

राजमार्ग प्रक्षेत्र में क्षमता विकास

■ अवधेश कुमार सिंह भदौरिया

राजमार्ग प्रक्षेत्र में क्षमता विकास की आवश्यकता : लगभग 20 वर्ष पूर्व राजमार्ग प्रक्षेत्र में बदलाव लाने, निर्माण कार्यों की गति बढ़ाने तथा नई दिशा देने के लिए अध्ययनों, कार्यशालाओं, राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय सेमिनारों के माध्यम से प्रयास किये जा रहे थे, जिनके फलस्वरूप वर्ष 1990 में प्रथम बार राजमार्ग क्षेत्र में विदेशी पूँजी निवेश का मार्ग प्रशस्त हुआ। भारत सरकार ने वर्ष 1990 में राजमार्ग अवस्थापना सुविधाओं के विकास के महत्व को अनुभूत किया तथा वर्ष 2000 में चौड़ीकरण एवं सुदृढ़ीकरण की दो राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं प्रारम्भ की गई जिन्हें क्रियान्वित करने का दायित्व भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया। ग्रामीण मार्गों हेतु प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना प्रारम्भ की गयी। वर्ष 1997-98 तक राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण कार्यों हेतु वार्षिक व्यय रुपए 1000 करोड़ था, जो वर्ष 2007-08 में बढ़कर रुपए 17,000 करोड़ हो गया। भारत सरकार आगामी पाँच वर्षों में 60,000 करोड़ रुपए व्यय करने जा रही है। इसके अतिरिक्त, विगत पाँच वर्षों में राज्य सरकारों द्वारा कई राज्य राजमार्गों के सुदृढ़ीकरण एवं चौड़ीकरण की योजनाएं स्वीकृत की गयी हैं। इस प्रकार राजमार्ग प्रक्षेत्र में संसाधनों का निवेश लगातार बढ़ता जा रहा है। पिछड़े क्षेत्रों में नव निर्माण, नवनिर्मित मार्गों का उन्नयन तथा विकसित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों के चौड़ीकरण, सुदृढ़ीकरण तथा द्रुतगामी मार्गों के निर्माण की मांग भी

निरन्तर बढ़ती जा रही है। अभी तक हम ग्रामीण मार्गों का ही राजमार्गों में परिवर्तन कर रहे थे। परन्तु भारत सरकार द्वारा 11वीं पंचवर्षीय योजना में द्रुतगामी मार्गों के निर्माण पर बल दिया गया है तथा इस पंचवर्षीय योजना 2007-2012 में 9 से 10 प्रतिशत वृद्धि का लक्ष्य रखा गया है। जनवरी-जून 2008 की अवधि के लिए जारी “एसोचेम” के प्रतिवेदन के अनुसार जिन शीर्षस्थ 10 क्षेत्रों में सबसे ज्यादा निवेश हुआ है उनमें ऊर्जा क्षेत्र (18.64 प्रतिशत) सर्वोपरि है। रियेल एस्टेट में 14.38 प्रतिशत तथा स्टील क्षेत्र में 10.33 प्रतिशत पूँजी निवेश हुआ है। अगले 2 से 5 वर्षों में विद्युत उत्पादन, ऊर्जा संयंत्रों के विस्तार व निर्माण पर कम्पनियां 36970.00 करोड़ रुपये व्यय करने जा रही हैं। भारतीय और विदेशी लाजिस्टिक कम्पनियों, उत्पाद संगठनों, राजकीय व निजी बंदरगाहों, औषधि निर्माण, विक्रय संगठनों तथा पोत परिवहन कम्पनियों को लाजिस्टिक कर्मचारियों की आवश्यकता पड़ती है। 90 अरब रुपए का लाजिस्टिक बाजार 16 प्रतिशत वार्षिक की दर से विकास कर रहा है। सम्प्रति अभियंत्रण संगठनों में यदि तिगुना नहीं तो क्षमता के सापेक्ष दुगुना कार्य भार प्रत्येक अभियन्ता पर है। क्षमता से अधिक कार्यभार होने पर गुणवत्ता, उत्पादकता, सृजनशीलता समय पालन सभी कु-प्रभावित होते हैं। बड़ी-बड़ी परियोजनाओं में भी ज्यादातर परियोजनाओं का 50 प्रतिशत कार्य ही शत प्रतिशत समयावधि में पूर्ण हो सका।

