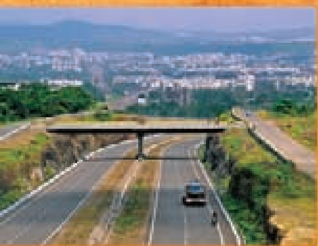
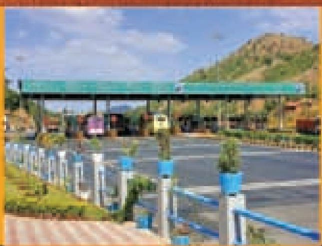
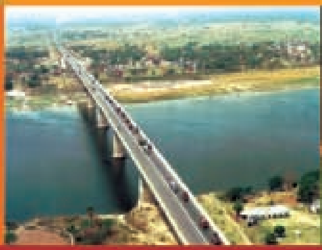






वार्षिक रिपोर्ट 2012 - 13

सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
भारत सरकार

वार्षिक रिपोर्ट
2012-13

सत्यमेव जयते

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
भारत सरकार

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

www.morth.nic.in

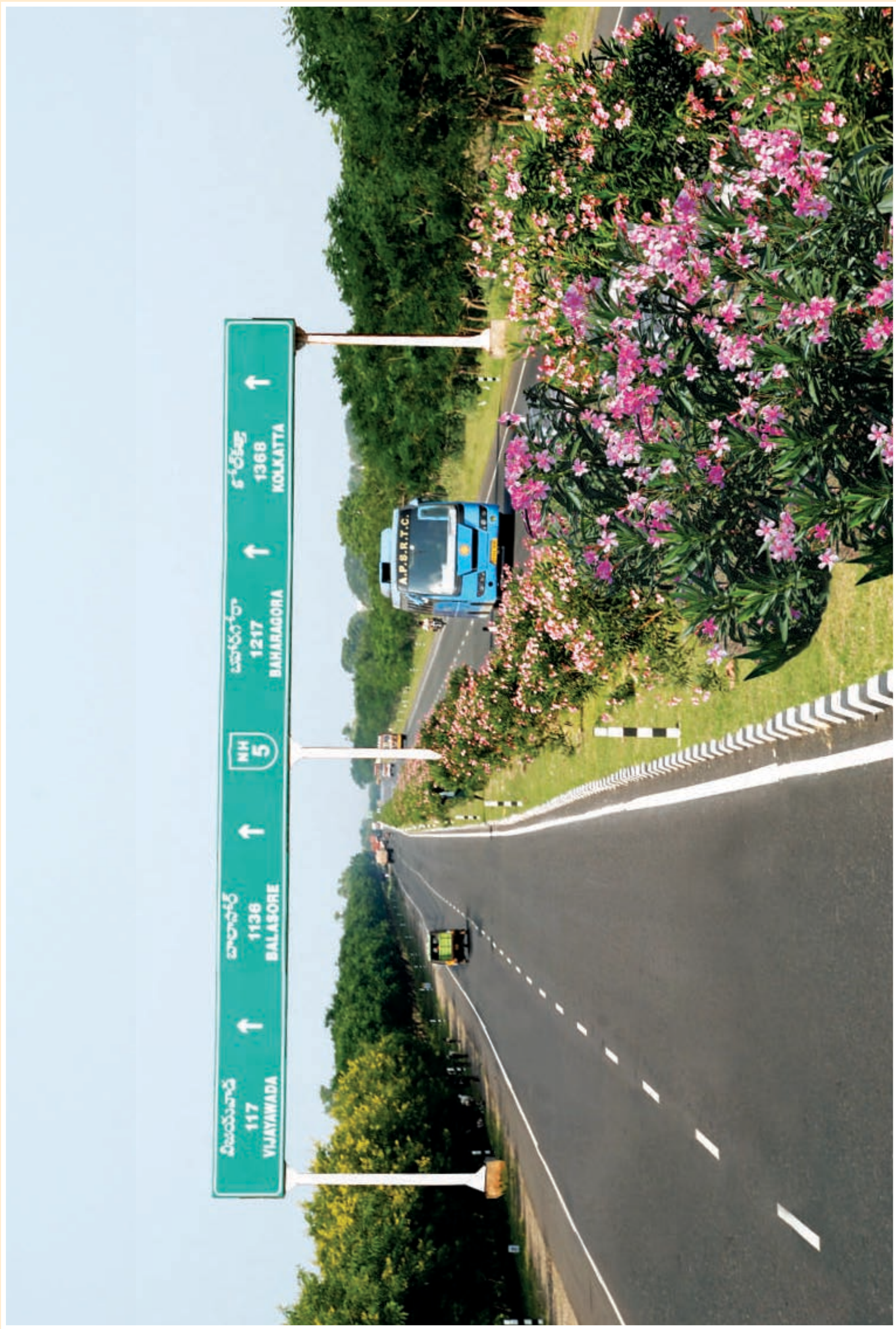
रारा–8 का उदयपुर–रतनपुर खंड

विषय–सूची

क्र.सं.	अध्याय	पृष्ठ
I	परिचय	07
II	वर्ष एक नजर में	09
III	सड़क विकास	13
IV	सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा	27
V	पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास	33
VI	अनुसंधान और विकास	37
VII	सीमा सड़क संगठन	41
VIII	प्रशासन एवं वित्त	45
IX	राजभाषा नीति का कार्यान्वयन	59
X	निःशक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 का कार्यान्वयन	63
XI	परिवहन अनुसंधान	65
XII	अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग	68

परिशिष्ट

परिशिष्ट	अध्याय	पृष्ठ
1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आबंटित विषय	73
2	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का संगठनात्मक चार्ट	75
3	देश में राज्य–वार राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची	76
4	01.04.2012 से 31.12.2012 तक सौंपी गई परियोजनाओं का ब्यौरा	79
5	राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण संबंधी विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत राज्य–वार आबंटन	80
6	केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत आबंटन और जारी राशि	82
7	अनुसूचित जाति/जन जाति कर्मचारियों सहित सरकारी कर्मचारियों (तकनीकी और गैर–तकनीकी संख्या के संबंध में सूचना	83
8	लेखापरीक्षा ब्यौरा	84
9	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संबंध में मुख्य शीर्ष–वार व्यय	86
10	पिछले तीन वर्ष के लिए राजस्व प्राप्तियों का शीर्ष–वार ब्यौरा	88
11	पिछले तीन वर्ष के लिए केन्द्रीय लेन–देन के विवरण के अनुसार प्राप्तियों का ब्यौरा	89
12	लेखों के मुख्य बिंदु	90
13	अपंग व्यक्तियों की संख्या के संबंध में तकनीकी और गैर–तकनीकी पदों की स्थिति (31.12.2012 की स्थिति के अनुसार)	92
14	31.12.2011 की स्थिति के अनुसार पंजीकृत वाहनों की संख्या	93
15	वर्ष 2011 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं में घायल और मारे गए व्यक्तियों की संख्या	94
16	वर्ष 2003–04 से 2011–12 के दौरान प्रमुख वित्तीय और भौतिक मानदंडों के संबंध में राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का निष्पादन	95
17	वर्ष 1950–51 से 2010–11 के दौरान सड़क लंबाई (कुल और पक्की) का श्रेणी–वार ब्यौरा	96



रारा–5 का नेल्लूर–चिलकलूरीपेट खंड, आंध्र प्रदेश

तिरची राष्ट्रीय राजमार्ग

अध्याय-I

प्रस्तावना

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

1.2 देश के आर्थिक विकास के लिए सड़क परिवहन एक जटिल अवसंरचना है । यह विकास की गतिए संरचना और पद्धति को प्रभावित करता है । भारत में सड़क अवसंरचना का इस्तेमाल कुल 61% माल और कुल 87% यात्री–यातायात के परिवहन में होता है । सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय अपने बहुगुणा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के कार्यों में संलिप्त हैं जिनमें शामिल हैं राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण, मोटर यान अधिनियम, 1988 और केन्द्रीय मोटर यान नियमावली,1989 के प्रशासन, सड़क परिवहन, पर्यावरण संबंधी मामलों, ऑटोमोटिव मानकों के लिए व्यापक नीतियां तैयार करने, राष्ट्रीय राजमार्गों के इस्तेमाल के लिए प्रयोक्ता फीस दर निर्धारित करने आदि के अलावा पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन की व्यवस्था करने का कार्य ।

1.3 परिवहन क्षेत्र में सामना किए जा रहे भिन्न–भिन्न मुद्दों के समाधान के लिए एक व्यापक नीतिगत पैकेज आवश्यक है । यातायात (यात्री और कारगो)को संभालने के संबंध में राष्ट्रीय राजमार्गों की क्षमता औद्योगिक विकास की वृद्धिशील अपेक्षाओं की गति के अनुरूप बनाए जाने की आवश्यकता है । भारत का सड़क नेटवर्क 46.90 लाख कि.मी. है जो विशालतम सड़क नेटवर्कों में से एक है । इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस मार्ग, राज्यीय राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं जिनकी लंबाई निम्नवत है :

राष्ट्रीय राजमार्ग / एक्सप्रेस मार्ग	79,116 किमी.
राज्यीय राजमार्ग	1,55,716 किमी.
अन्य सड़कें	44,55,010 किमी.

