

## हिंदी का वैश्वीकरण

“जो हिंदी हित की बात करेगा वही दिलों पर राज करेगा”  
“देश प्रेम कण—कण में, हिंदी प्रेम जन—गण में”

यह निर्विवाद सत्य है कि समय और समाज सदा परिवर्तनशील रहा है, किंतु बीसवीं सदी के उत्तरार्द्ध में, विशेषतया उसके अंतिम डेढ़ दशक और 21वीं सदी के इस अर्ध दशक में विश्व में जितना परिवर्तन आया है, उतना पिछली अनेक सदियों में नहीं आया था। सूचना प्रौद्योगिकी क्रान्ति और उन्नत संचार व्यवस्था ने समूचे विश्व को एक विश्वग्राम में परिवर्तित कर दिया है। विश्व के सातों महाद्वीपों में व्यक्तियों और वस्तुओं का आवागमन बहुत बढ़ गया है। सूचना प्रौद्योगिकी के वाहक कंप्यूटर और इंटरनेट से सूचनाओं और विचारों के आदान—प्रदान से जहां मानव जीवन अत्यधिक सुविधापूर्ण हुआ है, वहीं अप—संस्कृति एवं घोर विकृति के प्रसार पर कोई अंकुश नहीं रहने के कारण उसका जन—मानस पर दृष्टिप्रभाव पड़ रहा है। इसके अलावा, इस कालखंड में जिस विचारधारा ने विश्व को सर्वाधिक प्रभावित किया है, वह है वैश्वीकरण।

वैश्वीकरण शब्द अंग्रेजी के ‘ग्लोबलाइजेशन’ का हिंदी रूपांतर है। ‘ग्लोबलाइजेशन’ के लिए हिंदी में ‘भूमंडलीकरण’ शब्द का प्रयोग भी प्रचलन में है। यह भारत की भव्य एवं उच्च प्राचीन सभ्यता एवं संस्कृति ‘वसुधैव कुटुम्बकम्’ पर आधारित है, अर्थात् समूचा विश्व एक परिवार है।

हम यहां हिंदी के वैश्वीकरण पर चर्चा करेंगे।

किसी भी भाषा के वैश्विक स्वरूप से परिचित होने के लिए यह जानना आवश्यक है कि विश्व स्तर पर उसे कितने लोग बोलते हैं। इस संदर्भ में यदि हिंदी की वस्तुस्थिति की बात छेड़ दी जाए तो मालूम होगा कि 1931 की जनगणना के अनुसार भारत की आबादी का 69 प्रतिशत हिस्सा हिंदी बोलता या समझता था। इसलिए गांधीजी ने ज़ोर देकर कहा था कि हिंदी और उर्दू के मेल से पनपी हिन्दुस्तानी ही भारत की राष्ट्रभाषा हो तथा आजाद भारत की राष्ट्रभाषा हिंदी ही हो। 1918 में जब गांधीजी ने हिंदी साहित्य सम्मेलन, इंदौर

अधिवेशन की अध्यक्षता की थी, तो वहीं से इस बात की शुरूआत हो गई थी। उससे भी पहले 1917 में भागलपुर छात्र सम्मेलन में बोलते हुए गांधीजी ने स्पष्ट रूप से कहा था, “इस सम्मेलन का काम इस प्रांत की भाषा हिंदी, जो राष्ट्रभाषा भी है, में ही करने का निश्चय करके आपने अपनी दूरदृष्टि से काम लिया है। इसके लिए मैं, आपको बधाई देता हूँ। मुझे आशा है कि आप लोग यह प्रथा जारी रखेंगे।

इस संदर्भ में यह कहना भी उचित है कि देश के समग्र विकास के लिए नए ज्ञान का जन—भाषा में उपलब्ध होना बहुत आवश्यक है। हिंदी का महत्व केवल राष्ट्रभाषा और राजभाषा के रूप में नहीं, बल्कि जनभाषा के रूप में सर्वोपरि है, क्योंकि हिंदी साक्षरों की ही नहीं, अपितु निरक्षरों की भी संपर्क भाषा है।

आज हिंदी ही नहीं बल्कि भारत की अनेक भाषाएं अन्तर्राष्ट्रीय भाषाओं के रूप में स्वीकृत हैं। मिसाल के तौर पर भारत में जन्मी और विकसित भाषा उर्दू भारत तथा पाकिस्तान में प्रयोग में लाई जाती है। यह आश्चर्य ही है कि पाकिस्तान की राजभाषा वही भारतीय भाषा उर्दू है। सिन्धी, तमिल, तेलुगु, कन्नड़, मलयालम, गुजराती, बांग्ला, पंजाबी, नेपाली, मराठी आदि भाषाओं को बोलने वाले भारत के अतिरिक्त अन्य देशों में भी हैं। फिर भी भारत की सर्वाधिक प्रयोग में आने वाली भाषा हिंदी, फिजी, सूरीनाम और मॉरीशस में बहुतायत में बोली जाती है।

हिन्द महासागर के मध्य बसा एक सुंदर सलोना देश है, मॉरीशस। अगर मॉरीशस को ‘लघु भारत’ भी कहा जाए तो अतिशयोक्ति नहीं होगी। मॉरीशस का इतिहास बताता है कि ‘सत्यार्थ प्रकाश’ के आगमन से वहां देवनागरी लिपि और खड़ी बोली का प्रचलन हुआ और इसी ग्रंथ के जरिए मॉरीशस में हिंदी साहित्य का विकास संभव हुआ। मॉरीशस में हिंदी प्रचारिणी सभा की स्थापना 1926 में तिलक विद्यालय के नाम से हुई। 10 दिसंबर, 1935 को यह संस्था हिंदी प्रचारिणी सभा के नाम से पंजीकृत हुई।

कोरिया में हिंदी अध्ययन—अध्यापन के रूप में अपनाई गई है।

न्यूजर्सी (अमेरिका) के बर्लिन टाउन के सनातन मंदिर में हिंदी दिवस मनाया गया, जय हिन्द, जय हिन्दी की घोषणा के साथ सभा का कार्यक्रम सम्पन्न हुआ।

आस्ट्रेलिया में स्कूल के स्तर पर हिंदी को पढ़ाई का विषय बना दिया गया है।

दक्षिण अफ्रीका की संसद में उसके एक सदस्य श्री मावालाल रामगोविन्द ने बजट पर अपना भाषण हिंदी में प्रस्तुत किया।

कनाडा के प्रसिद्ध नगर टोरन्टो में 'संगम' नाम का पाक्षिक पत्र अभी भी प्रचलित है। साथ ही मासिक पत्रिका 'संवाद' भी प्रकाशित की जाती है।

नेपाल, म्यांमार, बर्मा, पाकिस्तान, इंग्लैड आदि देशों में ऐसी इकाइयां हैं, जहां हिंदी का प्रयोग होता है। अतः जब हम हिंदी के विश्व स्वरूप की बात करते हैं तब यह ध्यान देने योग्य तथ्य है कि हिंदी भाषा का प्रयोग भारत के बाहर अनेक देशों में होता है। मास्को में रूसी भाषा से हिंदी में अनुवाद कार्य करने का एक बहुत बड़ा केंद्र है।

