

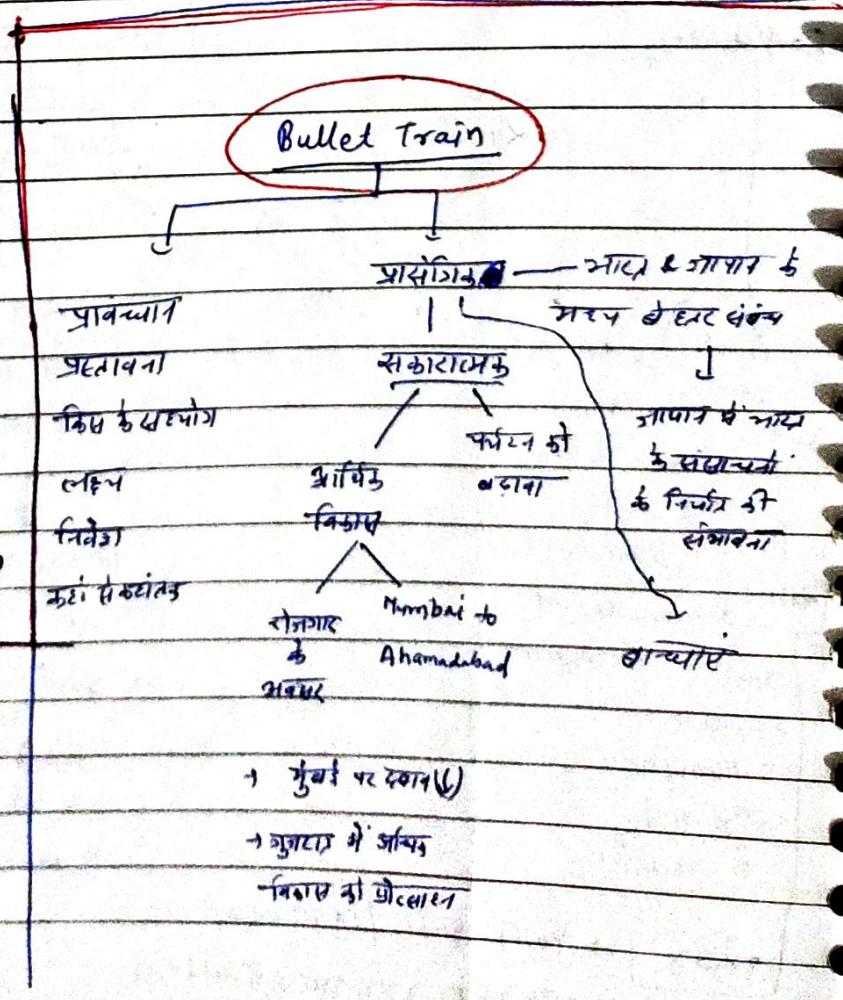
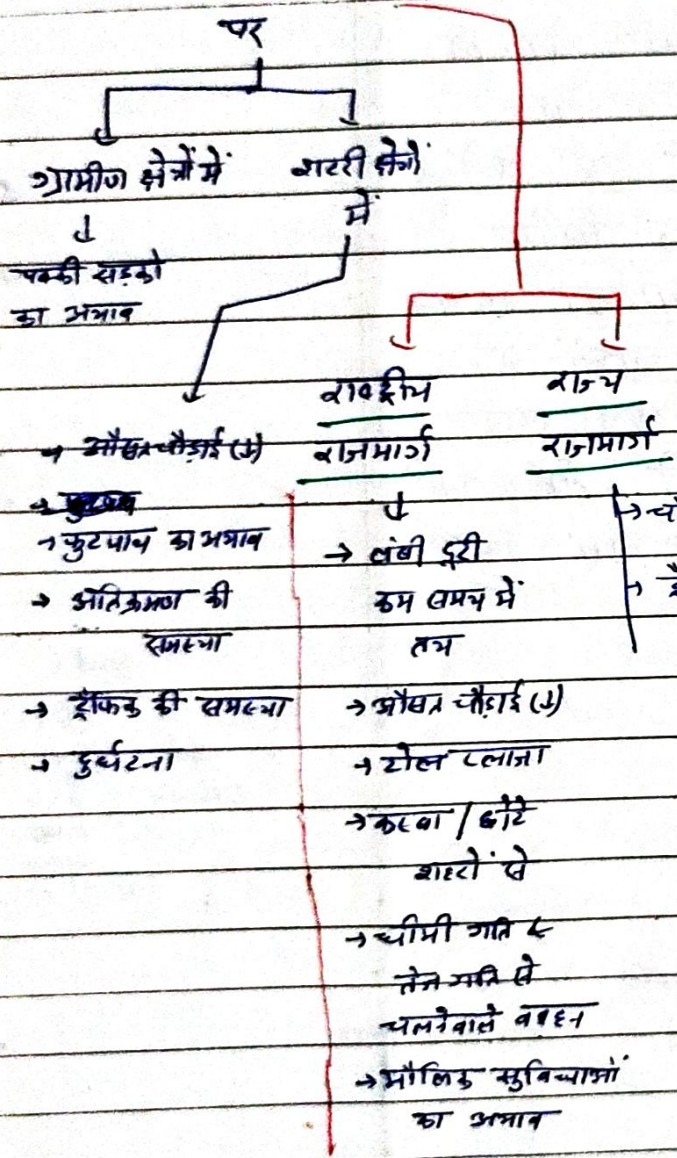
सड़क परिवहन से संबंधित समस्याएं/बाध्याएं

