

136

फक्त कार्यालयीन उपयोगासाठी



महाराष्ट्र शासन
आदिवासी विकास विभाग

आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकास योजनेचा
मूल्यमापन अभ्यास अहवाल
जिल्हा-धुळे



आदिवासी संशोधन व प्रशिक्षण संस्था

२८, क्वीन्स गार्डन, पुणे - ४११ ००१.

१९९६

प्रस्तावना

क्षेत्रविकास प्रक्रीयेमध्ये विकासाचे प्रवेशद्वार म्हणून दळणवळण सुविधांकडे पाहिले जाते. दळणवळण सुविधा या मूलभूत सुविधांमध्ये गणल्या जातात. दळणवळण सुविधांमध्ये रस्ते, रेल्वेमार्ग, जलमार्ग, हवाईमार्ग, पोस्ट व तार, दूरध्वनी, दूरदर्शन व सॅटेलाईट सर्किट्स इत्यादींचा समावेश आहे. यामधील 'रस्ते' ही दळणवळणतील सुविधा अत्यंत महत्वाची समजली जाते. ही सुविधा, मागासलेला भाग हा सुधारलेल्या भागाशी किंवा ग्रामीण भागातील र्वेडे एखाद्या मोठ्या शहराला अथवा मोठ्या बाजारपेठेला जोडण्याची किमया करते. समाजाच्या आर्थिक, सामाजिक व शैक्षणिक उन्नती साधण्यास ती मदत करते.

रस्ते सुविधांचा महत्वाचा फायदा लक्षात घेऊन केंद्र शासनाने व राज्य शासनाने गांभीर्यनि विचार करून रस्त्यांचे जाळे निर्माण करण्याकडे लक्ष पुरविले आहे. नुसते जाळे निर्माण करून न थांबता रस्ते बारमाही वाहतूकीस खुले राहतील, अशा पृष्ठांकनाच्या आवश्यकतेची निकड लक्षात घेणे आवश्यक ठरते. केंद्र शासनाने 'राष्ट्रीय महामार्गांच्या बांधकामाची व देखभाल दुरुस्तीची जबाबदारी उचलली तर राज्य शासनाने राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्ग इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गांच्या बांधकाम तसेच देखभाल व दुरुस्तीची जबाबदारी उचलली. याकरिता 'स्वेडे' हा घटक ठरवून त्यादृष्टीने स्वेडी रस्त्यांनी जोडण्याचा कार्यक्रम आखण्यात आला. सन १९६१-८१ रस्ते विकास योजना व आता चालू असलेली सन १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेमध्ये त्यादृष्टीने वा त्या हेतूने उद्दिष्टे निश्चित केली आहेत. तसेच सन १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत 'आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकासांवर' ही जास्त लक्ष केंद्रीत करण्यात आले. त्यासाठी आवश्यक निधी उपलब्ध करून देण्यात आला आहे.

आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकास योजनेमुळे त्या भागातील रस्त्यांची सद्यस्थिती व र्वेड्यांना उपलब्ध करून दिलेल्या रस्त्यांची माहिती जाणून घेण्यासाठी आदिवासी क्षेत्र असलेल्या धुळे जिल्ह्यातील अक्राणी आणि अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्ते विकास योजनेचा अभ्यास प्रस्तुत मूल्यमापन अहवालात करण्यात आलेला आहे.

सदर अहवालासाठी रस्ते सांख्यिकी आकडेवारी उपलब्ध करून देण्याबाबत अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, धुळे, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, शहादा व जिल्हा परिषद, बांधकाम विभाग क्र. २ यांनी चांगले सहकार्य दिले.

सदरील मूल्यमापन अहवालाची माहिती संकलित करणे व प्रारूप लिहिण्याचे काम या संस्थेतील श्री.पी.आर.तिकोने, संशोधन अधिकारी यांनी या संस्थेतील श्री.अशोक राजत, अन्वेषक यांच्या मदतीने पूर्ण केले. प्रस्तुत अहवालाच्या प्रारूप लिखाणाचे काम श्री.तिकोने यांनी श्री.द.मा.रासकर, उपसंचालक (एकेविका) यांचे देखरेखीखाली पूर्ण केले. तसेच सदर मूल्यमापन अहवालाचे डी.टी.पी.व टंकलेखनाचे काम श्री.के.पी.कुर्डे, लघुटंकलेखक यांनी केले.

प्रस्तुत मूल्यमापन अहवाल रस्ते विकास कार्यक्रमाची आखणी व अंमलबजावणी करणाऱ्या यंत्रणेस तसेच आदिवासी विकासामध्ये रस घेणाऱ्या अधिकाऱ्यांना व संशोधकांना उपयोगी पडेल, अशी अपेक्षा आहे.

पुणे

दिनांक : २८.६.१९९६

(डॉ.नवीनचंद्र जैन)

भा.प्र.से.

संचालक

आदिवासी संशोधन व प्रशिक्षण संस्था,
महाराष्ट्र राज्य, पुणे ४११ ००१

अनुक्रमणिका

अ. क्र.	विषय	पृष्ठक्रमांक	
		पासून	पर्यंत
१.	प्रास्ताविक	४	८
२.	महाराष्ट्र शासनाचे रस्ते विकासाचे धोरण	९	२२
३.	मूल्यमापन अभ्यास अहवालाचा हेतू, पध्दती व व्याप्ती	२३	२६
४.	क्षेत्रीय माहितीचे विश्लेषण	२७	५१
५.	क्षेत्रीय पाहणीवर आधारीत निरीक्षणे व शिफारशी	५२	६१
६.	परिशिष्ट 'अ'	६२	६३

प्रकरण क्र. १

प्रास्ताविक

१.१ महाराष्ट्र राज्यात सन १९९१ च्या जनगणनेनुसार सुमारे ७३.१८ लाख आदिवासी लोक राहतात. राज्यातील एकूण लोकसंख्येशी आदिवासी लोकसंख्येचे प्रमाण ९.२७ टक्के इतके आहे. महाराष्ट्रामध्ये एकूण ४७ अनुसूचित जमाती असून त्यात मुख्यतः मिल्ल, महादेव कोळी, गोंड, वारली, कातकरी, ठाकर, कोकणा, कोलाम आणि कोरकू या प्रमुख आदिवासी जमातींचा समावेश आहे. महाराष्ट्र राज्यात आदिवासी लोक ज्या भागात राहतात, त्याचे भौगोलिकदृष्ट्या तीन विभाग पडतात.

१. सहयाद्री विभाग-

सहयाद्री विभागात महादेव कोळी, वारली, कोकणा, ठाकर, कातकरी इत्यादी आदिवासी जमातींची वस्ती आढळते. या विभागात नाशिक, ठाणे, रायगड, पुणे इ.जिल्हयांचा समावेश आहे.

२. सातपुडा विभाग-

सातपुडा पर्वताच्या रांगामध्ये मिल्ल, कोकणा, गावीत, दुबळा, कोरकू, धानका या आदिवासी जमाती राहतात. या विभागात धुळे, जळगांव, औरंगाबाद व अमरावती या जिल्हयांचा समावेश होतो.

३. गोंडवन विभाग-

विदर्भातील डोंगराळ आणि जंगलमय चंद्रपूर, भंडारा, गडचिरोली, चवतमाळ व नागपूर हे जिल्हे म्हणजे गोंडवन विभाग होय. या जिल्हयामध्ये गोंड, माडिया गोंड, कोरकू, कोलाम, परधान व आंध ह्या आदिवासी जमाती राहतात.

१.२ आदिवासी हा शब्दशः वनवासी आणि गिरीजन असा आहे. आदिवासी सहयाद्री, सातपुडा व गोंडवनच्या दऱ्या खोऱ्या व जंगलांनी व्याप्त असलेल्या भागात लहान लहान खेड्यांमध्ये वस्ती करून राहत आहेत. आदिवासींची बहुतेक खेडी ही लोकसंख्येने तर लहान आहेतच, शिवाय, त्यापैकी बरीचशी खेडी चार चार- पाच पाच वाड्यापाड्यांची मिळून बनलेली आहेत. यातील काही वाड्या पाडे हे अति उंचावर किंवा घनदाट जंगलात वसलेले आहेत. पाडे म्हणजे १०/१२ झोपड्यांची वसाहत होय. मूळ गांवापासून वाड्या-पाडे काही ठिकाणी २ ते ३ मैल लांबही असतात. दोन पाड्यांमध्येही एवढे अंतर असू शकते.

१.३ वेगवेगळ्या जिल्ह्यातील प्रदेशातील आदिवासी जमातींच्या चालीरिती, उत्सव, समारंभ आणि राहण्याची पध्दत ही स्थानपरत्वे आणि सामाजिक गटानुसार थोडीफार वेगवेगळी असली तरी, बहुतांश आदिवासी हा शेती आणि त्यावरील पूरक उद्योग चापेक्षा, जंगलाच्या आधाराने राहत आलेला आहे. जंगलातच हे लोक जन्मतात, जंगलातच मुक्तपणे हिंडतात आणि जंगलावरच त्यांचे दैनंदिन व्यवहार अवलंबून आहेत. थोडक्यात आदिवासी समाज हजारो वर्षांपासून अत्यंत स्वडतर जीवन जगत आहे.

१.४ आदिवासींचे स्वातंत्र्यपूर्व काळातील शोषण ही एक बिकट समस्या होती. दळणवळणाच्या साधनांचा अभाव, शैक्षणिक, सामाजिक व आर्थिक मागासलेपण या कारणांमुळे आदिवासींचे शोषण निरनिराळ्या कारणांनी, निरनिराळे प्रकारे चालू होते. व्यापारी, दुकानदार, सावकार, जमीनमालक, जंगल ठेकेदार व तथाकथित पुढारी, त्यांच्या अडाणीपणाचा, अडचणींचा, दुबळेपणांचा फायदा घेत. आदिवासींना शेतीपासून जे थोडेफार उत्पन्न मिळेल ते उत्पन्न वा उत्पादन सावकार, दुकानदार सौदेबाजीने किंवा सावकारीपायी घेऊन जात. सुगीच्या दिवसात सावकार व दुकानदारांचे (दलालांचे) जथे वाड्या-पाड्यावरून फिरू लागले की, आदिवासींमध्ये मितीचे वातावरण पसरते. पावसाळ्यापूर्वी आदिवासींना अनेक गरजेच्या वस्तु हट्ट्या असत. पण त्यासाठी रोख पैसा त्यांच्याकडे नसे. शेवटी त्यांना दुकानदार किंवा सावकारांचा आधार घ्यावा लागे आणि, गरजेपोटी तो कर्जाच्या चक्रव्युहात फसत.

१.५ आदिवासींचे हे शोषण थांबविणे फारच गरजेचे होते. स्वातंत्र्यपूर्व काळात ब्रिटीश राजसत्तेच्या हातून जी काही आदिवासींच्या विकासाची कामे पार पडली त्यांचा आदिवासींना विशेष फायदा झाला नाही. पर्वतराजीवर, दऱ्याखोऱ्यात आणि गिरीकंदात राहणारा आदिवासी हा संपूर्णपणे दुर्लक्षितच राहिला. स्वातंत्र्यानंतर मात्र या परिस्थितीत बदल होत गेला. पहिली पंचवार्षिक योजना राबविण्यास सुरवात झाली, त्या काळात सामुहिक विकास योजनांचा प्रारंभ झाला. आदिवासींना विकासाच्या संधी आणि आवश्यक त्या आंतररचना (Infra-Structure) उपलब्ध करून देऊन यथावकाश बाह्य जगातील जीवन प्रवाहात मिसळण्याची संधी उपलब्ध करून घ्यावी. मात्र त्याचवेळी त्यांच्या संस्कृतीतील चांगल्या आणि उपयुक्त अशा गोष्टींचेही जतन व्हावे आणि त्यासोबत त्यांचा विकास करावा ही भूमिका स्व.पंडीत जवाहरलाल नेहरूंनी त्यावेळी स्विकारली व त्यादृष्टीने भारत सरकार व महाराष्ट्र शासनाने संयुक्त प्रयत्नांद्वारे आदिवासींच्या विकासाला चालना देण्याचा प्रयत्न केला. त्यामध्ये, आदिवासी क्षेत्र संरक्षित करणे, आदिवासींना मूलभूत सुविधा अग्रहक्काने मिळवून देणे, दळणवळणाच्या सुविधा उपलब्ध करून देणे, प्राथमिक आरोग्य सुविधा उपलब्ध करून देणे, शेतीविषयक ज्ञान, सुधारीत बि-बियाणे, औजार उपलब्ध करून देणे, दुग्धव्यवसाय व पशुपालन

व्यवसायास चालना मिळवून देणे, आदिवासींच्या उत्पादनास योग्य किंमत मिळावी, म्हणून त्यांची उत्पादने शासनामार्फत खरेदी करणे, मूलभूत गरजेच्या वस्तु स्वस्त दराने उपलब्ध करून देणे, जमिनीचे वाटप, वीज स्वस्त दरात उपलब्ध करून देणे, राहण्यासाठी निवाऱ्याची सोय करणे, आदिवासी क्षेत्रात उद्योगधंद्यांना प्रोत्साहन देणे, रोजगार उपलब्ध करून देणे, साक्षरता मोहीम राबविणे, शिक्षणाची सुविधा उपलब्ध करून देण्यासाठी शासकीय आश्रमशाळा, पोस्टबेसिक आश्रमशाळा व वसतीगृहाची स्थापना करणे, तांत्रिक शिक्षण उपलब्ध करून देणे, आदिवासी युवकांना प्रशिक्षण देणे, पाणीपुरवठा करणे, सहकारी संस्था स्थापन करणे, मत्स्यव्यवसायास प्रोत्साहन देणे, जंगलविषयक सवलती देणे, आदिवासींवरील अत्याचारास प्रतिबंध करण्यासाठी कायदेशीर उपाययोजना करणे, रोजगार हमी योजना, जवाहर रोजगार योजना, एकात्मिक ग्रामीण विकास योजनाद्वारे रोजगार मिळवून देणे, सरकारी नोकरीत आरक्षण, संसद, विधानसभा, पंचायत समिती, ग्रामपंचायतमध्ये लोकप्रतिनिधीकरिता राखीव जागा, आदिवासींचे सांस्कृतिक जतन इत्यादी स्वरूपाच्या कल्याणकारी योजनांचा समावेश आहे. या योजना राबविण्याकरिता, पहिल्या पंचवार्षिक योजनेपासून तर सध्याच्या आठव्या पंचवार्षिक योजनेमध्ये केंद्र शासनाने व महाराष्ट्र शासनाने आर्थिक निधी मोठ्या प्रमाणात उपलब्ध करून दिला. मोठ्या प्रमाणावर आदिवासी विकासावर खर्च होऊनही काही क्षेत्रातील अति डोंगराळ भागातील किंवा घनदाट जंगलामधील वास्तव्यास असलेले आदिवासी या योजनांपासून वंचितच राहिले. याचे महत्वाचे कारण म्हणजे 'दळणवळणाच्या सुविधांचा अभाव' आणि आदिवासींची स्वतःच्या विकासाबाबतची उदासिनता हे होय.

१.६ दळणवळण सुविधात रस्ते, परिवहन, दूरसंदेशयंत्रणा, मालवाहतूक, बंदरे, विमान वाहतूक, जलमार्ग इत्यादी बाबींचा समावेश आहे. समाजाच्या विकासामध्ये दळणवळण सुविधांतर्गत 'स्थानिक भागातील रस्ते' यांस अनन्यसाधारण महत्व आहे. किंबहुना आर्थिक विकासाचे 'रस्ते' हे प्रवेशद्वार किंवा विकासाची पायाभूत सुविधा म्हटल्यास वावगे ठरणार नाही. सामाजिक, शैक्षणिक व आर्थिक उन्नतीमध्ये रस्ते सुविधांचा मोठा सहभाग आहे. शेतीमधून मिळणारे उत्पादन नजिकच्या बाजारपेठेत विकणे, जंगलामधील गौण-वनोत्पादके उदा.लाकूड, डिंक, राळ,मध इत्यादी वन उत्पादके गोळा करून त्यांची नजिकच्या बाजारपेठेत विक्री करणे, शेती नसणाऱ्यांना एका ठिकाणाहून दुसऱ्या ठिकाणी किंवा लगतच्या शहरात/बाजारपेठेत जाऊन रोजगार मिळविणे फक्त दळणवळणाच्या सुविधांमुळे शक्य होते. तसेच रस्त्यांच्या सुविधांमुळे वेळेची बचत होणारी आहे. काही उत्पादीत माल हा नाशवंत असतो. तो योग्य वेळेत बाजारपेठेत पोहोचणे गरजेचे असते. वाहतूकीसाठी रस्ते सुविधा उपलब्ध असल्यास आर्थिक दृष्ट्या हानीकारक ठरणार नाहीत, तर त्या लाभदायक ठरतात. दळणवळणाच्या

सुविधामुळे शेती वा शेतीपूरक उत्पादने किंवा जंगलातील गौण वनोत्पादकांना बाजारपेठेमध्ये चांगला बाजारभाव मिळू शकेल.

१.७ दळणवळणाच्या सुविधामुळे पशुव्यवसाय, दुग्धव्यवसाय व मत्स्यव्यवसायास चांगली बाजारपेठ उपलब्ध होऊन या व्यवसायांचा विकास होतो. त्याचप्रमाणे परंपरागत व्यवसायांमध्ये सुध्दा इतर भागातील आधुनिक तंत्रांचा वापर करणे सहज शक्य होते.

१.८ दळणवळणाच्या चांगल्या सुविधामुळे अति दुर्गम क्षेत्रात वा अति जंगल व्याप्त क्षेत्रात जलसिंचनाच्या योजना राबविल्या जाऊन स्थानिक लोकांना रोजगार उपलब्ध होऊ शकतो. तसेच शेतीसाठी पाणीपुरवठा होऊन लोकांच्या राहणीमानात बदल घडून येतो. आर्थिक उन्नती साधली जाते. आधुनिक शेतीचा पुरस्कार केला जातो. तसेच जलसिंचनाच्या मोठ्या योजनांमुळे क्षेत्राचा विकास करणे अत्यंत गरजेचे असल्यामुळे शासन सामुहिक विकासाच्या योजना मोठ्या प्रमाणात राबविते.