गत तीन दशकों में इस केंद्र ने रूसी साहित्यकारों एवं चिंतकों, दार्शनिकों की अनेक कृतियों का हिंदी में अनुवाद किया है और ये पुस्तकें सर्ते दामों पर उपलब्ध भी हैं। इसी प्रकार जर्मनी, इंग्लैड, अमेरिका, चीन, जापान आदि देशों के विश्वविद्यालयों में हिंदी विभाग स्थापित हैं, जिनमें हिंदी प्रशिक्षण के अलावा, शोध कार्य भी किया जाता है। विश्व भर में विश्व भाषा के अध्ययन की यदि तुलनात्मक परीक्षा करें तो हम पाएंगे कि पश्चिमी देशों में पश्चिम की भाषाओं के केंद्र पर्याप्त संख्या में है, लेकिन भारतीय भाषाओं में सर्वाधिक रूचि हिंदी में संकेन्द्रित है।

सन् 1991 की जनगणना से स्पष्ट होता है कि अपनी विभिन्न शैलियों में जो हिंदी बोली जा रही है वह 71 प्रतिशत के लगभग है। आज की तारीख में यह प्रतिशत बढ़कर 81 प्रतिशत हो गया है। स्पष्ट है कि पश्चिमी जगत इससे प्रभावित हुआ है और परिणामस्वरूप विदेशी विश्वविद्यालयों में भारत विद्या के संस्थानों और अन्य भाषायी संस्थानों में हिंदी के अध्ययन एवं शोध की सुविधाएं मिल जाती हैं।

आश्चर्य नहीं कि भारत के बाहर हिंदी लेखकों की संख्या लगातार बढ़ रही है। इनमें से कई रचनाकारों ने तो कविता, कहानी और उपन्यास में बड़े मार्क का काम किया है। श्री अनिरुद्ध सिंह सेंगर आकाश के संपादकत्व में और गुना से प्रकाशित 'साहित्य क्रांति' शीर्षक मासिक पत्रिका में भारतेतर हिंदी लेखकों की रचनाएं प्रायः छपती रहती हैं। इसी प्रकार हिंदी प्रचारक पत्रिका संस्थान, वाराणसी ने हाल ही में एक पुस्तक प्रकाशित की है जिसमें इंग्लैड, अमेरिका, मॉरीशस, फिजी आदि देशों में रह रहे भारतीय हिंदी रचनाकारों की मूल रचनाओं को संकलित किया है। वाणी प्रकाशन, दिल्ली ने भी भारतेतर लेखकों की कुछेक कृतियों को प्रकाशित किया है। अंतरराष्ट्रीय स्तर पर साहित्यिक एवं वैचारिक आदान—प्रदान की यह प्रक्रिया निश्चित रूप से सुखद मानी जानी चाहिए।

हिंदी में सृजनात्मक कार्य के विश्व पटल पर भारतेतर लेखकों की दो श्रेणियां देखी जा सकती हैं एक भारतीय मूल के लेखक तथा दूसरे अन्य देशों के लेखक। उधर कुछ सर्वाधिक चर्चित लेखकों में श्री अभिमन्यु अनंत, मॉरीशस के प्रख्यात लेखक हैं, जो भारतीय मूल के हैं। श्री सोमदत्त बखोरी, पूजानंद नेमा, रामदेव धुरधुर आदि मॉरीशस की मुख्य धारा के लेखक हैं। उसी प्रकार रूस के वरिन्नकोव चेलीशेव सैकेविच उलत्सफेरोव आदि कुछ प्रसिद्ध नाम हैं जिन्होंने हिंदी भाषा, व्याकरण एवं आधुनिक हिंदी साहित्य के बारे में महत्वपूर्ण ग्रन्थों की रचना की हैं। इसी तरह चेकवासी प्रोफेसर ओदोलेन स्मेकल हैं, जो हिंदी के कवि हैं। इनकी अनेक पुस्तकें भारत में बहुचर्चित रही हैं तथा उन्हें हिंदी लेखक के रूप में अनेक सम्मान भी प्राप्त हुए हैं। पोलैंड के प्रोफेसर मारिया क्षिस्तोनफ एक विवेचक और चिंतक हैं तथा वे हिंदी में बाबार लिखते रहते हैं। अमेरिका में अनेक अमरीकी मूल के प्राध्यापक हैं जिन्होंने हिंदी भाषा के विषय में महत्वपूर्ण ग्रन्थ लिखे हैं।

विदेशों में हिंदी पत्रकारिका पर दृष्टिपात किया जाए तो मालूम पड़ता है कि यह 100 वर्ष से भी अधिक पुरानी हो चुकी है। आश्चर्य नहीं कि कलाकार रमेश रामपाल सिंह ने 1881 में लंदन से 'हिन्दोस्तान' नामक त्रिभाषी हिंदी, उर्दू और अंग्रेजी त्रैमासिक पत्रिका का प्रकाशन आरंभ किया था तो 1887 में दैनिक समाचार पत्र के रूप में परिवर्तित हो गई। विदेशी भूमि पर प्रकाशित होने वाली हिंदी पत्रिकाओं में 'सौरभ विश्वा' और 'विश्व विवेक' के नाम विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं।

अमेरिका के डा. गाई लिओल बैक और जर्मनी के डा. क्रिस्टयाना श्नलनकारव आदि विद्वानों द्वारा हिंदी में लिखे लेखों से न केवल उनका हिंदी प्रेम व्यक्त होता है बल्कि भारत से बाहर हिंदी की प्रतिष्ठा भी रेखांकित होती है। चीन से हिंदी में प्रकाशित होने वाली प्रमुख पत्रिकाओं में 'चीन सचित्र' और 'जन सचित्र' विशेष रूप से उल्लेखनीय है। पेइचिंग विश्वविद्यालय के हिंदी विभाग के विद्यार्थी एक हस्तलिखित भिति पत्रिका निकालते हैं उसमें विद्यार्थियों द्वारा हिंदी में लिखी गई कहानियां, लेख, निबंध आदि प्रकाशित किए जाते हैं। 'शांतिदूत' नार्वे की सर्वाधिक नियमित एवं लोकप्रिय हिंदी पत्रिका है। त्रिवेणी, परिचय, पहचान, स्पाइल, अल्फाआमेगा अप्रवासी टाइम्स आदि हिंदी पत्रिकाएँ हैं। ट्रिनीडाड एवं टोबेगो में हिंदी पत्रकारिता की शुरूआत 1907 में हुई। कोहेनूर, आर्य संदेश, ज्योति आदि पत्रिकाओं में साहित्यिक रचनाओं का प्रकाशन किया जाता है। इनमें भारतीय सभ्यता एवं संस्कृति से जुड़े विषयों में भी धार्मिक विषय की प्रधानता रहती है।

