

परियोजना डेटा शीट का यह हिन्दी अनुवाद इसके अंग्रेजी संस्करण दिनांक 30 अप्रैल 2015 पर आधारित है।



परियोजना डेटा शीट

परियोजना डेटा शीट (पीडीएस) में परियोजना अथवा कार्यक्रम के विषय में संक्षिप्त सूचना होती है। चूंकि पीडीएस एक प्रगति अधीन कार्य होता है, कुछ सूचनाएं इसके प्रारंभिक संस्करण में शामिल नहीं हो सकती हैं, परंतु इनके उपलब्ध होने पर शामिल कर ली जाएंगी। प्रस्तावित परियोजनाओं के बारे में सूचना अनन्तितम और संकेतात्मक है।

पीडीएस सृजन तिथि	—
पीडीएस अद्यतनीकरण की तिथि	31 मार्च 15

परियोजना का नाम	कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार III परियोजना
देश	भारत
परियोजना/कार्यक्रम संख्या	42513-015
स्थिति	अनुमोदित
भौगोलिक अवस्थिति	—

इस प्रलेख में किसी केंद्री कार्यक्रम या रणनीति तैयार करने, किसी परियोजना के वित्तपोषण, अथवा किसी विशेष भूभाग अथवा भौगोलिक क्षेत्र को कोई पदनाम देने, अथवा संदर्भित करने में एशियाई विकास बैंक का आशय किसी भूभाग अथवा क्षेत्र की स्थिति के बारे में कानूनी या अन्य प्रकार से राय प्रकट करना नहीं है।

क्षेत्र	परिवहन
उपक्षेत्र	सड़क परिवहन (गैर-शहरी)
रणनीतिक कार्यसूची	समावेशी आर्थिक विकास (आईईजी)
परिवर्तन के प्रेरक	लैंगिक समानता और मुख्यधारीकरण (जीईएम) निजी क्षेत्र विकास (पीएसडी)
लिंग मुख्यधारा में जोड़ने वाले संवर्ग	संवर्ग 3 : कुछ लैंगिक तत्व (एसजीई)

परियोजना प्रायोजक

■ वित्तपोषण

सहायता का प्रकार/रूपात्मकता	अनुमोदन संख्या	वित्तपोषण का स्रोत	अनुमोदित राशि (हजार)
तकनीकी सहायता	8691	तकनीकी सहायता विशेष निधि	600
—	—	पूरक	30
योग			यूएस\$ 630

■ संरक्षा संवर्ग

संरक्षा संवर्गों के बारे में अधिक जानकारी के लिए, कृपया <http://www.adb.org/site/safeguards/safeguard-categories> देखें

