

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 1540
जिसका उत्तर 13.02.2025 को दिया जाना है
स्मार्ट ट्रेफ़िक मैनेजमेंट सिस्टम

1540. श्रीमती कमलेश जांगड़े:

श्री दिलीप शङ्कीया:

श्री लुम्बा राम:

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मानसून के मौसम में राष्ट्रीय राजमार्गों के मरम्मत और सुधार के लिए कौन-कौन सी योजनाएं तैयार की गई हैं;

(ख) शहरी भीड़-भाड़ को कम करने और शहरी सार्वजनिक परिवहन के मॉडल हिस्से में वृद्धि करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं;

(ग) हरित राजमार्ग नीति, 2015 (वृक्षारोपण, प्रत्यारोपण, सौंदर्यीकरण और रख-रखाव) के उद्देश्यों को किस हद तक प्राप्त कर लिया गया है;

(घ) क्या इस संबंध में कोई विशिष्ट लक्ष्य निर्धारित किए गए थे और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) छत्तीसगढ़ सहित देश के प्रमुख शहरों और उच्च यातायात घनत्व वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्मार्ट ट्रेफ़िक मैनेजमेंट सिस्टम के अंतर्गत इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और सड़क सुरक्षा की स्थापना किस हद तक सफल रही है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) रखरखाव/निर्माण एजेंसियों द्वारा अनुबंध करार, रखरखाव मैनुअल और एनएचएआई/ सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा समय-समय पर जारी प्रासंगिक परिपत्रों के प्रावधानों के अनुसार मानसून से पहले और मानसून के बाद की निरीक्षण और अनुरक्षण गतिविधियाँ की जा रही हैं।

मानसून से पहले और मानसून के बाद की निरीक्षण सहित रखरखाव गतिविधियों को समयबद्ध तरीके से सुनिश्चित करने के लिए प्राधिकारी अभियंता (एई)/ स्वतंत्र अभियंता (आईई) तैनात किए जाते हैं। मानसून की शुरुआत से पहले, रखरखाव की आवश्यकता के भाग के रूप में निम्नलिखित पहलुओं पर विशेष जोर दिया जाता है;

i. पुलों और पुलियों के निकास मार्ग की सफाई।

ii. लाइन वाले नाले की सफाई।

iii. मिट्टी के नालों को पुनः आकार देना।

iv. पुलों/फ्लाईओवरों आदि के पहुंच मार्गों की ढलानों की सफाई।

v. गड़दों का मरम्मत कार्य, यदि कोई हो, मानसून से पहले पूरा कर लिया जाएगा।

इसके अतिरिक्त, बाढ़-प्रवण और भूस्खलन-प्रवण क्षेत्रों में आकस्मिकताओं से निपटने के लिए सक्रिय उपाय किए जा रहे हैं, ताकि प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान राजमार्गों की सुरक्षा और स्थायित्व को सुनिश्चित किया जा सके। मानसून के दौरान, निम्नलिखित कार्यों को सुनिश्चित किया जाता है:

i. निवारक कार्रवाई और चेतावनी संकेतों की स्थापना के लिए जोखिमवाले स्थानों का नियमित निरीक्षण।

ii. आवश्यक स्थानों पर आवश्यक मात्रा में उत्खननकर्ता/बैकहो लोडर/डोजर, पेड़ काटने के लिए आरा कटर, रेत की बोरियाँ, ट्रैफिक कोन और साइनेज आदि का स्टॉक रखना / व्यवस्था करना।

iii. पुल बंद करने, पेड़ हटाने, भूस्खलन का मलबा हटाने, सड़कों के मार्ग बदलने आदि जैसे कार्यों के लिए संबंधित ठेकेदारों को सचेत करना और निर्देश देना।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के मामले में, कमियों की समय पर मरम्मत और सुधार सुनिश्चित करने के लिए, एई/आईई द्वारा कमियों को चिन्हित करने के लिए एनएचएआई वन ऐप का उपयोग किया जा जाता है। अनुबंध/रियायत समझौते के अनुसार निर्दिष्ट समयसीमा के भीतर इन कमियों के सुधार के लिए ठेकेदार/रियायतग्राही द्वारा की गई कार्रवाई की निगरानी भी एनएचएआई वन ऐप के माध्यम से की जाती है।

