

कार्यालय मुख्य अभियन्ता सार्वजनिक निर्माण विभाग राजस्थान जयपुर

क्रमांक : एसई(रोड)/पीएण्डएम-चतुर्थ/14/डी-720

दिनांक: 01-09-2014


अतिरिक्त मुख्य अभियन्ता
सार्वजनिक निर्माण विभाग,
संभाग(समस्त)

अधीक्षण अभियन्ता
सार्वजनिक निर्माण विभाग,
वृत्त.....(समस्त)

महोदय,

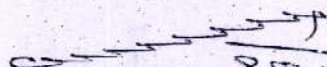
राज्य सरकार द्वारा पूर्व स्वीकृत राज्य सड़क विकास नीति 2013 में पैरा संख्या 3.9.5, व 3.6 (घ) जोड़ने की स्वीकृति दी गई है, जिसकी प्रति सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवही हेतु प्रेषित है।

संलग्न-उपरोक्तानुसार।


(जी.एल.राव) 28-8-14
मुख्य अभियन्ता (पथ)

प्रतिलिपी निम्न को सूचनार्थ प्रेषित है:-

1. निजि सचिव, माननीय मंत्री, महोदय सार्वजनिक निर्माण विभाग राजस्थान सरकार, जयपुर।
2. निजि सचिव, प्रमुख शासन सचिव सार्वजनिक निर्माण विभाग राजस्थान, जयपुर।
3. निजि सचिव, शासन सचिव सार्वजनिक निर्माण विभाग राजस्थान, जयपुर।
4. निजि सचिव, मुख्य अभियन्ता एवं अतिरिक्त सचिव सा. नि. वि. राजस्थान, जयपुर।
5. मुख्य अभियन्ता (एन.एच./एस.एस./भवन/पी.एम.जी.एस.वाई./पी.एण्ड.एम) सा.नि.वि. राजस्थान, जयपुर।
6. प्रबन्ध निदेशक, आर.एस.आर.डी.सी.लिमिटेड झालाना डूंगरी जयपुर।
7. श्री अशोक आरोडा, आई.एल.ओ.


(जी.एल.राव) 28-8-14
मुख्य अभियन्ता (पथ)

3.9.5. ग्रामीण सडकों का संधारण

राज्य में अन्य जिला सडकों एवं ग्रामीण सडकों का आउटपुट एवं पर्फॉमेंस बेस्ड रोड्स कांटेक्ट (ओ.पी.आर.सी.) पद्धति पर संधारण किया जाएगा। जिसके अंतर्गत आगामी 8 वर्षों में सडकों के संधारण हेतु जिला/संभाग स्तर पर निविदा आमंत्रित कर कार्य करवाया जाएगा ताकि राक्षम स्तर के संवेदक सडकों का संधारण कार्य करें एवं सडकों का लगातार संधारण हो ।

ओ.पी.आर.सी. पद्धति के अंतर्गत निम्न चार श्रेणी के कार्य करवाये जायेंगे।

1. सडकों की साधारण मरम्मत।
2. सडको का नवीनीकरण / पुनरुद्धार।
3. सडकों का सुधार कार्य / सुदृढीकरण / चौड़ाईकरण।
4. आपातकालीन कार्य ।

इस पद्धति के अंतर्गत प्रथम दो वर्षों में क्षतिग्रस्त सडकों के पुनरुद्धार का कार्य करवाया जायेगा।

सडको का उपयोग करने वालों की संतुष्टि की जानकारी के लिए सैम्पल सर्वे कराने की व्यवस्था की जावेगी।

3.6(घ) प्रतिवर्ष निर्धारित फार्मूला के अनुसार सभी श्रेणी की सडकों के परिसम्पत्ति मूल्य (Asset Value) का आकलन माह अप्रैल में किया जायेगा।

राजस्थान सरकार



सत्यमेव जयते

राज्य सड़क विकास नीति

सितम्बर-2013





मुख्य मंत्री
राजस्थान

संदेश


मुझे यह जानकर प्रसन्नता है कि सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा दो दशक बाद नई सड़क नीति का प्रकाशन किया जा रहा है।

देश में विविध भौगोलिक विशेषता और सबसे बड़े प्रदेश राजस्थान में सुदृढ़ सड़क तंत्र विकसित करने और विशाल सड़क तंत्र के संधारण के कार्य अपने आप में चुनौतीपूर्ण हैं। देश की आजादी के समय राजस्थान में केवल 1121 पंजीकृत वाहन और 794 किलोमीटर डामर की सड़कें ही थीं। आजादी के बाद से लेकर 1 जनवरी 2013 तक 89,85,568 वाहनों का पंजीकरण और सड़क तंत्र की कुल लम्बाई 1,91,694 किलोमीटर हो गई। राजस्थान में प्रति 100 वर्ग किलोमीटर 56 किलोमीटर लम्बी सड़कें हैं और सड़क विकास की दृष्टि से प्रदेश अब देश के अग्रणी राज्यों में एक है।

राज्य में योजनाबद्ध तरीके से सड़कों के विकास, सुदृढीकरण एवं संधारण के लिये पहली बार वर्ष 1994 में राज्य की सड़क नीति जारी की गई। इन पिछले 20 वर्षों में सड़क विकास के सिद्धांतों में विश्वव्यापी परिवर्तन हुए हैं। इनमें बीओटी और पीपीपी आधारित योजनाओं की अवधारणा सबसे विशिष्ट है। इसके साथ ही वाहनों की बढ़ती गति, विभिन्न सड़क दुर्घटनाओं की त्रासदी को देखते हुए सड़क-सुरक्षा की आवश्यकता बहुत बढ़ गई है।

आशा है, नई सड़क नीति सड़कों के नियमित संधारण, मरम्मत एवं नवीनीकरण के साथ दस दशक की चुनौतियों का सामना करने के साथ सड़क निर्माण एवं संधारण से संबंधित सभी लोगों का मार्ग प्रशस्त करने में सार्थक सिद्ध होगी।

मैं राजस्थान राज्य सड़क नीति-2013 के सफल क्रियान्वयन की कामना करते हुए इसके प्रकाशन की सफलता के लिए अपनी हार्दिक शुभकामनाएँ प्रेषित करता हूँ।


(अशोक गहलोत)

संदेश



श्री भरत सिंह
माननीय मंत्री, सान्निवि

हमारे प्रदेश की तीन चौथाई जनता आज भी गांवों में बसती है। इसके सामाजिक व आर्थिक विकास का मार्ग अच्छी गुणवत्तायुक्त सड़कें ही प्रशस्त करती हैं। राज्य में वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार 39,753 ग्राम हैं। इनमें से 500 से अधिक जनसंख्या वाले लगभग सभी गांव सड़कों से जुड़े चुके हैं और शेष बचे 7150 राजस्व ग्रामों तक सड़क पहुंचाने के लिए भी हम संकल्पित हैं।

राष्ट्रीय स्तर पर प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के वर्ष 2000 में लागू होने के पश्चात् गत 12 वर्षों में राज्य के 10,712 ग्रामों को इस योजना में डामर सड़कों से जोड़ा जा चुका है। इसके उपरान्त भी गैर मरुस्थलीय एवं गैर आदिवासी 21 जिलों के 2569 ग्राम वर्ष 2001 की जनगणना अनुसार 250 से अधिक जनसंख्या होने के बावजूद आज भी सड़क विहीन हैं एवं ऐसे 1554 ऐसे ग्रामों को सड़क से जोड़ने का कार्य आदिनांक को प्रगतिरत है। इस प्रकार सकल रूप से राज्य के हर पांचवे गांव को आजादी के 65 वर्ष बाद भी सड़क नसीब नहीं है। सैकड़ों वर्षों से आबाद इन वंचित ग्रामवासियों की शिक्षा, स्वास्थ्य एवं अन्य सामाजिक सेवाओं में सड़क के महत्व को राज्य सरकार भली-भांति पहचानती है और उन्हें यह सुविधा उपलब्ध करवाकर ही रहेगी।

वर्ष 2001 की जनगणनानुसार 100 से अधिक की जनसंख्या वाले प्रत्येक राजस्व ग्राम को अपने संसाधनों एवं संस्थागत वित्त पोषण से सड़कें उपलब्ध कराना हमारी इस सड़क नीति की सर्वोच्च प्राथमिकता है क्योंकि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजनान्तर्गत इन राजस्व ग्रामों को सड़क से जोड़ने की वर्तमान में व्यवस्था नहीं है। सड़कों के सामयिक नवीनीकरण एवं बीओटी, पीपीपी आधार पर विकसित किये जाने के निर्णय जनता की सहभागिता से किये जाने हेतु जिला परिषदों से परामर्श को भी इस नयी सड़क नीति में स्थान दिया गया है, ताकि जन भागीदारी के साथ पारदर्शी व्यवस्था का विकास हो सके।

अच्छी सड़कें, निर्माण कौशल एवं प्रशासनिक दक्षता का प्रतीक होती हैं। यह सड़क नीति अच्छे कैरिज-वे के साथ सड़कों को अपनी चौड़ाई सीमा तक पूर्णतया अतिक्रमण मुक्त रखने और सड़क सीमा पर कतारबद्ध रूप से वृक्षारोपण सुनिश्चित करने का माध्यम बने। सड़क परिवहन को पूर्ण सुरक्षित एवं आनंददायक बनाये जाने के मार्ग में यह 'सड़क विकास नीति-2013' नीति निर्धारकों का मार्ग प्रशस्त करेगी, ऐसा मेरा विश्वास है।

(भरतसिंह)
मंत्री, सार्वजनिक निर्माण विभाग

विषय सूची

क्र.सं.	विवरण	पृष्ठ
1.	वर्तमान में सड़क तंत्र और ग्रामीण सड़क संयोजन	1
2.	सड़क तंत्र के विकास की आवश्यकता और उसके लिए नीति	2
3.	नई सड़क नीति के उद्देश्य	3
3.1	विकास की दर के अनुरूप मानव और माल के लिए विद्यमान सड़क तंत्र का संवर्धन	4
3.2	सुरक्षित और उन्नत सड़क तंत्र विकसित करना	7
3.3	राज्य की अर्थ व्यवस्था का संवर्धन करने के लिए विशिष्ट क्षेत्रों में सड़क जाल का विकास करना	10
3.4	अंतिम छोर के व्यक्ति को राष्ट्र की मुख्य धारा में लाने के लिए सड़क संयोजन उपलब्ध कराना	11
3.5	राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों की घोषणा के लिए नीति का विकास करना	12
3.6	सड़क संधारण प्रणाली विकसित करना और सड़क परिसंपत्तियों का प्रबंधन	12
3.7	भू-अभिलेखों के संधारण और सड़क रीमा को अतिक्रमण मुक्त रखने के लिए प्रणाली विकसित करना	13
3.8	उद्देश्य प्राप्त करने के लिए सड़क विकास के लिए युक्ति	14
3.9	सड़क संधारण	15
3.10	बीओटी/पीपीपी के माध्यम से अवसंरचना विकास:	16
3.11	अनुसंधान	20
3.12	मानव संसाधन का विकास एवं आधुनिकीकरण	27
4	अन्य प्रमुख बिन्दु	30
4.1	सड़क विकास में जन सहभागिता बढ़ाना	30
4.2	अन्य विभागों की सड़कें	30
4.3	शहरी क्षेत्रों की सड़कों का हस्तांतरण	30
4.4	जन सहयोग से सड़क निर्माण	31
4.5	नये बाईपास निर्माण पर मूल सड़क का रख-रखाव	31
4.6	राष्ट्रीय व राज्य मार्गों का अलाइनमेंट परिवर्तन	31
4.7	ऑनलाईन निविदा	31
4.8	सड़क मार्गाधिकार सीमा पर वृक्षारोपण	31
4.9	सड़क निर्माण हेतु भूमि अवाप्ति	32
4.10	ओवरलाडिंग वाहनों से सड़कों को होने वाली क्षति को रोकने संबंधी	32
4.11	जल निकायों का संरक्षण एवं सड़क मार्ग	33
4.12	सड़क मार्गाधिकार में बिजली, पानी, दूरसंचार सुविधायें संबंधी	33

राजस्थान राज्य सड़क नीति-2013

1. वर्तमान में सड़क तंत्र और ग्रामीण सड़क संयोजन

भारत के उत्तर पश्चिमी भाग में स्थित राजस्थान राज्य 3.42 लाख वर्ग किमी. में फैला हुआ है जिसकी लगभग 75 प्रतिशत जनसंख्या ग्रामीण क्षेत्रों में निवास करती है। सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा 31.03.2013 की स्थिति के अनुसार राज्य में कुल 1,32,112 किलोमीटर सड़कों का संधारण किया जा रहा है, (सारणी-1)। इसके अलावा, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, जयपुर विकास प्राधिकरण, ग्रेफ, स्थानीय निकायों और पंचायती राज संस्थाओं एवं अन्य विभागों द्वारा संधारित सड़कों की लंबाई 59,582 किलोमीटर है।

सारणी-1 : सड़कों की श्रेणीवार संधारित लंबाई (31.03.2013)		
क्र.सं.	सड़क की श्रेणी	लंबाई (किमी.)
1.	राष्ट्रीय राजमार्ग	4129
2.	राज्य राजमार्ग	10456
3.	मुख्य जिला सड़कें	9176
4.	अन्य जिला सड़कें	14589
5.	ग्रामीण सड़कें	93762
	योग	1,32,112

उपर्युक्त में से 1,29,145 किमी. डामर, 127 किमी. डब्ल्यूबीएम, 2646 किमी. ग्रेवल और 194 किमी. मौसमी सड़कें हैं। राज्य राजमार्ग और मुख्य जिला सड़कें प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्ग के उपरान्त द्वितीय प्राथमिकता की सड़कें हैं और राज्य के लगभग 40 प्रतिशत यातायात भार को वहन करती हैं। इन सड़कों पर अधिक यातायात दबाव होने के कारण बेहतर और सुरक्षित संचालन के लिए सुधार की अत्यधिक आवश्यकता है।

31.03.2013 को राज्य में गांवों की सड़क संयोजन स्थिति सारणी - 2 में दर्शायी गयी है :-

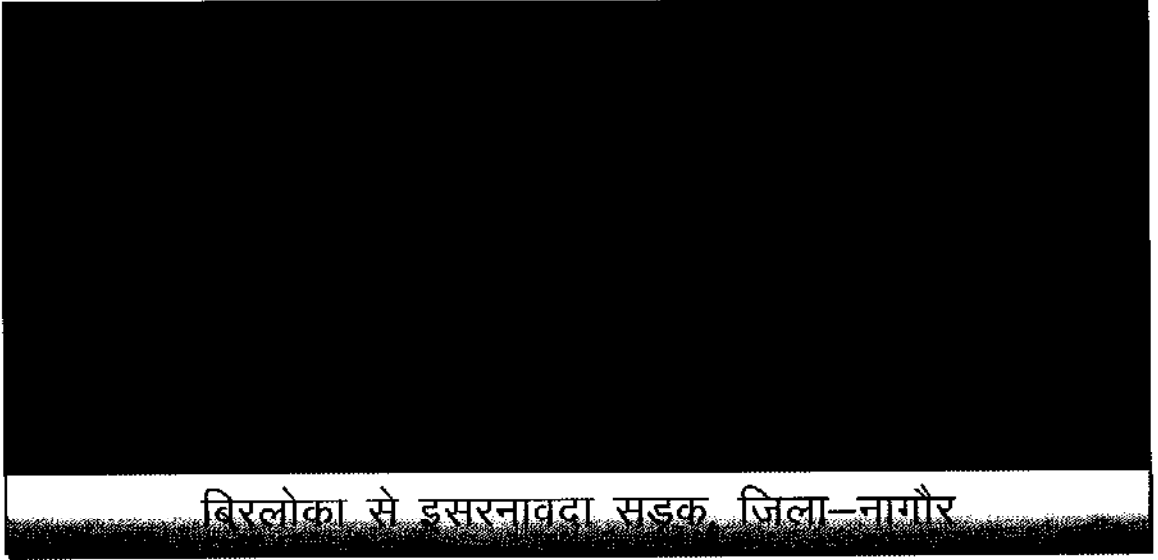
सारणी-2: वर्ष 2001 की जनगणनानुसार गांवों के सड़क संयोजन की स्थिति				
क्र.सं.	जनसंख्या	गांवों की संख्या	सड़क से जुड़े गांव	सड़क से बिना जुड़े गांव
1.	1000 एवं अधिक	14198	14180	18
2.	500 से 999	11058	10946	112
3.	250 से 499	7713	5144	2569
4.	100 से 249	4084	1545	2539
5.	100 से कम	2700	788	1912
	योग	39753	32603	7150

