

## ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ : સ્થિતિ, અસરો, સમસ્યાઓ અને ઉકેલો

ડૉ. હિતેશ એન. જાગણી

મદદનીશ પ્રાધ્યાપક, મહાદેવ દેસાઈ ગ્રામસેવા સંકુલ, ગુજરાત વિદ્યાપીઠ, રાંધેજા, જિ. ગાંધીનગર - 382620  
(ગુજરાત)

મો. 9428108588 ઈ-મેઈલ-hitesh28jagani@gmail.com

### સારાંશ

ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ એ ગ્રામવિકાસ માટેનું એક અગત્યનું પરિબળ છે. ગ્રામીણ વિસ્તારમાં રસ્તાઓનું જોડાણ અને પહોંચ દેશના આર્થિક વિકાસ માટેનું એક મહત્વપૂર્ણ કદમ છે. ગ્રામીણ વિસ્તારમાં માળખાકીય સુવિધાઓની ઉપલબ્ધતા એ દેશના આર્થિક વિકાસની નિશાની છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓ રાષ્ટ્રની સંપત્તિ છે. તે સામાજિક સર્વસમાવેશી, આર્થિક વિકાસ અને પર્યાવરણીય ટકાઉપણાનું સાધન છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓ પરિવહન, નેટવર્કની છેલ્લી કડી છે. ગ્રામીણ વસ્તી માટે પહોંચ પૂરી પાડવાની દ્રષ્ટિએ મોટાભાગે સૌથી મોટી કડી છે. કાયમી અથવા રસ્તાઓના પહોંચની ગેરહાજરી ગ્રામીણ પ્રદાનની બાબતમાં અવરોધરૂપ પરિબળ તરીકે કાર્ય કરી શકે છે. પ્રસ્તુત શોધપત્રનો આશય ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓની સ્થિતિ જાણવાનો છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓની ગ્રામીણ સમુદાય પર હકારાત્મક અસરો જોવા મળે છે. ઘણા અભ્યાસોએ સાબિત કરીને આપ્યું છે. સંકલિત ગ્રામવિકાસ માટે રસ્તાઓ સુલભકર્તા તરીકે ભૂમિકા નિભાવે છે. MDG ના ધ્યેયો સિદ્ધ કરવા માટે ગ્રામીણ રસ્તાઓ આવશ્યક છે. સામાજિક-આર્થિક રૂપાંતરણ, રાષ્ટ્રીય સંકલન, સર્વાંગી, સર્વસમાવેશી વિકાસ માટે ગ્રામીણ રસ્તાઓ જરૂરી છે. ગ્રામીણ ભારતમાં રસ્તાઓના જોડાણના વિકાસની બાબતમાં અસંતુલન જોવા મળે છે.

ચાવીરૂપ શબ્દો: રસ્તાઓ, ગ્રામીણ રસ્તાઓ, બારમાસી રસ્તાઓ

### 1. પ્રસ્તાવના

ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં અસરકારક પરિવહન અને સંચારના જોડાણ માટે ગ્રામીણ રસ્તાઓ મહત્વપૂર્ણ છે. ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓ સર્વાંગી ગ્રામીણ વિકાસ માટે અતિ મહત્વના છે. સાથે સાથે તે સર્વાંગી સામાજિક-આર્થિક વિકાસ માટે પણ આવશ્યક છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ એ ગ્રામવિકાસ માટેનું એક અગત્યનું પરિબળ છે.

ગ્રામીણ રસ્તાઓમાં ઓછો ટ્રાફિક હોય છે. ખાસ કરીને રાહદારીઓ, સાયકલ સવારો, પશુથી ચાલતા વાહનો માટે ખાસ ઉપયોગ કરવામાં આવે છે. આ રસ્તાઓ સરકારની વિવિધ યોજનાઓ તથા કાર્યક્રમો અંતર્ગત બનાવવામાં આવેલા હોય છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓને ઉપયોગીતાના આધાર પર જુદા જુદા વર્ગમાં વહેંચવામાં આવે છે. જેમ કે, બારમાસી રસ્તાઓ, કાચા રસ્તાઓ, ફરસબંધી રસ્તાઓ વગેરે.

ગ્રામીણ વિસ્તારમાં તમામ ઋતુમાં પરિવહન માટે બારમાસી રસ્તાઓ જરૂરી છે. વિકાસશીલ દેશોના ગ્રામીણ વિસ્તારના મોટાભાગના રસ્તાઓ માટી અને કાંકરીવાળા હોવાથી નકામા છે. પાકા રસ્તાઓના

અભાવે ચોમાસાની ઋતુમાં પરિવહન થઇ શકતું નથી. લોકોએ આવનજાવન માટે સંઘર્ષ કરવો પડે છે. બારમાસી રસ્તાઓ પરિવહન, રોજબરોજની પ્રવૃત્તિ કરવા તથા જરૂરિયાતો સંતોષવા માટે આવશ્યક છે. રસ્તાની ઘનતા અને રસ્તાની ઉપલબ્ધતા એ વિકાસના મહત્વપૂર્ણ સૂચકાંકો છે.

ભારતમાં રસ્તાઓનું વર્ગીકરણ નીચે મુજબ છે.

1. રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ (NH)
2. રાજ્ય ધોરીમાર્ગ (SH)
3. મુખ્ય જિલ્લા માર્ગ (MDR)
4. અન્ય જિલ્લા માર્ગ (ODR)
5. ગ્રામીણ રસ્તાઓ (RR)

ગ્રામીણ વિસ્તારમાં રસ્તાઓનું જોડાણ અને પહોંચ દેશના આર્થિક વિકાસ માટેનું એક મહત્વપૂર્ણ કદમ છે. ગ્રામીણ વિસ્તારમાં માળખાકીય સુવિધાઓની ઉપલબ્ધતા એ દેશના આર્થિક વિકાસની નિશાની છે.

ગ્રામ્ય ક્ષેત્રે વધારાના રોજગાર સર્જન માટે, નવી આર્થિક તકોના નિર્માણ માટે, સંબંધિત સેવાઓના વિતરણની ખાતરી વધારવા માટે ગ્રામીણ માળખાકીય રોકાણને વેગ આપવો જરૂરી છે. ગ્રામ્ય-શહેરી

અસમાનતા ઘટાડવા ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ આવશ્યક છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓ રાષ્ટ્રની સંપત્તિ છે. તે સામાજિક સર્વસમાવેશી, આર્થિક વિકાસ અને પર્યાવરણીય ટકાઉપણાનું સાધન છે.

વર્ષ 2000 માં ભારતની લગભગ ૩ વસ્તી ગ્રામીણ વિસ્તારમાં વસવાટ કરતી હતી. જેમાંની મોટાભાગની વસ્તી પાસે બારમાસી રસ્તાઓના જોડાણનો અભાવ હતો. ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં સમુચિત તથા પર્યાપ્ત રસ્તાઓના જોડાણના અભાવે દેશની મોટાભાગની વસ્તી મુખ્ય પ્રવાહથી અલગ હતી. વિશ્વમાં લગભગ 1 બિલિયન લોકો ગ્રામ્ય વિસ્તારમાં વસવાટ કરે છે. જેઓ રાષ્ટ્રીય કક્ષાના ડામર રોડના નેટવર્કના અભાવમાં જીવન જીવી રહ્યા છે. રસ્તાઓનું નબળું નેટવર્ક ઝડપી ગ્રામવિકાસ માટેનું સૌથી મોટું અવરોધક પરિબલ છે. દેશના વિકાસ માટે રસ્તાઓના જોડાણની આવશ્યકતા વર્ષો પહેલા સમજાઈ હતી. ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસ માટે આઝાદી પહેલા અને બાદ ભારત સરકાર તથા રાજ્ય સરકાર દ્વારા વિવિધ નીતિ, કાર્યક્રમો તથા યોજનાઓ બનાવવામાં આવી. ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસ માટે લાંબાગાળાની પંચવર્ષીય યોજનાના માધ્યમથી ગ્રામવિકાસની યોજનાઓ તથા કાર્યક્રમો માટે નાણાકીય ભંડોળ ફાળવવાની શરૂઆત થઈ.

## 2. ચાવીરૂપ શબ્દો :

### 2.1 રસ્તાઓ :

રસ્તો એટલે જમીન પર બનાવવામાં આવેલ માર્ગ છે. જમીનને સમતલ બનાવી અથવા અન્ય રૂપે વિકસીત કરી તેના પર વાહનની અવરજવર – પરિવહન – આવનજાવન – ચાલવું શક્ય બને છે. વર્તમાન સમયમાં RCC, બ્લોક, ડામરવાળા રસ્તાઓ બનાવવામાં આવે છે.

### 2.2 ગ્રામીણ રસ્તાઓ :

ગ્રામીણ રસ્તાઓને ઓછા ટ્રાફિકવાળા રસ્તાઓ તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવે છે જે નિવાસ, મનોરંજન, સંસાધન, વ્યવસ્થાપનના ઉપયોગની સેવા આપે છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓનું સંચાલન વ્યક્તિગત માલિકી અથવા સરકારી કે ખાનગી પક્ષો દ્વારા થતું હોય છે.

ગ્રામીણ રસ્તાઓ, અન્ય રસ્તાઓ, રાજ્ય માર્ગોના ફીડર રસ્તા તરીકે આંતર ગ્રામીણ પરિવહન તરીકે સેવા આપે છે. તેઓ ગ્રામીણ વિસ્તારમાંથી પસાર

થઈને બીજા ગામો તથા નજીકના જિલ્લા રસ્તાઓ, રાજ્ય રસ્તાઓ તથા રેલ્વે વગેરે સાથે જોડાય છે.

તમામ જાહેર માલિકીના રસ્તાઓ જેનો પ્રાથમિક હેતુ ગામ તથા સમુદાયને આર્થિક અને સામાજિક સેવાઓ પર સીધો પ્રવેશ પૂરો પાડવાનો છે.

