



## एशियाई विकास बैंक

### भारत: कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार III परियोजना

परियोजना का नाम	कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार III परियोजना
परियोजना की संख्या	42513-014
देश	भारत
परियोजना की स्थिति	अनुमोदित
परियोजना प्रकार/ सहायता की विधि	ऋण
निधीयन का स्रोत/राशि	<b>ऋण 3619- भारत: भारत: कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार III परियोजना</b>
	साधारण पूंजी संसाधन यूएस डॉलर 346.00 मिलियन
रणनीतिक कार्यसूची	पर्यावरण की दृष्टि से स्थायी विकास समावेशी आर्थिक विकास
परिवर्तन के प्रेरक	शासन और क्षमता विकास भागीदारियां निजी क्षेत्र विकास
सेक्टर/उप-सेक्टर	<b>परिवहन</b> – सड़क परिवहन (गैर शहरी) – परिवहन नीतियां और संस्थागत विकास
लैंगिक समानता और मुख्यधारीकरण	कुछ लैंगिक तत्व
विवरण	कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार III परियोजना(केएसएचआईपी) कर्नाटक राज्य में, मूल मार्ग नेटवर्क(सीआरएन) विकास परियोजना के साथ संरेखित 418 किलोमीटर (किमी) राज्यमार्गों का सुधार करेगा। इसमें चिहिनत राज्य राजमार्गों की, ट्रैफिक जरूरतों के आधार पर, पेव्ड शोल्डर द्वारा दो लेन और चार लेन तक अपग्रेडिंग, तथा पुलियों और सेतुओं का पुनर्निर्माण, चौड़ीकरण एवं सुदृढीकरण सम्मिलित रहेगा। संविदाएं, निर्माण पश्चात, 7- वर्ष की एन्युइटी अवधि के साथ हाईब्रिड एन्युइटी मॉडल पर आधारित होंगी। इस परियोजना में सीआरएन पर राज्य राजमार्गों में महत्वपूर्ण दुर्घटना बिंदु चिहिनत करने और इन दुर्घटना बिंदुओं के सुधार हेतु उपयुक्त उपायों के कार्यान्वयन के लिए सड़क सुरक्षा ऑडिट किया जाएगा। यह परियोजना कर्नाटक लोक निर्माण, बन्दरगाहों और अन्तर्देशीय जल परिवहन विभाग (केपीडब्ल्यूडी) की संस्थागत क्षमता और दक्षता को मजबूती प्रदान करेगी।
परियोजना तर्काधार और देश/ क्षेत्रीय रणनीति के साथ संबंध	राज्य सन्दर्भ। दक्षिण पश्चिम भारत में स्थित कर्नाटक राज्य का क्षेत्रफल 192,000 वर्गकिलोमीटर तथा इसकी जनसंख्या लगभग 64 मिलियन है। आर्थिक रूप से कर्नाटक, भारत के बेहतर प्रदर्शन करने वाले राज्यों में से एक है : प्रति व्यक्ति शुद्ध आय राष्ट्रीय औसत से लगभग 50 प्रतिशत अधिक है, और इसमें वित्तीय वर्ष 2012 से वित्तीय वर्ष 2016 की अवधि में प्रति वर्ष 10 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है। जनसंख्या घनत्व राष्ट्रीय औसत से कम है, लिंग अनुपात (पुरुषों के प्रति महिलाओं की संख्या) राष्ट्रीय औसत 940 के मुकाबले 968 महिलाएं प्रति 1000 पुरुष है। बेरोजगारी तथा गरीबी की दरें भी राष्ट्रीय औसत से कमतर हैं और राज्य को पर्याप्त विदेशी प्रत्यक्ष निवेश प्राप्त होता है (राष्ट्रीय स्तर पर, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और महाराष्ट्र के बाद, तीसरा उच्चतम)।