पर्यावरण	—
----------	---

अस्वैच्छिक पुनर्वास	—
---------------------	---

स्वदेशी लोग	—
-------------	---

■ पर्यावरण संबंधी तथा सामाजिक मुद्दों का सारांश

पर्यावरण—पहलू	—
---------------	---

अस्वैच्छिक पुनर्वास	—
---------------------	---

स्वदेशी लोग	—
-------------	---

■ स्टेकहोल्डर संचार, प्रतिभागिता और परामर्श

परियोजना डिजाइन के दौरान

परियोजना के संभावित प्राथमिक लाभार्थियों में सड़क प्रयोक्ता, परियोजना प्रभाव क्षेत्र के निकटस्थ क्षेत्र में समुदाय, ग्रामवासी, पंचायत (स्थानीय ग्रामीण सरकार), केपीडब्ल्यूडी, भारत के परिवहन सेक्टर में सक्रिय विकास भागीदार तथा व्यवसाय तथा समुदाय समूह शामिल हैं। गरीब और वंचित भी सड़कों तक आसानी से पहुंच सकते हैं, जो उनके लिए आगे मंडियों तथा सेवाओं तक पहुंचने में सहायताप्रद होता है। प्रतिकूल रूप से प्रभावित स्टेकहोल्डर्स बुनियादी रूप से वे होंगे जो अपनी भूमि या आजीविका गंवाएंगे। तथापि, परियोजना का फोकस मौजूदा सड़कों के सुधार तथा पुनरुद्धार पर होगा, इस प्रकार भूमि अधिग्रहण उन क्षेत्रों तक सीमित होगा जहां कुछ रेखागणितीय सुधार, पुल पहुंच मार्गों अथवा मौजूदा बस्तियों की बाधा से बचाने के लिए बाईपास की आवश्यकता है। प्रतिकूल प्रभाव का उपशमन समुचित स्टेकहोल्डर परामर्श द्वारा किया जाएगा तथा पुनर्वास योजना में शामिल किया जाएगा। प्रस्तावित परियोजना का उद्देश्य कर्नाटक राज्य में रोड कनेक्टिविटी में सुधार करना और उसके द्वारा बुनियादी सेवाओं, व्यापार और रोजगार तक पहुंच बढ़ाना है। गरीब और कमजोर स्टेकहोल्डर्स की प्राथमिक चिंताएं भूमि अधिग्रहण के परिणामस्वरूप भूमि तथा/अथवा आजीविका की हानि होगी। परियोजना तैयार करने की प्रक्रिया में अन्वेषण तथा गरीब और कमजोर वर्गों सहित सभी लाभार्थियों के साथ परामर्श शामिल होगा। प्रस्तावित परियोजना का निर्माण पीपीटीए के दौरान, पीपीटीए परामर्शदाता एनजीओ'ज तथा सीबीओ'ज की सहायता से किए जाने वाले परामर्श तथा समुदाय प्रतिभागिता कवायदों पर आधारित होगा। इन कवायदों में अति सघन तथा गरीब बस्तियों में योजना, डिजाइन तथा कार्यान्वयन हेतु समुदाय प्रतिभागिता शामिल है। सामुदायिक परामर्श परियोजना कार्यान्वयन अवस्थाओं में भी जारी रखा जाएगा तथा उपयोगकर्ता जागरूकता एक प्रमुख गतिविधि के तौर पर शामिल की जाएगी। सामुदायिक बैठकों तथा समूह चर्चाओं का आयोजन गरीबी तथा सामाजिक विश्लेषण के हिस्से के रूप में किया जाएगा। सूचना के प्रसार तथा परियोजना डिजाइन तथा इसके संभावित प्रभावों के बारे में सुझावों के लिए स्थानीय परामर्श बैठकों में समस्त संबंधित स्टेकहोल्डर्स शामिल किए जाएंगे,

जिनमें गरीब और अन्य सामाजिक रूप से वंचित समूह (उदाहरण के लिए महिलाएं, अनुसूचित जनजातियां इत्यादि) शामिल हैं। अन्य प्रमुख स्टेकहोल्डर्स के साथ भी परामर्श किया जाएगा जैसेकि संबद्ध शाखा विभाग, स्थानीय सरकार प्रतिनिधि तथा एनजीओ'ज। सुरक्षोपाय योजनाएं तैयार करने के लिए, परियोजना सड़कों के समानांतर जनसंख्या सर्वेक्षण और सामाजिक आर्थिक सर्वेक्षण के दौरान, प्रभावित परिवारों तथा समुदायों के साथ भी परामर्श किया जाएगा।

परियोजना कार्यान्वयन के दौरान

—

■ विवरण

कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार III परियोजना (केएसएचआईपी-III) राज्य में कोर सड़क नेटवर्क (सीआरएन) के अंश स्वरूप राज्य राजमार्गों (एसएच'स) तथा प्रमुख जिला सड़कों (एमडीआर'स) के पुनरुद्धार तथा समुन्नतन द्वारा राज्य की परिवहन कनेक्टिविटी के सुधार हेतु डिजाइन की गई है। परियोजना में (i) लगभग 2200 किलोमीटर एसएच'स तथा एमडीआर'स का पुनरुद्धार तथा समुन्नतन ; (ii) सार्वजनिक-निजी भागीदारियों (पीपीपी) के उपयोग द्वारा सड़क अनुरक्षण तथा आस्ति प्रबंधन में सुधार ; तथा (iii) दुर्घटना प्रतिक्रिया प्रणाली की संरचना शामिल है। सिविल कार्यों के कार्यान्वयन के निरीक्षण हेतु परामर्शी सेवाएं उपलब्ध कराई जाएंगी। 600,000 डॉलर की एक परियोजना तैयारी तकनीकी सहायता (पीपीटीए) शामिल की जानी प्रस्तावित है, जिसका विवरण संबंधित परिशिष्ट 4 में दिया गया है। परियोजना का प्रभाव कर्नाटक राज्य में सड़क परिवहन कनेक्टिविटी में सुधार के रूप में होगा। इसका परिणाम कर्नाटक में सड़क दक्षता में सुधार होगा। निर्गत (i) राज्य की सड़कों का पुनरुद्धार तथा सुधार ; (ii) सड़क अनुरक्षण तथा आस्ति प्रबंधन में सुधार ; तथा (iii) सुव्यवस्थित दुर्घटना प्रतिक्रिया प्रणाली होगा।