साथ ही, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग अवसंरचना विकास निगम (एनएचआईडीसीएल) अपने ठेकेदारों के माध्यम से अनुबंध के अपने दायित्वों के अनुसार मानसून के मौसम के दौरान परियोजना सड़क का अनुरक्षण सुनिश्चित करता है, जिसमें भूस्खलन का मलबा, सड़क अवरोधों को तुरंत हटाने और जलभराव को रोकने के लिए उचित जल निकासी व्यवस्था, गड़दों को भरना, क्षतिग्रस्त खंडों की मरम्मत और कटाव की आशंका वाले तटबंधों को मजबूत करने के लिए त्वरित कार्रवाई टीमों को तैनात करना शामिल है।

(ख) सरकार का मंत्रालय मुख्य रूप से देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा अन्य सड़कें राज्य सरकार और अन्य स्थानीय प्राधिकरणों की जिम्मेदारी हैं। सरकार अन्य बातों के साथ-साथ राष्ट्रीय राजमार्गों पर यातायात सघनता और जाम/भीड़भाड़ वाले स्थानों को कम करने के लिए राज्य सरकारों के परामर्श से प्रमुख शहरों/शहरी केंद्रों और राज्य की राजधानियों में रिंग रोड, बाईपास और एलिवेटेड कॉरिडोर का विकास करती है। यह निर्णय यातायात सघनता, गति कम करने, शहर में प्रवेश करने/बाहर निकलने वाली सड़कों की संख्या, सड़कों की स्थिति, परस्पर प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता के आधार पर लिए जाते हैं।

इसके अलावा, राज्य सरकारें सार्वजनिक परिवहन के विभिन्न साधनों के बीच एकीकरण सहित शहरी परिवहन अवसंरचना की योजना बनाने, शुरू करने और विकसित करने के लिए जिम्मेदार हैं। मेट्रो रेल नीति, 2017 के अनुसार सरकार संबंधित राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर शहरों या शहरी समूहों में मेट्रो रेल प्रस्तावों के लिए वित्तीय सहायता पर विचार करती है। बीस लाख और उससे

अधिक की आबादी वाले शहर व्यापक गतिशीलता योजना के आधार पर मेट्रो रेल सहित बड़े पैमाने पर पारगमन प्रणालियों की योजना बनाना शुरू कर सकते हैं।

पारगमन उन्मुख विकास नीति, 2017 सबसे टिकाऊ और व्यवहार्य तरीके से शहरी परिवहन प्रणालियों की एकीकृत योजना और कार्यान्वयन हेतु राज्य सरकारों के लिए एक मार्गदर्शक के रूप में कार्य करती है। नीति में फीडर सिस्टम, पैदल यात्री मार्गों के माध्यम से अंतिम-मील तक संपर्कता, गैर-मोटर चालित परिवहन (एनएमटी) अवसंरचना और पैरा-ट्रांजिट मोड आदि के लिए सुविधाओं को आवश्यक रूप से शामिल करने की परिकल्पना की गई है।

दस साल पहले, मेट्रो रेल प्रणाली की लंबाई 248 किलोमीटर थी और यह केवल 5 शहरों तक सीमित थी। पिछले दस वर्षों में, 763 किलोमीटर मेट्रो लाइन चालू हो गई है और आज की स्थिति में मेट्रो प्रणाली की परिचालन लंबाई 1011 किलोमीटर के निशान के पार पहुंच गई है और परिचालन मेट्रो नेटवर्क वाले शहरों की संख्या भी 5 से बढ़कर 23 हो गई है। अगर हम बजटीय प्रावधानों की तुलना करें, तो 2014 में मेट्रो परियोजनाओं के लिए वार्षिक बजट परिव्यय 5,800 करोड़ रुपये था, जबकि आगामी वर्ष 2025-26 के लिए निधियों का आवंटन लगभग 34,807.00 करोड़ रुपये है। आज देश में मेट्रो नेटवर्क की विभिन्न लाइनों पर एक करोड़ से अधिक यात्री यात्रा करते हैं, जबकि वर्ष 2014 में यह संख्या 28 लाख थी। भारतीय मेट्रो रेल नेटवर्क दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा मेट्रो रेल नेटवर्क है। वर्तमान में, 979 किलोमीटर का मेट्रो रेल नेटवर्क निर्माणाधीन है।