ગ્રામીણ રસ્તાઓ સમગ્ર રસ્તાઓના જોડાણનો એક ભાગ છે. તેઓ ઉચ્ચ સ્તરના રસ્તાઓ પર આધારીત છે. પ્રાથમિક દ્રષ્ટિએ ઉપયોગી છે.

ગ્રામીણ રસ્તાઓ પરિવહન, નેટવર્કની છેલ્લી કડી છે. ગ્રામીણ વસ્તી માટે પહોંચ પૂરી પાડવાની દ્રષ્ટિએ મોટાભાગે સૌથી મોટી કડી છે. કાયમી અથવા રસ્તાઓના પહોંચની ગેરહાજરી ગ્રામીણ પ્રદાનની બાબતમાં અવરોધરૂપ પરિબલ તરીકે કાર્ય કરી શકે છે.

### 2.3 બારમાસી રસ્તાઓ

બારમાસી રસ્તાઓ એટલે જરૂરી પુલ-નાળા બનાવવામાં આવેલા હોય, અવરજવર માટે બારમાસ ખુલ્લી રહેતી હોય, આરપાર પાણીના નિકાલવાળી સંરચના.

### 3. હેતુ અને પદ્ધતિશાસ્ત્ર :

પ્રસ્તુત શોધપત્રનો હેતુ ભારતના ગ્રામ્ય વિસ્તારમાં રસ્તાઓના જોડાણની સ્થિતિ જાણવાનો છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણ અંગેની આંકડાકીય હકીકત સમગ્ર વિશ્વ અને ભારતના સંદર્ભમાં, ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણની યોજનાઓ, કાર્યક્રમો અને નીતિ, ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણની અસરો, ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણની સામેના પ્રશ્નો, પડકારો અને ઉકેલો વિષે વિશદ ચર્ચા પ્રસ્તુત શોધપત્રમાં કરવામાં આવી છે. આ માટે સંશોધન અભ્યાસો, લેખો, સરકારી અહેવાલો, વસ્તી ગણતરીના અહેવાલો વગેરેને ગૌણ માહિતીના સ્ત્રોત તરીકે લઈને માહિતીની રજૂઆત કરવામાં આવી છે.

### 4. આંકડાકીય હકીકત

1. 1970-71 માં ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓની લંબાઈ 3,54,530 કિ.મી. હતી જ્યારે 2015ની સ્થિતિએ 24,50,559 કિ.મી. છે.
2. ભારતમાં રસ્તાઓના કુલ નેટવર્કના લગભગ 80 ટકા ગ્રામીણ રસ્તાઓ છે. લગભગ 2.7 મિલિયન કિ.મી. ગ્રામીણ રસ્તાઓ ભારતમાં આવેલા છે.
3. PMGSY-II અંતર્ગત 50,000 કિ.મી. લંબાઈના રસ્તાઓને અદ્યતન બનાવવાનું લક્ષ્ય છે. જેમાં 39,572 કિ.મી. રસ્તાઓને અદ્યતન હેતુ

- પરિયોજનાને સ્વીકૃતિ આપવામાં આવી છે. 29,124 કિ.મી. લંબાઈના રસ્તાઓને અદ્યતન બનાવવામાં આવ્યા છે.
4. ભારતના કુલ રસ્તાઓના 80 ટકા રસ્તાઓ ગ્રામીણ રસ્તાઓ છે.
  5. ભારતમાં રસ્તાઓ પાછળ 38,000 કરોડ રૂપિયા રોકાણ કરવામાં આવ્યું છે.
  6. લગભગ 30 મિલિયન કિ.મી. લો વોલ્યુમવાળા રસ્તાઓથી વિશ્વની વસ્તી જોડાયેલ છે.
  7. વિશ્વ બેંક અનુસાર 31 ટકા વિશ્વની વસ્તી એટલે કે 1 બિલિયન લોકો પાસે હજી પરિવહન માટે પૂરતી પહોંચ નથી.
  8. વિશ્વના ઓછામાં ઓછા વિકસીત ¾ દેશો એટલે કે 21 દેશો પાસે બારમાસ રસ્તાઓની પહોંચ નથી.
  9. પૃથ્વી પર લગભગ 33.8 કિ.મી. મિલિયન રસ્તાઓ આવેલા છે.
  10. 1950 થી 2005 ના સમયગાળા દરમ્યાન જિલ્લા ગ્રામ રસ્તાઓની લંબાઈ 0.33 મિલિયન કિ.મી. થી વધીને 3.1 કિ.મી. મિલિયન થઈ. જેમાં 1980 થી 2000 ના સમયગાળા દરમ્યાન 2 મિલિયન કિ.મી. ની પ્રગતિ થઈ છે.
  11. 1950 માં ભારતના 20 ટકા ગામડા બારમાસી રસ્તાઓથી જોડાયેલા હતા જે 2000 માં વધીને 54 ટકા થયા.
  12. PMGSY ની શરૂઆત વખતે કુલ 825000 વસવાટોમાંથી 347000 વસવાટોને એટલે કે 40 ટકા વસવાટો બારમાસી રસ્તાઓની પહોંચ ધરાવતા ન હતા.
  13. PMGSY અંતર્ગત અંદાજિત ખર્ચ 28 બિલિયન અમેરિકન ડોલર થશે. 370000 કિ.મી. રસ્તાઓ બાંધવામાં આવશે. 1,37,000 યોગ્યતા ધરાવતા સંપર્કવિહોણા વસવાટો માટે 368000 કિ.મી. વર્તમાન રસ્તાઓને અદ્યતન બનાવવામાં આવશે.
  14. 2008-09 ના અંત ભાગમાં 388000 વસવાટોનું રસ્તાઓ દ્વારા જોડાણ થયું. 21000 વસવાટોનું કામ પ્રગતિમાં છે.
  15. 2000 માં ભારતના લગભગ 40 ટકા ગામડાઓમાં બારમાસી રસ્તાઓના જોડાણનો અભાવ હતો.
  16. વિશ્વની ત્રીજા ભાગની ગ્રામ્ય વસ્તી પાસે ફરસબંધી, ડામર રોડની સુવિધા નથી.
  17. PMGSY એ 2001 થી 2010 ના સમયગાળા દરમ્યાન 110 મિલિયન લોકોને પાકા રસ્તાની સુવિધા પૂરી પાડી છે.
  18. 2001 ની વસ્તી ગણતરી અનુસાર 47 ટકા ગ્રામીણ વસ્તી સુધી રસ્તાઓના જોડાવાથી જોડાયેલા ન હતી.
  19. ભારતમાં 2550000 કિ.મી. રસ્તાઓ આવેલ છે. જેમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓ 78 ટકા છે.
  20. 1950-51 માં 1000 કરતા વધુ વસ્તી ધરાવતા ગામડાઓની ટકાવારી 32 હતી જે વધીને 2001 માં 90 ટકા થઈ. જ્યારે સમગ્ર ગ્રામીણ વસ્તીમાં રસ્તાની પહોંચ 1950-51 માં 20 ટકા હતી તે વધીને 2001 માં 54 ટકા થઈ.
  21. 1950-51 માં રસ્તાથી ગામનું સરેરાશ અંતર 10 કિ.મી. હતું જે ઘટીને 2000-02 માં 2 કિ.મી. થયું.
  22. ભારતમાં 71,134 કિ.મી. રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ (NH), 599662 કિ.મી. રાજ્ય ધોરીમાર્ગ (SH) તથા મુખ્ય જિલ્લા માર્ગો (MDR) અને 2650000 કિ.મી. ગ્રામીણ રસ્તાઓ આવેલા છે.
  23. ભારતીય આયોજન પંચ અનુસાર 2000ની સ્થિતિએ 1500 થી વધુ વસ્તી ધરાવતા 86 ટકા ગામો અને 1000 થી 1500 અને 1000 થી ઓછી વસ્તીવાળા 43 ટકા ગામો બારમાસી રસ્તાઓથી જોડાયેલા હતા.

કોષ્ટક નંબર - 1

કોષ્ટકનું નામ - ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ વર્ષવાર, લક્ષ્ય અને સિદ્ધિ

વર્ષ	લક્ષ્ય		સિદ્ધિ	
	વસવાટોની સંખ્યા જેને રસ્તાઓથી જોડવામાં આવશે	રસ્તાનું કામ પૂર્ણ કરવામાં આવશે (કિ.મી.માં)	રસ્તાઓથી જોડવામાં આવેલ વસવાટોની સંખ્યા	રસ્તાની લંબાઈ પૂર્ણ કરવામાં આવી (કિ.મી.માં)
2005-06	7895	17454	8202	22891
2006-07	9435	27250	10801	30710
2007-08	12100	39500	11336	41231
2008-09	18100	64440	14475	52405
2009-10	13000	55000	7877	60117
2010-11	4000	34090	7584	45109
2011-12	4000	30566	6537	30995
2012-13	4000	30000	6864	24161
2013-14	3500	27000	6560	25316
2014-15	4688	21775	10799	36337
2015-16	10177	33649	7658	36449
2016-17	15000	48812	11980	47447
2017-18	15000	51000	11556	48714
2018-19	15000	57700	10502	39038

(સ્ત્રોત - વાર્ષિક અહેવાલ - 2018-19 - ગ્રામીણ વિકાસ મંત્રાલય, ભારત સરકાર)

કોષ્ટક નંબર - 2

કોષ્ટકનું નામ - વર્ષવાર પૂર્ણ કરવામાં આવેલ ગ્રામીણ રસ્તાઓ (કિ.મી.માં)

વર્ષ	પૂર્ણ કરવામાં આવેલ રસ્તાઓ (કિ.મી.માં)
2014-15	36337
2015-16	36449
2016-17	47447
2017-18	48751

(સ્ત્રોત - વાર્ષિક અહેવાલ - 2018-19 - ગ્રામીણ વિકાસ મંત્રાલય, ભારત સરકાર)

કોષ્ટક નંબર - 3

કોષ્ટકનું નામ - PMGSY અંતર્ગત દરરોજ સરેરાશ રસ્તાની લંબાઈ બનાવવાનું કાર્ય વર્ષવાર

વર્ષ	દરરોજ સરેરાશ રસ્તાની લંબાઈ બનાવવાનું કાર્ય
2011-12	85
2012-13	66
2013-14	69
2014-15	100
2015-16	100
2016-17	130
2017-18	134

(સ્ત્રોત - Transforming India - Rural India)

15.01.2020ની સ્થિતિએ પ્રધાન મંત્રી ગ્રામ સડક યોજના અંતર્ગત ગ્રામીણ રસ્તાઓની પ્રગતિ કાર્ય વેબસાઈટ અનુસાર નીચે મુજબ છે.