सुरीनाम से हिंदी में प्रकाशित होने वाली पत्रिकाओं में सनातन धर्म प्रकाश, विकास और जागृति, सूरीनाम दर्पण, प्रेम संदेश, भारतोदय आदि काफी चर्चित पत्रिकाएँ हैं।

विश्व स्तर पर यह आम राय है कि हिंदी कंप्यूटर में बाधक नहीं बल्कि साधक है। माइक्रोसोफ्ट के प्रवर्तक बिल गेट्स ने हिंदी को कंप्यूटर के लिए एक उपयुक्त भाषा स्वीकार करते हुए द्विभाषिक सोफ्टवेयरों का मार्ग प्रशस्त किया है। आज वर्ड प्रोसेसिंग, वेब दुनिया आदि में हिंदी का धारा प्रवाह प्रयोग किया जा रहा है। आज गुरु, शब्दमाला, अक्षर, आलेख मल्टीवर्ड, सुलेख शब्दरत्न लिपि, लीप आफिस, श्रीलिपि, देवबेस, आकृति, अंकर बैंकमित्र, लीला हिंदी आदि ऐसे द्विभाषिक पैकेज हैं जिनमें हिंदी में कार्य करने की अच्छी सुविधाएं उपलब्ध हैं। इनमें संगणन, मार्जिन रखने, कटशीट, प्रिंट जैसी सुविधाएं प्राप्त हैं। स्पष्ट है कि सूचना प्रौद्योगिकी के इस युग में हिंदी में शब्द संसाधकों की कोई समस्या नहीं रह गई है। ताज्जुब नहीं कि आज इंटरनेट पर अंग्रेजी के बाद जिस भाषा का वर्चस्व है, वह हिंदी ही है। टॉमी ब्लेयर, मार्क टूली एवं विश्व के कई राष्ट्राध्यक्ष हिंदी के वैश्विक स्वरूप को मान्यता तक प्रदान करते हैं। संयुक्त राष्ट्र संघ में भी कई बार हिंदी गुजित अनुगुजित हो चुकी है।

अब तक आयोजित हुए सात विश्व हिंदी सम्मेलन इस बात के साक्षी हैं कि वैश्विक स्तर पर हिंदी अपना एक सर्वमान्य धरातल निर्मित कर चुकी है। इन सम्मेलनों में हिंदी पर विद्वानों द्वारा पढ़े गए पर्चे, परिचर्चाएं, विमर्श, निष्कर्ष, सुझाव, निर्णय आदि हिंदी को विश्वव्यापी बनाते हैं। भूमंडलीकरण, उदारीकरण, निजीकरण, मुक्त बाजार और विराट पूँजी के इस दौर में सर्वत्र हिंदी को स्वीकृति मिल रही है। विदेशी बहुराष्ट्रीय कंपनियां भारत की जमीन पर अपने पैर जमाने तथा कारोबार को बढ़ाने के लिए विज्ञापनों, होर्डिंगों तथा प्रचार – प्रसार सामग्री में हिंदी को यथोचित स्थान दे रही हैं।

शिखर कंप्यूटर कंपनियों के स्वामी विशेषज्ञ हिंदी की संप्रेषणीयता पर मुग्ध हैं। हिंदी भाषा को समग्र रूप में संसार के सामने लाने के लिए इसे लचीली एवं संग्राहक बनाए जाने के प्रयास भी किए जा रहे हैं। इसमें मतैक्य है कि विश्व भाषा के रूप में हिंदी इसलिए विकसित ही रही है क्योंकि इसमें आत्मसातीकरण की जबरदस्त ताकत है। इसकी खूबसूरती, सहजता इसके शब्दों के संगीत जादू एवं वैज्ञानिकता से सूचना प्रौद्योगिकी जगत अच्छी तरह से वाकिफ हो चुका है। गंगा नदी कोलकाता से कभी हिमालय की ओर वापस नहीं मुड़ी है। उसी प्रकार हिंदी का विश्व परिदृश्य की ओर प्रवाह भी अवरुद्ध होने वाला नहीं है। इसने अपने अधिक फैलाव एवं प्रचार के लिए शक्ति अर्जित कर ली है। हिंदी में भावात्मक एकता का एक ऐसा गुण है जो विश्व के सभी देशों को भाषा एवं भाव के सूत्र में पिरोने में सक्षम है। आज यदि भौगोलिक दूरियां नजदीकियों में रूपांतरित हुई हैं तो अन्य कारणों के साथ-साथ हिंदी का भी इसमें अप्रतिम योगदान रहा है। यह कहना अप्रासंगिक नहीं होगा कि वैश्विक स्तर पर हिंदी का भविष्य देदीप्यमान है। 21वीं सदी में हिंदी पूर्वीकरण और पश्चिमीकरण के मध्य एक भावात्मक सेतु साबित होगी यह तय है।

**पी. आर. वासुदेवन  
हिंदी अधिकारी**  
कार्यालय महालेखाकार  
(वाणिज्यिक एवं प्राप्ति लेखा परीक्षा)  
तमिलनाडु, 361, अண्णा सालै,  
चैन्नै–600018



राष्ट्रीय राजमार्ग – ८ का उदयपुर-रत्नपुर खंड

## सड़क का इतिहास एवं भारत में सड़क का विकास

पथ का विकास कब और कैसे हुआ यह तो ज्ञात नहीं पर प्राचीन काल से ही मनुष्य एवं जानवर के चलने हेतु पथ या मार्ग उपलब्ध था, भले ही इसकी विशिष्टि चाहे कुछ भी रही हो। संभवतः आदिम युग में मानव ने पशुओं के शिकार के लिए जाने हेतु पगडन्डियों का निर्माण किया हो एवं इसे आवश्यकतानुसार चौड़ा कर सड़क बनाई हो।

