

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 3381
जिसका उत्तर 20.03.2025 को दिया जाना है
राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार

3381. श्रीमती भारती पारधी:

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे:

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

(क) क्या राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार आर्थिक वृद्धि और विकास में योगदान देता है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) सरकार देश के विभिन्न क्षेत्रों और विशेषकर मध्य प्रदेश के बालाघाट जिले में राजमार्ग निर्माण को किस प्रकार प्राथमिकता देती है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) संपूर्ण देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के विशाल नेटवर्क का संरक्षण करने में क्या चुनौतियां हैं;

(घ) निर्माण चरण के पश्चात् राजमार्गों का उचित अनुरक्षण सुनिश्चित करने के लिए क्या प्रणालियां स्थापित की गई हैं;

(ङ) सड़क सुरक्षा में सुधार लाने और राजमार्गों पर दुर्घटनाओं को कम करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं; और

(च) राजमार्ग पर विश्राम स्थलों और अन्य सुविधाओं के विकास की भावी योजनाएं क्या हैं और उनके कार्यान्वयन की स्थिति क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) अवसंरचना क्षेत्र जो अर्थव्यवस्था का प्रमुख चालक है, तेजी से आर्थिक विकास और वृद्धि में योगदान देता है। देश में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क की लंबाई मार्च, 2014 में 91,287 किलोमीटर से बढ़कर वर्तमान में 1,46,204 किलोमीटर हो गई है। विगत कुछ वर्षों में बजटीय आवंटन में वृद्धि के साथ, सड़कों की गुणवत्ता में काफी सुधार हुआ है। 4 और उससे अधिक लेन वाले एनएच नेटवर्क की लंबाई 2014 में 18,371 किमी से 2.5 गुना बढ़कर लगभग 48,430 किमी हो गई है। साथ ही, 2 लेन से कम एनएच का अनुपात 2019 में 30% से घटकर कुल एनएच नेटवर्क का 9% हो गया है। लगभग 2,474 किलोमीटर लंबाई में राष्ट्रीय हाई स्पीड कॉरिडोर (एचएससी) / एक्सप्रेसवे पहले ही चालू हो चुके हैं।

उपर्युक्त विकासों से देश भर में राष्ट्रीय राजमार्गों तक क्षेत्रीय संपर्कता और पहुंच में वृद्धि हुई है, जिसमें लॉजिस्टिक दक्षता भी शामिल है।

(ख) राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और रखरखाव एक सतत प्रक्रिया है। तदनुसार, राष्ट्रीय राजमार्गों पर निर्माण कार्य यातायात सघनता, सड़क की स्थिति, पारस्परिक प्राथमिकता और पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) के साथ तालमेल के आधार पर किए जाते हैं। वर्तमान में देश में 8.11 लाख करोड़ रुपये की लागत से

31,187 किलोमीटर लंबाई में 1,310 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं। मध्य प्रदेश राज्य (बालाघाट जिले सहित) सहित ऐसे कार्यों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र (यूटी)-वार ब्यौरा **अनुबंध-I** में दिया गया है।

(ग) और (घ) सरकार ने मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के रखरखाव को प्राथमिकता दी है और अन्य बातों के साथ-साथ उत्तरदायी रखरखाव एजेंसी के माध्यम से सभी राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों के रखरखाव और मरम्मत (एमएंडआर) को सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र विकसित किया है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के उन खंडों का एमएंडआर, जहां विकास कार्य शुरू हो चुके हैं या संचालन, रखरखाव और हस्तांतरण (ओएमटी) रियायतें/ संचालन और रखरखाव (ओएंडएम) अनुबंध सौंपे जा चुके हैं, दोष देयता अवधि (डीएलपी)/रियायत अवधि के अंत तक संबंधित रियायतग्राही/संविदाकारों की जिम्मेदारी है। इसी तरह, टीओटी (टोल ऑपरेट एंड ट्रांसफर) और इनविट (इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट ट्रस्ट) के तहत किए गए राष्ट्रीय राजमार्गों के खंडों के लिए, एमएंडआर जिम्मेदारी रियायत अवधि के अंत तक संबंधित रियायतग्राही की है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के शेष सभी खंडों के लिए, सरकार ने कार्य निष्पादन आधारित रखरखाव करार (पीबीएमसी) या अल्पकालिक रखरखाव करार (एसटीएमसी) के माध्यम से रखरखाव कार्य करने का नीतिगत निर्णय लिया है।

