



202502271290...

sr.s3waas.gov.in



प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना

दिशा निर्देश

जनवरी 2015





विषय सूची

भाग I – कार्यक्रम के उद्देश्य और मार्गदर्शक सिद्धांत

1.	प्रस्तावना	1
2.	कार्यक्रम के उद्देश्य	1
3.	पीएमजीएसवाई के मार्गदर्शक सिद्धांत और परिभाषाएं	2

भाग II – ग्रामीण सड़कों की आयोजना, वित्तपोषण, निर्माण और रख-रखाव

4.	ग्रामीण सड़कों की आयोजना	5
5.	वित्तपोषण और आबंटन	6
6.	प्रस्ताव	7
7.	राज्य स्तरीय एजेंसियां	12
8.	परियोजना प्रस्तावों की तैयारी और उनकी स्वीकृति	14
9.	परियोजना प्रस्तावों की संवीक्षा	17
10.	अधिकार प्राप्त समिति	19
11.	कार्यों की निविदा देना	19
12.	कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाईयां	20
13.	कार्यों का निष्पादन	23
14.	राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी	24
15.	गुणवत्ता नियंत्रण तथा कार्यों का पर्यवेक्षण	25
16.	मॉनीटरिंग	28
17.	ग्रामीण सड़कों का रखरखाव	29

भाग III – निधियों का प्रवाह, उन्हें जारी करने की प्रक्रिया और लेखा परीक्षा

18.	निधियों का प्रवाह	31
19.	राज्य स्तरीय एजेंसी को निधियां जारी करने की प्रक्रिया	33
20.	लेखा-परीक्षा	34
21.	तालमेल	35
22.	विविध	35



भाग 1 – कार्यक्रम के उद्देश्य और मार्गदर्शक सिद्धांत

1. प्रस्तावना

1.1 ग्रामीण सड़क संपर्क आर्थिक और सामाजिक सेवाओं तक पहुंच का संवर्धन करते हुए और फलस्वरूप भारत में कृषि आय और लाभदायक रोजगार अवसरों का अधिक मात्रा में सृजन करते हुए ग्रामीण विकास का न केवल एक मुख्य घटक है वरन स्थायी रूप से गरीबी निवारण कार्यक्रम का भी एक मुख्य भाग है। पिछले वर्षों में विभिन्न कार्यक्रमों के जरिए राज्य और केंद्र स्तरों पर किए गए प्रयासों के बावजूद देश में अभी भी बहुत सी बसावटें बारहमासी सड़कों से नहीं जुड़ी हैं। यह सर्वविदित है कि जहां पर सड़क संपर्क मुहैया भी कराया गया है वहां निर्मित सड़कों की गुणवत्ता (खराब निर्माण अथवा रख-रखाव की वजह से) ऐसी है कि उन्हें बारहमासी सड़कों के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता।

1.2 इस स्थिति को सुधारने के मद्देनजर सरकार ने संपर्क विहीन बसावटों को अच्छी बारहमासी सड़क मुहैया कराने के लिए 25 दिसम्बर, 2000 को प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना शुरू की थी। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) केंद्र द्वारा शत-प्रतिशत प्रायोजित योजना है। इस कार्यक्रम के लिए हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) पर उपकरण में से रु. 0.75/- प्रति लीटर निर्धारित है।

2. कार्यक्रम के उद्देश्य

2.1 पीएमजीएसवाई का मुख्य उद्देश्य ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों से न जुड़ी मैदानी क्षेत्रों की 500 या इससे अधिक की जनसंख्या वाली पात्र बसावटों को बारहमासी सड़कों (आवश्यक पुलियों और पारगामी निकासी (क्रास-ड्रेनेज) ढांचों, जो साल भर काम करने के लायक हो, के साथ), के जरिए सड़क संपर्क उपलब्ध कराना है। पर्वतीय राज्यों (पूर्वोत्तर, सिक्किम, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर एवं उत्तराखंड) मरुस्थल क्षेत्रों (जैसा कि मरुभूमि विकास कार्यक्रम में निर्धारित है), जनजातीय (अनुसूची-V) क्षेत्रों तथा चुनिंदा जनजाति एवं पिछड़े जिले (जैसा कि गृह मंत्रालय तथा योजना आयोग द्वारा पहचान की गई है) में इस योजना का उद्देश्य 250 और इससे अधिक की आबादी वाली संपर्कविहीन पात्र बसावटों को सड़कों से जोड़ना होगा।

(ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17025/6/2010-आरसी दिनांक 11/10/2013 के द्वारा प्रतिस्थापित)

(ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17025/39/2010-आरसी दिनांक 10/03/2011 के द्वारा प्रतिस्थापित)

2.2 पीएमजीएसवाई में उन जिलों में मौजूदा सड़कों के उन्नयन (निर्धारित मानदंडों के अनुसार) की अनुमति दी जाएगी जहां निर्दिष्ट जनसंख्या (उपर्युक्त पैरा 2.1 का संदर्भ लें) वाली सभी पात्र बसावटों को बारहमासी सड़क संपर्क प्रदान किया गया है। तथापि, यह नोट किया जाए कि उन्नयन कार्यक्रम का केंद्र बिंदु नहीं है। उन्नयन कार्यों में ग्रामीण कोर नेटवर्क के थ्रू रूट्स, जिनमें यातायात अधिक होता है (नीचे पैरा 3.7 देखें) को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।





3. पीएमजीएसवाई के मार्गदर्शक सिद्धांत और परिभाषाएं

3.1 प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) की भावना और उद्देश्य सड़क से न जुड़ी बसावटों को बेहतर बारहमासी सड़कें प्रदान करना है। ऐसी बसावट जिसे पहले अच्छा बारहमासी सड़क संपर्क मुहैया कराया गया था, सड़क की वर्तमान स्थिति खराब होने पर भी सड़क संपर्क के लिए पात्र नहीं होगी।

3.2 इस कार्यक्रम के लिए इकाई राजस्व गांव अथवा पंचायत न होकर एक बसावट है। किसी क्षेत्र में रहने वाली जनसंख्या के समूह, जो लंबे समय तक स्थान नहीं बदलते हैं, को **बसावट** कहते हैं। देशम, धानी, टोला, माजरा, हेमलेट आदि बसावटों की व्याख्या के लिए सामान्य रूप से प्रयोग में आने वाले शब्द हैं।

3.3 **सड़कों से न जुड़ी बसावट** वह बसावट है जिसमें निर्दिष्ट आकार (उपर्युक्त पैरा 2.1 का संदर्भ लें) की जनसंख्या है और जो बारहमासी सड़क अथवा सड़क से जुड़ी बसावट से कम-से-कम 500 मीटर या इससे अधिक (पहाड़ों के मामले में 1.5 कि.मी. पैदल दूरी) की दूरी पर स्थित है।

3.4 उपर्युक्त पैरा 2.1 बसावटों की जनसंख्या के आकार से संबंधित है। जनगणना 2001 में दर्ज की गई जनसंख्या बसावट की जनसंख्या आकार को निर्धारित करने का आधार होगी। जनसंख्या आकार को निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ 500 मीटर की दूरी के भीतर (पहाड़ों के मामले में 1.5 कि.मी. पैदल दूरी) सभी बसावटों की जनसंख्या को एक साथ शामिल किया जा सकता है। पहाड़ी राज्यों में अंतर्राष्ट्रीय सीमा से लगे ब्लॉकों में (गृह मंत्रालय द्वारा पहचान किए गए अनुसार) 10 कि.मी. की पैदल दूरी में पड़ने वाली सभी बसावटों को इस उद्देश्य के लिए समूह माना जा सकता है[@]। यह समूहगत दृष्टिकोण अनेक बसावटों, विशेषकर पहाड़ी/पर्वतीय क्षेत्रों के लिए सड़क संपर्क के प्रावधान को सक्षम बनाएगी। इसके अलावा, अरुणाचल प्रदेश राज्य के संबंध में 10 कि.मी. की पैदल दूरी में आने वाली आबादी को शामिल करते हुए और इन्हें पात्रता के लिए समूह मानते हुए समूहगत दृष्टिकोण को अंतर्राष्ट्रीय सीमा से लगे ब्लॉकों के स्थान पर अंतर्राष्ट्रीय सीमा से लगे जिलों में लागू किया गया है।