### प्राचीन काल में सड़क का विकास

जहां तक सड़क के इतिहास का प्रश्न है यह काफी प्राचीन है एवं संभवतः रोम इस मामले में अग्रणी रहा है। अति प्राचीन काल में ही रोम कई अन्य शहरों से सड़क मार्ग से जुड़ा था। इस संबंध में सुना गया है कि सभी सड़कें रोम जाती हैं अर्थात् रोम कई शहरों से सड़क—मार्ग से जुड़ा था। सड़क के इतिहास में भारत भी काफी आगे रहा है। आज से लगभग 2500 से 3500 वर्ष पूर्व भी भारत में हर मौसम में चलने लायक सड़कें उपलब्ध थीं। सड़क की संरचना काफी अच्छी थी एवं इनमें उचित ढाल के साथ नालियाँ भी उपलब्ध थीं। जैसा कि मोहनजोदड़ो एवं हड्डपा की खुदाई से पता चला है। रोम की तरह पाटलीपुत्र (प्राचीन पटना) भी कई शहरों यथा वाराणसी, कौशाम्बी, तक्षशिला, मथुरा, इन्द्रप्रस्थ एवं कुरुक्षेत्र आदि शहरों से अच्छे सड़क मार्ग से जुड़ा था। इनमें से कुछ सड़कें, पुलों एवं सुरंगों से भी गुजरती थीं एवं इनके दोनों ओर वृक्ष लगे थे तथा जगह—जगह पर कुँए एवं सराय भी बनवाई गई थीं। मौर्य काल (ईसा से 400–200 वर्ष पूर्व) में सड़क निर्माण को काफी महत्व दिया गया, जिससे सड़क के साथ—साथ कृषि, वाणिज्य—एवं संस्कृति का भी काफी विकास हुआ। उस समय राजपथ एवं वाणिज्य—पथ बनवाए गए थे। तत्कालीन महान प्रशासक कौटिल्य ने विभिन्न कोटि की सड़कों की चौड़ाई हेतु मानक बनाये थे। उस जमाने में पदस्थापित यूनानी राजदूत मेगस्थनीज ने लिखा है कि मौर्य प्रशासक महान सड़क निर्माता थे। गुप्त काल (ईसा से 300 से 500 वर्ष पश्चात) जिसे कला, विज्ञान एवं साहित्य के लिये स्वर्णिम काल के रूप में जाना जाता है, में सड़क के विकास को और भी बढ़ावा मिला। उस समय चीनी तीर्थयात्री फाहियान ने अपने भ्रमण—लेख में तत्कालीन सड़कों की विशेष रूप से प्रशंसा की है। मोहनजोदड़ो एवं हड्डपा की खुदाई ने तो यह प्रमाणित कर दिया है कि भारत सड़क निर्माण की तकनीक एवं असैनिक अभियंत्रण में ईसा से

पूर्व भी काफी विकसित था।

भारत में हर्षवर्द्धन ने भी काफी सड़कों का निर्माण करवाया था। एक अन्य चीनी तीर्थयात्री हवेनसांग ने हर्षवर्द्धन के समय में सड़क—मार्ग से यात्रा की और उसने उस समय की सड़कों की काफी बेहतर स्थिति का वर्णन किया है। शेरशाह सूरी ने दिल्ली से कोलकाता तक मिट्टी—कंकड़ की परत वाली सड़क का निर्माण एक निश्चित अवधि में करवाया एवं इसके दोनों ओर काफी पेड़—पौधे एवं सराय भी बनवाईं। शेरशाह, ने सड़क के दोनों ओर कोस (1कोस:2988 गज) के पत्थर भी लगाये। इस सड़क का नाम ग्रैण्ड ट्रॅक रोड पड़ा जिसे आज भी जी.टी. रोड अथवा एन.एच. 2 के नाम से जाना जाता है। भारतीय सड़क के इतिहास में शेरशाह सूरी का बहुत बड़ा योगदान रहा। अतः उनका नाम बड़े गर्व के साथ सड़क निर्माता के रूप में लिया जाता है।

### अंग्रेजों के शासन काल में सड़क विकास

मुस्लिम शासकों ने भी भारत में सड़क का निर्माण एवं विकास करवाया परन्तु अंग्रेजों के जमाने में सड़क का निर्माण सीमित जगहों में ही हुआ। अंग्रेजों की नीति भारत से धन कमाने की थी। इसीलिये, उन्होंने भारत से कच्चा लोहा, अनाज, कपास, चाय, चमड़ा आदि ले जाने एवं पुनः उनसे निर्मित चीजों को भारत में ही बेचने हेतु गाँवों से रेलवे स्टेशनों एवं बन्दरगाहों तक ही सड़कों का निर्माण एवं रख—रखाव करवाया। इसी कारण, स्वतंत्रता से पूर्व भारत में सड़क का समुचित विकास नहीं हो सका। भारत में सड़क के विकास में लॉर्ड विलियम बेनटिक का महत्वपूर्ण योगदान रहा, जिसने प्रशासनिक आवश्यकतानुसार दिल्ली से कोलकाता तक अच्छे पत्थर एवं स्थायी पुलों के साथ आधुनिक जी.टी. रोड बनवाया, जो प्रायः शेरशाह के मार्ग पर ही बनवाया गया, जिसे बाद में पेशावर तक बढ़ा दिया गया। लॉर्ड डलहौजी ने भी इस दिशा में सराहनीय कदम बढ़ाते हुए सड़क निर्माण हेतु सन् 1856 ई. में सैनिक बोर्ड के बदले प्रान्तीय लोक निर्माण विभाग का गठन किया,

असैनिक अभियंताओं को प्रशिक्षण देने हेतु अभियंत्रण कॉलेज खुलवाए, महत्वपूर्ण पथों का पक्कीकरण करवाया एवं महत्वपूर्ण पुलों का भी निर्माण करवाया। भारत में मोटर वाहन के सड़क पर आने एवं रेलवे के आविष्कार के बीच लगभग पचास वर्ष का अन्तर रहा एवं यह अवधि सड़क इतिहास की अंधकारमय अवधि मानी जाती है।

सड़क के विकास में एक बाधा और भी थी कि सड़क पर जानवरों द्वारा खींची जाने वाली सवारी चलती थी, जो रेल मार्ग पर चलने वाली रेलगाड़ियों से काफी धीमी गति से चलती थी। इसी कारण, लोग सड़क मार्ग की अपेक्षा रेल मार्ग से ही भ्रमण करना पसन्द करते थे। यही कारण था कि किसी भी शासक को सड़क की अपेक्षा रेल मार्ग का विकास करना ही श्रेयस्कर प्रतीत होता था। सड़क विकास को एक और बड़ा झटका तब लगा जब भारत में बॉम्बे (अब मुम्बई) एवं थाणे के बीच पहली रेलगाड़ी सन् 1853 ई. में चली। उसके बाद से मुख्यतः रेल मार्ग का ही विकास हुआ। ऐसे तो इन्टर्नल कम्बसन ईंजन का आविष्कार उन्नीसवीं सदी के मध्य में ही हो गया था एवं मोटर वाहन सन् 1885 ई. में ही सड़क पर आ गये थे पर भारत में मोटर वाहन बीसवीं सदी के प्रारम्भ से ही चलने शुरू हुए। मोटर वाहन के प्रयोग में आने के बाद अच्छी सड़कों की आवश्यकता महसूस होने लगी एवं तदनुसार अच्छी सड़कों का निर्माण एवं विकास प्रारम्भ हो गया तथा सड़क मार्ग भी महत्वपूर्ण हो गया। सड़क विकास को फिर कभी पीछे मुड़कर नहीं देखना पड़ा एवं यह समय के साथ उत्तरोत्तर बढ़ता ही गया।

