

## सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग के मुख्य कार्य

सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग को मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण, मोटर यान अधिनियम और केन्द्रीय मोटर यान नियमावली के प्रशासन तथा पड़ोसी देशों के साथ वाहन यातायात के आवागमन के लिए व्यवस्था करने के अतिरिक्त सड़क परिवहन, पर्यावरण संबंधी मामलों, ऑटोमोटिव मानकों आदि के लिए नीतियां तैयार का कार्य सौंपा गया है।

- यह विभाग मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सभी सड़कें संबंधित राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में आती हैं। तथापि, राज्य सरकारों को उनके सड़क विकास कार्यक्रम में सहायता देने के लिए केंद्र सरकार केंद्रीय सड़क निधि से अंतर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की कुछ चुनिंदा राज्यीय सड़कों के लिए भी धनराशि प्रदान करती है। यह विभाग सड़कों और पुलों के संबंध में तकनीकी सूचना भंडार के रूप में कार्य करने के अलावा, देश में सड़कों और पुलों के लिए मानक विनिर्देश तैयार करने के लिए भी जिम्मेदार है।
- यह विभाग सड़क दुर्घटनाओं की संख्या न्यूनतम करने के लिए सड़क सुरक्षा नीतियां तैयार करता है। विभाग द्वारा तैयार की गई और प्रबंधित महत्वपूर्ण स्कीमों में प्रचार कार्यक्रम सुरक्षा कार्यक्रमों के आयोजन के लिए गैर सरकारी संगठनों को सहायता अनुदान, राष्ट्रीय राजमार्ग दुर्घटना राहत सेवा स्कीम, असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों

के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण, ड्राइविंग प्रशिक्षण स्कूलों की स्थापना के लिए सहायता अनुदान प्रदान करना आदि शामिल हैं।

- परिवहन अनुसंधान पक्ष राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के कार्य निष्पादन के आकलन और उस पर निगरानी रखने के लिए राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के वास्तविक और वित्तीय मापदंडों से संबंधित आंकड़ों का संग्रहण, संकलन और विश्लेषण भी करता है।
- सीमा सड़क संगठन, सड़क निर्माण कार्यपालक बल है जो सेना का एक छोटा सा अभिन्न अंग है और उसकी सहायता के लिए कार्य करता है। सीमा सड़क संगठन का गठन रक्षा आवश्यकताओं के अनुरूप सामान्य स्टाफ सड़कों के रूप में वर्गीकृत सीमा क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण और अनुरक्षण के लिए किया गया था। सामान्य स्टाफ सड़कों का विकास और अनुरक्षण सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग द्वारा सीमा सड़क विकास बोर्ड को उपलब्ध कराई गई निधियों से किया जाता है।
- इस विभाग को केंद्रीय सड़क निधि के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के विकास के लिए राज्यों को धनराशि अनुमोदित करने और जारी करने की एक अतिरिक्त जिम्मेदारी सौंपी गई है।