■ राष्ट्रीय मार्ग खण्ड, लोक निर्माण विभाग, गाजीपुर

उपरोक्त के अतिरिक्त आर्थिक उदारीकरण तथा धन की आसान उपलब्धता के कारण देश में रेलवे, भवन निर्माण, विद्युत शक्ति गृह एवं विद्युत परियोजनाएं, विमान पत्तन, पोत निर्माण तथा जल संसाधन की परियोजनाओं की भी बहुतायत में शुरूआत हुई है। वर्तमान में सड़कों, सेतुओं अधोगामी एवं उपरिगामी सेतुओं की अनेक परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं।

फलतः सिविल अभियन्ताओं तथा कुशल कार्मिकों की भारी कमी है। अवस्थापना क्षेत्र का विकास जिस गति से हो रहा है, उससे अगले तीन से पाँच वर्षों में तीन लाख रोजगार सृजित होंगे। निर्माण कार्यों एवं परियोजनाओं में मुख्यतः नियोक्ता/ राजकीय विभाग, संवेदक एवं पर्यवेक्षक सलाहकारों की भूमिका होती है। ससमय गुणता उत्पादन हेतु उपरोक्त तीनों की ही क्षमता का विकास नितान्त आवश्यक है। क्षमता विकास के निम्नलिखित दो चरण हैं :-

1. संसाधनों की उपयुक्त उपयोगिता हेतु रणनीति।
2. भविष्य की आवश्यकताओं के अनुरूप क्षमता विकास।

इसके अतिरिक्त, समय से भू-अध्याप्ति न हो पाने के कारण 30 प्रतिशत परियोजनाएं तथा वन विभाग से आवश्यक अनुमति लेने हेतु समयावधि लग जाने के कारण 15 प्रतिशत परियोजनाएं विलम्बित होती हैं। अतः भू-अध्याप्ति से जुड़े संगठनों की क्षमता में भी अभिवृद्धि की जानी चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्गों हेतु 100 मी०, मुख्य जिला व अन्य जिला मार्गों हेतु 75 मी० तथा ग्रामीण मार्गों हेतु 25 मी० चौड़ा मार्गों के दोनों ओर वन विभाग के प्रभाव से सुरक्षित गलियारा होना चाहिए। राजमार्ग परियोजनाओं हेतु इन गलियारों में वन विभाग व न्यायालय का हस्तक्षेप नहीं होना चाहिए।

2. **क्षमता विकास :-** क्षमता विकास का आशय व्यक्ति विशेष/कार्मिकों व संस्थाओं के सुदृढ़ीकरण एवं शिक्षण-प्रशिक्षण, अनुश्रवण तथा संसाधनों के समिश्रीकरण से है। व्यक्ति विशेष तथा संगठन दोनों को

ही मात्रा एवं गुणवत्ता के दृष्टिकोण से क्षमता विकास की आवश्यकता है। राजकीय विभागों, सलाहकार संगठनों तथा संवेदकों के संगठनों में संरचनात्मक सुधार तथा समस्त स्तरों पर प्रशिक्षण से क्षमता विकास संभव हो सकेगा।

3. संगठनों की संरचना :-

(i) **नियोक्ता/राजकीय विभाग:** जहाँ तक नियोक्ता/राजकीय विभागों का प्रश्न है, राजकीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण में क्षमता विकास हेतु काफी कार्य किया गया है। परन्तु युवा अभियन्ताओं की कमी है। राजकीय राजमार्ग प्राधिकरण सलाहकार संगठनों पर आधारित छरहरा संगठन है अतः सलाहकार संगठनों का क्षमता विकास अपरिहार्य है।

