाला परियोजना के अंदर ही समस्त निधियों का 10 प्रतिशत हिस्सा, राज्य सरकारों के लिए ग्रांड चैलेंज तंत्र के तहत तय किया जाएगा जहां पर्याप्त भूमि समय से उपलब्ध कराई गई होगी। इससे परियोजनाओं में बहुत तेजी आएगी।

2.4.1.6 सड़क और राजमार्ग पक्ष द्वारा की गई अन्य प्रमुख पहलें

- माननीय मंत्री जी ने 22.12.2017 को नई दिल्ली में राजमार्ग निर्माण क्षेत्र के कामगारों के लिए कौशल विकास कार्यक्रम शुरू किया। जून, 2018 तक 1 लाख से अधिक कामगारों को प्रशिक्षित किए जाने का लक्ष्य है।
- क्षेत्रीय कार्यालयों में ई–भुगतान प्रणाली अथवा ऑनलाइन सीधी भुगतान पद्धति का कार्यान्वयन।
- खुदरा दुकानों के लिए अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी किए जाने और ओएफसी केबल आदि के लिए अनुमति दिए जाने की ऑन लाइन सुविधा।
- राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं की वैब–आधारित मॉनीटरिंग।
- मंत्रालय ने एटी–3 श्रेणी तक के हाइड्रोलिक ट्रेलरों के आवागमन के लिए अनुमति दिए जाने की दृष्टि से एक वैब पोर्टल का विकास और उद्घाटन किया है। इस वैब पोर्टल से राष्ट्रीय राजमार्गों पर हाइड्रोलिक ट्रेलरों के आवागमन की अनुमति तत्समय आधार पर दिया जाना सुकर हो सकेगा। इससे भारी उपकरणों के सुचारु एवं समयानुकूल आवागमन को सुकर बनाया जा सकेगा ।

2.4.2 हरीतिमा पहलें

(i) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में हरित राजमार्ग प्रभाग

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने एक हरित राजमार्ग प्रभाग की स्थापना की है और राष्ट्रीय राजमार्गों को हरितए स्वच्छ एवं प्रदूषण–मुक्त बनाने की दृष्टि से पिछले वर्ष 2.5 लाख से अधिक पौधे लगाए हैं।

(ii) सूखा–प्रभावित क्षेत्रों में राजमार्गों के निर्माण को जलाशयों की खुदाई से जोड़ा जाना

राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के विकास में तटबंधों के लिए मिट्टी की जरूरत की पूर्ति संविदाकार/रियायतग्राही भूस्वामियों से मिट्टी खरीदकर अथवा संबंधित राज्य सरकारों द्वारा निर्धारित किए गए प्रावधानों के अनुसार लघु खनिजों के खनन के माध्यम से प्रापण करके करते हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि देश के अनेक हिस्सों को सूखे की स्थिति का सामना करना पड़ता है और जलाशयों, रोक बांधों, तालाबों की बहाली से जल–संरक्षण/भू–जल रीचार्जिंग की सदियों पुरानी प्रणाली को बल मिलता है, मंत्रालय द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए जिम्मेदार एजेंसियों को ये निर्देश दिए गए हैं कि वे अपने फील्ड अधिकारियों के माध्यम से अपने संविदाकारों/निर्माण एजेंसियों को सलाह दें कि वे संबंधित जिला कलक्टरों/उप कलक्टरों/जल संरक्षण विभागों से संपर्क करके ऐसे किन्हीं गांवों/ग्रामीण क्षेत्रों की सूची प्राप्त कर लें जहां पर वर्तमान जलाशयों/तालाबों की गाद निकालने/उनका पुनरुद्धार करने अथवा नए जलाशय बनाने के लिए क्षेत्रों की खुदाई करने की जरूरत है और वर्तमान ग्रामीण तालाबों/जलाशयों की खुदाई/गाद निकासी द्वारा सड़क तटबंधों के लिए अपेक्षित मिट्टी प्राप्त कर लें बशर्ते कि वह मिट्टी तटबंध बनाने के लिए उपयुक्त पाई जाए। इस व्यवस्था से बिना किसी खर्चे के ऐसे सूख चुके जलाशयों के पुनरुद्धार में मदद मिलेगी और संविदाकार बिना किसी भुगतान के अपेक्षित मिट्टी प्राप्त कर सकेंगे।

(iii) पुल सह बैराज

मंत्रालय ने राज्य लोक निर्माण विभागों से प्रस्ताव आमंत्रित किए हैं ताकि राष्ट्रीय राजमार्गों पर पुल–सह–बैराज बनाए जा सकें तो उनसे दोहरे उद्देश्य की पूर्ति हो सके– जलाशयों को पार करने की और जलधारा में ऊपर की ओर या नीचे की ओर जल संग्रह की। ऐसा किए जाने से ये बैराज जल भंडारों की/भू–जल को रीचार्ज करने वाले जलाशयों की भूमिका अदा कर सकेंगे।

(iv) वाहन प्रदूषण का मुकाबला करने के लिए किए गए उपाय

क. कम सल्फर वाले ईंधन के लिए ट्रेक्टरों एवं निर्माण उपस्करों के संबंध में उत्सर्जन मानक अधिसूचित कर दिए गए हैं जिन्हें 1 अक्टूबर, 2020 से लागू किया जाना है।

ख. मंत्रालय ने वाहनों में वैकल्पिक ईंधन को बढ़ावा देने के लिए भी पहल की है। मंत्रालय द्वारा इलेक्ट्रिक वाहनों को बहुत प्रोत्साहित किया जा रहा है। भारत की पहली बहु–विध इलेक्ट्रिक वाहन यात्री परिवहन परियोजना बसोंए टैक्सियों और ई–रिक्शाओं के एकीकृत समाधान के साथ नागपुर में शुरू कर दी गई है।

ग. ई–रिक्शाए जो मानव–चालित रिक्शे का प्रभावी विकल्प सिद्ध हुआ है, एक किफायती, पर्यावरण अनुकूल समाधान है जिससे अंतिम सिरे तक कनेक्टिविटी मिल रही है। इन्हें परमिट प्राप्त करने से छूट दी गई है। वर्ष के दौरान, मेट्रो यात्रियों को अंतिम छोर तक की कनेक्टिविटी उपलब्ध कराने के लिए गुरुग्राम, हरियाणा में 1000 ई–रिक्शा शुरू किए गए हैं।

घ. दिल्ली के आस–पास राजमार्ग परियोजनाओं पर काम करने वाले परियोजना निदेशकों, संविदाकारों और फील्ड स्तर के कार्मिकों को निदेश दिए गए हैं कि वे निर्माण कार्य से पैदा होने वाले प्रदूषण की रोकथाम के उपाय करें। किए जाने वाले उपायों में शामिल हैं– सभी निर्माण स्थलों पर और शिविरों में पानी का छिड़काव, निर्माण सामग्री/अपशिष्ट जिसमें उस क्षेत्र की फ्लाई ऐश भी शामिल है, की ढुलाई कर रहे डंपरों को ढंकना,

निर्माण स्थलों पर खुली मिट्टी को ढंकना, मिट्टी से बने शोल्डरों पर पत्थर लगाना/हरियाली करना और इन सड़क खंडों पर यांत्रिक मशीनों से झाड़ू लगाना।

2.4.3 ई–पहलें

(i) परियोजना मॉनीटरिंग सूचना प्रणाली (पीएमआईएस)

इस क्षेत्र में पीएमआईएस के प्रयोग से वास्तव में सुविधा प्राप्त हुई है। अब, सूचना प्रौद्योगिकी समर्थित प्रणाली का प्रयोग करते हुए 2000 से अधिक राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं की प्रभावी मॉनीटरिंग नियमित आधार पर की जा रही है। पीएमआईएस आधारित समीक्षाओं के माध्यम से प्रमुख परियोजनाओं की 50 प्रतिशत से अधिक परियोजनाओं में प्रगति देखी गई है।

(ii) ईनाम–प्रो प्लस की शुरुआत

ईनाम–प्रो का उन्नत संस्करण है, ईनाम–प्रो प्लस। इसकी शुरुआत 01 जून, 2017 को की गई थी। 700 से अधिक निर्माण कंपनियों ने पिछले दो वर्ष में ईनाम–प्रो का प्रयोग किया है। इस प्लेटफॉर्म पर 37 सीमेंट कंपनियां पंजीकृत हैं और इस पोर्टल से मूल्यों की तुलनाए सामग्री की उपलब्धताए आदि सुकर हुई है तथा पारदर्शी तरीके से तर्कसंगत दरों पर सीमेंट का प्रापण करने में संभावित खरीदारों के लिए सुविधा हुई है। ईनाम–प्रो प्लस में शामिल उन्नत विशिष्टताओं से प्रस्तावों को तैयार करने तथा निविदाएं प्रस्तुत करने में समय एवं प्रयास कम लगेंगे और निर्माण सामग्रियों के प्रापण में दक्षता एवं पारदर्शिता बढ़ेगी क्योंकि कोई प्रयोक्ता अब इस पोर्टल पर शीघ्रता से आदेश जारी कर सकता है, मूल्य की बोली प्राप्त कर सकता है और इनके बारे में सूचना प्राप्त कर सकता है।

(iii) इलेक्ट्रॉनिक पथकर संग्रहण (ईटीसी)

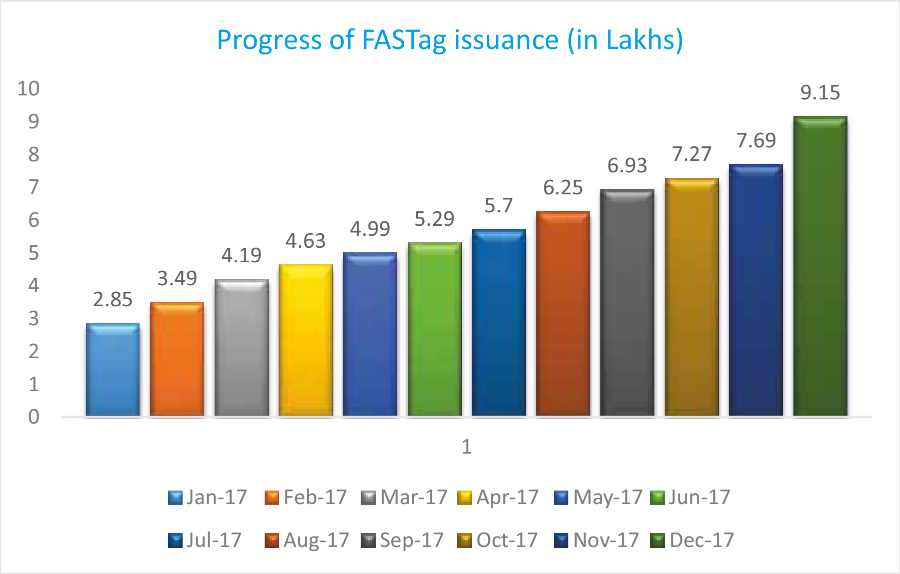
- बाधाओं को दूर करने, यातायात की निर्बाध आवाजाही सुनिश्चित करने और अधिसूचित दरों के अनुसार प्रयोक्ता शुल्क की वसूली करने के लिए पैस्सिव रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटीफिकेशन (आरएफआईडी) टेक्नोलॉजी का प्रयोग करते हुए इलैक्ट्रानिक टोल संग्रहण (ईटीसी) प्रणाली आरंभ करने का निर्णय लिया गया है। भारतीय राजमार्ग प्रबंधन निगम लि. (आईएचएमसीएल) को इलैक्ट्रानिक टोल संग्रहण के क्रियान्वयन की जिम्मेदारी दी गई है। केन्द्रीय क्लीयरिंग हाऊस (सीसीएच) के रूप में कार्य करने के लिए एनपीसीआई (भारतीय राष्ट्रीय भुगतान निगम) को चुना गया है। वित्त वर्ष 2017–18 के दौरान 7.5 प्रतिशत का कैशबैक देने का प्रस्ताव किया जा रहा है ताकि सड़क प्रयोक्ता फास्टैग का प्रयोग करने के लिए प्रोत्साहित हो सकें। फास्टैग के अलावाए प्रयोक्ता शुल्क का भुगतान करने के लिए कई अन्य इलैक्ट्रानिक साधनों का प्रयोग किया गया है जैसे कि क्रेडिट/डेबिट कार्ड के माध्यम से प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण हेतु पीओएस मशीनों का प्रयोग, प्री–पेड भुगतान के साधनों का प्रयोग, आदि।

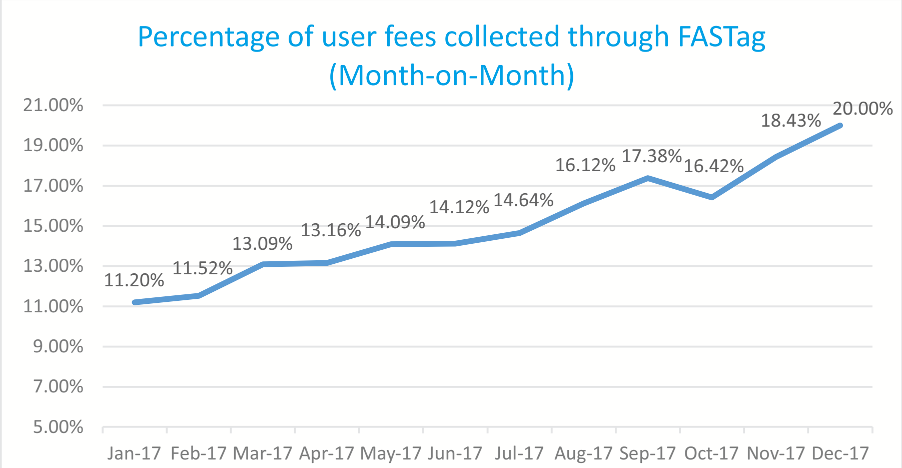
- 31.12.2017 की स्थिति के अनुसार, 9.15 लाख फास्टैग यूनिट जारी किए गए हैं और सड़क प्रयोक्ताओं द्वारा इनका प्रयोग किया जा रहा है। फास्टैग के माध्यम से प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जोकि जनवरी, 2017 में 179.1 करोड़ रुपए के संग्रहण और 11.2 प्रतिशत के प्रयोग प्रतिशत से बढ़कर दिसम्बर, 2017 में 319.8 करोड़ रुपए के संग्रहण और 20 प्रतिशत के प्रयोग प्रतिशत तक पहुंच गया है। 01 दिसम्बर,

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.

2017 के बाद बेचे जा रहे 'एम' और 'एन' श्रेणी के समस्त नए वाहनों में वाहन निर्माता द्वारा या प्राधिकृत डीलर द्वारा फास्टैग फिट किया जाएगा ताकि सड़क प्रयोक्ताओं में फास्टैग का प्रचलन और प्रयोग बढ़ सके।





2.4.4 भूमि अधिग्रहण प्रभाग द्वारा उठाए गए प्रमुख कदम

(i) संपूर्ण ई–गवर्नेंस की दिशा में आगे बढ़ने और विलंब से बचने के लिए इस मंत्रालय ने राजपत्र अधिसूचना जारी किए जाने सहित भूमि अधिग्रहण संबंधी प्रक्रियाओं के लिए एक वैब यूटिलिटी विकसित की है। इस वैब यूटिलिटी को शहरी विकास मंत्रालय के ई–राजपत्र प्लेटफॉर्म से जोड़ दिया जाएगा ताकि भूमि अधिग्रहण से संबंधित राजपत्र अधिसूचनाओं का ई–प्रकाशन किया जा सके। प्रभावित/हितधारक पक्षों को भी इस प्रणाली तक पहुंच उपलब्ध कराई जाएगी ताकि वे अपनी अधिग्रहीत भूमि की स्थिति का पता लगा सकें और भिन्न–भिन्न राज्यों के केन्द्रीय भूमि अवाप्ति प्राधिकारियों को भी इस प्रणाली में शामिल किया जा रहा है जिससे कि वे प्रभावित/हितधारक व्यक्ति के संबंधित खाते में क्षतिपूर्ति राशि जमा करा सकें।

(ii) भूमि अधिग्रहण के बारे में उठाए गए विशिष्ट कदम

- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने क्षेत्रीय कार्यालयों को निदेश दिया है कि वे कम से कम एक भूमि अधिग्रहण सहायक अधिकारी को काम पर लगाएं।
- उन मामलों में जहां वर्तमान केन्द्रीय भूमि अवाप्ति प्राधिकारी, 140 हैक्टेयर से अधिक का भूमि अधिग्रहण काम संभाल रहा है, अतिरिक्त केन्द्रीय भूमि अवाप्ति प्राधिकारी की नियुक्ति की जाए।
- भूमि अधिग्रहण मैनुअल तैयार कर सभी फील्ड कार्यालयों के साथ साझा किया गया है। इस मैनुअल को हर छह महीने में अद्यतन किया जाएगा।
- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के क्षेत्रीय अधिकारियों को विवादों के त्वरित समाधान की दृष्टि से ज्यादा मामलों वाले जिलों में पूरक मध्यस्थ नियुक्त करने का अधिकार दिया गया है।
- वित्तीय दक्षता में सुधार लाने के लिए एकल केन्द्रीय भूमि अवाप्ति प्राधिकारी खाता खोला गया है। कुल 150 अनुषंगी खाते भी 40 परियोजना कार्यान्वयन एककों में खोले गए हैं।

(iii) डीपीआर के संबंध में उठाए गए विशिष्ट कदम

- सर्वेक्षण में एलआईडीएआर, जीपीआर आदि जैसी प्रौद्योगिकियों का प्रयोग।
- डिजाइन के लिए स्पष्ट प्रस्थान बिन्दु और गुणता जांच सूचियां तय की गईं।
- बेहतर जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए परामर्शदाता को भुगतान किए जाने की शर्तें संशोधित की गईं।
- परामर्शदाताओं के चयन के मापदंड संशोधित किए गए।

2.4.5 सड़क परिवहन सैक्टर द्वारा उठाए गए प्रमुख कदम

(i) सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ करना

मंत्रालय ने देश भर में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को मजबूत करने के लिए राज्यों को वित्तीय सहायता प्रदान करने हेतु 15.3.2010 से एक स्कीम शुरू की है। इस स्कीम में ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस)/मोबाइल कम्यूनिकेशन हेतु ग्लोबल सिस्टम (जीएसएम) आधारित वाहन ट्रैकिंग सिस्टमए इलैक्ट्रॉनिक टिकट वेंडिंग मशीनों इत्यादि जैसी सूचना प्रौद्योगिकी लागू करने हेतु सहायता देने की परिकल्पना है। इस स्कीम के तहत वर्ष 2010–11 से 2016–17 के दौरान कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, ओडिशा, उत्तराखंड, आंध्र प्रदेश, अरूणाचल प्रदेश, असम, नागालैंड, सिक्किम, गोवा और जम्मू और कश्मीर नामक 17 राज्यों में ग्रामीण/मुफस्सिल क्षेत्रों सहित सड़क परिवहन सेवाओं में सूचना प्रौद्योगिकी से संबंधित आधुनिकतम फीचरों को शामिल करने हेतु 23 परियोजनाओं के लिए केन्द्रीय सहायता की मंजूरी दी गई थी। वर्ष 2017–18 के दौरान एसआरटीयू की एक अथवा दो और परियोजनाओं को स्वीकृति दी जा सकती है क्योंकि वे भिन्न–भिन्न स्तरों पर प्रक्रियाधीन हैं।

(ii) बीओटी आधार पर बस टर्मिनलों और बहु–विध ट्रांजिट टर्मिनलों का विकास

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बीओटी आधार पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में बड़े बस टर्मिनलों के विकास हेतु परियोजना विकास परामर्शदाताओं का पैनल तैयार करने की योजना को

अंतिम रूप दिया था। निर्माण–प्रचालन–हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अंतर्गत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में बड़े बस टर्मिनलों के विकास के लिए परामर्शी सेवाएं देने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जाएगी। परियोजना विकास परामर्शदाता लागतए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र व सफल निविदाकर्ता द्वारा 75% और 25% के अनुपात में वहन की जाएगी। 75% की परियोजना लागत में 80% भाग सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का होगा और राज्य सरकार/संघ राज्यक्षेत्र का भाग 20% होगाय पूर्वोत्तर/ पहाड़ी राज्य के लिए यह क्रमशः 90% और 10% होगा। योजना के कार्यक्षेत्र के संबंध में कार्यान्वयन हेतु परियोजना संदर्भ दस्तावेज़, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा तैयार किए जाएंगे। मानक परियोजना संदर्भ दस्तावेज़ तैयार करने के लिए डीआईएमटीएस लि. को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया गया है। अगस्त, 2016 में डीआईएमटीएस के साथ समझौते पर हस्ताक्षर किए गये हैं।

(iii) सार्वजनिक सड़क परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा के लिए योजना

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने दिनांकित 28.11.2016 के सा.का.नियम सं. 1095 (अ) के अंतर्गत अधिसूचना जारी की है जिसमें केन्द्र सरकार ने 1, अप्रैल, 2018 से सार्वजनिक परिवहन वाहनों में वाहन अवस्थिति उपकरण और एक अथवा इससे अधिक पैनिक बटन लगाना अनिवार्य कर दिया है।

(iv) परिवहन/यातायात विभाग कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम

यह मंत्रालय परिवहन क्षेत्र में मानव संसाधनों के विकास हेतु राज्यों/संघ राज्य सरकारों और नगर निगमों के परिवहन/यातायात विभाग के कर्मचारियों के लिए विभिन्न प्रशिक्षिण कार्यक्रमों को प्रायोजित कर रहा है। वित्त वर्ष 2017–18 के दौरान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने देश के केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआइआरटी) पुणे, ऑटोमेटिड रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) पुणे, इंजीनियरिंग स्टॉफ कॉलेज ऑफ इंडिया (ईएससीआई) हैदराबाद, सड़क यातायात शिक्षा संस्थान (आईआरटीई) फरीदाबाद, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), दिल्ली और इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ पेट्रोलियम (आईआईपी), देहरादून नामक सात अग्रणी संस्थानों के माध्यम से राज्य परिवहन/परिवहन विभाग कर्मियों के लिए 13 प्रशिक्षण कार्यक्रम संस्वीकृत किए। प्रशिक्षण कार्यक्रम इस प्रकार तैयार किए जाते हैं कि सहभागियों को सड़क परिवहन क्षेत्र में विनियमन के सभी क्षेत्रों की जानकारी दी जा सके और वे उभरती चुनौतियों का सामना कर सकें।

(v) टैक्सी नीति से संबंधित दिशा–निर्देश

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा टैक्सी परमिटों से संबंधित मामलों की समीक्षा करने और शहरी आवागमन के संवर्द्धन की दृष्टि से टैक्सी नीति हेतु दिशा–निर्देशों के संबंध में सुझाव देने के लिए गठित समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। समिति ने सिफारिश की है कि शहरी टैक्सियों को एप आधारित प्लेटफार्मों पर चलाने की अनुमति दी जानी चाहिए। नीति से संबंधित सिफारिशों में यह भी सुनिश्चित किया गया है कि बड़े एग्रीगेटर्स पारंपरिक टैक्सियों का रास्ता बंद न कर सकें। इस समिति में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रतिनिधिए चार राज्यों के परिवहन आयुक्त और केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के प्रतिनिधि, दिल्ली पुलिस, महिला और बाल विकास मंत्रालयए नीति आयोग और इलैक्ट्रानिकी एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय के प्रतिनिधि शामिल थे। इस नीति में मुख्य रूप से आम जनता के लिए संरक्षितए सुरक्षित और किफायती यात्रा सुनिश्चित करने पर बल

दिया गया है ताकि शहरों में भीड़भाड़ और प्रदूषण कम किया जा सके। इस नीति में यह भी संस्तुति की गई है कि इलैक्ट्रानिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा अधिकृत एजेंसी की ओर से एग्रीगेटरों द्वारा प्रयोग में लाए जा रहे एप की सत्यनिष्ठा की पुष्टि की जाए। आशा की जाती है कि यह नीति टैक्सी उद्योग के स्वस्थ विकास में सहायक होगी। नीति अपने आप में संस्तुतिपरक है और व्यापक विनियम बनाने में राज्यों को विशेष प्रकार का तंत्र उपलब्ध कराने में सहायक होगी।

(vi) डिजिटल लेन–देन को बढ़ावा देना

मंत्रिमंडल सचिवालय ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के लिए 584 करोड़ डिजिटल लेन–देन का लक्ष्य निर्धारित किया है जिसमें से राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों को 509 करोड़ लेन–देन का लक्ष्य सौंपा गया है। मंत्रालय ने राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में डिजिटल लेन–देन को बढ़ावा देने और अंगीकार करने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं। मंत्रालय ने सभी राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के प्रधान सचिव (परिवहन) से अनुरोध किया है कि वे परिवहन विभाग में हो रहे लेन–देनों के लिए डिजिटल भुगतान के तरीकों का प्रयोग स्वीकार करें और साथ ही सवारी टिकट के लिए एक 'भीमपरिवहन' एप विकसित करें ताकि परिवहन के अन्य साधनों के अलावा सार्वजनिक बसों का प्रयोग करने वाली सवारियां डिजिटल भुगतान कर सकें।

(vii) सुगम्य भारत अभियान

सुगम्य भारत अभियान के तहत निर्धारित किए गए लक्ष्य के अनुसार सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को मार्चए 2018 तक सरकारी स्वामित्व वाले सार्वजनिक परिवहन वाहकों में से 10 प्रतिशत वाहकों को दिव्यांगजनों के लिए पूर्णतः सुगम्य बनाना है। वर्तमान में राज्य परिवहन उपक्रमों द्वारा दी गई सूचना के अनुसार बसों में दिव्यांगजनों के लिए 9.59 प्रतिशत में व्यवस्था की जा चुकी है।

(viii) राष्ट्रीय सूचना–विज्ञान केन्द्र को यह जिम्मेदारी सौंपी गई थी कि वह सभी राज्यों और संघ राज्यक्षेत्रों में परियोजना के डिजाइन, विकास, कंप्यूटरीकरण, प्रारंभन और अनुरक्षण का काम करे। केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1988 के साथ–साथ राज्य मोटर वाहन नियमावली द्वारा यथा–निर्दिष्ट प्रकार्यों को सहेजने के लिए दो अनुप्रयोगों– 'वाहन' और 'सारथी' की संकल्पना की गई थी जिनमें मूल उत्पाद में अनुकूलन की सुविधा मौजूद हो ताकि 36 राज्यों और संघ राज्यक्षेत्रों की जरूरतों के अनुसार उसमें अनुकूलन किया जा सके।

(ix) परिवहन मिशन मोड प्रोजेक्ट

अपने अग्रगण्य अनुप्रयोगों 'वाहन' (वाहन पंजीकरण के लिए) और 'सारथी' (ड्राइविंग लाइसेंस के लिए) के माध्यम से देश भर में 1100 से अधिक आरटीओ का लगभग 100% ऑटोमेशन मंत्रालय ने प्राप्त कर लिया है। देश के लगभग सभी राज्य और संघ राज्य क्षेत्र एनआईसी द्वारा विकसित अनुप्रयोगों के संस्करणों का प्रयोग कर रहे हैं। केन्द्रीय कोष (राष्ट्रीय रजिस्टर) में लगभग 21.61 करोड़ वाहन रिकॉर्ड तथा 12.59 करोड़ लाइसेंस रिकार्ड उपलब्ध हैं। राज्यीय और राष्ट्रीय पंजीकरण में समेकित किया गया डेटा बड़ी संख्या में ऑनलाइन नागरिक–केन्द्रित अनुप्रयोगों और सूचना सेवाओं के लिए आधार के रूप में प्रयुक्त किया जाता है।

(x) समेकित परिवहन डेटाबेस

क. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की नीति के अनुसार, समेकित परिवहन डेटाबेसों (राष्ट्रीय रजिस्टर

और राज्यीय रजिस्टर) के संबंध में विभिन्न सरकारी और गैर सरकारी एजेंसियों को ऑनलाइन सूचना प्राप्त करने का विशेषाधिकार दिया गया है–

- पुलिस और सुरक्षा एजेंसियां (असीमित, निःशुल्क पहुंच),
- बैंक, इंश्योरेंस कंपनियां (भुगतान करने पर पहुंच),
- अन्य एजेंसियां (भुगतान करने पर, सीमित डेटा पहुंच),
- राज्य सरकार के अनुप्रयोग (वैब–सेवा के माध्यम से डेटा पहुंच)
- नागरिक (सीमित सूचना–पोर्टल, एसएमएस के माध्यम से)

मुख्य आरटीओ केन्द्रित अनुप्रयोगों के अलावा, 'वाहन' और 'सारथी' प्लेटफार्मों के माध्यम से बड़ी संख्या में ऑनलाइन नागरिक केन्द्रित और व्यापार केन्द्रित सेवाओं की सुविधा प्रदान की गई है। ऑनलाइन डीलर प्वाइंट रजिस्ट्रेशन, फेंसी नम्बर ऑक्शन स्कीम, ऑनलाइन रोड टैक्स पेमेंट, ऑनलाइन एप्लीकेशन फॉर ड्राइविंग / लर्नर लाइसेंस विद् एडवांस्ड अप्वाइंटमेंट माड्यूल, मौजूदा आरसी / डीएल में ऑनलाइन संशोधन संबंधी आवेदन कुछ अनुप्रयोग हैं जो विभिन्न राज्यों में आरंभ किए गए हैं। इन अनुप्रयोगों में मल्टी–ऑप्शन पेमेंट गेटवे सिस्टम, बायोमेट्रिक ऑथेंटीकेशन, ओपन एपीआई इत्यादि विशेषताओं का क्रियान्वयन किया गया है। राज्यों में परिवहन विभाग और यातायात पुलिस द्वारा प्रयोग किए जाने हेतु व्यापक प्रवर्तन समाधान के लिए मोबाइल एप सह वैब एप्लीकेशन विकसित किया गया है। विभिन्न विधियों जैसे कि वैब–सेवाओं, सुरक्षित लॉग–इन, पुल–एसएमएस, बड़ी संख्या में अंतरण के माध्यम से डेटा प्राप्ति सुविधा विभिन्न निकायों जैसे कि सरकारी विभागों, पुलिस, सुरक्षा एजेंसियों, बैंकों और बीमा कंपनियों, परिवहन कंपनियों और सामान्य नागरिकों के लिए सुकर बनाई गई है ताकि वे इस परिवहन डेटाबेस से विशिष्ट सूचना प्राप्त कर सकें। ऑनलाइन सेवा कार्यान्वयन की एक राज्यवार सूची नीचे दी जा रही है–

- ई–भुगतान, एसएमएस, स्वामित्व का अंतरण (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, झारखंड, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा, उत्तराखंड, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल)
- पंजीकरण प्रमाणपत्र में पता बदलना (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा, उत्तर प्रदेश)
- पंजीकरण प्रमाणपत्र की दूसरी प्रतिलिपि (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा, उत्तर प्रदेश)
- हाइपोथेकेशन जोड़ना (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा, उत्तर प्रदेश)
- हाइपोथेकेशन रद्द करना (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा, उत्तर प्रदेश)
- हाइपोथेकेशन जारी रखना (बिहार, हिमाचल प्रदेश, हरियाणाए जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा)

- अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी करना/रद्द करना (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा, उत्तर प्रदेश)
- फिटनैस प्रमाणपत्र जारी करना (बिहार, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, महाराष्ट्र, ओडिशा)
- अस्थाई पंजीकरण
- डुप्लीकेट फिटनैस प्रमाणपत्र (महाराष्ट्र, ओडिशा)
- वाहन पुनः पंजीकरण (नवीकरण) (दिल्ली, महाराष्ट्र, ओडिशा)
- वाहन में बदलाव (इंजिन बदली, गैस किट फिटिंग आदि) (महाराष्ट्र)
- वाहन का परिवर्तन (प्राइवेट से टैक्सी आदि में) (महाराष्ट्र)
- वाहन को पुनः असाइन करना (महाराष्ट्र)
- कार्ट एप्लीकेशन (उत्तर प्रदेश)
- पंजीकरण प्रमाणपत्र आवेदन (हिमाचल प्रदेश, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश)
- बेलेंस फिटनैस आवेदन (दिल्ली)
- मोबाइल पंजीकरण आवेदन (हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश)
- पंजीकरण प्रमाणपत्र का रद्दकरण/अभ्यर्पण/रिलीज/निपटान (महाराष्ट्र)

ख. नागरिक–केन्द्रित अनुप्रयोगों/सेवाओं का विस्तार अन्य राज्यों में भी किया जा रहा है। ई–भुगतान, एसएमएस सूचना, ओटीपी आधारित प्रमाणन आदि जैसी विशिष्टताएं इन अनुप्रयोगों पर उपलब्ध कराई जा रही हैं।

ग. एक नया केन्द्रीकृत, वैब आधारित अनुप्रयोग जिसमें क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों के प्रचालनों के सभी पहलुओं को और नागरिक/ व्यापार केन्द्रित सेवाओं से संबंधित समस्त पहलू शामिल हैं, का विकास, पहले बांटे जा चुके 'वाहन' और 'सारथी' अनुप्रयोगों के बदले किया गया है। सभी आधुनिक विशेषताओं और प्रकार्यों सहित 'वाहन' और 'सारथी' के इस नए संस्करण को एनआईसी क्लाउड इन्फ्रास्ट्रक्चर पर उपलब्ध करा दिया गया है और इसे सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अपनाए जाने के लिए खोल दिया गया है। पहले संस्करण से नए प्लेटफार्म पर डेटा अंतरण का कार्य भी पूर्णयता प्रगति पर है। 25 राज्यों के 659 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में पहले ही नया चौथा संस्करण चालू कर दिया गया है। 21 राज्यों के लगभग 725 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में 'सारथी संस्करण 4' क्रियान्वित किया जा चुका है। देश भर के सभी परिवहन कार्यालयों में इस वर्ष के अंत तक इन अनुप्रयोगों का प्रयोग चालू करने का कार्य चल रहा है।

(xi) 'वाहन4' की स्थिति

अरुणाचल प्रदेश का 1 आरटीओ, असम के 23 आरटीओ, बिहार के 13 आरटीओ, दमन और दीव के 2 आरटीओ, दिल्ली के 23 आरटीओ, गोवा के 10 आरटीओ, गुजरात के 36 आरटीओ, हिमाचल प्रदेश के 88 आरटीओ, हरियाणा के 93 आरटीओ, झारखंड के 24 आरटीओ, जम्मू एवं कश्मीर के 20 आरटीओ, महाराष्ट्र के 50 आरटीओ, मेघालय के 10 आरटीओ, मणिपुर का 1 आरटीओ, मिजोरम के 9 आरटीओ, ओडिशा के 27 आरटीओ,