चौड़ाई के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग इस प्रकार हैं :

एकल लेन / मध्यवर्ती लेन	19,330 किमी. (24%)
दोहरी लेन	40,658 किमी. (52%)
चार लेन / छः लेन / आठ लेन	19,128 किमी. (24%)

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

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

कार्य

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

संगठन

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

1.7 सम्बद्ध कार्यालय

1.7.1 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरणए 1988 नामक एक संसदीय अधिनियम के माध्यम से किया गया था । यह केंद्रीय सरकार द्वारा इसको सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन तथा उनसे जुड़े अथवा उनके प्रांसगिक कार्यों के लिए उत्तरदायी है । यह प्राधिकरण वर्ष 1955 से प्रचालन में है ।

1.7.2 सीमा सड़क विकास बोर्ड

सीमा सड़क विकास बोर्ड का मार्च, 1960 में गठन देश के सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़क संचार के विकास कार्य का समन्वयन करने के लिए किया गया था क्योंकि अपर्याप्त संचार सुविधाएं इन क्षेत्रों में रक्षा संबंधी तैयारियों और आर्थिक विकास को गंभीर रूप से अवरूद्ध कर रही थीं । इस बोर्ड के पास सरकारी विभाग के समरूप वित्तीय और अन्य शक्तियां हैं और यह अध्यक्षए बी.आर.डी.बी. के संपूर्ण नियंत्रण बोर्ड के सचिवालय द्वारा संसाधित किया जाता है । सड़क सुरक्षा संगठन बी.आर.डी.बी. के सचिवालय की एक कार्यपालक भुजा है ।

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

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

अध्याय-II

वर्ष एक नजर में

क सड़क विकास

सड़क नेटवर्क :

2.1 सड़क क्षेत्र : दिसम्बर, 2012 तक विभिन्न कार्यक्रमों की स्थिति निम्नवत् हैः–

चरण	कुल लंबाई (कि.मी.)	दिसम्बर, 2012 तक पूरी की गई लम्बई कि.मी.	2012–13 के दौरान पूरी की गई लंबाई
I स्वर्णिम चतुर्भुज, पूर्व–पश्चिम–उत्तर दक्षिण कोरिडोर सम्पर्क और अन्य	7,522	7507.01	22.39
II उत्तर–दक्षिण– पूर्व–पश्चिम कोरिडोर और अन्य को 4/6 लेन बनाना	6,647	5542.50	44.07
III उन्नयन, 4/6 लेन बनाना	12,109	4602.49	958.99
IV पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन बनाना	20,000	62	62
V स्वर्णिम चतुर्भुत और उच्च सघनता कोरिडोर	6,500	1276.29	365.86
VI एक्सप्रेसवे	1000	शून्य	शून्य
VII रिंग रोड़ बाइईपास और फ्लाईओवर और अन्य संरचनाएं	700 किमी. रिंग रोड / बाईपास+ फ्लाईओवर आदि	18.73	5.38
एसएआरडीपी–एनई	6142	968	76
एलडब्ल्यूई	5497	1954	625

गैर–एनएचडीपी

इस स्कीम के अंतर्गत 1022 किमी लंबाई के राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण किया गया है ।

आईएएचई

2.2 882 इंजीनियरों को प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए 41 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए ।

2.3 राष्ट्रीय राजमार्गों पर पथकर व्यवस्था

अड़चनों को दूर करने और निर्बाध यातायात संचलन तथा अधिसूचित दरों के अनुरूप पथकर संग्रहण सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने प्रयोक्ता फीस का संग्रहण इलैक्ट्रोनिक पद्धति से किए जाने के लिए ई.पी.सी.ए जेन–2, आई.एस.ओ 18000.6 सी मानक पर आधारित रेडियों फ्रीक्वेंसी आईडेंटिफिकेश (आर.एफ.आई.डी.) शुरू करने का निर्णय लिया गया था। सार्वजनिक वित्त पोषण परियोजनाओं के पचास पथकर प्लाजाओं पर विभागीय तौर पर ई.टी.सी. कार्यान्वयन के लिए निधियां ब.प्रा. 2013–14 में मांगी जा रही है । पेन इंडिया आधार पर ई.टी.सी. कार्यान्वयन के लिए कम्पनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत एन.एच.ए.आई. (25%), रियायतग्राही (50%) और वित्तीय संस्थाओं (25%) की इक्विटी भागीदारी से एक कम्पनी स्थापित की गई है । इस कंपनी का नाम 'इंडियन हाईवेज मैनेजमेंट कम्पनी लिमिटेड' है। केंद्रीय मोटर यान नियमावलीए 1989 को ई.टी.सी. हेतु वाहनों पर आर.एफ.आई.डी. टैग लगाए जाने के लिए संशोधित किया जा रहा है ।

2.4 राजमार्ग क्षेत्र में सरकार द्वारा की गई मुख्य पहलें

- पीपीपी अधार पर अव्यवहार्यता को देखते हुए सड़क निर्माण के लिए नई ई.पी.सी. विधि अपनाए जाने का निर्णय लिया गया है ।
- राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण का कार्य प्रचालन, अनुरक्षण और अंतरण (ओएमटी) आधार पर कराए जाने का निर्माण किया गया है ।

ख सड़क परिवहन क्षेत्र

2.5 राष्ट्रीय ई–गवर्नेस कार्यक्रम के भाग के तौर पर देश में सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों/जिला परिवहन कार्यालयों के कंप्यूटरीकरण के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने मिशन मोड प्रोजेक्ट शुरू किया है। 996 आरटीओ का कम्प्यूटरीकरण सभी 35 राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों में पूरा कर लिया गया है । 'वाहन' नामक पंजीकरण और परमिट पद्धति को उत्तम नागरिक केंन्द्रित सेवा के लिए 'प्लेटिनियम आइकान–वेब रत्न एवार्ड, 2012' प्रदान किया गया है ।

2.6 हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, बिहार और त्रिपुरा सहित आठ राज्यों में ड्राइविंग और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर) संस्वीकृत किए गए हैं ।

2.7 मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा, असंगठित क्षेत्र में ड्राईवरों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मानव संसाधन विकास, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम (एन एच ए आर एस एस) और सड़क सुरक्षा और प्रदूषण परीक्षण उपकरण तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन से संबंधित जागरूकता अभियान के संबंध में एक स्कीम कार्यान्वित की है।

2.8 24वां सड़क सुरक्षा सपताह देश भर में 1 से 7 जनवरी, 2013 तक मनाया गया । इस बार सड़क सुरक्षा सप्ताह का विषय था 'शराब पीकर वाहन न चलाएं', सुरक्षित रहें' ।

2.9 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सड़क परिवहन और सड़क सुरक्षा कार्यकलापों के लिए 393.60 करोड़ रूपए व्यय किए गए थे । 12वीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ष (2012–13) के दौरान सड़क परिवहन कार्यकलापों के लिए 160 करोड़ रूपए उपलबध कराए गए हैं । सड़क सुरक्षा के लिए आवंटित निधि और घटित दुर्घटनाओं का ब्यौरा नीचे दिया गया है:–

वर्ष	आवंटित निधि (सं.प्रा.) (करोड़ रुपए)	प्रयुक्त निधि (करोड़ रुपए)
2007-08	41	42.90
2008-09	73	54.80
2009-10	74	22.39
2010-11	81	60.63
2011-12	79	77.89

2.10 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत सड़क परिहवन अनुसंधान स्कंध की रिपोर्ट के अनुसार देश में निम्नलिखित पांच राज्यों में 50% से अधिक सड़क दुर्घटना में मौंतों की संख्या दर्ज की गई:–

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

2.11 सड़क सुरक्षा क्षेत्र में प्रस्तावित नई पहलें : भारत में सड़क सुरक्षा के सुदृढ़ीकरण के लिए निम्नलिखित नई पहलें प्रस्तावित है :–

i) सड़क दुर्घटनाओं में कमी किए जाने के लिए राज्यों के लिए नई एवार्ड/प्रोत्साहन स्कीम शुरू करना ।

ii) सड़क दुर्घटना मुक्त जिलों को विशेष एवार्ड/प्रोत्साहन ।

iii) सड़क सुरक्षा के मुद्दे पर सरकारी तंत्र को और अधिक उत्तरदायी बनाने के लिए सभी हितधारियों के साथ क्षेत्रीय स्तर पर कार्यशालाएं आयोजित की जाएंगी। इस कार्यकलापों में पंचायत जैसे स्थानीय निकायों को शामिल करके सड़क सुरक्षा जागरूकता का प्रसार किया जाएगा ।

iv) क्रेश अन्वेषण सहित सड़क सुरक्षा से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर शोध किए जाने के लिए विभिन्न क्षेत्रों में प्रमुख संस्थानों के साथ मिलकर उत्कृष्टता केंद्रों का सृजन।

v) मंत्रालय, सड़क सुरक्षा के लिए सड़क प्रयोक्ताओं की सक्रिय भागीदारी के लिए शीघ्र ही सूचना प्रौद्योगिकी और सामाजिक मीडिया माध्यमों का इस्तेमाल करेगा ।

vi) चूंकि बच्चे और युवा सर्वाधिक संवेदनशील सड़क प्रयोक्ता होते हैं और कुल सड़क दुर्घटना मौतों का एक तिहाई भाग 15–24 आयु वर्ग का होता है, अतः पैदल चलने वालों की आदतों में सुधार और सुरक्षित ड्राइविंग के लिए प्रेरित किए जाने के लिए मंत्रालय का विचार विद्यालयों और महाविद्यालयों की भागीदारी से जागरूकता का एक जन–आंदोलन चलाए जाने का है ।

vii) ब्लैक स्पाटों की पहचान और सुधार और दुर्घटना पीड़ितों के नकदी रहित उपचार के लिए एक स्कीम भी प्रारंभ की जा रही है ।

viii) दुर्घटनाओं और मौतों के संबंध में सड़क सुरक्षा परिदृश्य में सुधार के लिए कि गए उपायों का अनुवीक्षण करने के लिए मंत्रालय का एक लक्षित दृष्टिकोण है ।

सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान माननीय मंत्री (सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय) द्वारा पुरस्कार वितरण

अध्याय-III

सड़क विकास

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

3.2 राष्ट्रीय राजमार्गों जिनके लिए भारत सरकार संवैधानिक रूप से जिम्मेदार है, की लंबाई 79,116 कि.मी. है । राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य–वार सूची परिशिष्ट 3 में दी गई है।

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

राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण

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

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

संगठनात्मक ढ़ांचा

3.5 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन, इसमें निहित अथवा केन्द्र सरकार द्वारा इसे सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, अनुरक्षण और प्रबंधन के लिए संसद के एक अधिनियम के द्वारा किया गया था । फरवरी, 1995 में इसके प्रथम अध्यक्ष की नियुक्ति के साथ इसका प्रचालन शुरू हुआ ।