सलाहकार संगठनों द्वारा अनुभव में छूट का अनुरोध किया जाता रहा है। गुणवत्ता आधारित छूट दिये जाने पर विचार किया जाना समीचीन होगा। राजमार्ग प्रक्षेत्र में राज्य सरकार के लोक निर्माण विभागों तथा अन्य अभियन्त्रण विभागों जैसे-ग्रामीण अभियन्त्रण सेवा, मण्डी परिषद आदि की भी राजमार्गों/शहरी मार्गों के निर्माण में महत्वपूर्ण भूमिका होती है। इन विभागों के कार्यभार में विगत वर्षों में असाधारण वृद्धि हुई है। परन्तु इनके संगठनों का ढाँचा पुराने नियमों, अधिनियमों तथा तत्कालीन आवश्यकताओं के अनुरूप होने के कारण अब प्रासंगिक नहीं रह गया है। आज की आवश्यकता के अनुसार भारी भरकम संगठनों के स्थान पर छरहरे एवं चुस्त-दुर्लस्त संगठन सानुकूल हैं। अतः इन संगठनों के पुनर्गठन की आवश्यकता है।

इन संगठनों में छोटे-छोटे प्रभाग होने चाहिए तथा इनकी संरचना, परियोजना विशेष के अनुरूप होनी चाहिए। यहाँ पर यह भी कहना समीचीन होगा कि इन विभागों के विभागाध्यक्ष, विशेषज्ञ तकनीकी अधिकारी होने चाहिए तथा उनमें तकनीकी-आर्थिक, तकनीकी-वित्तीय तथा तकनीकी-विधिक समस्याओं के तत्काल निवारण की क्षमता होनी चाहिए। इन विभागों के वरिष्ठतम् पदों पर सुशोभित उक्त तकनीकी

अधिकारियों में इतनी क्षमता होनी चाहिए कि वे राजनीतिज्ञों, प्रशासकों, सतर्कता एवं अंकेक्षण संस्थाओं को अपने दृष्टिकोण से अवगत करा सकें तथा लिये गये निर्णयों की सार्थकता सिद्ध कर सकें। सतर्कता एवं अंकेक्षण संस्थाओं के भय से अनिर्णय की स्थिति नहीं आनी चाहिए। निर्णय न लेने अथवा इन्हें विलम्बित करने वालों के लिए दण्ड की व्यवस्था होनी चाहिए। वाचित, वास्तविक एवं आवश्यक निर्णयों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। केवल कुवृत्तिक निर्णयों को ही हतोत्साहित किया जाना चाहिए।

उच्च स्तर के अधिकारियों द्वारा अधिकारों का प्रतिनिधायन तथा जिम्मेदारी का अभिवहन किया जाना चाहिए। पद निर्वाह तथा जिम्मेदारी के साथ-साथ अधिकार भी दिये जाने चाहिए। प्रत्येक स्तर पर अधिकारों का प्रतिनिधायन होना चाहिए ताकि शीघ्र निर्णय हो सकें।

मुख्यतः संगठन तीन प्रकार के होते हैं। नौकरशाही संगठन, तकनीकी संगठन तथा उद्यमी संगठन। विभागों का संगठन उद्यमी संगठन होना चाहिए। भारतीय अच्छे उद्यमी हैं। इन्होंने देश व विदेश में विभिन्न क्षेत्रों में अच्छी खासी उन्नति की है। उनके उद्यम कौशल के लाभ लेने के अवसर विकसित किये जाने चाहिए। संगठन का ढाँचा गतिशील होना चाहिए तथा विभागाध्यक्ष को कार्य की माँग के अनुरूप इसके पुर्नर्गठन का अधिकार होना चाहिए।

प्रत्येक विभाग में एक तकनीकी विधि प्रकोष्ठ होना चाहिए, जो मैन्युअल्स, संविदा प्रपत्रों तथा नियमावलियों में सुधार प्रस्तावित करे। शैक्षणिक एवं निर्माण संस्थानों के मध्य कार्मिकों के आदान-प्रदान की व्यवस्था होनी चाहिए। नियोजन, निर्माण, अनुरक्षण एवं अनुप्रयोग हेतु अलग-अलग संगठन गठित किये जाने चाहिए। विभागीय मैन्युअल्स में एक अध्याय क्षमता विकास पर भी होना चाहिए।

एक ऐसे नियामक प्राधिकरण की भी आवश्यकता है, जो द्रुतगामी मार्ग, राष्ट्रीय राजमार्ग,,