## जायकर समिति

आजादी से पूर्व सन् 1927 ई. में गठित भारतीय विधान परिषद के दोनों सदनों में भारत की सड़क की दशा सुधारने पर काफी वाद-विवाद हुआ। फलतः श्री एम. आर. जायकर की अध्यक्षता में सड़क विकास हेतु एक उच्च-स्तरीय समिति का गठन किया गया। इसी कारण इस आयोग को 'जायकर आयोग' के नाम से भी जाना जाता है। जायकर समिति ने भारत में सड़क विकास के लिये निम्नांकित प्रमुख सुझाव दिए:

1. सड़क के विकास हेतु सड़क निधि बनाई जानी चाहिए।

2. देश में सड़क के विकास को राष्ट्र हित में लिया जाना चाहिए, क्योंकि यह स्थानीय अथवा प्रान्तीय सरकारों के वश से बाहर की बात है।
3. पेट्रोल पर अतिरिक्त कर लगाकर सड़क विकास हेतु निधि की व्यवस्था की जानी चाहिए। इस निधि का नाम केन्द्रीय सड़क निधि रखा जाए।
4. सड़क के विभिन्न पहलुओं एवं तत्संबंधी तकनीकी जानकारी देने हेतु देश के विभिन्न इलाकों से दक्ष लोगों को शामिल कर एक अर्द्ध-सरकारी तकनीकी संस्था गठित की जानी चाहिए।
5. अनुसंधान एवं विकास कार्य में मदद हेतु एक अनुसंधान विकास संस्था बनाई जानी चाहिए, जो परामर्श के लिये उपलब्ध रह सके।

जायकर समिति के प्रमुख सुझावों को तत्कालीन सरकार ने स्वीकृत कर लिया एवं मुख्य-मुख्य पहलुओं को लागू कर दिया।

## केन्द्रीय सड़क निधि

भारतीय विधान परिषद द्वारा पारित किये जाने के उपरान्त केन्द्रीय सड़क निधि पहली मार्च, 1929 को स्थापित हो गई। इस निधि के लिये पेट्रोल उपभोक्ताओं पर 2.64 पैसे प्रति लीटर (उस समय दो आना प्रति गैलन) का अतिरिक्त कर लगाया गया। यह निर्धारित किया गया कि इस वार्षिक निधि की 20 प्रतिशत राशि केन्द्रीय राजस्व के रूप में केन्द्र सरकार के पास रहेगी, जिससे केन्द्रीय निधि के प्रशासन, सड़क हेतु प्रयोग एवं अनुसंधान तथा विशेष-प्रमुखता वाले पुलों के लिये, केन्द्र सरकार द्वारा आवंटन किया जायगा। शेष 80 प्रतिशत निधि केन्द्र सरकार द्वारा राज्यों को उनके वास्तविक पेट्रोल की खपत के अनुपात में आवंटित की जाएगी। वर्तमान में, केन्द्रीय सड़क निधि का लेखा—जोखा, महा लेखाकार (केन्द्रीय राजस्व) द्वारा रखा जाता है एवं खर्च पर नियंत्रण पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा रखा जाता है।

## भारतीय सड़क काँग्रेस

जायकर समिति की मुख्य अनुशंसाओं के अनुसार, केन्द्र

सरकार ने सन् 1934 ई. में एक अर्द्ध-सरकारी तकनीकी संस्था बनाई, जिसे भारतीय सड़क कॉग्रेस के नाम से जाना जाता है। भारतीय सड़क कॉग्रेस पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अधीन एक अर्द्ध-सरकारी संस्था है, जो सड़क निर्माण एवं विकास संबंधी अनुभव, विचार, मानक, विशिष्ट, निरूपण, निर्माण एवं रख-रखाव संबंधी जानकारियां तैयार करने हेतु एक प्लेटफार्म के रूप में कार्य करती है।

## नागपुर योजना

भारतीय सड़क कॉग्रेस की पहल पर सन् 1943 ई. में भारत सरकार ने पूरे देश की सड़क विकास योजना को अन्तिम रूप देने के लिये सभी प्रान्तों के मुख्य अभियंताओं की एक बैठक बुलाई। भारत के सड़क विकास में यह योजना भील का पत्थर सावित हुई, क्योंकि पहली बार योजनाबद्ध तरीके से सभी प्रकार की सड़कों के विकास की योजना को मूर्त रूप दिया गया। इस पहली बीस वर्षीय (सन् 1943–63 ई.) सड़क विकास योजना, जिसे ज्यादातर नागपुर रोड प्लान के नाम से जाना जाता है, में सभी सड़कों को निम्न पाँच श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया:—

1. राष्ट्रीय राजमार्ग
2. राज्य उच्च पथ
3. प्रमुख जिला सड़क
4. अन्य जिला सड़क एवं
5. ग्रामीण सड़क

यह तय किया गया कि इन सभी प्रकार की सड़कों के विकास को राष्ट्र के उत्थान के लिये अत्यन्त महत्वपूर्ण माना जाना चाहिए एवं किसी एक का विकास दूसरे की शर्त पर नहीं किया जाना चाहिए। इस योजना के अन्तर्गत भारत में 5,24,478 कि.मी. अर्थात् 16 कि.मी. प्रति 100 वर्ग कि.मी. का लक्ष्य रखा गया। नागपुर रोड प्लान के लक्ष्य, समय सीमा से दो वर्ष पूर्व अर्थात् 1961 में ही प्राप्त कर लिया गया। इसी कारण सन् 1957 ई. में ही राज्यों एवं सड़क मंत्रालय के मुख्य अभियंताओं की भविष्य में भारत में सड़क विकास हेतु बैठक हुई एवं द्वितीय सड़क विकास योजना को सन् 1959 में ही मूर्त रूप दे दिया गया। द्वितीय सड़क विकास योजना में सड़क की कुल लम्बाई का लक्ष्य प्रथम योजना से लगभग दो गुना अर्थात् 10,57,200 कि.मी. (यानी 32 कि.मी. प्रति 100 वर्ग कि.मी. क्षेत्र) रखा गया।

## केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान

जायकर समिति की अनुशंसाओं के अनुरूप, सन् 1950 ई. में केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली की स्थापना की गई। यह संस्थान राष्ट्रीय प्रयोगशालाओं में से एक है। यह संस्थान अनुसंधान के आधार पर सड़क के विकास से संबंधित तकनीकी परामर्श उपलब्ध कराता है।