१.९ दळणवळणाच्या सुलभ व्यवस्थेमुळे समाजातील निरक्षरता, मागासलेपण कमी होतो. रस्त्यांच्या सुविधामुळे चांगल्या प्रकारचे शिक्षण घेणे शक्य होते. तांत्रिक उच्च शिक्षणाची देवाण-घेवाण होते. रस्त्यांच्या सुविधा वा दळणवळणाच्या अन्य सुविधांमुळे भूकंप, पूर यासारख्या नैसर्गिक आपत्तीमध्ये किंवा अन्य अपघातामध्ये मनुष्यहानी टाळली जाते. या आपत्तीच्या वेळी बाधित लोकांना तात्काळ मदत उपलब्ध होऊन त्यांचे पुनर्वसन करणे सुलभ होते.

१.१० दळणवळणाच्या सुविधामुळे औद्योगिक भरभराट होते. मोठ-मोठे उद्योगांमुळे तसेच लघुउद्योगांमुळे रोजगार उपलब्ध होतो. नवीन बाजारपेठा निर्माण होतात. इतर राष्ट्रांशी संबंध जोडले जाऊन आजूबाजूच्या क्षेत्राचा विकास साधला जातो. यामुळे नागरिकांना मूलभूत सुविधा प्राप्त होतात.

१.११ पिण्यासाठी पाणीपुरवठा, चांगल्या आरोग्यासाठी वैद्यकीय सुविधा तसेच राहण्यासाठी निवासाची चांगली सोय, रस्त्यांमुळे उपलब्ध होऊ शकते. समाजातील अंधश्रद्धा दूर होऊन चांगल्या विचारांची देवाणघेवाण होते. चांगल्या संस्कृतीची जोपासना होऊन सामाजिक आरोग्य बिघडत नाही.

१.१२ वर नमूद केलेल्या बाबी ह्या सर्व समाजाबरोबरच आदिवासी समाजालाही लागू होतात. यामध्ये फक्त फरक एवढाच आहे की, इतर समाजाच्या मानाने आदिवासी समाज हा अति दुर्गम भागात वास्तव्य करीत असतो. तो आर्थिकदृष्ट्या मागासलेला असतो. त्यांच्यामध्ये निरक्षरता व अंधश्रद्धांचे प्रमाण जास्त असते. परंपरागत चालीरितीने तो जखडलेला असतो. तसेच घाबरट मनोवृत्तीने आदिवासी बाधित असतो. आदिवासी हा दऱ्याखोऱ्यात व जंगलव्याप्त प्रदेशात राहत असल्यामुळे आणि अत्यंत दुर्गम क्षेत्रात दळणवळणाच्या सुविधा निर्माण करणे आर्थिकदृष्ट्या परवडत नसल्यामुळे

इतर क्षेत्रांच्या मानाने अति दुर्गम क्षेत्रात दळणवळणाच्या सुविधांचा अभाव असतो. त्याचाच परिणाम म्हणजे आदिवासी समाज शैक्षणिकदृष्ट्या मागासलेला, पिण्याच्या पाण्याचे दुर्भिक्ष, वैद्यकीय सुविधांचा अभाव, रोजगाराचा अभाव, आर्थिक मागासलेपण, अत्याचार, अंधश्रद्धा, कुपोषण, इत्यादींनी पिडीत आहे. आदिवासी लोक दऱ्याखोऱ्यात वाड्या-पाडेमध्ये वास्तव्य करित असल्यामुळे ते मुख्य प्रवाहापासून अलग पडतात व त्यांचा सामाजिक, शैक्षणिक आणि आर्थिक विकास म्हणावा असा होत नाही. आदिवासींच्या या मागासलेपणाचा विचार करून दर नमूद केल्यानुसार विविध कल्याणकारी योजना राबविण्याचा केंद्र शासनाने व महाराष्ट्र शासनाने सर्वतोपरी प्रयत्न केलेले आहे व करित आहेत. रस्ते निर्मितीने आदिवासी क्षेत्र मुख्य प्रवाहास जोडण्याचे काम शासनाकडून चालू आहे.

१.१३ थोडक्यात, समाजाच्या मुख्य प्रवाहापासून अलग पडलेला आदिवासी समाज मुख्य प्रवाहात समाविष्ट करण्याचे काम तसेच आदिवासींचे सामाजिक, शैक्षणिक व आर्थिक पुनर्वसन करण्याचे काम, त्यांची सांस्कृतिक जपणूक, अत्याचारांपासून संरक्षण व चांगली मानसिक वृत्ती घडविण्याचे काम दळणवळणाच्या सुविधांमुळे सहज शक्य होते व होत आहे.

१.१४ दळणवळणाच्या सुविधांतील 'रस्ते' ही बाब महाराष्ट्र शासनाच्या अखत्यारीतील आहे. महाराष्ट्र शासनाने त्यादृष्टीने अति दुर्गम क्षेत्र विचारात घेऊन गांव, वाड्या आणि पाडे मुख्य रस्त्यांना जोडण्यासाठी रस्त्यांचे जाळे पसरण्याची उद्दिष्ट्ये 'सन १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेमध्ये' निश्चित केलेली आहेत. आदिवासी क्षेत्रातील एखाद्या वाडी-पाड्याची लोकसंख्या जरी कमी असली तरी ती बारमाही रस्त्यांनी जोडण्याचा संकल्प शासनाने निश्चित केलेला आहे. गावे, वाड्या किंवा पाडे बारमाही वाहतूकीस खुली राहण्यासाठी रस्त्यांचे मजबूतीकरण, डांबरीकरण करणे, रस्त्यांमधील नद्या व छोट्या प्रवाहांवर पूल व मोऱ्या बांधून वाहतूकीचा अडथळ दूर करणे, रस्त्यांची दुरुस्ती करणे इ. कामे महाराष्ट्र शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत केली जातात. या कामी जिल्हा परिषदांचे बांधकाम विभाग त्यांना मदत करतात. महाराष्ट्रातील आदिवासी भागातील रस्तेविषयक सुविधांची माहिती जाणून घेण्यापूर्वी सार्वजनिक बांधकाम विभागाची रस्ते विकासाची निश्चित धोरणे काय आहेत हे जाणून घेणे अत्यंत गरजेचे आहे. त्याचा थोडक्यात परामर्श प्रकरण-२ मध्ये करण्यात आलेला आहे.

प्रकरण क्र.२

महाराष्ट्र शासनाचे रस्ते विकासाचे धोरण

२.१ प्राचीन काळापासून भारतात जरी रस्ते आस्तित्वात आहेत. तरीसुद्धा संपूर्ण देशातील रस्त्यांच्या एकत्रित विकास योजनेचा आराखडा सर्वप्रथम १९४३ साली नागपूर येथील मुख्य अभियंत्याच्या परिषदेत तयार करण्यात आला. नागपूर योजनेत देशातील रस्त्यांची वर्गवारीनुसार स्पष्ट विभागणी करण्यात आलेली होती. उदा.राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य मार्ग, जिल्हा मार्ग, इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग. यापैकी पहिल्या तीन वर्गवारी ह्या मुख्य रस्ते पध्दत तर उर्वरित २ वर्गवारी ह्या इतर रस्ते पध्दत म्हणून ठरविण्यात आल्या. नागपूर योजना अशा पध्दतीने तयार करण्यात आली की, सर्व पध्दतींच्या रस्त्यांचा योजनावध्द विकास व्हावा, जेणेकरून देशातील मुख्य रस्त्यांच्या व इतर रस्त्यांच्या लांबीमध्ये वाढ होईल. नागपूर योजनेत प्रत्येक १०० चौ.मैल क्षेत्रास २६ मैलांचे रस्ते असे लक्ष्य ठरविण्यात आले. नागपूर योजनेचे उद्दिष्ट ठरविताना 'ग्रिड' व 'स्टार' या दोन सूत्रांचा अवलंब करून विविध वर्गातील रस्ते लांबी ठरविण्यात आली.

२.२ नागपूर योजनेची उद्दिष्टे १९६१ पर्यंत जवळ जवळ संपादल्यामुळे राज्याच्या मुख्य अभियंत्यांनी एकमताने १९६१ ते १९८१ कालावधीसाठी २० वर्षांची दुसरी 'रस्ते विकास योजना' तयार केली. ती मुंबई योजना या नांवाने लोकप्रिय झाली. सर्वसाधारणपणे प्रत्येक २०० चौ.मैलास ५२ मैलांचे रस्ते असे उद्दिष्टे होते. ग्रामीण क्षेत्राच्या तसेच नागरी क्षेत्राच्या आवश्यक व अपेक्षित विकासाची पातळी लक्षात घेऊन हे उद्दिष्ट्य ठरविण्यात आले होते. निरनिराळ्या वर्गाच्या रस्त्यांसाठी सुधारीत 'ग्रिड' व 'स्टार' सूत्रांची योजना करण्यात आली. प्रत्येक १०० चौ.मैल क्षेत्रास सर्वसाधारणपणे ५२ मैल रस्ते अंतर मिळविण्यासाठी स्वडींच्या रस्त्यांपासून किंवा कोणत्याही रस्त्यापासून कोणत्याही ठिकाणचे अंतर खालील तक्त्यामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे ठरविण्यात आले.

तक्ता क्र.२.१

क्षेत्राचा तपशील	कोणत्याही ठिकाणचे जास्तीत जास्त अंतर (मैलास)		प्रत्येक १०० चौ.मैल क्षेत्राचे अंतर
	स्वडींच्या रस्त्यांपासून	कोणत्याही रस्त्यांपासून	
१. विकसित व पिकाऊ क्षेत्र	४.००	१.५	७०
२. अर्धविकसित क्षेत्र	८.००	३.००	३०
३. अविकसित व पडीक क्षेत्र	१२.००	५.००	१९

२.३ १९६१-८१ च्या रस्ते विकास योजनेत निरनिराळ्या रस्त्यांसाठी निश्चित दर्जा व तपशील सुध्दा ठरवून दिला होता.

२.४. राज्याची बदलती परिस्थिती, वाहतूकीची स्थिती मोठमोठे पाटबंधारे प्रकल्प पूर्ण होण्यामुळे व नवनवीन विकसित होणारी औद्योगिक केंद्रे तसेच १९७२-७३ च्या दुष्काळाच्या कालावधीत मोठ्या प्रमाणात बांधण्यात आलेल्या रस्त्यांची लांबी विचारात घेऊन १९७६ साली महाराष्ट्र राज्याच्या रस्ते विकास योजनेत सुधारणा करण्यात आली. १९६१-८१ च्या मूळ लक्ष्यांशी (Targets) तुलना करता सुधारीत योजनेची सुधारीत लक्ष्ये ही आदिवासी क्षेत्रासाठी जवळ जवळ ३३ टक्क्यांनी तर इतर क्षेत्राशी जवळ जवळ १६ टक्क्यांनी जास्त होती.

२.५ सन १९६१-८१ मध्ये रस्ते विकास योजना या कार्यक्रमांतर्गत महाराष्ट्रासाठी संकल्पित रस्ते लांबी व सन १९६१ मधील सुरवातीची रस्ते लांबी खालील तक्त्यामध्ये दर्शविण्यात आलेली आहे.

तक्ता क्र.२.२

१९६१-८१ मधील संकल्पित रस्ते लांबी व आस्तित्वातील रस्ते लांबी (कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्याची वर्गवारी	संकल्पित रस्ते लांबी १९६१-८१ र.वि.यो.	१.४.६१ ची आस्तित्वातील रस्ते लांबी		
			पृष्ठांकित	अपृष्ठांकित	एकूण
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	५१३३	२३१२	--	२३१२
२.	राज्य मार्ग	१२९६९	९०२६	७७८	९८०४
३.	प्रमुख जिल्हा मार्ग	२७५२७	८२२८	२८३०	११०५८
४.	इतर जिल्हा मार्ग	३२१७८	३३८१	३५७३	६९५४
५.	ग्रामीण मार्ग	३४४८९	१९०५	७२०९	९११४
	एकूण	१११२२९६	२४८५२	१४३९०	३९२४२ (३५%)

२.६ एकूण संकल्पित रस्ते लांबीपैकी, ३५ टक्के लांबी १.४.१९६१ रोजी आस्तित्वात होती. तर ६५ टक्के लांबी पुढील २० वर्षात (म्हणजे १९८१ पर्यंत) बांधून पूर्ण करावयाची होती.

२.७ १९७६ मध्ये महाराष्ट्राच्या १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेत सुधारणा करण्यात आली. १९६१-८१ चे रस्ते विकासाचे सुधारीत उद्दिष्ट्ये व १९८१ पर्यंतचे साध्य (Achievment) खालील तक्त्यामध्ये दर्शविण्यात आले.

तक्ता क्र.२.३

१९६१-८१ ची सुधारीत संकल्पित रस्ते लांबी व साध्य (कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्याची वर्गवारी	सुधारीत उदिष्ट्ये (संकल्प) कि.मी.	३१.३.१९८१ ची आस्तित्वातील रस्ते लांबी			
			पृष्ठांकित	अपृष्ठांकित	एकूण	उदिष्ट्याशी साध्याची टक्केवारी
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	२९५६	२९४५	--	२९४५	१००
२.	राज्य मार्ग	२०३७४	१८१०७	८४२	१८९४९	९३
३.	प्रमुख जिल्हा मार्ग	२९०२४	१८५२८	६७०५	२५२३३	८७
४.	इतर जिल्हा मार्ग	३५७१४	११३०९	१४०९५	२५४०४	७१
५.	ग्रामीण मार्ग	४४२३०	९०७३	१९०३२	२८१०५	६४
	एकूण	१३२२९८	५९९६२	४०६७४	१००६३६	७६
	अवर्गीकृत रस्ते	--	६६५४	३३८४१	४०४९५	--
	एकूण बेरीज	१३२२९८	६६६१६	७४५१५	१४११३१	--

२.८ १९७६ साली सुधारीत उदिष्ट्यांमध्ये २०,००० कि.मी.रस्त्यांचे उदिष्ट्य वाढविण्यात आले. १९६१-८१ च्या रस्ते उदिष्ट्यांनुसार ३१.३.८१ ला म्हणजेच २० वर्षात ४६ टक्के रस्ते लांबी बांधण्यात आली. मार्च, १९८१ ला एकूण १००,६३६ कि.मी.लांबी सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या परिरक्षणाखाली होती. तसेच ४०,४९५ कि.मी. अवर्गीकृत रस्ते लांबी बांधकाम विभागाच्या परिरक्षणाखाली होती.

२.९ सन १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेचा कालावधी संपल्यानंतर १९८१-२००१ कालावधीची रस्ते विकास योजना भारतीय रस्ते महासभेच्या (Indian Road Congress) सल्लागार मंडळाने तयार करून मुख्य अभियंत्यांनी संमती दिल्यानंतर भारतीय रस्ते महासभेने १९८४ मध्ये 'भारताची रस्ते विकास योजना (१९८१-२००१)' प्रकाशित केली. या रस्ते विकास योजनेत केलेल्या शिफारशींस अनुसरून महाराष्ट्राच्या १९८१-२००१ कालावधीच्या रस्ते विकास योजनेस अंतिम स्वरूप देण्यात आले. राष्ट्रीय स्तरावरील विचारधारा लक्षात घेऊन व ग्रामीण क्षेत्रातील सर्वसाधारण माणसाच्या सतत वाढणाऱ्या उत्कट इच्छेची परिपूर्ती करणारी रस्ते विकास योजना तयार करण्यात आली.

२.१० सन १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेची उदिष्ट्ये खालीलप्रमाणे आहेत-

२.१०.१ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना तयार करतांना देशाच्या ग्रामीण भागाची काटकसरीची व्यवस्था सुरक्षित ठेवणे, र्वेड्यांच्या व लहान गांवाच्या विकासाच्या दृष्टीने शहरे व मोठ्या गांवाकडे स्थलांतरीत होणारी लोकसंख्या खात्रीलायक धोपविणे हा मुख्य उद्देश ठेवण्यात

आला आहे. पर्यायाने, यामुळे खेड्यांची सर्वसाधारण राहणीमानाची स्थिती उंचावण्यास मदत होईल, अशी आशा ठेवण्यात आली. ५००० पेक्षा जास्त लोकवस्तीच्या खेड्यांच्या भोवती अशा पध्दतीने रस्त्यांचे जाळे असले पाहिजे की, गावांना जाणारे सरळ रस्ते तर असतीलच परंतु एकमेकांना जोडणाऱ्या रस्त्यांचेही उपयोगी जाळे निर्माण होईल.

- २.१०.२ १०० चौ.कि.मी.चे चौरस जाळे निर्माण व्हावे, अशा पध्दतीने राष्ट्रीय महामार्गाची वाढ करणे.
- २.१०.३ ज्या ठिकाणी मोठ्या प्रमाणावर वाहतूक आहे, अशा ठिकाणची वाहतूक सुलभ व्हावी, म्हणून जलद मार्गाची बांधणी करणे.
- २.१०.४ जिल्हा मुख्यालये, उपविभागीय कार्यालये, मोठी उद्योग केंद्रे, व्यापारी उलाढालीची केंद्र व बंदरे जोडली जातील अशा राज्यमार्गाची वाढ करणे.
- २.१०.५ १५०० लोकसंख्येच्या वरील जी गावे राष्ट्रीय महामार्गाने किंवा राज्य मार्गांनी जोडलेली नाहीत, अशी सर्व गावे प्रमुख जिल्हा रस्त्यांनी जोडणे तसेच ज्या ज्या ठिकाणी आवश्यक आहे, अशा गावांना एकमेकांना जोडणारे रस्ते देणे.
- २.१०.६ १००० ते १५०० लोकवस्तीची खेडी इतर जिल्हा मार्गांनी जोडणे.
- २.१०.७ डोंगरी भागातील तसेच दूरवरच्या क्षेत्रातील गावांना नदीपलीकडे/खाडीपलीकडे शेतांवर जाण्यासाठी व इतर सामाजिक सुविधांचा लाभ घेण्यासाठी (या दोन्ही गोष्टींना सांधण्यासाठी) पायपूल (साकव) बांधणे.