वर्तमान में 250-500 तक की जनसंख्या वाले सड़क विहीन 2569 ग्रामों में से 1657 ग्रामों में सड़क निर्माण का कार्य प्रगति पर है। राज्य के सभी गांवों को सड़कों से जोड़ने के लिए लगभग 25000 किमी. लंबी नवीन सड़कों की आवश्यकता है।

2. सड़क तंत्र के विकास की आवश्यकता और उसके लिए नीति

प्रदेश में सड़कों की कुल लंबाई, जो वर्ष 1950-51 में 17339 किलोमीटर थी, बढ़कर वर्ष 2012-13 में 1,91,694 किमी. हो गयी है। सड़क लंबाई में वृद्धि के साथ ही सड़क तंत्र पर यातायात का दबाव भी बढ़ा है। दरअसल यह दबाव प्रदेश में आमजन की आर्थिक स्थिति में सुधार के कारण वाहनों की संख्या में अप्रत्याशित वृद्धि होने के कारण बढ़ा है। राज्य में इसी के अनुरूप विकसित और सुरक्षित सड़क तंत्र विकसित करने की आवश्यकता है।

प्रदेश में गांवों का सड़क संयोजन और सड़कों की स्थिति निम्न प्रकार है:-



बिरलोका से इसरनावटा सड़क जिला-नागौर

- (क) 2001 की जनगणनानुसार 39753 गांवों में से लगभग हर पांचवा गांव अब भी सड़क से वंचित है।
- (ख) अनेक एकल मार्ग सड़कों को, यातायात घनत्व में वृद्धि के कारण, आवश्यक सड़क मोटाई के साथ दो मार्गों और मध्यवर्ती मार्गों तक चौड़ा करना अपरिहार्य हो गया है।
- (ग) कतिपय लिंक सड़कों, अन्तर्राज्य सड़कों और पर्यटन महत्व एवं किलों की सड़कों का निर्माण राज्य के विकास हेतु किया जाना आवश्यक है। इनके लिए साध्य और व्यावहारिक कार्य योजना अपनायी जानी है जिससे सर्व हितकारी उद्देश्यों को प्राप्त किया जा सके। इसमें निम्न घटक सम्मिलित होंगे :-
- | | |
|---|--|
| (अ) अतिरिक्त संसाधन जुटाना, | (ब) प्रौद्योगिकी का उन्नयन करना, |
| (स) लागत कम करना, | (द) बेहतर प्रबंधन प्रणाली विकसित करना, |
| (य) विकसित तकनीकी का प्रयोग करना, | (र) नवीन निर्माण प्रक्रिया अपनाना, |
| (ल) दीर्घावधि सड़क संधारण योजना का निर्माण। | |

नवीन सड़क नीति में इन सभी विषयों, राज्य में सड़क प्रणाली की वर्तमान स्थिति, उसके विकास में बाधाओं और उद्देश्यों के अनुसार लघु और दीर्घावधि, दोनों में इन उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए लक्ष्य और उनको प्राप्त करने हेतु प्रयासों का वर्णन है।

3. नवीन सड़क नीति के उद्देश्य

राज्य में सड़क विकास नीति पहली बार दिसम्बर 1994 में लागू की गई थी, जिसके मुख्य उद्देश्य निम्न प्रकार थे:-

(अ) वर्ष 2001 तक 1981 की जनगणना के अनुसार 500 से अधिक आबादी के सभी गांवों को सभी मौसम में परिवहन योग्य सड़कों से जोड़ना।

(ब) 500 से कम आबादी वाले गांवों में सड़क तंत्र को इस तरह पुनर्नियोजित करना कि इन गांवों की सड़कों से दूरी मैदानी इलाकों में तीन किलोमीटर व पहाड़ी इलाकों में 5 किलोमीटर से अधिक न हो।

(स) पहाड़ी क्षेत्रों में 1.6 किलोमीटर की परिधि में बसे गांवों के समूहों को जोड़ना। वर्ष 2001 तक इस क्षेत्र में सड़कों का घनत्व 40 किमी. प्रति 100 वर्ग किमी. करना।

(द) वर्ष 2001 तक सड़कों का घनत्व 82 किलोमीटर प्रति 100 वर्ग किलोमीटर करना।

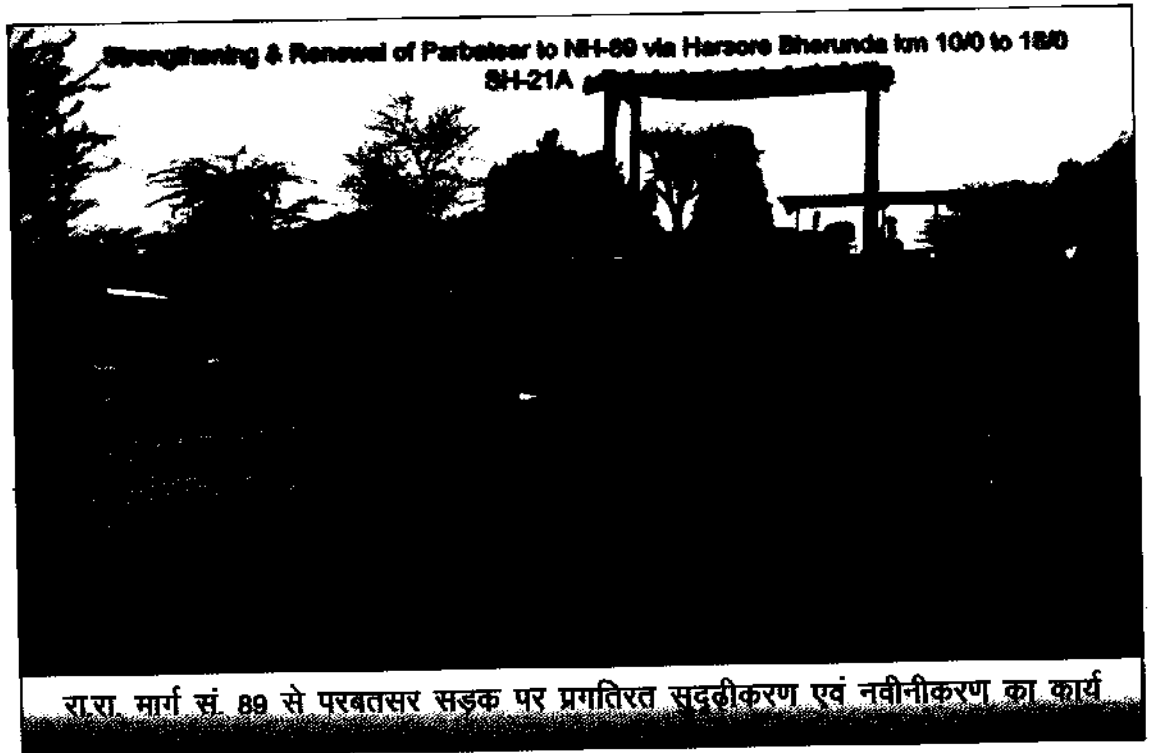
जिस समय पूर्व सड़क विकास नीति तैयार की गई थी, उस समय प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) की परिकल्पना नहीं की गई थी, लेकिन 25 दिसम्बर 2000 से पीएमजीएसवाई के लागू होने के कारण इस विकास नीति के अधिकतर लक्ष्य समय से पूर्व ही प्राप्त कर लिए गये। साथ ही सड़क तंत्र पर यातायात का घनत्व एवं भार बढ़ने के कारण प्रथम नीति के रखरखाव सम्बन्धी प्रावधान भी अप्रासंगिक हो गए हैं। बीओटी, पीपीपी जैसी नवीन अवधारणाएं इस क्षेत्र में तेजी से उभरी हैं और तकनीकी विकास के साथ संसाधनों की आवश्यकता में भी अभिवृद्धि हुई है। अतः इन परिस्थितियों के कारण लम्बे समय से नवीन सड़क विकास नीति की आवश्यकता अनुभव की जा रही थी। नवीन सड़क विकास नीति अगले दस वर्षों के संभावित यातायात दबाव को ध्यान में रखकर राज्य के समग्र विकास को बढ़ावा देने के लक्ष्य के साथ तैयार की गई है।

नवीन राज्य सड़क नीति का उद्देश्य आने वाले समय में सड़क तंत्र के भावी यातायात के अनुरूप संधारण, सुधार और निर्माण के लिए लक्ष्य निर्धारित कर, समुचित योजना का निर्माण, आवश्यक प्रणाली का विकास उचित प्रबन्धन एवं संसाधन जुटाने की प्रणाली विकसित करना है। नयी सड़क नीति के उद्देश्य निम्नलिखित हैं:-

1. अंतिम छोर के व्यक्ति को राष्ट्र की मुख्य धारा में लाने के लिए सड़क संयोजन उपलब्ध कराना,
2. सड़क के मार्गाधिकार (Right of Way) की सीमा पर वृक्षारोपण करवाना,
3. उच्च विकास दर बनाये रखने के लिए जान-माल के परिवहन के लिए विद्यमान सड़क तंत्र का संवर्धन
4. सुरक्षित और कुशल सड़क तंत्र का विकास,
5. राज्य में आर्थिक विकास में संवृद्धि करने के लिए संबंधित विशेष क्षेत्रों में सड़क तंत्र का विकास करना,
6. राज्य राजमार्ग और मुख्य जिला सड़कों की घोषणा के लिए नीति विकसित करना,
7. सड़क संधारण प्रणाली और निर्मित सड़क परिसम्पत्तियों की प्रबन्धन प्रणाली विकसित करना,

8. भू-अभिलेख संधारण और सड़क सीमा को अतिक्रमण से मुक्त रखना,
9. सड़क तंत्र विकास के उद्देश्य प्राप्त करने के लिए युक्ति,
10. सड़क संधारण की प्रणाली विकसित करना,
11. जनसहभागिता से सड़क विकास कार्यों के चयन/पहचान में जन-निजिसहभागिता बढ़ाना,
12. राजमार्गों के लिए अनुसंधान को बढ़ावा देना,
13. प्रमुख राजमार्गों के मार्गाधिकार के किनारों पर एवं जंक्शन्स पर होर्डिंग्स एवं सूचना पट्टों की सड़क सुरक्षा के मद्देनजर अनुमति प्रदान कर विभाग के लिए राजस्व प्राप्त करना।
14. मिडियन में एवं मार्गाधिकार (Right of Way) के किनारों पर डक्ट्स लगाने की सुविधा देते हुए दूरसंचार, जलापूर्ति, सीवरेज पाइप, टेलीफोन आदि की लाइनों हेतु अनुमति देकर प्राप्त किराये का उपयोग सड़क संधारण हेतु करना।
15. नाबार्ड/विश्व बैंक से पोषित स्टेट हाईवे (SH) व मुख्य जिला सड़कों (MDR) जिनमें राज्य सरकार द्वारा ऋण लिया गया है, पर टोल शुल्क प्राप्त कर ऋण अदायगी करना।
16. दुर्घटना संभावित क्षेत्रों की प्रति वर्ष समीक्षा कर उन स्थानों पर सड़क सुधार कार्य यथा मीडियन, रिट्रो रिफ्लेक्टिव मार्किंग्स, रोड़ साईनेज, सिग्नल एवं जंक्शन सुधार जैसे कार्य करवाना।
17. राज्य की शहरी क्षेत्र की सड़कों को छोड़कर ग्रामीण क्षेत्र में स्थित अन्य विभागों द्वारा निर्मित समस्त सड़कों, पुलों एवं सुरंग आदि को सार्वजनिक निर्माण विभाग के क्षेत्राधिकार में लाकर संधारित करना,
18. आधुनिकीकरण और मानव संसाधन सुधार करना,
19. विभाग की कार्यप्रणाली में पारदर्शिता लाना।

सड़क संधारण के उद्देश्य प्राप्त करने के लिए विभाग द्वारा



अकाल राहत में निर्मित मिट्टी की सड़कों से डामर सड़क तक कई चरणों में विकसित किया गया है। कई अनुभागों में डामर सड़कों की चौड़ाई और मोटाई, वर्तमान और भविष्य में सम्भावित यातायात दबाव और धुरी भार संभालने के लिए पर्याप्त नहीं है। इन सड़कों के सुधार की आवश्यकता है, जिसके लिए विभागीय नीति निम्नानुसार रहेगी:-

3.1.1 सड़कों का सुदृढीकरण

3.1.1.1 राज्य राजमार्ग और मुख्य जिला सड़कें

अधिकतर राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों की मोटाई, वर्तमान और भविष्य के सम्भावित यातायात दबाव को संभालने के लिए पर्याप्त नहीं है। राज्य राजमार्गों के कमजोर अनुभागों को आईआरसी मानकों के अनुसार डिजाइन कर सतत रूप से सुदृढ किया जायेगा। उसके पश्चात् नवीनीकरण चक्र का पालन किया जायेगा।

3.1.2 सड़कों का चौड़ाईकरण

3.1.2.1 राज्य राजमार्ग

राज्य राजमार्ग, राष्ट्रीय राजमार्गों, जिला मुख्यालयों, महत्वपूर्ण कस्बों, पर्यटक केन्द्रों तक पहुंच उपलब्ध कराते हैं। राज्य राजमार्गों की वर्तमान स्थिति नीचे सारणी-3 में दर्शायी गयी है :-

सारणी-3: राज्य राजमार्गों की स्थिति (31.03.2013)										
लंबाई (किमी.)					डामर मार्ग की चौड़ाई के अनुसार लंबाई (किमी.)					
डामर सड़क	डब्ल्यूबीएम	ग्रेवल	मौसमी	कुल	एकल मार्ग से कम	एकल मार्ग	मध्यवर्ती मार्ग	दो लेन मार्ग	बहुमार्ग	कुल
10410	4	9	33	10456	1996	1720	2305	3394	1041	10456
माप: एकल मार्ग-3.75 मी., मध्यवर्ती मार्ग-5.5 मी., दो लेन मार्ग- 7.00 मी.										

