

भारतमाला परियोजना: राजमार्ग विकास का नया आयाम

युद्धवीर सिंह मलिक



एक सुसंगत कॉरिडोर एप्रोच को अपनाते हुए पूरे देश में सड़कों पर यातायात की क्षमता में सुधार किया गया है। इस नेटवर्क से देश के विभिन्न जिलों में लगभग 80 प्रतिशत माल ढुलाई होने की संभावना है। इससे देश में वाहनों की औसत रफ्तार 20 से 25 प्रतिशत तक बढ़ जाएगी।

आर्थिक गलियारों और संबंधित अंतर-गलियारे और फीडर मार्गों के विकास के परिणामस्वरूप सड़कों के ढांचे में सुधार होगा, बाईंपास, रिंग रोड्स के माध्यम से भीड़भाड़ समाप्त होगी। कॉरिडोर में प्रवेश व निकासी आधारित टोलिंग के साथ नियंत्रित प्रवेश वाले एक्सप्रेसवे जैसी पहल से राजमार्गों की औसत रफ्तार में अधिक सुधार होगा।

लेखक भारत सरकार में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग विकास विभाग के सचिव हैं। ईमेल: secy-road@nic.in

आ

थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति ने 24 अक्टूबर, 2017 को आयोजित एक बैठक में भारतमाला परियोजना के चरण -1 के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी है। भारतमाला देश का एक व्यापक राजमार्ग विकास कार्यक्रम है। मौजूदा कमियों और परिवहन की बढ़ती जरूरतों के कारण भारत राजमार्ग क्षेत्र में महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा तैयार कर रहा है। भारतमाला राजमार्गों के बुनियादी ढांचे के लिए एक नए युग की शुरुआत का प्रतीक है।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) 1998 में एनडीए सरकार द्वारा प्रारंभ किया गया देश का पहला प्रमुख राजमार्ग विकास कार्यक्रम था। योजना और निष्पादन के कॉरिडोर एप्रोच के आधार पर देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, संचालन और अनुरक्षण के लिहाज से सड़क विकास में एक ऊंची छलांग लगाने की भारतमाला की परिकल्पना है। भारतमाला का उद्देश्य उपयुक्त पहल के जरिए पूरे देश के राष्ट्रीय राजमार्गों पर माल ढुलाई और यात्रियों, दोनों स्तर पर लॉजिस्टिक संबंधी दक्षता में सुधार करना है।

भारतमाला को डिजाइन करने का वृष्टिकोण

उच्च घनत्व वाले मूल-गंतव्य स्थान, दोनों के बीच वैज्ञानिक स्तर पर माल की आवाजाही का एक व्यापक अध्ययन किया गया। इसके बाद नये आर्थिक गलियारों को पहचानने और विकसित करने के लिए एक नयी रणनीति तैयार की गयी ताकि आर्थिक क्षेत्र की लॉजिस्टिक संबंधी दक्षता को अधिकतम किया जा सके। इसके बदले में अर्थव्यवस्था पर बहुस्तरीय प्रभाव पड़ने की संभावना है। इस मूल गंतव्य स्थान अध्ययन ने

एनएचडीपी के तहत संचालित परियोजनाओं के साथ आर्थिक गलियारों के एकीकरण को ध्यान में रखा।

इस अध्ययन में यह भी पता चला है कि देश के अधिकांश आर्थिक गलियारों में बुनियादी ढांचे में भिन्नताएं हैं। उदाहरण के लिए मुंबई-कोलकाता गलियारे में ओडिशा राज्य में एक बड़ा खंड दो लेन वाला है और वहां भी अक्सर लेन परिवर्तन होते हैं। अगर यह पूरा खंड कम-से-कम एक समान 4-लेन में नहीं बदला गया तो यातायात पर तो असर होगा ही, माल भाड़ा भी बढ़ेगा और इसका असर अंत उत्पाद, स्टील और ऊर्जा पर पड़ेगा। इसी प्रकार देश भर के राजमार्गों में मौजूदा असमानताओं को कम करने की तत्काल जरूरत थी।

नये गलियारों और फीडर मार्गों के विकास के अतिरिक्त राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी) के तहत पहले से विकसित सड़क विस्तारों (स्ट्रेचेज) की क्षमता में सुधार किए जाने की आवश्यकता है। खासकर माल ढुलाई को समूहबद्ध और अलग-अलग करने और मोडल शिफ्ट को सहज बनाने के लिए बाइपास, रिंग रोड्स तथा मल्टीमोडल लॉजिस्टिक पार्कों के विकास के जरिए।