२.११ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, शासन निर्णय क्र.आरडीपी-१०८३/८१५५/नि-२, दि.३० ऑक्टोबर, १९८६ अन्वये महाराष्ट्र राज्याची सन १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना मंजूर करण्यात येऊन ती दिनांक १ नोव्हेंबर, १९८६ पासून अंमलात आली. सदरहू योजनेत प्रत्येक जिल्ह्यासाठी निरनिराळी रस्त्यांची उद्दिष्टे ठरविण्यात आली. याच आदेशामध्ये विकासाच्या दृष्टीने आवश्यक असणाऱ्या रस्त्यांच्या गरजेच्या आधारे आवश्यक वाटल्यास रस्त्यांची उद्दिष्टे सुधारण्याचे आदेश देण्यात आले होते. त्यादृष्टीने शासनाने क्र.रविचो-१०९०/प्र.क्र.७५/नि-२ (सां), दिनांक १८ जानेवारी, १९९१ च्या पत्रान्वये रस्ते विकास योजनेचा जिल्हावार पुनर्विलोकनाचा कार्यक्रम हाती घेण्याच्यासूचना देऊन सुधारीत आराखडा सादर करण्याच्या सूचना संबंधित अधिकाऱ्यांना दिल्या. संबंधित अधिकाऱ्यांनी सदर प्रस्ताव अधीक्षक अभियंता, यांच्याकडे सादर करून तो प्रस्ताव अधीक्षक

अभियंता, थांनी जिल्हा नियोजन व विकास मंडळ थांच्याशी संपर्क साधून जिल्हयातील सर्व आमदार, खासदार इत्यादीं व्यक्तींचा सल्ला घेऊन सदर प्रस्ताव मुख्य अभियंता, थांचेमार्फत शासनास सादर करण्याचे आदेश दिलेले आहेत.

२.१२ जिल्हयातील रस्ते पुनर्विलोकनाच्या वेळी खालील मुद्यांचा प्रामुख्याने विचार करण्याच्या सूचना दिलेल्या आहेत.

- २.१२.१ प्रत्येक खेड्यात कमीत कमी एका रस्त्याची तरतूद करणे आवश्यक आहे. एखाद्या गांवाला १९८१-२००१ मध्ये जोडरस्ता अंतर्भूत केलेला नसेल तर तो अंतर्भूत करावा.
- २.१२.२ ज्या वाडी/पाडे/तांडे अशा उपवस्त्यांची लोकसंख्या १०० व त्यापेक्षा जास्त आहे व ज्या वाड्या मूळ गांवापासून १ कि.मी.पेक्षा जास्त अंतरावर आहेत, अशा वाड्यांकडे जाणारे रस्ते १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत समाविष्ट नसेल तर ते समाविष्ट करून घ्यावेत.
- २.१२.३ आदिवासी क्षेत्रातील मंजूर केलेल्या किंवा विचाराधीन असलेल्या विशेष कृती कार्यक्रमांमध्ये (चंद्रपूर, गडचिरोली, धुळे, नांदेड, चवतमाळ जिल्हयातील) अंतर्भूत असलेले पूर्वीचे योजनाबाह्य रस्ते व आता ,
- २.१२.४ डोंगराळ व दुर्गम भागाकरिता विशेष कार्यक्रमांतर्गत प्रस्तावित करण्यात येत असलेले रस्ते योजना बाह्य रस्ते असल्यास त्याचाही विचार १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत करावा.
- २.१२.५ महत्वाच्या शहराबाहेरील वळण रस्ता बांधल्यानंतर शहरातील रस्त्यांचा दर्जा कोणता ठेवावा हे स्थानिक परिस्थितीनुसार विचारात घ्यावे.
- २.१२.६ रेल्वेस्थानकांना (विशेषतः कोकणातील) जवळच्या मुख्य रस्त्यावरून जोडरस्ते देऊन ते योजनेत समाविष्ट करावे.
- २.१२.७ राज्यातील औद्योगिक केंद्रे/साखर कारखाने, महत्वाच्या शैक्षणिक संस्था/पर्यटन केंद्रे इत्यादी ठिकाणचे रस्ते योजनेत समाविष्ट करण्याबाबत विचार करावा.
- २.१२.८ १९६१-८१ मधील आस्तित्वातील रस्ते १९८१-२००१ मध्ये दर्शविण्याचे राहून गेले असल्यास त्याचा समावेश करावा.
- २.१२.९ वन क्षेत्रातून जाणाऱ्या रस्त्यांबाबत फेरविचार करणे अत्यंत महत्वाची बाब आहे. वन क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते व अत्यंत आवश्यक असे रस्ते सोडून बाकी सर्व रस्ते योजनेतून वगळण्यात यावेत. वन क्षेत्राबाहेरील जोडरस्त्यांना योग्य तो दर्जा देऊन योजनेत समाविष्ट करावेत.

२.१२.१० रस्ते पुनर्विलोकन करण्यासाठी अतिमहत्वाच्या व्यक्ती, संस्था, मंडळे इत्यादींकडून रस्ते बांधणी संबंधी आलेल्या सर्व सूचना एका नोंदवहीत नोंद करून ठेवण्यात याव्यात व त्यातील योग्य सूचनांची घेण्यात यावी.

२.१२.११ आश्रमशाळा, ग्रामीण रुग्णालये, यांना जोडणाऱ्या पोहोच मार्गाचा समावेश १९८१-२००१ रस्ते विकास या योजनेत समाविष्ट करावा. परंतु खाजगी मालकीच्या इमारती भाड्याने घेऊन ज्या ठिकाणी आश्रमशाळा चालविल्या जात असतील तेथे असे पोहोच मार्ग प्रस्तावित करू नयेत, कारण ती एक तात्पुरती व्यवस्था आहे.

२.१३ सध्या १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेप्रमाणे कार्यवाही चालू आहे. या रस्ते विकास योजनेमध्ये रस्त्यांची वर्गवारी खालीलप्रमाणे आहे.

अ. राष्ट्रीय महामार्ग (National Highway)

एका राज्यातून दुसऱ्या किंवा त्यापेक्षा जास्त राज्यांमध्ये सलग असणाऱ्या रस्त्यांस राष्ट्रीय महामार्ग असे संबोधले जाते. राष्ट्रीय महामार्गाच्या बांधणीकरीता व देखभालीसाठी तसेच आधुनिक पध्दतीच्या बांधणीसाठी केंद्र सरकार निधी उपलब्ध करून देते. राष्ट्रीय महामार्गास जलद मार्ग म्हणून संबोधले जाते. राष्ट्रीय महामार्ग दुपदरी, चौपदरी मार्गांचे बनविलेले असतात. या मार्गांची दिवसाला सरासरी १५ हजार टनांपेक्षा जास्त वाहतूकभार क्षमता असते. संपूर्ण मार्ग डांबरी पृष्ठांकित व काही ठिकाणी सिमेंट कॉंक्रीटने पृष्ठांकित असे असतात. या मार्गांनी राज्याच्या राजधान्या, हवाईतळ, औद्योगिक केंद्रे, बंदरे, व्यापारी शहरे इ. जोडली जातात.

ब. राज्य मार्ग (State Highway)

राज्यातील एक किंवा अनेक जिल्ह्यांमध्ये सलग लांबीच्या मार्गांस राज्यमार्ग संबोधले जाते. राज्यमार्गाची रुंदी (Width) ही सर्वसाधारण ५.५ ते ७.०० मीटर असते. कमी वाहन भार क्षमता असणाऱ्या ठिकाणी अथवा दुर्गम भागात ते एकपदरी असतात. तर जास्त वाहनभार क्षमता असणाऱ्या ठिकाणी ते दुपदरीही असतात. अशा रस्त्यांची आधुनिक पध्दतीने बांधणी जागतिक बँकेच्या मदतीने करण्याचे शासनाचे प्रयत्न चालू आहेत. आवश्यक तेथे मोठे, लहान पूल व मोऱ्या बांधून रस्ते बारमाही वाहतूकीसाठी खुले ठेवले जातात. या मार्गांचा पृष्ठभाग डांबरी ठेवण्याचा शासनास प्रयत्न असतो. राज्यमार्गांवरील वाहनभार क्षमता सरासरी १०,००० मे.टनापेक्षा जास्त असते.

क. प्रमुख जिल्हा मार्ग (Major District Road)

जिल्हयापुरते मर्यादित व चांगला दर्जा असणारे मार्ग म्हणजे प्रमुख जिल्हा मार्ग होय. जिल्हयातील महत्वाची शहरे बाजारपेठांना औद्योगिक केंद्रे व पर्यटन स्थळे इत्यादी या मार्गांनी जोडून ते मार्ग राष्ट्रीय महामार्ग व राज्यमार्गांना जोडलेले असतात. आवश्यक तेथे पूल व मोऱ्या बांधून वाहतूक बारमाही खुली ठेवण्याचा प्रयत्न शासनाच्या संबंधित खात्यामार्फत केला जातो. ह्या प्रकारचे काही रस्ते सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे व काही रस्ते जिल्हा परिषदांकडे देखभाल व दुरुस्तीकरिता असतात.

ड. इतर जिल्हा मार्ग (Other District Road)

हे मार्ग ग्रामीण स्तरावर बांधले जातात. या रस्त्यांनी जिल्हयातील गांवे एकमेकांना जोडली जातात. ह्या रस्त्यांचा पृष्ठभाग डांबरी, खडीचा किंवा मातीचाही असतो. यांची रुंदी ३.६ मीटर इतकी असते. सरासरी १००० टन वाहन भार क्षमता असलेले हे रस्ते ग्रामीण आर्थिक व्यवहाराशी निगडित असतात.

इ. ग्रामीण मार्ग (Village Road)

ग्रामीण मार्ग एकपदरी कमीत कमी खडीच्या पृष्ठभागाचे असावेत. तसेच ५००० लोकसंख्या असलेल्या गांवाचे ग्रामीण मार्ग हे डांबरी पृष्ठांकित असावेत, असे शासनाचे धोरण आहे. तसेच ग्रामीण मार्ग बारमाही वाहतूकीसाठी ठेवण्याचा शासनाचा प्रयत्न आहे. ग्रामीण आर्थिक विकासाच्या दृष्टीने ग्रामीण मार्ग महत्वाचे समजले जातात.

फ. इतर जिल्हा मार्ग किंवा ग्रामीण मार्ग

ज्या भागात ५०० टन वाहनभार क्षमता किंवा जे एकत्रित २००० लोकसंख्येला उपयोगी पडणारे असतील असे आदिवासी क्षेत्रातील मार्गांचे पृष्ठभाग डांबरी असावे, असे शासनाचे धोरण आहे.

ग. पूल (Bridge)

सर्वप्रकारच्या दऱ्या/प्रवाह पार करण्याकरिता केलेली कामे (Cross Drainage Work) या अर्थी 'पूल' हा शब्द वापरलेला आहे. आवश्यक ठिकाणी पूल नसणे हा सुरळीत व वेगवान वाहतूकीतील सर्वात मोठा व्यत्यय होय. कमकुवत व हानी पोहचलेल्या पूलांमुळे सुध्दा वाहतूकीला धोका संभवतो. पूल पाण्याखाली बुडाली तरी वाहतूकीस अडथळा निर्माण होतो. त्याकरिता १९८१-२००१ मध्ये कमकुवत पूलांची बांधणी, फरशी पूलांचे मोठ्या पूलांमध्ये रूपांतर करणे, लहान पूल वाहतूकीस अडचणीचा ठरत असेल तेथे मोठे पूल व लहान मोरी जेथे वाहतूकीस अडचणीची ठरत असेल तेथे लहान पूलांची बांधणी

करणे इ. कामे ठरविली आहेत. राष्ट्रीय महामार्गावरील मोठ्या पूलांची रुंदी १२ मीटर, राज्य मार्ग व प्रमुख जिल्हा मार्गावरील मोठ्या पूलांची रुंदी ७.५० मीटर असणे आवश्यक आहे. इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गावरील लहान पूलांची रुंदी ४.२५ मीटर असणे आवश्यक आहे. राष्ट्रीय महामार्ग अथवा राज्य मार्गाची रुंदी दुपदरी, तीन पदरी व चार पदरी असेल तर त्यावरील पूलाची वाहन मार्गाची रुंदी ही अनुक्रमे ७.५० मीटर, १४.५० मीटर व २१.५० मीटर असावी.

२.१४ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेचे महाराष्ट्राचे उद्दिष्ट्य व सन १९९१ व १९९३ ची रस्ते लांबी खालील तक्त्यामध्ये दर्शविण्यात आलेली आहे.

तक्ता क्र.२.४

१९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेचे लक्ष्य व साध्य (लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्याची वर्गवारी	१९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेचे लक्ष्य	आस्तित्वातील रस्ते लांबी			
			३१.३.८१ अखेरची	टक्केवारी	३१.३.९४ अखेर	टक्केवारी
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	३०२४	२९४५	९७	२९५३	९८
२.	राज्य मार्ग	३२८८१	१८९४९	५८	३१९४७	९७
३.	प्रमुख जिल्हा मार्ग	४४०४७	२५२३३	५७	४०९४२	९१
४.	इतर जिल्हा मार्ग	५०७९४	२५४०४	५०	४०४४०	८०
५.	ग्रामीण मार्ग	७६६०२	२८१०५	३७	६५३७९	८६
एकूण		२०७३४८	१००६३६	४९	१८०८६१	८७

२.१५ एकूण २०७३४८ कि.मी.लांबीचे उद्दिष्ट्य १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेमध्ये ठेवण्यात आले होते. ३१.३.९४ अखेर ८४२१५ कि.मी. लांबी वाढली. विशेष उल्लेखनीय म्हणजे ग्रामीण मार्गाची लांबी ३७२७४ कि.मी.ने वाढली.

तक्ता क्र.२.५

महाराष्ट्रातील बारमाही व आठमाही रस्त्याने जोडलेल्या खेड्यांची ३१.३.९३ अखेरची संख्या (१९८१ च्या जनगणनेनुसार)

अ. क्र.	तपशील	लोकसंख्येनुसार विविध गटातील खेड्यांची संख्या					एकूण
		२०० पेक्षा कमी	२०० ते ४९९	५०० ते ९९९	१००० ते १४९९	१५०० व वरील	
१.	महाराष्ट्र राज्याची एकूण खेडी	४५४७	९२५०	१२३०६	६१११	७१८२	३९३९६
२.	बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली	१३७३	३९५७	७४२५	५०२५	६८२६	२४६०७ ६२%
३.	पैकी आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली	१४३६	३११५	३६४१	९४७	३०९	९४४८ २४%

२.१६ सन १९८१ च्या जनगणनेनुसार राज्यातील एकूण ३९३९६ स्वेड्यापैकी ६२ टक्के स्वेडी बारमाही रस्त्यांनी तर २४ टक्के स्वेडी आठमाही रस्त्यांनी ३१.३.९३ अखेर जोडलेली होती. ३१.३.९५ अखेर २६१८२ स्वेडी बारमाही रस्त्यांनी जोडली आहेत. (सविस्तर तपशील उपलब्ध झाला नाही.)

२.१७ रस्ते विकासावरील खर्च

महाराष्ट्र शासनाने १९६१ पासून ते आतापर्यंत रस्ते विकासावर विविध पंचवार्षिक योजनांमध्ये खालील तक्त्यामध्ये दर्शविल्यानुसार खर्च केला आहे.

तक्ता क्र.२.६

१९६१ ते १९९४ पर्यंत महाराष्ट्र शासनाने बिगर आदिवासी व आदिवासी रस्ते विकासावर केलेला खर्च (आकडे रुपये लाखांत)

अ. क्र.	संदर्भ वर्ष	रस्ते विकासावरील खर्च		
		अर्थसंकल्पीय खर्च	देखभाल दुरुस्ती खर्च	एकूण खर्च
१.	तिसरी पंचवार्षिक योजना (१९६१-६६)	२४७५.३३	उ.ना.	२४७५.३३
२.	वार्षिक योजना			
	१९६६-६७	२१८८.०१	उ.ना.	२१८८.०१
	१९६७-६८			
	१९६८-६९			
३.	चौथी पंचवार्षिक योजना (१९६९-७४)	५११८.७५	३६५०.०७	८७६८.८२
४.	पाचवी पंचवार्षिक योजना (१९७४-७८)	६७०८.३४	६३४८.५७	१३०५६.९१
५.	वार्षिक योजना			
	१९७८-७९	७९७१.३०	४४२८.४३	१२३९९.७३
	१९७९-८०			
६.	सहावी पंचवार्षिक योजना (१९८०-८५)	२७६२२.३९	२३३०८.४५	५०९३०.८४
७.	सातवी पंचवार्षिक योजना (१९८५-९०)	३७५७७.९३	४३७५६.७४	८१३३४.६७
८.	वार्षिक योजना			
	१९९०-९१	१७७९.७९	२७७२५.००	३७५०४.७९
	१९९१-९२	१०७१०.९९	उ.ना.	१०७१०.९९
९०.	आठवी पंचवार्षिक योजना			
	अ वार्षिक योजना-१९९२-९३	११८८३.९३	उ.ना.	११८८३.९३
	ब वार्षिक योजना-१९९३-९४	१३६७३.६०	उ.ना.	१३६७३.६०

२.१८ आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकासाचे धोरण :-

महाराष्ट्रातील जनजाती क्षेत्रातील सामाजिक व आर्थिक विकासाचा वेग त्याच क्षेत्रातील बिगर आदिवासी क्षेत्रातील वेगाइतका वाढविण्याकरिता शासनाने १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेस अनुसरून एक जनजाती क्षेत्र उपयोजना निर्माण केली आहे. महाराष्ट्र शासनाचे सर्वसाधारण रस्ते विकासाचे जे धोरण आहे तेच धोरण आदिवासीक्षेत्राकरिता लागू आहे. फरक इतकाच आहे की,

जनजाती क्षेत्र उपयोगना मध्ये रस्ते विकासाकरिता केलेली तरतूद बिगर आदिवासी क्षेत्राकडे वळविता येत नाही. आदिवासी क्षेत्रातील व बिगर आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते बांधणीचे भौमितिक व संकल्प चित्रांचे निकष हे सारखेच असतात. फक्त आदिवासी क्षेत्रातील रस्त्यांच्या बांधकामाचे दर दुर्गम डोंगराळ व अंतर्गत भागातील असल्यामुळे साहित्य व मजुरीवर खर्च जास्त होतो. त्यामुळे बिगर आदिवासी क्षेत्रातील दरापेक्षा जास्त असतात. तसेच, आदिवासी भागात ५०० टन प्रतिदिवस वाहतूक वर्दळीसाठी किंवा एकंदर लोकसंख्या २००० असेल तर इतर जिल्हा मार्ग आणि ग्रामीण मार्ग डांबरी पृष्ठभागाचे असायला पाहिजेत. तसेच आश्रमशाळांना जोडरस्ते, वाड्या-पाडे मुख्य रस्त्यांना जोडणे व योजनाबाह्य रस्त्यांचा योजनेत समावेश करणे इ. तरतूदी आहेत.