पुदुचेरी के 2 आरटीओ, पंजाब के 85 आरटीओ, राजस्थान के 26 आरटीओ, सिक्किम के 4 आरटीओ, तमिलनाडु का 1 आरटीओ, त्रिपुरा के 9 आरटीओ, उत्तराखंड के 21 आरटीओ, उत्तर प्रदेश के 33 आरटीओ और पश्चिम बंगाल के 49 आरटीओ केन्द्रीकृत 'वाहन4' अनुप्रयोग के तहत लाए जा चुके हैं।

(xii) 'सारथी 4' की स्थिति

असम के 23 आरटीओ, दिल्ली के 6 आरटीओ, गुजरात के 31 आरटीओ, हिमाचल प्रदेश के 80 आरटीओ, हरियाणा के 93 आरटीओ, झारखंड के 24 आरटीओ, जम्मू एवं कश्मीर के 20 आरटीओ, कर्नाटक के 61 आरटीओ, केरल के 3 आरटीओ, महाराष्ट्र के 50 आरटीओ, मेघालय के 10 आरटीओ, ओडिशा के 32 आरटीओ, पुदुचेरी के 7 आरटीओ, पंजाब के 86 आरटीओ, राजस्थान के 37 आरटीओ, सिक्किम के 4 आरटीओ, तमिलनाडु के 141 आरटीओ, उत्तराखंड के 10 आरटीओ, उत्तर प्रदेश के 2 आरटीओ और छत्तीसगढ एवं चंडीगढ के 1–1 आरटीओ केन्द्रीकृत 'सारथी4' अनुप्रयोग के तहत लाए जा चुके हैं।

(xiii) ई–चालान

इस व्यापक प्रवर्त्तन समाधान को एन्ड्रॉयड प्लेटफार्म पर विकसित किया गया है और इसके परिपूरक के रूप में वैब अनुप्रयोग तैयार किया गया है। इसके मुख्य उपभोक्ता परिवहन प्रवर्त्तन अधिकारी और यातायात पुलिसकर्मी हैं। इस एप के माध्यम से किसी भी प्रकार से यातायात नियम उल्लंघन के लिए घटना स्थल पर ही चालान जारी किया जा सकता है और उसे अनुवर्ती कार्यवाही के भिन्न–भिन्न स्तरों पर ट्रैक किया जा सकता है। यह एप बहुत ही उपभोक्ता–हितैषी है जिसमें असंख्य उन्नत किस्म के फीचर और राज्य–स्तरीय अनुकूलन, जियो–टैगिंग, गूगल मानचित्रों के साथ समन्वय, ऑन स्पॉट फोटोग्राफ, ऑनलाइन–ऑफलाइन विकल्प, ई–भुगतान के साथ एकीकरण, बैक–एंड वाहन–सारथी डेटाबेस और इसी प्रकार की अन्य सुविधाएं हैं। तीन राज्यों के 101 आरटीओ में यह प्रणाली पहले ही कार्यान्वित की जा चुकी है।

(xiv) एम–परिवहन

यह एप मुख्यतः आम नागरिकों और परिवहन ऑपरेटरों के लिए तैयार किया गया है जो इससे सड़क–कर के भुगतान, विभिन्न सेवाओं के लिए आवेदन, आरटीओ के साथ समयादेश लेना, दस्तावेज़ अपलोड करने इत्यादि जैसी परिवहन संबंधी सेवाएं प्राप्त कर सकते हैं। इसके फलस्वरूप परिवहन के राष्ट्रीय रजिस्टर से बैक–एंड कनेक्टिविटी के माध्यम से गोपनीय क्यूआर कोड और आधार पर आधारित प्रमाणन वाले आभासी ड्राइविंग लाइसेंस और आभासी पंजीकरण प्रमाण–पत्र उपलब्ध होंगे जिससे मौजूदा भौतिक दस्तावेज़ों / कार्डों के स्थान पर सुरक्षितए प्रवर्तनीय, डिजिटल पहचान वाला विकल्प प्राप्त हो पायेगा। इस एप में अन्य सूचनाप्रद विशेषताएं, दुर्घटना संसूचन माड्यूल, नियम उल्लंघन संबंधी संसूचन माड्यूल इत्यादि उपलब्ध होंगे।

2.4.6 सड़क सुरक्षा

i. सड़क दुर्घटनाओं और मौतों में कमी

सड़क दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों में कमी लाने के प्रति भारत कटिबद्ध है। इसके लिए एक बहुमुखी कार्यनीति की आवश्यकता है ताकि ऑटोमोबाइल सुरक्षा मानकों को सुदृढ़ किया जा सके, सड़क अवसंरचना में सुधार लाया जा सके, जागरूकता कार्यक्रम चलाए जा सकें, प्रवर्तन का सुदृढीकरण किया जा सके और अभिघात चर्या सहायता कार्यक्रम को सुचारु बनाया जा सके। सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में कमी लाने की दिशा में मंत्रालय के

संकेन्द्रित प्रयासों के परिणाम सामने आने लगे हैं। भारत में सड़क दुर्घटनाएं– 2016 रिपोर्ट के अनुसार 2016 में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में 4.1 प्रतिशत की कमी आई है। पहली तीन तिमाहियों के आंकड़ों से यह पता चलता है कि यह प्रवृत्ति जारी है। सितम्बर, 2017 तक दुर्घटनाओं की संख्या में वर्ष 2016 की तदनुरूपी अवधि की तुलना में 5.2 प्रतिशत की कमी आई है। मौतों की संख्या में इसी अवधि में 4.4 प्रतिशत की कमी आई है। असम, बिहार, ओडिशा और उत्तर प्रदेश को छोड़कर सभी राज्यों में सड़क दुर्घटना से होने वाली मौतों में इस अवधि में 2 से लेकर 10 प्रतिशत तक की कमी देखी गई है।

ii. नया दुर्घटना संसूचन प्रारूप

किसी मजबूत सड़क सुरक्षा कार्य योजना के लिए विश्वसनीय डेटाबेस की आवश्यकता होती है। इसीलिए, संसूचन के वर्तमान प्रारूप का पुनरीक्षण एक विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों के आधार पर किया गया; इस समिति में आईआईटी, दिल्ली, आईआईटी, खड़गपुर, विश्व स्वास्थ्य संगठन के विशेषज्ञ, राज्यों के पुलिस एवं परिवहन विभागों तथा स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारी शामिल थे। दुर्घटना संसूचन के नए प्रारूप को सभी राज्यों ने अंगीकृत कर लिया है और आगामी वर्षों में सड़क सुरक्षा के सुदृढीकरण के लिए प्रमुख जोखिम क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित करने में इससे सहायता मिलेगी।

iii. ब्लैक स्पॉट का सुधार करना

मंत्रालय ने अभी तक विभिन्न राज्यों में 789 सड़क दुर्घटना ब्लैक स्पॉट अभिनिर्धारित किए हैं जिनमें से 138 ब्लैक स्पॉट राज्य सड़कों पर हैं। 189 ब्लैक स्पॉट पहले ही ठीक किए जा चुके हैं और आज की तारीख तक 256 ब्लैक स्पॉट को ठीक करने के लिए संस्वीकृति दी जा चुकी हैए जिनके संबंध में निविदा प्रक्रिया भिन्न–भिन्न चरणों में चल रही है।

iv. चालकों का प्रशिक्षण

यह मंत्रालय राज्यों, वाहन विनिर्माताओं तथा स्वयंसेवी संगठनों के साथ मिलकर चालन प्रशिक्षण के सुदृढीकरण के लिए काम करता आ रहा है। कुछ राज्यों में चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर) स्थापित किए गए हैं जो अपनी आधुनिक अवसंरचना के साथ आदर्श चालन प्रशिक्षण केन्द्रों के रूप में कार्य कर रहे हैं। मंत्रालय ने उचित समयावधि में देश के सभी जिलों में चालन प्रशिक्षण केन्द्रों के सृजन के लिए एक योजना भी शुरू की है और वह भारी वाणिज्यिक वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण कार्यक्रमों के लिए भी सहायता प्रदान करता है।

v. वाहनों की फिटनैस की जांच के लिए आदर्श स्वचालित केन्द्र

मंत्रालय ने एक स्वचालित प्रणाली के माध्यम से वाणिज्यिक वाहनों की फिटनैस के परीक्षण के लिए 20 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों के लिए संस्वीकृति प्रदान की है। छह केन्द्र पहले ही कार्य करने लगे हैं। इन केन्द्रों से भारी वाणिज्यिक वाहनों की सड़क चालनीयता के वस्तुपरक मूल्यांकन की व्यवस्था हो सकेगी। उत्साहजनक अनुभव के आधार पर अब यह प्रस्ताव किया गया है कि यह योजना अगले वर्ष सभी राज्यों में लागू कर दी जाए।

vi. वाहनों की सुरक्षा के लिए नए उपाय:

क. **मोटर कारें**– इस वर्ष की एक प्रमुख उपलब्धि यह रही कि कार विनिर्माताओं के लिए यह अनिवार्य कर दिया गया कि 01 जुलाई, 2019 से विनिर्मित की जाने वाली कारों में वे अतिरिक्त सुरक्षा उपाय फिट करें। इन उपायों

में शामिल हैं– अनिवार्य एअर–बैग्स, गति चेतावनी श्रव्य अलर्ट सीट बैल्ट ऑडियो अलर्ट और रिवर्स सेंसर।

ख. **भारी वाहनः** सभी भारी वाहनों के लिए यह अनिवार्य कर दिया कि उनमें एबीएस फिट की जाए। बस बॉडी संहिता भी लागू कर दी गई है जिससे यात्री सुरक्षा में सुधार के साथ–साथ एक निश्चित न्यूनतम स्तर का आराम सुनिश्चित करने में सहायता मिलेगी। ट्रक बॉडी संहिता भी अधिसूचित कर दी गई है।

vii. मुफ्त नेत्र जांच अभियान

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने देश भर में ट्रक चालकों, क्लीनरों, हैल्परों के लिए मुफ्त नेत्र जांच अभियान और चश्मा वितरण का अभियान पणजी पथकर प्लाजा, नागपुर बाईपास, नागपुर, महाराष्ट्र में 02 अक्टूबर, 2017 को शुरू किया है। अभिनिर्धारित राष्ट्रीय राजमार्गों पर 50 निशुल्क नेत्र जांच शिविर 06 अक्टूबर, 2017 तक लगाए गए। 5,000 से अधिक चालकों ने निशुल्क नेत्र जांच के लिए पंजीकरण कराया और 3,000 से अधिक चश्मे उन चालकों में मुफ्त बांटे गए जिनकी नजर कमजोर पाई गई।

viii. मोटर वाहन (संशोधन) विधेयकए 2017

मंत्रालय ने राज्यों में एक मंत्रिसमूह गठित किया है जिसे सड़क पर होने वाली मौतों में कमी लाने पर चर्चा करनी थी और कार्यनीति तथा कार्यान्वयन के लिए कार्रवाई योग्य उपाय सुझाने थे। मंत्रिसमूह की सिफारिशों के आधार पर सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने संसद (लोक सभा) में 9 अगस्त, 2016 को 'मोटरवाहन (संशोधन) विधेयक, 2016' प्रस्तुत किया था। इस विधेयक में कठोरतर जुर्माना लगाकर, इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन की अनुमति देकर, फिटनैस प्रमाणन और लाइसेंस देने की व्यवस्था में सुधार करके, भलाई करने वालों के संरक्षण के लिए सांविधिक प्रावधान करके और सूचना–प्रौद्योगिकी समर्थित प्रवर्तन प्रणालियों को मान्यता देकर सड़क सुरक्षा से जुड़े मुद्दों के समाधान की बात कही गई है। इस विधेयक के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन में सुधार का रास्ता भी खुलेगा जिसके परिणामस्वरूप सड़क सुरक्षा में सुधार लाने में मदद मिलेगी। विधेयक में 'नाजुक अवधि' में दुर्घटना पीड़ितों के उपचार की व्यवस्था की गई है जिससे बहुमूल्य जिन्दगियों को बचाने में मदद मिलेगी। इस विधेयक का उद्देश्य परिवहन विभाग के साथ वास्ता रखने वाले कामों में नागरिकों के लिए प्रक्रियाओं को सरल बनाने का है और ऐसा हो जाने पर देश में परिवहन सुधार का युग शुरू हो जाएगा। विधेयक लोक सभा द्वारा पारित कर दिया गया और इसे राज्य सभा की प्रवर समिति में भेज दिया गया था। राज्य सभा की प्रवर समिति ने 22.12.2017 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है और यह सिफारिश की है कि विधान, बिना किसी संशोधन के अधिनियमित कर दिया जाए। आशा है कि विधेयक पर संसद के 2018 के आगामी बजट सत्र में विचार किया जाएगा और इसे पारित कर दिया जाएगा।

ix. लाल बत्तियांः

देश में स्वस्थ लोकतांत्रिक मूल्यों के सुदृढ़ीकरण की दृष्टि से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने केवल आपातकालीन वाहनों, सैन्य अभियान एवं राहत सेवाओं, आदि के वाहनों को छोड़कर, देश में सभी श्रेणियों के वाहनों पर से सभी प्रकार की बत्तियां हटाने की अधिसूचना जारी कर दी है।

अन्य प्रमुख पहलें

2.4.7 मार्गस्थ सुविधाएं

(i) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने भारत भर में राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे मार्गस्थ सुविधाएं विकसित करने की प्रक्रिया निजी भागीदारी से शुरू की है। इन मार्गस्थ सुविधाओं से राजमार्ग प्रयोक्ताओं को उनकी यात्रा के दौरान विश्राम और अल्पाहार प्राप्त हो सकेगा। विकसित की जा रही सुविधाओं में शामिल तीन प्रकार की सुविधाएं इस प्रकार हैं–

क. **राजमार्ग ग्राम:** राष्ट्रीय राजमार्गों पर लगभग प्रत्येक 50 किमी के अंतराल पर इनका विकास किया जा रहा है। निर्माण के बाद रियायतग्राही इनका प्रचालन और अनुरक्षण 30 वर्ष तक करता रहेगा। प्रारंभ में 183 स्थलों का अभिनिर्धारण किया गया था और 64 स्थलों के लिए निविदाएं प्राप्त हो गई हैं।

ख. **राजमार्ग नीड़:** इनका निर्माण राष्ट्रीय राजमार्गों से लगती निजी भूमि पर निजी पक्षों द्वारा उनकी अपनी निधि से किया जा रहा है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण इन स्थलों तक केवल पहुंच उपलब्ध कराएगा और उन्हें पेट्रोलियम लाइसेंस आदि दिलाने में मदद करेगा। 34 स्थलों के लिए निविदाएं प्राप्त हो गई हैं और इनके मूल्यांकन एवं अनुमोदन का काम विभिन्न चरणों में चल रहा है।

ग. **राजमार्ग नीड़ (लघु):** इनका विकास पथकर प्लाजाओं के निकट लगभग 200 मीटर आगे की ओर 10 गुणा 20 मीटर के छोटे पेव्ड प्लेटफॉर्म पर किया जा रहा है जहां शौचालय, जल एटीएम, चाय/कॉफी बिक्री मशीन और पहले से पैक किया हुआ खाने का सामान बेचने वाले छोटे कियोस्क उपलब्ध कराए जाएंगे। इनका निर्माण कार्य 314 पथकर प्लाजाओं पर किया जा रहा है और इसी वित्त वर्ष में 100 नीड़ (लघु) शुरू कर दिए जाने की संभावना है।

'राजमार्ग नीड़' और 'राजमार्ग ग्राम' के लोगो का अनावरण

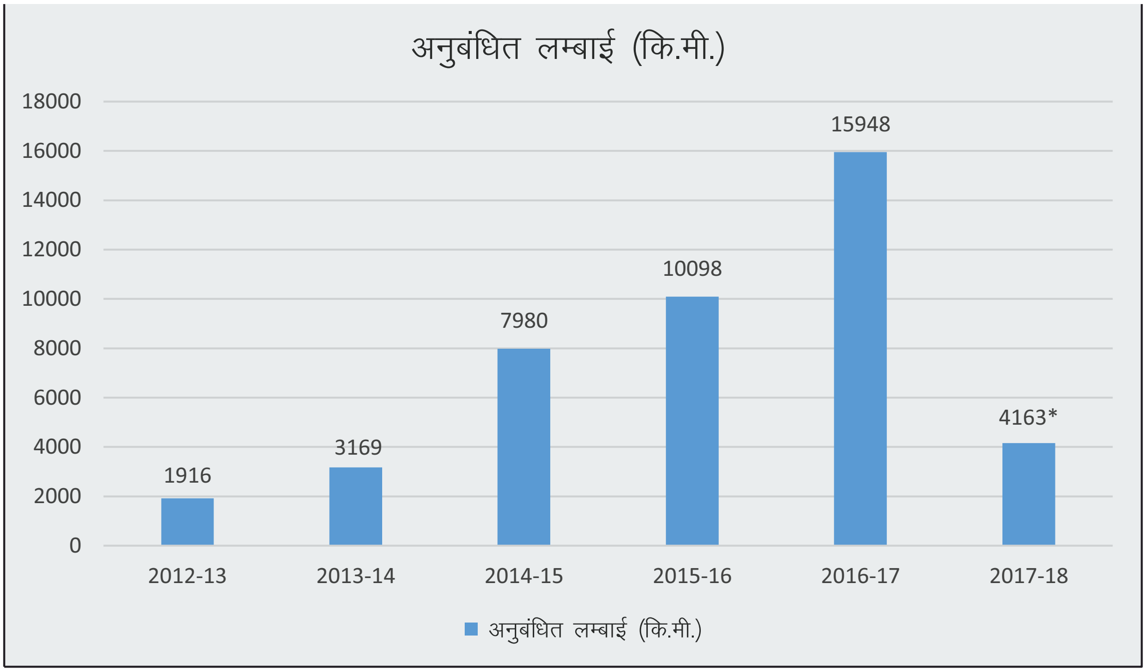
यह संकेत मार्ग देने वाले संकेतों के समूह से है। यह संकेत विशिष्ट दर्शाता है कि वहां बायीं ओर साइड सड़क हैं। साइड सड़क का प्रयोक्ता यातायात का मार्ग देगा। यह संकेत रास्ता दीजिए संकेत के साथ साइड सड़क पर लगाया जाता है।

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.

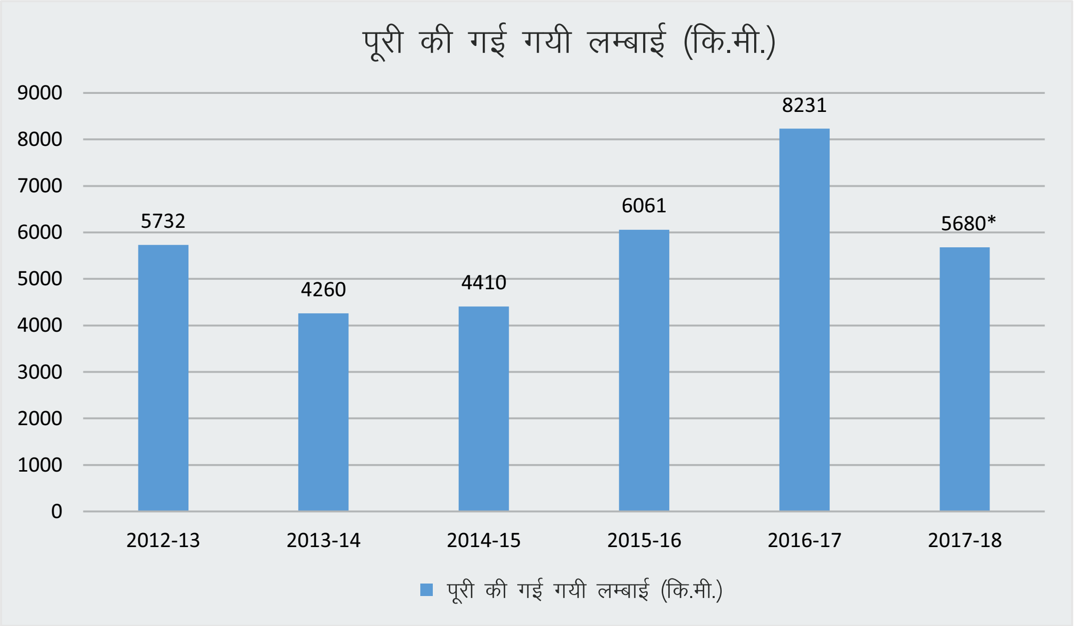
अध्याय– III

सड़क विकास

3.1 इस मंत्रालय को सामान्यतः सड़क परिवहन और राजमार्गों के विकास तथा विशेषतः राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण का दायित्व सौंपा गया है। राष्ट्रीय राजमार्गों को छोड़कर राज्यों में स्थित 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 आथिक महत्व (आईएससीएंडईआई) 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 एलडब्ल्यूई 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।

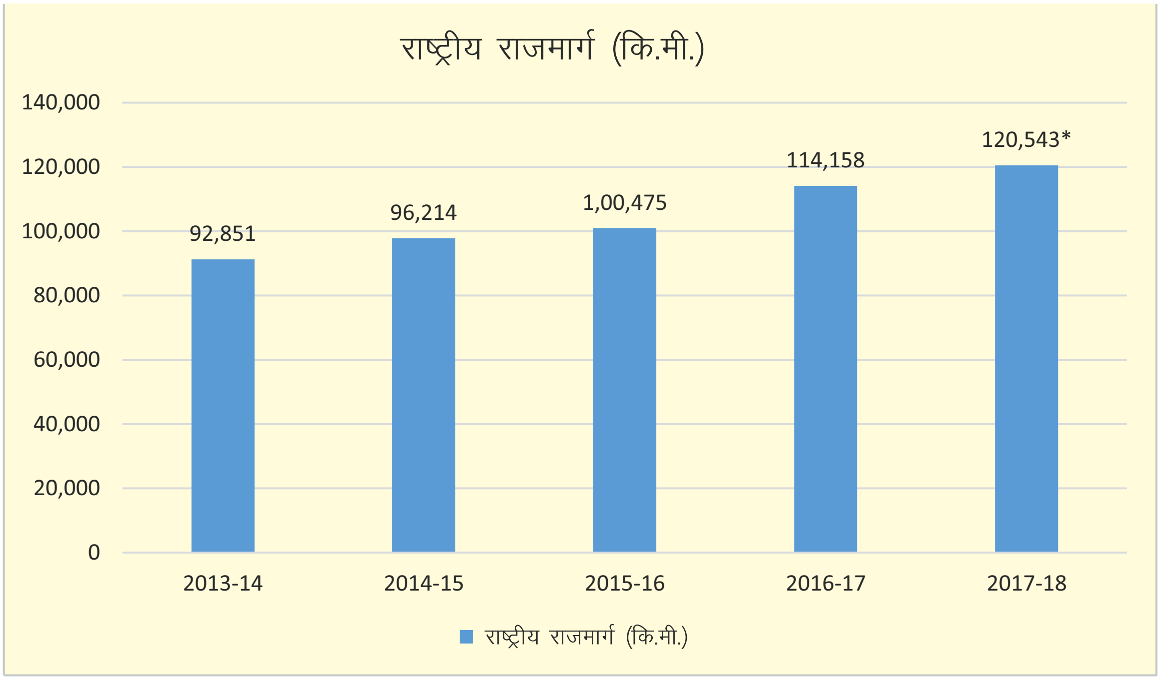


* दिसम्बर, 2017



* दिसम्बर, 2017 तक

3.2 राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई 1,20,543 किमी है जिसके लिए भारत सरकार संवैधानिक रूप से उतरदायी है। राज्यवार राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची **परिशिष्ट–3** में दी गई है।



* दिसम्बर, 2017 तक

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.

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 को प्राथमिकताबद्ध करके विद्यमान राजमार्गों का चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण, पुलों का पुनर्निर्माण/चौड़ीकरण और बाइपासों का निर्माण करके राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार किया जाता है। हालांकि, सरकार राजमार्ग क्षेत्र में परियोजनाओं के लिए अधिक बजटीय आबंटन प्रदान कर रही है फिर भी राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए पर्याप्त निधियां आबंटित कर पाना संभव नहीं हो पाया है। सड़क विकास कार्यक्रम के लिए अन्य स्रोतों से निधियां जुटाने के लिए संगठित प्रयास किए जाने की आवश्यकता तो है ही, इसके साथ ही बजटीय आबंटन बढ़ाए जाने की आवश्यकता भी है क्योंकि हाल के वर्षों में निजी क्षेत्र की सहभागिता कम हुई है।

3.4 राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण

सरकार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना कार्यान्वित कर रही है, जो देश में वर्ष 2000 से शुरू की गई विशालतम राजमार्ग परियोजना है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को मुख्यतः भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है।

3.5 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना

भारत सरकार ने भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को 6,00,000 करोड़ रु. के अनुमानित व्यय वाले सात चरणों में कार्यान्वित किए जा रहे अति विस्तार वाले अग्रगण्य कार्यक्रम अर्थात् राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी सौंपी है।

3.6 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्त–पोषणः

(i) वर्ष 2017–18 के दौरान, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने 1,10,904 करोड़ रुपए के व्यय का अनुमान लगाया है जिसमें से 79,171 करोड़ रुपए {सीआरएफ उपकर में से 11,429.45 करोड़ रुपए, पथकर पुनःनिक्षेप में से 8,482.14 करोड़ रुपए, आंतरिक एवं बाहरी उधारी संसाधनों (आईईबीआर) से जुटाए गए 59,279 करोड़ रुपए सहित} भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के बजट से व्यय किए जाएंगे और 31,733 करोड़ रुपए निजी क्षेत्र द्वारा व्यय किए जाने की संभावना है। दिसम्बर, 2017 तक भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और निजी क्षेत्र दोनों ने संयुक्त रूप से 57,343.89 करोड़ रुपए (बजट प्राक्कलन का लगभग 52 प्रतिशत) व्यय किएए जिसमें से 46,647.07 करोड़ रुपए सरकारी निधि से व्यय किए गये हैं और 9,696.82 करोड़ रुपए निजी क्षेत्र द्वारा व्यय किए गये हैं ।

(ii) वित्त वर्ष 2017–18 के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने उपकर के लिए 19,891.59 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान किया है और 8,462.14 करोड़ रुपए पथकर संग्रहण, राजस्व भाग, ऋणात्मक अनुदान और प्रीमियम के एवज में भारत की समेकित निधि में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पुनःनिक्षेप निधि के रूप में जमा कराए गए हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए 100 करोड़ रुपए की और राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे स्वच्छता गतिविधियों के लिए 91 करोड़ रुपए की अतिरिक्त बजटीय सहायता दी गई है।

(iii) बजट प्राक्कलन 2017–18 के अनुसार, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को 54ईसी बांड और कर मुक्त बांड के माध्यम से 59,279 करोड़ रुपए जुटाने थे। दिसम्बर, 2017 तकए 3000 करोड़ रुपए मसाला बॉण्डों के माध्यम से, 3,880.48 करोड़ रुपए 54ईसी बांड के माध्यम से और करयोग्य बॉण्डों के माध्यम से बाजार से 2,375.00 करोड़ रुपए, भारतीय जीवन बीमा निगम से कर योग्य बॉण्डों के माध्यम से 8,500.00 करोड़ रुपए तथा 10,000.00 करोड़ रुपए ईपीएफओ से करयोग्य बॉण्डों के माध्यम से और इस प्रकार कुल मिलाकर 27,755.48 करोड़ रुपए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने जुटाए हैं।

3.7 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) चरण–। और ।।:

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–। और चरण–।। में निम्नलिखित मार्गों का 4/6 लेन के मानकों के अनुरूप राष्ट्रीय राजमार्गों के रूप में विकास किया जाना शामिल है:–

(क) स्वर्णिम चतुर्भुज (जीक्यू) जो चार महानगरों अर्थात् दिल्ली – मुम्बई – चेन्नै – कोलकाता को आपस में जोड़ता है।

(ख) उत्तर–दक्षिण और पूर्व–पश्चिम महामार्ग (एनएस–ईडब्ल्यू) जो श्रीनगर को कन्याकुमारी से और सलेम से कोचीन तक के स्कन्ध के साथ सिलचर को पोरबन्दर से जोड़ते हैं।

(ग) देश के महापत्तनों को राष्ट्रीय राजमार्गों तक सड़क संपर्क प्रदान करना।

3.8 अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग खंड

3.8.1 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–। को, 30,300 करोड़ रुपए (1999 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत पर दिसंबर, 2000 में मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति (सीसीईए) द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसमें स्वर्णिम चतुर्भुज की 5,846 कि.मी., उत्तर–दक्षिण, पूर्व–पश्चिम महामार्गों की 981 कि.मी., पत्तन संपर्क की 356 कि.मी. और अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों की 315 कि.मी. लंबाई को मिलाकर कुल 7,522 कि.मी. लंबाई शामिल है।

3.8.2 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–।। को 34,339 करोड़ रुपए (2002 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत पर दिसंबर, 2003 में अनुमोदित किया गया था जिसमें मुख्यतः उत्तर–दक्षिण, पूर्व–पश्चिम महामार्ग (6,161 कि.मी.) और अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों की 486 कि.मी. लंबाई को मिलाकर कुल 6,647 कि.मी. लंबाई शामिल है ।

3.9 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण -III :

3.9.1 सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–III के अंतर्गत 22,000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर मार्च, 2005 में निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर 4,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 4 लेन का बनाने के लिए अनुमोदित किया है। बाद में, सरकार ने उन्नयन के लिए कार्यान्वयन हेतु 27.10.2006 और 12.04.2007 को 12,109 किमी की कुल लंबाई के अतिरिक्त खंडों को अनुमोदित किया जिसके लिए 12,230 किमी की लंबाई अभिनिर्धारित की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–III के अंतर्गत 80,626 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर 12,109 कि.मी. लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्गों को 4 लेन का बनाया जाना है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत खंडों का अभिनिर्धारण निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार किया गया है:–

i. चरण । और ।। में शामिल न किए गए उच्च घनत्व वाले यातायात कॉरीडोर ।

ii. राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (चरण–। और ।।) के साथ राज्य राजधानियों को सड़क संपर्क उपलब्ध कराना ।

iii. पर्यटन केन्द्रों और आर्थिक महत्व के स्थानों को सड़क संपर्क उपलब्ध कराना ।

3.9.2 दिसम्बर, 2017 तक 12,109 कि.मी. के लक्ष्य के मुकाबले में 7,269 कि.मी. लंबाई में 2/4 लेन बनाने का कार्य पहले ही पूरा लिया गया है और 2,861 कि.मी. लंबाई में कार्य चल रहा है। वर्ष के दौरान, दिसम्बर, 2017 तक 386 कि. मी. में कार्य पूरा किया गया है।

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

3.10 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-IV

इस चरण में, सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर 78,500 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से लगभग 20,000 कि.मी. लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों का पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन में उन्नयन करने की परिकल्पना की गई है। यह चरण जुलाई, 2008 माह में अनुमोदित किया गया था। इसमें से लगभग 13,203 किमी की लंबाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपी गई है। 31 दिसम्बर, 2017 तक 3,195 कि.मी. लंबाई को पहले ही 2/4 लेन का बनाया जा चुका है और शेष 6,169 कि.मी. लंबाई का कार्य कार्यान्वयन के अधीन है। वर्ष के दौरान, दिसम्बर, 2017 तक 1,224 किमी का कार्य पूरा कर लिया गया है।

3.11 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण – V

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–V के अंतर्गत (डिजाइन, निर्माण, वित्त और प्रचालन आधार पर) मौजूदा 4 लेन वाले 6,500 कि.मी. लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों को 41,210 करोड़ रुपए (2006 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत से 6 लेन का बनाए जाने के कार्य को अक्तूबर, 2006 में अनुमोदित किया गया था। 6 लेन बनाए जाने वाले 6,500 कि.मी. में स्वर्णिम चतुर्भुज के 5,700 कि.मी. और अन्य खंडों के 800 कि.मी. शामिल हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों की 6,500 कि.मी. लंबाई में से 31 दिसम्बरए 2016 तक 2,502 कि.मी. लंबाई में 6 लेन बनाने का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और 1,060 किमी. में कार्य चल रहा है। वर्ष के दौरान, दिसम्बर, 2017 तक लगभग 127 किमी. में कार्य पूरा कर लिया गया है।

3.12 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण – VI

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VI में डिजाइन–निर्माण–वित्त–प्रचालन पद्धति का अनुसरण करके सार्वजनिक निजी भागीदारी मॉडल के अंतर्गत 1000 कि.मी. लंबे पूर्णतः पहुंच नियंत्रित एक्सप्रेस मार्गों के विकास की परिकल्पना की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण– VI को 16,680 करोड़ रुपए (2006 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत पर नवंबर, 2006 में अनुमोदित किया गया था। इस चरण के लिए कुल 16,680 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जिसमें से 9,000 करोड़ रुपए निजी क्षेत्र से प्राप्त होंगे और साध्यता अंतर वित्त पोषण को पूरा करने तथा भूमि अधिग्रहण, सार्वजनिक उपयोग की सुविधाओं के स्थानांतरण, परामर्शी सेवाओं आदि की लागत को पूरा करने के लिए शेष 7,680 करोड़ रुपए सरकार द्वारा वित्त पोषित किए जाएंगे।

405 किमी लंबाई की कुल आठ परियोजनाएं अभी कार्यान्वित की जा रही हैं।

3.13 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण– VII

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

(i) पीपीपीएसी द्वारा 04.08.2008 को 1,485 करोड़ रू. की लागत पर तमिलनाडु राज्य में चैन्नई पत्तन से मदुरावोयल तक चार लेन उत्थापित सड़क के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन किया गया। परियोजना का कार्य 06.01.2009 को सौंपा गया था। यह परियोजना समाप्त कर दी गई है।

(ii) बंगलुरु में रारा 7 के हेब्बल फ्लाईओवर से नवीन हवाई पत्तन तक (22 किमी) 680 करोड़ रू. की लागत पर उन्नयन का प्रस्ताव। यह परियोजना कार्यान्वयनाधीन है।

