

कार्यकारी सारांश

1. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने सितंबर 2015 में 'हरित राजमार्ग नीति' के प्रचार के बाद एक राष्ट्रीय हरित राजमार्ग मिशन (एनजीएचएम) शुरू किया है, जो एक ओर आर्थिक विकास, रोजगार सृजन और गरीबी में कमी और दूसरी ओर वाहनों के प्रदूषण, वन-विचलन और पेड़ों की कटाई के प्रतिकूल प्रभाव को कम करने की आवश्यकता में सड़क नेटवर्क के महत्व को देखते हुए किया गया है। दोनों जलवायु शमन और अनुकूलन के दृष्टिकोण से संबंधित हरित गलियारों को कार्बन उत्सर्जन में स्वैच्छिक कमी के लिए भारत की प्रतिबद्धता को पूरा करने के एक समाधान के रूप में देखा जा रहा है। भारत सरकार ने स्थानीय समुदायों, किसानों, गैर सरकारी संगठनों, निजी क्षेत्र, सरकारी एजेंसियों और वन विभागों (राज्य स्तर) की भागीदारी के साथ राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ वृक्षारोपण करने की योजना बनाई है। अब तक, 650 करोड़ रु (लगभग 90 मिलियन अमेरिकी डालर) की लागत से 5,000 किमी से अधिक मार्गों पर पौधारोपण कार्य निष्पादित किए गए हैं।

2. परियोजना का उद्देश्य राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के लिए हरे और जलवायु अनुकूल निर्माण विधियों को अपनाने और नेटवर्क के पायलट खंडों में उन्हें लागू करने के माध्यम से परिवहन सम्पर्कता को बेहतर बनाने में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की संस्थागत क्षमता को बढ़ाना है। परियोजना के तीन प्रस्तावित घटक हैं:

- घटक क: हरित राजमार्ग गलियारा सुधार और रखरखाव
- घटक ख: संस्थागत क्षमता संवर्धन
- घटक ग: सड़क सुरक्षा

3. प्रारंभिक सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन 4 (चार) उम्मीदवार सड़कों अर्थात् आंध्र प्रदेश में 2 (दो), राजस्थान में 1 (एक) और हिमाचल प्रदेश में 1 (एक) के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए हैं और 8 सड़कों की 4 सड़कों के लिए किए गए सर्वेक्षणों और शेष 4 सड़कों के लिए उपलब्ध प्रारंभिक अनुमानों के आधार पर, कुल 370 हेक्टेयर निजी भूमि को अधिग्रहित किया जाएगा जिससे 2835 संरचना पूरी तरह या आंशिक रूप से, लगभग 6513 परिवार और 15547 परियोजना से प्रभावित व्यक्ति प्रभावित होंगे। यह भी चिह्नित किया गया है कि मार्गाधिकार पूरी तरह से विहंगलमों से मुक्त नहीं है और कई स्थानों पर इसका अतिक्रमण किया गया है और लोग विभिन्न प्रयोजनों के लिए, मुख्य रूप से बस्तियों, बाजार के पास और अनाधिकृत रूप से बस गए हैं। आंध्र प्रदेश के परियोजना राज्यों में जनजातीय बहुल क्षेत्रों में सड़कों का उन्नयन कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता है।

4. विस्तृत इंजीनियरिंग डिजाइनों के पूरा होने पर, परियोजना प्रभावित लोगों की जनगणना और नमूना सामाजिक-आर्थिक सर्वेक्षण के आधार पर एक सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन (एसआईए) रिपोर्ट और पुनर्वास कार्य योजना (आरएपी) तैयार की जा रही है। प्रत्येक सड़क-परियोजना में एसआईए किया गया है ताकि विस्थापन और संभावित नुकसान की मात्रा का निर्धारण किया जा सके, लक्ष्यीकरण के लिए कमजोर समूहों की पहचान की जा सके, पुनर्वास की लागतों का पता लगाया जा सके और कार्यान्वयन के लिए एक पुनःस्थापन और पुनर्वास कार्यक्रम तैयार किया जा सके।

5. यह पुनर्वास नीति फ्रेमवर्क (आरपीएफ) आधारित है: भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनःस्थापन में उचित मुआवजा पाने का अधिकार और पारदर्शिता अधिनियम, 2013 (आरएफसीटीएलओआरआर); राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम 1956; राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम 1956 दिनांकित 28 दिसंबर 2017 के तहत भूमि अधिग्रहण से संबंधित सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी व्यापक दिशा-निर्देश; उत्तर प्रदेश प्रत्यक्ष भूमि खरीद नीति, 2015; पंचायतों (अनुसूचित क्षेत्रों तक विस्तार) अधिनियम, 1996 के प्रावधान; स्वदेशी लोगों के लिए विश्व बैंक परिचालन नीति (ओपी-4.10), अनैच्छिक पुनर्वास के लिए विश्व बैंक परिचालन नीति (ओपी-4.12)। राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम 1956 के प्रावधानों के अनुसार भूमि अधिग्रहण किया जाएगा और भूमि के मुआवजे का निर्धारण करते समय, सक्षम अधिकारी का आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम, 2013 के प्रावधानों द्वारा मार्गदर्शन किया जाएगा।