राज्य राजमार्गों की 46 किमी. अडामरीकृत लंबाई को वर्ष 2014-15 तक डामरीकृत किया जायेगा। दोहरे मार्ग से कम 6021 किमी. लंबी सड़क को वर्ष 2022-23 तक दोहरे मार्ग तक चौड़ा किया जायेगा।

3.1.2.2 मुख्य जिला सड़कें

मुख्य जिला सड़कें, जिलों के उत्पादन क्षेत्रों को बाजार से, ग्रामीण क्षेत्रों को जिला मुख्यालयों से और राज्य राजमार्गों/राष्ट्रीय राजमार्गों से जोड़ती हैं। मुख्य जिला सड़कों की वर्तमान स्थिति नीचे सारणी-4 में दर्शायी गयी है :-

सारणी-4 मुख्य जिला सड़कों की स्थिति (31.03.2013)

लंबाई (किमी.)					डामरीकृत सड़क चौड़ाई के अनुसार लंबाई (किमी.)					
डामर सड़क	डब्ल्यू बी एम	ग्रेवल	मौसमी	कुल	एकल मार्ग से नीचे	एकल मार्ग	मध्यवर्ती मार्ग	दो लेन लेन मार्ग	बहुमार्ग	कुल
8924	7	114	131	9176	3979	2760	1088	1280	69	9176

252 किमी. अडामरीकृत सड़क लंबाई को यथाशीघ्र डामरीकृत किया जायेगा। मुख्य जिला सड़कों की कुल 9176 किमी. लंबाई में से 7827 किमी. में सड़क मार्ग की चौड़ाई अब भी दो लेन मार्ग (7.0 मी.) से कम है। इन सड़कों की वे पट्टियां जहां यातायात दबाव 6000 पीसीयू से अधिक है, 7.0 मी. तक चौड़ी की जायेंगी। इस लंबाई को चरणबद्ध रूप से दोहरे मार्ग तक चौड़ा किया जायेगा।

3.1.2.3 राजधानी से जिला मुख्यालय तक सड़क संयोजन

राज्य की राजधानी से जिला मुख्यालयों के सड़क संयोजन को विकसित किया जायेगा। वर्तमान में दो जिले यानी बांसवाड़ा, प्रतापगढ़ दो लेन वाली सड़क से संयोजित नहीं हैं। इस 177 किमी. की लंबाई में सड़कों को चौड़ा किया जायेगा।

3.1.2.4 जिला मुख्यालय से तहसील मुख्यालय तक सड़क संयोजन

इसी प्रकार तहसील मुख्यालयों से जिला मुख्यालयों का संयोजन करने वाली सड़कें मध्यवर्ती डामर मार्ग सड़क (5.5 मी. चौड़ाई) में उन्नत करके विकसित की जाएंगी। वर्तमान में 90 तहसील मुख्यालय मध्यवर्ती डामर सड़क मार्ग वाली सड़क से संयोजित नहीं हैं। इन कार्यों में तहसील मुख्यालय की जनसंख्या के अनुसार सड़कों को प्राथमिता दी जायेगी। 4331 किमी. लंबी सड़कों को चौड़ा करने का यह कार्य अगले 10 वर्षों में पूरा किया जायेगा। 2331 किमी. लंबाई में सड़कें राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों को चौड़ा करने के दौरान चौड़ी की जायेंगी। शेष 2000 किमी. को इस कार्य योजना के अधीन किया जायेगा।

3.1.2.5 अन्तरराज्यीय सड़कों का चौड़ाईकरण

पड़ोसी राज्यों से बेहतर सड़क संयोजन के लिए सभी अन्तरराज्यीय सड़कों और राज्य राजमार्गों को अगले 10 वर्षों में दो लेन मार्ग तक (7.0 मी. चौड़ाई) चौड़ा किया जायेगा।



कोटा- बारां - झालावाड़-मन्दसौर सड़क

सड़क तंत्र विकसित करना

सरकार सड़क उपयोग करने वालों की सुरक्षा के बारे में गम्भीर है और सरकार का उद्देश्य सड़क तंत्र उन्नत कर सड़क दुर्घटनाओं को कम से कम करना भी है। यातायात भार अनुसार निम्नलिखित कार्य एवं लक्ष्य इस हेतु निर्धारित किये गये हैं:

1. ऊपरी रेल पुलों, अण्डरपास और पलाई ओवरों का निर्माण,
2. उपमार्गों (बाइपास) और वलयाकार सड़कों (रिंग रोड्स)का निर्माण,
3. मिसिंग और संकरे पुलों का निर्माण/प्रतिस्थापन/चौड़ाईकरण,
4. सड़क ज्यामितियों का सुधार,
5. सड़क सुरक्षा उपाय और जन जागरूकता को बढ़ावा।



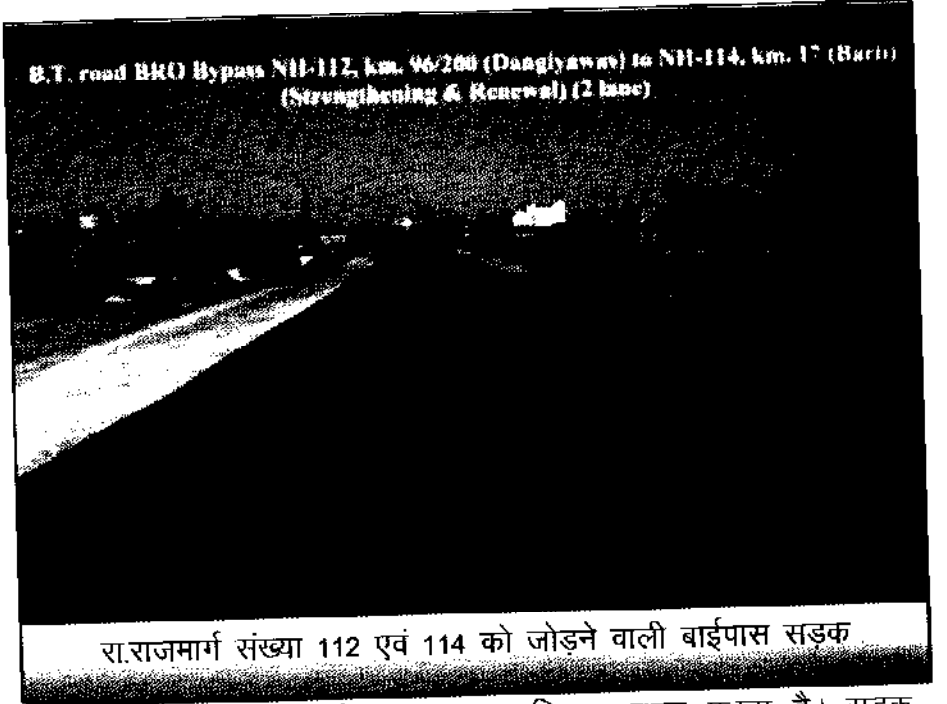
ऊपरी रेल पुल बाड़मेर का प्रगतिरत कार्य एवं ऊपरी रेल पुल साराधना

3.2.1 ऊपरी रेल पुलों, अण्डरपास और पलाई ओवरों का निर्माण

राज्य राजमार्ग और मुख्य जिला सड़कें प्रत्येक राज्य सड़क तंत्र का प्रमुख अंग हैं। उन्नत सड़क तंत्र में संकुलन या अवरोध से सड़क तंत्र को मुक्त रखा जाना आवश्यक है। संकुलन मुख्यतया रेल पटरियों के साथ समतल क्रॉसिंग पर होता है। राज्य राजमार्गों और मुख्य जिलों के उन क्रॉसिंगों पर, जहां ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) 1 लाख से अधिक है, वहां अगले 10 वर्षों में ऊपरी रेल पुल या अण्डरपास निर्मित किये जायेंगे। शहरी सड़क क्षेत्र में नगरीय विकास विभाग द्वारा रेल समतल क्रॉसिंग और व्यस्त चौराहों पर ऊपरी रेल पुलों/अण्डरपास और पलाई ओवरों के निर्माण किया जावेगा।

3.2.2 उपमार्गों (बाइपास) और वलयाकार (रिंग रोड) सड़कों का निर्माण

राज्य राजमार्ग और मुख्य जिला सड़कें राज्य के कस्बों और शहरों की अधिकतम जनसंख्या को सड़क संयोजन उपलब्ध करवाते हैं। अन्य शहरों को जाने वाले यातायात को भी इन राजमार्गों पर पड़ने वाले शहरों/कस्बों से



गुजरना पड़ता है और इससे सड़क तंत्र की दक्षता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। सड़क दुर्घटनाएं सामान्यतया इन क्षेत्रों में ही होती हैं। नवीन सड़क नीति में तय किया गया है कि :-

- (i) सभी जिला मुख्यालयों के वलयाकार सड़कें और उपमार्ग होंगे।
- (ii) 2011 की जनसंख्या पर आधारित, 50,000 से अधिक जनसंख्या वाले शहरों के तीन चरणों में निम्नानुसार उपमार्ग निर्मित किये जायेंगे-

सर्वप्रथम 1,00,000 तक और उससे ऊपर की जनसंख्या वाले शहरों, इसके उपरान्त 75,000 से ऊपर की जनसंख्या वाले शहर/कस्बों एवं अन्ततः 50,000 से ऊपर की जनसंख्या वाले शहर/कस्बों में बाइपास विकसित किए जाएंगे।

3.2.3 मिसिंग और संकरे पुलों का निर्माण प्रतिस्थापन/चौड़ाईकरण

मिसिंग पुल/पुलियाओं के कारण सड़कों पर, विशेष रूप से बरसात के मौसम में, यातायात बाधित रहता है। सभी मिसिंग, संकरे और क्षतिग्रस्त पुल/पुलियाओं का यातायात के सुचारु संचलन के लिए निर्माण/नवनिर्माण/चौड़ाईकरण किया जायेगा। सड़क की श्रेणी और उस सड़क पर यातायात दबाव के अनुसार प्राथमिकता दी जायेगी। राज्य राजमार्गों पर 157 संकरे और कमजोर पुल हैं। इनको प्राथमिकतावार चौड़ा किये जाने का प्रस्ताव है। क्षतिग्रस्त/कमजोर पुलों का सुधार भी सतत रूप से किया जायेगा। स्वतंत्रता से पूर्व के समस्त क्रॉस ड्रेनेज कार्य, कॉजवेज एवं पुलियाओं का समयबद्ध सीमा में उन्नयन एवं सुदृढीकरण करवाया जायेगा।

3.2.4 सड़क ज्यामितियों का सुधार

गैरजिम्मेदारी से वाहन चलाना ही दुर्घटनाओं के पीछे एकमात्र कारण नहीं है, सड़क ज्यामिति भी दुर्घटनाओं के लिए कई बार समान रूप से उत्तरदायी होती है। इसलिए सड़क ज्यामिति के सुधार के लिए निम्न लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं,-

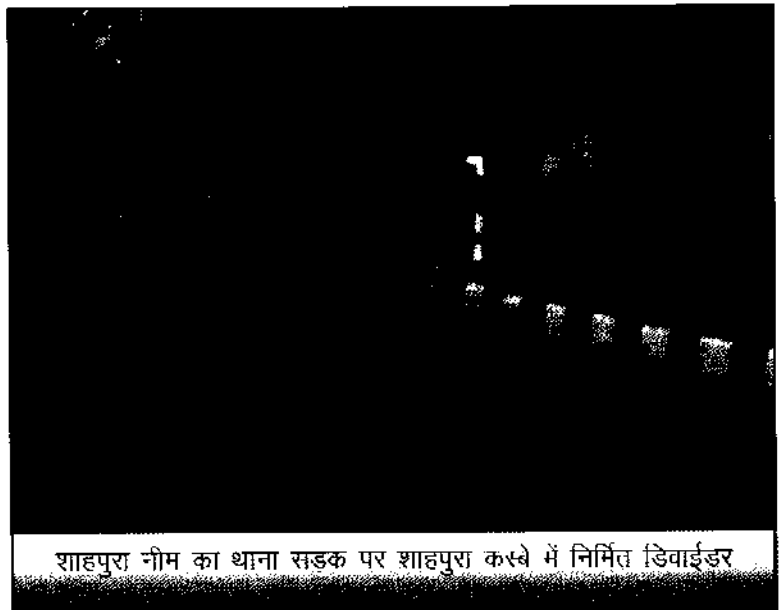


1. राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्य राजमार्गों, मुख्य जिला सड़कों और अन्य जिला सड़कों के सभी जंक्शनों, क्षैतिज घुमावों का चौड़ाईकरण, किनारों का ऊंचाईकरण, घुमावों पर व्यास का आईआरसी के मानकों के अनुसार सुधार किया जायेगा। सड़कों की प्राथमिकता इन सड़कों पर यातायात दबाव के अनुसार दी जायेगी। सर्वप्रथम राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य राजमार्गों के सभी जंक्शनों और फिर मुख्य जिला और अन्य जिला सड़कों पर ज्यामिति सुधार किया जायेगा।
2. पहाड़ी क्षेत्रों में जहां सड़क का ढलान और घाटी का उर्ध्व घुमाव आईआरसी मानकों के अनुसार नहीं हैं, उन स्थानों को पहचान कर, डिजाइन कर उनका सुधार किया जायेगा।

3.2.5 सड़क सुरक्षा उपाय और जन जागरूकता

सड़क सुरक्षा एवं जन जागरूकता हेतु निम्न कार्य करवाये जायेंगे :-

1. संपूर्ण सड़क तंत्र में उचित संकेतक लगाना।
2. ऊपरी संकेत बोर्ड राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों की अन्तरराज्य और अन्तर जिला सीमाओं पर लगाये जायेंगे।



3. अन्य वाहन से आगे निकलने व क्रॉस करने के लिए पट्टियां प्रत्येक 500 मी. पर, हर बार बदलती दिशा पर मार्ग चौड़ाई 3.75 मी या उससे कम चौड़ाई वाली सड़कों पर चरणबद्ध रीति से निर्मित करायी जायेंगी।
4. जहां वाणिज्यिक गतिविधियां होती हैं जैसे कारखाने, खनन क्षेत्रों, औद्योगिक इकाइयों वाले स्थान, वहां सड़क सुरक्षा उपाय अलग से विकसित किये जायेंगे। खनन विभाग और उद्योग विभाग कारखाना मालिकों द्वारा उपलब्ध करायी गयी इस सुविधा को मॉनिटर करेंगे।
5. मुख्य राजमार्ग से पृथक् पहुंच सड़क उपलब्ध करवाकर सड़क किनारे सुविधा केन्द्र विकसित किये जायेंगे।
6. जल प्रदाय लाइनें, सीवर लाइनें, विद्युत लाइनें और ओएफसी केबल जैसी सेवाओं के लिए लाइनें सड़क के दोनों ओर सड़क सीमा के छोर पर डालने के लिए ही स्वीकृति दी जायेगी।

पर्यटन, खनन और कृषि आधारित उद्योग राज्य के घरेलू सकल उत्पाद में अधिकतम योगदान करते हैं। आर्थिक विकास हेतु इन क्षेत्रों के विकास के लिए निम्न कार्य किये जायेंगे।

- क. पर्यटन महत्व की सड़कों का निर्माण किया जायेगा।
- ख. खनन क्षेत्रों में सड़कों को घातायात दबाव योग्य बनाने के लिए सुदृढ़ और उन्नत किया जायेगा।
- ग. ग्रामीण क्षेत्रों में अधिकतम कृषि और ग्रामीण क्षेत्रों को जोड़ने तथा गांवों एवं विपणन केन्द्रों के बीच अंतर सड़क संयोजन उपलब्ध कराने के लिए नवीन सड़कों का निर्माण किया जायेगा। महत्वपूर्ण धार्मिक स्थानों उदाहरणार्थ रामदेवरा, सालासर, मेहंदीपुर बालाजी और कैलादेवी, खाटू श्यामजी इत्यादि में बलयाकार (रिंग रोड/बाइपास) सड़कों का निर्माण किया जायेगा।

3.3.1 खनन क्षेत्र की सड़कें

राजरथान में चूना, तांबा, जिंक, संगमरमर, बलुआ पत्थर, सिलिका और अभ्रक जैसे खनिज विपुल मात्रा में उपलब्ध हैं किन्तु भारी घातायात के

केलवा-सापोल खनन सड़क राजसमन्द

कारण खनन क्षेत्र की सड़कें क्षतिग्रस्त हैं। खनन क्षेत्र को जोड़ने वाली सड़कें संभावित भावी यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अगले 4 वर्षों में अर्थात् वित्तीय वर्ष 2016-17 तक निर्मित/सुदृढ़/चौड़ी की जायेंगी।

3.3.2 औद्योगिक कॉरिडोर का निर्माण

औद्योगिक कस्बों से बेहतर सड़क संयोजन और उनका अन्तर संयोजन औद्योगिक विकास के लिए बेहतर वातावरण बनाने के लिए आवश्यक है। ऐसे औद्योगिक कॉरिडोर विकसित किए जायेंगे।

3.3.3 ग्रामीण अंतरसंयोजन सड़क

गांवों के अंतर संयोजन/लघुतर मार्ग, लिंक विकसित करने के लिए अगले 10 वर्षों में प्रति वर्ष 1000 किमी. लिंक सड़कों का निर्माण किया जायेगा और अगले 10 वर्षों में 10,000 किमी. का नया सड़क तंत्र, कृषि उत्पादों के विपणन और सामाजिक क्रियाकलापों को सुगम बनाने के लिए जोड़ा जायेगा। इन नयी सड़कों के चयन और अनुमोदन की प्रक्रिया वही होगी जो प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना में अपनायी जाती है।

राज्य और केन्द्र के मध्य को राष्ट्र की मुख्य धारा में लाने के लिए सड़क संयोजन कार्यक्रम

भौगोलिक रूप से राजस्थान देश का सबसे बड़ा राज्य है किन्तु जनसंख्या सघनता वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार राष्ट्रीय औसत 382 के विरुद्ध मात्र 201 प्रति वर्ग किमी. है। राज्य का 61 प्रतिशत क्षेत्र मरु प्रदेश है। हालांकि 90 प्रतिशत जनसंख्या वर्तमान सड़क तंत्र द्वारा सड़कों से जोड़ दी गयी है किन्तु छितरायी आबादी वाला राज्य होने के कारण अभी भी कुछ लोग सड़क सुविधा से वंचित हैं। राज्य की सम्पूर्ण जनसंख्या को राष्ट्र की मुख्य धारा में लाने के लिए सड़क संयोजन निम्न प्रकार प्राप्त किया जायेगा :-