(iii) नागपुर रिंग रोड/नागपुर सिटी के लिए बाइपास (पैकेज I और II) के 61.53 किमी लंबाई को चार लेन बनाए जाने का प्रस्ताव है। परियोजना लागत 1,138 करोड़ रुपए है।

(iv) राष्ट्रीय राजमार्ग 95 पर 17.04 किमी की लंबाई के चार लेन लाडोवाल बाइपास के निर्माण का प्रस्ताव है। परियोजना लागत 392 करोड़ रुपए है।

3.14 राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन

- मौजूदा वर्ष 2017–18 के दौरान राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 12,700.75 करोड़ रुपए की राशि और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 'शून्य' रुपए की राशि आबंटित की गई है। 12,700.75 करोड़ रुपए के अलावा राज्य लोक निर्माण विभाग को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए स्थायी पुल शुल्क निधि में से 100.00 करोड़ रुपए की राशि आबंटित की गई है।
- वर्ष 2017–18 के दौरान, राज्य लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए सीमा सड़क संगठन को आबंटित 120 करोड़ रुपए सहित कुल 2,556 करोड़ रुपए की राशि आबंटित की गई है।
- वर्ष 2017–18 (दिसम्बरए 2017 तक) के दौरान राज्य लोक निर्माण विभाग को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास तथा अनुरक्षण के लिए आबंटित निधियों का राज्यवार ब्यौरा **परिशिष्ट–4** में दिया गया है।

3.15 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एसएआरडीपी–एनई)

3.15.1 पूर्वोत्तर में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम (एसएआरडीपी–एनई) का उद्देश्य, पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों की राजधानियों के साथ, जिला मुख्यालयों और दूर–दराज के क्षेत्रों के सड़क संपर्क में सुधार करना है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्गों की लगभग 7,429 किमी की लंबाई में 2/4 लेनिंग तथा राज्यीय सड़कों की लगभग 2,712 किमी की लंबाई में 2 लेनिंग/सुधार कार्य शामिल है। इससे पूर्वोत्तर राज्यों के 88 जिला मुख्यालयों का निकटस्थ राष्ट्रीय राजमार्ग के साथ कम से कम 2 लेन सड़क द्वारा सम्पर्क सुनिश्चित हो जाएगा। इस कार्यक्रम को निम्नलिखित प्रकार से तीन चरणों में बांटा गया है:–

3.15.2 चरण 'क' :

इस चरण में 21,769 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 1,085 किमी की राज्यीय सड़कों और 3,014 किमी के राष्ट्रीय राजमार्गों सहित 4,099 किमी की सड़कों का सुधार कार्य शामिल है। 4,099 किमी में से सीमा सड़क संगठन, राज्यीय लोक निर्माण विभाग और एनएचएआईडीसीएल को 12,821 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 3,213 किमी सड़कों के विकास का कार्य सौंपा गया है। शेष 886 किमी लम्बाई में से 112 किमी का कार्यान्वयन बीओटी (वार्षिकी) आधार पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) द्वाराए 20 किमी का अरूणाचल प्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा और 752 किमी का एनएचआइडीसीएल द्वारा किया जाना है। उपरोक्त 3,213 किमी में से दिसम्बर, 2017 तक 14,833 करोड़ रुपए की लागत पर 2,542 किमी की स्वीकृति दे दी गई है। इसके

अलावा सैद्धान्तिक रूप से अनुमोदित 886 किमी लंबाई में से सरकार द्वारा 15,661 करोड़ रुपए की लागत पर कुल मिलाकर 673 किमी लंबाई की परियोजनाओं के लिए कार्यान्वयन अनुमोदन दे दिया गया है। ये कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं और लगभग 1,741 किमी में कार्य पूरा हो चुका है। चरण 'क' के पूरा किए जाने की सम्भावित तारीख मार्च, 2021 है।

3.15.3 चरण 'ख' :

एसएआरडीपी–एनई चरण 'ख' के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय सड़कों, जीएस सड़कों और सामरिक सड़कों इत्यादि जैसे विभिन्न श्रेणियों के औसतन 3,723 किमी लम्बाई के 35 सड़क खंडों का सुधार कार्य शामिल किया गया है। सरकार द्वारा चरण 'ख' को केवल डीपीआर तैयार करने हेतु ही अनुमोदित किया गया है।

3.16 सड़कों एवं राजमार्गों के लिए अरूणाचल प्रदेश पैकेज

3.16.1 अरूणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज, जिसमें 2,319 किमी (2,205 किमी राष्ट्रीय राजमार्ग और 114 किमी राज्य/जीएस सड़कें) लम्बे सड़क खंड शामिल हैं, को सरकार द्वारा 9/1/2009 को पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के भाग के रूप में अनुमोदित किया गया था। इसमें से 776 किमी में कार्य को बीओटी (वार्षिकी) आधार पर निष्पादित किए जाने हेतु सरकार द्वारा अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है और शेष 1,543 किमी के लिए कार्य को मंत्रालय की वर्तमान नीति के अनुसार ईपीसी/मद दर संविदा आधार पर विकसित किया जाना है। दिसम्बर, 2017 तक 21,914 करोड़ रुपए की लागत से 2,047 किमी लम्बाई के कार्य सौंप दिए गए हैं और 702 किमी की सड़कों का काम पूरा कर लिया गया है। संपूर्ण अरुणाचल प्रदेश पैकेज को मार्चए 2,021 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

3.16.2 वर्ष 2017–18 के दौरान एसएआरडीपी–एनई के लिए 5,265 करोड़ रुपए की राशि आबंटित की गई थी। इसमें से 30.12.2017 तक 3,995.29 करोड़ रुपए व्यय हुए। दो– लेन मानकों की कुल 193 किमी और 4 लेन मानकों की 22 किमी सड़कों सहित कुल 215 किमी सड़कें 2017–18 के दौरान पूरी की गईं और पिछले वर्ष पूरी की जा चुकी सड़कों सहित कुल मिलाकर 2,443 किमी सड़कें अब तक एसएआरडीपी–एनई के अरूणाचल प्रदेश सड़क तथा राजमार्ग पैकेज के तहत पूरी की जा चुकी हैं जब कि एसएआरडीपी–एनई के अंतर्गत कार्यान्वयन के लिए 6,418 किमी की लंबाई कार्यान्वयन के लिए अनुमोदित की गई है।

3.17 वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़क संपर्क में सुधार (एलडब्लयूई)

3.17.1 सरकार ने 26.02.2009 को आंध्र प्रदेश, बिहार, छत्तीसगढ़, झारखंड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा और उत्तर प्रदेश के वामपंथी उग्रवाद प्रभावित 34 जिलों में, इन जिलों के समग्र विकास के लिए 7,300 करोड़ रुपए की लागत से 1,126 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों और 4,351 किमी राज्यीय सड़कों (कुल 5,477 कि.मी.) को 2 लेन में विकसित किए जाने के लिए सड़क आवश्यकता प्लान (आरआरपी) को अनुमोदित किया था। देश के वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों के विकास का दायित्व सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को सौंपा गया है।

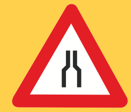
3.17.2 31 दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार 8,592.7 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर 5,422 कि.मी. लंबाई के लिए विस्तृत प्राक्कलनों की संस्वीकृति प्रदान की गई है जिसमें से 8,654 करोड़ रुपए की लागत पर 5,419 कि.मी. लंबाई के निर्माण का कार्य सौंपा जा चुका है। 4,464 किमी में विकास कार्य दिसम्बरए 2017 तक पूरा हो चुका है और अब तक किया गया संचयी व्यय 6,688 करोड़ रुपए है।

हरियाणा में राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए

निर्माणाधीन राजमार्ग परियोजना का मौके पर निरीक्षण करते हुए

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.



3.18 विजयवाड़ा रांची मार्ग का विकास

3.18.1 1,622 कि.मी. लंबे वामपंथी उग्रवाद प्रभावित विजयवाड़ा–रांची मार्ग में से किसी भी केन्द्रीय अथवा राज्य स्कीम में शामिल न की गई ओडिशा (549 किमी के नवघोषित राष्ट्रीय राजमार्ग और 45 किमी के राज्यीय राजमार्ग) में 600 कि.मी. (निवल लंबाई 594 किमी) राज्यीय सड़कों के विकास को सरकार द्वारा 4 नवम्बर, 2010 को 1200 करोड़ रुपए की लागत पर अनुमोदित किया गया है।

3.18.2 अब तक, 1,347 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत के कुल 592 किमी लंबाई के सभी 9 पैकेजों के लिए विस्तृत प्राक्कलन संस्वीकृत किए जा चुके हैं और कार्य सौंप दिए गए हैं। दिसम्बर, 2017 तक 888 करोड़ रुपए के संचयी व्यय पर 421 कि.मी. लंबाई का विकास कार्य पूरा किया जा चुका है।

3.19 राष्ट्रीय राजमार्ग अंतर–संपर्क सुधार परियोजना (एनएचआईआईपी):

3.19.1 राष्ट्रीय राजमार्ग अंतर–संपर्क सुधार परियोजना (एनएचआईआईपी) के चरण–। के अंतर्गत विश्व बैंक की ऋण सहायता से बिहार, कर्नाटक, ओडिशा, राजस्थान और पश्चिम बंगाल राज्यों में विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्गों के एकल/मध्यम लेन से 2 लेन/पेव्ड शोल्डर संरेखण सहित 2 लेन में पुनरुद्धार और उन्नयन तथा खंडों का सुदृढ़ीकरण किया जाना है।

3.19.2 चरण–। में शामिल सभी 11 खंडों के लिए डीपीआर तैयार करने का काम पूरा कर लिया गया है और सभी 15 ठेके पहले ही सौंपे जा चुके हैं। चरण–। के लिए ऋण करार (500 मिलियन अमेरिकी डॉलर की ऋण सहायता की पहली किश्त के तहत 1120 किमी) पर हस्ताक्षर विश्व बैंक के साथ 1 जुलाई, 2014 को किए जा चुके हैं।

3.19.3 ऊपर किए गए उल्लेख के अनुसार विश्व बैंक ऋण सहायता के तहत परियोजनाओं के प्रस्तावित कार्यान्वयन के लिए, भूमि अधिग्रहण और जन–सुविधाओं के स्थानांतरण पर आने वाली लागत, विश्व बैंक की नीति के अनुसार भारत सरकार द्वारा वहन की जानी है। दिसम्बर, 2015 के अंत तक सभी 15 परियोजनाएं सौंप दी गई थीं जिनकी लागत 4,554 करोड़ रुपए थी। दिसम्बर, 2017 तक 730 किमी लंबाई में काम पूरा कर लिया गया है।

3.19.4 परियोजना घटकः

घटक कः सड़क सुधार और अनुरक्षण

- राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों की 1120 किमी लम्बाई का 2 लेन/पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन विन्यास में चौड़ीकरण और उन्नयन।
- निर्माण के पश्चात 5 वर्ष की अवधि के लिए परिसंपत्तियों का निष्पादन आधारित अनुरक्षण।

घटक खः संस्थागत विकास घटक

- उद्यम संसाधन नियोजन प्रारम्भ करना।
- मानक प्रचालन मैनुअल/मैनुअलों का विकास।
- 'लागतडेटा बेस' (राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण कार्य के लिए) और 'डेटा पुस्तिका' (दर विश्लेषण के लिए) सहित विभिन्न मानक संदर्भ सामग्री को अद्यतन बनाना।
- आईटी आधारित सड़क सूचना पद्धति।
- व्यापक परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली– जिसमें 3 परियोजना राज्यों में सभी गैर–एनएचडीपी राष्ट्रीय राजमार्ग शामिल हैं।

घटक ग: सड़क सुरक्षा घटक

- सड़क सुरक्षा मानकों और प्रक्रिया संहिताओं की समीक्षा करना और उनको अद्यतन करना।
- परियोजना राज्यों में सड़क दुर्घटना डेटा बेस प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन।
- केन्द्रीय स्तर पर सड़क सुरक्षा क्षमता का सुदृढ़ीकरण।

3.19.5 मंत्रिमंडल द्वारा यथा–अनुमोदित परियोजना लागत– 6461 करोड़ रुपए (सिविल निर्माण कार्य 4554.26 करोड़ रुपए, भूमि अधिग्रहण तथा पुनर्वास और पुनःस्थापन– 610.24 करोड़ रुपए, पर्यावरण शमन– 50.84 करोड़ रुपए, जन–उपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण– 161.16 करोड़ रुपए, निष्पादन आधारित अनुरक्षण–432.65 करोड़ रुपए, भौतिक आकस्मिकताएं– 127.52 करोड़ रुपए, लोक निर्माण विभाग को एजेंसी प्रभार–149.62 करोड़ रुपए, पर्यवेक्षण एवं परियोजना प्रबंधन परामर्शी सेवाएं–149.62 करोड़ रुपए, संस्थागत विकास और सड़क सुरक्षा – 225 करोड़ रुपए) ।

3.19.6 ऋण विवरण

- घटक कः सड़क सुधार और अनुरक्षण घटक– 468.05 मि. अमरीकी डालर
- घटक खः संस्थागत विकास घटक– 16.7 मि. अमरीकी डालर
- घटक गः सड़क सुरक्षा– 14 मि. अमरीकी डालर
- फ्रंट एंड फीस– 1.25 मि. अमरीकी डालर
- 5 वर्ष की छूट अवधि सहित ऋण को 18 वर्षों में चुकाया जाना।

3.19.7 कार्यान्वयन व्यवस्था

- ईएपी जोन को परियोजना के सभी पहलुओं के लिए सम्पूर्ण उत्तरदायित्व लेना होगा जिनमें शामिल हैं– न्यायिक, प्रापण, ठेका अनुवीक्षण, पर्यावरण और सामाजिक सुरक्षा उपाय तथा संस्थागत सुदृढ़ीकरण।
- परियोजना कार्यान्वयन के सम्पूर्ण उत्तरदायित्व सहित संबंधित राज्य मुख्य अभियंता एनएच के अंतर्गत अधीक्षण अभियंता की अध्यक्षता में परियोजना समन्वय यूनिट।
- ठेकों के कार्यान्वयन का दैनंदिन पर्यवेक्षण किए जाने के लिए प्रत्येक उप–परियोजना सड़क के लिए कार्यपालक अभियंता की अध्यक्षता में परियोजना कार्यान्वयन यूनिट।

3.19.8 वित्तीय प्रगति :

- 2017–18 के लिए आबंटन : समकक्ष निधि के अंतर्गत 817 करोड़ रुपए और बाहरी सहायता प्राप्त परियोजना निधि से 510 करोड़ रुपए।
- दिसम्बर, 2017 तक संचयी व्ययः 3,130 करोड़ रुपए (आरंभ से लेकर)ए वित्त वर्ष 2017–18 के लिए अक्तूबर 2018 तक : 637 करोड़ रुपए।
- दिसम्बर, 2017 तक संवितरण के लिए पात्र सकल व्यय : 2,352 करोड़ रुपए (आरंभ से लेकर), वित्त वर्ष 2017–18 के लिए दिसम्बर, 2017 तक : 506 करोड़ रुपए।
- दिसम्बर, 2017 तक विश्व बैंक से प्राप्त सकल संवितरण योग्य हिस्साः 1,164 करोड़ रुपए (आरंभ से लेकर), वित्त वर्ष 2017–18 के लिए दिसम्बर, 2017 तक : 249 करोड़ रुपए।
- विश्व बैंक द्वारा प्रतिपूर्ति : 1092.67 करोड़ रुपए (आरंभ से लेकर) सितम्बर, 2017 तक।

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.

3.19.9 वास्तविक प्रगति :

चरण	कुल लम्बाई किमी में	31 दिसम्बर, 2017 तक पूरी की गई लम्बाई किमी में	1.12.2016 से 31.12.2017 तक पूरी की गई लम्बाई किमी में
मॉनीटरिंग रिपोर्ट के अनुसार	1,120	761.95	280.83

3.20 कौशल विकास :

राजमार्ग निर्माण क्षेत्र में कामगारों के कौशल विकास/उन्नयन का कार्य संबंधित परियोजना को देख रहे संबंधित परियोजना प्रधान/कार्यपालक अभियंता द्वारा डीजीटी के प्राधिकृत प्रशिक्षण केन्द्रों के माध्यम से किया जाएगा; परियोजना कार्य स्थल के समीप स्थित संस्थानों को वरीयता दी जाएगी। सिविल कार्य की कुल अनुमानित लागत की 0.1 प्रतिशत की दर पर आकस्मिक निधि के प्रावधान में से प्रशिक्षण लागत को वहन किया जाएगा।

प्रशिक्षण अवधि के दौरान प्रशिक्षुओं को होने वाली वेतन की हानि को पूरा करने के लिए न्यूनतम वेतन के आधार पर (15,000 रुपए प्रति व्यक्ति की अधिकतम सीमा के अध्यधीन) वज़ीफा दिया जाएगा। इसे सिविल निर्माण कार्य की कुल प्राक्कलित लागत के 0.1 प्रतिशत की राशि में से पूरा किया जाएगा। कामगारों का प्रशिक्षण एनएसक्यूएफ के अनुसार होगा।

3.21 केन्द्रीय सड़क निधि

(i) मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत वर्ष 2017–18 के लिए (दिसम्बर, 2017 तक) 46,907 करोड़ रु. का आबंटन किया गया है जिसका ब्यौरा इस प्रकार है:–

(करोड़ रुपए में)

राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को राज्यीय सड़कों के लिए अनुदान	7,267.66
अंतर्राज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	815.67
राष्ट्रीय राजमार्ग	38,823.67
जोड़	**46,907.00**

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

(iii) वर्ष 2000–01 से 2017–18 तक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सड़कों के लिए आबंटित और जारी की गई धनराशि का विवरण **परिशिष्ट 5** में दिया गया है ।

3.22 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए अनुमोदनः

वर्ष 2017–18 (दिसम्बर, 2017 तक) के दौरान, केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 4,213.75 करोड़ रुपए की लागत वाले 172 प्रस्ताव अनुमोदित किए गए हैं जिनमें अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क एवं आर्थिक महत्व की योजनाओं के अंतर्गत अनुमोदित कार्य शामिल नहीं हैं।

3.23 अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व (आईएससी एंड ईआई) की योजनाएंः

अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की 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 संस्वीकृत किए जाते थे। अब इस योजना को 24 जुलाई, 2014 की केन्द्रीय सड़क निधि (राज्यीय सड़कें) नियमावली, 2014, जिसमें 18.12.2017 की अधिसूचना के अनुसार अन्य संशोधन किए गए हैं, के प्रावधानों के अनुसार विनियमित कर दिया गया है ।

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

वर्ष 2017.18 के दौरान, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए 815.67 करोड़ रुपए की धनराशि निर्धारित की गई है और सुधार के लिए कुल 494.73 करोड़ रुपए की लागत के 15 प्रस्ताव संस्वीकृत किए गए हैं।

3.25 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएएचई)

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

3.25.2 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी की कार्य–व्याप्ति एवं संदर्शन को व्यापक बनाते हुए इसके अंतर्गत राजमार्ग इंजीनियरी के भिन्न–भिन्न क्षेत्रों में उत्कृष्टता केन्द्र स्थापित करने का कार्य शामिल किया गया है। यह अकादमी राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण प्रदान करने में मुख्य भूमिका निभाती आ रही है। भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी के कार्यों में मौटे तौर पर निम्नलिखित गतिविधियां शामिल हैंः–

- 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।

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.

- 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।

3.25.2 वर्ष के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम :

वर्ष 2017–18 के दौरान (31 दिसम्बरए 2017 तक), अकादमी ने 97 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया जिनमें 2,521 अभियंताओं ने और पेशेवरों ने भाग लिया।

3.26 सड़क और पुल कार्यों में यांत्रिकीकरण तथा आधुनिक उपकरणों का प्रयोग :

सड़क और पुल निर्माण कार्यों में यांत्रिकीकरण से गुणवत्ता में वृद्धि, प्राकृतिक संसाधनों की बचत, उच्च उत्पादकता, कम लागत, श्रम को कम करने, कम से कम यातायात बाधकता इत्यादि परिणाम प्राप्त हुए हैं। इससे मैनुअल तरीकों की तुलना में कार्यों के निष्पादन में तेजी आई है, श्रम की खपत में कमी आई है, उत्पादन क्षमता में बढ़ोत्तरी हुई है, कार्य सुरक्षा बढ़ी हैए बेहतर गुणवत्ता प्राप्त हुई है, और निर्माण कार्य की लागत घटी है। सड़क और पुल निर्माण कार्यों में यांत्रिकीकरण के संबंध में निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:–

- **उपकरण गुणवत्ता की मॉनीटरिंग:** नीति के अनुसार पश्चिम बंगाल, कर्नाटक, पंजाब, महाराष्ट्र, गुजरात, हिमाचल प्रदेश और राजस्थान राज्य में निर्माण कार्यों के लिए मंत्रालय और राज्य लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों की तकनीकी समिति द्वारा एक मूल्यांकन प्रणाली के माध्यम से राजमार्ग उपकरणों के मानकों और कार्य निष्पादन की मॉनीटरिंग की गई।
- **वर्तमान आईआरसी मानकों की तैयारी / पुनरीक्षण:** हॉट मिक्स प्लांटए कंक्रीट बिछाने वाले उपकरण,संघनन उपकरण इत्यादि के संबंध में मौजूदा आईआरसी मानकों का उन्नयन / पुनरीक्षण करने और नए मानक तैयार करने का काम आरंभ किया गया।

पूर्वोत्तर राज्यों की राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं की समीक्षा

निर्माणाधीन राजमार्ग परियोजना का मौके पर निरीक्षण करते हुए

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.

अध्याय– IV

पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

4.1 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 लम्बाई 13,558 किमी है और इन्हें चार एजेंसियों– राज्य लोक निर्माण विभागों, सीमा सड़क संगठन, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और एनएचएआईडीसीएल द्वारा विकसित और अनुरक्षित किया जा रहा है। कुल 13,558 किमी की लम्बाई में से लगभग 12,679 किमी लंबाई एनएचएआईडीसीएल और संबंधित राज्यीय लोक निर्माण विभागों के पास है। 862 किमी लम्बाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास है और 879 किमी लंबाई सीमा सड़क संगठन के पास है।

4.2 राष्ट्रीय राजमार्गों का विवरण और पूर्वोत्तर क्षेत्र में विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत शुरू किए गए विकास एवं अनुरक्षण कार्यों का ब्योरा नीचे दिया गया है:

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

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।

4.4 अन्तर्राष्ट्रीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत 1,518.22 करोड़ रुपए की 53 परियोजनाएं प्रगति पर हैं।

4.5 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 2,297.31 करोड़ रुपए की राशि के 156 कार्य प्रगति पर हैं।

4.6 राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 4,725.21 करोड़ रुपए लागत के 72 कार्य प्रगति पर हैं।

4.7 पूर्वोत्तर क्षेत्र में कार्यों का राज्यवार ब्योरा इस प्रकार है:–

4.8 अरूणाचल प्रदेश

4.8.1 सरकार ने 11,919 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 2,319 किमी सड़कों के निर्माण/सुधार कार्य शामिल

करते हुए अरूणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज अनुमोदित किया है। 2,319 किमी लम्बाई में से 2,180 किमी लम्बाई अरूणाचल प्रदेश राज्य में पड़ती है।

4.8.2 31 दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 243.89 करोड़ रुपए लागत का एक सुधार कार्य प्रगति पर है।

4.8.3 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 522 करोड़ रुपए की लागत के 36 कार्य चल रहे हैं।

4.8.4 अन्तर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजनाओं के अंतर्गत 200.44 करोड़ रुपए की लागत के 15 कार्य प्रगति पर हैं।

4.9 असम

4.9.1 राष्ट्रीय राजमार्ग (मूल) के अंतर्गत 31 दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार 1,644 करोड़ रुपए की लागत के 31 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 लम्बाईए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–।। के अंतर्गत पूर्व पश्चिम महामार्ग के भाग के रूप में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और एनएचआईडीसीएल को सौंपी गई है। 636 किमी में कार्य भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा सौंप दिया गया है और गुवाहाटी बाईपास की 18 किमी लंबाई सहित लगभग 606 किमी लंबाई अभी तक पूरी की जा चुकी है। शेष 31 किमी लंबाई के लिए काम एनएचआईडीसीएल द्वारा हाल ही में सौंपा गया है।

4.9.3 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत अभी तक राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 977 करोड़ रुपए की राशि के 50 कार्य प्रगति पर हैं।

4.9.4 अन्तर्राज्यीय सड़क संपर्क योजना के अंतर्गत लगभग 100.00 करोड़ रुपए राशि के तीन कार्य प्रगति पर हैं।

4.9.5 सरकार ने 'पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम' के चरण 'क' के अंतर्गत ब्रह्मपुत्र नदी पर नुमालीगढ़ और गोहपुर को जोड़ने वाले चार लेन के पुल के निर्माण सहित नुमालीगढ़ से डिब्रुगढ़ तक (201 किमी) के राष्ट्रीय राजमार्ग 37 को चार लेन का बनाने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है। नुमालीगढ़ से डिब्रुगढ़ तक कार्य तीन पैकेजों में सौंपा जा चुका है और एनएचआईडीसीएल द्वारा इनका कार्यान्वयन किया जा रहा है। जहां तक नुमालीगढ़–गोहपुर पुल का संबंध हैए डीपीआर तैयार किए जाने हेतु परामर्शदाता की नियुक्ति कर दी गई है।

4.9.6 सरकार ने 11,919 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 2,319 किमी सड़कों को शामिल करते हुए अरूणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज को कार्यान्वित करने के लिए स्वीकृति दे दी है। 2,319 किमी लम्बाई में से 139 किमी लंबाई असम राज्य में आती है।

4.10 मणिपुर

4.10.1 31 दिसम्बर, 2017 तक की स्थिति के अनुसारए रारा (मूल) के अंतर्गत 53.32 करोड़ रुपए की लागत से 2 पुलों पर हो रहे कार्यों सहित 898 करोड़ रुपए की लागत के 14 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.10.2 सीआरएफ के अंतर्गत 109.88 करोड़ रुपए की राशि के 18 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

4.10.3 आर्थिक महत्व और अंतर–राज्यीय सड़क संपर्क के अंतर्गत 118.56 करोड़ रुपए की राशि के 4 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

4.11 मेघालय

4.11.1 31 दिसम्बर, 2017 तक की स्थिति के अनुसार रारा (मूल), के अंतर्गत 22 करोड़ रुपए का एक सुधार कार्य प्रगति पर है।

4.11.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, 90.90 करोड़ रुपए के 11 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं। इसके अतिरिक्त, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क 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 दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसारए रारा (मूल), के अंतर्गत 361 करोड़ रुपए मूल्य के 7 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

4.12.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गतए 156.56 करोड़ रुपए की धनराशि के 6 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.13 नागालैंड

4.13.1 31 दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसारए रारा (मूल), के अंतर्गत 1,055 करोड़ रुपए की लागत से 9 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

4.13.2 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत 270.44 करोड़ रु. मूल्य के 18 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.13.3 आर्थिक महत्व और अंतर–राज्यीय सड़क संपर्क के अंतर्गत 849.74 करोड़ रुपए मूल्य के 18 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

4.14 सिक्किम

4.14.1 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 50.79 करोड़ रुपए की राशि के 8 सुधार कार्य प्रगति पर हैं। इसके अलावा अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व योजना के अंतर्गत 181.80 करोड़ रु. की लागत के 12 कार्य प्रगति पर हैं ।

4.15 त्रिपुरा

4.15.1 31 दिसम्बर, 2017 तक की स्थिति के अनुसार, रारा (मूल), के अंतर्गत 448 करोड़ रुपए की लागत वाले 7 सुधार कार्य प्रगति पर हैं।

4.15.2 राज्य सड़कों के सुधार के लिए केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत 119.74 करोड़ रुपए की राशि के 9 निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

जम्मू–श्रीनगर राजमार्ग

गुवाहाटी–नलबाड़ी राजमार्ग

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

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

अध्याय– V

राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लि. (एनएचआईडीसीएल)

5.1 प्रस्तावना :

- राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम (एनएचआईडीसीएल), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालयए भारत सरकार के नियंत्रणाधीन सरकारी क्षेत्र का एक उपक्रम है। इसे जुलाई, 2014 में निगमित किया गया था और इसने अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं को साझा करने वाले देश के पूर्वोत्तर और रणनीतिक महत्व के क्षेत्रों में त्वरित गति से राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य अवसंरचनाओं को विकसित करने के उद्देश्य से सितम्बर, 2014 से कार्य करना आरंभ कर दिया था।
- भारत सरकार द्वारा इस कम्पनी को भारत के पूर्वोत्तर क्षेत्र में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार कॉरीडोर सहित 13,000 किमी से अधिक लंबाई की सड़क सम्पर्कता को सुधारने और विकसित करने का कार्य सौंपा गया है।
- कम्पनी ने अपनी स्थापना के समय से ही सूचना–प्रौद्योगिकी पहल जैसे कि ई–ऑफिस, ई–निविदा, ई–मॉनीटरिंग, ई–एक्सैस को अपनाया है ताकि दक्षता और पारदर्शिता आए।
- आज की तारीख के अनुसार कम्पनी लगभग 1,60,000 करोड़ रुपए से अधिक की लागत से करीब 13,000 किमी लंबाई के 270 राष्ट्रीय राजमार्गोंए भारतमाला एवं सैद्धांतिक रूप से मंजूर राष्ट्रीय राजमार्गों को विकसित करने पर काम कर रहा है।

5.2 शुरुआत के लिए यदि असम को लें तो असम में एनएचआईडीसीएल को 55,502 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर 3,170 किमी लंबाई की 85 परियोजनाएं सौंपी गई हैं। 31 मार्च, 2017 तक 11,472 करोड़ रुपए लागत की और 481.20 किमी लंबाई की कुल 21 परियोजनाएं सौंपी जा चुकी हैं। वित्त वर्ष 2017–18 में 110 किमी लंबाई की 2 परियोजनाएं सौंप दी गई हैं।

5.3 अरूणाचल प्रदेश में कम्पनी 15,827 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत के साथ लगभग 1,148 किमी लंबाई की कुल 38 परियोजनाओं का काम देख रही है। 9,355 करोड़ रुपए की लागत की और 681 किमी लंबाई की कुल 30 परियोजनाएं 31 मार्च, 2017 तक सौंपी जा चुकी हैं। हालांकि, इस वर्ष केवल 12 किमी लंबाई की हुनली–अनीनी रोड की एक परियोजना को सौंपे जाने का लक्ष्य है।

5.4 हिमाचल प्रदेश में एनएचआईडीसीएल 2,310 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर निष्पादित की जाने वालीकुल 231 किमी लंबाई के लिए 3 डीपीआर तैयार किए जाने का काम देख रही है।

5.5 जम्मू और कश्मीर में 23,355 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर 662 किमी लंबाई की कुल 11 परियोजनाएं हैं। इन परियोजनाओं में 274 किमी लंबा रारा–244, जम्मू से अखनूर, जैड मोड सुरंग और जोजिला

सुरंग शामिल हैं । इनमें से 2,775.72 करोड़ रुपए की लागत पर 5 परियोजनाएं 31 मार्च, 2017 तक सौंपी जा चुकी हैं। जोजिला सुरंग की 14.31 किमी लंबी एक परियोजना 19 जनवरी, 2018 को सौंप दी गई है। अभी तक 9,338 करोड़ रुपए राशि से 20.8 किमी सुरंग कार्य पर काम चल रहा है। इसके अलावा, वायलू ला (10 किमी) और धरंगा (4.5 किमी) रारा–244 पर, लाचुंगा ला (14.5 किमी) और तांगलांग ला (7.3 किमी) रारा–3 पर, पीर की गली (8.5 किमी) मुगल रोड पर बनने वाली सुरंगों के लिए डीपीआर तैयार करने का काम सौंपा जाने वाला है।

5.6 मणिपुर में 22,487 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर कुल 2,374 किमी लंबाई की 36 परियोजनाएं कंपनी के पास हैं। 31 मार्च, 2017 तक 556 करोड़ रुपए की लागत से 440 किमी लंबाई की 16 परियोजनाएं सौंपी जा चुकी हैं। इसके अलावा कंपनी ने 1,220 करोड़ रुपए की संस्वीकृत लागत पर 140 किमी कुल लंबाई की 3 अन्य परियोजनाओं को इसी वर्ष सौंपने की योजना बनाई है। मणिपुर की जीवन.रेखा समझी जाने वाली इम्फाल–जीरीबाम रोड का काम एनएचआईडीसीएल को जनवरीए 2017 में सौंपा गया था। यह सड़क बहुत ही खराब स्थिति में थी फिर भी इसे बहाल करके इस पर दो बड़े पुल नामतः बराक और मकरू पुल शुरू कर दिए गए हैं। इसके अलावा चूडाचांदपुर, उखरुल–तोलोई–तादुबी, तमेंगलोंग–खोनसांग नामक तीन सड़कों को बहाल करने का काम चल रहा है।

5.7 मेघालय में कम्पनी के पास इस समय 10,825 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत से 823 किमी लंबाई की कुल 11 परियोजनाएं हैं। इनमें से कंपनी का लक्ष्य जेआईसीए के तहत वित्तपोषित तुरा–दालू (तुरा बाईपास सहित) परियोजना की 50 किमी लंबाई की एक परियोजना को इस वर्ष सौंपने का हैय इस परियोजना को 502.9 करोड़ रुपए की लागत पर 51.5 किमी लंबाई के लिए मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति से मंजूरी मिली हुई है।

5.8 मिजोरम में कंपनी ने जेआईसीए से वित्तपोषण सहायता प्राप्त करके 4,163 करोड़ रुपए की संस्वीकृत लागत पर (कुल परियोजना लागत 6,168 करोड़ रुपए है) 351 किमी (8 पैकेजों में) की डिजाइन लंबाई के आईजॉल से तुईपांग खंड तक रारा–54 के उन्नयन के लिए डीपीआर को अंतिम रूप दे दिया है। सीसीईए का अनुमोदन मंत्रिमंडल ने 22 मार्च, 2017 को दे दिया है। आठ सिविल कार्य पैकेजों के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं और इन्हें 2017–18 के दौरान सौंपे जाने का लक्ष्य है।