परिवहन नेटवर्क। इस राज्य का रेल नेटवर्क, केवल लगभग 3000 किमी मार्ग के साथ, जिनमें अधिकतम एकल लाइन हैं, विरल है। पश्चिमी पहाड़ी श्रृंखलाओं के साथ का भूभाग, पूर्व पश्चिम रेल सम्पर्क को पश्चिमी तट पर अंदरूनी भाग में हसन से मंगलौर तक एकल लाइन में सीमित करता है, जो सड़क नेटवर्क को आर्थिक ढांचे का एक महत्वपूर्ण तत्व बना रहा है। एशियाई विकास बैंक (एडीबी) द्वारा समर्थित सलाहकारों ने कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार रणनीति हेतु तकनीकी सहायता के लिये सीआरएन को चिन्हित करते हुए एक अध्ययन पूरा किया है, जो कुल 24,000 किमी है।

सरकारी नीति। यद्यपि कर्नाटक में आर्थिक विकास राष्ट्रीय औसत से ऊपर रहा है, यह बंगलूरु और मैसूर के राजधानी क्षेत्र और मंगलूरु तथा उडुपी के तटीय शहरों के आसपास ही केन्द्रित रहने के कारण एक समान भी नहीं रहा है। इसकी राज्य मार्ग नीति (2009) में कर्नाटक सरकार ने सड़कों के विकास के महत्व को आर्थिक विकास के इन्जन के रूप में स्वीकार किया है, और सभी राज्य मार्गों को दो लेन की चौड़ाई तक विकसित किया जाना प्रस्तावित है। कर्नाटक सरकार ने राज्य मार्गों के सुधार हेतु विभिन्न साधनों का उपयोग किया है, जिनमें राज्य बजट, सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपीजी), विश्व बैंक, और एडीबी के माध्यम से वित्तपोषण शामिल है। विश्व बैंक द्वारा 2400 किमी सड़कों के लिए 360 मिलियन डालर की पहली परियोजना 2001 में मंजूर की गई थी। दूसरी परियोजना जारी है और 1500 किमी सड़कों की है, इसमें 2011 में मंजूर किया गया विश्व बैंक का 350 मिलियन डालर का ऋण और 2010 में मंजूर किया गया एडीबी का 315 मिलियन डालर का ऋण शामिल है। कर्नाटक में सड़क क्षेत्र की विस्तृत जानकारी संबद्ध दस्तावेजों में दी गयी है। सरकार का मूल उद्देश्य राज्य राजमार्गों की क्षमता और दशा अपग्रेड करना, अनुरक्षण सुधार करना तथा सड़क सुरक्षा में वृद्धि करना है। इन लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए यह भी आवश्यक है कि राज्य द्वारा परियोजनाओं की योजना, पूर्व तैयारी और कार्यान्वयन के लिए सड़क एजेंसियों की संस्थागत क्षमता का निर्माण किया जाए।

सड़क संस्थाएं। केपीडबल्यूडी, कर्नाटक सरकार की प्रमुख संस्था है जो राज्य सड़कों के लिए जिम्मेदार है। कर्नाटक सड़क विकास निगम लिमिटेड ने विशिष्ट सड़क कार्यों तथा पुलों का जिम्मा लेने और पीपीपीजी के साथ परियोजनाएं आरंभ करने के लिए 1999 में केपीडबल्यूडी की स्थापना थी। इसके अलावा, कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार परियोजना के लिए, बहुपक्षीय एजेंसियों द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं का उत्तरदायित्व संभालने के लिए, एक परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू) की स्थापना की गई थी। यह पीआईयू, कर्नाटक सरकार की ओर से कार्य करते हुए, वर्तमान परियोजना को कार्यान्वित करेगा। प्राथमिकता वाले सड़क गलियारे।

राज्य मार्गों के सुधार की सरकारी रणनीति के अनुसार, राज्य राजमार्गों का ट्रैफिक की आवश्यकता के आधार पर, न्यूनतम दो या चार लेन मानक तक सुधार किया जाना चाहिए। सीआरएन के अध्ययन में शुरू में राज्य भर की सड़कों को प्राथमिकता दी गई है।