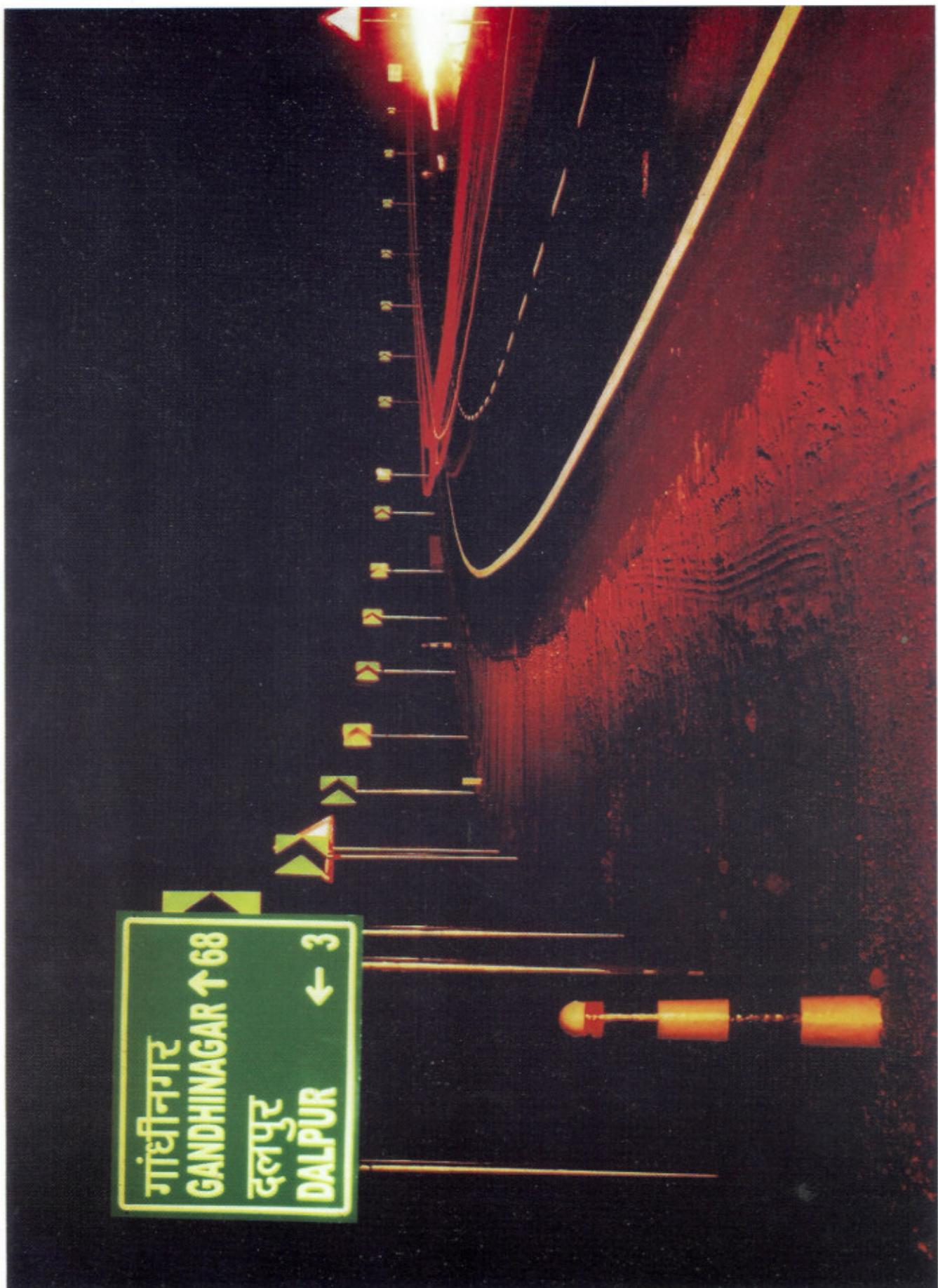
## राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम

सड़कों के वर्गीकरण के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्गों को सर्वोच्च श्रेणी में रखा गया क्योंकि ये देश की सुरक्षा एवं विकास के लिये सर्वाधिक उपयोगी हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास को गति देने के उद्देश्य से सन् 1956 ई. में एक विधेयक पारित हुआ। इस अधिनियम के महत्वपूर्ण बिन्दु निम्नांकित हैं:—

- (i) राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास एवं रख-रखाव की जिम्मेदारी का वहन केन्द्र सरकार द्वारा किया जाना।
- (ii) किसी सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित करना अथवा किसी राष्ट्रीय राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग की सूची से हटाने का अधिकार केन्द्र सरकार को दिया जाना।

## द्वितीय सड़क विकास योजना (1961–81)

प्रथम एवं द्वितीय पंचवर्षीय योजना (1951–56 एवं 1956–61) अवधि के दौरान सड़क विकास कार्यक्रम भी योजनाबद्ध था, इसी कारण नागपुर योजना के लक्ष्यों को समय सीमा से दो वर्ष पूर्व अर्थात् 1961 में ही प्राप्त कर लिया गया। इसी कारण सन् 1957 ई. में ही राज्यों एवं सड़क मंत्रालय के मुख्य अभियंताओं की भविष्य में भारत में सड़क विकास हेतु बैठक हुई एवं द्वितीय सड़क विकास योजना को सन् 1959 में ही मूर्त रूप दे दिया गया। द्वितीय सड़क विकास योजना में सड़क की कुल लम्बाई का लक्ष्य प्रथम योजना से लगभग दो गुना अर्थात् 10,57,200 कि.मी. (यानी 32 कि.मी. प्रति 100 वर्ग कि.मी. क्षेत्र) रखा गया।



राष्ट्रीय राजमार्ग – 8 का रत्नपुर-हिमत नगर खंड

## तृतीय सड़क विकास योजना (1981–2001)

तृतीय सड़क विकास योजना को लखनऊ में मूर्त रूप दिया गया। इस योजना में सड़क की कुल लम्बाई 15,02,700 कि.मी. से बढ़ाकर 27,00,000 कि.मी. यानी सड़क घनत्व की 46 कि.मी. प्रति 100 वर्ग कि.मी. से बढ़ाकर 82 कि.मी. प्रति 100 वर्ग कि.मी. का लक्ष्य रखा गया। इस योजना में पहली बार एक नए वर्गीकृत सड़क 'एक्सप्रेस-वे' के लिये 200 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया। 'एक्सप्रेस-वे' एक तीव्र गति मार्ग है, जिस पर स्थानीय ट्रैफिक की सीधी पहुँच पूर्णतः अवरोधित रहती है ताकि इस पर सवारी तीव्र गति से निर्बाध रूप से चल सके। इस योजना का सड़क के इतिहास में महत्वपूर्ण स्थान है, क्योंकि इसी योजना के अन्तर्गत पहली बार विदेशी वित्तीय संस्थाओं यथा विश्व बैंक, एशियाई विकास बैंक, अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग बैंक ने सड़क-विकास हेतु कर्ज प्रदान किए, जिससे हमें अपनी सड़कों के निरूपण, तकनीक एवं प्रबंधन को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर तक लाने में काफी मदद मिली।

## चतुर्थ सड़क विकास योजना (2001–2021)

इस योजना में सड़क की क्षमता बढ़ाने, सड़क की परिसम्पत्ति को अच्छी स्थिति में रखने, सड़क सुरक्षा, ऊर्जा संचय एवं पर्यावरण सुरक्षा पर विशेष बल दिया गया है। इस योजना में शहरी एवं ग्रामीण सड़कों को मुख्य मार्गों से जोड़ने पर भी बल दिया गया है।