5.9 नागालैंड में कुल 16 परियोजनाएं हैं। सभी परियोजनाओं की कुल लंबाई 834 किमी और प्राक्कलित परियोजना लागत 14,273 करोड़ रुपए है। 31 मार्च, 2017 तक 2,216.73 करोड़ रुपए की लागत पर 63.543 किमी की लंबाई की कुल 4 परियोजनाएं सौंप दी गई हैं। कंपनी की योजना है कि दीमापुर बाईपास के निर्माण सहित 4 अन्य परियोजनाएं भी इसी वर्ष सौंप दी जाएं। इन पैकेजों की कुल लंबाई 343 किमी है और संस्वीकृत लागत 4,613.36 करोड़ रुपए है। वर्ष 2018 में सिविल कार्य शुरू किए जाने के लिए कोहिमा बाईपास की डीपीआर को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

5.10 सिक्किम में एनएचआईडीसीएल के पास 11,485 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर 791 किमी लंबाई की कुल 17 परियोजनाएं हैं। इन परियोजनाओं में शामिल हैं– गंगटोक के लिए 242 किमी लंबा वैकल्पिक

राजमार्ग जो चीन के साथ वास्तविक नियंत्रण रेखा तक जाता है, पश्चिमी सिक्किम में सिंगतम–ग्यालशिंग रोड और उत्तरी सिक्किम में भारतमाला परियोजनाएं। एनएचआईडीसीएल की योजना है कि चालू वित्त वर्ष 2017–18 में 940 करोड़ रुपए की संस्वीकृत लागत पर 85 किमी लंबाई की 5 अन्य परियोजनाएं भी सौंप दी जाएं।

5.11 त्रिपुरा में एनएचआईडीसीएल के पास 7,657 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर 501 किमी लंबाई की कुल 7 परियोजनाएं हैं। 31 मार्च, 2017 तक 1,199 करोड़ रुपए की लागत पर 123.960 किमी लंबाई की कुल 3 परियोजनाएं सौंपी जा चुकी हैं जिनमें 128.69 करोड़ रुपए की संस्वीकृत लागत पर त्रिपुरा को बंगलादेश के साथ जोड़ने वाला एक बड़ा पुल जो फेनी नदी पर सबरूम में बनाया गया हैए शामिल है। 2018 में निविदा के लिए 80.26 किमी लंबाई के मानू–सीमलुंग की डीपीआर को अंतिम रूप दे दिया गया है। शेष परियोजनाओं की डीपीआर तैयार की जा रही है।

5.12 उत्तराखंड में एनएचआईडीसीएल के पास 13,118 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत पर कुल 851 किमी लंबाई की 11 परियोजनाएं हैं। इन 11 परियोजनाओं में से 5 परियोजनाओं की 106 किमी लंबाई को 2,640 करोड़ रुपए की संस्वीकृत लागत पर इसी वर्ष सौंप दिए जाने की योजना है। इस लक्ष्य में 1,441करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर चार धामों में से एक धाम यमुनोत्री को बारहमासी सड़क संपर्क उपलब्ध कराने के लिए सिल्क्यारा सुरंग का निर्माण भी शामिल है। वित्त वर्ष 2017–18 में संरक्षा कार्य की दो परियोजनाएं पहले ही सौंपी जा चुकी हैं। एनएचआईडीसीएल को हाल ही में रुद्रप्रयाग–जोशीमठ सड़क के अनुरक्षण एवं निर्माण का काम भी सौंपा गया है। 2018 में सिविल कार्य के लिए निविदाएं आमंत्रित किए जाने के लिए डीपीआर को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

5.13 पश्चिम बंगाल राज्य में 4,066 करोड़ रुपए की प्राक्कलित परियोजना लागत से 110 किमी लंबाई की कुल 4 परियोजनाएं, नेपाल से सड़क संपर्क हेतु मेछी पुल (1.4 किमी) की एक परियोजना 114.74 करोड़ रुपए की संस्वीकृत लागत से सौंपी गई हैं।

5.14 अंडमान और निकोबार द्वीप में एनएचआईडीसीएल को 5,107 करोड़ रुपए की लागत पर 330 किमी लंबाई की 14 परियोजनाओं की जिम्मेदारी दी गई है। 31 मार्च, 2017 तक 1,120 करोड़ रुपए की लागत पर 84.80 किमी लंबाई की कुल 4 परियोजनाएं सौंपी जा चुकी हैं। कुल 148.4 किमी लंबाई की 3 परियोजनाएं सौंपी जाने वाली हैं। रारा–4 की हालत बहुत खराब थी और अब इसकी जिम्मेदारी एनएचआईडीसीएल को दी गई है। बहाली का काम शुरू कर दिया गया है और शेष कार्य की बहाली मार्च, 2018 तक शुरू कर दी जाएगी। यह सड़क पेव्ड शोल्डर के साथ 2 लेन की बनाई जा रही है और इसके साथ ही इस पर 3 बड़े पुल मिडिल स्ट्रेट क्रीकए हम्फ्री स्ट्रेट क्रीक और चैथम आईलैण्ड पर बनाए जाने हैं। दो पुलों पर काम जल्दी ही शुरू हो रहा है।

5.15 एनएचआईडीसीएल की जिम्मेदारी में दी गई भारतमाला परियोजनाएं– कंपनी को भारतमाला परियोजना के तहत 4,961 किमी की लंबाई की जिम्मेदारी दी गई है जिसका विवरण इस प्रकार है:

सारांश					
क्रम संख्या	वर्गीकरण	एनएचआईडीसीएल द्वारा सिविल कार्य किया जाना है	शेष कार्य–व्याप्ति की स्थिति		
			डीपीआर पूरी की गई (किमी में)	डीपीआर पूरी की जा रही है (किमी में)	डीपीआर के लिए निविदाएं आमंत्रित कर ली गई हैं और सौंपी जाने वाली हैं
1.	सीमा सड़कें	1436	.	1366	70
2.	अंतर.राष्ट्रीय सड़क संपर्क	847	575	109	163
3.	आर्थिक कॉरीडोर (एनईआर)	2529.7	317	1033	1179.7
4.	फीडर पथ–अन्तरदेशीय	302.3	–	–	.302.3
5.	संकरे/भीड़भाड़ वाले स्थान	6 बाईपास		इंफाल और आईजॉल	
	कुल जोड़	**5115**	**892**	**2508**	**1715**

5.16 एनएचआईडीसीएल द्वारा अंतर.राष्ट्रीय सड़क संपर्क स्थापित किया जाना– यह कंपनी नेपाल, बांगलादेश और म्यांमार के साथ सीमापार सड़क संपर्क तैयार करने में निम्नलिखित परियोजनाओं के माध्यम से केन्द्रीय भूमिका निभा रही है:

- त्रिपुरा का संपर्क बंगलादेश के साथ उपलब्ध कराने के लिए सबरूम में फेनी नदी पर पुल का निर्माण।
- इम्फाल–मोरेह रोड और मोरेह बाईपास के निर्माण से म्यांमार 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 रारा–54 को 351 किमी लंबाई में 2 लेन का बनाए जाने से इस राष्ट्रीय राजमार्ग की महती भूमिका मिजोरम से होकर सीमापार म्यांमार से सीमा व्यापार में होगी। लैण्ड पोर्ट और कस्टम विभाग द्वारा दो थल–पत्तनों का विकास किया जा रहा है।
- एशियन राजमार्ग (एएच–02) पर 6 लेन के मेछी पुल के निर्माण से पश्चिम बंगाल से होकर सीमापार नेपाल के साथ व्यापार सुधर जाएगा।

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.

5.17 'जीका' वित्तपोषित परियोजनाएं

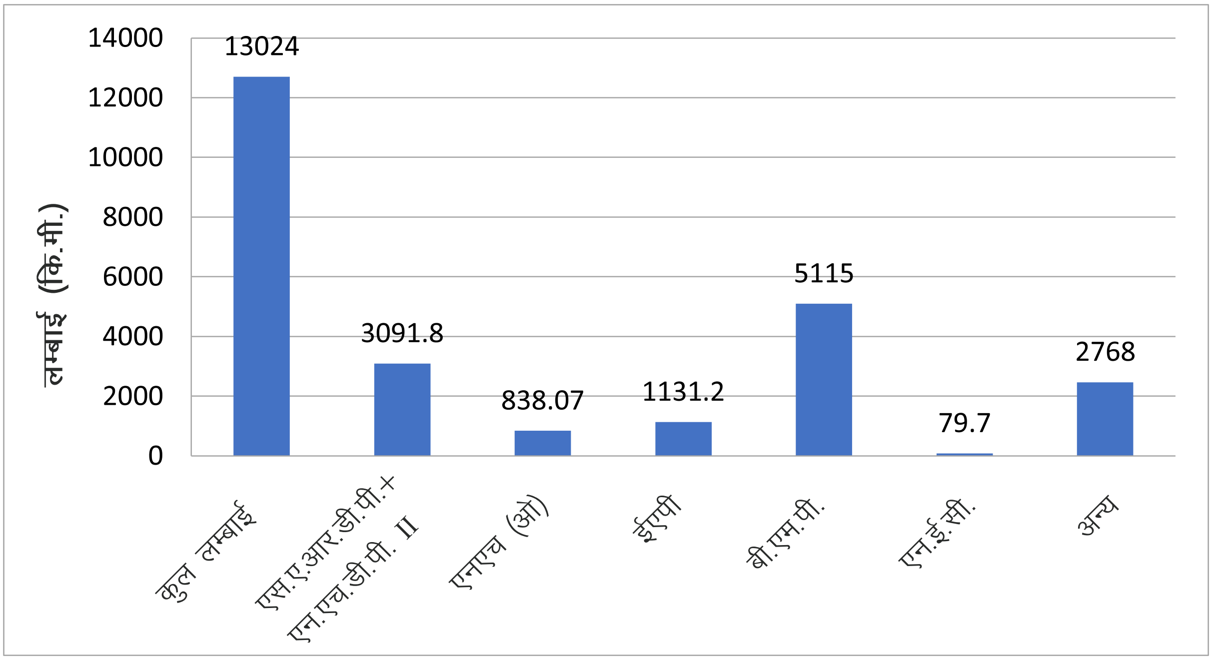
i. मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्य समिति ने मेघालय और मिजोरम में राष्ट्रीय राजमार्गों की 403 किमी लंबाई के विकास के लिए अपना अनुमोदन प्रदान कर दिया है। 403 किमी में से लगभग 52 किमी लंबाई मेघालय में होगी और 351 किमी लंबाई मिजोरम में होगी। यह परियोजना ईपीसी विधि से निष्पादित की जाएगी।

ii. भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास एवं निर्माण–पूर्व अन्य गतिविधियों की लागत सहित कुल प्राक्कलित लागत 6,721 करोड़ रुपए है। परियोजना के कार्यान्वयन का काम वित्त वर्ष 2017–18 में शुरू कर दिया जाएगा। सिविल कार्य 2021 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है और अनुरक्षण कार्य 2025 तक पूरे कर लिए जाने की अपेक्षा है।

iii. इस परियोजना से उप–क्षेत्रीय सामाजिक–आर्थिक विकास को प्रोत्साहन मिलेगा क्योंकि मेघालय और मिजोरम में अवसंरचना में सुधार आएगा। इससे अंतर–राज्यीय सड़कों और अंतर–राष्ट्रीय सीमाओं के साथ सड़क संपर्क में भी सुधार होगा। दो लेन मानक का बनाए जाने का कार्य 'उत्तर–पूर्व सड़क नेटवर्क संपर्क परियोजना चरण–।' योजना के तहत जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (जीका) की ऋण सहायता से किया जाएगा।

5.18 एनएचआईडीसीएल की जिम्मेदारी में दी गई परियोजनाओं की स्थिति

5.18.1 जिम्मेदारी में दी गई लंबाई: एक नजर में



सफर के दौरान यह चिन्ह विश्राम के लिए मोटल, लॉज या अन्य विश्राम गृह के नजदीक लगाया जाता है। राजमार्गों पर ये चिन्ह देखे जा सकते हैं।

This sign is erected near motel, lodge or any other place where facility for resting is available. These signs can be seen on highways.

5.18.2 कार्यान्वयन / निर्माण के अधीन परियोजनाओं की स्थिति

वित्त वर्ष 2017–18 में सौंपी जानी संभावित परियोजनाएं				
क्रम संख्या	राज्य	पैकेजों की संख्या	लंबाई (किमी में)	लागत (करोड़ रु में)
1.	अंडमान एवं निकोबार	3	148.40	780.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	1	12.00	149.00
3.	जम्मू एवं कश्मीर	4	170.00	8776.00
4.	त्रिपुरा	0	0.00	0.00
5.	नागालैण्ड	4	308.00	4176.00
6.	मणिपुर	3	140.00	1220.00
7.	मेघालय	1	50.00	503.00
8.	मिजोरम	8	351.00	4163.00
9.	सिक्किम	5	84.72	940.88
10.	उत्तराखंड	4	106.29	2639.62
11.	पश्चिम बंगाल	1	1.40	114.74
	जोड़	**34**	**1372.00**	**23462.00**

5.19 पारदर्शिता के लिए सूचना–प्रौद्योगिकी पहलें

राजमार्ग, पुल एवं सुरंगें बनाने की अपनी मूल क्षमता के अलावा कंपनी ने प्रापण, कार्य प्रगति. परियोजनाओं की सुपुर्दगी, निविदाएं आमंत्रित करने में पारदर्शिता लाने के लिए और परामर्शदाताओं, प्राधिकरण अभियंता एवं संविदाकारों की सेवाएं सिविल कार्य के प्रापण एवं डीपीआर तैयार कराने के लिए लेने में प्रतिस्पर्धात्मक चयन पद्धति बनाने के लिए डिजिटल पहलें शुरू की हैं।

5.19.1 अवसंरचना परियोजनाओं के लिए परामर्शदाताओं की नियुक्ति के लिए इन्फ्राकॉन पोर्टल का विकास

i. अवसंरचना क्षेत्र, विशेष रूप से सड़क एवं राजमार्ग क्षेत्र में काम करने वाली परामर्शदाता फर्मों एवं परामर्शदाताओं के लिए 'इन्फ्राकॉन' एक वैब–आधारित राष्ट्रीय प्लेटफॉर्म है। ये परामर्शदाता सार्वजनिक निकायों द्वारा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार कराने और निर्माणाधीन परियोजनाओं के पर्यवेक्षण के काम में भी लगाए जाते हैं। इन्फ्राकॉन को इस तरह से डिजाइन किया गया है कि परामर्शदाता फर्में और प्रमुख कार्मिक अपनी योग्यताओं के बारे में ऑनलाइन सूचना अपलोड कर सकें और उस तरीके एवं प्रारूप में कर सकें जिस में उनके तकनीकी प्रस्तावों का स्वचालित आकलन हो सके। इस पोर्टल पर यह सुविधा है कि फर्मों एवं कार्मिकों के आत्म.विवरण / कार्य–विवरण एवं योग्यताओं को 'आधार' एवं डिजी–लॉकर से संबद्ध करके ऑनलाइन अभिप्रमाणित किया जा सकता है।

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

ii. इस पोर्टल पर सार्वजनिक एजेंसियों के लिए यह सुविधा उपलब्ध है कि वे इन्फ्राकॉन के माध्यम से तकनीकी प्रस्ताव प्राप्त कर सकते हैं। ऐसा करने के लिए फर्मों और प्रमुख कार्मिकों को पोर्टल पर ऑनलाइन पंजीकरण कराना होगा। निविदा प्रस्तुति के दौरान प्रस्तुत किए जाने वाले दस्तावेजों के बोझ में भारी कमी लाने के लिए और प्रक्रिया में पारदर्शिता एवं जवाबदेही लाने के लिए भी यह सुविधा उपलब्ध कराई गई है। पोर्टल पर कैप्चर की जा रही सूचना और इनपुट फॉर्मों को इस प्रकार से डिजाइन किया गया है कि इससे मूल्यांकन प्रक्रिया के स्वचालन में सहायता मिलती है और तीव्र एवं प्रभावी निर्णयन का रास्ता खुलता है। अभी तक 1.049 फर्मों और 12,210 प्रमुख कार्मिकों ने एनएचआईडीसीएल के साथ काम करने के लिए इन्फ्राकॉन पर पंजीकरण कराया है।

5.19.2 ऑनलाइन परियोजना प्रबोधन के लिए 'ई–पेस' का विकास

ई–पेस एक वैब–आधारित प्रणाली है जिसे पारंपरिक परियोजना प्रबंधन साधनों से परे जाने की दृष्टि से डिजाइन किया गया है और इसके प्रयोक्ताओं को उनकी भूमिका के आधार पर पहुंच इसमें प्रदान की जाती है। डेटा कैप्चर हाइरार्की ऐसी बनाई गई है कि सबसे ऊपर के स्तर पर अवसंरचना परियोजना के बारे में सांख्यिकीय सूचना दर्ज कराई जा सकती है जब कि परियोजना निष्पादन का विवरण सबसे निचले क्रम में दर्ज कराया जा सकता है। सांख्यिकी डेटा की प्रविष्टि का संबंध उस परियोजना विशेष के आधारभूत, तकनीकी, वित्तीय, एवं अनुमोदन ब्यौरों से होता है। एक बार यह सूचना प्रविष्ट कर दिए जाने के बाद इस प्रणाली से एक संस्वीकृति पत्र तैयार हो जाता है जिससे कार्य–व्यापार के स्वचालन में सहायता मिलती है। इस बात पर निर्भर करते हुए कि काम अभी परियोजना–पूर्व की स्थिति में है या परियोजना के बाद के चरण में, निविदा प्रक्रिया से जुड़ी मुख्य–मुख्य जानकारियां भी कैप्चर हो जाती हैं। निविदा प्रक्रिया की कैप्चरिंग भी इस प्रकार से डिजाइन की गई है कि निविदा नोटिस जारी किए जाने से लेकर तकनीकी एवं वित्तीय बोलियों के मूल्यांकन तक और अंततः कार्य सौंपे जाने का पत्र जारी किए जाने तक निविदा चरण प्रबंधन के सभी चरणों के लिए यह प्रणाली कारगर है। निविदा के बारे में समस्त सूचना की प्रविष्टि किए जाने के बाद प्रणाली में कार्य सुपुर्दगी पत्र के स्वचालित सृजन की व्यवस्था भी की गई है।

5.19.3 सिविल संविदाएं सौंपे जाने के लिए निविदादाता सूचना प्रबंधन प्रणाली (बीआईएमएस)

07 दिसम्बर, 2017 को एक ऑनलाइन निविदादाता सूचना प्रबंधन प्रणाली की शुरुआत की गई है जिसमें निविदादाता द्वारा जोड़ा गया डेटा संबंधित एजेंसियों (सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और एनएचआईडीसीएल) के साथ साझा किया जा सकेगा। बीआईएमएस को इस प्रकार डिजाइन किया गया है कि यह एक ऐसे डेटाबेस के रूप में कार्य करे जिसमें निविदादाता–वार सूचना जैसे कि उसका आधारिक विवरण, सिविल कार्य अनुभव, वित्तीय क्षमता, नकदी अर्जन और निवल हैसियत, वार्षिक कारोबार आदि समाहित हो ताकि पहले से जमा डेटा में से उच्चतम/न्यूनतम क्षमता, वित्तीय क्षमता और बोली क्षमता जैसे मूल्यांकन मापदंडों के आधार पर निविदादाता की निविदा–पूर्व योग्यता का आकलन किया जा सके।

5.20 एनएचआईडीसीएल की जिम्मेदारी में दी गई परियोजनाओं के लिए 30 नवम्बर, 2017 तक खर्च की गई निधियों और 31 मार्च, 2018 तक संभावित खर्च का ब्यौरा देने वाला विवरण **परिशिष्ट–6** पर संलग्न है।

10 सड़क सुरक्षा के स्वर्णिम नियम

रूकें या गति धीमी करें
अनियंत्रित ज़ेब्रा क्रॉसिंग पर पहले पैदल यात्रियों को सड़क पार करने दें। यह उनका हक है। (नियम 11)[1]

सुरक्षित बांधें
ताकि आप और आपका परिवार वाहन में सुरक्षित रहें (नियम 138)[2] सीट बेल्ट का प्रयोग दुर्घटना के दौरान मौत की सम्भावना को 60% तक घटाता है।

यातायात नियमों और चिन्हों का पालन करें
दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए (नियम 119)[3]

गति सीमा का पालन करें
आपकी और अन्य लोगों की सुरक्षा के लिए (नियम 112)[3] आवासीय व व्यावसायिक जगहों पर गतिसीमा 30 कि.मी. प्रति घंटा है पर वाहन की अनुकूल गति 20 कि.मी. प्रति घंटा रखें।

वाहन को दुरूस्त रखें
ताकि आपका वाहन सड़क पर खराब न हो और उसे चलाने में आपको परेशानी का सामना न करने पड़े, जो सड़क पर गंभीर दुर्घटना का कारण बन सकती है। (नियम 190)[3]

वाहन चलाते समय मोबाइल फोन का प्रयोग न करें
ताकि ध्यान भंग न हो और दुर्घटना से बचे रहें (नियम 184)[3]

हेलमेट पहनें
दुपहिया वाहन पर अपने सर की सलामती के लिए (नियम 129)[3] उच्च गुणवत्ता वाला हेलमेट सर की भारी चोटों की सम्भावना को 70% तक घटाता है।

वाहन कभी असुरक्षित ढंग से न चलायें
आपकी और अन्य सड़क प्रयोगकर्त्ताओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए (नियम 184)[3]

नम्र रहें
सड़क का सब के साथ सहभाग करें और दूसरों का ध्यान रखें। सड़क पर क्रोध/रोष न करें।

शराब पीकर वाहन न चलायें
जिम्मेदार बनें... शराब पीकर वाहन न चलायें (नियम 185)[3]

1. सड़क विधि के नियम, 1989 2. केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 3. मोटर वाहन अधिनियम 1988

यह चिन्ह उस सड़क पर पड़ने वाले विभिन्न गंतव्यों (स्थानों) की दिशा को इंगित करता है। आम तौर पर चौराहे (इंटरसेक्शन) से पहले ये चिन्ह लगाए जाते हैं।

This sign indicates the direction to various destinations falling on that particular road. These signs are generally installed before intersections.

गोलचक्कर चौराहे पर अग्रिम गंतव्य का चिन्ह
Advance Destination Sign on Rotary Intersection

अध्याय– VI

सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा

6.1 सड़क परिवहन, भारत में यातायात और राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में योगदान– दोनों ही दृष्टि से परिवहन का प्रमुख साधन है। माल और यात्रियों की आवाजाही को सुविधानजक बनाने के अलावा, सड़क परिवहन देश के सभी क्षेत्रों में न्यायोचित रीति से सामाजिक–आर्थिक विकास को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण 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 वाहनों और राज्य सड़क परिवहन निगमों से संबंधित नीति निहित है, का प्रशासन किया जाता है –

- मोटर यान अधिनियम, 1988
- केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989
- सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950
- वाहक अधिनियम, 1865 को निरस्त करके बना सड़क द्वारा वहन अधिनियम 2007
- सड़क द्वारा वहन नियमावली, 2011

6.4 राज्यों के बीच मालवाहक वाहनों की आवाजाही को सुकर बनाने के लिए सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 08.05.2010 से एक नई राष्ट्रीय परमिट प्रणाली क्रियान्वित की गई है। नई व्यवस्था के अनुसार 1,000 रुपए के घरेलू राज्य प्राधिकार शुल्क 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 वर्ष 2016–17 के दौरान, केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी) पुणे, ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) पुणे, इंजीनियरिंग स्टाफ कॉलेज आफ इंडिया (ईएससीआई) हैदराबाद, भारतीय

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

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

पैट्रोलियम संस्थान (आईआईपी) देहरादून, सड़क यातायात शिक्षा संस्थान (आईआरटीई) फरीदाबाद, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), दिल्ली और पेट्रोलियम संरक्षण और रिसर्च एसोसिएशन (पीसीआरए), दिल्ली नामक प्रमुख ऑटोमोबाइल संस्थानों/रिसर्च एसोसिएशन और शैक्षिक संस्थानों के माध्यम से राज्य परिवहन/यातायात विभागों और नगर निगम के अधिकारियों के लिए इस मंत्रालय द्वारा 59 कार्यशाला–सह–प्रशिक्षण संचालित किए गए हैं। प्रशिक्षण कार्यक्रमों को इस प्रकार डिजाइन किया गया है कि इसमें भाग लेने वालों को सड़क परिवहन क्षेत्र के प्रशासन और उभरती चुनौतियों का सामना करने के सभी पहलुओं की जानकारी दी जा सके।

6.6 वर्ष 2017–18 में अन्य प्रमुख पहलें/उपलब्धियां:–

6.6.1 एम1 और एम2 श्रेणी के वाहनों में एंटी लॉक ब्रेकिंग सिस्टम :

इस मंत्रालय ने सा.का. नि. 120 (अ), दिनांक 10.02.2017 के तहत अनिवार्य कर दिया है कि एम1 और एम2 श्रेणी के सभी मोटर वाहनों में–

(i) नए मॉडलों के मामले में 1 अप्रैल, 2018 को या इसके पश्चात्य और

(ii) सभी मॉडलों के मामले में 1 अप्रैल, 2019 को या इसके पश्चात्

एम 1 श्रेणी के वाहनों में आईएसः15986:2015 विनिर्देश के अनुसार और एम 2 श्रेणी के वाहनों के मामले में आईएसः11852:2003 (भाग–9) विनिर्देश के अनुरूप एंटी–लॉक ब्रेकिंग सिस्टम लगा होना चाहिए।

6.6.2 सवारी कारों के लिए अतिरिक्त सुरक्षा प्रावधान

इस मंत्रालय ने 07.12.2017 की सा.का.नि. 1483 (अ) के तहत 1 जुलाई, 2017 को या उसके पश्चात् विनिर्मित एम1 श्रेणी के सभी मोटर वाहनों के लिए यह अनिवार्य कर दिया है कि वे एआईएस–145–2017 में विनिर्धारित अतिरिक्त सुरक्षा युक्तियों और उनकी अपेक्षाओंका अनुपालन करें।

6.7 नियम विनियम

(i) सड़क विनियमन के नियम

इस मंत्रालय ने 23 जून, 2017 की अधिसूचना संख्या जी.एस.आर. 634 (ई) के तहत सामान्य जनता और अन्य सड़क प्रयोक्ताओं के प्रति सड़क प्रयोक्ताओं के कर्तव्य तथा वाहनों द्वारा सड़कों के प्रयोग के बारे में नियम अधिसूचित कर दिए हैं।

(ii) ऑटोमोटिव ईंधन के रूप में द्रवीकृत प्राकृतिक गैस का प्रयोग

इस मंत्रालय ने एलएनजी के लिए द्रव उत्सर्जन मानक अपनी 27 जून, 2017 की अधिसूचना जी.एस.आर. 643 (ई) के तहत अधिसूचित कर दिए हैं जिससे कि इस गैस का प्रयोग वाहन ईंधन के रूप में किया जा सके।

(iii) बस बॉडी संहिता और ट्रक बॉडी संहिता का मानकीकरण अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुसार

इस मंत्रालय ने 10 नवम्बर, 2017 की अधिसूचना सा.का.नि. 1378 (अ) के तहत यह प्रस्ताव किया है कि एम2 और एम3 श्रेणी की सभी पूर्णतः निर्मित बसें जो 1 अप्रैल, 2019 को या इसके बाद मूल उपकरण विनिर्माता द्वारा विनिर्मित की जाएंगी, एआईएस:153 के अनुरूप होंगी जिससे कि वे बसें अंतरराष्ट्रीय मानकों को पूरा कर सकें।

6.8 सड़क सुरक्षा

6.8.1 यदि हम सड़क सुरक्षा के मुद्दे की व्यापकता और गंभीरता को, और अर्थ–व्यवस्था, सार्वजनिक स्वास्थ्य तथा लोगों के सामान्य कल्याण की दृष्टि से, विशेष रूप से कम आय वर्ग के लोगों की दृष्टि से देखें तो यह एक जटिल मुद्दा दिखाई देता है। हर वर्ष 10 प्रतिशत की चक्रवृद्धि बढ़ोत्तरी की दर से बढ़ रहे मोटरीकरण और फैलते जा रहे सड़क नेटवर्क की स्थिति में, यात्रा जोखिम एवं यातायात से संपर्क इससे भी तेज गति से बढ़ रहा है। आज की स्थिति में सड़क यातायात से लगने वाली चोटें, मौत के, अशक्तता के और अस्पताल में भर्ती होने के प्रमुख कारणों में से एक हैं और पूरी दुनियां में इसके गंभीर सामाजिक–आर्थिक प्रभाव सामने आ रहे हैं।

सरकार ने देश में सड़क सुरक्षा परिदृष्य में सुधार लाने के लिए अनेक उपाय किए हैं। सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम स्तर पर लाने के लिए राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति अनुमोदित की है। इस नीति में जागरूकता बढ़ाने, सड़क सुरक्षा सूचना डेटाबेस स्थापित करने, सुबोध परिवहन प्रणाली लागू करने समेत अधिक सुरक्षित सड़क अवसंरचना को बढ़ावा देने और सुरक्षा से संबंधित नियमों को लागू करने जैसे विभिन्न नीतिगत उपाय शामिल किए गए हैं। मंत्रालय द्वारा प्रचालित सड़क सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण योजनाओं में सड़क सुरक्षा पर प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान, ड्राइविंग प्रशिक्षण एवं अनुसंधान हेतु संस्थानों की स्थापना करने की योजना, असंगठित क्षेत्र में ड्राइवरों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण प्रदान करना और मानव संसाधन विकास, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम (एनएचएआरएसएस), निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र स्थापित करना और सड़क सुरक्षा तथा प्रदूषण परीक्षण उपकरण और कार्यक्रम कार्यान्वयन इत्यादि जैसी स्कीमें शामिल हैं।

6.8.2 निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों की स्थापना :

i. तेजी से बढ़ रही अर्थ–व्यवस्था को देखते हुए भारत में वाहनों की संख्या में तीव्र वृद्धि हुई है। भारत जैसे विकासशील देश में बड़ी संख्या में वाहन सड़क पर चलने योग्य नहीं हैं। पुराने पड़ चुके वाहन बेड़े के अनुरक्षण और मरम्मत में रहने वाली कमी से व्यक्तियों और पर्यावरण दोनों के प्रति जोखिम बढ़ता जाता है। प्रभावी वायु प्रदूषण नियंत्रण तथा सड़क पर चलने योग्य स्थिति में सुधार सीधे तौर पर प्रभावी वाहन निरीक्षण प्रणाली के कार्यान्वयन और/अथवा प्रवर्तन पर निर्भर होता है। भारत सरकार ने भारत में मोटर वाहन उत्सर्जन मानक वर्ष 1991 से लागू किए और तब से लेकर वह नए वाहनों के लिए उत्सर्जन एवं सुरक्षा मानदंडों को अद्यतन बनाती आ रही है। लेकिन अभी भी वाहनों की तेजी से बढ़ती जा रही संख्या के कारण परिवेशी वायु गुणवत्ता खराब होती जा रही है और पिछले वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या तथा मौतों की

संख्या में बढ़ोत्तरी होती जा रही है।

ii. सुरक्षा एवं उत्सर्जन अपेक्षाओं की पूर्ति तभी हो सकती है जब वाहन नियमित अंतराल पर फिटनैस परीक्षण से गुजरें। इसीलिए मंत्रालय ने निर्णय लिया है कि वाहनों के लिए एक उपयुक्त ढंग से तैयार की गई निरीक्षण एवं अनुरक्षण प्रणाली लागू की जाए। तदनुसार, स्वचालित निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्र का एक मॉडल मंत्रालय ने तैयार और अनुमोदित किया और हर राज्य में ऐसा एक–एक केन्द्र स्थापित करने की योजना शुरू की है। राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों से अपेक्षा है कि वे इन केन्द्रों की तर्ज पर अन्य केन्द्र खोलें। निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्रों का उद्देश्य इस प्रकार है–

- उत्सर्जन घटाने और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए एक टिकाऊ निरीक्षण एवं प्रमाणन प्रणाली बनाना।
- प्रयोग में लाए जा रहे वाहनों की समग्र स्थिति में सुधार लाना जिसका परिणाम होगा–

    (i) अधिक सुरक्षित वाहन

    (ii) पहले से अधिक स्वच्छ, पर्यावरण अनुकूल वाहन।

    - दुर्घटनाओं और मौतों में कमी।
    - समाज में सुरक्षा जागरूकता बढ़ना।
    - भारी प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों का अभिनिर्धारण और उत्सर्जन में कमी।

iii. 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान तेलंगाना, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और दिल्ली राज्यों में एक–एक ऐसा केन्द्र स्थापित किए जाने की मंजूरी दी गई थी। फिर भी, हिमाचल प्रदेश राज्य ने जमीन उपलब्ध नहीं कराई इसलिए मंत्रालय ने निधि जारी नहीं की। इस प्रकार 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान केवल 9 केन्द्रों को वित्तपोषण दिया गया। इन 9 केन्द्रों में से 6 केन्द्र अर्थात् कर्नाटक (नीलमंगला), गुजरात (सूरत), महाराष्ट्र (नाशिक), हरियाणा (रोहतक), मध्य प्रदेश (छिंदवाड़ा) और दिल्ली पहले ही काम करने लग गए हैं। शेष केन्द्रों के भी मार्च, 2018 तक चालू हो जाने की संभावना है।

iv. 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंत्रालय ने छत्तीसगढ़ए सिक्किम, पंजाब, ओडिशा, मिजोरम, केरल, पश्चिम बंगाल, नागालैण्ड, जम्मू और कश्मीर एवं पुदुचेरी में कुल मिलाकर 10 निरीक्षण और प्रमाणन केन्द्र, प्रत्येक राज्य में एक–एक केन्द्र के हिसाब से स्थापित किए जाने के लिए संस्वीकृत किए हैं। इनमें से कुछ केन्द्रों का सिविल निर्माण कार्य चल रहा है।

6.8.3 ड्राइविंग प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर) :

i. वर्ष 2016 के दौरान भारत में लगभग 4.80 लाख सड़क दुर्घटनाएं हुईं जिनके परिणाम स्वरूप 1,50,785 लोगों की मौत हुई और 4.94 लाख से अधिक लोग घायल हुए। कोई भी सड़क दुर्घटना होने के अनेक कारक होते हैं।

यह सूचनात्मक चिन्ह दर्शाता है कि आगे एक पेट्रोल पम्प है। कई बार इस चिन्ह पर दूरी भी इंगित की जाती है, जो दर्शाता है कि चिन्ह बोर्ड से पेट्रोल पम्प कितनी दूरी पर है।
This informatory sign indicates that there is a Petrol Pump ahead. Sometimes distance is also indicated on this sign which gives an idea about location of the Petrol Pump from the sign post.

