

“उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन
निगम में तुलनात्मक अध्ययन”

(बुन्देलखंड झाँसी मण्डल के विशेष संदर्भ में)

पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी मध्यप्रदेश
अर्थशास्त्र विषय में पीएच.डी की उपाधि हेतु प्रस्तुत

शोध-प्रबन्ध

द्वारा

सुरेन्द्र बाबू गुप्ता

नामांकन सं. 161596506222

शोध निर्देशक

डॉ. चन्द्रकांत अवस्थी

कला संकाय अर्थशास्त्र विभाग



वर्ष 2024

पी.के. विश्वविद्यालय,
थनरा पोस्ट-दिनारा, शिवपुरी (म.प्र.)

पिनकोड 473665



[Annexure- II]



पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी
मध्यप्रदेश – 473665

Established under UGC Act 2F 1956

शोध निर्देशक का प्रमाण-पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी म.प्र. के अर्थशास्त्र संकाय के अन्तर्गत डॉक्टर ऑफ फिलॉसफी उपाधि हेतु "उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलनात्मक अध्ययन (बुंदेलखंड झांसी मण्डल के विशेष संदर्भ में)" शीर्षक शोध अध्ययन श्री सुरेन्द्र बाबू गुप्ता द्वारा मेरे निर्देशन में किया गया इनका अपना मौलिक शोध कार्य है। यह भी प्रमाणित किया जाता है कि—

- (अ) प्रस्तुत शोध-प्रबंध शोधकर्ता का अपना स्वयं का शोध कार्य है।
- (ब) प्रस्तुत शोध-प्रबंध विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियम 2009 के अनुरूप पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी म.प्र. के पी.एच.डी. उपाधि मध्यप्रदेश के सभी अपेक्षाओं को पूर्ण करता है।

शोध-प्रबंध में प्रस्तुत कार्य विश्वविद्यालय में पंजीयन के बाद किया गया है।

शोध निर्देशक

दिनांक 19.4.2024

स्थान

(डॉ. चन्द्रकान्त अवस्थी)
कला संकाय अर्थशास्त्र विभाग

[Annexure- III]



पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी
मध्यप्रदेश – 473665

Established under UGC Act 2F 1956

शोधार्थी का घोषणा-पत्र

मैं एतद् द्वारा घोषणा करता हूँ कि "उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलनात्मक अध्ययन (बुंदेलखंड झांसी मण्डल के विशेष संदर्भ में)" शीर्षक प्रस्तुत शोध-प्रबन्ध में सम्मिलित समग्र कार्य मेरा अपना और मौलिक है। यह शोध-प्रबन्ध (अंशतः या पूर्णतः) किसी भी विश्वविद्यालय में किसी उपाधि या पत्रोपाधि हेतु प्रस्तुत नहीं किया गया है।

दिनांक 19/04/24
स्थान 6/1/2024

शोधकर्ता

(सुरेन्द्र बाबू गुप्ता)

नामांकन सं. 161596506222

[Annexure- IV]



पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी
मध्यप्रदेश – 473665

Established under UGC Act 2F 1956

प्रमाण-पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि सुरेन्द्र बाबू गुप्ता नामांकन सं. 161596506222 दिनांक 12/04/19 शोध छात्र पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी म.प्र. विश्वविद्यालय ने शोध मध्यप्रदेश एवं विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियम 2009 की अपेक्षाओं के अनुरूप शोध-प्रविधि अनुप्रयोग का पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूर्ण किया है।

शोध निर्देशक

(डॉ. चन्द्रकान्त अवस्थी)
कला संकाय अर्थशास्त्र विभाग

[Annexure- V]



पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी
मध्यप्रदेश – 473665

Established under UGC Act 2F 1956

संस्थान के प्रमुख का अग्रेषित पत्र

पीएच.डी. थीसिस शीर्षक 'उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलनात्मक अध्ययन (बुंदेलखंड झांसी मण्डल के विशेष संदर्भ में)' श्री सुरेन्द्र बाबू गुप्ता द्वारा छह प्रतियों में विश्वविद्यालय को जमा किया जा रहा है। शोधार्थी ने आवश्यक शुल्क का भुगतान कर दिया है और उसके विरुद्ध कोई बकाया नहीं है।

नाम Prof. Dr. Mahalaxmi Jais सील.....

दिनांक 12.3.24.....

स्थान P.K. University, Shivpuri

M
12.3.24
HOD
Department of Art
P.K. University
Shivpuri (M.P.)

(संस्था के प्रमुख के हस्ताक्षर जहां उम्मीदवार पीएचडी डिग्री के लिए पंजीकृत था)

Quaslik
पर्यवेक्षक के हस्ताक्षर दिनांक :

दिनांक :

स्थान :

पता :

.....

.....

[Annexure- VI]

आभार

सबसे पहले और सबसे महत्वपूर्ण शोध को सफलतापूर्वक पूरा करने के लिए मेरे पूरे शोधकार्य के दौरान प्रचुर आशीर्वाद की वर्षा के लिए ईश्वर की स्मृति और धन्यवाद।

मैं पी.के. विश्वविद्यालय के माननीय कुलपति प्रोफेसर योगेश दुबे का आभारी हूँ उनके सहयोग के लिए और मुझे अवसर देने के लिए धन्यवाद उनके प्रतिष्ठित विश्वविद्यालय से मैंने शोध कार्य किया।

मैं निदेशक प्रशासन डॉ. जितेन्द्र मिश्रा को भी अपना हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूँ और शोध डीन एकेडमिक्स डॉ. ऐमन फातमा को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ। मेरा विशेष धन्यवाद डॉ. भास्कर नल्ला, डीन रिसर्च और आई.सी.पी.एच.डी. सेल और उनके कार्यकाल सहायक श्री आशीष गुप्ता को जाता है।

मैं डॉ. दीपेश नामदेव कुलसचिव, श्री निशा यादव, पुस्तकालयाध्यक्ष, श्री कमलेश यादव एवं श्री आलोक, डॉ. प्रवीण कुमार, पी.के. विश्वविद्यालय साथ ही प्रोफेसर डॉ. महालक्ष्मी जौहरी का भी हृदय से आभार प्रकट करता हूँ।

मैं अपने शोध मार्गदर्शक डॉ. चन्द्रकान्त अवस्थी के इस दौरान अमूल्य मार्गदर्शन प्रदान करने के लिए अपनी गहरी और ईमानदारी से कृतज्ञता व्यक्त करना चाहता हूँ, अनुसंधान उनके अपार ज्ञान, बौद्धिक सोच, दूरदर्शिता, गतिशीलता और प्रेरणा ने मुझे गहराई से प्रेरित किया है मैं इनका सदैव आभारी रहूँगा।

मैं अपने परिवारजन स्व. राधेश्याम गुप्ता (पिताजी) एवं स्व. सुशीला गुप्ता (माताजी) की विशेष लालसा को पूर्ण करने में सफल रहा और साथ ही मेरी पत्नी श्रीमती रूबी देवी गुप्ता ने शोध कार्य करने में मेरा उत्साह बढ़ाया एवं मेरे सहयोगी डॉ. विवेक दीक्षित, प्राचार्य, डॉ. योगेश कुमार पचौरी प्राचार्य एवं विशेष मित्र अखिलेश कुमार वर्मा, बाराबंकी ने इस शोध कार्य को सफल कराने के लिए विशेष सहयोग दिया। मैं इनका हृदय से आभार प्रकट करता हूँ और डॉ. वी.वी. लाल को भी कृतज्ञता ज्ञापित करता हूँ।

शोधार्थी
सुरेन्द्र बाबू गुप्ता

[Annexure- VII]

तालिका सूची

तालिका क्र.	विवरण	पृष्ठ सं.
1.1	उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का प्रशासन एवं प्रबन्ध आयुक्त	19
1.2	13 संभागीय परिवहन कार्यालय तथा 5 उप सम्भागीय परिवहन कार्यालय	20
4.1	आंकड़ों की तालिका	55
4.2	सड़क की वर्तमान स्थिति	60
5.1	झाँसी मण्डल के जिलों में नई बसों का परिचालन झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन)	62
5.2	ट्रैवल्स का नाम व बसें	65
5.3	तुलनात्मक आंकड़े	79
5.4	झाँसी मण्डल के जिले में नई बसों का परिचालन सम्बन्धित जिले झाँसी-ललितपुर-उरई	83
6.1	तीनों जिलों में आवंटन बसों की तालिका	86
7.1	पंचवर्षीय योजना में आवश्यक सड़क वित्त	110
7.2	विभिन्न एक्सप्रेस की लम्बाई एवं लागत	120
7.3	हमीरपुर में बुन्देलखड विकास निधि वर्तमान की ताजा स्थिति	138
7.4	रोड नेटवर्क की स्थिति	141

तालिका क्र.	विवरण	पृष्ठ सं.
7.5	उत्तरप्रदेश राज्य की भौगोलिक सीमा रेखा	142
7.6	उत्तरप्रदेश की सीमा को स्पर्श करने वाले राज्य और उनके जिले	143
7.7	उत्तरप्रदेश में नए एक्सप्रेस-वे	144
7.8	भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची	148
7.9	एक्सप्रेस-वे की भूमि की ताजा स्थिति (हेक्टेयर में)	159
7.10	जमीन अधिग्रहण की ताजा स्थिति (जमीन हेक्टेयर में)	163

[Annexure- VIII]

दण्डारेख सूची

दण्डारेख क्र.	विवरण	पृष्ठ सं.
1	मंत्रालय द्वारा वास्तविक व्यय (करोड़ में) और वर्ष दर वर्ष परिवर्तन	149
2	एन.एच.ए.आई. के लिये बजट बनाम वास्तविक आवंटन (करोड़ रुपये में)	151
3	बजट व्यय के प्रतिशत के रूप में वास्तविक व्यय	152

[Annexure- IX]



P.K. UNIVERSITY

SHIVPURI (M.P.)

Established Under UGC Act 2F, 1956

Ref. No. PKU / 2017-18 / Art / Eco / 02

Date: 12/04/19

Course Work Certificate

To,

SURENDRA BABU GUPTA,

Dear Student,

This is to certify that **SURENDRA BABU GUPTA** (Enroll No 161596506222) son / daughter of Mr. /Ms. **RADHEY SHYAM GUPTA**, student of Ph.D. (Economics) under the faculty Arts has successfully passed the course work examination with 'A' grade from P.K.University, Karera, Shivpuri.


Registrar

PKU, Shivpuri (M.P.)

ADDRESS : NH-25, Dinara, Shivpuri (M.P.) • Mob. 7241115081

[Annexure- X]



P.K. UNIVERSITY
SHIVPURI (M.P.)

University Established Under section 2F of UGC ACT 1956 Vide MP Government Act No 17 of 2015

CENTRAL LIBRARY

Ref. No. PKU/ CLIB /2024/PLAG. CERT./137

Date: 05.04.2024

CERTIFICATE OF PLAGIARISM REPORT

1. Name of the Research Scholar : Surendra Babu Gupta
2. Course of Study : Doctor of Philosophy (Ph.D.)
3. Title of the Thesis : उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलनात्मक अध्ययन (बुंदेलखंड झाँसी मण्डल के विशेष सन्दर्भ में)
4. Name of the Supervisor : Dr. Chandrakant Awasthi
5. Department : Art
6. Subject : Economics
7. Acceptable Maximum Limit : 10% (As per UGC Norms)
8. Percentage of Similarity of Contents Identified : 1%
9. Software Used : Ouriginal (Formerly URKUND)
10. Date of Verification : 06.03.2024

(Signature)
5/4/24
Signature of Original Coordinator
(Librarian, Central Library)
P.K. University Shivpuri (M.P.)
LIBRARIAN
P.K. University
Shivpuri (M.P.)

ADD. VII: THANRA, TEHSIL: KARERA, NH-27, DIST: SHIVPURI (M.P.) -473665
MOB: 7241115902, Email: library.plu@gmail.com

[Annexure- XI]

कॉपीराइट स्थानांतरण प्रमाणपत्र

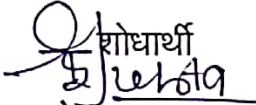
शोध का शीर्षक : "उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलनात्मक अध्ययन (बुंदेलखंड झांसी मण्डल के विशेष संदर्भ में)"

शोधार्थी का नाम : सुरेन्द्र बाबू गुप्ता

कॉपीराइट स्थानांतरण

अधोहस्ताक्षरकर्ता पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी को शोध प्रबन्ध का समस्त कॉपीराइट सौंपता है जो उपरोक्त शोधप्रबन्ध में मौजूद हैं तथा जो शोध प्रबन्ध के लिए पीएच.डी. उपाधि के लिए प्रस्तुत किया गया है।

दिनांक : 19/04/24.

शोधार्थी

सुरेन्द्र बाबू गुप्ता

[Annexure- XII]

प्राक्कथन

प्राचीन काल से ही मनुष्य परिवहन के साधनों का प्रयोग कर रहा है। मनुष्य को एक स्थान से दूसरे स्थान पर अपनी आवश्यकताओं को संतुष्ट करने के लिए जाना पड़ता था। शिकार करते समय महिलाएं शस्त्रों को लेकर चलती थी तथा शिकार को खाने के लिए तैयार करती थीं। इस प्रकार प्रारंभ में परिवहन का साधन मनुष्य ही रहा है और आज भी कलकत्ता जैसे महानगर में मनुष्य ही मनुष्यों को गाड़ियों में बैठाकर एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाते हैं। देश के अन्य शहरों में साइकिल, रिक्शा द्वारा मनुष्य, मनुष्यों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाते हैं।

प्राचीन काल में मनुष्य आवागमन के लिए जिन रास्तों का प्रयोग करता था उन्हें 'पगडंडियां' कहते हैं। पगडंडियों को चौड़ा कर सड़कों का निर्माण किया गया। प्राचीन सभ्यता के अध्ययन से ज्ञात होता है कि मानव ने पशुओं को पालकर उनका परिवहन के रूप में प्रयोग किया।

सभ्यता एवं ज्ञान के विकास ने परिवहन के क्षेत्र में क्रांति ला दी है। भाप के इंजन के आविष्कार एवं अन्य आविष्कारों ने मानव को पक्षियों के तरह पंख लगा दिये। वर्तमान में पेट्रोल, डीजल, बिजली आदि का उपयोग कर मोटरें, रेलें, वायुयान एवं पानी के जहाज द्रुत गति से चल रहे हैं। मानव सभ्यता के विकास के साथ-साथ परिवहन के साधनों का भी विकास रहा है।

मानवीय परिवहन के रूप में सड़क परिवहन, जल परिवहन एवं वायु परिवहन के साधनों का प्रयोग किया जाता है। इन सभी साधनों में सड़क परिवहन प्रमुख परिवहन साधन माना गया है क्योंकि इस साधन का प्रयोग लगभग सभी जगह किया जाता है। परिवहन के साधनों के विकास के कारण ही आज सम्पूर्ण विश्व 'घर-आंगन' बन गया है।

यदि किसी देश में परिवहन के साधनों का विकास पर्याप्त रूप से हो रहा है तो माना जा सकता है कि वह देश विकास कर रहा है। इस तरह यह कहा जा सकता है कि परिवहन के साधनों का विकास देश की प्रगति का दर्पण है। प्रारंभिक अवस्था में परिवहन व्यवस्था पूर्ण रूप से निजी क्षेत्रों में थी। किन्तु अन्य उद्योगों के विकास के साथ-साथ परिवहन साधनों द्वारा परिवहन प्रबन्ध व्यवस्था की जाने लगी। सार्वजनिक परिवहन प्रबन्ध व्यवस्था अधिनियम के अन्तर्गत स्थापित निगमों द्वारा संचालित की जाने लगी परिणामस्वरूप "परिवहन निगमों" की स्थापना की गयी।

भारत एक विकासशील एवं विशाल देश है जो विभिन्न राज्यों में विभक्त है। देश में प्रशासन संचालन हेतु सड़क परिवहन का वही स्थान है जो मानव शरीर में रुधिर वाहिकाओं का। भारत देश में निरन्तर प्रगति में परिवहन साधनों का महत्वपूर्ण योगदान है। उ.प्र. देश के उत्तर में स्थित है तथा यह देश का उत्तम राज्य है। इस राज्य का अधिकांश भाग पहाड़ी एवं पठारी है जहां सड़क परिवहन के अतिरिक्त अन्य परिवहन साधनों का विकास करना कठिन है। इसलिए उ.प्र. में सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की महत्वपूर्ण भूमिका है। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्थापना सन् 1947 में की गयी। उसी समय से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम अपनी सेवाएं राज्य के निवासियों को प्रदान कर रहा है।?

किसी भी उपक्रम की सफलता उसके सेवावर्गीय एवं सामग्री प्रबन्ध पर ही निर्भर नहीं करती है बल्कि यह आय के उचित प्रबंधन पर भी निर्भर रहती है। उत्पादन के घटकों में सामग्री श्रम पूंजी मशीन एवं भूमि शामिल है। पर्याप्त पूंजी कुशल एवं आधुनिक मशीन होने के बावजूद भी यदि उनका उचित प्रबंध नहीं किया तो उपक्रम का सफल होना संभव नहीं है। उपर्युक्त के उचित प्रबंध के लिए आय का उचित प्रबंध किया जाना अति आवश्यक है जहां तक उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का प्रश्न है यदि इस निगम में पर्याप्त बसें हों लेकिन उसका प्रबंधन उचित रूप से नहीं किया गया तो निगम सफलता प्राप्त नहीं कर सकता। सामान्यतः यह देखने को मिलता है कि निजी संचालकों की बसें अच्छी अवस्था में मिलती हैं जबकि उ.प्र.

सड़क परिवहन निगम की बसों की हालत खराब है। यदि इन बसों से सफर किया जाता है तो यह भरोसा नहीं होता है कि वे सही समय पर निर्धारित स्थान पर पहुंच जायेंगी। ऐसी परिस्थिति में यह प्रश्न उठता है कि प्रबंध में कहां कमी है। बसों की खराब स्थिति को देखकर हम कह सकते हैं कि उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का सर्वोच्च सुधार कर उत्तम सेवायें प्रदान करें क्योंकि निगम की बसों का उचित प्रबन्ध किया जाये, उसके लिए सामग्री का क्रय करने, मरम्मत करने आदि के लिए पर्याप्त राशि की आवश्यकता पड़ती है। इससे निगम की आय प्रबन्धन विद्यमान हो पाते हैं। इसके समाधान की आवश्यकता है, तभी परिवहन जगत मजबूत हो सकता है।

प्रस्तुत शोध निगम की समस्याओं और व्यवस्थाओं को ध्यान में रखकर प्रस्तुत है। प्रस्तुत अध्ययन में विविध शोध-समस्याओं, विशेषज्ञों, अधिकारियों एवं सहयोगियों ने मेरे प्रयासों में महत्वपूर्ण सहायक की भूमिका का निर्वहन किया है। उन सभी शुभचिंतकों एवं सदाशायी महानुभावों के प्रति मैं अपनी कृतज्ञता व्यक्त करना अपना परम कर्तव्य समझता हूँ। इस कृति के प्रणयन में जिन प्रबुद्धजनों के विचारों, लेखन एवं सन्दर्भ ग्रंथों का सहयोग लिया गया है उनके प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करना मैं अपना लेखकीय दायित्व मानता हूँ।

मैं डॉ. चन्द्रकान्त अवस्थी के प्रति भी कृतज्ञता अनुमति का सम्प्रेषण मेरे लिए प्रसन्नता का विषय है जिनका सहयोग इस कृति को जनमानस तक पहुँचाने का साधन बना। प्रकाशक एवं कर्मचारी मंडल भी आभार के पात्र हैं जिनके प्रयास से यह कृति सुन्दर साज-सज्जा प्राप्त कर सकी है।

शोधार्थी

सुरेन्द्र बाबू गुप्ता

अनुक्रमणिका

अध्याय	विवरण	पृ.क्र.
अध्याय—प्रथम	: प्रस्तावना	1—23
अध्याय—द्वितीय	: शोध के उद्देश्य एवं क्षेत्र	24—39
अध्याय—तृतीय	: झाँसी मण्डल में सड़क परिवहन की भौगोलिक स्थिति	40—49
अध्याय—चतुर्थ	: झाँसी मण्डल में सड़कों का वर्गीकरण	50—60
अध्याय—पंचम	: उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलना उ.प्र. सड़क परिवहन निगम	61—83
अध्याय—षष्ठम	: झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का परिचालन (बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में)	84—107
अध्याय—सप्तम	: नये हाइवे राष्ट्रीय एवं राजमार्ग	108—163
अध्याय—अष्टम	: परिवहन का ऐतिहासिक परिचय	164—173
अध्याय—नवम	: निष्कर्ष एवं सुझाव	174—188
संदर्भ ग्रन्थ सूची	:	189—193
परिशिष्ट		
प्रश्नावली		194—209
प्रकाशित शोध पत्र		

अध्याय-प्रथम

प्रस्तावना

अध्याय—प्रथम

प्रस्तावना

यातायात या परिवहन मनुष्यों व सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के साधन के लिये प्रयोग में आता है। गमनागमन के साधनों से ही नहीं है। बल्कि यातायात सेवा प्रदान कराने वाले संगठन से भी है।

“व्युत्पत्ति—शास्त्र के अनुसार अंग्रेजी भाषा का ट्रांसपोर्ट शब्द ‘Trams’ और ‘Partare’ दो शब्दों के योग से बना है।” ‘Trams’ का अर्थ है। पार और ‘Partare’ का अर्थ है। पार ले जाना हिन्दी का अर्थ है। परिवहन शब्द ‘यातायात’ शब्द यातायात का पर्यावाची शब्द है। और संस्कृत की वह धातु से बना है। जिसका अर्थ खींचकर या सिर, कन्धे पर लादकर एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जाना है।

यातायात का सबसे पुराना साधन मनुष्य है। जिसको आज कल ‘कुलीगीरी’ कहते हैं। प्रारम्भ में मनुष्य अपने साथ अपना सामान भी स्वयं ढोता था। मनुष्यों में भी सामान ढोने का भार स्त्रियों को सहन करना पड़ता था। क्योंकि उस समय प्रत्येक व्यक्ति को अन्य व्यक्तियों से तथा जंगली जानवरों से आक्रमण का खतरा रहता था और उसके चलते ‘समय’ हथियारों से लैस होकर सचेत चलना पड़ता था, इसलिये वह कोई भी बोझा नहीं ले जाता था। और स्त्रियों को ही सामान और बच्चों को लादकर ले जाना होता था। ‘आवश्यकता’ अविष्कार की जननी है। स्त्रियों को ही सारा बोझा ढोना पड़ता था। इसलिये वे सोचती रहती होंगी कि किस प्रकार से इस उपभोक्ता को राहत मिले। हो सकता है कि किसी दिन पेड़ से गिरी शाखा को देखकर उसके मन में यह विचार आया हो कि इस पर बोझा रखकर खींचा जा सकता है। इस विचार से स्लेज का विकास हुआ लगता है। इसको कई शाखाओं को

मजबूत घास से बाँधकर बनाया गया होगा। इस प्रकार यातायात के साधन का अविष्कार किसी स्त्री ने अचानक किया।”¹

नदी ने यातायात के प्रयोग की उपर्युक्त भी अचानक मालुम हुई होगी। किसी दिन लड़की का लट्ठा नदी में गिर गया होगा। लट्ठा पानी के अन्दर जाकर फिर ऊपर आ जाता होगा। और तैरता रहता होगा कोई लट्ठा बह भी गया होगा। और मनुष्य ने यहसोचा होगा कि लट्ठे पर बैठकर नदी में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाया जा सकता है। इससे इसको सम्बन्ध अन्य स्थानों पर नदी के किनारे रहने वाले व्यक्तियों से हुआ होगा। (Pol To 5 बाई.सी. हैलन यातायात एक साधन)

आधुनिक परिवहन की परिभाषा

‘आधुनिक समय में परिवहन शब्द से पूर्व आधुनिक विश्लेषण लगा रहता है। आधुनिक परिवहन के साधनों (Modern Means Trans Port) से हमारा तात्पर्य परिवहन के नवीन व उन्नत साधनों से है।’ परिवहन के प्राचीन साधनों में बैलगाड़ी, घोड़ा गाड़ी एवं ऊँट गाड़ी, जुगाड़ गाड़ी प्रमुख है। इनकी चाल अत्यन्त धीमी होती थी, इनमें पशु शक्ति का प्रयोग जाता था। इनमें माल एवं सवारी को ढोने में मार्ग में समय अधिक लगता है तथा दुलाई व्यय भी अधिक होता है। इन्हीं सब दोषों ने आधुनिक परिवहन साधनों मोटरकार, साइकिल, रेल, जलयान, वायुयान की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया। आधुनिक परिवहन के साधनों में पशु शक्ति के स्थान पर यान्त्रिक शक्ति का प्रयोग होता है। इनकी चाल और भार क्षमता अधिक होती है। तथा इनका दुलाई व्यय भी परिवहन के प्राचीन साधनों की अपेक्षा कम पड़ता है। आधुनिक परिवहन के प्राचीन साधनों का मुख्य उद्देश्य दुलाई की क्रिया को सस्ता नियमित, सुरक्षित, विश्वसनीय एवं सुविधाजनक बनाये रखना है। यही कारण है कि आधुनिक युग में विशालाय उद्योगों के लिये आधुनिक परिवहन के साधनों का विशेष महत्व है। (Pol To 4 डॉ. गुप्ता भारत में परिवहन)

¹ यातायात एक अध्ययन – बाई.सी. हैलन पेज सं. 1-3 (प्रकाशन. मेरठ)

18वीं शताब्दी के अन्त तक भाप की उपयोगिता मालूम हो गयी और इसके तथा पहिये के आकार पर यातायात के नये-नये साधनों का विकास तथा उपयोग होने लगा।

19वीं शताब्दी के प्रारम्भ में अधिक दबाव वाले यान्त्रिक शक्ति का जो सवारी एवं भारी समान कम लागत पर पाया जा सकता था।

सन् 1875 में पेट्रोल के इंजन का अविष्कार हुआ, जिससे सड़क यातायात में पूर्ण परिवर्तन आ गया। इसके उपरान्त भारी तेल इंजन का प्रयोग भी सफलतापूर्वक सड़क यातायात में किया जाने लगा।²

परिवहन के प्राचीन साधनों की शक्तियाँ

परिवहन के प्राचीन साधनों में एक रथ, रब्बा, बैलगाड़ी, घोड़ा गाड़ी तथा ऊँट गाड़ी, प्रमुख हैं। इनकी शक्तियाँ निम्न प्रकार हैं :-

(1) **धीमी चाल** – इनकी चाल अत्यन्त धीमी होती है। बैलगाड़ी 1 घंटे में अधिक से अधिक 4 कि.मी. चल सकती है। रथ और रब्बा 1 घण्टे में 6 कि.मी. तथा घोड़ा गाड़ी और ऊँट गाड़ी 1 घण्टे में 6 कि.मी. की दूरी तय कर सकती है।

(2) **पशु शक्ति का उपयोग** – इनमें पशु शक्ति का प्रयोग किया जाता है। परिवर्तन का प्राचीन साधनों में विभिन्न पशुओं का उपयोग भौगोलिक परिस्थितियों तथा स्थानीय आवश्यकताओं के अनुसार किया जाता है। उदाहरण के लिये राजस्थान के रेगिस्तान क्षेत्रों में ऊँट का उपयोग जाता है। तो हिमालय के क्षेत्रों में खच्चर व टट्टू उपयोगी है। इसी प्रकार गधा, घोड़ा आदि पशुओं का भी मैदानी भागों में काम लिया जाता है।

² यातायात एक अध्ययन – वाई.सी. हैलन पे. सं. 4-5 (प्रकाशन- मेरठ)

(3) **मार्ग मे अधिक समय लगता** – माल ढोने एवं सवारियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाने में बहुत समय लगता है। इनका प्रमुख कारण इन साधनों की धीमी गति है।

(4) **आधुनिक ढुलाई व्यय** – प्राचीन साधनों में ढुलाई व्यय अधिक होता है।

(5) **कम भार क्षमता** – उनकी भार क्षमता कम होती है। मोटर, ट्रक और रेलों की तुलना में बैलगाड़ी, रथ, रब्बा आदि की भार ढोने की क्षमता कम होती है।

(6) **कम प्रारम्भिक पूँजी** – परिवहन के प्राचीन साधनों के लिये बहुत कम मात्रा में प्रारम्भिक पूँजी की आवश्यकता होती है।

(7) **अनियमित सेवा** – इनकी सेवायें नियमित और विश्वसनीय नहीं होती हैं। गर्मी, सदी एवं वर्षा में इनकी सेवायें करनी पड़ती हैं।

परिवहन के आधुनिक साधनों की शक्तियाँ

परिवहन के प्राचीन साधनों में अनेक दोष हैं। इन्हीं दोषों के कारण परिवहन के आधुनिक साधनों का विकास हुआ है। परिवहन के आधुनिक साधनों में रेल, मोटर एवं यातायात के साधनों को शामिल किया जाता है। इनकी शक्तियाँ निम्न प्रकार हैं।

(1) **अधिक शक्ति** – इन साधनों की गति (चाल) अधिक होती है। मोटर, बस, 1 घण्टे में 30 से 50 कि.मी. की यात्रा आसानी से तय कर लेते हैं। इसकी गति को बढ़ाने के प्रयास किये जा रहे हैं।

(2) **यान्त्रिक शक्ति का उपयोग** – इनमें यान्त्रिक शक्ति को उपयोग किया जाता है। परिवहन के आधुनिक साधनों को मिट्टी के तेल, पेट्रोल तथा डीजल तेल से चलाया जाता है।

(3) **मार्ग में कम समय लगना** – इन साधनों की गति अधिक होने के कारण माल एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने में तथा सवारियों को यथास्थान पहुंचाने में

कम समय लगता है। यही कारण है कि आज के युग में परिवहन का महत्व अत्यधिक बढ़ता जा रहा है।

(4) **दुलाई व्यय में कमी** – परिवहन अधिक मात्रा में ले जाता है। इसीलिये इसके द्वारा माल भेजने में मितितिव्यता है।

(5) **माल क्षमता की अधिकता** – मोटर बस परिवहन 60 से 70 सवारियों को ले जाती है। मोटर ट्रक 100 बोरे माल भर कर चलता है।

(6) **अधिक प्रारम्भिक पूँजी** – पशु परिवहन की तुलना में परिवहन के आधुनिक साधनों पर प्रारम्भिक पूँजी अधिक मात्रा में लगती है।

(7) **नियमित सेवा** – आधुनिक परिवहन के साधनों की सबसे अधिक विशेषता इसके द्वारा नियमित सेवा प्रदान की जाती है।

(8) **सुरक्षा** – प्राचीन साधनों की तुलना में परिवहन के आधुनिक साधन अधिक सुरक्षित माने जाते हैं।

(9) **सुविधाजनक** – इसके द्वारा विश्वसनीय तथा सुविधाजनक सेवा प्रदान की जाती है। (P4 To 6 डॉ. गुप्ता भारत में परिवहन)

यातायात के प्रमुख चार तत्व

- (1) पथ या मार्ग (The Way)
- (2) वाहन या गाड़ी (The Vehicle)
- (3) चालक शक्ति (The Motive Power)
- (4) सीमान्त स्थान (The Terminal)

(1) **मार्ग या पथ** – यातायात के प्रत्येक साधन के संचालन के लिये मार्ग अत्यन्त आवश्यक है। क्योंकि मार्ग पर ही विभिन्न प्रकार के वाहन चलते हैं। ईटन के

अनुसार “मार्ग विस्तृत रूप से वह कोई भी वस्तु है। जिस प्रकार कोई यातायात का साधन चलता है। वास्तव मार्ग ही आधुनिक यातायात की आधारशिला है।

मार्ग दो प्रकार का होता है : प्राकृतिक तथा कृत्रिम – प्राकृतिक मार्ग प्रकृति की ओर से प्रदान होता है। जैसे, नदी, समुद्र, वायु आदि इन मार्गों को कृत्रिम प्रत्यन्नों द्वारा भी बनाया जा सकता है। जिससे वनबट दीवारों की सहायता से बन्दरगाहों को सुरक्षित बनाया जा सकता है।

(2) वाहन या गाड़ी – माल व मनुष्यों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुँचाने के लिये वाहन आवश्यक है। मनुष्यों और पशुओं से लेकर आरामदायक परिवहन विभिन्न रूप से होता है। किसी भी वाहन का निर्माण करते समय बहुत सी बातों को ध्यान में रखना होता है। एक तो वह उद्देश्य देखना पड़ता है, जिसके लिये वाहन बनाया जा रहा है। माल ढोने के लिये एक प्रकार का वाहन बनाया जाता है। मनुष्य के यातायात के लिये दूसरे प्रकार का और पशुओं के उपयोग के लिये अन्य प्रकार का बनाया जाता है। और यह भी देखना होता है कि किस प्रकार के मार्ग का उपयोग करेगा।

(3) चालक शक्ति – वाहन की गतिशीलता प्रदान करने के लिये चालक शक्ति की आवश्यकता होती है।

(4) सीमान्त स्थान – भारत सीमान्त स्थान भी है। और सीमान्त स्थान भी महत्वपूर्ण है। जहाँ से माल व यात्रियों को चढ़ाया व उतारा जा सके। सीमान्त स्थान मुख्यतः कृत्रिम होता है। यद्यपि यह कोई भी स्थान हो सकता है। जैसे मोटर बस कहीं यात्रियों के समान को उतार सकती है, परन्तु इनमें यात्रियों व माल भेजने वालों को कठिनाई होती है।

सीमान्त स्थान को बनाते मय केवल वर्तमान यातायात की आवश्यकताओं को ही ध्यान नहीं रखना चाहिये अन्यथा बाद में वहाँ भीड़भाड़ व जमघट होने लगता है।³ (यातायात एक अध्ययन बाई.सी. हैलन पे. 6-8)

यातायात का आर्थिक महत्व

यातायात के साधन देश की अर्थ व्यवस्था आर्थिक विकास व आर्थिक क्रियाओं को निम्न प्रकार से प्रभावित करते हैं—

(1) यातायात उत्पादन को सम्भव बनाता है — यद्यपि यातायात के साधन स्वयं किसी वस्तु का उत्पादन नहीं करते, परन्तु प्रारम्भ से लेकर अन्त तक वे उत्पादन की क्रियाओं का अभिन्न अंग है। उत्पादन प्रारम्भ करने के लिए मशीन, कच्चे माल, शक्ति के साधन जैसे— कोयला आदि की आवश्यकता होती है। वे साधन ही इनको उत्पादन केन्द्र तक पहुँचाते हैं। मशीन चलाने व कच्चे माल को तैयार माल में बदलने के लिये श्रमिकों को उत्पादन के स्थान पर पहुँचाते हैं। मशीन चलाने व कच्चे माल को तैयार माल में बदलने के लिये श्रमिकों को उत्पादन के स्थान पर पहुँचाते हैं। औद्योगिक केंद्रों में प्रतिदिन हजारों श्रमिक अपने घरों से रेल, बस आदि द्वारा कारखानों में पहुँचते हैं। तैयार माल को बेचने के लिये उन्हें दूर-दूर के बाजारों में पहुँचाना होता है। यह कार्य भी यातायात के साधनों के अतिरिक्त किसी और के द्वारा नहीं किया जा सकता है। उत्पादन में यातायात की महत्ता का पता इन शब्दों से लग सकता है। अतः यातायात के साधन वस्तुओं को उस स्थान से जहाँ पर उनकी सीमान्त उपयोगिता कम है। उस स्थान पर पहुँचाते हैं। जहाँ उनकी सीमान्त उपयोगिता अधिक है। इस प्रकार वे 'स्थान व उपयोगिता' प्रदान करते हैं।

(2) यातायात व बड़े पैमाने का उत्पादन — प्राचीन काल में उत्पादन स्थानीय व छोटे पैमाने पर होता था और इसका महत्वपूर्ण कारण यातायात के साधनों का अविकसित होना था। आज का युग बड़े पैमाने के उत्पादन का युग है। पहले जिन

³ यातायात एक अध्ययन बाई.सी. हैलन, पे.सं. 6-8 (प्रकाशन— मेरठ)

उद्योगों के बारे में यह सोचा जाता था किउनको बड़े पैमाने पर संगठित नहीं किया जा सकता, अब बड़े पैमाने पर संगठित किया जाता है। बड़े पैमाने के उत्पादन की सफलता का श्रेय द्रुतगामी व विकसित यातायात के साधनों को ही है।

(3) विशिष्टीकरण – यातायात के साधन व्यक्तिगत व स्थानीय विशिष्टीकरण को सम्भव बनाते हैं। व्यक्तिगत विशिष्टीकरण प्राप्त करने के लिये यह आवश्यक है कि प्रत्येक व्यक्ति केवल एक ही कार्य करे और अपनी वस्तु का विनिमय करके दूसरी वस्तुओं को प्राप्त करे। यदि यातायात के साधन विकसित नहीं होंगे तो उसको प्रत्येक आवश्यकता स्वयं ही पूरी करनी पड़ेगी।

(4) मूल्य की स्थिरता – यातायात के साधनों की सहायता से मांग और पूर्ति को सन्तुलित करके मूल्यों को स्थिर रखा जा सकता है। तेज व सस्ते यातायात के साधनों की अनुपस्थिति में वस्तुएं उसी स्थान पर बिकती है। जहाँ पर उनका उत्पादन होता है। इसलिये पूर्ति अधिक व कम होते रहने के कारण मूल्यों के उच्चावचन होते रहते हैं।

(5) अकाल व प्राकृतिक दुर्घटनाओं से बचाव – कई बार अकाल अन्न की कमी के कारण नहीं होते, बल्कि यातायात साधनों की कमी के कारण होते हैं। सन् 1943 का अकाल इसी कारण हुआ था। सरकार ने यातायात साधनों की कमी से हुए यातायात साधनों को युद्ध कार्य में लगा रखा था, इसीलिये बंगाल को चावल नहीं पहुंच सका। अतः यातायात के साधनों की कमी के कारण भी अकाल होते हैं। अच्छे यातायात साधन अकालों को रोक सकते हैं।

(6) विभिन्न वस्तुओं का उपयोग – यातायात ने व्यक्तियों के उपयोग को उन्नत कर दिया है। क्योंकि यातायात के कारण बाजार विस्तृत हो गया और उनके प्रत्येक स्थान पर संसार के प्रत्येक भाग में बनने वाली वस्तुयें मिल जाती हैं।

(7) श्रम को लाभ – उन्नत यातायात के साधनों के होने पर श्रम की गतिशीलता बढ़ जाती है। विभिन्न प्रकार के लाभ प्राप्त होते हैं।

(8) **लगान में वृद्धि** – यातायात के अच्छे साधनों का विकास होने से ग्रामीण व शहरों की भूमि के मूल्यों में वृद्धि हो जाती है। और बेकार पड़ी भूमियों का उपयोग होने लगता है।

(9) **बचत और नियोजन में वृद्धि** – यातायात के साधनों से पूँजी संचय अधिक होती है। क्योंकि लोग पहले से अधिक बचत कर सकते हैं।

यातायात का सामाजिक महत्व

“यातायात के प्रभाव के आर्थिक क्षेत्र में ही नहीं होते, बल्कि सामाजिक जीवन भी यातायात के विकास से बहुत अधिक प्रभावित हुआ है। सामाजिक जीवन में यातायात के साधनों के प्रभाव का वर्णन निम्न प्रकार से किया जा सकता है।” –

(1) **व्यक्तियों के सम्पर्कों में वृद्धि** – यातायात साधनों ने व्यक्तियों के पारस्परिक सम्पर्कों में वृद्धि कर दी है। पहले व्यक्ति के सम्पर्क अपने गाँव तक ही सीमित थे। परन्तु अब व्यक्ति के सम्पर्क अपने देश की सीमाओं को छोड़कर विदेशों तक में फैल गये हैं। जिससे आपसी विचारों का आदान-प्रदान होता है।

(2) **ज्ञान व सभ्यता का विकास** – यातायात के साधनों से ज्ञान और सभ्यता का विकास हुआ है। क्योंकि अखबार, पुस्तकें तथा व्यक्ति एक देश से दूसरे देश में शीघ्रता से पहुँच जाते हैं। और इसीलिये जितना विकास दो हजार वर्षों में नहीं हो सकता वह पिछले सौ वर्षों में हो गया।

(3) **उच्च सामाजिक स्तर** – आधुनिक यातायात ने व्यक्तियों की यात्रा की आदत को बढ़ा दिया और सामान्य व्यक्ति पहले की तुलना में अधिक यात्रा करता है। यात्रा करने से वह अधिक व्यक्तियों व स्थानों के सम्पर्क में आता है और उनसे बहुत कुछ सीखता है –

(4) **जनसंख्या का विकेन्द्रीकरण** – यातायात के साधनों ने बड़े-बड़े नगरों में अधिक भीड़भाड़ व जमघट की समस्याओं को दूर करने में सहायता की है।

(5) **अंधविश्वास में कमी** – आधुनिक यातायात के साधनों ने रूढ़िवादिता और अंधविश्वास को लगभग समाप्त कर दिया है। गाँव के लोग शहरों से सम्पर्क में आते हैं, जिससे उनके पुराने विचार टूटते हैं।

राजनीतिक महत्व

सामाजिक और आर्थिक महत्व के साथ यातायात के राजनैतिक महत्व भी हैं। जिनको भुलाया नहीं जा सकता –

(1) **राष्ट्रीय सुरक्षा** – कोई भी देश राष्ट्रीय सुरक्षा के प्रश्न को भुला नहीं है। सुरक्षा के लिये यातायात के साधन ही प्रथम आवश्यकता हैं। युद्ध विज्ञान को तीन शाखाओं में विभाजित किया गया है।

(2) **राष्ट्रीय एकता एवं आन्तरिक शान्ति** – राष्ट्रीय एकता स्थापित करने और देश में आन्तरिक शान्ति और सुव्यवस्था बनाये रखने के लिये भी यातायात एक महत्वपूर्ण साधन है। किसी भी देश की एकता के सूत्र में बाँधनों में लिये यह आवश्यक है।

(3) **बड़े राज्यों का विकास** – यातायात के विकास से पहले देश छोटे-छोटे राज्यों में बंटे होते थे। जिनका न तो प्रशासन ठीक हो सकता था और न ही अर्थ व्यवस्था स्थिर रह पाती थी। यातायात ने इस समस्या का दमन कर दिया। (यातायात एक अध्ययन बाई.सी. हैलन पे. 9-15)

(4) **सरकार की आय में वृद्धि** – यातायात से कृषि का विकास होता है। देश की औद्योगीकरण होता है। और व्यक्तियों की आय में वृद्धि होती है। इन सब पर सरकार कर लगाती है। जिससे उसकी आय में वृद्धि होती है।⁴

⁴ यातायात एक अध्ययन- बाई.सी. हैलन, पे.सं. 9-17 (प्रकाशन – मेरठ)

राष्ट्रीयकरण

राष्ट्रीयकरण का आशय किसी उद्योग पर राज्य के अधिकार और प्रभाव पूर्ण नियंत्रण से है। समाजवादी राज्य में राष्ट्रीयकरण का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता, क्योंकि इस प्रकार की अर्थव्यवस्था से उत्पत्ति के सब साधन सरकार के अधिकार में होते हैं। पूँजीवादी में राष्ट्रीयकरण का स्थान अधिक महत्वपूर्ण हो जाता है। क्योंकि राज्य पूँजीवाद के बहुत से दोषों को दूर करने के लिये और सार्वजनिक हित में सेवायें प्रदान करने के दृष्टिकोण से कुछ उद्योगों को अपने अधिकार में ले लेता है। सड़क यातायात उद्योग भी एक सार्वजनिक सेवा बनता जा रहा है। जिसकी सस्ता और कुशल होना समाज व देश के लिये बहुत आवश्यक है। इसीलिये व्यक्तिगत उपक्रमों के दोषों को दूर करने के लिये संसार के बहुत से देशों में यातायात का राष्ट्रीयकरण किया गया है। इसके पक्ष और विपक्ष दोनों के सम्बन्ध में अर्थशक्तियों ने विचार किया है। इन तर्कों को निम्न प्रकार से प्रस्तुत किया जा सकता है।

राष्ट्रीयकरण के पक्ष में

यातायात के राष्ट्रीयकरण के पक्ष में निम्नलिखित तर्क प्रस्तुत किये जाते हैं –

(1) **कुशल एवं सस्ती सेवा** – राष्ट्रीयकृत यातायात सेवा यात्रियों को कुशल और सस्ती सेवा प्रदान करने की क्षमता रखती है। ऐसी इसलिये सम्भव है कि सरकार का उद्देश्य लाभ प्राप्त करना नहीं होता, बल्कि सार्वजनिक कल्याण होता है। इसके—निजी यातायात में सार्वजनिक कल्याण नहीं इसका मुख्य उद्देश्य लाभ प्राप्त करना होता है। अधिक लाभ प्राप्त करने के दृष्टिकोण से यात्रियों की सुविधा और आराम का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। सरकार अपनी सेवा प्रदान करते समय इस बात का ध्यान रखती है कि यात्रियों को पूरा-पूरा आराम मिले।

(2) **पिछड़े क्षेत्रों का विकास** – अधिक से अधिक लाभ प्राप्त करने के उद्देश्य से व्यक्तिगत उपक्रमी— (निजी यातायात) केवल उन्हीं मार्गों पर यातायात सेवायें प्रदान करते हैं, जहाँ ट्रैफिक काफी होता है। उन मार्गों को जहाँ ट्रैफिक अधिक नहीं

है। वे छोड़ देते हैं। और क्षेत्रों को यातायात सेवायें न मिलने के कारण उनका विकास नहीं हो पाता है। वे पिछड़े क्षेत्र रह जाते हैं और उनको विकसित होने का अवसर नहीं मिल पाता और सरकार समस्त क्षेत्रों में यातायात सेवायें प्रदान करता है।

(3) **अच्छे कर्मचारी उपलब्ध** – लोक उपक्रम के व्यवसायों में निजी उपक्रम की तुलना में एक लाभ यह है कि उतने ही वेतन पर एक अच्छा कर्मचारी प्राप्त किया जा सकता है।

(4) **अच्छे श्रम सम्बन्ध** – यातायात पर सरकार का अधिकार होने पर श्रम सम्बन्धी झगड़े अधिक नहीं होते, जिससे औद्योगिक शान्ति बनी रहती है। क्योंकि राजकीय औद्योगिक अपने कर्मचारियों का अधिक ध्यान रखते हैं। अतः मालिक और कर्मचारी में झगड़े नहीं होते हैं।

(5) **राजकीय सेवाओं का उपयोग** – राष्ट्रीयकृत यातायात सेवाओं को यह भी लाभ होता है कि वे विद्यमान राजकीय सेवाओं का उपयोग कर सकती हैं। प्रत्येक सरकार को इंजीनियर, निर्माण विशेषज्ञों, कानूनी विशेषज्ञों, वित्त विशेषज्ञों तथा विशेष योग्यता व शिक्षा प्राप्त व्यक्तियों को नौकर रखना पड़ता है, जबकि— निजी परिवहन में यह सब व्यवस्थाओं का आभाव रहता है।

(6) **किराये में समानता** – सरकारी यातायात के साधनों में किराया और भाड़ा समान व स्थिर होता है। – निजी उपक्रमी सेवाओं की माँग के अनुसार किरायों और भाड़ों को बदलते रहते हैं। इसके अतिरिक्त यह अलग-अलग व्यापारियों व व्यक्तियों के लिये अलग-अलग रहता है।

(7) **अच्छी सेवायें दशायें** – निजी उपक्रम या परिवहन की तुलना में राष्ट्रीकरण एवं राष्ट्रीयकृत उपक्रम कर्मचारियों की सेवायें एवं दशायें अच्छी होती हैं। उनके कार्य के घंटे निश्चित होते हैं। और वे यदि अधिक समय कार्य लेते हैं तो उनको (Over Time) मिलता है – निजी उपक्रम में कार्य के घण्टे निश्चित नहीं होते।

मालिक दिन में 12 घण्टे तक काम कराते हैं। और उनकी सुविधा पर कोई ध्यान नहीं रखते हैं।

(8) नियोजित विकास – सरकार के अधीन यातायात साधनों का नियोजित विकास होता है। क्योंकि – निजी उपक्रमियों के समान उसके साधन सीमित नहीं होते हैं। और वह वर्तमान के साथ-साथ भविष्य का भी ध्यान रखती है। – निजी उपक्रमी सीमित साधन होने के कारण साधनों का उनके कलपुर्जी का तथा कर्मचारियों के संकटकाल के लिये संचित कोष ही रखते हैं।

(9) सामाजिक महत्व – यातायात पर सार्वजनिक अधिकार का सामाजिक महत्व है। जैसा कि इसके नाम से ही स्पष्ट है। इस प्रकार अधिकार सामान्य घाटा होता है और इससे प्रत्येक व्यक्ति इसके कार्य पर दृष्टि रखता है। इसका परिणाम यह होता है कि उद्योग के संगठनकर्ता प्रत्येक कार्य को सावधानीपूर्वक और कुशलता से करते हैं।

(10) लाभों का उचित उपयोग – निजी यातायात पर व्यक्तिगत मालिकों का लाभों का उपयोग अपने कल्याण के लिये रखते हैं। और अधिक लाभ प्राप्त होने पर उनको यात्रियों को सविधा देने किराये को कम करने पर व्यय नहीं करते, इसके विपरीत सरकारी संगठन में लाभों का प्रयोग सार्वजनिक कल्याण में किया जाता है।

राष्ट्रीयकरण के विपक्ष में

यातायात के राष्ट्रीयकरण के विपक्ष में भी लोग हैं। श्री गोरवाला ने योजना आयोग की दी एक रिपोर्ट में राष्ट्रीयकरण का विरोध करते हुये लिखा था कि वे दिन अब नहीं रहे जब व्यापार केवल कुछ हाथों में केन्द्रित होता था और उनके कार्यों में हस्तक्षेप करने का अधिकार सरकार को नहीं होता था, अब इस नीति में परिवर्तन हो गया है। व्यापार का प्रारम्भ करना अब राज्य सरकारों के हाथों में है। राष्ट्रीयकरण के विपक्ष में कुछ तर्क दिये जाते हैं, जो निम्नलिखित हैं –

(1) **प्रेरणा का आभाव** – राष्ट्रीयकरण हो जाने पर प्रतियोगिता समाप्त हो जाती है और प्रतियोगिता के बहुत से लाभ प्राप्त नहीं होते हैं। स्वस्थ प्रतियोगिता समाप्त होने पर प्रत्येक उपक्रमी की प्रेरणा मिलती रहती है।

(2) **यात्रियों को असुविधा** – राष्ट्रीयकरण के पक्षपातियों का यह तर्क कि राजकीय यातायात में यात्रियों के अधिक सुविधाएं मिलती हैं। ठीक नहीं है। क्योंकि सरकारी कर्मचारियों का व्यवहार— निजी कर्मचारियों की तुलना में बहुत खराब होता है। मोटर यातायात के उदाहरण से इसे स्पष्ट किया जा सकता है। – निजी मोटर (परिवहन) वाले यात्रियों को प्रत्येक प्रकार की सुविधाएँ देते हैं। जैसे— मोटर के टिकट मिल जाते हैं। कन्डक्टर सामान चढ़ा देता है। मोटर को यात्रियों को सुविधानुसार किसी भी स्थान पर रोक दिया जाता है। सरकारी बसों में यह सुविधाएं नहीं होती हैं।

(3) **मुआवजे की समस्या** – राष्ट्रीयकरण में मुआवजे की समस्या भी आती है। हमारे संविधान के अनुसार जब भी सरकार किसी व्यक्तिगत सम्पत्ति या उद्योग को अपने अधिकार में लेगी तो उसका उचित मुआवजा देना होता है। मुआवजे के सम्बन्ध में एक तो निर्धारण समस्या आती है। सरकार जो कि मुआवजा निश्चित करती है। व्यक्तिगत उपक्रमी उसको कम बतलाते हैं।⁵

(4) **राष्ट्रीयकरण अन्यायपूर्ण** – यातायात का राष्ट्रीयकरण निजी उपक्रमियों के प्रति अन्याय है। इन उपक्रमियों ने अपना रुपया उस समय इस उद्योग में नियोजित किया था, जबकि इसका भविष्य अनिश्चित था। लाभ अधिक नहीं थे और समस्याएँ अनैक थीं। मार्गों को विकसित करने के लिये और लोगों में इसके प्रति रुचि उत्पन्न करने के लिये इनको काफी धन व्यय करना पड़ता था।

(5) **राष्ट्रीयकरण के लाभ वास्तविक नहीं हैं** – राष्ट्रीयकरण के विरोधी उन लाभों के अवास्तविक व दिखावे को बताते हैं, जो राष्ट्रीयकरण के पक्षपात अपने पक्ष

⁵ (1) यातायात एक अध्ययन, बाई.सी. हैलन, पे.सं. 25–30 (प्रकाशन— आगरा)

(2) भारत में परिवहन, डॉ. गुप्ता, पे.सं. 13 से 15 (प्रकाशन— आगरा)

में देते हैं। उन लाभों का खण्डन निम्न प्रकार है – (1) यह कहना गलत है कि राष्ट्रीयकरण के अन्तर्गत कुशल एवं सस्ती सेवायें मिलती हैं।

(2) निजी उपक्रम में उद्योग की इकाई होने के कारण स्वामी-सेवक सम्बन्ध अच्छे होते हैं।

उत्तर प्रदेश में सड़क परिवहन निगम का राष्ट्रीयकरण

सड़क परिवहन निगम के राष्ट्रीयकरण के मामले में उ.प्र. ही अगुवा बना इस राज्य में सन् 1945 में ही मोटर परिवहन का राष्ट्रीय करने के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा था, लेकिन 2 वर्षों तक इस दिशा में कोई विशेष प्रगति नहीं हो सकी। सन् 1947 में स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् जनप्रिय सरकार की स्थापना होते ही राष्ट्रीयकरण की योजना को कार्यान्वित किये जाने के पश्चात् यह बात सोची जाने लगी इस कार्य के लिये संयुक्त स्कन्ध निगम बनाने के लिये 130 लाख रुपये का बजट भी स्वीकार किया गया।

योजना को लागू करने के लिये पूरे राज्य को 9 भागों में विभाजित किया गया, प्रत्येक क्षेत्र मण्डल के लिये 7 कम्पनियाँ मैदानी भाग के लिये और 2 पहाड़ी भागों के लिये बनी कम्पनियों में 30 प्रतिशत सरकार का 25 प्रतिशत रेलों और 45 प्रतिशत मोटर मालिकों को प्रतिनिधित्व न देकर सरकार का 50 प्रतिशत और मोटर मालिकों को 49 प्रतिशत प्रतिनिधित्व रखा गया। सन् 1946 में यह योजना इस आशा से तैयार की गयी थी कि मोटर मालिक बराबर सहयोग देते रहे राज्य सरकार अपने निश्चय पर अटल पर रही और उसने प्रत्येक क्षेत्र मण्डल में सरकारी बस सेवा शुरू करके उ. प्र. सड़क परिवहन निगम का राष्ट्रीयकरण कर दिया।

इस योजना को कार्यान्वित करने के लिये सम्पूर्ण को 9 भागों में विभाजित किया गया, जो हमारे कार्यान्वित करने के लिये यह विभाग इस प्रकार है –

1. गोरखपुर,
2. कानपुर,

3. लखनऊ,
4. आगरा,
5. इलाहाबाद,
6. बरेली,
7. मेरठ,
8. कुमायूँ
9. गढ़वाल आदि ।

इन 9 भागों में कार्य करने के लिये सौंपा गया। इसके पश्चात् जब झाँसी मण्डल अलग से घोषित हुआ तो कार्यान्वित क्षेत्र झाँसी मण्डल को सम्भागीय का मुख्यालय का सौभाग्य मिला, जो उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का मुख्यालय झाँसी मण्डल बनाया गया ।

सर्वप्रथम राष्ट्रीयकरण होने के पश्चात उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की सर्वप्रथम बस 17 मील थूम्बे मार्ग (लखनऊ से बाराबंकी) पर हुई थी। पहले 5 ही बसें चली थीं। 5 बसों से आरम्भ होकर आज उ.प्र. सड़क परिवहन निगम विभाग कुशलतापूर्वक से कार्य कर रहा है। और अन्य 20 क्षेत्रों के मण्डलों के लिये इस राज्य मण्डलों के लिये इस राज्य के परिवहन विभाग का कार्य आदर्श माना जाता है। उ.प्र. राज्य की सड़क परिवहन निगम की सरकारी कम्पनी है। यह अन्तर्राष्ट्रीय एवं उ.प्र. के शहरों के बीच बस सेवा संचालित करता है इसमें वर्तमान समय में 12194 बसे हैं। जो 4.1 मिलियन किसी में चलती है। एवं 1.8 मिलियन लोग ले जाती है। और इसका मुख्यालय लखनऊ में है। प्रदेश में इसके कुल 20 क्षेत्र हैं। जिसका नियंत्रण डी.आर. एम. द्वारा किया जाता है। 20 क्षेत्र के अन्तर्गत प्रदेश में कुल 106 डिपो है। निगम का केन्द्रीय कार्यशाला व प्रशिक्षण संस्थान कानपुर है।

उत्तरदायी मंत्री — 15 मई 1947 स्थान स्वतन्त्रत देवजी राज्यमंत्री स्वतंत्र प्रभाव राम अचल राजभर परिवहन मंत्री

संस्था कार्यपालगण – पंकज अग्रवाल प्रा. सचिव परिवहन अध्यक्ष एवं बी.एस. शर्मा रेड्डी प्रबंध निर्देशन

मातृ संस्था – लखनऊ महानगर परिवहन सेवा

अधीनस्थ संस्थान – आगरा महानगर परिवहन सेवा कानपुर, महानगर

निगम का प्रतिदिन 199.8 मिलियन रुपये की कमाई होती है। इसके द्वारा विनिमय स्तरों पर एवं प्रकार की सेवा दी जाती है। जनता, साधारण, पवन, पवन गोल्ड, शयनायान, एसी वातानुकूलित एसी, लोहिया ग्रामीण बस सेवा, जिसमें 2015 से शुभारम्भ हुई तथा यह रियायत किराया 25 प्रतिशत कम किराया लिया जाता है। महानगर परिवहन सेवा आगरा, लखनऊ, कानपुर एवं इलाहाबाद जो अशोक लैलेस वॉलवो एवं टाटा की हैं। राजस्थान, उत्तराखण्ड, आंध्रप्रदेश आदि, में सेवा प्रदान करती है।

जनरथ सेवा – निगम द्वारा राजधानी लखनऊ से राज्य के कई जिलों मुख्यालय तक कम किराये पर बसों का संचालन किया जाता है।

महानगरीय बस सेवा – निगम द्वारा प्रदेश के 7 लखनऊ, आगरा, इलाहाबाद, वाराणासी, कानपुर, मेरठ और गाजियाबाद बड़े नगरों तथा पर्यटन नगर मथुरा व औद्योगिक नगर में नगरीय बस सेवा का संचालन किया जा रहा है।

लोहिया ग्रामीण बस सेवा – निगम द्वारा प्रदेश के ग्रामीण क्षेत्रों में सस्ती व सुलभ यात्रा हेतु फरवरी 2015 से यह सेवा शुरू की गयी। इसके पश्चात एवं तहत् किराया सामान्य बसों से 25 प्रतिशत कम रखा गया है।

वातानुकूल बस सेवा – निगमद्वारा वातानुकूल बस सेवा राजधानी लखनऊ से विभिन्न मण्डलों में सुविधा एवं यात्री को आरामदायक एवं मौसम से राहत यात्रा बस सेवा प्रदान करता है।

पवन सेवा – पुरिवहन निगम द्वारा नॉन स्टॉप सेवा प्रदान करने के लिये पवन सेवा प्रदान करता है।

रैपिड लाइन बस सेवा – निगम द्वारा यह एक नवीन एवं विशेष यात्रामयी बस सेवा प्रदान कर रहा है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम बस सेवा के मण्डल

1. आगरा
2. इलाहाबाद
3. अलीगढ़
4. आजमगढ़
5. बरेली
6. चित्रकूट
7. देवी पाटन
8. इटावा
9. फैजाबाद
10. गोरखपुर
11. गाजियाबाद
12. हरदोई
13. कानपुर
14. लखनऊ
15. मुरादाबाद
16. नोपड़ा
17. सहारनपुर
18. बनारस
19. झाँसी

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम वर्तमान समय की कुल बसों 12194 को विभिन्न मण्डलों में सेवा प्रदान करता है। जिसमें ये बसें 4.1 मिलियन कि.मी. में चलती हैं। एवं 1.8 मिलियन यात्रियों की सेवा प्रदान करती है। जो निगम की बस सेवा से प्रतिदिन, 199.8 मिलियन आय प्राप्त होती है। साथ ही निगम की बस सेवा झाँसी मण्डल में इसी सेवा एक आदर्श रूप में मानी जाती है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का प्रशासन एवं प्रबन्ध

उ.प्र. सड़क राजकीय सड़क परिवहन निगम के प्रशासनके लिये निगम परिवहन विभाग हैं –

तालिका क्र. 1.1

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का प्रशासन एवं प्रबन्ध आयुक्त

सहायक	उप.	उप.	उप.	उप.
परिवहन	परिवहन	परिवहन	परिवहन	परिवहन
आयुक्त	आयुक्त	आयुक्त	आयुक्त	आयुक्त
(प्रशासन)	यात्रीकर	(टेक्निकल)	प्रवर्तन	(रिव्यूनल)
	सहायक	सहायक सम्भागीय	सहायक	
	परिवहन	परिवहन	परिवहन	
	आयुक्त	अधिकारी (टेक्निकल)	आयुक्त	
	मालकर	मुख्यालय)	प्रवर्तन	

तालिका क्र. 1.2

13 संभागीय परिवहन कार्यालय तथा 5 उप सम्भागीय परिवहन कार्यालय

1. संभागीय परिवहन प्रधान कार्यालय आगरा अधिकारी आगरा	10. संभागीय परिवहन नैनीताल अधिकारी कुंमायू
2. संभागीय परिवहन इलाहाबाद अधिकारी इलाहाबाद	11. संभागीय परिवहन लखनऊ अधिकारी
3. संभागीय परिवहन बरेली अधिकारी बरेली	12. सम्भागीय परिवहन प्रधान कार्यालय अधिकारी मेरठ
4. संभागीय परिवहन देहरादून अधिकारी देहरादून	13. संभागीय परिवहन वाराणसी अधिकारी वाराणसी
5. संभागीय परिवहन प्रधान कार्यालय अधिकारी फैजाबाद	
6. संभागीय परिवहन पौड़ी अधिकारी पौड़ी गढ़वाल	
7. संभागीय परिवहन गोरखपुर अधिकारी गोरखपुर	
8. संभागीय परिवहन झाँसी अधिकारी झाँसी	
9. संभागीय परिवहन अधिकारी प्रधान कार्यालय अधिकारी कानपुर	

5. उप संभागीय परिवहन अधिकारी

1. मुरादाबाद	सहायक संभागीय परिवहन
2. अलीगढ़	तदैव
3. मुजफ्फरपुर	तदैव
4. बाँदा	तदैव
5. सीतापुर	तदैव

संभागीय परिवहन कार्यालय का गठन संभागीय परिवहन अधिकारी

सहायक संभागीय परिवहन अधिकारी (प्रशासन)	यात्री का अधिकारी माल कर सहायक अधिकारी संभागीय परिवहन
रीजनल इन्सपेक्टर टेक्निकल प्राविधिक निरीक्षक	यात्री कर अधिकारी मालकर अधिकारी (प्रवर्तन)
सहायक रीजनल इन्सपेक्टर (टेक्निकल)	

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम

(U.P. State Road Transport Corporation)

परिवहन सेवा का परिचालन राज्य सड़क परिवहन विभिन्न परिवहन संभागीय कार्यालय एवं प्रधान संभागीय कार्यालय एवं कार्यशाला के साथ मुख्य कार्यपालिका अधिकारी लखनऊ एवं मुख्य कार्यपालिका अधिकारी महाप्रबन्धक होता है। महाप्रबन्धक मोटर सेवाओं तथा सरकारी मोटर सेवाओं दोनों के लिये उत्तरदायी है। इसका मुख्यालय लखनऊ में है। उसकी सहायता के लिये सरकारी मोटर वाहन विभाग में 6 उप महाप्रबन्धक है, जिनसे प्रत्येक पृथक कार्य की देखरेख करता है। एक-एक सहायक प्रत्येक उप महाप्रबन्धक के साथ और होता है। जो आयोजन कार्यों में महाप्रबन्धक की सहायता से करता है। प्रबन्ध प्रशासन के लिये सारे राज्य को 13 क्षेत्रों में मण्डलों में बाँट दिया गया है। प्रत्येक क्षेत्र का मुख्य अधिकारी क्षेत्रीय प्रबन्धक कहलाता है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्थापना जून 1972 में हुई थी स्थापना के समय से ही जनता को सस्ती आरामदायक सुविधाजनक परिवहन के साधन उपलब्ध कराने की दिशा में निगम निष्ठापूर्वक कृत संकल्प है।