([@]ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17023/38/2005-आरसी दिनांक 29 फरवरी, 2008 के द्वारा प्रतिस्थापित)

([@]ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17017/5/2011-आरसी(पार्ट) दिनांक 22 फरवरी, 2013 के द्वारा प्रतिस्थापित)

3.5 सड़कों से न जुड़ी पात्र बसावटों को बारहमासी सड़क अथवा अन्य मौजूदा बारहमासी सड़क से पहले से ही जुड़ी समीपवर्ती बसावटों से जोड़ा जाना होता है जिससे सड़कों से न जुड़ी बसावट में प्राप्त न होने वाली सेवाएं (शिक्षा, स्वास्थ्य, विपणन, सुविधाएं आदि) वहां के निवासियों को मिल सकें।



3.6 **कोर नेटवर्क** सड़कों (रूट्स) का ऐसा छोटा नेटवर्क है जो कम से कम एकल बारहमासी सड़क संपर्कता के जरिए चुनिन्दा क्षेत्रों में सभी पात्र संपर्कविहीन बसावटों को अनिवार्य सामाजिक-आर्थिक सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए जरूरी है।

3.7 कोर नेटवर्क में **थ्रू रूट्स और लिंक रूट्स** शामिल हैं। **थ्रू रूट** वे हैं जिनसे कई संपर्क सड़कों या कई गांवों में यातायात आकर चलता है और यह उच्च श्रेणी की सड़कों अर्थात् जिला सड़कों या राज्य अथवा राष्ट्रीय राजमार्गों के जरिए सीधे विपणन केंद्रों से जुड़े होते हैं। **लिंक रूट्स** वे सड़कें हैं जो कि एक बसावट या बसावटों के एक समूह को थ्रू रूटों या जिला सड़कों से जोड़ती हैं और ये विपणन केंद्रों तक जाती हैं। लिंक रूट सामान्यतः किसी बसावट की सीमा खत्म होने पर समाप्त हो जाते हैं, जबकि थ्रू रूट दो या अधिक लिंक रूटों को मिलाकर तथा मुख्य सड़क या विपणन केंद्र से निकलते हैं।

3.8 यह सुनिश्चित किया जाए कि पीएमजीएसवाई के अंतर्गत शुरू किया गया प्रत्येक सड़क कार्य कोर नेटवर्क का भाग है। सड़क संपर्क के उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए उन सड़कों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए जो संयोगवश अन्य बसावटों के उपयोग में आती हैं। दूसरे शब्दों में मूल उद्देश्य (1000 + वाली बसावटों को पहले तथा 500 + वाली बसावटों को इसके बाद और 250 + वाली बसावट, जहां पात्र हो को अंत में शामिल करना) से समझौता किए बिना उन सड़कों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए जिनका उपयोग अधिकांश आबादी करती हैं। इस प्रयोजनार्थ, हालांकि मैदानी क्षेत्रों में सड़क से 500 मीटर की दूरी वाली बसावटों को सड़क से जुड़ा हुआ माना गया है, पर्वतीय क्षेत्रों में यह दूरी 1.5 कि.मी. (पथ की लंबाई) होनी चाहिए।

3.9 पीएमजीएसवाई में केवल ग्रामीण क्षेत्रों को कवर किया जाएगा। शहरी सड़कें इस कार्यक्रम के क्षेत्र से बाहर हैं। ग्रामीण क्षेत्रों में भी पीएमजीएसवाई केवल उन्हीं **ग्रामीण सड़कों** को कवर करती हैं जो पहले से ही "अन्य जिला सड़कों" तथा **"ग्राम सड़कों"** के रूप में वर्गीकृत थीं। **अन्य जिला सड़कें** ऐसी सड़कें हैं जो उत्पादन वाले ग्रामीण क्षेत्रों के काम में आती हैं और बाजार केंद्रों, तालुका (तहसील) मुख्यालयों, ब्लॉक मुख्यालयों या अन्य मुख्य सड़कों तक जाने का मार्ग उपलब्ध कराती हैं। **ग्राम सड़कें** ऐसी सड़कें हैं, जो गांवों/बसावटों या बसावटों के समूहों को एक-दूसरे से तथा उच्च श्रेणी की समीपवर्ती सड़क से जोड़ती हैं। पीएमजीएसवाई के अंतर्गत मुख्य जिला सड़कों, राज्य राजमार्गों और राष्ट्रीय राजमार्गों को शामिल नहीं किया जा सकता है चाहे वे ग्रामीण क्षेत्रों में ही आते हों। यह नई संपर्क सड़कों के साथ-साथ उन्नयन कार्यों पर भी लागू है।

3.10 पीएमजीएसवाई में केवल एकल सड़क संपर्कता उपलब्ध कराने की ही व्यवस्था है। यदि कोई बसावट पहले ही बारहमासी सड़कों के जरिए जुड़ी हुई है तो उस बसावट में पीएमजीएसवाई के अंतर्गत कोई नया कार्य शुरू नहीं किया जा सकता है।

3.11 सड़कों से न जुड़ी पात्र बसावटों के लिए सड़क संपर्क का प्रावधान नए सड़क संपर्क के रूप में माना जाएगा। चूंकि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का उद्देश्य अन्य बातों के साथ-साथ खेत से बाजार तक सड़क संपर्क मुहैया कराना है इसलिए जहां बसावटों तक सड़क संपर्क नहीं है वहां नए संपर्क के लिए "नव-निर्माण" की आवश्यकता पड़ सकती है तथा इसके अलावा, यदि आवश्यकता हो, तो जहां मध्यस्तरीय सड़क संपर्क अपनी वर्तमान स्थिति में अच्छी बारहमासी सड़क (नीचे पैरा 3.12 देखें) के रूप में कार्य नहीं कर सकती वहां 'उन्नयन' की आवश्यकता पड़ सकती है।



12 देख) क रूप म काय नहा कर सकता वहा 'उन्नयन' का आवश्यकता पड़ सकता ह ।

3.12 उन्नयन की अनुमति मिलने पर (उपर्युक्त पैरा 2.2 देखें और 3.11 देखें) वांछित तकनीकी विनिर्देशनों के स्तर तक मौजूदा सड़कों और ऊपरी सतह बनाना और/अथवा यातायात की स्थिति (नीचे पैरा 3.14 भी देखें) के अनुसार अपेक्षित स्तर तक सड़क की ज्यामिति को सुधारना अनिवार्य रूप से शामिल होगा ।

3.13 प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का मुख्य उद्देश्य संपर्क विहीन पात्र बसावटों को बारहमासी सड़क संपर्क मुहैया कराना है । **बारहमासी सड़क** वह है, जो वर्ष के सभी मौसमों में प्रयोग के लायक होती है । इसका तात्पर्य यह है कि सड़क पर जल निकासी की कारगर (पर्याप्त पारगामी जल निकासी संरचनाओं, जैसे पुलियों, छोटे पुलों एवं रपटों द्वारा) व्यवस्था हो, परंतु इसमें यह आवश्यक नहीं है कि इस पर खड़ंगा लगाया जाए या पक्का बनाया जाए या सतह पर तारकोल बिछाकर पक्का किया जाए । उचित आवृत्ति एवं अवधि के अनुसार यातायात में रूकावट को मंजूरी दी जा सकती है ।

3.14 ऐसी सड़कें भी हो सकती हैं जो **खुरक मौसमी सड़कें** हों । दूसरे शब्दों में पारगामी जल निकासी के कार्यों के अभाव में वे मात्र सूखे मौसम में उपयोग होती हैं । पारगामी जल निकासी के कार्यों के माध्यम से ऐसी सड़कों का बारहमासी सड़कों में बदलाव उन्नयन माना जाएगा । यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के समस्त सड़क कार्यों में आवश्यक पारगामी जल निकासी के कार्यों का प्रावधान एक अत्यावश्यक तत्व समझा जाता है ।

3.15 प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना में तारकोल वाली या सीमेंट से बनी सड़कों की मरम्मत करने की अनुमति नहीं दी गई है, भले ही सतह की स्थिति खराब हो गई हो ।