- (क) जनगणना 2001 के आधार पर वर्तमान में 250 और उससे ऊपर की जनसंख्या वाले सड़क विहीन 2699 गांव हैं, इनको डामर सड़क से वित्तीय वर्ष 2014-15 तक जोड़ा जायेगा।
- (ख) 2001 की जनगणना के अनुसार 100 और उससे अधिक जनसंख्या वाले सभी गांवों को डामर सड़कों द्वारा संयोजन उपलब्ध कराया जायेगा।
- (ग) 2011 की जनसंख्या के आधार पर 500 और उससे ऊपर की जनसंख्या वाले गांवों को चरणों में डामर सड़कों से जोड़ा जायेगा।

नये राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्य राजमार्गों, मुख्य जिला सड़कों, मेगाहाईवे मार्गों, अन्य ग्रामीण सड़कों के निर्माण के साथ एवं औद्योगिक क्षेत्रों/जोनों के विकास के साथ नये महत्वपूर्ण मार्ग विकसित हुए हैं। लेकिन कुछ मार्गों पर यातायात की गहनता में कमी आयी है। इस कारण कुछ मार्गों का महत्व बढ़ गया है जबकि कुछ अन्य मार्गों का महत्व कम हो गया है, परिणामस्वरूप कुछ सड़कों की श्रेणी को पुनः परिभाषित करना आवश्यक है। राज्य में मुख्य जिला सड़कों की कुल लंबाई राज्य राजमार्गों की अपेक्षा कम है जो दर्शाती करती है कि नयी मुख्य जिला सड़कें घोषित किये जाने की आवश्यकता है। इसके लिए निम्नलिखित एकरूप नीति अपनायी जायेगी:-

- (क) राज्य राजमार्ग वे मार्ग होंगे जो कम से कम तीन जिलों से गुजरते हैं और कम से कम दो जिला मुख्यालयों या चार तहसील मुख्यालयों या चार औद्योगिक क्षेत्रों को संयोजित करते हैं। इनकी आधी लंबाई में यातायात घनत्व न्यूनतम 3000 पीसीयू होना आवश्यक होगी।
- (ख) मुख्य जिला सड़कें वे मार्ग होंगे जो जिले में कम से कम दो तहसील मुख्यालयों/दो औद्योगिक क्षेत्रों को संयोजित करते हैं। इनकी आधी लंबाई पर न्यूनतम यातायात घनत्व 2000 पीसीयू होना आवश्यक होगा।

सरकार का राज्य में सड़क तंत्र विकसित करने पर जोर रहा है और पिछले 10वर्षों में प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना और अन्य योजनाओं के अधीन 51,639 किमी. सड़कें जोड़ी गयी हैं। राजस्थान प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के कार्यान्वयन में अग्रणी राज्य रहा है। अब इन परिसंपत्तियों को अच्छी स्थिति में रखना आवश्यक है। सड़क तंत्र के उचित संधारण के लिए एक वेब आधारित ऑनलाइन सड़क सूचना, मॉनिटरिंग और प्रबंधन प्रणाली विकसित की जायेगी। प्रणाली को तीन चरणों में निम्नानुसार विकसित किया जायेगा।

- (क) सड़क सूचना प्रणाली वित्तीय वर्ष 2013-14 के अंत तक विकसित की जायेगी। डामर सड़क मार्ग की चौड़ाई, सड़क सीमा चौड़ाई, पटरी की चौड़ाई, मार्ग अधिकार, सड़क की मौटाई, यातायात दबाव गत नवीनीकरण का वर्ष और प्रकार जैसी सूचना इस प्रणाली में उपलब्ध होगी।
- (ख) इसी प्रकार पुलों की सूचना प्रणाली 2015-16 तक विकसित की जायेगी जो पुल की चैनैज, पुल का प्रकार, पुल सं., अधो संरचना, अति संरचना, निर्माण का वर्ष, पुल की वस्तुस्थिति जैसी सूचना उपलब्ध करायेगी।
- (ग) प्रति वर्ष नवीनीकरण/सुदृढीकरण की पात्र सड़कों की स्वतः चयन प्रणाली 2015-16 तक विकसित की जायेगी।
- (घ) निगरानी और प्रबंधन प्रणाली इस प्रकार विकसित की जायेगी कि निविदाएं आमंत्रित करना, निष्पादन, भुगतान और परियोजना प्रबंधन इस प्रणाली के माध्यम से किया जा सकेगा।

सड़कों, प्रत्येक शहर/करबे/गांव में निर्माण, वाणिज्यिक तथा सामाजिक क्रियाकलापों को बढ़ावा देती हैं। विकास क्रियाकलापों के साथ इन सड़कों के किनारों पर अतिक्रमण भी बढ़ते हैं। सड़क तंत्र को अतिक्रमण मुक्त करने के लिए प्रणाली विकसित की जायेगी और अतिक्रमणों को रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाये जायेंगे:-

- (क) एक वेब आधारित भू-अभिलेख प्रणाली विकसित जायेगी और उसे राजस्व विभाग की भू-अभिलेख प्रणाली से भी जोड़ा जायेगा।
- (ख) विभाग की समस्त सड़कों की चौड़ाई की सूचना राजस्व अभिलेख में प्रविष्ट की जायेगी और यह विभाग की वेबसाइट पर भी उपलब्ध होगी। सड़क सीमा पर अतिक्रमणों को प्रति वर्ष अप्रैल और सितम्बर माह में सूचीबद्ध कर सक्षम प्राधिकारी से भू-राजस्व अधिनियम की धारा 91 के उपबंध के अनुसार आदेश प्राप्त कर इन अतिक्रमणों को हटाये जाने के लिए अधीक्षण अभियंता द्वारा खण्डवार सूची जिला कलक्टर को प्रस्तुत की जायेगी।
- (ग) सड़क सीमा के किनारे पर नालियों और उपयोगिता नलिकाओं का निर्माण, अतिक्रमणों का हतोत्साहित करता है, इसलिए ऐसे घटकों को सड़क निर्माण अनुमानों में सम्मिलित किया जायेगा।
- (घ) सड़क सीमा में किए गए अतिक्रमणों को हटाने के लिए संसाधन, मशीनरी एवं हैवी अर्थमूवर्स की उपलब्धताार्थ धनराशि उपलब्ध कराने हेतु प्रत्येक सड़क कार्य पर आधा प्रतिशत राशि का तकमीने में प्रावधान किया जाएगा। इस राशि का उपयोग अतिक्रमण हटाओ अभियान के दौरान किया जा सकेगा।
- (ङ.) सड़क संधारण प्रणाली विकसित करने, सड़क परिसम्पत्तियों का प्रबंधन एवं भू अभिलेखों का संधारण किये जाने हेतु आयोजना मद में 3% तक राशि का प्रावधान सूचना प्रौद्योगिक विकास के लिए रखा जायेगा।

3.8.1 राज्य सड़क विकास नीति के कार्य, भौतिक लक्ष्य और अवधि :

सड़क नीति के उद्देश्य प्राप्त करने के लिए 18 कार्यों की पहचान की गयी है।

इन कार्यों की अवधि व भौतिक लक्ष्य सारणी-5 में दर्शाये गये हैं :-

सारणी-5 कार्य, भौतिक लक्ष्य और अवधि:			
क्र.सं.	कार्य	भौतिक लक्ष्य(किमी)	अवधि
1.	राज्य राजमार्गों के मिसिंग लिंक भागों का निर्माण	46	2 वर्ष
2.	राज्य राजमार्गों का दो लेन मार्ग तक चौड़ाकरण	6021	10 वर्ष
3.	राज्य राजमार्ग के कमजोर अनुभाग का सुदृढीकरण	2000	10 वर्ष
4.	मुख्य जिला सड़कों के मिसिंग लिंक भागों का निर्माण	252	10 वर्ष
5.	मुख्य जिला सड़कों का दो लेन मार्ग के लिए चौड़ाईकरण	7827	5 वर्ष
6.	मुख्य जिला सड़कों के कमजोर अनुभागों का सुदृढीकरण	2000	10 वर्ष
7.	दो लेन मार्ग वाली सड़कों द्वारा जिला मुख्यालयों को सड़क संयोजन उपलब्ध कराना	विभिन्न रकीमों के अधीन शामिल किया जायेगा	2 वर्ष
8.	तहसील मुख्यालयों का जिला मुख्यालयों से दो लेन मार्ग वाली सड़क से संयोजन उपलब्ध कराना	2500	10 वर्ष
9.	अंतर राज्य सड़कों का न्यूनतम दो लेन मार्ग तक उन्नयन	500	5 वर्ष
10.	राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों पर ऊपरी रेल पुलों का निर्माण	100 पुल	10 वर्ष
11.	उप मार्गों/वलयाकार सड़कों का निर्माण	300	10 वर्ष
12.	राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों पर कमजोर/संकरे पुलों का प्रतिस्थापन/चौड़ाईकरण/निर्माण	100 पुल	10 वर्ष
13.	राज्य राजमार्गों और मुख्य जिला सड़कों पर सड़क ज्यामितियों का सुधार	200	10 वर्ष
14.	नयी धार्मिक/पर्यटन/मिसिंग लिंक/अंतर संयोजन/औद्योगिक महत्त्व की सड़कों का निर्माण	10000	10 वर्ष
15.	खनन सड़कों का उन्नयन	3000	10 वर्ष
16.	सड़क सूचना और प्रबंधन प्रणाली का विकास	2 वर्ष
17.	सड़कों का नवीनीकरण	80000	10 वर्ष
18.	गावों (250 और उससे ऊपर जनगणना 2011) को संयोजन उपलब्ध कराने के लिए सड़कों का निर्माण 4000 गांव	10000	5 वर्ष
	योग	124646	

अगले 10 वर्षों में 60,092 करोड़ रुपये की राशि से इस सड़क नीति के लक्ष्य नार्म्स के अनुसार प्राप्त किये जायेंगे। वित्तीय संसाधनों की व्यवस्था करने के लिए इस प्रकार प्रस्तावित है:-

सारणी-6 आगामी दस वर्ष में आवश्यक निधि				
क्र.सं.	स्कीम	संसाधन	अंशदान प्रतिशत	रकम (करोड़ रुमें)
1.	राज्य योजना (2013-23)			
(क)	संसाधन आधारित			
(i)	केन्द्रीय सड़क निधि	भारत सरकार	100	4000
(ii)	13वां/14 वां एफसी	भारत सरकार	100	600
(iii)	राज्य सड़क निधि	राज्य सरकार	100	6142
(iv)	नाबार्ड (80% ऋण, 20% राज्य अंशदान)	राज्य सरकार	100	12832
(v)	ग्रामीण सड़क	राज्य सरकार (विश्व बैंक)	100	3310
	योग (क)	-	-	26884
(ख)	गैर-संसाधन आधारित			
(i)	एसएचडब्ल्यू/एमडीआर	राज्य सरकार	100	4800
(ii)	ग्रामीण सड़क	राज्य सरकार	100	1000
(iii)	आर्थिक महत्व की सड़कें	राज्य सरकार	50	200
(iv)	शहरी सड़कें	राज्य सरकार	100	400
(v)	भूमि अर्जन	राज्य सरकार	100	200
(vi)	कम्प्यूटरीकरण	राज्य सरकार	100	100
	योग(ख)	-	-	6000
	कुल राज्य योजना (क एवं ख)			34884
2.	केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं			
(i)	अंतर राज्य सड़कें	भारत सरकार	100	600
(ii)	आर्थिक महत्व की सड़कें	भारत सरकार	50	200
(iii)	प्रमं ग्रासयो-नये संयोजन	भारत सरकार	100	4100
(iv)	प्रमं ग्रासयो-उन्नयन	भारत सरकार	100	3000
(v)	पीपीपी-वीजीएफ	भारत सरकार	100	234
(vi)	ऊपरी रेल पुल-रेल	रेलवे/ राज्य सरकार	50/50	2000
(vii)	13वां/14 वां एफसी	भारत सरकार	100	6000
	योग-केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं			16134
3.	निजी निवेश			
(i)	बीओटी	निजी निवेश	100	5374
(ii)	पीपीपी	निजी निवेश	80/60	2000
(iii)	बीओटी खान	निजी निवेश	100	3000
	कुल निजी निवेश			10374
	महा योग			60092

3.8.2 अतिरिक्त वित्तीय संसाधनों का विकास

राज्य सड़क विकास नीति के उद्देश्यों की प्राप्ति हेतु वर्तमान में उपलब्ध वित्तीय संसाधनों में बढ़ोत्तरी की आवश्यकता होगी जिसके लिये निम्न कदम उठाये जाएंगे –

राज्य सड़क विकास के लिये अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिये सुझाव देने हेतु एक विशेष वर्किंग ग्रुप का गठन किया जायेगा, जिसमें सार्वजनिक निर्माण विभाग, योजना विभाग, वित्त विभाग एवं परिवहन विभाग के अधिकारी सदस्य होंगे। ग्रुप के सदस्य अन्य विकल्पों के साथ-साथ निम्न प्रस्तावों पर भी चर्चा करेंगे।

1. राजस्थान राज्य सड़क विकास एवं निर्माण निगम एवं राज. ग्रामीण सड़क विकास एजेन्सी के बाण्ड जारी किये जाएं।
2. नाबार्ड/विश्व बैंक पोषित योजनाओं द्वारा राज्य राजमार्गों एवं मुख्य जिला सड़कों पर, जिनपर सुदृढीकरण एवं चौड़ाईकरण का कार्य किया गया है, उन पर टोल लगाकर संसाधन संग्रहीत किये जाएं।
3. प्रमुख राज्य राजमार्गों पर विज्ञापनों द्वारा भी राशि संग्रहीत की जाये।
4. राज्य राजमार्गों की सीमा में निजी कम्पनियों एवं उपयोगकर्ताओं को सर्विस डक्ट उपलब्ध करवाकर वार्षिक आधार पर लीज राशि प्राप्त की जाये।
5. औद्योगिक संस्थानों को सामाजिक उत्तरदायित्व के तहत औद्योगिक क्षेत्र/खनन क्षेत्र की सड़कों के विकास हेतु प्रोत्साहित किया जाये।
6. महानरेगा योजना के अन्तर्गत भी सड़क विकास कार्य करवाये जायेंगे।
7. आर.टी.आई.डी.एफ. निधि से सड़क से सुरक्षा कार्य करवाये जायेंगे।

3.9.1 सड़क संधारण के लिए मानक और अपेक्षित निधियां

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने निधियों के निर्धारण का पुनरावलोकन करने के लिए समिति का गठन किया है। समिति ने निधि के निर्धारण के लिए यातायात दबाव, सड़क की श्रेणी और प्रकार पर आधारित वैज्ञानिक फार्मूले की सिफारिश की है। इन दरों में समिति द्वारा सिफारिश किये गये फार्मूले के अनुसार 2011 की कीमत सूचकांक के आधार पर वृद्धि की गयी। सामान्य मरम्मत और समय चक्र अनुसार नवीनीकरण की दर की क्रमशः सारणी: 7 और सारणी: 8 के अनुसार गणना की गई है। इन दरों में समिति द्वारा सिफारिश किये गये फार्मूले के अनुसार कीमत सूचकांक के अनुसार प्रति वर्ष वृद्धि की जायेगी।

सारणी-7: सामान्य मरम्मतों के लिए मानक				
क्र. सं.	सड़क की श्रेणी	वहन मार्ग चौड़ाई	क्षेत्र के अनुसार सामान्य मरम्मत दरें (लाख रुपये में)	
			ग्रामीण	शहरी
1.	राज्य राजमार्ग	एकल	0.93 से 1.20	1.28 से 1.62
		मध्यवर्ती	1.13 से 1.45	1.55 से 1.96
		दो लेन	1.49 से 1.92	2.05 से 2.60
2.	मुख्य जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें	एकल	0.48 से 0.56	0.72 से 0.80
		मध्यवर्ती	0.57 से 0.67	0.86 से 0.96
		दो लेन	0.609 से 0.75	1.15 से 1.22