आदर्श स्थिति तो यह है कि जिन परिस्थितियों में सड़क दुर्घटना घटित हुई है, उन परिस्थितियों के उद्देश्यपरक आकलन के माध्यम से दुर्घटना के लिए जिम्मेवार कारक की पहचान की जाए। फिर भी, वर्तमान डेटा संसूचन प्रणाली के अनुसार सड़क दुर्घटना के लिए जिम्मेवार सर्वाधिक महत्वपूर्ण एकल कारक है– ड्राइवर की गलती (84 प्रतिशत मामलों में)।

ii. केन्द्रीय मोटर यान नियमावली (सीएमवीआर) में ऐसे पर्याप्त प्रावधान हैं जो प्रत्यक्ष और प्रत्यक्ष रूप से यह सुनिश्चित करने में सहायक हैं कि ड्राइवरों में ड्राइविंग कौशल एवं सड़क संबंधित विनियमों के नियमों का ज्ञान हो। तथापि यह महसूस किया गया कि मौजूदा और नये आने वाले ड्राइवरों को सैद्धांतिक और व्यावहारिक रूप से ड्राइविंग प्रशिक्षण दिये जाने की आवश्यकता है। ड्राइविंग के मानक निर्धारित करने और ड्राइविंग प्रशिक्षण की मॉनिटरिंग करने तथा प्रशिक्षण कौशल की वस्तुपरक वैज्ञानिक प्रक्रिया के आधार पर ड्राइविंग लाइसेंस जारी किए जाने की आवश्यकता भी अनुभव हुई। इस प्रयोजन से मंत्रालय ने राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों में चालन प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थानों की योजना तैयार की। तत्कालीन योजना आयोग की सहमति से चालन प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थानों की योजना का कार्यान्वयन किया जा रहा है। आईडीटीआर स्थापित किए जाने की योजना के उद्देश्य इस प्रकार हैं:

- सभी राज्यों में मॉडल ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किया जाना।
- प्रशिक्षकों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित करना।
- भारी मोटर वाहनों के लिए चालन में प्रवेशकालीन प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित करना।
- हल्के मोटर वाहनों के लिए चालन में प्रवेशकालीन प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित करना।
- सेवारत ड्राइवरों के लिए पुनश्चर्या और अभिमुखीकरण प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित करना।
- औचक आवधिक मूल्यांकन सहित खतरनाक/जोखिम–भरे सामान की ढुलाई करने वाले ड्राइवरों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित करना।
- ड्राइवरों में अपेक्षित व्यवहारगत/मनोवृत्तिगत परिवर्तन संबंधी अनुसंधान करना।
- विद्यालयी छात्रों और अन्य नाजुक समूहों के लिए सड़क सुरक्षा अभियान आयोजित करना।
- आबंटित क्षेत्रों में आरडीटीसी की आवधिक लेखा परीक्षा करना और उनका प्रत्यायन करना।

6.8.4 10वीं और 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 19 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 21 मॉडल चालन प्रशिक्षण स्कूल संस्वीकृत किए गए थे। इनमें से 16 चालन प्रशिक्षण केन्द्र काम करने लगे हैं। शेष चालन प्रशिक्षण स्कूल 2018 के अंत तक चालू हो जाने की संभावना है।

6.8.5 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंत्रालय को देश में 8 और आईडीटीआर– छत्तीसगढ़, तेलंगाना, आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, सिक्किम, जम्मू एवं कश्मीर तथा झारखंड में एक–एक आईडीटीआर स्थापित करने हैं और पश्चिम बंगाल में एक क्षेत्रीय चालन प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करना है। तेलंगाना, सिक्किम, महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़,

जम्मू एवं कश्मीर में आईडीटीआर का सिविल निर्माण कार्य चल रहा है।

6.8.6 राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम (एनएचएआरएसएस) :

i. इस स्कीम में दुर्घटना के पश्चात सड़क दुर्घटना पीड़ितों को समीम के चिकित्सा सहायता केन्द्र तक ले जाने और दुर्घटना स्थल को निर्बाध करने के लिए राहत और बचाव उपाय करने हेतु राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों/गैर–सरकारी संगठनों को क्रेन और एंबुलेंसें उपलब्ध कराई जाती हैं। अभी तक दस टन क्षमता वाली 347 क्रेनें और छोटे/मध्यम आकार की 106 क्रेनें इस योजना के अंतर्गत उपलब्ध कराई जा चुकी हैं। 509 एंबुलेंसें इस योजना के अंतर्गत राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों/गैर–सरकारी संगठनों को उपलब्ध कराई गई हैं। वर्ष 2016–17 के दौरान आंध्र प्रदेश राज्य में दस क्रेनों की खरीद के लिए 1.90 करोड़ रुपए का अनुदान जारी किया गया है।

ii. इसके अलावा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 140 अभिनिर्धारित अस्पतालों में अभिघात चर्या सुविधाओं का उन्नयन करके राष्ट्रीय राजमार्गों के स्वर्णिम चतुर्भुजए उत्तर–दक्षिण– पूर्व पश्चिम कॉरीडोरों पर 'अभिघात केन्द्रों के एकीकृत नेटवर्क की स्थापना' संबंधी स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय की योजना के तहत 140 उन्नत जीवनरक्षक एंबुलेंसें उपलब्ध कराई हैं।

6.8.7 सड़क सुरक्षा संबंधी प्रचार उपाय और जागरूकता अभियानः

i. इस योजना के माध्यम से आम जनता में सड़क सुरक्षा जागरूकता पैदा करने और पैरवी स्वरूप गतिविधियां चलाई जाती हैं जो सड़क सुरक्षा में सुधार की बहु–मुखी कार्य–नीति का एक हिस्सा हैं। मंत्रालय का प्रयास है कि सड़क सुरक्षा को एक सामाजिक आंदोलन बना दिया जाए। इस के लिए सरकार टीवी स्पॉट/रेडियों जिंगलों के प्रसारण के रूप में, सिनेमा स्लाइडों, होर्डिंगों के प्रदर्शन, सड़क सुरक्षा सप्ताह, संगोष्ठियों, प्रदर्शनों का आयोजन करके, सड़क सुरक्षा के बारे में अखिल भारतीय निबंध प्रतियोगिता आयोजित करके, सड़क सुरक्षा सुधारने के काम में लगे हितधारकों को प्रेरित करने के लिए प्रोत्साहन पुरस्कार देकर, सड़क प्रयोक्ताओं के विभिन्न वर्गों जैसे पदयात्रियों, साइकिल सवारों, स्कूली बच्चों, भारी वाहन चालकों आदि के लिए हैंडबिल/स्टिकर, पोस्टर आदि जिनमें सड़क सुरक्षा संदेश शामिल होते हैं, छपवाकर, सड़क सुरक्षा गेम, कैलेण्डर जिनमें सड़क सुरक्षा संदेश आदि का वर्णन होता है, डिजाइन एवं मुद्रित कराकर विभिन्न प्रचार उपाय करती रही है।

ii. सड़क सुरक्षा का मुद्दा एक ऐसा मुद्दा है जिसका समाधान सभी हितधारक अर्थात् राज्य सरकारए कारपोरेट हाउस, ऑटो उद्योग और उनके संघ, विश्वविद्यालय, संस्थानए गैर–सरकारी संगठन और समस्त समाज मिलकर ही निकाल सकते हैं। इसलिए मंत्रालय ने यह निर्णय लिया है कि आम जनता में सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए गैर सरकारी संगठनों का सहयोग लिया जाए।

6.9 सड़क सुरक्षा समिति

माननीय उच्चतम न्यायालय के 2012 की रिट याचिका 295 (सिविल) में 22.0.2014 के आदेश के अनुसरण में न्यायमूर्ति (सेवानिवृत्त) श्री राधाकृष्णन की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई है। समिति ने राज्यों/संघ

यह चिन्ह ड्राइवर को आश्वस्त करता है कि वह सही रास्ते पर है और यह उस पर लिखे गए स्थानों की दूरी भी दर्शाता है।
This sign assures the driver that he is on right path and also tells the distance of the places written on it.

प्राथमिक उपचार केन्द्र
First Aid Post

राज्यक्षेत्रों, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालयए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को अनेक निदेश दिए हैं।

6.10 जिला सड़क सुरक्षा समिति

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने देश के प्रत्येक जिले में एक–एक जिला सड़क सुरक्षा समिति गठित की है ताकि सड़क प्रयोक्ताओं में जागरूकता पैदा की जा सके। इन समितियों की अध्यक्षता संबंधित जिले के माननीय लोक सभा सांसद करेंगे। यदि किसी जिले में एक से अधिक सांसद है तो वरिष्ठतम सांसद को समिति का अध्यक्ष बनाया जाएगा। संबंधित जिले में रहने वाले माननीय राज्य सभा सांसद इस समिति में विशेष आमंत्रित होंगे। समिति के सदस्य होंगे– जिला कलक्टर, पुलिस अधीक्षक, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, जिला परिषद्, नगर निगम या विकास प्राधिकरण के मेयर/अध्यक्ष, जिले के सभी विधान सभा सदस्य, जिले के सभी उप संभागीय मजिस्ट्रेट आदि। यह समिति संबंधित जिले में सड़क सुरक्षा गतिविधियों और सड़क दुर्घटना डेटा की निगरानी करेगी, सड़क दुर्घटनाओं के कारणों का अध्ययन करेगी, राष्ट्रीय/राज्यीय सड़क सुरक्षा परिषद् को सुझाव देगी, सड़क सुरक्षा मानकों का कार्यान्वयन सुनिश्चित करेगी, गति सीमाओं और यातायात मंदन उपायों की समीक्षा करेगी, जिलों में भलाई करने वालों को प्रेरित करने के लिए कार्यनीतियां तैयार करेगी, आदि।

सड़क दुर्घटना पीड़ितों के लिए एंबुलेंस

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

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

सड़क सुरक्षा पदयात्रा

इंडिया इंटेग्रेटिड ट्रांसपोर्ट एंड लॉजिस्टिक्स प्रदर्शनी

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 2017–18 के दौरान अनुसंधान और विकासः

7.1 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास 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 परए प्रयोक्ता एजेंसियों/विभागों द्वारा अपने–अपने कार्य–क्षेत्र में अपनाई जा सकती हैं। इनमें सड़क, पुल, यातायात और परिवहन इंजीनियरी आदि क्षेत्र आते हैं। अनुसंधान कार्य, विभिन्न ख्याति प्राप्त अनुसंधान व शैक्षिक संस्थाओं के माध्यम से कराया जाता है। अनुसंधान निष्कर्षों का प्रचार–प्रसार भारतीय सड़क कांग्रेस के माध्यम से ''भारतीय राजमार्ग में शोध'' डाइजेस्ट के प्रकाशन और इन निष्कर्षों 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, अनुसंधान कार्य की देश में सड़क अवसंरचना संबंधी विकास में महत्वपूर्ण भूमिका है। वर्ष 2017–18 के दौरान अनुसंधान और विकास के लिए 83.41 करोड़ रुपए का परिव्यय उपलब्ध कराया गया है।

7.2 अनुसंधान और विकास संबंधी प्रस्ताव

सड़क निर्माण में उत्कृष्ट कार्य संबंधी विशेषज्ञ समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट के आधार पर तैयार अनुसंधान प्रस्तावों, प्रौद्योगिकी सूचना, पूर्वानुमान और मूल्यांकन परिषद (टीआइएफएसी) द्वारा विज़न 2035 तथा मंत्रालय के एसआर और टी (सड़क) जोन द्वारा अभिनिर्धारित अन्य विषयों को सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान किया जाता है ताकि अत्याधुनिक रिपोर्टें तैयार की जा सकें जिनके परिणाम स्वरूप राजमार्ग अभियंताओं द्वारा अपनाए जाने के लिए मार्गनिर्देश अथवा कोड/विनिर्देश/अंतरिम नीतिगत अनुदेश तैयार हो सकें।

7.3 नई सामग्री और तकनीकें:

7.3.1 मंत्रालय का प्रयास रहा है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर नई/वैकल्पिक सामग्री/प्रौद्योगिकियों के प्रयोग को प्रोत्साहित किया जाए। इसके लिए मंत्रालय ने भारतीय सड़क कांग्रेस की सहायता से प्रत्यायन की प्रक्रिया आरंभ की है। तथापिए सूचना है कि परियोजना इंजीनियरों, डिजाइनरों और परामर्शदाताओं से नई/वैकल्पिक सामग्री/प्रौद्योगिकियों को अभी भी मामूली प्रतिक्रिया प्राप्त हो रही है। इसलिए, मंत्रालय ने इनके अभिग्रहण को प्रोत्साहित करने के लिए सक्रिय कदम उठाए हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों पर नई सामग्रियों/प्रौद्योगिकियों के प्रयोग में तेजी लाने के लिए मंत्रालय की एक समन्वयन समिति का गठन किया गया है जिसने अब तक 22 ऐसी नई सामग्रियों/तकनीकों का चयन किया है।

7.3.2 प्रक्रिया का सरलीकरण करने और राजमार्गों पर नई सामग्रियों और तकनीकों के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए मंत्रालय ने निर्धारित किया है कि भारत और विदेश में उपयोगी सिद्ध होने वाली नई सामग्रियों/प्रौद्योगिकियों को प्रत्यायित माना किया जाएगा बशर्ते कि प्रवर्त्तक सिद्ध निष्पादन प्रस्तुत करें और भारत में स्थायी कारोबार स्थापित

करें। इसके अलावा मंत्रालय ने निदेश दिया है कि नई/वैकल्पिक सामग्रियों तथा प्रौद्योगिकियों को क्षेत्र परीक्षणों में प्राथमिकता दी जाएगी और उनके कार्य निष्पादन का एक निर्धारित समय तक मूल्यांकन किया जाएगा ताकि राष्ट्रीय राजमार्गों पर भविष्य में उनके प्रयोग हेतु दिशा निर्देश और व्यवहार संहिता बनाई जा सके।

7.3.3 मंत्रालय ने निम्नलिखित लक्ष्य प्राप्त करने के लिए 'वैल्यू इंजीनियरिंग प्रोग्राम' को लागू करने का निर्णय लिया है–

- निर्माण की गति बढ़ाना
- निर्माण की लागत में कटौती करना
- परिसंपत्ति के स्थायित्व में बढ़ोत्तरी करना
- उन्नत सौंदर्य और सुरक्षा।

7.3.4 इस प्रयोजन से मंत्रालय ने महाराष्ट्र लोक निर्माण विभाग के सेवानिवृत्त सचिव श्री एस.आर. तांबे की अध्यक्षता में एक राष्ट्रीय विशेषज्ञ पैनल गठित किया है जिसमें 9 सदस्य शामिल किए गए हैं। यह समिति नवीन या नवाचारी प्रौद्योगिकियों, सामग्रियों और उपकरणों के कार्यान्वयन में सामने आने वाले तकनीकी मुद्दों के समाधान और उपकरणों की संस्तुति करेगी। राष्ट्रीय विशेषज्ञ पैनल को विभिन्न वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों की जांच का काम भी सौंपा जाएगा, जब नई प्रौद्योगिकी/वैकल्पिक सामग्रियों/उपकरणों के प्रवर्तकों से अलग–अलग प्रस्ताव उनके सामने रखे जाएंगे। राष्ट्रीय विशेषज्ञ पैनल को या तो उपयुक्त मामलों में प्रायोगिक खंडों पर प्रयुक्त की जाने वाली नई प्रौद्योगिकियों/सामग्रियों के अनुमोदन की या फिर राजमार्गों के निर्माण में उनके प्रयोग के अनुमोदन की शक्तियां दी गई हैं। नई सामग्रियां और तकनीकें 'उपयोगकाल लागत दृष्टिकोण' के आधार पर ढांचे की दृढ़ता, स्थायित्व, उच्चतर निष्पादन, पर्यावरणीय अनुकूलता और किफायती लागत बढ़ाने में मददगार होती हैं।

7.3.5 मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्गों पर पुलों की पूर्ण सूची बनाने एवं उनकी दशा का सर्वेक्षण करने का काम शुरू किया है और इसके लिए परामर्शदाताओं की नियुक्ति कर दी गई है। ये परामर्शदाता आईआरसी:एसपी:35 के अनुसार, आवधिक रूप से दशा का सर्वेक्षण पूरा कर रहे हैं। इन परामर्शदाताओं द्वारा एकत्र डेटा का उपयोग भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमीए नोएडा में मंत्रालय द्वारा स्थापित भारतीय पुल प्रबंधन प्रणाली द्वारा किया जाएगा; यह प्रणाली मंत्रालय को इस प्रयोजन से उपलब्ध निधियों में से पुल परिसंपत्तियों की भावी योजना बनाने और उनको परस्पर वरीयता देने के बारे में सुझाव देगी। अभी तक 1,66,236 ढांचों (पुलों, पुलियाओं आदि) की सूची तैयार की जा चुकी है और उनके बारे में डेटा एकत्र किया जा चुका है।

7.4 सड़क सुरक्षा इंजीनियरी

7.4.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, राष्ट्रीय राजमार्गों पर इंजीनियरिंग उपायों के माध्यम से सड़क सुरक्षा में सुधार के लिए एकजुट प्रयास कर रहा है। कलैंडर वर्ष 2011, 2012, 2013 और 2014 में हुई मौतों के आधार पर 789 ब्लैक स्पॉटों की पहचान की गई है और प्रत्येक स्पॉट को अद्वितीय आईडी संख्या देकर अधिसूचित किया गया है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा ब्लैक स्पॉटों की जांच और सुधार के लिए दिशा–निर्देश तैयार किए गए है और उन्हें अधिसूचित किया गया है। अब तक 189 ब्लैक स्पॉटों को पहले ही ठीक किया जा चुका है। 256 स्थानों पर सुधारात्मक उपाय करने हेतु स्वीकृति दी जा चुकी है जोकि कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर हैं। 138 स्पॉट राज्य सरकार की सड़कों पर हैं/अन्य एजेंसियों के पास हैं। शेष 206 स्पॉट अलग से संभाले जाएंगे या फिर इन्हें पहले से चल रही परियोजनाओं के भाग के रूप में ही ठीक कर दिया जाएगा।

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

7.4.2 चूंकि ब्लैकस्पॉटों की जांच और सुधार उपाय करने की प्रक्रिया में काफी समय लगता है, दीर्घकालिक स्थायी उपायों के माध्यम से ब्लैक स्पॉटों को ठीक किए जाने तक संकेतकों, सोलर–ब्लिंकर्स और गतिरोधक उपायों द्वारा सड़क दुर्घटना ब्लैक स्पॉटों के बारे में सड़क प्रयोक्ताओं को सावधान और सजग करने के लिए तत्काल चेतावनी उपाय स्थापित करने का निर्णय लिया गया था।

7.4.3 राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा संपरीक्षाएं आरंभ करने के लिए विस्तृत दिशा–निर्देश तैयार किए गए हैं और उन्हें अधिसूचित किया गया है। ईपीसी/बीओटी पद्धति पर आधारित सभी राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के लिए सड़क सुरक्षा संपरीक्षाओं को अनिवार्य कर दिया गया है। इसके अलावाए 1,382 किमी. के राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों के संबंध में, उन मार्गों की सुरक्षा चिंताओं का समाधान करने के लिए स्वतंत्र सड़क सुरक्षा संपरीक्षा कराने की स्वीकृति दी गई है।

7.4.4 आईएएचई द्वारा हाल ही में सड़क सुरक्षा संपरीक्षकों के लिए एक प्रमाणन पाठयक्रम आरंभ किया गया है और पहले बैच में 42 संपरीक्षकों का प्रमाणन किया गया।

7.4.5 मंत्रालय ने मुख्यतया पहाड़ी राज्यों के दुर्घटना प्रवण अवस्थानों में, राष्ट्रीय राजमार्गों पर पहाड़ी क्षेत्र में दुर्घटना अवरोधक लगवाने का काम आरंभ किया है। मार्गखंडों की पहचान करने और चयनित किस्म के दुर्घटना अवरोधकों के संस्थापन से संबंधित भिन्न–भिन्न पहलुओं पर एक रिपोर्ट तैयार की गई और इसे परिचालित किया गया है। अभी तक 280 किमी की लंबाई में क्रैश बैरियर स्थापित किए जाने की स्वीकृति प्रदान की गई है।

7.5 2017 में भारतीय सड़क कांग्रेस के नए प्रकाशन

आईआरसी ने 2017 के दौरान निम्नलिखित प्रकाशन निकाले हैं। ये प्रकाशन राजमार्ग पेशेवरों के लिए काफी लाभप्रद सिद्ध हो रहे हैं।

i. आईआरसी:6–2017– ''स्टेंडर्ड स्पेसिफिकेशंस एंड कोड ऑफ प्रेक्टिस फॉर रोड ब्रिजिज'', सैक्शन–।। लोड्स एंड लोड कॉम्बिनेशंस (संशोधित संस्करण)

ii. आईआरसी:7–2017– ''रिकमंडिड प्रेक्टिस फॉर नम्बरिंग कल्वट्र्स, ब्रिजिज एंड टनेल्स'' (दूसरा पुनरीक्षण)

iii. आईआरसी:15–2017– ''कोडऑफ प्रेक्टिस फॉर कन्सट्रक्शन ऑफ जॉइन्टिड प्लेन कंक्रीट पेवमेंट्स'' (पांचवां पुनरीक्षण)

iv. आईआरसी:44–2017– ''गाइडलाइन्स फॉर सीमेंट कंक्रीट मिक्स डिजाइन फॉर पेवमेंट्स'' (तीसरा पुनरीक्षण)

v. आईआरसी:65–2017– ''गाइडलाइन्स फॉर प्लानिंग एंड डिजाइन ऑफ राउंड–एबाउट्स'' (पहला पुनरीक्षण)

vi. आईआरसी:70–2017– ''रेग्यूलेशन एंड कंट्रोल ऑफ मिक्स्ड ट्रेफिक इन अर्बन एरियाज'' (पहला पुनरीक्षण)

vii. आईआरसी:92–2017– ''गाइडलाइन्स फॉर डिजाइन ऑफ इंटरचेंजिज इन अर्बन एरियाज'' (पहला पुनरीक्षण)

viii. आईआरसी:121–2017– ''गाइडलाइन्स फॉर यूज ऑफ कंस्ट्रक्शन एंड डिमोलिशन वेस्ट इन रोड सेक्टर''

ix. आईआरसी:122–2017– ''गाइडलाइन्स फॉर कंस्ट्रक्शन ऑफ प्रीकास्ट कंक्रीट सेगमेंटल बॉक्स कल्वर्ट्स''

x. आईआरसी:123–2017– ''गाइडलाइन्स ऑन जियोफिजिकल इनवेस्टीगेशन फॉर ब्रिजिज''

xi. आईआरसी:124–2017– ''बस रेपिड ट्रांजिट (बीआरटी) डिजाइन गाइडलाइंस फॉर इंडियन सिटीज''

xii. आईआरसी:125–2017– ''गाइडलाइंस ऑन डोजर्स फॉर हाईवे वर्क्स''

xiii. आईआरसी:126–2017– ''गाइडलाइंस ऑन वैट मिक्स प्लांट''

xiv. आईआरसी:एसपी–93–2017– ''गाइडलाइंस ऑन रिक्वायरमेंट फॉर एन्वायरनमेंटल क्लीयरेंसिस फॉर रोड प्रोजेक्ट्स'' (पहला पुनरीक्षण)

xv. आईआरसी: एसपी–110–2017– ''एप्लीकेशन ऑफ इंटैलीजेंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम (आईटीएस) फॉर अर्बन रोड्स''

xvi. आईआरसी: एसपी–111–2017– ''केपेसिटी बिल्डिंग ऑफ रोड एजेंसीज इन चार्ज ऑफ इंप्लीमेंटेशन ऑफ रोड प्रोजेक्ट्स इन अर्बन एरियाज''

xvii. आईआरसी:एसपी–112–2017– ''मेनुअल फॉर क्वालिटी कंट्रोल इन रोड एंड ब्रिज वर्क्स''

7.6 भारतीय सड़क कांग्रेस के प्रकाशन जो छप रहे हैं–

i. आईआरसी:57 का दूसरा पुनरीक्षण ''रिकमंडिड प्रेक्टिस फॉर सीलिंग ऑफ जॉइन्ट्स इन कंक्रीट पेवमेंट्स''

ii. आईआरसी:83 (भाग–II) का दूसरा पुनरीक्षण ''स्टेंडर्ड स्पेसिफिकेशंस एंड कोड ऑफ प्रेक्टिस फॉर रोड ब्रिजिज, सैक्शन 9– बियरिंग्स'' (इलास्टोमेरिक बियरिंग्स)

iii. आईआरसी:83 (भाग–III) का पहला पुनरीक्षण ''स्टेंडर्ड स्पेसिफिकेशंस एंड कोड ऑफ प्रेक्टिस फॉर रोड ब्रिजिज, सैक्शन–9– बियरिंग्स, पॉट, पॉट–कम.पीटीईएफ, पिन एंड मेटलिक गाइड बियरिंग्स''

iv. आईआरसी:86 का पहला पुनरीक्षण–''जियोमेट्रिक डिजाइन ऑफ अर्बन रोड्स एंड स्ट्रीट्स''

v. आईआरसी:87 का पुनरीक्षण ''गाइडलाइंस फॉर फॉर्म वर्क, फॉल्सवर्क एंड टेंपरेरी स्ट्रक्चर्स''

vi. आईआरसी:99 का पहला पुनरीक्षण ''गाइडलाइंस फॉर ट्रेफिक कामिंग मैजर्स इन रूरल एंड अर्बन एरियाज''

vii. आईआरसी:एसपी:63 का पहला पुनरीक्षण ''गाइडलाइंस फॉर यूज ऑफ इंटरलॉकिंग कंक्रीट ब्लॉक पेवमेंट''

viii. आईआरसी:एसपी:65 का पुनरीक्षण ''गाइडलाइंस फॉर डिजाइन एंड कंस्ट्रक्शन ऑफ सेगमेंटल ब्रिजिज''

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.

ix. आईआरसी:एसपी:71 का पहला पुनरीक्षण ''गाइडलाइंस फॉर डिजाइन एंड कंस्ट्रक्शन ऑफ प्रीकास्ट प्री–टेन्संड गर्डर्स फॉर ब्रिजिज''

x. आईआरसी:एसपी:83 का पहला पुनरीक्षण ''गाइडलाइंस फॉर मेंटेनेंसए रिपेयर्स एंड रिहैबिलिटेशन ऑफ सीमेंट कंक्रीट पेवमेंट्स''

xi. आईआरसी:एसपी:89 भाग– ।। ''गाइडलाइंस फॉर दि डिजाइन ऑफ स्टेबिलाइज्ड पेवमेंट्स''

xii. न्यू मेनुअल ऑन यूनीवर्सल एसेसिबिलिटी फॉर अर्बन रोड एंड स्ट्रीट्स

xiii. न्यू मेनुअल फॉर प्लानिंग एंड डेवलपमेंट ऑफ अर्बन रोड्स एंड स्ट्रीट्स

xiv. न्यू मेनुअल फॉर प्लांटिंग एंड लेंडस्केपिंग ऑफ अर्बन रोड्स

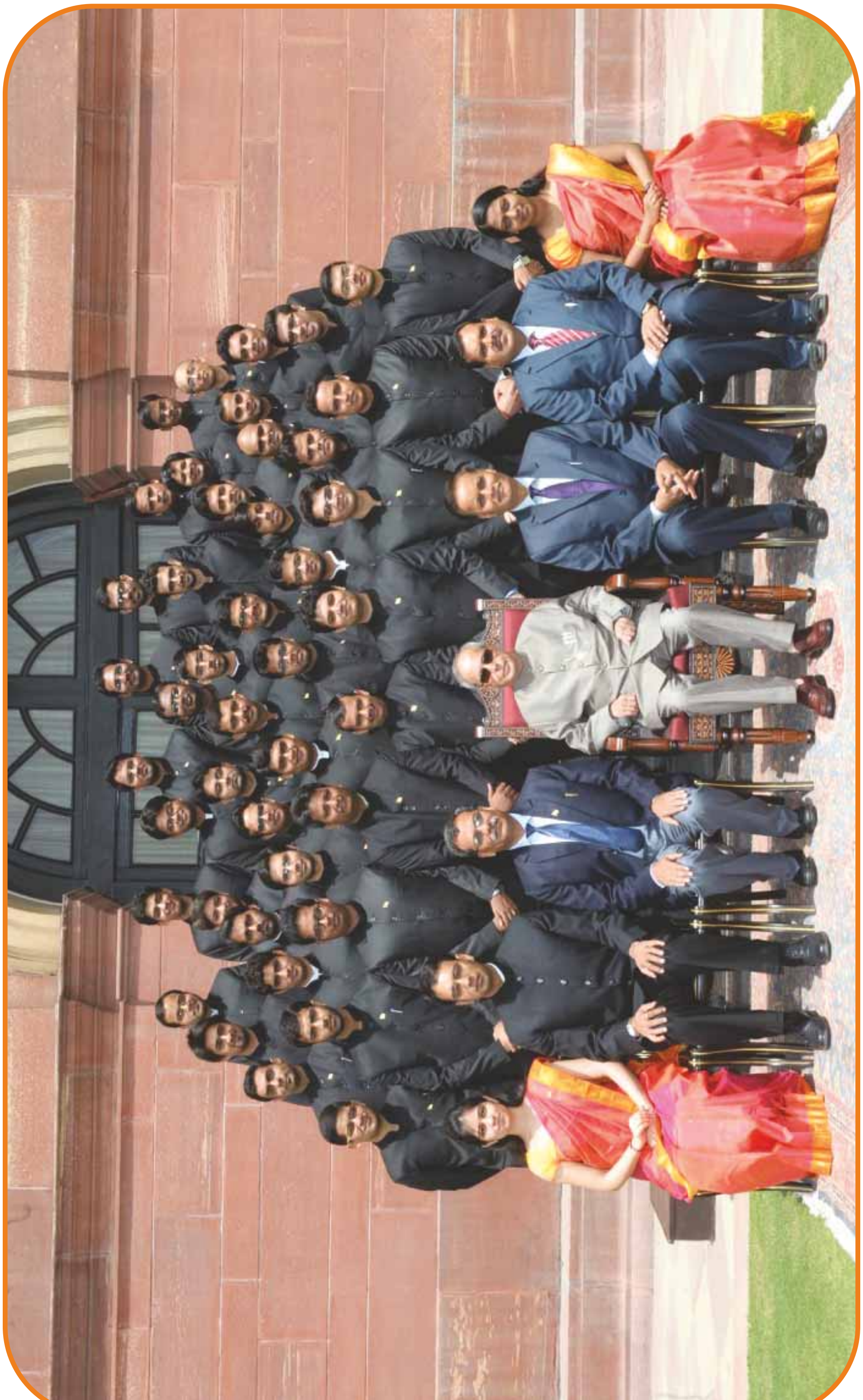
xv. न्यू गाइडलाइंस फॉर डिजाइन एंड इंस्टालेशन ऑफ गेबियन स्ट्रक्चर

xvi. न्यू गाइडलाइसं फॉर डिजाइन ऑफ इंटेग्रल ब्रिजिज

xvii. न्यू गाइडलाइंस ऑफ फ्लड डिसास्टर मिटिगेशन फॉर हाईवे इंजीनियर्स

xviii. न्यू गाइडलाइंस फॉर सीस्मिक डिजाइन फॉर रोड ब्रिजिज

जापान इंटरनेशनल को–ऑपरेशन एजेंसी (जीका) के तहत प्रशिक्षण कार्यक्रम



ईएसई अधिकारियों (2014 और 2015 बैच) और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अन्य अधिकारियों की भारत के माननीय राष्ट्रपति के साथ राष्ट्रपति भवन में भेंट

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

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

अध्याय–VIII

प्रशासन और वित्त

(क) प्रशासन

8.1 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के प्रशासन विंग में स्थापना अनुभाग, ओ एंड एम अनुभाग और रोकड़ अनुभाग शामिल हैं। प्रशासनिक विंग को इस मंत्रालय के 913 कर्मचारियों (ग्रुप एएबी और सी) 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 रिक्त पदों को भरने के लिए समय–समय पर जारी आदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए विशेष प्रयास किए गए 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 **परिशिष्ट–7** 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 वेलफेयर सैल 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 वेलफेयर सैल विदाई समारोह आयोजित करता है और उन्हें एक स्मारक चिह्न (मीमेंटो), 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, साम्प्रदायिक सद्भाव दिवस, सद्भावना दिवस, सतर्कता जागरूकता सप्ताह, रैडक्रॉस दिवसए रैडक्रास रेफल ड्रा, स्वच्छ भारत अभियान, सुशासन दिवस, संविधान दिवस आदि मनाए गए और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के कर्मचारियों द्वारा शपथ ग्रहण की गई। ''झंडा दिवस'' के संबंध में 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 पुरस्कार प्रदान किए जाते हैं।

8.6 सूचना और सुविधा केन्द्र की स्थापना

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, स्कीमों 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 अलावाए 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 ।

8.8 विभागीय रिकार्ड रूम

मंत्रालय द्वारा अभिलेखों के प्रबंधन की ओर भी उचित ध्यान दिया जा रहा है। वर्ष के दौरान, 31 दिसम्बर, 2017 तक कुल 9,141 फाइलें रिकार्ड की गईं और अभिलेख धारण समय–तालिका के अनुसार 2,195 फाइलों की समीक्षा की गई और उन्हें नष्ट किया गया।

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

मंत्रालय में, संयुक्त सचिव (टीएंडसी) की अध्यक्षता में एक लोक शिकायत निवारण तंत्र है। संयुक्त सचिव (टीएंडसी) को लोक शिकायत निदेशक 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 अर्थात् लोक शिकायत निवारण और मानीटरिंग प्रणाली (पीजीआरएएमएस) भी इस मंत्रालय में कार्य कर रही है। 31 दिसम्बर, 2017 तक कुल 9,977 लोक शिकायतें प्राप्त हुईं और उन सबको त्वरित निपटान के लिए संबंधित पक्षों/प्रभागों को पहले ही भेज दिया गया है। इसमें भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, एनएचएआईडीसीएल, आईएएचई, सड़क परिवहन विंग, और क्षेत्रीय कार्यालय शामिल हैं। कुल 11,615 (जिसमें पिछले लंबित मामले भी शामिल हैं) शिकायतों में से 31 दिसम्बर, 2017 तक 9,504 का निपटान कर दिया गया है।

मंत्रालय में एक स्टाफ शिकायत निवारण तंत्र भी कार्य कर रहा है। शिकायत सुनने तथा शिकायत अर्जियां प्राप्त करने के लिए निदेशक, संबंधित प्रशासन अनुभाग के प्रभारी निदेशक/उप सचिव (प्रशासन) को स्टाफ शिकायत निवारण अधिकारी के रूप में शिकायतों की सुनवाई के लिए पदनामित किया गया है। इसके अतिरिक्त, संयुक्त सचिव (टीएंडसी) भी लोक 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

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.