स्थापना के समय निगम के पास कुल 5 बसें ही थीं। जबकि इस समय निगम के पास बसों की संख्या बढ़कर 12194 हो गयी है। और जनता की सुविधा देने के उद्देश्य से लगभग 765 मिनी बसें निगम के नियंत्रण में चल रही हैं। निजी बसों को भी परिवहन निगम ने अनुबन्धित करके अन्य भागों पर चलाने की व्यवस्था की है। निगम के कार्यक्रमों के विस्तार और लोकप्रिय का अनुमान इसी से लगाया जा सकता है कि यहाँ 1972-73 में 24 करोड़ यात्रियों ने बसों के द्वारा यात्रा की थी। वही 1005-06 में 82 करोड़ यात्रियों ने बसों द्वारा यात्रा की और वर्तमान समय में 2018-19 में 1.8 मिलियन लोग यात्रा करते हैं और यह 4.1 मिलियन कि.मी. में चलती हैं।

इस समय उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की ऐसे 1300 से अधिक भागों पर परिचालन होती हैं। उ.प्र. के विभिन्न अंचलों, मण्डलों के अतिरिक्त बिहार, उ.प्र., राजस्थान, हरियाणा, पंजाब, दिल्ली और चण्डीगढ़ राज्यों में स्थित विभिन्न नगरों की यात्रा परिवहन निगम की बसों द्वारा की जा सकती है।

निगम ने सम्पूर्ण राजस्व में इस बसें उ.प्र. स्तर पर निगम का प्रतिदिन 199.8 मिलियन रुपये की आय प्राप्त करती है।

अध्याय—द्वितीय

शोध के उद्देश्य एवं क्षेत्र

प्रस्तुत शोध अध्ययन विषय में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में परिवहन को सुलभ करने अच्छी एवं आरामदायक कुशल परिवहन परिचालन करने का उद्देश्य है। कि झाँसी मण्डल के विभिन्न सम्बन्धित जिलों में परिवहन निगम को एक विशेष योगदान दिया जाये, जिससे अनेकानेक प्रकार की प्रक्रियाँ एवं वस्तुओं और विभिन्न प्रकार की सामग्री को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुँचाने के लिये परिवहन विभाग का सदैव उद्देश्य विकास पूर्ण एवं कठिनाइयों को समाप्त करना होता है। यातायात (परिवहन) को सुलभ करने का मुख्य उद्देश्य यह है कि बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में परिवहन को एक विशेष योगदान दिया जाये, जिससे अनेकानेक प्रकार के व्यक्ति एवं वस्तुओं एवं व्यक्तियों की असुविधा को समाप्त करके एक स्थान से दूसरे स्थान पर समय से आसानी के साथ पहुँचाया जाता है। जहाँ उनकी अधिक उपयोगिता है। क्योंकि परिवहन ही एक ऐसा साधन है, जिससे यात्रियों का शीघ्रसमय से तथा अनुपयोगी वस्तु को उपयोग आसानी के साथ पहुँचाया जा सकता है। सड़क परिवहन निगम में सबसे पहले अगुवा उ.प्र. सड़क परिवहन निगम रहा। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम उ.प्र. राज्य में 1946 सहकारी बस सेवा आरम्भ कर दी गयी। उ.प्र. के अधीन विभिन्न मण्डल सरकारी रोडवेज की बस सेवा आरम्भ की गयी, परन्तु अन्य मण्डलों की अपेक्षा झाँसी मण्डल में सबसे पहले और सर्वश्रेष्ठ परिवहन सेवा का उद्देश्य रहा। सरकार ने अपने क्षेत्र में धीरे-धीरे विस्तार किया है। एक प्रश्न यहाँ आ जाता है कि क्या राष्ट्रीयकरण से राज्य सरकारें निर्धारित उद्देश्यों को प्राप्त करने में सफल हुई हैं।

राष्ट्रीयकरण का उद्देश्य रेल सड़क प्रतियोगिता को दूर करना था। और दोनों साधनों का आपस में इस प्रकार का समुच्चय था, कि दोनों का अधिकतम उपयोग किया जा सके तथा मोटरों के कारण रेलों को किसी प्रकार की हानि न उठानी पड़े।

व्यवहारिक रूप से इस उद्देश्य को प्राप्त नहीं किया जा सका है। क्योंकि राष्ट्रीयकृत मोटरों में राज्य सरकारों का बहुत अधिक हित हो गया है। प्रारम्भ में प्रत्येक राज्य के विभिन्न मण्डलों पर होते पैमाना पर रोडवेज बस सेवाओं का परिचालन था। इस सेवा से सरकार को लाभ प्राप्त होने लगा और उसने इस परिवहन की सुविधा देकर अनेकों क्षेत्र में वृद्धि की इससे राज्य सरकार उ.प्र. सड़क परिवहन निगम विभाग ने अधिक रुचि नहीं ली, क्योंकि इससे प्राप्त लाभों पर उनका पूर्ण अधिकार हो तथा अतः राज्य सरकारों ने राष्ट्रीयकरण के उद्देश्य का मुख्य लक्ष्य था। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का उद्देश्य अच्छी परिवहन सेवा तथा यात्रियों की कठिनाइयों को समाप्त करके वहाँ पर परिवहन सुविधा कराने का उद्देश्य था।

संक्षेप में प्रस्तावित अध्ययन के मुख्य उद्देश्यों को निम्न बिन्दुओं से समझाया जा सकता है—

- (1) बुन्देलखण्ड क्षेत्र में परिवहन के विभिन्न साधनों का अध्ययन करना।
- (2) यात्रियों की संख्या एवं परिवहन स्थान के बारे में जानकारी करना।
- (3) बुन्देलखण्ड क्षेत्र में सड़कों की स्थिति एवं प्रगति की समीक्षा करना।
- (4) उप परिवहन निगम की साभ एवं वित्तीय सुदृढ़ता करना।
- (5) सामाजिक आर्थिक समस्याओं का पता लगाना।
- (6) यात्रियों की विभिन्न कठिनाइयों का अध्ययन करना।
- (7) बुन्देलखण्ड क्षेत्र में परिवहन विकास हेतु नीति निर्धारण करना।

(8) यात्रियों को अधिक सुविधाओं मिलनी चाहिये। अधिकतर बस स्टापों पर यात्रियों के विश्राम के लिये स्थान और सामान रखने के स्थान नहीं है। इन सुविधाओं को प्रदान करके यात्रियों को आकर्षित किया जा सकता है।

(9) किराये की दरें अधिक हैं। यह अनुमान लगाया गया है कि सरकारी मोटरों का किराया निजी मोटर का किराया से तीन—चार प्रति मील अधिक है।

(10) सभी राज्यों एवं राज्यों के मण्डलों में समान किराया होना चाहिये। वर्तमान समय में अलग-अलग मण्डलों की किराया दर अधिक है।

(11) रोडवेज का संगठन वैधानिक निगमों द्वारा होना चाहिये। अधिकतर राज्यों एवं मण्डलों में सड़क यातायात का प्रबन्ध सरकारी विभागों द्वारा किया जाता है।

(12) रोडवेज के कार्यों पर राजनैतिक प्रभाव व दबाव नहीं पड़ना चाहिये।

(13) रोडवेज के कार्यों पर कर्मचारियों का व्यवहार निजी परिवहन की तुलना में जनता के साथ अधिक सभ्य और सहानुभूतिपूर्वक होना चाहिये।

(14) सड़क यातायात की लोचकता को बनाये रखना चाहिये। कुछ बस इस प्रकार की भी होनी चाहिये, जिनको कहीं भी रोका जा सके। निजी परिवहन की तरह।

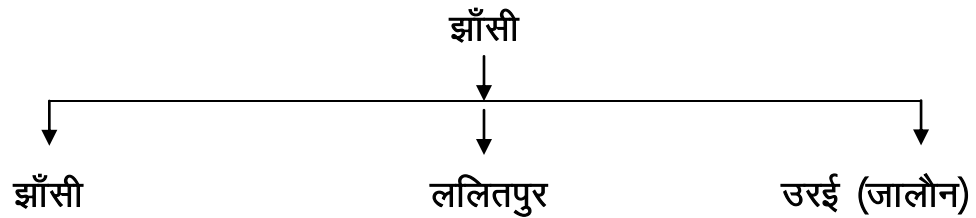
2. शोध का क्षेत्र

प्रस्तुत अध्ययन विषय में बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल सम्बन्धित अन्यन्त्र जिले एवं जुड़े गाँवों के विकास सम्बन्धित क्षेत्र में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में परिवहन निगम ने इस क्षेत्र में अन्य यही बस सेवायें जैसे पवन गोल्ड, वातानुकूलित एवं रैपिड बस सेवा सारस, बस सेवा के साथ ही निजी परिवहन निगम की टियूरेस्ट बस, ट्रैवल्स बस एवं आराम दायक सेवा के साथ सामान्य बस सेवा परिचलान सेवा प्रदान करती है।



बड़े गौरव की बात है। परिवहन विभाग के झाँसी मण्डल का मुख्यालय झाँसी है। इस बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल का परिवहन मुख्यालय झाँसी से संबद्ध कार्य क्षेत्र 3 जिलों में तथा जिलों से जुड़े ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन विभाग बसों का परिचालन दिन प्रतिदिन करता है। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का झाँसी मण्डल का मुख्यालय झाँसी ही है।

मण्डल का कार्य क्षेत्र : मुख्यालय झाँसी मण्डल झाँसी बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से संबद्ध जिले जहाँ परिवहन की बसों का परिचालन किया जा रहा है।

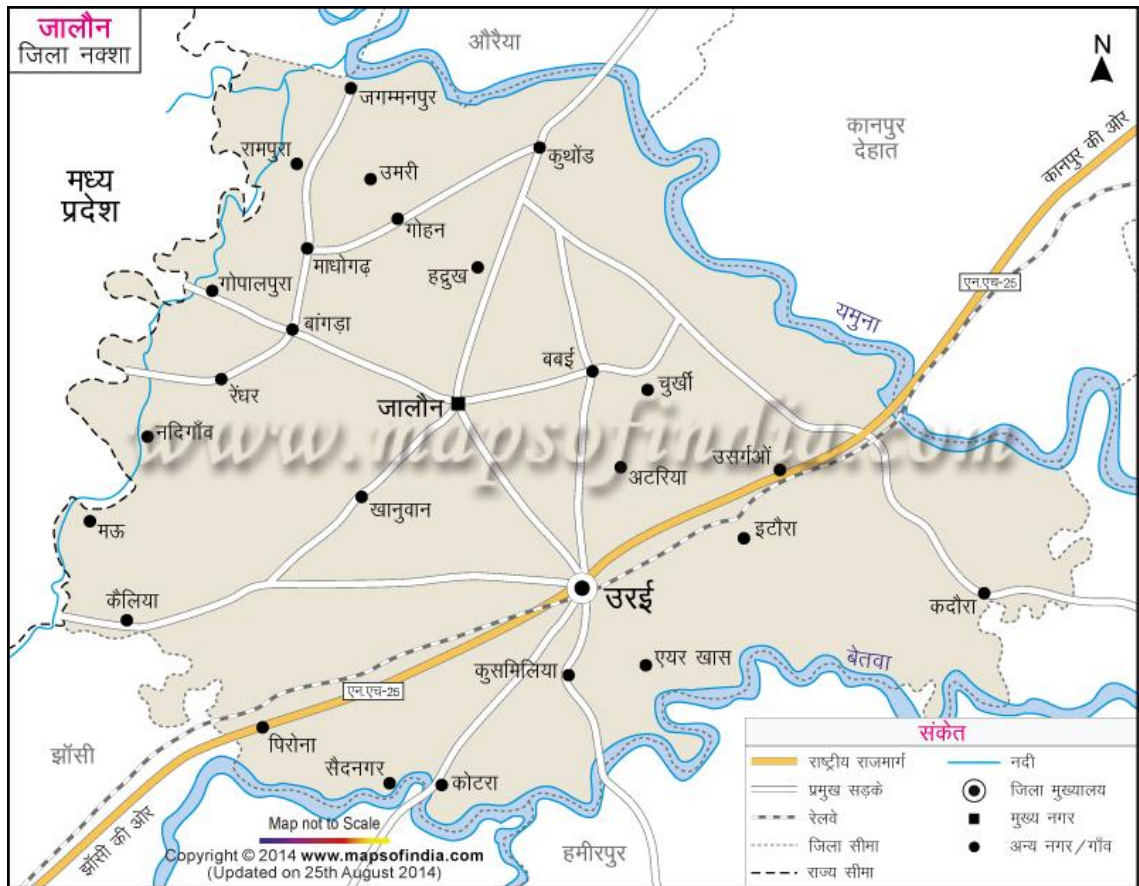


जैसे जिले संबद्ध हैं। जहाँ से बसों का परिचालन होता है। इस बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल में कुल बस सेवाओं की संख्या उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में 132 है।

- | | | |
|----|--|--------------|
| 1. | झाँसी 107 सामान्य + 04 पवन गोल्ड
5 वातानुकूलित + 19 नई बसें | = 132 |
| 2. | ललितपुर जिले के लिये नई 40 बसें झाँसी
मण्डल को आवंटन | = 40 |
| 3. | झाँसी नई सारस बस सेवा की बसें
नई रैपिड बस सेवा की बसें | = 07
= 04 |
| 4. | झाँसी जिले में नई रैपिड बस सेवा | = 04 |
| 5. | उरई जालौन में नई रैपिड बस सेवा | = 03 |

कुल बसों की संख्या =286

उपर्युक्त दिये गये बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से सम्बद्ध 3 जिलों और इससे संबद्ध अनेक झाँसी जिले के 223 गाँव के नये मार्गों के यात्रियों के सुविधाजनक गमनागमन केलिये झाँसी परिवहन विभाग के मुख्यालय से प्रतिदिन परिवहन विभाग झाँसी क्षेत्र से विभिन्न जिले झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन) जिलों के लिये परिवहन विभाग बस सेवा का परिचालन करता है। जिससे झाँसी मण्डल के समस्त यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करके एक परिवहन के लिये महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है।





झाँसी मण्डल का परिवहन कार्य क्षेत्र

1. झाँसी में लखनऊ

झाँसी कानपुर
लखनऊ

बलरामपुर
वाराणासी

जालौन

उरई

कोंच

रामपुरा

जगम्नपुर

माधौगढ़

दिल्ली

मधेवा

राठ

ललितपुर

हमीरपुर

खजुराहो

मऊरानीपुर

देवगढ़

आगरा

शिवपुरी

इन्दौर

ग्वालियर (प्रांत म.प्र.)

2. पवन गोल्ड बस सेवा

झाँसी से इन्दौर
शिवपुरी

गुना
गिम्सी

इन्दौर

3. पवन गोल्ड बस सेवा

झाँसी से जयपुर

झाँसी दतिया

ग्वालियर

आगरा

वालाजी

जयपुर

4. वातानुकूलित बस सेवा

झाँसी लखनऊ

झाँसी कानपुर

5. उ.प्र. सरकार माननीय

आदित्यनाथ योगी द्वारा

नई बस सेवा का शुभारम्भ

‘सबका साथ सबका विकास’

6. मंडालायुक्त राममोहनराय द्वारा

बस सेवा संचालित, झाँसी

7. झाँसी क्षेत्र

नई सारस बस सेवा

झाँसी क्षेत्र के विभिन्न ग्रामीण

क्षेत्रों के मार्ग हेतु

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की बुन्देलखण्ड क्षेत्र में झाँसी मण्डल एवं अनेक स्थानों के लिये रोडवेज विभाग यात्रियों को प्रतिदिन समयानुकूल एवं अच्छी बस सेवायें प्रदान करता है। जो निगम की बस सेवा का बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में इस सेवा परिवहन विभाग की बसों का परिचालन से सम्पूर्ण झाँसी मण्डल से संबद्ध समस्त जिलों के लिये सर्वश्रेष्ठ एवं सराहनीय सेवा प्रदान की है। जो एक समस्त जिलों के लिये सर्वश्रेष्ठ एवं सराहनीय सेवा प्रदान की है। जो एक समस्तवासियों के लिये बड़े हर्ष का विषय यात्रा जाता है। और अन्य मण्डलों की अपेक्षा झाँसी मण्डल अत्यधिक राजस्व की वसूली में भी प्रथम स्थान बनाये हुए है।

3. शोध की विधियाँ

अनुसंधान का प्रमुख उद्देश्य वैज्ञानिक विधियों के प्रयोग प्रश्नों के आधार पर होते हैं। जैसे क्यों, कैसे, कब, किस प्रकार किसने आदि शंका का समाधान करना अनुसंधान का प्रमुख उद्देश्य होता है। किसी भी तरह के अनुसाधन की परिकल्पना की जाँच के लिये ही आंकड़ों का समूहन किया गया है।

(1) **शोध की विधि** :- प्रस्तावित शोध अध्ययन आवश्यक शोध प्रविधि का प्रयोग किया गया है। जिसकी सहायता से यह शोध कार्य पूर्ण सादगी के साथ किये गये हैं।

(2) **निर्दर्शन विधि** :- प्रस्तावित शोध में निर्देशन विधि का प्रयोग किया गया है। जिसके माध्यम से शोध अध्ययन में सम्मिलित होने का भी इकाइयों का चयन सरल सरस एवं सुबोध तरीके से विधि का उपयोग करके उचित निष्कर्ष निकाले गये हैं।

(3) **इकाइयों की संख्या सात करने की विधि** : - प्रस्तावित शोध अध्ययन में निर्देशन विधि के माध्यम से सदैव निर्देशन की उप प्रविधि उचित निर्णय इकाइयों की संख्या 150 (एक सौ पचास) होती है। जो कि सम्पूर्ण का प्रतिनिधित्व का कार्य करती

है। अतः आंकड़ों को व्यवस्थित भी बनाने के लिये इकाइयों का पैमाना के आधार पर सम्पूर्ण सामूहिक उचित और शुद्ध त्रुटि रहित आंकड़े को ज्ञात करते हैं।

(4) शोध अभिकलन विधि :- प्रस्तुत शोध में शोध अभिकलन का स्वरूप लोचपूर्णता होना चाहिये, ताकि आवश्यकता पड़ने पर उसमें परिवर्तन किया करता है। वर्तमान समय में प्रत्येक परिस्थिति में परिवर्तन का सहारा लेना पड़ता और साथ परीक्षात्मक स्वरूप का अन्वेषणात्मक व मिशन के साथ परीक्षात्मक रूप से किया है, जिससे की शोध की रचना सरल सरस परमारजित भाषा की जा सके।

सांख्यिकीय विधियों का प्रयोग

इस शोध अध्ययन को पूर्ण करने के लिये इस आवश्यक सांख्यिकीय विधियों का प्रयोग किया गया है। उसका संक्षिप्त विवरण निम्न प्रकार किया गया है। क्योंकि वर्तमान समय बहुत पैमाने के आकार का कार्य करने का है। अतः इसमें उचित एवं सही-सही परिणामों की जानकारी प्रत्येक क्षेत्र में सांख्यिकीय का महत्व है।

समंकों का संकलन – प्रस्तावित शोध में समंक दो प्रकार के दोनों प्राथमिक समंक तृतीय समंक जिनका संकलन कई माध्यमों में किया गया है। जैसे प्राथमिक समंक के लिये परिवहन विभाग के पास जाकर स्वयं संकलित करेंगे। एवं द्वितीय समंकों के संकलन के लिये मण्डल स्तर पर प्रकाशित समाचार-पत्रों एवं पत्रिकाओं एवं अन्य निगम विभाग प्रदान करने वाले क्षेत्रीय विभाग के प्रतिवेदन के माध्यम के साथ-साथ पूर्व शोध से द्वितीयक समंकों का संकलन किया जायेगा, जिससे सांख्यिकी प्रकाशन और समंकों का संकलन किया गया है, जिससे सांख्यिकीय प्रकाशन तथा गैर सांख्यिकीय प्रकाशन तरीके से प्रदर्शक किये गये हैं।

समंकों का सम्पादन – प्रस्तावि शोध में समंकों का सम्पादन सारणीयन ग्राफी तथा सड़कों का प्रांतीय राज्य मण्डल नगरीय स्तर का विवरण किया गया है। और इनके सम्पादन में पूर्ण सर्तकता का ध्यान दिया गया है।

अन्य सांख्यिकीय सूत्रों का प्रयोग

शोध अध्ययन की परिशुद्धता को पूर्ण करने के लिए कुछ सूत्रों का प्रयोग किया गया है। जैसे समान्तर माध्य, प्रतिशत, बहुलक, सहसम्बन्ध, निर्देशांक एवं लघुगुणक, प्रति लघु गुणक, व्यतरूप सारिणीय का प्रयोग का प्रदर्शन किया गया है।

$$1. \text{ समान्तर माध्य} - \frac{\text{अवलोकन का योग}}{\text{की संख्या}} = \frac{x_2 + x_3}{n}$$

$$2. \text{ मधिका} - m = \left(\frac{n+1}{2}\right) \text{ वां पद}$$

$$m = L_1 + \left(\frac{L_2 - L_1}{f}\right) (m - c)$$

$$3. \text{ बहुलक} - \text{निरीक्षण विधि के द्वारा}$$

$$4. \text{ निर्देशांक} - \sqrt{\frac{\sum p^1 q^0}{\sum p^0 q^1}} \times \sqrt{\frac{\sum p^1 p^1}{\sum p^0 q^1}} \times 100$$

$$5. \text{ सहसम्बन्ध} - R = \frac{\sum \frac{ed \times dy}{\sqrt{\sum dx^2 \times \sum dy^2}}}{\sqrt{\sum dx^2 \times \sum dy^2}}$$

4. झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का महत्व

मानव सभ्यता के विकास में परिवहन के साधनों का उत्पन्न महत्वपूर्ण स्थान रहा है। और वर्तमान समय में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में महत्वपूर्ण भूमिका भी निभा रहा है। और यह कहा जाता है कि आधुनिक सभ्यता आधुनिक परिवहन के साधनों की पुत्री है। मानव सभ्यता के विकास में परिवहन निगम का स्थान अग्रणी है। मनुष्य के सामाजिक सांस्कृतिक राजनैतिक और धार्मिक सभी पहलुओं पर परिवहन का प्रभाव पड़ा है। व्यापार के साधनों की पर्याप्त उन्नति के बिना कोई भी राष्ट्र उन्नतशील नहीं हो सकता है। उद्योग तो परिवहन पर आश्रित होते ही हैं। कृषि उत्पादन यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को शीघ्र एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने का कार्य भी परिवहन निगम के साधनों बिना नहीं किया जा

सकता है। मार्शल के अनुसार “हमारे युग का प्रधान लक्षण निर्माण उद्योग की उन्नति नहीं, बल्कि परिवहन निगम से यात्रियों की उन्नति है। वास्तव में उद्योग एवं वाणिज्य का सम्पूर्ण क्लेवर परिवहन की सुदृढ़ नदी पर खड़ा हुआ है।”

आर्थिक सामाजिक तथा राजनैतिक प्रत्येक क्षेत्र में परिवहन के साधनों का ही बोलबाला है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का राष्ट्रीयकरण होने के पश्चात् परिवहन में उ.प्र. प्रान्त के साथ अन्य मण्डलों में से बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल में परिवहन का बहुत ही महत्व है। क्योंकि कानपुर, उरई, झाँसी तक के यात्रा के लिये यात्रियों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता था, लेकिन हमारे उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बस सेवा ने इस झाँसी मण्डल में आरम्भ होने से से प्रत्येक यात्री एवं सामान का स्थानान्तरण एवं समाचार पत्रों को प्रत्येक क्षेत्र के स्थान पर पहुँचाने में सड़क परिवहन निगम में अपनी सेवा प्रदान करके झाँसी मण्डल के लिये महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। परिवहन निगम एक लोकप्रिय एवं लोक उपयोगी सेवा का झाँसी मण्डल में कार्य कर रही है।

(1) संगठित समाज की जिसका रहन—सहन ऊँचा है तो उनकी यात्रा करने के लिये आवश्यकताओं की पूर्ति कुशल एवं शीघ्रगामी का कार्य झाँसी मण्डल में परिवहन निगम की अच्छी सेवाओं द्वारा किया जा सकता है।

(2) परिवहन निगम की सेवा से झाँसी मण्डल के प्रत्येक क्षेत्र में आर्थिक जीवन स्तर पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है।

(3) परिवहन निगम की नई—नई बस सेवा एवं समय तरीके बदलने से अच्छी बस सेवायें देकर शीघ्र एवं आरामदायक सेवायें देकर काम करने वालों को महत्व कार्य किया है। निगम विभाग ने बस सेवा के माध्यम से आर्थिक क्षेत्र में महत्व एवं सामाजिक क्षेत्र में महत्व तथा परिवहन निगम ने आकस्मिक राजनैतिक क्षेत्र में अपना महत्वपूर्ण स्थान रखा है।

आर्थिक सामाजिक तथा राजनैतिक प्रत्येक क्षेत्र में परिवहन के साधनों का ही बोलबाला है। निम्नलिखित विवरण से स्पष्ट हो गया है कि विभिन्न क्षेत्रों में परिवहन के साधनों का योगदान है।

1. परिवहन निगम का आर्थिक महत्व
2. परिवहन निगम का सामाजिक एवं सांस्कृतिक महत्व
3. परिवहन निगम का राजनैतिक महत्व

परिवहन निगम का आर्थिक महत्व

अर्थ शास्त्र के विभिन्न पहलुओं उत्पादन, उपयोग, विनिमय, वितरण एवं राजस्व, प्रबन्ध पर परिवहन का प्रत्यक्ष प्रभाव पड़ता है। हमारे दैनिक जीवन की प्रमुख विशेषताएं ही उत्पादन का विशिष्टीकरण सस्ती उपयोग सामग्री इत्यादि, लेकिन इन सबको परिवहन के आधुनिक साधनों से ही बनाया जाता है।

1. **रूप उपयोगिता** – अधिकांश उत्पत्ति किसी वस्तु का दल बदल कर प्रक्रिया है हम किसी भी वस्तु के रूप बदलकर इसकी उपयोगिता बढ़ा सकते हैं। लेकिन यह बिना परिवहन के साधनों की सहायता से सम्भव नहीं है।
2. **स्थान उपयोगिता** – किसी वस्तु को हम किसी ऐसे स्थान से जहाँ कि वह प्रचुर मात्रा में है। अथवा जहाँ पर उसकी माँग नहीं है। किसी ऐसे स्थान पर ले जाया जाता है जहाँ पर उसकी माँग बहुत है। तो इससे वस्तु विशेष की उपयोगिता बढ़ा दी जाती है। इसी प्रकार साहित्य के गत्यात्मक अपने उपयोगी स्थान पर पहुँचाया जाने से है। इसके लिये परिवहन सेवा वरदान है।
3. **समय उपयोगिता** – संचय द्वारा फील्ड उपयोगिता अथवा मूल्यवृद्धि की जा सकती है। बहुत सी वस्तुयें तथा साथ-साथ अथवा मौखिक के अनुसार कार्य किये जाते हैं। अतः सबके लिये समय से पहुँचाने के लिये परिवहन अहम भूमिका निभाता है।

4. **बड़े नगरों में वृद्धि** – आधुनिक समय में बड़े-बड़े नगरों का जीवन सुचारु रूप से चल सके, इसके लिये परिवहन निगम के साधनों का शीघ्रगामी होना आवश्यक है। तथा यात्रियों की यात्रा को सुगम बनाया जा सकता है।
5. **समाचार-पत्रों एवं डाक सेवा** – सस्ती नियमित एवं कुशल डाक सेवा परिवहन के साधनों के विकास के पश्चात् ही प्रारम्भ हो सकती है। 1854 से पूर्व डाक सेवा अव्यवस्थित थी। विभिन्न प्रांतों व मण्डलों में डाक से संबंधित अलग-अलग नियम थे। पार्सल ले जाने की उस समय अलग कोई व्यवस्था नहीं थी। मोटर बस और रेलों के द्वारा अब डाक शीघ्र उचित समय से निर्धारित स्थान पर पहुँचायी जा सकती है। इसके लिये भी परिवहन निगम के कार्य बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है।

परिवहन निगम का सामाजिक एवं सांस्कृतिक महत्व

परिवहन के साधनों ने दूरी की सीमाओं को जोड़कर विश्व के विभिन्न देशों को जोड़ा है। तथा देश विदेश के विभिन्न कार्यों को एक करके समय एव रीति-रिवाजों की दृष्टि से सामाजिक एवं सांस्कृतिक सम्बन्धों को झटका दिया है। विकसित परिवहन साधनों में प्रभाव केवल आर्थिक क्षेत्र में ही नहीं हुई है। गाँव व छोटे-छोटे कस्बे परिवहन की गति बढ़ाने पर स्थान एवं राष्ट्रीय भाषा में सने सने अपने विचारों का विनिमय करने में और रूढ़िवादिता एवं अंधविश्वास विकास वर्षों तक दूसरे साधनों की प्रगति को प्रभावित किया। परिवहन के साधन उसमें विकास गति प्रदान करने से हमारे देश के सामाजिक एवं सांस्कृतिक जीवन पर परिवहन के साधनों का काम इस प्रकार है :-

1. **सम्पर्क वृद्धि** – आधुनिक परिवहन के साधनों के कारण ही आज एक देश का दूसरे देश के साथ सामाजिक सम्पर्क बढ़ता है। परिवहन भौतिक दूरी को बढ़ा कर धार्मिक सांस्कृतिक और सामाजिक एकता की स्थापना को

योग्य देता है। पहले व्यक्ति के सम्बन्ध केवल अपने तक ही सीमित थे, परन्तु अब उनके सम्पर्क अपने देश और सीमा को लांघकर अंतर्राष्ट्रीय हो गये हैं। जिसके आपसी आचार विचार का आदान प्रदान होता है।

2. **ज्ञान सभ्यता का विकास** – कुशल परिवहन निगम सेवा के साधनों के फलस्वरूप सभ्यता एवं साफ में वृद्धि हुई है। मनुष्य और समाज का कल्याण सम्भव होता है। अतः मनुष्य अपने विचारों के अपने राष्ट्र तक ही जीवित रखकर अन्तर्राष्ट्रीय बातें सोचता है। क्योंकि परिवहन निगम के साधनों से न केवल मनुष्य एवं वस्तुएं एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाती हैं, बल्कि मनुष्यों के विचारों को भी पहुंचाती हैं।
3. **जीवन स्तर में वृद्धि** – आधुनिक उन्नति परिवहन के कारण हमारे देश विदेश में निर्मित वस्तुएं उपयोग के लिए उपलब्ध होती हैं। आधुनिक परिवहन निगम सस्ता व तीव्रगामी हो।
4. **जनसंख्या का विकेन्द्रीकरण** – परिवहन निगम के सुविकसित साधनों के फलस्वरूप विभिन्न कार्यों में बसने लगी है। उप नगरों की स्थापना का यही प्रमुख कारण है। मजदूर, नौकर, श्रमिक, लिपिक आदीन क्षेत्र की अड़ेसा शहरों नगरों में परिवहन निगम के साधनों से अपनी आर्थिक स्थिति को सुदृढ़ बनाती है।
5. **नगरों का विकास** – परिवहन के साधनों के विकास के कारण बड़े-बड़े नगरों का तीव्र गति से विकास हुआ है। इससे औद्योगिकरण की योजना को भी बल मिला है तथा व्यापार एवं उद्योग की प्रगति हुई है।

परिवहन निगम का राजनैतिक महत्व

परिवहन के साधनों का राजनैतिक महत्व किसी भी परिस्थिति में घटाया नहीं जा सकता है। प्रतिरक्षा की दृष्टि से कोच से आप विश्व के कुछ विशाल देशों अमेरिका एवं सोवियत रूस, मैं यही दौड़ हो रही है। कि कौन सा देश सबसे अधिक सहायक शक्तिशाली अनु से कम से कम समय में गंतव्य स्थान पर पहुँचाने में सफल हो सकता है।

1. **आन्तरिक शान्ति** – किसी भी देश की आर्थिक औद्योगिक एवं सामाजिक प्रगति के लिये शान्ति आवश्यक है। देश के किसी भी भाग में यदि दंगा फसाद प्रतिदिन लड़ाई झगड़ा हो जाता है। तथा अन्य किसी घटना के कारण आन्तरिक शान्ति भंग होती है, तो तुरन्त ही दौड़ पुलिस बल भेजकर शान्ति व्यवस्था लड़खड़ा जा सकती है। इसके लिये परिवहन निगम की महत्वपूर्ण भूमिका है।
2. **राजनैतिक एकता** – किसी देश के अन्तर्गत राजनीतिक एकता बनाये रखने में परिवहन निगम का महान योगदान है।
3. **सरकारी आय में वृद्धि** – जैसे-तैसे परिवहन निगम की बसें विकसित हो जाती हैं। देश की औद्योगिक उन्नति होती है और सरकारी आय में शीघ्रगामी होती है। क्योंकि ये एक प्रचलित घनसीय प्रतिवर्ष सरकारी कोष में जमा कर रही है।

अध्याय—तृतीय

झाँसी मण्डल में सड़क परिवहन की भौगोलिक स्थिति

यातायात मनुष्य के आर्थिक जीवन के संचालन के लिये एक महत्वपूर्ण आवश्यकता है। और कोई भी अर्थव्यवस्था चाहे वह कितनी थी पिछड़ी हुई क्यों न हो बिना यातायात के साधनों के कार्य नहीं कर सकती। वास्तव में यातायात के साधन ही इस बात को दर्शाते हैं कि देश की आर्थिक व्यवस्था कितनी विकसित है।

विकास के प्रारम्भिक अवस्था में सड़क यातायात का उपयोग होता रहा है। और आज भी अधिकतर यातायात स्थल की सहायता से होता है। सड़क यातायात में वे सभी यातायात के साधन सम्मिलित हो जाते हैं, जो वाहनों को गति प्रदान करने के लिए सड़क को आधार मानते हैं। मानव पशु मोटर गाड़ी रेल गाड़ियां आदि स्थल पर चलती हैं। और इसीलिये इनको सड़क यातायात के साधन मानते हैं।

सड़क यातायात, जैसे कि ऊपर बताया, आर्थिक विकास के प्रारम्भ से है। शिकारी युग में मनुष्य पगडण्डियों पर स्वयं बोझा लेकर एक स्थान से दूसरे स्थान को जाया करता था। बाद में वह पशुओं को प्रयुक्त करने लगा। धीरे-धीरे उसने पगडण्डियों को चौड़ा करके कच्ची सड़क बना ली और कालान्तर में पक्की सड़कों ने स्थान लेलिया। अब रोड़ी तारकील और सीमेन्ट की सड़कें बनती हैं। जिन पर यान्त्रिक शक्ति से चलने वाले साधन भी चलते हैं। बाद में रेल का भी अविष्कार हुआ जो विस्तृत रूप से स्थल यातायात के अन्तर्गत ही आता है। परन्तु क्योंकि रेल के लिये विशेष प्रकार के लोह पथ की आवश्यकता होती है, इसलिये रेल यातायात को सड़क यातायात से अलग माना जाता है।

स्थल यातायात को प्रभावित करने वाले कारण

Factors Affective Road Transport

प्रत्येक यातायात के प्रयोग पर भौगोलिक, आर्थिक और राजनैतिक कारणों का प्रभाव पड़ता है। सड़क यातायात को भी बहुत-सी बातें प्रभावित करती हैं। जिसका वर्णन अम्रांकित प्रकार से किया जा सकता है –

1. भौगोलिक दशायें (Geographical Factors)

भौगोलिक दशायें मुख्यतः दो बातों से प्रभावित होती है – धरातल की बनावट और जलवायु.

(1) धरातल की बनावट – जिस देश या प्रदेश में किस प्रकार का कार्य अपनाया जायेगा यह उस प्रदेश की धरातल की बनावट पर निर्भर करता है। जैसे— झाँसी मण्डल की धरातल पहाड़ी एवं घालू प्रकृति है क्योंकि यातायात के साधन विशेषतः सड़कें और रेलें न्यूनतम अवरोध के मार्ग को अपनाते हैं। जहाँ पर जिस प्रकार के यातायात को चलाने के लिये भौगोलिक परिस्थितियाँ अनुकूल होती हैं। उसी प्रकार के साधन अधिक प्रचलित हो जाते हैं। मैदानों में इसीलिये सड़क यातायात अधिक विकसित हो जाता है, क्योंकि इस प्रकार के प्रदेश में सड़क निर्माण व्यय बहुत कम होता है। पहाड़ों पर रुकावटों के कारण मोड़ अधिक पड़ते हैं। जिससे सड़क की लम्बाई अधिक हो जाती है। सुरंगें आदि बनाने का भी व्यय बढ़ जाता है। इसी प्रकार रेलवे निर्माण में धरातल की बनावट का बहुत प्रभाव पड़ता है। और वे सड़कों का अनुगमन करती है।

(2) जलवायु – प्रदेश की जलवायु भी सड़क यातायात को प्रभावित करता है। साधारण वर्षा वाले प्रदेश में सड़क के निर्माण व्यय के साथ-साथ रखरखाव का व्यय बहुत कम होता है। परन्तु अधिक वर्षा वाले प्रदेश और बर्फीले क्षेत्रों में सड़कों का व्यय बहुत बढ़ जाता है। इन प्रदेशों में तो वर्षा और बर्फ के कारण कभी-कभी पुल

भी टूट जाते हैं और सड़कें बह जाती हैं। जिससे यातायात काफी समय के लिये रुक जाता है।

2. आर्थिक दशायें (Economics Factors)

भौगोलिक दशाओं के साथ ही आर्थिक दशायें भी यातायात को प्रभावित करती हैं – यह दशायें निम्न प्रकार से यातायात पर प्रभाव डालती हैं –

(1) **जनसंख्या** – घनी जनसंख्या वाले क्षेत्र में सड़क यातायात अधिक विकसित हो सकता है। क्योंकि इस प्रकार के क्षेत्र में इसकी नियमित ट्रैफिक मिलता रहता है। व्यापार का विकास होने से माल भी ढोने के लिये काफी मिल जाता है।

(2) **व्यापार** – व्यापारिक क्षेत्र में यातायात की माँग अधिक होती है, क्योंकि व्यापार के सिलसिले से बहुत से व्यक्ति आते रहते हैं और व्यापार के लिये काफी माल की ढुलाई के लिये मिल जाता है।

(3) **औद्योगिक उन्नति** – औद्योगिक विकास के लिये तो सड़क यातायात अत्यन्त आवश्यक है। कच्चा माल उत्पादन केन्द्र तक लाना होता है। शक्ति के साधन कोयला, पेट्रोल आदिभी लाये जाते हैं। तैयार माल बाजारों को भेजा जाता है। श्रमिक कार्य करने के लिये आते हैं। इन सबके कारण औद्योगिक क्षेत्र में सड़क यातायात का सबसे अधिक विकास होता है।

(4) **कृषि** – कृषि व्यापारीकरण से सड़क यातायात का उपयोग अधिक हो गया है। और कृषि व यातायात का विकास एक-दूसरे पर निर्भर करता है। फसलों को शहरों में बेचने के लिये और नष्ट होने वाली वस्तुओं को बाजार तक पहुँचाने के वास्ते सड़क यातायात का अधिकाधिक प्रयोग किया जा रहा है।

3. राजनैतिक दशायें (Political Condition)

प्राचीन काल से ही राजनैतिक कारणों का सड़क यातायात पर प्रभाव पड़ा है। और अधिकतर सड़कों का निर्माण राजनैतिक व सैनिक कारणों से हुआ है। राजनैतिक कारणों में निम्न कारण अधिक महत्वपूर्ण हैं –

(1) **राष्ट्रीय सुरक्षा** – राष्ट्रीय सुरक्षा के दृष्टिकोण से सड़के अत्यन्त आवश्यक हैं। प्रारम्भ में सड़कों का निर्माण सैनिक कारणों से ही किया गया है। भारत में सैनिकों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने के लिये सरकार ने सड़कें बनवाईं। प्रोफेसर यूडी ने कहा है कि रोम के पटन का एक कारण सड़कों का खराब होना है। भारत-चीन सीमा में सड़कों का महत्व स्पष्ट हो गया है।

(2) **प्रशासन** – सड़कें विभिन्न स्थानों को एक-दूसरे से मिलाती हैं, जिससे सरकार को प्रशासन करने में सुविधा होती है। अशांतियों को समाप्त करने के लिये पुलिस को एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजना पड़ता है और इस आवश्यकता के कारण सड़कें बनवाई जाती हैं।

(3) **राष्ट्रीय एकता** – बड़े देशों में सड़कें राष्ट्रीय सुरक्षा एकता स्थापित करने में भी सहायक हुई हैं। क्योंकि अच्छी सड़कें होने पर विभिन्न प्रदेशों के लोग एक-दूसरे के सम्पर्क में आते हैं। और विचारों का आदान-प्रदान करते हैं। इसमें राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा मिलता है।

“सड़कें” Jeremy Bentham में लिखा है, “किसी देश की बसें और धमनियाँ हैं, जिसके द्वारा आवश्यक वस्तुएं एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाई जाती हैं।” सड़कें ही राष्ट्र की आर्थिक क्रियाओं को संचालित करती हैं और उत्पादन विनिमय, वितरण और उपयोग की क्रियाओं को नियंत्रण करती हैं – वास्तव में पहियाँ आधुनिक सभ्यता को गति देने वाला यन्त्र है। और राष्ट्र की समृद्धि के विशाल भवन का आधार स्तम्भ है एक देश जिसमें सड़कें नहीं हैं। वह ग संसार से एकदम अलग हो जाता है। और सभ्यताओं की सब सुविधाओं से वंचित रहता है। इसीलिये एक अर्थ शास्त्री ने लिखा है – The road is one of the fundamental institution of mankind its history date back to the dawn of recorded history and beyond. It develops with man's advances it retrogrades. With the breakdown of a social order. A people without roads would be a people without intercourse with the outside world without the attributes of

civilization man – the road builder, than cannot be separated from man – the builder of civilization.

प्रत्येक देश का आर्थिक व सामाजिक विकास, अन्य कारणों के अतिरिक्त एक अच्छी सड़क व्यवस्था पर निर्भर करता है। एक विकसित देश में अच्छी सड़कों का होना आवश्यक है और पिछड़े देश में सड़क व्यवस्था अस्त-व्यस्त होगी। इस प्रकार किसी भी देश की सड़क व्यवस्था को देखकर उस देश की विकास अवस्था की ज्ञान हो जाता है। अतः सड़कों का देश के आर्थिक, सामाजिक व राष्ट्रीय जीवन में बहुत महत्व है।

सड़कों का आर्थिक महत्व (Economics Signification of Roads)

सड़कों का सर्वाधिक महत्व आर्थिक क्षेत्र में है, क्योंकि सड़कों के विकास और उनकी दशा पर ही देश का औद्योगिक कृषि और वाणिज्य विकास निर्भर करता है। भारत जैसे अर्द्धविकसित देश में तो सड़कों का विशेष महत्व है, क्योंकि अच्छी सड़क व्यवस्था के बिना आर्थिक साधनों का पूर्ण उपयोग नहीं किया जा सकता है।

सड़कों का वर्गीकरण (Clasification of Road)

सड़कों का वर्गीकरण कई आधारों पर किया जा सकता है। वर्गीकरण का पहला आधार तो यांत्रिक यातायात के लिये उपयुक्त है। दूसरा आधार मौसम के लिये उपर्युक्त है निर्माण का तीरका तीसरा आधार है। सड़कें रेलों के लिये भी महत्वपूर्ण हैं।

सड़क निर्माण के तरीके के आधार – सड़कों को तीन वर्गों में बाँटा जा सकता है। पक्की सड़कें, कंकरीट की सड़कें और कच्ची सड़कें।

पक्की सड़कें – मशीनों की सहायता से बनायी जाती हैं, जिनका ऊपरी धरातल सीमेन्ट तारकील या बिन्दुमिन (Bitumen) का होता है। इन सड़कों का जीवन दीर्घकालीन होता है। और रखरखाव का व्यय बहुत कम होता है और

रखरखाव का व्यय बहुत कम होता है। ये सड़कों यान्त्रिक यातायात के लिये सबसे अधिक उपर्युक्त हैं।

कंकरीट की सड़कें – टूटे हुए पत्थरों व कंकड़ों को बिछाकर उन पर मिट्टी या बजरी बिछाकर बनाई जाती हैं। यह सड़क भी प्रत्येक प्रकार के यातायात के लिये प्रयोग में लायी जा सकती है परन्तु यान्त्रिक यातायात के लिये अधिक उपर्युक्त नहीं है।

कच्ची सड़कें – अधिकतर गाँवों में होती हैं और बैलगाड़ी तथा पशु शक्ति से संचालित यातायात के लिये प्रयोग में लायी जाती हैं। बैलगाड़ी के निरन्तर प्रयोग के कारण सड़क के दोनों ओर गड्ढे बन जाते हैं और इस प्रकार यह सड़क यान्त्रिक यातायात के लिये बिल्कुल उपर्युक्त नहीं होती है।

(1) **राष्ट्रीय महापथ** – यह वे सड़कें हैं जो प्रान्तों व राज्यों की राजधानियों, बन्दरगाहों, प्रमुख व्यापारिक केन्द्रों को मिलाती हैं और भारत की सड़कों के पास के देशों की सम्बन्ध करती हैं। यह सड़कें राष्ट्रीय व सैनिक दृष्टिकोण से ये बहुत महत्वपूर्ण हैं। और इसलिये इनके निर्माण व रखरखाव का उत्तरदायित्व पूर्णतः केन्द्र सरकार पर है।

(2) **राज्य महापथ** – यह सड़कें एक राज्य के भीतर मुख्य सड़कें हैं। जो राज्य के मुख्य मण्डलों नगरों व्यापारिक केन्द्रों औद्योगिक नगरों में सम्पर्क स्थापित करती हैं। ये राष्ट्रीय महापथ और अन्य राज्यों के महापथों से मिलती हैं। इसकी विपरीत इनके निर्माण और मरम्मत का उत्तरदायित्व राज्य सरकार पर है।

(3) **जिला सड़कें** – ये जिले की मुख्य सड़कें हैं जो जिले के मुख्य नगरों, उत्पादन क्षेत्र, केन्द्रों, मण्डियों, रेलवे स्टेशनों, हवाई अड्डों, बंदरगाहों आदि को एक-दूसरे से जोड़ती हैं। यह दूसरे जिलों की सड़कों व राज्य सड़कों को भी जोड़ती हैं। इनका उत्तरदायित्व स्थानीय सरकारों का है।

(4) **गाँव की सड़कें** – ये सड़कें गाँवों को आपस में और गाँव को जिलों से संबंधित करती हैं। इन सड़कों का महत्व देश की आर्थिक व्यवस्था में कम नहीं है, परन्तु इनकी दशा सबसे खराब है। इसका कारण यह है कि इनकी देशभाल ग्राम पंचायतों के द्वारा की जाती है। इनके पास धन की कमी रहती है।

सड़क निर्माण (Road Constuction)

प्रथम योजना में सड़कों का एक वर्ग और बनाया गया है। जिसे अन्तर्राज्य महापथ (Inter State Highway) कहते हैं। यह सड़कें अन्तर्राज्य व्यापार व यातायात के लिये महत्वपूर्ण है तथा इनका उत्तरदायित्व केन्द्र का है।

सड़कों का यह वर्गीकरण काफी वैज्ञानिक और तर्कपूर्ण है, क्योंकि वह वर्गीकरण सेवा के क्षेत्र पर निर्भर है। इसमें सड़क निर्माण व मरम्मत के उत्तरदायित्व को निश्चित अधिकारी व रख जाता है। भारत सरकार ने सड़कों के विकास के लिये इस वर्गीकरण को मान लिया है।

देश के आर्थिक जीवन में सड़कों का महत्वपूर्ण स्थान होता है। और प्रत्येक देश की सरकार उनके निर्माण का रखरखाव का कार्य करती है। इन सड़कों पर सरकार का जो भी धन खर्च होता है। उसको वापिस प्राप्त नहीं किया जा सकता, इसलिये कोई सड़क बनाने के बाद उपयोगी नहीं होती तो वह समाज के लिये एक मृतक भार रह जाती है। अतः सड़क निर्माण करते समय कुछ बातों का ध्यान रखना चाहिये। वे बातें निम्नलिखित हैं :-

(1) **सड़क निर्माण के पहले क्षेत्र का पूर्ण सर्वेक्षण** – (Survey) करना चाहिये, जिससे उस क्षेत्र की यातायात आवश्यकताओं और भविष्य में यातायात आवश्यकताओं की सम्भावनाओं का पता लगाना चाहिये साथ ही भौगोलिक सर्वेक्षण भी होना चाहिये और सड़क का ढाल, मोड़, चौड़ाई आदि निश्चित सिद्धान्तों के अनुसार होना चाहिये।

(2) सड़कें सार्वजनिक उपयोग के लिये होती हैं। केवल प्रशासन की सुविधा के लिये नहीं, इसलिये सड़कों का निर्माण सार्वजनिक हितों के अनुकूल होना चाहिये।

अधिकारियों के हितों के अनुकूल नहीं, क्योंकि यदि अधिकारियों के हितों को ही महत्व दिया जायेगा तो सड़कें अधिकारियों के हितों ही महत्व दिया जायेगा तो सड़कें, अधिकारियों के हितों में विभिन्नता होने के कारण विभिन्न प्रभावों की होंगी।

(3) सड़कों का प्रत्येक प्रकार के वाहन को चलाने की स्वतन्त्रता होती है। सड़क निर्माण करते समय यह ध्यान रखना चाहिये कि सड़क इस प्रकार की हो कि प्रत्येक वाहन उसका उपयोग कर सके। यहाँ पर एक समस्या आती है। वाहन विभिन्न प्रकृति के होते हैं। और सड़क को अधिक सोच-विचार समझकर बनाने पर भी कुछ वाहन इस प्रकार के रह जाते हैं, जो सड़क के लिये हानिकारक होते हैं। इसलिये ठीक यह रहेगा कि जो वाहन सड़क के लिये हानिकारक है। जैसे- बैलगाड़ी पक्की सड़कें सड़कों के लिये हानिकारक है। उसको सड़क पर चलाने से रोक दिया जाये।

(4) सड़कों पर व्यय दीर्घकालीन विनियोजन है, इसलिये सड़कों का निर्माण इस प्रकार से करना चाहिये कि भविष्य के बढ़ते ट्रैफिक की आवश्यकताओंको भी पूरा किया जा सके।

झाँसी मण्डल में परिवहन निगम की समस्याएं सुधार हेतु सुझाव

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् योजना अवधि में सड़क परिवहन ने काफी प्रगति की है, परन्तु इस प्रगति में झाँसी मण्डल की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को देखते हुए संतोषजनक नहीं कहा जा सकता है। जिसका मुख्य कारण सड़क परिवहन की समस्यायें हैं, जो निम्न प्रकार है।

1. **अपर्याप्त एवं खराब सड़कें** – सड़क परिवहन के अन्तर्गत सबसे प्रमुख समस्या खराब सड़कों का होना है। जिसके कारण दुर्घटनायें अधिक होती हैं। बुन्दलेखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में 132 सरकारी एवं 197 निजी परिवहन बसों के पीछे 31.8 दुर्घटनायें होती हैं। झाँसी मण्डल को प्रत्येक वर्ष इन्हीं कारणों से 3470 करोड़ रुपये की हानि उठानी पड़ती है। पक्की

सड़कें एक लाख जनसंख्या के पीछे 89 कि.मी. है। 43.5 प्रतिशत कच्ची सड़कें हैं।

2. **रख-रखाव का आभाव** – सड़कों के रखरखाव पर झाँसी की आर्थिक आय का केवल 0.66 प्रतिशत व्यय किया जाता है। जो कि अन्य विकसित राष्ट्रों की तुलना में काफी कम है। विभिन्न मण्डलों द्वारा आय का जापान में 3 प्रतिशत, स्विटजरलैण्ड में 2.6 प्रतिशत, जर्मनी में 2.9 प्रतिशत व्यय किया जाता है। तथा घिसावट अधिक है। आवश्यकता इस बात की है कि सरकार का अनुरक्षण इस बात की है कि सरकार का अनुरक्षण परअधिक धन खर्च करना चाहिये।
3. **अधिक कर भार** – झाँसी मण्डल ने एक परिवहन पर करों का बोझ 3700 रुपये आता है। जबकि आगरा, कानपुर, इलाहाबाद, चित्रकूट मण्डलों में क्रमशः 500 रु., 800 रु., 800 रु. व 1300 रु.। गत वर्षों में इसमें और भी वृद्धि हो गयी है। इसमें और भी झाँसी मण्डल को व्यय करनी पड़ी।
4. **वाहन भार सीमायें** – ट्रकों के भारत होने की सीमा कम है। जिससे परिवहन चलाने के व्यय पूरे नहीं हो पाते। अतः भाड़े की दर अधिकर रखना पड़ती है। सरकार परिवहन भार सीमा को बढ़ाना चाहिये, जिससे भाड़े की दर को कम किया जा सके तथा अधिक आय में वृद्धि हो सके।
5. **आसा पत्र देने में देरी** – आसा पत्र देने में काफी समय लग जाता है। जिससे परिवहन इस आसा पत्रों के उपलब्ध होने पर बेकार खड़े रहते हैं।
6. **प्रतिस्पर्धी इकाईयाँ** – कुल राज्य परिवहन के रोडवेज विाग का 8 प्रतिशत ऐसा है, जिससे पास केवल कम सुविधा है। और निजी क्षेत्र की परिवहन की संख्या 89 प्रतिशत है, जिनके पास अधिक वाहन हैं। इस प्रकार रोडवेज बसों एव निजी बसों को साधनों के कारण प्रतिस्पर्धा पायी जाती है।

7. **मण्डलों एवं राज्यों में सहयोग एवं समन्वय का आभाव** – प्रत्येक मण्डल एवं राज्य की नीतियाँ अलग-अलग तरह की हैं। जिनका प्रभाव अन्तर्राज्यी परिवहनों पर पड़ता है, जिससे समय अधिक लगता है तथा यात्रा की लागत बढ़ जाती है।
8. **अपर्याप्त साख सुविधाएं** – साख सुविधाओं देने के लिए वित्तीय संस्थाओं की कमी है। जिसके कारण परिवहन साधन मन्द गति से बढ़ रहे हैं। अतः परिवहन मंत्री तथा प्रदेश मंत्री की कमी स्वीकृति के कारण अपर्याप्त का रूप बन जाता है।
9. **रात्रि विश्राम गृहों का आभाव** – सड़कों के किनारे रात्रि विश्राम गृहों की काफी कमी है। अतः इनकी अधिक संख्या में निर्माण करने की आवश्यकता है।
10. **स्थानीय सरकारें** – स्थानीय सरकार जैसे नगर पालिका, महापालिका आदि इनकी सीमामें बाहर में आने एवं जाने वाले परिवहन सेवा अन्यत्र प्रकार से मार्गों पर बाँधा उत्पन्न करते हैं। जिनके कारण परिवहन के साधन की गति कम हो जाती है तथा गन्तव्य तक पहुँचने में विलम्ब होता है। सरकार इस कमी को दूर करने के लिये प्रत्यनशील है। बैरियरों पर रुकना परमिट लेने की आवश्यकता होगी।

अध्याय—चतुर्थ

झाँसी मण्डल में सड़कों का वर्गीकरण

सन् 1943 में नागपुर सम्मेलन में सड़कों के इतिहास में प्रथम बार उनका वर्गीकरण किया गया यह वर्गीकरण स्थायी रूप से मान लिया गया और इसके आधार पर ही हमारी सड़क नीति निश्चित कर ली गयी। भारत की सड़क प्रभावी विश्व की तीसरी विशालतम् प्रणालियों में से एक है। नवीनतम् 33 लाख किलोमीटर सड़क नेटवर्क के अन्तर्गत राष्ट्रीय राज्य मार्ग राज्यों के राज्य मार्ग प्रमुख/अन्य जिला सड़कें और गाँव देहाती सड़कें शामिल हैं। इनमें राष्ट्रीय एवं राज्य राजमार्गों का प्रमुख स्थान है। जिनकी लम्बाई 172000 कि.मी. है। इसमें से 58.112 लम्बी विभिन्न सड़कों को राष्ट्रीय राज्य मार्ग घोषित किया जा चुका है। ऐसे कुल 77 राष्ट्रीय राज्य मार्ग हैं। जिनकी संख्या 1 से 56 है। देश का सबसे लम्बा राष्ट्रीय राज्य मार्ग नं. 07 है। जो वाराणसी से कन्याकुमारी तक जाता है। तथा इसकी लम्बाई 2369 कि.मी. राष्ट्रीय राज्य मार्गों की कुल लम्बाई देश में सड़कों की कुल लम्बाई के 2 प्रतिशत से कम है। लेकिन इनके लिये कुल सड़क यातायात का 40 प्रतिशत आवागमन होता है। राज्यों में सड़कों की सबसे अधिक लम्बाई महाराष्ट्र की 361893 कि.मी. है। राष्ट्रीय राज्यमार्ग व जिला ग्रामीण सड़कों की जिम्मेदारी राज्य सरकारों पर है। इसका रखरखाव राज्य केन्द्र शासित प्रदेश की विभिन्न एजेंसियां करती हैं। ग्रामीण क्षेत्र में न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम प्रदत्त और प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़कयोजना के तहत 500 आबादी तक वाले सभी गाँवों का वर्ष 2017 तक बारहमासी सड़कों से जोड़ता है।

सड़क परिवहन के बढ़ते महत्व व इसकी लोकप्रियता में उत्तरोत्तर वृद्धि के कारण देश मोटर मासिक अधिक हुयी। वर्ष 1943 में सड़कों के विकास के लिये जो नागपुर योजना बनी थी तथा सड़कों का जो वर्गीकरण नागपुर सम्मेलन में किया गया था। वही वर्गीकरण आज भी आज भी मान्य है। जिसके अनुसार सड़कें चार प्रकार की मानी गई हैं। या सड़कों को वर्गीकरण निम्न चार प्रकार से किया गया है —

1. अन्तर्राष्ट्रीय राज्य मार्ग
 2. राष्ट्रीय राज्य मार्ग
 3. जिले की सड़कें बड़े जिले की सड़कें व अन्य
 4. ग्रामीण सड़कें
1. **अन्तर्राष्ट्रीय राज्य मार्ग** – अन्तर्राष्ट्रीय राज्य मार्ग वे सड़कें हैं, जो भारत का सम्बन्ध प्रमुख बन्दरगाहों, विभिन्न राज्यों की राजधानियों एवं पड़ोसी देशों (वर्मा, नेपाल, तिब्बत, पाकिस्तान) तथा प्रमुख व्यापारिक केन्द्रों के साथ स्थापित करती है। राष्ट्रीय सड़कों में बहुत सी सैनिक महत्व की सड़कें सम्मिलित हैं। तथा ये सड़कें ही देश के आन्तरिक परिवहन और संचार का प्रमुख साधन है। स 1947 से केन्द्रीय सरकार ने इन सड़कों को निर्माण का उत्तरदायित्व अपने ऊपर ले लिया है। अनुरक्षण या उत्तरदायित्व केन्द्रिय सरकार पर हो इस समय राष्ट्रीय मार्गों की लम्बाई 30885 कि.मी. है। ये सड़कें देश के कौने-कौने में फैली हुई हैं। तथा राज्य की राजधानियों और केन्द्र शासित क्षेत्रों को आपस में जोड़ती हैं।
 2. **राष्ट्रीय राज्य मार्ग** – प्रदेशिक अथवा राष्ट्रीय राज्य मार्गों में उन सड़कों को सम्मिलित किया गया है, जो देश के विभिन्न राज्यों के अन्तर्गत वाणिज्य और उद्योग की मुख्य शिकाओं का काम करती हैं। ये सड़कें राष्ट्रीय सड़कों तथा अन्य पड़ोसी राज्यों के जिलों के मुख्यालयों और शहरों से सम्पर्क स्थापित करती हैं। इसके निर्माण और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का होता है। राष्ट्रीय राज्यमार्गों की तरह ये सड़कें भी पक्की होती हैं। तथा आन्तरिक परिवहन और संचार का प्रमुख साधन है। विभिन्न राज्यों की सरकारों का प्रतिवर्ष 41/2 करोड़ रुपया केन्द्रिय सड़क निधि से प्राप्त होता है। इस समय इन सड़कों का लम्बाई 56 हजार किलोमीटर है।
 3. **जिले की सड़कें** – जिला सड़कों में उन सड़को को शामिल किया गया है, जो उत्पादन क्षेत्र एवं बाजारों को एक-दूसरे के साथ अथवा राष्ट्रीय राज्य

मार्ग के साथ अथवा रेल व स्टेशनों के सम्बन्ध को जोड़ती हैं। ये सड़कें आसपास के प्रमुख केन्द्रों के लिये बनी होती हैं। ये सड़कें कच्ची और पक्की दोनों प्रकार की होती हैं। इनके निर्माण एवं अनुक्षण का भार जिला कोई अथवा जिला परिषदों पर होता है। लेकिन राज्य सरकारें भी इनको आर्थिक सहायता देती रहती हैं। इस समय इन सड़कों की लम्बाई 2, 88, 000 कि.मी. है। बीस वर्षीय सड़क योजना के अन्तर्गत इनकी लम्बाई 5, 31, 3000 कि.मी. हो जाने का अनुमान है।

4. **ग्रामीण सड़कें** – ग्रामीण सड़कें एक गाँव को दूसरे गाँव से तथा गाँवों को जिले की सड़कों को राज्य की सड़कों या रेलों से मिलाती हैं। ये सड़कें ग्रामीण जनता की आवश्यकताओं की पूर्ति करती हैं। और स्थानीय सामग्री से ही अधिकतर इनका निर्माण होता है। इनमें कच्ची सड़कें ग्रामीण जनता के लिये अधिक है। बरसात के दिनों में इन पर आवागमन सर्वथा बन्द हो जाता है। इन सड़कों का निर्माण ग्राम पंचायतों द्वारा होता है। और इनका प्रबन्ध एवं संरक्षण भी उन्हीं के हाथों में होता है। राज्य सरकारें पंचायतों को इनके लिये वित्तीय सहायता प्रदान करती है। इस समय भारत वर्ष में इन सड़कों की लम्बाई 360000 किलोमीटर है।
5. **योजना का उद्देश्य** – नागपुर योजना बनाते समय भारत के ग्रामीण चरित्र का विशेष ध्यान रखा गया है। इस उद्देश्य का ध्यान में रखकर ही इस योजना का निर्माण किया गया है। जो कृषि प्रधान क्षेत्र उनके आवागमन के साधनों की सुविधा है। योजना के अन्तर्गत सड़कों का इस प्रकार निर्माण करना था किसी भी अविकसित कृषि क्षेत्र का एक भी गाँव किसी भी सड़क से 5 किलोमीटर से अधिक दूर न रहे और दो क्षेत्र कृषि प्रधान नहीं है। उसका कोई भी किसी न किसी मुख्य सड़क 20 मील से अधिक नहीं है।
6. **योजना की प्राथमिकताएँ** – देश की वित्तीय कठिनाइयों तथा केन्द्रीय सरकार के सीमित कोष को ध्यान में रखकर सड़क विकास से सम्बन्धित समस्त

कार्यक्रम एक साथ हाथ में नहीं लिये जा सकते हैं। इसलिये योजना में सड़कों का विकास कार्यक्रम निम्नलिखित प्राथमिकताओं के आधार पर निश्चित किया गया है।

(1) जो सड़कें अधूरी थीं उन पर निर्माण कार्य पूरा भारत।

(2) नये पुलों का निर्माण तथा पुराने पुलों की मरम्मत करवाना।

(3) देश के परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर राष्ट्रीय राजमार्गों को एक साथ दो वाहनों के पक्के सड़क क्षेत्र पर से गुजर जाने योग्य चौड़ा करना तथा प्रान्तीय राज्यमार्गों को एक वाहन के पक्के सड़क क्षेत्र से गुजरने योग्य चौड़ा करना।

(4) जिला एवं ग्रामीण सड़कों का निर्माण इस प्रकार हो कि मरम्मत समस्त ग्रामीण क्षेत्र का जिलों की सड़कों से सम्बन्ध हो सके।

1. **वित्तीय व्यवस्था** – इस योजना में 4 लाख मील सड़कें बनाने का प्रस्ताव था। इस पर 448 करोड़ रुपया व्यय करने की व्यवस्था थी। इस योजना की वित्तीय व्यवस्था की विवरण का संक्षिप्त रूप से दर्शायी गयी है। कि चारों प्रकार की सड़कों के निर्माण कार्य में कितनी लम्बाई मीली में सड़कें तथा इनके निर्माण कार्य में की मापों की व्यय धनराशि का तालिका में विवरण दिया गया है। को चार भागों में विभाजित किया, जो बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल की परिधि में आते हैं।

बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से सम्बन्धित राजमार्ग

1. राष्ट्रीय राज मार्ग
2. प्रान्तीय राज मार्ग
3. मण्डलीय एवं जनपदीय सड़कें
4. ग्रामीण सड़कें

(1) उ.प्र. में आगरा—मुम्बई राजमार्ग

यह आगरा, ग्वालियर, इन्दौर, धुलिया, नासिक एवं बम्बई को जोड़ता है। इसकी लम्बाई 11.61 कि.मी. है।

(2) झाँसी, वाराणसी, कन्या कुमारी राजमार्ग

इसे ग्रेट डकन रोड भी कहा जाता है। इसे वाराणसी, मिर्जापुर, जबलपुर, नागपुर, हैदराबाद, बँगलोर, मुदराई तथा कन्याकुमारी नगर सम्बन्ध किये गये हैं। नागपुर के समीप कलकत्ता, मुम्बई राजमार्ग से मिलता है। एक छोटी सड़क के द्वारा इसे ग्राण्ड ट्रैक रोड सम्बन्ध कर दिया गया है। सबसे बड़े राजमार्ग की लम्बाई 2368 कि.मी. है, जो उ.प्र. से सम्बन्धित मण्डल प्रदेश और राष्ट्र का राजमार्ग नं. 07 है।

(3) दिल्ली, मुम्बई राजमार्ग

इस राष्ट्रीय राजमार्ग के द्वारा देश की राजधानी को जयपुर, अजमेर, उदयपुर, अहमदाबाद, सूरत से जोड़ा गया है।

(4) लखनऊ—झाँसी राजमार्ग

इस राजमार्ग को लखनऊ से गोरखपुर मुजफ्फरपुर होते हुए बरौनी तक गया है, इसकी एक शाखा मुजफ्फरपुर से नेपाल की सीमा जोड़ती है।

(5) दिल्ली, लखनऊ, झाँसी राजमार्ग

इस राजमार्ग को लखनऊ से बरौनी मुरादाबाद, मढहापुरा, गाजियाबाद होते हुए दिल्ली तक विकसित किया गया है। नया राजमार्ग L.M.H. 3 दिल्ली से आगरा तथा L.M.H. 8 बाराबंकी से कानपुर, झाँसी, शिवपुरी तक नया हाईवेलाइन निर्माणाधीन चल रहा है।

देश के परिवहन साधनों की सड़कों की कुल लम्बाई अनुमानित 12, 6400 लम्बाई (कि.मी.) में है।

भारत सरकार द्वारा नागपुर योजना के प्रस्तावों को स्वीकार कर उन्हें कार्यान्वित करना प्रारम्भ किया और मार्च 2018 तक सड़क विकासपर कुल 27.11 करोड़ रुपया व्यय हुआ।

अ. श्रेणी के राज्यों में – 22.84 करोड़ रुपया

ब. श्रेणी के राज्यों में – 3.70 करोड़ रुपया

स. श्रेणी के राज्यों में – 0.57 करोड़ रुपया

योग – 27.11 करोड़ रुपया

तालिका क्र. 4.1

आंकड़ों की तालिका

सड़कों के प्रकार	सड़कों की लम्बाई मील में	बीस वर्षीय योजना के लक्ष्य लम्बाई मीलों में 01.04.1948	बीस वर्षीय योजना के लक्ष्य लम्बाई मीलों में 2017-18	कुल अनुमानित व्यय करोड़
1. राष्ट्रीय राजमार्ग	13800	32000	50200	980
2. राष्ट्रीय राजमार्ग	35000	69000	85000	1580
3. जिले की सड़कें	95500	150.003	195000	1363
4. जिले की सड़कें	78300	180.000	370.000	650
5. ग्रामीण सड़कें	156700	225000	295000	630
योग	379000	657000	995200	52000

इस योजना की वित्तीय व्यवस्था का विस्तृत विवरण अग्रलिखित है –

मार्ग का नाम	लम्बाई (हजार मीलों में)	लागत व्यय करोड़ रु.
(अ) राष्ट्रीय सड़कें राष्ट्रीय अनुमान	22 03	47 03
(ब) प्रान्तीय सड़कें	65	121
(स) जिले की बड़ी सड़कें जिलेकी अन्य सड़कें	60 100	62 80
(द) गाँव की सड़के युद्ध काल में असमाप्त कार्य पुलों का निर्माण भूमि प्राप्त करना	150 — — —	30 10 45 50
योग	400	448

6. **केन्द्रीय सड़क बोर्ड की स्थापना** – सड़क सम्बन्धी किसी भी अधिकृत योजना को कार्यान्वित करने एवं उससे सम्बन्धित कार्यों के नियन्त्र और समन्वय के लिये निष्पक्ष सड़क बोर्ड की स्थापना की जाये इस बोर्ड के समस्त दैनिक कार्यक्रमों के संचालन और सड़कों के विकास के नियोजन के अधिकतर दिये जाये सम्मेलन में यह भी निश्चय किया कि केन्द्रीय सड़क को सड़क निर्माण करने की मशीनें, सीमेण्ट, तारकोल आदि सामग्री एकत्रित करने इन्जीनियरों के

प्रशिक्षण एवं अन्य वैधानिक समस्याओं पर विचार करने के लिये आवश्यक संगठन यन्त्र की स्थापना की जाये, सड़कों के निर्माण तथा अनुरक्षण के विभिन्न पहलुओं का अध्ययन किया जाये तथा सड़कें अनुरक्ष साधन की व्यवस्था की जाये। और व्यवस्थित क्रिया से सड़क नियोजन सुसज्जित किया जाये।

7. केन्द्रीय सरकार द्वारा योजना को अपनाने की शर्तें :

- अप्रैल सन् 1947 से निम्नांकित शर्तों के आधार पर केन्द्रीय सरकार ने नागपुर योजना के अनुसार सड़कों के विकास का उत्तरदायित्व अपने ऊपर लिया।
- सड़कों के विकास में प्राथमिकता देने का निर्णय केन्द्रीय सरकार करेगी।
- केन्द्रीय सरकार जिस सड़क को उचित समझेगी उसे राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर देगी।
- सड़कों पर कितना व्यय किया जाये इसका निर्णय केन्द्र सरकार के हाथों में होगा।
- मोटर आदि वाहनों पर कोई नया कर नहीं लगेगा।
- केन्द्रीय सरकार के व्यापारिक वाहन प्रान्तीय तथा स्थानीय करों से मुक्त रहेंगे।
- सर्वाधिक कार्य (पी.डब्ल्यू.डी.) पर उत्तरदायित्व।
- प्रान्तीय सरकारें जिला एवं ग्रामीण सड़कों के विकास पर विशेष ध्यान देंगी।

8. **विविध बातें** – राष्ट्रीय राज मार्ग प्रान्तीय राजमार्ग जिले की सड़क चारों प्रकार की सड़क राष्ट्रीय हित के लिये महत्वपूर्ण समझी जानी चाहिये। इनका विकास एक दूसरे से प्रतियोगिता करने के आधार पर न होकर सन्तुलित ढंग से होना चाहिये।

भारत की सड़क प्रणाली में उ.प्र. का तीसरा स्थान है। और विशालतम प्रणालियों में से एक है। और उ.प्र. प्रान्त के बुन्दलेखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल का सड़क प्रणाली में महत्वपूर्ण स्थान भी माना जाता है। क्योंकि झाँसी मण्डल एकल मध्य महानगर स्थल है। यहाँ से हम अन्यन्त्र स्थान पर परिवहन सेवा प्राप्त करते हैं। नवीन उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार भारत में सड़कों की कुल लम्बाई 33.02 लाख कि.मी. है, जो झाँसी मण्डल के क्षेत्रों से सम्बन्ध रखती है। 1943 में सड़कों के विकास के लिये नागपुर योजना बनायी गयी थी, जिससे विकास के लिये अन्तर्गत देश प्रदेश एवं समस्त मण्डलों के लिये राजमार्ग विभिन्न पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत वर्ष 1961 से 2016 तक 12342 करोड़ रुपया निम्नांकित तारीख से व्यय हुआ –

अवधि	व्यय (करोड़ रुपयों में)
1961–66	590
1966–71	1065
1971–76	1545
1976–81	2000
1981–86	2475
1986–91	2950
1991–96	3425
1996–01	3900
2001–06	4375
2006–11	7232
2011–16	12342

पंचवर्षीय योजना में सड़कों के निर्माण कार्य में प्रतिवर्ष वृद्धि हुई है। जैसा कि निम्न तालिका से स्पष्ट होता है—

वृद्धि (लाख कि.मी. में)

वर्ष	प्रतिशत
1971	9.64
1972	11.30
1973	11.54
1974	11.70
1975	12.00
1976	12.23
1979	13.70
1983	15.60
1988	18.35
1994	21.42
2000	25.32
2007	27.12
2014	31.28
2019	35.79

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है और प्रतीत होता है कि सन् 1971 के बाद सड़कों के निर्माण में लगातार वृद्धि हो रही है।

निष्कर्ष के रूप में यह कहा जा सकता है कि हमारे देश का आर्थिक विकास और उसकी औद्योगिक प्रगति सस्ते सुगम एवं वेगवान परिवहन के साधनों पर निर्भर है। यद्यपि स्वतंत्रता के बाद सड़कों का

निर्माण में बहुत प्रगति हुई है। लेकिन फिर भी देश में पक्की सड़कों की मात्रा अपर्याप्त है। यान्त्रिक वाहनों का कमी है, अतः देश तथा प्रांत एवं बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में सड़कों की लम्बाई बढ़ाने की आवश्यकता है।

तालिका क्र. 4.2

सड़क की वर्तमान स्थिति

वर्ष	गत वर्षों में सड़क निर्माण की प्रगति सड़कों की लम्बाई		
	पक्की सड़कें	अन्य सड़कें	कुल सड़कें
1975—76	61000	144000	205000
1979—80	98000	151000	294000
1980—85	114000	196000	310000
1985—90	177000	4214000	598700
1990—95	520000	744000	1264000
1995—00	560000	920000	1480000
2000—05	685000	935000	1610000

अध्याय—पंचम

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलना

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एक सहकारी कम्पनी है। जिसकी बसों का परिचालन उ.प्र. राज्य सरकार के नियन्त्रण में किया जाता है। इस परिवहन ने बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में महत्वपूर्ण योगदान है। सरकारी बस सेवा कुशल एवं सस्ती सेवा प्रदान करती है। यह निश्चित समय सेवा प्रदान करती है। जिससे यात्रियों को काफी समय इन्तजार नहीं करना पड़ता है। और शीघ्र ही यात्रियों को बस उपलब्ध हो जाती है। और व्यवस्थित मानक के अनुसार यात्रियों को सीट मिल जाती है। साथ ही इसका किराया सस्ता होता है। जो किराये की दर 1 रुपया 10 पैसे प्रति किलोमीटर लिया जाता है। इस परिवहन में डग्गामारी एवं लापरवाही की स्थिति कम होती है। यह बस सेवा निश्चित स्टाप पर रुककर परिचालित रहती है, जिससे कम समय लगता है। और परिवहन विभाग द्वारा प्रत्येक यात्री को दुर्घटना हित लाभ बीमा की सुविधा रहती है।

परिवहन विभाग साधारण बस सेवा के अतिरिक्त यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखकर पवन गोल्ड, वातानुकूलित सारस, रैपिड बस सेवा प्रदान करता है। उ.प्र. सड़क परिवहन में यात्रा कर रहे यात्रियों का आरम्भ से अन्त तक दुर्घटना हित लाभ की सुविधा रहती है। बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल से सम्बन्धित तीन जिलों झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन) जिले के विभिन्न ग्रामीणों के नये मार्गों पर परिचालित की जाती है। जिससे ग्रामीण यात्री को कुशलतापूर्वक एवं सावधनी से यात्रा उपलब्ध कराती है। झाँसी मण्डल में बसों की आभाव को देखते हुए माननीय आदित्यनाथ योगी उ.प्र. सरकार ने 19 नई बसें झाँसी जिले के लिये और 40 नई बसें झाँसी मण्डल को ललितपुर जिले के लिये प्रदान की हैं। और सारस बसें झाँसी के

लिए 04 एवं उरई (जालौन) के लिये 03 उपलब्ध की साथ ही रैपिड लाइन की 07 बसें झाँसी जिले के परिचालन के लिये दीं, जो विभिन्न जिले के 223 ग्रामीण क्षेत्र के यात्रियों को शीघ्र लाभ मिल सके। परिवहन बस सेवा समय से एवं सावधानीपूर्वक यात्रा कराती हैं। और यह एक निश्चित गति से चाल चलती हैं जो मान चाल की गति 40 किलोमीटर घण्टा निर्धारित है। परिवहन बस सेवा एक निश्चित समय के कारण घाटे की सम्भावना रहती है। फिर भी परिवहन सेवा एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। यह एक सराहनीय परिचालन सेवा प्रदान करती है।

तालिका क्र. 5.1

झाँसी मण्डल के जिलों में नई बसों का परिचालन झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन)

क्र.सं.	नई बस सेवा	जिले	बसों की संख्या
1.	झाँसी जिले के ग्रामीण क्षेत्रों के लिये	झाँसी	19
2.	झाँसी मण्डल को ललितपुर जिले के लिये	ललितपुर	40
3.	सारस बसे सेवा	झाँसी, ललितपुर, उरई	06
4.	रैपिड लाइन बस सेवा	झाँसी	07

परिवहन निगम विभाग द्वारा झाँसी मण्डल के निम्न जिले एवं विभिन्न अछूते ग्रामीण क्षेत्र के विभिन्न नई ग्रामीण मार्गों पर परिचालन से यात्रियों को महत्वपूर्ण सेवा प्रदान की है। जिससे ललितपुर जिले के 223 गाँव के ग्रामीण लोगों को परिवहन ने प्रभावित ही नहीं, बल्कि सराहनीय कार्य किया, जिससे परिवहन विभाग के राजस्व विभाग में ही महत्वपूर्ण वृद्धि भी हुई। और माननीय आदित्यनाथ योगी ने उ.प्र. सड़क परिवहन निगम विभाग में नई योजना के तहत “सबका साथ सबका विकास” नाम से

परिचालन बस सेवा की शुरुआत की, जो जनता के यात्रा के लिये एक गौरव का परिवहन विभाग के लिये विषय है –

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की व्यवस्थाएं

1. **प्रतीक्षालय की व्यवस्था**— यात्री की व्यवस्था एवं सुविधा को ध्यान में देते हुए परिवहन विभाग द्वारा प्रत्येक स्टॉप में प्रतीक्षालय की व्यवस्था रहती है। जिससे यात्रीगण सुविधा के साथ बसों की प्रतीक्षा कर सकें।
2. **यात्री टिकट घर या खिड़की** – उत्तम व्यवस्था को ध्यान में रखते हुये प्रत्येक बस स्टॉप पर टिकट खिड़की व्यवस्था रहती है, जिससे यात्रीगण अग्रिम सुविधा से अपना टिकट बुक करा सकें।
3. **पेयजल सुविधा** – परिवहन विभाग द्वारा विशेष रूप से पेय जल की व्यवस्था रहती है जिससे विशेष रूप से ग्रीष्म कालीन ऋतु में निःसुल्क ठण्डा पेयजल का उपयोग कर सकें।
4. **खानपान सुविधा** – लम्बी दूरी यात्रा करने वाले यात्रियों को बस स्टॉप पर रात्रिकालीन खानपान के लिये उचित दुकानों की व्यवस्था रहती है, जिससे यात्रीगण यात्रा के दौरान जल पान खानपान की समस्या न रहे।
5. परिवहन विभाग द्वारा रिजर्वेसन की सुविधा – उ.प्र. सड़क परिवहन विभाग ने रैपिड एवं वातानुकूलित बसों से यात्रा करने वाले यात्रियों के लिये जनवरी 2020 से नई योजना रिजर्वेसन की शुरुआत की है। जिससे अग्रिम टिकट बुक कराकर उचित छूट के साथ सीट बुक कराकर लाभ ले सकें।
6. **बस ऐलान सुविधा** – बड़े-बड़े नगरों व महानगरों के विभाग द्वारा ऐलान की सुविधा भी रहती है। जिससे यात्रियों को बस खोजने में आसानी रहे। परेशानी का सामना न करना पड़े।
7. **बसों की दुरुस्त व्यवस्था** – परिवहन विभाग में वर्कशाप बनाये जाते हैं और समय-समय पर बसों की जांच-पड़ताल व मरम्मत होती रहती है। जिससे यात्रा के दौरान परेशानी न हो और डग्गामारी की स्थिति न हो सके।

8. **मानक के अनुसार बैठक** – परिवहन विभाग द्वारा बसों में निर्धारित बसों में सीटों के अनुसार यात्री की व्यवस्था रहती है। यात्रियों को यात्रा में असुविधा न हो सके।
9. **निर्धारित स्टाप पर स्टोप** – परिवहन विभाग की बसें अपने निर्धारित स्टाप पर ही स्टोप होती हैं। अन्यत्र स्थानों पर नहीं, जिससे समय की बचत व यात्रा शीघ्र होती है।

निजी परिवहन निगम

वर्तमान समय में सरकारी परिवहन की अपेक्षा निजी परिवहन निगम अपेक्षाकृत महत्वपूर्ण परिचालन में भूमिका निभा रहा है। क्योंकि परिवहन की बसों की अपेक्षा निजी परिवहन निगम की बसों की संख्या अधिकतम है। सबसे ज्यादा यात्रीगण यात्रा निजी परिवहन के द्वारा करते हैं। यह बस सेवा प्रत्येक 10 मिनट के पश्चात उपलब्ध हो जाती है इनका समय निश्चित नहीं होता है। और न ही निश्चित बस स्टाफ रहते हैं। यह जगह-जगह, गाँव के यात्री पास, पास, दूसरी पर आते-जाते हैं। इस बस सेवा में लगेज व्यवस्था के लिये क्लीनर नियुक्त होता है, जो यात्रियों का सामान उतारता व चढ़ाता है। यात्री को बिना इंतजार के शीघ्र समय से यात्रा करवाता है। जैसे छात्रों को कॉलेज जाना, नौकरी वालों को समय पर ड्यूटी जाना, व्यापारी को व्यापार के लिये जाने के कारण निजी परिवहन ही कार्यकुशलता पूर्ण परिचालन सेवा में प्रबल है। साथ ही निजी परिवहन अत्यधिक दूरी के लिये सामान्य बसों के अतिरिक्त, शताब्दी ट्रेवल्स, हंस ट्रेवल्स, सिंह ट्रेवल्स, कमला ट्रेवल्स, गरुधाम ट्रेवल्स, कल्पना ट्रेवल्स, रिषभ ट्रेवल्स, लकी ट्रेवल्स, फौजी ट्रेवल्स, जैसी बस सेवा प्रदान करता है। इन टूरिस्ट बसों में यात्रियों को पूर्ण आरामदायक सुविधा को ध्यान में देकर परिवहन सेवा प्रदान करती है, जिससे अधिक दूरी की यात्रा सुविधा से की जा सके। इन ट्रेवल्स बसों की टिकट की बुकिंग के लिये ट्रेवल्स कम्पनी नगर महानगर में बुकिंग ऑफिस बनाये हुए हैं। जिसे यात्री पहले से टिकट बुक कराकर यात्रा का लाभ ले सकें।

निजी परिवहन निगम में नियन्त्रण मालिकों का होने के कारण यह अनियन्त्रण गति के साथ-साथ मनमाने तरीके से किराये की वसूली करते हैं। जो निर्धारित किराये से अधिक होता है। और मानक परमिट सवारियां 35 का परिमट बैठाने का होता है, परन्तु अपने मनमाने ढंग से जगह-जगह पर सवारियों को 35 मानक से अधिक दो गुना से अधिक सवारियों को बैठाते हैं। साथ ही इमरजेंसी गेट में भी सीटें लगाकर सवारियाँ भरते हैं। औररात में क्लीनर ही चालक बनकर बसों का परिचालन करते हैं। जो नियम के विरुद्ध कार्यप्रणाली अपनाते हैं। जिससे हादसों की अधिक सम्भावना रहती है। निजी परिवहन जोखिमपूर्ण परिवहन सेवा है। साधारण बसें झाँसी, ललितपुर, जालौन....

तालिका क्र. 5.2

ट्रैवल्स का नाम व बसें

क्र.सं.	ट्रैवल्स बसों के नाम	बस संख्या	परिचालन स्थिति
1.	शताब्दी ट्रैवल्स	10 बसें	प्रतिदिन
2.	हंस ट्रैवल्स	5 बसें	प्रतिदिन
3.	सिंह ट्रैवल्स	3 बसें	प्रतिदिन
4.	कमला ट्रैवल्स	3 बसें	प्रतिदिन
5.	गऊधाम ट्रैवल्स	2 बसें	प्रतिदिन
6.	कल्पना ट्रैवल्स	4 बसें	प्रतिदिन
7.	रिषभ ट्रैवल्स	2 बसें	प्रतिदिन
8.	लकी ट्रैवल्स	4 बसें	प्रतिदिन
9.	फौजी ट्रैवल्स	2 बसें	प्रतिदिन

निजी परिवहन निगम यह टूरिस्ट ट्रैवल्स की बसों का प्रतिदिन परिचालन करती हैं। टूरिस्ट बसों की डग्गामारी आम यात्रियों की जिंदगी पर भारी पड़ रही है।

प्रशासनिक अधिकारियों की अनदेखी से यह बसें बिना मानक व बिना सुरक्षा इंतजामों के साथ सड़कों पर फर्फटा भर रही हैं। जो आये दिन हादसों का कारण बन रही हैं। जिले सेभी आधा सैकड़ा बसें यात्रियों को सेवा प्रदान करती हैं, जो कि आरामदायक अत्यधिक दूरी में सेवा परिचालित करने में बेहतर झाँसी मण्डल से विभिन्न जिलों के मार्गों से परिचालित की जाती हैं। जिले से इंदौर, इटारसी, गुजरात, राजकोट, ग्वालियर, दिल्ली, राजस्थान आदि रूटों की प्रतिदिन आधा सैकड़ा बसें परिचालित होती हैं, जिसमें हजारों की संख्या में यात्री लम्बे रूटों पर कुशलतापूर्वक यात्रा करते हैं। साथ ही यह टूरिस्ट बसें आय की बढ़ोत्तरी के लिए अतिरिक्त मैरिज पार्टी, तीर्थयात्रा अन्य पार्टियों में परिचलान सेवा प्रदान करती हैं।

मनमाने तरीके से भरते हैं जगह-जगह सवारियाँ, 35 का परिमट, बैठाते हैं दो गुना से अधिक

कन्नौज की घटना के बाद एक बार फिर प्रदेश में टूरिस्ट बसों की डग्गामारी की चर्चा जोर पर है। स्थिति यह होगी कि टूरिस्ट बसों की डग्गामारी आम यात्रियों की जिन्दगी पर भारी पड़ रही है। प्रशासनिक अधिकारियों की अनदेखी से यह बसें बिना मानक व बिना सुरक्षा इंतजामों के साथ सड़कों पर फर्फटा भर रहीं हैं, जो आये दिन हादसों का कारण बन रहीं हैं। जिले से भी आधा सैकड़ों बसें यात्रियों को ला और ले जा रहीं हैं। जिनमें किसी भी बड़े हादसों से इन्कार नहीं किया जा सकता है।

बता दें कि कन्नौज में टूरिस्ट बस बड़े हादसे का शिकार हुई है। जिसमें कई सवारियों की मौत हो गयी है। हादसे के बाद एक बार फिर इन बसों पर सुरक्षा के सवाल उठ रहे हैं। जिले से निकलने वाली इन बसों की स्थिति यह है कि बसों में मात्र 35 से 40 सवारियाँ के बैठने की जगह है, लेकिन बस संचालक व स्टाप अधिक मुनाफा कमाने के चक्कर में दो गुने से भी अधिक सवारियाँ बसों में भर लेते हैं। इसके बाद झाँसी, कानपुर के यात्री भी इन बसों को अपना मुख्य साधन बनाए हैं।

जिले से इंदौर, इटारसी, गुजरात, राजकोट, ग्वालियर, दिल्ली आदि रूटों को प्रतिदिन आधा सैकड़ों बसें निकलती हैं।

इन बसों की स्थिति किसी से छिपी नहीं है। लेकिन फिर भी प्रशासनिक अधिकारियों का ध्यान इन बसों की ओर नहीं जाता, जबकि जिले में टूरिस्ट बसों को लेकर दर्जनों हादसों हो चुके हैं। लेकिन फिर भी इन बसों के खिलाफ कोई सख्त कार्रवाई नहीं हुई, जिससे इन टूरिस्ट डग्गामार संचालकों के होंसले बुलंद हैं और मनमाना तरीका अपना रहे हैं, जिससे मनमानी होने से मुनाफा करके राजस्व विभाग की चोरी लगाकर चपत लगा रहे हैं।

इमरजेंसी गेट में भी लगाते हैं सीट

बस संचालक बस में अतिरिक्त सवारियाँ बैठाने के लिए इमरजेंसी खिड़की पर भी सीट फिट करा देते हैं। जिससे बस में अतिरिक्त सवारियाँ बैठ सकें। इमरजेंसी खिड़की बन्द होने से बस में फंसे लोग बाहर नहीं निकल पाते हैं और हादसों में अत्यधिक नुकसान होता है।

नियम विरुद्ध जगह-जगह से भरती हैं सवारियाँ

मानकों के अनुसार टूरिस्ट बसें एक स्थान से लेकर सीधे दूसरे स्थान पर सवारियाँ को ला ले जा सकती हैं। लेकिन यह डग्गामारी करते हुए रास्तों में पड़ने वाले सभी जिलों से बसों को उठाते हैं।

रात में क्लीनर बनते हैं चालक

यात्रियों की मानें तो ट्रेवल्स बसों में रात को क्लीनर ही बसों को हाईवे पर दौड़ाते हैं और अगर सवारी इसका विरोध करें तो बस स्टाप लड़ने पर उतारू हो जाते हैं। स्थिति यह है कि कई यात्रियों ने केस के आफिसों में इसके लिये शिकायत दर्ज कराई, लेकिन जिम्मेदारों ने इस पर ध्यान नहीं दिया।

ऊँची पहुँच के चलते नहीं होती कार्यवाही

जानकारों की मानें तो दिनों-दिनों बढ़ती ट्रैवल्स की एक भी बस यातायात नियमों का पालन नहीं करती, लेकिन सब कुछ जानने के बाद न तो जिला स्तर पर कोई कार्रवाई होती है और न ही बस जहाँ से संचालित होती है वहाँ का प्रशासन इन बसोंपर कार्रवाई करता है। एक बस करीब दो से तीन प्रदेशों की सीमा व जिलों से होकर गुजरती है, लेकिन बस संचालकों की ऊँची पहुँच के चलते एक भी जिले में इन पर कोई कार्यवाही नहीं होती।

कुठौंद में भी हुआ था बस हादसा

जिले से दिल्ली रूट के लिये दर्जनों बस चलती हैं। जिनमें न तो मानक पूरे होते हैं और न ही बस संचालक नियमों पर ध्यान देते हैं। अभी हाल में कुठौंद में फौजी बस ट्रैवल्स की बस पलट गयी थी जिसमें करीब 40 सवारियाँ घायल हो गयी थीं। इस बस पर भी आरोप लगे थे कि बस की क्लीनर चला रहा था। लेकिन अधिकारियों के सख्त कार्यवाही का आश्वासन देने के कुछ दिनों बाद मामलों को रफा-दफा कर दिया गया।

राजस्व को लाखों रुपयों का चूना लगाती हैं टूरिस्ट बसें (वाणिज्य कर विभाग की ट्रांसपोर्टर्स पर सख्ती के बाद टूरिस्ट बसों को टैक्स चोरी का मुख्य जरिया बनाया गया) –

उरई (जानौन) टूरिस्ट बसों की डग्गामारी सिर्फ यात्रियों की जान पर भारी नहीं पड़ रही है, बल्कि यह बस संचालक टैक्स, चोरी कर राजस्व को भी लाखों रूपये का प्रतिदिन चूना लगा रहे हैं। सब कुछ जानने के बाद भी जिम्मेदार इन पर कोई कार्रवाई नहीं करते, जिससे इन बसों से लगातार मध्य प्रदेश, राजस्थान, दिल्ली, गुजरात आदि प्रदेशों से टैक्स चोरी का माल लाया और ले जाया जाता है।

बता दें कि वाणिज्य कर विभाग की ट्रांसपोर्टों पर सख्ती के बाद टैक्स चोरी गिरोह ने इस टूरिस्ट बसों का टैक्स चोरी का मुख्य जरिया बना लिया है। माफिया इन बसों को अपने माल ढुलाई का मुख्य साधन बनाये हैं।

सूत्रों की मानें तो अधिकांश बस संचालक आर.टी.ओ. प्रशासन के साथ, वाणिज्य विभाग के अधिकारियों से सांठ-गांठ कर धड़ल्ले से टैक्स चोरी का खेल खेल रहे हैं। माफिया इन गाड़ियों से प्रतिबंधित माल तक बड़ी आसानी से मंगा लेते हैं। प्रशासन व अन्य लोगों का ध्यान सिर्फ सवारियों पर ही होता है। जिससे माफिया आसानी से इन बसों का माल बिना किसी रोक टोक के मंजिल तक पहुंचा देते हैं।

एक बस ट्रेवल्स संचालक के नाम न छापने की शर्त पर बताया कि किसी भी ट्रेवल्स बस की मुख्य कमाई सिर्फ भाड़े से ही होती है। सवारियों से तो सिर्फ डीजल का खर्च निकलता है। बसों दोनों औरसे माल लाती और ले जाती हैं। उन्होंने बताया कि जिले से सबसे पास मध्यप्रदेश की सीमा सटी है। इसमें ग्वालियर मुख्य है। फिर इन्दौर आदि जिले आते हैं। अभी हाल ही में प्रशासन ने ग्वालियर से चलने वाले ट्रांसपोर्टों पर सख्ती की है। जिसके बाद माफिया अब ग्वालियर में मुख्यतः माल सिर्फ बसों के माध्यम से लाते ले जाते हैं, जिससे बस संचालकों में खासी कमाई होती है। ग्वालियर सिर्फ बानगी है। राजस्थान, गुजरात, इंदौर आदि भी माल जिले की मंडियों में लाया और यहाँ से ले जाया जाता है।

बिना बिलों के होती है बुकिंग

टैक्स चोरी का आलम यह है कि माफिया इन बसों में माल बिना बिल के भी दूसरे प्रदेशों में भेज देते हैं। ट्रेवल्स एजेंट सिर्फ अपना कमीशन लेकर बिना बिल के माल की बुकिंग कर लेते हैं।

माल उतारने के लिए बने हैं प्वाइंट

टैवल्स संचालक भी टैक्स चोरी का माल प्रशासन की नजर से बचने के लिये अधिकांश माल रात में ही उतारते हैं। इसके साथ ही माल उतारने व चढ़ाने के लिये

संचालक अपने ऑफिसों में कुछ दूरी पर प्लाइवुट बनाए हैं। फिर बाद में सवारियाँ चढ़ाई और उतारी जाती हैं। हालांकि माल की बुकिंग इन ऑफिसों से होती है। बसों के आने से कुछ समय पहले ही माल को मंगाया जाता है।

शहर में जगह-जगह खुले हैं बुकिंग ऑफिस

टूरिस्ट बसों की डग्गामारी का आलम यह है कि शहर के जगह-जगह इनके बुकिंग ऑफिस खुले हैं। जो पूर्णतः अवैध हैं। ए.आर.टी.ओ. के नियमानुसार जो भी टूरिस्ट बसे हैं, वह रास्ते से सवारियाँ लेने के लिए वैध नहीं है। और न ही रास्तों में उनका कोई ऑफिस खोला जा सकता है। इसका परमिट एक जगह से दूसरी जगह तक सवारियों को पहुँचाने का होता है। लेकिन यह बस संचालक डग्गामारी करते हुए जगह-जगह ऑफिस खोले हैं। स्थिति यह है कि अधिकांश टूरिस्ट बसों का संचालन झाँसी, कानपुर से होता है। लगभग सभी टूरिस्ट बसों का ऑफिस कानपुर, भोगनीपुर, पुखरायां, कोंच बस स्टैंड व कालपी बस स्टैण्ड आदि जगहों पर ऑफिस खुले हैं।

इन प्रदेशों से आता है टैक्स चोरी का माल

सूत्रों की मानें तो इन बसों से सबसे ज्यादा ग्वालियर, इन्दौर, कोटा, दिल्ली, अहमदाबाद, रायकोट, सूरत आदि शहरों के जिले में टैक्स चोरी का माल लाया व ले जाया जाता है। यहाँ से प्रतिदिन बसें रात में जिले में आती हैं। जो रात के अंधेरे में सपाड़ी, कपड़ा, गुटखा, पॉलीथिन, साड़ियाँ व रेडीमेड आदि उतारती हैं।

कार्यालय में लगता अराजक तत्वों का जमावड़ा

टूरिस्ट बसों की डग्गामारी में न सिर्फ यात्रियों की जान जोखिम में डाली जाती है, बल्कि उनके ऑफिसों में आये दिन सवारियों से मारपीट की घटना आम बात है। स्थिति यह है कि शहर के खुले ऑफिसों में न सिर्फ अराजकतत्वों का जमावड़ा लगता है, बल्कि इन ऑफिसों में मारपीट की घटनाएं हुईं, लेकिन ऊंची, पहुंच के चलते सब आज तक इन ऑफिसों को संचालकों पर कार्यवाही नहीं हुई।

निजी परिवहन निगम की व्यवस्थाएं

1. **प्रतीक्षालय की व्यवस्था** – यात्री की सामान्य सुविधा को ध्यान में रखते हुए निजी परिवहन निगम की यूनियन समिति द्वारा यात्रियों के लिए केवल बैठक व्यवस्था के लिये प्रतीक्षालय की व्यवस्था रहती है। जिसमें यात्रीगण सुविधा के साथ बस की प्रतीक्षा कर सकें।
2. **बस कन्डेक्टर द्वारा बस में टिकट** – निजी परिवहन निगम में टिकट घर की व्यवस्था नहीं रहती है, बल्कि यात्रा के दौरान बस कन्डेक्टर द्वारा टिकट बनाये जाते हैं।
3. **पेयजल की व्यवस्था** – इनमें नगर पालिका परिषद द्वारा ही हैण्डपम्प की व्यवस्था रहती है या विक्रेताओं द्वारा पानी पाउच खरीद कर यात्रीगण पानी का उपयोग करते हैं।
4. **निजी खानपान** – निजी परिवहन निगम के बस स्टापों पर व्यक्तिगत दुकानदारों द्वारा खानपान की व्यवस्था रहती है। जो यात्रीगण स्वयं खरीदकर खाने-पीने की व्यवस्था बनाते हैं। जिसमें मनमाने तरीके से अधिक मूल्य पर वस्तुएं मिल पाती हैं।
5. **शताब्दी बसों की ऑफिस में टिकट बुकिंग** – शताब्दी एवं टूरेस्ट बसों के टिकट बुकिंग करने के लिए निजी मालिकों द्वारा नगर के बड़े-बड़े शहरों में ऑफिस बने होते हैं, जिसमें यात्रीगण सुविधा से अपना टिकट बुक कराकर यात्रा सुविधा प्राप्त कर सकें।
6. **निजी परिवहन की संचालन व्यवस्था मालिकों पर निर्भर** – निजी परिवहन निगम की पूरी संचालन व्यवस्था मोटर मालिकों पर निर्भर रहती है और वह अपने अनुसार बसों का संचालन करते हैं। स्थानीय क्षेत्रों के लिये सामान्य बसें तथा लम्बी दूरी के लिये टूरिस्ट बस सेवा का संचालन करते हैं।
7. **वर्कशाप की व्यवस्था का अभाव** – निजी परिवहन निगम में परिवहन की व्यवस्था दुरुस्त मरम्मत के लिये व्यवस्था का आभाव रहता है। अतः मरम्मत के

लिये मैकेनिक या मित्री के बसों की मरम्मत व्यवस्था की जाती है। जो उत्तम प्रकार की व्यवस्था नहीं होती है।

8. **स्टाप का निश्चित स्थान नहीं** – निजी परिवहन निगम की बसों का स्टाप निश्चित स्थान पर नहीं होता है। अतः जगह-जगह पर बसों को रोककर सवारियाँ को उतारते चढ़ाते हैं।
9. **बसों की डग्गामारी** – निजी परिवहन निगम में कुशलतापूर्ण परिवहन संचालन न होकर डग्गामारी ही स्थिति में बसों का परिचालन किया जाता है, जिससे यात्रियों का अधिकांशतः समय का दुरुपयोग होता है।
10. **दुर्घटना हित लाभ** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में जो दुर्घटना बीमा की सुविधा रहती है वह निजी परिवहन निगम में नहीं होती है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम के पक्ष व विपक्ष में तुलना पक्ष में

1. **कुशल व सस्ती सेवा** – यातायात सेवा यात्रियों की कुशल और सस्ती सेवा प्रदान करने की क्षमता रखती है। ऐसा इसलिये सम्भव है कि सरकार का उद्देश्य लाभ प्राप्त करना नहीं होता, बल्कि सार्वजनिक कल्याण होता है। इसके विपरीत निजी परिवहन निगम व्यक्तिगत उपकर्मियों का मुख्य उद्देश्य लाभ प्राप्त करना होता है। अधिक लाभ प्राप्त करने के दृष्टिकोण से यात्रियों की सुविधा और आराम का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। सरकार अपनी सेवा प्रदान करते समय इन बात का ध्यान रखती है कि यात्रियों को पूरा-पूरा आराम मिले।
2. **पिछड़े क्षेत्रों का विकास** – अधिक से अधिक लाभ प्राप्त करने के उद्देश्य से व्यक्तिगत उपक्रमी केवल उन्हीं मार्गों पर यातायात सेवायें प्रदान करते हैं। वहां ट्रैफिक काफी होता है। उन्हीं मार्गों पर जहाँ ट्रैफिक अधिक अधिक नहीं है। के छोड़ देते हैं। और उन क्षेत्रों को यातायात सेवायें न मिलने के कारण

उनका विकास नहीं हो पाता है। वे पिछड़े ही रह जाते हैं और उनको विकसित हो का कोई अवसर नहीं मिलता। राज्य विकसित क्षेत्रों के साथ अविकसित क्षेत्रों को भी यातायात सेवायें प्रदान करता है। अपनी शक्तिशाली आर्थिक स्थिति के कारण ऐसा कर भी सकता है।

3. **अच्छे कर्मचारी उपलब्ध** – लोक उपक्रम के व्यवसायों में निजी उपक्रमी की तुलना में एक लाभ यह है कि उतने ही वेतन पर एक अच्छा कर्मचारी प्राप्त किया जा सकता है। इसका कारण यह है कि सरकारी उद्योग में कार्य करने का आकर्षण अधिक होता है। और बहुत बार व्यक्ति कम वेतन पर भी राज्य उद्योग में कार्य करने के लिये तैयार हो जाता है।
4. **अच्छे श्रम सम्बन्ध** – यातायात पर सरकार का अधिकार होने पर श्रम सम्बन्धी झगड़े अधिक नहीं होते, जिससे औद्योगिक शांति बनी रहती है। क्योंकि राजकीय उद्योग अपने कर्मचारियों का अधिक ध्यान रखत हैं। अतः मालिक कर्मचारी झगड़े नहीं होने पाते और यातायात सेवायें कुशलतापूर्वक प्रदान की जाती हैं।
5. **विद्यमान राजकीय सेवाओं का उपयोग** – राजकीय यातायात सेवाओं को यह भी लाभ होता है कि वे विद्यमान राजकीय सेवाओं का उपयोग कर सकती हैं। प्रत्येक सरकार को इंजीनियर्स निर्माण विशेषज्ञों, कानूनी विशेषज्ञों, वित्त विशेषज्ञों तथा विशेष योग्यता व शिक्षा प्राप्त व्यक्तियों के दलों को नौकर रखना पड़ता है। यातायात उपक्रम इन सेवाओं का उपयोग सरलता से और कम लागत पर प्राप्त कर सकता है, जबकि निजी उपक्रमों को यह लाभ प्राप्त नहीं होता है।
6. **किरायों में समानता** – सरकारी यातायात के साधनों में किराया और भाड़ा समान व स्थिर होता है। निजी उपक्रमी सेवाओं की मांग के अनुसार किरायों और भाड़ों को बदलते रहते हैं। इसके अतिरिक्त यह अलग-अलग व्यापारियों व व्यक्तियों के लिये अलग-अलग रहता है। सरकारी उपक्रम में यह दोनों

दोष दूर हो जाते हैं। क्योंकि सरकारी दरें सदा के लिये निश्चित रहती हैं। केवल विधान सभा ही उनमें परिवर्तन कर सकती है। साथ ही यह सब व्यक्तियों के लिये समान होती है।

7. **अच्छी सेवा दशायें** – निजी उपक्रमण की तुलना में सरकारी उपक्रम में कर्मचारियों की दशायें अच्छी होती हैं। उनके कार्यके घण्टे निश्चित होते हैं। और वे यदि अधिक समय कार्य करते हैं तो उनको Overtime मिलता है। निजी उपक्रमों के कार्य के घण्टे निश्चित नहीं होते। मालिक दिन में 12 घण्टे तक काम कराते हैं। और उनकी सुख-सुविधाओं के कोई ध्यान नहीं रखते। छुट्टी व बन्दी आदि के मामले में भी सरकारी कर्मचारियों की अधिक सुविधा होती है। इसके अतिरिक्त उनके कल्याण का भी ध्यान रखा जाता है। जैसे स्टेशनों पर आराम घर आदि बनाये जाते हैं। जिससे कर्मियों को आराम सुविधा एवं खानपान के सुख-सुविधा मिलती है।
8. **नियोजित विकास** – सरकार के अधीन यातायात साधनों का नियोजित विकास होता है। क्योंकि निजी उपक्रमियों के समान सीमित नहीं होते और वह वर्तमान के साथ-साथ भविष्य का भी ध्यान रखती है। निजी उपक्रमी सीमित साधन होने के कारण साधनों का उनके कलपुर्जों का तथा कर्मचारियों के संकट काल के लिये उपर्युक्त संचित कोष नहीं रखते वह कठिनाई सरकारी सेवा में नहीं रहती है। इस प्रकार व्यक्तिगत मालिक घिसावट व टूट फूट के लिये कोई कोष आदि नहीं बनाते पर सरकारी व्यवस्था में इनका सदा प्रबन्ध रहता है। इस कारण यातायात सुविधाओं का विकास अव्यवस्थित नहीं होता।
9. **लाभों का उचित उपयोग** – व्यक्तिगत मालिक लाभों का उपयोग अपने कल्याण के लिये करते हैं और अधिक लाभ प्राप्त होने पर उनको यात्रियों को सुविधाएं देने किरायों का कम करने या यातायात सेवाओं में सुधार करने पर व्यय नहीं करते इसके विपरीत सरकारी संगठन में लाभों का प्रयोग सार्वजनिक कल्याण में किया जाता है।

10. **सामाजिक महत्व** – यातायात का सार्वजनिक अधिकार का सामाजिक महत्व है। जैसा कि इसके नाम से ही स्पष्ट है। इस पर अधिकार सामान्य जनता को होता है। और इसके प्रत्येक व्यक्ति इसके कार्य पर दृष्टि रखता है। इसका परिणाम यह होता है कि इन उद्योग के संगठनकर्ता प्रत्ये कार्य को सावधानीपूर्वक और कुशलता से करते हैं।

विपक्ष में

1. **प्रेरणा का आभाव** – राष्ट्रीयकरण हो जाने पर प्रतियोगिता समाप्त हो जाती है और प्रतियोगिता के बहुत से लाभ प्राप्त नहीं होते। स्वस्थ प्रतियोगिता होने पर प्रत्येक उपकर्मी की प्रेरणा मिलती रहती है। और यह प्रतियोगिता के कारण अपने संगठन और अपनी सेवाओं में सुधार करता रहता है। सरकार के अधिकार में यातायात उद्योग आ जाने पर एकाधिकार की स्थापना हो जाती है और यात्रियों की प्रतियोगिता के कारण मिलने वाली सुविधाएं समाप्त हो जाती हैं।
2. **यात्रियों को असुविधा** – राष्ट्रीयकरण के पक्षपातियों का यह तर्क कि राजकीय यातायात में यात्रियों की अधिक सुविधाएं मिलती हैं, ठीक नहीं है। क्योंकि सरकारी कर्मचारियों का व्यवहार व्यक्तिगत कर्मचारियों की तुलना में बहुत खराब होता है। मोटर यातायात के उदाहरण से इसे स्पष्ट किया जा सकता है। निजी मोटर वाले यात्रियों को प्रत्येक प्रकार की सुविधाएं देते हैं। जैसे मोटर में टिकट मिल जाती है। कन्डक्टर सामान चढ़ा देता है। मोटर को यात्रियों की सुविधानुसार किसी भी स्थान पर रोक दिया जाता है। सरकारी बसों में यह सुविधाएं नहीं होती हैं। वे नियमों के अनुसार चलती हैं। और इस बात का ध्यान नहीं रखती कि यात्रियों पर क्या प्रभाव पड़ता है।
3. **मुआवजे की समस्या** – राष्ट्रीयकरण में मुआवजे की समस्या भी रहती है। हमारे संविधान के अनुसार जब भी सरकार किसी व्यक्तिगत सम्पत्ति का उद्योग को अपने अधिकार में लेगी तो उसका उचित मुआवजा देना होगा। मुआवजे के

सम्बन्ध में एक तो निर्धारण की समस्या आती है। सरकार जो भी मुआवजा निश्चित करती है। व्यक्तिगत उपकर्मी उसको कम बताते हैं। और कभी-कभी मुआवजेबाजी भी होती है। मुआवजा निश्चित होने के बाद उसके भुगतान का प्रश्न आता है। यह मुआवजा करोड़ों रुपयों में होता है। जिसका भुगतान करने में सरकार को वित्तीय कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

4. **राष्ट्रीयकरण अन्यायपूर्ण** – यातायात का राष्ट्रीयकरण निजी उपकर्मियों के प्रति अन्याय होगा इन उपकर्मियों ने अपना रुपया उस समय इस उद्योग के विनियोजित किया था, जबकि इसका भविष्य अतिरिक्त था लभा अधिक नहीं थे और समस्यायें अधिक थीं मार्गों को विकसित करने के लिए और लोगों में इसके उत्पन्न करने के लिये इनको काफी धन का व्यय करना पड़ता था अब जबकि यह उद्योग लाभ प्रदान करने लगा है। इसको निजी उपक्रम के हाथों से लेना अन्यायपूर्ण होगा।

5. **राष्ट्रीयकरण के साथ वास्तविक नहीं है** – राष्ट्रीयकरण के विरोधी उन लाभों को अवास्तविक व दिखावे के बताते हैं। जो राष्ट्रीयकरण के पक्षपात अपने पक्ष में देते हैं। उन लाभों का खण्डन निम्न प्रकार है –

- यह कहना गलत है कि राष्ट्रीयकरण के अंतर्गत कुशल और सस्ती सेवा मिलती है। वास्तव में सरकारी सेवा महंगी और अकुशल होती है। महंगी इसलिये कि उद्योग में होने वाली हानियों का प्रभाव कर्मचारियों व सरकार पर नहीं पड़ता है।
- निजी उपक्रमण में – उद्योगों की इकाई छोटी होने के कारण स्वामी सेवक सम्बन्ध अच्छे रखते हैं। क्योंकि वहाँ पर दोनों में शीघ्र सम्पर्क होता है। सरकारी संगठन में कर्मचारियों की अधिक संख्या होने के कारण मालिक नौकर में शीघ्र सम्पर्क नहीं रहता है। इसके अतिरिक्त अधिक संख्या के कारण कर्मचारियों

की संगठन शक्ति बढ़ जाती है। जिससे वे हड़ताल आदि करके अनुचित मागों को भी मनवाते रहते हैं।

- सरकारी नियंत्रण के कारण किरायों की समानता निजी उपक्रम में भी रहती है। विभिन्न साधनों में भी सरकारी नियंत्रण द्वारा समन्वय स्थापित किया जा सकता है।
- कारारोपण नीति की सहायता से अधिक लाभ निजी चालकों से लेकर उनका प्रयोग सार्वजनिक हित के लिये किया जा सकता है।

इस प्रकार के यातायात के राष्ट्रीयकरण के विपक्ष में बहुत कुछ कहा जा सकता है। और उनके आधार पर किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुँचा जा सकता, परन्तु एक बात से स्पष्ट कही जा सकती है कि इस सम्बन्ध में कोई अवास्तविक धारणा नहीं बनानी चाहिये। यातायात का राष्ट्रीयकरण करने के लिये विभिन्न पहलुओं का विचार कर लेना चाहिये।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम सेवा

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम मानक एवं यात्रियों की सुविधा के साथ सेवा प्रदान करती है। इसके उद्देश्य व्यवसाय या लाभ कमाना नहीं होता है, बल्कि सेवा का भाव होता है यह जनता को विभिन्न प्रकार के लाभ भी प्रदान करती है। जैसे— वरिष्ठ नागरिक विधायक, सांसद एवं विकलांग को निःशुल्क सेवा प्रदान करती है, जिससे परिवहन को पूर्ण निर्धारण किराया की प्राप्ति नहीं होती है जो निजी परिवहन की तुलना में आर्थिक आय कम होती है साथ इस परिवहन में प्रत्येक यात्रियों को बीमा सुरक्षा लाभ पूर्ण रूप से रहता है इसका स्टाप निश्चित स्थानों पर होता है जो एक निश्चित समय से यात्रा पूर्ण कराती है। अतः जनता का रुझान अधिकतर इस परिवहन सेवा का ही होता है। यह परिवहन माननीय मुख्यमंत्री आदित्यनाथ योगी जी

महिलाओं को वार्षिक त्यौहारों पर जनता सेवा भाव के उद्देश्य से निःशुल्क सेवा प्रदान करती है।

निजी परिवहन निगम सेवा

निजी परिवहन निगम निजी स्वामित्व के हाथों में होता है इसमें यात्रियों की सुविधा पर कम ध्यान दिया जाता है इसका मुख्य उद्देश्य समाज सेवा न होकर व्यवसायिक अधिक लाभ कमाना होता है इस परिवहन में जनता को कोई सुविधा एवं लाभ नहीं दिया जाता है और यात्रियों को असुविधा से परिवहन सेवा करनी पड़ती है यह जगह-जगह पर रुककर अनियन्त्रित यात्रियों को लेती है मानक पर कोई ध्या नहीं देती है इसका कार्य क्षेत्र सीमित होने के कारण अत्याधिक फेरे लगाती है निजी परिवहन जनता की दृष्टिकोण से बेहतर नहीं है इस परिवहन की गति मानक के अनुसार 40 कि.मी. निर्धारित है फिर मनमाने तरीके से 60-70 कि.मी. की रफ्तार से चलाते हैं, जिससे दुर्घटना होने की सम्भावना रहती है, जबकि इसके विपरीत उ.प्र. सड़क परिवहन निगम अपने निर्धारित मानक के अनुसार 40 कि.मी. की गति से ही चलती है।

तालिका क्र. 5.3
तुलनात्मक आंकड़े

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम								निजी परिवहन निगम							
बसों का प्रकार	या. सं.	गति या	नि:शुल्क	कि.	कि.	उद्देश्य	च.	बसों का प्रकार	या. सं.	गति या	नि:शुल्क	कि.	कि. मी.	उद्देश्य	च.
साधारण बस सेवा	60	—	10	190	100	सेवा भाव	02	साधारण	60	60	—	195	125	लाभ कामना	04
हाइएड वातानुकूलित	60	—	05	186	100	सेवा भाव	01	शताब्दी ट्रेवल्स	60	20	—	565	516	लाभ कामना	01
ए.सी. मिड सिगमेट (2ग2)	70	—	05	193	200	सेवा भाव	01	हैंस ट्रेवल्स	60	15	—	565	516	लाभ कामना	01
एसी मिड सिगमेट (2ग2)	70	—	05	163	200	सेवा भाव	01	सिंह ट्रेवल्स	60	20	—	550	525	लाभ कामना	01
एसी शयनयान	60	—	02	158	515	सेवा भाव	01	कमला ट्रेवल्स	60	60	—	450	525	लाभ कामना	01
ग्रामीण बस सेवा	60	—	15	95	120	सेवा भाव	02	गुरुधाम ट्रेवल्स	60	20	—	550	515	लाभ कामना	01
पवन गोल्ड बस सेवा	70	—	05	185	240	सेवा भाव	02	कल्पना ट्रेवल्स	60	20	—	350	515	लाभ कामना	01
सारस बस सेवा	60	—	02	295	315	सेवा भाव	01	रिषब ट्रेवल्स	60	25	—	515	515	लाभ कामना	01
रैपिड लाइन बस सेवा	60	—	05	197	315	सेवा भाव	01	लकी ट्रेवल्स	60	25	—	550	525	लाभ कामना	01
मिनी बस	50	—	10	130	70	सेवा भाव	04	फौजी ट्रेवल्स	60	20	—	550	365	लाभ कामना	01
सिटी बस	50	—	15	60	50	सेवा भाव	04	जगदम्बा ट्रेवल्स	60	25	—	315	385	लाभ कामना	01
								एसी ट्रेवल्स	60	60	—	550	380	लाभ कामना	01
								शयनयान ट्रेवल्स	60	10	—	550	465	लाभ कामना	01

किराये की गणना

सड़क परिवहन निगम का किराया दूरी सेवाओं के प्रकार साधारण एक्सप्रेस सेमी डीलक्स एवं अथवा डीलक्स तय की जाने वाली दूरी पर आधारित है। किराये में लागू दरों पर अतिरिक्त कर शामिल है। निम्नलिखित अधिभार किराये में लागू है—

बस का प्रकार	किराये की दर पै.	कि.मी.
साधारण	130	0-40
साधारण	130	41-85
साधारण	130	86-100
साधारण	130	101-200
साधारण	130	201- और उप

बस का प्रकार	किराये की दर पै.	कि.मी.
हाइ एंड वातानुकूलित बस	286.11	0-40
हाइ एंड वातानुकूलित बस	286.11	41-85
हाइ एंड वातानुकूलित बस	286.11	86-100
हाइ एंड वातानुकूलित बस	286.11	101-200
हाइ एंड वातानुकूलित बस	286.11	201- और उप

बस का प्रकार	किराए की दर (पैसे में)
ए.सी. मिड सिगमेट (2x2 सीट)	193.76
ए.सी. मिड सिगमेट (2x2 सीट)	193.76
ए.सी. मिड सिगमेट (2x2 सीट)	193.76
ए.सी. मिड सिगमेट (2x2 सीट)	193.76
ए.सी. मिड सिगमेट (2x2 सीट)	193.76

बस का प्रकार	किराए की दर (पैसों में)
ए.सी. मिड सिगमेट (3X2 सीट)	163.86
ए.सी. मिड सिगमेट (3X2 सीट)	163.86
ए.सी. मिड सिगमेट (3X2 सीट)	163.86
ए.सी. मिड सिगमेट (3X2 सीट)	163.86
ए.सी. मिड सिगमेट (3X2 सीट)	163.86

बस का प्रकार	किरो की दर (पैसे में)	कि.मी.
एसी शयनयान	158.78	0-40
एसी शयनयान	158.78	41-85
एसी शयनयान	158.78	86-100
एसी शयनयान	158.78	101-200
एसी शयनयान	158.78	201 एवं उससे

बस का प्रकार	किराये की दर (पैसे में)	कि.मी.
ग्रामीण सेवा	95.50	0-40
ग्रामीण सेवा	95.50	41-85
ग्रामीण सेवा	95.50	86-100
ग्रामीण सेवा	95.50	101-200
ग्रामीण सेवा	95.50	201 एवं उससे

सिटी बस पास दरें

सिटी बसें (1 महीने तक मान्य)	दसवीं कक्षा तक
0-10 कि.मी.	150.00
11-15 कि.मी.	180.00
15 कि.मी. से अधिक	220.00
सभी मार्गों पर	270.00

मासिक पास की अवधि पर छूट

अवधि	छूट %
2 महीने	8 %
3 महीने	10 %
6 महीने	15 %
1 वर्ष	20 %

पवन गोल्ड स्पेशल सेवा

बस का प्रकार	किराये की दर पै.	कि.मी.
पवन सेवा	185.65	0-60
पवन सेवा	185.65	61-65
पवन सेवा	185.65	66-125
पवन सेवा	185.65	126-172
पवन सेवा	185.65	173-260 और

तालिका क्र. 5.4

झाँसी मण्डल के जिले में नई बसों का परिचालन
सम्बन्धित जिले झाँसी-ललितपुर-उरई

क्र. सं.	नई बस सेवा	जिले	ब.सं.	किराये की दर पै.	कि.मी.
1.	झाँसी जिल के ग्रामीण क्षेत्रों के लिये	झाँसी	19	130	0-40
2.	झाँसी मण्डल को ललितपुर के लिये	ललितपुर	40	130	41-80
3.	सारस बस सेवा	झाँसी-ललितपुर-उरई	06	186.75	0-16
4.	रैपिड लाइन बस सेवा	झाँसी	07	187.50	61-65

अध्याय—षष्ठम

झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का परिचालन (बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में)

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल का वीरांगना रानी लक्ष्मीबाई की गरिमा तथा महान् पुरुषों एवं दर्शनीय तीर्थ स्थलों एवं एकल मण्डलीय कार्य पद्धति के कारण झाँसी मण्डल के बुन्देलखण्ड क्षेत्र का सारे उ.प्र. प्रान्त में इसका नाम सुविख्यात है। एवं सर्वप्रथम स्थान पर है। इसलिये बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की परिचालन सेवा करने के लिये महत्वपूर्ण भूमिका है। एवं बस सेवा प्रदान करता है। बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की कुल बसों की संख्या 116 लगभग है, लेकिन वर्तमान समयमें कुछ नई 19 बसों का परिचालन किया जा रहा है। साथ ही निजी परिवहन निगम की कुल बसों की संख्या..... भी परिवहन व्यवस्था में सहगामी कार्य कर रही हैं। स्थानीय झाँसी क्षेत्र से कुल बसें 55 सामान्य बसें, 8 पवन गोल्ड सेवा तथा वातानुकूलित की बसें 03 बसों की सेवा परिचालन की जाती है। जिसमें ग्रामीण लोहिया बस सेवा की बसें 07 भी परिचालन सेवा प्रदान करती हैं। जिसमें प्रतिदिन यात्री लगभग यात्रा करते हैं। और पवन गोल्ड के यात्री तथा शताब्दी बस से मात्र केवल 27 यात्री लगभग यात्रा करते हैं। नवम्बर से परिवहन मंत्री नरेश अग्रवाल के द्वारा 2 पवन गोल्ड बस जयपुर के लिये तथा 2 पवन गोल्ड इन्दौर के लिए नयी बस सेवा प्रदान की गई है। जिसमें परिवहन विभाग की आर्थिक लाभ आय वृद्धि की सम्भावना है। बुन्देलखण्ड क्षेत्र से बस से प्रतिदिन आय रु. प्राप्त होती है। जो परिवहन निगम के लिये आज बहुत कम है। क्योंकि उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बसें सिर्फ चैक पोस्ट पर रुकने के कारण अन्य ग्रामीण लोग तथा बसों का अधिक किराया होने से लगभग 45 प्रतिशत सवारियाँ इन बसों से यात्रा से वंचित रह जाती

है। जिससे रोडवेज विभाग को अत्यधिक हानि उठानी पड़ती है। बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से विभिन्न स्थानों के लिये उ.प्र. सड़क परिवहन निगम प्रतिदिन सेवा प्रदान करता है। जो प्रत्येक यात्रियों के लिये एक सुरक्षित एवं सुविधाजनक एवं शीघ्र अच्छी सेवा प्रदान करता है।

बड़े गौरतलब सौभाग्य की बात है कि परिवहन विभाग के झाँसी मण्डल में जिनती भी बसों की सेवा प्रदान परिचालन की जाती है वह मुख्यालय झाँसी विभाग से सम्बन्धित रखती हैं। बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में जो उ.प्र. सड़क परिवहन निगम बस सेवा प्रदान कर रहा है। यह झाँसी के लिये बड़े ही गौरव की बात है। आज झाँसी मण्डल से समस्त यात्रियों को बस सेवा समय अनुकूल एवं सुरक्षित से परिवहन निगमकराती है। वह – निजी परिवहन सेवा देने में सफल नहीं है। झाँसी मण्डल में प्रतिदिन शिक्षण कार्य एवं सरकारी कर्मचारियों को समय से उपस्थित के लिये परिवहन निगम की सेवा का एक सराहनीय कार्य माना जाता है। आय परिवहन निगम विभाग ने पिछले वर्षों की तुलना में वर्तमान समय में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम काफी कैथनेविल देखने को मिल रहा है। यह परिवहन निगम का गौरवपूर्ण महत्वपूर्ण कार्य है। बुन्देलखण्ड के क्षेत्र झाँसी मण्डल का परिवहन निगम विभाग का मुख्यालय झाँसी ही है। और इससे निम्न जिले सम्बन्ध है। जिसमें उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बसों का परिचालन किया जाता है साथ ही निजी परिवहन की बसों का भी प्रतिदिन नियमित रूप से परिचालन किया जाता है। जो परिवहन निगम की बसों की तुलना में बेहतर सेवा देने में अग्रणी नहीं है। इसे सुविधा एवं फैशनित्तिज का आभाव रहता है जो परिवहन निगम की बसों को मिलता है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की बस सेवायें जो (बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से संबद्ध जिलों में परिवहन परिचालन सेवा की जाती है।)

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के विभाग का मुख्यालय झाँसी

(झाँसी मण्डल)

सम्बन्ध जिले

झाँसी

ललितपुर

जालौन (उरई)

झाँसी मण्डल में कुल बसें

$$116 + \text{नई बसें } 19 = 135$$

तालिका क्र. 6.1

तीनों जिलों में आवंटन बसों की तालिका

क्र.सं.	झाँसी मण्डल	झाँसी	ललितपुर	जालौन (उरई)
1.	उ.प्र. सड़क परिवहन निगम मुख्यालय झाँसी कुल बसें 132 (116 + 19)	57 सामान्य, 19 नई बसें, 07 रैपिड, 04 सारस	38 सामान्य, 40 नई बसें, 02 सारस	27 सामान्य, 06 नई बसें, 02 सारस
2.	निजी परिवहन निगम कुल बसें— झाँसी, ललितपुर, जालौन	168 सामान्य, 52 शताब्दी ट्रैवल्स	138 सामान्य, 39 शताब्दी ट्रैवल्स	125 सामान्य, 35 शताब्दी ट्रैवल्स

जिले से संबद्ध है जहाँ से बसों का परिचालन प्रतिदिन होता है। महान गौरव की बात है। कि उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के परिवहन विभाग के झाँसी मण्डल का मुख्यालय झाँसी ही है। इस मण्डल के मुख्यालय से तीन जिलों की बसों की संख्या 132 लगभग है। जिसका विवरण उर्पयुक्त तालिका में प्रदर्शन किया गया है।

उपर्युक्त दिये गये बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से सम्बन्धित 3 जिलों में कुल बस 132 लगभग है, जो परिवहन विभाग एवं निजी परिवहन द्वारा प्रतिदिन बस सेवायें परिचालन की जाती हैं। जो निम्न प्रकार हैं –

झाँसी 49 सामान्य + 5 पवन गोल्ड + 3 वा.कु. = 57

ललितपुर 33 सामान्य + 3 पवन गोल्ड + 2 वा.कु. = 38

जालौन (उरई) 25 सामान्य + 2 वातानुकूलित = 27

कुल बसों की संख्या = 132

जो 3 जिलों के साथ अन्यत्र स्थानों और जिलों व प्रान्तों में प्रतिदिन परिचालित की जाती है।

साधारण बस सेवा

1. झाँसी से लखनऊ, झाँसी से कानपुर, लखनऊ, बलरामपुर, वाराणासी, जालौन, उरई, कोंच, रामपुरा, जगम्पुर, माधोगढ़, दिल्ली, महोबा, राठ, ललितपुर, हमीरपुर, खजुराहो, मऊरानीपुर, देवगढ़, आगरा, शिवपुरी, इन्दौर, ग्वालियर (प्रान्त म.प्र.)
2. पवन गोल्ड बस सेवा – झाँसी से इन्दौर, झाँसी से करैरा, शिवपुरी, गुना, गिम्सी, इन्दौर।
3. पवन गोल्ड बस सेवा – झाँसी से जयपुर, झाँसी से दतिया, ग्वालियर, आगरा, बालाजी, जयपुर।
4. वातानुकूलित शताब्दी सब सेवा – झाँसी से लखनऊ।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन की बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल एवं अनेक स्थानों के लिये रोडवेज विभाग यात्रियों की प्रतिदिन समयानुकूल एवं अच्छी बस सेवायें परिचालन करता है। जो परिवहन विभाग की सेवा का बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में इस बस सेवा का सर्वश्रेष्ठ एवं सराहनीय कार्य माना जाता है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की नई बस सेवा म.प्र. प्रान्त के लिये प्रथम एकलौता सौभाग्य