**मानव के मस्तिष्क से निकली हुई वर्णमालाओं में “नागरी” सबसे अधिक पूर्ण वर्णमाला है।**

- जान क्राइस्ट



राष्ट्रीय राजमार्ग – 5 का टाडा–नेल्लौर खंड

## विभाग के अर्द्ध-वार्षिक कार्यकलापों का सार

### (दिसम्बर 2006 तक)

#### सड़क विकास

- **राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण—I और II के अंतर्गत वर्ष 1999 और 2002 के मूल्यों पर 65000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से लगभग 14,234 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन बनाने की परिकल्पना है। इन दोनों चरणों में स्वर्णिम चतुर्भुज, उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्ग, पत्तन संपर्क सड़क और अन्य परियोजनाएं शामिल हैं। स्वर्णिम चतुर्भुज में दिल्ली—मुंबई—चैनै—कोलकाता चार महानगरों को जोड़ने वाले 5846 कि.मी. लंबे राजमार्ग शामिल हैं। उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम महामार्गों में 7300 कि.मी. लंबाई शामिल है। ये महामार्ग उत्तर में श्रीनगर को दक्षिण में सलेम—कोचीन खंड सहित कन्याकुमारी से तथा पूर्व में सिल्चर को पश्चिम में पोरबंदर से जोड़ते हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना में पत्तन सड़क संपर्क परियोजना भी शामिल है जिसमें देश के 12 महापत्तनों को जोड़ने के लिए 380 किलोमीटर सड़कों का सुधार और 945 कि.मी. लंबी अन्य परियोजनाएं शामिल हैं। स्वर्णिम चतुर्भुज की कुल 5501 कि.मी. (94.10%) लंबाई पूरी हो चुकी है और शेष 345 कि.मी. में कार्य चल रहा है। उत्तर-दक्षिण, पूर्व-पश्चिम महामार्ग की कुल 7300 कि.मी. (वास्तव में 7200 कि.मी.) लंबाई में से 882 कि.मी. में चार लेन बनाने का कार्य पूरा कर लिया गया है और 5352 कि.मी. में कार्य चल रहा है और शेष 967 कि.मी. लंबाई में कार्य सौंपा जाना है।**
- सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना चरण—III के अंतर्गत 22,207 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से 4035 कि.मी. लंबाई के उन्नयन तथा राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण—III ख के अंतर्गत शेष 7078 कि.मी. के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के रूप में अग्रिम कार्रवाई शुरू करने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है। कुल लंबाई में से 30 कि.मी. में पहले

ही चार लेन बनाई जा चुकी हैं। 1296 कि.मी. में यह कार्य चल रहा है और शेष 2674 कि.मी. लंबाई के ठेके दिसंबर, 2006 तक सौंपे जाने हैं।

- सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण—V के अंतर्गत 41,210 करोड़ रुपए की लागत से 6500 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को डिजाइन, निर्माण, वित्त और प्रचालन आधार पर मौजूदा चार लेन वाले राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों को 4/6 लेन का बनाने के लिए 5 अक्टूबर, 2006 को अनुमोदन प्रदान कर दिया है। इसमें स्वर्णिम चतुर्भुज के 5700 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग तथा शेष 800 कि.मी. के अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग खंड शामिल हैं। 1225 कि.मी. लंबाई साध्यता अध्ययन के लिए पहले ही सौंप दी गई है और 180 कि.मी. के लिए निविदाओं की जांच की जा रही है। 148 कि.मी. लंबाई वी ओ टी आधार पर सौंपी गई है और शेष लंबाई को वी ओ टी आधार पर सौंपने के लिए कार्रवाई की जा रही है।
- सरकार ने 2 नवंबर, 2006 को राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण—VI के अंतर्गत 16,680 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से नए संरेखण पर पूर्ण पहुंच नियंत्रित 1,000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों के लिए भी अनुमोदन प्रदान कर दिया है।
- इस प्रयोजन के लिए 2,27,258 करोड़ रुपए के निवेश से प्रधानमंत्री की अध्यक्षता वाली अवसरंचना संबंधी समिति द्वारा यथा प्रस्तावित 2005–2012 की अवधि में राजमार्गों के विकास के विशाल कार्यक्रम का प्रस्ताव है। इस कार्यक्रम में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण I और II को पूरा करने, निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण आधार पर 11,113 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को 4/6 लेन का बनाने के लिए राजमार्ग विकास परियोजना चरण—III, 20,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को पेट्टे—शोल्डर के साथ दो लेन

का बनाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-IV, चुनिंदा 6500 कि.मी राष्ट्रीय राजमार्गों को 6 लेन का बनाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-V, 1000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों के विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VI, बड़े शहरों के लिए रिंग रोड़ों और राष्ट्रीय राजमार्गों पर बाइपासों, पुलों आदि के निर्माण के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-VII शामिल हैं।

## सार्वजनिक-निजी भागीदारी

विगत में सड़क अवसंरचना विशेषतः राजमार्गों में सरकार द्वारा ही निवेश किया जाता था जिसका मुख्य कारण अत्यधिक मात्रा में संसाधनों की आवश्यकता, परियोजनाओं की लंबी निर्माण अवधि, अनिश्चित प्रतिलाभ तथा इनसे जुड़े अनेक बाहरी कारण थे। संसाधनों की तेजी से बढ़ती आवश्यकता तथा प्रबंधन दक्षता एवं उपभोक्ता की सजगता के फलस्वरूप निजी क्षेत्र की सक्रिय भागीदारी हुई है। निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए विभाग ने राजमार्ग क्षेत्र में निजी क्षेत्र की भागीदारी हेतु व्यापक नीतिगत दिशा-निर्देश तैयार किए हैं। सरकार ने निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए कर छूट और सड़क निर्माण उपस्करों और मशीनरी के शुल्क-मुक्त आयात जैसे कई प्रोत्साहनों की भी घोषणा की है। यह निर्णय लिया गया है कि राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के चरण-III से चरण-VII तक की सभी उप-परियोजनाएं निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण अथवा वार्षिकी आधार पर सार्वजनिक-निजी भागीदारी से शुरू की जाएंगी। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-II में परिकल्पित निजी क्षेत्र की भागीदारी को भी बढ़ावा दिया गया है।