3.6 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का मुखिया, प्राधिकरण का अध्यक्ष होता है । उसके अधीन पांच पूर्णकालिक सदस्य अर्थात् सदस्य (प्रशासन), सदस्य (वित्त), सदस्य (परियोजना), सदस्य (पीपीपी) और सदस्य (तकनीकी) हैं । प्राधिकरण के चार अंशकालिक (पदेन) सदस्य अर्थात् सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, सचिव, व्यय विभाग, सचिव, योजना आयोग और महानिदेशक (सड़क विकास), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय हैं । इन सदस्यों के कार्य में मुख्य महाप्रबंधक, महाप्रबंधक, उप–महाप्रबंधक और प्रबंधक स्तर के अधिकारियों द्वारा सहायता की जाती है । प्राधिकरण के जोनल कार्यालयों, क्षेत्रीय कार्यालयों, परियोजना कार्यान्वयन इकाईयों और कारीडोर प्रबंधन इकाईयों के रूप में फील्ड कार्यालय हैं, जो पूरे देश में फैले हैं । इन इकाइयों के प्रमुख कार्यपालक निदेशक, मुख्य महाप्रबंधक और परियोजना निदेशक होते हैं जो विभिन्न राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए और पूरे हो चुके खंडों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार होते हैं । सिविल ठेकेदारों और पर्यवेक्षण परामर्शदाताओं आदि से संबंधित सभी प्रापण कार्य, मुख्यालय द्वारा किए जाते हैं । क्षेत्रीय स्तर के अधिकारी, निर्माण पूर्व कार्यों तथा परियोजनाओं के सफल कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकारों/केन्द्र सरकार के संगठनों के साथ संपर्क साधने के लिए जिम्मेदार होते हैं ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना

3.7 भारत सरकार ने भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को 4,71,975 करोड़ रु0 के अनुमानित व्यय वाली सात चरणों में फैली एक विशाल राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी सौंपी है । सरकार ने अधिकत्तर खंडों का सुदृढीकरण और उन्नयन विभिन्न समकालीन विधियों को अपनाते हुए सार्वजनिक निजी भागीदारी विधि के अंतर्गत एनएचडीपी के विभिन्न चरणों में करने का भी निर्णय लिया है । कार्यान्वयन की सबसे पहली–विधि बीओटी (पथकर) होगी और इसके विफल होने पर इसे बीओटी (वार्षिकी) आधार पर और इसके भी विफल होने पर सरकार के अनुमोदन से इसे इंजीनियरी प्रापण निर्माण (ईपीसी) आधार पर सौंपा जाएगा । इसके अलावा, एनएचडीपी चरण–IV के अंतर्गत 8500 कि.मी. लंबाई पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन के लिए ईपीसी विधि पर सीधे ही शुरू किए जाने का प्रस्ताव है ।

सरकार द्वारा की गई मुख्य पहलें

3.8 पीपीपी आधार पर अव्यवहार्यता को देखते हुए सड़क निर्माण के लिए नई ई.पी.सी. विधि अपनाए जाने का निर्णय लिया गया है । यह विधि परम्परागत मद दर ठेका (पुरानी ई.पी.सी विधि) से भिन्न है जिसमें सरकार मात्रा के बिल के साथ विस्तृत डिजाइन उपलब्ध कराती थी। उन्नत ई.पी.सी. विधि अन्वेषण, डिजाइन और निर्माण का दायित्व एक प्रतियोगी निविदा के माध्यम से एक ऐसी एकमुश्त राशि पर प्रदत्त कार्य ठेकेदार को

पुणे के निकट कटराज पुर्नसंरेखण

सौंपती है जिसमें सूचकांक आधारित मूल्य परिवर्तन के लिए प्रावधान किया जाता है। ठेकेदार पूर्ण निर्धारित दायित्व अवधि के दौरान अनुरक्षण के लिए भी जिम्मेदार होते हैं जो कि मुख्य पुलों और संरचनाओं के लिए 5 वर्ष तथा सड़क के अन्य भागों के लिए 2 वर्ष की होती है ।

3.9 अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीआई) ने 17,अगस्त, 2012 को हुई अपनी बैठक में राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण का कार्य प्रचालन, अनुरक्षण और अंतरण (ओएमटी) आधार पर कराए जाने की नीति अनुमोदित की । इससे रियायत अविधि के दौरान, सरकार के दायित्व के बिना, उन्नत किए गए राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों का नियमित अनुरक्षण सुनिश्चित होगा । इस नीति की मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित है :–

- ➢ राजमार्ग परियोजना खंड एक निश्चित रियायत अवधि के लिए रियायतग्राही को सौंपा जाता है । रियायतग्राही दुर्घटना प्रबंधन सहित खंड में निर्बाध यातायात संचलन सुनिश्चित करने के साथ–साथ राजमार्ग के परियोजना खंड की रियायत अवधि के दौरान उसका वार्षिक और आवधिक अनुरक्षण करने के लिए उत्तरदायी होता है ।

- रियायतग्राही, शासकीय राजपत्र अधिसूचना के माध्यम से सड़क प्रयोक्ता से प्रयोक्ता फीस लगाने, संग्रहण और धारण करने के लिए अधिकृत होता है ।
- रियायतग्राही को निविदा पैरामीटर के रूप में वार्षिक प्रीमीयम की राशि के साथ निविदा प्रक्रिया के दौरान वार्षिक प्रीमीयम की सहमत राशि का भुगतान करना होता है ।
- रियायतग्राही को रियायत अवधि के पश्चात सड़क का वापस अंतरण करना होता है ।

3.10 अवसंरचना संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीआई) ने 13 दिसम्बर, 2012 को हुई अपनी बैठक में सड़क परियोजना सौंपे जाने की प्रक्रिया के तीव्रीकरण के लिए प्रक्रिया के सरलीकरण हेतु नीति अनुमोदित की । साथ ही, अन्य बातों के साथ–साथ 5,000 यात्री कर यूनिट (पीसीयू) और 10,000 पीसीयू के बीच यातायात वाली उन सड़क परियोजनाओं को सीधे ही इंजीनियरीए प्रापण और निर्माण (ईपीसी) विधि से विकसित किया जा सकता है जो निर्माण–प्रचालन–अंतरण (बीओटी)–(पथकर) विधि से व्यवहार्य नहीं है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजनाओं का वित्त–पोषण

3.11 वर्ष 2012–13 के दौरान भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ओर से 52,083.89 करोड़ रुपए का व्यय किए जाने की संभावना है जिसमें से 24,468.80 करोड़ रुपए का व्यय (वार्षिकी भुगतान के लिए और बाजार से लिए गए ऋण (जीओआई) एडीबी (प्रत्यक्ष) ऋण और ब्याज बैंक ओवरड्राफ्ट की वापसी और राजमार्गो के अनुरक्षण के लिए 5291.81 करोड़ रुपए सहित) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के बजट से किया जाएगा और 27615.09 करोड़ रुपए की राशि, निजी क्षेत्र द्वारा व्यय किए जाने की संभावना है। दिसम्बर, 2012 तक भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और निजी क्षेत्र ने संयुक्त रूप से 25,142.86 करोड़ रुपए (बजट प्राक्कलन 2012–13 का 48.27 प्रतिशत) का व्यय किया है जिसमें वार्षिकी भुगतानों तथा बाजार / जीओआई / एडीबी (प्रत्यक्ष) से लिए गए ऋण और ब्याज बैंक ओवर ड्राफ्ट की वापसी राजमार्गों के अनुरक्षण पर खर्च की गई 2871.63 करोड़ रुपए की राशि भी शामिल है। इस राशि में से 10410.19 करोड़ रुपए की राशि सरकार की निधि में से और 14732.67 करोड़ रुपए की राशि, निजी क्षेत्र द्वारा व्यय की गई है।

3.12 वित्त वर्ष 2012–13 के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने उपकर के रूप में 7881.95 करोड़ रुपए और पथकर संग्रहण, राजस्व हिस्से, नकारात्मक अनुदान तथा प्रीमियम की मद में भारत की समेकित निधि में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा जमा कराए गए धन में से निकासी के रूप में 3554.03 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान किया है। इसके अलावा, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल में विशेष परियोजनाओं पर खर्च करने के लिए 545 करोड़ रुपए की राशि, पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम तथा जम्मू एवं कश्मीर परियोजनाओं के लिए 570.77 करोड़ रुपए के साथ–साथ पूर्वी परिधीय एक्सप्रेसवे के लिए 370 करोड़ रुपए और राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 716.65 करोड़ रुपए की राशि भी मांगी है।

3.13 बजट प्राक्कलन 2012–13 के अनुसार, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण 54ईसी बांड (300 करोड़ रुपए) और कर–मुक्त बांड (10000 करोड़ रुपए) के माध्यम से 113,00 करोड़ रुपए की कुल राशि जुटाएगा ।

दिसम्बर, 2012 तक भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने 54ईसी बांड के माध्यम से 1868.85 करोड़ रुपए की राशि जुटा ली है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–। और ।।

3.14 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण –। और चरण–।। में निम्नलिखित मार्गों का 4/6 लेन के मानकों के अनुरूप राष्ट्रीय राजमार्गों के रूप में विकास करना शामिल हैः–

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

(ख) उत्तर दक्षिण और पूर्व पश्चिम महामार्ग जो श्रीनगर को कन्याकुमारी से (सलेम–कोचीन खंड सहित) और पोरबन्दर को सिलचर से जोड़ते हैं ।

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

(घ) अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग खंड ।

3.15 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 (सीसीइए) द्वारा अनुमोदित किया गया था । इस परियोजना में स्वर्णिम चतुर्भुज के 5846 कि.मी., उत्तर–दक्षिण, पूर्व–पश्चिम महामार्गों के 981 कि.मी., पत्तन संपर्क के 380 कि.मी. और अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों के 315 कि.मी. को मिलाकर कुल 7,522 कि.मी. शामिल हैं । वर्ष के दौरान, दिसंबर, 2012 तक 22.39 कि.मी. में कार्य पूरा किया गया ।