सारणी-8: समय चक्र अनुसार नवीनीकरण के लिए मानक				
क्र. सं.	सड़क की श्रेणी	वहन मार्ग चौड़ाई	क्षेत्र के अनुसार सामान्य मरम्मत दरें (लाख रुपये में)	
			ग्रामीण	शहरी
1.	राज्य राजमार्ग	एकल	2.29 से 5.02	3.43 से 6.28
		मध्यवर्ती	2.79 से 6.10	4.16 से 7.62
		दो लेन	3.69 से 8.07	5.51 से 10.09
2.	मुख्य जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें	एकल	1.20 से 1.80	1.13 से 2.25
		मध्यवर्ती	1.44 से 2.16	1.57 से 2.71
		दो लेन	1.73 से 2.37	2.09 से 3.29

सारणी-9: सामान्य मरम्मत के लिए मानकों के अनुसार आवश्यक राशि						
क्र. सं.	सड़क की श्रेणी	लंबाई (किमी.में)	मानकों के अनुसार आवश्यक राशि (करोड़ रुपये में)			
			2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1.	राज्य राजमार्ग	10,456	135.00	145.00	157.46	175.51
2.	मुख्यजिला सड़कें	9,176	50.86	54.93	59.32	59.35
3.	ग्रामीण सड़कें	1,08,351	360.36	389.83	530.46	591.63
	कुल	1,27,983	546.22	590.56	747.24	826.49
	वास्तविक व्यय		108.91	110.00	138.55	299.04
	मांग के विरुद्ध उपलब्ध राशि का वास्तविक प्र.		19.94	18.63	18.54	36.18

सारणी-10 सामयिक चक्र अनुसार नवीनीकरण हेतु मानकों के आधार पर आवश्यक राशि						
क्र. सं.	सड़क की श्रेणी	लंबाई (किमी.में)	मानकों के अनुसार आवश्यक राशि (करोड़ रुपये में)			
			2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1.	राज्य राजमार्ग	10,456	436.21	468.27	502.69	481.83
2.	मुख्य जिला सड़कें	9,176	149.57	160.56	172.98	167.68
3.	ग्रामीण सड़कें	1,08,351	1280.81	1374.95	1476.01	1686.02
	कुल	1,27,983	1866.59	2003.78	2151.68	2335.52
	वास्तविक व्यय		1112.17	1274.74	1100.84	1913.00
	मांग के विरुद्ध वास्तविक व्यय का प्रतिशत		59.58	63.62	51.16	81.91

3.9.2 संधारण के लिए उपलब्ध निधियां और नवीनीकरण का शेष कार्य

पिछले चार वर्ष के दौरान किये गये नवीनीकरण को नीचे सारणी-11 में दर्शाया गया है :-

सारणी-11 सड़कों के नवीनीकरण की स्थिति					
क्र.सं	वर्ष	सड़कों की कुल लंबाई (किमी. में)	सड़कों की बी.टी. लंबाई (किमी. में)	डामर सड़कों का किया गया नवीनीकरण (किमी)	नवीनीकरण की प्रतिशतता
1.	2009-10	108554	103944	7614	7.33
2.	2010-11	109950	105781	7944	7.51
3.	2011-12	124949	120719	7766	6.43
4.	2012-13	1,27,983	1,25,046	7,110	5.69

उपर्युक्त से स्पष्ट है कि उपलब्ध राशि से मात्र 6-7 प्रतिशत लम्बाई का नवीनीकरण हो पाता है। इसके अनुसार सड़कों का नवीनीकरण चक्र 14 वर्ष के पश्चात् हो पाता है जबकि वांछनीय औसत चक्र 4 से 8 वर्ष के बीच होता है। इसके अतिरिक्त, सुदृढीकरण और चौड़ाईकरण, पुलों और पुलियाओं की विशेष मरम्मतों की भी आवश्यकता होती है। सड़क गैंग की मजदूरी का भुगतान भी मरम्मत अनुदान में से ही किया जाता है। सड़कों की बढ़ती लंबाई, सामग्री और मजदूरी की लागत में वृद्धि के कारण विवेक सम्मत संधारण राशि आवंटन प्रणाली की आवश्यकता है।

3.9.3 सड़क संधारण में सम्मिलित कार्य

सड़क संधारण के कार्यों का निम्न प्रकार वर्गीकरण किया जाता है:-

(क) सामान्य मरम्मत

इसमें सामान्य मरम्मत के लिए कर्मकारों की मजदूरी, सामग्री प्रभार, रातह की

सम्पर्क सड़क मालपाड़ा जिला बांसवाड़ा पर प्रगतिरत WMM का कार्य

सफाई, सड़क के गड्ढों की मरम्मत, पटरियों का संधारण, किनारे पुलियाओं और पुलों की मरम्मत, पुलियाओं और सड़क संकेतक और दिशा संकेतक बोर्डों पर पेंटिंग करना सम्मिलित है। हवाई पट्टियां, हेलीपेड, रेल समतल क्रॉसिंग की मरम्मत और वृक्ष संवर्धन भी इसमें सम्मिलित है।

(ख) नवीनीकरण

यातायात धनत्व, मौसम, स्थितिगत परिस्थितियों, सड़क की श्रेणी एवं उपचार के प्रकार के आधार पर ऊपरी परत का नवीनीकरण 4 से 8 वर्ष के बीच जरूरी है। शहरी सड़कों का नवीनीकरण 4 वर्ष में अपेक्षित है, जबकि हल्के यातायात वाली ग्रामीण सड़क 8 वर्ष तक चल सकती है। उसके पश्चात् डामर का ऑक्सीकरण हो जाता है और सड़क यातायात बिना भी टूटने लगती है। इसके लिए नवीनीकरण द्वारा ऊपरी परत की सीलिंग और डामरीकरण आवश्यक हो जाता है। नवीनीकरण ओपन ग्रेडेड प्रीमिक्स कार्पेट, एसडीबीसी, एमएसएस से किया जा सकता है। डामर सड़कों पर निम्नलिखित नवीनीकरण चक्र संधारित किया जायेगा।

(क)	शहरी सड़कें	4 वर्ष
(ख)	राज्य राजमार्ग	5 वर्ष
(ग)	मुख्य जिला सड़के	6 वर्ष
(घ)	अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें	8 वर्ष
(ग)	विशेष मरम्मत:	

इसमें निम्न कार्य सम्मिलित हैं:-

1. बाढ़ से क्षतिग्रस्त कार्यों की मरम्मत,
2. रिटेनिंग दीवारों, सड़क की ऊपरी सतह के बैठ जाने पर की जाने वाली मरम्मत,
3. सड़कों की सुरक्षा और उचित संधारण सुनिश्चित करने के लिए अर्द्धमूल प्रकृति के छोटे-मोटे कार्य,
4. दुर्घटना संभावित स्थलों पर सड़कों का चौड़ाईकरण,
5. संकड़ी पुलियाओं का चौड़ाईकरण,
6. नाला मार्गों का जल निकास,
7. डूब में आने वाले अनुभागों पर पत्थर जमाना,
8. सामान्य की अपेक्षा भारी पेवमेन्ट उपचार,
9. सामयिक नवीनीकरण भी विशेष मरम्मत के अधीन वर्गीकृत किये जा सकते हैं।

(घ) कॉजवे, पुलियाओं और पुलों सहित सीडी कार्य की मरम्मत

(ड.) सड़क सुरक्षा कार्य

इसमें जंक्शन सुधार, सड़क कर्व एवं बीच की पट्टी बनाना, संकेतक लगाना और अन्य कमियों को सुधारने के कार्य किये जाते हैं। 10.00 लाख रु. तक के मूल प्रकृति के छोटे कार्य जैसे ग्रेवल/डब्ल्यूएमएम की छोटी पट्टियों का बीटी में उन्नयन, छोटे सीडी कार्यों का निर्माण इत्यादि के कार्य इसके अन्तर्गत किये जा सकते हैं। अनुभव के आधार पर क्रियाकलापों के अनुसार संधारण के अधीन राशि का निम्न प्रकार आवंटन किया जा सकता है :-

(क)	सामान्य मरम्मत	30 प्रतिशत
(ख)	नवीनीकरण	35 प्रतिशत
(ग)	चौड़ाईकरण सहित विशेष मरम्मत	20 प्रतिशत
(घ)	सीडी कार्य की मरम्मत	5 प्रतिशत
(ड.)	सड़क सुरक्षा कार्य	5 प्रतिशत
(च)	छोटे-मोटे मूल कार्य	5 प्रतिशत

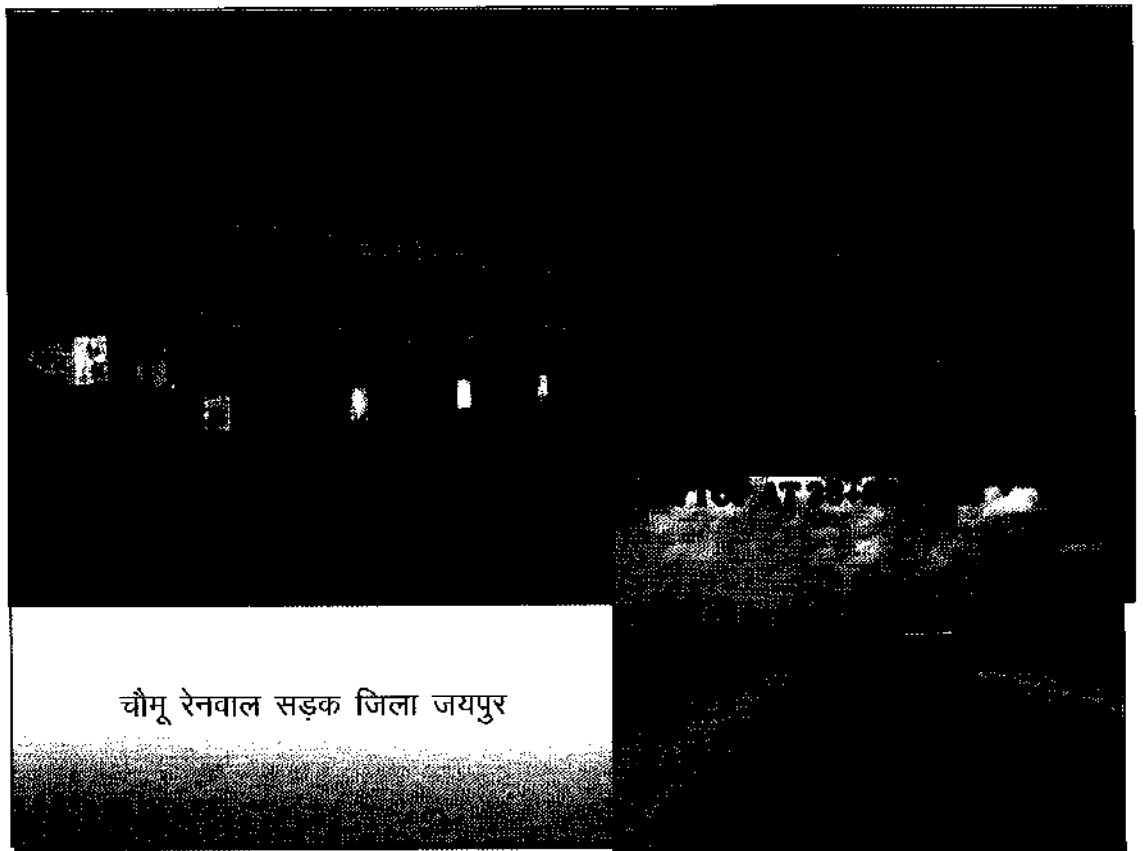
3.9.4 सड़क संधारण के उद्देश्य:

सड़क संधारण के उद्देश्य अग्रांकित हैं:-

- (क) समय पर नवीनीकरण, सुधारों और मरम्मत कर सड़कों और पुलों का जीवन काल बढ़ाना,
- (ख) बेहतर सतही सवारी गुणवत्ता (राइडिंग क्वालिटी) बढ़ाकर वाहन संचालन लागत को यथासंभव कम करना,
- (ग) बेहतर ज्यामितियों और सतही गुणवत्ता में सुधार कर सड़क उपयोक्ता को सुरक्षा और आरामदायक परिवहन उपलब्ध कराना
- (घ) सभी सीडी कार्यों एवं सड़क की पटरियों को अच्छी स्थिति में संधारित करके सभी मौसम में यातायात संचालन को सुचारु रखना।

3.10 बीओटी/पीपीपी के माध्यम से अवसंरचना विकास

वर्द्धमान सड़क जाल पर यातायात की अप्रत्याशित वृद्धि ने सड़कों का चौड़ाईकरण अर्थात् वर्तमान मार्गों में अतिरिक्त मार्ग की वृद्धि को आवश्यक बना दिया है। सड़कों का चौड़ाईकरण आधुनिक भारी धुरी भार के लिए किया जाना आवश्यक है। मिसिंग पुलों का निर्माण, कमजोर पुलों का पुनर्निर्माण, कॉजवे को पुलों में परिवर्तित करना, उपमार्गों, अन्तरराज्य सड़कों इत्यादि का निर्माण सतत आवश्यक कार्य हैं जिनके निष्पादन के लिए निधियों की सतत आवश्यकता है।



चौमू रेनवाल सड़क जिला जयपुर

वर्तमान में उपलब्ध वित्तीय संसाधनों से सड़कों के विकास के लिए निर्धारित उद्देश्य प्राप्त करने के लिए पर्याप्त वित्तीय संसाधन उपलब्ध नहीं हैं। इसलिए लोक निजी सहभागिता (पीपीपी) के माध्यम से अवसंरचना का निर्माण करने की सम्भावना तलाशना आवश्यक है।

3.10.1 पीपीपी की परिभाषा:

पीपीपी में एक ओर सरकार या कानूनी निकाय या सरकार के स्वामित्व वाले निकाय और दूसरी ओर प्राइवेट सेक्टर निकाय के बीच, लोक आस्तियों और/या लोक फायदे की सापेक्ष सेवाओं की व्यवस्था की जाती है। इसके लिए, समय की विनिर्दिष्ट कालावधि हेतु प्राइवेट सेक्टर निकाय द्वारा प्रबंधन द्वारा और या किये गये निवेश के माध्यम से यह व्यवस्था की जाती है।

3.10.1.1 मोटर यान कराधान अधिनियम, 1951 में संशोधन:

लोक एवं निजी सहभागिता (पीपीपी) और बनाओ, चलाओ और अंतरित करो (बीओटी) आधारित परियोजनाओं से पथकर के उद्ग्रहण के माध्यम से प्रत्यागम सुनिश्चित करने के लिए और प्राइवेट उद्यमियों (रियायतग्राही) को सरकार द्वारा प्राधिकृत किये जाने पर स्वयं पथकर संगृहीत करने में समर्थ बनाने के लिए, यदि रियायतग्राही बीओटी के आधार पर सुविधा का निर्माण करता है, राजस्थान मोटर यान कराधान (संशोधन) अधिनियम, 1994 मार्च, 1994 में अधिनियमित किया गया था। इसके अनुसार, उपमार्ग, सुरंगे और सड़क सुधार/निर्माण परियोजनाएं भी अब पुलों के अतिरिक्त, किये गये निवेश के प्रतिदाय के लिए पथकर उद्ग्रहीत किये जाने और वसूल किये जाने के लिए पात्र हैं।