1. મંજૂર થયેલ રસ્તાઓના કામની સંખ્યા - 345722

2. પૂર્ણ થયેલ રસ્તાઓના કામની સંખ્યા - 308866 (89.34 ટકા)
3. પૂર્ણ થયેલ નવું જોડાણ રસ્તાઓની સંખ્યા - 216648
4. પૂર્ણ થયેલ અદ્યતન રસ્તાઓની સંખ્યા - 92218
5. અદ્યતન તથા નવા પૂર્ણ કરવામાં આવેલ રસ્તાઓની લંબાઈ - 1222100 (કિ.મી.)

### 5. ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓનો વિકાસ : યોજનાઓ, કાર્યક્રમો અને નીતિ

દેશના વિકાસ માટે રસ્તાઓના જોડાણની આવશ્યકતા વર્ષો પહેલા સમજાઈ હતી. ભારતમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસ માટે આઝાદી પહેલા અને બાદ ભારત સરકાર તથા રાજ્ય સરકાર દ્વારા વિવિધ નીતિ, કાર્યક્રમો તથા યોજનાઓ બનાવવામાં આવી. ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસ માટે લાંબાગાળાની પંચવર્ષીય યોજનાના માધ્યમથી ગ્રામવિકાસની યોજનાઓ તથા કાર્યક્રમો માટે નાણાંકીય ભંડોળ ફાળવવાની શરૂઆત થઈ.

#### 5.1 ગ્રામીણ રસ્તાઓ અને પંચવર્ષીય યોજનાઓ

1951 માં ભારતમાં આયોજિત વિકાસનો માર્ગ અપનાવી પ્રયાસો હાથ ધરવામાં આવ્યા. એ સમયે માત્ર 20 ટકા બારમાસી રસ્તાઓ હતા. ગ્રામીણ રસ્તાઓની સ્થિતિ નબળી હતી. સરકાર દ્વારા સિંચાઈ, ઊર્જા, ભારે ઉદ્યોગો, પરિવહન પાછળ ખર્ચ કરવાની શરૂઆત થઈ.

કૃષિ અને ઉદ્યોગ ક્ષેત્રે ટકાઉ વૃદ્ધિના ધ્યેયને પ્રાપ્ત કરવા માટે ભારત સરકાર દ્વારા જયકર સમિતિની રચના કરવામાં આવી. તેના દ્વારા સુયોગ્ય રસ્તાઓની નીતિની ભલામણ કરવામાં આવી.

1943માં એન્જીનીયરિંગના જૂથની રચના કરી. પ્રથમ વીસ વર્ષ માટે રસ્તાઓના વિકાસનો પ્લાન જે નાગપુર પ્લાન (1943-1961)ના નામથી ઓળખવામાં આવે છે. પ્રથમ માર્ગ વિકાસ યોજના (1943-61) જે નાગપુર યોજના તરીકે પ્રખ્યાત થઈ. જે લાંબાગાળાના આધારે દેશમાં રસ્તાની જરૂરિયાત પર ભાર આપે છે. પ્રથમ વખત રસ્તાઓના માળખાને કાર્યકારી ઉપયોગિતાના આધારે વર્ગીકૃત કરે છે. (1) રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ (NH), (2) રાજ્ય ધોરીમાર્ગ (SH), (3) મુખ્ય જિલ્લા માર્ગ (MDR), (4) અન્ય જિલ્લા માર્ગ (ODR), (5) ગ્રામીણ રસ્તાઓ (VR - RR). છેલ્લા બે વર્ગીકરણ

ગ્રામીણ રસ્તાઓનું તંત્ર છે. પ્રાથમિક કક્ષાના રસ્તાઓ - દ્વિતીય કક્ષાના રસ્તાઓ - તૃતીય કક્ષાના રસ્તાઓ. ગ્રામીણ રસ્તાઓ એ જાહેર સંપત્તિ છે તથા લઘુત્તમ જરૂરિયાત છે. નબળા પરિવહનની સુવિધા વિકાસશીલ દેશોને વધુ અસર કરે છે. ત્યારબાદ બોમ્બે પ્લાન બીજા વીસ વર્ષ રસ્તાઓના વિકાસનો પ્લાન (1961-1981) ની રચના કરવામાં આવી. તેની ભલામણોનું અમલીકરણ કરવામાં આવ્યું. ત્રીજા વીસ વર્ષ રસ્તાઓના વિકાસનો પ્લાન જે લખનઉ પ્લાન (1981-2001) બનાવવામાં આવ્યો. તેનો સ્વીકાર તથા અમલ કરવામાં આવ્યો. તેના દ્વારા રસ્તાઓના વિકાસ માટે વિવિધ અભિગમો સૂચવવામાં આવ્યા જેવા કે લાંબાગાળાના માસ્ટર પ્લાન બનાવવા, ગ્રામીણ રસ્તાઓની યોજનાને અન્ય ગ્રામવિકાસના કાર્યક્રમો સાથે સંકલન.

રૂરલ રોડ ડેવલપમેન્ટ વિઝન-2025 અનુસાર નાગપુર પ્લાન (1943-61) દરમ્યાન 332335 કિ.મી. રસ્તાઓના લક્ષ્યાંક સામે 500802 કિ.મી. રસ્તાઓ બનાવવામાં આવ્યા. બોમ્બે પ્લાન (1961-81) માં 651780 કિ.મી. રસ્તાઓના લક્ષ્યાંક સામે 912684 કિ.મી. રસ્તાઓ બનાવવામાં આવ્યા. જ્યારે લખનઉ પ્લાન (1981-2001) માં 2189000 કિ.મી. રસ્તાઓના લક્ષ્યાંક સામે 2994000 કિ.મી. રસ્તાઓ બનાવવામાં આવ્યા.

1967 સુધી ગ્રામીણ રસ્તાઓ પ્રત્યે ઓછું ધ્યાન આપવામાં આવતું હતું. એચ.પી. સિંહાના વડપણ હેઠળ એક ખાસ સમિતિની રચના કરવામાં આવી. સમિતિ દ્વારા ગ્રામીણ રસ્તાઓનો અભ્યાસ કરવામાં આવ્યો. ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણની તરાહોના આધારે રસ્તાઓના વિકાસ માટે નાણાં ફાળવવાની ભલામણ કરવામાં આવી.

સંવૈધાનિક રીતે ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસની જવાબદારી રાજ્ય સરકારની છે. કેન્દ્ર સરકાર પ્રત્યક્ષ રીતે ગ્રામીણ રસ્તાઓના પરિયોજના માટે નાણાકીય ભંડોળ આપવા બંધાયેલ નથી, તેમ છતાં પાંચમી પંચવર્ષીય યોજના દરમ્યાન કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા ગ્રામીણ રસ્તાઓના પ્રોજેક્ટ માટે વિવિધ કાર્યક્રમો અંતર્ગત નાણાની ફાળવણી કરવામાં આવે છે.

પાંચમી પંચવર્ષીય યોજના (1974-79) દરમ્યાન ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણને વિકાસ માટે મહત્વનું ગણી કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા ગ્રામીણ રસ્તા અને લઘુત્તમ જરૂરિયાત કાર્યક્રમ (MNPN) નો ભાગ



બનાવવામાં આવ્યો. 1971 ની વસ્તી ગણતરી મુજબ 1500 કે તેથી વધુ વસ્તી ધરાવતા ગામોને આ કાર્યક્રમ અંતર્ગત આવરી લેવામાં આવ્યા હતા. પાંચમી પંચવર્ષીય યોજનાના અંત ભાગ સુધીમાં બારમાસી રસ્તાઓથી જોડાવાનો આશય હતો, જે ગામડાઓમાં વસ્તીનું કદ ઓછું છે ત્યાં કલસ્ટર અભિગમ અપનાવી ડુંગરાળ, આદિવાસી, રણ વિસ્તારને જોડવાનો આશય હતો.

ભારતનીય આયોજન પંચ દ્વારા 1978 માં એક કાર્યકારી જૂથની રચના કરવામાં આવી હતી. તેનો હેતુ ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણના માપદંડો નક્કી કરી ગ્રામ્ય રસ્તાઓના વિકાસ માટે રસ્તાની લંબાઈ તથા ભંડોળની આવશ્યકતાનો અંદાજ મેળવવાનો હતો.

સમિતિ દ્વારા વર્તમાન ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણની સમીક્ષા કરી ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસ માટે 11000 કરોડ રૂપિયાનો અંદાજ મૂક્યો. જેથી તમામ ગામોને બારમાસી રસ્તાઓથી જોડી શકાય. છઠ્ઠી પંચવર્ષીય યોજનામાં રસ્તાઓના વિકાસ માટેના બજેટમાં કાર્યકારી જૂથની કેટલીક ભલામણો સ્વીકારવામાં આવી. કુલ માર્ગ ખર્ચનો 30 ટકા ખર્ચ ગ્રામીણ ક્ષેત્રે ફાળવવામાં આવ્યો હતો. તેવી જ રીતે 7મી પંચવર્ષીય યોજના (1985-90) દરમિયાન 1729.40 કરોડ રૂપિયા ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણ પાછળ ખર્ચ કરવામાં આવ્યો. MNP હેઠળ ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણના માપદંડો સમયાંતરે સુધારા કરવામાં આવ્યા હતા. ગ્રામીણ રસ્તાઓ પાયાની માળખાકીય સવલત છે.

ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણના ધ્યેયને પહોંચી વળવા માટે રાજ્ય તથા કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા રોજગારી સર્જન તથા ગરીબી નિર્મૂલનના વિવિધ કાર્યક્રમો તથા યોજનાઓ સાથે જોડવામાં આવેલ છે. જેવા કે લઘુત્તમ જરૂરિયાત કાર્યક્રમ (MNP), રાષ્ટ્રીય ગ્રામીણ રોજગાર કાર્યક્રમ (NREP), ગ્રામીણ જમીન વિહોણા રોજગારી બાંહેધરી કાર્યક્રમ (RLEGP), જવાહર રોજગાર યોજના (JRY) વગેરે. આ કાર્યક્રમો નિર્ધારિત ધ્યેય પ્રાપ્ત કરવામાં નિષ્ફળ સાબિત થયા. આ યોજનાઓ તથા કાર્યક્રમોમાં આયોજન, અમલીકરણ, દેખરેખ અને મૂલ્યાંકનના સ્તરે ખામીઓ જોવા મળી.

નવમી પંચવર્ષીય યોજનામાં સ્વીકાર કરવામાં આવ્યો કે ભૂતકાળમાં લાખો કિલોમીટર ગ્રામીણ રસ્તાઓ બનાવવામાં આવ્યા. જેની ડિઝાઇન

યોગ્ય ન હતી. ઇજનેરી અને સંસાધનો ભાગ્યે જ અનુરૂપ હતા. બારેમાસ તથા લાંબો સમય ન ચાલે તેવા રસ્તાઓ હતા. ભૌમિતિક રીતે નબળા, બાંધણીમાં અપૂરતું સંયોજન, પાણીના નિકાલનો અભાવ જોવા મળતો હતો.

વર્તમાનમાં રસ્તાઓના વિકાસ અંગેનું આયોજન વિઝન 2021 ની માર્ગદર્શિકા અનુસાર અમલીકરણનું કાર્ય કરવામાં આવે છે. પૂરતા માપદંડો અનુસાર સમગ્ર દેશમાં કેન્દ્ર તથા રાજ્ય સરકાર રસ્તાઓના માળખાના વિકાસ માટે માર્ગદર્શિકા બનાવવામાં આવી.

વિઝન-2021 અનુસાર 1000 થી વધુ વસ્તી ધરાવતા ગામડાંને 2003 સુધીમાં જોડાણ માટેનું લક્ષ્યાંક છે. 500 થી 1000 વસ્તી ધરાવતા ગામડાઓને 2007 સુધીમાં રસ્તાઓથી જોડવાનું લક્ષ્યાંક છે અને 500 થી ઓછી વસ્તી ધરાવતા ગામોને 2010 સુધીમાં રસ્તાઓથી જોડવાનું લક્ષ્યાંક નક્કી કરવામાં આવેલ હતું. 100 કે તેથી ઓછી વસ્તી ધરાવતા વસવાટોને બારમાસી રસ્તાઓથી જોડવાનું પણ લક્ષ્યાંક છે. જેમાં દરિયાઈ, આદિવાસી, રણ, પર્વતીય, અંતરિયાળ વિસ્તારોને ખાસ અગ્રતા આપવામાં આવી છે.

## 5.2 પ્રધાનમંત્રી ગ્રામ સડક યોજના - PMGSY

પ્રધાનમંત્રી ગ્રામ સડક યોજના (PMGSY) ટકાઉ અને કાયમી ધોરણે સંપત્તિના સર્જન માટે, પૂરતા પ્રમાણમાં ગટરની સુવિધા પૂરી પાડવા, સંરક્ષણની સાથે સાથે સંપત્તિના બાંધકામ અને મરામત – જાળવણી દરમિયાન ગુણવત્તા નિયંત્રણ માટે ભારત સરકાર દ્વારા પ્રધાનમંત્રી ગ્રામ સડક યોજના (PMGSY) 25 ડિસેમ્બર, 2000 થી શરૂ કરવામાં આવી. રાજ્યોને સહાય કરવા માટે કેન્દ્ર સરકાર પ્રાયોજિત યોજના છે. જેનો પ્રાથમિક ઉદ્દેશ બારેમાસ ચાલી શકે તેવા રસ્તાઓનું જોડાણ પૂરું પાડવાનો છે. જેનો આખું વર્ષ ઉપયોગ કરી શકાય, જેમાં જરૂરી પુલ-નાળા હોય, આરપાર પાણી નીકળી શકે તેવી વ્યવસ્થા હોય.

કોર નેટવર્ક અનુસાર સપાટ, મેદાની પ્રદેશમાં 500ની વસ્તી ધરાવતા વસવાટો અને રણ વિસ્તાર, આદિવાસી અને પછાત જિલ્લાઓના સંપર્કવિહીન વસવાટો ધરાવતા રાજ્યો જેવા કે ઉત્તર-પૂર્વના રાજ્યો, સિક્કિમ, જમ્મુ-કાશ્મીર, ઉત્તરાખંડ વગેરેને બારમાસી રસ્તાઓના માધ્યમથી રસ્તાઓનું જોડાણ ઊભું કરવું

તથા વર્તમાનમાં ઉપલબ્ધ ગ્રામીણ રસ્તાઓને અદ્યતન બનાવવાનો આશય છે.

ગ્રામીણ હાટ, મંડી, ઉચ્ચતર માધ્યમિક શાળાઓ અને દવાખાનાને સારા રસ્તાઓનું જોડાણ પૂરું પાડવા માટે ગ્રામીણ રસ્તાઓના નેટવર્કને એકીકૃત અને અદ્યતન બનાવવા માટેની ઘોષણા PMGSY-III માં કરવામાં આવી છે. વામપંથી, ઉગ્રવાદથી પ્રભાવિત ક્ષેત્રોમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ પરિયોજના અંતર્ગત ભારતના 44 જિલ્લાઓમાં સુરક્ષા અને સંચારની રીતે મુખ્ય છે જ્યાં બારમાસી રસ્તાઓનું જોડાણ પૂરું પાડવામાં આવશે.

વિશેષ શ્રેણીવાળા રાજ્યો જેવા કે અરુણાચલ પ્રદેશ, અસમ, મણિપુર, મેઘાલય, મિઝોરમ, નાગાલેન્ડ, સિક્કિમ, ત્રિપુરા, હિમાચલ પ્રદેશ, જમ્મુ તથા કાશ્મીર, ઉત્તરાખંડ તથા રણ વિસ્તારો, જનજાતિય ક્ષેત્રો તથા ગૃહ મંત્રાલય યોજના આયોગ દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવેલા જનજાતિય તથા પછાત જિલ્લાઓના સંબંધમાં તેનો ઉદ્દેશ 2001 ની વસ્તી ગણતરી અનુસાર રસ્તાઓથી ન જોડાયેલ 200 કે તેથી વધુ વસ્તીવાળા વસવાટોને રસ્તાઓથી જોડાણ ઊભું કરવાનો છે.

ગૃહ મંત્રાલય દ્વારા નિર્ધારિત સંકલિત કાર્ય યોજના (IAP) તાલુકાઓના 2001 ની વસ્તી ગણતરી અનુસાર 100 કે તેથી વધુ વસ્તીવાળા વસવાટોને પણ રસ્તાઓના જોડાણ માટેની પાત્રતા ધરાવે છે.

PMGSY ની શરૂઆત વખતે તે 100 ટકા કેન્દ્ર પ્રાયોજિત યોજનાના રૂપમાં શરૂઆત કરવામાં આવી હતી. ત્યારબાદ કેન્દ્ર દ્વારા પ્રાયોજિત યોજનાને તર્કસંગત બનાવવા માટે મુખ્યમંત્રીઓના પેટાજૂથની ભલામણોના આધારે ભંડોળ વહેંચણીની તરાહ બદલવામાં આવી. જે અનુસાર કેન્દ્ર - રાજ્ય વચ્ચે 60 : 40 નો ગુણોત્તર નક્કી કરવામાં આવ્યો. જ્યારે 8 પૂર્વોત્તર રાજ્ય તથા 3 હિમાલયી રાજ્યોમાં 2015-16 થી 90 : 10 નો ગુણોત્તર નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યો.

### PMGSY ના લક્ષણો

#### 1. વિકેન્દ્રિત આયોજન

આ કાર્યક્રમ ગ્રામીણ રસ્તાઓ માટે વિકેન્દ્રિત નેટવર્ક આયોજનના મોડલ પર આધારિત છે. દેશના તમામ જિલ્લાઓ માટે જિલ્લા ગ્રામીણ સડક યોજના (DRRP) તૈયાર કરવામાં આવેલ છે. જિલ્લા ગ્રામીણ સડક યોજનાના

આધારે કોર નેટવર્ક તૈયાર કરવામાં આવે છે. PMGSY અંતર્ગત દરેક લક્ષિત વસવાટને ઓછામાં ઓછું એક રસ્તાનું જોડાણ ઉપલબ્ધ બનાવી શકાય. વાર્ષિક પરિયોજના પ્રસ્તાવોની પ્રાથમિકતા સર્વગ્રાહી નવા રસ્તાઓનું જોડાણ પ્રાથમિકતા સૂચિ અને સર્વગ્રાહી અદ્યતન પ્રાથમિકતા સૂચિ અનુસાર નક્કી કરવામાં આવે છે. કોર નેટવર્ક આંકડાઓના આધાર પર NCPL અને CUPPL તૈયાર કરવામાં આવે છે. આ આયોજન પ્રક્રિયામાં પંચાયતી રાજની ત્રણેય સ્તરની સંસ્થાઓ તથા વિધાન સભ્યો અને સંસદ સભ્યોની પૂર્ણ ભાગીદારી હોય છે.