पीआईयू ने इसके बाद सीआरएन में परियोजनाओं को वर्गीकृत करने और प्राथमिकता देने के लिये एक संभाव्यतापूर्व अध्ययन शुरू किया। इन अध्ययनों के आधार पर, पीआईयू ने नौ प्रमुख मार्ग गलियारों को चिह्नित किया, जिनके खण्डों को प्राथमिकता के आधार पर अपग्रेड करने हेतु चुना जा सकता है। गलियारों को आर्थिक लाभ, ओद्योगिक और पर्यटन केन्द्रों के साथ कनेक्टिविटी तथा अन्य मानदंडों के आधार पर चुना गया है। एक अन्य संभाव्यता अध्ययन में विशिष्ट प्राथमिकता वाली सड़कों का चयन किया गया, जिसके पश्चात पीआईयू द्वारा नियुक्त सलाहकारों ने इन सड़कों के संबंध में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की हैं, जिन्हें वित्त पोषण हेतु एडीबी को प्रस्तावित किया जा चुका है।

	<p>एडीबी की सहायता द्वारा महत्व बढ़ा। यह परियोजना राज्य में एडीबी के अनुबंध को जारी रखेगी और मजबूत करेगी। एडीबी द्वारा राज्य के सड़क क्षेत्र के विकास में सतत योगदान से बाजार और मूलभूत सेवाओं की पहुंच में सुधार द्वारा सामूहिकता की वृद्धि होगी। यह परियोजना, लोगों और वस्तुओं की बढ़ी हुई, ज्यादा दक्ष तथा स्थिर गति के उद्देश्य के साथ, राज्य सीआरएन के विकास के सम्बन्ध में, भारत के लिए एडीबी की देश भागीदारी रणनीति 2018-2022 में निर्धारित उद्देश्य के अनुरूप है।</p> <p>एडीबी, पूंजी निवेशों की सम्पोषणीयता के सुधार हेतु, हाईब्रिड एन्वुइटी संविदाओं के प्रस्तावित उपयोग के माध्यम से भी महत्व में वृद्धि करेगा। हाईब्रिड एन्वुइटी संविदाओं के अन्तर्गत, संविदाकार को परियोजना लागत का 75 प्रतिशत निर्माण के दौरान उपलब्धि के आधार पर प्रदान कर दिया जायेगा।</p> <p>परियोजना लागत की शेष राशि और रखरखाव की लागत राशि का भुगतान निर्दिष्ट अर्धवार्षिक भुगतानों के रूप में, 7 वर्षों की अवधि में, निर्माण की पूर्णता के अनुसार किया जाएगा। यह दृष्टिकोण पारम्परिक निर्माण संविदाओं से, ऑउट पुट प्रदायगी एवं सतत सम्पत्ति रख रखाव पर केन्द्रित संविदाओं की ओर बदलाव लाता है।</p> <p>एडीबी की भागीदारी निर्माण के आंशिक निजी वित्त पोषण को प्रोत्साहित करेगी। इस परियोजना के अंतर्गत सभी सीआरएन राज्य राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा सुधार के लिए, सड़क सुरक्षा ऑडिट संचालित की जाएगी और चिह्नित दुर्घटना बहुल स्थलों के सुधार हेतु उपाय किए जाएंगे। केपीडबल्यूडी क्षेत्र और मुख्यालय इकाईयां बढ़ते स्तर की सड़क परियोजनाओं का प्रबन्धन कर रही है, जिसके फलस्वरूप, सरकार केपीडबल्यू की गुणवत्ता निगरानी तथा प्रबन्धन प्रणालियों, जिसमें पर्यावरण प्रबन्धन प्रणालियां भी शामिल हैं, के सुधार की इच्छुक है, एडीबी, केपीडबल्यूडी कार्यालयों को अन्तर्राष्ट्रीय मानकीकरण संगठन (आईएसओ) 9001:2015 (गुणवत्ता प्रबन्धन प्रणाली) तथा (आईएसओ) 14001:2015 (पर्यावरण प्रबन्धन प्रणाली) के अनुरूप बनाने के लिए मूल्यांकन और प्रक्रिया आवश्यकताओं हेतु सहायता प्रदान करेगा। यह केपीडबल्यूडी में संस्थागत क्षमता का निर्माण करेगा।</p>
प्रभाव	आर्थिक अवसरों हेतु गतिशीलता और अभिगम्यता में सुधार हुआ