3.16 प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत बनाई गई ग्रामीण सड़कें, ग्रामीण सड़कों के लिए ग्रामीण विकास मंत्रालय के विनिर्देशनों तथा ग्रामीण सड़क नियमावली (आईआरसी:एसपी 20:2002) में दिए गए विनिर्देशनों के प्रावधानों के अनुसार होंगी । पहाड़ी सड़कों के मामले में, उन तथ्यों के लिए जिन्हें ग्रामीण सड़क नियमावली में शामिल नहीं किया गया है, पहाड़ी सड़क नियमावली (आईआरसी:एसपी:48-1998) के प्रावधानों को लागू किया जा सकता है ।





भाग II – ग्रामीण सड़कों की आयोजना, वित्तपोषण, निर्माण और रख-रखाव

4. ग्रामीण सड़कों की आयोजना

4.1 सुव्यवस्थित और किफायती तरीके से कार्यक्रम के उद्देश्यों को हासिल करने के लिए उपयुक्त आयोजना अत्यावश्यक है। जिला ग्रामीण सड़क योजना और कोर नेटवर्क की नियमावली को दिशा-निर्देशों का हिस्सा माना जाएगा तथा वर्तमान दिशा-निर्देशों द्वारा परिवर्तित सीमा तक इसमें संशोधन किया जाएगा। नियमावली में मध्यस्तरीय पंचायत, जिला पंचायत के साथ-साथ राज्य स्तरीय स्थायी समिति सहित विभिन्न एजेंसियों की भूमिका एवं आयोजना प्रक्रिया के लिए कई चरण बताए गए हैं। कोर नेटवर्क के निर्धारण में, संसद सदस्यों एवं विधायकों सहित निर्वाचित प्रतिनिधियों की प्राथमिकताओं पर पूर्ण विचार किया जाएगा और इन्हें पूरा महत्व दिया जाएगा। ग्रामीण सड़क योजना और कोर नेटवर्क प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत सभी आयोजना कार्यों के लिए आधार होंगे।

4.2 **जिला ग्रामीण सड़क योजना** जिले में विद्यमान सम्पूर्ण सड़क नेटवर्क प्रणाली को दर्शाएगी और लागत एवं उपयोगिता के मामले में, किफायती एवं सक्षम तरीके से संपर्कविहीन पात्र बसावटों को सड़क संपर्क प्रदान करने हेतु प्रस्तावित सड़क का स्पष्ट निर्धारण भी करेगी। **कोर नेटवर्क** उस सड़क का निर्धारण करेगा जिसकी प्रत्येक पात्र बसावट की मूल सामाजिक और आर्थिक सेवाओं तक आधारभूत पहुंच (एक पथीय बारहमासी सड़क संपर्क) सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। तदनुसार, कोर नेटवर्क में कुछेक विद्यमान सड़कों के साथ-साथ प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत नए निर्माण के लिए प्रस्तावित समस्त सड़कें शामिल होंगी।

4.3 जिला ग्रामीण सड़क योजना के अंतर्गत नए सड़क संपर्क का प्रस्ताव करते समय, प्रथमतः विभिन्न सेवाओं को महत्व देना आवश्यक होगा। जिले के लिए उपयुक्त सामाजिक-आर्थिक/अवसंरचनात्मक विभिन्नताओं का चयन करने, उन्हें श्रेणीबद्ध करने तथा उनमें अनुपातिक महत्व देने के लिए जिला पंचायत सक्षम प्राधिकारी होगी। इसे जिला ग्रामीण सड़क योजना बनाने से पहले समस्त संबंधित पक्षों के पास भेजा जाएगा।

4.4 यह योजना सर्वप्रथम ब्लॉक स्तर पर तैयार की जाएगी, जो नियमावली में निहित निर्देशों एवं जिला पंचायत द्वारा बतायी गई प्राथमिकताओं के अनुरूप होगी। संक्षेप में, विद्यमान सड़क नेटवर्क तैयार किया जाएगा, संपर्क विहीन बसावटों का निर्धारण किया जाएगा और इन संपर्कविहीन बसावटों को जोड़ने के लिए अपेक्षित सड़कें बनाई जाएंगी। इससे ब्लॉक स्तरीय मास्टर प्लॉटन बन जाएगा।

4.5 एक बार यह कार्य पूरा हो जाता है, तो विद्यमान और प्रस्तावित सड़क सुविधाओं का बेहतर उपयोग कर ब्लॉक के लिए नेटवर्क की इस तरह से पहचान की जायेगी कि समस्त पात्र बसावटों को आधारभूत पहुंच सुनिश्चित हो जाएगी। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि प्रत्येक पात्र बसावट सड़क संपर्क वाली बसावट या बारहमासी सड़क (मौजूदा अथवा जिसकी योजना बनाई जा रही हो) से 500 मीटर (पहाड़ों में 1.5 कि.मी. की पैदल दूरी) के दायरे में हो। प्रस्तावित सड़क संपर्कों की रूपरेखा तैयार करते समय उचित रूप से महत्व दिए गए सामाजिक-आर्थिक/अवसंरचनात्मक मूल्यों (सड़क सूचकांक) के जरिए लोगों की जरूरतों को ध्यान में रखा जाना



चाहिए (पैरा 4.3 देखें) और उच्चतम सड़क सूचकांक वाले संरेखन पर चयन के लिए विचार किया जाना चाहिए।

4.6 ब्लॉक स्तरीय मास्टर प्लॉन और कोर नेटवर्क को इसके पश्चात कोर नेटवर्क के विचारार्थ एवं अनुमोदन के लिए मध्यस्तरीय पंचायत के समक्ष पेश किया जाता है। इसके साथ ही समस्त संपर्क विहीन बसावटों की सूची संसद सदस्यों एवं विधायकों के पास उनकी टिप्पणियों के लिए, यदि कोई हो, भेज दी जाती है। मध्यस्तरीय पंचायत द्वारा स्वीकृति मिलने के बाद, योजनाओं को जिला पंचायत के समक्ष उनकी स्वीकृति के लिए भेजा जाएगा। यह जिला पंचायत का दायित्व होगा कि वह यह सुनिश्चित करे कि संसद सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों पर इन दिशा-निर्देशों के फ्रेमवर्क के तहत पूर्ण विचार किया जा रहा है। जिला पंचायत से एक बार स्वीकृति मिलने के बाद कोर नेटवर्क की एक प्रति राज्य स्तरीय एजेन्सी के साथ-साथ राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी को भेजी जाएगी। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत कोई सड़क नए संपर्क या उन्नयन (जहां अनुमति दी गई हो) के लिए तब तक प्रस्तावित नहीं की जा सकती जब तक कि यह कोर नेटवर्क का हिस्सा नहीं बन जाती है।

5. वित्तपोषण और आबंटन

5.1 एक बार जब कोर नेटवर्क तैयार हो जाता है और पेवमेन्ट स्थिति का सर्वेक्षण कर लिया जाता है (कृपया पैरा 6.2 देखें) तो प्रत्येक जिले के लिए उन्नयन के साथ-साथ नए संपर्क के लिए सड़कों की लंबाई का अनुमान लगाना संभव है। राज्य प्रत्येक वर्ष जिलों के बीच राज्य का आबंटन वितरित कर सकता है, जो संपर्कविहीन बसावटों को संपर्क प्रदान करने हेतु सड़क की लंबाई के आधार पर कम से कम 80 प्रतिशत और प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत सुधार की जाने वाली सड़क की लंबाई के आधार पर 20 प्रतिशत हो सकता है। निधियों के जिलावार आबंटन की जानकारी भी राज्य सरकार द्वारा प्रत्येक वर्ष राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी और राज्य तकनीकी एजेंसियों को दी जाएगी।

5.2 जिलावार आबंटन करते समय प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना या किसी अन्य योजना के अंतर्गत पहले ही शामिल कर ली गई सड़क की लंबाई को घटा दिया जाएगा (भले ही वह सड़क कार्य अभी निष्पादन के अधीन हो। अतः नव-निर्मित सड़कों की लंबाई के आंकड़े किसी जिले में प्रत्येक वर्ष तब तक बदलते रहेंगे जब तक कि जिले में समस्त संपर्कविहीन बसावटों (पात्र आबादी के अनुसार) को शामिल नहीं कर लिया जाता है।