#### 2. માપદંડો અને સ્પષ્ટીકરણ

આ કાર્યક્રમના દિશાનિર્દેશો અનુસાર ગ્રામીણ વિકાસ મંત્રાલયની વિશેષ પહેલના આધારે ભારતીય સડક સંગઠને ગ્રામીણ રસ્તાઓને ભૌમિતિક માપદંડો, રચના, બાંધકામ અને મરામતના સંદર્ભમાં માર્ગદર્શિકા રજૂ કરી છે.

1. ગ્રામીણ રસ્તાઓના નિર્માણ માટે સિમેન્ટ, કોંક્રિટ, ફરસબંધી રસ્તાઓની રચનાના દિશાનિર્દેશ.
2. ઇન્ટરલોકીંગ કોંક્રિટ બ્લોક ફરસબંધી નિર્માણના દિશાનિર્દેશ.
3. રોલર કોમ્પેક્ટેડ કોંક્રિટ ફરસબંધી નિર્માણના દિશાનિર્દેશ.
4. લવચીક ફરસબંધી ડિઝાઇનવાળા ઓછી ઘનતાવાળા ગ્રામીણ રસ્તાઓ અંગેની માર્ગદર્શિકા.
5. ગ્રામીણ રસ્તાઓની સાથે વૃક્ષારોપણ અંગેના દિશાનિર્દેશ.
6. કોલ્ડ મિક્સ તકનીકીનો ગ્રામીણ રસ્તાઓના બાંધકામ અને મરામતમાં ઉપયોગ અંગેની માર્ગદર્શિકા.
7. કાંકરીના રસ્તાની ડિઝાઇન, નિર્માણ તથા મરામત માટે નિયમાવલી.

#### 3. વિસ્તૃત પરિયોજના અને સમીક્ષા, ચકાસણી

આ કાર્યક્રમ અંતર્ગત પ્રત્યેક રસ્તાની ગુણવત્તા સુનિશ્ચિત કરવા માટે મહત્વપૂર્ણ ઉપાયના રૂપમાં સમુચિત સર્વેક્ષણ અને પ્રર્યાપ્ત અન્વેષણની શરત રાખવામાં આવી

છે. વિસ્તૃત પરિયોજના અહેવાલ પરિયોજનાની સ્વીકૃતિની પૂર્વશરત છે. પરિયોજનાની સમુચિત ડિઝાઇન તથા તૈયારી સુનિશ્ચિત કરવા માટે દેશની 60 થી વધુ પ્રતિષ્ઠિત એન્જીનીયરીંગ અને ટેકનોલોજી સંસ્થાઓ પરિયોજના પ્રસ્તાવોની સ્વતંત્ર સમીક્ષા કરે છે. આ સંસ્થાઓને રાજ્ય તકનીકી એજન્સીઓ નામ આપવામાં આવ્યું છે.

#### 4. સંસ્થાગત વ્યવસ્થા

કેન્દ્રિય સ્તર પર આ યોજનાના અમલીકરણ માટે ગ્રામીણ વિકાસ મંત્રાલય નોડલ મંત્રાલય છે. કેન્દ્રિય સ્તર પર કાર્યક્રમના અમલીકરણ માટે તકનીકી તથા સંચાલકીય સહાયતા પૂરી પાડવાના ઉદ્દેશ્યથી રાષ્ટ્રીય ગ્રામીણ માળખાકીય વિકાસ એજન્સીની રચના કરવામાં આવી છે. રાજ્ય સ્તર પર આ કાર્યક્રમના અમલીકરણ માટે રાજ્ય સરકારે રાજ્ય નોડલ વિભાગ નક્કી કરેલા છે અને રાજ્ય ગ્રામીણ સડક વિકાસ એજન્સીઓની રચના કરવામાં આવી છે. રાજ્ય દરેક જિલ્લામાં કાર્યના પ્રમાણના આધારે કાર્યક્રમ અમલીકરણ એકમ બનાવેલ છે.

#### 5. ઉપલબ્ધ પ્રક્રિયા

PMGSY અંતર્ગત રસ્તાઓના નિર્માણ માટે કામોની પ્રાપ્તિ આપવા માટે સર્વોત્તમ રાષ્ટ્રીય અને આંતરરાષ્ટ્રીય પદ્ધતિઓના આધાર પર માનક બોલી દસ્તાવેજ તૈયાર કરવામાં આવેલ છે. આ કાર્યક્રમ અંતર્ગત તમામ નિર્માણ કાર્યોની નિવેદા પ્રક્રિયા માનક હરાજી દસ્તાવેજની જોગવાઈના આધાર પર ચલાવવામાં આવે છે. પારદર્શિતા સુનિશ્ચિત કરવા તથા ઇલેક્ટ્રોનિક ટેન્ડરીંગના વિવિધ લાભ પ્રાપ્ત કરવા માટે કાર્યક્રમ અંતર્ગત નિર્માણના કામ પ્રાપ્તિ આપવાની બોલીની સંપૂર્ણ પ્રક્રિયા માત્ર ઇ-પ્રોક્યોરમેન્ટના આધારે સંચાલિત કરવામાં આવે છે. ભારતીય સડક સંગઠનની સહાયતાથી PMGSY ની પ્રાપ્તિ અને કરાર વ્યવસ્થાપન નિયમાવલી બનાવવામાં આવી છે.

#### 6. ગુણવત્તા નિયંત્રણ

ગુણવત્તા આ કાર્યક્રમનો મુખ્ય ઉદ્દેશ છે. આથી PMGSY અંતર્ગત ત્રિસ્તરીય ગુણવત્તા વ્યવસ્થાપન તંત્ર બનાવવામાં આવ્યું છે.

#### 7. મરામત

PMGSY અંતર્ગત નિર્મિત સડક સંપત્તિનું ટકાઉપણું સુનિશ્ચિત કરવાના ઉદ્દેશ્યથી તમામ PMGSY સડકોનું નિર્માણ કાર્ય પૂર્ણ થયા બાદ નિયમિત મરામત સાથે પાંચ વર્ષ સુધી ખામી સુધાર જવાબદારી પણ સામેલ છે. માનક હરાજી દસ્તાવેજ અનુસાર કોન્ટ્રાક્ટર નિર્માણના કાર્યથી પ્રાપ્તિની સાથે પાંચ વર્ષ સુધી મરામતનો ટુંકો કરાર પણ લેશે.

#### 8. ઓનલાઇન દેખરેખ, વ્યવસ્થાપન અને હિસાબ પદ્ધતિ

આ કાર્યક્રમને પારદર્શી બનાવવા તથા આયોજન અમલીકરણના સંદર્ભમાં તેની દેખરેખની સુવિધા સુનિશ્ચિત કરવા વેબ આધારિત ઓનલાઇન દેખરેખ, વ્યવસ્થાપન તથા લેખાંકન પ્રણાલી તૈયાર કરવામાં આવી છે. આ અંગેના આંકડા જાહેર ક્ષેત્ર માટે ઉપલબ્ધ હોય છે.

#### 9. કામગીરી માર્ગદર્શિકા અને કાર્યક્રમ દેખરેખ

આ કાર્યક્રમ અંતર્ગત તમામ પ્રક્રિયાઓ કામગીરી માર્ગદર્શિકામાં વ્યવસ્થિત રીતે નક્કી કરવામાં આવેલ છે. તેને 2005 માં પ્રકાશિત કરવામાં આવેલ છે. તેનો ઉદ્દેશ દરરોજના આધાર પર આ કાર્યક્રમની પ્રક્રિયા સંબંધી બાબતોના વિષયમાં PMGSY ના દિશાનિર્દેશનો વ્યાપકપણે પૂરક બનીને કાર્ય કરે છે. આ માર્ગદર્શિકામાં સંસ્થાગત માળખાઓ, આયોજન, ડિઝાઇન, પરિયોજના તૈયારી, માનક, ગુણવત્તા, તકનીકી સંસ્થા, દેખરેખ, મરામતનું વ્યવસ્થાપન, રસ્તા સલામતી, અમલીકરણ જવાબદારી વગેરે બાબતોનો સમાવેશ થાય છે.

#### PMGSYલક્ષ્ય અને ઉપલબ્ધિ

31 માર્ચ, 2019 ની સ્થિતિ અનુસાર પ્રગતિ નીચે મુજબ છે.

1. સડક સંપર્કવિહિન પાત્ર વસવાટો માટે નવી સડકો



- 1.1 પાત્રતા ધરાવતા કુલ વસવાટો 2000ની સ્થિતિએ - 1,78,184
- 1.2 પહેલેથી છોડવામાં આવેલ વસવાટોની સંખ્યા - 3,400
- 1.3 શક્ય ન હોય તેવા રાજ્યો દ્વારા દર્શાવેલ વસવાટો - 509
- 1.4 પાત્રતા ધરાવતા અને શક્ય વસવાટોની કુલ સંખ્યા - 1,74,275
- 1.5 સડકોથી જોડવામાં આવેલ પાત્ર વસવાટોની સંખ્યા - 1,49,854
- 1.6 રાજ્ય યોજનાઓ અંતર્ગત સડકોથી જોડવામાં આવેલ વસવાટો - 16,086
2. LWE નક્સલવાદ, માઓવાદ ક્ષેત્રોમાં 100 થી 249 વસ્તી ધરાવતા વસવાટો - 6,401
  - 2.1 સડકોથી જોડવામાં આવેલ પાત્ર વસવાટોની સંખ્યા - 4,163
  - 2.2 રાજ્ય યોજનાઓ અંતર્ગત સડકોથી જોડવામાં આવેલ વસવાટોની સંખ્યા - 1,366

#### PMGSY-1 અંતર્ગત નવા રસ્તાઓનું જોડાણ

1. મંજૂર કરવામાં આવેલ રસ્તાઓની લંબાઈ - 4,40,166 કિ.મી.
2. પૂર્ણ કરવામાં આવેલ રસ્તાઓની લંબાઈ - 3,78,767 કિ.મી.
3. બાકી રહેલ રસ્તાઓને પૂર્ણ કરવામાં આવશે - 64,009 કિ.મી.