3.16 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 । इसमें मुख्यतः, उत्तर–दक्षिण, पूर्व–पश्चिम महामार्ग (6,161 कि.मी.) और अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों के 486 कि.मी. को मिलाकर कुल 6647 कि.मी. लंबाई शामिल है । वर्ष के दौरान, दिसंबर, 2012 तक 44.07 कि.मी. में कार्य पूरा किया गया ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण –III

3.17 सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–III के अंतर्गत 80,626 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण आधार पर 12,109 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन का बनाने के लिए अनुमोदित किया है । यह चरण दो भागों अर्थात् चरण–IIIक और चरण–IIIख में अनुमोदित किया गया है । चरण IIIक में 33,069 करोड़ रुपए की अनुमोदित लागत पर कुल 4,815 कि.मी. लंबाई शामिल है और चरण IIIख में 47,557 करोड़ रुपए की अनुमोदित लागत पर कुल 7,294 कि.मी. लंबाई शामिल है । राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–III को पूरा करने की नियत तारीख दिसंबर, 2013 है । इस चरण 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 ।

31 दिसंबर, 2011 तक 12,109 कि.मी. के लक्ष्य के मुकाबले में 3023 कि.मी. लंबाई में 4 लेन बना दी गई हैं और 6514 कि.मी. लंबाई में कार्य चल रहा है । वर्ष के दौरान दिसंबर, 2011 तक 780.42 कि.मी. में कार्य पूरा हो गया है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण– IV

3.18 इस चरण में, सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर लगभग 20,000 कि.मी. लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों को पेव्ड शोल्डर सहित 2 लेन में उन्नयन की परिकल्पना की गई है । दिसम्बर, 2012 तक 62 कि.मी. लंबाई को पहले ही 2/4 लेन बनाया जा चुका है और 4320 कि.मी. लंबाई का कार्य कार्यान्वयनाधीन है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण– V

3.19 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–V के अंतर्गत (डिजाइन, निर्माण, वित्त और प्रचालन आधार पर) मौजूदा 4 लेन वाले 6,500 कि.मी. लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों को 41,210 करोड़ रुपए (2006 के मूल्यों पर) की अनुमानित लागत से 6 लेन बनाए जाने के कार्य को 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 दिसंबर, 2012 तक 1276 कि.मी. लंबाई में 6 लेन बनाई जा चुकी हैं और 2804 किमी. में कार्य चल रहा है । वर्ष के दौरान, दिसंबर, 2012 तक 365.86 किमी. में कार्य पूरा कर लिया गया है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण – VI

3.20 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 । इसमें से 9,000 करोड़ रुपए निजी क्षेत्र से प्राप्त होंगे और साध्यता अंतर को पूरा करने तथा भूमि अधिग्रहणए सार्वजनिक सुविधाओं के स्थानांतरण, परामर्शी सेवाओं आदि की लागत को पूरा करने के लिए शेष 7,680 करोड़ रुपए सरकार द्वारा वित्त पोषित किए जाएंगे । इस संपूर्ण परियोजना को दिसंबरए 2015 तक पूरा करने का लक्ष्य है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–VII

3.21 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 दिसंबरए 2007 में स्वतंत्र रिंग रोडों, बाइपासों, ग्रेड सेपरेटरों, फ्लाइओवरों, उत्थापित सड़कों, सुरंगों, सड़क उपरि पुलों, अंडर पासों, सर्विस रोडों आदि के निर्माण को अनुमोदित किया है । एनएचडीपी चरण– VII के अंतर्गत विभिन्न राज्यों में 36 खंड अभिनिर्धारित किए गए हैं ।

एनएचडीपी परियोजनाओं को सौंपा जाना

3.22 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम की विभिन्न परियोजनाएं सौंपे जाने के लिए वर्ष 2012–13 के दौरान कुल 8800 कि.मी. का लक्ष्य निर्धारित किया गया है । वर्ष के दौरान (दिसम्बर, 2012 तक), राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के विभिन्न चरणों के अंतर्गत कुल 878 कि.मी. लंबाई सौंपी गई । 1.04.2012 से 31.12.2012 तक सौंपी गई परियोजनाओं का ब्यौरा परिशिष्ट 4 में दिया गया है ।

कॉरीडोर प्रबंधन

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

(I) नेमी और आवधिक अनुरक्षण

(ii) सड़क संपत्ति प्रबंधन

(iii) घटना प्रबंधन

(iv) इंजीनियरी सुधार

(v) पथकर संग्रहण

(vi) मार्गस्थ सुविधाएं

कार्यक्रमों के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए कार्य योजना

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

राज्य लोक निर्माण विभाग और सीमा सड़क संगठन

3.25 राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के अंतर्गत आने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा, लगभग 58,579 कि.मी. लंबे ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं जिनका विकास और अनुरक्षण कार्य, इस समय, संबंधित लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन द्वारा किया जा रहा है । ऐसे सड़क खंडों जो राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना में शामिल नहीं हैं, के संबंध में वर्ष 2012–13 के दौरान 31 दिसम्बर, 2012 की स्थिति के अनुसार, राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा कुल 2627.02 करोड़ रु. के 270 प्रस्ताव संस्वीकृत किए गए हैं ।

3.26 चालू वर्ष 2012–13 के दौरान राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 3804.66 करोड़ रु. और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 550 करोड़ रु. का आबंटन किया गया है। 3804.66 करोड़ रु. के अतिरिक्त, स्थायी पुल शुल्क निधि से 150.00 करोड़ रु0 की धनराशि, राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए आबंटित की गई है ।

3.27 राज्य लोक निर्माण विभागों और सीमा सड़क संगठन को सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए वर्ष 2012–13 के दौरान क्रमशः 1928.03 करोड़ रु. और 70.00 करोड़ रु0 का आबंटन किया गया है ।

3.28 वर्ष 2012–13 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास तथा अनुरक्षण की अलग–अलग स्कीमों के अंतर्गत किया गया राज्यवार आबंटन परिशिष्ट 5 में दिया गया है ।

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

3.29 पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का उद्देश्य, पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों की राजधानियों के

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

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

चरण 'क '

इस चरण में 21,769 करोड़ रु0 की अनुमानित लागत से सड़कों की 4099 कि.मी. लंबाई का सुधार कार्य शामिल है जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गों की 2,041 कि.मी. लंबाई और राज्यीय सड़कों की 2,058 कि.मी. लंबाई शामिल है।

सड़कों की 4099 कि.मी. लंबाई में से 3213 कि.मी. लंबाई में, 12,821 करोड़ रु0 की अनुमानित लागत के विकास कार्य, सीमा सड़क संगठन और राज्य लोक निर्माण विभागों को सौंपे गए हैं । शेष 886 कि.मी. लंबाई में से 394 कि.मी. लंबाई में कार्य, बीओटी (वार्षिकी) आधार पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किया जाना है, ईटानगर को 4 लेन सड़क संपर्क उपलब्ध कराने के लिए 250 कि.मी. लंबाई में कार्य मंत्रालय/असम/अरुणाचल प्रदेश के लोक निर्माण विभाग द्वारा और रारा–31ए, का सुधार कार्य तथा गंगटोक के लिए वैकल्पिक राजमार्ग की 242 कि.मी.लंबाई में कार्य, सीमा सड़क संगठन द्वारा किया जाएगा । उक्त 3213 कि.मी. लंबाई में से 2749 कि.मी. लंबाई की परियोजनाएं, 12746 करोड़ रु0 की लागत पर दिसंबर, 2012 तक अनुमोदित की जा चुकी हैं। इसके अलावा, सैद्धान्तिक रूप से अनुमोदित 886 किमी लम्बाई में से सरकार ने 1026 करोड़ रुपए की लागत पर कुल मिलाकर 132 किमी लम्बाई के लिए कार्यान्वयन अनुमोदन दे दिया है। ये कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं। चरण 'क' को पूरा किए जाने की संभावित तिथि मार्च, 2015 है ।

चरण 'ख'

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

अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज

अरुणाचल प्रदेश सड़क एवं राजमार्ग पैकेज, जिसमें 2319 कि.मी. लंबे सड़क खंड शामिल हैं, को सरकार द्वारा 9 जनवरी, 2009 को पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के भाग के तौर पर अनुमोदित किया गया । इसमें से 776 कि.मी. में कार्य को बीओटी (वार्षिकी) आधार पर निष्पादित किए जाने हेतु सरकार

द्वारा अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है और शेष 1543 कि.मी. के लिए कार्य को ईपीसी आधार पर निष्पादित किए जाने हेतु निविदा प्रक्रिया के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है । दिसंबर, 2012 तक 7810 करोड़ रुपए की लागत से 1202 किमी. लंबाई के कार्य सौंप दिए गए हैं तथा 79 किमी. लंबाई के कार्य, सौंपे जाने वाले हैं । शेष 784 किमी. (घटाई गई लम्बाई) के लिए प्राक्कलनों की जांच की जा रही है/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का कार्य चल रहा है ।

3.30 वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों का विकास,

सरकार ने 26.02.2009 के आंध्र प्रदेशए बिहार, छत्तीसगढ़, झारखंड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा और उत्तर प्रदेश के वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित उप जिलों में इनके समग्र विकास के लिए 7300 करोड़ रुपए की लागत से 1126 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों और 4351 किमी राज्यीय सड़कों (कुल 5477 कि.मी) को 2 लेन में विकसित किए जाने के लिए सड़क आवश्यकता प्लान (आरआरपी) को अनुमोदित किया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय देश में वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्रों में सड़कों के विकास का दायित्व सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को सौंपा गया है ।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उक्त कार्यक्रम संबंधित राज्य लोक निर्माण विभागों के माध्यम से संस्वीकृत और कार्यान्वित कराए जाने के लिए मुख्य अभियंताओं के अंतर्गत एलडब्ल्यूई प्रभाग गठित किया है। अब तक 7699 करोड़ रुपए की प्राक्कलन लागत पर 5419 कि.मी. लंबाई के लिए विस्तृत प्राक्कलित संस्वीकृति प्रदान की गई है। जिसमें से 6853 करोड़ रुपए की लागत पर 5049 कि.मी. लंबाई के निर्माण का कार्य सौंपा जा चुका है। 1960 किमी में विकास कार्य दिसम्बर, 2012 तक पूरा हो चुका है और अब तक किया गया संचयी व्यय 2494 करोड़ रुपए है ।