■ परियोजना तर्काधार और कंट्री/क्षेत्रीय रणनीति के साथ संबंध

राज्य संदर्भ। भारत के दक्षिण पश्चिम में कर्नाटक राज्य का क्षेत्रफल लगभग 192,000 वर्ग किलोमीटर तथा इसकी आबादी लगभग 61 मिलियन है। कर्नाटक भारत में तेजी से विकास कर रहे राज्यों में एक रहा है। यहां बेरोजगारी तथा गरीबी की दर राष्ट्रीय औसत से कम रही हैं और राज्य को भारी प्रत्यक्ष निवेश प्राप्त होता है। परिवहन की दृष्टि से राज्य में रेल नेटवर्क की थोड़ी कमी है। राज्य में लगभग 3000 किलोमीटर रेल नेटवर्क है, जो अधिकांशतः एकल लाइन का है। पश्चिमी घाट (पहाड़ी श्रृंखला) के समानांतर तराई क्षेत्र के कारण, पूर्व-पश्चिम रेल कनेक्टिविटी भी भीतरी क्षेत्र में हसन से पश्चिमी तट पर मंगलौर तक एक लाइन तक ही सीमित है। इस प्रकार सड़क नेटवर्क आर्थिक ढांचे का महत्वपूर्ण तत्व है। कर्नाटक राज्य राजमार्ग नेटवर्क के लिए तकनीकी सहायता एडीबी टीए 7324-आईएनडी के तहत परामर्शदाताओं द्वारा राज्य में कोर रोड नेटवर्क (सीआरएन) की पहचान हेतु अध्ययन पूर्ण किया गया जैसाकि नीचे तालिका में दिया गया है : प्रशासनिक श्रेणी :- कुल किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) :- 4,491 राज्य राजमार्ग (एसएच) 18,470 प्रमुख जिला सड़क (एमडीआर) :- 1265 योग :- 24,226 प्राथमिकता रोड कॉरीडोरस : व्यापक वित्तीय अनुमानों के आधार पर सीआरएन पर एक संभाव्यता पूर्व रिपोर्ट संचालित की गई ताकि उन परियोजनाओं को वर्गीकृत किया जा सके जो पीपीपी के किसी रूप (टोल आधारित, अथवा पूंजी लागत के अंश हेतु राज्य सहायता, तथा/अथवा वार्षिकी आधार पर उपलब्ध भुगतान) में प्रारंभ की जा सकती हैं। इन अध्ययनों के आधार पर केएसएचआईपी द्वारा नौ प्रमुख रोड कॉरीडोरस चिन्हित किए गए, जिनके हिस्सों में एडीबी की वित्तीय सहायता के माध्यम से, उपयुक्त पीपीपी फ्रेमवर्क का उपयोग करते हुए, समुन्नतन का कार्य आरंभ किया जाएगा। सड़क संस्थाएं। कर्नाटक लोक निर्माण, बंदरगाह तथा अंतर्देशीय जल परिवहन विभाग (केपीडब्ल्यूडी) कर्नाटक सरकार (जीओके) की प्रमुख संस्था है, जो एसएच'स और एमडीआर'स के लिए जिम्मेदार है। केपीडब्ल्यूडी द्वारा विशिष्ट सड़क निर्माण तथा पुल