#### PMGSY-1 અંતર્ગત રસ્તાઓને અદ્યતન બનાવવાનું કાર્ય

1. મંજૂર કરવામાં આવેલ રસ્તાઓની લંબાઈ - 2,07,684
2. પૂર્ણ કરવામાં આવેલ રસ્તાઓની લંબાઈ - 1,90,291  
(સ્ત્રોત - વાર્ષિક અહેવાલ - 2018-19, ગ્રામીણ વિકાસ મંત્રાલય, ભારત સરકાર, અંગ્રેજી, પાના નં. 72 થી 73)

#### PMGSY - II

પ્રધાનમંત્રી ગ્રામ સડક યોજના - PMGSY-II ની શરૂઆત મે, 2013 માં કરવામાં આવી હતી. PMGSY-II માં લોકો, વસ્તુઓ અને સેવાઓ માટે પરિવહન સેવાઓ પૂરી પાડવા માટે વર્તમાન ગ્રામીણ સડક નેટવર્કની સમગ્ર સ્થિતિમાં સુધારણા લવવાના ઉદ્દેશથી

તેમાં સુદૃઢિકરણની પરિકલ્પના કરવામાં આવી છે. આર્થિક સંભાવનાઓ તથા ગ્રામીણ બજાર કેન્દ્રો અને અન્ય ગ્રામીણ કેન્દ્રોના વિકાસમાં પોતાની ભૂમિકાના આધાર પર પસંદગીયુક્ત વર્તમાન ગ્રામીણ સડકોને અદ્યતન બનાવવાનો ઉદ્દેશ આમાં સામેલ છે. થુ રૂટો, લીંક રૂટોની શ્રેણી આ યોજના અંતર્ગત અદ્યતનતાને પાત્ર છે.

PMGSY-I અંતર્ગત પાત્ર પરંતુ અત્યાર સુધી સ્વીકૃત કરવામાં ન આવેલ થુ રૂટ, લીંક રૂટમાં આ સડકોના વાહન માર્ગની વર્તમાન પહોળાઈ આ સડક પર ચાલતો વાહનવ્યવહાર તથા અવરજવરના પ્રમાણ અને તેમાં વૃદ્ધિની સંભાવના અનુસાર 5.5 મીટર વધારવામાં આવશે.

સંશોધિત જિલ્લા ગ્રામીણ સડક પરિયોજનામાં નિર્ધારિત કરવામાં આવેલ નવા થુ રૂટ, લીંક રૂટ જેને વાહન માર્ગની વર્તમાન લંબાઈવાળી સડકો પર ચાલતા વાહનવ્યવહારના પ્રમાણ અને વિકાસ કેન્દ્રની સંભાવના અનુસાર 5.5 મીટર સુધી વધારવામાં આવશે.

શરૂઆતના આદેશ અનુસાર કેન્દ્ર તથા રાજ્ય, સંઘ રાજ્યોના ક્ષેત્રોમાં ખર્ચની ભાગીદારીનો ગુણોત્તર મેદાની ક્ષેત્રો માટે 75 : 25 અને વિશેષ રાજ્યો માટે આ ગુણોત્તર 90 : 10 હતો. પરંતુ છેલ્લા બદલાવ અનુસાર કેન્દ્ર તથા રાજ્ય, સંઘ રાજ્યોના ક્ષેત્રમાં નાણાકીય ભાગીદારીનો ગુણોત્તર મેદાની ક્ષેત્રો માટે 60 : 40 છે. 8 પૂર્વોત્તર રાજ્યો અને 3 હિમાલયી રાજ્યો માટે ખર્ચનો ગુણોત્તર 90 : 10 છે.

અત્યાર સુધી 17 રાજ્યો જેવા કે આંધ્રપ્રદેશ, છત્તીસગઢ, ગુજરાત, હરિયાણા, કર્ણાટક, કેરળ, મધ્યપ્રદેશ, મહારાષ્ટ્ર, મેઘાલય, ઓરિસ્સા, પંજાબ, રાજસ્થાન, સિક્કિમ, તમિલનાડુ, તેલંગાણા, ઉત્તર પ્રદેશ અને પશ્ચિમ બંગાળમાં PMGSY-II ની શરૂઆત થઈ છે. બાકીના રાજ્યોમાં 2019-20 માં શરૂઆત કરવામાં આવશે.

31 માર્ચ, 2019 ની સ્થિતિએ ભારતના રાજ્યો તથા કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશોમાં 50,000 કિ.મી. લંબાઈના ગ્રામીણ રસ્તોનું લક્ષ્ય નક્કી કરવામાં આવેલ. તેમાંથી 39,572 કિ.મી. રસ્તાઓની સ્વીકૃતિ આપવામાં આવી. 29,124 કિ.મી. લંબાઈના રસ્તાઓનું નિર્માણ કાર્ય કરવામાં આવ્યું છે.

વામપંથી, ઉગ્રવાદથી અત્યંત પ્રભાવિત ક્ષેત્રોમાં સડક સંપર્ક પરિયોજના

આર્થિક કાર્યો સંબંધી મંત્રીમંડળની સમિતિએ 28 ડિસેમ્બર, 2016 માં આયોજિત બેઠકમાં સુરક્ષા તથા સંચારની દ્રષ્ટિએ મહત્વપૂર્ણ 44 જિલ્લા જેમાં 35 જિલ્લા વામપંથી, ઉગ્રવાદથી પ્રભાવિત છે અને 9 જિલ્લા તેની સીમાની નજીકના છે ત્યાં આવશ્યક રસ્તાઓનું જોડાણ ઉપલબ્ધ કરાવવા માટે PMGSY અંતર્ગત એક અલગ ઘટકના રૂપમાં વામપંથી, ઉગ્રવાદથી અત્યંત પ્રભાવિત ક્ષેત્રોમાં રસ્તાઓનું જોડાણ પરિયોજનાનું અનુમોદન કરવામાં આવ્યું જે અંતર્ગત 60 : 40 ના ગુણોત્તરથી કેન્દ્ર અને રાજ્યની ભાગીદારીથી 11,725 કરોડ રૂપિયા અંદાજિત ખર્ચથી 5,41,181 કિ.મી. લંબાઈની 340 સડકો તથા 126 પુલોનું નિર્માણ અદ્યતન બનાવવાનો પ્રસ્તાવ છે.

31 માર્ચ, 2019 ની સ્થિતિએ 4,612 કિ.મી. લંબાઈની 329 સડકો તથા 250 LSB નું સમર્થન કરવામાં આવ્યું છે. 510.42 કરોડ મૂલ્ય આંકવામાં આવે છે.

#### PMGSY નાણાંકીય સ્ત્રોતો

1. હાઇસ્પીડ ડિઝલ પર ઉપકર (0.5 રૂપિયા પ્રતિ લિટરના દરથી)
2. બજેટીય સહાયતા
3. એશિયાઈ વિકાસ બેંક પાસેથી લોન
4. વિશ્વ બેંક પાસેથી લોન
5. રાષ્ટ્રીય કૃષિ અને ગ્રામીણ વિકાસ બેંક પાસેથી લોન

#### 5.3 ભારત નિર્માણ

ભારત નિર્માણ કાર્યક્રમની શરૂઆત ભારત સરકાર દ્વારા ડિસેમ્બર, 2005 માં કરવામાં આવી. જેમાં છ માળખાકીય સવલતોના ક્ષેત્રોને ઓળખવામાં આવ્યા હતા. જેવા કે ગ્રામીણ આવાસ, સિંચાઈ, પેયજળ, ગ્રામીણ રસ્તાઓ, ગ્રામીણ વિદ્યુતીકરણ અને ગ્રામીણ સંદેશાવ્યવહાર. શરૂઆતમાં માળખાકીય સવલતોના અમલીકરણ માટેનો સમયગાળો 2005-09 નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યો હતો. જેમાં આ કાર્યક્રમના છ ક્ષેત્રોમાંનું એક ક્ષેત્ર ગ્રામીણ રસ્તાઓ છે. જેનું લક્ષ્ય તમામ ઋતુમાં ચાલે તેવા બારમાસી રસ્તાઓ પૂરા પાડવાનું છે.

2001 ની વસ્તી ગણતરી અનુસાર સપાટ વિસ્તારમાં 1000 કે તેથી વધુ વસ્તી ધરાવતા વસવાટોને ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ પૂરું પાડવું,

પર્વતીય અને આદિવાસી વિસ્તારમાં 500 કે તેથી વધુ વસ્તી ધરાવતા વસવાટોમાં રસ્તાઓનું જોડાણ પૂરું પાડવું.

માર્ચ, 2014ની સ્થિતિએ 63,940 રસ્તાઓથી ન જોડાયેલ વસાહતોમાંથી 51,253 વસાહતોમાં રસ્તાઓનું જોડાણ ઊભું થયું જ્યારે 62,876 વસાહતોના જોડાણ માટેનું કામ મંજૂર કરવામાં આવ્યું હતું.