आंतरिक सुरक्षा के लिए कार्यक्रम के महत्व को देखते हुए 9400 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत पर 5624 कि.मी. लंबाई के लिए आरआरपी अनुमोदनार्थ विचाराधीन है ।

विजयवाड़ा रांची मार्ग का विकास

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

अब तक 1126 करोड़ रुपए की प्राक्कलित लागत के कुल 594 कि.मी. लंबाई के सभी 9 पैकेज संस्वीकृत किए जा चुके हैं और सौंप दिए गए हैं । दिसम्बर, 2012 तक 118 करोड़ रुपए के संचित व्यय पर 21 कि.मी. लंबाई का विकास कार्य पूरा किया जा चुका है ।

कठिनाईयाँ

3.31 उपर्युक्त परियोजनाओं को कार्यान्वित करते समय कई कठिनाइयां सामने आईं जो निम्नवत हैं: –

➢ भूमि अधिग्रहण – कुछ राज्यों में, मुख्यतः प्रक्रियागत औपचारिकताओं, मुकदमों तथा संबंधित राज्य

सरकार से सहयोग न मिलने के कारण भूमि अधिग्रहण में असाधारण विलंब हुआ है ।

- **वन एवं पर्यावरण अनुमति** – केन्द्र और राज्य सरकारों– दोनों ही स्तरों पर वन अनुमति प्राप्त होने में काफी विलंब हुआ है ।
- **आर ओ बी डिजाइनों के लिए रेलवे की अनुमति** – राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को रेलवे की लेवल क्रासिंग से मुक्त करने के लिए रेल उपरि पुल तथा रेल अधो पुल बनाए जाने थे । रेलवे से अनुमति/अनुमोदन प्राप्त करने के लिए रेलवे के ही कई विभागों के साथ समन्वय करना पड़ता है और आवश्यक अनुमोदन प्राप्त होने में लंबा समय लग जाता है ।
- **सार्वजनिक सुविधाओं का स्थानांतरण** – विभिन्न प्रकार की सार्वजनिक सुविधाओं जैसे इलैक्ट्रिक लाइन, पानी की पाइप लाइन, सीवर लाइन, दूर संचार लाइनों का स्थानान्तरण कार्य जो संबंधित सुविधा प्रदाता एजेंसियों की सहायता से पूरा किया जाना था, में बहुत अधिक समय लगा ।
- **कानून–व्यवस्था की समस्याएं** – कानून–व्यवस्था की प्रतिकूल स्थिति तथा समाज विरोधी तत्वों की गतिविधियों के कारण, कई राज्यों में कार्य प्रभावित हुए हैं । इसके अतिरिक्त, स्थानीय जनता द्वारा अतिरिक्त भूमिगत पारपथों/बाइपासों, फ्लाईओवरों आदि की मांग को लेकर भी बार–बार काम रोका गया ।

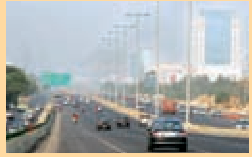
- **कुछ ठेकेदारों द्वारा अल्प कार्य निष्पादन** – कुछ ठेकेदारों का कार्य निष्पादन बहुत खराब रहा है । इस अल्प कार्य निष्पादन का एक प्रमुख कारण, नकदी व्यवस्था की समस्या रही है । इन ठेकों को समाप्त किए जाने पर लंबे समय तक मुकदमे चलने के कारण कार्य पूरा करने में और अधिक विलंब हुआ ।

केन्द्रीय सड़क निधि

3.32 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत वर्ष 2012–13 के लिए किए गए 19,423.88 करोड़ रु0 के आबंटन का विवरण नीचे दिया गया हैः–

(₹ करोड़ में)

राज्यीय सड़कों के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	2359.91
अंतर्राज्यीय संपर्क और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिए राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अनुदान	262.22
राष्ट्रीय राजमार्ग	9881.95
ग्रामीण सड़कें	5827.20
रेलवे	1092.60
जोड़	**19423.88**



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

3.34 वर्ष 2000–01 से 2012–13 तक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सड़कों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि से आबंटित और जारी की गई धनराशि का विवरण परिशिष्ट 6 में दिया गया है ।

केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए अनुमोदन

3.35 वर्ष 2012–13 के दौरान (दिसंबर, 2012 तक), केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 412.56 करोड़ रुपए की लागत वाले 29 प्रस्ताव अनुमोदित किए गए हैं जिनमें अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क एवं आर्थिक महत्व की योजनाओं के अंतर्गत अनुमोदित कार्य शामिल नहीं हैं ।

अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजनाएं

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

अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजनाओं के अंतर्गत संस्वीकृति

3.37 वर्ष 2012–13 के दौरान, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए 262.22 करोड़ रु0 की धनराशि निर्धारित की गई है। वर्ष 2012–13 के दौरान (दिसंबर, 2012 तक), 8.81 करोड़ रु0 के केन्द्र के हिस्से के साथ 17.63 करोड़ रु0 के एक प्रस्ताव को संस्वीकृति प्रदान की गई है ।

भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (पूर्व में भारतीय राजमार्ग अभियंता प्रशिक्षण संस्थान)

व्यापक कार्यकलाप :

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

3.39 यह संस्थान पिछले 27 वर्ष से कार्य कर रहा है और 01.10.2001 से इसने अपने स्वयं के परिसर ए–5, सांस्थानिक क्षेत्र, सेक्टर–62, नोएडा (उत्तर प्रदेश) से काम करना प्रारंभ किया ।

3.40 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी के कार्यों में मौटे तौर पर निम्नलिखित गतिविधियां शामिल हैं :–

(क) नवनियुक्त राजमार्ग अभियंताओं को प्रशिक्षण देना ।

(ख) वरिष्ठ और मध्य स्तर के अभियंताओं के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन करना ।

(ग) वरिष्ठ स्तर के अभियंताओं और प्रशासकों के लिए अल्पकालीन तकनीकी और प्रबंधन विकास पाठ्यक्रम चलाना।

(घ) राजमार्ग क्षेत्र में विशेष क्षेत्रों और नई प्रवृत्तियों में प्रशिक्षण प्रदान करना ।

(ड.) स्वदेशी और विदेशी प्रतिभागियों के लिए प्रशिक्षण सामग्री तथा प्रशिक्षण मॉडयूल का विकास ।

3.41 भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी ने अपने प्रारंभ से अब तक (31 दिसंबर, 2012 तक) 1012 प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से भारत और विदेशों में सड़क विकास के कार्य में लगे 23,447 राजमार्ग अभियंताओं और प्रशासकों को प्रशिक्षण प्रदान किया है । इन कार्यक्रमों के प्रतिभागी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, विभिन्न राज्य लोक निर्माण विभागों, राजमार्ग इंजीनियरी के क्षेत्र में कार्यरत सार्वजनिक क्षेत्र, निजी क्षेत्र और गैर–सरकारी संगठनों से होते हैं । भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी को विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक (एडीबी) आदि के लिए प्रशिक्षण हेतु संसाधन केन्द्र का दर्जा प्राप्त है।

वर्ष के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम :

3.42 वर्ष 2012–13 के दौरान (31 दिसंबर, 2012 तक), अकादमी ने 41 प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया है जिनमें 882 अभियंताओं ने और पेशेवरों ने भाग लिया ।

सड़क निर्माण में यांत्रिकीकरण तथा आधुनिक उपकरणों का प्रयोग

3.43 यातायात की वर्तमान संख्या के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और अनुरक्षण करने के लिए यह आवश्यक है कि राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यों के निष्पादन के लिए अपेक्षित मशीनरी और उपकराणों के क्षेत्र में नवीनतम प्रौद्योगिकीय आविष्कारों को अद्यतन किया जाए । सड़क और पुल निर्माण कार्यों का यंत्रीकरण किए जाने के परिणामस्वरूप गुणवत्ता में वृद्धि, प्राकृतिक संसाधनों की बचत, उच्च उत्पादकता, निम्न लागत, कम श्रम, यातायात में अत्यंत परेशानी हुई है। सड़क ओर पुल निर्माण कार्य के लिए मशीनरी और उपकरणों की प्रौद्योगिकी तीव्रता से परिवर्तित हो रही है। यांत्रिकी के विकास के अनुरूप राजमार्ग क्षेत्र के अद्यतन किए जाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण में अद्यतन प्रौद्योगिकी प्रारंभ किए जाने, विशिष्टियों और मानकों की समीक्षा किए जाने, मानकीकरण के लिए नीतियां बनाने और अद्यतन प्रौद्योगिकी कार्यान्वित किए जाने की आवश्यकता है । ऑटोमेशन सहित नवीनतम प्रौद्योगिकियों के बारे में जानकारी को अद्यतन करने में विनिर्माताओं को शामिल करने से लाभ मिलता है और जरूरत के अनुसार निर्माण कार्यों को नियंत्रित करने में इस घटक का बहुत महत्व है ।

3.44 भारत में सड़कों के निर्माण के लिए मंत्रालय ने सड़क और पुल निर्माण कार्यों के यंत्रीकरण के संबंध में निम्नलिखित उपाय किए है :–

i) मोबाइल ब्रिज इंस्पेक्शन यूनिट (एमबीआईयू) एक ऐसी आधुनिक मशीन है जो निरीक्षण, मरम्मत, सामान्य अनुरक्षण,बीयरिंग आदि के प्रतिस्थापन और अनुरक्षण के लिए डैक स्तर के अंतर्गत पुल तक निर्बाध पहुंच अनुमत करती है । एमबीआईयू का इस्तेमाल पश्चिम बंगाल और ओडिशा में किया जा रहा है । सिक्किम