२.१९ दिवसेंदिवस महाराष्ट्र राज्यातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीत वाढ होत गेलेली आपणास खालील तक्त्यावरून दिसून येईल.

तक्ता क्र.२.७
महाराष्ट्र राज्यातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी (रस्ते लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्यांचा दर्जा	३१.३.१९८१ अखेरची आस्तित्वातील रस्ते लांबी	३१.३.१९९४ अखेरची आस्तित्वातील रस्ते लांबी	रस्ते लांबीची वाढीची %
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	३२९	३७०	१२
२.	राज्य मार्ग	२१३४	५३९८	१५३
३.	प्रमुख जिल्हामार्ग	३६४७	५१३६	४१
४.	इतर जिल्हा मार्ग	२८३८	४४८४	५८
५.	ग्रामीण मार्ग	४५७१	७४५७	६३
	एकूण	१३५१९	२२८४५	६९

२.२० सन १९८१ ते १९९४ या १३ वर्षांच्या कालावधीत सुमारे ९३२६ कि.मी.लांबीचे बांधकाम (६९%) शासनाद्वारे केले गेले. तसेच, आदिवासी भागातील रस्ते लांबी प्रक्रिये दरम्यान खालील तक्त्यामध्ये नमूद केल्यानुसार आदिवासी गांवे बारमाही व आठमाही रस्त्यांनी जोडली गेली.

तक्ता क्र.२.८
३१.३.९४ अखेर बारमाही व आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली महाराष्ट्रातील आदिवासी क्षेत्रातील गांवाची संख्या (१९८१ च्या जनगणनेनुसार)

अ. क्र.	तपशील	लोकसंख्येनुसार विविध गटातील खेड्यांची संख्या				एकूण
		५०० पेक्षा कमी	५०० ते ९९९	१००० ते १४९९	१५०० चे वर	
१.	महाराष्ट्रातील आदिवासी क्षेत्रातील एकूण गांवे	३२३१	१८३३	६९६	४९८	६२५८
२.	बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली गांवे	१३४७	११९४	५७३	४४८	३५६२ (५७%)
३.	आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली गांवे	११२३	४८६	११८	४७	१७७४ (२८%)
४.	रस्त्यांनी जोडावयाची उर्वरित गांवे	७६१	१५३	५	३	९२२ (१५%)

२.२१ वरील तक्त्यावरून १५ टक्के आदिवासी क्षेत्रातील गांवे (१९८१ ज.ग.) अद्यापी रस्त्यांनी जोडावयाची आहेत, असे दिसून येते.

२.२२ आदिवासीकरिता असलेल्या आदिवासी उपयोजना कार्यक्रमांमुळे जास्तीत जास्त गांवे/वाडी/पाडा बारमाही रस्त्यांनी जोडली जातील अशी अपेक्षा आहे.

२.२३. रस्त्यांची देखभाल व दुरुस्ती ही कामे सार्वजनिक बांधकाम विभाग व जिल्हा परिषदांचे बांधकाम विभाग यांचेमार्फत केली जातात. सार्वजनिक बांधकाम विभागाची प्रशासकीय रचना खालीलप्रमाणे आहे.

तक्ता क्र.२.९

सार्वजनिक बांधकाम विभागाची प्रशासकीय रचना
सचिव, (रस्ते) व सचिव (बांधकाम)

<p>मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम, प्रादेशिक विभाग, मुंबई/पुणे/नाशिक/अमरावती/औरंगाबाद/नागपूर</p>		
<p>अधीक्षक अभियंता, सा.बां.मंडळ (जिल्हास्तरावर १७ मंडळे)</p>	<p>२ अधीक्षक अभियंता, संकल्प चित्र मंडळ, ६ दक्षता व गुण नियंत्रण मंडळ, १ जागतिक बँक प्रकल्प मंडळ</p>	<p>३ अधीक्षक अभियंता, विशेष प्रकल्प मंडळ कार्यालये, २ दुग्धव्यवसाय मंडळ, १ कॉस्ट इंजिनियरिंग मंडळ इ.</p>
<p>कार्यकारी अभियंता, सा.बां.विभाग, महाराष्ट्रात १४३ कार्यालये आहेत. प्रत्येक जिल्ह्यात किमान १ व जास्तीत जास्त ३ कार्यालये कार्यरत आहेत.</p>		
<p>कार्यकारी अभियंता, जिल्हा परिषद, बांधकाम विभाग प्रत्येक जिल्ह्यात किमान १ व जास्तीत जास्त २ कार्यालये अशी महाराष्ट्रात एकूण ४२ कार्यालये कार्यरत आहेत.</p>		
<p>तालुका स्तरावर सा.बां.उपविभाग कार्यालये कार्यरत आहेत</p>	<p>तालुका स्तरावर रस्ते बांधकामासाठी सा.बां.उपविभाग कार्यालये कार्यरत आहेत.</p>	

२.२४ आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते बांधणी मध्ये प्रशासकीय स्तरावर सचिव, रस्ते, मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम, प्रादेशिक विभाग, अधीक्षक अभियंता, कार्यकारी अभियंता, उप अभियंता व सेक्शन ऑफिसर यांचा समावेश असतो.

२.२५ रस्ते, पूल व मोऱ्यांच्या बांधकामाच्या खर्चाचे सर्वसाधारण दर पुढीलप्रमाणे आहेत. हे दर आदिवासी क्षेत्रासाठी लागू आहेत.

अ. नवीन बांधकाम

१. राज्यमार्ग- प्रत्येक किलोमीटरला १७ ते २० लक्ष रुपये
२. प्रमुख जिल्हा मार्ग- प्रत्येक कि.मी.ला ९ ते १२ लक्ष रुपये
३. इतर जिल्हा मार्ग- प्रत्येक कि.मी.ला ८ ते १० लक्ष रुपये
४. ग्रामीणमार्ग प्रत्येक- कि.मी.ला ७ ते ९ लक्ष रुपये

ब. आस्तित्वातील रस्ते सुधारणा

१. राज्यमार्ग- प्रत्येक किलोमीटरला ७ ते १० लक्ष रुपये
२. प्रमुख जिल्हा मार्ग- प्रत्येक कि.मी.ला ५ ते ७ लक्ष रुपये
३. इतर जिल्हा मार्ग- प्रत्येक कि.मी.ला ३ ते ५ लक्ष रुपये
४. ग्रामीणमार्ग प्रत्येक- कि.मी.ला ३ ते ५ लक्ष रुपये

२.२६ आदिवासी भागातील रस्ते दुर्गम डोंगराळ भागातील/घाट सेक्शनमधील असल्याने तसेच बऱ्याच ठिकाणी बांधकामासाठी पाणी टंचाई असते, किंवा पाणी दुरवरून वाहून न्यावे लागते. त्यामुळे साहित्य व मजुरीवर सर्वसाधारण भागातील खर्चापेक्षा जास्त खर्च आदिवासी भागात होत असतो.

२.२७ आदिवासी उपयोजना क्षेत्र, माडा/मिनीमाडा क्षेत्र तसेच आदिवासी उपयोजना बाहेरील क्षेत्र यात आदिवासी विकास विभागामार्फत राबविल्या जाणाऱ्या तसेच इतर प्रशासकीय विभागाकडून राबविल्या जाणाऱ्या मूलभूत/विकासाच्या योजना तयार करण्याच्या प्रक्रियेमध्ये प्रकल्पस्तरीय (नियोजन व आढावा) समितीचा सहभाग असावा या हेतूने शासनाने प्रकल्पस्तरीय समित्या नेमल्या आहेत. या समितीने वार्षिक आदिवासी उपयोजनेचा आराखडा तयार करतांना त्या क्षेत्रात राबविल्या जात असलेल्या चालू योजनांवरील संभाव्य खर्च लक्षात घ्यावा. तसेच नवीन योजना मंजूर करतेवेळी नव्या योजनांचा कामनिहाय तपशील निश्चित करावा, अशी अपेक्षा आहे. सबब, संबंधित प्रशासकीय विभागाच्या क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांना त्या त्या विभागाच्या संबंधित योजनांचा वार्षिक आराखडा प्रथम प्रकल्पस्तरीय समितीसमोर मांडून निश्चित करणे शासनाला अभिप्रेत आहे. तथापि, असे असले तरी काही प्रशासकीय विभागांकडून विशेषतः रस्ते व पूल, लघुपाटबंधारे योजना इत्यादी संबंधित संबंधित प्रशासकीय विभागांकडून ह्या कार्यपध्दतीचा अवलंब केला जात नाही, असे आढळले. उलट या

संबंधीचे प्रस्ताव परस्पर संबंधित प्रशासकीय विभाग व तेथून आदिवासी विकास विभागाकडे सर्रास पाठविले जातात. त्यामुळे त्या त्या प्रकल्प क्षेत्रात कोणत्या योजना/कामांना प्राधान्य देणे आवश्यक आहे, हे निश्चित करण्यात प्रकल्पस्तरीय समितीचा सहभाग घेता येत नाही, ही उणीव राहते. या सर्व बाबींचा विचार करून शासनाने आदिवासी विकास विभाग, परिपत्रक क्रमांक संकीर्ण-१०९४/प्र.क्र.(९४)/का.१४, दिनांक ७.१.१९९५ अन्वये खालील कार्यपध्दती अवलंबण्याचे आदेश दिलेले आहेत.

१. सर्वप्रथम आदिवासी उपयोजनांतर्गत प्रशासकीय विभागांनी कोणकोणती कामे घ्यावयाची आहेत त्याची यादी एकात्मिक आदिवासी विकास प्रकल्प अधिकारी यांच्याकडे द्यावी.
२. एकात्मिक आदिवासी विकास प्रकल्प अधिकाऱ्याने त्या यादीतील प्रत्येक पूल/अन्य कामे ही आदिवासी उपयोजना क्षेत्रात (माडा/मिनीमाडासह) मोडतात किंवा नाही याची खात्री करावी. तसेच स्थानिक निकड लक्षात घेऊन अशा कामांस प्राथम्य क्रमांक द्यावेत.
३. एकात्मिक आदिवासी विकास प्रकल्प अधिकारी अशी प्राथम्य क्रमांक दिलेली कामे प्रकल्पस्तरीय समितीसमोर ठेवतील. त्या समितीची शिफारस व मान्यता प्राप्त करून घेतल्यानंतर अशा कामांची अंतिम यादी संबंधित प्रशासकीय विभागाच्या क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांकडे प्रशासकीय मान्यता घेण्यासाठी व पुढील कार्यवाहीसाठी पाठवतील.
४. प्रकल्पस्तरीय समितीने मान्य केलेल्या कामांनाच जिल्हा नियोजन व विकास परिषदाद्वारे आवश्यक तो नियतव्यय द्यावा.
५. प्रकल्पस्तरीय समितीने मान्य केलेल्या कामांची प्राथम्यक्रमनिहाय यादी प्रशासकीय विभागाच्या क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांनी त्या विभागाच्या वरिष्ठ अधिकाऱ्यांकडे तसच अपर आयुक्त, आदिवासी विकास, आयुक्त, आदिवासी विकास आणि मंत्रालयातील आदिवासी विकास विभागाकडे पाठवावयाची आहेत.
६. संबंधित प्रशासकीय विभागाकडे वरीलप्रमाणे कामांची तयारी केलेली यादी प्राप्त होताच त्या विभागाने या कामासाठी विभागाला उपलब्ध करून दिलेल्या नियतव्ययाच्या अधीन राहून आवश्यक तेवढा नियतव्यय अर्थसंकल्पात समाविष्ट करण्याची कार्यवाही आदिवासी विकास विभागाच्या सहमतीने करावी.
७. वरील यादीतील कामांच्या संबंधात नकाशे, आराखडे व अंदाज (प्लॅन्स व एस्टीमेट) तयार करणे, त्यांना मंजूरी देणे इ. स्वरूपाची कार्यवाही पूर्वप्रमाणेच प्रशासकीय विभागाकडेच राहिल. परंतु अशी कार्यवाही आदिवासी विकास विभागाच्या सहमतीने पूर्ण करावी.

२.२८ महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकासावर गेल्या ५ वर्षातील खर्चाची तुलनात्मक माहिती खालील तक्त्यामध्ये दर्शविली आहे.

तक्ता क्र.२.१०

महाराष्ट्र राज्यात आदिवासी व बिगर आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते कामांवरील मूळ खर्चाची माहिती (रु.लाखांत)

अ. क्र.	वर्ष	खर्च		आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते कामांवरील खर्चाची एकूण खर्चाशी टक्केवारी
		एकूण खर्च- आदिवासी+बिगर आदिवासी	आदिवासी क्षेत्र खर्च	
१.	१९९०-९१	९७७९.७९	२४४५.८७	२५
२.	१९९१-९२	१०७१०.९९	२३८६.१०	२२
३.	१९९२-९३	११८८३.९३	३२७३.७०	२८
४.	१९९३-९४	१३६७३.६० (अपेक्षित)	३०२६.४१ (अपेक्षित)	२२
५.	१९९४-९५	२२७९५.११ (अपेक्षित)	४२०१.६४ (अपेक्षित)	१८

आधार- वार्षिक योजना, महाराष्ट्र राज्य, १९९३-९४ व १९९४-९५

प्रकरण क्र.३

मूल्यमापन अभ्यास अहवालचा हेतू, पध्दती व व्याप्ती

३.१ विकासाचे प्रवेशद्वार म्हणून दळणवळण सुविधांकडे पाहिले जाते. कोणत्याही भागाचा विकास साधावयाचा असेल तर दळणवळण सुविधांतील 'रस्ते' या बाबीस अनन्य साधारण महत्त्व आहे. दळणवळण सुविधांतील अन्य बाबी म्हणजेच रेल्वे मार्ग, विमानमार्ग, जलमार्ग, पोस्ट व तारयंत्र, दूरध्वनी सेवा, आकाशवाणी, दूरदर्शन सेवा इत्यादी होत. रस्ते सुविधांमुळे खेडी शहरांना, व्यापारी बाजारपेठांना, बंदरांना, औद्योगिक केंद्रांना जोडली जातात. एवढेच नव्हे तर राष्ट्रीय महामार्गांमुळे इतर राज्यातील राजधानीची शहरे/व्यापारी बाजारपेठा जोडल्या जातात. रस्ते सुविधांमुळे रोजगार मोठ्या प्रमाणावर उपलब्ध होतो व सांस्कृतिक देवाणघेवाण होऊन सामाजिक, शैक्षणिक व आर्थिक मागासलेपणा दूर होतो.

३.२ 'रस्ते' हे विकासाचे मुख्य साधन ओळखून महाराष्ट्र शासनाने अत्यंत गांभीर्याने सन १९६१ पासून ग्रामपातळीपर्यंत रस्ते पोहोचविण्याचे उद्दिष्ट ठरविले आहे. शासनाचे रस्ते विकासाचे धोरण व त्यावर करण्यात आलेला स्वर्च हे आपण प्रकरण-२ मध्ये पाहिलेले आहेच. परंतु रस्ते गांव पातळीपर्यंत पोहोचविण्याचे महाराष्ट्र शासनाचे धोरण आदिवासी भागात किती प्रमाणात साध्य झाले हे पाहणे गरजेचे आहे. प्रस्तुत आदिवासी भागातील रस्ते विकास कार्यक्रमाच्या मूल्यमापन अभ्यास अहवालासाठी खालील उद्दिष्ट्ये डोळ्यासमोर ठेवण्यात आली होती.

- उद्दिष्ट्ये-
१. आदिवासी भागातील रस्ते विकासाचे स्वरूप, आस्तित्वातील रस्ते लांबी व पृष्ठांकन दर्जा जाणून घेणे.
 २. रस्ते विकास योजना राबविताना येणाऱ्या अडचणींचा शोध घेणे.
 ३. रस्त्यांच्या उपलब्धतेमुळे आदिवासींच्या विकासामध्ये झालेला बदल जाणून घेणे.
 ४. रस्ते विकास योजना राबविताना आढळणाऱ्या उणीवा नजरेस आणून योग्य त्या शिफारशी सुचविणे.

३.३ प्रस्तुत मूल्यमापन अहवालातील विषयाची व्याप्ती, कामाचे स्वरूप व संस्थेकडे उपलब्ध असलेल्या मनुष्यबळाचा विचार केला असता महाराष्ट्रातील संपूर्ण आदिवासी भागातील रस्ते विकासाचा

अभ्यास करणे शक्य नव्हते. यासाठी धुळे जिल्हयातील एकात्मिक आदिवासी विकास प्रकल्प, तळोदा यांच्या कार्यक्षेत्रातील अक्राणी व अक्कलकुवा या दोन संपूर्ण दुर्गम आदिवासी भाग असलेल्या तालुक्यांची पाहणीसाठी निवड करण्याचे ठरविण्यात आले. हे दोन्ही तालुके संपूर्ण दुर्गम आदिवासी क्षेत्र असून बराचसा भाग जंगलद्वयाप्त असा आहे. या तालुक्यातील काही गावे अति उंचावर डोंगर कपारीत व घनदाट जंगलामध्ये वसलेली आहेत.

३.४ सुरवातीस या दोन तालुक्यातील तसेच धुळे जिल्हयातील रस्ते विकासाची माहिती संबंधित अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, धुळे, कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, धुळे व शहादा तसेच जिल्हा परिषदेच्या कार्यकारी अभियंता, जि.प.बांधकाम विभाग क्र.२, धुळे यांचेकडून मिळविण्याचे निश्चित करण्यात आले.

३.५ शासनाने विहित केलेल्या प्रपत्रांचा आधार घेऊनच खालील मुद्यांवरील माहिती गोळा करण्यात आली.

१. महाराष्ट्रातील आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते लांबी, रस्ते विकासाचा वेग व खर्चाची माहिती.
२. धुळे जिल्हयातील एकूण रस्ते विकासाची, आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकासाची उद्दिष्ट्ये व भौतिक साध्य व खर्चाची माहिती
३. अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यांची रस्ते विकासाची उद्दिष्ट्ये , भौतिक साध्य व खर्चाची माहिती
४. अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील आस्तित्वातील पूल व मोऱ्यांची माहिती तसेच आवश्यक असलेले परंतु आस्तित्वात नसलेले पूल व मोऱ्यांची माहिती
५. धुळे जिल्हयातील तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील किती गावे बारमाही/आठमाही वाहतूकीच्या रस्त्यांनी जोडलेली आहेत, त्यांची माहिती
६. धुळे जिल्हयातील तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्ते, पूल व मोऱ्यांच्या बांधकामाविषयीची माहिती
७. अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांनी न जोडलेल्या गावांची माहिती तसेच भविष्यकालीन योजनांची माहिती इ.