3.10.1.2 पथकर के माध्यम से निवेश का पुनर्भरण :-

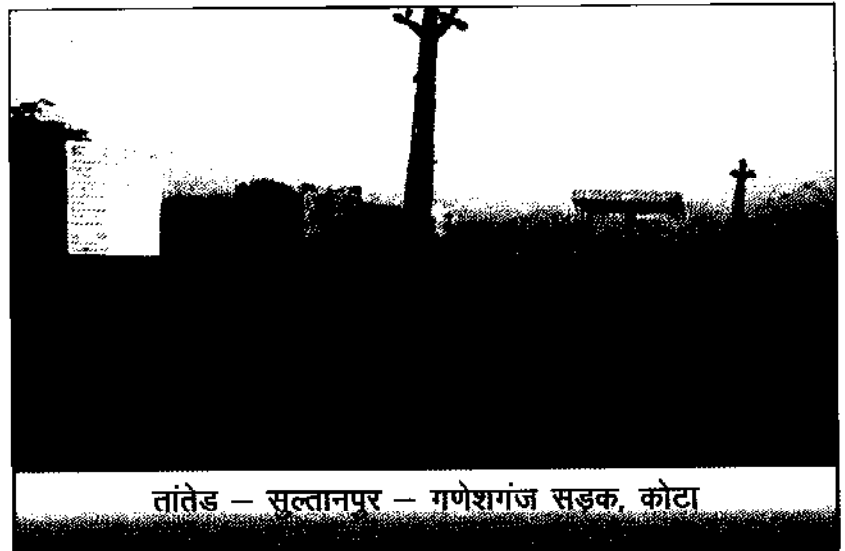
अवसंरचना विकास में प्राइवेट सेक्टर की सहभागिता ऐसे ढांचे की अपेक्षा करती है जो प्राइवेट निवेशकों को जोखिम के प्रबंधनीय स्तरों पर युक्तियुक्त प्रत्यागम सुनिश्चित करने में समर्थ बना सकता हो, वहनीय लागत पर पर्याप्त सेवा गुणवत्ता के उपयोक्ता को आश्वस्त करे और सरकार का जनता के धन के लिए उपापन मूल्य में सुगमीकरण करती है। परियोजनाओं पर निवेश की वसूली चाहे वह संस्थागत वित्तपोषण के माध्यम से हो या प्राइवेट निवेश के माध्यम से, ऐसी सुविधा पर उसके पूरा हो जाने के पश्चात् पथकर के उद्ग्रहण द्वारा सुनिश्चित की जायेगी। वित्तीय सहायता के लिए मार्गदर्शक सिद्धांत सड़क इत्यादि की अवसंरचना विकास परियोजनाएं स्वीकार करने के लिए भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अनुसूचित बैंकों को 10 दिसम्बर, 1992 को जारी किये गये थे।

3.10.1.3 राजस्थान सड़क विकास अधिनियम, 2002

राजस्थान सड़क विकास अधिनियम, 2002 11 फरवरी, 2002 से लागू हुआ। इसमें सड़कों का निर्माण, संधारण, उन्नयन, सुदृढीकरण, चौड़ाईकरण और सुधार सम्मिलित है। इस अधिनियम में सड़कें राष्ट्रीय राजमार्ग को छोड़कर सभी प्रकार की सड़कें सम्मिलित हैं। राज्य सरकार द्वारा रियायतग्राही द्वारा करार के अधीन विकसित सभी सड़कें राज्य में निहित होंगी। इसमें उपयोक्ता फीस के संग्रहण के, पूर्व-निश्चित वृद्धि फीस दरों के उपबंध के साथ, उपबंध है। इस अधिनियम द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए राजस्थान सड़क विकास नियम, 2002 बनाये गये। कमतर व्यवहार्य परियोजना के लिए " सहायकी/व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण" का उपबंध किया गया है।

3.10.2 पट्टा भाटक (रियायत फीस):

रियायतग्राही द्वारा बीओटी/पीपीपी के अधीन विकसित सभी सड़कें राज्य में निहित होंगी। सड़क सीमाओं के भीतर, परियोजना की सरकारी भूमि के लिए रियायतग्राही से रियायत फीस (पट्टा भाटक)



तांतेड - सुल्तानपुर - गणेशगंज सड़क, कोटा

संबंधित रियायत करारों में नियत निबंधनों के अनुसार नियत रकम होगी, जो कि विभाग की राक्षम समिति (एम्पावर्ड कमेटी) द्वारा निर्धारित की जावेगी।

3.10.3 उपयोक्ता फीस (पथकर):— उपयोक्ता फीस ऐसी दरों पर आधारित होगी जो सरकार द्वारा अधिसूचित की जाये। पथकर दरें और उनमें वृद्धि राजस्थान सड़क विकास अधिनियम, 2002 के अनुसार होंगी, जो कि विभाग की सक्षम समिति (एम्पावर्ड कमेटी) द्वारा निर्धारित की जावेगी।

3.10.4 परियोजना चयन:

ऐसी परियोजनाओं का चयन किया जायेगा जो यातायात की उच्च संभाव्य विकास दर के साथ लागत में कम हों। बीओटी के आधार पर विकसित की जाने वाली सड़कें अधिमानतः राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग या मुख्य जिला सड़कें हों। प्राथमिकता ऐसी सड़क पट्टियों को दी जानी है जो पहचाने गये मेगा राजमार्गों का भाग हों। बीओटी आधार पर किसी राजमार्ग के विकास के लिए परियोजना चयन के लिए मार्गदर्शक सिद्धान्त रियायत कालावधि पर आधारित हो। सामान्य सिद्धान्त के रूप में किसी दोहरे मार्ग विकास परियोजना के लिए रियायत कालावधि 14 वर्ष से अधिक नहीं हो। इसी प्रकार पेव्ड शोल्डर के साथ किसी दोहरे मार्ग और चारलेन मार्ग विकास की रियायत कालावधि क्रमशः 18 और 20 वर्ष से अधिक नहीं हो। यदि परियोजना इस रियायत के लिए व्यवहार्य नहीं है तो सहायिकी/व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण किया जाना है। ऐसी परियोजनाओं के लिए बोली व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण के आधार पर आमंत्रित की जायेगी।

दीर्घावधि में परियोजित विकास को बनाये रखने के लिए उच्च लागत सड़कें उपलब्ध कराये जाने की अपेक्षा चरणबद्ध विकास पर बल दिया जाना है। डिजाइन और मानकों का उन्नयन, शहरी क्षेत्रों में उपमार्गों का निर्माण और अन्य विकास अर्थात् ऊपरी रेल पुल इत्यादि निर्माण भी यातायात सघनता पर निर्भर रहते हुए चरणों में नियोजित रूप से किया जाये।

प्रस्तावित सड़कें किसी नदी/जल निकाय के रास्ते में बाधा नहीं डालें। प्रस्तावित सड़कें वन्य जीव अभयारण्य/आरक्षित वन क्षेत्र से नहीं गुजरनी चाहिए।

उपर्युक्त सभी पैरामीटरों पर विचार करने के पश्चात् इन परियोजनाओं के चयन में जन सहभागिता आवश्यक होगी। परियोजना ब्यौरा, उपलब्ध करायी जाने वाली सुविधाएं और पथकर वसूली की दर इत्यादि जिला परिषद् की साधारण सभा की बैठक में विचार के लिए रखवाये जाने के लिए प्रस्तुत की जायेंगी।

3.10.5 तकनीकी पैरामीटर:

सामान्य सिद्धान्त के रूप में राजमार्गों का क्षमता संवर्धन यातायात मात्रा के विभिन्न बैंडों के लिए भारतीय सड़क कांग्रेस के मापदंडों पर आधारित होगा। दोहरे मार्ग विकास प्रस्ताव आईआरसी:एसपी-73/2007, पीपीपी/बीओटी के माध्यम से राजमार्गों के दोहरे मार्ग के लिए विनिर्देश और मानक नियमावली के आधार पर बनाये जाने हैं। चार मार्ग विकास प्रस्तावों के लिए पीपीपी के माध्यम से राजमार्गों के चार मार्ग के लिए विनिर्देश और मानक नियमावली लागू की जा सकती है।

ऐसी सड़कों पर उचित उपक्रम और जल-निकास हो। स्थल आवश्यकता अनुसार पर्याप्त संख्या में और समुचित प्रकार का सीडी कार्य/पुल हों। विनिर्देशों के अनुसार सभी सुरक्षा उपबंध किये

जायेंगे। पर्यावरण और सामाजिक पैरामीटरों का उपबंध किया जायेगा। मजबूत, छायादार और अन्य वृक्षों का सड़क के दोनों किनारों पर केन्द्र से केन्द्र 10 मीटर क दूरी पर रोपण का उपबंध "राजमार्गों पर बागवानी कार्य का विकास और संधारण" के लिए एमओआरटीएच सामान्य मार्गदर्शक सिद्धान्तों के अनुसार किया जायेगा। वृक्षों का रखरखाव उद्यमी द्वारा रियायत कालावधि तक किया जाना है। प्रत्याशित यातायात विकास की दृष्टि से पथकर प्लाजा पर अतिरिक्त पथकर दरवाजों/मार्गों के भावी विस्तार के लिए भूमि का उपबंध किया जाना है। सभी पथकर प्लाजा निरपवाद रूप से पूर्णतया कम्प्यूट्रीकृत होंगे और स्वचालित पथकर टिकटें दी जायेगीं।

3.10.6 परियोजना व्यवहार्यता के लिए मूलाधार

चार महत्वपूर्ण घटक जो किसी राजमार्ग परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता का अवधारण करते हैं, हैं—यातायात मात्रा, उपयोक्ता फीस, रियायत कालावधि और पूंजी लागत। चूंकि चार पैरामीटर में से तीन पूर्व अवधारित हैं, पूंजी लागत/व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण केवल परिवर्तनीय है जो किसी परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता का अवधारण करने के लिए बोली लगाने वालों को उपलब्ध है और रियायतग्राही प्रत्यागम की स्वीकार्य दर पर पहुंचने के लिए पूंजी लागत कम करने के लिए समुचित सहायिकी/व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण चाहेगा।

खनन क्षेत्र में सड़कें बढ़ते खनन यातायात और खनन यानों की अतिभराई के कारण क्षतिग्रस्त हैं। पुनःनिर्माण के लिए अपेक्षित पूंजी लागत प्रबंध करने के लिए बहुत बड़ी है। इसलिए खनन क्षेत्र में सड़क अवसंरचना निर्माण पीपीपी या बीओटी मोड के माध्यम से नियोजित रूप से और चरणबद्ध रीति से साध्य समाधान है। परियोजनाओं को व्यवहार्य बनाने के लिए परियोजना लागत के 40 प्रतिशत के व्यवहार्य अंतर को पाटने के लिए सहायिकी का उपबंध किया जाता है। उपकर (रायल्टी के साथ खनन सामग्री पर कर) की वसूली द्वारा राज्य खनन सड़क विकास निधि का सृजन कर खनन सड़कों की सहायिकी/निर्माण लागत की संभाल के लिए समर्पित किया जायेगा।

खनन यानों पर पथकर दरें "राजस्थान सड़क विकास अधिनियम, 2002" के अनुसार बढ़ायी जा सकेंगीं। खनन सड़को पर केवल वाणिज्यिक यानों (हल्के वाणिज्यिक यान, ट्रक/बस इत्यादि) पर पथकर लगाया जाना है और एलएमवी (कार, जीप इत्यादि) को इन सड़को पर टोल मुक्त रखा जायेगा।

3.10.7 पूर्व-साध्यता निर्धारण (प्री फिजिबिलिटी डिटर्मिनेशन)

विभाग किसी परामर्शी के सहयोग से अन्यथा बीओटी/पीपीपी फार्मेट के आधार पर परियोजना निष्पादित करने में सरकार/लोक निकाय के लिए लागत धन का मूल्य निर्धारण सुनिश्चित करने के लिए प्रयास करेगा। इसमें प्रारंभिक वित्तीय मॉडल, आरंभिक परियोजना संरचना, पीपीपी प्रकारता की साध्यता के अभिनिश्चयन की ओर ले जाने वाला पूर्व-साध्यता निर्धारण और संकेतात्मक रियायत/संविदा कालावधि सम्मिलित होगी। इस क्षेत्र में अग्रसर होने के लिए प्रारंभिक विनिश्चय में हाल ही की ऐसी परियोजनाओं पर उपलब्ध सर्वोत्तम जानकारी को आधार बनाया जायेगा।

3.10.8 प्रस्तावों की संवीक्षा (ऑब्जर्वेशन) और निर्वाधन(सॉल्यूशन)

ऊपर उल्लेखित मार्गदर्शक सिद्धान्तों के अनुसार सड़क और यातायात के महत्व और वर्तमान स्थिति के आधार पर परियोजना प्रारंभ करने के लिए सा.नि.वि. का अधिशाषी अभियंता/अधीक्षण अभियंता प्रारंभिक रूप से बीओटी/पीपीपी के अधीन ली जाने वाली संभाव्य सड़कों की पहचान करेगा। अधीक्षण अभियंता/अपर मुख्य अभियंता सहित क्षेत्र अधिकारियों द्वारा बीओटी के अधीन विकसित की जाने वाली पट्टियों की पहचान के पश्चात् प्रारंभिक परियोजना रिपोर्ट विभाग द्वारा तैयार की जायेगी और जिला परिषद् के समक्ष विचार और परामर्श के लिए रखे जाने के लिए प्रस्तुत की जायेगी। उसके पश्चात् संबंधित अधीक्षण अभियंता/अपर मुख्य अभियंता आगे कार्यवाही करने के लिए प्रशासनिक विभाग के सैद्धान्तिक अनुमोदन के लिए प्रमुख शासन सचिव, सा.नि.वि. के समक्ष प्रस्तुतीकरण करेगा।

प्रशासनिक विभाग के सैद्धान्तिक अनुमोदन में साध्यता रिपोर्ट/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की तैयारी के लिए तकनीकी, वित्तीय और विधिक परामर्शी लगाने की सीमा तक वित्तीय अनुमोदन भी सम्मिलित होगा। परामर्शियों का पैनल परियोजना की तैयारी के लिए नियोजित किया जा सकता है।

“राजस्थान सड़क विकास अधिनियम, 2002” ऐसी परियोजनाओं के विकास के लिए प्रयुक्त विभिन्न पैरामीटर, विनिर्देश अनुबंधित करता है। तकनीकी/वित्तीय परामर्शी द्वारा इस प्रकार बनायी गयी परियोजना की जांच संबंधित अधिशाषी अभियंता/अधीक्षण अभियंता द्वारा गहराई से की जानी है और उसके पश्चात् उसकी व्यवहार्यता और उसके विकास के लिए प्रस्तावित मॉडल की संवीक्षा संबंधित अपर मुख्य अभियंता,सा.नि.वि. के स्तर पर की जानी है।

राजस्थान सड़क विकास अधिनियम,2002 के अनुसार संबंधित मुख्य अभियंता उसे तकनीकी मंजूरी जारी करने और परियोजना को व्यवहार्य होना घोषित करने के पश्चात् मुख्य अभियंता (बीओटी) को प्रस्तुत करेगा जो परीक्षण कर उसे सरकार के प्रशासनिक विभाग को अंतिम प्रशासनिक अनुमोदन के लिए प्रस्तुत करेगा और उसके पश्चात् वित्तीय मंजूरी वित्त विभाग से प्राप्त की जायेगी।

3.10.9 अवसंरचना विकास में प्राइवेट सहभागिता आमंत्रित करने के लिए मॉडल:

प्राइवेट निवेशकों को दी गयी रियायत, वित्तीय निवेश और जोखिम प्रबंध पर निर्भर रहते हुए बीओटी/पीपीपी के आधार पर राजमार्ग विकास के लिए प्राइवेट सहभागिता के अनेक मॉडल हैं। विकल्प निम्नलिखित हैं:-