राज्य राजमार्ग एवं ग्रामीण मार्गों हेतु केन्द्र तथा राज्य सरकारों हेतु मानक एवं दिशा-निर्देश तय करे। इन संगठनों में नियमित नियुक्ति/प्रोन्ति होनी चाहिए तथा तनाव रहित कार्य माहौल होना चाहिए।

राज्य लोक निर्माण विभागों में प्रायः ऐसी स्थिति आ गयी है कि अभियन्ताओं को एक ही पद पर 20-20 सालों तक कार्य करना पड़ता है, जिससे क्षमता कुप्रभावित होती है। एक ही पद पर सात वर्ष से अधिक समय तक कार्य करने से ज्ञान विसर्जन तथा क्षमता ह्रास परिलक्षित होने लगता है। अतः कार्मिक की दक्षता बनाये रखने हेतु यह आवश्यक है कि उसे सात वर्ष बाद आवश्यक रूप से पदोन्ति मिल जाए। आजकल विभिन्न राज्यों में एक नये प्रकार का विशेषाधिकार प्राप्त वर्ग पुनर्जीवित हो गया है। ज्यादातर सुविधायें और प्रोन्तियों का लाभ इसी वर्ग को मिलता है जबकि योग्य एवं दक्ष कार्मिक उपेक्षित छोड़ दिये जाते हैं; इससे भी क्षमता का ह्रास होता है। इस कुप्रथा पर भी अंकुश लगाया जाना आवश्यक है। हम सभी जानते हैं कि फ्राँस की क्रांति में लुई 16वें को इसी प्रकार के विशेषाधिकार प्राप्त वर्ग की वजह से सूली पर चढ़ा दिया गया था। फिर भी इसी तरह की परिस्थितियाँ सृजित होती जा रही हैं। भारतीय सड़क कांग्रेस के चंडीगढ़ अधिवेशन में श्री नर्मदेश्वर सहाय ने सुझाव दिया है कि बड़ी राजमार्ग परियोजनाओं हेतु लोक निर्माण विभाग के अभियन्ताओं को उसी प्रकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार सेवा-योजित किया जाय जो कि विश्व बैंक एवं एशियाई विकास बैंक द्वारा सलाहकार संगठनों में अभियन्ताओं के सेवायोजन हेतु निर्गत किये गये हैं। इसमें उनके पदनाम को रुकावट न बनने दिया जाय। इस प्रकार उपलब्ध क्षमता का समुचित सदुपयोग हो सकेगा।

उनके द्वारा यह भी सुझाया गया है कि परिकल्पना संगठनों में कार्य करने हेतु इच्छुक अभियन्ताओं को उनके जीवन एवं प्राग्-वृत्त तथा साक्षात्कार के आधार पर सेवायोजित किया जाए। परिकल्पना संगठनों में दुगने वेतन एवं भत्तों की व्यवस्था की जाए तथा इन संगठनों में कार्यरत

अभियन्ताओं को स्नातकोत्तर एवं डॉक्ट्रेट पाठ्यक्रमों हेतु नामित किया जाए तथा विदेशों में भी प्रशिक्षण हेतु भेजा जाए।

उसी अधिवेशन में श्री बी.एन. सिंह द्वारा बताया गया कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एवं विश्व बैंक के अधिकारियों के मध्य परिचर्चा के दौरान चीन का उदाहरण सामने आया है, जिसने 100 परिकल्पना संगठनों का गठन किया है। प्रत्येक संगठन में 60-70 कार्मिक हैं तथा उन्हें समकालीन आई.टी.सेक्टर के कार्मिकों से दुगुना वेतन दिया जाता है, जो कि चीन की प्रगति के कर्णधार हैं।

(ii) **संवेदक-राजकीय विभागों/नियोक्ता** के बाद संवेदक का स्थान आता है। संवेदक की क्षमता विकास हेतु उसके पास उपलब्ध पूँजी में अभिवृद्धि, अच्छी मशीनों की उपलब्धता तथा कार्मिकों जैसे कि परियोजना प्रबन्धक, निर्माण प्रबन्धक, गुणवत्ता नियंत्रण अभियन्ता, निर्माण सामग्री अभियन्ता, परिकल्पना अभियन्ता, प्रयोगशाला सहायक, यंत्र तथा संयंत्रों के चालकों की उपलब्धता सम्मिलित हैं। अधिक कार्य करने से पूँजी में अभिवृद्धि स्वाभाविक है। श्री बी०एन० सिंह के अनुसार दस वर्ष पूर्व संवेदक अर्ह नहीं हो पाते थे तथा उन्हें बड़ी कम्पनियों के उप संवेदक के रूप में कार्य करना पड़ता था। आज वे अपने आप ही अर्ह हो जाते हैं। पूँजी अभिवृद्धि के बाद अच्छी मशीनों के क्रय हेतु प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