- लगभग 17,247.46 करोड़ रुपए मूल्य की 69 परियोजनाएं (पथकर आधारित) निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण आधार पर सौंपी गई हैं। दिसम्बर, 2006 तक इनमें से 28 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं और 41 परियोजनाएं प्रगति पर हैं।
- लगभग 7694.62 करोड़ रुपए मूल्य की 20 परियोजनाएं बी ओ टी (वार्षिकी) आधार पर शुरू की गई हैं।

इनमें से 8 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं।

## केंद्रीय सड़क निधि

केंद्र सरकार ने पेट्रोल और हाई-स्पीड डीजल तेल पर उपकर एकत्रित करके केंद्रीय सड़क निधि नामक समर्पित कोष की स्थापना की है। इस समय यह उपकर दो रुपए प्रति लीटर है। केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के प्रावधानों के अनुसार, इस धनराशि का वितरण राष्ट्रीय सड़कों, ग्रामीण सड़कों के विकास और अनुरक्षण तथा रेल उपरि पुलों/नीचे पुलों के निर्माण/विकास और अन्य सुरक्षा कार्यों के लिए किया जाता है। जमा धनराशि का वितरण निम्न प्रकार किया जाता है:-

- (i) 1.50 रुपए की उपकर राशि इस प्रकार आबंटित की जा रही है-
  - (क) हाई स्पीड डीजल तेल पर उपकर का 50% ग्रामीण सड़कों के विकास के लिए।
  - (ख) हाई स्पीड डीजल तेल पर उपकर का 50% और पेट्रोल पर एकत्रित संपूर्ण उपकर का आबंटन उसके बाद इस प्रकार किया जाता है:-
  - ऐसी धनराशि के 57.5% के बराबर धनराशि राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए।
  - 12.5% के बराबर धनराशि सड़कोपरि/नीचे पुलों के निर्माण तथा मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर सुरक्षा कार्य के लिए।
  - 30% के बराबर धनराशि राज्यीय सड़कों के विकास और अनुरक्षण के लिए। इसमें से 10% धनराशि अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की राज्यीय सड़क स्कीमों के कार्यान्वयन हेतु राज्यों को आबंटन के लिए केंद्र सरकार द्वारा आरक्षित रखी जाती है।
- (ii) शेष 0.50 रुपए प्रति लीटर उपकर (कुल 2.00 रुपए में से) का आबंटन पूर्ण रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए ही किया जाता है।

इस समय, पेट्रोल तथा हाई स्पीड डीजल पर 2.00 रुपए प्रति लीटर का कुल उपकर लगाया जा रहा है। इसमें से 7942.91 करोड़ रुपए (राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 6407.45 करोड़ रुपए तथा राज्यीय सड़कों के लिए 1535.46 करोड़ रुपए) प्रदान किए गए हैं। राज्यीय सड़कों के लिए सकल बजटीय सहायता से 30.54 करोड़ रुपए अतिरिक्त आबंटित किए गए हैं। वर्ष 2006–2007 में अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के विकास के लिए 170.61 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं। राज्यों के लिए केंद्रीय सड़क निधि के अंतर्गत जमा राशि 60 प्रतिशत ईंधन खपत और 40 प्रतिशत भौगोलिक क्षेत्रफल के आधार पर राज्यों को आबंटित की जाती है। केंद्रीय सड़क निधि के अंतर्गत दिसंबर, 2006 तक राज्यीय सड़कों के सुधार के लिए 983.79 करोड़ रुपए की लागत के 378 प्रस्ताव स्वीकृत किए गए हैं।

### अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की स्कीम

अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क और आर्थिक महत्व की स्कीम, केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 के प्रावधानों से विनियमित है। अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क स्कीम के अंतर्गत केंद्र सरकार द्वारा 100 प्रतिशत वित्त पोषण (ऋण की बजाय) प्रदान किया जाता है। आर्थिक महत्व की स्कीम में केंद्र सरकार द्वारा 50–50 प्रतिशत का वित्त पोषण किया जाता है। आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत 281.09 करोड़ रुपए के केंद्रीय हिस्से के साथ 562.20 करोड़ रुपए के 105 प्रस्तावों तथा अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क स्कीम के अंतर्गत 857.51 करोड़ रुपए के केंद्रीय हिस्से के साथ 857.51 करोड़ रुपए के 177 प्रस्तावों को सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान कर दिया है। इनमें से सबंधित राज्य सरकारों की सिफारिश के अनुसार, आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत 15.265 करोड़ रुपए के केंद्रीय हिस्से के साथ 30.50 करोड़ रुपए के 6 प्रस्तावों तथा अंतर्राज्यीय सड़क संपर्क स्कीम के अंतर्गत 1.25 करोड़ रुपए के केंद्रीय हिस्से के साथ 1.25 करोड़ रुपए के 2 प्रस्तावों का सैद्धांतिक अनुमोदन वापस ले लिया है। वर्ष 2006–2007 के दौरान, अंतर्राज्यीय सड़क और आर्थिक महत्व की स्कीम के अंतर्गत राज्यीय सड़कों के लिए 170.61 करोड़ रुपए निर्धारित किए

गए हैं। वर्ष 2006–2007 के दौरान 168.12 करोड़ रुपए के केंद्रीय हिस्से के साथ 186.81 करोड़ रुपए के 40 प्रस्तावों को सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान किया गया है।

### पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

यह विभाग पूर्वोत्तर क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास पर विशेष ध्यान देता रहा है। यह इस तथ्य से स्पष्ट है कि कुल आबंटन का 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए निर्धारित किया जाता है। सिक्किम सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लंबाई 6880 कि.मी. है और इनका विकास और अनुरक्षण तीन एजेंसियों नामतः राज्य लोक निर्माण विभाग, सीमा सड़क संगठन और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा है। 6880 कि.मी. की कुल लंबाई में से 3191 कि.मी. सीमा सड़क संगठन के पास हैं और 2939 कि.मी. राज्य लोक निर्माण विभागों के पास हैं। शेष 750 कि.मी. लंबाई भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के पास है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम में पूर्वोत्तर के सभी राज्यों की राजधानियां और जिला मुख्यालयों को सड़क से जोड़ने की परिकल्पना है। प्रस्तावित कार्यक्रम में 7616 कि.मी. सड़कों का सुधार शामिल है जिसमें 3228 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग और 4388 कि.मी. राज्यीय सड़कें शामिल हैं। इसे दो चरणों में कार्यान्वित किया जाएगा। सरकार ने चरण-क के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है जिसमें 1110 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग और 200 कि.मी. राज्यीय सड़कें/जनरल स्टाफ सड़कें शामिल हैं तथा चरण-ख के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए भी अनुमोदन प्रदान कर दिया है जिसमें 2118 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों और 4188 कि.मी. राज्यीय सड़कें/जनरल स्टाफ सड़कें शामिल हैं।

- पूर्वोत्तर क्षेत्र में वर्ष 2006–2007 (31 दिसम्बर, 2006 तक) के दौरान विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों और उनके विकास और अनुरक्षण कार्यों के ब्योरे इस प्रकार है:—
  - (i) एन एच डी पी चरण-III ख के अंतर्गत लंबाई – 1051 कि.मी.

- (ii) विशेष त्वरित सड़क विकास परियोजना—पूर्वोत्तर क्षेत्र के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई—
- |         |             |
|---------|-------------|
| चरण 'क' | 1110 कि.मी. |
| चरण 'ख' | 2118 कि.मी. |

गया है।

- वर्ष 2006–2007 के दौरान असंगठित क्षेत्र में भारी वाहन चालकों के पुनर्शर्चया प्रशिक्षण योजना के तहत 53,000 चालकों को प्रशिक्षित किए जाने का लक्ष्य रखा गया है।