5.3 राज्यों को आबंटन के अलावा, डीजल उपकर के ग्रामीण सड़क अंश में से वार्षिक आबंटन के 5 प्रतिशत तक का विशेष आबंटन निम्न के लिए किया जाएगा :

- (i) पाकिस्तान और चीन की सीमा से जुड़े जिले (गृह मंत्रालय के समन्वय से)
- (ii) म्यांमार, बंगलादेश और नेपाल की सीमा से जुड़े जिले (गृह मंत्रालय के समन्वय से)
- (iii) आईएपी के अंतर्गत चुनिंदा जनजाति एवं पिछड़े जिले (जैसा कि गृह मंत्रालय एवं योजना आयोग द्वारा निर्धारित किया गया है)
- (iv) अत्यंत पिछड़े जिले (जैसा कि योजना आयोग द्वारा निर्धारित किया गया है) जिन्हें विशेष समस्या वाले क्षेत्र के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (v) अनुसंधान एवं विकास परियोजनाएं और अभिनव प्रयोग।



6. प्रस्ताव

6.1 ऐसे सभी जिले जहां पात्र संपर्क विहीन बसावटें हैं, को अपने-अपने जिले के लिए प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत प्रस्तावित सभी सड़क संपर्कों की प्रखण्ड और जिला स्तरीय व्यापक नई सड़क संपर्क प्राथमिकता सूचियां (सीएनसीपीएल) बनानी होंगी और उन्हें निम्नलिखित सामान्य प्राथमिकता क्रम में समूहबद्ध करना होगा :

प्राथमिकता क्रम	सड़क से जोड़ी जा रही बसावटों की संख्या
I	1000 + से अधिक
II	500 - 999
III	250 - 499 (पैरा 2.1 के अनुसार जो पात्र हों)

निम्नलिखित प्रपत्र में नई सड़क संपर्क प्राथमिकता सूची तैयार की जाएगी :

क्र.सं.	सड़क का नाम	टीआर/एलआर	सीएन में कोड	लंबाई	लाभान्वित होने वाली जनसंख्या	जोड़ी जाने वाली बसावटें	वर्तमान स्थिति (कच्चे रास्ते आदि)	संबद्ध टीआर के नाम एवं संख्या

(सी एन - कोर नेटवर्क/टी आर - थ्रु रूट्स/एलआर - लिंक रूट)

6.1.1[@] व्यापक नई सड़क संपर्क प्राथमिकता सूची (सीएनसीपीएल) पर ध्यान दिए बगैर सांसद आदर्श ग्राम योजना (एसएजीवाई) के अंतर्गत निर्धारित की गई ग्राम पंचायतों तक जाने वाली सभी सड़कों को प्राथमिकता दी जाएगी ताकि इन निर्धारित ग्राम पंचायतों में सड़क संपर्क विहीन सभी पात्र बसावटों को शामिल किया जा सके।

6.2 उन्नयन और रखरखाव आयोजना के लिए ग्रामीण सड़क नेटवर्क का प्रबंधन करने के लिए सभी राज्य प्रत्येक दो वर्ष में सभी थ्रु रूट्स(यदि थ्रु रूट्स मुख्य ग्रामीण संपर्कों की अगली निम्न श्रेणी की ग्रामीण सड़कों के हिस्से न हों) के पेवमेंट की स्थिति का सर्वेक्षण करेंगे। प्रक्रिया-विधि और विश्लेषण के संबंध में विस्तृत दिशा-निर्देश मंत्रालय द्वारा समय-समय पर जारी किए जाएंगे। इस सर्वेक्षण से 1 से 5 के पैमाने पर पेवमेंट स्थिति सूचकांक (पीसीआई) तैयार होगा। सर्वेक्षण के परिणाम निम्नलिखित प्रपत्र में **पीसीआई पंजी** में दर्ज किए जाएंगे :-

जिला

विकास खण्ड

सड़क का नाम	सीएन में कोड नंबर	लंबाई	जुड़ी हुई बसावटों के नाम	लाभान्वित होने वाली जनसंख्या	निर्माण वर्ष	अंतिम आवधिक नवीनीकरण (पीआर) का वर्ष	पीआर से लेकर अब तक नियमित रखरखाव पर खर्च की गई राशि	पेवमेंट का प्रकार	लंबाई कि.मी.	एडीटी	पीसीआई	पीसीआई की तारीख

* यदि पहले किया जा चुका है (अलग से किया जा सकता है)

[@]परिपत्र सं. पी- 17025/37/2013-आरसी दिनांक 28.01.2015 के माध्यम से शामिल किया गया।



उन्नयन और रख-रखाव की सभी प्राथमिकताएं इसी सूची से तय की जाएंगी।

6.2.1 सड़कों के उन्नयन के मामले में, एसएजीवाई के अंतर्गत निर्धारित ग्राम पंचायतों में 1 और 2 के पैमाने पर पेवमेंट स्थिति सूचकांक (पीसीआई) वाली सड़कों को प्राथमिकता दी जाएगी।

6.3 उन जिलों के मामले में जहां नए सड़क संपर्क की आवश्यकता नहीं है, कोर नेटवर्क के ग्रामीण थ्रू रुट्स के पीसीआई (रूपर पैरा 6.2 देखें) के आधार पर एक व्यापक उन्नयन प्राथमिकता सूची तैयार की जाएगी, जो निम्नानुसार होगी :-

- (i) **प्राथमिकता— I** | में वे थ्रू रुट्स होंगे जो डब्ल्यू बीएम सड़कों के रूप में बनाए गए हैं। ऐसे मामलों में, उन्नयन में मौजूदा स्थिति को अच्छी स्थिति (ज्यामितीय, आवश्यक निकासी कार्य और सड़क चिह्न में सुधार सहित) में लाना और डिजाइन की आवश्यकतानुसार उपयुक्त भूपटल और ऊपरी सतह बनाना शामिल होगा।
- (ii) **प्राथमिकता— II** | में संपर्क विहीन अथवा पारगामी निकासी के अभाव वाले अन्य खुशक मौसमी थ्रू रुट्स अथवा ग्रेवल थ्रू रुट्स होंगे। ऐसे मामलों में उन्नयन में उपयुक्त ज्यामितीय बदलाव और सभी आवश्यक प्रावधानों के साथ सड़कों को अच्छी बारहमासी सड़कों में बदलना शामिल होगा।
- (iii) **प्राथमिकता— III** | में ऐसे अन्य थ्रू रुट्स होंगे जिनकी डिजाइन अवधि समाप्त हो रही हो, जिनकी पीसीआई 2 अथवा इससे कम अर्थात खराब या बहुत खराब हो। ऐसे मामलों में उन्नयन में अनुमानित यातायात आवश्यकताओं के अनुसार जहां आवश्यक हो, ज्यामिति डिजाइन की चौड़ाई, सतहीकरण आदि में बदलाव करना शामिल होगा।
- (iv) वर्तमान में, 2 से अधिक पीसीआई वाली पक्की बारहमासी सड़कों और 10 वर्ष से कम पुरानी पक्की बाहरमासी सड़कों का (यदि पीसीआई 2 से कम हो तो भी) फिलहाल उन्नयन नहीं किया जाएगा।
- (v) प्रत्येक प्राथमिकता श्रेणी के तहत पात्र सड़कों को अपेक्षित यातायात के मोटे अनुमान के रूप में, उनसे लाभान्वित होने वाली जनसंख्या (सीधे और लिंक रुट्स के माध्यम से लाभान्वित जनसंख्या), के क्रम में व्यवस्थित किया जाएगा। तथापि, राज्यों को यथाशीघ्र औसत दैनिक यातायात (एडीटी) सर्वेक्षण करने की सलाह दी गई है। जिस समय यातायात सर्वेक्षण किया जाता है (जैसे यातायात की बहुलता और कमी वाले मौसम) उसको मौसम के अनुसार समायोजित किया जाएगा ताकि वार्षिक औसत दैनिक यातायात (एएडीटी) का अनुमान लगाया जा सके जो कि प्राथमिकता निर्धारण के साथ-साथ डिजाइन के लिए भी आधार होगा। (चुनिंदा आधार पर एक्सल लोड सर्वेक्षण उन सड़कों पर कराया जा सकता है जिनमें एक्सल लोड स्पेक्ट्रम में व्यापक विविधता के साथ भारी यातायात अपेक्षित है। इस प्रयोजन के लिए एनआरआरडीए द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए पात्र होंगे)।