#### 6. ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણની અસરો

ગ્રામીણ રસ્તાઓની ગ્રામીણ સમુદાય પર હકારાત્મક અસરો જોવા મળે છે. ઘણા અભ્યાસોએ સાબિત કરીને આપ્યું છે કે ગ્રામીણ રસ્તાઓ અને સામાજિક-આર્થિક વિકાસને મજબૂત સંબંધ છે. ગ્રામીણ સમુદાયના સામાજિક-આર્થિક ઉત્કર્ષમાં તેની ભૂમિકા ખૂબ જ મહત્વની છે. રસ્તાઓના લીધે સંસાધનો ગતિશીલ બનતા આર્થિક વૃદ્ધિ માટે સુલભ બને છે.વિવિધ અભ્યાસોએ સાબિત કરી બતાવ્યું છે કે ગ્રામીણ રસ્તાઓ પાછળના રોકાણથી ગરીબી રેખા હેઠળ જીવન જીવતા લોકોનો ઉત્કર્ષ થયો છે. Gan, Hazel and Throat-1999 નો અભ્યાસ દર્શાવે છે કે ગ્રામીણ રસ્તાઓના જોડાણના લીધે ગરીબી નાબૂદી થઈ છે. જે રાજ્યોમાં ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ સારું છે ત્યાં ગરીબીનો દર નીચો છે.ગ્રામીણ રસ્તાઓ ગામને નજીકના બજાર સાથે જોડે છે. લોકોની પરિવહન સુવિધામાં વધારો કરે છે. સાથે સાથે પરિવહન સેવાની આવર્તનમાં પણ વૃદ્ધિ કરે છે. શહેરી વિસ્તારમાં મળતી સુવિધાઓ પરિવહનના લીધે ગ્રામ્ય વિસ્તારમાં સુલભ બને છે. કૃષિ અને બિનકૃષિ ક્ષેત્રે ઉત્પાદકતામાં વધારો થાય છે. રોજગારીમાં વૃદ્ધિ થાય છે. ગરીબીમાં ઘટાડો થાય છે. તકમાં વધારો થાય છે. ઇન્ટરનેશનલ ડૂડ પોલિસી રીસર્ચ ઇન્સ્ટિટ્યૂટ 1999 અનુસાર 1 કરોડ રૂપિયા રસ્તાઓ પાછળ રોકાણથી 1650 BPL કુટુંબો APL થયા. ગ્રામીણ વેતનમાં વધારો થાય છે. કુટુંબદીઠ વાર્ષિક સરેરાશ આવક અને ખર્ચ રસ્તાઓથી જોડાયેલામાં વધુ હોય છે. બારમાસી રસ્તાઓથી વસ્તુઓની સરેરાશ પરિવહન કિંમત ઓછી આવે છે. અભ્યાસો દર્શાવે છે કે સારા રસ્તાઓ અને જોડાણની ગ્રામીણ સમુદાય પર હકારાત્મક અસરો જોવા મળે છે. જેમ કે, સારા રસ્તાઓના જોડાણથી 6 ટકા શિક્ષકો બહારથી આવતા થયા, 10 ટકા ડોક્ટરો બહારથી આવતા થયા, 14 ટકા ખેડૂતો વધુ ખાતરો ખરીદતા

થયા, 21 ટકા ખેતીલાયક જમીનનું વિસ્તરણ થયું, 24 ટકા મૌસમી કાર્યની તકમાં વધારો થયો, 25 ટકા ખેતીની સઘનતા વધી.

શ્રમ ગતિશીલ બનતા કૃષિ ક્ષેત્રે વેતન દરમાં વધારો થાય છે. ખોરાકની ઉપલબ્ધતા તથા વૈવિધ્ય વધે છે. શાળામાં શિક્ષકો તથા વિદ્યાર્થીની હાજરી નિયમિત બને છે. ગ્રામીણ માળખાકીય સુવિધાને આર્થિક વિકાસ સાથે હકારાત્મક સંબંધ છે. ગ્રામીણ ગરીબો સામેના જોખમો ઘટાડે છે. જીવનની ગુણવત્તામાં સુધારો થાય છે. ગ્રામીણ લોકોના સામાજિક-આર્થિક વિકાસમાં નોંધપાત્ર યોગદાન આપે છે. ગ્રામ્યક્ષેત્રે શિક્ષણ, આરોગ્ય, સારા રસ્તાઓના લીધે આર્થિક વૃદ્ધિની તકનું સર્જન થાય છે. પરિવહન ખર્ચમાં ઘટાડો થાય છે. વસ્તુઓ અને સેવાઓના વપરાશ ખર્ચ અને ઉત્પાદન ખર્ચમાં ઘટાડો થાય છે. બજાર અને ટેકનોલોજીની સુલભતા સુગમ્ય બને છે. સારા રસ્તાઓ ઉચ્ચ ઉત્પાદકતા અને મજૂરની માંગમાં ફાળો આપે છે. શિક્ષણ અને આરોગ્ય સેવા ખાસ કરીને છોકરીઓ અને સ્ત્રીઓની પહોંચમાં આવે છે.

ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ આર્થિક અને સામાજિક સુવિધાઓ ઉપલબ્ધ બનાવવાની સાથે સાથે કૃષિ ક્ષેત્રે આવકમાં પણ વૃદ્ધિ કરે છે. કૃષિ વિકાસ અને ગ્રામીણ રસ્તાઓને સીધો સંબંધ જોવા મળે છે. રસ્તાની સુવિધા મળવાથી કૃષિ ઉત્પાદન અને ઉત્પાદકતામાં વૃદ્ધિ થઈ છે. રાસાયણિક ખાતરોનો ઉપયોગ વધ્યો છે. રસ્તાથી દૂરના ગામો કરતા રસ્તાથી નજીકના ગામોનો સારો વિકાસ થયો છે. વસ્તુના ભાવમાં ઘટાડો થયો છે. જીવનનિર્વાહની તકોમાં વૈવિધ્ય જોવા મળે છે. જાહેર સેવાઓ ઉપલબ્ધ બની છે. કૃષિનું વ્યાપારીકરણ થયું છે. નવી જમીનમાં ખેતી શક્ય બને છે. ખેતીલાયક જમીનનો ધનિષ્ઠ ઉપયોગ કરી શકાય છે. રસ્તાઓ કૃષિ વ્યાપારીકરણને સરળ બનાવે છે. તે કૃષિ અને બિનકૃષિ પ્રવૃત્તિ માટેની કડી બને છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓ સમુદાય અને ખેતરને મુખ્ય પરિવહન તંત્ર અને બજારને જોડી આપવાનું કાર્ય કરે છે. ખેતીમાં ઉત્પાદન અને ઉત્પાદકતા વધતા તથા પાક વૈવિધ્ય વધતા નફાના પ્રમાણમાં વધારો થાય છે.

આવવા-જવાનું સરળ બને છે. બારમાસી રસ્તાઓના લીધે શ્રમ બજાર સુધી પહોંચવું સુગમ બને છે. કાર્ય સ્થળ તથા બજાર સુધી પહોંચવામાં સમય ઓછો લાગે છે. સ્થળાંતરમાં ઘટાડો થયો છે. આર્થિક

તકો વિસ્તૃત બને છે. સ્થાનિક માંગને સારી રીતે પૂર્ણ કરી શકાય છે. બિનકૃષિ વ્યવસાયોનો વિકાસ થાય છે. ઉચ્ચ શિક્ષણ પ્રાપ્ત કરવાની તક મળે છે. છોકરીઓને પ્રાથમિક શિક્ષણ બાદ શિક્ષણ મેળવવાની તક મળે છે. સ્વાસ્થ્ય સુવિધાઓનો સૌથી વધુ લાભ મહિલાઓને મળતો થયો છે. સંસ્થીકૃત પ્રસવના પ્રમાણમાં વૃદ્ધિ થઈ છે. સામાજિક અને રાજનૈતિક સભાઓમાં મહિલાઓની ભાગીદારી તથા મહિલા સશક્તિકરણમાં વૃદ્ધિ થઈ છે. કૃષિ સંબંધી વિકલ્પો પર સકારાત્મક અસરો જોવા મળી છે. પાક પદ્ધતિમાં સુધારા થયા છે. ડૉક્ટર, આરોગ્ય કાર્યકરની સેવાઓ ઉપલબ્ધ બનવાથી માતૃ-બાળ મરણમાં ઘટાડો થયો છે.

રસ્તાઓના જોડાણ દ્વારા દવાખાનું, શાળા, ખેત ઉત્પાદન બજાર, વેટનરી સેવા, પાણી ટેન્કર, જાહેર વિતરણ વ્યવસ્થા, રોજગારી તકની સમાનતા, શહેર જેવી સુવિધા અને 108 એમ્બ્યુલન્સની સુવિધા ઉપલબ્ધ બને છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓનું જોડાણ એ માત્ર ગ્રામવિકાસ માટેનું મુખ્ય ઘટક નથી ઉપરાંત તે આર્થિક-સામાજિક સેવાઓના ઉપયોગને ઉત્તેજન પૂરું પાડે છે.

બજાર સુધીની પહોંચ વધે છે. જાહેર સેવાનો ઉપયોગ ધનિષ્ઠ બને છે. રસ્તાઓનું જોડાણ અને ગ્રામીણ વિકાસને સીધો સંબંધ છે. કારણ કે તે આર્થિક, સામાજિક અને રાજકીય પાસાને અસર કરે છે. ગ્રામીણ વિસ્તારમાં રસ્તાઓનું જોડાણ થવાથી બહાર ઉત્પાદિત થતી વસ્તુઓ ગામડા સુધી આવવા લાગી. કુટુંબમાં વપરાશની વસ્તુમાં વૈવિધ્ય જોવા મળ્યું છે. ખેતી ક્ષેત્રે ટેકનોલોજીનો ઉપયોગ વધ્યો છે. માનવ મૂડી રોકાણમાં વૃદ્ધિ થઈ છે. વ્યવસાયનું વૈવિધ્ય વધ્યું છે.

સંકલિત ગ્રામવિકાસ માટે રસ્તાઓ સુલભકર્તા તરીકે ભૂમિકા નિભાવે છે. MDG ના ધ્યેયો સિદ્ધ કરવા માટે ગ્રામીણ રસ્તાઓ આવશ્યક છે. સામાજિક-આર્થિક રૂપાંતરણ, રાષ્ટ્રીય સંકલન, સર્વોગી, સર્વસમાવેશી વિકાસ માટે ગ્રામીણ રસ્તાઓ જરૂરી છે.

## 7. ગ્રામીણ રસ્તાઓ સામેની સમસ્યાઓ અને પડકારો

ગ્રામીણ વિસ્તારમાં રસ્તાઓનું નબળું જોડાણ તથા સ્થિતિના લીધે 20 થી 30 ટકા કૃષિ, બાગાયત તથા વનપેદાશો બગડી જાય છે. વિશ્વ બેંક 1997 ના અભ્યાસ અનુસાર ખરાબ અને અયોગ્ય રસ્તાઓના કારણે 15 ટકા ઉત્પાદિત પાક ખેતરના દરવાજાથી લઈને ગ્રાહક

સુધીમાં વેડફાઈ જાય છે. રસ્તાઓના જોડાણના અભાવની ખરાબ અસર ખેડૂતોની આવક પર પડે છે.