## सड़क परिवहन

- सड़क परिवहन क्षेत्र में सूचना प्रौद्योगिकी के समावेश के लिए स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और रजिस्ट्रेशन प्रमाण पत्र आदि जारी करने के लिए नियम पहले ही अधिसूचित किए जा चुके हैं। राज्य सरकारें इन्हें लागू करने की प्रक्रिया में हैं। अब तक चार राज्यों अर्थात् दिल्ली, पश्चिम बंगाल, झारखण्ड और त्रिपुरा में स्मार्ट कार्ड आधारित रजिस्ट्रेशन प्रमाण पत्र और तीन राज्यों अर्थात् पश्चिम बंगाल, झारखण्ड और महाराष्ट्र में स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने का कार्य प्रारंभ कर दिया है। शेष राज्यों में यह कार्य प्रगति पर है।
- राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद की नौवीं बैठक और परिवहन विकास परिषद की 31वीं बैठक 22 सितंबर, 2006 को शिमला में आयोजित की गई। विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के परिवहन मंत्री, पुलिस महानिदेशक, राज्यों—संघ राज्य क्षेत्रों के सचिव (परिवहन), परिवहन प्रचालन संगठनों के प्रतिनिधियों, सड़क सुरक्षा संबंधी गैर—सरकारी संगठनों/विशेषज्ञों ने इस बैठक में भाग लिया।
- वाहक अधिनियम, 1865 को निरस्त करने तथा सड़क द्वारा वहन अधिनियम, 2005 बनाने के लिए विधि मंत्रालय के परामर्श से संशोधित विधेयक अर्थात् सड़क द्वारा वहन विधेयक, 2006 को अंतिम रूप दिया गया है। यह प्रस्ताव मंत्रिमंडल के विचारार्थ प्रस्तुत करने के लिए शीघ्र ही मंत्रिमंडल सचिवालय को भेजा जा रहा है। इस विधान के अधिनियमन से परिवहन प्रणाली को पारदर्शी बनाने तथा सड़क द्वारा माल परिवहन की व्यवस्था और प्रक्रिया को आधुनिक बनाने में मदद मिलेगी।
- सड़क सुरक्षा कार्यक्रम चलाने के लिए कुल 120 गैर सरकारी संगठनों को 1.43 करोड़ रुपए का सहायता अनुदान दिया

- गया है।
- सड़क परिवहन क्षेत्र में सूचना प्रौद्योगिकी के समावेश के लिए स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और रजिस्ट्रेशन प्रमाण पत्र आदि जारी करने के लिए नियम पहले ही अधिसूचित किए जा चुके हैं। उपलब्ध सूचना के अनुसार 25 राज्यों द्वारा वाहन (रजिस्ट्रेशन प्रमाण—पत्र) में प्रायोगिक परियोजना पहले ही लागू की जा चुकी है और 21 राज्यों ने सारथी (ड्राइविंग लाइसेंस) प्रायोगिक परियोजना लागू कर दी है। अन्य अनेक राज्य सरकारें इन्हें लागू करने की प्रक्रिया में हैं। 31 अगस्त, 2004 को केंद्रीय स्तर पर स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस और रजिस्ट्रेशन प्रमाण पत्र दोनों के लिए समान बुनियादी सुविधाएं स्थापित की जा चुकी हैं। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली, पश्चिम बंगाल, झारखण्ड, त्रिपुरा, उडीसा और महाराष्ट्र की सरकारों के लिए राज्य स्तरीय प्रचालन हेतु समान रूप से तैयारी कर ली गई है। अब तक दिल्ली, पश्चिम बंगाल, झारखण्ड और त्रिपुरा में स्मार्ट कार्ड आधारित रजिस्ट्रेशन प्रमाण—पत्र और तीन राज्यों अर्थात् पश्चिम बंगाल, झारखण्ड और महाराष्ट्र में स्मार्ट कार्ड आधारित ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने का कार्य प्रारंभ कर दिया है।
- वर्ष 2006–2007 में अनुसंधान और विकास के लिए 600.00 लाख रुपए का परिव्यय प्रदान किया गया है।
- परिवहन अनुसंधान पक्ष द्वारा जून, 2005 और सितंबर 2005 को समाप्त तिमाहियों के लिए प्रकाशन निकाले गए हैं।
- हिन्दी सलाहकार समिति की तीन बैठकें दिल्ली, मैसूर और दिल्ली में क्रमशः 6 मार्च, 2006, 16 जून, 2006 और 9 नवंबर, 2006 को हुईं।
- सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग के कार्यक्षेत्र में आने