उद्योग  
↓  
संस्था के स्तर  
↓  
सोचनों का उपयोग  
↓  
आर्थिक लाभ

पिछड़े Active

संस्थानात्मक स्तर पर

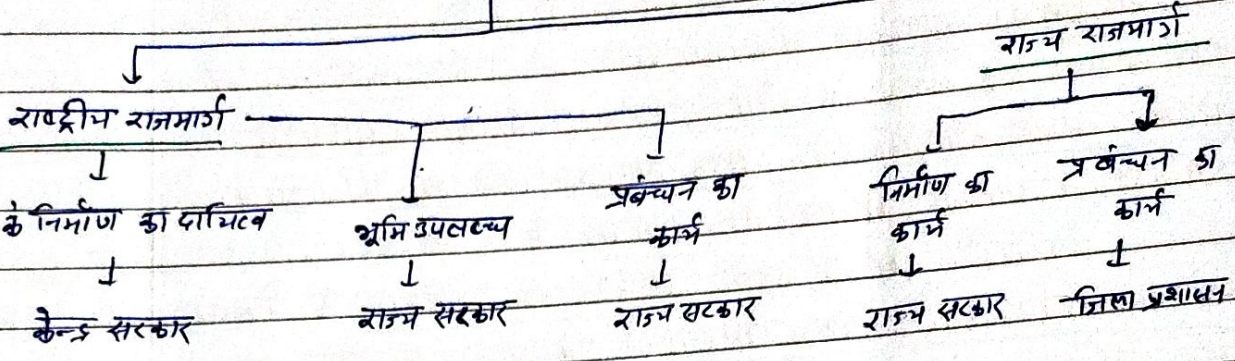
संस्थागत स्तर पर



सड़क दुर्घटना से सुरक्षा समान की आवश्यकता ?

