

## भारतमाला: महामार्गों से सड़क विकास तक

जी रघुराम



भारतमाला परियोजना देश में आर्थिक वृद्धि की मुख्य वाहक बनेगी तथा प्रधानमंत्री के नवीन भारत के सपने को पूरा करने में मदद करेगी। इस कार्यक्रम को मौजूदा राजमार्ग अवसंरचना की शून्यता को भरने के लिए बनाया गया है ताकि लोगों और सामान की आवाजाही को आसान बनाया जा सके। इसके तहत पिछड़े और आदिवासी इलाकों, आर्थिक गतिविधियों के केंद्रों, धार्मिक और पर्यटक स्थलों, सीमावर्ती क्षेत्रों, तटीय क्षेत्रों और पड़ोसी देशों के साथ व्यापार के मार्गों पर संपर्क सुविधा उपलब्ध कराने पर विशेष ध्यान दिया गया है

**भा**रतमाला परियोजना कॉरिडोर की अवधारणा से वापस सड़क विकास की ओर आने की कोशिश है। यद्यपि राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) की शुरुआत भी कॉरिडोरों, (विभिन्न चरणों में पत्तन संपर्क सहित स्वर्णिम चतुर्भुज (स्वर्ण चतुर्भुज), उत्तर-दक्षिण-पूर्व-पश्चिम (एनएसईडब्ल्यू) तथापि पिछले कुछ वर्षों में यह पैकेज की अवधारणा पर आ गया है।

6.92 लाख करोड़ रुपए की लागत वाली 83,677 किमी. लंबी सड़क परियोजना की घोषणा की गई है, इसमें 5.35 लाख करोड़ की लागत वाले 35,800 किमी. सड़क पर अधिक ध्यान दिया गया है। दिलचस्प बात यह है कि पहले चरण में शामिल 34,800 किमी. सड़क में से 10,000 किमी. सड़क एनएचडीपी का ही हिस्सा है।

नयी 24,800 किमी. सड़क का निर्धारण 1500 से अधिक बिंदुओं पर ओडी (मूल गंतव्य) सर्वेक्षण और यातायात आकलन के आधार पर किया गया है। हालांकि, एक अवधारणा के रूप में यह अच्छा है, किन्तु दुर्भाग्य से, भारतीय रेलवे के तहत सार्वजनिक क्षेत्र के परिवहन परामर्शदाता आरआईटीईएस द्वारा ओडी सर्वेक्षण 2007 में किया गया है। यातायात आकलन, मैनुअल और स्वचालित गणना (कैमरा आधारित सहित) पर आधारित हैं और भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों को उजागर करते हैं।

स्वर्ण चतुर्भुज और एनएसईडब्ल्यू के संबंध में 24,800 किमी. में से 5,000 किमी. लेन विस्तार और भीड़-भाड़ कम करने की परियोजनाओं का है। स्वर्ण चतुर्भुज को छह

लेन का बनाना एनएचडीपी में एक चरण था जो आंशिक रूप से पूरा हुआ किन्तु कई जगहों पर पर्यावरणीय मंजूरी और भूमि अधिग्रहण की कठिनाइयों के कारण रियायतग्राहियों ने अपने हाथ खींच लिए। केवल 800 किमी. के एक्सप्रेस-वे हैं। अब तक के अनुभव के आधार पर हमें निम्नलिखित सबक सीखने चाहिए—

### परियोजना का चुनाव

मूल गंतव्य ट्रैफिक अध्ययन और विशिष्ट खंड ट्रैफिक घनत्व का उपयोग करके वैज्ञानिक आधार अपनाने का प्रयास किया गया है। उदाहरण के लिए, मुंबई से कोलकाता तक पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर पूरी तरह से चार लेन बनाने के लिए महत्वपूर्ण हो गया है। इसकी आवश्यकता हमेशा से थी, लेकिन राजनैतिक कारणों (जो सौराष्ट्र में सिलचर ईडब्ल्यू कॉरिडोर में लाया गया) और एनएच मार्ग के जरिए पहले की कमी (मुंबई कोलकाता एनएच-3 और एनएच-6 का संयोजन था), दोनों के ही कारण एनएचडीपी में इस पर ध्यान नहीं दिया गया था।