थी। राष्ट्रीय सूचना–विज्ञान केन्द्र (एनआईसी) द्वारा संचालित ई–ऑफिस उत्पाद का लक्ष्य अंतः सरकारी और अंतर–सरकारी प्रक्रियाओं को अधिक प्रभावी और पारदर्शी बनाने के लिए गवर्नेंस में सहायता प्रदान करना है।

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

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

- 15 दिनों की समय सीमा के भीतर सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के उपरोक्त उद्देश्यों को पूरा करने के लिए।
- 90 प्रतिशत स्टाफ के पास अपनी ई–ऑफिस आईडी है और कार्यभार ग्रहण करने वाले नये कर्मचारियों की ई–आफिस आइडी के सृजन की प्रक्रिया चल रही है।
- प्रशासन, मानव संसाधन, तकनीकी, प्रोजेक्ट और वित्त प्रभाग ई–ऑफिस के माध्यम से एक दूसरे के साथ बड़े सुचारु रूप से संवाद कार्य कर रहे हैं।
- फाइलों को ट्रैक करना अब बहुत आसान हो गया है।
- वास्तविक फाइलों को इलेक्ट्रोनिक फाइलों में बदलने की प्रक्रिया चल रही है।
- कागज–रहित कार्यालय के लक्ष्य को प्राप्त करने हेतु महत्वपूर्ण परिवर्तन देखे जा सकते हैं।
- अधिप्रमाणन के लिए डिजिटल हस्ताक्षर के क्रियान्वयन को भी कार्यान्वित किया गया है।
- रिपोर्टें निम्निलिखित के रूप में सृजित की जा सकती हैं–

  1. पार्क फाइल
  2. फाइल बंद करें
  3. प्राप्त आवती
  4. आवती लंबित (अनुभाग–वार)

8.11 शिकायत एवं नागरिक चार्टर सेल

शिकायत मामलों के त्वरित और समुचित निपटान पर निगरानी रखने के लिए ओएंडएम अनुभाग के हिस्से के रूप में शिकायत एवं नागरिक चार्टर सेल 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 लेखांकन प्रधिकारी हैं और वह अपने कार्यों का निर्वहन, विशेष सचिव एवं वित्तीय सलाहकार (एसएस एंड एफए) और प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक के माध्यम से करते हैं। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लेखा और बजट पक्ष, 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 बजट, केन्द्रीय लेन–देनों का विवरण, वित्तीय लेखों एवं विनियोजन लेखों को तैयार करने, वित्तीय और लेखांकन मामलों पर मंत्रालय को तकनीकी सलाह देने और रोकड़ प्रबंधन करने, लेखा महानियंत्रक, भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक, वित्त मंत्रालय और अन्य संबंधित एजेंसियों के साथ समन्वय करने का कार्य सौंपा गया है।

8.12.2 प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक कार्यालय में प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक, एक लेखा नियंत्रक और एक सहायक लेखा नियंत्रक शामिल हैं। बजट अनुभाग में एक अवर सचिव (बजट) हैं। इस कार्यालय में मंत्रालय के लिए एक प्रधान लेखा अधिकारी, प्रशासन एवं स्थापना के लिए एक वरिष्ठ लेखा अधिकारी और उप–लेखा नियंत्रक/सहायक लेखा नियंत्रक की अध्यक्षता वाले आंतरिक लेखापरीक्षा पक्ष के लिए एक वरिष्ठ लेखाधिकारी 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 जिम्मेदारियों 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।

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.

- राज्य सरकारों और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों से ऋण और उस पर ब्याज की वापसी 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 वित्त वर्ष के दौरान बजट प्रक्रिया में वित्त मंत्रालय के साथ समन्वय करना ।
- आंतरिक अतिरिक्त बजटीय संसाधनों की मॉनीटरिंग करना और इसे सीएजी कार्यालय को प्रस्तुत करना।
- राजकोषीय उत्तरदायित्व और वित्तीय प्रबंधन 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 ।
- 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 त्वरित आंकड़े तैयार करना और उनको सीजीए को भेजना तथा अनंतिम लेखों को तैयार करना और उनको मंत्रालय को भेजना ।
- पीएओ/आरपीएओ से प्राप्त एमआईएस के आधार पर मासिक डीओ तैयार करना और सीजीए 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 पुनर्विनियोजन करना तथा बजट संबंधी सभी मामलों में वित्त मंत्रालय और अन्य विभागों के साथ समन्वय करना ।
- वास्तविक व्यय को समाविष्ट करके वार्षिक अनुदान मांगों का पुनरीक्षण करना।
- भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सिविल एवं कॉमर्शियल) के सभी लेखा परीक्षा पैरा और टिप्पणियों की मॉनीटरिंग/निपटान करना और 'कीगई कार्रवाई संबंधी नोट'/बचत संबंधी व्याख्यात्मक नोट के लिए व्यय

विभाग, वित्त मंत्रालय के मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ के साथ समन्वय करना तथा लोक लेखा समित की रिपोर्टों के चयनित अनुदानों की समीक्षा करना और एटीएन नोट भी तैयार करना।

- समीक्षा प्राप्तियों, ब्याज प्राप्तियों और लोक लेखाओं के वार्षिक प्राक्कलन तैयार करना।

(v) आंतरिक लेखा परीक्षा

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक संगठन में मंत्रालय के विभिन्न विभागों के कार्यकरण में व्यवस्थागत अशुद्धियों/चूकों की पहचान करने के लिए और आवश्यक कार्रवाई/सुधार के लिए प्रबंधन को सलाह देने के लिए एक प्रभावी साधन के रूप में आंतरिक लेखा परीक्षा विंग स्थापित की गई है। यह विंग दैनिक कार्यकलाप में उद्देश्य–परकता और वित्तीय औचित्य लाने और वित्तीय समझदारी में बेहतर संवेदनशीलता लाने के लिए एक बड़ा प्रबंधन साधन सिद्ध हुआ है ।

आंतरिक लेखा परीक्षा विंग के अधिकारियों तथा अन्य अनुभागों में तैनात अधिकारियों को विगत में आंतरिक लेखा परीक्षा से संबंधित विभिन्न प्रशिक्षण प्रदान किए गए हैं।

प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक संगठन द्वारा विगत कुछ वर्षों के दौरान आंतरिक लेखा परीक्षा तंत्र के प्रभावी उपयोग के परिणाम–स्वरूप सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लगभग सभी कार्यालयों में लेखा अनुरक्षण के संबंध में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। प्रमुख अनियमितताओं/कमियों वाले लेखा परीक्षा पैरा विभागाध्यक्षों के नोटिस में लाए जाते हैं और पैराओं के निपटान के लिए मामलों को उठाया जाता है तथा बकाया पैराओं के निपटान के लिए प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक कार्यालय द्वारा समीक्षा बैठकों की भी व्यवस्था की जाती है।

आंतरिक लेखा परीक्षा की प्रमुख जिम्मेवारियां इस प्रकार हैं:–

- मंत्रालय के सभी पक्षों 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 ।

वर्ष के दौरान एन.एच. प्रभागों की 29 यूनिटों की लेखा परीक्षा की गई है।

(vi) लेखों का कम्प्यूटरीकरण

क. **कंप्यूटरीकृत लेखाकरण (कॉम्पेक्ट)**: व्यय लेखों के लिए यह एक व्यापक पैकेज है जिसमें प्री–चैक, जीपीएफ, बजट, पेंशन, संकलन और नई पेंशन योजना जैसे मुख्य लेखांकन कार्य सहित सभी मुख्य

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.

लेखांकन प्रकार्य शामिल हैं और इस सॉफ्टवेयर को सभी भुगतान एवं लेखा कार्यालयों/क्षेत्रीय भुगतान एवं लेखा कार्यालयों में सफलतापूर्वक लागू किया गया। इससे न केवल अति कुशल भुगतान प्रणाली तैयार होने और लेखा तैयार करने में समय–पालन की स्थिति बनी है अपितु सम्पूर्ण प्रक्रिया में अधिक पारदर्शिता आई है।

ख. **कॉन्टेक्टः** मासिक लेखों के संकलन के लिए इस सॉफ्टवेयर का प्रधान लेखा कार्यालय में उपयोग किया जा रहा है। प्रत्येक महीने, विभिन्न अनुदानों की प्राप्तियों और व्यय की विस्तृत समीक्षा तैयार की जाती है और सीजीए कार्यालय को भेजी जाती है और व्यय विवरण, मंत्रालय के अवर सचिव (बजट), अपर सचिव एवं वित्तीय सलाहकार और सचिव को भेजा जाता है। इसमें व्यय का मुख्य–शीर्षवार, प्रयोजन–शीर्षवार और स्कीम–वार पैटर्न, विभिन्न गैर– कर राजस्व मदों का शीर्ष वार प्राक्कलन और प्राप्तियां, पूर्व वर्ष के आंकड़ों के साथ तुलना और लंबित उपयोग प्रमाणपत्रों की स्थिति आदि शामिल होती है।

ग. **ई–लेखा** : यह वैब आधारित एक कार्यक्रम है जिसके द्वारा व्यय लेखांकन सूचना का दैनिक/मासिक एमआईएस तैयार किया जाता है। सभी भुगतान एवं लेखा कार्यालयों/क्षेत्रीय भुगतान एवं लेखा कार्यालयों को वैब आधारित लेखा पोर्टलए ई–लेखा से पूर्ण एकीकृत कर दिया गया है। उनको अपना दैनिक लेन–देन इस पोर्टल पर अपलोड करना होता है ताकि व्यय और प्राप्तियों की तारीख दैनिक आधार पर उपलब्ध रहे। इससे व्यय और आय के बारे में वास्तविक समयाधारित–डेटा उपलब्ध हो जाता है जो व्यय/प्राप्तियों की प्रभावी मॉनीटरिंग और बजटीय नियंत्रण के लिए महत्वपूर्ण है। इस पोर्टल की प्रबंधन सूचना प्रणाली से सृजित रिपोर्टें, महत्वपूर्ण प्रबंधकीय साधन हैं और इनका उपयोग, मंत्रालय के विभिन्न विभागों द्वारा किया जाता है।

घ. पीएफएमएसः प्रारंभ में पीएफएमएस की शुरुआतए भारत सरकार की योजनागत स्कीमों के तहत निधियों के विमोचन के लिए की गई थी। अब पीएफएमएस की व्याप्ति बढ़ा दी गई 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 शुल्क योजना अंगीकार की और देश भर के लगभग 1200 आरटीओ, राज्य परिवहन प्राधिकरणों से राष्ट्रीय परमिट शुल्क के संग्रहण के लिए तथा पूर्व सहमत सूत्र के आधार पर हर महीने संग्रहीत शुल्क का वितरण सभी राज्य सरकारों /संघ राज्यक्षेत्रों में करने संबंधी समन्वय कार्य की जिम्मेदारी स्वीकार की।

(ii) राष्ट्रीय परमिट शुल्क योजना के अनुसार सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा यह शुल्क संग्रहीत किया जा रहा है और केन्द्रीय मोटर यान (संशोधन) नियमावली, 2010 में निर्धारित सूत्र के अनुसार राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों 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 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 जिसका उपयोग विभिन्न कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा किया जाना है। विशाल पैमाने की इस राष्ट्र–व्यापी योजना से प्रशासनिक जिम्मेदारियां बढ़ने के अलावा प्रधान मुख्य लेखा नियंत्रक संगठन पर धन संग्रह करने और उसका लेखांकन करने के रूप में काम का बोझ और लेखांकन कार्य बहुत बढ़ गया है। राष्ट्रीय परमिट शुल्क का राज्यवार वितरण दर्शाने वाला विवरण **परिशिष्ट–8** 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 मंत्रालयए व्यय विभाग द्वारा जारी किए गए मार्ग निर्देशों के संदर्भ में, 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 मलालेखा परीक्षक की मुद्रित रिपोर्टों के अनुरूप लोक लेखा समिति के क्षेत्राधिकार में आने वाले विषयों पर लेखा परीक्षा रिपोर्टों/पैराओं (सिविल) पर 'कीगई कार्रवाई' संबंधी टिप्पणियों के प्रस्तुतीकरण की प्रगति की समीक्षा और निगरानी करती है। स्थायी लेखा परीक्षण समित, वाणिज्यिक श्रेणी के अंतर्गत होने के कारण सार्वजनिक उपक्रम समित 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 बैठकेंए 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) 1.4.2017 से 31.12.2017 तक की अवधि के दौरानः वर्ष 2017 की सीएजी रिपोर्ट संख्या 12 के पैरा 18.1–'अक्षम नियोजन के कारण निष्फल व्यय' के संबंध में अंतिम 'एटीएन' लोक सभा सचिवालय को भेज दी गई थी।

यह चिन्ह चालक को निर्देश देता है कि वह किसी भी परिस्थिति में बाएं न मुड़े।
This sign indicates that left turn is prohibited.

(iii) निम्नलिखित लेखा परीक्षा पैराओं (वाणिज्यिक) पर 'कीगई कार्रवाई' संबंधी अंतिम टिप्पाणियां लोक सभा सचिवालय (सीओपीयू शाखा) को भी भेजी गई थीं:

- पैरा 13.1ए वर्ष 2012–13 की रिपोर्ट सीए संख्या 8–महा पत्तनों को पत्तन सड़क संपर्क उपलब्ध कराने की योजना के कार्यान्वयन के लिए बनाए गए विशेष प्रयोजन तंत्र के प्रचालनों की समीक्षा।
- पैरा संख्या 36ए वर्ष 2014–भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाओं के कार्यान्वयन की निष्पादन संपरीक्षा के बारे में सीएंडएजी की रिपोर्ट।
- पैरा 2.2ए वर्ष 2016 की रिपोर्ट सीए संख्या 15–रारा–33 के हजारीबाग से रांची तक के खंड को चार लेन का बनाए जाने की परियोजना से जुड़े रियायतग्राही को अनुचित लाभ।

(iv) 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 संयुक्त सचिव की अध्यक्षता में स्थायी लेखापरीक्षा समिति (एसएसी) की समय–समय पर बैठकें भी आयोजित की गईं।

(v) नियंत्रक और महालेखा परीक्षक (वाणिज्यिक) के लंबित लेखापरीक्षा पैराओं की स्थिति **परिशिष्ट–18** में दी गई है।

8.12.6 अनुदान सं–81 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

वर्ष 2017–18 के लिए वास्तविक व्यय (31 दिसम्बर, 2017 तक) **परिशिष्ट–9** में दर्शाया गया है। विगत तीन वर्षों के लिए केन्द्रीय लेन–देन विवरण के अनुसार प्राप्तियों का शीर्ष–वार ब्यौरा **परिशिष्ट–10** में दर्शाया गया है और तीन वर्षों के लिए व्यय की प्राप्तियों का ब्यौरा **परिशिष्ट–11** में दर्शाया गया है। लेखाओं की प्रमुख विशिष्टताएं, **परिशिष्ट–12** में दी गई हैं।

(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, मुख्य सतर्कता अधिकारी हैं। सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से नियुक्त संयुक्त सचिव (स्थापना, सामान्य प्रशासन और एनएचआईडीसीएल) भी इस मंत्रालय के अंशकालिक 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।

8.13.2 वर्ष के दौरान, सतर्कता से संबंधित शिकायतों से निपटने (जहां कहीं आवश्यक हो, केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्शन में) के साथ–साथ निवारक सतर्कता पर विशेष बल दिया गया। ऑटो ईंधनों की खुदरा दुकानों के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करने हेतु आवेदनों पर कार्यवाही करने के लिए अनुदेशों और प्रक्रियाओं को समुचित ढंग से लागू करने और "पहलेआओ पहले पाओ" आधार पर निजी सम्पत्तियों तक पहुंच उपलब्ध कराने, अनापत्ति प्रमाण–पत्र के मामलों और बिलों के निपटान पर 30 दिन की समय सीमा में कार्यवाही करने और "पहले आओ

पहले पाओ'' आधार पर सीधे भुगतान पद्धति के अंतगर्त भुगतान करने पर बल दिया गया। राष्ट्रीय राजमार्गों पर खुदरा दुकानों, निजी संपत्तियों आदि तक पहुंच की अनुमति प्राप्त करने हेतु आवेदन पत्रों की आनलाइन ट्रेकिंग आरंभ की गई है।

8.13.3 सतर्कता जागरूकता सप्ताह मनाए जाने की शुरुआत अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार द्वारा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और पोत परिवहन मंत्रालय के स्टाफ को संयुक्त रूप से सत्यनिष्ठा की शपथ दिलाकर की गई। सतर्कता जागरूकता सप्ताह के दौरान मंत्रालय के स्टाफ के लिए अंग्रेजी में एक निबंध प्रतियोगिता आयोजित की गई जिसका विषय था– 'फाइटिंग करप्शन विद इन्फॉरमेशन एंड कम्यूनिकेशन टैक्नोलॉजी' और हिन्दी में आयोजित निबंध प्रतियोगिता का विषय था– 'भ्रष्टाचार से निपटने के लिए हाल में उठाए गए कदम'। हिन्दी में 13 आलेख और अंग्रेजी में 09 आलेख प्राप्त हुए जिनका मूल्यांकन, इस प्रयोजन के लिए गठित की गई दो सदस्यीय समिति द्वारा किया गया और विजेताओं को 06 नवम्बर, 2017 को आयोजित एक समारोह में संयुक्त सचिव (राजमार्ग) द्वारा समुचित पुरस्कार प्रदान किए गए।

8.13.4 भ्रष्टाचार, किसी व्यक्ति जिसे किसी अधिकार वाले पद की जिम्मेदारी सौंपी गई हो द्वारा किए जाने वाले बेईमानीपूर्ण या अनैतिक आचरण को कहते हैं 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:

- मंत्रालय की वैबसाइट पर सीवीसी के लिंक के साथ ई–प्रतिज्ञा को अपलोड किया गया।
- स्वागत कक्ष (मुख्य द्वार) के समीप लगाए गए टीवी स्क्रीन पर भ्रष्टाचार के विषय से संबंधित चुनिंदा उद्धरण दर्शाए गए।
- मंत्रालय के ट्विटर अकाऊंट पर भ्रष्टाचार के विषय से संबंधित उद्धरण अपलोड किए गए।
- अंग्रेजी में एक निबंध प्रतियोगिता आयोजित की गई जिसका विषय था– 'फाइटिंग करप्शन विद इन्फॉरमेशन एंड कम्यूनिकेशन टैक्नोलॉजी' और हिन्दी में आयोजित निबंध प्रतियोगिता का विषय था– 'भ्रष्टाचार से निपटने के लिए हाल में उठाए गए कदम'। जिन कार्मिकों के आलेखों को प्रथमए द्वितीय और तृतीय स्थान हिन्दी और अंग्रेजी निबंध प्रतियोगिताओं में निर्णीत किया गयाए उन्हें नकद पुरस्कार प्रदान किए गए।

मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों के लिए सतर्कता जागरूकता के संबंध में 6.11.2017 को संवेदीकरण (सेंसिटाइजेशन) कार्यक्रमों को आयोजन किया गया।

(घ) सूचना का अधिकार अधिनियम का कार्यान्वन

8.14 सूचना का अधिकार अधिनियम के प्रमुख उद्देश्य हैं– प्रत्येक सार्वजनिक प्राधिकरण के काम–काज में पारदर्शिता और जवाबदेही को बढ़ावा देना और सार्वजनिक प्राधिकरण के नियंत्रण में उपलब्ध सूचना तक पहुंच नागरिकों को

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.

उपलब्ध कराने के लिए व्यवहारिक व्यवस्था 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 केन्द्रीय सूचना आयोग और राज्य सूचना आयोगों की स्थापना की गई है। सूचना का अधिकार अधिनियम के अनुसार मंत्रालय में नोडल अधिकारी, आरटीआई अनुभाग, पीआईओ, अपीली प्राधिकारी आदि पूरी तरह से काम कर रहे हैं। सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 की धारा 4 (1) (ख) में यह परिकल्परप 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 दी गई है। 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 में 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 सूचनाए 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 'नीथि' 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 उपलब्ध कराते हैं। मंत्रालय में मोटर वाहन अधिनियम, सड़क परिवहन, राष्ट्रीय राजमार्गों, फ्लाईओवरों, पुलों, पथकर प्लाजा, प्रयोक्ता शुल्क के संग्रहण, पेट्रोल पंपों की स्थापना, निविदाओं आदि जैसे विभिन्न विषयों से जुड़े आरटीआई आवेदन प्राप्त होते रहे हैं। संबंधित जन सूचना प्राधिकारियों द्वारा आवेदकों को सटीक सूचना समय से भेजने के लिए सभी प्रयास किए जाते हैं। कुल 6,692 आरटीआई आवेदन 31 दिसम्बर, 2017 तक प्राप्त हुए जिनमें पीछे से लाए गए आवेदनों के साथ–साथ कागज पर तथा ऑनलाइन आवेदन शामिल हैं। यदि इनमें से कोई भी आवेदन एक से अधिक पीआईओ के लिए होता है तो उसे सिस्टम से तैयार अलग पंजीकरण संख्या देकर अग्रेषित कर दिया जाता है। इसी प्रकार से 31 दिसम्बर, 2017 तक कुल 629 अपीलें (पीछे से लाई गई अपीलों 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 आरटीआई आवेदनों/अपीलों के निपटान की मॉनीटरिंग भी समय–समय पर की जाती है।

हिन्दी पखवाड़ा

भूमि अधिग्रहण में ई–गवर्नेन्स

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 दो सहायक निदेशक (राजभाषा) और 03 अनुवादक तैनात हैं जिनमें से एक सहायक निदेशक (रा.भा.) राजभाषा नीति के कार्यान्वयन का कार्य देखते हैं तथा दूसरे सहायक निदेशक (रा.भा.) अनुवाद से संबंधित कार्य देखते हैं। यह उल्लेखनीय है कि इस समय राजभाषा नीति के कार्यान्वयन में सहायता करने हेतु स्वीकृत सहायक अनुभाग अधिकारी का एक पद और अनुवाद कार्य में सहायता के लिए स्वीकृत कनिष्ठ अनुवादकों के दो पद रिक्त हैं। राजभाषा नीति और वार्षिक कार्यक्रम के कार्यान्वयन की निगरानी के अतिरिक्त हिंदी अनुभागए 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 व राजभाषा) की अध्यक्षता में राजभाषा कार्यान्वयन समिति गठित है। राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठकें 28 मार्च, 2017, 14 जून, 2017, 29 सितम्बर, 2017 और दिसम्बर, 2017 को हुईं। 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

हिंदी भाषा/हिंदी टंकण और हिंदी आशुलिपि का प्रशिक्षण

कुल 5 टंककों (लिपिकों) में से 1 लिपिक हिंदी टंकण में प्रशिक्षित है और कुल 15 आशुलिपिकों में से 5 आशुलिपिक हिंदी आशुलिपि में प्रशिक्षित हैं।

9.5 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। अधिकारियों द्वारा अधिकाधिक हिंदी में डिक्टेशन देने के लिए भी एक प्रोत्साहन योजना चलाई जा रही है।

9.6 हिंदी दिवस और हिंदी पखवाड़े का आयोजन

हिंदी दिवस के अवसर पर 14 सितंबर, 2017 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 अवलोकनार्थ परिचालित की गई। मंत्रालय में 01 सितंबर, 2017 से 15 सितंबर, 2017 तक हिंदी पखवाड़ा मनाया गया। इस दौरान हिंदी निबंध प्रतियोगिता, राजभाषा ज्ञान प्रतियोगिता, हिंदी टिप्पण–आलेखन प्रतियोगिता, सामान्य पत्र लेखन प्रतियोगिता, हिंदी टंकण प्रतियोगिता, हिंदी काव्य पाठ प्रतियोगिता, हिंदी आशु भाषण प्रतियोगिता और हिंदी सुलेख जैसी प्रतियोगिताएं आयोजित की गईं। इनमें से कुछ प्रतियोगिताएं मंत्रालय के हिंदी भाषी और हिंदीतर भाषी कार्मिकों के लिए अलग–अलग आयोजित की गईं। मंत्रालय में दिनांक 18.09.2017 और 19.09.2017 को दो हिंदी कार्यशालाएं क्रमशः 'राजभाषा नीति का कार्यान्वयनः कठिनाइयां एवं समाधान' और 'सरकारी काम–काज में अधिकाधिक हिंदी का प्रयोग' भी आयोजित की गईं। संयुक्त सचिव (प्रशासन व राजभाषा) ने दिनांक 10 अक्तूबर, 2017 को मंत्रालय में आयोजित पुरस्कार वितरण समारोह में पुरस्कार विजेताओं को पुरस्कार प्रदान किए। इस वर्ष हिंदी पखवाड़े के दौरान कुल मिलाकर 65 अधिकारियों/कर्मचारियों ने प्रतियोगिताओं में हिस्सा लिया।

9.7 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।

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.

अध्याय– X

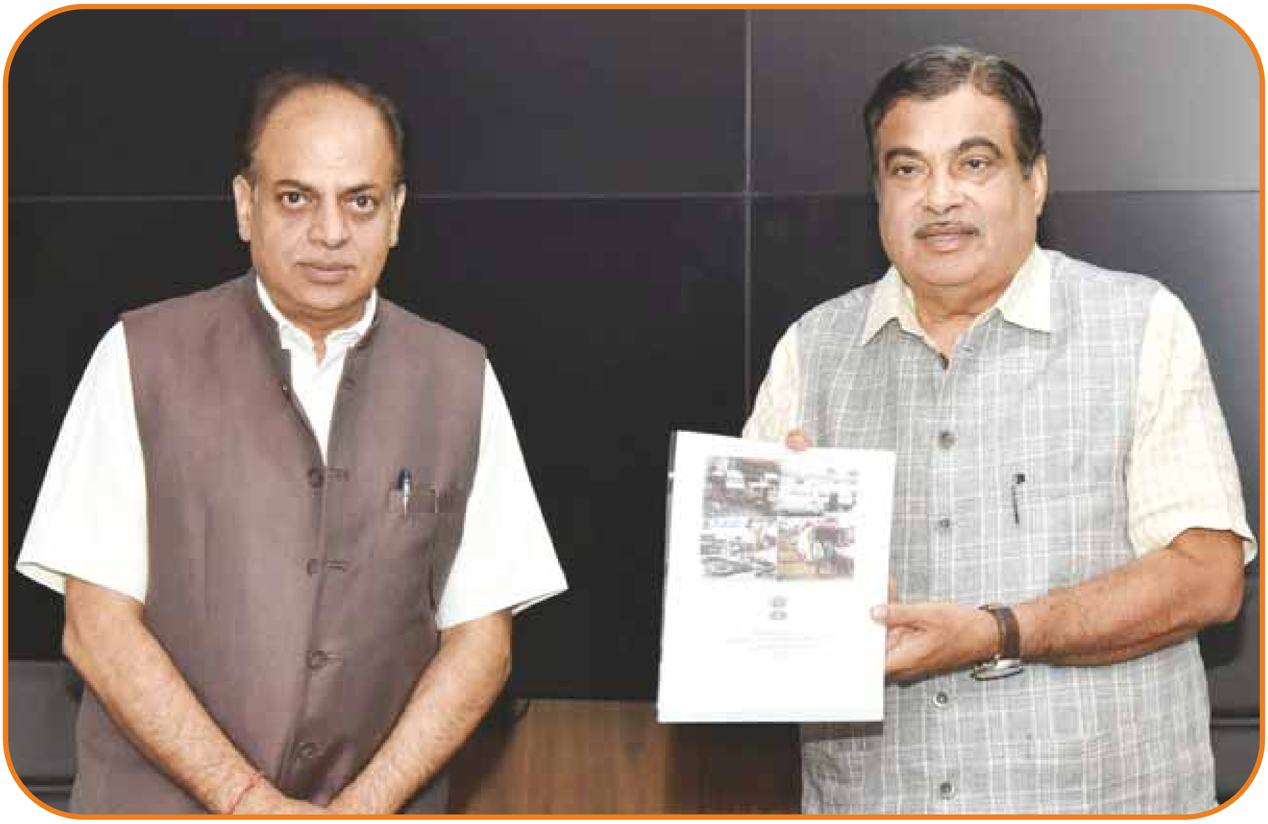
अशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय,अशक्त व्यक्ति (समान अवसर, अधिकार संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 के उपबंधों के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए गंभीर प्रयास कर रहा है। चुने गए/नामित अशक्त व्यक्तियों 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। अशक्त व्यक्तियों की संख्या के संबंध में तकनीकी और गैर–तकनीकी पदों के संबंध में 31 दिसंबर, 2017 के अनुसार स्थिति नीचे दी गई है:

समूह	संस्वीकृत संख्या	नियुक्त किए गए अशक्त व्यक्तियों की संख्या
तकनीकी		
क	242	2
ख	81	2
ग	07	0
जोड़	**330**	**4**

समूह	संस्वीकृत संख्या	नियुक्त किए गए अशक्त व्यक्तियों की संख्या
गैर–तकनीकी		
क	58	0
ख	248	0
ग	277	5
जोड़	**583**	**5**

'रोडएक्सीडेंट्स इन इंडिया–2016' प्रकाशन के लोकार्पण के अवसर पर संबोधन करते हुए माननीय मंत्री जी



'रोडएक्सीडेंट्स इन इंडिया–2016' नामक प्रकाशन का लोकार्पण

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 पक्ष सड़कों, सड़क दुर्घटनाओं सहित सड़क परिवहन क्षेत्र से संबंधित डेटा का संग्रहण, संकलन, विश्लेषण और प्रसार करता है। यह पक्ष नीति नियोजन और मॉनीटरिंग के लिए मंत्रालय को अनुसंधान एवं डेटा सहायता देने के लिए भी जिम्मेदार है। इस दिशा में यह पक्ष 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 हस्तक्षेपों में सहायता की जा सके। प्रयास किए जा रहे हैं कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के डेटाबेस का एकीकरण सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय तथा गृह मंत्रालय के डेटा के साथ कर दिया जाए।

11.3 सड़क और सड़क परिवहन सेक्टर में सड़क अनुसंधान पक्ष अपने चार वार्षिक प्रकाशनों नामतः 'भारत की मूल सड़क सांख्यिकी', 'सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका', 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं' और राज्यीय सड़क परिवहन उपक्रमों के निष्पादन की पुनरीक्षा' के माध्यम से डेटा का प्रसार करता है।

(i) बेसिक रोड स्टेटिस्टिक्स ऑफ इण्डिया : इस प्रकाशन में 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 दी जाती है।

(ii) सड़क परिवहन वार्षिक पुस्तिका : यह प्रकाशन पंजीकृत मोटर वाहनों की संख्याए मोटर वाहन कराधान ढांचाए लाइसेंस व परमिट और देश के विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों तथा दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों के सड़क परिवहन से प्राप्त राजस्व से संबंधित आंकड़ों का मूल स्रोत है।

(iii) भारत में सड़क दुघटनाएं: इस प्रकाशन में किसी कैलेण्डर वर्ष के दौरान हुई सड़क दुर्घटनाओं, मौतों और चोटों के सभी आयामों के बारे में राज्य/संघ राज्यक्षेत्र–वार डेटा उपलब्ध कराया जाता है। परिवहन अनुसंधान पक्ष एशिया और पेसिफिक हेतु संयुक्त राष्ट्र आर्थिक और सामाजिक आयोग (यूएनईएससीएपी) द्वारा तैयार किए गए प्रारूप में, एशिया पेसिफिक सड़क दुर्घटना डेटा (एपीआरएडी) परियोजना के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के पुलिस विभागों से कलैण्डर वर्ष के आधार पर सड़क दुर्घटना डेटा एकत्र करता है। भारत में सड़क दुर्घटनाएं, 2016 के नवीनतम अंक का लोकार्पण सितम्बर, 2016 में किया गया था।

(iv) रिव्यू ऑफ द पर्फार्मेंस ऑफ स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग्सः इस प्रकाशन में आलोच्य वित्त वर्ष के दौरान राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा प्रस्तुत की जाती है। राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य निष्पादन की समीक्षा का नवीनतम अंक अप्रैल 2015 से मार्च 2016 तक का लोकार्पण अक्टूबर, 2017 में किया गया था।

11.4 आलोच्य वर्ष के दौरान, परिवहन अनुसंधान पक्ष ने सड़क दुर्घटनाओं को रिकॉर्ड एवं संसूचित करने के नए प्रारूप को अंतिम रूप दे दिया और अंगीकार किए जाने के लिए इसे सभी राज्यों एवं संघ राज्यक्षेत्रों में परिचालित कर दिया। नए प्रारूप का आशय है—डेटा में सड़क दुर्घटनाओं की परिस्थितियों और घटनाओं को कैप्चर करने पर पहले से अधिक बल देकर डेटा संसूचन में उद्देश्य परकता को बल देना और इस प्रकार से विषय—परकता को कम से कम हावी होने देना। नए डेटा प्रारूप के बारे में पुलिस कार्मिकों को सुग्राही और परिचित बनाने तथा उनकी प्रतिपुष्टि प्राप्त करने के लिए आईआईटीए दिल्ली में राष्ट्रीय स्तर की एक कार्यशाला और आईआईटी, खड़गपुर, आईआईटी, गुवाहाटी, आईआईटी, मद्रास, आईआईटी, कानपुर तथा आईआईटी, बॉम्बे में पांच जोनल कार्यशालाएं संबंधित आईआईटी के माध्यम से आयोजित की गईं।