(iii) **पर्यवेक्षण सलाहकार-पर्यवेक्षण** सलाहकार अगले क्रमांक पर हैं। बड़ी राजमार्ग परियोजनाओं, विश्व बैंक व एशियाई विकास बैंक वित्त पोषित परियोजनाओं में कार्यों का पर्यवेक्षण इन्हों के द्वारा किया जाता है। अतः ये उत्पाद की गुणता के लिए उत्तरदायी हैं। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, विश्व बैंक परियोजनाएं, एशियाई विकास बैंक परियोजनाएं, पर्यवेक्षण सलाहकारों पर आधारित हैं। अतः इनकी क्षमता का विकास आवश्यक पहलू है। परन्तु संवेदकों एवं पर्यवेक्षण सलाहकार संगठनों को

वांछित मात्रा में सिविल अभियन्ता/राजमार्ग अभियन्ता उपलब्ध नहीं हो पा रहे हैं। समुचित मात्रा में अभियन्ताओं की अनुपलब्धता के कारण संवेदकों द्वारा समय वृद्धि ली जाती है। प्रायः संवेदकों एवं पर्यवेक्षण सलाहकारों के मध्य समन्वय का अभाव देखने को मिलता है। पर्यवेक्षण सलाहकारों हेतु आदर्श आचार-संहिता विकसित की जानी चाहिए।

4. **क्षमता विकास हेतु सार्थक प्रयास-नियोक्ता**, संवेदक तथा पर्यवेक्षण सलाहकार तीनों के पास ही सिविल/राजमार्ग अभियन्ताओं की कमी हमें आत्मावलोकन करने हेतु उत्प्रेरित करती है। आई.आई.टी. तथा अन्य अच्छे संस्थानों से सिविल अभियन्त्रण में प्रशिक्षित अभियन्ता विदेशों में आई.टी.सेक्टर में चले जाते हैं। हमें अपने कार्य क्षेत्र को आकर्षक एवं मोहक बनाना होगा। चीन से सबक लेकर राजमार्ग अभियन्ताओं के वेतन एवं भत्तों को आई.टी.सेक्टर से बेहतर करना होगा। राजमार्ग क्षेत्र को ऐसा बनाना होगा कि इस क्षेत्र में आने वाले व्यक्ति विशेष को कार्य संतुष्टि, प्रोत्साहन तथा नियोजित वृत्तिक-वृद्धि के अवसर सुलभ हों। आज की सामयिक आवश्यकता है कि अभियन्त्रण महाविद्यालयों में सिविल अभियन्त्रण की संख्या बढ़ायी जाए। राजमार्ग एवं सेतु निर्माण हेतु विशेषज्ञ पाठ्यक्रम आयोजित किया जाए। केन्द्रीय, राज्य सरकारों तथा निजी औद्योगिक संस्थानों द्वारा नये अभियन्त्रण महाविद्यालय खोले जाने की आवश्यकता है। इन महाविद्यालयों में राजमार्ग क्षेत्र की आवश्यकता के अनुरूप पाठ्यक्रम सृजित करने तथा प्रथम तथा द्वितीय वर्ष में ही सेवायोजन हेतु चयनित करने की आवश्यकता है। कार्यरत एवं सिविल अभियन्ताओं को प्रशिक्षित करने की आवश्यकता है। उपलब्ध सिविल इंजीनियरों को प्रशिक्षित कर क्षमता विकास संभव है।

5. **प्रशिक्षण :** प्रारंभिक/आधारभूत प्रशिक्षण, नियमित प्रशिक्षण, तृणमूल स्तर पर कौशल उन्नयन हेतु कार्मिकों का प्रशिक्षण, यंत्र-संयंत्र चालकों का प्रशिक्षण, वरिष्ठ एवं शीर्षस्थ अधिकारियों, मध्यस्थों, अभिभाषकों हेतु प्रशिक्षण तथा प्रशिक्षकों हेतु प्रशिक्षण,