### कार्यान्वयन तंत्र और वित्तपोषण

स्वर्ण चतुर्भुज की शुरुआत ईपीसी के साथ हुई थी (पीपीपी के शुरू न हो पाने के बाद, पीपीपी में पहला मुख्य प्रयास होने के नाते) जिसके बाद अन्य कॉरिडोरों के लिए पीपीपी पर ज्यादा जोर दिया गया। (विशेष रूप से जब केंद्रीय सड़क निधि के साथ व्यवहार्यता अंतराल निधीयन का विचार आया) तथापि, राजस्व जोखिम चिंता का विषय रहा है और इसलिए हाइड्रो अनूटीटी मॉडल सामने आया जिसमें रियायतग्राही को केवल निर्माण और रखरखाव का जोखिम उठाना है जबकि राजस्व जोखिम प्राधिकरण का होगा। उम्मीद है कि

लेखक आईआईएम बंगलुरु के निदेशक हैं और ढांचागत और परिवहन प्रणालियों के गहरे जानकार हैं। इन्होंने दर्जनों शोध पत्र लिखे हैं और छह पुस्तकों के सहलेखक भी हैं। वे भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों की विभिन्न नीति निर्माण और सलाहकार समितियों में भी रहे हैं। ईमेल: graghu@iimb.ac.in



## भारतमाला कार्यक्रम 550 जिलों को राजमार्गों से जोड़ेगा

सड़क परिवहन और राजमार्ग, जहाजरानी, जल संसाधन, नदी विकास और गंगा संरक्षण मंत्री द्वारा हाल ही में की गई घोषणा के अनुसार भारतमाला परियोजना के तहत 2018 की समाप्ति से पहले 8 लाख करोड़ रुपए की लागत से राजमार्ग बनाने का कार्य शुरू किया जाना है। भारतमाला राजमार्ग क्षेत्र के लिए बनाया गया नया कार्यक्रम है जो महत्वपूर्ण अवसंरचना अंतरालों को भरकर देश में सड़कों के जरिए होने वाली आवाजाही की कुशलता को इष्टतम करने पर ध्यान देता है।

भारतमाला देश में आर्थिक वृद्धि का मुख्य वाहक बनेगा तथा प्रधानमंत्री के नवीन भारत के सपने को पूरा करने में मदद करेगा। इस कार्यक्रम को मौजूदा राजमार्ग अवसंरचना की शून्यता को भरने के लिए बनाया गया है ताकि लोगों और सामान की आवाजाही को आसान बनाया जा सके। इस कार्यक्रम के तहत पिछड़े और आदिवासी इलाकों, आर्थिक गतिविधियों के केंद्रों, धार्मिक और पर्यटक स्थलों, सीमावर्ती क्षेत्रों, तटीय क्षेत्रों और पड़ोसी देशों के साथ व्यापार के मार्गों पर संपर्क सुविधा उपलब्ध कराने पर विशेष

### भारतमाला:

#### भारत को अभूतपूर्व तरीके से जोड़ना



34,800 किमी. लंबी सड़कों का निर्माण किया जाना है



5,35,000 करोड़ रुपए का निवेश किया जाना है

||

- आर्थिक कॉरिडोर (9000 किमी.): आर्थिक क्षमता का पूर्ण उपयोग करना
- इंटर कॉरिडोर और फीडर रूट (6000 किमी.): समग्र संपर्क सुविधा सुनिश्चित करना
- राष्ट्रीय कॉरिडोर दक्षता सुधार (5000 किमी.): कुशलता बढ़ाना
- सीमावर्ती सड़कें और अंतरराष्ट्रीय संपर्क सुविधा (2000 किमी.): सीमा पर संपर्क बढ़ाना
- तटीय सड़कें और पत्तन संपर्क (2000 किमी.): विकास के लिए पत्तनों का लाभ उठाना
- ग्रीन फील्ड एक्सप्रेस-वे (800 किमी.): जल्द लाभ प्राप्त करने के लिए तेज गति
- संतुलित एनएचडीपी कार्य (10,000 किमी.): व्यापक संपर्क को बढ़ाना

ध्यान दिया गया है।

भारतमाला कार्यक्रम देश को 50 राष्ट्रीय कॉरिडोर देगा, जिनका वर्तमान संख्या 6 है। इसके साथ ही माल की 70-80 प्रतिशत आवाजाही राजमार्गों के साथ-साथ होगी जो अभी केवल 40 प्रतिशत है। यह कार्यक्रम देश के 550 जिलों को राजमार्गों से जोड़ने में मदद करेगा। अभी लगभग 300 जिले ही राजमार्गों से जुड़े हैं। देश के *संभारिकी*

*कार्यनिष्पादन सूचकांक* (एलपीआई) पर भी भारतमाला का सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, इस कार्यक्रम से निर्माण क्रियाकलापों में बड़ी मात्रा में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार सृजन, राजमार्ग सुविधाओं के विकास तथा देश के विभिन्न हिस्सों में आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने में सहायता मिलेगी।