भारत के निर्यात-आयात व्यापार को बढ़ावा देने के लिए सीमाओं और तटीय क्षेत्रों के साथ बुनियादी सुविधाओं का विकास महत्वपूर्ण है। भारत के पड़ोसी देशों, नेपाल, बांग्लादेश और भूटान के साथ व्यापार संबंधी कनेक्टिविटी में सुधार के साथ रणनीतिक महत्व के आधार पर सीमा स्थित सड़कों को चिह्नित किया गया है। नौवहन मंत्रालय के सागरमाला कार्यक्रम के साथ तटीय सड़क विकास और बंदरगाह कनेक्टिविटी सड़कों के



उन्नयन को सहयोग दिया गया है।

परियोजना आधारित सड़क विकास के स्थान पर कोरिडोर आधारित दृष्टिकोण को महत्व देने तथा कमियों को दूर करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 'भारतमाला परियोजना' को तैयार किया है।

भारतमाला के छह घटक

आर्थिक गलियारा

चिह्नित किए गए आर्थिक महत्व के गलियारों से आने वाले वर्षों में 25 प्रतिशत माल ढुलाई की संभावना है। एक बार निर्मित होने के बाद राष्ट्रीय और आर्थिक गलियारों, अपने अंतर-गलियारों और फीडर मार्गों के साथ, द्वारा माल ढुलाई के 80 प्रतिशत तक पहुंचने की संभावना है। लगभग 26,200 किलोमीटर लंबे खंडों को आर्थिक गलियारे के रूप में विकसित किया जाएगा, जिसमें से चरण -1 में 9,000 किलोमीटर पर काम किया जाएगा।

अंतर-गलियारा और फीडर मार्ग

लगभग 8,000 किलोमीटर अंतर-गलियारों और लगभग 7,500 किलोमीटर फीडर मार्गों को चिह्नित किया गया है जिनमें चरण-1 में 6,000 किलोमीटर पर काम किया जाएगा।

राष्ट्रीय गलियारा दक्षता सुधार

स्वर्ण-चतुर्भुज और उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम गलियारे भारत की 35 प्रतिशत माल ढुलाई करते हैं और उन्हें राष्ट्रीय गलियारा घोषित किये जाने का प्रस्ताव है। 6 राष्ट्रीय गलियारों में औसत यातायात 30,000 से अधिक पीसीयूज़ (पैसेंजर कार यूनिट) है। जैसी जरूरत हो, इन गलियारों की 6/8 लेनिंग की जाएगी। समय के साथ राष्ट्रीय गलियारों में चेक प्लाइट्स बन गए हैं जो उनकी क्षमता को प्रभावित कर रहे हैं। इन गलियारों में भीड़ को कम करने के लिए रिंग

रोड्स और बायपास व एलिवेटेड कॉरिडोर्स को बनाया जाना चाहिए। साथ ही सड़कों को विस्तार भी दिया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त मोडल ट्रांसफर और माल ढुलाई को समूहबद्ध एवं अलग-अलग करने के लिए रणनीतिक स्थानों पर लॉजिस्टिक्स पार्कों को विकसित करने की भी योजना बनायी गयी है। चरण -1 में इस श्रेणी के अंतर्गत लगभग 5000 किलोमीटर पर काम किया जा रहा है।

सीमा और अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी सड़क

लगभग 3,300 किलोमीटर लंबी सीमा सड़कों को चिह्नित किया गया है जो अंतरराष्ट्रीय सीमाओं पर उनके रणनीतिक महत्व के कारण विकसित की जाएंगी। भारत के प्रमुख राजमार्ग गलियारे को अंतरराष्ट्रीय व्यापार बिंदुओं से जोड़ने के लिए लगभग 2,000 किलोमीटर लंबी सड़कों की जरूरत है ताकि पड़ोसी देशों जैसे नेपाल, भूटान, बांग्लादेश और म्यांमार के साथ निर्यात-आयात को सुविधाजनक बनाया जा सके। चरण-1 में