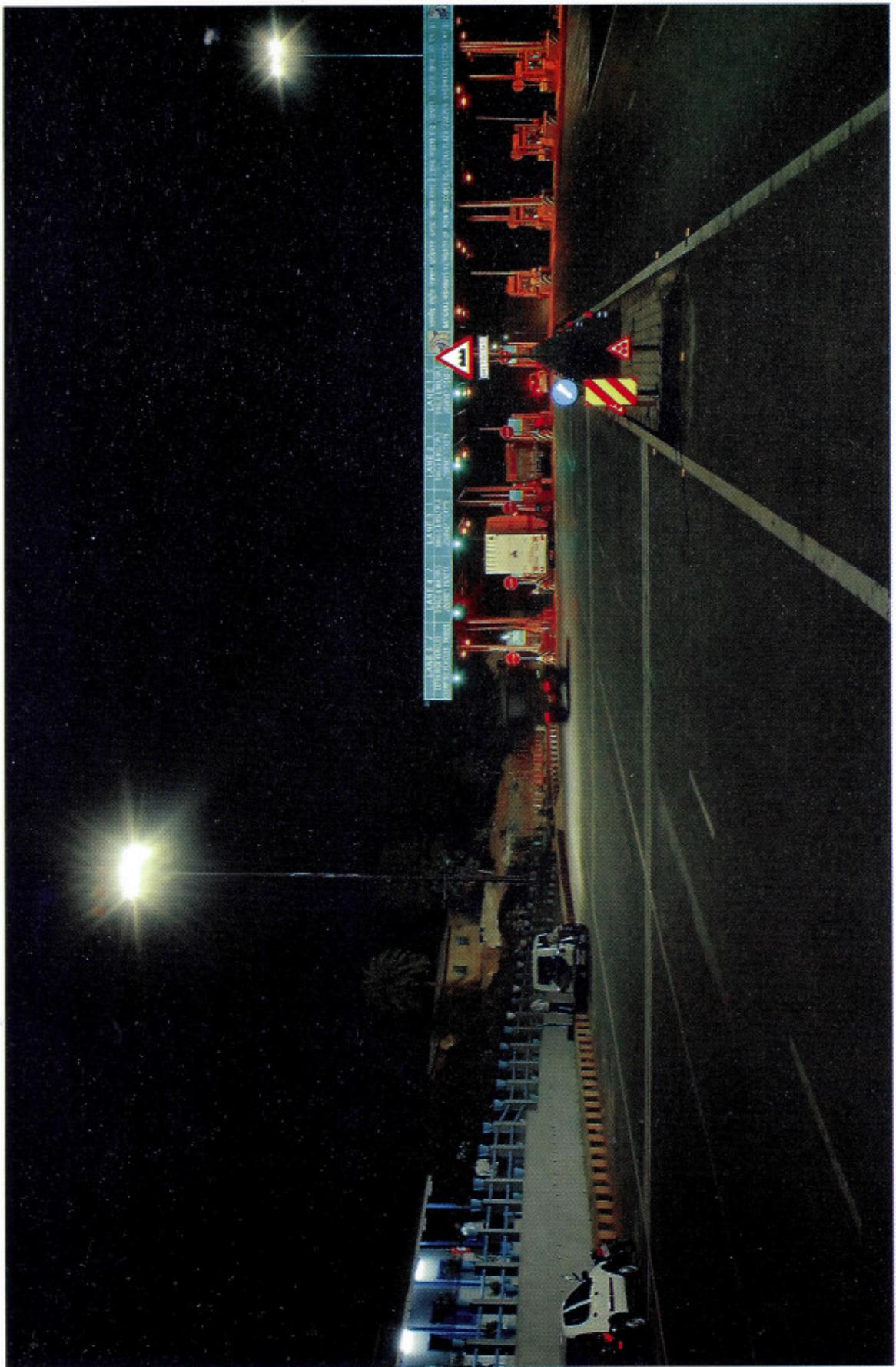
वाले विषयों पर हिंदी में मौलिक पुस्तक लेखन के लिए लेखकों को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से चालू वर्ष में विभाग द्वारा हिंदी में मौलिक पुस्तक लेखन पुरस्कार योजना शुरू की गई है। इस योजना के अंतर्गत प्राप्त दो प्रविष्टियों पर कार्रवाई की जा रही है।

- विभाग में हिंदी के प्रगामी प्रयोग को बढ़ाने और विभाग

संबंधित कार्यकलापों का प्रचार करने की दृष्टि से 'पथ भारती' नामक पत्रिका हिंदी में प्रकाशित की जा रही है। यह एक अर्द्ध-वार्षिक पत्रिका होगी। 'पथ भारती' के प्रारंभिक अंक में राजभाषा नीति, साहित्य और सामयिक विषयों पर लेख कविता, कहानी आदि सहित विभाग से संबंधित विषयों पर लेख शामिल करने का निर्णय लिया गया है।