<b>परियोजना परिणाम</b>	
परिणाम का वर्णन	कर्नाटक में सड़क परिवहन क्षमता और सुरक्षा में सुधार हुआ।
परिणाम की दिशा में प्रगति	
<b>कार्यान्वयन प्रगति</b>	
परियोजना आउटपुट्स का विवरण	राज्य राजमार्ग अपग्रेड हुए राज्य राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा उपाय संस्थापित हुए केपीडबल्यूडी की संस्थागत क्षमता और दक्षता में सुधार हुआ
कार्यान्वयन प्रगति की स्थिति (आउटपुट्स, गतिविधियां तथा मुद्दे)	
भौगोलिक अवस्थिति	कर्नाटक
<b>सुरक्षा श्रेणी</b>	
पर्यावरण	ब
अस्वैच्छिक पुनर्वास	अ
स्वदेशी लोग	स
<b>पर्यावरण संबंधी तथा सामाजिक मुद्दों का सारांश</b>	
पर्यावरण पहलू	परियोजना कार्य के दायरे में, मौजूदा राज्य राजमार्गों का सुधार मानक दो लेन चौड़ाई में, कुछ चार लेन खण्डों के साथ, करना शामिल है। परियोजना सड़कें पर्यावरण के लिहाज से संवेदनशील क्षेत्रों से होकर नहीं गुजरेंगी, और कोई महत्वपूर्ण तथा अपरिवर्तनीय पर्यावरणीय प्रभाव प्रत्याशित नहीं हैं। पांच परियोजना सड़कों हेतु, एक पर्यावरणीय प्रबंधकीय योजना (ईएमपी) समेत, पांच प्रारंभिक पर्यावरणीय जांच (आईईई) रिपोर्ट तैयार की जा चुकी हैं और एडीबी की वेबसाइट पर प्रकाशित की जा चुकी हैं।

	<p>विशाल और पुराने माने जाने वाले 866 वृक्षों समेत लगभग 16000 वृक्ष काटे जाएंगे। परियोजना डिजाइन में विशाल और पुराने वृक्षों की कटाई न्यूनतम रखने (अनियमित चौड़ाई जैसे उपायों के माध्यम से) का सर्वोत्तम प्रयास किया गया है। 68,455 वृक्षों का वृक्षारोपण क्षतिपूर्ति के तौर पर किया जाएगा। निर्माण के दौरान अन्य पूर्वानुमानित पर्यावरणीय प्रभावों में सड़क निर्माण-संबंधी विशिष्ट मुद्दे शामिल हैं जैसेकि धूल उत्पन्न होना, शोर, थकान, निर्माण और मजदूर शिविरों का अपशिष्ट ; जल संदूषण ; पेशागत स्वास्थ्य और सुरक्षा ; क्षरण ; एवं गाद। ध्वनि के स्तरों में वृद्धि और सुरक्षा मुद्दे मुख्य प्रचालन प्रभाव हैं। इन्हें हल करने के लिए, शोर अवरोध प्रस्तावित किये गए हैं और उपयुक्त सड़क सुरक्षा सुविधाओं को परियोजना डिजाइन में शामिल किया गया है। सभी निर्माण एवं प्रचालन सम्बंधी प्रभावों के समाधान हेतु ईएमपीज में उपशमन उपाय शामिल किए गए हैं, जो बोली दस्तावेज का हिस्सा हैं और संविदाकार के लिए उनका लागू किया जाना अनिवार्य बनाया गया है। इस परियोजना में अभिनव पर्यावरणीय उपाय शामिल किए गए हैं जैसेकि शहरी सड़क खण्डों में डामर मिश्रण में प्लास्टिक कचरे का इस्तेमाल, जहां सम्भव है। परियोजना तैयारी के दौरान अर्थपूर्ण परामर्श किया गया है तथा प्रभावित व्यक्तियों और हितधारकों द्वारा व्यक्त की गई सभी चिन्ताओं को परियोजना डिजाइन में शामिल किया गया है। इस परियोजना के अंतर्गत, पीआईयू द्वारा प्रयोग में लाये जा रहे मौजूदा शिकायत निवारण तंत्र का अनुकरण किया जाएगा।</p>