भारतमाला के पहले चरण में लगभग 24,800 किमी. सड़क पर विचार किया जा रहा है। इसके अलावा भारतमाला परियोजना चरण 1 में एनएचडीपी के तहत 10,000 किमी. सड़क का संतुलित सड़क कार्य शामिल है जिससे 24,800 किमी. की अनुमानित लागत 5,35,000 करोड़ हो गई है। भारतमाला चरण 1 को पांच वर्ष की अवधि अर्थात् 2017-18 से 2021-22 के दौरान कार्यान्वित किया जाना है। चरण 1 के घटक और अनुमानित व्यय निम्नानुसार है:

भारतमाला परियोजना लेन के विस्तार,

| घटक                                      | लंबाई किमी.   | परिव्यय ( करोड़ रु. ) |
|--|---------------|-----------------------|
| आर्थिक कॉरिडोर विकास                     | 9,000         | 1,20,000              |
| इंटर-कॉरिडोर और फीडर सड़कें              | 6,000         | 80,000                |
| राष्ट्रीय कॉरिडोर दक्षता सुधार           | 5,000         | 100,000               |
| सीमावर्ती और अंतरराष्ट्रीय संपर्क सड़कें | 2,000         | 25,000                |
| तटीय और पत्तन संपर्क सड़कें              | 2,000         | 20,000                |
| एक्सप्रेस-वे                             | 800           | 40,000                |
| <b>कुल:</b>                              | <b>24,800</b> | <b>385,000</b>        |
| एनएचडीपी के तहत संतुलित सड़क कार्य       | 10,000        | 1,50,000              |
| <b>कुल</b>                               |               | <b>5,35,000</b>       |

रियायतग्राहियों के लिए यह अधिक आकर्षक होगा, वित्तीयन की अधिक संभावना के कारण सरकार भी ईपीसी में आ सकेगी जिससे केंद्रीय सड़क निधि और राजस्व का हिस्सा बढ़ सकेगा।

### भूमि अधिग्रहण और पर्यावरणीय मंजूरी

ये समस्याएं हमेशा रहेंगी और इसका समाधान करने की जरूरत है। आदर्श रूप

में, रियायतग्राहियों को 'लगाओ और चलाओ' आधार पर परियोजना में शामिल किया जाना चाहिए जबकि सरकार (सरकारों) से सभी मंजूरीयां ली जा चुकी हों। खास बात 2009-14 की अवधि में हुई जब भूमि अधिग्रहण विधेयक पारित किया गया था, साथ ही वन्य संरक्षण पर कठोर पर्यावरणीय

मंजूरी भी दी गई थी। इससे उन रियायतों के लिए समस्या पैदा हो गई जहां करार पर पहले ही हस्ताक्षर किए जा चुके थे, किन्तु यह विधेयक एक और विनियम के रूप में सामने आ गया। उम्मीद है कि इस विषय में और विनियमों की आवश्यकता नहीं है। तथापि, 'लगाओ और चलाओ' अब भी एक मुश्किल



रिंग रोड, बायपास/एलीवेटेड कॉरिडोर और चिह्नित स्थानों पर लॉजिस्टिक पार्कों के निर्माण के जरिए राष्ट्रीय कॉरिडोर (स्वर्णम चतुर्भुज और एनएस-ईडब्ल्यू) के संकुल बिंदुओं को खोलकर इनकी कुशलता को बेहतर बनाने की परिकल्पना करता है। भारतमाला के चरण 1 में लगभग 5,000 किमी. लंबे राष्ट्रीय कॉरिडोर में कार्य शुरू किया जाएगा जिसकी अनुमानित लागत 100,000 करोड़ रुपए है।

इस कार्यक्रम ने 26,200 किमी. लंबे ऐसे आर्थिक कॉरिडोर अथवा मार्ग की पहचान की है जहां सामान की बहुत अधिक आवाजाही होती है जिसमें से 9,000 किमी. का विकास चरण-1 में 1,20,000 करोड़ की अनुमानित लागत से किया जाएगा। इन कॉरिडोरों का पूरी तरह से विकास करने की योजना है ताकि निर्बाध और त्वरित आवाजाही तथा मानकों की एकरूपता सुनिश्चित की जा सके। इसके अलावा, भारतमाला के तहत लगभग 8,000 किमी. के इंटर-कॉरिडोर और लगभग 7,500 किमी. के फीडर कॉरिडोर की पहचान की गई है जिसमें से 6000 किमी. सड़क का विकास चरण 1 में 80,000 करोड़ की अनुमानित लागत से किया जाएगा। दो से अधिक कॉरिडोरों को आपस में जोड़ने के रास्तों को इंटर-कॉरिडोर के रूप में वर्गीकृत किया गया है जबकि एक या दो कॉरिडोर को जोड़ने वाले मार्गों को फीडर कॉरिडोर का नाम दिया गया है। अनेक स्थानों पर मौजूद अवसरचरणागत असमानता को दूर करने के लिए इन कॉरिडोरों का विकास किया जाएगा।