(vi) यदि किसी जिले में कोर नेटवर्क में परिभाषित थ्रू रोड्स ग्रामीण सड़क की श्रेणी के नहीं हैं तो मुख्य ग्रामीण संपर्क (थ्रू रूट से निकलने वाले) पर ऊपर उल्लिखित अनुदेशों के आधार पर उन्नयन के लिए विचार किया जा सकता है।

व्यापक उन्नयन प्राथमिकता सूची बनाने का कार्य सिर्फ उन जिलों में शुरू किया जाएगा जो आगामी 1 वर्ष के भीतर पात्र बसावटों में नए सड़क संपर्क पूरा करने वाले हैं। प्रत्येक प्राथमिकता श्रेणी (जहां सड़कों के सिर्फ टूटे फूटे हिस्से को उन्नयन के लिए शामिल किया जाना है क्रमानुसार सिर्फ उसी हिस्से का उल्लेख करें) के लिए जिलावार **व्यापक उन्नयन प्राथमिकता सूची (सीयूपीएल)** निम्नलिखित प्रारूप में तैयार की जाएगी :-

@पत्र सं. पी- 17025 / 37 / 2013-आरसी दिनांक 28.01.2015 के माध्यम से शामिल किया गया।

प्राथमिकता सूची

विकास खंड	सी एन में सड़क कोड	थ्रू रूट/ एमआरएल का नाम	निर्माण वर्ष	अंतिम आवधिक नवीनीकरण का वर्ष	वर्तमान सतह का प्रकार	पीसीआई	सड़क द्वारा लामांविट बसावटों की कुल जनसंख्या	एएडीटी

सीयूपीएल को आगे अनुमोदन के लिए भेजने से पहले इसका राज्य तकनीकी एजेंसियों और राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनिटरिंग प्रणाली के माध्यम से नमूने के आधार पर सत्यापन कराया जाएगा। राज्य तकनीकी एजेंसियां जिले द्वारा दिए गए पीसीआई आंकड़ों के आधार पर अनुरूपता बनाए रखने के लिए सूची का शत-प्रतिशत सत्यापन करेंगी और नमूनों की वास्तविक जांच भी करेंगी।

6.4 सीएनसीपीएल/सीयूपीएल के तैयार हो जाने और सत्यापन हो जाने के बाद इसे जिला पंचायत के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। संसद सदस्यों/विधान सभा सदस्यों को सीएनसीपीएल/सीयूपीएल की एक प्रति दी जाएगी और जिला पंचायत अपना अनुमोदन देते समय उनके सुझावों तथा निचले स्तर की पंचायती राज संस्थाओं के सुझावों को पूरा महत्व देगी। सीएनसीपीएल सभी नए सड़क संपर्क प्रस्तावों का आधार होगा और सीयूपीएल जिलों के उन सभी उन्नयन प्रस्तावों का आधार होगा जहां कोई नया सड़क संपर्क कार्य करना शेष नहीं है।

6.5 पीएमजीएसवाई के अंतर्गत शुरू किए जाने वाले सड़क कार्यों की सूची को जिला पंचायत द्वारा जिले को किए गए निधियों के आबंटन (पैरा 5.1 देखें) के अनुसार प्रति वर्ष अंतिम रूप दिया जाएगा। जिला पंचायत निचले स्तर की पंचायती राज संस्थाओं और निर्वाचित प्रतिनिधियों (नीचे पैरा 6.9 देखें) को शामिल करते हुए परामर्श प्रक्रिया के माध्यम से सूची को अंतिम रूप देगी। यह अवश्य सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि प्रस्तावित सड़क कार्य कोर नेटवर्क का हिस्सा हों और नए सड़क संपर्क को प्राथमिकता दी गई हो।



6.6.1 वे राज्य जहां मौजूदा ग्रामीण थ्रू रूट्स काफी अच्छी हालत में हैं (अर्थात पीसीआई सामान्यतः 3 से अधिक हैं) निर्माण हेतु नए संपर्कों की प्राथमिकता सीएनसीपीएल के क्रमानुसार ली जाएगी।

6.6.2 जिन राज्यों में रख-रखाव के प्रति लापरवाही की वजह से मौजूदा ग्रामीण थ्रू रूट्स बहुत खराब स्थिति (पीसीआई सामान्यतः 3 अथवा इससे कम हैं) में हैं, वहां थ्रू रूट्स का उन्नयन/नवीनीकरण कार्य नए सड़क संपर्क लिंक के गौण के रूप में शुरू किए जा सकते हैं और इसकी प्रक्रिया निम्नवत होगी:

चरण 1 प्राथमिकता क्रम में सीएनसीपीएल के अनुसार नए सड़क संपर्क लिंक का चयन।

चरण 2 ऐसे ग्रामीण थ्रू रूट्स (संबद्ध थ्रू रूट्स) की पहचान करना जहां से नए सड़क संपर्क को शुरू करके ऐसी सड़क तक ले जाया जाए, जो नजदीकी विपणन केंद्र/उच्च श्रेणी की सड़क तक जाता हो।

चरण 3 चरण 2 (पीसीआई पंजी से) में निर्धारित संबद्ध ग्रामीण थ्रू रूट्स के पेवमेंट की स्थिति का पता लगाना।

चरण 4 पीसीआई के आधार पर अपेक्षित किस्म का कार्य निर्धारित करना। इसे इस निर्णय के रूप में लिया जाएगा कि क्या विपणन केन्द्र से जुड़ने वाली सड़कों का उन्नयन करने अथवा उनकी सतह के नवीनीकरण अथवा उनके नियमित रख-रखाव की आवश्यकता है। जिन सड़कों की पीसीआई 3 या इससे कम है और 6 वर्ष अथवा इससे अधिक पुरानी है, का उन्नयन/नवीनीकरण कार्य शुरू किया जा सकता है। ऐसी सड़कों, जिनकी पीसीआई 3 से अधिक है अथवा जिन्हें बने 6 वर्ष नहीं हुए हैं, उनका नियमित रख-रखाव अथवा नवीनीकरण का समय आ गया हो, तो नवीनीकरण उपयुक्त, रहेगा जब तक कि वहां संरचनात्मक/ज्यामितिक/निकासी दोष इस स्वरूप के हों कि उनके सुधार के लिए उन्नयन की आवश्यकता है।

चरण 5 इनमें व्यापक नई सड़क संपर्क प्राथमिकता सूची (सीएनसीपीएल) के अनुसार चरण-3 में निर्धारित थ्रू रूट्स में जुड़ने वाले सभी अन्य पात्र नए सड़क संपर्क शामिल हैं भले ही वे सड़कें संपर्क प्राथमिकता क्रम में नीचे हों। ये पात्र नए संपर्क गौण संपर्क रूट्स होंगे।

चरण 6 इस प्रकार प्रत्येक परियोजना में प्राथमिक नए सड़क संपर्क, संबद्ध थ्रू रूट (स) और गौण नए सड़क संपर्क (संबद्ध थ्रू रूट्स में आने वाले) का एक उप-नेटवर्क होगा। परियोजना प्रस्ताव में नए संपर्कों के लिए नव-निर्माण और सड़क के निर्माण काल और पीसीआई के आधार पर थ्रू रूट्स का उन्नयन/नवीकरण शामिल होगा। सामान्यतः प्रत्येक ऐसी परियोजना में निविदा के प्रयोजनार्थ पैकेज होगा (किसी वर्ष विशेष के सभी पैकेज भावी अनुरक्षण उद्देश्य के लिए एक समूह बनेंगे)।

चरण 7 प्रति कि.मी. निर्माण/उन्नयन लागत के आधार पर परियोजना लागत का मोटे तौर पर अनुमान लगाना और सी.एन.सी.पी. सूची से अतिरिक्त संपर्क सड़कों का निर्माण कार्य आरंभ करना और जब तक चयनित परियोजनाओं की कुल लागत जिला आवंटन के बराबर न हो जाए चरण-1 से चरण-5 को दोहराना।