<p>अस्वैच्छिक पुनर्वास</p>	<p>इस परियोजना हेतु, 463.58 हेक्टेयर निजी भूमि सहित, 544.63 हेक्टेयर भूमि के अधिग्रहण की आवश्यकता होगी। कुल मिलाकर 5,684 परिवार (24224 व्यक्ति) प्रभावित होंगे। प्रभावित परिवारों में अधिकतर (75 प्रतिशत) स्वामित्व धारक हैं, जिनमें लगभग 60 प्रतिशत प्रभावित परिवार गरीबी स्तर से नीचे हैं।</p> <p>परियोजना के अंतर्गत निजी भूमि और आस्तियों का अधिग्रहण राष्ट्रीय कानून और एडीबी की सुरक्षोपाय नीति वक्तव्य के आधार पर सीधे क्रय द्वारा किया जाएगा। यदि वार्ता असफल हुई, भूमि और आस्तियों का अधिग्रहण उसी कानून और नीति के तहत किया जाएगा। सभी पांच सड़कों के लिए पुनर्वास योजनाएं तैयार की गईं तथा एडीबी की वेबसाइट पर प्रकाशित की गईं ; वे चिह्नित प्रभावों का समाधान करती हैं तथा पूर्व परियोजनाओं के सबक दर्शाती हैं, जिनमें प्रतिस्थापन लागत पर क्षतिपूर्तियां सुनिश्चित करने के उपाय, उपयोगिता स्थानांतरण तथा पुनर्निर्माण सहायता, कमजोर परिवारों के लिए विशेष उपाय तथा आजीविका सुधार कार्यक्रम सम्मिलित हैं। कर्नाटक सरकार सभी सीधे क्रय, पुनर्वास गतिविधियां तथा उपयोगिता स्थानांतरण का वित्तपोषण करेगी। परियोजना प्रभावों का आकलन तथा प्रस्तावित उपशमन उपाय दोनों यथेष्ट हैं।</p>
<p>स्वदेशी लोग</p>	<p>कर्नाटक की जनजातीय आबादी, कुल आबादी का 6.95 प्रतिशत है। सड़कें जनजातीय और परम्परागत भूमि से होकर नहीं गुजरती हैं। सामाजिक प्रभाव मूल्यांकन और जनगणना सर्वेक्षण ने यह पुष्टि हुई है कि प्रभावित परिवारों में (5.5 प्रतिशत) अनुसूचित जनजातियां हैं, और इन परिवारों में व्यापक समाज के समान ही व्यवसाय तथा धार्मिक आस्थाएँ हैं।</p>
<p><b>स्टेकहोल्डर संचार, प्रतिभागिता और परामर्श</b></p>	

<p>परियोजना डिजाइन के दौरान</p>	<p>परियोजना के सम्भावित प्राथमिक लाभार्थी सड़क प्रयोगकर्ता, परियोजना के प्रभावित क्षेत्र के आसपास के समुदाय, ग्रामीण, पंचायतें (ग्रामीण स्थानीय सरकार), केपीडबल्यूडी, भारतीय परिवहन क्षेत्र विकास में कार्यशील अन्य विकास भागीदार, और व्यवसाय एवं सामुदायिक समूह हैं।</p> <p>गरीब और बहिष्कृत भी एक बेहतर सड़क की पहुंच प्राप्त करेंगे, जो आगे उन्हें बाजार और दूसरी सेवाओं तक पहुंचने में मददगार होंगी। प्रतिकूल रूप से प्रभावित हितधारकों में प्राथमिक रूप से वो लोग होंगे जो भूमि या आजीविका गंवाएंगे। तथापि इस परियोजना का फोकस मौजूदा सड़कों के सुधार और पुनर्स्थापना करने पर है, अतः भूमि अधिग्रहण उन क्षेत्रों तक सीमित रहेगा, जहां सड़कों को ज्यामितीय सुधार, सेतु पहुंच, या मौजूदा आबादियों से बचने के लिए बाईपासों की जरूरत है। प्रतिकूल प्रभावों को उचित हितधारक परामर्श के माध्यम से कम किया जाएगा और पुनर्वास योजना में शामिल किया जाएगा।</p> <p>परियोजना का उद्देश्य, कर्नाटक राज्य में बेहतर सड़क कनेक्टिविटी है जिसके फलस्वरूप बुनियादी सेवाओं, व्यापार, रोजगार हेतु बेहतर पहुंच हो सके।</p> <p>गरीब और कमजोर हितधारकों के लिए प्राथमिक चिंताएं, भूमि अधिग्रहण गतिविधियों के परिणाम स्वरूप होने वाली भूमि और/या रोजगार की हानि है। परियोजना की तैयारी में, गरीब और कमजोर हितधारकों सहित सभी लाभार्थियों को आवृत्त करते हुए जांच पड़ताल और परामर्श शामिल रहेंगे।