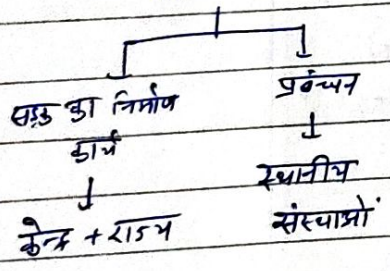


संस्थागत स्तर पर → 65-II



ग्रामीण क्षेत्र

शहरी क्षेत्र



- उपयोजिता
- समष्टि
- समाव्याप्त

→ परिवहन के साधनों में कम दूरी अपनी इच्छा एवं आवश्यकतानुसार तय करने के दृष्टि से सड़क परिवहन की उपयोगिता सबसे अधिक है। इसे door to door mode of transport भी कहते हैं क्योंकि जहां अन्य परिवहन के साधनों से जाना संभव नहीं होगा वहां सड़क मार्ग के द्वारा ही जा सकते हैं। गांव को शहरों से जोड़ने में ही लेकर दुर्गम स्थानों तक पहुंचने के दृष्टि से सड़क परिवहन मार्ग का ही उपयोग किया जा सकता है। यही कारण है कि सड़क मार्ग का उपयोग वैश्व स्तर पर ही लेकर बीसी और रेड गति से चलने वाले हल्के और भारी वाहनों का एक साथ उपयोग किया जाता है। सड़क मार्ग का उपयोग केवल आवागमन



के लिए ही नहीं बल्कि कृषि के उत्पादन को बाजार तक  
ले जाने में मदद  $\longrightarrow$  निजी एग्रीकल्चर्स के साथ  
भी वस्तुओं को बाजार तक उपलब्ध कराने के लिए किया जाता है  
यही कारण है कि क्षेत्रीय विकास के साथ समाज की  
मौलिक आवश्यकताओं में सड़क परिवहन की मदद अन्य  
परिवहन साधनों की अपेक्षा अच्छि है।

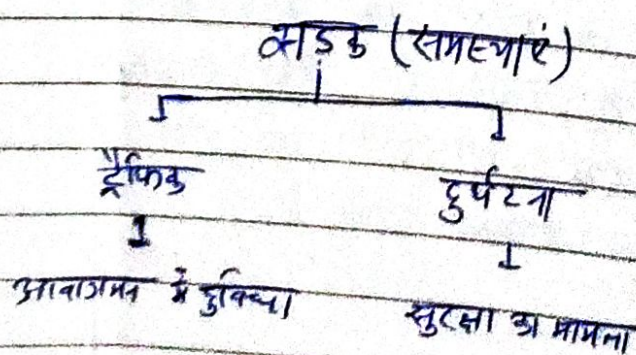
वहीं दूसरी तरफ सड़क मार्ग परिवहन के क्षेत्र में  
सेक्टरलाइज्ड स्तर पर समाजवादी के साथ संस्थागत व्यक्तियों  
और जयितवादी के कारण आज भी भारतीय सेक्टर के  
स्तर पर सड़क मार्ग का अनुकूलन प्रयोग नहीं हो पा  
रहा है। भारत जैसे कृषि प्रधान देश में जहां अधिकांश  
लोगों का कृषि व्यवसाय से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से  
संबंध है वहां समाज भी अधिकांश ग्रामीण क्षेत्रों में  
पक्की सड़कों का अभाव होने के कारण आवागमन में  
बाधा उत्पन्न होती है जो ग्रामीण क्षेत्रों के अर्थिक  
पिछड़ेपन का एक प्रमुख कारण भी है।

$\rightarrow$  शहरी क्षेत्रों में जहां आवागमन के साधन के रूप में सड़क  
मार्ग पर निर्भरता सबसे अच्छि होती है वहीं आज भारत  
के अधिकांश शहरों में सड़कों की औसत चौड़ाई कुम होने  
के साथ ही फुटपाथ का अभाव है या फुटपाथों  
और सड़कों पर सक्रियता की समस्या है। जिससे न केवल  
पेदल यात्रियों के आवागमन में बाधा उत्पन्न होती है बल्कि  
सड़कों पर अच्छि ग्रीड के कारण दुर्घटना की समस्या  
के साथ दुर्घटना होने की भी संभावना बनी रहती है।  
कम समय में लंबी दूरी एक करोड़ के उद्योग से  
राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण कर देश परिवहन पर पड़े  
वामे प्रयत्न इका कम करने का प्रयास किया  
गया लेकिन वहीं आज भी अधिकांश राष्ट्रीय राजमार्गों  
की औसत चौड़ाई कुम होने के साथ ही राष्ट्रीय राजमार्गों