में केन्द्रित भूकंप के कारण उत्तरी बंगाल में बड़े पुलों का विशेष निरीक्षण भी मोबाइल ब्रिज इंस्पेक्शन यूनिटों द्वारा किया गया था । तमिलनाडु में लगी एमबीआई यूनिटों का इस्तेमाल केरल राजय में पुलों के निरीक्षण के लिए किया गया है ।

ii) अद्यतन प्रौद्योगिकी उपकरणों का इस्तेमाल सुकर बनाने के लिए कोहिमा में हुए आईआरसी सत्र में 'गाइडलाइंस आन क्म्पेक्शन ईक्विमेंटस फार रोड वर्क्स' नामक दस्तावेज अनुमोदित किया गया है ।

iii) पहाडियों और पर्वतों की चट्टानों पर विस्फोट किए जाने पर प्रतिबंध लगाए जाने के कारण रोडी के संरक्षण की अपेक्षा आवश्यक हो गई है । बिटुमन की लागत,जो कच्चे तेल का उप–उत्पाद है, कच्चे तेल के मूल्य से संबद्ध होती है जिसमें पैट्रोलियम उत्पादों की कमी के कारण अंतर्राष्ट्रीय बाजार में उतार–चढ़ाव होता रहता है । अतः बिटुमन को पुनः इस्तेमाल किए जाने की आवश्यकता है । अतः एक ऐसी उपयुक्त प्रौद्योगिकी अपनाए जाने के प्रयास की आवश्यकता है जो प्राकृतिक संसाधनों के संरक्षण में सहायक सिद्ध हो । मंत्रालय ने राजमार्ग क्षेत्र में बिटुमिनस पेवमेंट के पुनर्चक्रण की विधि प्रारंभ किए जाने के लिए परिपत्र जारी किया है ।

iv) मरम्मत सहित सड़क अनुरक्षण की आवश्यकता, गड्डों की सार्वजनिक सुरक्षा, दोषों की मरम्मत सुनिश्चित करने और सेवा का अपेक्षित स्तर सुनिश्चित करने के लिए है । गड्डे होने के समय अपर्याप्त और अनुचित सड़क अनुरक्षण से आमतौर पर सड़कें विकृत होती हैं जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन लागत बहुत उच्च होती है, सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि होती है और परिवहन सेवाओं की विश्वसनीयता में कमी आती है । गड्डों की तीव्रता और टिकाऊ पैबंद मरम्मत किए जाने के लिए गड्डों की यांत्रिक मरम्मत प्रारंभ किया जाना अनिवार्य माना जाता है । इसी विचार से मंत्रालय ने गड्डों की यांत्रिक मरम्मत किए जाने संबंधी परिपत्र जारी किया है ।

v) विश्व बैंक और एशियाई विकास बैंक से सहायता प्राप्त परियोजनाओं के कार्यान्वयन से भी सड़क निर्माण में यांत्रिकीकरण को बढ़ावा मिला है। इन संस्थानों ने यह विनिर्देश किया कि भारत में सड़कों के निर्माण के लिए मशीनरी और उपकरणों का आयात, परियोजना कार्यों के लिए किए जाने पर उसे आयात शुल्क से मुक्त किया जाना होगा। इसलिए, बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं के अंतर्गत ठेकेदारों द्वारा सड़क निर्माण कार्य में उपकरणों और सामग्री के संबंध में सीमा और उत्पाद शुल्क में छूट की सुविधा का लाभ उठाया जा रहा है । साथ ही वित्त मंत्रालय के सहयोग से सड़क निर्माण मशीनरी की 21 मदों का कार्य रहित आयात करने की अनुमति दी गई है और इनका आयात ठेकेदारों द्वारा किया जा रहा है। इस सुविधा से ठेकेदार, नवीनतम एवं परिष्कृत सड़क निर्माण मशीनरी मंगाने के प्रति आकृष्ट हुए हैं ।

मैनी ब्रिज, इलाहाबाद

अध्याय-IV

सड़क परिवहन

4.1 घनी आबादी वाले क्षेत्रों में अपनी गहरी पैठ के कारण सड़क परिवहन, माल भाड़ा और यात्रियों दोनों की आवाजाही के लिए एक पसंदीदा और सर्वाधिक किफायती साधन माना जाता है। इस प्रकार, देश के आर्थिक विकास और सामाजिक एकीकरण में सड़क परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका है। 2009–10 में भारत के सकल घरेलू उत्पाद में 4.7% के हिस्से के साथ सड़क परिवहन, भारत के परिवहन क्षेत्र में एक अग्रणी घटक के रूप में उभरा है । लगभग 60 प्रतिशत माल और 87 प्रतिशत यात्री यातायात सड़क द्वारा किया जाता है । फिर भी राष्ट्रीय राजमार्ग सड़क नेटवर्क का केवल 2 प्रतिशत है, इस पर कुल सड़क यातायात के 40 प्रतिशत की ढुलाई होती है सड़क यातायात अपनाए जाने के कुछ प्रमुख कारक हैं – आसान उपलब्धता, अलग–अलग प्रकार की आवश्यकताओं के अनुसार अनुकूलता और किफायती लागत। रेल, नौवहन और हवाई यातायात के लिए सड़क परिवहन, पूरक सेवा का कार्य भी करता है। वाहनों की संख्या में 10 प्रतिशत वार्षिक की दर से वृद्धि हो रही है । कुल यातायात में सड़क यातायात 1950–51 में माल यातायात के 13.8 प्रतिशत और यात्री यातायात में 15.4 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2009–10 के अंत तक माल यातायात में 62.9 प्रतिशत और यात्री यातायात में 90.2 प्रतिशत हो जाने का अनुमान है ।

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

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

- मोटर यान अधिनियम, 1988
- केन्द्रीय मोटर यान नियमावली, 1989
- सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950
- वाहक अधिनियमए 1865 (इसे नए 'सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2007' द्वारा प्रतिस्थापित किया जाना है) ।

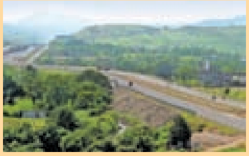
4.4 मंत्रालय ने 148 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर मोटर वाहनों के ड्राइविंग लाइसेंस और पंजीकरण प्रमाण पत्र के राज्यीय और राष्ट्रीय रजिस्टर तैयार करने की एक परियोजना को संस्वीकृत किया है। राष्ट्रीय सूचना–विज्ञान केन्द्र द्वारा इस परियोजना का निष्पादन किया जा रहा है । इस परियोजना में क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों/राज्यीय परिवहन प्राधिकरणों का कंप्यूटरीकरण किया जाना और तत्पश्चात् इन्हें ड्राइविंग लाइसेंस

और पंजीकरण प्रमाण पत्र के राष्ट्रीय और राज्यीय सजिस्टर से जोड़ा जाना है । 32 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100% कंप्यूटरीकरण हो चुका है और 966 आरटीओ को उनसे जोड़ दिया गया है । स्मार्ट कार्ड आधारित पंजीकरण प्रमाण पत्र और ड्राइविंग लाइसेंस जारी किए जाने की परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 997 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय हैं। 996 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण हो चुका है । राज्य की अपेक्षानुसार मानक सॉफ्टवेयर को प्रयोक्ता की आवश्यकता के अनुरूप बनाने का कार्य 35 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में पूरा किया गया है । यह सॉफ्टवेयर प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में कम से कम एक–एक प्रायोगिक स्थल पर चल ही रहा है । 32 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 100% नेटवर्क संपर्क स्थापित हो चुका है ।

4.5 वर्तमान समय की जरूरतों को पूरा करने के लिए सड़क द्वारा परिवहन व्यापार की प्रक्रिया को सुचारु बनाए जाने की दृष्टि से 'सड़क द्वारा वाहन अधिनियम, 2007' को नियमित किया गया था। यह 01 मार्च, 2011 से लागू हुआ । इस अधिनियम के प्रावधानों के सुगम अनुपालन के लिएए सड़क द्वारा वाहन नियमावली, 2011 की अधिसूचना, 28.02.2011 की जीएसआर 176 (ई) के द्वारा जारी की गई । यह अधिनियम/नियमावली, मंत्रालय की वेबसाइट http://morth.nic.in पर भी उपलब्ध है । सभी राज्यों और संघ राज्यों क्षेत्रों से इस मंत्रालय द्वारा अधिनियम नियमावली का अनुपालन सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया है । मंत्रालय एनआईसी द्वारा विकसित साफ्टवेयर के माध्यम से सड़क द्वारा वहन अधिनियम के अंतर्गत आम केरियरों के आनलाइन पंजीकरण और भारतीय स्टेट बैंक के माध्यम से भुगतान किए जाने के लिए सभी प्रयास कर रहा है । इस संबंध में 26 राज्यों ने भारतीय स्टेट बैंक में पहले ही समर्पित खाते खोल लिए हैं ।

4.6 मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2012 राज्य सभा द्वारा दिनांक 8.05.2012 को पारित किया गया था । राज्य सभा द्वार यथा पारित इस विधेयक को विचार और पारित कराए जाने के लिए 16 मई, 2012 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था किंतु इस पर किए गए विचार विमर्श का कोई नतीजा नहीं निकला । इस विधेयक के विचार किए जाने के लिए मानसून और शरद सत्रों में सूचीबद्ध किया गया था किंतु इस पर विचार नहीं किया जा सका । अब इस विधेयक को बजट सत्र 2013 के लोक सभा के कार्य संचालन में शामिल किया गया है ।

4.7 माल वाहनों की अंतर राज्य आवाजाही सुकर करने के लिए सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 8 मई, 2010 से माल ढुलाई के लिए नई राष्ट्रीय परमिट पद्धति शुरू की है। नवीन प्रबंधों के अनुसार देशभर में प्रचालन के लिए परमिट धारक को प्राधिकृत करने के लिए एक समेकित फीस के रूप में प्रति ट्रक 16,500 रुपए के वार्षिक भुगतान पर राष्ट्रीय परमिट गृह मंत्रालय द्वारा जारी किया जा सकता है । परिमिट धारक को प्रथम बार गृह अधिकारिता फीस के रूप में 1000/– रुपए का भी भुगतान करना होगा। राष्ट्रीय परमिट पद्धति का इलैक्ट्रोनिक कार्यान्वयन 15.09.2010 से नेशनल इनफोर्मेटिक सेंटर (एन.आई.सी.) द्वारा विकसित वेब पोर्टल के माध्यम से किया जा रहा है । भारतीय स्टेट बैंक के माध्यम से संग्रहीत समेकित फीस एक सहमत फार्मूला आधारित यथानुपात आधार पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के बीच संवितरित किया जाता है ।