हिन्दी वह धागा है जो विभिन्न मातृभाषाओं रूपी फूलों को पिरोकर भारत माता के लिए  
सुंदर हार का सुजन करेगी।

- डा० जाकिर हुसैन



राष्ट्रीय राजमार्ग – 8 के उदयपुर–रत्नपुर खंड पर टॉल प्लाजा

## सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग विकास का उच्चतर सोपान

आज के युग में शिक्षा और सड़क, विकास के दो बड़े प्रभावी माध्यम हैं। शिक्षा का महत्व मानव जीवन में तो आदि काल से ही रहा, आज की प्राविधिक और कम्प्यूटरीकृत पद्धति में तो वह और भी अधिक महत्वपूर्ण है, यह नागरिकों को बुद्धि एवं मन से धनी बनाती है। इसके द्वारा राष्ट्रीय नागरिक सुयोग्य, सक्षम एवं लोक सेवोपयोगी हो जाता है। यह जीवन की सामान्य एवं विशिष्ट सेवाओं और जीवन पद्धतियों को निखार और मांज देती है। यही शिक्षा जब औपचारिकता से ऊपर उठकर जीवन के आध्यात्मिक उन्नयन से जुड़ती है तो इसके भी कई मार्ग हो जाते हैं जैसे ज्ञान—मार्ग, भक्ति—मार्ग और इसी प्रकार प्रवृत्ति—मार्ग और निवृत्ति—मार्ग, साधना—उपासना के ये सारे सम्प्रदाय जिनसे हमारे पुराने ग्रन्थ भरे पड़े हैं, आखिर मार्ग ही तो हैं। कहने का तात्पर्य यह कि शिक्षा के क्षेत्र में पहली कक्षा से लेकर आत्म—साक्षात्कार तक चलने वाला विकास का उत्तरोत्तर चरण मार्गबद्ध ही है। कबीर, रैदास, एकनाथ, नानक यदि ज्ञानमार्गी थे तो, रहीम रसखान, भीरा आदि भक्तिमार्गी, सूफियों के प्रेममार्ग से भला कौन पढ़ा—लिखा परिचित नहीं होगा।

'मार्ग' यह एक शब्द इतना—कितना व्यापक है कि भक्ति, उपासना, साधना में रत लोग इसे ढूँढते, बनाते और परिष्कृत करते रहे और भौतिक विकास की कामना रखने वाले भी इसके लिए सदा से ही परेशान रहे। भारतीय इतिहास के मध्यकाल के शुरुआती दौर में शेरशाह सूरी की इसी विकास कामना ने ही तो 'ग्राण्ट ट्रंक रोड' का नक्शा खींचा था तब से लेकर आज तक भूतल पर सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग से जुड़ी जाने कितनी प्रकल्पनाएं और योजनाएं बनती बिगड़ती रही, हमें तो उनकी जानकारी ही नहीं, शायद आप लोग जानते हो, या नहीं।

हमारा विषय यहां प्रत्ययवादी चर्चा का नहीं, पदार्थवाद और शुद्ध भौतिकवाद है, सो उसके विषय में जो कुछ जानता हूँ लिख रहा हूँ।

उपासना, साधना के मार्ग जिस प्रकार हमारी आध्यात्मिक उन्नति करते हैं, वैसे भूतल पर बने मार्ग या सड़कें हमारी भौतिक उन्नति के मनसूबे पूरा करती हैं। सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग देश के उत्पादन को बढ़ावा देते हैं, उत्पाद को उचित मण्डी—सन्तुलित प्रतियोगिता वाले बाजार तक पहुंचाते हैं, व्यापार सन्तुलन भी कायम करते हैं, कृषकों और व्यापारियों के लाभ—लोभ के लिए प्रोत्साहन बनते हैं, राष्ट्र की उत्पादकता और उसकी बाजार नीति में ताल—मेल कायम करते हैं। सारांश यह कि सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग देश—राष्ट्र के राष्ट्रीय लाभांश की अभिवृद्धि, श्रीवृद्धि करते हैं, राष्ट्र को भौतिक विकास और सम्पन्नता का वरदान देते हैं। अतः, मैं मानता हूँ कि सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग हमारे देश के विकास के लिए मांगलिक अनुष्ठान हैं।