निर्माण के लिए तथा पीपीपी फार्मेट्स पर परियाजनाएं प्रारंभकर सर्फेस इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रोत्साहन हेतु 1999 में कर्नाटक सड़क विकास निगम (केआरडीसीएल) की स्थापना की गई। इसके अतिरिक्त, कर्नाटक राज्य राजमार्ग सुधार परियोजना (केएसएचआईपी) की स्थापना बहुपक्षीय वित्तपोषित परियोजनाएं प्रारंभ करने के लिए एक परियोजना कार्यान्वयन इकाई के तौर पर की गई। केएसएचआईपी की अपने स्वयं के कार्यालयों, स्टाफ के साथ अपनी एक स्वतंत्र संरचना है तथा मुख्य परियोजना अधिकारी इसका प्रमुख होता है। कर्नाटक सरकार ने ग्रामीण सड़कों के लिए कर्नाटक ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण (केआरआरडीए) की स्थापना की है, जो राज्य बजट और राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क स्कीम से उपलब्ध निधियों से ग्रामीण सड़कों का प्रबंधन करता है। सरकार की रणनीति। हालांकि कर्नाटक भारत में बेहतर निष्पादन करने वाले राज्यों में शामिल है, पर यहां असमान विकास है, जहां बेंगलुरु/मैसूर तथा तटीय नगरों मंगलौर/उडुपी क्षेत्र पर ध्यान केन्द्रित किया जाता है। कर्नाटक इसके कमजोर रेल नेटवर्क के कारण ग्रामीण तथा शहरी अर्थव्यवस्था के बीच सम्पर्क के लिए पूरी तरह सड़क नेटवर्क पर आश्रित है। कर्नाटक सरकार ने इसकी राज्य सड़क नीति (2009) में सड़क विकास को आर्थिक विकास के इंजन के रूप में मान्यता प्रदान की है तथा सीआरएन का विकास 2 लेन चौड़ाई के साथ भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) मानकों के अनुसार विकसित करने का प्रस्ताव किया है। इसे हासिल करने के लिए कर्नाटक सरकार राज्य की सड़कों के सुधार के लिए बजट, पीपीपी, वर्ल्ड बैंक तथा एडीबी वित्तपोषण के संयोजना का उपयोग करती रही है। केएसएचआईपी-I, वर्ल्ड बैंक की 2001 की परियोजना थी, जिसके तहत 2400 किलोमीटर सड़क के लिए 360 मिलियन डॉलर मंजूर किए गए थे। केएसएचआईपी-II, जो चालू परियोजना है, के तहत 1500 किलोमीटर सड़क शामिल हैं। इसके दो भाग हैं : (1) 350 मिलियन डॉलर की वर्ल्ड बैंक की मंजूरी तथा (2) 315 मिलियन डॉलर की एडीबी की मंजूरी। तथापि, सीआरएन सड़कों के विकास के लिए अतिरिक्त भारी धनराशि की जरूरत है, जो अनुमानतः 1.7 बिलियन डॉलर होगी। एडीबी की प्रतिभागिता। इस विकास में एडीबी के योगदान से राज्य की आबादी के अधिकांश हिस्से की मंडियों तथा बुनियादी सेवाओं तक बेहतर पहुंच से समावेशिता को बढ़ावा मिलेगा। यह परियोजना राज्य में एडीबी के गठबंधन को मजबूती प्रदान करना जारी रखेगी और राज्य सड़क कार्यक्रम को निरंतरता तथा सुसंगतता की दृष्टि से लाभ पहुंचाएगी। सरकारी वित्तपोषण के उत्तोलन हेतु निजी सेक्टर वित्तपोषण के प्रस्तावित उपयोग से भी एडीबी की मूल्य वृद्धि होगी, जबकि पूंजी निवेश की पोषणीयता में सुधार के साथ सुधरी सड़क सुरक्षा के लिए दुर्घटना प्रतिक्रिया प्रणाली का ढांचा तैयार किया जा सकेगा। यह परियोजना परिवहन सेक्टर के वर्द्धित, अधिक कारगर तथा लोगों तथा माल के स्थायी संचलन के उद्देश्य के साथ राज्य कोर नेटवर्क के विकास पर देश भागीदारी रणनीति 2013-2017 में निर्धारित रणनीतिक उद्देश्यों के अनुरूप है। परियोजना देश परिचालन व्यवसाय योजना : भारत (2013-2015) में शामिल की गई है तथा आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय, भारत सरकार (डीईए) ने परियोजना के लिए एडीबी की वित्तीय सहायता को मंजूरी प्रदान कर दी है।