4.8 टीडीसी की 34वीं बैठक नई दिल्ली में 13.02.2013 को आयोजित की गई थी । इसमें मोटर वाहन करों को युक्तिसंगत बनाए जाने और राष्ट्रीय परमिट के वार्षिक शुल्क में वृद्धि किए जाने सहित विभिन्न महत्वपूर्ण मुद्दों पर विचार किया गया । टीडीसी की 34वीं बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार देश भर में मोटर वाहन करों के युक्तिकरण के लिए सिफारिशें किए जाने के लिए राज्य परिवहन मंत्रियों का एक अधिकार प्राप्त ग्रुप गठित किया गया ।

4.9 वर्ष 2012–13 के दौरान, केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे, ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया, पुणे और इंजीनियरिंग स्टाफ कॉलेज आफ इंडिया, हैदराबाद और पैट्रोलियम संस्थान देहरादून के माध्यम से राज्य परिवहन विभागों/यातायात विभागों और नगर निगम के अधिकारियों के लिए 22 कार्यशाला–सह–प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। वर्ष 2012–13 के दौरान दिए जाने वाले प्रशिक्षण कार्यक्रम को इस प्रकार डिजाइन किया गया है जिससे इसमें भाग लेने वालों के सड़क परिवहन क्षेत्र में शासन और उभरती चुनौतियों का सामना करने के सभी पहलुओं की जानकारी दी जा सके। 31.12.2012 तक 15 प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए थे ।

4.10 मंत्रालय ने जीपीएस/जीएसएम आधारित वाहन खोज प्रणाली शुरू किए जाने, कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक टिकट बिक्री मशीन आदि जैसी सूचना प्रौद्योगिकी परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने हेतु एक योजना तैयार की है । इस योजना को 15 मार्च, 2010 से प्रभावी बनाया गया है । कर्नाटक, हरियाणा, तमिलनाडु, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, पंजाब, केरल, राजस्थान, ओडिशा, उत्तराखंड, आंध्र प्रदेश, अरूणाचल प्रदेश और आसाम राज्यों के 16 प्रस्तावों को वर्ष 2010–11 और 2011–12 के दौरान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा केंद्रीय सहायता प्रदान किए जाने के लिए संस्वीकृत कर दिया है। रिपोर्ट के अनुसार संस्वीकृत परियोजनाएं पूरा होने के विभिन्न चरणों में हैं। वर्ष 2012–13 के दौरान कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम और उत्तर–पूर्व कर्नाटक सड़क परिवहन निगम के परियोजना प्रस्तावों को केन्द्रीय सहायता के लिए अनुमोदित कर दिया गया है । नगालैंड राज्य परिवहन का प्रस्ताव विचाराधीन है ।

4.11 केंद्रीय मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 59 केंद्र सरकार के वाहनों की आयु निर्धारित करने की शक्ति प्रदान करती है । परिवहन वाहनों और पर्यटन वाहनों की जीवन अवधि सीएमवीआर द्वारा निधारित की गई है । व्यक्तिगत वाहनों की जीवन अवधि निर्धारित नहीं की गई है । इस संबंध में नीतिगत निर्णय देश की सामाजिक आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखकर लिया जाना है । सामान्यतः, वाहन को सुरक्षा और उत्सर्जन मानदंड पूरे किए जाने तक सड़क पर चलने के लिए अनुमत किया जाना चाहिए । सुरक्षा और उत्सर्जन अपेक्षा तभी पूरी की

जा सकती है जब वाहन की फिटनैस जांच नियमित अंतराल पर कराई जाए । अतः मंत्रालय ने वाहनों के लिए एक उपुयक्त/ डिजाईन की गई निरीक्षण और अनुरक्षण पद्धति तैयार की है। तद्नुसार,एक आटोमेटिड इंस्पेक्शन एंड सर्टिफिकेशन (आईएससी) सेंटर का डिजाइन तैयार किया गया और आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और नई दिल्ली, प्रत्येक राज्य में एक के हिसाब से इस प्रकार के कुल 10 केंद्र पायलट आधार पर स्थापित किए जाने की स्कीम तैयार की गई । 9 मॉडल आई एंड सी केंद्र पहले ही संस्वीकृत किए जा चुके हैं और इनमें से कुछ पहले ही कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर हैं ।

सड़क सुरक्षा

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

4.13 यह मंत्रालय सड़क दुर्घटनाओं को न्यूनतम करने के लिए सड़क सुरक्षा नीतियां तैयार करता है । मंत्रालय द्वारा संचालित की गई सड़क सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण स्कीमों में सड़क सुरक्षा के बारे में प्रचार कार्यक्रम, ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किए जाने की स्कीम, असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मानव संसाधन विकास, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना (एनएचएआरएसएस) निरीक्षण और प्रमाणन केंद्रों की स्थापना और सड़क सुरक्षा तथा प्रदूषण परीक्षण उपस्कर प्रदान किया जाना और कार्यक्रम कार्यान्वयन आदि शामिल हैं ।

4.14 वर्ष के दौरान निम्नलिखित कार्यकलाप शुरु किए गए –

- 24वां सड़क सुरक्षा सपताह देश भर में 1 से 7 जनवरीए 2013 तक मनाया गया । इस बार सड़क सुरक्षा सप्ताह का विषय था 'शराब पीकर वाहन न चलाएं', सुरक्षित रहें' । सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान आयोजित की जाने वाली विभिन्न गतिविधियों को दौराया गया और उन्हें आवश्यक कार्रवाई के लिए सभी राज्य परिवहन उपक्रमों, सभी आटोमोबाइल संघों और भारतीय आटोमोबाइल विनिर्माता संघोंको अग्रेषित किया गया । 24वें सड़क सुरक्षा सप्ताह का समापन समारोह 7 जनवरी, 2013 को विज्ञान भवन, नई दिल्ली में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री माननीय डॉ. सी. पी. जोशी की अध्यक्षता में आयोजित किया गया ।

24वां सड़क सुरक्षा सप्ताह

- विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय, दूरदर्शन और आकाशवाणी के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक/प्रिन्ट मीडिया में व्यापक जन जागरूकता अभियान चलाया गया। कलैंडर, पोस्टर, सड़क चिह्नों पर पुस्तक, बाल कार्यकलाप पुस्तिका और माउस–पैड आदि प्रचार सामग्री, बड़े पैमाने पर वितरण के लिए राज्यों/केन्द्र शासित क्षेत्रों के परिवहन एवं पुलिस प्राधिकारियों तथा स्कूलों को भी भेजी गई ।
- सड़क सुरक्षा संबंधी प्रथम राष्ट्रीयकार्यशाला नई दिल्ली में 3.4.2012 को आयोजित की गई । इसका विषय 'अति संवेदनशील सड़क प्रयोक्ताओं की सुरक्षा में सुधार' था । इस बैठक में राज्यों के परिवहन मंत्री, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रधान सचिव/सचिव/परिवहन आयुक्त और पुलिस के डीजी/आईजी उपस्थित थे ।
- मंत्रालय द्वारा, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा योजना के अंतर्गत दुर्घटना स्थल को निर्बाध करने और दुर्घटना पीड़ित व्यक्तियों को निकटतम चिकित्सा केन्द्र तक पहुंचाने के लिए राज्यों/केन्द्र शासित

क्षेत्रों और गैर–सरकारी संगठनों को क्रेन और एंबुलेंस प्रदान की जाती हैं । अभी तक 347 क्रेन, लघु/मध्यम आकार की 106 क्रेन और 579 एम्बुलेंस संस्वीकृत की गई हैं । राष्ट्रीय राजमार्गो पर, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा अभिनिर्धारित अस्पतालों को भी 140 एम्बुलेंस प्रदान की जा रही हैं ।

4.15 25 मार्च, 2011 को हुई राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद की 12वीं बैठक में सड़क सुरक्षा के 4 घटकों अर्थात् (i) शिक्षा (ii) प्रवर्तन (iii) इंजीनियरी (सड़क और वाहन दोनों) और (iv) आपात चिकित्सा के संबंध में मंत्रालयमें 05 अलग–अलग कार्य समूहों का गठन तत्काल कार्यान्वयन के लिए अल्प और दीर्घकालिक उपायों पर विस्तार से विचार–विमर्श करने और अपनी सिफारिशों प्रस्तुत करने के लिए किया गया। एनआरएससी ने 29, फरवरी, 2012 को अपनी 13वीं बैठक में पांचों कार्यग्रुपों की सिफारिशों पर विचार किया। पांचों कार्यबलों की सभी मुख्य सिफारिशों की एक संकलित रिपोर्ट मंत्रालय की वेबसाइट पर अपलोड कर दी गई है ।

24वें सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान माननीय मंत्री (सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय) द्वारा पुरस्कार वितरण

अध्याय-V

पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

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

5.2 पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का ब्यौरा और वर्ष 2012–13 के दौरान विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत उनके अनुरक्षण एवं विकास कार्यों के ब्यौरे इस प्रकार हैं :–

(i) एन एच डी पी चरण–III के अंतर्गत लंबाई –110 किमी.

(ii) पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्यीय सड़कों की लंबाई –

चरण 'क'	4099 किमी.
चरण 'ख'	3723 किमी.
सड़कों और राजमार्गों का अरुणाचल प्रदेश पैकेज	2319 किमी.