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में उरई क्षेत्र में म.प्र. निगम विभाग की म.प्र. के लिये प्रथम परिवहन सेवा

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल के परिधि स्थान उरई (जालौन) से वर्ष 1987 से मांग रहा था। निगम परमिट उक्त मार्ग पर यू.पी. रोडवेज की पहली बस सेवा है। बस सेवा उरई जालौन 2 फरवरी 07 रोडवेज निगम द्वारा ग्वालियर इलाहाबाद वाया उरई होकर प्रारम्भ की गयी है। बस सेवा में यात्रियों की लम्बे समय से चली आ रही मांग पूरी हो गयी है नई बस सेवा प्रारम्भ होने से उक्त मार्ग के यात्रियों को बेहतर सेवा मिल गयी है। वही उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की आय में बढ़ोत्तरी में खासा इजाफा होगा। उक्त बात पर जिलाधिकारी साहब सिंह ने उरई ग्वालियर के बीच शुरू की गई नई बस सेवा का शुभारम्भ के समय कही। स्थानीय निगम बस अड्डे से अपरान्ह बाद 03 बजकर 45 मिनट पर उरई डिपो की बस क्रमांक यू.पी. 93 ई 6032 को हरी झण्डी दिखाकर पड़ोसी प्रान्त म.प्र. की ऐतिहासिक नगरी ग्वालियर के लिये अपर जिलाधिकारी ने रवाना किया। इस मौके पर सहायक सम्भागीय परिवहन अधिकारी श्री गुप्ता तथा सहायक क्षेत्रीय प्रबन्धक उरई डिपो के एस.के. लाल यातायात निरीक्षक वी.के. अग्रवाल केन प्रभारी जौ सिंह सचान स्टेशन इंचार्ज के.एस. भदौरिया की उपस्थिति में उल्लेखनीय है। इस रोडवेज उ.प्र. के लिये कठिनाइयों से मुक्ति करके एक अच्छी बस सेवा प्रदान की है। और इस रोडवेज उ.प्र. परिवहन निगम की बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल की बस ने जो सेवा प्रदान की है। वह आज बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मंडल का ऐतिहासिक विख्यात किया, क्योंकि यह उ.प्र. सड़क परिवहन निगम रोडवेज की प्रथम बस सेवा है, जो म.प्र. प्रान्त के लिये दी गयी है। यह बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल को एकलौता सौभाग्य प्राप्त हुआ है, जो सारे उ.प्र. प्रान्त में हर्ष एवं उल्लेखनीय का विषय है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगमका अन्य मण्डलों की बस सेवा की अपेक्षा बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल का रोडवेज विभाग के लिये महत्वपूर्ण स्थान है। यहां तक कि प्रांत उ.प्र. में ही नहीं, बल्कि सम्पूर्ण भारत में भी इसका नाम सुविख्यात है। विकास का आरम्भ अवस्था उ.प्र. में राजकीय परिवहन निगम ने झाँसी मण्डल के क्षेत्र झाँसी से यात्रियों की यात्रा के परिचालन के लिये एक रोडवेज विभाग ने नई बस सेवाएँ एवं अच्छी सुविधा प्रदान की, इसलिये परिवहन निगम स्थल की सहायता से ही मिलती है। आज हमारे परिवहन निगम में हमारी कठिन समस्याओं को दूर करके हमें क्षेत्र झाँसी में से अन्य स्थानों के साथ-साथ एक यू.पी. की बस ने प्रान्त उ.प्र. के लिये कठिनाइयों से मुक्त करके एक अच्छी बस सेवा प्रदान की है। जो अकगिन्तीय है। और और बड़े हर्ष के विषय की बात है। और हम उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बस सेवा को अच्छा परिवहन का साधन मानते हैं।

परिवहन निगम की बस सेवा में मनुष्यों व सामान एवं समाचार-पत्रों को शीघ्र से शीघ्र समय से एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के साधनों के लिये भी सेवाएँ प्रदान करता है। आधुनिक समय में परिवहन का आशय के आवागमन के साधन से ही नहीं है। बल्कि परिवहन की नवीन परिवहन सेवा प्रदान करने वाले संगठनों से परिवहन का तात्पर्य उन साधनों से है। जो व्यक्ति, वस्तुओं, समाचार-पत्रों को प्रतिदिन एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाने में सेवाये प्रदान करता है। और यात्रियों को समय से स्थान पर पहुँचाने में सहायता प्रदान करता है। वर्तमान समय उ.प्र. सड़क परिवहन निगम हमारे क्षेत्र झाँसी मण्डल में ही नहीं, बल्कि झाँसी के एक मण्डल स्थल से प्रतिदिन अन्य स्थानों एवं प्रान्त जैसे रोडवेज की प्रान्त मप्र. के इकलौता सब सेवा प्रदान करके झाँसी क्षेत्र एवं मण्डल का गौरव बढ़ाया है।

झाँसी मण्डल में 49 नई बसों का परिचालन

“उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने झाँसी क्षेत्र झाँसी मण्डल के लिये 49 नई बसें जिले ललितपुर के विभिन्न ग्रामीण क्षेत्र के सेवा परिचालन के लिये प्रदान की।

ललितपुर से मडवारा परिचालन करने के लिये शुभारम्भ की। मडवारा से शुरू नई बस सेवा यू.पी.आर.एस.टी. राज्यमंत्री मनोहर लाल कौरी उ.प्र. योगी सरकार ने “सबका साथ सबका विकास” योजना से परिचालन की विधायक रामरतन कुशवाहा, क्षेत्रीय महाप्रबन्धक राज्य परिवहन बी.बी. सिंह, इलाहाबाद तक झाँसी मार्ग पर बसों का संचालन में वृद्धि की, मडवारा ग्वालियर आगरा दोपहर 02:45 पर प्रस्थान तथा 07:45 पर आगमन हुई।”

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की 19 नई बसों का ग्रामीण मार्गों पर परिचालन

“25 अगस्त 2019 को मण्डलायुक्त रामोहन राय ने झाँसी से 09:30 इन्दौर 03:45 झाँसी प्रबन्धक ए.आर.एम.आर. चौधरी, एम.एस.ओ. अस्फाक उपस्थित रहे। झाँसी उ.प्र. सड़क परिवहन निगम (रोडवेज) समस्त दूरस्थ ग्रामीण इलाकों में बस सेवा का विस्तार कर रही है। जल्द ही झाँसी मण्डल के 19 नयी बसें ग्रामीण मार्गों पर अनुबंधित कर संचालित करके जिससे 223 गाँव को परिवहन सुविधा का सीधा लाभ होगा। रोडवेज के लिये सभी निजी बसों वाले मालिकों से आवेदन मांगें जो एन.आई.सी. पोर्टल पर होंगे। झाँसी ललितपुर जालौन के कई ऐसे ग्रामीण इलाके हैं, जहाँ पर आज भी सरकारी बस सेवा का आभाव है। इसके चलने से आम ग्रामीण को निजी बसों में मनमाने किराये पर सफर करने को विवश होना पड़ता था। रोडवेज मुख्यालय की योजना है कि 2020 तक सभी गाँव सरकारी बस सेवा से जुड़ जायेंगे और जिला व मण्डल मुख्यालय तक आने जाने में किसी भी प्रकार की कठिनाई नहीं है। क्षेत्रीय प्रबन्धक एस.के. राय ने बताया कि अनुबन्ध समबन्धी समस्त जानकारी एन.आई.सी. पोर्टल पर लिये जायेंगे। बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल में नये मार्ग पर परिवहन सेवा परिचालन।”¹

¹ 06106118 www.UPRST.com एवं अमर उजाला

“मुकरीरपुर से ललितपुर बाँया छपरा बैजनाथ अमोदन से ललितपुर बाँया तलगम बारई से ललितपुर बाँया भीकमपुर गिरार बैरबारा से ललितपुर बाँया मालवानी, मैवरो, नटराई मढा से झाँसी बाँया लुओ गाँवों सिगरवारा, मदरवाँय से झाँसी बाँया मनपुर वमरियाँ, मोती कटारा, से झाँसी बाँया कुदेरा टोला गढ़मऊ से उरई बाँया छपरा ताड़ा गौरीरनरोल से उर्रा बाँया माधवाली हसनपपर हदेल खुद से उरई बाँया शाहजहांपुर बहजापुर, मानपुर से उरई सीतामऊ मलधुवां, सीमेपुर से उरई बाँया कुर्रा, नबलपुर विसिया से उर्रा बाँया बालभद्रपुर कुवाबेर जमरेही, विनौरा से उरई बाँया लैकपुर बम्हौरी मार्ग पर परिचालन है।”²

झाँसी मण्डल को 40 नई बसें ललितपुर जिले के लिये

06/06/19से झाँसी मण्डल को उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने नई 40 बसें आवंटन की, जो ललितपुर जिले में मडवारा, मदनपुर, ललितपुर, झाँसी से बस सेवा परिचालन की जायेगी। जो निजी परिवहन की मनमानी एवं यात्रियों की परेशानी को ध्यान में रखकर परिचालन की गयी हैं। इससे विभिन्न अप्राप्त सरकारी बस सेवा का लाभ प्राप्त कर सकेंगे और समय पर शीघ्र यात्रा से सदप्रयोग करेंगे। यह रोडवेज ने वंचित ग्रामीणों को बस सेवा प्रदान करके एक सराहनीय ही नहीं बल्कि गौरवशाली कार्य किया है।

झाँसी मण्डल में प्रथम रैविड बस सेवा

झाँसी मण्डल में मंडलायुक्त राममोहन राव के द्वारा झाँसी क्षेत्र के जिलों में प्रथम बार परिवहन विभाग ने नई रैविड बस सेवा प्रारम्भ की है, जो झाँसी मण्डल में गौरव की बात है, जिससे यात्रियों को गमनागमन में समय की बचत के साथ-साथ, सुपर सेवा प्रदान करेगी।

² 23107118 हिन्दूस्तान समाचार पत्र

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में बेहतर

(सारस बस सेवा)

झाँसी मण्डल के विभिन्न जिले में उ.प्र. सड़क परिवहन विभाग ने एक नई दिनांक 14/04/2016 से सारस बस सेवा प्रदान की है, जो जिले के साथ-साथ विभिन्न जिले के ग्रामीण क्षेत्रों के लिये सेवा प्रदान की है। जिसकी जिले बार सारणी निम्न प्रकार है –

झाँसी मण्डल

क्र. सं.	जिला	कुल बसों की संख्या
1.	झाँसी	04
2.	ललितपुर	03
3.	उरई जालौन	03

झाँसी मण्डल में इस प्रकार झाँसी क्षेत्र एवं मण्डल के तीन जिले झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन) में कुल 10 बसों का संचालन है, जो नई बस सेवा बेहतर रैपिड नामसे परिचालन है।

परिवहन विभाग द्वारा शीघ्र सी.सी.टी.वी. कैमरे

“रोडवेज की बसों में जल्द ही सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाए जाएंगे, इससे बसों की रफ्तार की रिकार्डिंग भी होगी और कंडेक्टरों द्वारा टिकट बनाने में बरती जा रही हेराफेरी पर रोकथाम लग जायेगी। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बसों में लाखों लोग सफर करते हैं। इनकी सुरक्षा के लिये रोडवोज लगातार कदम उठा रही है। इसी क्रम में रोडवेज की बसों में सी.सी.टी.वी. कैमरे लगवाये जा रहे हैं। अभी तक कैमरे की जगह चैकिंग टीमों निरीक्षण कार्य कर रही थीं। विभागीय जानकारी के

अनुसार इससे रोजवेज की रफ्तार भी होगी। ताकि वहसमय—समय जाँच की सके इसके अलावा भी कंडेक्टर हेराफेरी कर रहे हैं। उन परभी रोकथाम लग जायेगी। झाँसी मण्डल क्षेत्र में 150 से अधिक बसें जो कानपुर, लखनऊ, दिल्ली, ललितपुर एवं ग्रामीण मार्गों पर संचालित हैं कैमरे लगने से यात्रियों व विभाग को लाभ होगा। क्षेत्रीय प्रबन्धक एस.के. राय के अनुसार “रोडवेज बसों में निकट भविष्य में सी.सी.टी. वी. कैमरे लगवाये जायेंगे। यह परिवहन विभाग द्वारा सुरक्षा, बेईमानी एवं जाँच के लिये सराहनीय एवं गौरवशाली कार्य है।”³

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम द्वारा 10% महंगा किराया

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्लीपर बस सेवा का किराया 10% महंगा होगा। वजह 36 सीटर स्लीपर बसों की संख्या घटाकर 30 सीटर होगी, इससे किराये में कि.मी. के आधार पर बढ़ोत्तरी तय। इसी माह निगम के बस में 45 नई स्लीपर बसें आ रही हैं। ये बसें लखनऊ से दिल्ली के अलावा प्रदेश के अन्य रास्तों के बीच परिचालन सेवा प्रदान करेगी।⁴

10 पैसा प्रति कि.मी. महंगा होगा रोजवेज का किराया

‘लखनऊ रोडवेज बसों का किराया दस पैसे प्रति किलोमीटर महंगा होगा। इस शुक्रवार सो हुई उ.प्र. सड़क परिवहन निगमकी बोर्ड बैठक में सहमति बन गई है। इसके बाद स्टेट ट्रांसपोर्ट अथरिटी (एस.टी.स.) की बैठक में स्वीकृति मिलने के बाद ही बढ़ा हुआ किराया लागू किया जा सकेगा।’

दरअसल शुक्रवार को निर्देशक मण्डल की 226वीं बोर्ड बैठक आहूत की गयी, जिसकी अध्यक्षता परिवहन निगम के अध्यक्ष राजेश कुमार सिंह ने की। प्रबन्धक निर्देशक डॉ. राज शेखर व विशेष सचिव अखिलेश कुमार मिश्र की मौजूदगी में सात महत्वपूर्ण मुद्दों पर फैसले लिये गये हैं। बता दें कि करीब सवा दो साल बार

³ अमर उजाला समाचार पत्र दवारा घोषित न्यूज

⁴ दैनिक हिन्दुस्तान समाचार पत्र

परिवहन रोडवेज बसों किरायें में वृद्धि कर रहा है। डीजल की बढ़ी हुई कीमतों, कर्मचारियों के वेतनवृद्धि व बस संचालन को बेहतर बनाने के उद्देश्य से यह बढ़ोत्तरी की गयी है। इसके अतिरिक्त पैसेंजरो की सुविधाओं को उत्कृष्ट बनाने में मदद मिलेगी। वर्तमान किराये में दस पैसे प्रति यात्री प्रति कि.मी. की दर से वृद्धि को मंजूरी दी गयी है।

लंबित महंगाई भत्ते का होगा भुगतान, संविदा कर्मी होंगे नियमित। बोर्ड बैठक में नियमित कर्मचारियों के लंबित महंगाई भत्ते भुगतान को भी मंजूरी मिल गयी है। उ.प्र. के तकरीबन 22 हजार कर्मचारियों को इसका फायदा मिलेगा। हालांकि इसके निय पर 43 करोड़ रुपये का भार बढ़ेगी। ऐसी ही आवास भत्ते और नगर प्रतिकर भत्ते का भी भुगतान होगा। वहीं बैठक मे इस पर भी सहमति बनी। 31 दिसम्बर 2001 तक संविदा पर कार्यरत ड्राइवर व कंडक्टर हैं, उन्हें नियमित किया जायेगा। ये 710 के आसपास कर्मी हैं।⁵

शहर के बाहर शिफ्ट होंगे बस अड्डे

यात्री किराये में से प्रत्येक 100 कि.मी. के सफर पर पैसेंजरो का किराया 10 रुपये बढ़ जायेगा। मसलन लखनऊ से सीतापुर कबीच 80 कि.मी. दूरी का किराया 98 रुपये हैं ऐसेही 8 रु. की वृद्धि हो जायेगी।

झाँसी क्षेत्र

बुन्दलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल के सम्भागीय परिवहन विभाग ने सम्पूर्ण उ. प्र. के मण्डलों में रिकार्ड राजस्व वसूली की (जो उ.प्र. सड़ परिवहन निगम के लिये बुन्दलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल ने ही पुरस्कृत कार्य किया।)

शासन ने इस बार परिवहन विभाग को राजस्व प्राप्ति का लक्ष्य गत वर्ष की अपेक्षा 33% अधिक भेजा है। जो गतवर्ष में बुन्दलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल के परिवहन सम्भागीय कार्यालय ने अधिक भेजकर प्रथम स्थान पर कार्य किया। जबकि

⁵ 28.12.2019 अमर उजारा समाचा पत्र

इसको लेकर प्रदेश के परिवहन मंत्री इस बात की घोषणा भी की है कि जो अधिकारी 30 प्रतिशत अधिक राजस्व प्राप्त में सफल होगा, उसे सरकार की ओर से पुरस्कृत किया जायेगा।

यह पहला अवसर है कि परिवहन विभाग में शासन ने पुरस्कार देने की योजना रखी, ताकि संभाग के परिवहन अधिकारियों में राजस्व लक्ष्य पाने के लिये होड़ लग सके।

हालांकि इस विभाग में सुविधा शुल्क व निजी गोल्ड कार्ड चलते लक्ष्य पाने में अधिकारी जुटे या न जुटे, लेकिन प्रवर्तन अधिकारी अपनी जुगाड़ में जरूर लगे हेंगे। जिससे ट्रकों में ओवर लोडिंग डग्गामारी टेक्सियों में निर्धारित से दुगनी सवारियाँ होना आम बात है। जिन लोगों से मासिक सुविधा शुल्क मिलता है। उन गाड़ियों की ओर देखा तक नहीं जाता। भले वह नजरों के सामने से गुजर जाये, लेकिन जिसने मार्गों पर सही चलने की कोशिश की तो भले ही उसके पास सभी सही कागजात क्यों न हो उसकी गाड़ी धारा 207 में सीज कर दी जायेगी। यदि पीड़ित ने समय रहते सेवा कर दे तो निश्चित ही गाड़ी बिना जुर्माना के छोड़ दी जायेगी और वैध कागजात होना प्रदर्शित कर दिया जायेगा।

झाँसी के सम्भागीय परिवहन कार्यालय में जरूर शासन के 33 प्रतिशत अधिक राजस्व प्राप्त लक्ष्य के आदेश का असर देखा गया है, जहाँ पर सहायक सम्भागीय परिवहन अधिकारी प्रशासन जरूर आदेश के तहत कार्य करते हैं। जिन्होंने विभाग के पुराने बकाया दावे को खंगाला और सूची बनाकर बकाया टैक्स वसूली की पहल प्रारम्भ करके इस शक्ति का नतीजा भी नये वित्तीय वर्ष 2018-19 के अप्रैल व मई दो माह में देखने को मिला, जिसमें रिकार्ड वसूली झाँसी जनपद से हुई।

मिली जानकारी के अनुसार बताते हैं कि झाँसी सम्भाग के तीन जिले झाँसी, ललितपुर व उरई (जालौन) में माह मई 2019 के अन्त तक वार्षिकी लक्ष्य 453.71 लाख के विपरीत 216.83 लाख की वसूली कर की गयी जो महत्वपूर्ण मानी जा रही

है। इसमें झाँसी जिले के राजस्व वसूली 127.37 लाख रुपये जो एक कीर्तिमान है। जबकि ललितपुर में मात्र 40.22 लाख एवं उरई 49.24 लाख की वसूली हुई।

इस प्रकार वार्षिक लक्ष्य का सापेक्ष में 2 माह के अन्दर झाँसी जले केदो करोड़ 8 लाख 60 हजार रुपये की कुल राजस्व वसूली की गयी, जबकि ललितपुर व उरई में क्रमशः 79.21 लाख 99.8 लाख रुपये बकाया राशि वसूली की गयी, जिसमें अतिरिक्त व माल कर आदि शामिल है।

परिवहन विभाग के राजस्व लक्ष्य में झाँसी मण्डल को प्रथम स्थान झाँसी मण्डल ने 2018-19 में 33 प्रतिशत आर्थिक राजस्व से पुरस्कृत कार्य

सम्भागीय परिवहन कार्यालय झाँसी, सम्भागीय कार्यालय झाँसी राजस्व लक्ष्य वार्षिक +53-71के विपरीत 216.86 अधिर 2018-19 (अप्रैल + मई)

राजस्व धनराशि के आंकड़े

जनपद	राजस्व की राशि
झाँसी	127.37 जो कीर्तिमान है
ललितपुर	40.22 लाख
उरई (जालौन)	49.24 लाख

इस वार्षिक लक्ष्य के सापेक्ष में दो माह के अन्दर झाँसी जिले में 2 करोड़ 8 लाख 60 हजार वसूली की, जबकि उरई में 79.21 लाख 93.9 लाख रुपये बकाया राशि वसूली हुई।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का परिचलान से बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल से अधिक आय स्रोत

उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम के द्वारा अन्य मण्डलों की भाँति सुविख्यात रानी लक्ष्मीबाई की गरिमा के कारण प्रसिद्ध लोकप्रिय बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में 2005 से अतिरिक्त नई विभिन्न प्रकारकी बस सेवाओं का परिचालन करके यात्रियों की कठिन समस्या को दूर करके यात्रियों की कठिन समस्या को दूर करके अतिरिक्त आय के स्रोत उपलब्ध हुआ, जिससे राजस्व विभाग की धनराशि में भी वृद्धि देखे को मिली है। रोडवेज की बसों के आभाव की समस्या को निगम विभाग के अतिशीघ्र नई बसों की संचालन करके यात्रियों की समस्याओं का गमन किया जो उ. प्र. के मण्डलों में नहीं है। सबसे ज्यादा राजस्व प्राप्ति तथा ईमानदारी का सक्रियतापूर्वक निगम की बसों का परिचालन होता है। यह एक गर्भित व निगम विभाग के लिये उल्लेखनीय सेवा है। इस वर्ष मानक राजस्व को प्रथम स्तर पर सबसे अधिक वसूली बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल ने करके अपना नाम सर्वश्रेष्ठ और मण्डल का नाम गौरतलब किया है। निगमकी रोजवेज बसों की सेवा उस क्षेत्रों में विशेष रूप से दी गयी है। जहाँ पर निगम रोडवेज बसों का आभाव था इस आभाव तथा यात्रियों की इस समस्या को दूरकरके निगम विभाग की रोडवेज बस सेवा से गौरवपूर्ण कार्य किया जो राजस्व में सराहनीय है।

झाँसी मण्डल से उरई (जालौन) से दिल्ली बस सेवा

उरई (जालौन) वर्ष 1996 से जालौन मार्ग होते हुए परिवहन विभाग ने सम्भागीय अधिकारी कर््यालय उरई से दिल्ली के लिये दो बसों का परिचालन सेवा आरम्भ करके उक्त मार्ग के यात्रियों की समस्याओं को समाप्त करके परिवहन सेवा प्रदान की, जिसमें परिवहन विभाग की अधिक स्थिति आर्थिक में भी वृद्धि का साफ इजाफा दिखाई दिया गया है। लेकिन आज परिवहन निगम की बस सेवा 2019 में

वृद्धि होकर 13 बसें हो गयी है अब उरई दिल्ली के साथ आगरा इलाहाबाद से दिल्ली, राठ से दिल्ली बढ़कर शुरू हो गयी है।

बुन्दलेखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में आर्थिक घाटे की स्थिति (जुगाड़ के सहारे चल रही परिवहन निगम की बसें)

परिवहन निगम की हालत दिनों दिन खराब होती जा रही भीषण सर्दी के बावजूद बसों के शीशे नहीं लगाये जा रहे हैं। गुरुवार को बाँदा जारही बस का अगला शीशा टूटा होने के बाद भी वर्कशाप से फोरमैन ने रवाना कर दिया। जिस परचालक अपनी सुरक्षा को देखते हुये। हेलवेट लगाकर बाँदा की ओर निकला। वहीं दोपहर में बाँदा से यात्री लेकर आ रही बाँदा डिपो की बस बीच में खराब हो गयी, जिससे दूसरी बस की मदद से टचिंग कर वर्कशॉप में खड़ा कराया गया।

जिससे आवागमन के लिये एकमात्र सहारा रोडवेज बसें ही हैं। परिवहन निगम की अधिकांश बसें क्षमता से अधिक कि.मी. पर चल चुकी हैं। गुरुवार को एक बस एवं एक नजारा देखने को मिला। मुख्यालय स्थित रोडवेज डिपो की बस बाँदा के लिये रवाना हुई, लेकिन इसका आगे का शीशा टूटा था। वर्कशॉप से बस को निकालकर फोरमैन ने रवाना करा दिया। मजबूरी में चालक जितेंद्र ने खुद की सुरक्षा हेलमेट लगाकर यात्रियों को लेकर बाँदा रवाना हो गया। गुरुवार को बाँदा डिपो की बस जैसे ही मुख्यालय में परेड ग्राउंड के पास आई तो खराबी आने से खड़ी हो गयी। यात्री पैदल रोडवेज तक आए चालक की सूचना पर उसे टचिंग कर डिपो स्थित वर्कशॉप में खड़ी कराया गया। ए.आर.एम. उमेश कुमार कार्य ने कहा कि वर्कशाप में शीशे रखे नहीं हैं। यह दशा से यात्रियों की संख्या पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने से परिवहन विभाग को घाटे की स्थिति बनी हुई है।

11 वर्ष में 11 लाख कि.मी. चलकर खटारा हो गयी थी बस

नौ यात्रियों की मौत और 24 के घायल होने का ठीकरा भले ही सामने से टक्कर मारने वाले ट्रक पर फूटा है, लेकिन रोडवेज की यह बस भी चुस्त-दुरुस्त

नहीं थी। 11 साल पुरानी इस बस को मानकों और नियमों की अनदेखी करके ठोक पीटकर चलाया जा रहा था। यह निर्धारित 11 लाख किलोमीटर यात्रा का मानक पार चुकी थी। 2008 में बाँदा डिपो के बेड़े में शामिल हुई इस बस के गेयर बाक्स ब्रेक आदि दुरुस्त नहीं थे। घटना के समय भी बस की स्टेयरिंग के नीचे क्लच और ब्रेक पायदान के नीचे क्लच और ब्रेक पायदान में ईंटें लगाकर चलाया जा रहा था।

सोमवार को दोपहर बाँदा-टांडा हाईवे पर तिमबारी क्षेत्र के सेमरी मोड़ पर सामने से आए ट्रक ने टक्कर मार दी। ड्राइवर की सीट से लेकर पिछली सीट तक पूरी बस का आधा हिस्सा चकनाचूर हो गया। इसी हिस्से की सीटों पर बैठी तीन महिलाओं और एक मासूम बच्चे समेत नौ लोगों की मौत हो गई। 24 अन्य घायल हो गये। पड़ताल में पता चला कि यह बस खटारा थी। इसी उम्र 11 वर्ष पार हो चुकी थी। 11 लाख किलोमीटर अधिकतम चलने का मानक भी पूरा कर लिया था। लेकिन परिवहन निगम इसे ठोक-पीटकर चला रहा था और अभिलेखों में चलने काबिल बुना दिया था। बस में फस्टएड बाक्स में दवायें नहीं थीं। अग्निशमन यंत्र भी काम का नहीं था। वैसे तो तकनीक जाँच हो पर चलेगा कि हादसे में बस का चालक का कितना कसूर था। बाँदी डिपो के बेड़े में इस समय 102 बसें हैं, जिनमें 69 जर्जर हो चुकी हैं। यह छह से आठ वर्ष पुरानी हैं। मानक 10 लाख किलोमीटर का आंकड़ा पार कर चुकी हैं। नियमत इन्हें नीलाम कर दिया जाना चाहिये। इस बसों की हालत ऐसी है कि गेयर बाँक्स व ब्रेक, लाइट, सीट, टायर और बॉडी सब कुछ खस्ता है और रास्ते में खड़ी हो जाती हैं। यात्री धक्का लगाकर आगे बढ़ाते हैं। मेंटीनेंस के नाम पर वर्कशाप में खानापूति की जाती है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में आर्थिक घाटे की स्थिति झाँसी क्षेत्र से

झाँसी – तीन माह में 855 रोडवेज बस यात्री बेटिकट पकड़े गये, जिसमें 86 हजार रुपये बतौर जुर्माना वसूला। मार्च 07 माह में सबसे ज्यादा 339 मामले पड़े गये।

तू डाल-डाल में पात पात की कहावत परिवहन विभाग में खूब चरितार्थ है। जहाँ चालक व परिचालक अपनी कार गुजारियों से विभाग को लाखों का चूना लगा रहे हैं। वहीं विभाग के पिछले तीन माह में बेटिकट यात्रियों के 855 मामले पकड़े और 86 हजार रुपये जुर्माना वसूला। इस मामले में कई गाड़ियों के चालक परिचालकों के खिलाफ कार्यवाही की गई कि परिवहन विभाग के झाँसी मण्डल का मुख्यालय झाँसी है। ललितपुर, उरई (जालौन) जिले इससे सम्बद्ध हैं। जहाँ से बसों का परिचालन उठाते हैं। वो छोटी दूरी की बसों में फँसकर डग्गामारी करते हैं। सवारियों से सुविधा शुल्क लेकर बिना टिकट यात्रा करवाते हैं। सवारियां भी बेहिचक यात्रा करती हैं। जिससे परिवहन विभाग के माह हजारों रुपयों का चूना लगा रहा है। इससे मद्देनजर विभाग ने भी कमर कस ली है। पिछले तीन माह जनवरी 19 से फरवरी 19 तक अर्थात पिछले तीन माह के अन्दर 85 मामले बेटिकट के पकड़े, इनमें 33 मामले जनवरी 19 माह में पकड़े और लगभग 23 हजार जुर्माना वसूला। फरवरी 19 माह में 283 लोगों पर 35 हजार रुपये जुर्माना लगाया, जबकि मार्च 2019 में यह संख्या बढ़कर 339 हो गई। जिन पर 28912 रुपये बतौर जुर्माना किया गया। इस तरह विभाग ने कुल मिलाकर तीन माह में लगभग 86 हजार रुपये राजस्व के रूप में प्राप्त किया। वहीं कई चालकों-परिचालकों पर दण्डात्मक कार्यवाही भी की गई। जिससे आर्थिक घाटेकी स्थिति पर अंकुश लगाया जा सके। इस सम्बन्ध में रीजनल मैनेजर संदीप लाहा ने बताया कि चालकों-परिचालकों पर नकेल के लिये विभिन्न रूटों पर छापे मारे और अभियान चलाया जा रहा है। जबकि विभाग की ओर से सख्त हिदायत है कि बेटिकट यात्रा करने वालों पर दण्डात्मक कार्यवाही कीजा सकेगी। उन्होंने बताया कि बेटिकट यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए अभियान ओर तेज किया जाये। ताकि बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की आर्थिक घाटे की स्थिति को रोका जा सके।

झाँसी क्षेत्र

बेटिकट यात्री जुर्माना धनराशि की वसूली

तीन माह में 855 रोडवेज यात्री बेटिकट 86 हजार जुर्माना

माह	बेटिकट यात्री	जुर्माना
जनवरी 2019	233 मामले	23000
फरवरी 2019	283 मामले	35000
मार्च 2019	339 मामले	28912
कुल माह की संख्या 03	855 मामले	86912

टायर ट्यूब बने रोडवेज की दुधारू गाय से आर्थिक घाटे की स्थिति

झाँसी क्षेत्र में – हर साल दो करोड़ 19 लाख के टायर लगते हैं। बसों में स्क्रेप चोरी से सालाना 905 करोड़ की कमाई करके आर्थिक घाटा रोजवेज की कंडम बसें विभाग के लिये दुधारू गाय साबित हो रहीं हैं। भलेही इन बसों की यात्रा न मिलती हो, मगर कमाई के मामले में रोडवेज निजी सेवा यात्रा सुविधाओं में अब्बल है। यह आश्चर्यजनक तथ्य है। बसों की मरम्मत टायर, ट्यूब बदलने और स्क्रेप चोरी से वर्कशाप की स्टाफ मामला रहा है। अमून 50 से 60 हजार किलोमीटर पर बसों के टायर बदले जाते हैं। मगर रोडवेज में इससे कम किसी पर टायर ट्यूब बदले जाते हैं। सूत्रों के अनुसार झाँसी क्षेत्र की रोडवेज बसों में एक लाख से एक लाख 50 हजार किमी पर टायर बदले जाते हैं। यहाँ एक लाख दस हजार कि.मी. प्रतिदिन बसों के बसों के चलने के हिसाब से प्रतिदिन चार टायर यानि दो जोड़ी टायर का अनुपात आता है। 20 से 30 हजार रु. प्रति जोड़ी टायर के मूल्य से 18 लाख 60

हजार प्रति माह तथा सालाना दो करोड़ 19 लाख के टायरों का खरीदना दिखाया जा रहा है। इसी तरह पार्ट्स खरीददारी में भी जबरदस्त घपला है। इंजन मेन्टीनेंस बोर पम्प की मरम्मत के नाम पर 50 लाख रुपये मासिक की धांधली की जा रही है। रोजाना छोटी मोटी टूट फूट के नाम पर 2 लाख रुपये प्रति माह के वाउचर बनाकर पास कराये जाते हैं। ऐसा ही स्क्रेप के स्टाफ के साथ किया जा रहा है। लगभग 10 लाख रुपये का स्क्रेप प्रतिमाह चोरी जाता है। कुल मिलाकर 9.5 करोड़का सालाना घोटाला झाँसी क्षेत्र रोडवेज के डिपो में किया जा रहा है। कागजों में है 35 से 40 हजार कि.मी. पर टायर ट्यूब बदलना दिखाया जा रहा है। लेकिन वास्तविक इससे परे है 2 जोड़ी टायर ट्यूब को आसानी से रबरिंग कराकर 80 हजार कि.मी. तक घसीटा जा रहा है। इस तरह टायर ट्यूब का 50 प्रतिशत पैसे डिपो और वर्कशाप प्रभारी सीधे अपनी जेब में डाल रहे हैं। जिससे बुन्दलेखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल की ओर से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम को प्रतिवर्ष 9.5 करोड़ का घोटाला झाँसी क्षेत्र रोडवेज डिपो एवं झाँसी मण्डल से आर्थिक घाटे की स्थिति का जोखिम उठाना पड़ रहा है।

झाँसी क्षेत्र

हर साल दो करोड़ 19 लाख के टायर लगते हैं बसों में स्क्रेप चोरी से सालाना 9.5 की कमाई वर्कशाप प्रभारी द्वारा सीधा घपला टायर ट्यूब में

अमूमन	वास्तविक
56 से 60 हजार किमी पर टायर बदलने का अनुमान	वास्तविक रोडवेज में 1 लाख से 1 लाख 50 हजार कि.मी. पर टायर ट्यूब बदलते हैं। 1 लाख 10 हजार कि.मी. प्रतिदिन बसों के परिचालन पर 4 टायर यात्री 2 जोड़ी का अनुमात है। 20 से 30 हजार

	रुपया प्रति जोड़ी टायर के मूल्य से 18 लाख 60 हजार प्रतिमाह तथा वार्षिक 2 करोड़ 19 लाख के टायरों की खरीद
	इंजन मैन्टीनेन्स पर 50 लाख रुपये की घपला 10 लाख रुपये की स्क्रेप चोरी
	कुल 9.5 करोड़ का सालाना घोटाला झांसी क्षेत्र रोडवेज डिपो से होता है
	2 जोड़ी टायर रबरिंग कराकर 2 साल चल सकते हैं। जबकि 80 से 90 हजार कि.मी. घसीटा जाता है। इस तरह टायर ट्यूब पर 50 प्रतिशत वर्कशॉप धांधली करता है।

रोडवेज डिपो कार्यालय से बारह बेबिल गुम विभाग में मचा हड़कंप

उरई क्षेत्र – उरई (जालौन) 02.06.2919। 1 जून से शहर से बाहर स्थित रोडवेज डिपो कार्यालय से एक के बाद एक बाहर बेबिलचोरी होने का मामला संज्ञान में आने केबाद निगम कार्यालय में हड़कंप मच गया। आनन-फानन में शानस को भेजीगई रिपोर्ट में बेबिल गुम होने का ब्यौरा प्रस्तुत कर दोषी लिपिक की पूर्ण की ड्यूटी का स्थान बदलकर बस स्टैण्ड पर नियुक्त कर दिया गया है। बेबिल चोरी के मामले का खुलासा होने पर कार्यालय में हड़कंप मच गया है।

रोडवेज निगम में व्याप्त धांधली की चर्चा गाहे बगाहे सबके सामने यदा कदा आते रहते हैं। हाल ही में शहर के बाहर करीब सात कि.मी. दूर कालपी राष्ट्रीय

राजमार्ग स्थित सहायक क्षेत्रीय कार्यालय रोडवेज डिपो से एक के बाद एक 12 बेबिल एक ही पखवाड़े में चोरी हो जाने के बाद साफ हो गया कि तमाम तरह की हेराफेरी करने के बाद निगम कर्मियों पर अधिकारियों का मन न भरने का प्रमुख बजह रही है कि उन्होंने एक ही बार में लाखों रुपये के राजस्वों की चोरी करने का फैसला लेते हुए रोडवेज बसों का परिचालन में काम आने वाले बेबिल प्रपत्रों पर ही हाथ साफ कर दिया। मामला खुलने के बाद चोरी गये बेबिल प्रपत्रों की उपयोग को तो वैध घोषित कर दिया, मगर इतना साफ नहीं हो गया कि चोरी गये कितने प्रपत्रों को संगठित मुद्दों द्वारा उपयोग में लाकर सरकार को कितनी धनराशि का चूना लगाया गया है। बेबिल प्रपत्रों की चोरी होने के मामलों को लेकर रोडवेज डिपो परिसर स्थित कार्यालय के तमाम कर्मि गोपनीय तौर बेबिल चोरी होने के मामलों को परत दर परत तो खुलासा करते मगर वह रिकार्ड के तौर पर कुछ भी बताने से इंकार कर रहे हैं। स्मरणीय है कि रोडवेज डिपो स्थित सहायक क्षेत्रीय कार्यालय परिवहन अधिकारी कार्यालय में चैकिंग क्लर्क की पोस्ट पर आर.के. मिश्रा तैनात थे। उसी समय कार्यालय से बेबिल चोरी होने का मामला प्रकाश में आया। विभागीय सूत्रों से खुलासा किया गया कि मई माह के आरम्भ में उक्त मामला का खुलासा चैकिंग क्लर्क आर.के. मिश्रा द्वारा अपने स्थानीय अधिकारी समेत अन्य सहकर्मि से किया गया। उस समय विविध चोरी की घटना को माना गया कि प्रपत्रों की बाइंडिंग करते समय कुछ इधर-उधर हो गये हैं। विभाग के घटना साधारण मानकर बस परिचालकों को टिकट के साथ यात्रियों की संख्या व राशि के अलावा दूसरी वांछित जानकारी करने के लिये जारी रहो रहे बेबिल दूसरे पैड किताब से जारी करने को कहा बताते हैं कि चैकिंग क्लर्क न दूसरे पैड से बेबिल का मिलान किये हुए परिचालकों को यात्रा के समय अहम दस्तावेज के तौर पर काम आने वाले बेबिल वितरित करना शुरू कर दिया गया। मामला यहीं तक रहता तो भी ठीक था। एक बार पुनः चैकिंग क्लर्क श्री निश्रा ने यह कहकर चौका दिया कि पैड में निर्धारित संख्या से बेबिल कम है। चैकिंग क्लर्क की बात सुनकर विभाग में हड़कंप मच गया तथा इसकी सूचना आनन-फानन

में विभाग के उच्च अधिकारियों को लिखित रूप से भेजी गयी। साथही चैकिंग क्लर्क श्री मिश्रा की पूर्व की सीट से हटाकर रोडवेज बस स्टैण्ड का प्रभारी बनाकर भेज दिया गया। एक के बाद एक कुल 12 प्रपत्र चोरी होने के बाद यह साफ हो गया कि चूक कहीं पर भी हुई हो मगर इतना साफ है कि घटना के तौर पर किसी संगठित गिरोह से जुड़े हैं। विभागीय कार्यालय में उक्त मामलों को लेकर पहुँची दैनिक आज टीम की मुलाकात सहायक क्षेत्रीय प्रबंधक रोडवेज एसके. लाल से नहीं हो सकी। बताया गया कि वह शासन में आयोजित की गयी बैठक में हिस्सा लेने गये हैं। सूत्रों ने कहा कि उनके ए.आर.एम. के माध्यम से बेबिल चोरी की रिपोर्ट उच्च अधिकारियों को प्रेषित की गयी। विभाग में उक्त मामलों को लेकर चर्चा व्याप्त है कि बेबिलों के प्रपत्र 50-100 की संख्या में पैड में लगे रहते हैं। ऊपर नीचे बेबिलों के दो प्रपत्र होते हैं। यात्रा के समय टिकट बनाकर परिचालक यात्रियों को टिकट सौंपकर यात्रियों की संख्या यात्रा का विवरण तथा यात्रा शुल्क आदि बेबिल में भरते हैं। बेबिल में दर्ज विवरण को देखकर ही परिचालक से यात्रियों का एकमुस्त किराया लिया जाता है। फिलहाल बेबिल चोरी होने का मामले को लेकर रोडवेज डिपो कार्यालय में अफरा-तफरी व्यापात है। जिसके कारण बुन्देलखण्ड के क्षेत्र के झाँसी मण्डल के उरई क्षेत्र से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम को घाटे की स्थिति का सामना करना पड़ रहा है।

ए.सी. बसों में एडवांस बुकिंग कराने वालों को वापिस होगी छूट की रकम

“लखनऊ उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की लखनऊ और दिल्ली रूटकी ए.सी. बसों में एकजनवरी 2020 से नया किराया लागू होने के बाद यात्रियों को इसमें मिलने वाली छूट देने का प्रावधान शुरू हो गया है। ऐसे में जो यात्री 1 जनवरी 2020 या इसके बाद सफर करने के लिये एडवांस में सीट बुक करा चुके हैं, उन्हें किराये की छूट की राशि वापस की जायेगी। परिवहन निगम प्रबंधन जल्द ही इस संबंध में आदेश जारी करेगा। हालाँकि लखनऊ, आगरा, झाँसी एवं गाजियाबाद के क्षेत्रीय प्रबंधकों की इस जानकारी को दे दी गयी है।

आलमबाँग डिपो के सहायक क्षेत्रीय प्रबन्धक डी.के. गर्ग ने बताया कि 1 जनवरी 2020 को लखनऊ से आगरा एवं दिल्ली जाने वाले जिन यात्रियों ने काउंटर से सीट बुक कराकर टिकट लिया है, उन्हें तत्काल छूट मुहैया करायी गयी है। उन्होंने कहाकि एडवांस में सीट बुकिंग पर जनवरी 2020 से सफर करने वाले यात्री भी इस छूट के हकदार होंगे। ए.सी. यात्रियों के सफर करने पर उनके खाते में छूट की रकम एक सप्ताह के भीतर भेज दी जायेगी। वहीं दिसम्बर 2019 के अंतिम हफ्ते के ठंड बढ़ने से रोडवेज बसों में यात्रियों की संख्या कम हो गयी है।

एक करोड़ 40 लाख टैक्स लेकर भी दे रहे सुविधाएं

‘झाँसी – रोडवेज का फंडा यह है कि मियां की जूती मिया का सिर यानी हादसे का शिकार होने पर आर्थिक मदद यात्रियों की हीजेब से ही ली जाती है। हरेक यात्री के किराये केसाथ सात फीसदी 7 प्रतिशत यात्री सुविधा टैक्स वसूला जाता है। जबकि सुविधाएं नदारद हैं। हादसा होने पर मुआवजा भी इसी मद से दिया जाता है। चित्रकूट धाम मण्डल में रोडवेज औसतन हर माह लगभग 20 करोड़ रुपये किराया वसूला जाता है। यानी एक करोड़ 40 लाख रुपये टैक्स हर माह वसूला जाता है।

यात्री शायद इस मुगालते में हों कि रोडवेज उन्हें यात्रा के दौरान मिलने वाली सुविधाएं सरकारी वैसे से दे रहा है। इसी तह हादसा होने पर मुआवजा या आर्थिक मदद निगम या सरकार के बजट से दी जाती है। पर ऐसा नहीं है। परिवहन निगम यात्रियों से किराये के साथ यात्री सुविधा टैक्स वसूलता है।

इसके मानक यह बताये गये हैं कि 40 कि.मी. तक की यात्रा पर यह टैक्स नहीं लगता है। इससे अधिक 200 किलोमीटर तक 90 पैसे और 200 कि.मी. से अधिक लम्बी दूरी की यात्रा में 1.50 रुपये प्रति यात्री सुविधा टैक्स लिया जाता है।

झाँसी मण्डल के तीनों जिलों में परिवहन निगम लगभग 400 बसों के बेड़े से हर माह औसतन 20 करोड़ रुपये यात्रियों से किराये के रूप में कमाता है। 7 फीसदी की दर

से इसमें 2 लाख 85 हजार रुपये यात्री सुविधा टैक्स के होते हैं। इसी टैक्स से यात्रियों को सुविधाओं और क्लेम का भुगतान होता है।

मंडल के 1 करोड़ 40 लाख रुपये रोज सिर्फ सुविधा टैक्स वसूलने वाला परिवहन निगम यात्रियों की सुविधा पर इसका एक चौथाई भी खर्च नहीं करता बसें खटारा हैं। बस अड्डों पर सफाई, पेयजल आदि जैसे बुनियादी सुविधायें भी नदारद हैं।

निगम को क्लेम के रूप में यदा-कदा ही भुगतान करना होता है। दो दिन पूर्व तिंदबारी क्षेत्र के सैमरी गाँव के पास हुए रोडवेज बस हादसे में मृतक 9 यात्रियों को 50-50 हजार रुपये की मदद और घायलों को 20 हजार रुपये व पांच हजार रुपये की मदद इसी मद से दी गयी है।

हेलमेट पहनकर बस चलाने के मामले में परिवहन मंत्री ने दिये कार्रवाई के निर्देश

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने स्थानीय डिपो की बस का अगला शीशा टूटा होने के बावजूद वर्कशॉप से फोरमैन द्वारा जबरन रवाना करने पर ठंडसे बेहाल चालक के अपनी सुरक्षा के हेलमेट पहनकर चलाने की खबर अमर उजाला में शुक्रवार के अंक में प्रकाशित होने पर परिवहन निगम मंत्री ने संज्ञान लिया है। उन्होंने आर.एम. से मामले की जांच कर कार्रवाई के निर्देश दिए, जिससे परिवहन व्यवस्था दुरुस्त संचालन की जा सके।

अध्याय—सप्तम

नये हाइवे राष्ट्रीय एवं राजमार्ग

हमारे देश में उतनी ही प्राचीन सड़कें जितनी की हमारी सभ्यता है। भारतीय नागरिक ईसा 3500 वर्ष पूर्व सड़कें बनाने की काल में थे। मोहन जोदड़ों नामक स्थान पर खुदाई से पता चलता है कि लाया गया 5000 वर्ष पूर्व भी भारतवासी सड़कें बनाया करते थे। पंजाब में हड़प्पा नामक स्थान पर जो खुदाई हुई, जिसमें दो पहियों का तांबे का बना रथ मिला, जिसमें ड्राइवर अपनी सीट पर बैठा हुआ था। यह तांबे की मूर्ति संसार में पहिले वाली गाड़ी का प्राचीनतम रूप कही जा सकती है और महाभारत और रामायण में भी स्थान-स्थान पर सड़कों का वर्णन मिलता है।

बुन्देलखण्ड क्षेत्र में लोगों के द्वारा प्राचीनकाल से ही सड़कों को महत्व दिया गया है। ईसा से 600 वर्ष पूर्व झाँसी क्षेत्र में सड़कें थी। धार्मिक ग्रन्थों रामायण महाभारत तथा कौटिल्य के अर्थशास्त्र में भी सड़कों का विवरण मिलता है। मुगलकाल के शासकों ने भी सड़कों के विकास पर काफी ध्यान दिया। सन् 1855 में सड़कों का निर्माण का कार्य सार्वजनिक निर्माण विकास में सौंपा गया। वर्ष 1917 में भारतीय सड़क समिति नियुक्त की गयी। इस समिति के विकास और विस्तार पर बल दिया गया तथा सड़कें निधि संचय की स्थापना की।

केन्द्र सरकार ने 1929 में सड़क निधि व 1934 में भारतीय सड़क कांग्रेस पदक पंद बंक ब्रह्मदत्त में नामक अर्द्ध सरकारी संस्था की स्थापना की। दिसम्बर 1943 में केन्द्रीय व प्रान्तीय एवं मण्डलीय स्तर से सरकारों के इंजीनियरों का सम्मेलन नागपुर में हुआ था, जिसमें सड़कों के विकास के लिये एक 10 वर्ष बाद योजना कहाँ जाता है। इस योजना में 4.48 करोड़ रुपये की लागत से 4 लम्बी सड़क बनाने का प्रावधान है।

देश स्वतन्त्र होने के पश्चात् सड़कों का विकास पर काफी ध्यान दिया गया। प्रथम तीन पंचवर्षीय योजनाओं में तीन वर्षीय योजनाकाल में 1135 करोड़ रुपये व्यय किये गये अथवा आठवी योजना काल में 59000 करोड़ रुपये खर्च करने का प्रस्ताव रखा गया, ग्यारहवीं योजना में बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डलमें नवीन हावि राजमार्गका निर्माण किया गया जो दिल्ली लखनऊ झाँसी राजमार्ग इस मार्ग को लखनऊ से बरेली मुरादाबाद गाजियबाद होते हुए दिल्ली तक विकास किया गया। नया राजमार्ग बना जो वह नया राजमार्ग एल.एन.एच. बाराबंकी से कानपुर झाँसी शिवपुरी तक बनाया गया।

बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में योजना काल में सड़कों की प्रगति

भारत वर्ष के उ.प्र. के बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल से सम्बन्धित वर्ष 1950-51 में कुल 4 लाख कि.मी. सड़कें थीं। (1.57 लाख कि.मी. पक्की व 2.43 कच्ची सड़कें, जिसकी लम्बाई 1970-71 में 9.18 लाख कि.मी. है। पिछले 52 वर्षों में सड़कों की लम्बाई आठ गुना अधिक हो गयी है। लेकिन फिर भी भारत में सड़कों की लम्बाई अन्य देशों की तुलना में काफी कम पायी जाती है। देश 100 वर्ग कि.मी. में 75 कि.मी. सड़के हैं। आज के भारत में 43.3 % प्रतिशत कच्ची सड़कें हैं। जिसमें झाँसी मण्डल में 9.15 प्रतिशत सड़कें पायी जाती हैं।

25 दिसम्बर 2000 को केन्द्र सरकार ने प्रधानमंत्री सड़क योजना की शुरुआत की। इस योजनाकाल में जिसके अन्तर्गत 60,000 रोड़ रुपये व्यय होने का अनुमान है। इस योजना कालमें योजना का लक्ष्य है कि एक हजार की आबादी वाले सभी गाँव को अगले तीन वर्ष में तथा 500 लोगों की आबादी वाले सभी गाँव को अगले 7 वर्षों में पक्की सड़कों से जोड़ दिया जायेगा। इस योजना के लिये धन का प्रबन्ध डीजल व पेट्रोल पर 1 रु. प्रति लीटर की दर से (कर) लगाया गया है। विभिन्न पंचवर्षीय योजना में आवश्यक वित्त के आकड़े रखे गये।

तालिका क्र. 7.1
पंचवर्षीय योजना में आवश्यक सड़क वित्त

	निर्माण	अनुरक्षण	योग (करोड़ रुपये)
तृतीय योजना	590	170	730
चतुर्थ योजना	1060	240	1600
पंचम योजना	1550	370	1920
छठी योजना	2000	570	2570
सातवी योजना	2950	625	3575
आठवी योजना	3425	712	4187
नौवीं योजना	3900	925	4337
दसवीं योजना	4375	1050	5425
ग्यारहवीं योजना	5712	1228	6717
बारहवी योजना	7968	1472	8971 लगभग

तृतीय योजना में न्यूनतम आवश्यकताओं से 320 करोड़ रुपये कम व्यय किये गये तथा चतुर्थ योजना में भी 810 करोड़ रुपये कम था। इसी प्रकार पांचवी योजना में भी न्यूनतम आवश्यकताओं से कम धनराशि व्यय की गयी। इससे भी अन्य मामलों की तुलना में पिछड़े हुए हैं।

योजना काल में सड़कों का विकास

प्रथम पंचवर्षीय योजना

1 अप्रैल सन् 1951 से प्रथम पंचवर्षीय योजना आरम्भ हुई। इस समय तक खाद्य समस्या उत्पन्न गम्भीर रूप धारण कर चुकी थी इसलिये यह आवश्यक था कि कृषि के लिये सहायक तथा रेलों के लिये पूरक सड़कों के निर्माण को प्राथमिकता

दीजाये। योजना काल के प्रारम्भ में सड़कों के निर्माण को प्राथमिकता दी जाये। योजना काल के प्रारम्भ में सड़कों के विकास पर 97.6 करोड़ रुपया व्यय किये जाने का लक्ष्य रखा गया था। इस धनराशि को बाद में बढ़ाकर 13.13 करोड़ कर दिया गया। योजना के प्रारम्भ में देश में 15700 कि.मी. लम्बी पक्की सड़कें तथा 24300 कि.मी. लम्बी कच्ची सड़कें थीं। योजना में 26000 कि.मी. पक्की सड़कें तथा 7200 कि.मी. लम्बी कच्ची सड़कों का निर्माण हुआ और 160000 कि.मी. लम्बी सड़कों का सुधार किया गया, जिस सड़क विकास पर कुल 155 करोड़ रुपया व्यय हुआ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में क्योंकि औद्योगिक विकास के लिये बहुत कार्यक्रम निर्धारित किये गये थे, इसलिये सड़कों का विकास को विशेष महत्व दिया गया। देश की आर्थिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस बात की नितान्त आवश्यकता थी। योजना के प्रारम्भ में देश में 183000 कि.मी. लम्बी पक्की सड़क तथा 315000 कि.मी. कच्ची सड़कें थीं। इस योजना में सड़कों के विकास पर 271 करोड़ रुपये व्यय किये जाने का लक्ष्य रखा गया था।

तृतीय पंचवर्षीय योजना

तृतीय पंचवर्षीय योजना में सड़कों के विकास के लिये 324 करोड़ रुपये व्यय किये जाने का लक्ष्य रखा गया था। इस राशि के अतिरिक्त 28 करोड़ रुपये सड़कों के विकास के लिये ऋण के रूप में अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ से प्राप्त किया गया था।

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना

इस योजना में अधूरी सड़कों के निर्माण कार्य को पूरा करने टूटी कड़ियों को जोड़ना तथा पुल पुलिया आदि का निर्माण पर विशेष बल दिया गया। योजना का प्रमुख उद्देश्य राष्ट्रीय सड़क व्यवस्था को शक्तिशाली बनाना है। योजना के अन्तर्गत सड़कों के निमित्त 881 करोड़ रुपये का व्यवस्था की गयी थी।

पांचवीं पंचवर्षीय योजना

पांचवीं पंचवर्षीय योजना के निर्माण विकास और मरम्मत के लिये 714 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था। इस योजना के अंतर्गत पक्की सड़कों की लम्बाई 55000 कि.मी. हो गयी है।

छठी पंचवर्षीय योजना

इस योजना में भी सड़कों के नियमित और विकास हेतु पर्याप्त व्यवस्था की गयी है। ग्रामीण क्षेत्रों के विकास हेतु सड़कों के निर्माण पर विशेष ध्यान दिया गया। योजना की सड़क विकास के प्रस्तावित धनराशि 2183 करोड़ रुपया है। ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों पर विशेष बल देने हेतु 800 करोड़ रुपये निर्धारित किये गये थे।

सातवीं पंचवर्षीय योजना

इस योजना काल में विभिन्न वर्गीकृत राजमार्ग एवं कच्ची पक्की सड़कों का नवीनतम स्तर से निर्माण प्रक्रिया चलायी गयी, जिसमें सड़क निर्माण के लिये 13547 करोड़ का लक्ष्य निर्धारण किया गया है।

आठवीं पंचवर्षीय योजना

आठवीं पंचवर्षीय योजना में नये हाइवे लाइन राजमार्ग तथा पी.डब्ल्यू.डी. के अधिकार क्षेत्र में कार्य सड़क निर्माण के सौंपे गये, जिसमें इस योजना काल में निर्माण कार्य हेतु 18843 करोड़ रुपये धनराशि स्वीकृति थी।

नवीं पंचवर्षीय योजना

नवीं पंचवर्षीय योजना में पुराने टूट-फूटे पुलिया हाइवे व राजमार्ग का बड़े रूप में विकसित करना तथा परिवहन सुविधा उन्नति को ध्यान में रखवा इस योजना के लिये स्वीकृति धनराशि 17754 करोड़ खर्च की गयी।

दसवीं पंचवर्षीय योजना

दसवीं पंचवर्षीय योजना काल में 59000 रुपये करोड़ खर्च करने के प्रस्ताव है, जो वर्तमान समय में नये हाइवे राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण कार्य किया जाये।

ग्यारह पंचवर्षीय योजना

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में प्रधानमंत्री सड़क परियोजना के तहत विभिन्न अगर महानगरों में फोरलाइन वाइपास नये हाइवे राजमार्ग के निर्माण विकास हेतु प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत इस साल बनी रिकार्ड सड़कें (पी.एम.जी.एस. वाय.) के तहत इस साल रिकार्ड 47350 कि.मी. सड़क का निर्माण किया, पिछले सात सालों में किसी एक साल में पी.एम.जी.एस.वाय. के तहत इतनी लम्बी सड़क नहीं बनी थी। इस योजना से वर्ष 2013-14 में 25316 कि.मी. 2014-15 में 36337 कि.मी. और 2015-16 में 36449 कि.मी. सड़कों का निर्माण किया गया। ग्रामीण विकास मंत्रालय के मुताबिक 2011 से 14 के दौरान पी.एम.जी.एस.वाय. के तहत पर रोज औसत 73 कि.मी. सड़क बन रही थी। 2014-15 और 2015-16 में बढ़कर 100 कि.मी. प्रतिदिन हो गयी। 2016-17 में यह औसत बढ़कर 130 कि.मी. प्रतिदिन हो गया। अब तक में सात वर्षों में सबसे ज्यादा है। मंत्रालय की तरह से 2016-17 में पी.एम.जी.एस.वाय. के तहत निर्मित 47350 कि.मी. सड़क से 11614 बस्तियों का सड़क मार्ग से संपर्क स्थापित हो गया है। पिछले सात वर्षों में 11606 सबसे ज्यादा बस्तियों को मार्ग से जोड़ा गया। ग्रामीण इलाकों में सड़क मार्ग से जोड़ा गया। ग्रामीण इलाकों में सड़कों का निर्माण कार्बन मिशन को कम करने में और पर्यावरण प्रदूषण को कम करने के भी उपाय किये गये।

बारहवीं पंचवर्षीय योजना

बारहवीं पंचवर्षीय योजना में प्रधानमंत्री सड़क योजना में यह विशेष देकर कि नगर नगर महानगर को प्रदूषण मुक्त कर ध्यान देते हुए पी.एम.जी.एस.वाय. के तहत नये नेशनल हाइवे एवं राजमार्गों को वायवास को ध्यान देते हुए निर्माण कार्य किया

जाये, जिसमें विभिन्न नई नेशनल हाइवे एवं राजमार्ग निर्माण हो चुके हैं। साथ है 2017-18 से विभिन्न निर्माणाधीन कार्य चल रहे हैं, जोकि परिवहन बेहतर व्यवस्था को बनाने के लिये बुन्दलेखण्ड एक्सप्रेस की शिलान्यास होकर कार्य निर्माणाधीन होने जा रहा है। जो आज 20 वर्षों में नहीं हुआ। भारत का दूसरा 1583 एक्सप्रेस 847 कि.मी. है। अहमदाबाद से बारोदरा 95 कि.मी. 2003 चालू उ.प्र. 6 लेन महात्मा गाँधी एक्सप्रेस 27 मई 2018 135 कुण्डली सोना एलएच2 मिलीयन डोलर 995 यमुना 165 कि.मी. लम्बा आगरा, नोयडा, कानपुर आगरा लखनऊ 15 करोड़ व्यय हुये 27 हाइवे इलाहाबाद राजस्थान 480 कि.मी. 60 म.प्र. उ.प्र. सीमा से सम्पर्क 467 कि.मी. से है। एन.एच. 76 नेशनल हाईवे झाँसी कानपुर 2006 निर्माण कार्य हुआ। झाँसी उरई एनएच27 मार्ग 17.5 करोड़ नितिन गड़करी उमा भारती कार्यकाल 44 करोड़ हरिपाल 76 एनएच76 208.5 करोड़ महोबा कुलपहाड़ 148.96 करोड़ झाँसी उरई एनएच27 175 करोड़ माननीय मुख्यमंत्री आदित्यनाथ योगी उ.प्र. सरकार द्वारा 21 अप्रैल 2017 से आरम्भ उरई से औरय्या आगरा मार्ग से सम्पर्क कार्य निर्माणाधीन हैं जिस पर 99 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई है।

विकास परियोजना

(NHOP) दिसम्बर 2000 से शुरू किये गये इस विशाल परियोजना के क्रियान्वयन की जिम्मेदारी राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (MHA) की है। उ.प्र. दक्षिण एवं पूर्व पश्चिम गलियारे की छह लेन की सड़क प्रदेश के झाँसी जिले में एक-दूसरे को काटती है। सिलचर से चलने वाली 6 लेन की सड़क प्रदेश में पूर्व से प्रवेश करने के बाद लखनऊ तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 28 का और लखनऊ के बाद झाँसी तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 25 का अनुसरण करती है। जबकि कलकत्ता के चलने वाली चारलेन की सर्वमन चतुर्थभुज सड़क वाराणसी में प्रवेश करने से लेकर कानपुर होते हुए दिल्ली तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 (GT रोड) का अनुसरण करती है। पहला एक्सप्रेस वे 2002-2003 में ग्रेटर नोयडा के बीच बनाया गया था।

यमुना ताज एक्सप्रेस वे ग्रेटर नोयडा से आगरा (165.53 कि.मी.) तक 100 मीटर चौड़ा 6 लाइन की सड़क का निर्माण अप्रैल 2001 में गठित यमुना एक्सप्रेस वे औद्योगिक विकास प्राविधिकरण द्वारा किया गया। यह एक्सप्रेस वे गौतम बुद्ध नगर अलीगढ़, मथुरा, आगरा जिले से गुजरता है।

NH76 नेशनल हाइवे झाँसी-कानपुर

2006 में निर्माण झाँसी से कानपुर NH27 हाइवे 17.5 करोड़ रुपये नितिन गड़करी उमा भारती व्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। हरियाणा 76 NH 2008.5 करोड़ महेश कुलपहाड़ 148.96 करोड़ महोबा कुलपहाड़ NH 86 झाँसी उरई परई निर्माण कार्य में 175 करोड़ व्यय राशि हुई।

सड़क निर्माण

लगभग 127, 166 कि.मी. लम्बाई के निम्नानुसार मार्ग लोक निर्माण के विभाग नियन्त्रण में है।

मार्ग	कि.मी.
1. राष्ट्रीय राजमार्ग	5583 कि.मी.
2. राजमार्ग	8546 कि.मी.
3. प्रमुख जिला मार्ग	7274 कि.मी.
4. अन्य जिला मार्ग	28400 कि.मी.
5. ग्रामीण मार्ग	77363 कि.मी.