३.६ वरील माहिती संबंधित कार्यालयाकडून मिळविण्यात आली. या माहितीचे विश्लेषण प्रकरण ४ मध्ये करण्यात आले आहे. या पाहणीतील निष्कर्ष व शिफारशी मुख्यत्वे क्षेत्रीय पाहणीवरच आधारीत आहेत. धुळे जिल्हयाची तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्याची भौगोलिक रचना व विकासात्मक बाबी तसेच दळणवळणाच्या अन्य सुधारणा जाणून घेणे या निमित्ताने गरजेचे ठरेल,

धुळे जिल्हा

३.७ भौगोलिक रचना:-

पूर्वी 'पश्चिम खानदेश' या नांवाने ओळखला जाणारा धुळे जिल्हा तापी नदीच्या वरच्या खोऱ्यात महाराष्ट्र राज्याच्या वायव्य दिशेला वसलेला आहे. धुळे जिल्हयाचे भौगोलिक क्षेत्र १३,१५० चौ.कि.मी.आहे. धुळे जिल्हा २०°-३८' ते २२°-०३' उत्तर अक्षांश व ७३°-४७' ते ७५°-११' पूर्व रेखांश या दरम्यान पसरलेला आहे. त्याचा विस्तार तापी नदीसह ८७ कि.मी.आणि गुजरात राज्यातील सुरत व भडोच या जिल्हयाच्या पूर्वेकडील सीमेकडे ४८ कि.मी.आहे. जिल्हयाची रुंदी ५२ ते १२२ कि.मी.इतकी कमी अधिक आहे. धुळे जिल्हयाच्या पूर्वेस जळगांव जिल्हा, दक्षिणेस नाशिक जिल्हा, उत्तरेस मध्य प्रदेशातील नेमाड जिल्हा व पश्चिमेस गुजरात राज्यातील सुरत व भडोस हे जिल्हे आहेत.

३.८ धुळे जिल्हा सर्वसाधारणपणे गोलाकार आहे. जिल्हयाचे भौगोलिकदृष्ट्या (उंचसखलपणा, हवामान, पर्जन्य व जमिनीच्या प्रतीनुसार) ३ विभाग पडतात. बहुतांश आदिवासी वस्ती असलेल्या पहिल्या विभागात जंगलट्याप्त आणि डोंगराळ भागात असलेल्या अक्राणी व अक्कलकुवा आणि तळोदा तालुक्याच्या उत्तर भागाचा समावेश होतो. हा भाग दाट जंगल आणि डोंगराळ प्रदेशाचा असून दळणवळणाच्या सोयीपासून वंचित आहे. तथापि, शासनमार्फत राबविण्यात येत असलेल्या विविध योजनांमुळे दळणवळणाच्या सोयीत वाढ होत आहे.

३.९ दुसरा विभाग हा सधन तापी खोऱ्याचा पट्टा आहे. नंदूरबार, शहादा, शिरपूर आणि सिंदखेडा व तळोदाचा काही भाग यामध्ये मोडतो. हा दळणवळणाच्या सोयीनी युक्त असा विभाग आहे.

३.१० तिसऱ्या विभागामध्ये धुळे, साक्री व सिंदखेडा तालुक्याचा काही भाग येतो. तापी खोऱ्याच्या दक्षिणेस असलेला डोंगराळ भागासह नवापूर तालुक्याचा समावेश यामध्ये होतो. हा दळणवळणाच्या सोयीने युक्त विभाग आहे.

३.११ समुद्रसपाटीपासून या जिल्हयाची सरासरी उंची सुमारे १८० ते २५० मीटर आहे. तथापि, सातपुडा पर्वतातील काही शिखरांची उंची सुमारे १२५ मीटर पर्यंत आहे. यातील 'तोरणमाळ' हे थंड हवेचे ठिकाण समुद्र सपाटीपासून ११५५ मीटर उंच आहे.

३.१२ धुळे जिल्हा एकूण १० तालुक्याचा बनलेला आहे. १९९१ च्या जनगणनेनुसार एकूण लोकसंख्या २५,३५,७१५ इतकी आहे. त्यातील आदिवासी लोकसंख्या १०,३६,४९१ इतकी आहे. १६०३ गावे व ८ शहरांचा त्यामध्ये समावेश आहे. या जिल्ह्यात ४१ टक्के आदिवासी लोकसंख्येमुळे 'आदिवासी जिल्हा' संबोधला जातो.

३.१३ धुळे जिल्ह्याचे हवामान उष्ण व कोरडे असून सरासरी पर्जन्यमान ७१३ मिलीमीटर आहे. अनियमित पर्जन्यमान व दुष्काळसृष्ट्य परिस्थितीमुळे धुळे जिल्हा अवर्षणग्रस्त आहे.

३.१४ जिल्ह्यातील जमीन हलकी, मध्यम प्रतीची व काळी कसदार या तीन प्रकारात विभागलेली आहे. भूपृष्ठापासून भू-गर्भातील पाण्याची सरासरी पातळी १० ते ७० फूटापर्यंत आहे.

३.१५ १९९३ अखेर निरनिराळ्या प्रकारचे सुमारे ४०० कारखाने (साखर कारखाने, सूत गिरण्या, कापड गिरण्या इ.) धुळे जिल्ह्यात नोंदले गेले आहेत. एकमेव औद्योगिक वसाहत धुळे येथे आहे.

३.१६ धुळे जिल्ह्याच्या उत्तरेकडील भागात अक्राणी व अक्कलकुवा तालुके येतात. अक्राणी तालुका डोंगराळ व जंगलव्याप्त प्रदेशाचा आहे. सरदार सरोवर प्रकल्पात या दोन्ही तालुक्यातील उत्तरेकडील सुमारे ३२ गावे पाण्याखाली जात आहेत. अक्राणी तालुक्याचे भौगोलिक क्षेत्रफळ ६०० चौ. कि.मी. तर अक्कलकुवा तालुक्याचे भौगोलिक क्षेत्रफळ ८४६ चौ. कि.मी. इतके आहे. या दोन्ही तालुक्यामध्ये १६३ व १८६ गावे असून संपूर्ण आदिवासी वस्ती असलेले तालुके आहेत. इतर तालुक्यांच्या मानाने या तालुक्याचे क्षेत्रफळ खूपच कमी आहे.

३.१७ धुळे जिल्हा तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्याचे सामाजिक व आर्थिक विकासाची तुलनात्मक माहिती परिशिष्ट 'अ' मध्ये प्रसूत केलेली आहे.

प्रकरण क्र.४

क्षेत्रीय माहितीचे विश्लेषण

४.१ धुळे जिल्हा व त्यातील अक्राणी आणि अक्कलकुवा तालुक्याची सामाजिक, शैक्षणिक व आर्थिक स्थिती कशाप्रकारे आहे, याचा तपशील प्रकरण क्र.३ मध्ये आपण पाहिला. अक्राणी आणि अक्कलकुवा तालुके आर्थिक व शैक्षणिक दृष्ट्या खूपच मागासलेले आहेत. जंगलव्याप्त व दळणवळण सुविधांचा अभाव या बाबी या तालुक्याच्या मागासलेपण टिकविण्यास कारणीभूत असू शकतील, हे नाकारता येणार नाही. दळणवळण सुविधांतील रस्ते सुविधांचा अभ्यास या प्रकरणात करण्यात आलेला आहे.

४.२ रस्ते बांधणी व रस्त्यांची देखभाल आणि दुरुस्तीची कामे सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून केली जातात. यामध्ये जिल्हा परिषदांच्या बांधकाम विभागांचा मोठा सहभाग असतो. गांवपातळीपर्यंतच्या रस्त्यांचे बांधकाम आणि देखभाल दुरुस्तीची कामे जिल्हा परिषदेच्या बांधकाम विभागामार्फतच केली जातात. गांवपातळीपर्यंतचे ग्रामीण मार्ग व इतर जिल्हा मार्ग रोजगार हमी योजना किंवा किमान गरजा कार्यक्रमांमधून तयार केले जातात. जिल्हा नियोजन व विकास यंत्रणेकडून अशा कामांना मंजूरी व आर्थिक निधी मिळवून दिला जातो. काही कामे आमदार निधीतूनही केली जातात. राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्गांच्या बळकटीकरणाची नवीन कामे अर्धसंकल्पातून केली जातात. त्याकरिता लागणाऱ्या निधीची तरतूद जिल्हा नियोजन व विकास यंत्रणेद्वारा केली जाते. राष्ट्रीय महामार्गाकरिता केंद्र शासन निधी पुरविते. रस्त्यांच्या देखभाल दुरुस्तीकरिता वेगळा कार्यक्रम आराखडा तयार करून कामांना वेग दिला जातो.

४.३ जिल्ह्यातील रस्ते बांधकाम विभागाचे प्रमुख म्हणून 'अधीक्षक अभियंता' हे काम पाहतात. या विभागाकडे रस्त्यांचे व सरकारी इमारतीचे बांधकाम व देखभाल आणि दुरुस्तीचीही कामे असतात. अधीक्षक अभियंता राज्यक्षेत्रातील व स्थानिक क्षेत्रातील 'रस्ते विकास योजना' तयार करून त्याची अंमलबजावणी करतात. दरवर्षी रस्त्यांच्या बांधकामाचे अंदाजपत्रक तयार करून जिल्हा नियोजन व विकास यंत्रणेकडून त्यास मंजूरी घेण्यात येते व ही कामे अर्धसंकल्पात समाविष्ट झाल्यानंतर अशी कामे पूर्ण करण्यासाठी निविदा मागविणे, वेळोवेळी कामाची प्रगती जाणून घेणे, इत्यादी बाबींवर लक्ष ठेवतात. अधीक्षक अभियंतांना 'कार्यकारी अभियंता' ह्या संवर्गातील अधिकारी मदत करीत असतात. जिल्ह्यातील कामांच्या सुलभतेच्या दृष्टीने व भौगोलिक रचना लक्षात घेऊन ३ ते ४ विभागांची निर्मिती

करण्यात येते. प्रत्येक विभागाचा प्रमुख म्हणून कार्यकारी अभियंता हे काम पाहतात. रस्ते बांधकाम वा इमारती बांधकामांना ते जबाबदार असतात. प्रत्येक विभागाचे पुन्हा 'सब डिव्हिजन' व 'सब सेक्शन' तयार करून व त्या विभागातील कामांचे वाटप करून त्या रस्त्यांच्या वा इमारतींच्या कामांना गती दिली जाते. कामांची गुणवत्ता राखण्यासाठी दक्षता व गुणनियंत्रण मंडळ त्यांना मदत करते. तसेच पूलांच्या बांधकामाविषयी 'संकल्प चित्र मंडळ' आणि नवीन रस्ते बांधणीसाठी 'मार्ग प्रकल्प विभाग' त्यांना मदत करत असतात.

४.४ जिल्हा परिषदेमध्ये स्वतंत्र दोन बांधकाम विभागांची रचना केली आहे. त्यांचेही सब डिव्हिजन व सब सेक्शन अशी तालुकानिहाय कार्यालये आहेत. जिल्हा परिषद बांधकाम विभागाचे प्रमुख म्हणून 'कार्यकारी अभियंता' हे असतात. कार्यकारी अभियंता या पदावर राज्य सेवेतील अधिकारी नेमले जातात. अधीक्षक अभियंता व जिल्हा परिषदेतील बांधकाम समिती यांच्या सल्ल्याने कार्यकारी अभियंता जिल्हा स्तरावरील रस्त्यांची बांधकामाची कामे करतात.

४.५ अधीक्षक अभियंता, कार्यकारी अभियंता, उप अभियंता, कनिष्ठ अभियंता, ओव्हरसियर इ. पदावर काम करणारे अधिकारी हे अभियांत्रिकी शाखेचे पदवीधारक अथवा पदविकाधारक असतात.

४.६ धुळे जिल्ह्यातील बांधकाम यंत्रणेची रचना तक्ता क्र.४.१ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे आहे व त्यानुसार जिल्ह्यातील रस्त्यांची कामे पाहिली जातात.

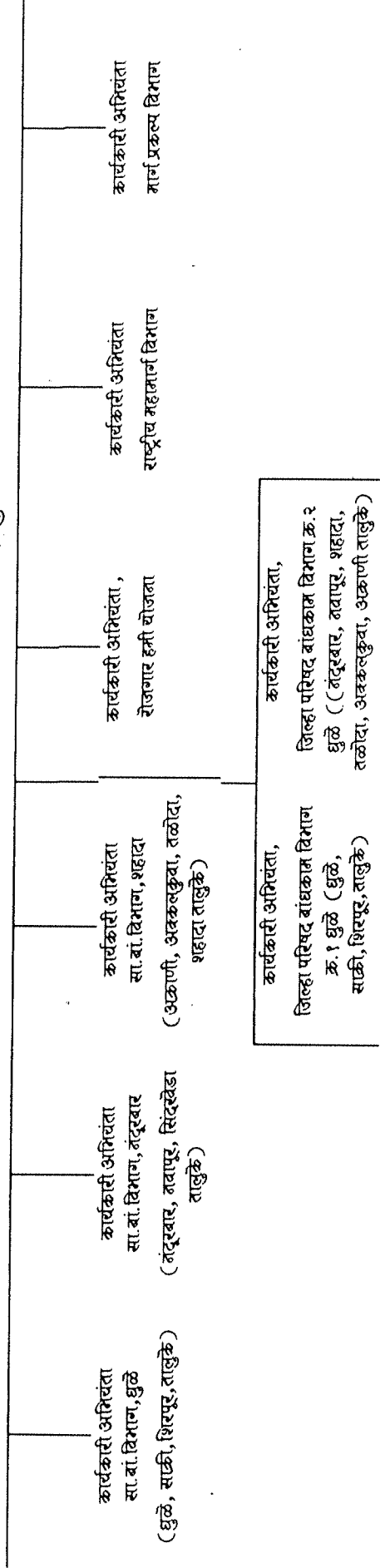
तक्ता क्र. ४.१

धुळे जिल्हयातील सार्वजनिक बांधकाम विभागाची क्षेत्रीय रचना

सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन

मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, नाशिक

अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, धुळे



आदिवासी भागातील रस्ते लांबी

तक्ता क्र.४.२

आदिवासी क्षेत्रातील सन १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेतील उद्दिष्टे

(लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्यांचा दर्जा	महाराष्ट्र राज्य		धुळे जिल्हा		राज्याच्या एकूण लांबीशी आदिवासी भागातील रस्ते लांबीचे प्रमाण (%)	धुळे जिल्ह्याच्या एकूण लांबीशी आदिवासी भागातील रस्ते लांबीचे प्रमाण (%)
		एकूण	पैकी आदिवासी	एकूण	पैकी आदिवासी		
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	२९५६	३२९	१३९	२२	११	१६
२.	राज्य मार्ग	२०३७४	२५५५	६१२	३४०	१३	५६
३.	प्रमुख जिल्हामार्ग	२९०२४	४४३२	१६३४	११०५	१५	६८
४.	इतर जिल्हा मार्ग	३५७१४	४८०६	१३७७	७९१	१३	५७
५.	ग्रामीण मार्ग	४४२३०	७९०१	१८०३	११८५	१८	६६
	एकूण	१३२२९८	२००२३	५५६५	३४४३	१५	६२

४.७ वरील तक्त्यामध्ये महाराष्ट्राच्या आदिवासी क्षेत्रातील व धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेतील उद्दिष्टांची तुलनात्मक आकडेवारी दर्शविली आहे. आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे राज्याच्या एकूण लांबीशी उद्दिष्टे १५ टक्के तर धुळे जिल्ह्याच्या एकूण लांबीशी हे प्रमाण ६२ टक्के इतके होते. धुळे जिल्ह्यामध्ये आदिवासी क्षेत्र जास्त असल्यामुळे रस्ते लांबीचे प्रमाण जास्त दिसते. महाराष्ट्राच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीशी धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीची तुलना केली असता ते प्रमाण १७ टक्के इतके होते.

४.८ महाराष्ट्र राज्याचे एकूण क्षेत्रफळ ३०७६९० चौ.कि.मी.इतके तर धुळे जिल्ह्याचे एकूण क्षेत्रफळ १३१५० चौ.कि.मी.आहे. १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेतील राज्याचे एकूण उद्दिष्टे १३२२९८ कि.मी. होते तर धुळे जिल्ह्याचे उद्दिष्टे ५५६५ कि.मी.होते. दर १०० चौ.कि.मी.मागे राज्याचे उद्दिष्टे ४३ कि.मी. तर धुळे जिल्ह्याचे ४२ कि.मी.होत.

४.९ महाराष्ट्र राज्याचे एकूण आदिवासी क्षेत्राचे क्षेत्रफळ ५०५३३ चौ.कि.मी.तर धुळे जिल्ह्याचे ५८९९ चौ.कि.मी.इतके आहे. १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेतील राज्याचे

आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे एकूण उदिष्टचे २००२३ कि.मी. तर धुळे जिल्हयाचे एकूण उदिष्टचे ३४४३ कि.मी.इतके होते. दर १०० चौ.कि.मी.मागे राज्याचे उदिष्टचे ४० कि.मी.तर धुळे जिल्हयाचे उदिष्टचे ५८ कि.मी.होते.

तक्ता क्र.४.३

आदिवासी क्षेत्रातील सन १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेतील साध्य (कि.मी.मध्ये)

अ. क.	रस्त्यांचा दर्जा	महाराष्ट्र राज्य		धुळे जिल्हा		राज्याचे साध्य टक्केवारी	धुळे जिल्हयाची साध्य टक्केवारी
		एकूण	पैकी आदिवासी	एकूण	पैकी आदिवासी		
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	३२९	३२९	२२	२२	१००	१००
२.	राज्य मार्ग	२५५५	२१३४	३४०	३२३	८४	९५
३.	प्रमुख जिल्हामार्ग	४४३२	३६४७	११०५	९८१	८२	८९
४.	इतर जिल्हा मार्ग	४८०६	२८३८	७९१	६६४	५९	८४
५.	ग्रामीण मार्ग	७९०१	४५७१	११८५	११७०	५८	९९
	एकूण	२००२३	१३५१९	३४४३	३१६०	६८	९२

४.१० १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील उदिष्टापैकी ६८ टक्के साध्य झाले. परंतु ग्रामीण क्षेत्राशी निगडीत असलेल्या इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गांच्या उदिष्टांच्या अनुक्रमे फक्त ५९ व ५८ टक्केच उदिष्टचे साध्य झाली. म्हणजेच ग्रामीण भागातील रस्ते विकासाचा वेग कमी आढळतो. धुळे जिल्हयाचे ९२ टक्के उदिष्टचे साध्य झाले. तर ग्रामीण भागातील रस्ते विकासाचा वेग चांगला आढळला. १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या शेवटी म्हणजेच १९८१ अखेर दर १०० चौ.कि.मी.मागे आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते लांबी राज्याकरिता २७ कि.मी.तर धुळे जिल्हयाकरिता ५४ कि.मी.इतकी होती.