6.7 उन जिलों के मामले में, जहां नए सड़क संपर्क शेष नहीं हैं, केवल मौजूदा ग्रामीण थू रूट्स का उन्नयन करने की आवश्यकता हो सकती है। ऐसे मामलों में व्यापक उन्नयन प्राथमिकता सूची (सीयूपीएल) लागू होगी और प्राथमिकता के क्रम में सीयूपीएल में से सड़क कार्यों का चयन किया जाएगा।

6.8 सड़क कार्यों की वार्षिक सूची तैयार करते समय जिला पंचायत यह सुनिश्चित करेगी कि नए सड़क संपर्क/उन्नयन कार्य के लिए प्राथमिकता क्रम का कड़ाई से पालन हो रहा है। प्राथमिकता के क्रम में कोर नेटवर्क के अपवाद (नए सड़क संपर्कों में) केवल वे रूट्स हैं जिनमें ग्राम पंचायत मुख्यालय अथवा विपणन केंद्र अथवा अन्य शैक्षिक अथवा चिकित्सालय अनिवार्य सेवाएं अथवा वे, जो राज्य सरकार द्वारा पर्यटन स्थलों के रूप में अधिसूचित हैं, शामिल हैं। ऐसे मामलों में, जनसंख्या आकार कुछ भी हो, नए सड़क संपर्क कार्य आरंभ किए जा सकते हैं।

6.9 वार्षिक प्रस्ताव, प्राथमिकता क्रम का पालन करते हुए सीएनसीपीएल या सीयूपीएल, जैसा भी मामला हो, पर आधारित होंगे। तथापि, यह संभव है कि विशेषकर नए सड़क संपर्क के मामले में संबद्ध थू रूट्स अथवा गौण संपर्क रूट्स में असावधानी से त्रुटि या चूक रह जाए। तदनुसार, यह वांछनीय है कि कोर नेटवर्क में वार्षिक प्रस्तावों में सड़क कार्यों के चयन को अंतिम रूप देते समय जन प्रतिनिधियों को सम्मिलित किया जाए। संसद सदस्यों के प्रस्तावों को पूरा महत्व दिए जाने की आवश्यकता है, और इस प्रयोजन के लिए:

- (i) प्रत्येक संसद सदस्य को ब्लॉक अथवा जिला सीएनसीपीएल/सीयूपीएल इस अनुरोध के साथ भेजी जानी चाहिए कि सीएनसीपीएल/सीयूपीएल में से कार्यों के चयन से संबंधित उनके प्रस्ताव जिला पंचायत को भेजे जाएं। सुझाव है कि इस प्रयोजनार्थ कम-से-कम पूरे 15 दिनों का समय दिया जाए।
- (ii) यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्राथमिकता निर्धारण का उपलब्ध निधियों से कुछ संबंध है, संसद सदस्यों को सीएनसीपीएल/सीयूपीएल सूची भेजते समय अपेक्षित प्रस्तावों के आकार के बारे में भी बताया जाए। अपेक्षित भौगोलिक विस्तार के अनुसार चयन कर पाने के लिए जिला/ब्लॉक-वार आबंटन को दर्शाया जा सकता है। यह अपेक्षा की जाती है कि संसद सदस्यों के ऐसे प्रस्तावों, जो प्राथमिकता क्रम के अनुसार हैं, को निधियों के औचित्यपूर्ण आबंटन पर विचार करने के पश्चात अपरिहार्य रूप से स्वीकार किया जायेगा।
- (iii) निर्धारित तारीख तक संसद सदस्यों से प्राप्त प्रस्तावों पर जिला पंचायत में पूरा ध्यान दिया जाना चाहिए। जिला पंचायत को प्रस्ताव शामिल न करने के प्रत्येक मामले में कारण दर्ज करना चाहिए और संसद सदस्यों को उनके प्रस्तावों को शामिल करने/न करने और शामिल न करने की स्थिति में प्रत्येक मामले में कारणों की जानकारी दी जानी चाहिए। यह बेहतर होगा यदि नोडल विभाग से वरिष्ठ स्तर पर सूचना जारी की जाए।

6.10 लोक सभा सदस्यों से उनके निर्वाचन क्षेत्रों के बारे में परामर्श किया जाएगा जबकि राज्य सभा सदस्यों से राज्य के उस जिले के बारे में परामर्श किया जाएगा जिसका वे प्रतिनिधित्व करते हैं





और जिनके लिए वे ग्रामीण विकास मंत्रालय की जिला सर्तकता एवं निगरानी समिति के सह-अध्यक्ष नामित किए गए हैं।

6.11 प्राथमिकता क्रम और सीएनसीपीएल/सीयूपीएल प्रस्ताव करने के लिए दोहरे आधार होंगे। यदि प्राथमिकता क्रम में पहले आने वाले सड़क कार्य आरंभ किए जाने बाकी हैं तो उसी जिले में यदि जमीन की अनुपलब्धता आदि कारणों से सड़क कार्य निष्पादन संभव नहीं हो पाने की स्थिति में प्राथमिकता क्रम में बाद में आने वाले सड़क कार्य आरंभ नहीं किए जाएंगे (पैरा 6.8 के अध्याधीन)। जिले के लिए प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय जिला पंचायत ऐसे प्रत्येक मामले में इस आशय का कारण दर्ज करेगी और सूचित करेगी कि प्राथमिकता क्रम में पहले आने वाली सड़क को छोड़ दिया गया है और प्राथमिकता क्रम में बाद में आने वाली सड़कों का प्रस्ताव किया गया है।

6.12 राज्य सरकार/जिला पंचायत की जिम्मेदारी यह सुनिश्चित करने की होगी कि प्रस्तावित सड़क कार्य आरंभ करने के लिए जमीन उपलब्ध है। प्रत्येक सड़क कार्य के प्रस्ताव के साथ इस आशय का प्रमाण-पत्र संलग्न होना चाहिए कि जमीन उपलब्ध है। ध्यान रहे कि पीएमजीएसवाई में भू-अर्जन के लिए निधियों का प्रावधान नहीं है। तथापि, इसका यह तात्पर्य नहीं है कि राज्य सरकार अपनी लागत पर भू-अर्जन नहीं कर सकती है। राज्य सरकार भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए स्वैच्छिक दान, विनिमय अथवा अन्य तंत्र के लिए दिशा-निर्देश भी निर्धारित कर सकती है। सड़क कार्यों के लिए जमीन उपलब्ध कराने की प्रक्रिया सार्वजनिक हित में होनी चाहिए और साथ ही उचित एवं समतुल्य होनी चाहिए। उपलब्ध करायी गई जमीन के ब्यौरे स्थानीय भू-अभिलेखों में दर्ज कराए जाने चाहिए ताकि विवाद से बचा जा सके।

6.13 ऐसा हो सकता है कि कभी-कभी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करते समय जमीन की वास्तविक उपलब्धता की जांच नहीं करने अथवा प्रस्तावित संरेखण के बारे में स्थानीय पंचायत को विश्वास में नहीं लेने के परिणामस्वरूप विवाद पैदा होने के कारण सड़क कार्य रुक जाते हैं। पीएमजीएसवाई प्रक्रिया के हिस्से के रूप में सभी राज्य विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करते समय सहायक अभियंता द्वारा आयोजित सरल, अनौपचारिक सर्वेक्षण भ्रमण (ट्रांजेक्ट वाक) को शामिल करेंगे। इसमें पंचायत प्रधान, स्थानीय पटवारी, कनिष्ठ अभियंता और महिला पीआरआई सदस्य। और महिला स्व-सहायता समूहों के प्रतिनिधि भाग लेंगे। जहां वन भूमि का मामला है वहां वन विभाग के अधिकारियों को शामिल किया जाएगा। (पैरा 8.4 देखें)।

(ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17025/49/2011-आरसी दिनांक 02/09/2014 के द्वारा प्रतिस्थापित)