11.5 जहां तक प्रकाशनों का संबंध है तो 'भारत में सड़क दुर्घटनाएं 2016' और 'राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य—निष्पादन की समीक्षा 2015—16' नामक प्रकाशनों को आलोच्य अवधि के दौरान अंतिम रूप दिया गया। 'मूलसड़क सांख्यिकी 2015—16' नामक प्रकाशन को अंतिम रूप दिया जा रहा है। भारत में सड़कों एवं सड़क परिवहन सैक्टर के प्रमुख बिन्दु जो कि इन प्रकाशनों के डेटा से स्पष्ट हैं, आगे दिए गए हैंः

- 'सड़क परिवहन वार्षिकी 2015—16' तैयार की जा रही है। देश में पंजीकृत वाहनों की संख्या वर्ष 2015 में 2,100 लाख रही और इसमें 2005 से 2015 के दौरान 9.8 प्रतिशत की वार्षिक चक्रवृद्धि दर से बढ़ोत्तरी देखी गई। 31.03.2015 की स्थिति के अनुसारए कुल पंजीकृत वाहनों में दुपहिया वाहनों का प्रतिशत 73.5 बना हुआ है जो कि **परिशिष्ट 13** पर देखा जा सकता है।

- कैलेण्डर वर्ष 2016 के दौरान देश भर में संसूचित की गई सड़क दुर्घटनाओं की संख्या 4,80,652 थी जिनमें 4,94,624 व्यक्तियों को चोटें आईं और 1,50,785 मौतें हुईं। 2005 से 2016 तक के कैलेण्डर वर्षों में हुई सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या और उनमें शामिल व्यक्तियों की संख्या **परिशिष्ट 14** पर दी गई है।

- 2015 की तुलना में 2016 में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या और घायल हुए पीडितों की संख्या में क्रमशः 4.1 प्रतिशत और 1.1 प्रतिशत की कमी आई है। फिर भी सड़क पर टकराने से मारे गए व्यक्तियों की संख्या में पिछले वर्ष अर्थात् 2015 की तुलना में 3.2 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

- प्रति 100 दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों की संख्या के संदर्भ में व्यक्त दुर्घटना गंभीरता भी 2015 के 29.1 प्रतिशत के मुकाबले 2016 में 31.4 हुई है।

- कैलेण्डर वर्ष 2016 में सड़क दुर्घटना पीडितों के आयु विवरण से पता चलता है कि 18 से 35 वर्ष के आयु वर्ग के युवाओं की संलिप्तता 46.3 प्रतिशत (69,851 व्यक्ति) रही।

- सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या में 2016 में सबसे बडा हिस्सा दुपहिया वाहनों (33.8 प्रतिशत) का रहा; इसके

बाद कार, जीप और टैक्सियों (23.6 प्रतिशत), ट्रक, टैम्पो, ट्रेक्टर (21.0 प्रतिशत), बस (7.8 प्रतिशत), ऑटो रिक्शा (6.5 प्रतिशत) और अन्य (2.8 प्रतिशत) का रहा।

- 2016 में देश में सभी सड़कों पर सड़क दुर्घटनाओं में मौतों (84 प्रतिशत) और चोटों (80.3 प्रतिशत) के लिए जिम्मेदार सबसे बडा एकल कारक 'चालकों की गलती' रहा। चालक की गलती की श्रेणी के अंतर्गत दुर्घटनाओं में सबसे बडा हिस्सा 66.5 प्रतिशत कानूनी गति सीमा के उल्लंघन का रहा और इनमें दुर्घटनाओं से हुई मौतों का प्रतिशत 61.0 रहा।

- सड़क नेटवर्क (अनंतिम) का कुल विस्तार 31 मार्च, 2016 तक की स्थिति के अनुसार 56.03 लाख किमी था। प्रमुख श्रेणियों के संबंध में विवरण इस प्रकार है:

  - राष्ट्रीय राजमार्ग 1,01,011 किमी
  - राज्यीय राजमार्ग 1,76,166 किमी
  - जिला सडकें 5,61,940 किमी
  - ग्रामीण सडकें 39,35,337 किमी
  - शहरी सडकें 5,09,730 किमी
  - परियोजना सडकें 3,19,109 किमी

31 मार्च, 2016 की स्थिति के अनुसार देश में सड़क सघनता प्रति 100 वर्ग किमी पर 170 किमी की है। कुल सड़क लंबाई में से पक्की सड़कों का प्रतिशत 62.5 है। 1951 से लेकर 2016 तक कुल सड़क लंबाई का श्रेणी–वार विवरण **परिशिष्ट–15** पर दिया गया है।

- संसूचना भेजने वाले 47 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों ने 2015–16 के दौरान 1,29,179 बसों का संचालन किया और प्रति दिन 148 करोड़ सवारी किमी का कार्य–निष्पादन दिखाया। 2014–15 और 2015–16 के दौरान राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का संयुक्त वास्तविक एवं वित्तीय कार्य–निष्पादन **परिशिष्ट–16** पर दिया गया है।

- 2015–16 में राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की निवल संयुक्त हानि 11,349.78 करोड़ रुपए की रही जबकि 2014–15 में निवल हानि 10,587.98 करोड़ रुपए की थी।

- 2015–16 में केवल 7 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों ने निवल लाभ होने की सूचना दी है।

- राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की राजस्व और लागत संरचना और उनके निवल लाभ/हानि का निर्धारण उन अंतर्निहित प्रचालनात्मक दक्षता मापदंडों द्वारा तय होता है जिनमें प्रत्येक राज्य सड़क परिवहन उपक्रम कार्य करता है। इनमें शामिल हैं– बेडे का बीता हुआ सेवाकाल, बेडे की उपयोग–स्थिति, सवारी अनुपात, स्टाफ उत्पादकता, आदि। यदि कोई उपचारात्मक कार्रवाई की जानी है तो वह अंतर्निहित दक्षता मापदंडों का समाधान करते हुए लागत एवं राजस्व मापदंडों में, प्रत्येक मापदंड के बारे में आवश्यक रूप से प्रत्येक राज्य सड़क परिवहन उपक्रम–वार अलग–अलग होगी।

अबू धाबी के राजकुमार की राजकीय भारत यात्रा के दौरान समझौता ज्ञापनों का आदान–प्रदान

रूसी परिसंघ के प्रथम उप–परिवहन मंत्री की अगुवाई में आए शिष्टमंडल के साथ बैठक

यह चिन्ह दर्शाता है कि वहां सड़क पर पशुओं के भटकते हुए घूमने की बहुत संभावनाएं हैं। सड़क पर पशुओं के घूमने से बड़ी दुर्घनाएं हो सकती है क्योंकि यातायात में जानवर के भड़कने का खतरा रहता है। इसलिए, जहां कहीं यह चिन्ह देखें, सावधानी से गाड़ी चलाएं।

This sign indicates that there is great possibility of cattle straying on the road. Cattle on road can cause major crashes as animal reacts unpredictably in traffic. So drive carefully wherever you see this sign.

अध्याय– XII

अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग

12.1 वर्ष 2017.18 के दौरान इस मंत्रालय का अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग प्रभाग पड़ोसी और अन्य देशों के साथ द्विपक्षीय और क्षेत्रीय स्तर की गतिविधियों में संलिप्त रहा है।

12.2 अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग प्रभाग द्वारा की गई प्रमुख पहलें

12.2.1 भारत और नेपाल के बीच समझौता ज्ञापन

भारत–नेपाल सीमा पर 158.65 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर मेछी नदी पर एक नए पुल के निर्माण के लिए लागत साझीदारी, समय–सारणी और सुरक्षा–उपाय मुद्दों पर कार्यान्वयन व्यवस्था तय करते हुए भारत और नेपाल के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर अगस्त, 2017 में किए गए। इसका वित्तपोषण भारत सरकार द्वारा एडीबी ऋण के माध्यम से किया जाएगा। यह नया पुल रारा–327बी पर काकराविट्टा (नेपाल) से पानीटंकी बाईपास (भारत) का उन्नयन 825 मीटर के 6 लेन के पहुंच मार्ग सहित 1,500 मीटर लंबाई में किए जाने के कार्य का हिस्सा है। मेछी पुल, एशियन राजमार्ग 02 का भारत में आखिरी छोर है; आगे यह राजमार्ग नेपाल को जाता है और नेपाल के लिए महत्वपूर्ण सड़क संपर्क उपलब्ध कराता है।

12.2.2 भारत और संयुक्त अरब अमारात (यूएई) के बीच समझौता ज्ञापन

सड़क परिवहन और राजमार्ग सेक्टर में द्विपक्षीय सहयोग को बढ़ावा देने के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर जनवरी, 2017 में उस अवसर पर किए गए जब 2017 के गणतंत्र दिवस समारोह में अबू धाबी के प्रधान राजकुमार भारत पधारे थे। इस समझौता ज्ञापन में यह परिकल्पना है कि अवसंरचना विकास एवं लॉजिस्टिक्स दक्षता में पहले से अधिक निवेश को बढ़ावा देकर भारत और संयुक्त अरब अमारात के बीच सहयोग, आदान–प्रदान और सहयोजन किया जाए। समझौता ज्ञापन के तहत दोनों ओर से एक संयुक्त कार्य दल गठित कर दिया गया है।

12.2.3 भारत और अफगानिस्तान के बीच मोटर वाहन समझौता

सड़क परिवहन के माध्यम से उन्नत क्षेत्रीय सड़क संपर्क के लिए और स्थल मार्ग से होकर अफगानिस्तान के साथ व्यापार में बढोत्तरी के लिए सीमा पार माल ढुलाई को बढ़ावा देने के लिए एक मोटर वाहन करार पर हस्ताक्षर सितम्बर, 2017 में किए गए ताकि भारत और अफगानिस्तान के बीच यात्री, वैयक्तिक एवं माल वाहन यातायात का विनियमन किया जा सके।

12.2.4 आईएमटी मैत्री मोटर रैली– II, 2017

गुवाहाटी से बैंकाक तक भारत–म्यांमार–थाईलैण्ड मैत्री मोटर रैली– II, 2017 का आयोजन कलिंग मोटर स्पोर्ट्स क्लब, भुबनेश्वर और महिन्द्रा एडवेंचर, मुंबई द्वारा संयुक्त रूप से किया गया जिसे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का सहयोग प्राप्त था। यह रैली भारत में गुवाहाटी से 24 नवम्बर, 2017 को प्रारंभ हुई और म्यांमार से होते हुए बैंकाक, थाईलैण्ड में 03.12.2017 को पहुंचीय इस दौरान रैली लगभग 5,000 किमी की दूरी तय करके

22.12.2017 को गुवाहाटी पहुंची। इस आयोजन के पीछे भावना यह थी कि इस नियोजित मार्ग पर सरकारी पहल एवं आईएमटी मोटर वाहन करार का प्रचार किया जाए।

12.2.5 आईएएचई, भारत और आईएफईईआर, मोरक्को के बीच सहयोग रूप–रेखा करार

मोरक्को साम्राज्य के उपस्कर, परिवहन, लॉजिस्टिक्स एवं जल मंत्री माननीय श्री अब्दलकादिर अमारा के नेतृत्व में मोरक्को के एक शिष्टमंडल की दिल्ली यात्रा के दौरान भारत की इंडियन एकेडमी ऑफ हाईवे इंजीनियर्स (आईएएचई), नोएडा और मोरक्कों के इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रेनिंग इन इंजिन्स एंड रोड मेंटेनेंस (आईएफईईआर) के बीच एक सहयोग रूप–रेखा करार पर हस्ताक्षर 14 दिसम्बर, 2017 को किए गए। इस करार में परिकल्पना है कि मोरक्को के अभियंताओं के इंजिन एवं सड़क अनुरक्षण में प्रशिक्षण के क्षेत्र में द्विपक्षीय सहयोग किया जाए।

12.2.6 कोलकाता–ढाका मार्ग पर नई बस सेवा

कोलकाता–ढाका मार्ग पर बंगलादेश के खुलना से होकर गुजरने वाली एक नई बस सेवा शुरू करने के लिए एक करार पर दोनों देशों के बीच हस्ताक्षर किए गए और उद्घाटन के अवसर पर 8 अप्रैल, 2017 को कोलकाता से बस सेवा को हरी झंडी दिखाई गई।

12.3 जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (जीका) के सहयोजन में प्रशिक्षण/संगोष्ठी

(i) भारत के पहाड़ी इलाकों वाले राज्यों में प्राकृतिक स्थिति सामान्यतः गंभीर रहती है क्योंकि वहां का भूक्षेत्र खड़ी ढलान और नाजुक भू–वैज्ञानिक दशाओं में व्यापक रूप से बिखरी पड़ी टूटी–फूटी चट्टानों से भरा हुआ होता है। इन चुनौतियों का समाधान निकालने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, एनएचआईडीसीएल, राज्य लोक निर्माण विभागों और अन्य संगत संगठनों के सहयोजन में ''पहाड़ी क्षेत्रों में राजमार्गों पर क्षमता विकास परियोजना'' जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (जीका) की सहायता से अप्रैल, 2016 से आगे के पांच वर्ष के लिए लागू की गई है। जीका ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए दो दीर्घकालिक विशेषज्ञ और ग्यारह विशेषज्ञों की एक अल्पकालिक टीम भेजी है।

(ii) इस परियोजना में, विश्व में पहाड़ी सड़कों के विकास के लिए उन्नत प्रौद्योगिकियों के इनपुट के साथ पहाड़ी इलाके में मुख्य सड़कों के संबंध में सड़क नियोजन, ढलान संरक्षा एवं उच्च तटबंध, पर्वतीय पुल, पर्वतीय सुरंग एवं प्रचालन एवं अनुरक्षण के दिशा–निर्देशों का विकास किया जाएगा। इसके अलावा, दिशा–निर्देशों के प्रसार एवं अनुप्रयोग के लिए आईएएचई के साथ मिलकर जापान द्वारा प्रशिक्षण संचालित किए जाने, संगोष्ठी, कार्यशाला एवं प्रायोगिक परियोजनाएं चलाए जाने सहित मॉडल गतिविधियां संचालित की जाएंगीं। इस समय जापानी विशेषज्ञ कार्य–स्थलों का सर्वेक्षण कर रहे हैं ताकि वर्तमान परिस्थितियों को समझा जा सके और भारतीय पहाड़ी सड़कों के बारे में समस्याओं एवं समाधानों पर चर्चा की जा सके।

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.

अध्याय– XIII

स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत पहल

13.1 स्वच्छ भारत मिशन (एसबीएम), नामक फ्लैगशिप कार्यक्रम के कार्यान्वयन में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और इसके सहयोगी संगठन सक्रिय रूप से कार्य कर रहे हैं।

13.2 2016–17 में शुरू किए गए स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में शुरू की गई मुख्य चालू गतिविधि है– 372 पथकर प्लाजाओं पर (राजमार्गों के आने और जाने के दोनों मार्गों पर) पुरुषों एवं महिलाओं के लिए अलग–अलग शौचालयों का निर्माण। इस कार्य में प्रति पथकर प्लाजा पर 4 शौचालय (कुल मिलाकर 1,488 शौचालय) इकाइयों के निर्माण की परिकल्पना है। इसके अलावा, पथकर प्लाजाओं पर कूड़ेदान भी लगाए गए हैं। सड़क सुरक्षा कारणों से शौचालयों के संकेतक पथकर प्लाजा शौचालयों की दीवार पर चित्रित किए जा रहे हैं। इन में स्वच्छता संबंधी संदेश भी शामिल किए गए हैं।

13.3 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के उपर्युक्त पथकर प्लाजा 20 राज्यों में फैले हुए हैं जो भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के 20 क्षेत्रीय कार्यालयों के क्षेत्राधिकार में आते हैं। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के अधिकारियों के साथ पथकर प्लाजा–वार शौचालय निर्माण में प्रगति की कड़ी समीक्षा मासिक/तिमाही आधार पर की जाती है।

13.4 31 दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार इस कार्य में संचयी प्रगति यह है कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के कुल 237 पथकर प्लाजाओं में कुल मिलाकर 394 पुरुष शौचालय और 396 महिला शौचालय इकाइयों का निर्माण पूरा हो गया है।

13.5 2017–18 में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के बजट में स्वच्छता कार्रवाई योजना (एसएपी) में उपलब्ध कराए गए 91 करोड़ रुपए के आबंटन को शामिल किया गया है। 2018–19 की स्वच्छता कार्रवाई योजना में 100 करोड़ रुपए की राशि का प्रावधान (अनंतिम) किया गया है।

13.6 एसएपी 2017–18 और 2018–19 के तहत निम्नलिखित गतिविधियों का अनुमोदन किया गया है:

- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पथकर प्लाजाओं पर 1007 शौचालय इकाइयों (महिला एवं पुरुष शौचालय) का निर्माण (2017–18 में 600 इकाइयों का और 2018–19 में 407 इकाइयों का);
- बस स्टॉप पर कूड़े दान: भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे बस स्टॉपों पर 1000 कूड़ेदान लगाना (2017–18 में 500 और 2018–19 में 500 कूड़ेदान);
- सार्वजनिक जागरूकता: भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 1000 की संख्या में दीवारों पर

चित्रकारी / होर्डिंग / बैनरों के प्रदर्शन के माध्यम से सार्वजनिक जागरूकता (2017–18 में 500 और 2018–19 में 500 कूड़ेदान);

- पूर्वोत्तर क्षेत्र में शौचालय सुविधाएं: एनएचआईडीसीएल द्वारा पूर्वोत्तर क्षेत्र में 80 अवस्थानों पर (40 प्रति वर्ष) शौचालयों का निर्माण;
- कूड़ेदान संस्थापित करना: जम्मू एवं कश्मीर में तथा उत्तराखंड में एनएचआईडीसीएल द्वारा 54 अवस्थानों पर कूड़ेदानों का संस्थापन (2017–18 में 14 और 2018–19 में 40 कूड़ेदान)।

13.7 पखवाड़ा गतिविधियों के पीछे मुख्य बल इन पर था–

i. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के 372 पथकर प्लाजाओं पर कूड़ेदानों की व्यवस्था और शौचालयों का निर्माण की स्वच्छता भारत मिशन संबंधी चालू प्रमुख गतिविधियां;

ii. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के क्षेत्रीय कार्यालयों द्वारा पखवाड़े के दौरान शुरू की गई अतिरिक्त गतिविधियां इस प्रकार हैं:

  - जिन पथकर प्लाजाओं पर स्थायी शौचालयों का निर्माण चल रहा है, वहां अस्थायी शौचालयों और पीने के पानी की व्यवस्था करना।
  - प्रमुख सड़कों और नालों की सफाई का अभियान;
  - सड़क किनारे के ढाबों / खाने की दुकानों एवं अन्य संस्थापनाओं को कूड़ा–फैलाने से रोकना;
  - सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के फील्ड कार्यालयों द्वारा स्वच्छता पखवाड़ा जागरूकता अभियान चलाया जाना;
  - बैनरों पर स्वच्छ भारत मिशन संदेशों के प्रदर्शन के माध्यम से इन्हें व्यापक प्रचार देना;
  - राष्ट्रीय हरित राजमार्ग परियोजना के तहत वृक्षारोपण बढ़ाना– पौधे लगाना और उनकी देख–भाल एवं बढ़वार सुनिश्चित करना;
  - बस स्टेण्ड एवं बस डिपुओं तथा आरटीओ कार्यालयों पर स्वच्छता बनाए रखना।

13.9 इन गतिविधियों के संचालन के संबंध में आवश्यक संदेश सभी सहयोगी संगठनों को जारी कर दिया गया था। राज्य / संघ राज्यक्षेत्र परिवहन विभागों से भी कहा गया कि वे बड़े बस स्टेण्डों पर इसी प्रकार के स्वच्छता अभियान चलाएं।

13.10 पखवाड़े के दौरान शुरू की गतिविधियों और उनसे हुई उपलब्धियों का विवरण इस प्रकार है:

क्रम संख्या	गतिविधियां	उपलब्धि
i.	खुले में शौच से मुक्त पथकर प्लाजा	155 पथकर प्लाजा अब खुले में शौच से मुक्त हैं जहां पर 621 शौचालय यूनिटें पुरुषों और महिलाओं के लिए रखवा दी गई हैं।
ii.	स्वच्छता पखवाड़ा कार्यशालाओं का आयोजन	1,587
iii.	सड़क किनारे के सभी ढाबों को कूड़ा फैलाने से रोकना	2,572
iv.	विशाल स्वच्छता अभियान/बड़े पैमाने पर स्वच्छता आयोजन/श्रमदान	2,065
v.	सड़क निर्माण के दौरान कम कचरा पैदा करना	1,393
vi.	सड़क और पुल निर्माण के दौरान पर्याप्त साफ सफाई सुविधा बनाए रखने के लिए सड़क निर्माण एजेंसियों को समझाना	1,220
vii.	कूड़ा–मुक्त निर्माण स्थल सुनिश्चित करना	2,271
viii.	बैनरोंए पोस्टरों और होर्डिंगों के माध्यम से स्वच्छता संदेशों का प्रदर्शन	5,273
ix.	वृक्षारोपण करना और उनकी देख–भाल एवं बढ़वार सुनिश्चित करना	1.08 लाख पौधे
x.	स्वच्छता के और कूड़ा फैलाने से रोकने के लिए फ्लेक्स बोर्ड निकटतम पथकर प्लाजा से प्रत्येक 25 किमी की दूरी पर और प्रत्येक पथकर प्लाजा पर लगाना	3,926
xi.	राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्थित सभी बस स्टॉप पर कूड़ेदान लगाना	4,368
xii.	राष्ट्रीय राजमार्गों पर मौजूद सभी नालों चाहे वे कच्चे हों या पक्के, की अनिवार्य तौर पर सफाई कराना	3,638.74 किमी
xiii.	राष्ट्रीय राजमार्ग (ग्रामीण/शहरी) के कैरिजवे की सफाई कराना	9,365.99 किमी
xiv.	शौचालय खंडों की दीवारों पर स्वच्छ भारत के नारे चित्रित कराना	933

13.11 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी जो कि एनसीआर के नोएडा में अवस्थित है और राजमार्ग अभियंताओं का एक अग्रणी प्रशिक्षण संस्थान है, ने इस पखवाड़े में विशेष स्वच्छता अभियान का सफल आयोजन किया।

13.12 उपर्युक्त के बारे में विवरण मंत्रिमंडल सचिवालय को तथा नोडल मंत्रालय– पेयजल एवं स्वच्छता मंत्रालय को भेजा गया।

13.13 इस पखवाड़े के बाद 'स्वच्छता ही सेवा' का सफल अभियान 15 सितम्बर से 2 अक्टूबर, 2017 के बीच सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा चलाया गया। स्वच्छता ही सेवा अभियान का मूल रूप से एक जन आंदोलन है जिसमें तीन घटक शामिल हैं:

i. जागरूकता अभियानः यह अभियान आईईसी तकनीकों का प्रयोग करते हुए जन–सामान्य को व्यापक स्तर पर इस अभियान के साथ एकजुट करने का है।

ii. शौचालय निर्माणः अनेक प्रकार के संगठनों जैसे कि– स्कूलों, स्वयं सहायता समूहों, कारपोरेट, केन्द्रीय पुलिस बलों, स्वास्थ्य चर्या संस्थानों आदि को जुटाकर विशाल पैमाने पर शौचालयों के निर्माण के माध्यम से खुले में शौच से मुक्ति का लक्ष्य प्राप्त करना।

iii. स्वच्छ गांधी जयन्तीः स्वच्छ भारत मिशन के तीन वर्ष पूरे होने के स्मारक स्वरूप अनुकरणीय तरीके से स्वच्छ भारत मिशन में योगदान करने वाले व्यक्तियों और संगठनों के लिए अवार्ड की परिकल्पना की गई है।

13.14 जैसा कि पखवाड़े के मामले में स्थिति है, मंत्रालय और इसके संगठनों द्वारा सच्ची भावना से स्वच्छता ही सेवा अभियान भी मनाया गया। राजमार्गों के किनारे बसे निकटवर्ती गांवों से आम जनता को अस्थायी/स्थायी शौचालयों के निर्माण में श्रमदान के लिए जुटाया गया। 'स्वच्छता' के बारे में जागरूकता अभियान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरणए एनएचआईडीसीएल और आईएएचई के फील्ड कार्यालयों में चलाया गया। राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों से भी कहा गया कि वे बस स्टेण्डों/आरटीओ कार्यालयों में इसी प्रकार के अभियान चलाएं।

स्वच्छ भारत मिशन के तहत एक स्वच्छता अभियान आरंभ करते हुए माननीय मंत्री जी

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

परिशिष्ट–1

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

I. निम्नलिखित विषय जो भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची 1 के भीतर आते हैं:

1 मोटर वाहनों का अनिवार्य बीमा ।

2 सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (1950 का 64) का संचालन ।

3 ऐसे राजमार्ग जिन्हें संसद द्वारा बनाई गई विधि द्वारा या उसके अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है।

4 विधायी विभाग की जांच और विधीक्षा किए बिना राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) की धारा 3 के खंड 'क', धारा 3क, 3घ, 7 और 8क के अंतर्गत अधिसूचनाओं को जारी करना ।

II. संघ राज्य क्षेत्रों के संबंध में:

5 राष्ट्रीय राजमार्गों से इतर सड़कें ।

6 मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59) का संचालन और मोटर वाहनों का कराधान ।

7 यांत्रिक रूप से सुसज्जित वाहनों से इतर वाहन ।

III. अन्य विषय जो पूर्व भागों के अंतर्गत सम्मिलित नहीं किए गए हैं:

8 केन्द्रीय सड़क निधि ।

9 सड़क कार्यों से संबंधित समन्वय और अनुसंधान ।

10 केन्द्रीय सरकार द्वारा संपूर्ण रूप से अथवा आंशिक रूप से वित्त पोषित सड़क कार्य पूर्वोत्तर क्षेत्र में सड़क कार्यों के अलावा ।

11 मोटर यान विधान

12 मोटर परिवहन और आंतरिक जल परिवहन के क्षेत्र में परिवहन सहकारी समितियों को प्रोत्साहन ।

13 सड़कों के अवसंरचना क्षेत्रों में निजीकरण नीति को तैयार करना ।

IV स्वायत्त निकाय:

14 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

V सोसायटी/संघ:

15 राष्ट्रीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान

VI सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम:

16 भारतीय सड़क निर्माण निगम

17 राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड

VII अधिनियम:

18 सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (1950 का 64) ।

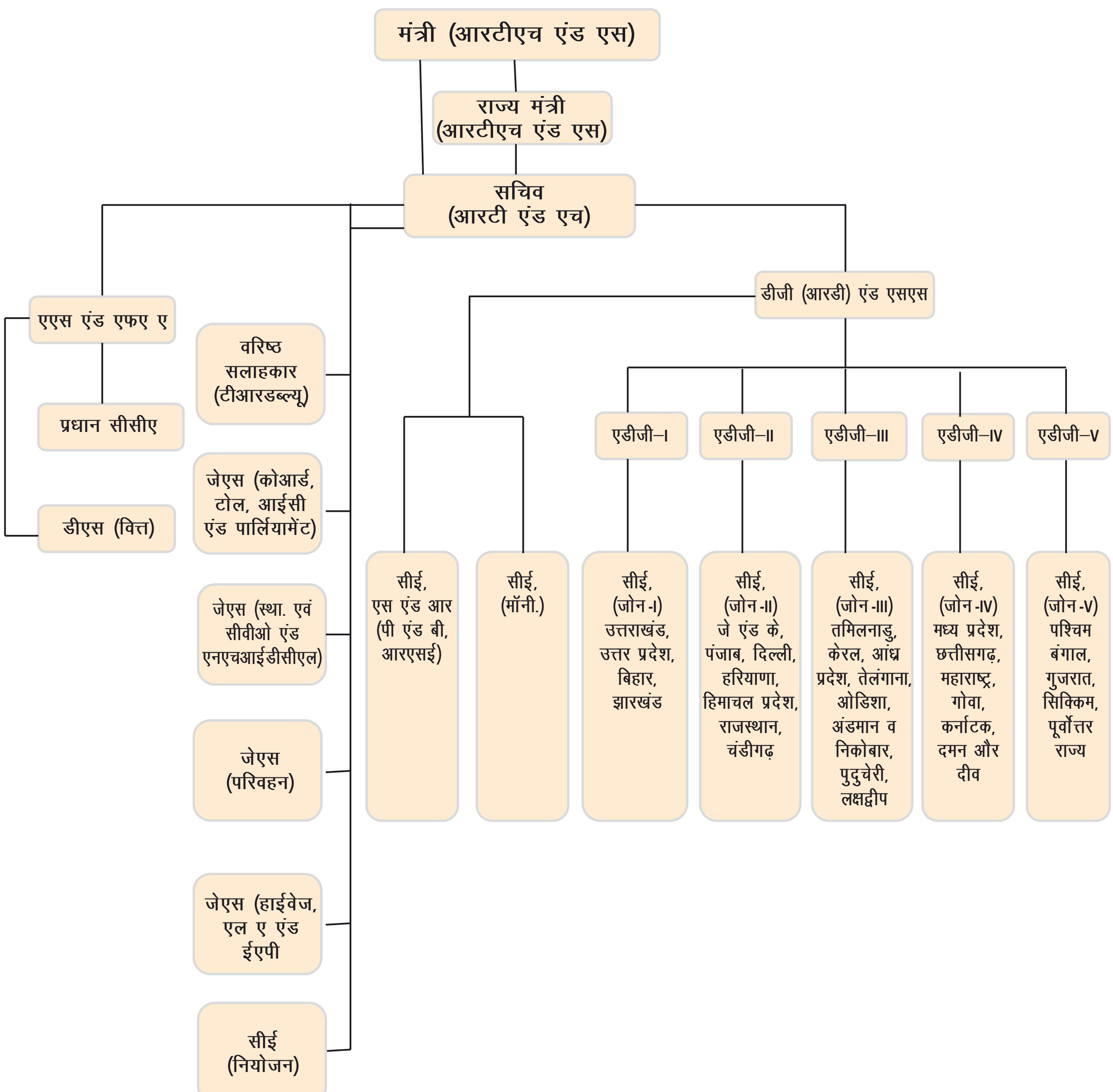
19 राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) ।

20 मोटर यान अधिनियम, 1988 (1988 का 59) ।

21 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 (1988 का 68) ।

परिशिष्ट–2

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का संगठनात्मक चार्ट



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–3

देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य–वार सूची

क्रम संख्या	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
1	आंध्र प्रदेश	16 जी.क्यू., 216, 216A, 716, 716A, 26, 326, 326A, 30, 40, 140, 42, 44 एन.एस., 65, 165, 365 BB, 565, 67, 69, 71, 75, 340, 765, 340C, 516D, 544D, 167, 167B, 167A, 516E, 544DD, 544E, 65और 5 नया-सभी नई रारा संख्या	6,383.2
2	अरुणाचल प्रदेश	13, 15, 115, 215, 315, 415, 515, 315A, 113, 313, 513, 713, 713A- सभी नई रारा संख्या	2,537.4
3	असम	31, 31B, 31C, 36, 37, 37A, 38, 39, 44, 51, 52, 52A, 52B, 53, 54, 61, 62, 117A नया, 127B नया, 127E नया, 151,152, 153, 154, 315A नया, 127C नया और 127D नया, 208A नया, 329 नया, 329A नया, 427 नया, 627 नया, 702 नया, 702C नया, 702D नया, 715A नया	3,844.7
4	बिहार	2, 2C, 19, 28, 28A, 28B, 30, 30A, 31, 57, 57A, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 110, 120 नया, 122A नया, 131A नया, 133 नया, 133B नया, 219 नया, 227 A नया, 327A नया, 327 विस्तार नया, 333 नया, 333A नया, 333B नया, 527A नया, 527C नया, 727 A नया, 120 नया	4,838.8
5	चंडीगढ़	5- नई रारा संख्या	15.3
6	छत्तीसगढ़	6, 12A, 16, 43, 45 विस्तार नया, 78, 111, 130A नया, 130B नया, 130C नया, 130CD नया, 130D नया, 149B नया, 163A नया, 200, 202, 216, 217, 221, 343 नया, 930 नया	3,523.2
7	दिल्ली	9, 19, 44, 48, 148A- सभी नई रारा संख्या	78.9
8	गोवा	748, 66, 366, 566, 748AA- सभी नई रारा संख्या	292.9

क्रम संख्या	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
9	गुजरात	एनई-1 ,53 नया, 48 नया, 47 नया, 41 नया, 27 नया, 147 नया, 151 नया, 51 नया, 68 नया, 56 नया, 64 नया, 58 नया, 848 नया, 848A नया, 848 B नया, 251 नया, 753 B नया, 341 नया, 351 नया, 953 नया, 927D नया, 168-A नया, 168 नया	5,456.0
10	हरियाणा	1, 2, 8, 10, 11 नया, 21A, 22, 54 नया, 64, 65, 71, 71A, 72, 73, 73A , 71B, 148B नया, 236, 248 A नया, 254 नया, 334B नया, 152A नया, 352A, 444A नया, 703 नया, 709 विस्तार नया, 709A नया, एनई-II, 907G नया, 352R नया, 352W नया	2,740.6
11	हिमाचल प्रदेश	1A, 3 नया, 20, 20A, 21, 21A, 22, 70, 72, 72B, 88, 73A , 154A नया, 305 नया, 503 नया, 503A नया, 503 विस्तार नया, 505 नया, 505A नया 705 नया, 907 A नया	2,642.5
12	जम्मू और कश्मीर	1A, 1B, 1C, 1D, 3 नया, 144 नया, 144A नया, 301 नया, 444 नया, 501 नया, 701 नया, 244 नया	2,601.0
13	झारखंड	2, 6, 23, 31, 32, 33, 43 नया, 75, 78, 80, 98, 99, 100, 114A नया, 133 नया, 133A नया, 133B नया, 143A नया, 220 नया, 333 नया, 333A नया, 343 नया और 419 नया	2,661.2
14	कर्नाटक	4, 4A, 7, 9, 13, 17, 48, 548H नया, 748AA नया, 50 नया, 63, 67, 67 नया, 150 नया, 150 विस्तार नया, 150A नया, 160 नया, 161A नया, 166E नया, 167 नया, 367A नया, 169A नया, 173 नया, 206, 207,209, 212, 218, 234, 275 नया, 367 नया, 544DD नया, 544E नया, 548B नया, 561A नया, 752K नया, 766C नया,	6,991.1
15	केरल	66, 85, 183, 185, 544, 744, 766, 966, 183A, 966A, 966B- सभी नई रारा संख्या	1,781.6
16	मध्य प्रदेश	3, 7, 12, 12A, 25, 26, 26A, 26B, 27, 34 नया, 135BB नया, 43 विस्तार नया, 45 विस्तार नया, 56 नया, 59, 59A, 69, 69A, 75, 76, 78, 86, 92,135B नया, 135BD नया, 135BG नया, 146B नया,161G नया, 339B नया, 346 नया, 147E नया, 347A नया, 347B नया, 347C नया, 543 नया, 548C नया, 552 विस्तार नया, 752B नया, 752C नया, 752G नया, 753L नया, 927A नया, 943 नया	8,052.7

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.