लगभग 40 प्रतिशत यातायात राष्ट्रीय राज्य मार्ग द्वारा होता है। इस रखरखाव भारत सरकार के द्वारा होता है। शेष 560 प्रतिशत यातायात अन्य श्रेणी के भागों द्वारा होता है। इन भागों के विकास का अनुरक्षण का दायित्व राज्य सरकार का होता है।

सड़क अनुसन्धान

वैज्ञानिक तथा औद्योगिक परिषद के तत्वाधान में सड़क अनुसन्धान संस्थान का उद्घाटन 1 जुलाई 1952 को नई दिल्ली में हुआ। संस्थान के काम निम्नलिखित तथा भागों में संगठित हैं –

1. मिट्टी का परीक्षण
2. कंकड़ पत्थर से पक्की सतह
3. कड़ी सतह (खनिज)
4. सड़कें
5. परिवहन इंजीनियर और आर्थिक गवेष्य

सड़क अनुसंधान संस्थान सड़क बनाने के काम आने वाली वस्तुओं के गुणों पर अनुसंधान करता है। यह मिट्टी की किस्म की परीक्षा करता है। और उनके गठन का अध्ययन करता है। सड़कों और सड़क बनवाने वाली मशीनों के मानकों ताकि विशेष निर्धारण से संबंधित अनुसंधान सड़क कीजांच करने ने वाले यन्त्रों से डिजाइन, बनाना, विभिन्न परिवहन का सड़क पर प्रभाव दुर्घटनाओं की गणना सड़कों पर सुरक्षा की युक्तियों निकालने तथा सड़क सम्बन्धी आंकड़ों संग्रह करने का भी काम संस्था करता है।

योजना सड़क की विशेषताएं

1. सड़कों के अधूरे कार्यों का पूरा करना
2. राष्ट्रीय मार्गों में वृद्धि की जाये
3. 1000 किलोमीटर लम्बे राष्ट्रीय मार्गों को चौड़ा किया जाये

4. सड़कों में सुधार किया जाये इसमें टूटी कड़ियों को जोड़ा जाये। वर्तमान पुलों की शक्ति में वृद्धि करना नये पुलों का निर्माण करना आदि।
5. ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों का विकास एवं विस्तार किया गया है। ग्रामीण क्षेत्रों में न्यूनतम आवश्यकता का काम निर्धारण किया जाये। इसके अतिरिक्त ग्रामीण सड़कों के निमित्त 500 करोड़ रुपये व्यय।
6. पुरानी सड़कों की मरम्मत करना।
7. पटना के निकट गंगा तथा कलकत्ता के निकट हुगली नदी पर दूसरा पुल बनाने का कार्य किये जायें।
8. पहाड़ी क्षेत्रों तथा हटीन भागों का विकास करने के लिये इन क्षेत्रों में सड़कें निमित्त की गयी हैं।
9. बड़े नगरों राज्यों का राजधानियों और उनके निकट बसे भागों सड़कों का विकास करना।
10. इस योजना के अन्त तक देश में सड़कों की लम्बाई 5, 50, 000 कि.मी. हो गयी है।

विभिन्न नये हाइवे एवं राष्ट्रीय राजीय मार्ग

NH76 नेशनल हाइवे

झाँसी से कानपुर

2006 में निर्मित नेशनल हाइवे राजमार्ग 513 करोड़ हाई प्रोडेट बुन्देलखण्ड झाँसी उरई एनएच27 17.5 करोड़ नितिन गड़करी उमा भारती के कार्यकाल में हुआ। कालपी 44 करोड़ हरिपाल 76 एनएच76 2085 करोड़ महेशपुर से कुलपहाड़ 148.96 करोड़ एनएच86 झाँसी-उरी-वर्षा एनएच27 17.5 करोड़ रखा गया, जो कि यह राजमार्ग 1009 में पूर्ण निर्मितहोकर परिवहन सेवा परिचालित की जो यह राजमार्ग एक बेहतर महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है।

भारत का दूसरा रोड 1503 एक्सप्रेस

इलाहाबाद वाईवास 84.7 कि.मी. कोवरा 2009 में खोला नेशनल इलाहाबाद बाहर अन्दर नहीं जयपुर 90 कि.मी. राजस्थान किशुनपर एनएच8 अप्रैल 2005 प्रा.लि. लगभग 729 करोड़ 94.5 पहला 6 लेन महाराष्ट्र पुले जोड़ा 2002 चालू बेहतर पर्वतपुरा अहमदाबाद बड़ौदरा 95 कि.मी. 2003 चालू हरायणा उ.प्र. 6 लेन महात्मा गाँधी एक्सप्रेस 27 मार्च 2018 135 कुण्डली सोनीपत एलएच2 हरियाणा 6 लेन गाजियाबाद नोयडा मुम्बई नासिक 150 राजमार्ग 40 मिलीयन गेलर 99.5 यमुना एक्सप्रेस 165 कि.मी. लम्बा आगरा नोयडा कानपुर आगरा लखनऊ 15 करोड़ 22 महीने उ.प्र. अखिलेश यादव ने लखनऊ आगरा 46 बचत 6 लाइन हाइवे लम्बे 302 कि.मी. हुआ।

उरई से औरय्या राजमार्ग

उ.प्र. सरकार माननीय मुख्यमंत्री आदित्यनाथ योगी के कार्यकाल में 21 अप्रैल 2017 से निर्माण कार्य शुभारम्भ किया गया था, जो उरई, औरय्या, आगरा तक निर्माण कर वर्तमान समय में चल रहा है। जिसकी लागत 99 करोड़ की राशि स्वीकृत की गयी है। यह 185 कि.मी. दूरी का रास्ता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना

NHDP दिसम्बर 2000 से शुरू किये गये इस विशाल परियोजना के क्रियान्वयन की जिम्मेदारी राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (MHA) की है। उत्तर दक्षिण एवं पूर्व परिश्रम गलियारे की छह लेने सड़क प्रदेश के झाँसी जिले में एक-दूसरे को काटती है. सिलचर से चलने वाली 6 लेन की सड़क प्रदेश के पूर्व से प्रवेश करने के बाद लखनऊ तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 28 का और लखनऊ के बाद झाँसी तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 25 का अनुकरण करती है। जबकि कलकत्ता के चलने वाली चर लेन की सणमय चतुर्भुज सड़क वाराणसी में प्रवेश करने से लेकर कानपुर हाइवे होते हुए दिल्ली तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 (GT रोड) का अनुकरण करती है।

पहला एक्सप्रेस वे 2002–2003 में ग्रेटर नोएडा के बीच बनाया था

यमुना (ताज) एक्सप्रेसवे ग्रेटर नोएडा से आगरा (165 कि.मी.) तक 100 मीटर चौड़ा 6 लाइन की सड़क का निर्माण अप्रैल 2001 में गठित यमुना एक्सप्रेस वे औद्योगिक विकास प्राधिकरण द्वारा किया गया है यह एक्सप्रेस वे गौतम बुद्धनगर अलीगढ़ मथुरा, आगरा जिले होकर गुजरता है।

आगरा–लखनऊ एक्सप्रेस

आगरा लखनऊ एक्सप्रेस वे देश के सबसे लम्बे (302 कि.मी.) 6 लेन के प्रवेश नियंत्रण आगरा लखनऊ ग्रीन फील्ड एक्स को नवम्बर 2016 में चालू किया है यह एक्सप्रेस पर यातायात लैंडिंग हेतु 33 कि.मी. की हवाई पट्टी भी बनायी गयी है। यह एक्सप्रेस वे 10 जिलों आगरा, फिरोजाबाद, मैनपुरी, इटावा, औरख्या, कन्नौज, कानपुर, उन्नाव, हरदोई व लखनऊ से गुजरता है। अपर गंगा एक्सप्रेस के पी.पी.पी आधार पर ग्रेट नोएडा से हरिद्वार होते हुए देहरादून तक अपर गंगा एक्सप्रेस वे का निर्माण अपर गंगा नहर के दाये तट पर किया जाना है। उ.प्र. में इसकी लम्बाई 216 कि.मी. होगी शेष उत्तराखण्ड में होगी।

विधानसभा/परिषद क्षेत्र सड़क निर्माण योजना इस योजना के लिये योजना के अन्तर्गत प्रत्येक विधानसभा/परिषद क्षेत्र के ग्रामीण या शहरी भाग में 5 कि.मी. तक सड़कों का निर्माण सदस्य भी अनुमति से किया जाता है।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क परियोजना गाँव को पक्की सड़क से जोड़ने सम्बन्धी पूर्णतया केन्द्र प्रयोजित यह योजना दिसम्बर 2000 में शुरू की गयी थी। 2015 में इस योजना का द्वितीय चरण शुरू हुआ, जिसमें केन्द्र व राज्य की भागीदारी 60:40 है।

तालिका क्र. 7.2
विभिन्न एक्सप्रेस की लम्बाई एवं लागत

क्र.सं.	एक्सप्रेस के नाम	कि.मी.	लागत करोड़ में
	इलाहबाद बाईपास एक्सप्रेस	84.7 कि.मी.	528 करोड़
2.	जयपुर किशनगढ़ एक्सप्रेस	90 कि.मी. (2003)	729 करोड़
3.	मुम्बई पुणे एक्सप्रेस		1.7 मि. डालर
4.	अहमदाबाद गोण्डा एक्सप्रेस	94.5 कि.मी. (2002)	782 मि. डालर
5.	ईस्टर्न पेरिफेरल एक्स KJP	95 कि.मी. (2003)	1.12 मि. डालर
6.	वेस्टन पेरिफेरल एक्सप्रेस	135 कि.मी. (27 मई 2018)	1.28 मि. डालर
7.	मुम्बई नासिक एक्सप्रेस	135.6 कि.मी.	40 मिलियन मि. डालर
8.	हैदराबाद आउटर रिंग रोड	150 कि.मी.	616.96 करोड़
9.	यमुना एक्सप्रेस	158 कि.मी.	1.8 मि. डालर
10.	आगरा लखनऊ एक्सप्रेस TAJ (मुख्यमंत्री अखिलेश यादव)	165 कि.मी.	13.200 करोड़
11.	लखनऊ गोरखपुर हाइवे (मुख्यमंत्री आदित्य नाथ योगी)	302 कि.मी.	2.50 करोड़

12.	राठ कालपी महारीपुर हाइवे	2.1 / 2 कि.मी.	28 करोड़
13.	लखनऊ कानपुर एक्सप्रेस	96 कि.मी.	47 हजार करोड़
14.	बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस	296.07 कि.मी.	14716 करोड़

उ.प्र. से सम्बन्धी राजमार्ग

NH2 दिल्ली- मथुरा, कानपुर- आगरा, इलाहाबाद, वाराणसी, कोलकत्ता

NH3 आगरा, ग्वालियर- इन्दौर, नासिक, मुम्बई

NH7 वाराणसी - रीवा - कन्याकुमारी

NH11 आगरा, जयपुर, बीकानेर

NH24 दिल्ली, बरैली, लखनऊ

NH26 झाँसी- लखनदेव

NH28 बरौनी, मुजफ्फरपुर, पिपरा, गोरखपुर, लखनऊ

NH29 गोरखपुर- गाजीपुर, वाराणसी

NH56 लखनऊ, वाराणसी

NH86 कानपुर- छतरपुर - भोपाल

NH87 रामपुर-पंतनगर, नैनीताल, रानीखेत, गोरसेग, कर्णप्रयाग

उ.प्र. से होकर गुजरने वाले प्रमुख राष्ट्रीय राजमार्ग

National Highways paning through Uttar pradesh

उ.प्र. से होकर गुजरने वाले प्रमुख राष्ट्रीय राजमार्ग

NH2, NH3, NH7, NH11, NH24, NH25, NH26, NH27, NH28, NH29, NH56, NH86, NH87, NH22A, NH12A, NH19, NH24A, NH24B, NH25A, NH28B, NH28C, NH56A, NH56B, NH58, NH72A, NH73, NH74, NH75, NH76, NH91, NH91A, NH92, NH93, NH96, NH97, NH119, NH231, NH232, NH232A, NH233, NH235, NEII, NH3A, NH330A, NH73, NH730A, NH931 और NH931A हैं।

भीखेपुर से जालौन तक 18 कि.मी. बनेगा राजमार्ग

इटावा औरय्या जिले को शासन ने एक राजमार्ग की सौगात दे दी है. 19 कि. मी. लम्बे मार्ग को शासन ने राजमार्ग का दर्जा दे दिया है। राजमार्ग के निर्माण के लिये लोक निर्माण विभाग ने 35 करोड़ रुपये की मांग की है। धनराशि मिलते ही राजमार्ग का निर्माण शुरू कर दिया जायेगा। राजमार्ग बन जाने से इटावा और औरय्या जिले की अजीतमल तहसील से जुड़े सैकड़ों गाँवों के लोग का जालौन, झाँसी और मध्यप्रदेश के भिण्ड पहुँचना बहुत आसन और कम समय एवं कम खर्च हो जायेगा। यहां के लोगों को इन शहरों कोजाने के लिये 50 से 100 कि.मी. तक की दूरी कम हो जायेगी।

औरय्या जिले के भीखेपुर से जुहीखा जाने वाले मार्ग की चौड़ाई अभी 3 मीटर है। सिंगल रोड यह सड़क औरय्या जिले को सीधे जालौन, झाँसी और भिण्ड से जोड़ती है। इतना ही नहीं इटावा जिले के लोग जालौन जाने के लिए अभी तक औरय्या होकर या चक्करनगर बठौली होकर जाते हैं। चूंकि भीखेपुर कस्बा इटावा की सीमा से लगा हुआ है। इसलिये इटावा के लिये भीखेपुर होकर जालौन पहुँचना ज्यादा आसान हो जायेगा। अभी तक यह सड़क सिंगल लेन थी। अब इस राजमार्ग

का दर्जा मिलने के बाद सड़क टू लेन 7 मीटर चौड़ी की हो जायेगी। राजमार्ग पर किसी तरह का टोल टैक्स नहीं लिया जायेगा।

इस राजमार्ग का सबसे ज्यादा लाभ औरख्या जिले के लोगों को मिलेगा। अजीतमल अटसु दिबियापुर और उससे जुड़े सैकड़ों गाँव बगैर औरख्या जाये इस मार्ग से जालौन के रास्ते झाँसी और भिण्ड जा सकेंगे। सुरिखा में यमुना नदी पर बना पीपों का पुल भी नये पुल में तब्दील हो जायेगा। इस राजमार्ग से इटावा, औरख्या, जिले में विकास का नया मार्ग खुलेंगे। अधीक्षण अभियंता लोक निर्माण विभाग इटावा वृत्त पी.के. जैन ने बताया कि शासन से भीखेपुर जुहीखा मार्ग को राजमार्ग की स्वीकृति मिल चुकी है।

मार्ग के निर्माण में शासन को 35 करोड़ रुपये का मांग पत्र भेजा गया है। धनराशि जारी होते ही निर्माण कार्य शुरू हो जाएगी। इटावा और जिले के लिये यह बड़ी उपलब्धि है।

सात किसानों के अड़ंगे से आठ वर्ष से लटका बिंदकी बाईपास

विधान परिषद में उप मुख्यमंत्री केशव प्रसाद ने दी जानकारी वर्ष 2011 में शुरू हुआ वर्ष 2012 में परा होना था। मरीजों को होती थी ज्यादा दिक्कतें। बाँदा – एक साल का काम सात किसानों के अड़ंगे से आठवर्ष में भी पूरा न हो सका। मात्र 5 कि.मी. का बाईपास अधूरा पड़ा है। इस पर अब तक 10 करोड़ रुपये से ज्यादा खर्च हो चुके हैं। बाईपास बिना रोजना गम्भीर मरीजों को लेकर जाने वाली एंबुलेन्स और यात्री वाहन भरे बाजार के जाम में फंसे रहते हैं। प्रदेश की विधान परिषद में भी इस मुद्दे पर सोमवार को उप मुख्यमंत्री केशव प्रसाद मौर्या ने जानकारीयाँ दीं।

बाँदा से कानपुर–लखनपुर आदि जाने के लिये फतेहपुर जनपद के बिन्दकी कस्बे से होकर गुजरना पड़ता है। बिन्दकी नगर पंचायत है। मुख्य हाइवे के दोनों ओर बाजार है। हाइवे पर रात दिन बड़ी तादात में वाहनों का आवागमन है। बाँदा जनपद से रोजना एक दर्जन से ज्यादा गम्भीर मरीजों को लेकर एम्बुलेन्स कानपुर या

लखनऊ इसी रास्ते से जाती हैं। बसपा सरकार ने वर्ष 2011 में बिन्दकी कसबे से बाहर होकर वाहन निकालने के लिए बाईपास स्वीकृत किया गया था। यह 5 कि.मी. लम्बा है। 8 वर्ष बीत जाने के बाद भी यह तैयार नहीं हो पाया। मंगलवार को बसपा सरकारने पीडब्ल्यूडी मंत्री रहे और मौजूदा एमएलसी नसीमुद्दीन सिद्धकी द्वारा पूछे गए लिखित प्रश्न के जबाव में विधान परिषद में उप मुख्यमंत्री केशव प्रसाद मौर्य ने बताया कि बिंदकी बाईपास का काम 27 सितम्बर 2011 को शुरू हुआ था, इसे 26 जुलाई 2012 को पूरा हो जाना था। उप मुख्यमंत्री ने बताया कि वित्तीय वर्ष 2011-12 में इसके लिए 8 करोड़ 23 लाख रुपये मजूर किये हैं। उप मुख्यमंत्री ने बताया कि 5 किलोमीटर मार्गमें साढ़े 4 किलोमीटर का काम पूरा हो चुका है। 7 किसानों द्वारा आपसी सहमति से भूमि न दिये जाने से शेष कार्य बाधित है। उप मुख्यमंत्री ने बताया कि इसके लिए फतेहपुर डीएम ने कानपुर भूमि अध्याप्ति अधिकारी को भूमि अधिगृहित किये जाने के निर्देश दिये हैं।

बिंदकी बाईपास में भूमि और निर्माण पर हुए खर्च का ब्यौरा (लाख रुपये में)		
वर्ष	भूमि में खर्च	निर्माण में खर्च
2011-12	268.37	160
2012-13	0.06	300
2013-14	2.49	294.44
2014-15	00	13.50
2019-20	00	55.14
योग	270.92	8.23.08

पाँच साल से मौत बांट रहा उरई—मुहाना स्टेट हाइवे मुहम्मदाबाद

उरई और मुहाना के बीच पिछले करीब पाँच साल से उरई मुहाना स्टेट हाइवे का निर्माण कार्य चल रहा है, लेकिन अभी तक 22 कि.मी. का हाइवे पूरा नहीं हो सका है।

मधूरे स्टेट हाइवे पर करीब एक दर्जनसे अधिक गांव और तीन चार मौरंग की खदानें पड़ती हैं। इस कारण अक्सर मौरंग खदानों को आने-जाने वाले ट्रकों के पहिये किसी न किसी ग्रामीण को अपनी चपेट में लेकर या तो उसे अपाहिज बना देते हैं। या फिर हमेशा के लिये मौत की नींद सुला देते हैं। कई बार हाइवे मरने वालों के अपने की चीखों से गूँजा, लेकिन उनकी चीखें पीडब्ल्यूडी अधिकारियों के कानों तक नहीं पहुँची। कभी बारिश तो कभी बजट का रोना रोते अधिकारी अधूरे हाइवे के निर्माण कार्य में तेजी लाने से पल्ला झाड़ लेते हैं। साल परपूर्व कालपी से दूल्हा दुल्हन गाँव पूजा करने जा रहे थे उस वक्त भी उनकी काम को ट्रक ने टक्कर मार दी थी और दूल्हे की मौत हो गयी थी। दुल्हन हादसे में घायलहुई थी। इसी तरह 2014 में किशोर की ट्रक के चपेट में आकार मौत हो गयी थी। इस पर गुस्साई भीड़ ने ट्रक को ही आग लगा दी थी। 2009 में मुहम्मदाबाद निवासी महमद हुसैन के बेटे साजिद (25) को भी ट्रक के पहिये ने रौंदकर हमेशा के लिये मौत की नींद सुला दियाथा। ऐसी रामपुरा निवासी प्रदीप दिसम्बर 2014 में पत्नी के साथ कुसुमिलिया स्थित ससुराल से लौट रहे थे। ट्रक की टक्कर ने पत्नी शशि का साथ हमेशा के छुड़ा दिया। कुसुमिलिया निवासी करन सिंहके दोनों पैर देज रफ्तार ट्रक ने छीन लिये।

आठ करोड़ से सुधरेंगी सड़कें

सड़क राज्य निधि से क्षतिग्रस्त सड़कों को बनवाने की मंजूरी, 31 मार्च तक बनकर होगी तैयार

कानपुर – बुन्देलखण्ड की खस्ता सड़कों की सूरत अगले माह के अन्त तक बदल जायेगी। शासन ने लोक निर्माण विभाग (PWD) को सड़कों की

लखनऊ—गोरखपुर हाईवे से सीधे राम मन्दिर जा सकेंगे भक्त

250 करोड़ रुपये से श्रीराम जन्म भूमि तक बनेगी एलिबेटेड रोड अयोध्या – भक्तों व पर्यटकों के लिए रामलला का दर्शन सुलभ व आरामदायक हो इसके लिये योगी सरकार ढाई सौ करोड़ रुपये की लागत से लखनऊ—गोरखपुर फोरलेन हाइवे से श्रीराम जन्म भूमि तक ढाई कि.मी. की ऐलीविटेड सड़क बनवाने जा रही है। इसकी डिजायन के साथ एक प्रस्ताव यू.पी. सेतु निगम ने शासन को भेजा है। धन आवंटन होते ही इस पर काम शुरू हो जायेगी।

सेतु निगम की परियोजना प्रबन्धन गेदालाल ने बताया कि लखनऊ—गोरखपुर हाइवे के अयोध्या स्थित महोबरा बाजार बाईपास से श्रीराम जन्म भूमि तक एलिबेटेड की सड़क के ऊपर से होते हुए तीन लेन की होगी। इसकी चौड़ाई 105 मीटर होगी। नीचे बाईपास भी विकसित किया जायेगा। इससे भक्तों का पर्यटकों को अन्य दर्शनीय स्थलों तक जाने में सहूलियत होगी। इसका प्रस्ताव शासन को भेज दिया गया है।

अधूरी सड़क से वाशिंदे परेशान, निर्माण की मांग

आटा—परासन मार्ग का निर्माण हुए 16 वर्ष बीतने के बाद भी लोक निर्माण विभाग की बनाई गई सड़क 2800 मी. अधूरी है।

आटा – आटा—परासन मार्ग का निर्माण हुये करीब 16 वर्ष बीतने के बाद भी लोक निर्माण विभाग की बनाई गयी सड़क 2000 मीटर अधूरी पड़ी है। जिससे

ग्रामीणों को आवागमन में परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इससे लोगों को आक्रोश व्याप्त है।

बता दें कि आटा-परासन मार्गका निर्माण करीब 16 वर्ष पूर्व लोक निर्माण विभाग द्वारा सड़क का निर्माण कराया गया था। उक्त मार्ग आटा से अकोड़ी व हरिशकरी नगर पर मिलता है। मगर विभाग ने मरम्मत के लिये करीब आठ करोड़ रुपये जारी कर दिये गये हैं। सड़क राज्य निधि से बनने वाली इन सड़कों का काम पी.डब्ल्यू.डी. को 3 मार्च 2020 तक पूरा करना है। ऐसा न करने की स्थिति में जारी बजट वापस हो जायेगा।

ढाई करोड़ से हमीरपुर की दो सड़कें सुधरेंगी

मोहदा बांसवारी रोडके आबादी भाग के क्षतिग्रस्त 780 मीटर हिस्से की मरम्मत 72.22 लाख से होगी। ठेड़ा पचखुरा सुरौली बरूआ भौरा डाँडा सिकहुलारोड के 6 कि.मी. की मरम्मत 1.69 करोड़ रुपये से होगी।

दो करोड़ से बाँध की तीन सड़कें बनेंगी

अछरौड सम्पर्क मार्ग की दो कि.मी. सड़क की मरम्मत 45.62 लाख से होगी। बाँदा बबेरू कमासिन स्टेट हाइवे पर खिलौसा समासी, सिंगापुर रोड की करीब 9 किलोमीटर की मरम्मत 70.70 लाख रुपये से होगी। कसासिन बाँदा दादी रोड के एक कि.मी. हिस्से का कंकरीट का निर्माण 95 लाख रुपये से होगी।

महोबा की सड़कों को मिले साढ़े तीन करोड़

कुल पहाड़ नौ गाँव रोड से संलाभायु सम्पर्क रोडके 6.34 किलो मीटर हिस्से को 78.42 लाख रुपये की मरम्मत होगी।

- अमनपुर से भदरबारा के शुरूआती 4 कि.मी. हिस्से की मरम्मत 55.28 लाख रुपये से होगी।
- केएचके से बनी रोड 4 कि.मी. हिस्से की मरम्मत 55.38 लाखरुपये से होगी।

- झाँसी मिर्जापुर रोड से रिबई रोडकी शुरुआत 3 कि.मी. हिस्से की मरम्मत 40.55 लाख रुपये से होगी।
- खरेड़ा धावरी बरेड़ा रोडकी 10 कि.मी. सड़क 1.32 करोड़ रुपये से मरम्मत होगी। चालू वित्तीय वर्ष में शासन ने जारी किये 66 लाख रुपये।

आटा से अकोड़ा के बड़े पुल तक का निमाण कर 2800 मी. सड़क बीच में अधूरी छोड़ दी है। जबकि इमिलिया से हरिशकारी नहर तक पक्का निर्माण पूर्ण करा दिया है। बीच में बड़ी अधूरी सड़क की वजह से यहां के वाशिंगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। जिससे यहाँ से दो पहिया वाहनों को छोड़कर पैदल चलने में लोगों को कई बार सोचना पड़ता है। इस कच्ची बदहाल सड़क पर कई बार दो पहिया वाहनचालक गिरकर बुरी तरह चुटहिल हो चुके हैं। लेकिन प्रशासन ने इस बदहाल सड़क की तरफ अभी तक सुध नहीं ली है। विधानसभा चुनाव के दौरान कई नेताओं ने यहाँ वादे किये थे, लेकिन चुनाव खत्म होते ही सब बेमतलब रहा। हालत यह है कि सड़क पर बड़े-बड़े गड्ढे हो गये हैं, बारिश के दिनों में स्थिति और भयावह होती है।

इस सड़क से अकोंडी बारा, पांडेपुर आमिया, कहटा, सुनहरा, परासन, इमिलिया आदि गाँव के लोग पूरी तरह इसी मार्ग पर निर्भर हैं। सड़क खराब होने से यहाँ के ग्रामीण को मुख्यालय आने के लिये करीब 20 कि.मी. के चक्कर लगाना पड़ता है।

वहीं पर इमिलिया प्रधान अवधेश कुमार आसिया प्रधान फूलसिंह पाल कहटा प्रधान छत्रपाल राजपूत यदि लोगों ने बताया कि अगर जल्द ही सड़क का निर्माण नहीं कराया गया तो वह सड़कों पर उतरकर प्रदर्शन करेंगे। अधिशासी अभियन्ता बी. ए. राय ने बताया कि अधूरी सड़क की जानकारी है। सड़क का स्टीमेट बनाकर शासन को भेज दिया जाये। बजट मिलते ही जल्द से जल्द खराब सड़क बनायी जायेगी।

विवाद खत्म, सड़क का निर्माण शुरू

कालपी – कालपी नगर के मुख्य बाजार की टूटी सड़क एवं जाम की समस्या से निपटने के लिये नगर पालिका प्रशासन ने सी.सी. सड़क एवं नालियों का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है। अधिशासी अधिकारी व चेयरमैन प्रतिनिधि की मौजूदगी में नाली निमाण के लिये खुदाई का काम शुरू कर दिया गया है।

उल्लेखनीय है कि कालपी बाजारकी पौने दो कि.मी. पुराने राजमार्ग की सड़क लोक निर्माण खंड तृतीय के नियंत्रणधीन थी। लोक निर्माण विभाग तथा नगर पालिका प्रशासन सड़क को मरम्मत कराने में आनाकानी करते थे एक दशक से दोनों विभागों के बीच पेच फंसा था। जिला प्रशासन की पहल पर लोक निर्माण प्रशासन की पहल पर लोक निर्माण विभाग के द्वारा अनापत्ति प्रमाण-पत्र पालिका प्रशासन को प्रदान कर दी गयी थी। जिसके बाद से ही इसके निर्माण को लेकर अटकलें तेज हो गयी थीं।

नगर पालिका के अधिकारियों की अपनी कागजी प्रक्रया को पूरी करने के बाद निर्माण शुरू कराने की बात कर रहे थे। रविवार को पालिका ई.ओ. ने निर्माण कार्य शुरू करा दिया है। जिससे अब लोगों को उम्मीद है, कि जल्ज ही सड़क का निर्माण कार्य पूर्ण कर लिया जायेगा और उन्हें काफी सहूलियत मिलेगी।

निधानन डेरा पुल के लिये मिला साढ़े साथ करोड़

पुल बनने से दर्जनों गाँवों के लोगों को मिलेगी सहूलियत। कई सालों से पुल निर्माण की होरही थी माँग

कालपी/कधैरा – क्षेत्र के बेतवा नदी के दूसरी तरफ जिले के आधार सैकड़ा गाँव के लोगों के लिये अच्छी खबर है। कई सालों से अधर में पड़े निधानन डेरा के पुल निर्माण कार्य की रुकावट को दूर कर लिया गया है। विधायक नरेन्द्र सिंह जादौन की पहलपर शासन ने पुल निर्माण के लिए 7 करोड़ 57 लाख रुपये की धनराशि कार्यदाई संस्था उत्तरप्रदेश राज्य सेतु हेतु निगम को जारी कर दी है।

जिससे उम्मीद जताई जा रही है कि जल्द ही पुल निर्माण का कार्य शुरू कर दिया जायेगा। विधायक ने बताया है कि क्षेत्रों के लोगों की इस समस्या को मुख्यमंत्री के समक्ष रखा था। मुख्यमंत्री ने इस समस्या को गम्भीरता से लेते हुए ही निर्माण के लिये बजट जारी कर दिया जायेगा। जिससे अब इन गाँवों में भी तेजी से विकास किया जा सके।

बता दें कि कक्षैरा क्षेत्र के दर्जनों ऐसे गाँव हैं, जो नदी के दूसरे तट पर पड़ते हैं। इसके साथ ही इस क्षेत्र से हमीरपुर जाने वाले लोगों की करीब 40 किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ता था। इस क्षेत्र में इकौना पाल मार्ग के मध्य निधानन डेरा पर पुल न होने से लोग आवागमन की समस्याओं से जूझ रहे हैं। यहाँ पर पुल निर्माण की काफी समय से मांग उठा रही है। विधायक नरेंद्र सिंह जादौन ने बताया कि इन समस्याओं को लेकर उन्होंने पुल के निर्माण का प्रस्ताव 2019 में मुख्यमंत्री को भेजा था। उन्होंने बताया कि मुख्यमंत्री ने निधानन डेरा हेतु सेतु के लिये कार्यवाही संस्था उत्तरप्रदेश राज्य सेतु निगम को 7 करोड़ सत्तावन लाख का बजट रिलीज कर दिया गया है। इससे 71 मीटर लम्बाई पुल का सम्पर्क मार्ग का निर्माण कराया जायेगा, जिससे लोगों में खुशी की लहर दौड़ गयी।

जालौन की खस्ताहाल 10 सड़कों की हालत सुधरेगी

शासन ने राज्य सड़क निधि के 6.17 करोड़ रुपये से सड़कों की मरम्मत को दी मंजूरी

कानपुर – जालौन जिले की 10 खस्ताहाल सड़कों की सूरत अगले माह स बदलने लगेगी। शासन ने लोक निर्माण विभाग (पी.डब्ल्यू.डी.) को सड़कों की मरम्मत के लिये करीब 6.17 करोड़ रुपये जारी कर दिये हैं। सड़क राज्य निधि से बनने वाली इन सड़कों का काम 31 मार्च 2020 तक पूरा करना है। ऐसा न करने की स्थिति में जारी बजट जारी हो जायेगी। सड़क निर्माण की स्वीकृति मिलते ही पी. डब्ल्यू.डी. ने सड़कों के सुधार के लिये टेंडर प्रक्रिया शुरू कर दी है।

वर्तमान की ताजा स्थिति

इन सड़कों की बदलेगी सूरत

क्र. सं.	मार्ग का नाम	कि.मी.	लागत (लाख में)
1.	सेता सम्पर्क मार्ग	ढाई कि.मी.	53.96 लाख
2.	डाबर से गढेरना सम्पर्क मार्ग	2.600 कि.मी.	46.02 लाख
3.	महरौनी सम्पर्क मार्ग	600 मीटर	56.54
4.	हमीरपुरा सम्पर्क मार्ग	1.100 कि.मी.	91.49 लाख
5.	सिरसा कलार से हदरुख सम्पर्क मार्ग	3 कि.मी.	78.44 लाख
6.	कालपी राठ से परासन सम्पर्क मार्ग	4 कि.मी.	50.09 लाख
7.	लमसर गुलौली सम्पर्क मार्ग	6.400 कि.मी.	77.18 लाख
8.	जालौन खुर्द सम्पर्क मार्ग	3 कि.मी.	47.62 लाख
9.	शंकरपुर से देवनपुरवा सम्पर्क मार्ग	4.5 कि.मी.	74.23 लाख
10.	लरियापुरा सम्पर्क मार्ग	ढाई कि.मी.	41 लाख

वाहनों के फर्टा भरने को अभी 3 माह का इन्तजार फरवरी के बजाय अब अप्रैल तक पूरा होगा ओवर ब्रिज बारिश ने रोकी थी काम की रफ्तार बनेंगे तीन अंडर पास

कालपी – धीमी गति की वजह से ओवरब्रिज का निर्माण 28 फरवरी तक नहीं हो सकेगा। हाइवे अथोरिटी के अफसरों का कहना है कि बरसात की वजह से 10 से 15 दिन काम बाध था। अधूरी फोर लेन की सर्विस रोड व ओवर ब्रिज का काम 30 अप्रैल तक हर हाल में पूरा कर लिया जायेगा। लिहाजा हाइवे पर वाहनों के फराटे भरने में अभी 3 माह का समय और लगेगा।

कालपी के हाइवे पर डेढ़ साल से सर्विस लेन और ओवरब्रिज का निर्माण किया जा रहा है, ताकि कानपुर और झाँसी से आने वाले वाहनों को भीषण जाम व सड़क हादसों से निजात दिलाई जा सके। ओवरब्रिज में तीन अण्डर पास भी बनाये जा रहे हैं। अधिकारियों की माने तो 80 से 85 फीसदी, कार्य पूरा हो चुका है। हाइवे अथोरिटी के जनसम्पर्क अधिकारी डी.एन. तिवारी का कहना है कि हाइवे पर वाहनों का लोड अत्यधिक है। इससे भी काम प्रभावित हो रहा है। अच्छी बात यह है कि काम बन्द नहीं हुआ है। प्रयास किया जायेगा कि अप्रैल तक ओवर ब्रिज बनकर तैयार हो जायेगा।

एक नजर में हाइवे व ओवरब्रिज

निर्माणाधीन हाइवे 1.77 कि.मी.

निर्माणाधीन ओवरब्रिज 0.77 कि.मी.

स्वीकृति बजट – 42 करोड़ रुपये

अंडर पास– 03

भारी वाहनों का आवागमन

रोजना 2000

राठ से कालपी–मदारीपुर तक सड़क होगी चौड़ी

कानपुर – राठ से बाँया कालपी होते हुए मदारीपुर सड़क का सीत मीटर चौड़ीकरण और सुधार कराया जायेगा। सड़क चौड़ीकरण और सुधार के लिये (पी.

डब्ल्यू.डी.) की और भेजे गये प्रस्ताव को शासन को मंजूरी मिल गयी है। करीब 28 करोड़ रुपये से 96 कि.मी. लम्बी सड़क की सूरत बदल जायेगी। शासन से मंजूरी मिलने के बाद पी.डब्ल्यू.डी. जल्द ही सड़क निर्माण के लिये टेंडर प्रक्रिया शुरू करेगा। उरई और हमीरपुर जिलों को जोड़ने वाले इस रोड के जरिये लोग औरय्या होकर दिल्ली आते जाते हैं। वाहनों की बड़ी संख्या में मजेदार बीते साल पी.डब्ल्यू.डी. ने मण्डल की चार सड़कों के प्रस्ताव को मंजूर कर लिया है। राठ-कालपी-मदारीपुर रोड के अलावा भी कार्य होगा।

स्टेट हाइवे बनने के फायदे

स्टेट हाइवे होने के बाद इन सड़कों की न्यूनतम चौड़ाई सात मीटर हो जायेगी। अभी जहाँ चौड़ाई सात मीटर से कम है। वहाँ उसे बढ़ाया जायेगा। इस तरह पूरी सड़क दो लेन की हो जायेगी। इन सड़कों की मरम्मत अवधि भी चारसे घटकर तीन वर्ष हो जायेगी। हाइवे होने के बाद उरई-हमीरपुर सड़क का नाम 130 हो जायेगी। बाँदा-हमीरपुर रोड अब स्टेट हाइवे नं. 134 हो गया है।

लखनऊ-कानपुर एक्सप्रेस-वे के नाम पर तैयार की लखनऊ-शुक्लागंज की डी.पी. आर.

एन.एच.ए.आई. की कारस्तानी: 47000 करोड़ खर्च करने पर भी जस की तस रहेगी जाम की समस्या।

लखनऊ-कानपुर एक्सप्रेस-वे पर उसके नाम पर एन.एच.ए.आई ने लखनऊ-शुक्लागंज एक्सप्रेस-वे की डी.पी.आर. तैयार की है। 60 कि.मी. लम्बे एक्सप्रेस-वे के निर्माण पर कुल 47000 करोड़ रुपये खर्च किये जायेंगे, लेकिन दोनों शहरों के बीच जाम की समस्या से इसके बाद भी जूझना पड़ेगा। अब डी.पी.आर. तैयार करके भले ही अफसर पीठ थपथपा रहे हों, मगर इससे न कानपुर को राहत मिलेगी और न लखनऊ को कोई खास फायदा होगा।

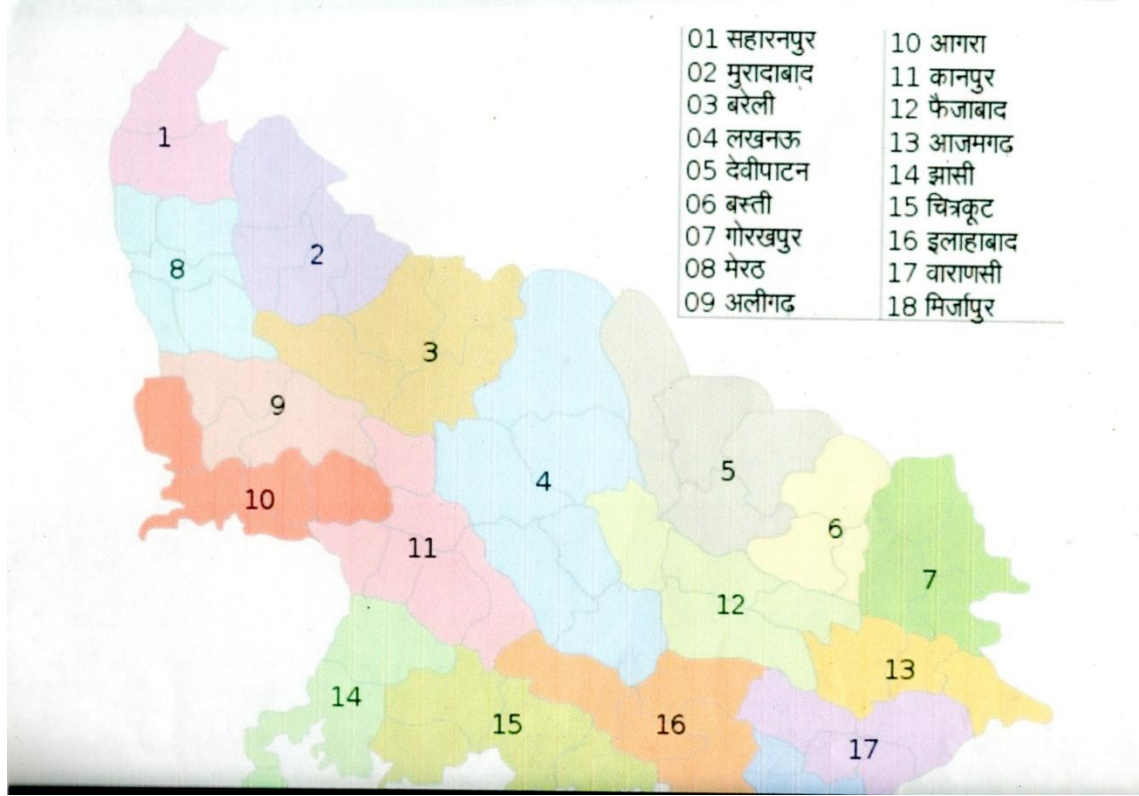
केन्द्रीय सड़क परिवहन एव राजमार्ग मन्त्रालय ने इन दो शहरों के बीच बेहतर कनेक्टिविटी और कानपुर के लेदर उद्योग को बढ़ावा देने के लिये एक्सप्रेस-वे के निर्माण की घोषणा की है। कानपुर के लेदर उद्योग से जुड़े उद्यमी लम्बे समय से एक ऐसी एक्सप्रेस-वे की माँग कर रहे हैं। जिससे उनके यहाँ से मनौसी एयरपोर्ट तक आने जाने में लगने वाला समय कम से कम हो।

अभी स्थिति यह है कि मौजूदा कानपुर-लखनऊ हाइवे 50 हजार पी.सी.यू. (पैसेन्जर कार यूनिट) क्षमता का है पर वर्तमान में पी.सी.यू. 55 हजार पी.सी.यू. को भी भार कर चुका है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए एन.एच.ए.आई. ने एक्सप्रेस-वे के रूट का चिन्ह कान (एलाइनमेंट) किया प्रारंभ में तय हुआ था कि यह एक्सप्रेस-वे लखनऊ-कानपुर रिंग रोड का चिन्हांकन नहीं हुई है। अभी यह भी नहीं पता कि इस रिंग रोड का प्रस्ताव कब धरातल पर उतरेगा।

इसलिये की गयी डी.पी.आर. में हाइवे को अमौसी से शुरू करके कानपुर के शुक्लागंज में लखनऊ कानपुर हाइवे एन.एच 25 से मिलाने का निर्माण लिया गया है। डी.पी.आर. के अनुसार अमौसी से बनी तक 13 किलोमीटर लम्बी एलीवेटेड रोड होगी। यह मौजूदा सड़क के ही समान्तर होगी। उसके बाद कीरोड एलीवेटेड नहीं होगी, बनीसे एक्सप्रेस-वे के दाहिनी मुड़ते हुए शुक्लागंज जायेगा। इस तसह से 62 किलोमीटर लम्बी सड़क की सिविल लागत 33000 करोड़ रुपये होगी। जमीन अधिग्रहण व अन्य खर्चों मिलाकर 47000 करोड़ रुपये आंकी गई है।

शुक्लागंज में एक्सप्रेस-वे को एन.एच 25 में मिला दिया जायेगा। उसके बाद शुक्लागंज से कानपुर मुख्य शहर तक करीब 10-11 किलोमीटर का रास्ता पुराने रूट से ही तय करना होगा। ज्यादा ट्रैफिक होने की वजह से उस दल पर अक्सर ही जाम लगा रहता है। एक्सप्रेस-वे बनने पर अमौसी से शुक्लागंज तक का सफर आसान होगा पर उससे आगे कानपुर तक समस्या जस की तस बनी रहेगी। हालांकि

एन.एच.ए.आई. के एक वरिष्ठ अधिकारी ने बताया कि कानपुर रिंग रोड के बारे में कोई जानकारी न होने के कारण एक्सप्रेस-वे के शुक्लागंज तक ले जा रहे हैं।



कानपुर रिंग रोड बनने पर वाईपास के माध्यम से इसे एक्सप्रेस-वे के माध्यम से इस एक्सप्रेस-वे से जोड़ा जायेगा।

लखनऊ-कानपुर एक्सप्रेस-वे डी.पी.आर. तैयार हो चुकी है। इसकी कुल लम्बाई 62 किलोमीटर होगी। राजीव अग्रवाल क्षेत्रीय अधिकारी (पूर्वी) एन.एच.ए.आई.

लखनऊ-कानपुर हाइवे : टोल पूरा पर शर्त अधूरी

लखनऊ - लखनऊ-कानपुर हाइवे (एन.एच.25) पर नियम कायदे ताक पर रखकर टोल टैक्स वसूला जा रहा है। अधिकांश सड़कें गड्ढों में तब्दील हो चुकी हैं। जो कि टोल टैक्स वसूले जाने की शर्तका सरासर उल्लंघन है। यहाँ तक कि पूरी तरह से जर्जर हो चुके और कुल 25 किलोमीटर लम्बे सड़क के टुकड़ों को भी ठीक करने के लिये 31 मार्च तक समय दे दिया गया है। नवीनतम आम राहगीर मुश्किल

में है। वही एन.एच.ए.आई. के अधिकारियों और ठेकेदारों की मिलीभगत से नियमों से परे उनकी जेब भी कट रही है।

किसी भी सड़क पर निजी कम्पनी को टोल वसूलने का अधिकार देने से पहले भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एन.एच.ए.आई.) उसके साथ अनुबन्ध करता है। 75 किलो मीटर लम्बा लखनऊ-कानपुर राजमार्ग ऑपरेट मेटेन एण्ड ट्रान्सफर यानी ओ.एम.टी. मॉडल पर पीएडसी कम्पनी को दिया गया है। वर्ष 2013 में नौ साल के लिये उसके साथ अनुबंध किया गया। तय हुआ कि पहली साल कम्पी एन.एच.ए.आई. 150 करोड़ रुपये देगी उसके बाद इस राशि में हर साल 10 फीसदी की बढ़ोत्तरी होगी।

अनुबन्ध की शर्तों में सड़क का रफनेस (खुरदरापन) का भी जिक्र होता है। इस रोड पर रफनेस 3000 पंच प्रति किलोमीटर होनी चाहिये। आम समझ की भाषा में कहे तो तीन हजार मीटर प्रति किलोमीटर से ज्यादा रफनेस नहीं होनी चाहिये। अनुबंध की इसशर्त के मायने यह है कि प्रति किलोमीटर की औसतन तीन मीटर से ज्यादा हल्के-फुलके जर्क (झटके भी नहीं लगने चाहिये, लेकिन यहाँ हाइवे के प्रत्येक किलोमीटर का अधिकांश हिस्से गड्ढे में तब्दील हो चुका है। टोल प्लाजा के इधर-उधर भी गड्ढे हैं। खास बात यह है कि अलग-अलग टुकड़ों में इस सड़क का कुल 25 कि.मी. हिस्सा ऐसा है, जिसे नये सिरे से बनाना है। इस काम को पूरा करने के लिये भी 31 मार्च का इंतजार किया जा रहा है। इसकी चिन्ता नहीं है कि रफनेस के अनुसार खराब सड़क को तत्काल ठीक किया जा रहा है। इसकी चिन्ता नहीं है कि रफनेस इंडेक्स के अनुसार खराब सड़क को तत्काल ठीक किया जाना जरूरी। नवीनीकरण यदि सड़क ठीक ठीक हालत में ज्यादा वक्त लिया जा सकता है। हमने सड़क को ठीक करवाने के निर्देश करवाने के निर्देश परिपोषण विकास (पी.डी.) को दे दिये हैं। पता करता है कि अभी तक काम पूरा क्यों नहीं हुआ है। जल्द ही इस कार्य को पूरा करायाजायेगा। राजीव अग्रवाल क्षेत्रीय अधिकारी पूर्व एनएचएआई

बुन्देलखण्ड विकास निधि की किस्त जारी हुई

हमीरपुर की 14 सड़कों के लिये 14 करोड़ 57 लाख 43 हजार रुपये की दूसरी किस्त आई इन सड़कों की आई धनराशि

हमीरपुर – बुन्देलखण्ड विकास निधि से बनने वाली जिलेकी 16 सड़कों में 14 को दूसरी किस्त शासन ने अवमुक्त कर दी है। 14 करोड़ 57 लाख 43 हजार से इन सड़कों का डामरीकरण किया जायेगा। जो बारिश से पहले तैयार हो जायेगी। वही टिकरौली से बड़ागाँव तक तीन कि.मी. व पत्योरा से बड़ाकछार तक पाँच कि.मी. सड़क निर्माण का बजट जारी न होने से इनका कार्य प्रभावित होगा। जिनका बजट मार्च तक आने की उम्मीद है।

जुनपद की गाँव से गाँव को जोड़ने वाले ज्यादातर सम्पर्क मार्ग जर्जर वाले ज्यादातर सम्पर्क मार्ग जर्जर हालत में पड़े हैं। इससे ग्रामीण क्षेत्रों में निवास करने वालों को भारी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। इसके लिये मई 2019 में बुन्देलखण्ड विकास निधि से 16 सड़कें शासन ने स्वीकृति कर प्रथम किस्त के रूप में शासन ने 348.34 लाख की धनराशि अवयुक्त की थी। इससे सड़कों में मिट्टी व डस्टका थोड़ा बहुत कार्य हो पाया था। बजट के आभाव में इन सड़कों का डामरीकरण कार्य प्रभावित हो रहा था। करीब 10 माह बाद शासन ने बुन्देलखण्ड विकास निधि की द्वितीय किस्त जारी कर 14 करोड़ 57 लाख 43 हजार रुपये लो.नि. वि. (प्रांतीय खण्ड) की जारी किया है। जिससे इन सड़कों के जल्द निर्माण कार्य शुरू होने की उम्मीद है।

बड़ागाँव निवासी केदार यादव ने कहा कि पत्योरा से बढ़ाकर बड़ाकछार तक 5 कि.मी. सड़क बुन्देलखण्ड विकास निधि से पास होने पर मिट्टी के साथ बजरी का काम हुआ है, जिससे राहगीरों को सड़क पर चलना दूभर है इस मार्ग पर बजट की कमी के चलते डामरीकरण का कार्य ठप है।

इन सड़कों को आई धनराशि

हमीरपुर सी.डी.ओ. की निगरानी में 14 सड़कों के डामरीकरण की राशि अवमुक्त की गई है जो निम्न प्रकार है—

तालिका क्र. 7.3
हमीरपुर में बुन्देलखड विकास निधि
वर्तमान की ताजा स्थिति

क्र. सं.	मार्ग का नाम	कि.मी.	लागत (लाखों रु. में)
1.	करियापुर सम्पर्क मार्ग	0.95 कि.मी.	80 लाख 55 हजार
2.	बरुरा से सिमरा	0.65 कि.मी.	55.40 लाख
3.	शेखपुर बचरौली मार्ग यादव का डेरा होते हुए बंशी डेरा तक	1.60 कि.मी.	127.64 लाख 102 (प्राप्त)
4.	चंदपुरवा से पंधरी तक सम्पर्क मार्ग	2 कि.मी.	138.88 लाख 111.10 (प्राप्त)
5.	सुमेरपुर बांकी से कलौली तक	कि.मी.	80.55 लाख
6.	खंडेह से फत्तेपुरवा	6 कि.मी.	415.08 लाख 186.78 (प्राप्त)
7.	जलाला गहतौली से सुरौली बाँदा सीमा तक	6 कि.मी.	429.37 लाख 193.20 (प्राप्त)
8.	ग्राम डामर से कुतुबपुर सम्पर्क मार्ग	2.50 कि.मी.	200.38 लाख 90.16 (प्राप्त)

9.	पाटनपुर से अतरार	6 $\frac{1}{2}$ कि.मी.	468.38 लाख 211.02 (प्राप्त)
10.	गोकुल का डेरा विलौटा डेरा तक	3.40 कि.मी.	290.93 लाख 130.90 (प्राप्त)
11.	कैथी करेना संत कुटी मार्ग	3 कि.मी.	362.80 लाख 163.26 (प्राप्त)
12.	कलौलीतीर से हेलापुर होते हुए अमिरटा मार्ग	2.40 कि.मी.	243.57 (लाख) 109.81 (प्राप्त)
13.	पाटनपुर से भरसंवा	6 कि.मी.	405.16 (लाख) 182.31 (प्राप्त)
14.	कानपुर सागर हाइवे से सौखर मनासर बाबा होते हुए देवगाँव तक	05 कि.मी.	108.49 लाख

इन सड़कों की नही मिली दूसरी किस्त

टिकरौली से बड़ागाँव तीन कि.मी. सम्पर्क मार्ग के लिये 221.81 लाख की लागत से बननी है। लेकिन अभी तक इस मार्ग पर मिट्टी पुराई का कार्य ही हो पाया है। शासन से बजट न मिलने से इस वित्तीय वर्ष बरिश के सीजन में लोगों को भारी मुसीबतों का सामना करना पड़ सकता है। वही पत्योरा से बड़ाकछार पांच कि.मी. सम्पर्क मार्ग की भी धनराशि न मिलने से लोगों को आवागमन में दिक्कतों का सामना करना पड़ेगा।

बुन्देलखण्ड विकास निधि की दूसरी किस्त आई है, जिसमें 14 सड़कों के लिये शासन ने बजट जारी किया है। जल्द ही इन मार्गों पर डामरीकरण शुरू करा दिया जाये। दो मार्गों के लिये बजट मार्च तक मिलने की उम्मीद है।

राजीव कुमार श्रीवास्तव, अधिषाशी अभियन्ता लो.नि.वि.

एट, कोंच से जुड़ेगा औरय्या

अभी तक जनपद से औरय्या जाने के लिये जालौन से होकर जाना पड़ता था। इसके लिये हाइवे से जनपद के भीतर आना होता था। इसी साल शासन ने एट से शीघ्र औरय्या को जोड़ने के लिये स्टेट हाइवे बनाने का फैसला किया है। जिसका काम साल के शुरू होने पर चालू भी हो जायेगा। और शायद साल के खत्म होने से पहले समाप्त भी हो जायेगा। इन हाइवे के बन जाने के बाद लोगों, नेशनल हाइवे से ही एट-औरय्या स्टेट हाइवे में प्रवेश करते हुए कोंच के रास्ते बड़े आराम से औरय्या जिले को जा सकेंगे।

तालिका क्र. 7.4
रोड नेटवर्क की स्थिति

मार्ग का वर्गीकरण	31.03.2017	31.03.2018	वर्तमान स्थिति
राष्ट्रीय मार्ग (कि.मी.)	7633	10981	11384
राज्य मार्ग (कि.मी.)	7202	6810	6859
प्रमुख जिला मार्ग (कि.मी.)	7486	7277	7388
अन्य जिला मार्ग (कि.मी.)	47576	49037	49138
ग्रामीण मार्ग (कि.मी.)	169051	168694	175437
योग	238948	242799	250206

तालिका क्र. 7.5

उत्तरप्रदेश राज्य की भौगोलिक सीमा रेखा

क्र.स.	राज्य/देश	उत्तर प्रदेश के स्पर्शित जिले
1.	मध्यप्रदेश	11 (आगरा, इटावा, जालौन, झाँसी, ललितपुर, महोबा, बाँदा, चित्रकूट, प्रयागराज, मिर्जापुर, सोनभद्र)
2.	बिहार	7 स्पेनभद्र, चंदौली, गाजीपुर, बलिया, देवरिया, कुशीनगर, महाराजगंज
3.	उत्तराखंड	7 सहारनपुर मुजफ्फरनगर, बिजनौर, मुरादाबाद, रामपुर, बरेली, पीलीभीत
4.	हरियाणा	6 सहारनपुर, शामली, बागपत, गौतम बुद्धनगर, अलीगढ़, मथुरा
5.	दिल्ली	3 बागपत, गजियाबाद, गौतमबुद्ध नगर
6.	राजस्थान	2 (आगरा, मथुरा)
7.	छत्तीसगढ़	1 (सोनभद्र)
8.	झारखंड	1 (स्पेनभद्र)
9.	हिमाचल प्रदेश	1 सहारनपुर
10.	नेपाल	7 महाराजगंज, सिद्धार्थनगर, बलरामपुर, श्रीबस्ती

तालिका क्र. 7.6

उत्तरप्रदेश की सीमा को स्पर्श करने वाले राज्य और उनके जिले

क्र.सं.	राज्य	स्पर्शरत् जिले
1.	मध्यप्रदेश	13 (मुरैना, भिण्ड, दितया, शिवपुरी, अशोकनगर, सागर, टीकमगढ़, निवाड़ी, छतरपुर, पन्ना, सतना, रीवा, सिंगरौली)
2.	बिहार	8 (परिश्रमी, चंपारण, गोपालगंज, सिवान, सारण, भोजपुर, बक्सर, कैमूर, रोहतास)
3.	हरियाणा	7 (यमुनागर, करनाल, पानीपत, सोनीपत, फरीदाबाद, बलबल, मुंह, (मेवात)
4.	उत्तराखंड	5 देहरादून, हरिद्वार, पौड़ी, नैनीताल, उधम सिंह नगर
5.	राजस्थान	2 (भरतपुर व धौलपुर)
6.	छत्तीसगढ़	1 बलरामपुर
7.	झारखंड	1 (गढ़वा)
8.	हिमाचल प्रदेश	1 (सिरमौर)

तालिका क्र. 7.7
उत्तरप्रदेश में नए एक्सप्रेस-वे

नाम	कहाँ से कहाँ	लम्बाई	जिला
गंगा एक्सप्रेस-वे	मेरठ से प्रयागराज	594 कि.मी. (6 लेन)	मेरठ, अमरोहा, बुलंदशहर, बदायूँ, शाहजहाँपुर, फर्रुखाबाद, हरई, कन्नौज, उन्नाव, रायबरेली, प्रतापगढ़, प्रयागराज
पूर्वांचल एक्सप्रेस-वे	लखनपुर (चाँद सराय) से गजीपुर (हेदरिया गाँव)	340824 कि.मी. (6 लेन)	लखनऊ, बाराबंकी, अमेठी, सुल्तानपुर, अयोध्या, अम्बेडकर नगर, आजमगढ़, मऊ गाजीपुर
बुंदेलखंड एक्सप्रेस-वे	चित्रकूट से इटावा (आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस-वे पर)	296.07 कि.मी. (4 लेन)	चित्रकूट, बाँदा, महोबा, हमीरपुर, जालौन, औरय्या, इटावा

सड़क परिवहन और राज मार्ग मंत्रालय पर 2022-23 के लिये कुल खर्च 199108 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। यह 2021-22 के संशोधित अनुमान से 52% अधिक है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के लिये बजट आवंटन (करोड़ रुपये में)

	2020-21 वास्तविक	2021-22 आरई	2022-23 बीई	% 2021 आरई की तुलना में 2022 बीई
आय	9964	9898	11364	15%
पूँजी	89195	18, 774	18774	55%
कुल	99159	13, 1149	199108	52%

नोट- बी.ई. बजट अनुमान आर.ई. संशोधित अनुमान

केरल	एन.एच. 47ए एनएच 47बी	एनएच966बी एनएच 966 ए
केरल, टीएन	एनएच 47	एनएच 544
असम नागालैंड	एनएच 39	एनएच 129
असम अरुणाचल प्रदेश	एनएच 38 और एनएच 153	एनएच 315
अस	एनएच 152	एनएच 127 ए
राजस्थान	एनएच 79	एनएच 156
अपर	एनएच 56	एनएच 731

हाल ही में किये गये परिवर्तनों के साथ उत्तरप्रदेश से गुजरने वाले प्रमुख राष्ट्रीय राज मार्गों की सूची निम्न लिखित है-

पुराना राष्ट्रीय राज मार्ग (NH) संख्या	नया राष्ट्रीय राज मार्ग (NH) नंबर	मार्ग
2.	19	आगरा-मथुरा-कानपुर-इलाहाबाद-वाराणसी (आगरा बायपास सहित)
3.	44	आगरा-ग्वालियर

7.	35	वाराणसी-रीवा-जबलपुर-नागपुर-कन्याकुमारी
11.	21	आगरा-जयपुर-बीकानेर
19.	31	गाजीपुर-बलिया-हाजीपुर
24.	9	दिल्ली-बरेली-लखनऊ
24-A	230	लखनऊ बाईपास (रिंगरोड)
24-B	30	लखनऊ-रायबरेली-इलाहाबाद
25	27	लखनऊ-कानपुर खंड और झाँसी-शिवपुरी खंड
26	44	झाँसी-सागर
27	30	इलाहाबाद-मंगवां
28	27	लखनऊ-बस्ती-गोरखपुर
28-B	727	चंपवां बेतवा-बाध्य छिटौनी-कुशीनगर
28	927	बारांबकी-बहराइच-नानपारा-रूपईडीहा-नेपागंज
29	31/24	वाराणसी-गाजीपुर-गोरखपुर
29-E	24	गोरखपुर-फरेदा नौतनवा-सौनोली
56	731/31	लखनऊ-सुल्तानपुर, जौनपुर-वाराणसी
56-A और 56-B	230	शहीद पथ (फैजाबाद) रोड से कानपुर रोड
58	334	गाजियाबाद-मरेठ, हरिद्वार-बद्रीनाथ मानादर्ा
58-E	34	दिल्ली-गाजियाबाद से वार्ड मोहननगर तक
72-A	307	छुटमलपुर-मोहनद-देहरादून
73	344	रुड़की-सहानपुर-यमुनानगर साहा
74	34	हरिद्वार-नजीबाबाद-जहानाबाद, पीलीभीत बरेली
75	44	झाँसी-ग्वालियर

75-E	39	रीवा-रेणुकूट गढवाल डाल्टनगंज-रौंची
76	39/339/34/35	झाँसी-मऊरानीपुर-महोबा-बाँदा, इलाहाबाद
76E	35	इलाहाबाद-मिर्जापुर रोड
86	34	कानपुर-हमीरपुर-महोबा, छतरपुर-सागर
87	9	रामपुर-बिलासपुर, पंतनगर-हल्द्वानी, नैनीताल
91	34	गाजियाबाद-बुलंदशहर, खुर्जा, अलीगढ़-एटा, कन्नौज-कानपुर
91A	234	इटवा-भरथना, बिधुना-कन्नौज
92	234/719	भोगाल-इटवा-ग्वालियर एमपी बॉर्डर
93	509	आगरा-अलीगढ़
96	330	अयोध्या-फैजाबाद-सुल्तानपुर-इलाहाबाद
97	24	गाजीपुर-जमनिया-सैयदराजा
119	34	मेरठ-बिजनौर-नजीबाबाद-कौटद्वार-पौड़ी
231	128	रायबरेली-सैलून-प्रतापगढ़-मछली शहर-जौनपुर
232	335	अम्बेडकर नगर (टांडा), सुल्तानपुर-अमेठी, रायबरेली-लालगंज, फतेहपुर बाँध
232A	232A	उन्नाव-लालगंज, एनएच-232 का जंक्शन
233	233	भारत-नेपाल सीमा लुंबनी नौगढ़-सिद्धार्थनगर-बंसी-बस्ती-टाँडा, आजमगढ़-वाराणसी
235	334	मेरठ-हापुड़ गुलावटी, बुलंदशहर
330A	330A	जगदीशपुर फैजाबाद
730	730	पीलीभीत-पूरनपुर, गोला-बहराइज-बलरामपुर

		महाराजगंज, पडरौना
730A	730A	मैगलगंज-पवन्या पूरनपुर
931	931	प्रतापगढ़-अमेठी, गौरीगंज मुसाफिरखाना, जगदीशपुर
931A	931A	जगदीशपुर-सैलून, जयस

हाल ही में किये गये परिवर्तनों के साथ उत्तरप्रदेश से गुजरने वाले प्रमुख राष्ट्रीय राज मार्गों (List of major national highways. Passing through uttar pradesh internally) की सूची निम्नलिखित है-

तालिका क्र. 7.8

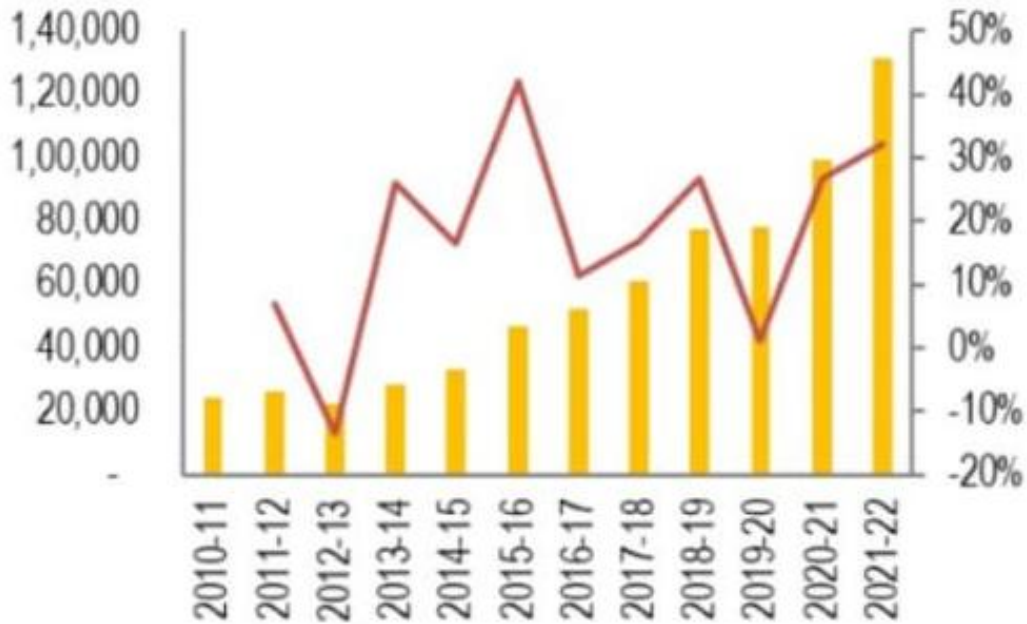
भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों की सूची