7. राज्य स्तरीय एजेंसियां

7.1 प्रत्येक राज्य सरकार (संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन सहित) निष्पादन एजेंसियों के रूप में नामित की जाने वाली एक या दो उपयुक्त एजेंसियों (सभी जिलों में मौजूदा रहने वाली और समय पर सड़क निर्माण कार्यों को पूरा करने में सक्षम) का निर्धारण करेगी। ये लोक निर्माण विभाग/ग्रामीण अभियांत्रिक सेवा/संगठन/ग्रामीण निर्माण विभाग/जिला परिषद/पंचायती राज अभियांत्रिकी विभाग इत्यादि हो सकते हैं, जो कई सालों से कार्यरत हैं और उनके पास अपेक्षित अनुभव, सुविज्ञता और कर्मचारी हैं। ऐसे राज्यों में, जहां राज्य सरकार ने एक से अधिक निष्पादन



एजेंसी निर्धारित की है, वहीं जिले को इकाई मानते हुए कार्य का वितरण किया जाएगा। दूसरे शब्दों में, प्रत्येक जिले को केवल एक ही निष्पादन एजेंसी सौंपी जाएगी। निष्पादन एजेंसी की जिले में एक कार्यक्रम **कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू)** अथवा जिलों का सघन समूह होगा जिसमें उसके प्रमुख के रूप में कम-से-कम कार्यकारी अभियंता के स्तर का एक अधिकारी होना चाहिए।

7.2 सड़क कार्यों का निष्पादन करने वाली निष्पादन एजेंसी के लिए उत्तरदायी राज्य सरकार का प्रशासनिक विभाग नोडल विभाग होगा। विभिन्न प्रशासनिक विभागों के अंतर्गत एक से अधिक निष्पादन एजेंसी होने की स्थिति में राज्य सरकार उस विभाग को नोडल विभाग के रूप में नामित करेगी जो ग्रामीण सड़कों के प्रबंधन एवं रख-रखाव के लिए आधिकारिक तौर पर जिम्मेदार है।

7.3 नोडल विभाग, ग्रामीण विकास मंत्रालय से निधियां प्राप्त करने के लिए, अपने नियंत्रणाधीन एक विशिष्ट कानूनी हैसियत वाली राज्य स्तरीय स्वायत्त एजेंसी (सोसायटी इत्यादि), जिसे राज्य ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी (एसआरआरडीए) कहा जाएगा, की पहचान करेगा जैसा कि नीचे पैरा-18 में दर्शाया गया है। यदि ऐसी कोई राज्य स्तरीय एजेंसी नहीं है तो नोडल विभाग रजिस्ट्रेशन ऑफ सोसायटीज एक्ट के तहत एक एजेंसी को पंजीकृत करने के लिए कदम उठाएगा (एक से अधिक एजेंसी नहीं होनी चाहिए) ताकि निधियां प्राप्त की जा सकें। नोडल विभाग के प्रभारी सचिव या कोई वरिष्ठ अधिकारी प्रमुख कार्यकारी अधिकारी होंगे। सभी प्रस्तावों को राज्य स्तरीय स्थायी समिति के समक्ष प्रस्तुत करने और इसे ग्रामीण विकास मंत्रालय की मंजूरी हेतु एनआरआरडीए को भेजने से पूर्व एजेंसी द्वारा उनकी पुनरीक्षा की जाएगी।

7.4 सुचारु क्रिया-कलाप और पर्याप्त समन्वय सुनिश्चित करने के लिए (विशेषकर जहां एक से अधिक निष्पादन एजेंसी हैं), कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाई के अधिकारियों को राज्य ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी के प्रति पूर्ण उत्तरदायी बनाने और उन्हें इसके प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन लाने की आवश्यकता है। एसआरआरडीए ग्रामीण सड़कों के लिए राज्य नोडल विभाग की निष्पादन एजेंसी के रूप में कार्य करेगी ताकि पीएमजीएसवाई सहित विभिन्न योजनाओं के माध्यम से ग्रामीण सड़कों का समेकित विकास सुनिश्चित किए जा सकें। इस प्रयोजनार्थ, एसआरआरडीए एक मुख्य कार्यकारी अधिकारी, एक वित्त नियंत्रक, एक अधिकार-प्राप्त अधिकारी, एक आईटी नोडल अधिकारी और एक राज्य गुणवत्ता समन्वयक को पदनामित करेगी।

7.5 प्रत्येक राज्य सरकार कार्यक्रम के सभी प्रमुख स्टेक होल्डरों अर्थात् ग्रामीण विकास विभाग, पंचायतों, पीडब्ल्यूडी, वन, वित्त, राजस्व और परिवहन विभागों के सचिवों को शामिल करके राज्य स्तरीय स्थायी समिति (इसके अध्यक्ष मुख्य सचिव अथवा अपर मुख्य सचिव होंगे) गठित करेगी। राज्य तकनीकी एजेंसियों और राज्य सूचना अधिकारी (एनआईसी) भी भाग लेने के लिए आमंत्रित किए जा सकते हैं।

समिति कोर नेटवर्क, सीएनपीसीएल और सीयूपीएल की पुनरीक्षा करेगी और वार्षिक परियोजना प्रस्ताव मंजूर करेगी। समिति निम्न कार्य भी करेगी:-

- I. प्रगति और गुणवत्ता नियंत्रण की निगरानी;
- II. भूमि की उपलब्धता और वन/पर्यावरण विभाग की स्वीकृति से संबंधित मुद्दों को हल करना;



- III. कोर नेटवर्क के लिए रख-रखाव वित्तपोषण प्रबंधनों की जांच करना;
- IV. वित्त प्रबंधन और ऑनलाइन प्रबंधन व निगरानी सहित एसआरआरडीए और पीआईयू स्तरों पर क्षमता की समीक्षा करना;
- V. निर्मित सड़कों पर परिवहन सुविधाओं सहित विकास कार्यक्रमों में तालमेल सुनिश्चित करना।

8. परियोजना प्रस्तावों की तैयारी और उनकी स्वीकृति

8.1 जिला पंचायतों के अनुमोदन के बाद (उपर्युक्त पैरा 6.11 देखें) प्रस्तावों को पीआईयू के जरिए राज्य स्तरीय एजेंसी को भेजा जाएगा (उपर्युक्त पैरा 7.3 देखें) उसके बाद पीआईयू **प्रोफार्मा एमपी- I और एमपी- II** में संसद सदस्यों द्वारा भेजे प्रस्तावों और उन पर की गई कार्रवाई के ब्यौरे तैयार करेगी और इसे प्रस्तावों के साथ भेजेगी। उन सभी मामलों में जहां संसद सदस्य का प्रस्ताव शामिल नहीं किया गया है, जिला पंचायत द्वारा बताए गए कारणों के आधार पर अकाट्य कारणों का उल्लेख किया जाएगा।

8.2 राज्य ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी यह सुनिश्चित करने के लिए प्रस्तावों का पुनरीक्षण करेगी कि वे दिशा-निर्देशों के अनुरूप हैं और फिर उन्हें एमपी- I और एमपी- II विवरणों के साथ राज्य स्तरीय स्थायी समिति के समक्ष प्रस्तुत करेगी।

8.3 राज्य स्तरीय स्थायी समिति यह देखने के लिए कि प्रस्ताव दिशा-निर्देशों के अनुरूप हैं और संसद सदस्यों के प्रस्तावों पर पूरा ध्यान दिया गया है, प्रस्तावों की संवीक्षा करेगी। राज्य स्तरीय स्थायी समिति द्वारा संवीक्षा के बाद पीआईयू प्रत्येक प्रस्तावित सड़क कार्य के लिए समय-समय पर जारी ग्रामीण सड़क नियमावली और अनुदेशों के अनुसार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करेगी।

8.4 डीपीआर तैयार करते समय पीआईयू ग्राम पंचायत तंत्र के जरिए स्थानीय समुदाय के साथ परामर्श करेगी ताकि सर्वाधिक संरक्षण निर्धारित किया जा सके, जमीन की उपलब्धता (वन, भूमि सहित) के मुद्दों का हल किया जा सके, प्रतिकूल सामाजिक एवं पर्यावरणीय प्रभाव को कम किया जा सके और कार्यक्रम में आवश्यक सामुदायिक भागीदारी लाई जा सके। इस प्रयोजनार्थ पीआईयू 'सर्वेक्षण भ्रमण' करेगी जो इस प्रकार है:-