भारतमाला के अंतर्गत अंतरराष्ट्रीय सीमाओं पर रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण सीमावर्ती क्षेत्रों में 3300 किमी. लंबी सड़कों 2000 किमी. लंबी अंतरराष्ट्रीय संपर्क सड़कों

वात है। कई बार इसके कारण विलंब होता है जिससे 'कॉरिडोर' की गरिमा भंग होती है और 'पैकेज' आधारित कार्यान्वयन में रुकावट आती है।

### विस्तृत नजरिया

हालांकि स्वर्ण चतुर्भुज और एनएसईडब्ल्यू साहसिक दृष्टिकोण थे, जिसमें मुख्यतः एनएच



का निर्माण करने की परिकल्पना की गई है ताकि नेपाल, भूटान, बांग्लादेश और म्यांमार के साथ व्यापार को बढ़ावा दिया जा सके। इनमें से लगभग 2000 किमी. सड़क का कार्य चरण-1 में शुरू किया जाएगा जिसकी अनुमानित लागत 25,000 करोड़ रुपए है।

उपर्युक्त के अलावा, भारतमाला के तहत 2,100 किमी. की तटीय सड़कों और 2000 किमी. लंबी पत्तन संपर्क सड़कों की पहचान की गई है जिनमें से 2,000 किमी. का कार्य चरण-1 में शुरू किया जा रहा है जिसकी अनुमानित लागत 20,000 करोड़ रुपए है। लगभग 1,900 किमी. की पहचान ग्रीन-फील्ड एक्सप्रेस-वे के विकास के लिए की गई है जिसमें से लगभग 800 किमी. सड़क का विकास चरण-1 में 40,000 करोड़ रुपए की लागत से किया जाएगा। एनएचडीपी के तहत 10,000 किमी. सड़क का संतुलन सड़क कार्य 1,50,000 करोड़ रुपए की लागत से किया जाएगा।

भारतमाला चरण-1 के लिए 5,35,000 करोड़ रुपए के अलावा, वर्तमान में राजमार्ग

श्रेणी (स्वर्ण चतुर्भुज) और राष्ट्रीय एकीकरण बिन्दु (एनएसईडब्ल्यू) को शामिल किया गया था जिसके बाद एनएचडीपी के शेष चरण आए थे, फिर भी कार्यान्वयन संबंधी विभिन्न मुद्दों के कारण कुछ असफलताएं भी हाथ लगीं, जिनमें से कुछ परियोजना खंड कानूनी विवादों में भी फंस गए। वर्तमान

क्षेत्र में कार्यान्वित की जा रही योजनाओं जैसे एनएच(ओ), एसएआरडीपी-एनई, ईएपी और एलडब्ल्यूई के लिए 1,57,324 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। इस प्रकार, पांच वर्ष की अवधि के दौरान भारतमाला और सभी मौजूदा योजनाओं का कुल परिव्यय 6,92,324 करोड़ रुपए होगा।

वर्ष 2017-18 से 2021-22 के दौरान भारतमाला और मौजूदा योजनाओं के लिए समग्र बजटीय सहायता केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से 2,37,024 करोड़ रुपए, बजटीय सहायता के रूप में 59,973 करोड़ रुपए, टोलिंग, संचालन रख-रखाव और अंतरण (टीओटी) मार्ग के जरिए अनुमानित मौद्रिकरण से 34,000 करोड़ रुपए और एनएचएआई द्वारा टोल-स्थायी पुल शुल्क निधि (पीबीएफएफ) के रूप में एकत्रित 46,048 करोड़ रुपए तक सीमित है।

भारतमाला के लिए विभिन्न घटकों में लगभग 600 परियोजनाओं की पहचान की गई है।

दृष्टिकोण यह है कि परियोजना प्राथमिकताओं का पुनर्निर्माण करके प्रतिबद्धता को फिर से विकास की ओर ले जाया जाए। यह और भी साहसिक हो सकता है, जिसमें एक्सप्रेस-वे पर अधिक जोर दिया जाए जो प्रमुख कॉरिडोरों के संबंध में विकास को बढ़ावा देने के लिए बहुत जरूरी है। □