विश्व की सड़क प्रणाली के सर्वोच्च देशों में भारत का अपना एक विशिष्ट स्थान है। वर्तमान समय में, हमारे देश की कुल सड़कों की लंबाई लगभग 33 लाख 20 हजार कि.मी. है जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, राजकीय या प्रान्तीय राजमार्ग, जनपदों के राज्यमार्ग और ग्रामीण क्षेत्र की सड़कें भी शामिल हैं। इसमें राष्ट्रीय और प्रान्तीय राजमार्गों की कुल लंबाई लगभग एक लाख पचासवें हजार (1,95,000) कि.मी. है, राष्ट्रीय राजमार्गों की व्यवस्था की जिम्मेदारी केन्द्र सरकार की है। अब उनकी लंबाई 66,590 कि.मी. है। यह कुल सड़कों की लंबाई का मात्र 2 प्रतिशत ही है; किन्तु इस दो प्रतिशत लंबाई वाले राष्ट्रीय राजमार्ग से देश के कुल यातायात का 40 प्रतिशत कार्य सम्पन्न होता है।

देश में गत कुछ वर्षों तक वाहनों की संख्या में 12 प्रतिशत की दर से वृद्धि हुई और सड़क परिवहन 7 से 10 प्रतिशत तक बढ़ता रहा। वर्ष 1950—1955 में जहां माल वाहन का सड़क यातायात मात्र 12 प्रतिशत था, वर्षों दसवीं पंचवर्षीय योजना अर्थात् वर्ष 2002—07 में यह बढ़कर 65 प्रतिशत हो जाने का अनुमान है। इसी प्रकार, यात्री यातायात जहां 31.5 प्रतिशत

था, वहां अब यह 85 प्रतिशत हो जाएगा। ऐसी स्थिति में सड़क नेटवर्क का तीव्र गति से विस्तार करने और सड़कों को और अधिक मजबूत बनाने की जरूरत है। तभी, सड़क परिवहन और यातायात की भावी जरूरतें पूरी की जा सकेंगी।

वर्ष 1997–2002 की नौवीं योजना के अन्तर्गत सड़क नेटवर्क के संचालित एवं समन्वित विकास पर बल दिया गया था। इस अवधि में केन्द्रीय सरकार ने व्यापक राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एन. एच. डी. पी.) की शुरुआत की थी जिसके अच्छे परिणाम भी सामने आए।

दसवीं पंचवर्षीय योजना (2002–07) में सड़कों के विकास कार्यक्रम को 'समग्र परिवहन प्रणाली' का महत्वपूर्ण अभिन्न अंग मान लिया गया और इसके लिए निम्न तीन कार्यक्रम समूह का गठन किया गया :—

(क) प्राथमिक समूह — इसके अन्तर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग एवं एक्सप्रेस मार्ग हैं।

(ख) आनुषंगिक समूह — इसमें प्रान्तीय राजमार्ग एवं जनपदीय सड़कें आती हैं।

(ग) ग्रामीण समूह — इसमें गांवों, कस्बों को जोड़ने वाले मार्ग आते हैं।

दसवीं पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम को पूरा करने के साथ—साथ मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क की त्रुटियों के निराकरण का भी लक्ष्य रखा गया है जिससे लंबी दूरी की यात्रा की गति तीव्र होगी, यात्रा समय घटेगा, यात्रा अपेक्षाकृत सुरक्षित होगी और देश की अर्थव्यवस्था में मजबूती भी आयेगी। इस योजना में केन्द्रीय क्षेत्र के सड़क—कार्यक्रम के लिए 59,490 करोड़ रुपए का परिव्यय सुनिश्चित किया गया है जिसमें 500 करोड़ रुपए अन्तर्राज्यीय मार्गों तथा आर्थिक महत्व के मार्गों की मद में रखे गये हैं। इसके लिए कुल बजट प्रावधान से 34,790 करोड़ रुपए तथा अतिरिक्त बजट संसाधन से 24,700 करोड़ रुपए मिलने का अनुमान है। केन्द्र शासित राज्यों और सामान्य राज्यों में सड़क और पुल निर्माण के लिए 50,321 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है।

पदमश्री बेकल उत्साही,  
बलरामपुर (उ.प्र.)

हिन्दी चिरकाल से ऐसी भाषा रही है, जिसने किसी शब्द का कभी मात्र विदेशी होने के कारण बहिष्कार नहीं किया।

- डा० राजेन्द्र प्रसाद