- सहायक अभियंता पैरा 6.13 के अनुसार सर्वेक्षण भ्रमण (ट्रॉजैक्ट वाक) करेंगे।
- 'सर्वेक्षण भ्रमण' के दौरान वैकल्पिक संरक्षण, सड़क के लिए भूमि की आवश्यकता एवं भू-स्वामियों पर इसके प्रभाव आदि से संबंधित मुद्दों पर वहां मौजूद स्थानीय समुदाय के सदस्यों के साथ चर्चा की जाएगी।
- वनस्पति, मृदा और जल आदि पर पर्यावरणीय प्रभाव का पता लगाया जाएगा ताकि इनका समाधान किया जा सके।
- सर्वेक्षण भ्रमण के डिजिटल फोटोग्राफ अवश्य लिए जाएं।



- 'भ्रमण' के दौरान, इसमें रूचि रखने वाले व्यक्तियों को अपने-अपने विचार रखने के लिए पर्याप्त अवसर दिया जाएगा।
- भ्रमण के अंत में भ्रमण के दौरान उठे मुद्दों को रिकॉर्ड करने के बाद संरेखण को अंतिम रूप दिया जाएगा और मुद्दों का समाधान करने के लिए कार्रवाई की जाएगी/प्रस्तावित की जाएगी। इसे दस्तावेज के रूप में तैयार किया जाएगा और प्रधान/पंच, ग्राम पंचायत के सचिव एवं उपस्थित सदस्य उस पर हस्ताक्षर करेंगे। सर्वेक्षण भ्रमण के डिजिटल फोटोग्राफों सहित इसके कार्यवृत्त की एक प्रति अंतिम रूप से तैयार की गई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के साथ संलग्न की जाएगी।

(*ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17025/49/2011-आरसी दिनांक 02/09/2014 के द्वारा प्रतिस्थापित)

8.5 विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करते समय पीआईयू निम्नलिखित सुनिश्चित करेगी:-

- पीएमजीएसवाई के अंतर्गत निर्मित ग्रामीण सड़कों आईआरसी की ग्रामीण सड़क नियमावली (आईआरसी: एसपी 20:2002) और जरूरत पड़ने पर पर्वतीय सड़क नियमावली (आईआरसी: एसपी 48-1998) में दिए गए तकनीकी विनिर्देशनों और ज्यामितिक डिजाइन के मानकों को अनिवार्यतः पूरा करेंगी।
- सड़क के लिए डिजाइन और सतह का चयन अन्य बातों के साथ-साथ ग्रामीण सड़क नियमावली (आईआरसी:एसपी 20:2002) में निर्धारित तकनीकी विनिर्देशनों का पालन करते हुए यातायात, मृदा की किस्म और वर्षा जैसे घटकों के आधार पर निर्धारित किया जाएगा। सामान्यतः ग्रामीण सड़कों का डिजाइन इस प्रकार का होना चाहिए कि उस पर प्रतिदिन कम से कम 45 वाणिज्यिक वाहनों (सीवीपीडी) का आवागमन हो सके। नए निर्माण हेतु डिजाइन के सभी मामलों में, जहां अधिक यातायात की संभावना है, विस्तृत औचित्य दिए जाने की जरूरत है। 1,000 से कम की आबादी वाली पात्र बसावटों हेतु नई सड़क के निर्माण के मामले में, जहां यातायात बहुत कम (15 सीवीपीडी से कम) रहने की संभावना है, किफायत की दृष्टि से, सड़कों का डिजाइन सामान्यतः ग्रेवल अथवा कच्ची सतह वाली सड़कों का होगा जैसा कि ग्रामीण सड़क नियमावली में प्रावधान है, परंतु वर्षा की स्थिति को ध्यान में रखना आवश्यक होगा। 500 से कम की आबादी वाली बसावटों में नई सड़क के निर्माण के मामले में, जहां यातायात में वृद्धि होने की संभावना बहुत कम है, सड़कों की चौड़ाई को और 3.0 मी. तक सीमित किया जा सकता है।
- किसी बसावट से सड़क के गुजरने की स्थिति में निर्मित क्षेत्र में सड़क और किसी एक ओर 50 मी. के लिए यथासंभव सीमेंट की सड़क अथवा पेव्ड पत्थरों का डिजाइन होना चाहिए तथा इसके अलावा किनारे पर नालियों की व्यवस्था होगी। उचित पार्श्व नालियों और आर-पार निकासी की व्यवस्था भी की जाएगी ताकि पानी की अनुचित निकासी से सड़कों को या इसके आस-पास की बसावटों को कोई नुकसान न पहुंचे।



- (iv) जहां कहीं भी फलाई एश सहित स्थानीय सामग्रियां उपलब्ध हैं, उनका तकनीकी मानदंडों और कार्य से संबद्ध कोडों के अनुरूप इस्तेमाल किया जाना चाहिए।
- (v) पीएमजीएसवाई के अंतर्गत निर्मित ग्रामीण सड़कों में उचित तटबंध तथा निकासी की व्यवस्था होनी चाहिए। जांच के माध्यम से मालूम की गई स्थल की जरूरतों के आधार पर, जहां कहीं भी उचित लगे नदीपथों पुलियों (कॉजवेज) के साथ-साथ पर्याप्त संख्या में विभिन्न किस्म के पारगामी निकासी (सीडी) के कार्य किए जाएंगे। जरूरत पड़ने पर छोटे पुलों (केवल सिंगल लेन विनिर्देशन वाले) की व्यवस्था की जा सकती है। यदि किसी विशेष पुल की लंबाई 15 मी. से अधिक हो तो सुपरिंटेंडिंग इंजीनियर और राज्य तकनीकी एजेंसी द्वारा संयुक्त रूप से कार्यस्थल की जांच करने के बाद अलग से एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जाएगी। 50 मी. (चुनिंदा जनजाति एवं पिछड़े जिलों, जैसा कि गृह मंत्रालय एवं योजना आयोग द्वारा निर्धारित है और विशेष श्रेणी वाले राज्यों** के संबंध में 75 मीटर*) से अधिक की यथा अनुपात लागत और एजेंसी प्रभार, यदि कोई है, का वहन राज्य सरकार द्वारा किया जाएगा। पुलों की डिजाइनिंग इस प्रकार की जाए कि जहां कहीं भी व्यवहार्य हो, यह वर्षा जल के भंडारण के लिए पुल-सह-बंधारा के रूप में काम आ सके। जल भंडारण की गहराई अधिक से अधिक 3.5 मी. होगी। तथापि, ऐसे मामले में पुल-सह-बंधारा के संचालन एवं रख-रखाव के लिए राज्य सरकार की पूर्व अनुमति ले लेनी चाहिए। #

(*ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17025/39/2010-आरसी दिनांक 10/03/2011 के द्वारा प्रतिस्थापित)

(**ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17025/6/2010-आरसी दिनांक 09/01/2015 के द्वारा प्रतिस्थापित)

(#ग्रामीण विकास मंत्रालय के पत्र संख्या पी-17017/5/2011-आरसी (पार्ट) दिनांक 16/10/2014 के द्वारा प्रतिस्थापित)

- (vi) पहाड़ी राज्यों के मामले में जरूरत पड़ने पर नए निर्माण कार्यों के आकलन दो भागों में तैयार किए जा सकते हैं। अर्थात:
- क) पहले चरण में फॉर्मेशन कटिंग, ढाल स्थिरीकरण, बचाव कार्य और निकासी कार्य शामिल होंगे। यदि दूसरे चरण में सड़कों पर कोलतार बिछाना है तो ऐसा बारिश के दो मौसम बीत जाने के बाद ही किया जाए ताकि यह सुनिश्चित हो जाए कि बगल के ढलान अच्छी तरह मजबूत हो गए हैं। दूसरे चरण में डब्ल्यू बी एम सतह और बिटुमिन की सतह बिछाने का काम शामिल होगा। जब तक दूसरा चरण पूरा नहीं हो जाता, संबंधित बसावटों को 'संपर्क युक्त' बसावटें नहीं माना जाएगा।
- ख) जहां राज्य सरकार नीतिगत रूप में इस बात से सहमत है कि कम यातायात, फॉर्मेशन कटिंग, ढाल स्थिरीकरण और बचाव कार्य जैसी कुछ स्थितियों में 'कच्ची' सतह पर्याप्त है तो संपूर्ण निकासी कार्यों और समुचित ऊपरी सतह बनाने (बारहमासी