तक्ता क्र.४.४

सन १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या अखेरीस (१९८१) आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते लांबीच्या पृष्ठांकनाची स्थिती (कि.मी.मध्ये)

अ. क.	आदिवासी क्षेत्र	पृष्ठांकन लांबी (कि.मी.)		
		पृष्ठांकित (डांबरी/स्वडी)	अपृष्ठांकित	एकूण
१.	महाराष्ट्र	८२२८ (६१%)	५२९१ (३९%)	१३५१९ (१००%)
२.	धुळे	१३७७ (४४%)	१७८३ (५६%)	३१६० (१००%)

४.११ राज्याचे १९६१-८१ च्या रस्ते विकासातील उदिष्टांचे साध्य जरी ६८ टक्के असले तरी पृष्ठांकित रस्ते लांबी मात्र ६१ टक्केच सुस्थितीत होती. तर धुळे जिल्हयातील रस्ते विकासाचा वेग जरी ९२ टक्के आढळला तरी पृष्ठांकित रस्ते लांबी मात्र ४४ टक्के इतकीच होती. रस्ते लांबीतील वाढीबरोबर रस्त्याच्या पृष्ठांकनाकडे पाहिजे एवढे लक्ष दिले नव्हते, असे म्हणावे लागेल.

४.१२ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेचा कालावधी संपल्यानंतर १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना ठरविण्यात आली. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेचे उद्देश आपण प्रकरण २ मध्ये अभ्यासले आहेतच. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना १९८५ पासून कार्यान्वित झाली. या योजनेत ठरविलेली उद्दिष्टे व प्रत्यक्षातील साध्य याबाबत महाराष्ट्राची व धुळे जिल्ह्याची एकूण व आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी तक्ता क्र.४.५ मध्ये दर्शविली आहे.

४.१३ यामध्ये दर्शविलेल्या माहितीचे विश्लेषण केल्यानंतर असे दिसते की, राज्याचे एकूण रस्ते लांबीचे उद्दिष्ट्य २०७३४८ कि.मी.इतके आहे. त्यापैकी ३१.३.१९९४ अखेर ८७ टक्के इतके उद्दिष्ट्ये साध्य झाल्याचे (१८०८६१ कि.मी.लांबी) दिसून येते. धुळे जिल्ह्याचे एकूण रस्ते लांबीचे उद्दिष्ट्ये ७९९८ कि.मी.इतके आहे. त्यापैकी ३१.३.१९९४ अखेर ९६ टक्के इतके उद्दिष्ट्ये साध्य (७६७० कि.मी.) झाल्याचे दिसते.

४.१४ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्र राज्याचे आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे उद्दिष्ट्ये २७२१८ कि.मी.इतके आहे. ३१.३.९४ अखेर त्यापैकी ८४ टक्के इतके उद्दिष्ट्ये साध्य (२२८४५ कि.मी.) झाल्याचे आढळले. धुळे जिल्ह्याचे आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे उद्दिष्ट्ये ४४२५ कि.मी.इतके आहे. ३१.३.१९९४ अखेर १०६ टक्के इतके उद्दिष्ट्ये (४६७२ कि.मी.) झाल्याचे उपरोक्त तक्त्यावरून दिसते.

तक्ता क्र.४.६

राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील असलेल्या रस्ते लांबीत झालेली वाढ (कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्यांचा दर्जा	महाराष्ट्र			धुळे		
		३१.३.८१ अखेर	३१.३.९४ अखेर	वाढीची टक्केवारी	३१.३.८१ अखेर	३१.३.९४ अखेर	वाढीची टक्केवारी
१	राष्ट्रीय महामार्ग	३२९	३७०	१२	२२	२२	०
२	राज्य मार्ग	२१३४	५३९८	१५३	३२३	८५७	१६५
३	प्रमुख जिल्हामार्ग	३६४७	५१३६	४१	९८१	१०५३	७
४	इतर जिल्हा मार्ग	२८३८	४४८४	५८	६६४	९९१	४९
५	ग्रामीण मार्ग	४५७१	७४५७	६३	११७०	१७४८	४९
	एकूण	१३५१९	२२८४५	६९	३१६०	४६७१	४८

४.१५ सन १९८१ नंतरच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीमध्ये झालेल्या वाढीचा आढावा घेता, राज्यमार्ग चा दर्जाच्या रस्त्यामध्ये भरीव वाढ झाल्याचे प्रकषनि जाणवते. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेमध्ये काही प्रमुख जिल्हा मार्ग हे राज्यमार्गाच्या दर्जाचे केल्यामुळे राज्य मार्गाच्या लांबीमध्ये भरीव वाढ झाल्याचे दिसते. ग्रामीण क्षेत्राशी निगडीत असलेल्या इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गांमध्ये महाराष्ट्रात अनुक्रमे ५८ व ६३ टक्के वाढ तर धुळे जिल्ह्यात ही वाढ ४९ टक्के झाल्याचे दिसून येते. काही ग्रामीण मार्गांना बढती देऊन त्यांचे इतर जिल्हा मार्ग बनविण्यात आले. परंतू असे झाले तरी महाराष्ट्राच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीमध्ये ६९ टक्के वाढ झाल्याचे तर धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीमध्ये ४८ टक्के इतकी वाढ झाल्याचे आढळून आले.

४.१६ जरी महाराष्ट्र व धुळे जिल्ह्यातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीमध्ये वाढ झाली असली तरी त्यांच्या पृष्ठांकनाच्या स्थितीत (Position & Surfaced Road length) झालेला बदल कशा स्वरूपाचा आहे, हे जाणून घेणे आवश्यक आहे. कारण वाहतूक बारमाही सुरळीत ठेवणे हे बहुतांश (अपवाद-पूल व मोन्या) रस्त्यांच्या पृष्ठांकन स्थितीवर अवलंबून आहे.

तक्ता ४.७

आदिवासी क्षेत्रातील सर्व दर्जाच्या रस्त्यांच्या पृष्ठांकनात झालेला बदल
(रस्ते लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क.	पृष्ठांकनाचा तपशील	महाराष्ट्र			धुळे		
		३१.३.८१ अखेर	३१.३.९४ अखेर	वाढीची टक्केवारी	३१.३.८१ अखेर	३१.३.९४ अखेर	वाढीची टक्केवारी
१	सिमेंट कॉक्रीट/डांबरी	२६६८	६१७४	१३१	३८४	१२३२	२२१
		(२०%)	(२७%)		(१२%)	(२६%)	
२	खडीचा	५५६०	१२९५६	१३३	९९३	२५५९	१५८
		(४१%)	(५७%)		(३१%)	(५५%)	
३	मुरुम/मातीचा	५२९१	३७१५	(-) ३०	१७८३	८८०	(-) ५१
		(३९%)	(१६%)		(५७%)	(१९%)	
एकूण टक्केवारी		१३५१९	२२८४५	-	३१६०	४६७१	-
		(१००%)	(१००%)		(१००%)	(१००%)	

४.१७ वरील तक्त्यातील आकडेवारी अभ्यासली असता, १९८१-१९९४ चा कालावधीत निव्वळ रस्ते लांबीकडे लक्ष न देता रस्ता सुस्थितीत व तो बारमाही वाहतूकीस खुला राहिल याकडे लक्ष देण्यात आले. १९८१ मध्ये महाराष्ट्रातील डांबरी व खडीच्या रस्त्यांची टक्केवारी आस्तित्वात असलेल्या रस्त्यांच्या

एकूण लांबीच्या ६१ टक्के होती. तर ती १९९४ मध्ये ८४ टक्के इतकी झाल्याचे आढळले. सन १९८१ मध्ये ३९ टक्के रस्ते लांबी मुरुम/मातीची होती, परंतु १९९४ मध्ये तिचे प्रमाण घटून ती १६ टक्के इतकी झाली. धुळे जिल्ह्यातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीच्या पृष्ठांकनाची स्थिती पाहिली असता १९८१ मध्ये आस्तित्वात असलेल्या एकूण रस्ते लांबीच्या ४३ टक्के लांबी डांबरी/खडी या पृष्ठभागाची होती. सन १९९४ मध्ये याच प्रकारच्या रस्त्यांच्या लांबीमध्ये वाढ होऊन ती ८१ टक्के इतकी झाली. तथापि, माती पृष्ठभागाच्या रस्ते लांबीमध्ये १९८१ च्या मानाने १९९४ मध्ये मोठी घट झाल्याचे दिसून येते.

४.१८ १९८१ ला महाराष्ट्राच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी दर १०० चौ.कि.मी.ला २७ कि.मी.इतकी होती. ती १९९४ मध्ये दर १०० चौ.कि.मी.ला ४५ कि.मी.इतकी झाली. धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील १९८१ मधील रस्ते लांबी दर १०० चौ.कि.मी.ला ५४ कि.मी.इतकी होती, ती १९९४ मध्ये दर १०० चौ.कि.ला ७९ कि.मी.इतकी झाली. महाराष्ट्र राज्याची आदिवासी क्षेत्राची पृष्ठांकित लांबी १९८१ ला दर १०० चौ.कि.मी.मागे १६ कि.मी.होती ती १९९४ ला ३८ कि.मी. झाली तर धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील पृष्ठांकित रस्ते लांबी दर १०० चौ.कि.मी.ला १९८१ मध्ये २३ कि.मी.होती ती १९९४ मध्ये ६४ कि.मी.झाली.

तक्ता क्र.४.८

धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्त्यांची दर्जा निहाय लांबी (कि.मी.मध्ये)

अ. क.	रस्त्यांचा दर्जा	३१.३.९४ अखेर लांबी	३१.३.९९ अखेर लांबी	प्रत्यक्ष वाढ/घट कि.मी.
१	राष्ट्रीय महामार्ग	२२	२२	-
२	राज्य मार्ग	८५७	८६३	(+) ६
३	प्रमुख जिल्हामार्ग	१०५३	१०७६	(+) २३
४	इतर जिल्हा मार्ग	९९१	९८३	(-) ८
५	ग्रामीण मार्ग	१७४८	१७४६	(-) २
	एकूण	४६७१	४६९०	(+) १९
	अवर्गीकृत मार्ग	४९४	४९४	-

४.१९ धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचा आढावा घेतला असता, ३१.३.९४ च्या तुलनेत ३१.३.९९ ला १९ कि.मी.रस्ते लांबी वाढल्याचे दिसून आले. राज्य मार्गांच्या लांबीमध्ये झालेली वाढ ही मोजणीतील फरकामुळे येत असून ती नवीन बांधकामामुळे झालेली नाही. प्रमुख जिल्हा मार्गात एकूण २३ कि.मी.लांबी वाढली. त्यातील १७ कि.मी.लांबी नव्याने बांधल्याने तर ८ कि.मी.लांबी मोजणीतील फरकाने वाढल्याचे संबंधित कार्यालयातून समजले. इतर जिल्हा मार्गांच्या लांबीत मात्र घट

झाल्याचे आढळले. त्यांच्या कारणाचा शोध घेता सदरची ८ कि.मी.लांबी दुसऱ्या मार्गामध्ये समाविष्ट (Over laping lenth) असल्याने वगळली. ग्रामीण मार्गातील वाढीचे प्रमाण आढळले नाही.

तक्ता ४.९

धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्त्यांची पृष्ठांकननिहाय लांबी (कि.मी.मध्ये)

अ.क्र.	पृष्ठांकन तपशील	३१.३.९४ अखेर	३१.३.९५ अखेर	प्रत्यक्ष वाढ/घट
१	सिमेंट कॉक्रीट/डांबरी	१२३२	१५१०	(+) २७८
२	खडीचा	२५५९	२३२०	(-) २३९
३	मुरुम/मातीचा	८८०	८६०	(-) २०
	एकूण	४६७१	४६९०	-

४.२० ३१.३.९४ ते ३१.३.९५ या कालावधीत धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीमध्ये जरी फक्त १९ कि.मी.वाढ झाली असली तरी रस्त्यांच्या डांबरी पृष्ठांकनात भरीव वाढ झाल्याचे तक्ता क्र.४.९ वरून दिसून येते.

तक्ता ४.१०

धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील गांवे रस्त्यांनी जोडण्याच्या कार्यक्रमाची माहिती

लोकसंख्या निहाय गट	एकूण गांवे		बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली		आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली		अद्यापी रस्त्यांनी न जोडलेली गांवे	
	३१.३.९४	३१.३.९५	३१.३.९४	३१.३.९५	३१.३.९४	३१.३.९५	३१.३.९४	३१.३.९५
२०० पेक्षा कमी	१२५	१२५	२८	३५	१६	८	३७	३३
२०० ते ४९९	२७०	२७०	९४	११७	२३	१५	५५	५५
५०० ते ९९९	३३३	३३३	१८३	२०४	१२२	११२	२८	१७
१००० ते १४९९	१२०	१२०	९६	१०५	१२१	९८	१	-
१५०० पेक्षा जास्त	१२१	१२१	१०५	११३	६०	५७	-	-
एकूण	९६९	९६९	५०६	५७४	३४२	२९०	१२९	१०५

टीप- १९८१ जनगणनेवर आधारीत गांवाची संख्या

४.२१ गांवे बारमाही रस्त्यांनी जोडण्याच्या आकडेवारीचा आढावा तक्ता क्र.४.१० मध्ये घेण्यात आला आहे. धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील एकूण ९६९ गांवापैकी १२१ गांवे (१२%) ३१.३.९४ अखेर अद्यापही रस्त्यांनी जोडलेली नसल्याचे आढळले. तर ३१.३.९५ ची आकडेवारी

अभ्यासता त्यापैकी १६ गांवे रस्त्यांनी जोडलेली दिसून येते. ५०० पेक्षा कमी लोकसंख्या असलेली ८८ गांवे अद्यापी रस्त्यांनी जोडलेली नाहीत.

४.२२ बारमाही रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाच्या संख्येत १९९४ च्या तुलनेत १९९५ मध्ये वाढ झाल्याचे दिसून आली. तर आठमाही रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाच्या संख्येत घट झाल्याचे आढळले.

४.२३ थोडक्यात, रस्त्यांच्या लांबीमध्ये, रस्त्यांच्या पृष्ठांकनामध्ये व रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाच्या संख्येत वाढ झाल्याचे दिसते.

४.२४ धुळे जिल्ह्यातील प्रमुख राज्य मार्गावरील दर दिवसाची वाहन क्षमता पाहिली असता बिगर आदिवासी क्षेत्रात ती २००४४ मे.टन तर आदिवासी क्षेत्रात २३३९ मे.टन इतकी होती. निव्वळ राज्यमार्गाची एकूण संख्या १५ आहे. त्यातील राज्यमार्ग ४ चा काही भाग आदिवासी क्षेत्रातून जातो तर काही भाग बिगर आदिवासी क्षेत्रातून जातो. या रस्त्यावरील दर दिवसांची वाहनक्षमता अक्कलकुवा व तळोदा तालुक्यामध्ये ८२०२ मे.टन, शहादा तालुक्यात १२३२९ मे.टन तर शिरपूर तालुक्यात १०७३२ मे.टन इतकी होती. शहादा व तळोदा तालुक्यातील साखर कारखाना क्षेत्रातून हा रस्ता जात असल्याने व तसेच तालुका मुख्यालयाशी जोडलेला असल्याने वाहनक्षमता जास्त दिसते. याउलट अक्कलकुवा व नवापूर या दुर्गम आदिवासी क्षेत्र असलेल्या तालुक्यातील राज्य मार्गावरील वाहनक्षमता पाहिली असता अक्कलकुवा तालुक्यातील राज्यमार्ग-३ वर दिवसांची वाहनक्षमता २४४९ मे.टन इतकी होती. तर नवापूर तालुक्यातील रायपूर येथे ती १२५६ मे.टन इतकी होती. तर धुळे तालुक्यातील बिगर आदिवासी क्षेत्रातून जाणाऱ्या राज्यमार्ग-१४ वर १२९७८ मे.टन वाहन क्षमता होती.

४.२५ प्रमुख जिल्हामार्गाचा विचार करता आदिवासी क्षेत्रातील प्रमुख जिल्हा मार्ग-७ वर घडगांव येथे दरदिवशी ३४२ मे.टन, नवापूर तालुक्यातील प्रमुख जिल्हा मार्ग ६५ वर ४३६ मे.टन व नंदूरबार तालुक्यातील प्रमुख जिल्हा मार्ग ५९ वर ८६३५ मे.टन इतकी वाहन क्षमता आढळली.

४.२६ इतर जिल्हामार्गावरील दर दिवसाची वाहनक्षमता कमीत कमी ३२२ मे.टन., इतर जिल्हा मार्ग-६ (अक्कलकुवा तहसिल) वर आढळली तर जास्तीत जास्त २२५० मे.टन. इतर जिल्हा मार्ग-२ वर आढळली.

४.२७ रस्त्यांवरील वाहन वर्दळ लक्षात घेऊन त्या प्रमाणात रस्त्यांच्या बांधकामाकडे लक्ष पुरविले जाते.

धुळे जिल्हयाच्या अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्याची रस्ते विकास योजना

तक्ता क्र.४.११

अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते लांबी (३१.३.८५ अखेर) (लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	दर्जा	धुळे जिल्हा (आदिवासी)	अक्राणी तालुका	अक्कलकुवा तालुका	धुळे जिल्हा लांबीशी असलेले प्रमाण टक्केवारी	
					अक्राणी	अक्कलकुवा
१	राष्ट्रीय महामार्ग	२०	-	-	०	०
२	राज्य मार्ग	७०६	७८	९६	११	१४
३	प्रमुख जिल्हामार्ग	१०७८	८८	१२६	८	१२
४	इतर जिल्हा मार्ग	७३१	९९	६२	१४	८
५	ग्रामीण मार्ग	१४१४	१०४	१८४	७	१३
	एकूण	३९४९	३६९	४६८	९	१२

टीप- सदर लांबी १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या अखेरची आहे.