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

5.4 अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत 341.29 करोड़ रुपए की लागत की 21 परियोजनाएं प्रगति पर हैं ।

5.5 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 1018.25 करोड़ रुपए की धनराशि के 221 कार्य शुरू किए गए हैं ।

5.6 राष्ट्रीय राजमार्ग(मूल) के अंतर्गत संस्वीकृत 1947.96 करोड़ रु. के 93 कार्य प्रगति पर हैं ।

5.7 पूर्वोत्तर क्षेत्र में कार्यों के राज्यवार ब्यौरे इस प्रकार हैं:–

अरुणाचल प्रदेश

5.8 सरकार ने 11703 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 2319 किमी. सड़कों के निर्माण/सुधार कार्य शामिल करते हुए अरूणाचल प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज अनुमोदित किया है । 2319 किमी लंबाई में से 2180 किमी लंबाई अरूणाचल प्रदेश राज्य में है ।

5.9 सरकार ने 94.82 करोड़ रुपए की लागत पर रारा 153 के किमी. 24/0 (जयरामपुर) से किमी. 56.485 (पांग्सु पास) तक जिसमें लगभग 32 किमी. लंबाई शामिल है, को 2 लेन का बनाने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है।

5.10 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए अभी तक 377.74 करोड़ रुपए के 63 कार्य शुरू किए गए हैं ।

5.11 अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की योजना के अंतर्गत 120.01करोड़ रुपए धनराशि के 6 कार्य प्रगति पर हैं ।

असम

5.12 31 दिसंबर, 2012 की स्थिति के अनुसार 826.12 करोड़ रुपए की धनराशि के 19 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

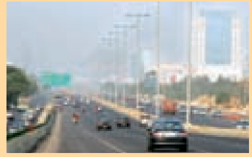
5.13 असम में लुमडिंग–डबोका–नगांव–गुवाहाटी से होकर सिलचर से श्रीरामपुर को जोड़ने वाली 678 कि.मी. की लंबाई, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण–।। के अंतर्गत पूर्व पश्चिम महामार्ग के भाग के रूप में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपी गई है । असम में उदरबंद और हरंगजो के बीच की 31 कि.मी. लंबाई को छोड़कर जिसके पुनर्संरेखण के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का कार्य प्रगति पर है, पूर्व–पश्चिम महामार्ग की संपूर्ण लंबाई का कार्य सौंप दिया गया और इसमें चार लेन बनाने का कार्य प्रगति के भिन्न–भिन्न चरणों में है । गुवाहाटी बाइपास के 18 किमी. में कार्य पूरा कर लिया गया है । उदरबंद और हरंगजो के मध्य 31 किमी. खंड को रारा (मूल) के अंतर्गत 51.61 करोड़ रु. की अनुमानित धनराशि से दो लेन में सुधार के लिए मंत्रालय द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया है । यह कार्य प्रगति पर है ।

5.14 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत अभी तक, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 367.72 करोड़ रु. के 90 कार्य शुरू किए गए हैं ।

5.15 अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व योजना के अंतर्गत 4.95 करोड़ रुपए की लागत का एक कार्य प्रगति पर है ।

5.16 सरकार ने "पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम" के चरण'क' के अंतर्गत रारा–52 में ब्रह्मपुत्र नदी पर नुमालीगढ़ और गोहपुर को जोड़ने वाले 4 लेन के पुल का बीओटी (वार्षिकी) आधार पर निर्माण सहित असम में नुमालीगढ़ से डिब्रुगढ़ (201 कि.मी.) तक राष्ट्रीय राजमार्ग–37 को 4 लेन का बनाने और राष्ट्रीय राजमार्गों के 1179 कि.मी. एकल लेन खंडों को पेव्ड शोल्डर के साथ दो लेन बनाने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है ।

5.17 सरकार ने 11703 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 2319 किमी. सड़कों को शामिल करते हुए अरूणाचल



प्रदेश सड़क और राजमार्ग पैकेज को कार्यान्वयन के लिए अनुमोदित किया है । 2319 किमी लंबाई में से 139 किमी. लंबाई असम में है ।

मणिपुर

5.18 31 दिसम्बर, 2012 की स्थिति के अनुसार, एक पुल पर 8.87 करोड़ रुपए की लागत के कार्य सहित 339.4 करोड़ रु. लागत के 22 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

मेघालय

5.19 31 दिसंबर, 2012 की स्थिति के अनुसार, 387.28 करोड़ रुपए के 22 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

5.20 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, अब तक 121.44 करोड़ रुपए के 31 कार्य शुरू किए गए हैं। इसके अतिरिक्त, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क की केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत 4.29 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से पुल कार्य प्रगति पर है ।

मिजोरम

5.21 31 दिसंबर, 2012 की स्थिति के अनुसार, 203.46 करोड़ रुपए के 16 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

5.22 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, 69.87 करोड़ रुपए की धनराशि के 24 सुधार कार्य शुरू किए गए हैं । इसके अतिरिक्त, अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क स्कीम के अंतर्गत 10.01 करोड़ रुपए का एक कार्य प्रगति पर है ।

नगालैंड

5.23 31 दिसंबर, 2012 की स्थिति के अनुसार, 191.36 करोड़ रुपए के 13 सुधार कार्य प्रगति पर हैं ।

सिक्किम

5.24 केन्द्रीय सड़क निधि के अंतर्गत, राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 30.86 करोड़ रु. मूल्य के 26 कार्य शुरू किए गए हैं । अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व योजना के अंतर्गत 180.81 करोड़ रु. की लागत के 11 कार्य प्रगति पर हैं ।

त्रिपुरा

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

रारा–76 का उदयपुर–चित्तौड़गढ़ खण्ड

अध्याय-VI

अनुसंधान और विकास

(क) सड़क विकास

6.1 सड़क क्षेत्र में अनुसंधान और विकास की भूमिका, परियोजनाओं में प्रभावी गुणता नियंत्रण के लिए नवीन परीक्षण तकनीक और उपस्करों का प्रयोग शुरू करने, परियोजनाओं में अधुनातन निर्माण सामग्री अपना कर सड़क और पुल निर्माण कार्य के लिए विनिर्देशों को अद्यतन करने तथा राजमार्ग निर्माण और अनुरक्षण के लिए नई तकनीक की सिफारिश करने की है । देश में आधुनिक निर्माण मशीनरी की उपलब्धता को देखते हुए सड़क कार्यों के लिए विनिर्देशों की आवधिक समीक्षा की आवश्यकता है । निर्माण कार्य की गुणता की जांच के नए परीक्षण उपस्कर तीव्रता से कार्य करने वाले और विश्वसनीय हैं । उपस्करों को उपयोग में लाने से पूर्व इन्हें अंशांकित करने और समझने की आवश्यकता होती है । इसी प्रकार, परियोजनाओं में नई सामग्री और निर्माण तकनीकों का प्रयोग करने से पूर्व इनका परीक्षण, प्रायोगिक अनुसंधान अध्ययन में किए जाने की आवश्यकता होती है । अनुसंधान निष्कर्षों का प्रचार–प्रसार भारतीय सड़क कांग्रेस के माध्यम से ''भारतीय राजमार्ग में शोध'' डाइजेस्ट के प्रकाशन और इन निष्कर्षों को विभिन्न दिशा निर्देशों, पद्धति संहिता में शामिल करके, अत्याधुनिक रिपोर्टों के संकलन और इस मंत्रालय द्वारा जारी परिपत्रों और अनुदेशों के माध्यम से किया जाता है । मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान स्कीमें सामान्यतः ''अनुप्रयुक्त'' स्वरूप की होती हैं जो एक बार पूरी हो जाने पर, प्रयोक्ता एजेंसियों/विभागों द्वारा अपने–अपने कार्य–क्षेत्र में अपनाई जा सकती हैं । इनमें सड़क, सड़क परिवहन, पुल, यातायात और परिवहन इंजीनियरी आदि क्षेत्र आते हैं। अनुसंधान कार्य, विभिन्न अनुसंधान व शैक्षिक संस्थाओं में किया जाता है । अनुसंधान कार्य देश में सड़क नेटवर्क के विकास में सहायता कर रहा है ।

6.2 वर्ष 2012–13 में अनुसंधान और विकास के लिए 550.00 लाख रुपए का परिव्यय उपलब्ध कराया गया है । वर्ष 2012–13 के दौरान (31.12.2012 तक) अनुसंधान और विकास पर 29.00 लाख रु. का व्यय किया गया है ।

6.3 वर्ष 2012–13 में पूरी हो चुकी अनुसंधान और विकास योजनाएं

- कम्पोजिट पुल संरचना पर डिजाइन और ड्राईंग ।
- सड़क और पुल कार्यों के लिए मंत्रालय के विनिर्देशों का पांचवां संशोधन।

6.4 चालू वर्ष में चल रही स्कीमें :

सड़कें:

- शोधित बाइंडर के साथ बिटुमिनस मिश्रण के स्थलीय निष्पादन की जांच करना ।
- भूकंपीय तरंगों के उपयोग से पेवमेंटों की जांच करना ।

- ऐसी अत्याधुनिक रिपोर्टें तैयार करना जिनके परिणाम–स्वरूप पैदलयात्रियों/शारीरिक रूप से निशक्त व्यक्तियों/यात्रियों के लिए उपलब्ध सुविधाओं बारे में और गैर–मोटरीकृत यातायात पर विशेष बल देते हुए सड़क सुरक्षा के बारे में दिशा–निर्देश तैयार किए जा सकें ।

6.5 यातायात और परिवहन

- जीआईएस आधारित राष्ट्रीय राजमार्ग सूचना प्रणाली के विकास के लिए टी–5 योजना ।

6.6 पुल

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

6.7 विचाराधीन प्रस्ताव :

6.7.1 सड़कें

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

6.7.2 पुल :

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

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

6.8 2012–13 के दौरान (दिसम्बर, 2012 तक) भारतीय सड़क कांग्रेस द्वारा पूर्ण और मुद्रित किए गए दस्तावेज

- आईआरसी:53–1982 'सड़क दुर्घटना प्रपत्र ए–1 और ए–4 में द्वितीय संशोधन' ।
- आईआरसी:67–2010 'सड़क संकेतों के लिए प्रक्रिया संहिता' का तृतीय संशोधन ।
- आईआरसी:83–भाग–II 'सड़क पुलों के लिए मानक विनिर्देश और प्रक्रिया संहिता का द्वितीय संशोधन (खंड–IX) बियरिंग:इलास्टोमेरिक बियरिंग ।
- आईआरसी:103–1998 'पदयात्री सुविधाओं संबंधी दिशा निर्देश' का प्रथम संशोधन ।
- 'कंक्रीट बैचिंग और मिक्सिंग प्लांटों के चयन, प्रचालन और अनुरक्षण संबंधी दिशा निर्देश' ।