6. एक पात्रता मैट्रिक्स (ईएम) विकसित किया गया है, जो नुकसानों के प्रकार और अनुरूपी प्रकृति और पात्रता के दायरे का संक्षेप में वर्णन करता है। नुकसान की विभिन्न श्रेणियों के लिए मुआवजा और पुनर्वास सहायता प्रभाव के परिमाण और अवधि के आधार पर प्रदान की गई है। निशक्तजनों को अतिरिक्त सहायता, स्टॉप इयूटी और पंजीकरण शुल्क की प्रतिपूर्ति, जो महिलाओं के नाम पर मुआवजे और सहायता के साथ जमीन / संपत्ति खरीदते हैं, वास्तविक रूप से विस्थापित आबादकारों को आवास के लिए नकद सहायता, पात्रता मैट्रिक्स में निहित कुछ प्रावधान हैं।

7. प्रभावित संरचनाओं और अन्य संपत्तियों की प्रतिस्थापन राशि की बीएसआर दरों पर गणना की जाएगी और जिला स्तरीय समिति/पीआईयू द्वारा अनुमोदित की जाएगी। उनकी पात्रता, प्रभावित परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन लागत और किसी भी अन्य अधिकारों के बारे में पीएपी द्वारा सूचित की गई किसी भी शिकायत का शिकायत निवारण समिति के माध्यम से समाधान किया जाएगा।

8. प्रत्यक्ष खरीद विधि या भूमि पट्टे, संरचनाओं और अन्य संपत्तियों (पेड़ों, फसलों और अन्य संपत्तियों, नलकूप, हैंडपंप, आदि) के माध्यम से अधिग्रहित भूमि के मामले में भूमि की प्रतिस्थापन लागत को तय करने के लिए जिला स्तर पर एक प्रतिस्थापन लागत समिति का गठन किया जाएगा। समिति की अध्यक्षता जिला कलेक्टर/उप-आयुक्त अथवा उनके नामित प्रतिनिधि (एसडीएम के पद से नीचे नहीं), संबंधित पीआईयू के परियोजना निदेशक-सह-कार्यकारी अभियंता, जिला कृषि अधिकारी, रेंज अधिकारी (वन विभाग, यदि आवश्यक हो), एक स्वतंत्र प्रमाणित मूल्यांकनकर्ता, संबंधित जिले का कार्यकारी अभियंता, संबंधित क्षेत्र का निर्वाचित प्रतिनिधि (विधायक) और आरएपी कार्यान्वयन एजेंसी के टीम लीडर द्वारा की जा सकती है। ।

9. परियोजना प्राधिकरण द्वारा जीआरसी का गठन परामर्श और वार्ताओं के माध्यम से एलए और आरएंडआर पर यथासंभव विवादों को निपटाने के उद्देश्य से किया जाएगा। प्रत्येक पीआईयू के लिए एक जीआरसी होगी। जीआरसी में एक सेवानिवृत्त राजस्व अधिकारी/समाज कल्याण अधिकारी की अध्यक्षता में छह सदस्य शामिल होंगे जो समूह । अधिकारी रैंक से नीचे नहीं होंगे। जीआरसी के अन्य सदस्यों में संबंधित परियोजना निदेशक-सह-कार्यकारी, एक सेवानिवृत्त पीडब्ल्यूडी अधिकारी (कार्यकारी अभियंता के पद से नीचे नहीं), आरआरओ, पीएपी का प्रतिनिधि और संबंधित गांव का सरपंच (गांव के निर्वाचित प्रमुख) शामिल होंगे।

10. आरएपी और आरएंडआर नीति जैसे दस्तावेजों को देशी भाषाओं में अनुदित किया जाएगा जैसा कि परियोजना राज्यों के लिए लागू हो और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और राज्य पीडब्ल्यूडी वेबसाइटों के माध्यम से खुलासा किया जाएगा। पब्लिक डोमेन में उपलब्ध दस्तावेजों में शामिल होंगे: पात्रता मैट्रिक्स और आरएपी (स्थानीय भाषा में सारांश) और विभिन्न आरएंडआर लाभों के लिए पात्र पीएएफ की सूची। सभी दस्तावेज सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय मुख्यालय, राज्य पीडब्ल्यूडी और उप-परियोजना पीआईयू कार्यालयों में रखे जाएंगे। डब्ल्यूबी की सूचना नीति तक पहुंच के अनुसार सभी सुरक्षित दस्तावेज विश्व बैंक के पोर्टल पर भी उपलब्ध होंगे। इस आरपीएफ दस्तावेज का खुलासा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और विश्व बैंक दोनों द्वारा किया जाएगा।

11. जब कभी भी लागू कानूनों और नीतियों में बदलाव और संशोधन किया जाएगा और कार्यान्वयन अनुभव और सीख के आधार पर इस पुनर्वास नीति के ढांचे को अद्यतन किया जाएगा।