लगभग 3,300 किलोमीटर लंबी सीमा सड़कों को चिह्नित किया गया है जो अंतरराष्ट्रीय सीमाओं पर उनके रणनीतिक महत्व के कारण विकसित की जाएंगी। भारत के प्रमुख राजमार्ग गलियारे को अंतरराष्ट्रीय व्यापार बिंदुओं से जोड़ने के लिए लगभग 2,000 किलोमीटर लंबी सड़कों की जरूरत है ताकि पड़ोसी देशों जैसे नेपाल, भूटान, बांग्लादेश और म्यांमार के साथ निर्यात-आयात को सुविधाजनक बनाया जा सके।

लगभग 2,000 किलोमीटर लंबी सड़कों पर काम किया जा रहा है।

तटीय और बंदरगाह कनेक्टिविटी सड़क

भारत के तटीय किनारों पर लगभग 2,100 किलोमीटर की तटीय सड़कों को चिह्नित किया गया है। इन सड़कों द्वारा तटीय क्षेत्रों में पर्यटन और औद्योगिक विकास के बढ़ने की संभावना है। गैर-प्रमुख बंदरगाहों की कनेक्टिविटी में सुधार के लिए लगभग 2,000 किलोमीटर की बंदरगाह कनेक्टिविटी सड़कों को चिह्नित किया गया है ताकि निर्यात-आयात को सहज किया जा सके। चिह्नित सड़कों को नौवहन मंत्रालय के सागरमाला कार्यक्रम के साथ सहयोग दिया गया है। चरण -1 में इस श्रेणी में करीब 2,000 किलोमीटर लंबी सड़कों पर काम किया जा रहा है।

ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे

राष्ट्रीय और आर्थिक गलियारों के कुछ हिस्सों में ट्रैफिक 50,000 पीसीयू से अधिक है और कई चोक प्लाइट्स भी बन गए हैं। इनके 1,900 किलोमीटर हिस्से को ग्रीनफील्ड एक्सप्रेसवे के विकास के लिए चिह्नित किया गया है जिसके चरण-1 में लगभग 800 किलोमीटर पर काम किया जा रहा है।

भारतमाला चरण-1 - घटक और संभावित निवेश

भारतमाला चरण-1 में लगभग 24,800 किलोमीटर लंबी सड़कें विकसित करने की योजना है। इसके अतिरिक्त चरण-1 में एनएचडीपी के तहत लगभग 10,000 किलोमीटर का शेष सड़क निर्माण कार्य भी शामिल है। चरण-1 के लिए पांच वर्षों में 5,35,000 करोड़ रुपये का परिव्यय अनुमानित है।

24,800 किलोमीटर से अधिक की सड़कों को चिह्नित करने के मामले में पर्याप्त लचीलापन है क्योंकि जैसा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री इस कुल लंबाई के 15 प्रतिशत हिस्से को दूसरी उपयुक्त परियोजनाओं में शामिल करने के लिए अधिकृत हैं। अगर किसी स्थिति में भूमि अधिग्रहण या अन्य अनपेक्षित कारणों से कुछ निश्चित हिस्सों को विकसित न किया जा सके।

परियोजनाओं का मूल्यांकन और अनुमोदन

इस कार्यक्रम की मुख्य विशेषता है एकल परियोजना का प्रभावी मूल्यांकन व अनुमोदन करना। इससे चिह्नित परियोजनाओं को समय पर लागू करना आसान होगा। राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को परियोजनाओं का मूल्यांकन और अनुमोदन करने का अधिकार दिया गया है। इसके अतिरिक्त इस बात को सुनिश्चित करने का प्रयास भी किया जा रहा है कि मूल्यांकन व अनुमोदन की प्रक्रिया में गुणवत्ता से कोई समझौता न किया जाए। सभी परियोजनाओं का मूल्यांकन कुशल प्रॉजेक्ट एंजेल एंड टेक्निकल स्क्रूटनी कमिटियों द्वारा तकनीकी और आर्थिक स्तर पर किया जाए। इन कमिटियों को गठन प्राधिकरण और मंत्रालय में किया जाए और इनमें नीति आयोग के विशेषज्ञ शामिल हों। ठेका देने की कार्रवाई में तेजी लाने के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा परियोजना संबंधी गतिविधियों को पहले ही शुरू किया गया है। नीति आयोग के सीईओ को एनएचएआई बोर्ड (प्राधिकरण) में अंशकालिक सदस्य के रूप में शामिल किया गया है।