</p> <p>सामुदायिक सम्मेलन एवं फोकस समूह चर्चाएं गरीबी और सामाजिक विश्लेषण के हिस्से के तौर पर आयोजित की जाएंगी। स्थानीय परामर्श सभाओं में, सूचनाओं के प्रचार के साथ परियोजना डिजाइन और इसके सम्भावित प्रभावों के बारे में प्रतिक्रिया प्राप्त करने हेतु गरीब और सामाजिक रूप से बहिष्कृत समूहों (जैसे: महिलाएं, अनुसूचित जनजातियां आदि) के प्रतिनिधियों समेत सभी प्रासंगिक हितधारकों को शामिल किया जाएगा।</p> <p>अन्य प्रमुख हितधारकों जैसेकि प्रासंगिक शाखा विभागों, स्थानीय सरकार के प्रतिनिधियों तथा एनजीओ'ज से भी परामर्श किया जाएगा। सुरक्षोपाय योजनाएं तैयार करने के लिए परियोजना सड़कों के किनारे जनगणना सर्वेक्षण और सामाजिक आर्थिक सर्वेक्षण के दौरान भी प्रभावित परिवारों और समुदायों से परामर्श किया जाएगा।</p>
<p>परियोजना कार्यान्वयन के दौरान</p>	<p>प्रतिकूल प्रभावों को समुचित हितधारक परामर्श के माध्यम से कम किया जाएगा और पुनर्वास योजना में शामिल किया जाएगा।</p>
	<p>यह परियोजना, पीपीटीए परामर्शदाता एनजीओ'ज, और सीबीओ'ज के समर्थन के साथ पीपीटीए के दौरान किए गये परामर्श और सामुदायिक प्रतिभागिता कवायद पर निर्मित होगी। इसमें अत्यन्त घनी और गरीब बस्तियों में योजना, डिजाइन और कार्यान्वयन हेतु सामुदायिक प्रतिभागिता शामिल हैं। परियोजना कार्यान्वयन चरणों में भी सामुदायिक परामर्श आयोजित किये जाएंगे और उपभोक्ता जागरूकता को एक महत्वपूर्ण गतिविधि के रूप में शामिल किया जाएगा।</p>
<p><b>व्यवसाय के अवसर</b></p>	
<p>परामर्शी सेवाएं</p>	<p>सभी परामर्शदाता, एडीबी के, परामर्शदाता के उपयोग पर दिशा निर्देशों (मार्च 2013, जैसा समय समय पर संशोधित किया जाता है) के अनुसार नियुक्त किये जायेंगे। केएसएचआईपी, प्रदर्शन आधारित हाइब्रिड वार्षिकी संविदाओं के कार्यान्वयन लिए "इन्डिपेन्डेंट इन्जीनियर्स" (इन्जीनियरिंग परामर्शी कम्पनी) को अनुबन्धित करेगी। अग्रिम संविदाकरण के अन्तर्गत "इन्डिपेन्डेंट इन्जीनियर्स" हेतु नियुक्ति प्रक्रिया 2016 की तीसरी तिमाही में आरम्भ हो चुकी है और अन्तिम चरण में है। 2018 की पहली तिमाही में प्रदान की जाने हेतु संस्तुत कम्पनियों के साथ संविदा वार्ता आयोजित की जा चुकी है।</p>
	<p>परियोजना प्रारंभिक तकनीकी सहायता का उत्तरदायित्व संभालने के लिए फर्मों का एक संघ पहले ही अनुबन्धित किया जा चुका है। परामर्शी फर्म, एडीबी के, परामर्शदाता के उपयोग पर दिशा निर्देशों (मार्च 2013, जैसा समय समय पर संशोधित किया जाता है) के अनुसार, गुणवत्ता- और लागत आधारित चयन प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए अनुबन्धित की गयी थी। निर्दिष्ट कार्य पूर्ण हो गया है और बन्द कर दिया गया है।</p>