को छोटे शहरों भा कस्बों से होकर गुजरना पड़ता है  
 जहाँ तक की टोल टैक्स पत्राण पर अचिब समय  
 तक रुकने के कारण लंबी दूरी तय करने में अपेक्षाकृत  
 अचिब समय लग जाता है। आज की राष्ट्रीय राजमार्गों  
 पर स्पीडी और रीब गति से चलने वाली वाहनों  
 का एक साथ उपयोज किए जाने के कारण न केवल  
 आवागमन में बाधाएं उत्पन्न होती हैं बल्कि ट्रैफिक की  
 समस्या के साथ ही सड़क दुर्घटना एक बड़ी समस्या  
 बनी हुई है। कई राष्ट्रीय राजमार्गों पर सुरक्षा, चिह्नित  
 भोजन और शौचालय सैनी प्रौलिड सुविधाओं का अभाव  
 होने के कारण लंबी दूरी तय करने वाले लोगों में  
 एक प्रकार का भय बना रहता है जिसके कारण ही  
 राष्ट्रीय राजमार्गों की जगह लंबी दूरी तय करने के  
 संदर्भ में रेल परिवहन पर निर्भरता बढ़ जाती है।

→ राज्य राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्गों को छोटे शहरों और  
 कस्बों से जोड़ने का कार्य करते हैं। जहाँ राष्ट्रीय  
 राजमार्गों की सराफता से उम समय में लंबी दूरी तय  
 कर पाना एक सीमा तक संभव भी हो जाता है  
 वहीं राज्य राजमार्गों की औसत चौड़ाई उम होने के  
 साथ ट्रैफिक की समस्या के कारण उम दूरी तय  
 करने में भी अचिब समय लग जाता है जिससे राष्ट्रीय  
 राजमार्गों का सापेक्ष महत्व उम हो जाती है।





→ सड़क परिवहन के क्षेत्र में संरचनात्मक स्तर पर समस्याओं  
के साथ संस्थागत जटिलताएं नए बड़ी समस्या है क्योंकि  
सड़क मार्ग से संबंधित समस्याओं के समाधान के लिए  
सरकार के द्वारा योजनाओं के निर्धारण से लेकर  
क्रियान्वयन के स्तर तक कई बाधाएं आती हैं। जहां  
राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण का दायित्व केन्द्र सरकार के पास  
है वहीं राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए  
राज्य सरकार को भी उपलब्ध करना पड़ता है। इसके  
साथ राष्ट्रीय राजमार्गों पर मौलिक सुविधाओं और  
सुरक्षा संबंधी आवश्यकता को सुनिश्चित करने का  
दायित्व भी राज्य सरकार की है। जहां केन्द्र और राज्य  
सरकार के मध्य बेहतर संबंध नहीं होता है वहां  
योजनाओं के निर्धारण एवं क्रियान्वयन के स्तर पर समस्याएं  
भी उत्पन्न होती हैं इसी प्रकार राज्य राजमार्गों के निर्माण  
का दायित्व राज्य सरकार की है जबकि प्रबंधन के स्तर  
पर स्थायी संस्थाओं के द्वारा कार्य किए जाते हैं।  
शहरी क्षेत्रों में शहरी विकास प्रशासन के द्वारा सड़कों  
का निर्माण किया जाता है लेकिन ट्रेकिंग की समस्या  
के साथ अन्य मौलिक सुविधाओं को उपलब्ध कराने का  
दायित्व शहरी प्रशासन के साथ नगरपालिका की होती है  
ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण के लिए पंचायतमंत्री  
सड़क निर्माण योजना के अंतर्गत निर्देश किया जाता है  
लेकिन प्रबंधन का कार्य ग्राम पंचायत के द्वारा किए  
जाते हैं कारण योजनाओं के क्रियान्वयन में बाधाएं भी  
उत्पन्न होती हैं। इस प्रकार आव्यक्त संरचना के स्तर पर  
सड़क निर्माण से लेकर प्रबंधन के स्तर तक बाधाओं के  
लिए केन्द्र सरकार और राज्य सरकार से लेकर स्थानीय  
संस्थाओं के मध्य बेहतर समन्वय नहीं होने पर भी  
समाधानों के समाधान में बाधाएं उत्पन्न होती हैं।