क्रम संख्या	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
17	महाराष्ट्र	3, 4, 6, 7, 8, 9, 13, 16, 17, 26B, 50, 50 नया, 63 नया, 69, 130D नया, 150 विस्तार नया, 161 नया, 161A नया, 161E नया, 161G नया, 161H नया, 204, 211, 222, 247 नया, 848 नया, 160 नया, 166 नया, 166A नया, 166E नया, 266 नया, 347A नया, 347C नया, 348 नया, 348A नया, 353B नया, 353C नया, 353D नया, 353E नया, 353I नया, 353J नया, 353K नया, 361 नया, 361B नया, 361C नया, 361H नया, 543 नया, 547E नया, 548 नया, 548A नया, 548B नया, 548C नया, 548CC नया, 548D नया, 548E नया, 548H नया, 561 नया, 561A नया, 752E नया, 752G नया, 752H नया, 752I नया, 752K नया, 753 नया, 753A नया, 753B नया, 753E नया, 753F नया, 753J नया, 753L नया, 753M नया, 848A नया, 930 नया, 930D नया, 953 नया, 965 नया, 965C नया, 965G नया, 160A नया, 160B नया, 753C नया, 965D नया, 753BB नया, 160D नया, 348B नया, 348BB नया, 753AB नया	16,238.5
18	मणिपुर	39, 53, 102A नया, 102B नया, 102 C नया, 129A नया, 108A नया, 129 नया, 137 नया, 137A नया, 150, 155, 702A नया	1,745.7
19	मेघालय	40, 44, 217 नया और 127B नया	1,204.4
20	मिजोरम	2, 6, 108, 302, 502A, 306A, 102B, 306, 502- सभी नई रारा संख्या	1,422.5
21	नागालैण्ड	36, 39, 61, 150, 155, 129A नया, 229 नया, 329A नया, 702 नया, 702A नया, 702B नया, 702D नया	1,546.7
22	ओडिशा	5, 5A, 6, 20 नया, 23, 43, 55 नया, 57 नया, 60, 130C नया, 130CD नया, 153B नया, 157 नया, 200, 201, 203, 203A, 215, 217, 220 नया, 126 नया, 316A नया, 516A नया, 326 नया, 326A नया	5,413.1
23	पुदुचेरी	45A, 66	64.0
24	पंजाब	1, 1A, 10, 15, 20, 21, 22, 64, 70, 71, 72, 95, 103 A नया, 152A नया, 154A नया, 254 नया, 354 नया, 354B नया, 105B नया, 205A नया, 344A नया, 344B नया, 503 विस्तार नया , 503A नया, 703 नया 703A नया, 754 नया, 148B नया, 148BB नया	3,227.5

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

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

क्रम संख्या	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
25	राजस्थान	3, 11नया, 123 नया, 8, 11, 11A, 11B, 11C, 12, 14, 15, 25 विस्तार नया, 54 नया, 65, 458 नया, 71B, 76, 58 विस्तार नया, 758 नया, 79, 79A, 89, 90, 113, 112, 114, 116, 148B नया, 148D नया, 158 नया, 162A नया, 162 नया, 68 नया, 168 नया, 168A नया, 248A नया, 325 नया, 709 विस्तरा नया, 927A नया, 954नया, 311नया, 921नया, 70नया, 925नया, 925Aनया, 911नया	8,971.5
26	सिक्किम	10, 310, 310A, 510, 710, 717A, 717B- सभी नई रारा संख्या	463.0
27	तमिलनाडु	16 जी.क्यू., 716, 716A, 32, 132, 332, 532, 36, 136, 136, 336, 536, 38, 138, 40, 42, 44 एन.एस., 544, 744, 944, 544H, 48 जी.क्यू., 648, 948, 66, 75, 77, 79, 179A, 81, 181, 381, 381A 381B 83, 183, 383, 85, 785, 87- सभी नई रारा संख्या	5,918.4
28	तेलंगाना	30, 44, 61, 161, 161B, 63, 163, 163 extn. 63 extn., 363, 563, 65, 365, 365B, 365BB, 565, 765, 150, 167, 353C, 365A, 167 विस्तार, 353B, 765D, 161AA, 161BB, 248BB- सभी नई रारा संख्या	3,786.4
29	त्रिपुरा	8, 108, 108A, 208, 208A, 108B- सभी नई रारा संख्या	853.8
30	उत्तराखंड	9 नया, 58, 72, 72A, 72B, 73, 74, 87, 94,107A नया, 108, 109, 123, 119, 121 , 125, 309A नया, 309B नया, 334A, 707A नया	2,841.9
31	उत्तर प्रदेश	2, 2A, 3, 123 नया (3A पुराना), 7, 11, 12A, 19, 21 नया, 24, 24A, 24B, 25, 25A, 26, 27, 28, 28B, 28C, 29, 56, 56A, 56B, 58, 72A, 73, 74, 75, 76, 86, 87, 91, 91A, 92, 93 ,96, 97, 119, 135B नया, 219 नया, 227 A नया, 231, 232, 232A, 233, 135BB नया, 235, 330 नया, 330A नया, 330 B नया, 334B नया, 334C नया, 552 विस्तार नया, 709 A नया, 709B नया, 727 A नया, 730 नया, 730A नया, 731 A नया, 931 नया, 931A नया और एनई-II, 730H नया, 321 नया, 731AG नया, 709AD नया	9,016.9
32	पश्चिम बंगाल	2, 2B, 6, 10 नया, 31, 31A, 31C, 31D, 32, 34, 35, 41, 55, 60, 60A, 80, 81, 114A नया, 116B नया, 117, 131A नया, 133A नया, 316A नया, 317A नया, 327B नया, 419 नया, 512 नया, 717 नया, 717A नया	3,004.3

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.

क्रम संख्या	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	कुल लंबाई (किमी में)
33	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	4- नई रारा संख्या	330.7
34	दादरा और नगर हवेली	848A-नई रारा संख्या	31.0
35	दमन और दीव	848B, 251- सभी नई रारा संख्या	22.0
		जोड़	**120,543**

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

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

परिशिष्ट–4

2017–18 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए आबंटन

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	राज्यों / संघ राज्यक्षेत्रों के नाम	विकास*	अनुरक्षण*
1.	आन्ध्र प्रदेश	1645.48	105.46
2.	अरुणाचल प्रदेश	20.00	43.77
3.	असम	121.31	112.53
4.	बिहार	1848.10	103.69
5.	छत्तीसगढ़	846.35	42.10
6.	गोवा	400.00	29.18
7.	गुजरात	252.79	112.21
8.	हरियाणा	100.00	60.49
9.	हिमाचल प्रदेश	241.45	98.32
10.	जम्मू और कश्मीर	30.00	14.29
11.	झारखंड	200.00	80.04
12.	कर्नाटक	996.16	134.87
13.	केरल	162.77	123.69
14.	मध्य प्रदेश	850.00	69.27
15.	महाराष्ट्र	3226.88	187.18
16.	मणिपुर	61.38	40.39
17.	मेघालय	26.94	124.23
18.	मिजोरम	30.00	160.93
19.	नागालैण्ड	92.00	80.32
20.	ओडिशा	630.84	65.61
21.	पंजाब	755.61	76.11
22.	राजस्थान	980.57	92.58
23.	सिक्किम	5.75	11.08

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.

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों के नाम	विकास*	अनुरक्षण*
24.	तमिलनाडु	700.00	77.69
25.	तेलंगाना	395.00	76.67
26.	त्रिपुरा	33.00	53.26
27.	उत्तर प्रदेश	924.94	140.98
28.	उत्तराखंड	701.37	41.58
29.	पश्चिम बंगाल	1063.00	74.08
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0.00	0.00
31.	चंडीगढ़	6.00	1.31
32.	दादरा और नगर हवेली		0.11
33.	दमन और दीव		0.07
34.	दिल्ली	2.00	0.98
35.	पुदुचेरी	15.00	1.14
36	अरुणाचल पैकेज सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम#**	5265	--
37	विजयवाड़ा–रांची रोड सहित वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र में सड़कों का विकास**	900	--
	जोड़	**23529.69**	**2436.21**

*दिसम्बर, 2017 की स्थिति के अनुसार आबंटन

**इसमें राज्यीय सड़कें भी शामिल हैं
राज्य–वार आबंटन नहीं किया गया

परिशिष्ट–5

केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत आबंटन और विमोचन

वर्ष	2000-01		2001-02		2002-03	
	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी
₹ करोड़ में	985.00	332.01	962.03	300.00	980.00	950.28
वर्ष	2003-04		2004-05		2005-06	
	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी
₹ करोड़ में	910.76	778.94	868.00	607.40	1535.36	1299.27
वर्ष	2006-07		2007-08		2008-09	
	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी
₹ करोड़ में	1535.46	1426.29	1565.32	1322.19	1271.64	2122.00
वर्ष	2009-10		2010-11		2011-12	
	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी
₹ करोड़ में	1786.56	1344.98	2714.87	2460.29	2288.65	1927.39
वर्ष	2012-13		2013-14		2014-15	
	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी
₹ करोड़ में	2359.91	2350.37	2359.91	2226.60	2642.63	2094.78
वर्ष	2015-16		2016-17		2017-18*	
	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी	आबंटन	जारी
₹ करोड़ में	2852.64	2369.47	7175.00	5069.82	7267.66	4138.39

* दिसम्बर, 2017 तक

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–6

2017–18 में एनएचआईडीसीएल का वित्तीय व्यय

क्रम संख्या	राज्य	30 नवम्बरए 2017 तक खर्च की गई निधि						काम की वास्तविक प्रगति के अनुसार दिसंबर, 17 से मार्च, 18 तक संभावित संशोधित व्यय	2017–18 में कुल संशोधित निधि आवश्यकता
		भूमि अधिग्रहण	जन उपयोग सुविधाओं का स्थानांतरण	वन अनापत्ति	प्राधिकरण अभियंता	सिविल कार्य और डीपीआर	30 नवम्बर, 17 तक कुल व्यय		जोड़
1	अरुणाचल प्रदेश	140.51	0.00	44.90	7.19	161.59	354.19	771.98	1126.17
2	असम	1.93	0.12	0.71	8.00	199.04	209.80	380.32	590.12
3	मणिपुर	2.13	0.01	0.05	0.00	25.80	27.99	389.01	417.00
4	मेघालय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.62	0.62	-0.62	0.00
5	मिजोरम	50.75	0.00	0.00	0.00	0.23	50.98	11.04	62.02
6	नागालैण्ड	13.70	2.96	0.00	1.88	109.66	128.20	260.81	389.01
7	सिक्किम	53.61	4.46	3.38	0.55	1.40	63.40	144.02	207.42
8	त्रिपुरा	34.78	14.48	0.00	1.26	83.26	133.78	342.84	476.62
9	जम्मू और कश्मीर	0.00	1.48	0.00	1.64	0.00	3.12	589.67	592.79
10	पश्चिम बंगाल	1.13	0.00	0.00	0.00	0.62	1.75	10.25	12.00
11	उत्तराखंड	22.20	2.78	0.39	0.00	6.19	31.56	39.96	71.52
12	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0.00	8.81	0.83	0.00	20.29	29.93	165.21	195.14
	जोड़	**320.74**	**35.10**	**50.26**	**20.52**	**608.70**	**1035.32**	**3104.49**	**4139.81**

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

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

परिशिष्ट–7

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

समूह	संस्वीकृत संख्या	पदस्थ कर्मचारियों की कुल संख्या	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति	पदस्थ कुल कर्मचारियों में से अनुसूचित जाति कर्मचारियों का प्रतिशत	पदस्थ कुल कर्मचारियों में से अनुसूचित जनजाति कर्मचारियों का प्रतिशत
			तकनीकी			
क	242	231	34	15	14.71	6.49
ख	81	56	11	06	19.64	10.71
ग	07	01	01	00	100.00	0
जोड़	**330**	**288**	**46**	**21**	**15.97**	**7.29**
			गैर–तकनीकी			
क	58	53	05	10	9.43	18.86
ख	248	186	27	13	14.51	6.98
ग	277	212	62	14	29.24	6.60
जोड़	**583**	**451**	**94**	**37**	**20.84**	**8.20**

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

राष्ट्रीय परमिट शुल्क का राज्य–वार वितरण दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	राज्य/संघ राज्यक्षेत्र	₹ वास्तव में
1	आन्ध्र प्रदेश	593901649
2	अरुणाचल प्रदेश	1031079
3	असम	229930673
4	बिहार	748563537
5	चंडीगढ़	209309088
6	छत्तीसगढ़	293857587
7	दादरा और नगर हवेली	77330944
8	दमन ओर दीव	74237706
9	दिल्ली	687729861
10	गोवा	105170084
11	गुजरात	1038296806
12	हरियाणा	816614767
13	हिमाचल प्रदेश	305199458
14	जम्मू और कश्मीर	87641736
15	झारखंड	684636623
16	कर्नाटक	1326998997
17	केरल	412431701
18	मध्य प्रदेश	1618794425
19	महाराष्ट्र	1686845656
20	मणिपुर	2062158
21	मेघालय	18559427
22	मिजोरम	3093228
23	नागालैण्ड	14435110

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.

क्रम संख्या	राज्य/संघ राज्यक्षेत्र	₹ वास्तव में
24	ओडिशा	491824803
25	पंजाब	571217905
26	पुदुचेरी	157755125
27	राजस्थान	1254823449
28	सिक्किम	1031079
29	तमिलनाडु	579466539
30	तेलंगाना	213433405
31	त्रिपुरा	10310793
32	उत्तराखंड	412431701
33	उत्तर प्रदेश	1682721339
34	पश्चिम बंगाल	601119204
	जोड़	**17012807652**

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–9

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संबंध में अनंतिम मुख्य शीर्षवार व्यय

(आंकड़े करोड़ रुपए में)

लेखा शीर्ष	बजट प्राक्कलन	संशोधित प्राक्कलन	12.01.2018 तक व्यय	बजट प्रा–क्कलन का%	सं.प्रा. % (सं.प्रा.)
राजस्व शीर्ष					
मु.शी.3054 सड़क एवं पुल	12301.78	5049.68	10594.47	86.12	209.80
मु.शी.3055–सड़क परिवहन	235.00	165.00	74.73	31.80	45.29
मु.शी..3451–सचिवालय आर्थिक सेवाए	128.92	119.92	88.24	68.44	73.58
मु.शी.3601.राज्य सरकारों को सहायता अनुदान	7162.00	13332.26	4289.58	59.89	32.17
मु.शी.3602.संघ राज्य सरकारों को सहायता अनुदान	75.78	141.08	9.01	11.89	6.39
जोड़ राजस्व खंड	19903.48	18807.94	15056.02	75.65	80.05
घटाएं– वसूली (राजस्व)	-9180.31	-8672.04	-5209.13	56.74	60.07
जोड़ राजस्व (निवल)	10723.17	10135.90	9846.89	91.83	97.15
मु.शी.–4552.पूर्वोत्तर क्षेत्र का पूंजी परिव्यय	5765.00	5265.00	0.00	0.00	0.00
मु.शी.5054. सड़कों और पुलों का पूंजी परिव्यय	94685.66	89146.20	87006.63	91.89	97.60
मु.शी.5055. सड़क परिवहन का पूंजी परिव्यय	15.00	6.00	2.28	15.20	38.00
जोड़ पूंजी खंड (सकल)	100465.66	94417.20	87008.91	86.61	92.15
घटाएं, वसूली (पूंजी)	-46288.83	-43553.10	-35404.41	76.49	81.29
जोड़ पूंजी खंड (निवल)	54176.83	50864.10	51604.51	95.25	101.46
सकल जोड़ (राजस्व+पूंजी)	120369.14	113225.14	102064.94	84.79	90.14
घटाएं वसूली (राजस्व+पूंजी)	-55469.14	-52225.14	-40613.54	73.22	77.77
जोड़ (राजस्व+पूंजी) निवल	**64900.00**	**61000.00**	**61451.40**	**94.69**	**100.74**

परिशिष्ट - 10

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

राजस्व प्राप्तियां

(₹ करोड़ में)

मद / वर्ष	2014-15	2015-16	2016-17	दिसम्बर, 2017 तक
कर राजस्व	159.98	277.10	374.60	256.31
गैर–कर राजस्व	6158.84	7017.74	7463.31	6759.53
सकल राजस्व प्राप्तियां	6318.82	7294.84	7831.51	7015.84

परिशिष्ट - 11

पिछले तीन वर्ष के लिए राजस्व प्राप्तियों का शीर्ष–वार विवरण

(₹ करोड़ में)

	मुख्य शीर्ष	2014-15	2015-16	2016-17	दिसम्बर, 2017 तक
1	0021–निगम कर से इतर आय पर कर	159.98	277.10	374.60	256.31
2	0049–ब्याज प्राप्तियां	30.15	127.74	135.61	63.83
3	0058–लेखन सामग्री और मुद्रण	0.01	-	-	-
4	0059–लोक निर्माण	0.00	0.12	0.00	-
5	0070–अन्य प्रशासनिक सेवाएं	0.02	0.00	0.00	0.00
6	0071–पेन्शन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभों की मद में अंशदान और कटौतियां	0.69	0.46	0.60	0.93
7	0075 विविध सामान्य सेवाएं	1.78	1.77	1.77	1.61
8	0210–चिकित्सा एवं जन–स्वास्थ्य	0.23	0.24	0.27	0.40
9	0216–आवास	0.15	0.16	1.27	0.11
10	1054 – सड़क एवं पुल	6125.76	6887.24	7323.72	6692.64
11	1475 – अन्य सामान्य आर्थिक सेवाएं	0.06	0.01	0.07	0.01
	जोड़	**6318.83**	**7294.84**	**7837.91**	**7015.84**

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

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

परिशिष्ट - 12

लेखाओं के मुख्य बिन्दु

प्राप्तियां राशि (₹ हजार में)		वितरण राशि (₹ हजार में)	
A. राजस्व प्राप्तियां		राजस्व व्यय	
1 कर राजस्व	3746031	सामान्य सेवाएं	146989
2 गैर कर राजस्व	74623199	सामाजिक सेवा	14858
ब्याज प्राप्तियां	1356085	आर्थिक सेवा	107854234
अन्य गैर.कर राजस्व	73267114	सहायता अनुदान और अंशदान	9173
कुल राजस्व प्राप्तियां	78369230	कुल राजस्व व्यय	108025254
B. पूंजीगत प्राप्तियां		पूंजीगत व्यय	
अन्य परिवहन सेवाओं के लिए ऋण		आर्थिक सेवाएं	411205392
राज्य सरकारों को ऋण और अग्रिम		ऋण और अग्रिम	474
सरकारी कर्मचारियों को ऋण	2335		
कुल पूंजीगत प्राप्तियां	2335	कुल पूंजीगत व्यय	411205866
जोड़–भारत की समेकित निधि	78371565	जोड़–भारत की समेकित निधि	519231120
लोक लेखा		लोक लेखा	
लघु बचत भविष्य निधि खाता	189221	लघु बचत भविष्य निधि खाता	89899
भविष्य निधि	189221	भविष्य निधि	89899
अन्य लेखे		अन्य लेखे	
राजस्व निधियां	457530400	राजस्व निधियां	429042098
राजस्व निधियां बिना ब्याज के	457530400	राजस्व निधियां बिना ब्याज के	429042098
जमा एवं अग्रिम	29083976	जमा एवं अग्रिम	25246694
जमा ब्याज सहित	0	जमा ब्याज सहित	0
जमा बिना ब्याज के	29083968	जमा बिना ब्याज के	25246678
अग्रिम	8	अग्रिम	16
उचंत एवं विविध	502647190	उचंत एवं विविध	94212541
उचंत	502647190	उचंत	94212541
अन्य लेखे		अन्य लेखे	
जोड़ लोक लेखा	989450787	जोड़ लोक लेखा	548591232
जोड़ प्राप्तियां	**1067822352**	**जोड़ व्यय**	**1067822352**

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.

परिशिष्ट - 13

भारत में कुल पंजीकृत वाहनों की संख्या : 2003 से 2015

वर्ष (31 मार्च की स्थिति के अनुसार)	समस्त वाहन	दुपहिया	कारें, जीपें और टैक्सियां	बसें@	माल वाहक	अन्य*
2003	67007	47519	8599	721	3492	6676
2004	72718	51922	9451	768	3749	6828
2005	81499	58799	10320	892	4031	7457
2006	89618	64743	1526	992	4436	7921
2007	96707	69129	12649	1350	5119	8460
2008	105353	75336	13950	1427	5601	9039
2009	114951	82402	15313	1486	6041	9710
2010	127746	91598	17109	1527	6432	11080
2011	141866	101865	19231	1604	7064	12102
2012	159491	115419	21568	1677	7658	13169
2013	176044	127830	24056	1814	8307	14037
2014	1 90704	139410	25998	1887	8698	14712
2015	2,10023	154298	28611	1971	9344	15799

*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 राज्यक्षेत्र प्रशासन परिवहन आयुक्तों के कार्यालय

कई बार सड़क पथ–कर वसूली केंद्र/जांच चौकी से होकर गुजरती है। ऐसे स्थानों पर अवरोध देखे जा सकते हैं। यह चिन्ह दर्शाता है कि आगे की सड़क पर अवरोध है और वहाँ वाहनों को रुकना पड़ेगा।

Many a times the road passes through toll collection point/check posts etc. One can find barriers on such places. This sign indicates that there is a barrier ahead on the road and vehicle has to stop there.

परिशिष्ट - 14

सड़क दुर्घटनाओं और उनसे प्रभावित व्यक्तियों की संख्या : 2005 से 2016

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या		व्यक्तियों की संख्या		दुर्घटना की गंभीरता*
	कुल	घातक	मारे गए	घायल	
2005	439255	83491 (19.0)	94968	465282	21.6
2006	460920	93917 (20.4)	105749	496481	22.9
2007	479216	101161 (21.1)	114444	513340	23.9
2008	484704	106591 (22.0)	119860	523193	24.7
2009	486384	110993 (22.8)	125660	515458	25.8
2010	499628	119558 (23.9)	134513	527512	26.9
2011	497686	121618 (24.4)	142485	511394	28.6
2012	490383	123093 (25.1)	138258	509667	28.2
2013	486476	122589 (25.2)	137572	494893	28.3
2014	489400	125828 (25.7)	139671	493474	28.5
2015	501423	131726 (26.3)	146133	500279	29.1
2016	480652	136071 (28.3)	150785	494624	31.4

कोष्ठक में दिए गए आंकड़ों से पता चलता है कि कुल दुर्घटनाओं में से घातक दुर्घटनाएं कितनी थीं

*प्रति 100 दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों की संख्या

स्रोतः राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों (पुलिस विभागों) द्वारा भेजी गई सूचना

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

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

परिशिष्ट - 15

श्रेणीवार सड़क नेटवर्क : 1951 से 2016 (किमी में)

सड़क श्रेणी	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2015	2016 (P)
राष्ट्रीय राजमार्ग	19811 (4.95)	23798 (4.54)	23838 (2.61)	31671 (2.13)	33650 (1.45)	57737 (1.71)	70934 (1.52)	97991 (1.79)	101011 (1.80)
राज्यीय राजमार्ग	^	^	56765 (6.20)	94359 (6.35)	127311 (5.47)	132100 (3.92)	163898 (3.50)	167109 (3.05)	176166 (3.14)
अन्य लो.नि.वि. सड़कें	173723 (43.44)	257125 (49.02)	276833 (30.26)	421895 (28.40)	509435 (21.89)	736001 (21.82)	998895 (21.36)	1101178 (20.12)	#
जिला सड़कें									561940 (10.03)
ग्रामीण सड़कें	206408 (51.61)	197194 (37.60)	354530 (38.75)	628865 (42.34)	1260430 (54.15)	1972016 (58.46)	2749804 (58.80)	3337255 (61.00)	3935337 (70.23)
शहरी सड़कें	0 (0.00)	46361 (8.84)	72120 (7.88)	123120 (8.29)	186799 (8.03)	252001 (7.47)	411679 (8.80)	467106 (8.54)	509730 (9.10)
परियोजना सड़कें	0 (0.00)	0 (0.00)	130893 (14.31)	185511 (12.49)	209737 (9.01)	223665 (6.63)	281628 (6.02)	301505 (5.50)	319109 (5.70)
जोड़	**399942**	**524478**	**914979**	**1485421**	**2327362**	**3373520**	**4676838**	**5472144**	**5603293**

टिप्पणी: कोष्ठक में दिए गए आंकड़ों से पता चलता है कि प्रत्येक सड़क श्रेणी में कुल सड़क लंबाई का प्रतिशत क्या है।

^ लोक निर्माण विभाग की अन्य सड़कों में शामिल;

जिला सड़कों, ग्रामीण सड़कों, और शहरी सड़कों में शामिल। बीआरएस के पिछले प्रकाशन में ओपीडब्ल्यूडी के अंतर्गत जिला सड़कें और ग्रामीण/गांव की सड़कें शामिल थीं। बीआरएस 2015–16 (इस वर्ष के प्रकाशन) से जिला सड़कों को अलग श्रेणी में रखा गया है और पीडब्ल्यूडी की गांव की/ग्रामीण सड़कों को 'ग्रमीण सड़कों' की श्रेणी में रखा गया है।

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

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.

परिशिष्ट - 16

47 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का संयुक्त वास्तविक कार्य–निष्पादन– 2014–15 और 2015–16

क्रम संख्या	मद	2014-15	2015-16
A.	**वास्तविक निष्पादन**		
1.	धारित बेड़ा (संख्या)	141431	142855
2.	बेड़ा–प्रचालन में (संख्या)	128401	129179
3.	बेड़ा प्रयोग में (प्रतिशत में)	90.79	90.43
4.	दिया गया यात्री प्रति किमी (करोड़ में)	76045.60	77590.16
5.	निष्पादित यात्री प्रति किमी (करोड़ में)	53793.04	54041.76
6.	भराई अनुपात	70.74	69.65
7.	स्टाफ/बस अनुपात	5.25	5.17
8.	स्टाफ उत्पादकता (बस–किमी/स्टाफ/दिन)	58.83	59.13
9.	वाहन उत्पादकता (बस–किमी/बस/दिन)	308.60	305.59
B.	**वित्तीय निष्पादन**		
1.	कुल राजस्व (करोड़ में)	50934.02	51748.34
	जिसमें से कुल यातायात अर्जन (करोड़ में)	42684.19	43881.10
2.	कुल लागत (करोड़ में)	62845.91	64377.09
	जिसमें से स्टाफ की लागत (करोड़ में)	25865.22	29097.35
3.	निवल लाभ/हानि ;.द्धरु (करोड़ में)	-10587.98	-11349.78

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 प्राप्त राशिए निवल हानि के बराबर नहीं है

स्रोतः विभिन्न राज्य सड़क परिवहन उपक्रम

परिशिष्ट - 17

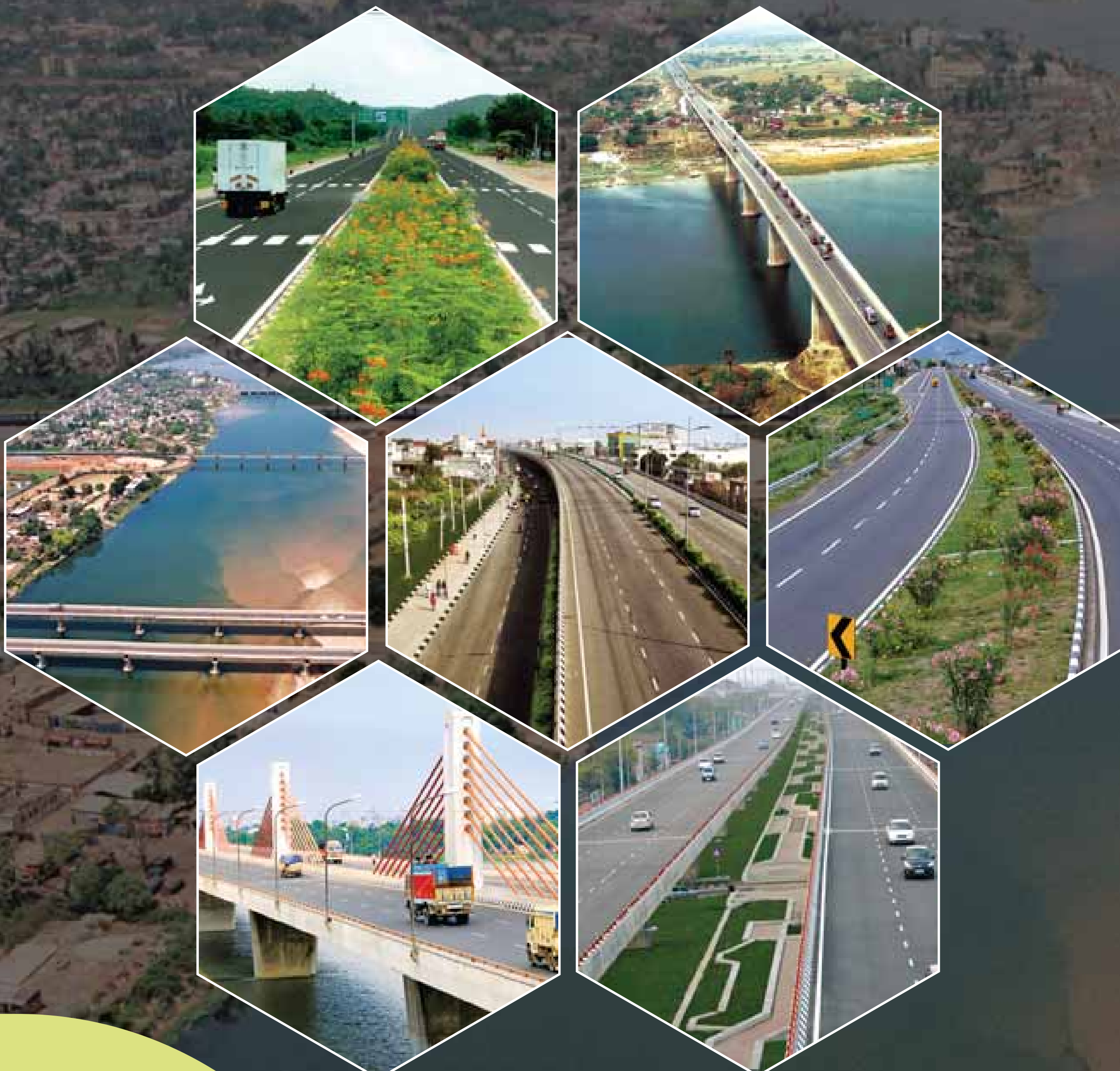
2016 की रिपोर्ट संख्या के लंबित पैरा संख्या 2.1, 2.2, 2.3 के बारे में और 2017 की रिपोर्ट संख्या 9 के पैरा संख्या 12.4 के बारे में स्थिति रिपोर्ट

पैरा संख्या	पैरा का सार	मंत्रालय की टिप्पणी
2.1	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (पीआईयू बेगूसराय) द्वारा रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ–51.03 करोड़ रुपए का।	लेखापरीक्षा पैरा समाप्त करने के लिए पीएंडपी अनुभाग द्वारा सीएंडएजी को संशोधित उत्तर 31.10.2017 को भेजा गया।
2.2	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा रारा–33 के हजारीबाग से रांची खंड को चार लेन का बनाए जाने के लिए रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ–47.05 करोड़ रुपए का।	अंतिम कृत कार्रवाई नोट लोक उद्यम समिति (लोक सभा सचिवालय) को अक्टूबर, 2017 में भेज दिया गया।
2.3	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (पीआईयू दरभंगा) द्वारा रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ–31.90 करोड़ रुपए का।	लेखापरीक्षा पैरा समाप्त करने के लिए पीएंडपी अनुभाग द्वारा सीएंडएजी को संशोधित उत्तर 28.11.2017 को भेजा गया।
12.1	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (हैदराबाद–बंगलौर पथकर रोड) द्वारा रियायतग्राही को अनुचित वित्तीय लाभ–209.20 करोड़ रुपए का।	लेखापरीक्षा पैरा समाप्त करने के लिए पीएंडपी अनुभाग द्वारा सीएंडएजी कृत कार्रवाई रिपोर्ट 21.11.2017 को भेजी गई।
12.2	परियोजना के पूरा होने के बाद से प्रयोक्ता शुल्क वसूलने के कारण राजस्व की हानि (रारा–47 पर कोचीन पत्तन और कलमासेरी जंक्शन से बोलगत्ती द्वीप)	लेखापरीक्षा पैरा समाप्त करने के लिए पीएंडपी अनुभाग द्वारा सीएंडएजी कृत कार्रवाई रिपोर्ट 06.09.2017 को भेजी गई।
12.3	वित्तीय विश्लेषण में गलत राजस्व अनुमान (दनकुनी खड़गपुर खंड रारा–6)	लेखापरीक्षा पैरा समाप्त करने के लिए पीएंडपी अनुभाग द्वारा सीएंडएजी कृत कार्रवाई रिपोर्ट 12.10.2017 को भेजी गई।
12.4	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में पथकर प्रचालन	सीएंडएजी द्वारा 07.12.2017 के पत्र के माध्यम से मांगा गया अतिरिक्त स्पष्टीकरण तैयार किया जा रहा है।

यह चिन्ह उस सड़क पर पड़ने वाले विभिन्न गंतव्यों (स्थानों) की दिशा को इंगित करता है। आम तौर पर चौराहे (इंटरसेक्शन) से पहले ये चिन्ह लगाए जाते हैं।

This sign indicates the direction to various destinations falling on that particular road. These signs are generally installed before intersections.

9.2 किमी लंबाई चेनानी–नशरी सुरंग, जम्मू कश्मीर का उद्घाटन



सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

भारत सरकार
नई दिल्ली

परिवहन भवन, 1 संसद मार्ग
नई दिल्ली – 110001
www.morth.nic.in

Designed & Printed by **CURRENT**