<p>प्रापण</p>	<p>केएसएचआईपी कार्यान्वयन एजेंसी है। माल और कार्यों के सभी प्रापण एडीबी के प्रापण दिशा निर्देशों (अप्रैल 2015, समय समय पर संशोधित) के अनुसार निष्पादित किये जायेंगे। कार्य संविदाएं हाइब्रिड वार्षिकी छूट मॉडल पर आधारित होंगी, जिसमें परियोजना लागत का एक निश्चित प्रतिशत निर्माण के दौरान अदा किया जायेगा, और शेष राशि, जिसमें प्रचालन और रखरखाव भुगतान शामिल हैं, का भुगतान वार्षिकी आधार पर 7 वर्ष की अवधि के दौरान किया जायेगा। सभी तीन हाइब्रिड वार्षिकी संविदा पैकेज हेतु प्रापण कार्यवाही, अग्रिम संविदाकरण के अन्तर्गत 2017 की पहली तिमाही में आरम्भ हो चुकी है और इसके अन्तिम चरणों में है। एडीबी द्वारा 2018 की पहली तिमाही में वित्तीय निविदा मूल्यांकन रिपोर्ट प्राप्त की जा चुकी है।</p>
<p>जिम्मेदार एडीबी अधिकारी</p>	<p>जार्जेट, जॉन</p>
<p>जिम्मेदार एडीबी विभाग</p>	<p>दक्षिण एशिय विभाग</p>

जिम्मेदार एडीबी प्रभाग	परिवहन एवं संचार प्रभाग, एसएआरडी				
निष्पादक अभिकरण	कर्नाटक सरकार  CS@KARNATAKA.GOV.IN  डॉ. अम्बेडकर रोड, सम्पांगी रामनगर,  बैंगलूरु कर्नाटक, भारत				
<b>समयसारणी</b>					
अवधारणा मंजूरी	24 जुलाई 2014				
तथ्य अन्वेषण	23 जून 2016 to 30 जून 2016				
एमआरएम	04 सितंबर 2017				
अनुमोदन	08 दिसंबर 2017				
अंतिम पुनरीक्षा मिशन	-				
अंतिम पीडीएस अद्यतन	19 मार्च 2018				
<b>ऋण 3619- भारत</b>					
<b>मील के पथर</b>					
<b>अनुमोदन</b>	<b>हस्ताक्षर की तिथि</b>	<b>प्रभाविता तिथि</b>	<b>अनुमोदन समापन</b>		
			<b>मूल</b>	<b>संशोधित</b>	<b>वास्तविक</b>
08 दिसंबर 2017			30 जून 2024		
<b>वित्तपोषण योजना</b>			<b>ऋण उपयोगिता</b>		
	कुल (राशि यूएस डॉलर मिलियन में)	तिथि	एडीबी	अन्य	शुद्ध प्रतिशत
परियोजना लागत	548.00	संचयी संविदा पुरस्कार			
एडीबी	346.00	08 दिसंबर 2017	0.00	0.00	0%
प्रतिपक्ष	202.00	संचयी संवितरण			
सहवित्तपोषण	0.00	08 दिसंबर 2017	0.00	0.00	0%
परियोजना पृष्ठ सूचना के लिए अनुरोध तिथि, जिसको जनित किया गया	<a href="https://www.adb.org/projects/42513-014/main">https://www.adb.org/projects/42513-014/main</a> <a href="http://www.adb.org/forms/request-information-form?subject=42513-014">http://www.adb.org/forms/request-information-form?subject=42513-014</a> 14 मई 2018				
परियोजना डेटा शीट्स (पीडीएस) में परियोजना अथवा कार्यक्रम पर संक्षिप्त जानकारी दी गई है: क्योंकि पीडीएस प्रगति-में-कार्य होता है, इसके आरंभिक संस्करण में कुछ जानकारी सम्मिलित नहीं होना संभव है, परंतु यह उपलब्ध होते ही जोड़ दी जाएगी। प्रस्तावित परियोजनाओं के बारे में जानकारी अनंतिम एवं संकेतात्मक है। एशियाई विकास बैंक इस परियोजना डेटा शीट (पीडीएस) में दी गई जानकारी इसके उपयोगकर्ताओं के लिए, किसी भी प्रकार के आश्वासन रहित संसाधन मात्र के रूप में उपलब्ध करता है। यद्यपि एशियाई विकास बैंक उच्च गुणवत्ता की विषयवस्तु उपलब्ध कराने का प्रयास करता है, तदपि जानकारी विपण्यता, विशेष प्रयोजन हेतु उपयुक्तता और अनतिक्रमण की सीमांकन वारंटियों सहित किसी भी प्रकार की वारंटी, अभिव्यक्त अथवा अभिप्रेत, के बिना "जैसी है" आधार पर उपलब्ध कराई जाती है। एशियाई विकास बैंक ऐसी जानकारी की सटीकता अथवा पूर्णता के संबंध में विनिर्दिष्ट रूप से कोई वारंटी अथवा अभिवेदन प्रस्तुत नहीं करता है।					