I. राजस्थान सड़क विकास अधिनियम, 2002 पर आधारित राज्य बीओटी मॉडल

क. निजी निवेश के माध्यम से

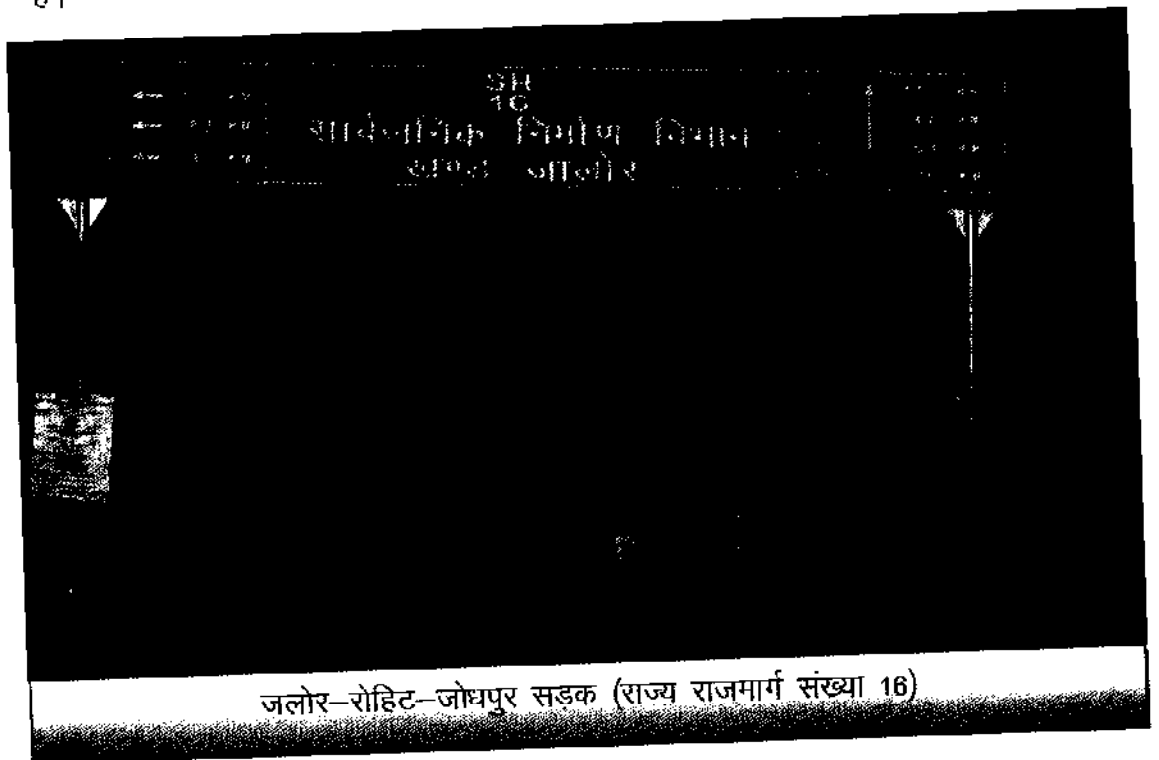
अवसंरचना के निर्माण के लिए सड़क विकास परियोजनाएं प्राइवेट उद्यमियों को बीओटी के आधार पर प्रस्तावित हैं। ऐसी परियोजनाओं का चयन किया जायेगा जो यातायात की उच्च संभाव्य विकास दर के साथ कम लागत की हैं। सामान्यतया सब्सिडी का उपबंध इस प्रवर्ग के अधीन नहीं किया जाता है। राज्य सरकार द्वारा अनुमोदित रियायत करार का मानक प्रारूप इन परियोजनाओं के लिए उपयोग में

लिया जाता है। व्यवहार्य अंतर निधिपोषण/सहायिकी से व्यवहार्य परियोजनाओं पर भी परियोजना की प्राथमिकता और महत्व को देखते हुए विचार किया जायेगा।

ख. संस्थागत वित्तपोषण के माध्यम से

जहां संस्थागत वित्तपोषण अवसंरचना के निर्माण के लिए प्राप्त किया जाना है वहां सरकार और सरकार की निष्पादन एजेंसियों के बीच करार/समझौता ज्ञापन निष्पादित किया जाना है। सरकार परियोजना पर सीड मनी/शेष निवेश, राज्य बजट या राज्य सड़क निधि में उपबंध के माध्यम से राजस्थान सरकार की निष्पादन एजेंसी अर्थात् राजस्थान राज्य सड़क विकास और निर्माण निगम, राज्य सरकार के उपक्रम इत्यादि का शेष निवेश उपलब्ध करने के लिए उपलब्ध करायेगी।

राजस्थान राज्य सड़क विकास और निर्माण निगम द्वारा ऐसे प्रयोजनों के लिए उधार लिया जायेगा। वित्तीय संस्थाओं द्वारा निष्पादन एजेंसी अर्थात् राजस्थान राज्य सड़क विकास और निर्माण निगम इत्यादि को उधार देने के लिए तय कालावधि में उधार के प्रतिसंदाय के लिए गारंटी भी देगी। सरकार राजस्थान राज्य सड़क विकास और निर्माण निगम को अवसंरचना सुविधा पूरी होने पर उतने समय के लिए पथकर संगृहीत करने के लिए जब तक ब्याज सहित निवेश वसूल नहीं हो जाता है और इसके उपरान्त सरकार को लौटाने के लिए प्राधिकृत करती है।



ग. रिडकोर के माध्यम से

सड़क सेक्टर में प्राइवेट सेक्टर निवेश आकृष्ट करने के लिए राज्य सरकार ने सड़क विकास कार्यक्रम लोक निजी सहभागिता ढांचे के माध्यम से क्रियान्वित करने का विनिश्चय किया और तदनुसार रिडकोर 50:50 संयुक्त कारोबार के रूप में बनाया गया। रिडकोर उत्कृष्ट लोक निजी सहभागिता कारोबार की स्थिति में है जिसमें राजस्थान सरकार और आईएल एण्ड एफएस

के सामान शेरर हैं। राजस्थान सरकार सड़क परियोजनाओं की पहचान/चयन करती है जो रिडकोर द्वारा सहभागिता और विकास करार के अधीन विकसित की जाती हैं। सरकार द्वारा कोई सहायिकी/अनुदान/गारंटी नहीं दी जाती है किन्तु राजस्थान सरकार द्वारा उधार दिया जाता है जिसका प्रतिसंदाय रिडकोर द्वारा किया जाना है।

II. भारत के योजना आयोग द्वारा जारी एमसीए (Modal Concession Agreement) का उपयोग करते हुए पीपीपी माडल

यह अभियांत्रिकी, उपापन और निर्माण अवधारणा पर आधारित है जो सड़कों का विकास डिजाइन, धन लगाओ, बनाओ, चलाओ, अंतरित करो आधार पर अनुबंधित करता है। यह अपनी स्वयं की डिजाइनों का नवाचार करने और अपना पक्ष रखने के लिए और तदनुसार बोली के लिए रियायतग्राही को अनुज्ञात करता है।

क. पीपीपी राष्ट्रीय राजमार्ग

यह मॉडल राज्य में बीओटी के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग के महत्वपूर्ण कॉरीडोर के विकास के लिए अपनाया गया है। इन परियोजनाओं के लिए योजना आयोग का मॉडल रियायत करार अपनाया गया है। आर्थिक कार्य विभाग, भारत सरकार/एमओआरटीएच पीपीपी (सारा) परियोजनाओं के व्यवहार्यता अंतर को पाटने के लिए सब्सिडी/व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण का उपबंध करता है। राज्य सरकार राजस्थान सरकार और भारत सरकार (एमओआरटीएच) के बीच समझौता ज्ञापन के अधीन इन परियोजनाओं का निष्पादन कर रही है।

ख. पीपीपी राज्य राजमार्ग

यह मॉडल इसके सिवाय पीपीपी (राष्ट्रीय राजमार्ग) के समान है कि इस प्रवर्ग के अधीन विकसित सड़कें अधिमानतः राज्य राजमार्ग हैं। भारत सरकार परियोजना लागत के 20 प्रतिशत तक सहायिकी/व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण का उपबंध करती है। इसके अतिरिक्त, यदि अपेक्षित हो तो, परियोजना लागत के 20 प्रतिशत से अनधिक अतिरिक्त व्यवहार्यता अंतर निधिपोषण इन राज्य सड़क परियोजनाओं के लिए राज्य निधियों में किया जाता है।

निर्माण प्रौद्योगिकी एवं सड़क निर्माण, पुल डिजाइन और संधारण प्रक्रिया में तेजी से बदलाव आये हैं। राष्ट्रीय अनुसंधान प्रयोगशालाओं ने इस संबंध में महत्वपूर्ण कार्य किया है किन्तु स्थानीय परिस्थितियों और राज्य में उपयोग के लिए सामग्री को अंगीकार किये जाने के लिए इस क्षेत्र में स्थानीय रूप से अनुसंधान के महत्व को कम नहीं आंका जा सकता है। अनुसंधान के क्षेत्र एवं विषय निम्न प्रकार होंगे:-

- (अ) सड़क उपक्रमों में अपशिष्ट सामग्री जैसे राखकण और संगमरमर अपशिष्ट का उपयोग, कंक्रीट ब्लॉक खरंजा और सी.सी ब्लॉक विनिर्माण में राखकण ईटों का उपयोग किया जा रहा है। सड़क खरंजे और भवनों के लिए पहले से मिश्रित कंक्रीट में प्रयुक्त कंक्रीट (नियंत्रित/अनियंत्रित) बनाने के लिए फाइन पुंज को आंशिक रूप से प्रतिस्थापित करने के लिए भी राखकणों का उपयोग किया जाता है। ग्रामीण सड़कों के लिए सी.सी ब्लॉकों का उपयोग पानी भरने वाले क्षेत्रों में खरंजे के रूप में किया जाता है और इण्टरलॉकिंग टाइलों का

उपयोग शहरी क्षेत्रों में फुटपाथों के लिए किया जाता है। इसी प्रकार राखकणों का उपयोग ईंट बनाने में भी किया जाता है, इस उपयोग को प्रक्रिया के उन्नत यंत्रीकरण के साथ बढ़ाया जाएगा। विस्तृत अनुसंधान कार्य सड़क खंरजा परतों, उपक्रमों और कंक्रीट कार्यों में संगमरमर गारा मिट्टी के थोक उपयोग के लिए सीआरआरआई, नयी दिल्ली द्वारा किया जा रहा है। यह अध्ययन राजसमंद जिले की संगमरमर खानों की संगमरमर गारा मिट्टी के बारे में अनुसंधान ब्यौरा प्रस्तुत करता है। प्रयोगशाला अध्ययन दर्शाते हैं कि (सूखे वजन आधार पर) संगमरमर मिश्रित मिट्टी (20 प्रतिशत) 17.7 प्रतिशत सीबीआर के साथ अनुकूलतम परिणाम देती है। सीआरआरआई द्वारा यह सुझाव दिया गया है कि संगमरमर मिश्रित मिट्टी का उपयोग सबग्रेड के रूप में सड़क निर्माण में किया जा सकता है। यह प्राकृतिक सामग्री है, साथ ही इससे पर्यावरण प्रदूषण से बचाव भी होगा और हम उस बड़े भूमि क्षेत्र का उपयोग करने में समर्थ होंगे जो अपशिष्ट सामग्री से पटा पड़ा है।



- (ब) हिन्दुस्तान जिंक मूल्यवान् धातुओं का उत्पादन कर रही है और उदयपुर के पास स्थित है। वे आस-पास के क्षेत्रों में खनन करते हैं। प्रसंरकरण में धातु केवल लघु मात्रा में प्राप्त की जाती है और अपशिष्ट बड़ा उत्पादन है। एक मार्गदर्शी परियोजना वर्ष 2011 में सड़क सब ग्रेड की मजबूती में विकास करने के लिए इस अपशिष्ट सामग्री के उपयोग के लिए सीआरआरआई के मार्गदर्शन के अधीन आरएसआरडीसी द्वारा हाथ में ली गयी थी। परीक्षण भाग उदयपुर-चित्तौड़ सड़क (राज्य राजमार्ग) पर 300 मी. की लंबाई में 57 किमी. पर किया गया। इस भाग का व्यवहार उसके निर्माण के एक वर्ष पश्चात् भी संतोषजनक है। खनिज अपशिष्ट हिन्दुस्तान जिंक के पास प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है और वह उपयोगी भूमि पर पड़ा है। अपशिष्ट को आस-पास के क्षेत्रों में सब ग्रेड उपयोग के लिए मानक एवं प्रक्रिया निर्धारण हेतु सीआरआरआई से परामर्श कर अंतिम रूप दिया जायेगा।
- (स) सीआरआरआई ने प्लास्टिक और राख का उपयोग करके नयी सड़क निर्माण पद्धति का अन्वेषण किया है। प्लास्टिक और राख के इस मिश्रण का उपयोग डामर और सीसी सड़क निर्माण दोनों में किया जा सकता है। इससे निर्माण लागत में कमी आयेगी और कचरा यार्ड के रूप में उपयोग में ली जा रही उपयोगी भूमि का बचाव होगा। सड़क के व्यवहार का परीक्षण

सीआरआरआई से करवाकर विस्तृत मार्गदर्शी परियोजना मंजूर करना प्रस्तावित किया जायेगा। बाद में यह कार्य नियमित रूप से किया जायेगा।

- (द) राज्य के अनेक क्षेत्रों में काली कपास मिट्टी है जो उच्च पी.आई. और कम वहन क्षमता के कारण सड़क निर्माण के लिए उपयुक्त नहीं है। आजकल निर्माण किये जा रहे विभिन्न स्थिरकों जैसे चूना और अन्य का उपयोग करके मिट्टी की वहन क्षमता में सुधार करने के लिए मिट्टी को स्थिर करके सब ग्रेड की गुणवत्ता में सुधार करने का कार्य हाथ में लिया जायेगा। आरबीआई 81 मृदा स्थिरक का उपयोग अति मंहगी मिट्टी के स्थिरकरण के लिए किया जा सकता है। आईआईटी चेन्नई ने चेन्नई के पास सिरूसेरी से मिट्टी के लिए इस संबंध में अनुसंधान अध्ययन किया है और सुझाव दिया कि आरबीआई 81 स्थिरक के 4 प्रतिशत का उपयोग सीबीआर में पर्याप्त रूप से सुधार करता है।
- (य) सड़क पर स्थान की कमी के कारण सड़क पर निर्माण सामग्री के भण्डारण से यातायात अवरुद्ध होता है। इसके लिए पूर्व निर्मित भागों द्वारा पुल एवं अण्डरपास निर्माण को बढ़ावा दिया जाएगा। जयपुर शहर में रेलवे ने दो अण्डर पास का पूर्व निर्मितकरण उपयोग कर निर्माण किया है। महात्मा गांधी नरेगा के तहत बीकानेर और चुरू में अण्डर पास का निर्माण किया जा रहा है। इनका जयपुर मेट्रो में भी उपयोग किया गया है। सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा भी इनके पुल, अण्डरपास एवं भवन निर्माण में उपयोग की संभावना को तलाशा जायेगा। डामर सड़क की दरारें, रटिंग आदि को सस्ती विधियों से ठीक किया जाएगा। इमल्शन स्लरी का उपयोग इसका एक उदाहरण है।
- (र) मशीनीकरण ने सड़कों की गुणवत्ता सुधार में महत्वपूर्ण योगदान दिया है। हालांकि विगत 15 वर्षों से सेंसर पेवर फिनिशर, पेवर प्लांट, डब्ल्यू.एम.एम. प्लांट एवं डामर सड़को के लिए और कम्प्यूटरीकृत तोलने के उपकरण, स्क्रीड बाईवैटर, वैक्यूम डिवाइटरिंग सिस्टम आदि का सीमेन्ट कंकरीट सड़क में उपयोग किया जा रहा है, फिर भी और अधिक मशीनीकरण कर सड़को की गुणवत्ता में सुधार किया जा सकता है। एन.एच.ए.आई द्वारा बड़ी परियोजनाओं में उपयोग में ली जा रही आधुनिक मशीनों का राज्य की परियोजनाओं में भी उपयोग किया जायेगा।
- (ल) केन्द्रीय, सम्भाग एवं जिला स्तरीय गुणवत्ता परीक्षण प्रयोगशालाओं में सभी आवश्यक उपकरण उपलब्ध करवा दिये गये हैं। अधिकारियों के स्तर अनुसार नियमित जांच के मानक निर्धारित कर दिये गये हैं। इन प्रयोगशालाओं में समय-समय पर नवीन उपकरण उपलब्ध कराये जायेंगे ताकि मानवीय गलतियों को कम से कम किया जाये। सा.नि.वि. की सभी प्रयोगशालाएँ आई.एस. ओ सर्टिफाईड हैं।
- (व) आर-1 योजना को हर जिले में पुनर्जीवित किया जायेगा। सड़क की लागत, मिट्टी, वातावरण, पुलियाओं की संख्या और सड़क सामग्री की दूरी पर निर्भर करती है। स्थानीय सामग्री का उपयोग कर सड़कों की लागत में काफी कमी लाई जा सकती है। वर्ष 1978 में इस उद्देश्य के लिए आर-1 योजना शुरू की गई थी जिसका उद्देश्य स्थानीय स्तर पर उपलब्ध सड़क सामग्री का निरीक्षण एवं जांच करना था। इसका उद्देश्य स्थानीय सामग्री को सड़क निर्माण हेतु उपयोगी बनाने के लिए सुझाव देना भी है। इस योजना को पुनर्जीवित किया जायेगा।
- (श) आजकल पीपीपी योजना में सड़को का निर्माण एवं चौड़ाईकरण किया जा रहा है। योजना मद का अधिकतम भाग सड़क तन्त्र की मरम्मत में उपयोग किया जाता था। पीपीपी योजना से इसमें आंशिक राहत मिली है लेकिन अभी भी बहुत कुछ किया जाना शेष है। सड़कों की