बड़ी चुनौती की व्यवस्था

बड़ी चुनौती के माध्यम से विकास प्रक्रिया में भाग लेने के लिए राज्य सरकारों को प्रोत्साहित करना इस कार्यक्रम की एक और विशेषता है। इसके अंतर्गत, परियोजनाओं, जिसमें संबंधित राज्य सरकारों को एक सक्रिय भूमिका निभानी होती है, विशेष रूप से परियोजना के लिए जमीन उपलब्ध कराने के मामले में, को कार्यान्वयन के लिए चिह्नित करने में प्राथमिकता दी जाएगी।

संस्थागत क्षमता में वृद्धि

कार्यक्रम को प्रभावी ढंग से लागू करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा उसकी कार्यान्वयन एजेंसियों की

चरण 1 के अनुमोदित घटकों और परिव्यय का सारांश इस प्रकार है

घटक	लंबाई-कि.मी. में	परिव्यय-करोड़ रु. में
आर्थिक गलियारे का विकास	9,000	1,20,000
अंतर-गलियारा और फीडर मार्ग	6,000	80,000
राष्ट्रीय गलियारा दक्षता सुधार	5,000	100,000
सीमा और अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी सड़क	2,000	25,000
तटीय और बंदरगाह कनेक्टिविटी सड़क	2,000	20,000
एक्सप्रेसवे	800	40,000
कुल:	24,800	385,000
एनएचडीपी के तहत शेष सड़क कार्य	10,000	1,50,000
कुल		5,35,000

आंतरिक क्षमता को बढ़ाने के लिए जागरूक प्रयास किये जा रहे हैं। “सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा उसकी कार्यान्वयन एजेंसियों का संगठन और प्रक्रियागत परिवर्तन” पर एक अध्ययन किया गया है और अध्ययन की कुछ सिफारिशें लागू की जा चुकी हैं जैसे भूमि अधिग्रहण से संबंधित सुधार, परियोजना डीपीआर की गुणवत्ता बढ़ाने से संबंधित सुधार, ऑनलाइन प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग सूचना प्रणाली (पीएमआईएस) और अन्य का विकास और कार्यान्वयन।

भारतमाला का प्रभाव

एक सुसंगत कॉरिडोर एप्रोच को अपनाते हुए पूरे देश में सड़कों पर यातायात की क्षमता में सुधार किया गया है। इस नेटवर्क से देश के विभिन्न जिलों में लगभग 80 प्रतिशत माल दुलाई होने की संभावना है। इससे देश में वाहनों की औसत रफ्तार 20 से 25 प्रतिशत तक बढ़ जाएगी।

आर्थिक गलियारों और संबंधित अंतर-गलियारे और फीडर मार्गों के विकास

“सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा उसकी कार्यान्वयन एजेंसियों का संगठन और प्रक्रियागत परिवर्तन” पर एक अध्ययन किया गया है और अध्ययन की कुछ सिफारिशें लागू की जा चुकी हैं जैसे भूमि अधिग्रहण से संबंधित सुधार, परियोजना डीपीआर की गुणवत्ता बढ़ाने से संबंधित सुधार, ऑनलाइन प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग सूचना प्रणाली (पीएमआईएस) और अन्य का विकास और कार्यान्वयन।

के परिणामस्वरूप सड़कों के ढांचे में सुधार होगा, बाईपास, रिंग रोड्स के माध्यम से भीड़भाड़ समाप्त होगी। कॉरिडोर में प्रवेश व निकासी आधारित टोलिंग के साथ नियंत्रित प्रवेश वाले एक्सप्रेसवे जैसी पहल से राजमार्गों की औसत रफ्तार में अधिक सुधार होगा। माल दुलाई वाले वाहनों की औसत रफ्तार में सुधार, परियोजना डीपीआर की गुणवत्ता बढ़ाने से संबंधित सुधार, ऑनलाइन प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग सूचना प्रणाली (पीएमआईएस) और अन्य का विकास और कार्यान्वयन।

देश के 550 जिलों को एनएच लिंकेज से जोड़ा जा रहा है। वर्तमान में लगभग 300 जिलों में एनएच लिंक हैं।

राजमार्गों और संबंधित बुनियादी ढांचे के विकास, संचालन और रखरखाव से निवेश और निर्माण गतिविधियों का रास्ता खुलेगा।

भारतमाला के चरण-1 में 24,800 किलोमीटर के कॉरिडोर नेटवर्क के उन्नयन से निर्माण के चरण में लगभग 34 करोड़ त्रिम दिवस उत्पन्न होंगे और आर्थिक गतिविधियों के बढ़ने के साथ लगभग 220 लाख स्थायी नौकरियों का सृजन होने की संभावना है। □