■ विकास प्रभाव

-

■ परियोजना परिणाम

परिणाम का वर्णन

परिणाम की दिशा में प्रगति

-

-

■ आउटपुट्स और कार्यान्वयन प्रगति

परियोजना आउटपुट्स का वर्णन	कार्यान्वयन प्रगति की स्थिति (आउटपुट्स, गतिविधियां और मुद्दे)
—	—
विकास परियोजनाओं की स्थिति	कार्य/निर्माण की स्थिति
—	—
महत्वपूर्ण परिवर्तन	
—	

■ व्यवसाय के अवसर

प्रथम सूचीयन की तिथि	7 अगस्त 14
परामर्शी सेवाएं इस पीपीटीए की जिम्मेदारी के लिए एक फर्म (अथवा फर्म्स का संघ) नियुक्त की जाएगी। जैसाकि अनुमान है, इस कार्य के लिए 1 अंतरराष्ट्रीय और 7 राष्ट्रीय विशेषज्ञों की कुल 37 व्यक्ति-माह के लिए आवश्यकता होगी। परामर्शदाता फर्म की नियुक्ति बायो-डाटा तकनीकी प्रस्ताव प्रक्रियाओं का उपयोग करते हुए 90:10 गुणवत्ता लागत अनुपात के साथ गुणवत्ता-तथा लागत-आधारित चयन विधि द्वारा की जाएगी। पीपीटीए के तहत उपयोग की जाने वाली सभी परामर्शिता सेवाओं का प्रापण परामर्शदाताओं के उपयोग पर एडीबी के दिशानिर्देश (मार्च, 2013 समय-समय पर संशोधित अनुसार) के अनुसार निष्पादित किया जाएगा।	
अधिप्राप्ति इस पीपीटीए की जिम्मेदारी के लिए एक फर्म (अथवा फर्म्स का संघ) नियुक्त की जाएगी। जैसाकि अनुमान है, इस कार्य के लिए 1 अंतरराष्ट्रीय और 7 राष्ट्रीय विशेषज्ञों की कुल 37 व्यक्ति-माह के लिए आवश्यकता होगी। परामर्शदाता फर्म की नियुक्ति बायो-डाटा तकनीकी प्रस्ताव प्रक्रियाओं का उपयोग करते हुए 90:10 गुणवत्ता लागत अनुपात के साथ गुणवत्ता-तथा लागत-आधारित चयन विधि द्वारा की जाएगी। पीपीटीए के तहत उपयोग की जाने वाली सभी परामर्शिता सेवाओं का प्रापण परामर्शदाताओं के उपयोग पर एडीबी के दिशानिर्देश (मार्च, 2013 समय-समय पर संशोधित अनुसार) के अनुसार निष्पादित किया जाएगा।	
प्रापण और परामर्शी सूचनाएं http://www.adb.org/projects/42513-015/business-opportunities	

■ समयतालिका

अवधारणा मंजूरी	—
सम्यक् सतर्कता मिशन	—
निवेश समिति बैठक	—
अनुमोदन	24 जुलाई 14

■ सम्पर्क और अद्यतन विवरण

जिम्मेदार एडीबी अधिकारी	पी.वी. रवि (rperi@adb.org)
जिम्मेदार एडीबी विभाग	दक्षिण एशिया विभाग
जिम्मेदार एडीबी प्रभाग	परिवहन और संचार प्रभाग, एसएआरडी
निष्पादक अभिकरण	–

■ सम्पर्क

परियोजना वेबसाइट	http://www.adb.org/projects/42513-015/main
परियोजना प्रलेखों की सूची	http://www.adb.org/projects/42513-015/documents