मरम्मत एवं संचालन पीपीपी योजना के तहत सा.नि.वि. में शुरू किया जाएगा। एन.एच.ए.आई द्वारा ओ.एम.टी (ऑपरेशन, मेन्टीनेंस, ट्रांसफर) योजना शुरू की गई है।

4.1 सड़क विकास एवं नवीनीकरण

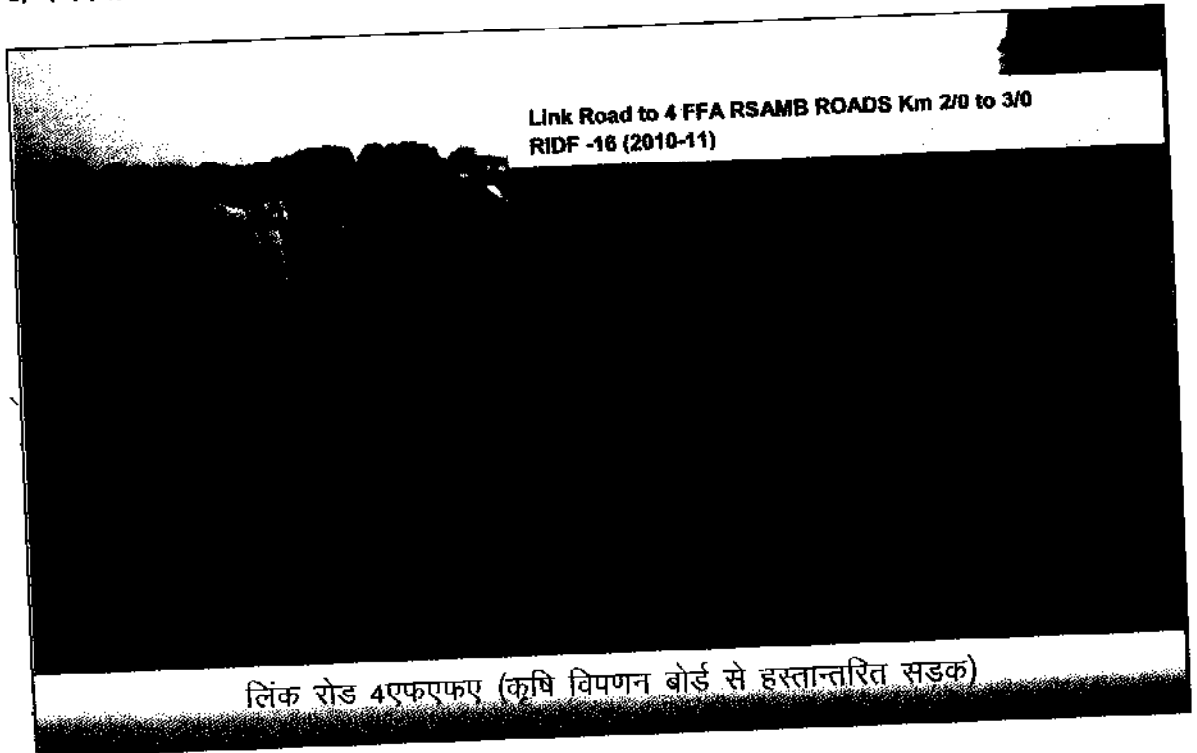
विभाग के अभियंताओं को सड़क निर्माण तकनीक में निरंतर हो रही उन्नति एवं बदलाव की जानकारी हेतु प्रत्येक अभियंता को प्रति 7 वर्ष में न्यूनतम एक बार दस दिवसीय प्रशिक्षण दिया जावेगा। इस हेतु समस्त जानकारी डाटा बेस में संधारित की जायेगी।

4. अन्य प्रमुख बिन्दु

4.1 सड़क विकास में जन सहभागिता बढ़ाना

- (अ) बीओटी एवं टोल आधारित नये सड़क मार्गों को विकसित करने से पूर्व संबंधित पंचायत समिति एवं जिला परिषद की साधारण सभा की बैठक में इस प्रस्तावित परियोजना की विस्तृत जानकारी देकर इन पंचायती राज संस्थाओं से परामर्श (consultation) किया जायेगा।
- (ब) बीओटी, पीपीपी, मेगाहाईवे, नये राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण के समय निर्माण सामग्री वाहक वाहनों के आवागमन से इन नये निर्माणाधीन सड़क मार्गों से लगे हुए 10 किमी सीमा में स्थित ग्रामों की लिंक एवं ग्रामीण सड़कों को होने वाली क्षति की पूर्ति, संबंधित परियोजना का हिस्सा बनाई जायेगी। इस हेतु संबंधित हाईवे निर्माण संवेदक का उत्तरदायित्व तय करने हेतु स्टैंडर्ड बिड डॉक्यूमेंट में प्रावधान करवाया जायेगा एवं अंतिम भुगतान से पूर्व इन क्षतिग्रस्त सम्पर्क सड़कों की मरम्मत करवाई जायेगी।
- (स) ग्रामीण सड़कों की मरम्मत एवं संधारण कार्यों का चयन, सामयिक नवीनीकरण एवं मौके की वास्तविक स्थिति के मद्देनजर बनायी गई रिपोर्ट के आधार पर संबंधित पंचायत समिति की साधारण सभा में वित्तीय वर्ष प्रारंभ होने से पूर्व माह फरवरी/मार्च में विभागीय अधिकारी की उपस्थिति में अग्रिम रूप से किया जायेगा

4.2 अन्य विभागों की सड़कें



साध्वान विभाग, इन्दिरा गांधी नहर परियोजना, सिंचित क्षेत्रीय विकास विभाग, रक्षा मंत्रालय के सीमा सड़क संगठन (BRO) एवं जनरल रिजर्व इंजिनियरिंग फोर्स (GREF) एवं कतिपय अन्य विभागों एवं मंत्रालयों द्वारा विशिष्ट उपयोग हेतु बनाये गये सड़क मार्गों एवं पुलों का उपयोग जहां-जहां आमजन द्वारा बड़े पैमाने पर किया जाने लगा है, उन सभी सड़क मार्गों एवं पुलों का अधिग्रहण इन विभागों की सहमति से सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा किया जाकर उन्हें विभागीय परिसम्पत्तियों की तरह ही संधारित किया जायेगा।

4.3 शहरी क्षेत्रों की सड़कों का हस्तांतरण

सम्भाग एवं जिला मुख्यालय स्तर की शहरी सीमा की सड़कों को स्थानीय निकायों की मरम्मत एवं जन उपयोगी सेवाओं के बेहतर समन्वय हेतु हस्तांतरित किया जायेगा।

4.4 जन सहयोग से सड़क निर्माण

जन सहयोग से किसी सड़क के निर्माण की आधी लागत प्राप्त होने पर शेष आधा व्यय राज्य सरकार वहन कर सार्वजनिक उपयोग में आने वाले आम मार्ग पर सड़क बनायेगी।

4.5 नये बाइपास निर्माण पर मूल सड़क का रख-रखाव

राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय उच्चमार्गों को विकसित करने के कार्यक्रम के तहत राज्य में शहरों/कस्बों से गुजरने वाले राष्ट्रीय उच्च मार्गों के नवीन उपमार्ग बना दिये गये हैं या बनाये जा रहे हैं। ऐसे कस्बों के मूल उच्चमार्गों को विभागीय सड़क मार्गों में सम्मिलित कर संधारित किया जायेगा।

4.6 राष्ट्रीय व राज्य मार्गों का अलाइनमेंट परिवर्तन

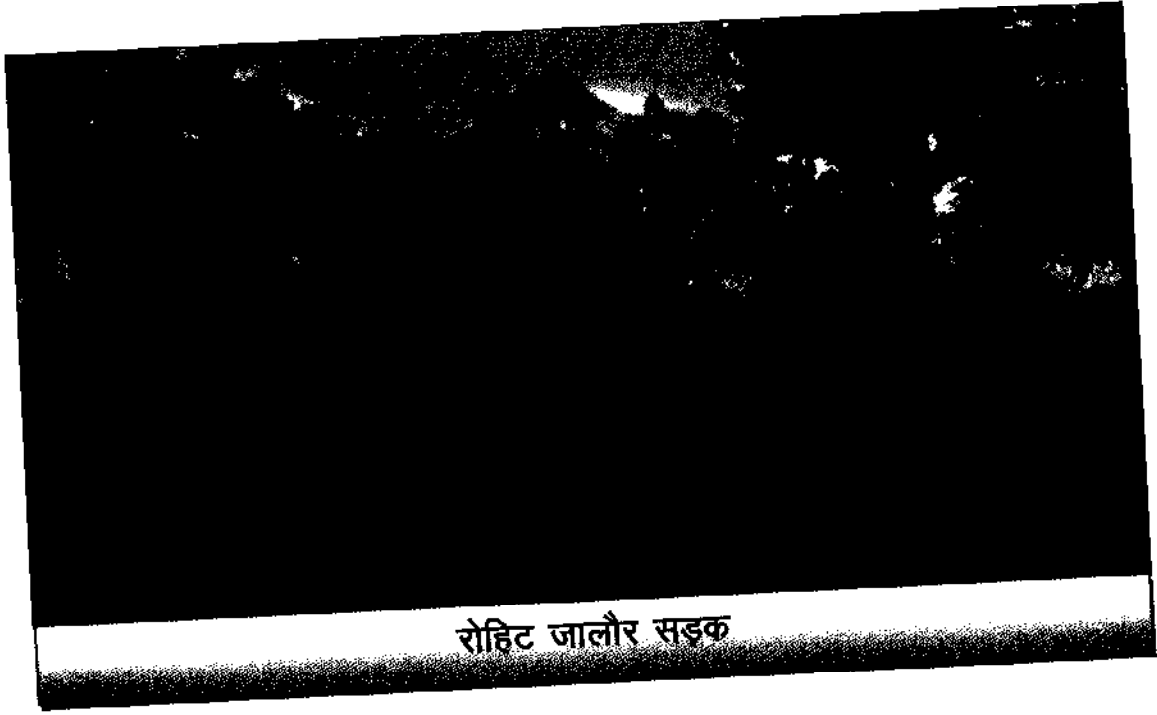
पूर्व से विद्यमान राष्ट्रीय व राज्य मार्गों का अलाइनमेंट बदलने संबंधी निर्णय विभागीय मंत्री के स्थान पर मंत्रिमण्डल स्तर पर किया जायेगा।

4.7 ऑनलाईन निविदा

विभाग द्वारा करवाये जाने वाले कार्यों की निविदाओं को "रियल टाईम ई टेण्डरिंग" के माध्यम से ही प्राप्त किया जायेगा जिसमें निविदा आमंत्रण से लेकर निविदा प्राप्ति, धरोहर राशि जमा कराने, निविदा ऑनलाईन प्राप्त करने, तथा असफल निविदादाताओं को धरोहर राशि की वापसी की कार्यवाही भी ऑनलाईन ही की जावेगी। इस व्यवस्था से निविदा प्रक्रिया में न केवल पूर्ण पारदर्शिता आयेगी बल्कि संवेदकों की भागीदारी एवं स्वस्थ प्रतिस्पर्धा का विकास होगा एवं किसी भी क्षेत्र का संवेदक कहीं की भी निविदा में भाग ले सकेगा। विभाग के विभिन्न कार्यों की निविदाओं को आर.टी.पी.पी. अधिनियम 2012 के अनुसार पारदर्शी बनाया जायेगा।

4.8 सड़क मार्गाधिकार सीमा पर वृक्षारोपण

निरंतर विकसित हो रहे सड़क मार्ग के साथ-साथ सड़क मार्गाधिकार के किनारे पर प्रति 10 मीटर पश्चात् राज्य की जलवायु के लिए उपयुक्त एक छायादार पेड़ लगाया जाना आवश्यक है। इस हेतु समस्त बीओटी एवं पीपीपी प्रोजेक्ट्स में कन्सेशन अवधि तक कन्सेशनर का उत्तरदायित्व निर्धारित करते हुए सड़क निर्माण के साथ ही वृक्षारोपण के कार्य को भी कार्य आदेश में सम्मिलित किया जायेगा।



रोहित जालौर सड़क

4.9 सड़क निर्माण हेतु भूमि अवाप्ति

सड़क निर्माण हेतु भूमि अवाप्ति का समस्त कार्य विभाग के जिला स्तर पर नियुक्त भूमि अवाप्ति अधिकारी के स्थान पर संबंधित राजस्व उपखण्ड अधिकारी से ही करवाया जायेगा ताकि इन कार्यों में अनावश्यक विलम्ब न हो। जिला स्तर पर नियुक्त भूमि अवाप्ति अधिकारी द्वारा इन कार्यों हेतु समन्वय एवं राज्य स्तर से संबंधित लम्बित कार्य सुनिश्चित किये जायेंगे।

4.10 ओवरलोडिंग वाहनों से सड़कों को होने वाली क्षति को रोकने संबंधी

राज्य की अनेक सड़कें वाहनों की ओवरलोडिंग होने के कारण क्षतिग्रस्त हो रही हैं। अतः राजस्थान रोड डवलपमेन्ट एक्ट 2002 में इस संबंध में यथोचित संशोधन करवाकर विधिक प्रावधान किया जायेगा ताकि स्वीकृत एक्सेल लोड से अधिक लोड वाहन में ले जाने पर पूर्णतया प्रतिबंध हो। उक्त विधिक प्रावधान के उपरांत बीओटी सड़कों के टोल नाकों पर कम्प्यूटराइज्ड वे-ब्रिज लगवाने की कार्यवाही भी की जायेगी ताकि ओवरलोडेड वाहन का स्वतःवजन होकर रियल टाइम रिकॉर्ड जनरेट हो सकें एवं इस आधार पर पुलिस एवं परिवहन विभाग के अधिकारी कार्यवाही कर सकें। टोल सड़कों के लिये वैकल्पिक ग्रामीण सड़कों का उपयोग करने वाले परिवहन एवं भारवाहनों से टोल वसूली करने हेतु ग्राम पंचायत क्षेत्र में ऐसे

वाहनों से टोल वसूली हेतु ग्राम पंचायतों को अधिकृत किया जायेगा जो ग्राम पंचायत क्षेत्र में वसूले गये टोल का 50 प्रतिशत टोल प्राप्ति की अधिकारी होगी। शेष राशि राज्य सरकार को देय होगी। ग्राम पंचायत इस राशि का उपयोग केवल उस सड़क की मरम्मत में ही कर सकेगी।

4.11 जल निकायों का संरक्षण एवं सड़क मार्ग

बढ़ती जनसंख्या एवं परिवहन सुविधाओं के विस्तार के मद्देनजर राज्य के अनेक जल बहाव एवं भराव क्षेत्रों में से भी सड़क मार्ग उपलब्ध करवाने की आवश्यकता महसूस की जाने लगी है। ऐसी परिस्थितियों में सदैव यह सुनिश्चित किया जायेगा कि जल निकाय के बहाव एवं भराव क्षेत्र में किसी भी प्रकार से बाधा उत्पन्न नहीं हो। तालाब आदि क्षेत्रों में यदि सड़क बनाया जाना आवश्यक होगा तो उसे पिलर्स पर एलीवेटेड सड़क के रूप में ही बनाया जायेगा एवं अन्य ऐसे स्थानों पर उच्चतम बाढ़ स्तर (HFL) तक सड़क तटबंध (Embankment) नहीं बनाया जायेगा।

4.12 सड़क मार्गाधिकार में बिजली, पानी, दूरसंचार सुविधा संबंधी

राज्य की सड़कों के मार्गाधिकार में स्थापित की जाने वाली बिजली, पानी व दूरसंचार की लाइनों को मार्गाधिकार के किनारों पर ही डाला जायेगा ताकि सड़क की चौड़ाई बढ़ाने पर इन सुविधाओं को हटाने पर अनावश्यक व्यय नहीं हो। ग्रामीण क्षेत्रों में बनाई जाने वाली सड़कों में प्रति 500 मीटर की दूरी पर सिंचाई पाइप लाइन हेतु सर्विस डक्ट उपलब्ध करवाये जायेंगे।