प्रशिक्षण के आवश्यक अंग हैं। श्री वी.एल.पाटणकर के अनुसार प्रशिक्षण एक अत्यन्त उपयोगी आयाम है। इसके द्वारा कौशल उन्नयन, क्षमता-विकास व दक्षता वृद्धि होती है, तथा गुणता उत्पाद हेतु कार्मिक तैयार होते हैं। परन्तु प्रायः प्रशिक्षण को अंतिम सोपान पर लाकर खड़ा कर दिया जाता है। प्रशिक्षण हेतु प्रशिक्षणार्थियों को कार्यमुक्त नहीं किया जाता है। राष्ट्रीय राजमार्ग अभियन्ता प्रशिक्षण संस्थान, नोएडा द्वारा प्रतिवर्ष 1500 अभियन्ताओं को प्रशिक्षित किया जाता है, जिसे बढ़ाकर 1800 प्रति वर्ष किये जाने का लक्ष्य है।

श्री के.सी. शर्मा के अनुसार 80 प्रतिशत पद धारक क्षेत्रीय भाषाओं में अध्ययन करके आते हैं और उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय पर्यवेक्षण सलाहकारों से परिचर्चा करने तथा इसे समझने में भी कठिनाई आती है। इनके

लिए आन लाईन अंग्रेजी पाठ्यक्रम दूरस्थ शिक्षा के माध्यम से प्राप्त किये जाने की आवश्यकता है। मिस्त्री, कुशल कामगार, प्लम्बर्स, इलेक्ट्रीशियन एवं मशीन आपरेटर हेतु प्रशिक्षण की व्यवस्था राष्ट्रीय औद्योगिक विकास परिषद् द्वारा की जानी चाहिए।

संगठनों में संरचनात्मक सुधार तथा सभी स्तरों पर शिक्षण एवं प्रशिक्षण, क्षमता विकास की दिशा में आवश्यक कदम है। कार्य को आकर्षक बनाकर राजमार्ग क्षेत्र में प्रवेश करने वाले कार्मिक हेतु कार्य संतुष्टि व वृत्तिक वृद्धि के अवसर प्रदान कर इसे गति प्रदान की जा सकती है। विकसित क्षमता, गुणवत्ता युक्त उत्पाद सृजन तथा देश के विकास हेतु उपयोगी सिद्ध होगी।

लेखक कृपया ध्यान दें :-

पथ भारती में प्रकाशनार्थ सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के कार्यक्षेत्र में आने वाले विषयों जैसे- राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण, विकास और अनुरक्षण, सड़क सुरक्षा, सड़क परिवहन, मोटर यान, वाहन प्रदूषण, केन्द्रीय सड़क निधि, सड़क अनुसंधान और मानक, पुलों का निर्माण तथा सड़क निर्माण तकनीक और विधि सहित संघ की राजभाषा हिन्दी, समसामयिक विषयों और साहित्यिक विधाओं पर स्तरीय लेख आमंत्रित किए जाते हैं। लेख आदि के पत्रिका में शामिल होने पर उचित मानदेय देने की भी व्यवस्था है।

लेख-ए-4 आकार के कागज पर टाईप किया हुआ होना चाहिए जो सामान्यतः 3,000 शब्दों से अधिक का न हो। कृपया नोट करें कि हस्तालिखित लेख आदि स्वीकार नहीं किए जाएंगे। लेख आदि के साथ इस आशय का घोषणा पत्र भी होना चाहिए कि यह लेख/रचना लेखक/लेखिका की मौलिक कृति है और यह पहले प्रकाशित नहीं हुई है। यदि किसी कारणवश किसी लेख/रचना को पत्रिका में शामिल करना सम्भव नहीं हुआ तो उसे लौटाया नहीं जाएगा।

कृपया इस संबंध में पत्राचार न किया जाए। कृपया लेख निम्नलिखित पते पर भेजें :-

संपादक
पथ भारती
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय,
भूतल, कमरा नं. 18, परिवहन भवन,
1, संसद मार्ग, नई दिल्ली-110001