४.२८ अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्याची ३१.३.८५ अखेरची आस्तित्वातील लांबी पाहिली असता धुळे जिल्हयाच्या ९ टक्के इतकी लांबी अक्राणी तालुक्यात तर १२ टक्के लांबी अक्कलकुवा तालुक्यात होती असे दिसते. या दोन्ही तालुक्यामध्ये राष्ट्रीय महामार्ग नाही. तसेच राज्य मार्गाची अनुक्रमे फक्त ७८ कि.मी. व ९६ कि.मी.लांबी होती. धुळे जिल्हयाच्या लांबीशी तुलना करता ती अनुक्रमे ११ व १४ टक्के इतकी होती. त्यानंतरचा महत्वाचा मार्ग म्हणजे प्रमुख जिल्हा मार्ग होय. धुळे जिल्हयातील एकूण प्रमुख जिल्हा मार्गाच्या लांबीच्या तुलनेत फक्त ८ व १२ टक्के या लांबीचे प्रमुख जिल्हा मार्ग अनुक्रमे अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यात होते.

४.२९ आदिवासींच्या दृष्टीने अत्यंत महत्वाचे रस्ते म्हणजे इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग होय. धुळे जिल्हयातील एकूण इतर जिल्हा मार्ग लांबीच्या तुलनेत १४ टक्के लांबी अक्राणी व ८ टक्के लांबी अक्कलकुवा तालुक्यात होती. तर धुळे जिल्हयातील एकूण ग्रामीण मार्गाच्या लांबीच्या तुलनेत ७ टक्के लांबी अक्राणी तालुक्यात तर १३ टक्के लांबी अक्कलकुवा तालुक्यात होती.

तक्ता ४.१२

आदिवासी क्षेत्रात प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.क्षेत्रामागे व दर १० हजार लोकसंख्येमागे ३१.३.८५ ला असलेली लांबी

अ. क.	तपशील	धुळे जिल्हा (आदिवासी क्षेत्र)	अक्राणी	अक्कलकुवा
१	क्षेत्रफळ चौ.कि.मी.	५८९९	६००	८४६
२	३१.३.८५ रोजीची आस्तित्वातील लांबी कि.मी.	३९४९	३६९	४६८
३	प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे लांबी कि.मी.	६७	६२	५५
४.	आदिवासी लोकसंख्या(१९८१ नुसार)	८३१०६४	६०२६९	८७४१९
५.	१० हजार लोकसंख्येमागे रस्ते लांबी कि.मी.	४८	६१	५४
६.	३१.३.८५ रोजीची पृष्ठांकित लांबी कि.मी.	२२७७	८४	९८
७.	१०० चौ.कि.मी.मागे पृष्ठांकित लांबी कि.मी.	३९	१४	१२

४.३० ३१.३.८५ रोजी प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.क्षेत्रामागे धुळे जिल्हयाची आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी ६७ कि.मी.होती. तर अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यात ती अनुक्रमे ६२ कि.मी. व ५५ कि.मी.लांबी होती.

४.३१ ३१.३.८५ ला धुळे जिल्हयात १० हजार आदिवासी लोकसंख्येमागे ४८ कि.मी.रस्ते लांबी होती. याच कालावधीत अक्राणी तालुक्यात १० हजार आदिवासी लोकसंख्येमागे ६१ कि.मी.रस्ते लांबी तर अक्कलकुवा तालुक्यात १० हजार आदिवासी लोकसंख्येमागे ५४ कि.मी. रस्ते लांबी आस्तित्वात होती.

४.३२ ३१.३.८५ ला धुळे जिल्हयात प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे किती पृष्ठांकित लांबी होती याचा आढावा घेतला असता धुळे जिल्हयात आदिवासी क्षेत्रात ती ३९ कि.मी. अक्राणी तालुक्यात १४ कि.मी.तर अक्कलकुवा तालुक्यात ती १२ कि.मी.इतकी होती.

४.३३ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेची मुदत संपल्यानंतर १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना कार्यान्वित झाली. या रस्ते विकास योजनेत धुळे जिल्हा व त्यांच्या अक्राणी आणि अक्कलकुवा तालुक्यात किती रस्ते लांबीची उदिष्टे ठरविण्यात आली व किती कि.मी.उदिष्टांची पूर्तता झाली हे खालील तक्त्यामध्ये दर्शविले आहे.

तक्ता क्र. ४.४.१३

१९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेतर्गत धुळे जिल्ह्यातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीची उदिष्ट्ये व त्याची पूर्तता (लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	दर्जा	जिल्हा धुळे (आदिवासी क्षेत्र)			ता. अक्काणी (संपूर्ण आदिवासी क्षेत्र)			ता. अक्कलकुवा (संपूर्ण आदिवासी क्षेत्र)			जिल्ह्याच्या आस्तित्वातील लांबीशी टक्केवारी	
		उदिष्ट्ये	३१.३.९५ अखेर साध्य	साध्याची टक्केवारी	उदिष्ट्ये	३१.३.९५ अखेर साध्य	साध्याची टक्केवारी	उदिष्ट्ये	३१.३.९५ अखेर साध्य	साध्याची टक्केवारी	अक्काणी	अक्कलकुवा
१.	२.	३.	४.	५.	६.	७.	८.	९.	१०.	११.	१२.	१३.
१.	राष्ट्रीय महामार्ग	२०	२२	११०	-	-	-	-	-	-	०	०
२	राज्य मार्ग	७१४	८६३	१२१	७८	७८	१००	९६	९६	१००	९	११
३	प्रमुख जिल्हामार्ग	१२३१	१०७६	८७	२२९	११४	५०	१३३	१२९	९७	११	१२
४	इतर जिल्हा मार्ग	८१३	९८३	१२१	१३८	१२३	८९	९९	९०	९१	१३	१०
५	ग्रामीण मार्ग	१६४७	१७४६	१०६	१८४	१०५	५७	२१२	२६३	१२४	६	१५
	एकूण	४४२५	४६९०	१०६	६२९ (१४%)	४२० (९%)	६७	५४० (१२%)	५७८ (१२%)	१०७	९	१२
	अवर्गीकृत मार्ग	-	४९४	-	-	२७	-	-	४७	-	-	-

४.३४ सत्र १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेनुसार धुळे जिल्ह्यात आदिवासी क्षेत्रांतर्गत करावयाच्या एकूण रस्ते लांबीच्या १४ टक्के लांबीचे (६२९ कि.मी.) उद्दिष्ट्य अक्राणी तालुक्याकरिता निर्धारित केले आहे. तर अक्कलकुवा तालुक्यासाठी १२ टक्के लांबीचे (५४० कि.मी.) उद्दिष्ट्ये निर्धारित केले आहे. धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीच्या साध्याशी तुलना करता अक्राणी तालुक्यात ९ टक्के तर अक्कलकुवा तालुक्यात १२ टक्के लांबी आस्तित्वात आहे.

४.३५ अक्राणी तालुका संपूर्ण आदिवासी क्षेत्र असलेला तालुका असून १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत ६२९ कि.मी.चे उद्दिष्ट्ये निर्धारित केले होते. ३१.३.१९९५ अखेर त्यापैकी ४२० कि.मी. (६७%) उद्दिष्ट्यांची पूर्तता करण्यात आली. रस्ते विकास योजनेनुसार अद्यापी २०९ कि.मी. रस्ते लांबीचे बांधकाम करावयाचे आहे. प्रमुख जिल्हा मार्गाची फक्त ५० टक्केच लांबी आस्तित्वात आहे. तर महत्वाच्या ग्रामीण मार्गाची ५७ टक्के लांबी आस्तित्वात आहे. राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्ग या दर्जाच्या रस्त्यांची संख्या तालुक्यामध्ये कमी आहे.

४.३६ अक्कलकुवा हा संपूर्ण आदिवासी क्षेत्र असलेला तालुका आहे. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत एकूण ५४० कि.मी.चे उद्दिष्ट्य निर्धारित करण्यात आले आहे. त्यापैकी ३१.३.९५ अखेर ५७८ कि.मी. म्हणजे १०५ टक्केच उद्दिष्ट्य साध्य झालेले आढळले. एकूण रस्ते लांबीच्या उद्दिष्ट्यापेक्षा ७ टक्के साध्य जास्त झाल्याचे दिसले तरी अद्यापी प्रमुख जिल्हा मार्ग व इतर जिल्हा मार्ग मध्ये रस्ते लांबीचे बांधकाम होणे आहे. तालुक्यात प्रमुख जिल्हा मार्ग व इतर जिल्हा मार्ग दर्जाच्या मार्गांची संख्या कमी आहे.

४.३७ अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यात अनुक्रमे २७ व ४७ कि.मी.चे अवर्गीकृत ग्रामीण मार्गांची (नॉनप्लॅन रस्ते) लांबी आस्तित्वात आहे.

तक्ता क्र.४.१४

अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्ते लांबीत झालेल्या वाढीची तुलनात्मक माहिती
(रस्ते लांबी कि.मी.मध्ये)

अ. क्र.	रस्त्यांचा दर्जा	अक्राणी			अक्कलकुवा		
		३१.३.८५ अखेर	३१.३.९५ अखेर	वाढ/घट	३१.३.८५ अखेर	३१.३.९५ अखेर	वाढ/घट
१	राष्ट्रीय महामार्ग	-	-	-	-	-	-
२	राज्य मार्ग	७८	७८	-	९६	९६	-
३	प्रमुख जिल्हामार्ग	८८	११४	+२६	१२६	१२९	+३
४	इतर जिल्हा मार्ग	९९	१२३	+२४	६२	९०	+२८
५	ग्रामीण मार्ग	१०४	१०५	+१	१८४	२६३	+७९
	एकूण	३६९	४२०	+५१	४६८	५७८	+११०

४.३८ वरील तक्त्यामध्ये १९८५ ते १९९५ या कालावधीतील अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यांमध्ये रस्ते लांबीमध्ये झालेल्या वाढीची आकडेवारी दर्शविलेली आहे. अक्राणी तालुक्यात १० वर्षांमध्ये एकूण ५१ कि.मी. रस्ते लांबीत वाढ झाल्याचे दिसते. रस्त्याची दर्जा मिहाय आकडेवारी पाहता प्रमुख जिल्हा मार्ग व इतर जिल्हा मार्ग दर्जाच्या रस्त्यांमध्ये अनुक्रमे २६ व २४ कि.मी. रस्ते लांबी वाढल्याचे दिसते. मात्र ग्रामीण मार्गात फक्त १ कि.मी. रस्ते लांबी वाढल्याचे दिसते.

४.३९ अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये प्रत्यक्षात ११० कि.मी. लांबी वाढली. यामध्ये इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गांच्या दर्जाच्या रस्त्यांमध्ये अनुक्रमे २८ कि.मी. व ७९ कि.मी. लांबीची भर पडल्याचे दिसून येते.

तक्ता ४.१५

अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांची पृष्ठांकन प्रकारानुसार झालेल्या बदलांची तुलनात्मक माहिती. (रस्ते लांबी कि.मी. मध्ये)

अ. क.	पृष्ठांकन तपशील	अक्राणी			अक्कलकुवा		
		३१.३.८५ अखेर	३१.३.९५ अखेर	वाढ/घट टक्केवारी	३१.३.८५ अखेर	३१.३.९५ अखेर	वाढ/घट टक्केवारी
१	सिमेंट काँक्रीट/डांबरी	४०	१५२	(+)२८०	३४	११६	(+)२४१
२	खडीचा	४४	१०३	(+)१३४	६२	९९	(+) ६०
३	मुकम/मातीचा	२८५	१६५	(-) ४२	३७२	३६३	(-) २
	एकूण	३६९	४२०	-	४६८	५७८	-

४.४० वरील तक्त्यातील अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांची पृष्ठांकन प्रस्तावानुसार आकडेवारी पाहिली असता रस्त्यांच्या पृष्ठांकनात (डांबरी/खडी) भरीव वाढ झाल्याचे दिसते. तर मातीचे पृष्ठांकन असलेल्या रस्ते लांबीमध्ये घट झाल्याचे दिसून येते.

तक्ता ४.१६

अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यात प्रत्येक १०० चौ. कि.मी. मागे व दर १० हजार लोकसंख्येमागे असलेली रस्ते लांबी दर्शविणारी माहिती

अ. क.	तपशील	दुळे जिल्हा (आदिवासी क्षेत्र)	अक्राणी	अक्कलकुवा
१	क्षेत्रफळ चौ. कि.मी.	५८९९	६००	८४६
२	३१.३.९५ रोजीची आस्तित्वातील लांबी कि.मी.	४६९०	४२०	५७८
३	३१.३.९५ रोजीची आस्तित्वातील पृष्ठांकित लांबी कि.मी.	३८३०	२५५	२१५

अ. क.	तपशील	धुळे जिल्हा (आदिवासी क्षेत्र)	अक्राणी	अक्कलकुवा
४.	१९८१ च्या जनगणनेनुसार आदिवासी लोकसंख्या	१०३६४९१	८३४७३	१०८७३५
५.	प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे रस्ते लांबी कि.मी.	८०	७०	६८
६.	प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे पृष्ठांकित रस्ते लांबी कि.मी.	६५	४३	२५
७.	१० हजार लोकसंख्येमागे रस्ते लांबी कि.मी.	४५	५०	५३

४.४१ धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्राचा विचार करता, प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे ८० कि.मी.रस्ते लांबी तर अक्राणी व अक्कलकुवांची अनुक्रमे ७० आणि ६८ कि.मी.इतकी रस्ते लांबी होती.

४.४२ धुळे जिल्ह्यात आदिवासी क्षेत्रातील पृष्ठांकित रस्ते लांबी प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे ६५ कि.मी.तर अक्राणी आणि अक्कलकुवाची अनुक्रमे ४३ व २५ कि.मी.होती.

४.४३ धुळे जिल्ह्यात १० हजार लोकसंख्येमागे ४५ कि.मी.लांबी तर अक्राणी व अक्कलकुवा मध्ये हे प्रमाण ५० कि.मी.व ५३ कि.मी.इतके होते.

४.४४ रस्ते बारमाही वाहतूकीस खुले ठेवण्यासाठी पूल व मोऱ्यांची आवश्यकता असते. रस्त्यांचे बांधकाम करतांना मार्गातील नदी/नाल्यावरील पूल बांधून रस्ता वाहतूकीस खुला ठेवण्याचा प्रयत्न केला जातो. मोठे पूल, लहान पूल, मोऱ्या असे वर्गीकरण करण्यात येते. अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये आस्तित्वात असलेल्या व जादा जरूरी असलेल्या पूल व मोऱ्यांची स्थिती खालील तक्त्यामध्ये दर्शविण्यात आली आहे.

तक्ता क्र.४.१७

अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील आस्तित्वातील व मिसिंग पूल आणि मोऱ्यांची संख्या

अ. क.	रस्त्यांचा दर्जा	अक्राणी				अक्कलकुवा			
		पूल		मोऱ्या		पूल		मोऱ्या	
		सद्य	मिसिंग	सद्य	मिसिंग	सद्य	मिसिंग	सद्य	मिसिंग
१	राष्ट्रीय महामार्ग	-	-	-	-	-	-	-	-
२	राज्य मार्ग	६	-	६७	-	९	-	११६	२९
३	प्रमुख जिल्हामार्ग	३०	६	७३	७९	१	१७	६४	३४

अ. क.	रस्त्यांचा दर्जा	अक्राणी				अक्कलकुवा			
		पूल		मोऱ्या		पूल		मोऱ्या	
		सद्य	मिसिंग	सद्य	मिसिंग	सद्य	मिसिंग	सद्य	मिसिंग
४	इतर जिल्हा मार्ग	९	३	८७	१२३	९	१	२०	१८
५	ग्रामीण मार्ग	१	१०	५	१९१	-	३	३६	१२५
	एकूण	४६	१९	२३२	३९३	१९	२१	२३६	२०६

टीप- सद्य= आस्तित्वातील पूल व मोऱ्यांची संख्या

मिसिंग=बांधकामाची आवश्यकता असलेल्या व आस्तित्वात नसलेल्या पूल व मोऱ्यांची संख्या

४.४५ वरील तक्त्यामधील आकडेवारी पाहिली असता अक्राणी तालुक्यामध्ये एकूण ४६ पूल आस्तित्वात आहेत. यामध्ये प्रमुख जिल्हा मार्गवरील पूलांची संख्या जास्त आहे. तर अक्कलकुवा तालुक्यात १९ पूल आस्तित्वात आहेत. प्रमुख जिल्हा मार्ग वर फक्त एकाच पूलाची नोंद दिसते. अक्राणी तालुक्यात एकूण १९ पूलांचे बांधकाम होणे आवश्यक आहे तर अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये २१ पूलांची आवश्यकता आहे.

४.४६ अक्राणी तालुक्यात विविध दर्जाच्या रस्त्यांवर एकूण २३२ मोऱ्या आस्तित्वात आहेत. परंतु अद्यापी ३९३ मोऱ्यांची बांधकामे होणे आवश्यक आहे. तर अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये विविध दर्जाच्या रस्त्यांवर २३६ मोऱ्या आस्तित्वात असून अद्यापी २०६ मोऱ्यांची आवश्यकता आहे. मुख्यत्वे ग्रामीण मार्गांवर पूल व मोऱ्यांची स्तूपच आवश्यकता आहे.

४.४७ रस्त्यांच्या पृष्ठांकन स्थितीवरून तो रस्ता बारमाही वाहतूकीस सुलु आहे किंवा कसा याचा अंदाज घेतला जातो. अक्राणी तालुक्यामध्ये १५२ कि.मी.ची रस्ते लांबी डांबरी पृष्ठभागाची तर १०३ कि.मी. लांबी खडी पृष्ठभागाची आहे. एकूण ४२० कि.मी.रस्ते लांबीपैकी २५५ कि.मी.(६१%) रस्ते लांबी पृष्ठांकित आहे व ही लांबी बारमाही वाहतूकीयोग्य आहे. तर अक्कलकुवा तालुक्यात ११६ कि.मी.डांबरी व ९९ कि.मी.खडीचा पृष्ठभाग असलेली रस्ते लांबी आहे. एकूण ५७८ कि.मी.रस्ते लांबी पैकी २१५ कि.मी.रस्ते लांबी (३७%) पृष्ठांकित आहे. ही २१५ कि.मी.लांबी बारमाही वाहतूकीस योग्य आहे. अक्राणी तालुक्याच्या तुलनेत अक्कलकुवा तालुक्यात पृष्ठांकित लांबी कमी आहे.