राज्य केंद्र शासित प्रदेश	पुराने राष्ट्रीय राज्य मार्ग क्रमांक	नया राष्ट्रीय राज्य मार्ग क्रमांक
जम्मू एवं कश्मीर	एन.एच. 1 ए और एन.एच. डी.	एन.एच. 1 बी, एन.एच. 244
बिहार, हरियाणा, झारखण्ड, यू.पी., डब्ल्यूबी	एन.एच.2	एन.एच. 19, स्वीणम चतुर्भुज
उत्तरप्रदेश	एन.एच. 2 A	एन.एच. 519
पश्चिम बंगाल	एन.एच.3बी	एन.एच. 114
महाराष्ट्र	एन.एच. 3	एन.एच. 50
अंडमान और निकोबार द्वीप	एन.एच. 223	एन.एच. 49
पश्चिम बंगाल	एन.एच. 35	एन.एच. 112
बिहार	एन.एच. 30	एन.एच. 319

अपर	एन.एच. 24	एन.एच. 530
झारखंड	एन.एच. 23	एन.एच. 320
पश्चिम बंगाल	एन.एच. 55	एन.एच. 110
केरल	एन.एच. 47A	एन.एच. 966
केलम टीएन	एन.एच. 47	एन.एच. 544
असम नागालैण्ड	एन.एच. 39	एन.एच. 129
असम अरुणाचल प्रदेश	एन.एच. 38 और एन.एच. 153	एन.एच. 135
असम	एन.एच. 152	एन.एच. 127

दण्डारेख क्र. 1

मंत्रालय द्वारा वास्तविक व्यय (करोड़ में) और वर्ष दर वर्ष परिवर्तन



सड़क परिवहन और राज्य मार्ग मंत्रालय के व्यय (करोड़ में)

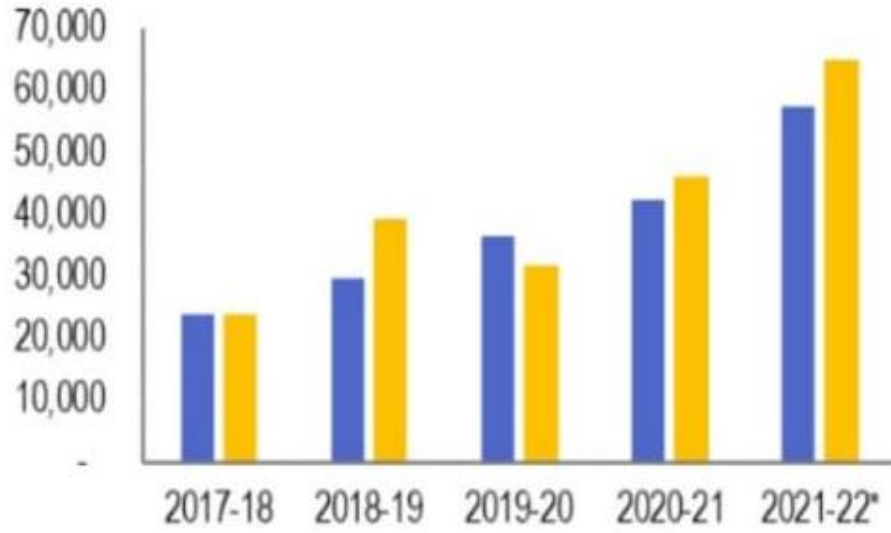
प्रमुख मुखिया	वास्तविक 2020-21	आरई 2021-22	बीई 2022-23	% परिवर्तन
एनचएच ए	46062	65060	134015	106%
सड़कें और पुल	53112	65707	64572	2%
सड़क परिवहन एवं सुरक्षा	231	229	356	56%
सचिवालय	136	154	163	6%
वसूलिया	376	0	0	0%
कुल	99159	13114	19910	52%

नोट: बी.ई. – बजट अनुमान आरई-संशोधित अनुमान प्रतिशत परिवर्तन आरई 2021-22 बीई 2022-23 तक।

स्रोत: अनुदान मांगें 2022-23 सड़क परिवहन और राजमार्ग

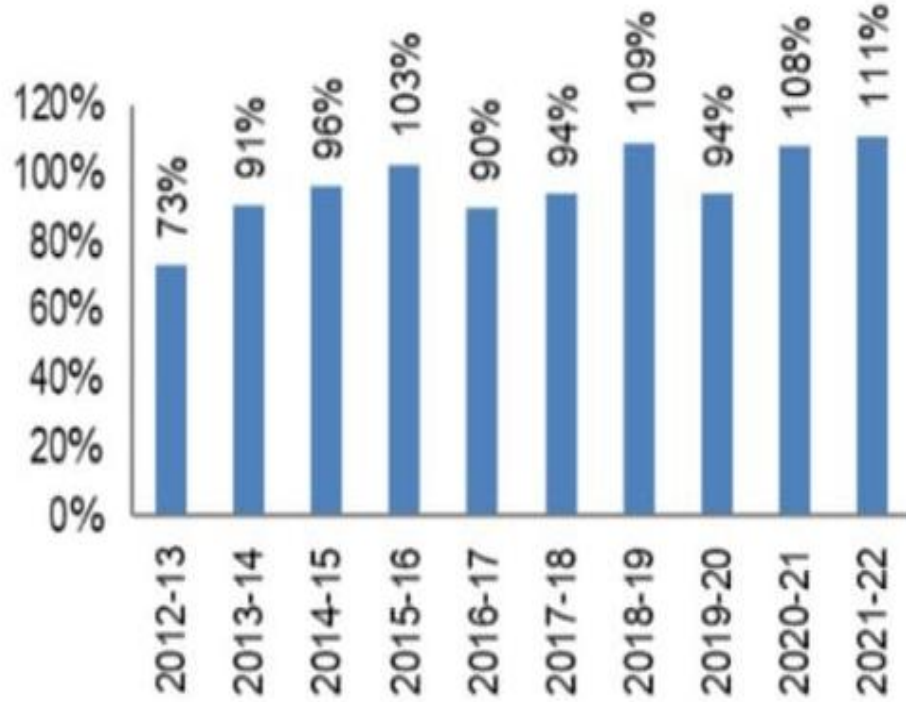
दण्डारेख क्र. 2

एन.एच.ए.आई. के लिये बजट बनाम वास्तविक आवंटन (करोड़ रुपये में)



दण्डारेख क्र. 3

बजट व्यय के प्रतिशत के रूप में वास्तविक व्यय %



एट से औरय्या तक स्टेट हाइवे का प्रस्ताव शासन को भेजा

खस्ताहाल सड़कों से जूझ रहे एट, कोंच, नदीगाँव व माधौगढ़ के वाशिंगों के लिये अच्छी खबर

उरई/कोंच – अगर सब कुछ ठीक ठाक रहा तो जल्द ही एट से कोंच नदी होते हुए वाहन औरय्या तक फर्राटा भरते नजर आयेंगे। जल्द ही इस मार्ग को स्टेट हाईवे में शामिल करने की उम्मीद जताई जा रही है।

लोक निर्माण विभाग के अधिशाषी अधिकारी ए.के. श्रीवास्तव ने अनुसार शासन के निर्देश पर विभाग ने 91 किलोमीटर न इस मार्ग का सर्वे कर पूर्ण कर लिया है और निर्माण का प्रस्ताव शासन को भेज दिया गया है। प्रस्ताव पास होते ही इस

सड़क का निर्माण कार्य शुरू कर दिया जायेगा। जिससे एट, कोंच व जालौन का भी विकास होगा। हालांकि उन्होंने बताया कि प्रस्ताव पास होने के लिये जनप्रतिनिधि की भूमिका अहम रहेगी। खस्ताहाल सड़कों से जूझ रहे एट, कोंच, नदीगाँव व माधौगढ़ के वाशियों के लिये अच्छी खबर है। जल्द ही एट से कोंच व माधौगढ़ से होते हुए सीधे और तक स्टेट हाइवे बनवाने की तैयारी जोर पर है। जिससे कोच के वाशियों सीधे औरय्या से जुड़ सकेंगे। अभी कोंच के वाशियों को औरय्या जाने के लिये जर्जर मार्गों से होकर गुजरना पड़ता है। जिससे यात्रा में न सिर्फ समय लगता है, बल्कि आये दिन इन जर्जर सड़कों पर हादसे होते हैं। विभागीय अधिकारियों के अनुसार स्टेट हाइवे एट से वाया कोंच, माकेडेश्वर तिरहेसे नदी गाँव रोड पंचानन चौराहा, टीटरा, क्लोतारी, बंगरा, माधौगढ़ से झुमका पुल होकर सीधे औरय्या के पास जोड़ा जायेगा। अधिकारियों ने बताया कि शासन से स्टेट हाइवे बनाने के लिये प्रस्ताव मांगा गया था। जिसके लिये विधायक मूलकचन्द्र निरन्जन ने प्राथमिकता के आधार पर एट से शुरू होकर औरय्या से जुड़ने वाले 91 कि.मी. लम्बे इस स्टेट हाइवे के लिये प्रस्ताव बनाने के लिये विभागीय अभियंताओं से कहा गया था। जिससे विधायकों को दोनों कोंच व माधौगडज, तहसली के वाशियों को इसका लाभ मिल सके। वहीं विधायक मूलचन्द्र निरन्जन का कहना है कि प्रस्ताव भेजा गया है। जल्दी ही पैरवी कर इसे मंजूरी दिलाने का प्रयास किया जाये। (पी.डब्ल्यू.डी.) के अधिशासी अभियन्ता अभिनेश श्रीवास्तव ने बताया है कि निर्देश के अनुसार शासन के प्रस्ताव बना कर भेज दिया गया। प्रस्ताव को हरी झंडी मिलते ही इस मार्ग का निर्माण प्रस्तावित बजट मांगा जायेगा, जिसके बाद कार्य शुरू कर दिया जायेगा।

कोंच-औरय्या मार्ग अब होगा हाइवे 151

कोंच के स्टेट हाइवे के प्रस्ताव को मिली कैबिनेट से हरी झंडी, क्षेत्र के विकास में होगा सहायक

कोंच – जन प्रतिनिधियों की कोशिश ने कोंच के विकास के नये रास्ते खोल दिये हैं। माननीय उ.प्र. सरकार आदित्यनाथ योगी की कैबिनेट बैठक में जिले से भेजे गये स्टेट हाइवे के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी है। यह स्टेट हाइवे 151 हाइवे के नाम से जाना जायेगा। इस हाइवे के बनने के बाद कोंच का चहुमुख विकास होगा। विभागीय अभियंता ने भी इसके मंजूर होने जाने की पुष्टि की है। अधिशासी अभियंता अभिनेश कुमार के मुताबिक स्टेट हाइवे की चौड़ाई सात मीटर होगी, जिससे वाहनों का आवागमन में काफी सहूलियत मिलेगी यह मार्ग एट से कोंच, कोंच, माधौगढ़, माधौगढ़ से औरख्या जाता है। अच्छी सड़कों के मामले में काफी बदलाव आने जाने वाले कोंच इलाके के लोगों के लिए अच्छी खबर है। कई टुकड़ों में बंटे रास्तों को जोड़कर एक नया रूप देने की तैयारी में शासन को जिले से महत्वाकांक्षी प्रस्ताव एकट से औरख्या स्टेट हाइवे का भेजा गया था। यह हाइवे एट से बाँया कोंच मारकंडेश्वर तिराहे से नदी गाँव रोड पंचानन, चौराहा, तीतरा, क्लोलारी, धंसा, बंगरा, माधौगढ़ से जुहिका पुल होकर सीधे औरख्या के पास जुड़ेगा। जिससे कोंच व माधौगढ़ के वाशियों को इसका सीधा लाभ मिलेगा।

जिले के अधिकारियों ने हाल ही में इस प्रस्ताव को शासन को भेजा गया था। जिसे कैबिनेट में मंजूरी मिल गई है। जिससे जल्द ही इस प्रस्ताव को पंख लगेंगे। शासन ने इस हाइवे को 151 हाइवे घोषित किया है। जिससे न सिर्फ कोंच व माधौगढ़ की पहचान बदलेगी, बल्कि जिले में भी विकास की रफ्तार बढ़ेगी। लोक निर्माण विभाग के अधिशासी अभियंता अभिनेश कुमार ने बताया है कि विधायक मूलचन्द निरन्जन ने कहा कि उस प्रस्ताव को मंजूरी मिल गई है। उन्होंने उम्मीद जताई है कि शीघ्र ही इसका सर्वे कराकर बजट बना लिया जायेगा। धन भी अवयुक्त करा लिया जायेगा। एट प्रदेश सरकार की कैबिनेट बैठक में एट को नगर पंचायत का दर्जा दिये जाने का अन्तिम मोहर लगा दी गई है। अब जल्द ही एट क्षेत्र में विकास का पहिया रफ्तार पड़ेगा। जल्द ही एट ग्राम पंचायत चुनाव की प्रक्रिया भी शुरू हो जायेगी। कैबिनेट से मंजूरी मिलते ही नगर पंचायत के प्रत्याशियों ने भी दावेदारी तेज

कर दी है। सदर विधायक गौरीशंकर शर्मा ने बताया कि कैबिनेट से मंजूरी मिलने के बाद अब जल्द ही एक के लोगों को नगरीय सुविधाएं मिलेंगी।

बता दें कि नगर पंचायत को लेकर काफी समयसे कयास लगाये जा रहे हैं। पिछले साल 10 दिसम्बर 2018 शासन स्तर से एट नगर पंचायत नगर के लोगों में उत्साह का माहौल था और लोगों ने एट के नगर पंचायत बनने पर एक-सूरे को बधाई भी दी है। वही राजनैतिक दलों के लोगों ने भी नगर पंचायत बनाने पर अपनी-अपनी पीठ भी ठपठपाई थी, लेकिन एक साल बीतने के बाद भी नगर पंचायत की नियुक्ति न होने से वाशिंदे खुद को ठगा महसूस कर रहे थे। जानकारी को अपने गजट के बाद शासन पर कई कागजी खानापूती अधर में होने की वजह से एट नगर पंचायत के प्रस्ताव के अंतिम मोहर लग गयी है। स्थानीय लोगों का मानना है कि इसके लिये सदर विधायक गौरीशंकर वर्मा ने काफी पैरवी की, जिससे इस प्रस्ताव को कैबिनेट मंत्री को भी भेज दिया गया है। विधायक गौरीशंकर वर्मा ने बताया कि कैबिनेट में प्रस्ताव पास कर दिया गया है।

2500 करोड़ से बनेगा कानपुर-लखनऊ एक्सप्रेस-वे

दोनों शहरों की रिंग रोड को जोड़ेगी 70 कि.मी. लम्बी और छह लेन चौड़ी सड़क, एन.एच.ए.आई ने एक्सप्रेस-वे के लिये चिन्हित किया रूट

लखनऊ – बहु प्रतीक्षित कानपुर-लखनऊ एक्सप्रेस-वे का ब्लू प्रिंट तैयार हो चुका है। 70 किलोमीटर लम्बा यह एक्सप्रेस-वे लखनऊ के आउटर रिंग रोड को आपस में जोड़ा जायेगा। छः लेन के मार्ग को बनाने में करीब 2500 करोड़ रुपये खर्च होंगे। खास बात यह है कि निर्माण के साथ ही जमीन अधिग्रहण का पूरा खर्च भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एन.एच.ए.आई.) उठायेगा।

एन.एच.ए.आई. के प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित एक्सप्रेस-वे लखनऊ में बनी से शुरू होगा और कानपुर के शुक्लागंज में रिंग रोड से जुड़ेगा। यह किसी भी कस्बे या गाँव के बीच से न गुजरकर शहीदचन्द्र शेखर आजाद पक्षी विहार, नवाबगंज के

पास से गुजरेगा। एक्सप्रेस-वे के लिये करीब 400 प्रचलित व्यवस्था में (एन.एच.ए. आई.) इस तरह के प्रोजेक्ट अपने हाथ में तभी लेती है, जब प्रदेश सरकार अपने संसाधनों से जमीन अधिग्रहीत करके दे। लेकिन इस मामले में जमीन अधिग्रहण का खर्च भी प्राधिकरण ही बहन करेगा। ऐसा इसलिये किया जा रहा है, ताकि जमीन अधिग्रहण के लिये धन की समस्या के कारण यह परियोजना न अटके। एन.एच.ए. आई. के प्रोजेक्ट डायरेक्टर एन.एन. गिरी ने स्वीकार किया कि प्राधिकरण के रूट का रेखांकन कर लिया गया है। एक-दो दिन में इसे मंजूरी के लिए प्रदेश सरकार को भेज दिया जायेगा। वहाँ से हरी झंडी मिलते ही जरूरी प्रक्रिया शुरू कर दी जायेगी।

एक्सप्रेस-वे से मिलेगी बुन्देलखण्ड क्षेत्र के विकास को रफ्तार: मोदी

चित्रकूट में प्रधानमंत्री ने 15 करोड़ के एक्सप्रेस-वे का किया शिलान्यास

चित्रकूट : पिछड़ेपन की मार झेलते व विकास के लिये तरसते बुन्देलखण्ड के लिये यह शनिवार खास और यादगार हो गया। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने 15 हजार करोड़ रुपये की लागत से बनने वाले बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे का शिलान्यास किया। साथ ही किसानों के हित में देश भर के लिये कृषक उत्पादक संगठन (एफ.पी.ओ.) की शुरुआत की। चित्रकूट से की पी.एम. ने कहा कि एक्सप्रेस-वे बुन्देलखण्ड के विकास को रफ्तार देगा।

भरतकूप गौड़ा में आयोजित कार्यक्रम में बुन्देली बोली से अपने सम्बोधन की शुरुआत करते हुये पी.म. ने पंडाल में मौजूद लोगों से सीधा रिश्ता जोड़ा कहा कि एक्सप्रेस-वे रोजगार के बेहतर अवसर भी देगा। युवाओं, किसानों, महिलाओं सभी को लाभ मिलेगा। मोदी ने जोर देकर कहा कि बुन्देलखण्ड आने वाले समय में देश का भाग्य विधाता बनेगा। उन्होंने कहा कि किसानों में समृद्धि लाने के लिए एफ.पी.ओ. (फार्मर प्रोड्यूसर आर्गनाइजेशन) की नई शुरुआत की जा रही है। इसका शुभारम्भ बुन्देलखण्ड की धरती से किया जा रहा है। पी.एम. ने वादा किया कि जल्द ही किसानों

के हित की 16 सूत्री योजनाओं को देश भर में शुरू किया जायेगा। इसके तहत किसानों को नजदीकी बाजार उपलब्ध कराने के लिये 22 हजार ग्रामीण हाट खोले जायेंगे।

इस दौरान पी.एम. ने देश के 10 किसानों को क्रेडिट कार्ड और प्रशस्ति पत्र देकर सम्मानित किया। साथ ही जिले के सम्मान निधि पाने वाले किसानों के क्रेडिट कार्ड बैंक से लिंक कराने की शुरुआत भी करायी है।

एक्सप्रेस-वे की खास बातें

- 196.07 किलो मीटर लम्बाई-चौड़ाई चार से छः लेन चित्रकूट से शुरू होकर बाँदा, महोबा, हमीरपुर, जालौन, औरख्या, इटावा में कुदरैल, गाँव के पास आगरा, लखनऊ, एक्सप्रेस-वे से जुड़ेगा।
- लागत 14716.26 करोड़ रुपये 36 माह योजना पूरा होने का अनुमानित समय है।
- दूसरी बार चित्रकूट आएंगे नरेन्द्र मोदी, तैयारियाँ पूरी
- 29 फरवरी 20 को प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी करेंगे बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे का शिलान्यास

चित्रकूट – माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के 29 फरवरी के बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे के शिलान्यास और जनसभा के लिये मंच और विशाल मंडल यथल बनकर तैयार हो गया है। मण्डल की भव्य सजावट की गई है। लगभग एक लाख कुर्मियों बैठने के लिये मंच स्थल पर पहले से लगा दी गयी, इसके साथ पानी, भोजन और बैठे के लिये विशेष व्यवस्था की गयी है। एस.पी.सी. और पैरामिलिट्री ने डेरा जमा लिया है। प्रमुख सचिव उद्योग आलोक कुमार ने कार्यक्रम को सख्त निर्देशित दिये इसके साथ ही हवाई सर्वे हो गया।

केन्द्र और प्रदेश सरकार के बड़े अधिकारियों ने जिले में डेरा जमा लिया है। एसपीसी के अफसरों ने डीएम के साथ बैठक की। सुरक्षा व्यवस्था के लिये जिला प्रशासन ने 12 स्थानों बड़ी पुलिया चौराहा पर्यटक तिराहा सीतापुर चितरा, गोकुलपुर, तिराहा खोड़ी रोड चित्रकूट में खोड़ी तिराहा, सीतापुर, रिहा भरत कूप मंदिर तिराहा क्योलायारी तिराहामेन बांध रोड बदौसा रासिंग बाँध तिराहा रसिन बाँदा तिराहा और बैरियर लगाए गये चित्रकूट मण्डल से पाँच डीएम 15 एसडीएम की ड्यूटी लगाई है। 15 स्थानों पर पार्किंग की व्यवस्था की गयी। प्रधानमंत्री बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे के शिलान्यास के साथ ही हजारों एफ.पी.ओ. की लाचिंग के किसान वन धन योजना का भी वन धन योजना का भी प्रधानमंत्री के आगमन को लेकर सीमावर्ती क्षेत्रों में चौकसी भी बढ़ा दी गयी है। यू.पी.एम.पी. सीमा पर आने वाले लोगों पर विशेष सतर्कता रखी जा रही है। डीएम शेषमणि पाण्डेय अंकित मित्तल ने वृहस्पतिवार को कई प्रभारी अधिकारी तथा सहायक प्रभारी अधिकारियों तथा सहायक प्रभारी अधिकारियों से जानकारी ली और निर्देश दिये जिन अफसरों को व्यवस्थाएं सौंपी गई हैं। उसी के अनुरूप सुनिश्चित कर लें। इस दौरान सी.डी.ओ. महेद्र कुमार एस.डी.एम. कर्वी अश्विनी पाण्डे आदि मौजूद थे।

बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे पर एक नजर

- भरत कूप चित्रकूट से शुरू होकर बाँदा, महोबा, हमीरपुर, जालौन, औरय्या होकर इटावा में कुन्तौद गाँव के पास आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस-वे से जुड़ेगा।
- 296.07 किलोमीटर लम्बाई एवं चौड़ाई चार से छः लेन।
- 14716.26 करोड़ रुपये अनुमानित लागत।
- 36 माह योजना हो का अनुमानित समय।
- उत्तरप्रदेश एक्सप्रेस-वे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यू.पी.डी.) लखनऊ कार्यदायी संस्था

तालिका क्र. 7.9			
एक्सप्रेस-वे की भूमि की ताजा स्थिति (हेक्टेयर में)			
जिला	प्रस्तावित	अधिगृहीत	शेष
चित्रकूट	127.4967	126.1470	1, 3541
बाँदा	793.1834	762.3288	302542
हमीरपुर	694.2007	673.8350	20, 1657
महोबा	316.663	310.3911	6, 0717
जालौन	958.5484	846.1695	14, 1061
औरय्या	543.6756	500.3279	431,1491
इटावा	209.8753	205.3946	5, 3144
योग	3643.6431	3468.0749	149.7371

बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे का निर्माण शुरू

ऊसराहार (इटावा) – ताखा तहसील क्षेत्र के ककराही में बुधवार को चित्रकूट तक जाने वाले बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे निर्माण कार्य का शुभारम्भ किया गया। 297 कि.मी. लम्बा एक्सप्रेस-वे ताखा कुदरैल के पास आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस-वे से जुड़ेगा।

ताखा के ककराही में डीएम जेवी सिंह आकाश तौमर ने नारियल फोड़कर शुभारम्भ किया। डी.एम. ने कार्यदायी संस्था दिलीप विल्ड कॉम के सचिव, जैन ने

परियोजना से संबंधित जानकारी ली। बुन्देलखंड एक्सप्रेस-वे की पूरी परियोजना पर कुल लागत 14716.26 करोड़ आएगी। जमीन क्रय कीलागत 2415 करोड़ रुपये भी इसमें शामिल है।

ककराही में कार्य शुभारम्भ करने वाली दिलीप विल्डकॉम किलोमीटर संख्या 250 से 295 तक निर्माण करेगी। इसके लिए ककराही और बेलाहार के पास दो सौ बीघा भूमि कार्यदायी संस्थान किसानों से 3 साल के लिये किराये पर ली है। इस मौके पर सिटी मजिस्ट्रेट सत्येन्द्रनाथ शुक्ला, उपजिलाधिकारी ताखा नन्दलाल मौर्य, तहसीलदार ताखा श्रीराम यादव, क्षेत्राधिकारी आलोक प्रसाद, यू.पी. डा के एकजीक्यटिव इंजीनियर के.के. सिंह दिलीप विल्ड, काम से सचिव जैन सुजीत मौजद रहे।

इन जिलों से गुजरेगा बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे

चित्रकूट से शुरू होकर बाँदा, हमीरपुर, महोबा, जालौन, औरख्या होते हुए इटावा तक चित्रकूट के भरत कूप के निकट झाँसी, मिर्जापुर, राष्ट्रीय राजमार्ग एन.एच. 35 से शुरू होगा। तहसील शाखा के ग्राम कुदरैले के समीप आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस-वे के चैनेज 133.78 पर खत्म होगा।

एक्सप्रेस-वे की जमीन से तत्काल हटाये अवरोध

यू.पी.डा. मुख्य कार्यालय अधिकारी ने की समीक्षा, जल्द ही चित्रकूट में प्रस्तावित है बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे का शिलान्यास

बाँदा – बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे निर्माण जल्द ही चित्रकूट में प्रधानमंत्री द्वारा शिलान्यास करने की सम्भावना के मद्देनजर इसकी तैयारियां तेज हो गयी हैं। शनिवार को लखनऊ में इसका कार्यदायी संस्था उ.प्र. एक्सप्रेस-वे औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यू.पी.डा.) के मुख्य कार्यपालक अधिकारी अवनीस ने समीक्षा की। उन्होंने एक्सप्रेस-वे के लिये खरीदी जा चुकी जमीनों से अवरोध कब्जे तत्काल हटाने के निर्देश दिये हैं।

केन्द्र और यू.पी. सरकार के ड्रीम प्रोजेक्ट बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे के शिलान्यास की रस्म प्रदानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा चित्रकूट में की जानी है। एक्सप्रेस-वे चित्रकूट के भरतकूप के पास से शुरू हो रहा है। यह बाँदा, हमीरपुर, जालौन, औरय्या होते हुए आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस-वे राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 91 (इटावा-बेवरमार्ग) से लगभग 16 किलोमीटर पहले कुदरैल गाँव के पास खत्म होगा। एक्सप्रेस-वे 4 से 6 लेन चौड़ा और 296.07 कि.मी. लम्बा होगा।

शनिवार को लखनऊ में समीक्षा बैठक में मुख्य कार्यपालक अधिकारी अविनीस अवस्थी ने सम्बन्धित एसडीएम को निर्देश दिये हैं कि निर्माणकर्ताओं (कार्यदायी संस्था) के साथ निर्माण कार्य तैयारियाँ की समीक्षा करें। यह भी निर्देश दिये कि जो भूमि खरीदी जा चुकी है। उसके अवरोध तत्काल हटाये। निर्माण कार्य से पहले दोनों किराओं पर सीमा स्तम्भ लागए जाये। इसके लिये कार्यदायी नामित कम्पनी की तहसीलदार सहयोग करें। कार्यदायी कम्पनी को निर्देश दिया गया हैकि पैमाइश निशानदेही से पूर्व स्थानीय अधिकारियों से सम्पर्क कर लेखपालों के साथ मौके पर जाकर कार्रवाई कराए। मुख्य कार्यपालक अधिकारी ने निर्देशों की इस बैठक के बाद एक्सप्रेस-वे निर्माण की शुरुआत की सरगर्मियाँ तेज हो गयी हैं। अफसरों के मातहतों को तेजी के निर्देश दिये हैं।

155 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहणवासी

बाँदा/बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे की शुरुआत के लिये भले ही तैयारियाँ पूरी की जा रही हैं, लेकिन अभी भी इसकी जमीन का शत-प्रतिशत अधिग्रहण खरीद नहीं हो सकी है। सात जिलों में 155 हेक्टेयर सेज्यादा भूमि की खरीदी/अधिग्रहण बाकी है यह लगभग पाँच फीसदी है शनिवार को तैयारियों की समीक्षा बैठक में (यू. पी.डा.) के मुख्य कार्यपालन अधिकारी अविनीश कुमार अवस्थी ने भी बताया है कि अभी 95 फसीदी भूमि अधिग्रहीत हुई है।

ये कम्पनियाँ बनाएँगी

- (1) मैसर्स एपको इंफ्राटेक प्राइवेट लिमिटेड (पैकेज 1 व 2)
- (2) मैसर्स अशोका विल्डकॉन लिमिटेड (पैकेज 3)
- (3) मैसर्स ग्वार कॉस्ट्रक्शनलिमिटेड (पैकेज 4 व 5)
- (4) मैसर्स दिलीप विल्डकॉन लिमिटेड (पैकेज 6)

बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस-वे एक नजर में

- लागत 148909 करोड़ रुपये
- जनपद 07
- प्रभावित गाँव 182
- 3643.6431 एकड़
- किसानों की संख्या 20461
- बैनामों की संख्या 10344
- किसानों को भुगतान की प्रस्तावित राशि 18 अरब, 43 करोड़, 68 लाख, 84 हजार रुपये
- स्टॉप शुल्क 98 करोड़ 79 लाख, 30 हजार, 153 रुपये
- निबंधन शुल्क 14 करोड़ 71 लाख 15 हजार, 468 रुपये
- कुल राशि 19 अरब, 57 करोड़, 19 लाख, 30 हजार, 256 रुपये
- अधिग्रहित क्रय भूमि 34621579 हेक्टेयर
- कुप के लिये अवशेष भूमि 1551555 हेक्टेयर
- कुल खरीदी/अधिग्रहीत भूमि का प्रतिशत 95.01 प्रतिशत

तालिका क्र. 7.10

जमीन अधिग्रहण की ताजा स्थिति (जमीन हेक्टेयर में)

जिला	प्रस्तावित	अधिग्रहीत	शेष	फीसदी
चित्रकूट	127.4967	126.14	1.3563	98.94
बाँदा	79311834	761.91	30.6714	95.91
हमीरपुर	694.2007	673.25	20.7837	96.98
महोबा	316.663	309.98	6.6815	97.89
जालौन	958.5484	892.37	45.25	93.1
औरय्या	543.6756	497.81	45.06	91.7
इटवा	209.8753	205.39	5.33	97.87
योग	3643.6431	3462.15	155.15	95.01

अध्याय—अष्टम

परिवहन का ऐतिहासिक परिचय

परिवहन के विकास का इतिहास मानव सभ्यता के विकासका इतिहास है। जीवन के प्रारम्भ कालमें भी व्यक्ति एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाता था। इसके लिये वह पगडंडियों और डगरों का ही उपयोग करता था। कालान्तर में वह नदियों में नावों को डालकर नदी मार्ग से जाने लगा। कुछ समय पश्चात् वह छोटे-छोटे समूहों सेही जाने लगा औद्योगिक क्रान्ति ने मशीनों के जन्म दिया और यान्त्रिक परिवहन का अविभवि हुआ इस युग में आज तेल तथा बिजली से चालक शक्ति का काम लिया जाने लगा। शनैः शनैः व्यक्ति आकाश के मार्ग से उड़कर जाने-आने लगा। इस प्रकार परिवहन के विभिन्न साधनों का विकास हुआ है। परिवहन के इस विकास क्रम का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है।

भारत वाहक (Porter)

विश्व में मनुष्य ही परिवहन का सबसे पहला साधन था। असभ्यावस्था से लेकर वर्तमान समय तक मनुष्य ही भार ढोने का साधन बना हुआ है। जब व्यक्ति जंगली था और भोजन के रूप में कन्दमूल फल आदि का सेवन करता था और जंगली जानवरों को खा रहा था। उस मरे हुए शिकार को व्यक्ति ही अपनी पीठ पर लादकर एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचता था। उसकी स्त्री प्रथम वाह वाहनीय के रूपमें अवतरित हुई। पुरुष, जंगली जानवरों के भय के कारण पत्थर तथा अस्त शस्त्र लेकर चलता था तो स्त्री की गोद में बच्चा होता था और सिर पर सामान होती थी दास प्रथा के अन्तर्गत माल ढोने और विभिन्न कार्य कराने के लिये गुलामों का उपयोग किया जाता था। ऐसा ही उल्लेख मिलता है कि पुरुष की अपेक्षा स्त्री दुगना भार ले जाने में समर्थ थी।

भारत में बहू की डोली कहार तथा पालकी का हजारों वर्ष चलन रहा तथा विशेष क्षेत्रों में एक विशेष अवसरों पर आज भी इनका उपयोग होता है।

लट्टू पशु (Pack Animals)

पशु परिवहन का अविर्भाव मानव परिवहन के पश्चात् हुआ। जिन पशुओं को व्यक्ति ने पालतू बनाकर रखता था। कालान्तर में उन्हीं से ढुलाई का कार्य लेना लगा। कुछ समय बाद विभिन्न पशुओं के शरीर के आकार तथा सामर्थ्य के अनुसार वाहनों का भी अविष्कार किया गया। विश्व के विभिन्न भागों में उपलब्ध पालतू जानवरों का उयोग वहाँ की औद्योगिक, भौगोलिक परिस्थितियों के अनुसार हुआ है। ट्रण्डा में कुत्ते, कीनिय में जेबरा, तिब्बत में याक तथा अन्य देशों में गधे और खच्चर इस कार्य के लिये प्रयोग में लाये गये।

हमारे देश में भौगोलिक परिस्थितियों और स्थानीय आवश्यकताओं के अनुसार परिवहन के लिये पशुओं का उपयोग किया जाता है। बैल भारत के ग्रामीण क्षेत्रों के अन्तर्गत लोकप्रिय है। उसका उपयोग लट्टू पशु के रूप में न होकर उसे बैलगाड़ी में जोड़ा जाता है। बैलगाड़ी देश की अर्थव्यवस्था का अभिन्न अंग है। राजस्थानी क्षेत्रों में ऊँट काम आता है। तराई के घने जंगलों में बड़े-बड़े लट्टे ढोने का काम हाथी करते हैं। हिमालय के क्षेत्रों में टटू खच्चर तथा मैदानी क्षेत्रों में बैल, भैसा, घोड़ा, गधा काम आते हैं। घोड़ा बोझा भी ढोता है तथा उसे इक्का तांगे में भी जोड़ा जाता है। निम्न जातियों जैसे धोबी और कुम्भार, गधे के ऊपर धुलने के कपड़े तथा मिट्टी व मिट्टी के वर्तन लादकर जीविकोपार्जन करती है।

स्लेज गाड़ी (The Stedge)

जब मनुष्य को यह ज्ञान हुआ कि गधे पर अथवा सिर पर किसी वस्तु को या बोझ को ढोने की अपेक्षा यदि उसे खींचकर ले जाया जाये तो उससे इस ओर ऐसा करने में कम शक्ति लगानी पड़ती है। ओर अधिक बोझा ढोया जा सकता है। तो उसने इस ओर विशेष ध्यान दिया। सर्वप्रथम व्यक्ति को स्लेज (Stedge) जैसी गाड़ी

बनाने में सफलता मिली। इसकी आकृति अंग्रेजी के अक्षर V जैसी थी। स्लेज गाड़ी के स्थान पर भारतीयों ने चमड़े के थैलों को भूमि पर खींचना शुरू किया। कुछ समय पश्चात् इसके एक सिरे को डण्डे से बाँधकर खींचा जाने लगा। इससे मार्ग और अधिक चौड़े होते गये।

जल मार्ग (water ways) बिना परिये की स्लेज के समान गाड़ी को खींचने में अधिक शक्ति लगानी पड़ती थी। जब व्यक्ति जल-मार्ग का उपयोग करने लगा तो भार को ढोने में उसे कम शक्ति लगानी पड़ी फलस्वरूप वह जल मार्गों का उपयोग करना सीख गया। मानव सभ्यता के विकास की प्रारम्भ अवस्था में व्यक्ति नदी के तट पर रहता था। नदियां उसे पीने, नहाने, दैनिक उपयोग के लिये तथा सिंचाई हेतु जल प्रदान करती थीं। परिवहन सम्बन्धी सुविधायें भी नदियों के द्वारा प्रदान की जाती थीं। धीरे-धीरे मनुष्य यह जान गया कि लकड़ी पानी पर तैरती है। इसलिये माल लादने के लिये व्यक्ति ने लकड़ी के लट्ठों का प्रयोग किया। नदी का मार्ग घुमावदास होने से उसने नहरों का भी निर्माण किया।

पहिये का अविष्कार (Intention of wheel)

किसी भारी वस्तु को खींचकर दूसरे स्थान पर ले जाना सरल कार्य नहीं था। उसे गेड़ा लगाकर आगे की ओर खिसकाया जाता था। भारी वस्तु के नीचे एक-दो या अधिक लकड़ी के गोल कुन्दे लगाकर धक्का देकर उसे आगे खिसकाया जाता था। इस युक्ति का प्रयोग करते-करते मनुष्य को पहिये का ज्ञान हुआ। वाहन के लिये पहिये का प्राचीनतम स्वरूप वेलन के समान था। उसे हल्का करने के लिए बीच में खाली कर दिया जाता था। इन पहियों के कारण कम शक्ति लगाकर अधिक बोझा ढोया जा सकता था। वर्तमान पहिया इसी का सुधार हुआ रूप है।

सड़क का निर्माण (Construction of Roads)

प्राचीनकाल में व्यक्तियों और पशुओं के एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने से पगडंडियों और डगरे बन गये थे। कालान्तर में ये पग-डंडियां और चौड़ी होती चली

गयी। कुछ समय बाद मार्गों का सुधार किया गया, लेकिन प्राचीनकाल की सभी सड़के कच्ची थीं। इन्हें धीरे-धीरे ही पक्का किया गया है। इन सड़कों पर बैलगाड़ी, रथ तथा रब्बा ही सबसे लोकप्रिय वाहन थे। हमारे देश में ईसा. से 3500 वर्ष पूर्व पक्की सड़कों का निर्माण होने लगा था।

भाप इंजन (Steam Engine)

परिवहन के क्षेत्र में मानव ने जहाँ एक ओर मार्गों को अधिक समतल और सुन्दर बनाने का प्रयास किया, दूसरी ओर वह शक्ति के उत्तम साधनों को जुटाने का भी प्रयास कर रहा था। इन्हीं प्रयासों में उसका एक प्रयास भाप के इंजन का अविष्कार था।

तेरहवीं शताब्दी के अन्त में एक भाव के इंजन का प्रयोग किया गया, जिसका नाम कैनन (Cannon) था 1982 में वॉट (Watt) के इंजन के अविष्कार के उपरान्त ही भाप की शक्तिका प्रयोग हर प्रकार की मशीनों के संचालन के लिये किया जाने लगा था। इसके बाद सन् 1907 में सर्वप्रथम भाव की शक्ति के प्रयोग से जहाज चलने शुरू हुए रेल की सड़क का सम्बन्ध सदैव भाव के इंजन से रहा है और एक संकेत से दूसरे का ध्यान अपने आप आ जाता है। सबसे पहला सफल भाप इंजन जॉर्ज इस्टीफैन्सन का राकेट (Rocket) था जिसे 1829 में रेल इंजन खींचा गया था।

मोटर गाड़ी (Motor vehicle)

मोटर गाड़ी का अविष्कार फ्रांस के निकोलस कगलॉट (Nicolas cugnot) ने किया था इन्होंने सन् 1769 में तीन पहिये की गाड़ी का अविष्कार किया, जिसमें भाप का इंजन प्रयोग किया गया। 19 शताब्दी में कार्ल ब्रैज एव गोटलीवर्डमलर ने कोयले की गैस से चलने वाले इंजन बनाये। डेलसर ने सन् 1884 में कोयले के स्थान पर पेट्रोल का प्रयोग किया गया। सन् 1864 में डीजल नामक व्यक्ति ने डीजल तेल की खोज की और 1965 में डीजल इंजन प्रयोग में आने लगा। उन्नीसवीं शताब्दी के

अंतिम वर्षों में डीजल तेल के उपयोग के कारण मोटर गड़ियाँ बहुत ही लोकप्रिय हो गईं। 20वीं शताब्दी में तो मोटरगाड़ियाँ का उपयोग प्रत्येक देश में होने लगा ।

ऐतिहासिक परिवहन के साधनों का वर्गीकरण

(Classification of means of Transport)

1. मानव शक्ति (Human Power)

समाज के प्राथमिक विकास की अवस्था में मनुष्य ही एक स्थान से दूसरे स्थान को माल ढोने का काम करता था। इस सम्बन्ध में स्त्री की सबसे पहला वाहन माना जाता था। आज भी हम कुलियों को सिर कन्धे अथवा पीठ पर बोझा ले जाते हुए देखते हैं। कुछ क्षेत्रों में कठिन भौगोलिक परिस्थितियों के कारण परिवहन के लिये मानव शक्ति का उपयोग अनिवार्य है।

जैसे, पर्वतीय ढालों पर सघन वनों में तंग गलियों में एवं अविकसित क्षेत्रों में मनुष्य के अतिरिक्त अन्य साधनों का प्रयोग में नहीं लाये जा सकते। देश की घोर दरिद्रा भी मानव की परिवहन का साधन बनाने के लिये विकास करती है, जबकि आज भी पूर्ण विकसित साधन होने पर भी हमें देखते को मिलता है। रेलवे स्टेशनों, मोटर बस स्टैण्ड पर कुली सामान चढ़ाते उतारते हैं। और थोड़ी दूर तक मजदूर अनाज के बोरे ढोते हैं। अस्सी वाले ढेले धकेलने वाले रिक्शा चालक आदि सब मानव परिवहन के उदाहरण हैं। कृषि की समस्त आन्तरिक क्रियाओं में मानव परिवहन का ही बोलबाला है।

2. पशु शक्ति (Animal Power)

शनैः शनैः कार्यों के अधिक होने पर मनुष्य ने पशुओं को वस्तु वाहन के लिये प्रयोग किया। आजकल जिन देशों में पशु शक्ति का प्रयोग होता है। उसे पिछड़ा और अप्रगतिशील समझा जाता है। यद्यपि वर्तमान युग में यान्त्रिक परिवहन के साधनों का बहुल्य है। किन्तु फिरभी पशु परिवहन का महत्व बिल्कुल समाप्त नहीं हुआ है।

गधा, घोड़ा, खच्चर, ऊँट, हाथी आदि पशु सामान ढोने के काम आते हैं। बैल यहाँ का लोकप्रिय पशु है। और वह ग्रामीण अर्थव्यवस्था का अभिन्न अंग है। लट्टू पशु के रूप में बैल का उपयोग कम होता है। बैलगाड़ी में जोतकर इससे काम लिया जाता है। बैलगाड़ी भारतीय गाँवों में परिवहन का एकमात्र साधन है। इसलिये इसका महत्व और भी अधिक बढ़ जाता है।

3. यांत्रिक शक्ति (Mechanical Power)

वर्तमान युग यांत्रिक शक्ति का युग है। आज कल परिवहन के साधनों में यान्त्रिक शक्ति का बहुत अधिक प्रयोग होता है। यान्त्रिक वाहनों के अन्तर्गत मोटर, ट्राम रेल, जलयान, वायुयान आते हैं। इन वाहनों में भाप, तेल अथवा बिजली शक्ति से चलने वाले यंत्रों तथा इंजनों का प्रयोग किया जाता है। ग्रामीण क्षेत्र में पक्की सड़कों का निर्माण हो जाने से मोटर बस अधिक लोकप्रिय हो गयी है।

4. वायु शक्ति (Air Power)

आज के यंत्र प्रधान युग में यान्त्रिक शक्ति का ही प्रयोग होता है। और अधिकतर जहाज भाप या तेल की शक्ति से ही चलते हैं, परन्तु फिर भी कहीं-कहीं पास वाले जहाजों अथवा नावों का प्रयोग भी किया जाता है।

ऐतिहासिक ग्राम परिवहन का साधन

ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों की बड़ी बुरी दशा है। अधिकांश सड़कें कच्ची हैं बरसात के दिनों में वे तालाब का रूप ले लेती हैं, जबकि ग्रीष्म ऋतु में वे वालू का समुद्र बन जाती हैं। इसलिये परिवहन के वे साधन ही ग्रामीण अर्थव्यवस्था का अभिन्न अंग बन सकते हैं। जो इन सड़कों पर चल सके सामान्यतः ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन के निम्नांकित साधन प्रचलित हैं –

(1) लट्टू पशु

(2) इक्का व ताँगा

- (3) ऊँट गाड़ी
- (4) साइकिल
- (5) मोटर बस
- (6) बैलगाड़ी

(1) लट्टू पशु (Pack Animals)

गधा, टट्टू, घोड़ा, खच्चर, ऊँट एवं बैलों की गणना लट्टू पशुओं में की जाती है। जो क्षेत्र ऊबड़-खाबड़ हैं। पथरीले कंकरीले तंग गलियाँ रेतीले हैं। उनमें लट्टू पशु ही परिवहन के प्रमुख साधन हैं। गधा खाद ढोने के काम में आता है। कुम्हार चिकनी मिट्टी जंगल से लाता है व उस पर बर्तन लाद कर बेचता है। गाँवों से लकड़ी भी गधों पर लादकर कस्बों में लायी जाती है। खच्चर एक क्विंटल से अधिक माल ले जाता है। तिब्बत व नेपाल में व्यापार खच्चरों द्वारा किया जाता है।

(2) इक्का तथा तांगा

इक्के व तांगे ग्रामीण सड़कों पर चलते हुए दिखाई देते हैं। कस्बे से आठ दस किलोमीटर दूर की सवारियों इक्के-तांगों में आती-जाती हैं। लेकिन मोटरों के चलने के कारण इनका महत्व कम हो गया है। दूसरा कारण यह भी है कि कच्ची सड़कों पर वर्षा ऋतु में इक्के तांगे बहुधा नहीं चल पाते हैं। क्योंकि इनके उलट जाने का भय रहता है। वैसे साधारण रूप से अगर सड़क की दशा ठीक है। तो इक्के तांगे वाले गाँव से सवारियाँ ले जाते हैं।

(3) ऊँट गाड़ी (Camel Transport)

ऊँट गाड़ी का उपयोग देश के रेगिस्तानी क्षेत्रों में किया जाता है। अपने गद्देदार पाँव के कारण ऊँट रेतीले भागों में आसानी से यात्रा कर सकता है। ऊँट गाड़ी पर काफी सामान लादा जा सकता है।

(4) साइकिल (Cycle)

ग्रामीण क्षेत्रों में साइकिल का प्रचलन बहुत तेजी से बढ़ता जा रहा है। थोड़ी दूरी और थोड़ा सामान ढोने के लिये ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन का यह अत्यन्त उपयोगी साधन है।

(5) मोटर बस (Moter Bus)

ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों की हीन दशा के कारण मोटर परिवहन का प्रचलन नहीं है। बहुत थोड़े गाँव हैं। जहाँ पक्की सड़कें हैं। इनमें मोटरों द्वारा अपनी सेवाएं प्रदान की जाती हैं।

(6) बैलगाड़ी (Bullock - Cort)

ग्रामीण जनता के लिये बैलगाड़ी ही परिवहन का सर्वोत्तम साधन है। कच्ची सड़कों पर रेत व कीचड़ है ये बिना रोक-रोट चली जाती है। चाहे जैसा मौसम हो या नाम मात्राकी सड़कें हो बैलगाड़ी अपनी सेवा प्रदान करने में सक्षम है. यह ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन का अत्यन्त महत्वपूर्ण साधन है।

भारत की ग्रामीण अर्थव्यवस्था में बैलगाड़ी का महत्व

Importance of Bullock Cart in the Rural Economy of India

विदेशी पत्रकारों द्वारा कभी-कभी भारत का परिचय एक धीमी चलती हुई बैलगाड़ी से दिया जाता है। कभी-कभी यह भी कहा जाता है कि हमारा देश बैलगाड़ी युग से आधुनिक युग में प्रवेश कर रहा है। इससे ऐसा मालूम होता है कि बैलगाड़ी परिवहन का अत्यन्त बुरा और भद्दा साधन है। हममें से बहुत से लोग इससे भद्दे और बुरे डील डोल को देखकर इसके बारे में अपने अच्छे विचार नहीं रखते, लेकिन इसका भद्दा स्वरूप ही इसकी महत्ता को अधिक बढ़ा देता है। गाँवों में यह परिवहन का प्रमुख साधन है और बहुत समय से इसका प्रयोग हमारे देश में होता आया है।

ऐतिहासिक नगर परिवहन

ऐतिहासिक दृष्टिकोण से कुछ परिवर्तनीय नगर परिवहन सेवा के वाहन निम्न प्रकार थे—

(1) मोटर बस (Motor bus)

आधुनिक युग में शहरों में मोटर-बसों का प्रचार बढ़ता जा रहा है। सड़क पर चलने वाले जितने भी परिवहन के यान्त्रिक साधन हैं। उनमें मोटर परिवहन सबसे गतिमान है। यही कारण है कि बड़े एवं मध्यम श्रेणी के शहरों में मोटर-बस का प्रचार दिन प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है।

(2) मिनी बस

सन् 1970 के बाद भारत के अनेक नगरों में मिनी बसें चलाई गई हैं। मोटर बस की अपेक्षा इसकी लागत कम होती है। और थोड़ी सवारियाँ लेकर ये शीघ्र ही चल देती हैं। विभिन्न राज्य सरकारों ने अपने राज्यों के अनेक नगरों में इन्हें चलाने की अनुमति दी गयी, जिससे यात्री नगर परिवहन सेवा का लाभ ले सकें।

(3) मोटर टैक्सी (Motor Taxi)

मोटर टैक्सी मोटर बस से बहुत छोटी होती है। इसमें चार सवारियाँ आसानी से बैठ सकती हैं। मोटर टैक्सी की सेवायें उन लोगों के लिए विशेष उपयोगी है, जिनके पास धन अधिक है। और उन्हें अधिक दूरी तक यात्रा करनी हो, इसमें समय की अधिक बचत होती है। शहरों में मोटर टैक्सी परिवहन का एक अच्छा साधन है। जो धनवान व्यक्ति मनोरंजन के लिये यात्रा करते हैं।

(4) साइकिल रिक्शा (Cycle Rickshaw)

नागरिकों को जहाँ के 4-5 कि.मी. दूर जाना है, वहाँ साइकिल रिक्शा का प्रयोग किया जाता है। यह परिवहन का सस्ता एवं सुगम साधन है। इसमें दो सवारियाँ बैठती हैं और थोड़ा सा सामान भी रखा जा सकता है।

(5) साइकिल (Cycle)

साइकिल परिवहन का स्वतन्त्र साधन है। आधुनिक युग में शहरों में इनका प्रचार बढ़ा है। और साइकिलें घर-घर में हो गयी हैं। इन पर एक सवारी बैठती है. आवश्यकता पर दो या तीन सवारियाँ भी बैठ सकती हैं। नगर में एक स्थान से दूसरे स्थान पर परिवहन सेवा करते हैं इसे ऐतिहासिक समय में पैर गाड़ी कहा जाता है।

(6) घोड़ा गाड़ी (Horse Transport)

भारत के सभी नगरों में अश्व परिवहन (horse Transport) का प्रचलन था इक्का, ताँगा, बग्घी, प्रत्येक नगर में चलते हैं। इनका सबसे बड़ा लाभ यह है कि तंग व घुमावदार गलियों में जहाँ मोटर लारी व ट्रक नहीं जा सकते हैं। यहाँ भी यह सेवायें प्रदान करते हैं। इनमें पूँजी खर्चा भी अधिक नहीं होता है। 2000 रु. या 2500 रु. में ताँगा बन जाता है। घोड़े को खिलाने पिलाने में भी अधिक खर्चा नहीं करना पड़ता है। क्योंकि घास बहुत सस्ती आती है। यही कारण है कि इक्के ताँगे के किराये कम होते हैं। बड़े-बड़े शहरों में एक अड्डे पर दूसरे अड्डे या चौराहे तक के किराये निश्चित होते हैं।

अध्याय—नवम

निष्कर्ष एवं सुझाव

आवागमन जीवन का प्रमाण है। मनुष्य का जीवन, तभी महत्वपूर्ण है जब तक वह क्रियाशील एवं गतिमान रहता है। मनुष्य की गतिशीलता विविध उपलब्ध साधनों एवं संसाधनों के साथ-साथ परिवहन क्रियाकलापों का प्रमुख आधार है। व्यावसायिक गतिविधियाँ पूर्णतः भी मान जाती हैं। जब वस्तु उत्पादन से लेकर उपभोक्ता तक पहुँच सके। उत्पादन से उपयोग की यह यात्रा परिवहन साधन के आभाव में अधूरी है। परिवहन संसाधनों का विकास प्रारम्भ काल से ही पर्याप्त रूप से विकासमान रहा है। सड़क यातायात प्राचीन काल से ही हमारे देश की व्यावसायिक गतिविधियों को उन्नत करने में क्रमशः अपना योगदान प्रदान करते रहे हैं। निश्चित की परिवहन का विकास व्यावसायिक गतिविधियों के विकास पर एवं व्यापारिक गतिविधियों का उन्नयन परिवहन साधनों के विकास पर निर्भर है। परिवहन साधनों में सर्वाधिक प्रचलित एवं सुरक्षित यातायात सड़क परिवहन माना जाता है। क्योंकि राष्ट्र में व्यापारिक वस्तुओं का अधिकांश परिवहन वर्तमान समय में भी सड़कों द्वारा होता है।

व्यक्ति के जीवन में सड़क परिवहन का बहुत महत्व है। परिवहन के सुदृढ़ और सुनियोजित साधनों के बगैर राज्य और समाज की सर्वांगीण उन्नति नहीं की जा सकती है। परिवहन जैसा समाज सेवी लोक उपयोगी कार्य निजी स्वार्थी के अधीन है। इसलिये राज्य सरकार ने राष्ट्रीयकरण की योजना बनायी और योजना बनाकर सन् 1945 में ही मोटर परिवहन का राष्ट्रीयकरण करने के संबंध में विचार किया जा रहा था, लेकिन दो वर्षों तक इस दिशा में कोई विशेष प्रगति नहीं हो सकी। सन् 1947 में स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात जनप्रिय सरकार की स्थापना होते ही राष्ट्रीयकरण की योजना को कार्यान्वित किये जाने की पश्चात् यह बात सोची जाने लगी। इस

कार्य के लिये संयुक्त स्कन्ध निगम बनाने के लिये 130 लाख रुपये का बजट भी स्वीकार किया गया। योजना को लागू करने के लिये पूरे राज्य को 9 भागों में विभाजित किया गया। प्रत्येक क्षेत्र मण्डल के लिये 7 कम्पनियाँ मैदानी भाग के लिये और 2 पहाड़ी भागों के लिये बनी कम्पनियों में 30 प्रतिशत सरकार का 25 प्रतिशत रेलों का और 45 प्रतिशत मोटर मालिकों को प्रतिनिधित्व का 49 प्रतिशत प्रतिशत प्रतिनिधित्व रखा गया। स. 1946 में यह योजना इस आशा से तैयार की गयी थी कि मोटर मालिक बराबर सहयोग देते रहे। राज्य सरकार अपने निश्चय पर अटल रही और उसने प्रत्ये क्षेत्र मण्डल में सरकारी बस सेवा शुरू करके उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का राष्ट्रीयकरण अध्ययन विगत अध्यायों में किया जा चुका है।

उ.प्र. एवं बहु क्षेत्र वाला राज्य है। यहाँ सड़क सर्वाधिक प्रचलित एवं सुलभ है। इस राज्य की अधिकांश व्यापारिक सामग्री सड़क परिवहन के माध्यम से ही प्रेषित की जाती है। सड़क परिवहन में दो प्रकार से स्वामित्वधारी वाहन प्रचलन है। प्रथमतः शासकीय एवं द्वितीय इसके साथ ही एक प्रकार के सवारी ढोने वाले एवं तृतीय माल ढोने वाले सवारी ढोने वाले परिवहन का संचालन भी निजी और सरकारी दोनों के स्वामित्वों में होता है। निजी स्वामित्व से मोटर मालिक प्राप्त अनुज्ञापत्र के आधार पर निर्धारित मार्गों पर वाहनों का परिचालन करते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्थापना द्वारा जनकल्याण की दृष्टि से की गयी थी, ताकि प्रत्येक मार्ग पर सवारियों को सरलता से उचित दर पर परिवहन सुविधा उपलब्ध करायी जा सके।

भूतकाल से ही रेल यातायात केंद्रीय शासन के नियन्त्रण में है, किन्तु सड़क यातायात निजी एवं सार्वजनिक तथा शासकीय नियंत्रण में है। वस्तुतः निजी क्षेत्र के सड़क परिवहन पर अनावश्यक प्रतिबंध और कर भार बढ़ाने की प्रवृत्ति देखी गयी है। अब सड़क यातायात निजी एवं सार्वजनिक सड़क यातायात के राष्ट्रीयकरण के कारण इस सम्बन्ध में पुनर्विचार आवश्यक है। आज भी मोटर वाहनों उनके पर्जों उनके परिचालन में उपयोग हो वाली सामग्रियों और यहां तक कि उनमें चलने वाले यात्रियों

पर कर लगान की प्रवृत्ति पाई जाती है। यह सब सड़क परिवहन की लागत में वृद्धि के कारण हुआ है। इससे कभी-कभी विकास गति में बाधा उत्पन्न होती है। राष्ट्रीयकृत राज्य परिवहन निगमों में रेलवे को भी भागीदार बनाया जाना चाहिये। इसका एक परिणाम सड़क और रेलवे समन्वय के रूप में प्राप्त होना सार्थक होगा। वास्तव में यदि सड़क परिवहन ऐसे स्थानों की जो अब तक प्रायः अगम्य थे को रेलवे केंद्रों से जोड़ देती हैं। तो इससे रेलवे को भी लाभ होता है। साथ ही साथ परिवहन साधनों को तीव्रता से आर्थिक विकास भी सम्भव होगा।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का विशेष महत्व है। क्योंकि यहाँ क्षेत्र के अनुसार रेलवे की लम्बाई बहुत कम है। क्षेत्र का पहाड़ी होना और जनसंख्या घनत्व कम होना भी सड़क परिवहन के विकास के पक्ष में है। उ.प्र. क्षेत्रफल की दृष्टि से देश का सबसे बड़ा राज्य है तथा इसका एक बहुत बड़ा भाग जनजातियों का है अतः सड़क विकास की ओर सबसे उचित ध्यान दिये बगैर यह राज्य प्रगति नहीं कर सकता है। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का विकास वास्तव में कुछ निजी कम्पनियों के अधिग्रहण से प्रारम्भ हुआ है।

उ.प्र. का गठन में हुआ और पूर्व राज्य में सम्मिलित किये गये पृथक-पृथक राज्यों को अपनी-अपनी परिवहन व्यवस्था थी जब उ.प्र. एवं उ. भारत क्षेत्रों में राजकीय परिवहन का सूत्रपात हो चुका था। झाँसी और लखनऊ क्षेत्र में सड़क परिवहन पूर्णतः निजी हाथों में थी। पुनर्गठन के परिणाम स्वरूप राज्य में दो पृथक राजकीय यात्री परिवहन संगठन तथा अेकों निजी परिवहन कार्य पृथक-पृथक राजकीय सेवाओं को एक सम्मिलित व्यवस्था के अंतर्गत लेवा एवं कार्य क्षेत्र का विस्तार करनाथा। अतः सन् 1947 में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्थापना हुई स्वभावतः इनके सम्मिलित होने के कारण पश्चात् इनकी कार्यप्रणाली में एक रूपांतर स्थापित करने का काम एक जटिल और कठिन कार्य बन गया। जिसको हल करने में ही निगम के प्रारम्भिक काल में शक्ति लगाना आरम्भ कर दिया गया था।

उ.प्र. जैसे विशाल प्रदेश में झाँसी मण्डल के तीन जिले हैं। जो झाँसी, ललितपुर, जालौन के कुल गाँव एवं कस्बे हैं। ऐसे विशाल क्षेत्र वाले जनसंख्या के क्षेत्र में बस परिवहन की स्थिति अत्यन्त पिछड़ी है। 9381 व्यक्तियों के पीछे केवल एक बस है। इसी प्रकार प्रति 100 कि.मी. के पीछे 8.6 कि.मी. सड़कें हैं। अर्थात् उ.प्र. के क्षेत्रफल के तथा जनसंख्या की दृष्टि से सड़क परिवहन या बस परिवहन की स्थिति संतोषजनक नहीं है। उ.प्र. में गाँव है। तथा 65 प्रतिशत ऐसे गाँव है। जहाँ पहुँचने के लिये सड़कें नहीं हैं। प्रदेश में प्राकृतिक संपदा प्रचुर मात्रा में होने के उपरान्त भी सड़क या बस परिवहन के आभाव में उनका उचित दोहन नहीं हो पा रहा है।

उ.प्र. सड़क परिवहन के समुचित विकास के लिये वर्ष 1947 में उ.प्र. परिवहन निगम की स्थापना की गयी बसों की संख्या की दृष्टि से उ.प्र. सड़क परिवहन का पांचवां स्थान या उपक्रम है। इसकी यात्री बसों की संख्या वर्ष 1947 में निगम की स्थापना के समय 05 बसें थीं यह प्रगति उल्लेखनीय नहीं कही जा सकती।

उ.प्र. राज्य परिवहन निगम के कार्य का संचालन 3 स्तरों पर होता है। मुख्यालय, सम्भाग तथा डिपो स्तर पर है। निगम का मुख्यालय लखनऊ में स्थित है तथा निगम के अन्तर्गत 9 संभागीय एवं उप संभागीय कार्यालय हैं जो निम्न प्रकार है। आगरा, इलाहाबाद, बरेली, देहरादून, फैजाबाद, गढ़वाल, गोरखपुर, झाँसी, कानपुर, कुमायूँ, लखनई, मेरठ, वाराणसी आदि हैं। साथ ही उप सम्भागीय कार्यालय मुरादाबाद, अलीगढ़, मुज्जफरपुर, बाँदी, सीतापुर हैं।

देश के अन्य प्रांतों की तुलना में निगम की स्थिति संतोषजनक नहीं है। यात्री बसें लाभ, पँजी, निवेश से विवर्ग आदि सभी दृष्टि से निगम का स्थान उल्लेखनीय नहीं है। अन्य राज्यों के निगमों की तुलना में व्यवस्था का आभाव, अनुशासन की कमी पूँजी की अपर्याप्त, वाहनों की कमी से विवर्ग की लापरवाही अनेक ऐसे कारण है, जिनके कारण निगम का वांछनीय प्रगति नहीं कर पा रहा है। इसका कारण यह भी

है कि उ.प्र. में परिवहन के केवल 44 प्रतिशत भाग का ही राष्ट्रीयकरण हुआ है। जब अन्य प्रांतों में इससे अधिक बल्कि गुजरात एवं महाराष्ट्र में तो शत-प्रतिशत राष्ट्रीयकरण हो चुका है। और उन राज्यों में परिवहन निगमों की संतोषजनक स्थिति में इसका महत्वपूर्ण स्थान है। इस प्रकार हम देख सकते हैं कि उ.प्र. में परिवहन का राष्ट्रीयकरण तथा उ.प्र. परिवहन निगम की स्थापना और विकास के उपरान्त भी उनकी उपयोगिता या सामान्य जनता में इसकी छवि स्थिति जैसी अपेक्षित है वैसी नहीं है। ऐसी स्थिति के कई कारण हैं। जब इस स्थिति में सुधार के लिये उत्पन्न किये जाते हैं, तब सर्वप्रथम ऐसी बातों की खोज करनी पड़ती है। जिनके कारण निगम का विकास वांछित दिशा में नहीं हो सका।

निष्कर्ष —

उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम प्रदेश में रेल मार्गों की कमी के कारण यात्रियों की सुविधा के लिये सबसे बड़ा संगठन है। प्रदेश में रेल मार्ग की कमी की वजह से 1962 में गठित इस संगठन ने उ.प्र. तथा सीमावर्ती राज्यों में यात्रियों के आवागमन की सुविधा हेतु उल्लेखनीय सेवा की है। यही कारण है कि यह निजी यह निगम निजीकरण से स्पर्धा तथा आर्थिक कठिनाईयों से संघर्ष करते हुये भी यात्रियों के आकर्षण का केंद्र बना हुआ है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने आम जनता को उत्कृष्ट परिवहन सुविधा उपलब्ध कराने के लिये निम्नलिखित का विस्तार किया है —

1. **नई डीलक्स बस सेवाएं** — लखनऊ—झाँसी के व्यस्ततम मार्ग पर जन-अपेक्षाओं के अनुरूप प्रदेश के नागरिकों को बेहतर परिवहन सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से 35 सीट की बैठक क्षमता वाली सुविधा युक्त नॉन स्टॉप बस संचालित की जा रही है।
2. **व्हाईट लाईन** — प्रत्येक के सुप्रसिद्ध पर्यटन स्थलों पर शैलानियों और आम लोगों को तेज गति की सुविधाजनक बसें उपलब्ध कराने के लिये व्हाईट