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम

भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास एवं रख-रखाव का कार्य राज्य के लोक निर्माण विभाग द्वारा कराया जाता था, परन्तु सड़क के चौड़ीकरण, 'एक्सप्रेस वे' के निर्माण एवं अत्याधुनिक उपकरणों के प्रयोग द्वारा सड़क व्यवस्था को दुरुस्त करने हेतु एक उच्च-स्तरीय संस्था की आवश्यकता महसूस की गई। तदनुसार, भारतीय संसद द्वारा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक, 1988 पारित किया गया एवं 15 जून 1989 को प्राधिकरण की स्थापना कर दी गई, जो देश की बड़ी-बड़ी सड़क एवं पुल परियोजनाओं का कार्यान्वयन अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार करवा रहा है। प्राधिकरण द्वारा

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के प्रथम एवं द्वितीय चरण के अन्तर्गत लगभग, 14,279 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को लगभग 65,000 करोड़ रुपए की लागत से चार/छ: लेन का बनाया जा रहा है। प्राधिकरण द्वारा निम्नांकित महत्वपूर्ण परियोजनाओं पर कार्य करवाया जा रहा है:

1. श्रीनगर से कन्याकुमारी एवं सिल्वर से पोरबन्दर तक चार/छ: लेन (न्यूनतम चार लेन) राष्ट्रीय राजमार्ग उत्तर-दक्षिण एवं पूर्व-पश्चिम गलियारा (7,300 कि.मी.)
2. चारों महानगरों को चार/छ: लेन (न्यूनतम चार लेन) सड़क से जोड़ने की परियोजना स्वर्णम-चतुर्भुज परियोजना (5,846 कि.मी.)
3. सभी बन्दरगाहों को न्यूनतम चार लेन सड़क से जोड़ने की परियोजना-बन्दरगाह सम्पर्क परियोजना (1,133 कि.मी.)

इसके अतिरिक्त, यह प्राधिकरण लगभग 10,000 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों को बी.ओ.टी. के आधार पर चार लेन का बनवा रहा है। इस योजना का नाम प्रधान मंत्री भारत जोड़े परियोजना रखा गया था, जिसे बाद में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना चरण-III कर दिया गया। भारत सरकार का यह लक्ष्य कि सभी राष्ट्रीय राजमार्गों को चार लेन का बना दिया जाए। यह अधिनियम सड़क विकास के इतिहास में मील का पथर साबित हुआ है, क्योंकि प्राधिकरण द्वारा उक्त परियोजनाओं का कार्य आधुनिक तकनीक एवं अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार कराया जा रहा है। उपर्युक्त परियोजनाओं के पूर्ण हो जाने पर देश में महत्वपूर्ण स्थानों तक उच्च गति से आने-जाने के लिए सुगम मार्ग उपलब्ध हो जायगा, जिससे यात्री एवं माल दुलाई काफी आसान हो जाएगी। आशा है कि उक्त परियोजनाओं के पूर्ण हो जाने पर यात्री एवं माल दुलाई के लिए रेल की अपेक्षा सड़क परिवहन पर निर्भरता बढ़ेगी।

## प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क परियोजना

गाँवों को शहर से जोड़ने हेतु भारत सरकार ने दिसम्बर, 2000 में एक महत्वाकांक्षी परियोजना प्रारम्भ की थी जिसे प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क परियोजना के नाम से जाना जाता

है। यह योजना शतप्रतिशत केन्द्र सरकार द्वारा प्रायोजित है। इस योजना के तहत 500 (पहाड़ी इलाके में 250) या अधिक आबादी वाले ऐसे सभी गांव जो अब तक सड़क मार्ग से नहीं जुड़े हैं, को सड़क मार्ग से जोड़ने का लक्ष्य है।

## सड़क विकास परियोजना हेतु निधि व्यवस्था

सड़क विकास एवं उनका रख—रखाव बहुत की खर्चीला है एवं इसके लिये काफी निधि की आवश्यकता होती है। शुरू में इस खर्च का लगभग मुख्य भाग बजट से ही प्राप्त होता था, इसलिए आवश्यकतानुसार निधि उपलब्ध नहीं हो पाती थी, क्योंकि केन्द्र सरकार को सड़क के अतिरिक्त अन्य आवश्यक परियोजनाओं के लिए भी धन की व्यवस्था करनी पड़ती थी। वर्ष 1998–99 में केन्द्र सरकार ने सड़क विकास परियोजनाओं हेतु धन जुटाने के उद्देश्य से पेट्रोल पर 1 रुपया का अतिरिक्त उत्पाद एवं सीमा शुल्क (सेस) लगा दिया। वर्ष 1999–2000 के केन्द्रीय बजट में हाई स्पीड डीजल पर 1 रुपया प्रति लीटर का अतिरिक्त शुल्क लगाया गया। इससे केन्द्र सरकार को 10,000 करोड़ रुपए प्रति वर्ष आने लगे। वर्ष 2003–04 के केन्द्रीय बजट में पेट्रोल एवं हाई स्पीड डीजल पर 50 पैसे प्रति लीटर का अतिरिक्त कर लगाया गया। हाई स्पीड डीजल पर कर का 50 प्रतिशत भाग ग्रामीण सड़कों के विकास के लिए आबंटित किया जाता है। हाई स्पीड डीजल पर कर का शेष

50 प्रतिशत भाग एवं पेट्रोल पर प्राप्त समग्र कर का आबंटन निम्न प्रकार किया जाता है:

- 57.5 प्रतिशत राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास एवं रख—रखाव के लिये।
- 12.5 प्रतिशत मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग के ऊपर या नीचे पुल एवं सुरक्षा कार्यों के लिये।
- 30 प्रतिशत राज्य को सड़कों के विकास एवं रख—रखाव के लिये। इसमें से 10 प्रतिशत केन्द्र सरकार द्वारा अन्तर्राज्यीय और आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के लिये।

केन्द्र सरकार के उक्त निर्णय से सड़क विकास को काफी बढ़ावा मिला है।

## आजादी से लेकर अब तक सड़क विकास

इस प्रकार स्वतंत्रता से लेकर अब तक सड़कों के मामले में महत्वपूर्ण विकास हुआ। आजादी के समय वर्ष 1947 में सड़क की लम्बाई 3,88,226 कि.मी. यानी 11.8 कि.मी. प्रति 100 वर्ग कि.मी. थी, जिसमें सतहीकृत सड़क की लम्बाई लगभग 1,42,855 कि.मी. थी। वर्ष 1950–1951 से अब तक भारत में सड़क नेटवर्क की वृद्धि तालिका–1 में दी गई है।

तालिका–1

### भारत में सड़क नेटवर्क की वृद्धि

(लंबाई किलोमीटर में)

वर्ष	राष्ट्रीय राजमार्ग	राज्य उच्च पथ	अन्य सड़क	कुल	बढ़ोतरी %
1950–51	22193	43000	335000	400193	
1960–61	23707	62000	439000	524707	31.11
1970–71	23938	80000	813000	916938	74.75
1980–81	29023	95000	1380000	1504023	64.02
1990–91	33612	127000	1906000	2036612	35.41
2004–05	65569	137711	3117763	3321043	63.06