(ड) सरकार ने शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे को हल करने के लिए एक बहुआयामी रणनीति तैयार की है। सड़क सुरक्षा मुद्दों को हल करने के लिए की गई विभिन्न पहलों का विवरण **अनुबंध-II** में दिया गया है।

(च) सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे लगभग 40-60 किलोमीटर के अंतराल पर मार्गस्थ सुविधाओं (डब्ल्यूएसए) के विकास की परिकल्पना की है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने लगभग 700+ डब्ल्यूएसए सौंपे जाने की योजना बनाई है। अब तक कुल 393 डब्ल्यूएसए दिए जा चुके हैं, जिनमें से 94 चालू हैं। चालू 94 डब्ल्यूएसए में से 59 ट्रकर सुविधाओं से लैस हैं और 50 इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) चार्जिंग स्टेशन से लैस हैं। इसके अतिरिक्त, ट्रकर सुविधाओं के विकास के लिए तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) को 100 स्थल (साइट्स) आवंटित किए गए हैं।

‘राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार’ के संबंध में श्रीमती भारती पारधी और श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे द्वारा पूछे गए दिनांक 20.03.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3381 के भाग (ख) के उत्तर में संदर्भित अनुबंध।

मध्य प्रदेश राज्य (बालाघाट जिले सहित) सहित निर्माणाधीन राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा:-

क्रम सं.	राज्य	कार्यों की संख्या	लंबाई (किमी में)	लागत (करोड़ रु. में)
1	आंध्र प्रदेश	97	2,378	55,661
2	अरुणाचल प्रदेश	18	356	4,227
3	असम	59	1,054	36,093
4	बिहार	67	2,143	64,766
5	छत्तीसगढ़	41	1,384	15,181
6	गोवा	20	37	1,549
7	गुजरात	40	1,205	36,132
8	हरियाणा	20	549	20,015
9	हिमाचल प्रदेश	31	586	17,987
10	झारखंड	29	838	19,439
11	कर्नाटक	72	1,831	36,178
12	केरल	20	708	50,495
13	मध्य प्रदेश	58	2,036	29,030
14	महाराष्ट्र	135	2,944	72,437
15	मणिपुर	32	703	10,514
16	मेघालय	14	286	5,344
17	मिजोरम	15	452	8,030
18	नागालैंड	25	523	7,436
19	ओडिशा	62	1,174	21,525
20	पंजाब	36	1,143	38,133
21	राजस्थान	41	1,170	17,047
22	सिक्किम	13	197	4,019
23	तमिलनाडु	56	984	36,490
24	तेलंगाना	52	1,423	25,323
25	त्रिपुरा	14	293	7,215
26	उत्तर प्रदेश	92	2,470	89,103
27	उत्तराखंड	56	720	19,067
28	पश्चिम बंगाल	30	379	12,413
29	अंडमान व नोकोबार द्वीप समूह	6	179	1,314
30	दादरा और नगर हवेली तथा दमन और दीव	3	37	338
31	दिल्ली	3	37	4,780
32	जम्मू और कश्मीर	47	810	41,735
33	लद्दाख	6	159	2,076

‘राजमार्ग नेटवर्क का विस्तार’ के संबंध में श्रीमती भारती पारधी और श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे द्वारा पूछे गए दिनांक 20.03.2025 को पूछे गए लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3381 के भाग (ड) के उत्तर में संदर्भित अनुबंध।

सड़क सुरक्षा के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में केंद्र सरकार द्वारा की गई विभिन्न पहलों का विवरण:-

(क) शिक्षा:

- i. सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न एजेंसियों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए एक सड़क सुरक्षा प्रचार व्यवस्था योजना लागू की गई है।
- ii. जागरूकता फैलाने और सड़क सुरक्षा सुदृढीकरण के लिए प्रति वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह/ सप्ताह मनाना।
- iii. पूरे देश में राज्य/जिला स्तर पर ड्राइविंग प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर), क्षेत्रीय ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (आरडीटीसी) और ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) की स्थापना हेतु एक योजना लागू करना।

(ख) इंजीनियरिंग:

ख.1 सड़क इंजीनियरिंग

- i. सभी राजमार्गों (एनएच) का तृतीय पक्ष के लेखा परीक्षक/विशेषज्ञों के माध्यम से सड़क सुरक्षा ऑडिट (आरएसए) सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव में कराना अनिवार्य कर दिया गया है।
- ii. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स/दुर्घटना संभावित स्थानों को चिह्नित और सुधार करने को उच्च प्राथमिकता।
- iii. मंत्रालय के अधीन आने वाली सड़क स्वामित्व एजेंसियों के प्रत्येक क्षेत्रीय कार्यालय में सड़क सुरक्षा अधिकारी (आरएसओ) को आरएसए और अन्य सड़क सुरक्षा संबंधी कार्यों की देखरेख करने के लिए नामित किया गया है।
- iv. पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को दर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार स्थापित करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) परियोजना शुरू की गई है।
- v. एक्सप्रेसवे और राष्ट्रीय राजमार्गों पर साइनेज के प्रावधान के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं, ताकि वाहन चालकों को बेहतर दृश्यता और सहज मार्गदर्शन मिल सके।
- vi. सड़क डिजाइन, निर्माण और रखरखाव के लिए समय-समय पर केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित मानकों का अनुपालन करने में विफल रहने पर मोटर यान अधिनियम, 1988 में प्रावधान किए गए हैं।

ख.2 वाहन इंजीनियरिंग:

वाहनों को सुरक्षित बनाने के लिए पहल की गई, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:-

- i. वाहन की अगली सीट पर चालक के बगल में बैठे यात्री के लिए एयरबैग का अनिवार्य प्रावधान।

- ii. मोटर साइकिल पर सवारी करने या उस पर ले जाए जाने वाले चार वर्ष से कम आयु के बच्चों के लिए सुरक्षा उपार्यों से संबंधित निर्धारित मानदंड। इसमें सुरक्षा हार्नेस, क्रैश हेलमेट के उपयोग को भी निर्दिष्ट किया गया है और गति को 40 किमी प्रति घंटे तक सीमित रखा गया है।
- iii. निम्नलिखित सूचीबद्ध सुरक्षा प्रौद्योगिकियों के फिटमेंट के लिए अनिवार्य प्रावधान: -

एम1 श्रेणी के वाहनों के लिए:

- ड्राइवर और सह-चालक के लिए सीट बेल्ट रिमाइंडर (एसबीआर)
- सेंट्रल लॉकिंग सिस्टम के लिए मैनुअल ओवरराइड
- अति रफ्तार चेतावनी प्रणाली

सभी एम और एन श्रेणी के वाहनों के लिए:

- रिवर्स पार्किंग चेतावनी प्रणाली

iv. एल [चार पहियों से कम वाले मोटर वाहन और क्वाड्रिसाइकिल शामिल हैं] एम [यात्रियों को परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन] और एन [माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन, जो बीआईएस मानकों में निर्धारित शर्तों के अधीन माल के अलावा व्यक्तियों को भी ले जा सकते हैं] श्रेणियों के कुछ वर्गों के लिए एंटी-लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस)।

v. दो पहिया, तिपहिया, क्वाड्रिसाइकिल, दमकल, एंबुलेंस और पुलिस वाहनों को छोड़कर सभी परिवहन वाहनों में गति सीमित करने वाली विशिष्टता/गति सीमित करने वाला उपकरण अनिवार्य किया गया।

vi. स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण के लिए नियम प्रकाशित किए गए, जो स्वचालित उपकरणों के माध्यम से वाहनों की फिटनेस जांच की प्रक्रिया और एटीएस द्वारा फिटनेस प्रमाण पत्र देने की प्रक्रिया को परिभाषित करते हैं। नियमों में 31.10.2022 और 14.03.2024 को और संशोधन किया गया है।

vii. प्रोत्साहन/हतोत्साहन के आधार पर वाहन स्क्रेपिंग नीति तैयार की गई और पुराने, अनुपयुक्त और प्रदूषणकारी वाहनों को चरणबद्ध तरीके से हटाने के लिए एक पारिस्थितिकी तंत्र बनाया गया।

viii. स्वचालित प्रणाली के माध्यम से वाहनों की फिटनेस जांचने के लिए केंद्रीय सहायता से प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में एक आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित करने की एक योजना तैयार की गई।