लाईन बस सेवाओं की शुरुआत की गई है। प्रदेश के प्रमुख केंद्रों के साथ पड़ोसी राज्यों के कुछ चुने हुए पर्यटन व तीर्थ स्थल इस सेवा से सम्बन्ध किये गये हैं।

3. **ब्लू लाईन** – जन सेवाओं अपेक्षाओं के अनुरूप परिवहन निगम द्वारा दूर दराज के अंचलों को राजधानी से जोड़ने वाली ब्लू बस सेवाओं का निर्बाध संचालन किया जा रहा है। इस बस सेवा का लाभ मुख्य रूप से अनुचित अनुसूचित जाति बहुल इलाकों को प्राप्त हो रहा है।
4. **रेड लाईन बस सेवा** – देश के हृदय प्रदेश के रूप में विख्यात उ.प्र. के नागरिकों के साथ पड़ोसी राज्यों के लोगों को अन्तर्राज्जीय मार्गों पर यात्रा सुविधा उपलब्ध कराने के लिये उ.प्र. राज्य परिवहन निगम द्वारा रेड लाईन बस सेवा संचालित की जा रही है। विभिन्न प्रदेशों के प्रमुख शहरों के लिये रेडलाइन बसें चलाई जा रही हैं।
5. **ग्रीन लाईन बस सेवा** – प्रदेश के विभिन्न अंचलों के यात्रियों को एक छोर से दूसरे छोर तक पहुँचाने के लिये द्रुतगामी वाहन सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से ग्रीन लाईन बस सेवा की शुरुआत की गयी।
6. **अनुकम्पा नियुक्ति** – उ.प्र. शासन के निर्देशानुसार अनुकम्पा नियुक्ति के लंबित मामलों के निराकरण के लिये चलाई गई मुहिम के तहत उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में लांबित 496 मामलों का निराकरण कर नियुक्ति आदेश जारी किये हैं।
7. **स्क्रेप निपटान के लिये भारत सरकार उपक्रम से अनुबन्ध** – अनुउपयोगी वाहनो और ऐसी अन्य सामग्री की बिक्री के लिये उ.प्र. सड़क परिवहन निगम और मेटल स्क्रेप कॉरपोरेशन नई दिल्ली के बीच एक अनुबंध सम्पन्न हुआ। यह अनुबंध हो जाने के फलस्वरूप उ.प्र. सड़क परिवहन निगम को स्क्रेप सामग्री के निपटान के प्रतिवर्ष करीब 1.5 करोड़ रुपये की आमदनी प्राप्त होगी।

8. **नये बस स्टैण्ड/भवनों व डिपो का निर्माण** – यात्रियों की सुविधा को वृहत रूप ध्यान के मुख्य उद्देश्य से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम द्वारा स्वामित्व की भूमि पर शॉपिंग काम्पलेक्स एवं सर्वसुविधाजनक बस स्टैण्ड भवनों का निर्माण किये जाने की कार्यवाही शुरू की गई है। इस योजना का मुख्य उद्देश्य यात्रियों की सुविधा की वृद्धि के साथ ही निगम की सम्पत्ति में भी वृद्धि है, ताकि निगम आर्थिक रूप से मजबूत हो सके वर्ष 2020 में निगम द्वारा जालौन जिले के मुख्य जालौन नगर में परिवहन निगम के बस स्टैण्ड का निर्माण कार्य संचालित है। जिसे जालौन नगर की यात्रियों के लिये सुविधा एवं हर्ष का विषय है।
9. **नई बसों का आवंटन** – यात्रियों को आरामदायक यात्रा सुविधा सुलभ कराने के लिये निगम के बेड़े की पुरानी बसों को बदलकर उनके स्थान पर झाँसी मण्डल के विभिन्न जिलों झाँसी, ललितपुर, जालौन में नई बसों का निगम प्रकार आवंटन किया गया।

क्र.सं.	जिले	रैपिड बस	नये आवंटन बसें	कुल योग	
1.	झाँसी	04	+	19	
2.	ललितपुर	02	+	40	
3.	जालौन	01	+	27 ग्रामीण क्षेत्र	
4.	सारस बस सेवा झाँसी	04	+	उरई 03 = 07	93

उक्त नई बसों को दूरी के व्यस्त मार्गों पर संचालित करने के निर्देश के साथ-साथ दिये गये हैं। साथ ही परिवहन की महत्वपूर्ण सुविधा में 40 नई बस सेवा ललितपुर जिले के 223 ग्रामीण यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करके परिवहन सेवा प्रदान की है। जो एक बहुत ही सराहनीय कार्य किया है।

- **अधिकारियों को बसों में यात्रा के निर्देश**

निगम अध्यक्ष ने सभी प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी अधिकारियों को प्रतिमाह कम से कम दो सौ किलोमीटर की यात्रा निगम की बसों में करने के आदेश दिये हैं। यात्री बसों की वास्तविक स्थिति का निरीक्षण करने और यात्रियों की कठिनायों में वाफिक होने के उद्देश्य से यह व्यवस्था लागू की गयी है।

- **कम्प्यूटीकरण** – निगम के वस्तु नियन्त्रण कक्ष का कम्प्यूटीकरण किया जा रहा है। जिससे वाहनों के कलपुर्जों की गुणवत्ता सुनिश्चित होगी और वाहनों में होने वाली खराबी को कम किया जा सकेगा। साथ ही कलपुर्जों की खरीद होने वाला विलम्ब टाला जा सकेगा।

- **प्रोत्साहन बोनस** – कर्मचारियों को नये वेतनमान के साथ 'अधिक, कमाओ अधिक पाओ' के सिद्धान्त पर प्रोत्साहन बोनस योजना भी लागू की गयी है। इस योजना का उद्देश्य निगम के कर्मचारियों की आय में वृद्धि कार्यक्षमता में सुधार बसों का समय पर संचालन और कर्मचारियों के उत्पादन में वृद्धि के लिये व्यक्तिगत रुचि पैदा करना है।

- **यूनिफार्म और नाम पट्टिका** – बस में ड्यूटी पर तैनात चालक और परिचालक को निर्धारित युनिफार्म में कार्य करने के निर्देश निगम शासन द्वारा दिये गये हैं। साथ ही इन कर्मचारियों को अपनी नाम पट्टिका भी लगाने के लिए निर्देश किया गया है।

- **कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतनमान** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के कर्मचारियों को 01 अप्रैल 1994 से केन्द्रीय वेतनमान में जो असमानता थी वह समाप्त कर दी गयी है जिससे 23 हजार कर्मचारी लाभान्वित हुए हैं।

- **दैनिक भत्ते में वृद्धि** – निगम के निर्देशानुसार खेल प्रतियोगिताओं को प्रोत्साहन देने के लिये विशेष प्रयास किये जा रहे हैं। निगम मुख्यालय लखनऊ में रिक्रीसेशन क्लब है।

- **टिकट वितरण की नई व्यवस्था** – यात्री गाड़ी के सम्बद्ध संचालन एवं यात्री सुविधा के व्याप्त दृष्टिकोण से टिकट वितरण की नई व्यवस्था लागू की गई है। उक्त निर्णय के तहत यथासंभव शहरों/नगरों एवं कस्बों से यात्रियों की सुविधा के लिये बुकिंग खिड़की से ही टिकट लिया जाना चाहिये।
- **निजी बसों का अनुबन्ध के आधार पर संचालन** – निगम ने बेडे में नई बसों की संख्या में वृद्धि तथा यातायात सुविधाओं से सुदृढ़ बनाने की दृष्टि से निजी बसों को किराये पर लेने का साहसिक कदम उठाया गया है। इसके अंतर्गत निर्धारित किराये पर निजी बस मालिकों से बस किराये परलेने का प्रावधान है।

- **निःशुल्क/रियायती पास की सुविधा**

निजी परिवहन में यह सुविधा लागू नहीं होती है। केवल उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने समाज के निम्नलिखित वर्गों को निःशुल्क रियायती बस सुविधा कराती है।

(क) माननीय सांसद

(ख) माननीय विधायक

(ग) माननीय स्वतंत्रता संग्राम सेनानी उनकी विधा

(घ) राष्ट्रीय पुरस्कार प्राप्त शिक्षक

(ङ) विकलांग/नेत्रहीन

(च) अधिस्वीकृत/सम्भागीय/जिला/पत्रकार

(छ) कैंसर पीड़ित अस्पताल हेतु।

उपरोक्त पासों में शासन/निगम को लगभग तीन सौ करोड़ पचास लाख का वार्षिक भार वहन करना पड़ता है।

सुझाव –

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में आप प्रबन्ध की अनेक कठिनाइयों एवं समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन समस्याओं का उचित एवं प्रभावी समाधान होना निगम का प्रबन्ध उत्तम माना जाता है। निगम की परिवहन व्यवस्था की प्रचलन

क्षमता में सुधार आया है। परिवहन का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है। सड़कों का आर्थिक एवं सामाजिक एवं राजनैतिक महत्व को ध्यान में रखते हुए उनके विकास एवं अनुरक्षण पर वर्तमान में अधिक व्यय किये जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। निगम विभिन्न कार्यशालाओं का कार्य सुचारू रूप से सफलतापूर्वक संचालित किया जाता है।

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण तो हुआ है, परन्तु राज्य सरकारों को इसमें बहुत अधिक सफलता नहीं मिली है। यात्रियों को अधिक सुविधाएं नहीं हैं और किराये भी ऊँचे हैं। यदि इन रोडवेजों के कार्यों को ठीक प्रकार से संगठित किया जाये। तो राज्यों को भी अधिक आय प्राप्त हो सकती है। साथ ही साथ मण्डल को भी और सड़क यातायात को सुविधाजनक बनाया जा सकता है। इन कार्यों को सुधारने के लिये निम्न सुझाव दिये जाते हैं।

1. यात्रियों को अधिक सुविधाएं मिलनी चाहिए। अधिकतर बस स्टेशनों पर यात्रियों के विभाग के लिये स्थान और सामान रखने के स्थान नहीं हैं इन सुविधाओं को प्रदान करने अधिक यात्रियों को सुविधा देना चाहिये।
2. किराये की दूर अधिक है। यह अनुान लगाया गया है कि सरकारी मोटर किराया एक रुपया प्रति किलोमीटर रखा गया है।
3. सभी राज्यों के समान किराये होने चाहिये। वर्तान समय में लगभग अलग-अलग राज्यों की दर अलग-अलग है।
4. अन्तर्राज्य परिवहन पर प्रतिबन्ध नहीं होने चाहिये। इस समय एक राज्य दूसरे राज्य की मोटरों को विदेशी समसजमता है और उनके कर्मचारियों व यात्रियों का सुविधाएं नहीं मिलती हैं। बसों का रंग व कर्मचारियों की वर्दी एक ही होना चाहिये।
5. रोडवेज का संगठन द्वारा होना चाहिये। अधिकतर राज्यों में सड़क यातायात का प्रबन्ध सरकारी विभाग द्वारा किया जाना चाहिये।
6. रोडवेज के कार्यों पर राजनैतिक प्रभाव व दबाव नहीं पड़ने चाहिये।

7. रोडवेज कर्मचारियों का व्यवहार जनता के साथ अधिक सभ्य और सहानुभूति होना चाहिये।
8. सड़क परिवहन कोलोचकता को बनाये रखना चाहिये कुछ बस इस प्रकार की भी चालानी चाहिये जिनको कहीं की सेवा की जा सके।
9. किराया वृद्धि का उपयोग यात्रा सुविधाओं का विस्तार

डीजल ऑयल तथा स्पेयर पार्ट्स की कीमतों में हुई वृद्धि के कारण निगम द्वारा शासन की अनुमति से यात्री किराये में वृद्धि की गयी है। उक्त किराया वृद्धि के बावजूद भी अन्य पड़ोसी राज्यों की तुलना में निगम की बसों का किराया अभी भी कम है। यात्री सुविधा वृद्धि के लिये वित्तीय संसाधन जुटाने हेतु यह निर्णय लिया गया –

- (1) कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतनमान
- (2) चालक परिचालकों के लिये विश्राम गृह
- (3) प्रक्रिया सरल बनाना
- (4) महंगाई भत्ते का भुगतान
- (5) खिलाड़ियों के देय भत्ते
- (6) निगम कर्मचारियों भाड़ा भत्ता
- (7) भवन क्रय हेतु अग्रिम राशि
- (8) लम्बीत देयकों की भांति का तत्काल भुगतान
- (9) 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 40गुणा छात्रवृत्ति राशि

सुझाव

1. **मार्गों का नवीनीकरण** – उ.प्र. में मार्गों की हालत काफी खराब एवं दयनीय है। मार्गों के खराब होने के कारण सड़कों पर बहुत बड़े गड्ढे हो गये हैं तथा सड़कों पर डम्बर व मिट्टी का मीलों पता नहीं है। इन खराब मार्गों के कारण बसों की परिचालन व्यवस्था अवरुद्ध रहती है तथा समय अधिक लगता है। इसलिये सड़कों का नवीनीकरण किया जाये, जिससे सड़कें

परिचालन व्यवस्था कुशलतापूर्वक हो सके। सड़कें ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं।

2. **बसों की मरम्मत एवं उचित रख-रखाव** – निगम की बसों में मरम्मत पर कम व्यय हेतु यह आवश्यक है कि जब से बस सड़क पर संचालित की जाती है, तभी से उसकी देखभाल एवं मरम्मत एवं रखरखाव अच्छी प्रकार से की जानी चाहिये। बस की मशीनरी, टायर-ट्यूब एवं बैट्री को सदैव ठीक रखने की कोशिश करनी चाहिये। पुनः परिचालन से समय ही प्रारम्भ कर देना चाहिये।
3. **संगठनात्मक ढाँचे में सुधार** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में कार्यशालाओं के प्रशासनिक एवं संगठनात्मक ढाँचे में सुधार किया जाना आज की सबसे बड़ी आवश्यकता बन गयी है। प्रबन्ध की आधुनिक पद्धति लागू की जानी चाहिये।
4. **सामग्री की आपूर्ति समय करना** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के केंद्रीय भण्डार गृह द्वारा सामग्री की आपूर्ति मांग-त्र के अनुसार समय पर की जानी चाहिये। निगम की केन्द्रीय कार्यशाला के माध्यम से सम्भागीय कार्यशालाओं को सामग्री एवं अन्य कलपुर्जों की आपूर्ति मांग के आधार पर यथासम्भव की जानी चाहिये।
5. **रखरखाव की सामग्री रखना** – निगम की कार्यशालाओं में सर्वश्रेष्ठ कार्यशाला की दृष्टि से बसों के सामान्य सुधार एवं रखरखाव के लिये उपयोग में आन वाली कुछ विशेष सामग्री के नमूने आदि को भण्डार गृह में हमेशा उपलब्ध रखना चाहिये।
6. **प्रशिक्षण की व्यवस्था** – निगम की कार्यशालाओं में बसों की मरम्मत तथा सुधार एवं अन्य कार्यों में संलग्न कर्मचारियों की तकनीकी प्रशिक्षण की वर्तमान में आवश्यकता है। प्रशिक्षित कर्मचारी बसों की मरम्मत एवं सुधार

तथा अन्य सम्बन्धित कार्यों को पूर्ण निपुणता तथा कौशल के साथ कर सके।

7. **लम्बी दूरी की बसों का समय निर्धारण** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की कार्यशालाओं द्वारा लम्बी दूरी की यात्रा तय करने वाली बसों की सविर्सिंग की समय-सीमा निर्धारण कर देना चाहिये, जिससे यह बसें यात्रियों को बेहतर सेवा प्रदान कर सकें।
8. **मौद्रिक एवं अमौद्रिक अभिप्रेरणायें** – निगम के अधिकारियों एवं कर्मचारियों में नैतिकता को प्रोत्साहन देने वाले अभिप्रेरणा कार्यक्रमों को अत्यन्त कमी है, इसलिये हर स्तर पर व्यापक भ्रष्टाचार है निगम के अधिकारियों एवं कर्मचारियों को यह प्रेरणा देना अभिप्रेरणा देना अनिवार्य है कि वे उत्साह के साथ कुशलता से कार्य करें।
9. **उड़नदस्तों में सुधार** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की आय वृद्धि हेतु उड़नदस्तों में सुधार की व्यापक आवश्यकता है। केन्द्रीय उड़नदस्तों की प्रहर क्षमता में वृद्धि करना चाहिये साथ ही उत्साह एवं ईमानदार अधिकारियों की तलाश करनी चाहिये एवं कोठर नियंत्रण आवश्यक है।
10. **भर्ती संबंधी नीतियों में सुधार** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में भर्ती सम्बन्धी नीति में आर्थिक सुधार की आवश्यकता है, इसलिये आवश्यक है कि निगम द्वारा वैज्ञानिक भर्ती नीति अपनाई जाये, जिससे वर्तमान समयकी बहुत सी संस्थाओं द्वारा प्रतियोगी परीक्षा लेकर भर्ती के लिये योग्यता का आंकलन किया जाना चाहिये।
11. **नगर में बसों का परिचालन** – अलाभप्रद मार्गों पर संचालन के लिये राज्य सरकार क लिये राज्य सरकार को अनुदान देना चाहिये या ऐसे मार्गों के संचालन हेतु किराया वृद्धि करना चाहिये। साथ ही नगरवाहन परिचालन के लिये भी यात्री किराये में वृद्धि की जानी चाहिये।

12. **दुर्घटना हित लाभ** – निगम प्रमुख कर्मचारियों को जैसे ड्राइवर, कण्डक्टर, मिस्त्रियों तथा डिपो के कर्मचारियों की कार्य दशा कफी असंतोषजनक है इसमें सुधार करने में कर्मचारियों में अरुचित कम होगी तथा वे अधिक अच्छे प्रकार से कार्य कर सकेंगे।
13. **रियायती पासों की कमी** –निगम शासन के दबाव के कारण बड़े पैमाने पर रियायती पास प्रदान करता है। जिसके फलस्वरूप निगम को होने वाली व्यय क्षतिपूर्ति हेतु उ.प्र. सरकार द्वारा वर्ष 2019–2020 में 13.25 लाख रुपये प्रतिवर्ष के हिसाब से दिये जाने का निर्णय लिया गया था, जो कि 2020–2021 में बढ़कर 3.90 करोड़ रुपये हो गयी है। लेकिन उप्र द्वारा यह राशि प्रत्येक वर्ष कुछ न कुछ बकाया रह जाती है।

(स) अन्य सुझाव

1. **श्रम संघों में सुधार** – अधिक श्रम संघों की समस्या के सम्बन्ध में यह सुझाव है कि विभिन्न श्रमसंघों की राजनैतिक पार्टियों के प्रमुख को त्यागकर कर्मचारियों के हितार्थ कार्य करने के लिये एक साथ मिल जाना चाहिये। क्योंकि यदि श्रम संघ मजबूत होगा तो निगम द्वारा उसे सामूहिक सौदेबाजी के समय महत्व दिया जायेगा।
2. **संचालक मण्डल में सुधार** – उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम का संचालन मण्डल का आकार की बड़ा है। इसे छोटा किया जाना चाहिये, सामान्य परिस्थितियों में ग्यारह संचालक होना चाहिये। इससे मितव्ययता प्राप्त होगी।
3. **राजनैतिक दबाव से मुक्ति** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम लम्बे समय से राजनैतिक दबाव में है। संचालक मण्डल में अधिकांश संचालक बड़े-बड़े अधिकारियों या असुरक्षा विधायक राजनता है। जबकि निगम में निष्ठावान तथा व्यवसायिक योग्यता वाले संचालक होने चाहिये।

4. **बिना टिकट यात्रा पर प्रबंध** – यात्रियों को भी इस प्रकार किया जाना चाहिये कि यात्रा के दौरान टिकट न लेने पर उसके विरुद्ध भी कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिये, जिसे निगम को अतिरिक्त लाभ होगा। साथ ही यात्रियों में जागरूकता आयेगी।
5. **परिचालकों के व्यवहार में सुधार** – यात्रा के दौरान चालक-परिचालकों का व्यवहार यात्रियों के साथ सहानुभूतिपूर्ण होना चाहिये। प्रत्येक डिपो जो लम्बे मार्ग की दूरियों के लिये बसों का संचालन करता है। उसे कुछ अतिरिक्त बसें रखनी चाहिये अन्यथा सम्बन्धित डिपो पर पहुँचने वाली बस यात्रा के दौरान ही बसों की मरम्मत और रख-रखाव कराने लगती है।

संदर्भ ग्रंथ सूची

क्र. सं.	लेखक का नाम	पुस्तक का नाम
1.	डॉ. वाई.सी. हैलन	भारत में परिवहन
2.	डॉ. भगवानस्वरूप	यातायात एक अध्ययन
3.	सहाय, के.टी.	परिवहन
4.	जैन बी.एम.	रिसर्च मैथडोलॉजी
5.	त्रिवेदी एवं शुक्ला	रिसर्च मैथडोलॉजी
6.	चौहान, शिवनाथ सिंह	आधुनिक परिवहन
7.	सक्सेना, एम.सी.	परिवहन का अर्थशास्त्र
8.	कुलश्रेष्ठ डॉ. आर.एस.	निगमों का वित्तीय प्रबंध
9.	यू.सी. गुप्ता	परिवहन का आय प्रबन्ध
10.	डॉ. अग्रवाल	प्रबन्ध लेखांकन
11.	गुप्ता एवं शर्मा	भारत में परिवहन
12.	डॉ. छोटेलाल	वित्तीय प्रबन्ध एवं समस्यायें
13.	गुप्ता, डॉ. बी.एन.	सांख्यिकी के सिद्धान्त
14.	डॉ. शुक्ल एवं सहाय	व्यवसायिक सांख्यिकी
15.	डॉ. एम.सी.	उच्चतर लेखांकन
16.	यंग पी.व्ही.	सांइटिफिक स्पेशल सर्विस एण्ड रिसर्च एशिया पब्लिकेशन हाउस, बाम्बे 1960
17.	भटनागर	परिवहन
18.	अग्रवाल एवं अग्रवाल	वित्तीय प्रबंध
19.	श्रीवास्तव सी.पी.	परिवहन

20. श्रीमती कुमार प्रमिला उ.प्र. का भौगोलिक अध्ययन उ.प्र. हिन्दी मुख्य अकादमी लखनऊ संस्करण, 1996
21. जैन, तेज कुमार एवं संजीव कुमार सक्सेना सार्वजनिक उपक्रम, रूपा बुक्स लि. कानपुर 1991
22. सक्सेना बी.पी. औद्योगिक अर्थशास्त्र लोकशासी प्रकाशन, इलाहाबाद, चतुर्थ संस्करण 1991-92
23. महाजन महेन्द्र कुमार भारतीय अर्थशास्त्र में सड़क परिवहन म.प्र. के विशेष संदर्भ में 1988
24. शर्मा, एन.टी. भारत में परिवहन, जवाहर पब्लिकेशन, आगरा 1986
25. अग्रवाल आर.सी. व्यवसाय प्रशासन एवं प्रबंध अष्टम् संस्करण 1986
26. सुरेन्द्र सिंह सामाजिक अनुसंधान खण्ड 2 उ.प्र. हिन्दी ग्रंथ अकादमी, लखनऊ 1975
27. चतुर्वेदी अमरकांत 1956 के पश्चात् लखनऊ संभाग में मोटर परिवहन 1983
28. सोलंकी के.एस. उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में श्रम समस्याएँ एवं विश्लेषणात्मक अध्ययन 1984
29. शर्मा सोनीलाल महाप्रबंधक उ.प्र. सड़क परिवहन निगम विश्लेषणात्मक अध्ययन 1986
30. हॉर्न वेन फायनेन्सियल मैनेजमेंट वित्तीय प्रबंध
31. शर्मा एम.एल. एवं कजरी लाल प्रबन्धकीय अर्थशास्त्र, साहित्य भवन पब्लिकेशन, आगरा, 1947
32. पाण्डेय संजय कुमार उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में सामग्री प्रबंध एवं आलोचनात्मक अध्ययन (1950 से 1995 तक)
33. एम.एल. ढिल्लन भारतीय अर्थव्यवस्था
34. बोनविया अर्थशास्त्र के सिद्धान्त

35. सक्सेना, व्ही.पी. औद्योगिक अर्थशास्त्र लोकशासी प्रकाशन, इलाहाबाद चतुर्थ संस्करण 1991-92
36. अग्रवाल, एस.सी. "ह्यूमन रिसोर्सज इन पब्लिक इन्टरप्राइजेज-ए वेज प्रोडक्टिविटी एप्रोच", अनमोल पब्लिशिंग प्रा.लि., नई दिल्ली।(1968).
37. दीप एण्ड सिंह, डी.एन., 'स्टडीज इन ट्रांसपोर्टेशन जियोग्राफी, "एन. जी.जे.आई., वाल्यूम 15 xv, पार्ट-2, दीप पब्लिकेशन्स, नई दिल्ली।
38. खान डॉ. आर.आर "ट्रान्सपोर्ट सिस्टम्स ऑफ मैनेजमेन्ट स्टडीज", पी.एन.रोड, मुम्बई (1987).
39. रामानाथन "ट्रान्सपोर्ट इन न्यू मिलेनियम", मित्तल पब्लिकेशन्स, नई दिल्ली (2004).
40. सिंह, महिन्दर "ट्रान्सपोर्ट मैनेजमेन्ट", अनमोल पब्लिकेशन्स, प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली (1998).
41. सिंह, प्रो. जगदीश, 'परिवहन एवं व्यापार भूगोल", उ.प्र. हिन्दी संस्थान लखनऊ।
42. बेरी, बी.जे.एल., "रिसेन्ट स्टडीज कनसर्निंग द रोल ऑफ ट्रांसपोर्टेशन इन स्पेस इकोनॉमी" ए.ए.ए. जी. वाल्यूम 49, (1959).
43. मिश्र, डॉ. मोहनलाल, "परिवहन और आर्थिक विकास", राजस्थान हिन्दी ग्रंथ अकादमी, जयपुर।
44. "श्रमिक अन्दाज", रोडवेज कर्मचारी संयुक्त परिषद, उ.प्र. बस स्टेशन, चारबाग लखनऊ।
45. सिंह, देवेन्द्र प्रताप नारायण "कार्मिक प्रबन्ध", बिहार हिन्दी ग्रंथ अकादमी।

46. सक्सेना, एच.एम., "रोड ट्रांसपोर्ट कनेक्टिविटी पैटर्नस एण्ड इकोनॉमिक डेवलपमेण्ट इन उत्तर प्रदेश", जी.आर.आई., वाल्यूम 42, (1980).
47. 'वार्षिक कार्य विवरण' उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम, मुख्यालय, लखनऊ।

समाचार पत्र-पत्रिकायें एवं जर्नल्स

- अमा उजाला, कानपुर
- दैनिक आज, कानपुर
- दैनिक भास्कर, कानपुर
- दैनिक अग्निचरण, उरई
- दैनिक जागरण, झांसी
- दैनिक जागरण, कानपुर
- अमर उजाला, झांसी
- नवभारत, कानपुर
- इकोनोमिक टाइम्स (दैनिक) नई दिल्ली
- हिन्दुस्तान टाइम्स, कानपुर
- द टाइम्स ऑफ इण्डिया (कानपुर)

- कार्यस (साप्ताहिक) लखनऊ
- राष्ट्रीय सहारा, लखनऊ
- योजना (योजना भवन) नई दिल्ली
- उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के प्रतिवेदन एवं वार्षिकी
- दिनमान (साप्ताहिक समाचार-पत्र)
- मनोरमा ईयर बुक

अनुसूची

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			2
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		4			6
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		2			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		2			4
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	5
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	4
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	5
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
------------------	--------------------	------

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	4	6
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	2
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं

कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत

	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	5	7
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	5	7
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	7
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		2			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		4			7
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
------------------	--------------------	------

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	5
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	7
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
------------------	--------------------	------

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत

	3	5
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	4

तेल खपत

पर्याप्त

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति हाँ नहीं

1 3

कितने चक्कर स्वीकृत अस्वीकृत

1 3

तेल खपत

पर्याप्त

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति हाँ नहीं

कितने चक्कर स्वीकृत अस्वीकृत

4 7

तेल खपत

पर्याप्त

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति हाँ नहीं

कितने चक्कर स्वीकृत अस्वीकृत

1 2

तेल खपत

पर्याप्त

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति हाँ नहीं

कितने चक्कर स्वीकृत अस्वीकृत

1 3

तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	6
तेल खपत	अपर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	5
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	7
तेल खपत	अपर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	5
तेल खपत	अपर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		5			7
तेल खपत		बैट्रीयुक्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		3			5
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं

कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	2

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	1

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत

	2	3
तेल खपत	अपर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	6
तेल खपत	अपर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	1
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	5
तेल खपत	अपर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		1			2
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ				नहीं
कितने चक्कर		स्वीकृत			अस्वीकृत
		2			3
तेल खपत		पर्याप्त			

परिवहन का प्रकार	बस	ट्रक	जीप	टैम्पो	अन्य
------------------	----	------	-----	--------	------

लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	5
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	5
तेल खपत	अपर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं

कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3

तेल खपत	पर्याप्त
---------	----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	3	5

तेल खपत	अपर्याप्त
---------	-----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	2	7

तेल खपत	अपर्याप्त
---------	-----------

परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो	अन्य
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत

	1	3
तेल खपत	अपर्याप्त	
परिवहन का प्रकार	बस ट्रक जीप टैम्पो अन्य	
लाइसेन्स की स्थिति	हाँ	नहीं
कितने चक्कर	स्वीकृत	अस्वीकृत
	1	3
तेल खपत	पर्याप्त	



National Seminar on

**Paradigm Shift of the Indian Economy –
New Growth Forces with Greater Inclusiveness**



भारतीय अर्थव्यवस्था का प्रतिमान परिवर्तन –
बेहतर समावेश के साथ विकास के नवीन कारक

22-24 January, 2019

Dr. SHANKER DAYAL SHARMA INSTITUTE OF DEMOCRACY

UNIVERSITY OF LUCKNOW, LUCKNOW 226031 (India)

Certified that Prof. / Dr. / Ms. / Mr. SURENDRA BABU GUPTA _____ Chaired /
Co-chaired Technical session / Participated / Presented paper entitled _____

in the ORAL/ POSTER presentation category at Dr. Shanker Dayal Sharma Institute of Democracy,
University of Lucknow.

Prof. P.C. Mishra
Dean, Faculty of Arts

Prof. M.K. Agarwal
Director & Organizing Secretary



National Seminar

Role of Women in New India

(Sponsored by Indian Council of Social Science Research, New Delhi)

Organized by

Department of Sociology

Government Girls Post Graduate College

Banda - 210001, U.P.

(Accredited 'B' Grade by NAAC)

Affiliated to Bundelkhand University



Indian Council of
Social Science Research

This is to certify that Prof./Dr./Mr./Ms....Suremata babu gupta.....
of
.....
participated in National Seminar on "Role of Women in New India" held on November 03-04, 2018. He/She also
delivered invited talk/chaired a technical session/presented paper entitled.....
.....

We wish his/her best for future endeavors.


Dr. Sabiha Rahmani
Convenor


Dr. Pankaj Singh
Organizing Secretary

Dr. Bal Krishna Panday
Principal

MAH/MUL/ 03051/2012

ISSN :2319 9318



Jan. To March 2022
Issue 41, Vol-03

Date of Publication
01 Jan. 2022

Editor

Dr. Bapu g. Gholap

(M.A.Mar.& Pol.Sci.,B.Ed.Ph.D.NET.)

विद्येविना मति गेली, मतीविना नीति गेली
नीतिविना गति गेली, गतिविना वित्त गेले
वित्तविना शूद्र खचले, इतके अनर्थ एका अविद्येने केले
-महात्मा ज्योतीराव फुले

❖ विद्यावार्ता या आंतरविद्याशाखीय बहुभाषिक त्रैमासिकात व्यक्त झालेल्या मतांशी मालक, प्रकाशक, मुद्रक, संपादक सहमत असतीलच असे नाही. न्यायक्षेत्र:बीड



“Printed by: Harshwardhan Publication Pvt.Ltd. Published by Ghodke Archana Rajendra & Printed & published at Harshwardhan Publication Pvt.Ltd.,At.Post. Limbaganesh Dist,Beed -431122 (Maharashtra) and Editor Dr. Gholap Bapu Ganpat.



Reg.No.U74120 MH2013 PTC 251205

Harshwardhan Publication Pvt.Ltd.

At.Post.Limbaganesh,Tq.Dist.Beed

Pin-431126 (Maharashtra) Cell:07588057695,09850203295

harshwardhanpubli@gmail.com, vidyawarta@gmail.com

All Types Educational & Reference Book Publisher & Distributors / www.vidyawarta.com

27) कबड्डी खिलाड़ियों की शक्ति सहनशिलता तथा लवचिकता पर मेडीसीन बॉल.... संतोष नामदेव कोल्हे, संदीप नामदेव कोल्हे, नागपूर	129
28) आदिवासी किशोरियों की शैक्षणिक स्थिति एवं सामाजिक सन्दर्भ श्रीमती मीनाक्षी कोरी, छिन्दवाड़ा (म.प्र.)	134
29) सामाजिक उपन्यास 'मुक्तिपर्व' : डॉ.बाबासाहेब आंबेडकर के विचार के परिप्रेक्ष्य में गोरख महादेव पांडगळे ,प्रोफेसर बिराजदार गंगाधर धुळप्पा, सोलापुर	138
30) यातायात का सामाजिक महत्व : एक अध्ययन सुरेन्द्र बाबू गुप्ता, डॉ. चन्द्रकांत अवस्थी, शिवपुरी (म.प्र.)	141
31) शहरी साक्षर एवं शहरी निरक्षर, प्रौढ महिलाओं के पारिवारिक मूल्यों के प्रति.... नेहा वर्मा, डॉ शिवानी श्रीवास्तव, इंदौर	144
32) "सनातन संस्कृति के शाश्वत जीवन—मूल्य" डॉ. मधुकराचार्य त्रिपाठी,गोसौरा खुर्द, प्रयागराज	148
33) भारतीय राजनीतिक दल के घोषणा पत्र की अवधारणा एवं दलों का वर्गीकरण डॉ. शैलेश कुमार, गोंडा (उ.प्र.)	152
34) कामकाजी महिलाओं की सामाजिक व आर्थिक स्थिति का समीक्षात्मक..... डॉ. रंजीता कुमारी, दरभंगा	156
35) व्यक्तित्व विकास में शारीरिक—शिक्षा की भूमिका डॉ. सीमा पाण्डेय, दर्शन नगर, फैजाबाद	162
36) पर्वतीय क्षेत्र की ग्रामीण गर्भवती महिलाओं की सामाजिक एवं आर्थिकस्तर पूजा पोखरिया, नैनीताल	165
37) दक्षिण—दक्षिण सहयोग को प्रभावशाली बनाने में ब्रिक्स की भूमिका सन्तोष मीणा, डॉ. भरत लाल मीणा, दिल्ली	171
38) प्राचीन भारत में महिलाओं के संहिताबद्ध उत्तराधिकार : पैतृक सम्पत्ति..... कविता, जयपुर	176
39) 'चौरासी' उपन्यास में चित्रित प्रेम और क्रूरता प्रा. डॉ. शिवसर्जन होनाजी टाले, मुखेड़, जि. नांदेड	179

- १५, प्रकाशक लता साहित्य सदन, गाजियाबाद।।
२) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं —
२२, अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।
३) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं —
२८, अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।
४) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं —
२८, अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।
५) दलित अवधारणा एवं ओमप्रकाश वाल्मीकि
का साहित्य — डॉ. पांडुरंग वैजनाथ महालिंगो, पृष्ठ सं
— २३, प्रकाशक लता साहित्य सदन, गाजियाबाद।
६) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं —
०५, अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।
७) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं —
३८, अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।
८) छप्पर — जयप्रकाश कर्दम, पृष्ठ सं १०९।
९) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं १३७,
अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।
१०) मुक्तिपर्व — मोहनदास नैमिशराय, पृष्ठ सं ५६,
अनुराग प्रकाशन नई दिल्ली।

□□□

यातायात का सामाजिक महत्व : एक अध्ययन

सुरेन्द्र बाबू गुप्ता

शोधार्थी, अर्थशास्त्र

पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी (म.प्र.)

डॉ. चन्द्रकांत अवस्थी

अर्थशास्त्र विभाग

पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी (म.प्र.)

मानव साधन का परिवहन एक माध्यम है। परिवहन या यातायात की सहायता से व्यक्तियों, वस्तुओं और विभिन्न संदेशों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाया जाता है। किसी भी राष्ट्र के सामाजिक, आर्थिक विकास तथा भावात्मक एकता के लिए उन्नत एवं विकसित परिवहन के सभी साधनों का होना नितांत आवश्यक होता है।

यातायात का शाब्दिक अर्थ है— आना—जाना। साधन से तात्पर्य है— वह चीजें जिन पर बैठ कर या सवार हो कर हम लोग एक स्थान से दूसरे स्थान पर आ जा सके। आदि मानव पैदल ही आया जाया करता था। उसके बाद उसने जानवरों को वेश में करना सीखा।

प्राचीन समय में मनुष्य ही परिवहन का सर्वोत्तम माध्यम होता था, इसके पश्चात् सभ्यता के विकास के साथ—साथ पशुओं का सहारा लिया जाने लगा। गधे, खच्चर, घोड़े, हाथी, कुत्ते आदि पशुओं के साथ माल ढोने का कार्य होने लगा। बाद में बैल एवं भैंस का प्रयोग किया जाने लगा। सामाजिक क्षेत्र में परिवहन एवं यातायात के साधनों की मुख्य भूमिका रही है। हमेशा से मानव एक दूसरे से मिलता—जुलता रहा है। यदि मनुष्य एक दूसरे के पास में ही निवास करते हैं तो पैदल ही जाया जाता था परन्तु दूरी अधिक होने के कारण एक—दूसरे से मिलने के लिए किसी न किसी

यातायात के साधन का प्रयोग करना पड़ता है।

आधुनिक सभ्यता के विकास के साथ-साथ तकनीकी परिवहन का प्रयोग किया जाने लगा। आज वर्तमान में त्वरित एवं सहज—सुलभ परिवहन माध्यम में रेल को ज्यादा महत्व दिया जाता है। चाहे यात्रियों को उनके गंतव्य स्थान तक पहुंचाने में या फिर किसी उद्योग के लिए कच्चे माल की आयात या निर्मित माल को लंबी दूरी तक ले जाने में रेलवे की भूमिका महत्वपूर्ण रही है।

शोध उद्देश्य

1. यातायात द्वारा व्यक्ति से व्यक्ति के संपर्क का अध्ययन करना।
2. यातायात द्वारा व्यक्ति में ज्ञान एवं सभ्यता का अध्ययन करना।
3. यातायात द्वारा मानव के उच्च सामाजिक स्तर का अध्ययन करना।

प्रस्तुत शोध पत्र में यातायात के सामाजिक महत्व का अध्ययन किया गया है। यातायात के सामाजिक महत्व को उद्देश्यवार दर्शाने वाले बिन्दु निम्न प्रकार हैं—

“यातायात के प्रभाव आर्थिक क्षेत्र में ही नहीं होते, बल्कि सामाजिक जीवन भी यातायात के विकास से बहुत अधिक प्रभावित हुआ है। सामाजिक जीवन में यातायात के साधनों के प्रभाव का वर्णन निम्न प्रकार से किया जा सकता है।” —

व्यक्तियों के सम्पर्कों में वृद्धि —

यातायात साधनों ने व्यक्तियों के पारस्परिक सम्पर्कों में वृद्धि कर दी है। पहले व्यक्ति के सम्पर्क अपने गाँव तक ही सीमित थे। परन्तु अब व्यक्ति के सम्पर्क अपने देश की सीमाओं को छोड़कर विदेशों तक में फैल गये हैं। जिससे आपसी विचारों का आदान—प्रदान होता है तथा एक दूसरे की संस्कृति, रीति—रिवाजों को जानने का अवसर प्राप्त होता है।

ज्ञान व सभ्यता का विकास —

यातायात के साधनों से ज्ञान और सभ्यता का विकास हुआ है। क्योंकि अखबार, पुस्तकें तथा व्यक्ति एक देश से दूसरे देश में शीघ्रता से पहुँच जाते हैं और इसीलिये जितना विकास दो हजार वर्षों में नहीं हो

सकता वह पिछले सौ वर्षों में हो गया। रात्रि में समाचार पत्रों का छपाई कार्य होकर सुबह हमारे घर पर आ जाता है और पूरी देश, दुनिया की खबरों को हम जान जाते हैं जिससे ज्ञान में वृद्धि होती है।

उच्च सामाजिक स्तर —

आधुनिक यातायात ने व्यक्तियों की यात्रा की आदत को बढ़ा दिया और सामान्य व्यक्ति पहले की तुलना में अधिक यात्रा करता है। यात्रा करने से वह अधिक व्यक्तियों व स्थानों के सम्पर्क में आता है और उनसे बहुत कुछ सीखता है। वर्तमान समय में कार्य के अतिरिक्त दबाव के कारण व्यक्ति छुट्टियाँ मनाने के लिए किसी पर्यटन स्थल पर जाकर आनंदित होना चाहता है, यह सब यातायात की वजह से ही संभव होता है।

जनसंख्या का विकेंद्रीकरण —

यातायात के साधनों ने बड़े—बड़े नगरों में अधिक भीड़भाड़ व जमघट की समस्याओं को दूर करने में सहायता की है। यातायात के साधनों से कई लोगों का रोजगार जुड़ा हुआ है। इन साधनों की वजह से लोग अपने परिवार का भरण—पोषण बखूबी कर रहे हैं।

अंधविश्वास में कमी —

आधुनिक यातायात के साधनों ने रूढ़िवादिता और अंधविश्वास को लगभग समाप्त कर दिया है। गाँव के लोग शहरों से सम्पर्क में आते हैं, जिससे उनके पुराने विचार टूटते हैं। आजकल चलित सिनेमा वाहनों में होते हैं जिन्हें जन—जागरूकता के लिए ग्रामीण इलाकों एवं शहर में प्रदर्शित किया जाता है।

निष्कर्ष :

मानवीय परिवहन के रूप में सड़क परिवहन, जल परिवहन एवं वायु परिवहन के साधनों का प्रयोग किया जाता है। इन सभी साधनों में सड़क परिवहन प्रमुख परिवहन साधन माना गया है क्योंकि इस साधन का प्रयोग लगभग सभी जगह किया जाता है। परिवहन के साधनों के विकास के कारण ही आज सम्पूर्ण विश्व ‘घर—आंगन’ बन गया है।

एक दूसरे से मिलना यातायात के द्वारा ही संभव हो पाया है। यातायात ने व्यक्तियों के बीच की दूरी मिटाकर उनमें मिलने—जुलने की प्रेरणा जगाई है जिससे समाज को लाभ मिल रहा है। सामाजिक

कार्यक्रमों में यातायात के विकास से और अधिक सरलता, सहजता आ रही है।

यदि किसी देश में परिवहन के साधनों का विकास पर्याप्त रूप से हो रहा है तो माना जा सकता है कि वह देश विकास कर रहा है। इस तरह यह कहा जा सकता है कि परिवहन के साधनों का विकास देश की प्रगति का दर्पण है। प्रारंभिक अवस्था में परिवहन व्यवस्था पूर्ण रूप से निजी क्षेत्रों में थी। किन्तु अन्य उद्योगों के विकास के साथ-साथ परिवहन साधनों द्वारा परिवहन प्रबन्ध व्यवस्था की जाने लगी।

धीरे-धीरे मनुष्य ने अपनी सुविधानुसार नये-नये आविष्कार किये और प्रगति की राह पर बढ़ता ही गया। जानवरों को रथ गाड़ी में जोता गया व इक्के, तांगे प्रयोग में लाये जाने लगे। नदियों और समुद्र की यात्रा के लिए नौकायें बनीं फिर जहाज और हवाई जहाज बनाये जाने लगे। यातायात के साधनों ने पूरे विश्व को एक परिवार में बदल दिया है। अब कहीं की भी दूरी यातायात के साधनों की वजह से दूर नहीं लगती है। संचार के आधुनिक उपकरणों के माध्यम से शीघ्र समाचार मिलते हैं और इंसान कुल घण्टों में दुनिया के एक कोने से दूसरे कोने में आ जा सकता है।

यातायात के तेज साधनों से हर क्षेत्र में विकास हुआ है। सालों और महीनों में नापी जाने वाली दूरियाँ आज कुछ घण्टों में तय हो जाती है। किसी भी उद्देश्य की पूर्ति के लिये चाहे वह शिक्षा हो या चिकित्सा, पर्यटन हो अथवा दुख सुख में संबंधियों से मिलना जुलना, यातायात उपलब्ध है।

सुझाव :

यातायात के लिए निम्न सुझावों को शोधार्थी द्वारा दिया जा रहा है —

१. यात्रा करते समय एक-दूसरे से मिलजुल कर समय व्यतीत करना चाहिए।
२. यात्रा करते समय यात्रा सम्बन्धी सावधानी रखनी चाहिए।
३. यातायात संबंधी नियमों का पालन करना चाहिए।
४. यात्रियों को अधिक सुविधाएं मिलनी चाहिए। अधिकतर बस स्टेपनों पर यात्रियों के विभाग के लिये

स्थान और सामान रखने के स्थान नहीं है इन सुविधाओं को प्रदान करने अधिक यात्रियों को सुविधा देना चाहिये।

५. किराये की दूर अधिक है। यह अनुमान लगाया गया है कि सरकारी मोटर किराया एक रुपया प्रति किलोमीटर रखा गया है।

६. सभी राज्यों के समान किराये होने चाहिये। वर्तमान समय में लगभग अलग-अलग राज्यों की दर अलग-अलग है।

७. अन्तर्राज्य परिवहन पर प्रतिबन्ध नहीं होने चाहिये। इस समय एक राज्य दूसरे राज्य की मोटरों को विदेशी समझता है और उनके कर्मचारियों व यात्रियों का सुविधाएं नहीं मिलती हैं। बसों का रंग व कर्मचारियों की वर्दी एक ही होना चाहिये।

८. रोडवेज का संगठन द्वारा होना चाहिये। अधिकतर राज्यों में सड़क यातायात का प्रबन्ध सरकारी विभाग द्वारा किया जाना चाहिये।

९. रोडवेज के कार्यों पर राजनैतिक प्रभाव व दबाव नहीं पड़ने चाहिये।

संदर्भ

- अग्रवाल, एस.सी. (१९६८). “ह्यूमन रिसोर्सेज इन पब्लिक इन्टरप्राइजेज—ए वेज प्रोडक्टिविटी एप्रोच”, अनमोल पब्लिशिंग प्रा.लि., नई दिल्ली।
- दीप एण्ड सिंह, डी.एन., “स्टडीज इन ट्रांसपोर्टेशन जियोग्राफी”, “एन.जी.जे.आई., वाल्यूम १५ ग्टए पार्ट—२, दीप पब्लिकेशन्स, नई दिल्ली।
- खान डॉ. आर.आर (१९८७). “ट्रान्सपोर्ट सिस्टम्स ऑफ मैनेजमेन्ट स्टडीज”, पी.एन.रोड, मुम्बई।
- रामानाथन (२००४). “ट्रान्सपोर्ट इन न्यू मिलेनियम”, मित्तल पब्लिकेशन्स, नई दिल्ली।
- सिंह, महिन्दर (१९९८). “ट्रान्सपोर्ट मैनेजमेन्ट”, अनमोल पब्लिकेशन्स, प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली।
- सिंह, प्रो. जगदीश, “परिवहन एवं व्यापार भूगोल”, उ.प्र. हिन्दी संस्थान लखनऊ।



आंतरराष्ट्रीय बहुभाषिक शोध पत्रिका

प्रिंटिंग एरिया

Printing Area International Interdisciplinary Research
Journal in Marathi, Hindi & English Languages

January 2022, Issue-85, Vol-02

Editor

Dr. Babu g. Gholap

(M.A.Mar.& Pol.Sci.,B.Ed.Ph.D.NET.)



“Printed by: **Harshwardhan Publication Pvt.Ltd.** Published by **Ghodke Archana Rajendra** & Printed & published at Harshwardhan Publication Pvt.Ltd.,At.Post. Limbaganesh Dist,Beed -431122 (Maharashtra) and Editor **Dr. Gholap Babu Ganpat.**



Reg.No.U74120 MH2013 PTC 251205
Harshwardhan Publication Pvt.Ltd.

At.Post.Limbaganesh,Tq.Dist.Beed
Pin-431126 (Maharashtra) Cell:07588057695,09850203295
harshwardhanpubli@gmail.com, vidyawarta@gmail.com

All Types Educational & Reference Book Publisher & Distributors / www.vidyawarta.com

40) नारी शक्ति के विविध स्वरूप डॉ.जगदीश प्रसाद शर्मा, जयपुर, राजस्थान	157
41) बाघ पुनर्वास की सरिस्का टाइगर रिजर्व की जैव विविधता के संरक्षण में भूमिका मनोज कुमार शर्मा & डॉ० खेमचन्द शर्मा, अलवर, राजस्थान	162
42) उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का तुलनात्मक अध्ययन सुरेन्द्र बाबू गुप्ता & डॉ. चन्द्रकांत अवस्थी, शिवपुरी (म.प्र.)	165
43) न्यायदर्शन के अनुसार प्रमाण नामक प्रथम तत्व का सूक्ष्म विवेचन वितेश कुमार & गोपाल शर्मा, JU	170

www.vidyawarta.com/03 | http://www.printingarea.blogspot.com

कार्य त्वरित रूप से हो पायेगा तो निश्चित रूप से वनों के प्राकृतिक पुनरुत्पादन वन्य जीवों के संवर्धन के सार्थक परिणाम कालान्तर/निकट भविष्य में देखने को मिलेंगे।

उपसंहार/निष्कर्ष :—सरिस्का संरक्षित क्षेत्र के वर्ष २००४-०५ में बाघ विहीन हो जाने के बाद केन्द्र सरकार, राज्य सरकार एवं वन विभाग द्वारा बाघ पुनर्वास की अनूठी पहल एवं इस योजना के सफल क्रियान्वयन के फलस्वरूप —

बाघ पुनः उच्चतम मांसाहारी के रूप में स्थापित हुआ है तथा बाघ के इस संरक्षित क्षेत्र में पूर्यनुकूलित (एक्लीमेटाइज्ड) हो जाने से इस प्रजाति के स्वस्थानिक प्रजनन एवं स्वस्थानिक संरक्षण को निश्चित रूप से बल मिला है।

सरिस्का संरक्षित क्षेत्र में अवैध कटान, अवैध चराई के प्रकरणों में कमी आयी है।

बाघ पुनर्वास एवं बाघ के इस क्षेत्र में पुनः स्थापित हो जाने से पर्यटन को बढ़ावा मिला है। बाघ दिखने की घटनाओं का प्रचार प्रसार होने से स्थानीय एवं विदेशी पर्यटकों की संख्या में इजाफा होने का ट्रेंड झलकता है यद्यपि कोरोना महामारी के प्रभाव से इस संरक्षित क्षेत्र का पर्यटन भी अछूता नहीं रहा।

पर्यटकों की संख्या में इजाफा होने से राजस्व आय में भी इजाफा होने की प्रबल संभावनायें हैं।

यदि इस संरक्षित क्षेत्र में प्रजनन परिस्थितियों में सुधार त्वरित रूप से होता है, यथा गांवों का पुनर्वास, सड़क मार्ग डायवर्जन, लोगों की आवाजाही इत्यादि तो निश्चित रूप से बाघ का स्वस्थानिक प्रजनन तथा स्वस्थानिक संरक्षण त्वरित गति से हो पायेगा।

संदर्भ ग्रन्थ सूची :—

हैरीसन एवं एम कार्लोन १९९९, जैव भूगोल में पारिस्थितिकी तंत्र और समुदाय

एम. राजा १९९२: वनों का क्षरण एवं जैविक साम्यता

Tiger link a network of concerned people and organization across the globe to save the tiger revived. Vol-5 dec. news – 2009

उत्पल कुमार एवं कृष्ण चौहान :— वनों का परिभ्रांशन सरिस्का में जैव विविधता एवं उसके प्रभावी कारक, पर्यावरण एवं समन्वित विकास। Vol-14, No. 4, pp. 398-426

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का तुलनात्मक अध्ययन

सुन्दर बाबू गुप्ता

शोधार्थी, अर्थशास्त्र,

पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी (म.प्र.)

डॉ. चन्द्रकांत अवस्थी

अर्थशास्त्र विभाग,

पी.के. विश्वविद्यालय, शिवपुरी (म.प्र.)

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एक सहकारी कम्पनी है। जिसकी बसों का परिचालन उ.प्र. राज्य सरकार के नियन्त्रण में किया जाता है। इस परिवहन ने बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में महत्वपूर्ण योगदान है। सरकारी बस सेवा कुशल एवं सस्ती सेवा प्रदान करती है। यह निश्चित समय सेवा प्रदान करती है। जिससे यात्रियों को काफी समय इन्तजार नहीं करना पड़ता है और शीघ्र ही यात्रियों को बस उपलब्ध हो जाती है। और व्यवस्थित मानक के अनुसार यात्रियों को सीट मिल जाती है। साथ ही इसका किराया सस्ता होता है। जो किराये की दर १ रुपया १० पैसे प्रति किलोमीटर लिया जाता है। इस परिवहन में डग्गामारी एवं लापरवाही की स्थिति कम होती है। यह बस सेवा निश्चित स्टाप पर रुककर परिचालित रहती है, जिससे कम समय लगता है। और परिवहन विभाग द्वारा प्रत्येक यात्री को दुर्घटना हित लाभ बीमा की सुविधा रहती है।

परिवहन विभाग साधारण बस सेवा के अतिरिक्त यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखकर पवन गोल्ड, वातानुकूलित सारस, रैपिड बस सेवा प्रदान करता है। उ.प्र. सड़क परिवहन में यात्रा कर रहे यात्रियों का आरम्भ से अन्त तक दुर्घटना हित लाभ की सुविधा

रहती है। बन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल से सम्बन्धित तीन जिलों झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन) जिले के विभिन्न ग्रामीणों के नये मार्गों पर परिचालित की जाती है। जिससे ग्रामीण यात्री को कुशलतापूर्वक एवं सावधानी से यात्रा उपलब्ध कराती है। झाँसी मण्डल में बसों की आभाव को देखते हुए माननीय आदित्यनाथ योगी उ. प्र. सरकार ने १९ नई बसें झाँसी जिले के लिये और ४० नई बसें झाँसी मण्डल को ललितपुर जिले के लिये प्रदान की हैं। और सारस बसें झाँसी के लिए ०४ एवं उरई (जालौन) के लिये ०३ उपलब्ध की साथ ही रैपिड लाइन की ०७ बसें झाँसी जिले के परिचालन के लिये दीं, जो विभिन्न जिले के २२३ ग्रामीण क्षेत्र के यात्रियों को शीघ्र लाभ मिल सके। परिवहन बस सेवा समय से एवं सावधानीपूर्वक यात्रा कराती है। और यह एक निश्चित गति से चाल चलती है जो मान चाल की गति ४० किलोमीटर घण्टा निर्धारित है। परिवहन बस सेवा में एक निश्चित समय के कारण घाटे की सम्भावना रहती है। फिर भी परिवहन सेवा एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। यह एक सराहनीय परिचालन सेवा प्रदान करती है।

निजी परिवहन निगम

वर्तमान समय में सरकारी परिवहन की अपेक्षा निजी परिवहन निगम अपेक्षाकृत महत्वपूर्ण परिचालन में भूमिका निभा रहा है। क्योंकि परिवहन की बसों की अपेक्षा निजी परिवहन निगम की बसों की संख्या अधिकतम है। सबसे ज्यादा यात्रीगण यात्रा निजी परिवहन के द्वारा करते हैं। यह बस सेवा प्रत्येक १० मिनट के पश्चात उपलब्ध हो जाती है इनका समय निश्चित नहीं होता है। और न ही निश्चित बस स्टाफ रहते हैं। यह जगह—जगह, गाँव के यात्री पास, पास, दूसरी पर आते—जाते हैं। इस बस सेवा में लगेज व्यवस्था के लिये क्लीनर नियुक्त होता है, जो यात्रियों का सामान उतारता व चढ़ाता है। यात्री को बिना इंतजार के शीघ्र समय से यात्रा करवाता है। जैसे छात्रों को कॉलेज जाना, नौकरी वालों को समय पर ड्यूटी जाना, व्यापारी को व्यापार के लिये जाने के कारण निजी परिवहन ही कार्यकुशलता पूर्ण परिचालन सेवा में प्रबल है। साथ ही निजी परिवहन अत्यधिक दूरी के

लिये सामान्य बसों के अतिरिक्त, शताब्दी ट्रेवल्स, हंस ट्रेवल्स, सिंह ट्रेवल्स, कमला ट्रेवल्स, गरुधाम ट्रेवल्स, कल्पना ट्रेवल्स, रिशभ ट्रेवल्स, लकी ट्रेवल्स, फौजी ट्रेवल्स, जैसी बस सेवा प्रदान करता है। इन टूरिस्ट बसों में यात्रियों को पूर्ण आरामदायक सुविधा को ध्यान में देकर परिवहन सेवा प्रदान करती है, जिससे अधिक दूरी की यात्रा सुविधा से की जा सके। इन ट्रेवल्स बसों की टिकट की बुकिंग के लिये ट्रेवल्स कम्पनी नगर महानगर में बुकिंग ऑफिस बनाये हुए हैं। जिसे यात्री पहले से टिकट बुक कराकर यात्रा का लाभ ले सकें।

निजी परिवहन निगम में नियन्त्रण मालिकों का होने के कारण यह अनियन्त्रण गति के साथ—साथ मनमाने तरीके से किराये की वसूली करते हैं जो निर्धारित किराये से अधिक होता है। और मानक परमिट सवारियाँ ३५ का परमिट बैठाने का होता है, परन्तु अपने मनमाने ढंग से जगह—जगह पर सवारियों को ३५ मानक से अधिक दो गुना से अधिक सवारियों को बैठाते हैं। साथ ही इमरजेंसी गेट में भी सीटें लगाकर सवारियाँ भरते हैं और रात में क्लीनर ही चालक बनकर बसों का परिचालन करते हैं जो नियम के विरुद्ध कार्यप्रणाली अपनाते हैं।

प्रस्तुत शोध पत्र का मुख्य उद्देश्य उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का तुलनात्मक अध्ययन करना है जिसके लिए शोधार्थी द्वारा दोनों निगमों के पक्ष व विपक्ष में बिन्दुओं का अध्ययन किया है जो निम्नानुसार हैं :—

१. कुशल व सस्ती सेवा — यातायात सेवा यात्रियों की कुशल और सस्ती सेवा प्रदान करने की क्षमता रखती है। ऐसा इसलिये सम्भव है कि सरकार का उद्देश्य लाभ प्राप्तकरना नहीं होता, बल्कि सार्वजनिक कल्याण होता है। इसके विपरीत निजी परिवहन निगम व्यक्तिगत उपकर्मियों का मुख्य उद्देश्य लाभ प्राप्त करना होता है। अधिक लाभ प्राप्त करने के दृष्टिकोण से यात्रियों की सुविधा और आराम का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। सरकार अपनी सेवा प्रदान करते समय इन बात का ध्यान रखती है कि यात्रियों को पूरा—पूरा आराम मिले।

२. **पिछड़े क्षेत्रों का विकास** — अधिक से अधिक लाभ प्राप्त करने के उद्देश्य से व्यक्तिगत उपक्रमी केवल उन्हीं मार्गों पर यातायात सेवायें प्रदान करते हैं। वहां ट्रैफिक काफी होता है। उन्हीं मार्गों पर जहाँ ट्रैफिक अधिक अधिक नहीं है। के छोड़ देते हैं। और उन क्षेत्रों को यातायात सेवायें न मिलने के कारण उनका विकास नहीं हो पाता है। वे पिछड़े ही रह जाते हैं और उनको विकसित हो का कोई अवसर नहीं मिलता। राज्य विकसित क्षेत्रों के साथ अविकसित क्षेत्रों को भी यातायात सेवायें प्रदान करता है। अपनी शक्तिशाली आर्थिक स्थिति के कारण ऐसा कर भी सकता है।

३. **अच्छे कर्मचारी उपलब्ध** — लोक उपक्रम के व्यवसायों में निजी उपक्रमी की तुलना में एक लाभ यह है कि उतने ही वेतन पर एक अच्छा कर्मचारी प्राप्त किया जा सकता है। इसका कारण यह है कि सरकारी उद्योग में कार्य करने का आकर्षण अधिक होता है। और बहुत बार व्यक्ति कम वेतन पर भी राज्य उद्योग में कार्य करने के लिये तैयार हो जाता है।

४. **अच्छे श्रम सम्बन्ध** — यातायात पर सरकार का अधिकार होने पर श्रम सम्बन्धी झगड़े अधिक नहीं होते, जिससे औद्योगिक शांति बनी रहती है। क्योंकि राजकीय उद्योग अपने कर्मचारियों का अधिक ध्यान रखत है। अतः मालिक कर्मचारी झगड़े नहीं होने पाते और यातायात सेवायें कुशलतापूर्वक प्रदान की जाती हैं।

५. **विद्यमान राजकीय सेवाओं का उपयोग** — राजकीय यातायात सेवाओं को यह भी लाभ होता है कि वे विद्यमान राजकीय सेवाओं का उपयोग कर सकती हैं। प्रत्येक सरकार को इंजीनियर्स निर्माण विशेषज्ञों, कानूनी विशेषज्ञों, वित्त विशेषज्ञों तथा विशेष योग्यता व शिक्षा प्राप्त व्यक्तियों के दलों को नौकर रखना पड़ता है।

६. **किरायों में समानता** — सरकारी यातायात के साधनों में किराया और भाड़ा समान व स्थिर होता है। निजी उपक्रमी सेवाओं की मांग के अनुसार किरायों और भाड़ों को बदलते रहते हैं। इसके अतिरिक्त यह अलग-अलग व्यापारियों व व्यक्तियों के लिये अलग-अलग रहता है। सरकारी उपक्रम में यह दोनों दोश दूर हो जाते हैं। क्योंकि सरकारी दरें सदा के लिये

निश्चित रहती हैं। केवल विधान सभा ही उनमें परिवर्तन कर सकती है। साथ ही यह सब व्यक्तियों के लिये समान होती है।

७. **अच्छी सेवा दशायें** — निजी उपक्रमण की तुलना में सरकारी उपक्रम में कर्मचारियों की दशायें अच्छी होती हैं। उनके कार्यक घण्टे निश्चित होते हैं। और वे यदि अधिक समय कार्य करते हैं तो उनको ओवरटाइम मिलता है। निजी उपक्रमों के कार्य के घण्टे निश्चित नहीं होते। मालिक दिन में १२ घण्टे तक काम कराते हैं। और उनकी सुख-सुविधाओं के कोई ध्यान नहीं रखते। छुट्टी व बन्दी आदि के मामले में भी सरकारी कर्मचारियों की अधिक सुविधा होती है। इसके अतिरिक्त उनके कल्याण का भी ध्यान रखा जाता है। जैसे स्टेशनों पर आराम घर आदि बनाये जाते हैं। जिससे कर्मों को आराम सुविधा एवं खानपान के सुख-सुविधा मिलती है।

८. **नियोजित विकास** — सरकार के अधीन यातायात साधनों का नियोजित विकास होता है। क्योंकि निजी उपक्रमियों के समान सीमित नहीं होते और वह वर्तमान के साथ-साथ भविष्य का भी ध्यान रखती है। निजी उपक्रमी सीमित साधन होने के कारण साधनों का उनके कलपुर्जों का तथा कर्मचारियों के संकट काल के लिये उपर्युक्त संचित कोष नहीं रखते वह कठिनाई सरकारी सेवा में नहीं रहती है। इस प्रकार व्यक्तिगत मालिक घिसावट व टूट फूट के लिये कोई कोष आदि नहीं बनाते पर सरकारी व्यवस्था में इनका सदा प्रबन्ध रहता है। इस कारण यातायात सुविधाओं का विकास अव्यवस्थित नहीं होता।

९. **लाभों का उचित उपयोग** — व्यक्तिगत मालिक लाभों का उपयोग अपने कल्याण के लिये करते हैं और अधिक लाभ प्राप्त होने पर उनको यात्रियों को सुविधाएं देने किरायों का कम करने या यातायात सेवाओं में सुधार करने पर व्यय नहीं करते इसके विपरीत सरकारी संगठन में लाभों का प्रयोग सार्वजनिक कल्याण में किया जाता है।

१०. **सामाजिक महत्व** — यातायात का सार्वजनिक अधिकार का सामाजिक महत्व है। जैसा कि इसके नाम से ही स्पष्ट है। इस पर अधिकार सामान्य जनता