भारत सड़क नेटवर्क की कुल लम्बाई में विश्व में दूसरे नम्बर पर उभर कर आया है। इससे पूर्व दूसरे स्थान पर चीन था जो अब भारत से नीचे है। संयुक्त राष्ट्र अमेरिका इस सूची में 64,00,000 कि.मी. लंबाई के साथ प्रथम स्थान पर है। चीन के पास लगभग 20,00,000 कि.मी. लंबी सड़कें हैं। भारत में प्रति वर्ग कि.मी. क्षेत्र के लिये 1.0 कि.मी. सड़क है जबकि संयुक्त राष्ट्र अमेरिका के पास प्रति वर्ग कि.मी. 0.65 कि.मी., चीन के पास 0.16 कि.मी. मेक्सिको के पास 0.16 कि.मी. एवं ब्राजील के पास 0.20 कि.मी. सड़क है।

राष्ट्रीय राजमार्ग, जिसे प्राथमिक सड़क नेटवर्क माना जाता है, की कुल लम्बाई पूरे सड़क नेटवर्क का लगभग 2 प्रतिशत है, जिस पर कुल सवारी का 40 प्रतिशत भाग चलता है। राज्य उच्च पथ एवं प्रमुख जिला सड़क, जिसे माध्यमिक सड़क नेटवर्क माना जाता है, की कुल लम्बाई पूरे सड़क नेटवर्क का लगभग 20 प्रतिशत है, जिस पर कुल सवारी का लगभग 40 प्रतिशत भाग चलता है। शेष 78 प्रतिशत अन्य सड़क पर पूरी सवारी का लगभग 15 प्रतिशत भाग चलता है। सड़क के विकास के साथ-साथ सड़क पर सवारी भी तीव्र गति से बढ़ने लगी एवं वर्ष 1950–1951 से अब तक भारत में मोटर वाहनों की संख्या में वृद्धि तालिका-2 में दिखाई गई है।

तीव्र गति से बढ़ते हुए यातायात के कारण सड़क पर दबाव तेजी से बढ़ रहा है, इसलिए सड़क का चौड़ीकरण एवं सड़क व्यवस्था को काफी मजबूत करना अत्यावश्यक है।

राष्ट्रीय राजमार्ग की कुल लम्बाई का लगभग 25 प्रतिशत से भी अधिक भाग खराब स्थिति में है। राज्य उच्च पथ की भी कुल लम्बाई का लगभग 50 प्रतिशत या इससे अधिक भाग खराब या बहुत खराब स्थिति में है। अन्य मुख्य मार्गों की खराब स्थिति, अपर्याप्त चौड़ाई एवं कमजोर पुल-पुलिया हमारे औद्योगिक एवं आर्थिक विकास में बाधक हैं। सड़क की खराब स्थिति के कारण अधिक ईंधन खपत, टायर के क्षय एवं वाहनों का जीवन कम होने के साथ-साथ समय के दुरुपयोग के कारण देश को प्रति वर्ष लगभग 25,000 करोड़ रुपये का नुकसान होता है। इसके अतिरिक्त खराब सड़क से प्रदूषण बढ़ता है एवं सड़क दुर्घटना की संभावना अधिक होती है। इसके कारण भी देश को काफी नुकसान होता है। मिली-जुली ट्रैफिक व्यवस्था, सड़क की जमीन का अतिक्रमण, वाहनों का मुख्य सड़क पर सीधा प्रवेश एवं निकास का न होना, धीमी एवं तेज गति के वाहनों का जानवरों एवं पैदल-यात्रियों के साथ चलना तथा हमारे चालकों का अप्रशिक्षित होना, ये सभी दुर्घटनाओं के मुख्य कारण हैं। इन कारणों से हमारे देश में प्रति वर्ष सड़क दुर्घटना में लगभग 75,000 लोग मरते हैं, 17 लाख लोग गम्भीर रूप से एवं 64 लाख लोग साधारण रूप से घायल होते हैं। इससे प्रति वर्ष देश को लगभग 55,000 करोड़ रुपये का नुकसान उठाना पड़ता है। भारत में सड़क दुर्घटना में यूरोपीय देशों की अपेक्षा दस गुना ज्यादा मौतें होती हैं।

आसानी से उपलब्धता, व्यक्तियों की आवश्यकताओं के अनुसार अनुकूलता एवं किफायती होने के कारण, माल दुलार्इ

### तालिका-2

#### भारत में मोटर वाहनों की वृद्धि

वर्ष	सभी वाहन	2 चक्का वाहन	कार जीप एवं अन्य	बस	ट्रक	अन्य
1951	306000	27000	159000	34000	82000	4000
1961	665000	88000	310000	57000	168000	42000
1971	1865000	576000	682000	94000	343000	170000
1981	5173000	2528000	1117000	154000	527000	847000
1991	21310000	14047000	3013000	333000	1411000	2506000
2004	48400000	31460000	6776000	659000	3230000	6275000

और यात्रियों की आवाजाही के लिये सड़क परिवहन को सर्वाधिक पसन्द किया जाता है। भारत के कुल यात्री यातायात का लगभग 87 प्रतिशत और कुल माल ढुलाई का 65 प्रतिशत भाग का आवागमन सड़क मार्ग से होता है।

जिस प्रकार मानव शरीर में रक्त संचार हेतु सभी बड़ी-छोटी कोशिकाएं आवश्यक हैं, ठीक उसी प्रकार देश के विकास हेतु सभी प्रकार की सड़कों यथा ग्रामीण सड़क से लेकर राष्ट्रीय राजमार्ग का बढ़ना आवश्यक है। भारत में 'एक्सप्रेस वे' की भी काफी कमी है। इन पर भी विशेष ध्यान देने की जरूरत है। सड़क परिवहन की राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में भागीदारी

3.7 प्रतिशत है, जो कुल परिवहन भागीदारी (5.5 प्रतिशत) में महत्वपूर्ण भाग है। देश की विकास दर में विगत कुछ वर्षों में आशातीत वृद्धि हुई है। 'एक्सप्रेस वे' के विकास तथा सुगम एवं सुदृढ़ सड़क व्यवस्था से देश की वार्षिक विकास दर काफी बढ़ सकती है, क्योंकि देश के ज्यादातर उद्योग मूलभूत आधारिक संरचना पर निर्भर करते हैं। देश के समग्र विकास एवं समृद्धि के लिये सड़कों का विकास अत्यावश्यक है तथा इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

बिमलेश नंदन सहाय  
अभियंता सम्पर्क अधिकारी  
झारखण्ड, रांची

कोई भी देश सच्चे अर्थों में तब तक स्वतंत्र नहीं है,

जब तक वह अपनी भाषा में नहीं बोलता।

- महात्मा गांधी