1. નાણાના અભાવે મરામત કાર્યમાં અભાવ જોવા મળે છે. મરામત માટે ટકાઉ ભંડોળ નથી અને વિકેન્ડ્રીકરણ અભિગમથી કાર્ય કરવામાં આવતું નથી.
2. રસ્તાઓની ક્ષમતા કરતા ભારે વાહનો ચાલતા રસ્તાઓ બગડી જાય છે.
3. વરસાદના પાણીના નિકાલના અભાવને લીધે રસ્તાઓ ખરાબ જ થઈ જાય છે.
4. આપત્તિના સમયે રસ્તાઓ ખરાબ થાય છે.
5. વધુ ટ્રાફિકના લીધે ઘસારો વધે છે.
6. રસ્તાઓ પાછળ અપૂરતું બજેટ ફાળવવામાં આવે છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓમાં આયોજન, અમલીકરણ, મૂલ્યાંકન તથા લોકભાગીદારીનો અભાવ જોવા મળે છે.
7. અંતરિયાળ, ડુંગરાળ, દુર્ગમ, પછાત વસવાટોમાં રસ્તાઓનું જોડાણ ઊભું કરવું સૌથી મોટો પડકાર છે.
8. અપૂરતું બજેટ ફાળવવામાં આવે છે.
9. વિશાળ નેટવર્ક હોવાના લીધે દેખરેખ લઈ શકાતી નથી.
10. ગ્રામીણ રસ્તાઓના કાર્યાત્મક વર્ગીકરણનો અભાવ જોવા મળે છે.
11. સ્થાનિક સ્વરાજ્યની સંસ્થાઓની જવાબદારી તથા ભાગીદારીનો અભાવ જોવા મળે છે.
12. પ્રાદેશિક ભાષામાં ગ્રામીણ રસ્તાઓની માર્ગદર્શિકા નથી.
13. તાલીમ પામેલ માનવબળ નથી.
14. ગ્રામીણ રસ્તાઓ ધીમા, અસલામત, પર્યાવરણીય રીતે પ્રતિકૂળ તથા મરામત વગરના છે.
15. જમીન સંપાદનના પ્રશ્નો જોવા મળે છે.
16. નવિનીકરણનો અભાવ જોવા મળે છે. રસ્તાઓના જોડાણના અભાવના લીધે ખેત ઉત્પાદન અને ઉત્પાદકતામાં ઘટાડો થાય છે. વિસ્તરના માહિતી લોકો સુધી પહોંચી શકતી નથી. બાળકોની શાળામાં નોંધણી ઓછી રહે છે. વિદ્યાર્થીઓની તથા શિક્ષકોની ગેરહાજરી વધુ રહે છે. આરોગ્ય કાર્યકરો સહેલાઈથી ગામડા સુધી પહોંચી શકતા નથી. સ્ત્રીના ઘરેલુ

કામના કલાકો વધી જાય છે. પાણી તથા બળતણ પાછળ વધુ સમય આપવો પડે છે. ગ્રામીણ રસ્તાઓ સામાન્ય રીતે બિસ્માર હાલતમાં છે.

17. ગ્રામીણ ભારતમાં રસ્તાઓના જોડાણના વિકાસની બાબતમાં અસંતુલન જોવા મળે છે. કેટલાક રાજ્યોમાં સ્થિતિ સારી જોવા મળે છે તે કેટલાક રાજ્યોમાં સ્થિતિ નબળી જોવા મળે છે.
18. ગુણવત્તા તથા ભારતના માપદંડોને અનુસરવામાં આવતા નથી.
19. નકસલવાદી વિસ્તારો તથા અંતરીયાળ ગામોમાં હરાજી-ટેન્ડર માટે નબળો પ્રત્યુત્તર જોવા મળે છે.
20. અદ્યતન ટેકનીકનો અભાવ, પૂરતા સ્ટાફનો અભાવ, યોગ્ય પુનર્વસન તથા જમીન સંપાદનના પ્રશ્નોના લીધે પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવાનો સમયગાળો વધી જાય છે.

#### 8. ઉપાયો

1. રસ્તાઓના મરામતનું આયોજન કરવું.
2. ગ્રામીણ રસ્તાઓનું વિગતે સંશોધન કરવું. ગ્રામીણ વિસ્તારના ઝડપી વિકાસ અને જોડાણ માટે ગ્રામીણ વિસ્તારના રસ્તાઓના જોડાણના સ્તરનું મૂલ્યાંકન આવશ્યક છે.
3. ભૌગોલિક વિસ્તારને ધ્યાનમાં રાખી રસ્તાઓની ડિઝાઇન બનાવવી.
4. પૂરતા પ્રમાણમાં નાણાકીય ભંડોળ પૂરું પાડવું. લાંબાગાળાના બજેટની રણનીતિ બનાવવી.
5. વાહનોની અવરજવરને ધ્યાનમાં રાખી રસ્તાઓની પહોળાઈ નક્કી કરવી.
6. રસ્તાઓમાં પાણી ન ભરાઈ રહે તેવી સંરચના તૈયાર કરવી.
7. રસ્તાઓની બંને બાજુ વૃક્ષોનું વાવેતર કરવું.
8. વાહનોના અકસ્માત સમયે આપાતકાલિન નિકાલની વ્યવસ્થા કરવી.
9. સ્થાનિક વિસ્તારને ધ્યાનમાં રાખી લોકભાગીદારી દ્વારા સમુચિત રસ્તાઓ તૈયાર કરવા.
10. ગ્રામીણ રસ્તાઓનું સુયોગ્ય વ્યવસ્થાપન કરવું.

11. રસ્તાઓ સારી ગુણવત્તાના બને તથા મરામતની જવાબદારી કોન્ટ્રાક્ટર તથા રાજ્ય સરકારની નક્કી કરવી.
12. ગ્રામીણ રસ્તાઓના વિકાસ માટે સરકારના વિવિધ વિભાગો વચ્ચે સંકલન સાધવું.
13. ગ્રામીણ રસ્તાઓ અંગે સ્થાન, સ્થિતિ, ઉપયોગ, કિંમત, મરામત, ઇતિહાસ, બાંધકામની વિગત આવરી લેતી ડેટા મેનેજમેન્ટ સિસ્ટમ ઊભી કરવી.
14. જવાબદારીઓનું વિકેન્દ્રીકરણ કરી સામુદાયિક ભાગીદારી નક્કી કરવી.
15. ગ્રામીણ રસ્તાઓનું વર્ગીકરણ કરી એકસમાન વહીવટી માળખા હેઠળ આવરી લેવા.
16. ગ્રામીણ રસ્તાઓના મરામત માટે માર્ગદર્શિકા વિકસીત કરવી.
17. તાલીમ પામેલ માનવ જૂથ તૈયાર કરી સમુદાયના સ્તરે નાના કોન્ટ્રાક્ટરો તૈયાર કરવી.
18. ભૂસ્ખલનનું નિયંત્રણ કરવું, યોગ્ય ઢાળ આપી પાણીનો નિકાલ કરવો. નિયમિત મરામતનું કાર્ય કરી ખાડાઓ પૂરવા, ઘાસ તથા માટી દૂર કરવી.
19. રસ્તાઓ બનાવવા માટે ઓછો સમય લાગે તથા ખર્ચ ઓછો થાય તેવી ડિઝાઇન બનાવવી.

#### 9. સંદર્ભ ગ્રંથ :

1. Ankita Medhi Rural Roads In India: An Overview Of Connectivity Status South - Asian Journal of Multidisciplinary Studies (SAJMS) ISSN:2349-7858:SJIF:2.246:Volume 4 Issue 6.
2. Aggarwal Shilpa. Do rural roads create pathways out of poverty? Evidence from India. Journal of Development Economic 133 (2018) 375-395.
3. Fan, S., Hazell, P. and Thorat, S. (2000). Government Spending, Growth, and Poverty in Rural India. American Journal

- of Agricultural Economics, Vol. 82, No. 4, pp. 1038-1051.
4. Indian Roads Congress. (2005). Rural Roads Vision 2025. Ministry of Rural Development, Government of India, Delhi.
5. MoRD (2000). Empowerment of Rural India through Connectivity, Ministry of Rural Development, May, 2000.
6. MoRD. (2004). 'Impact Assessment of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana—PMGSY', Ministry of Rural Development.
7. MoRD. (2004a). Specifications for Rural Roads, Indian Roads Congress. Ministry of Rural Development, New Delhi.
8. MoRD. (2004b). Rural Road Manual: IRC:SP:20-2002, Indian Roads Congress. Ministry of Rural Development, New Delhi.
9. MoRD. (2006). Rural Roads Development Plan: Vision—2025 (Draft), Ministry of Rural Development, Government of India, New Delhi.
10. MoRD. (2019). Annual Report 2018-19, Ministry of Rural Development, Government of India, New Delhi.
11. Planning Commission. (2010a). Evaluation Study on Rural Roads Component. Government of India, New Delhi.
12. Planning Commission. (2006). Working Group On Rural Roads In The 11<sup>th</sup> Five Year Plan Government of India, New Delhi.
13. Planning Commission. (2011). Working Group On Rural Roads In The 12<sup>th</sup> Five Year Plan Government of India, New Delhi.
14. Roads and Road Transport National Transport Development Policy Committee 2013
15. Rural Roads World Bank
16. The Promise of Rural Roads Transportation Research Circular September 2012 Number E-C167
17. Transforming India, Ministry of Rural Development, Government of India [https://rural.nic.in/sites/default/files/4\\_Years\\_Achievement\\_English.pdf](https://rural.nic.in/sites/default/files/4_Years_Achievement_English.pdf)
18. [http://ruraldiksha.nic.in/RuralDashboard/PMGSY\\_NEW.aspx#](http://ruraldiksha.nic.in/RuralDashboard/PMGSY_NEW.aspx#)