को होता है। और इसके प्रत्येक व्यक्ति इसके कार्य पर दृष्टि रखता है। इसका परिणाम यह होता है कि इन उद्योग के संगठनकर्ता प्रत्ये कार्य को सावधानीपूर्वक और कुशलता से करते हैं।

विपक्ष में

१. **प्रेरणा का आभाव** — राष्ट्रीयकरण हो जाने पर प्रतियोगिता समाप्त हो जाती है और प्रतियोगिता के बहुत से लाभ प्राप्त नहीं होते। स्वस्थ प्रतियोगिता होने पर प्रत्येक उपकर्मी की प्रेरणा मिलती रहती है। और यह प्रतियोगिता के कारण अपने संगठन और अपनी सेवाओं में सुधार करता रहता है। सरकार के अधिकार में यातायात उद्योग आ जाने पर एकाधिकार की स्थापना हो जाती है और यात्रियों की प्रतियोगिता के कारण मिलने वाली सुविधाएं समाप्त हो जाती हैं।

२. **यात्रियों को असुविधा** — राष्ट्रीयकरण के पक्षपातियों का यह तर्क कि राजकीय यातायात में यात्रियों की अधिक सुविधाएं मिलती हैं, ठीक नहीं है। क्योंकि सरकारी कर्मचारियों का व्यवहार व्यक्तिगत कर्मचारियों की तुलना में बहुत खराब होता है। मोटर यातायात के उदाहरण से इसे स्पष्ट किया जा सकता है। निजी मोटर वाले यात्रियों को प्रत्येक प्रकार की सुविधाएं देते हैं। जैसे मोटर में टिकट मिल जाती है। कन्डक्टर सामान चढ़ा देता है। मोटर को यात्रियों की सुविधानुसार किसी भी स्थान पर रोक दिया जाता है। सरकारी बसों में यह सुविधाएं नहीं होती हैं। वे नियमों के अनुसार चलती हैं। और इस बात का ध्यान नहीं रखती कि यात्रियों पर क्या प्रभाव पड़ता है।

३. **मुआवजे की समस्या** — राष्ट्रीयकरण में मुआवजे की समस्या भी रहती है। हमारे संविधान के अनुसार जब भी सरकार किसी व्यक्तिगत सम्पत्ति का उद्योग को अपने अधिकार में लेगी तो उसका उचित मुआवजा देना होगा। मुआवजे के सम्बन्ध में एक तो निर्धारण की समस्या आती है। सरकार जो भी मुआवजा निश्चित करती है। व्यक्तिगत उपकर्मी उसको कम बताते हैं। और कभी-कभी मुआवजेबाजी भी होती है। मुआवजा निश्चित होने के बाद उसके भुगतान का प्रश्न आता है। यह मुआवजा करोड़ों रुपयों में होता है। जिसका भुगतान करने में सरकार को वित्तीय कठिनाइयों का

सामना करना पड़ता है।

४. **राष्ट्रीयकरण अन्यायपूर्ण** — यातायात का राष्ट्रीयकरण निजी उपकर्मियों के प्रति अन्याय होगा इन उपकर्मियों ने अपना रुपया उस समय इस उद्योग के विनियोजित किया था, जबकि इसका भविष्य अतिरिक्त था लभा अधिक नहीं थे और समस्यायें अधिक थीं मार्गों को विकसित करने के लिए और लोगों में इसके उत्पन्न करने के लिये इनको काफी धन का व्यय करना पड़ता था अब जबकि यह उद्योग लाभ प्रदान करने लगा है। इसको निजी उपक्रम के हाथों से लेना अन्यायपूर्ण होगा।

निष्कर्ष :

उ.प्र. एवं बहु क्षेत्र वाला राज्य है। यहाँ सड़क सर्वाधिक प्रचलित एवं सुलभ है। इस राज्य की अधिकांश व्यापारिक सामग्री सड़क परिवहन के माध्यम से ही प्रेषित की जाती है। सड़क परिवहन में दो प्रकार से स्वामित्वधारी वाहन प्रचलन है। प्रथमतः शासकीय एवं द्वितीय इसके साथ ही एक प्रकार के सवारी ढोने वाले एवं तृतीय माल ढोने वाले सवारी ढोने वाले परिवहन का संचालन भी निजी और सरकारी दोनों के स्वामित्वों में होता है। निजी स्वामित्व से मोटर मालिक प्राप्त अनुज्ञापत्र के आधार पर निर्धारित मार्गों पर वाहनों का परिचालन करते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्थापना द्वारा जनकल्याण की दृष्टि से की गयी थी, ताकि प्रत्येक मार्ग पर सवारियों को सरलता से उचित दर पर परिवहन सुविधा उपलब्ध करायी जा सके।

भूतकाल से ही रेल यातायात केंद्रीय शासन के नियन्त्रण में है, किन्तु सड़क यातायात निजी एवं सार्वजनिक तथा शासकीय नियंत्रण में है। वस्तुतः निजी क्षेत्र के सड़क परिवहन पर अनावश्यक प्रतिबंध और कर भार बढ़ाने की प्रवृत्ति देखी गयी है। अब सड़क यातायात निजी एवं सार्वजनिक सड़क यातायात के राष्ट्रीयकरण के कारण इस सम्बन्ध में पुनर्विचार आवश्यक है। आज भी मोटर वाहनों उनके पर्जों उनके परिचालन में उपयोग हो वाली सामग्रियों और यहां तक कि उनमें चलने वाले यात्रियों पर कर लगान की प्रवृत्ति पाई जाती है। यह सब सड़क परिवहन की

लागत में वृद्धि के कारण हुआ है। इससे कभी-कभी विकास गति में बाधा उत्पन्न होती है। राष्ट्रीयकृत राज्य परिवहन निगमों में रेलवे को भी भागीदार बनाया जाना चाहिये। इसका एक परिणाम सड़क और रेलवे समन्वय के रूप में प्राप्त होना सार्थक होगा। वास्तव में यदि सड़क परिवहन ऐसे स्थानों की जो अब तक प्रायः अगम्य थे को रेलवे केंद्रों से जोड़ देती हैं। तो इससे रेलवे को भी लाभ होता है। साथ ही साथ परिवहन साधनों को तीव्रता से आर्थिक विकास भी सम्भव होगा।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में आप प्रबन्ध की अनेक कठिनाइयों एवं समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन समस्याओं का उचित एवं प्रभावी समाधान होना निगम का प्रबन्ध उत्तम माना जाता है। निगम की परिवहन व्यवस्था की प्रचलन क्षमता में सुधार आया है। परिवहन का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है। सड़कों का आर्थिक एवं सामाजिक एवं राजनैतिक महत्व को ध्यान में रखते हुए उनके विकास एवं अनुरक्षण पर वर्तमान में अधिक व्यय किये जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। निगम विभिन्न कार्यशालाओं का कार्य सुचारू रूप से सफलतापूर्वक संचालित किया जाता है।

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण तो हुआ है, परन्तु राज्य सरकारों को इसमें बहुत अधिक सफलता नहीं मिली है। यात्रियों को अधिक सुविधाएं नहीं हैं और किराये भी ऊँचे हैं। यदि इन रोडवेजों के कार्यों को ठीक प्रकार से संगठित किया जाये। तो राज्यों को भी अधिक आय प्राप्त हो सकती है। साथ ही साथ मण्डल को भी और सड़क यातायात को सुविधाजनक बनाया जा सकता है। इन कार्यों को सुधारने के लिये निम्न सुझाव दिये जाते हैं।

निजी परिवहन निगम की टिकिट दर अधिक है तो कुछ सुविधायें भी प्रदान की जाती हैं। निजी होने की वजह से यात्रियों के सामान का भी ध्यान एवं उचित देखरेख की जाती है। कुल मिलाकर यदि देखें तो वर्तमान समय में सरकारी परिवहन की अपेक्षा निजी परिवहन निगम अपेक्षाकृत महत्वपूर्ण परिचालन में भूमिका निभा रहा है। क्योंकि परिवहन की बसों की

अपेक्षा निजी परिवहन निगम की बसों की संख्या अधिकतम है। सबसे ज्यादा यात्रीगण यात्रा निजी परिवहन के द्वारा करते हैं। यह बस सेवा प्रत्येक १० मिनट के पश्चात उपलब्ध हो जाती है इनका समय निश्चित नहीं होता है। और न ही निश्चित बस स्टाफ रहते हैं।

सुझाव —

अलाभप्रद मार्गों पर संचालन के लिये राज्य सरकार के लिये सरकार को अनुदान देना चाहिये। साथ ही नगरवाहन परिचालन के लिये भी यात्री किराये में वृद्धि की जानी चाहिये।

निगम प्रमुख कर्मचारियों को जैसे ड्राइवर, कण्डक्टर, मिस्त्रियों तथा डिपो के कर्मचारियों की कार्य दशा कफी असंतोशजनक है इसमें सुधार किया जाना चाहिए।

विभिन्न श्रमसंघों की राजनैतिक पार्टियों के प्रमुख को त्यागकर कर्मचारियों के हितार्थ कार्य करने के लिये एक साथ मिल जाना चाहिये।

उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम का संचालन मण्डल का आकार बड़ा है। इसे छोटा किया जाना चाहिये, सामान्य परिस्थितियों में ग्यारह संचालक होना चाहिये।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम लम्बे समय से राजनैतिक दबाव में है। संचालक मण्डल में अधिकांश संचालक बड़े-बड़े अधिकारियों या असुरक्षा विधायक राजनता है। जबकि निगम में निष्ठावान तथा व्यवसायिक योग्यता वाले संचालक होने चाहिये।

यात्रा के दौरान टिकिट न लेने पर यात्रियों के विरुद्ध भी कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिये, जिसे निगम को अतिरिक्त लाभ होगा। साथ ही यात्रियों में जागरूकता आयेगी।

यात्रा के दौरान चालक-परिचालकों का व्यवहार यात्रियों के साथ सहानुभूतिपूर्ण होना चाहिये।

संदर्भ :

बेरी, बी.जे.एल., (१९५९). 'रिसेन्ट स्टडीज कनसर्निंग द रोल ऑफ ट्रांसपोर्टेशन इन स्पेस इकोनॉमी' ए.ए.ए.जी. वाल्यूम ४९।

मिश्र, डॉ. मोहनलाल, “परिवहन और आर्थिक विकास”, राजस्थान हिन्दी ग्रंथ अकादमी, जयपुर।

“श्रमिक अन्दाज”, रोडवेज कर्मचारी संयुक्त परिशद, उ.प्र. बस स्टेशन, चारबाग लखनऊ।

सिंह, महिन्दर (१९९८). “ट्रान्सपोर्ट मैनेजमेन्ट”, अनमोल पब्लिकेशन्स, प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली।

सिंह, देवेन्द्र प्रताप नारायण, “कार्मिक प्रबन्ध”, बिहार हिन्दी ग्रंथ अकादमी।

सक्सेना, एच.एम., (१९८०). “रोड ट्रांसपोर्ट कनेक्टिविटी पैटर्नस एण्ड इकोनॉमिक डेवलपमेण्ट इन उत्तर प्रदेश”, जी.आर.आई., वाल्यूम ४२।

“वार्षिक कार्य विवरण” उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम, मुख्यालय, लखनऊ।

न्यायदर्शन के अनुसार प्रमाण नामक प्रथम तत्व का सूक्ष्म विवेचन

वितेश कुमार
PhD Scholar,
JU

गोपाल शर्मा
PhD Scholar,
JU



न्याय दर्शन के प्रवर्तक महर्षि गौतम माने जाते हैं। यह दर्शन छः वैदिक दर्शनों में से एक है। न्याय और वैशेषिक दर्शनों में बहुत साम्यता देखी जा सकती है। न्याय को एक भौतिक विज्ञानवादी दर्शन माना गया है। क्योंकि इसमें दिए गए तर्कों को विज्ञानिक दृष्टिकोणों द्वारा सिद्ध किया गया है।

न्यायदर्शन को हम और भी नामों से जानते हैं जैसे — अक्षपाद दर्शन, प्रमाणशास्त्र, हेतुविद्या, वाद विद्या और तर्कशास्त्र आदि। न्यायशास्त्र का अगर हम सूक्ष्म अध्ययन करें तो हम देखते हैं कि इस दर्शन में प्रमाणशास्त्र और तर्कशास्त्र पर अधिक बल दिए जाने के साथ ही अन्य दर्शनों की तरह ईश्वर, जीव, जगत और मोक्ष जैसे विषयों पर भी चिन्तन व मनन किया गया है। इस दर्शन का आधार ग्रन्थ महर्षि गौतम द्वारा लिखे गए न्यायसूत्र को माना जाता है, कहा जाता है कि न्याय शब्द को आधार मानकर इस दर्शन का नामकरण किया गया है। न्यायभाष्यकार वात्स्यायन ने न्याय शब्द की बहुत ही सुन्दर एवं स्पष्ट परिभाषा दी है वात्स्यायन के अनुसार प्रमाणों के द्वारा किसी वस्तु की परीक्षा को न्याय कहा जाता है।

प्रमाणैरर्थपरीक्षणं न्यायः। — वात्स्यायन भाष्य

न्यायसूत्र ग्रन्थ पाँच अध्यायों और १० अहिनकों

शोध संक्षेपिका

“उत्तर प्रदेश सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलनात्मक अध्ययन (बुंदेलखंड झांसी मण्डल के विशेष संदर्भ में)”

प्राचीन काल से ही मनुष्य परिवहन के साधनों का प्रयोग कर रहा है। मनुष्य को एक स्थान से दूसरे स्थान पर अपनी आवश्यकताओं को संतुष्ट करने के लिए जाना पड़ता था। शिकार करते समय महिलाएं शस्त्रों को लेकर चलती थी तथा शिकार को खाने के लिए तैयार करती थीं। इस प्रकार प्रारंभ में परिवहन का साधन मनुष्य ही रहा है और आज भी कलकत्ता जैसे महानगर में मनुष्य ही मनुष्यों को गाड़ियों में बैठाकर एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाते हैं। देश के अन्य शहरों में साइकिल, रिक्शा द्वारा मनुष्य, मनुष्यों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाते हैं।

प्राचीन काल में मनुष्य आवागमन के लिए जिन रास्तों का प्रयोग करता था उन्हें ‘पगडंडियां’ कहते हैं। पगडंडियों को चौड़ा कर सड़कों का निर्माण किया गया। प्राचीन सभ्यता के अध्ययन से ज्ञात होता है कि मानव ने पशुओं को पालकर उनका परिवहन के रूप में प्रयोग किया।

सभ्यता एवं ज्ञान के विकास ने परिवहन के क्षेत्र में क्रांति ला दी है। भाप के इंजन के आविष्कार एवं अन्य आविष्कारों ने मानव को पक्षियों के तरह पंख लगा दिये। वर्तमान में पेट्रोल, डीजल, बिजली आदि का उपयोग कर मोटरें, रेलें, वायुयान एवं पानी के जहाज द्रुत गति से चल रहे हैं। मानव सभ्यता के विकास के साथ-साथ परिवहन के साधनों का भी विकास रहा है।

मानवीय परिवहन के रूप में सड़क परिवहन, जल परिवहन एवं वायु परिवहन के साधनों का प्रयोग किया जाता है। इन सभी साधनों में सड़क परिवहन प्रमुख परिवहन साधन माना गया है क्योंकि इस साधन का प्रयोग लगभग सभी जगह किया जाता है।

परिवहन के साधनों के विकास के कारण ही आज सम्पूर्ण विश्व 'घर-आंगन' बन गया है।

यदि किसी देश में परिवहन के साधनों का विकास पर्याप्त रूप से हो रहा है तो माना जा सकता है कि वह देश विकास कर रहा है। इस तरह यह कहा जा सकता है कि परिवहन के साधनों का विकास देश की प्रगति का दर्पण है। प्रारंभिक अवस्था में परिवहन व्यवस्था पूर्ण रूप से निजी क्षेत्रों में थी। किन्तु अन्य उद्योगों के विकास के साथ-साथ परिवहन साधनों द्वारा परिवहन प्रबन्ध व्यवस्था की जाने लगी। सार्वजनिक परिवहन प्रबन्ध व्यवस्था अधिनियम के अन्तर्गत स्थापित निगमों द्वारा संचालित की जाने लगी परिणामस्वरूप "परिवहन निगमों" की स्थापना की गयी।

भारत एक विकासशील एवं विशाल देश है जो विभिन्न राज्यों में विभक्त है। देश में प्रशासन संचालन हेतु सड़क परिवहन का वही स्थान है जो मानव शरीर में रुधिर वाहिकाओं का। भारत देश में निरन्तर प्रगति में परिवहन साधनों का महत्वपूर्ण योगदान है। उ.प्र. देश के उत्तर में स्थित है तथा यह देश का उत्तम राज्य है। इस राज्य का अधिकांश भाग पहाड़ी एवं पठारी है जहां सड़क परिवहन के अतिरिक्त अन्य परिवहन साधनों का विकास करना कठिन है। इसलिए उ.प्र. में सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की महत्वपूर्ण भूमिका है। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की स्थापना सन् 1947 में की गयी। उसी समय से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम अपनी सेवाएं राज्य के निवासियों को प्रदान कर रहा है।?

किसी भी उपक्रम की सफलता उसके सेवावर्गीय एवं सामग्री प्रबन्ध पर ही निर्भर नहीं करती है बल्कि यह आय के उचित प्रबंधन पर भी निर्भर रहती है। उत्पादन के घटकों में सामग्री श्रम पूंजी मशीन एवं भूमि शामिल है। पर्याप्त पूंजी कुशल एवं आधुनिक मशीन होने के बावजूद भी यदि उनका उचित प्रबंध नहीं किया तो उपक्रम का सफल होना संभव नहीं है। उपर्युक्त के उचित प्रबंध के लिए आय का उचित प्रबंध किया जाना अति आवश्यक है जहां तक उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का प्रश्न है यदि इस निगम में पर्याप्त बसें हों लेकिन उसका प्रबंधन उचित रूप से नहीं किया गया तो निगम

सफलता प्राप्त नहीं कर सकता। सामान्यतः यह देखने को मिलता है कि निजी संचालकों की बसें अच्छी अवस्था में मिलती हैं जबकि उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बसों की हालत खराब है। यदि इन बसों से सफर किया जाता है तो यह भरोसा नहीं होता है कि वे सही समय पर निर्धारित स्थान पर पहुंच जायेंगी। ऐसी परिस्थिति में यह प्रश्न उठता है कि प्रबंध में कहां कमी है। बसों की खराब स्थिति को देखकर हम कह सकते हैं कि उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का सर्वोच्च सुधार कर उत्तम सेवायें प्रदान करें क्योंकि निगम की बसों का उचित प्रबन्ध किया जाये, उसके लिए सामग्री का क्रय करने, मरम्मत करने आदि के लिए पर्याप्त राशि की आवश्यकता पड़ती है। इससे निगम की आय प्रबन्धन विद्यमान हो पाते हैं। इसके समाधान की आवश्यकता है, तभी परिवहन जगत मजबूत हो सकता है।

प्रस्तुत शोध प्रबंध को शोधार्थी द्वारा नवम अध्यायों में विभक्त किया गया है—

अध्याय—प्रथम 'प्रस्तावना' के अन्तर्गत शोध कथन से संबंधित प्रस्तावना प्रस्तुत की गई जिसमें आधुनिक परिवहन की परिभाषा, परिवहन के प्राचीन साधनों की शक्तियाँ, परिवहन के आधुनिक साधनों की शक्तियाँ, यातायात के प्रमुख तत्व, यातायात का आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक महत्व, उत्तर प्रदेश में सड़क परिवहन निगम का राष्ट्रीयकरण एवं उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का प्रशासन एवं प्रबन्ध पर प्रकाश डाला गया है।

अध्याय—द्वितीय 'शोध के उद्देश्य एवं क्षेत्र' के अन्तर्गत शोध के उद्देश्य, शोध क्षेत्र, शोध की विधियाँ, सांख्यिकीय विधियों का प्रयोग, झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का महत्व, परिवहन निगम का आर्थिक सामाजिक एवं सांस्कृतिक महत्व एवं राजनैतिक महत्व को प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय—तृतीय 'झाँसी मण्डल में सड़क परिवहन की भौगोलिक स्थिति' के अन्तर्गत स्थल यातायात को प्रभावित करने वाले कारण, सड़कों का आर्थिक महत्व एवं झाँसी मण्डल में परिवहन निगम की समस्याएं सुधार हेतु सुझाव आदि प्रस्तुत किये गये हैं।

अध्याय—चतुर्थ 'झाँसी मण्डल में सड़कों का वर्गीकरण' के अन्तर्गत अन्तर्राष्ट्रीय राज्य मार्ग, राष्ट्रीय राज्य मार्ग, जिले की सड़कें बड़े जिले की सड़कें व अन्य एवं ग्रामीण सड़कों पर प्रकाश डाला गया है।

अध्याय—पंचम 'उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम में तुलना उ.प्र. सड़क परिवहन निगम' के अन्तर्गत उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की व्यवस्थाएं, निजी परिवहन निगम, निजी परिवहन निगम की व्यवस्थाएं, उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन सेवा पर प्रकाश डाला गया है।

अध्याय—षष्ठम 'झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का परिचालन (बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में)' के अन्तर्गत उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के विभाग का मुख्यालय झाँसी, उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का परिचालन से बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल से अधिक आय स्रोत आदि पर प्रकाश डाला गया है।

अध्याय—सप्तम 'नये हाइवे राष्ट्रीय एवं राजमार्ग' के अन्तर्गत बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में योजना काल में सड़कों की प्रगति, योजना काल में सड़कों का विकास, विभिन्न नये हाइवे एवं राष्ट्रीय राजीय मार्ग, उ.प्र. से सम्बन्धी राजमार्ग, उ.प्र. से होकर गुजरने वाले प्रमुख राष्ट्रीय राजमार्ग आदि पर प्रकाश डाला गया है।

अध्याय—अष्टम 'परिवहन का ऐतिहासिक परिचय' के अन्तर्गत ऐतिहासिक परिवहन के साधनों का वर्गीकरण, ऐतिहासिक ग्राम परिवहन का साधन, भारत की ग्रामीण अर्थव्यवस्था में बैलगाड़ी का महत्व एवं ऐतिहासिक नगर परिवहन पर प्रकाश डाला गया है।

अध्याय—नवम 'निष्कर्ष एवं सुझाव' के अन्तर्गत शोध से सम्बन्धित निष्कर्ष एवं सुझावों को प्रस्तुत किया गया है।

शोध के उद्देश्य :

मुख्य उद्देश्यों को निम्न बिन्दुओं से समझाया जा सकता है—

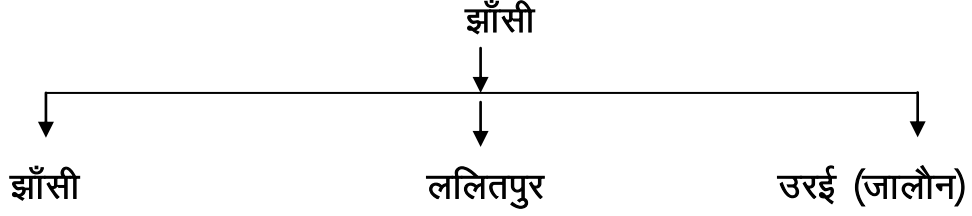
- (1) बुन्देलखण्ड क्षेत्र में परिवहन के विभिन्न साधनों का अध्ययन करना।
- (2) यात्रियों की संख्या एवं परिवहन स्थान के बारे में जानकारी करना।
- (3) बुन्देलखण्ड क्षेत्र में सड़कों की स्थिति एवं प्रगति की समीक्षा करना।
- (4) उप परिवहन निगम की साभ एवं वित्तीय सुदृढ़ता करना।
- (5) सामाजिक आर्थिक समस्याओं का पता लगाना।
- (6) यात्रियों की विभिन्न कठिनाइयों का अध्ययन करना।
- (7) बुन्देलखण्ड क्षेत्र में परिवहन विकास हेतु नीति निर्धारण करना।

शोध का क्षेत्र

प्रस्तुत अध्ययन विषय में बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल सम्बन्धित अन्यन्त्र जिले एवं जुड़े गाँवों के विकास सम्बन्धित क्षेत्र में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में परिवहन निगम ने इस क्षेत्र में अन्य यही बस सेवायें जैसे पवन गोल्ड, वातानुकूलित एवं रैपिड बस सेवा सारस, बस सेवा के साथ ही निजी परिवहन निगम की टियूरेस्ट बस, ट्रैवल्स बस एवं आराम दायक सेवा के साथ सामान्य बस सेवा परिचलान सेवा प्रदान करती है।

बड़े गौरव की बात है। परिवहन विभाग के झाँसी मण्डल का मुख्यालय झाँसी है। इस बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल का परिवहन मुख्यालय झाँसी से संबद्ध कार्य क्षेत्र 3 जिलों में तथा जिलों से जुड़े ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन विभाग बसों का परिचालन दिन प्रतिदिन करता है। उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का झाँसी मण्डल का मुख्यालय झाँसी ही है।

मण्डल का कार्य क्षेत्र : मुख्यालय झाँसी मण्डल झाँसी बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से संबद्ध जिले जहाँ परिवहन की बसों का परिचलान किया जा रहा है।



जैसे जिले संबद्ध हैं। जहाँ से बसों का परिचालन होता है। इस बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल में कुल बस सेवाओं की संख्या उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में 132 है।

1. झाँसी 107 सामान्य + 04 पवन गोल्ड
5 वातानुकूलित + 19 नई बसें = 132
2. ललितपुर जिले के लिये नई 40 बसें झाँसी मण्डल को आवंटन = 40
3. झाँसी नई सारस बस सेवा की बसें = 07
नई रैपिड बस सेवा की बसें = 04
4. झाँसी जिले में नई रैपिड बस सेवा = 04
5. उरई जालौन में नई रैपिड बस सेवा = 03

कुल बसों की संख्या = 286

उपर्युक्त दिये गये बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल से सम्बद्ध 3 जिलों और इससे संबद्ध अनेक झाँसी जिले के 223 गाँव के नये मार्गों के यात्रियों के सुविधाजनक गमनागमन केलिये झाँसी परिवहन विभाग के मुख्यालय से प्रतिदिन परिवहन विभाग झाँसी क्षेत्र से विभिन्न जिले झाँसी, ललितपुर, उरई (जालौन) जिलों के लिये परिवहन विभाग बस सेवा का परिचालन करता है। जिससे झाँसी मण्डल के समस्त यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करके एक परिवहन के लिये महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है।

झाँसी मण्डल का परिवहन कार्य क्षेत्र

1. झाँसी में लखनऊ
2. पवन गोल्ड बस सेवा

झाँसी कानपुर
लखनऊ
बलरामपुर
वाराणासी
जालौन
उरई
कोंच
रामपुरा
जगम्नपुर
माधौगढ़
दिल्ली
मधेवा
राठ
ललितपुर
हमीरपुर
खजुराहो
मऊरानीपुर
देवगढ़
आगरा
शिवपुरी
इन्दौर
ग्वालियर (प्रांत म.प्र.)

झाँसी से इन्दौर
शिवपुरी

गुना
गिम्सी
इन्दौर

3. पवन गोल्ड बस सेवा

झाँसी से जयपुर

झाँसी दतिया

ग्वालियर

आगरा

वालाजी

जयपुर

4. वातानुकूलित बस सेवा

झाँसी लखनऊ

झाँसी कानपुर

5. उ.प्र. सरकार माननीय

आदित्यनाथ योगी द्वारा

नई बस सेवा का शुभारम्भ

‘सबका साथ सबका विकास’

6. मंडालायुक्त राममोहनराय द्वारा

बस सेवा संचालित, झाँसी

7. झाँसी क्षेत्र

नई सारस बस सेवा

झाँसी क्षेत्र के विभिन्न ग्रामीण

क्षेत्रों के मार्ग हेतु

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम की बुन्देलखण्ड क्षेत्र में झाँसी मण्डल एवं अनेक स्थानों के लिये रोडवेज विभाग यात्रियों को प्रतिदिन

समयानुकूल एवं अच्छी बस सेवायें प्रदान करता है। जो निगम की बस सेवा का बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में इस सेवा परिवहन विभाग की बसों का परिचालन से सम्पूर्ण झाँसी मण्डल से संबद्ध समस्त जिलों के लिये सर्वश्रेष्ठ एवं सराहनीय सेवा प्रदान की है। जो एक समस्त जिलों के लिये सर्वश्रेष्ठ एवं सराहनीय सेवा प्रदान की है। जो एक समस्तवासियों के लिये बड़े हर्ष का विषय यात्रा जाता है। और अन्य मण्डलों की अपेक्षा झाँसी मण्डल अत्यधिक राजस्व की वसूली में भी प्रथम स्थान बनाये हुए है।

शोध की विधियाँ

(1) **शोध की विधि** :- शोध अध्ययन आवश्यक शोध प्रविधि का प्रयोग किया गया है। जिसकी सहायता से यह शोध कार्य पूर्ण सादगी के साथ किये गये हैं।

(2) **निर्दर्शन विधि** :- शोध में निर्देशन विधि का प्रयोग किया गया है। जिसके माध्यम से शोध अध्ययन में सम्मिलित होने का भी इकाइयों का चयन सरल सरस एवं सुबोध तरीके से विधि का उपयोग करके उचित निष्कर्ष निकाले गये हैं।

(3) **इकाइयों की संख्या सात करने की विधि** : - शोध अध्ययन में निर्देशन विधि के माध्यम से सदैव निर्देशन की उप प्रविधि उचित निर्णय इकाइयों की संख्या 150 (एक सौ पचास) होती है। जो कि सम्पूर्ण का प्रतिनिधित्व का कार्य करती है। अतः आंकड़ों को व्यवस्थित भी बनाने के लिये इकाइयों का पैमाना के आधार पर सम्पूर्ण सामूहिक उचित और शुद्ध त्रुटि रहित आंकड़े को ज्ञात करते हैं।

(4) **शोध अभिकलन विधि** :- प्रस्तुत शोध में शोध अभिकलन का स्वरूप लोचपूर्णता होना चाहिये, ताकि आवश्यकता पड़ने पर उसमें परिवर्तन किया करता है। वर्तमान समय में प्रत्येक परिस्थिति में परिवर्तन का सहारा लेना पड़ता और साथ परीक्षात्मक स्वरूप का अन्वेषणात्मक व मिशन के साथ परीक्षात्मक रूप से किया है, जिससे की शोध की रचना सरल सरस परमारजित भाषा की जा सके।

सांख्यिकीय विधियों का प्रयोग

इस शोध अध्ययन को पूर्ण करने के लिये इस आवश्यक सांख्यिकीय विधियों का प्रयोग किया गया है। उसका संक्षिप्त विवरण निम्न प्रकार किया गया है। क्योंकि वर्तमान समय बहुत पैमाने के आकार का कार्य करने का है। अतः इसमें उचित एवं सही-सही परिणामों की जानकारी प्रत्येक क्षेत्र में सांख्यिकीय का महत्व है।

समंकों का संकलन – प्रस्तावित शोध में समंक दो प्रकार के दोनों प्राथमिक समंक तृतीय समंक जिनका संकलन कई माध्यमों में किया गया है। जैसे प्राथमिक समंक के लिये परिवहन विभाग के पास जाकर स्वयं संकलित करेंगे। एवं द्वितीय समंकों के संकलन के लिये मण्डल स्तर पर प्रकाशित समाचार-पत्रों एवं पत्रिकाओं एवं अन्य निगम विभाग प्रदान करने वाले क्षेत्रीय विभाग के प्रतिवेदन के माध्यम के साथ-साथ पूर्व शोध से द्वितीयक समंकों का संकलन किया जायेगा, जिससे सांख्यिकी प्रकाशन और समंकों का संकलन किया गया है, जिससे सांख्यिकीय प्रकाशन तथा गैर सांख्यिकीय प्रकाशन तरीके से प्रदर्शक किये गये हैं।

समंकों का सम्पादन – प्रस्तावि शोध में समंकों का सम्पादन सारणीयन ग्राफी तथा सड़कों का प्रांतीय राज्य मण्डल नगरीय स्तर का विवरण किया गया है। और इनके सम्पादन में पूर्ण सर्तकता का ध्यान दिया गया है।

अन्य सांख्यिकीय सूत्रों का प्रयोग

शोध अध्ययन की परिशुद्धता को पूर्ण करने के लिए कुछ सूत्रों का प्रयोग किया गया है। जैसे समान्तर माध्य, प्रतिशत, बहुलक, सहसम्बन्ध, निर्देशांक एवं लघुगुणक, प्रति लघु गुणक, व्यतरूप सारिणीय का प्रयोग का प्रदर्शन किया गया है।

$$1. \text{ समान्तर माध्य} - \frac{\text{अवलोकन का योग} + \text{अवलोकन } x_2 + x_3}{\text{की संख्या } n}$$

$$2. \text{ मधिका} - m = \left(\frac{n+1}{2}\right) \text{ वां पद}$$

$$m = L_1 + \left(\frac{L_2 - L_1}{f}\right)(m - c)$$

3. बहुलक – निरीक्षण विधि के द्वारा

$$4. \text{ निर्देशांक} - \sqrt{\frac{\sum p^1 q^0}{\sum p^0 q^1}} \times \sqrt{\frac{\sum p^1 p^1}{\sum p^0 q^1}} \times 100$$

$$5. \text{ सहसम्बन्ध} - R = \frac{\sum ed \times dy}{\sqrt{\sum dx^2 \times \sum dy^2}}$$

झाँसी मण्डल में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम एवं निजी परिवहन निगम का महत्व

मानव सभ्यता के विकास में परिवहन के साधनों का उत्पन्न महत्वपूर्ण स्थान रहा है। और वर्तमान समय में उ.प्र. सड़क परिवहन निगम बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झाँसी मण्डल में महत्वपूर्ण भूमिका भी निभा रहा है। और यह कहा जाता है कि आधुनिक सभ्यता आधुनिक परिवहन के साधनों की पुत्री है। मानव सभ्यता के विकास में परिवहन निगम का स्थान अग्रणी है। मनुष्य के सामाजिक सांस्कृतिक राजनैतिक और धार्मिक सभी पहलुओं पर परिवहन का प्रभाव पड़ा है। व्यापार के साधनों की पर्याप्त उन्नति के बिना कोई भी राष्ट्र उन्नतशील नहीं हो सकता है। उद्योग तो परिवहन पर आश्रित होते ही हैं। कृषि उत्पादन यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को शीघ्र एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने का कार्य भी परिवहन निगम के साधनों बिना नहीं किया जा सकता है। मार्शल के अनुसार “हमारे युग का प्रधान लक्षण निर्माण उद्योग की उन्नति नहीं, बल्कि परिवहन निगम से यात्रियों की उन्नति है। वास्तव में उद्योग एवं वाणिज्य का सम्पूर्ण क्लेवर परिवहन की सुदृढ़ नदी पर खड़ा हुआ है।” आर्थिक सामाजिक तथा राजनैतिक प्रत्येक क्षेत्र में परिवहन के साधनों का ही बोलबाला है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम का राष्ट्रीयकरण होने के पश्चात् परिवहन में उ.प्र. प्रान्त के साथ अन्य मण्डलों में से बुन्देलखण्ड क्षेत्र झाँसी मण्डल में परिवहन का बहुत ही महत्व है। क्योंकि कानपुर, उरई, झाँसी तक के यात्रा के लिये यात्रियों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता था, लेकिन हमारे उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की बस सेवा ने इस झाँसी मण्डल में आरम्भ होने से से प्रत्येक यात्री एवं सामान का स्थानान्तरण एवं समाचार पत्रों को प्रत्येक क्षेत्र के स्थान पर पहुँचाने में सड़क परिवहन निगम में

अपनी सेवा प्रदान करके झाँसी मण्डल के लिये महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। परिवहन निगम एक लोकप्रिय एवं लोक उपयोगी सेवा का झाँसी मण्डल में कार्य कर रही है।

(1) **संगठित समाज की जिसका रहन—सहन ऊँचा है तो उनकी यात्रा करने के लिये आवश्यकताओं की पूर्ति कुशल एवं शीघ्रगामी का कार्य झाँसी मण्डल में परिवहन निगम की अच्छी सेवाओं द्वारा किया जा सकता है।**

(2) परिवहन निगम की सेवा से झाँसी मण्डल के प्रत्येक क्षेत्र में आर्थिक जीवन स्तर पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है।

(3) **परिवहन निगम की नई—नई बस सेवा एवं समय तरीके बदलने से अच्छी बस सेवायें देकर शीघ्र एवं आरामदायक सेवायें देकर काम करने वालों को महत्व कार्य किया है।** निगम विभाग ने बस सेवा के माध्यम से आर्थिक क्षेत्र में महत्व एवं सामाजिक क्षेत्र में महत्व तथा परिवहन निगम ने आकस्मिक राजनैतिक क्षेत्र में अपना महत्वपूर्ण स्थान रखा है।

आर्थिक सामाजिक तथा राजनैतिक प्रत्येक क्षेत्र में परिवहन के साधनों का ही बोलबाला है। निम्नलिखित विवरण से स्पष्ट हो गया है कि विभिन्न क्षेत्रों में परिवहन के साधनों का योगदान है।

1. परिवहन निगम का आर्थिक महत्व
2. परिवहन निगम का सामाजिक एवं सांस्कृतिक महत्व
3. परिवहन निगम का राजनैतिक महत्व

परिवहन निगम का आर्थिक महत्व

अर्थ शास्त्र के विभिन्न पहलुओं उत्पादन, उपयोग, विनिमय, वितरण एवं राजस्व, प्रबन्ध पर परिवहन का प्रत्यक्ष प्रभाव पड़ता है। हमारे दैनिक जीवन की प्रमुख विशेषताएं ही उत्पादन का विशिष्टीकरण सस्ती उपयोग सामग्री इत्यादि, लेकिन इन सबको परिवहन के आधुनिक साधनों से ही बनाया जाता है।

1. **रूप उपयोगिता** – अधिकांश उत्पत्ति किसी वस्तु का दल बदल कर प्रक्रिया है हम किसी भी वस्तु के रूप बदलकर इसकी उपयोगिता बढ़ा सकते हैं। लेकिन यह बिना परिवहन के साधनों की सहायता से सम्भव नहीं है।
2. **स्थान उपयोगिता** – किसी वस्तु को हम किसी ऐसे स्थान से जहाँ कि वह प्रचुर मात्रा में है। अथवा जहाँ पर उसकी माँग नहीं है। किसी ऐसे स्थान पर ले जाया जाता है जहाँ पर उसकी माँग बहुत है। तो इससे वस्तु विशेष की उपयोगिता बढ़ा दी जाती है। इसी प्रकार साहित्य के गत्यात्मक अपने उपयोगी स्थान पर पहुँचाया जाने से है। इसके लिये परिवहन सेवा वरदान है।
3. **समय उपयोगिता** – संचय द्वारा फील्ड उपयोगिता अथवा मूल्यवृद्धि की जा सकती है। बहुत सी वस्तुयें तथा साथ-साथ अथवा मौखिक के अनुसार कार्य किये जाते हैं। अतः सबके लिये समय से पहुँचाने के लिये परिवहन अहम भूमिका निभाता है।
4. **बड़े नगरों में वृद्धि** – आधुनिक समय में बड़े-बड़े नगरों का जीवन सुचारु रूप से चल सके, इसके लिये परिवहन निगम के साधनों का शीघ्रगामी होना आवश्यक है। तथा यात्रियों की यात्रा को सुगम बनाया जा सकता है।
5. **समाचार-पत्रों एवं डाक सेवा** – सस्ती नियमित एवं कुशल डाक सेवा परिवहन के साधनों के विकास के पश्चात् ही प्रारम्भ हो सकती है। 1854 से पूर्व डाक सेवा अव्यवस्थित थी। विभिन्न प्रांतों व मण्डलों में डाक से संबंधित अलग-अलग नियम थे। पार्सल ले जाने की उस समय अलग कोई व्यवस्था नहीं थी। मोटर बस और रेलों के द्वारा अब डाक शीघ्र उचित समय से निर्धारित स्थान पर पहुँचायी जा सकती है। इसके लिये भी परिवहन निगम के कार्य बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झॉंसी मण्डल में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है।

परिवहन निगम का सामाजिक एवं सांस्कृतिक महत्व

परिवहन के साधनों ने दूरी की सीमाओं को जोड़कर विश्व के विभिन्न देशों को जोड़ा है। तथा देश विदेश के विभिन्न कार्यों को एक करके समय एव रीति-रिवाजों की दृष्टि से सामाजिक एवं सांस्कृतिक सम्बन्धों को झटका दिया है। विकसित परिवहन साधनों में प्रभाव केवल आर्थिक क्षेत्र में ही नहीं हुई है। गाँव व छोटे-छोटे कस्बे परिवहन की गति बढ़ाने पर स्थान एवं राष्ट्रीय भाषा में सने सने अपने विचारों का विनिमय करने में और रूढ़िवादिता एवं अंधविश्वास विकास वर्षों तक दूसरे साधनों की प्रगति को प्रभावित किया। परिवहन के साधन उसमें विकास गति प्रदान करने से हमारे देश के सामाजिक एवं सांस्कृतिक जीवन पर परिवहन के साधनों का काम इस प्रकार है :-

1. **सम्पर्क वृद्धि** – आधुनिक परिवहन के साधनों के कारण ही आज एक देश का दूसरे देश के साथ सामाजिक सम्पर्क बढ़ता है। परिवहन भौतिक दूरी को बढ़ा कर धार्मिक सांस्कृतिक और सामाजिक एकता की स्थापना को योग्य देता है। पहले व्यक्ति के सम्बन्ध केवल अपने तक ही सीमित थे, परन्तु अब उनके सम्पर्क अपने देश और सीमा को लांघकर अंतर्राष्ट्रीय हो गये हैं। जिसके आपसी आचार विचार का आदान प्रदान होता है।
2. **ज्ञान सभ्यता का विकास** – कुशल परिवहन निगम सेवा के साधनों के फलस्वरूप सभ्यता एवं साफ में वृद्धि हुई है। मनुष्य और समाज का कल्याण सम्भव होता है। अतः मनुष्य अपने विचारों के अपने राष्ट्र तक ही जीवित रखकर अन्तर्राष्ट्रीय बातें सोचता है। क्योंकि परिवहन निगम के साधनों से न केवल मनुष्य एवं वस्तुएं एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाती हैं, बल्कि मनुष्यों के विचारों को भी पहुँचाती हैं।
3. **जीवन स्तर में वृद्धि** – आधुनिक उन्नति परिवहन के कारण हमारे देश विदेश में निर्मित वस्तुएं उपयोग के लिए उपलब्ध होती हैं। आधुनिक परिवहन निगम सस्ता व तीव्रगामी हो।
4. **जनसंख्या का विकेन्द्रीकरण** – परिवहन निगम के सुविकसित साधनों के फलस्वरूप विभिन्न कार्यों में बसने लगी है। उप नगरों की स्थापना का यही

प्रमुख कारण है। मजदूर, नौकर, श्रमिक, लिपिक आदीन क्षेत्र की अड़ेसा शहरों नगरों में परिवहन निगम के साधनों से अपनी आर्थिक स्थिति को सुदृढ़ बनाती है।

5. **नगरों का विकास** – परिवहन के साधनों के विकास के कारण बड़े-बड़े नगरों का तीव्र गति से विकास हुआ है। इससे औद्योगिकरण की योजना को भी बल मिला है तथा व्यापार एवं उद्योग की प्रगति हुई है।

परिवहन निगम का राजनैतिक महत्व

परिवहन के साधनों का राजनैतिक महत्व किसी भी परिस्थिति में घटाया नहीं जा सकता है। प्रतिरक्षा की दृष्टि से कोच से आप विश्व के कुछ विशाल देशों अमेरिका एवं सोवियत रूस, मैं यही दौड़ हो रही है। कि कौन सा देश सबसे अधिक सहायक शक्तिशाली अनु से कम से कम समय में गंतव्य स्थान पर पहुँचाने में सफल हो सकता है।

1. **आन्तरिक शान्ति** – किसी भी देश की आर्थिक औद्योगिक एवं सामाजिक प्रगति के लिये शान्ति आवश्यक है। देश के किसी भी भाग में यदि दंगा फसाद प्रतिदिन लड़ाई झगड़ा हो जाता है। तथा अन्य किसी घटना के कारण आन्तरिक शान्ति भंग होती है, तो तुरन्त ही दौड़ पुलिस बल भेजकर शान्ति व्यवस्था लड़खड़ा जा सकती है। इसके लिये परिवहन निगम की महत्वपूर्ण भूमिका है।
2. **राजनैतिक एकता** – किसी देश के अन्तर्गत राजनीतिक एकता बनाये रखने में परिवहन निगम का महान योगदान है।
3. **सरकारी आय में वृद्धि** – जैसे-तैसे परिवहन निगम की बसें विकसित हो जाती हैं। देश की औद्योगिक उन्नति होती है और सरकारी आय में शीघ्रगामी होती है। क्योंकि ये एक प्रचलित घनसीय प्रतिवर्ष सरकारी कोष में जमा कर रही है।

निष्कर्ष

उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम प्रदेश में रेल मार्गों की कमी के कारण यात्रियों की सुविधा के लिये सबसे बड़ा संगठन है। प्रदेश में रेल मार्ग की कमी की वजह से 1962 में गठित इस संगठन ने उ.प्र. तथा सीमावर्ती राज्यों में यात्रियों के आवागमन की सुविधा हेतु उल्लेखनीय सेवा की है। यही कारण है कि यह निजी यह निगम निजीकरण से स्पर्धा तथा आर्थिक कठिनाईयों से संघर्ष करते हुये भी यात्रियों के आकर्षण का केंद्र बना हुआ है।

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने आम जनता को उत्कृष्ट परिवहन सुविधा उपलब्ध कराने के लिये निम्नलिखित का विस्तार किया है –

1. **नई डीलक्स बस सेवाएं** – लखनऊ-झाँसी के व्यस्ततम मार्ग पर जन-अपेक्षाओं के अनुरूप प्रदेश के नागरिकों को बेहतर परिवहन सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से 35 सीट की बैठक क्षमता वाली सुविधा युक्त नॉन स्टॉप बस संचालित की जा रही है।
2. **व्हाइट लाईन** – प्रत्येक के सुप्रसिद्ध पर्यटन स्थलों पर शैलानियों और आम लोगों को तेज गति की सुविधाजनक बसें उपलब्ध कराने के लिये व्हाइट लाईन बस सेवाओं की शुरुआत की गई है। प्रदेश के प्रमुख केंद्रों के साथ पड़ोसी राज्यों के कुछ चुने हुए पर्यटन व तीर्थ स्थल इस सेवा से सम्बन्ध किये गये हैं।
3. **ब्लू लाईन** – जन सेवाओं अपेक्षाओं के अनुरूप परिवहन निगम द्वारा दूर दराज के अंचलों को राजधानी से जोड़ने वाली ब्लू बस सेवाओं का निर्बाध संचालन किया जा रहा है। इस बस सेवा का लाभ मुख्य रूप से अनुचित अनुसूचित जाति बहुल इलाकों को प्राप्त हो रहा है।
4. **रेड लाईन बस सेवा** – देश के हृदय प्रदेश के रूप में विख्यात उ.प्र. के नागरिकों के साथ पड़ोसी राज्यों के लोगों को अन्तर्राज्यीय मार्गों पर यात्रा सुविधा उपलब्ध कराने के लिये उ.प्र. राज्य परिवहन निगम द्वारा रेड लाईन बस सेवा संचालित

की जा रही है। विभिन्न प्रदेशों के प्रमुख शहरों के लिये रेडलाइन बसें चलाई जा रही हैं।

5. **ग्रीन लाईन बस सेवा** – प्रदेश के विभिन्न अंचलों के यात्रियों को एक छोर से दूसरे छोर तक पहुँचाने के लिये द्रुतगामी वाहन सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से ग्रीन लाईन बस सेवा की शुरुआत की गयी।
6. **अनुकम्पा नियुक्ति** – उ.प्र. शासन के निर्देशानुसार अनुकम्पा नियुक्ति के लंबित मामलों के निराकरण के लिये चलाई गई मुहिम के तहत उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में लांबित 496 मामलों का निराकरण कर नियुक्ति आदेश जारी किये हैं।
7. **स्क्रैप निपटान के लिये भारत सरकार उपक्रम से अनुबन्ध** – अनुउपयोगी वाहनो और ऐसी अन्य सामग्री की बिक्री के लिये उ.प्र. सड़क परिवहन निगम और मेटल स्क्रैप कॉरपोरेशन नई दिल्ली के बीच एक अनुबंध सम्पन्न हुआ। यह अनुबंध हो जाने के फलस्वरूप उ.प्र. सड़क परिवहन निगम को स्क्रैप सामग्री के निपटान के प्रतिवर्ष करीब 1.5 करोड़ रुपये की आमदनी प्राप्त होगी।
8. **नये बस स्टैण्ड/भवनों व डिपो का निर्माण** – यात्रियों की सुविधा को वृहत रूप ध्यान के मुख्य उद्देश्य से उ.प्र. सड़क परिवहन निगम द्वारा स्वामित्व की भूमि पर शॉपिंग काम्पलेक्स एवं सर्वसुविधाजनक बस स्टैण्ड भवनों का निर्माण किये जाने की कार्यवाही शुरु की गई है। इस योजना का मुख्य उद्देश्य यात्रियों की सुविधा की वृद्धि के साथ ही निगम की सम्पत्ति में भी वृद्धि है, ताकि निगम आर्थिक रूप से मजबूत हो सके वर्ष 2020 में निगम द्वारा जालौन जिले के मुख्य जालौन नगर में परिवहन निगम के बस स्टैण्ड का निर्माण कार्य संचालित है। जिसे जालौन नगर की यात्रियों के लिये सुविधा एवं हर्ष का विषय है।
9. **नई बसों का आवंटन** – यात्रियों को आरामदायक यात्रा सुविधा सुलभ कराने के लिये निगम के बेड़े की पुरानी बसों को बदलकर उनके स्थान पर झाँसी मण्डल के विभिन्न जिलों झाँसी, ललितपुर, जालौन में नई बसों का निगम प्रकार आवंटन किया गया।

क्र.सं.	जिले	रैपिड बस	नये आवंटन बसें	कुल योग
1.	झाँसी	04 +	19	
2.	ललितपुर	02 +	40	
3.	जालौन	01 +	27 ग्रामीण क्षेत्र	
4.	सारस बस सेवा झाँसी	04 +	उरई 03 = 07	93

उक्त नई बसों को दूरी के व्यस्त मार्गों पर संचालित करने के निर्देश के साथ-साथ दिये गये हैं। साथ ही परिवहन की महत्वपूर्ण सुविधा में 40 नई बस सेवा ललितपुर जिले के 223 ग्रामीण यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करके परिवहन सेवा प्रदान की है। जो एक बहुत ही सराहनीय कार्य किया है।

● अधिकारियों को बसों में यात्रा के निर्देश

निगम अध्यक्ष ने सभी प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी अधिकारियों को प्रतिमाह कम से कम दो सौ किलोमीटर की यात्रा निगम की बसों में करने के आदेश दिये हैं। यात्री बसों की वास्तविक स्थिति का निरीक्षण करने और यात्रियों की कठिनाइयों में वाफिक होने के उद्देश्य से यह व्यवस्था लागू की गयी है।

● **कम्प्यूटीकरण** – निगम के वस्तु नियन्त्रण कक्ष का कम्प्यूटीकरण किया जा रहा है। जिससे वाहनों के कलपुर्जों की गुणवत्ता सुनिश्चित होगी और वाहनों में होने वाली खराबी को कम किया जा सकेगा। साथ ही कलपुर्जों की खरीद होने वाला विलम्ब टाला जा सकेगा।

● **प्रोत्साहन बोनस** – कर्मचारियों को नये वेतनमान के साथ 'अधिक, कमाओ अधिक पाओ' के सिद्धान्त पर प्रोत्साहन बोनस योजना भी लागू की गयी है। इस योजना का उद्देश्य निगम के कर्मचारियों की आय में वृद्धि कार्यक्षमता में सुधार बसों का समय पर संचालन और कर्मचारियों के उत्पादन में वृद्धि के लिये व्यक्तिगत रुचि पैदा करना है।

- **यूनिफार्म और नाम पट्टिका** – बस में ड्यूटी पर तैनात चालक और परिचालक को निर्धारित यूनिफार्म में कार्य करने के निर्देश निगम शासन द्वारा दिये गये हैं। साथ ही इन कर्मचारियों को अपनी नाम पट्टिका भी लगाने के लिए निर्देश किया गया है।
- **कर्मचारियों को केंद्रीय वेतनमान** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम के कर्मचारियों को 01 अप्रैल 1994 से केन्द्रीय वेतनमान में जो असमानता थी वह समाप्त कर दी गयी है जिससे 23 हजार कर्मचारी लाभान्वित हुए हैं।
- **दैनिक भत्ते में वृद्धि** – निगम के निर्देशानुसार खेल प्रतियोगिताओं को प्रोत्साहन देने के लिये विशेष प्रयास किये जा रहे हैं। निगम मुख्यालय लखनऊ में रिक्रीशेयन क्लब है।
- **टिकट वितरण की नई व्यवस्था** – यात्री गाड़ी के सम्बद्ध संचालन एवं यात्री सुविधा के व्याप्त दृष्टिकोण से टिकट वितरण की नई व्यवस्था लागू की गई है। उक्त निर्णय के तहत यथासंभव शहरों/नगरों एवं कस्बों से यात्रियों की सुविधा के लिये बुकिंग खिड़की से ही टिकट लिया जाना चाहिये।
- **निजी बसों का अनुबन्ध के आधार पर संचालन** – निगम ने बेडे में नई बसों की संख्या में वृद्धि तथा यातायात सुविधाओं से सुदृढ़ बनाने की दृष्टि से निजी बसों को किराये पर लेने का साहसिक कदम उठाया गया है। इसके अंतर्गत निर्धारित किराये पर निजी बस मालिकों से बस किराये परलेने का प्रावधान है।
- **निःशुल्क/रियायती पास की सुविधा**

निजी परिवहन में यह सुविधा लागू नहीं होती है। केवल उ.प्र. सड़क परिवहन निगम ने समाज के निम्नलिखित वर्गों को निःशुल्क रियायती बस सुविधा कराती है।

- (क) माननीय सांसद
- (ख) माननीय विधायक
- (ग) माननीय स्वतंत्रता संग्राम सेनानी उनकी विधा
- (घ) राष्ट्रीय पुरस्कार प्राप्त शिक्षक
- (ङ) विकलांग/नेत्रहीन

(च) अधिस्वीकृत/सम्भागीय/जिला/पत्रकार

(छ) कैंसर पीड़ित अस्पताल हेतु।

उपरोक्त पासों में शासन/निगम को लगभग तीन सौ करोड़ पचास लाख का वार्षिक भार वहन करना पड़ता है।

सुझाव

उ.प्र. सड़क परिवहन निगम में आप प्रबन्ध की अनेक कठिनाइयों एवं समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन समस्याओं का उचित एवं प्रभावी समाधान होना निगम का प्रबन्ध उत्तम माना जाता है। निगम की परिवहन व्यवस्था की प्रचलन क्षमता में सुधार आया है। परिवहन का विकास उत्तम एवं पर्याप्त सड़कों पर निर्भर करता है। सड़कों का आर्थिक एवं सामाजिक एवं राजनैतिक महत्व को ध्यान में रखते हुए उनके विकास एवं अनुरक्षण पर वर्तमान में अधिक व्यय किये जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। निगम विभिन्न कार्यशालाओं का कार्य सुचारु रूप से सफलतापूर्वक संचालित किया जाता है।

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण तो हुआ है, परन्तु राज्य सरकारों को इसमें बहुत अधिक सफलता नहीं मिली है। यात्रियों को अधिक सुविधाएं नहीं हैं और किराये भी ऊँचे हैं। यदि इन रोडवेजों के कार्यों को ठीक प्रकार से संगठित किया जाये। तो राज्यों को भी अधिक आय प्राप्त हो सकती है। साथ ही साथ मण्डल को भी और सड़क यातायात को सुविधाजनक बनाया जा सकता है। इन कार्यों को सुधारने के लिये निम्न सुझाव दिये जाते हैं।

1. यात्रियों को अधिक सुविधाएं मिलनी चाहिए। अधिकतर बस स्टेशनों पर यात्रियों के विभाग के लिये स्थान और सामान रखने के स्थान नहीं हैं इन सुविधाओं को प्रदान करने अधिक यात्रियों को सुविधा देना चाहिये।
2. किराये की दूर अधिक है। यह अनुान लगाया गया है कि सरकारी मोटर किराया एक रुपया प्रति किलोमीटर रखा गया है।

3. सभी राज्यों के समान किराये होने चाहिये। वर्तान समय में लगभग अलग-अलग राज्यों की दर अलग-अलग है।
4. अन्तर्राज्य परिवहन पर प्रतिबन्ध नहीं होने चाहिये। इस समय एक राज्य दूसरे राज्य की मोटरों को विदेशी समसजमता है और उनके कर्मचारियों व यात्रियों का सुविधाएं नहीं मिलती हैं। बसों का रंग व कर्मचारियों की वर्दी एक ही होना चाहिये।
5. रोडवेज का संगठन द्वारा होना चाहिये। अधिकतर राज्यों में सड़क यातायात का प्रबन्ध सरकारी विभाग द्वारा किया जाना चाहिये।
6. रोडवेज के कार्यों पर राजनैतिक प्रभाव व दबाव नहीं पड़ने चाहिये।
7. रोडवेज कर्मचारियों का व्यवहार जनता के साथ अधिक सभ्य और सहानुभूति होना चाहिये।
8. सड़क परिवहन कोलोचकता को बनाये रखना चाहिये कुछ बस इस प्रकार की भी चालानी चाहिये जिनको कहीं की सेवा की जा सके।
9. किराया वृद्धि का उपयोग यात्रा सुविधाओं का विस्तार

डीजल ऑयल तथा स्पेयर पार्ट्स की कीमतों में हुई वृद्धि के कारण निगम द्वारा शासन की अनुमति से यात्री किराये में वृद्धि की गयी है। उक्त किराया वृद्धि के बावजूद भी अन्य पड़ोसी राज्यों की तुलना में निगम की बसों का किराया अभी भी कम है। यात्री सुविधा वृद्धि के लिये वित्तीय संसाधन जुटाने हेतु यह निर्णय लिया गया –

- (1) कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतनमान
- (2) चालक परिचालकों के लिये विश्राम गृह
- (3) प्रक्रिया सरल बनाना
- (4) महंगाई भत्ते का भुगतान
- (5) खिलाड़ियों के देय भत्ते
- (6) निगम कर्मचारियों भाड़ा भत्ता
- (7) भवन क्रय हेतु अग्रिम राशि

(8) लम्बीत देयकों की भांति का तत्काल भुगतान

(9) 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 40 गुणा छात्रवृत्ति राशि

मुख्य सुझाव

1. **मार्गों का नवीनीकरण** – उ.प्र. में मार्गों की हालत काफी खराब एवं दयनीय है। मार्गों के खराब होने के कारण सड़कों पर बहुत बड़े गड्ढे हो गये हैं तथा सड़कों पर डम्बर व मिट्टी का मीलों पता नहीं है। इन खराब मार्गों के कारण बसों की परिचालन व्यवस्था अवरुद्ध रहती है तथा समय अधिक लगता है। इसलिये सड़कों का नवीनीकरण किया जाये, जिससे सड़कें परिचालन व्यवस्था कुशलतापूर्वक हो सके। सड़कें ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं।
2. **बसों की मरम्मत एवं उचित रख-रखाव** – निगम की बसों में मरम्मत पर कम व्यय हेतु यह आवश्यक है कि जब से बस सड़क पर संचालित की जाती है, तभी से उसकी देखभाल एवं मरम्मत एवं रखरखाव अच्छी प्रकार से की जानी चाहिये। बस की मशीनरी, टायर-ट्यूब एवं बैट्री को सदैव ठीक रखने की कोशिश करनी चाहिये। पुनः परिचालन से समय ही प्रारम्भ कर देना चाहिये।
3. **रखरखाव की सामग्री रखना** – निगम की कार्यशालाओं में सर्वश्रेष्ठ कार्यशाला की दृष्टि से बसों के सामान्य सुधार एवं रखरखाव के लिये उपयोग में आन वाली कुछ विशेष सामग्री के नमूने आदि को भण्डार गृह में हमेशा उपलब्ध रखना चाहिये।
4. **प्रशिक्षण की व्यवस्था** – निगम की कार्यशालाओं में बसों की मरम्मत तथा सुधार एवं अन्य कार्यों में संलग्न कर्मचारियों की तकनीकी प्रशिक्षण की वर्तमान में आवश्यकता है। प्रशिक्षित कर्मचारी बसों की मरम्मत एवं सुधार तथा अन्य सम्बन्धित कार्यों को पूर्ण निपुणता तथा कौशल के साथ कर सके।
5. **लम्बी दूरी की बसों का समय निर्धारण** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की कार्यशालाओं द्वारा लम्बी दूरी की यात्रा तय करने वाली बसों की सविर्सिंग की

समय-सीमा निर्धारण कर देना चाहिये, जिससे यह बसें यात्रियों को बेहतर सेवा प्रदान कर सकें।

6. **उड़नदस्तों में सुधार** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम की आय वृद्धि हेतु उड़नदस्तों में सुधार की व्यापक आवश्यकता है। केन्द्रीय उड़नदस्तों की प्रहर क्षमता में वृद्धि करना चाहिये साथ ही उत्साह एवं ईमानदार अधिकारियों की तलाश करनी चाहिये एवं कोठर नियंत्रण अवश्यक है।
7. **नगर में बसों का परिचालन** – अलाभप्रद मार्गों पर संचालन के लिये राज्य सरकार क लिये राज्य सरकार को अनुदान देना चाहिये या ऐसे मार्गों के संचालन हेतु किराया वृद्धि करना चाहिये। साथ ही नगरवाहन परिचालन के लिये भी यात्री किराये में वृद्धि की जानी चाहिये।
8. **दुर्घटना हित लाभ** – निगम प्रमुख कर्मचारियों को जैसे ड्राइवर, कण्डक्टर, मिस्त्रियों तथा डिपो के कर्मचारियों की कार्य दशा कफी असंतोषजनक है इसमें सुधार करने में कर्मचारियों में अरुचित कम होगी तथा वे अधिक अच्छे प्रकार से कार्य कर सकेंगे।
9. **रियायती पासों की कमी** –निगम शासन के दबाव के कारण बड़े पैमाने पर रियायती पास प्रदान करता है। जिसके फलस्वरूप निगम को होने वाली व्यय क्षतिपूर्ति हेतु उ.प्र. सरकार द्वारा वर्ष 2019–2020 में 13.25 लाख रुपये प्रतिवर्ष के हिसाब से दिये जाने का निर्णय लिया गया था, जो कि 2020–2021 में बढ़कर 3.90 करोड़ रुपये हो गयी है। लेकिन उप्र द्वारा यह राशि प्रत्येक वर्ष कुछ न कुछ बकाया रह जाती है।

अन्य सुझाव

- **श्रम संघों में सुधार** – अधिक श्रम संघों की समस्या के सम्बन्ध में यह सुझाव है कि विभिन्न श्रमसंघों की राजनैतिक पार्टियों के प्रमुख को त्यागकर कर्मचारियों के हितार्थ कार्य करने के लिये एक साथ मिल जाना चाहिये।

क्योंकि यदि श्रम संघ मजबूत होगा तो निगम द्वारा उसे सामूहिक सौदेबाजी के समय महत्व दिया जायेगा।

- **संचालक मण्डल में सुधार** – उ.प्र. राज्य सड़क परिवहन निगम का संचालन मण्डल का आकार की बड़ा है। इसे छोटा किया जाना चाहिये, सामान्य परिस्थितियों में ग्यारह संचालक होना चाहिये। इससे मितव्ययता प्राप्त होगी।
- **राजनैतिक दबाव से मुक्ति** – उ.प्र. सड़क परिवहन निगम लम्बे समय से राजनैतिक दबाव में है। संचालक मण्डल में अधिकांश संचालक बड़े-बड़े अधिकारियों या असुरक्षा विधायक राजनता है। जबकि निगम में निष्ठावान तथा व्यवसायिक योग्यता वाले संचालक होने चाहिये।
- **बिना टिकट यात्रा पर प्रबंध** – यात्रियों को भी इस प्रकार किया जाना चाहिये कि यात्रा के दौरान टिकट न लेने पर उसके विरुद्ध भी कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिये, जिसे निगम को अतिरिक्त लाभ होगा। साथ ही यात्रियों में जागरूकता आयेगी।

शोध निर्देशक

शोधार्थी

डॉ. चन्द्रकांत अवस्थी
कला संकाय अर्थशास्त्र विभाग

सुरेन्द्र बाबू गुप्ता
नामांकन सं. 161596506222