ix. यात्री कारों की सुरक्षा रेटिंग की अवधारणा को शुरू करने और उपभोक्ताओं को सूचित निर्णय लेने के लिए सशक्त बनाने के लिए भारत न्यू कार एसेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) के संबंध में नियम प्रकाशित किए गए।

x. मूल उपकरण निर्माताओं (ओईएम) और बस बॉडी बिल्डरों द्वारा बसों के विनिर्माण के क्षेत्र में निर्धारित समान अवसर के संबंध में नियम प्रकाशित किए गए।

xi. 1 अक्टूबर, 2025 को या उसके बाद निर्मित एन2 (3.5 टन से अधिक लेकिन 12.0 टन से अधिक नहीं सकल वाहन भार वाला माल वाहन) और एन3 (12.0 टन से अधिक सकल वाहन भार वाला माल वाहन) श्रेणी के वाहनों के केबिन के लिए एयर कंडीशनिंग प्रणाली लगाना अनिवार्य।

xii. दिनांक 1 अप्रैल 2025 से एम, एन और एल7 श्रेणी के मोटर वाहनों में सुरक्षा बेल्ट असेंबलियों, सुरक्षा बेल्ट एंकरेज और सुरक्षा बेल्ट और नियंत्रण प्रणाली संस्थापन के लिए संशोधित मानकों की प्रयोज्यता के प्रावधान करने के लिए सुरक्षा बेल्ट, नियंत्रण प्रणाली और सुरक्षा बेल्ट रिमाइंडर के मानकों के संशोधन के लिए नियम प्रकाशित किए गए। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2025 को और उसके बाद निर्मित श्रेणी एम1 के वाहनों को एआईएस-145-2018 के अनुसार आगे की ओर वाली सभी पिछली सीटों के लिए सुरक्षा बेल्ट रिमाइंडर की आवश्यकता को पूरा करना होगा।

(ग) प्रवर्तन

- i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 सख्त अनुपालन सुनिश्चित करने और यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रतिवारण बढ़ाने और प्रौद्योगिकी के उपयोग के माध्यम से सख्त प्रवर्तन के लिए कठोर शास्तियों का प्रावधान करता है।
- ii. सरकार ने सड़क सुरक्षा की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और प्रवर्तन के लिए नियम जारी किए हैं। ये नियम भारत के दस लाख से अधिक आबादी वाले शहरों और राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम (एनसीएपी) के अंतर्गत आने वाले शहरों में राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय राजमार्गों और महत्वपूर्ण जंक्शनों पर उच्च जोखिम और उच्च सघनता वाले गलियारों पर इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरण लगाने के लिए विस्तृत प्रावधान निर्दिष्ट करते हैं।
- iii. 10 जून, 2024 को सरकार ने मोटर यान अधिनियम, 1988 के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी हस्तक्षेप पर सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को परामर्शी जारी की है।

(घ) आपातकालीन देखभाल:

- i. ऐसे नेक व्यक्ति (गुड समारिटन) की सुरक्षा के लिए नियम प्रकाशित किए गए हैं, जो सद्भावनापूर्वक, स्वेच्छा से और किसी पुरस्कार या मुआवजे की अपेक्षा के बिना दुर्घटना स्थल पर पीड़ित को आपातकालीन चिकित्सा या गैर-चिकित्सा देखभाल या सहायता प्रदान करता है या ऐसे पीड़ित को अस्पताल पहुंचाता है।
- ii. हिट एंड रन मोटर दुर्घटनाओं के पीड़ितों के लिए मुआवजा बढ़ाया गया (गंभीर चोट के लिए 12,500 रुपये से 50,000 रुपये और मृत्यु हो जाने पर 25,000 रुपये से 2,00,000 रुपये तक)।
- iii. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्गों के पूरे हो चुके कॉरिडोर पर टोल प्लाजा पर पैरामेडिकल स्टाफ/आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियन/नर्स के साथ एम्बुलेंस का प्रावधान किया है।
- iv. सरकार ने राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्राधिकरण (एनएचए) के साथ मिलकर चंडीगढ़, हरियाणा, पंजाब, उत्तराखंड, पुडुचेरी और असम में सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को नगदीरहित उपचार प्रदान करने के लिए एक पायलट कार्यक्रम लागू किया है।