मेट्रो रेल प्रणाली न केवल एक परिवहन प्रणाली है बल्कि परिवर्तनकारी परियोजना है। यह हमारे शहर या शहरी समूह को बदल रही है, चाहे इसे कहीं भी लागू किया जाए। इसके अलावा, सरकार ने 3 लाख से 40 लाख की आबादी वाले शहरों में 10,000 वातानुकूलित ई-बसों की तैनाती के लिए प्रधानमंत्री ई-बस सेवा योजना शुरू की है, जिसमें 3 लाख से कम आबादी वाले राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की राजधानियाँ भी शामिल हैं।

(ग) हरित राजमार्ग नीति (वृक्षारोपण, प्रत्यारोपण, सौंदर्यीकरण और अनुरक्षण) 2015 के उद्देश्यों को प्राप्त करने में महत्वपूर्ण प्रगति हुई है। हरित राजमार्ग नीति 2015 के उद्देश्यों को प्राप्त करना एक सतत प्रक्रिया है और राष्ट्रीय राजमार्गों को हरा-भरा बनाने के लिए एनएचएआई के चल रहे प्रयासों का हिस्सा है। 2015 में नीति लागू होने के बाद से हर साल वार्षिक वृक्षारोपण कार्य योजना के अनुरूप 472.91 लाख पौधे लगाए गए हैं।

(घ) वार्षिक वृक्षारोपण कार्य योजना तैयार करके हर वर्ष विशिष्ट लक्ष्य तय किए जाते हैं। लक्ष्य राजमार्गों के मध्य और मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) में रोपण योग्य भूमि की उपलब्धता के आधार पर तय किए जाते हैं। वर्ष 2024-25 के दौरान सभी क्षेत्रीय कार्यालयों के लिए 61.86 लाख पौधे लगाने का लक्ष्य रखा गया है तथा 31 जनवरी 2025 तक वर्ष की उपलब्धि 67.14 लाख पौधे लगाने की है।

(ङ) देश में यातायात नियमों के प्रवर्तन को मजबूत करने के लिए, मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 में सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन का प्रावधान है। तदनुसार, केंद्र सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों और भारत के दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों और राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम (एनसीएपी) के

तहत शहरों में महत्वपूर्ण जंक्शनों पर उच्च जोखिम और उच्च सघनता वाले गलियारों में सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के लिए अगस्त, 2021 में नियम प्रकाशित किए हैं।

जबकि केंद्र सरकार मोटर यान अधिनियम, 1988 के तहत नियम बनाती है, इन नियमों का प्रवर्तन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में आता है।

उच्च यातायात सघनता और उच्च गति वाले गलियारों की नई राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में, उन्नत यातायात प्रबंधन प्रणाली (एटीएमएस) की संस्थापना आम तौर पर परियोजना का एक हिस्सा होती है। इसके अलावा, एटीएमएस को पहले से निर्मित महत्वपूर्ण गलियारों में स्टैंडअलोन परियोजनाओं के रूप में भी कार्यान्वित किया जाता है। नीति का उद्देश्य दुर्घटनाओं, यातायात उल्लंघनों और घटना पर कार्रवाई करने के समय को कम करना है। एटीएमएस परियोजनाओं की स्थिति इस प्रकार है:

गलियारे का नाम	लंबाई (किमी)	राज्य	स्थिति
बेंगलोर - मैसूर (विस्तार)	117	कर्नाटक	जुलाई, 2024 में पूरा हो गया
द्वारका एक्सप्रेसवे	58	दिल्ली, हरियाणा	सौंपा गया
दिल्ली-आगरा	180	उत्तर प्रदेश	सौंपा गया
लखनऊ रिंग रोड	103	उत्तर प्रदेश	सौंपा गया
यूईआर-II	75	दिल्ली, हरियाणा	सौंपा गया
बेंगलोर रिंग रोड	80	कर्नाटक	बोली के अधीन