तक्ता क्र.४.१८

सन १९९१ च्या जनगणनेनुसार अक्राणी तालुक्यातील रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाची माहिती (३१.३.१९९५ अखेर)

अ. क्र.	तपशील	लोकसंख्या गट					एकूण
		२०० पेक्षा कमी	२०० ते ४९९	५०० ते ९९९	१००० ते १४९९	१५०० पेक्षा जास्त	
१	एकूण गावे	२५	७०	४६	१०	१२	१६३
२	बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली गावे	२	१८	१३	४	११	४८
३	आठमाहीरस्त्यांनी जोडलेली गावे	१५	३०	१८	३	१	६७
४	अद्याप न जोडलेली गावे	८ (५)	२२ (१३)	१५ (५)	३ (-)	- (-)	४८ (२३)

टीप-कंसातील गावे सरदार सरोवर प्रकल्पात जाणारी गावे.

४.४८ अक्राणी तालुक्यामध्ये एकूण १६३ गावे आहेत. २०० पेक्षा कमी लोकसंख्या असलेल्या गटामध्ये एकूण २५ गावे (१५%) आहेत. त्यापैकी २ गावे बारमाही व १५ गावे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. २०० ते ४९९ या लोकसंख्या गटात ७० गावे (४३%) आहेत. त्यातील १८ गावे बारमाही व ३० गावे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. ५०० ते ९९९ या गटात एकूण ४६ गावे (२८%) आहेत. त्यापैकी, १३ गावे बारमाही व १८ गावे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. १००० ते १४९९ या गटात १० गावे आहेत. ४ गावे बारमाही व ३ गावे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. १५०० पेक्षा जास्त लोकसंख्या असलेल्या गटातील एकूण १२ गावे आहेत. त्यापैकी ११ गावे बारमाही रस्त्यांनी जोडली आहेत तर एक गांव आठमाही रस्त्यांनी जोडले आहे.

४.४९ अक्राणी तालुक्यातील एकूण १६३ गांवापैकी फक्त २९ टक्के गावे बारमाही, ४१ टक्के आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. अद्यापि ३० टक्के गावे रस्त्यांनी जोडावयाची बाकी आहेत.

तक्ता क्र.४.१९

सन १९९१ च्या जनगणनेनुसार अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाची माहिती (३१.३.१९९५ अखेर)

अ. क्र.	तपशील	लोकसंख्या गट					एकूण
		२०० पेक्षा कमी	२०० ते ४९९	५०० ते ९९९	१००० ते १४९९	१५०० पेक्षा जास्त	
१	एकूण गावे	२५	५५	७५	२०	१०	१८५
२	बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली गावे	४	१२	३०	१०	७	६३
३	आठमाहीरस्त्यांनी जोडलेली गावे	१०	३३	३६	८	२	८९
४	अद्याप न जोडलेली गावे	११ (-)	१० (४)	१ (३)	२ (१)	१ (१)	३३ (९)

टीप-कंसातील गावे सरदार सरोवर प्रकल्पात जाणारी गावे.

४.५० अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये एकूण १८५ गांवे आहेत. २०० पेक्षा कमी लोकसंख्या असलेल्या गटामध्ये एकूण २५ गांवे (१४%) आहेत. त्यापैकी ४ गांवे बारमाही व १० गांवे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. २०० ते ४९९ या लोकसंख्या गटात ५५ गांवे (३०%) आहेत. त्यापैकी १२ गांवे बारमाही व ३३ गांवे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. ५०० ते ९९९ या गटात एकूण ७५ गांवे (४१%) आहेत. त्यापैकी, ३० गांवे बारमाही व ३३ गांवे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. १००० ते १४९९ या गटात २० गांवे (११%) आहेत. त्यापैकी १० गांवे बारमाही तर ८ गांवे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. १५०० पेक्षा जास्त लोकसंख्या असलेल्या गटातील एकूण १० गांवे आहेत. त्यापैकी ७ गांवे बारमाही रस्त्यांनी जोडली आहेत व २ गांवे आठमाही रस्त्यांनी जोडले आहे. १ गांव सरदार सरोवर प्रकल्पाच्या पाणलोट क्षेत्रात जात आहे.

४.५१ अक्कलकुवा तालुक्यातील एकूण १८५ गांवांपैकी ३४ टक्के गांवे बारमाही, ४८ टक्के आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. अद्यापि, २२ टक्के गांवे रस्त्यांनी जोडावयाची राहिली आहेत. दोन्ही तालुक्यामध्ये बारमाही, आठमाही व न जोडलेल्या गांवांचे प्रमाण सर्वसाधारणपणे सारखेच आहे.

४.५२ जी गांवे अद्यापि रस्त्यांनी जोडलेली नाहीत, त्या गांवाची भौगोलिकदृष्ट्या विश्लेषण पाहता अक्राणी तालुक्यातील जंगलव्याप्त क्षेत्रात (Forest Area) गांवे अद्यापि रस्त्यांनी जोडलेली नाहीत. अक्राणी तालुक्याच्या उत्तर-पूर्व व पूर्व-पश्चिम क्षेत्र जंगलव्याप्त व दुर्गम क्षेत्र आहे. ही गांवे त्याच क्षेत्रातील आहे.

४.५३ अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांनी न जोडलेली गांवे ही तालुक्याच्या उत्तर-पूर्वेकडील (अक्राणी तहसिललगत) तसेच दक्षिण-पूर्व कडील (तळोदा तहसिललगत) भागातील आहेत.

४.५४ अक्राणी तालुक्यातील एकूण १६३ गांवांच्या ४९१ वाड्या/पाडे आहेत. साधारणतः वाड्या/पाडे ह्या मूळ गांवापासून दूरवर व अति दुर्गम क्षेत्रात वसलेल्या असतात. अशा वाड्या/पाडे सुध्दा रस्त्यांनी जोडावयाचा शासनाचा निर्धार आहे. अक्कलकुवा तालुक्याच्या एकूण १८५ गांवांच्या ४३९ वाड्या/पाडे आहेत.

४.५५ आठमाही रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवांच्या रस्त्यांची स्थिती जरी चांगली असली तरी केवळ पूल/मोऱ्यांच्या अभावामुळे रस्ता बारमाही वाहतूकीस (विशेषतः पावसाळ्यात) योग्य राहत नाही.

४.५६ वन खात्याने परवानगी नाकारल्यामुळे बऱ्याच रस्त्यांची कामे पूर्ण झालेली नाहीत. अक्राणी तालुक्यामध्ये अशा रस्त्यांची संख्या बरीच आढळली.

४.५७ अक्राणी तालुक्यात एकूण १० आश्रमशाळा व अक्कलकुवा तालुक्यात एकूण १५ आश्रमशाळा आहेत. या सर्व आश्रमशाळा रस्त्यांनी जोडलेल्या आहेत किंवा कसे याची माहिती मागविण्यात आली होती. अक्राणी तालुक्यातील ३ आश्रमशाळांची माहिती प्राप्त झाली. या तिन्ही आश्रमशाळा गांवापासून दूर आहेत. एका आश्रमशाळेस कच्चा रस्ता असून २ आश्रमशाळा रस्त्यांनी जोडलेल्या नाहीत. अक्कलकुवा तालुक्यातील ५ आश्रमशाळांची माहिती प्राप्त झाली. एक शाळा गांवात असून अन्य ४ शाळा रस्त्यांनी जोडल्या आहेत. या ४ शाळांपैकी ३ शाळांचे रस्ते अपृष्ठांकित (मातीचे) आहेत व एका शाळेचा रस्ता डांबरी पृष्ठांकनाचा आहे.

तक्ता क्र. ४.२०

सन १९९३-९४ व १९९४-९५ मध्ये धुळे जिल्हा तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्ते विकास कामावर झालेल्या स्वर्चाची माहिती

(आकडे रु.लाखांत)

अ. क्र.	वर्ष	धुळे जिल्हा									
		अक्राणी व अक्कलकुवा तालुका (संपूर्ण आदिवासी)					जिल्ह्याच्या आदिवासी				
		मूळ कामावरील स्वर्च		देखभाल दुरुस्ती स्वर्च		एकूण	मूळ कामावरील स्वर्च		देखभाल व दुरुस्ती स्वर्च	एकूण	जिल्ह्याच्या आदिवासी स्वर्चाशी असलेली टक्केवारी
		एकूण	पैकी आदिवासी क्षेत्रातील	एकूण	पैकी आदिवासी क्षेत्रातील		एकूण	एकूण			
१.	२.	३.	४.	५.	६.	७.	८.	९.	१०.	११.	१२.
१.	१९९३-९४	३८४.४५	३१९.४०	१९०२.६७	११५९.००	२२८७.१२	१४७८.४०	८१.६७	११६.१६	१९७.८३	१३%
२.	१९९४-९५	६८४.७७	४२४.४५	१६०९.०९	९८४.००	२२९३.८६	१४०८.४५	९५.६३	१६०.०६	२५५.६९	१८%

टीप- सन १९९४-९५ ची आकडेवारी अस्थायी स्वरूपाची आहे.

४.५८ मूळ कामावरील स्वर्चामध्ये अर्धसंकल्पात समाविष्ट असलेली कामे, रोजगार हमी योजनेमधून केलेली कामे, इत्यादींचा समावेश असतो. त्या त्या कामावर केलेली तरतूद त्याचवर्षी स्वर्च करावयाची असते. यामध्ये रस्त्यांचा पृष्ठभाग सुधारणे, नदीन लांबीचे बांधकाम, पूल व मोऱ्यांची कामे, यांचा समावेश असतो. १९९३-९४ मध्ये धुळे जिल्हा आदिवासी क्षेत्रातील मूळ कामावर एकूण ३१९.४० लाख रुपये १९९४-९५ मध्ये ४२४.२५ लाख रुपये स्वर्च झाला. तर अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यात अनुक्रमे ८१.६७ लाख व ९५.६३ लाख इतका स्वर्च करण्यात आला. जिल्हा स्वर्चाशी हे प्रमाण अनुक्रमे २३ ते २५ टक्के इतके आढळले.

४.५९ देखभाल व दुरुस्ती कामाची व्याप्ती ही मोठ्या प्रमाणात असल्यामुळे सध्या शासनामार्फत दरवर्षी अशा कामांचा वेगळा कार्यक्रम तयार केला जातो. अशा कार्यक्रमांमध्ये रस्त्यांचा पृष्ठभाग सुधारणे, रुंदी वाढविणे, पूल व मोऱ्यांच्या कामाची दुरुस्ती करणे, पूर्ण पृष्ठांकनाची कामे इ. कामे केली जातात. यामध्ये महत्वांच्या कामांना प्राधान्य देण्यात येते. अर्धसंकल्पात समाविष्ट कामांइतकेच देखभाल व दुरुस्ती कार्यक्रमांमधील कामांना महत्व आहे व त्यावर शासनास जादा निधी उपलब्ध करून घ्यावा लागतो. रस्ते देखभाल व दुरुस्ती कार्यक्रमात प्रदेशाची भौगोलिक रचना, मातीचा प्रकार, हवामान, पाऊस, दुर्गम क्षेत्र, वाहन वर्दळ इत्यादी बाबींचा विचार करून फडके समितीच्या देखभाल व दुरुस्ती निकषानुसार निधी उपलब्ध करून दिला जातो. त्यानुसार १९९३-९४ मध्ये धुळे जिल्ह्यात आदिवासीक्षेत्रात ११५९ लाख रुपये स्वर्च करण्यात आला. तर १९९४-९५ मध्ये ९८४.०० लाख स्वर्च करण्यात आला. याच कालावधीत अक्राणी व अक्कलकुवा या तालुक्यात अनुक्रमे ११६.१६ लाख १६०.०६ लाख इतका स्वर्च करण्यात आला. जिल्ह्यातील स्वर्चाच्या आकडेवारीशी तालुक्यातील स्वर्चाचे प्रमाणे अनुक्रमे १० टक्के व १६ टक्के इतके आढळले.

४.६० रोजगार हमी योजनेमधून (EGS) ग्रामीण मार्ग दर्जाच्या रस्त्यांची कामे, गांव मुख्य रस्त्यांना जोडणे किंवा रस्त्यांच्या रुंदीकरणांची कामे इ. स्वरूपाची कामे केली जातात. सन १९९४-९५ मध्ये अक्राणी तालुक्यात ३७ कामे रोजगार हमी योजनेमध्ये समाविष्ट होती. यापैकी १३ कामांना वनखात्याने परवानगी नाकारली. तर १९ कामे अपूर्ण अवस्थेत आहे. उर्वरित कामे पूर्ण झालेली आहेत. अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये एकूण ६२ कामे रोजगार हमी योजनेमध्ये समाविष्ट होती. त्यापैकी काही कामे पूर्ण असून काही प्रगतीपथावर आहेत. अक्कलकुवा येथील कामे, जिल्हा परिषद, बांधकाम विभाग, अक्कलकुवा, उपवनसंरक्षक मेवासी, उप अभियंता, रोजगार हमी योजना, अक्कलकुवा, कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, शहादा, तर अक्राणी तालुक्यातील कामे उप अभियंता,

रोजगार हमी योजना, धडगांव, जिल्हा परिषद बांधकाम उप विभाग, धडगांव, उप अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, उपविभाग, धडगांव यांचे मार्फत करण्यात येतात.

४.६१ धुळे जिल्ह्यातील तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्ते विकासाची म्हणजेच नवीन बांधकाम, रस्त्यांचे मजबूतीकरण, रुंदीकरण, पृष्ठांकनाचे काम, पूल व मोऱ्याची कामे अर्थसंकल्पात समाविष्ट व चालू असल्याची आढळून आली.

प्रकरण क्र.५

क्षेत्रीय पाहणीवर आधारित सर्वसाधारण निरीक्षणे व शिफारशी

५.१ धुळे जिल्हा हा आदिवासी जिल्हा संबोधला जातो. एकूण १० तालुक्यांपैकी ८ तालुक्यांमध्ये आदिवासी उपयोजना क्षेत्र आहे. या ८ तालुक्यातील चार तालुके हे संपूर्ण आदिवासी उपयोजना क्षेत्र असलेले आहेत. त्यामध्ये अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यांचा समावेश आहे. उर्वरित ४ तालुक्यांमध्ये अंशतः (Partly) आदिवासी उपयोजना क्षेत्र आहे.

५.२ धुळे जिल्ह्यामध्ये एकूण १६०३ गांवे आहेत. यापैकी १०२२ गांवे आदिवासी उपयोजना क्षेत्रातील आहेत. जिल्ह्यातील एकूण ८ शहरांपैकी ३ शहरे आदिवासी उपयोजना क्षेत्रात समाविष्ट आहेत.

५.३ सन १९९१ च्या जनगणनेनुसार धुळे जिल्ह्याची एकूण लोकसंख्या २५,३५,७१५ इतकी असून यापैकी १०,३६,४९१ इतकी आदिवासी लोकसंख्या आहे. आदिवासी लोकसंख्येची टक्केवारी ४१ टक्के इतकी आहे.

५.४ राज्यातील औद्योगिकदृष्ट्या विकसित जिल्ह्यांच्या तुलनेत धुळे जिल्ह्यातील औद्योगिक वसाहतींची संख्या खूपच कमी आहे, तर जिल्ह्याच्या अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यांत औद्योगिक वसाहतीच नाहीत, असे निदर्शनास आले.

५.५ धुळे जिल्ह्याच्या सामाजिक, शैक्षणिक व आर्थिक प्रगतीच्या तुलनेत अक्राणी व अक्कलकुवा तालुके मागासलेले असल्याचे दिसून येते. तसेच दळणवळण सुविधांचाही अभाव या तालुक्यांमध्ये जाणवतो. उदा.पोस्ट कार्यालयाची संख्या कमी असणे, राष्ट्रीय महामार्ग, रेल्वेमार्ग नसणे इ. अक्राणी व अक्कलकुवा तालुके संपूर्ण डोंगराळ भागांनी व्याप्त असे आहेत. अक्राणी तालुका अंशतः जंगलव्याप्त आहेत.

५.६ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे उदिष्टे एकूण रस्ते लांबीच्या १५ टक्के इतके होते, तर धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे उदिष्टे जिल्ह्याच्या एकूण रस्ते लांबीच्या ६२ टक्के इतके होते, असे निदर्शनास येते.

५.७ महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीशी धुळे जिल्ह्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीची तुलना केली असता असे दिसून येते की, हे प्रमाण १७ टक्के इतके आहे.

५.८ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्र राज्याचे एकूण रस्ते लांबीचे उदिष्टचे दर १०० चौ.कि.मी.मागे ४३ कि.मी.इतके होते तर, आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे उदिष्टचे दर १०० चौ.कि.मी.मागे ४० कि.मी.इतके होते. रस्ते विकास योजनेच्या अखेरीस प्रत्यक्ष साध्य दर १०० कि.मी.मागे अनुक्रमे ३३ व २७ कि.मी.इतके पूर्ण झाले. याचाच अर्थ असा की, १९६१-८१ या रस्ते विकास योजनेत ठरविलेल्या उदिष्टांच्या मानाने साध्यकमी झाले.

५.९ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेत धुळे जिल्हयाचे एकूण रस्ते लांबीचे उदिष्टचे दर १०० चौ.कि.मी.मागे ४२ कि.मी.इतके तर धुळे जिल्हयातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीचे उदिष्टचे दर १०० चौ.कि.मागे ५८ कि.मी.इतके होते. साध्याचा विचार केला असता असे दिसून येते की, योजनेच्या अखेरीस जिल्हयात दर १०० चौ.कि.मी.मागे एकूण रस्ते लांबी ४१ कि.मी.तर आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी ५४ कि.मी.इतकी साध्य झाली. उदिष्टाच्या मानाने साध्य (पूर्तता) कमी झाल्याचे दिसते.

५.१० १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग या दर्जाच्या रस्त्यांच्या विकासाचा वेग ५८ ते ५९ टक्के इतका आढळला. तर धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग या दर्जाच्या रस्ते विकासाचा वेग ८४ ते ९९ टक्के इतका होता. याचाच अर्थ असा की, राज्यातील आदिवासी क्षेत्रातील रस्त्यांच्या तुलनेत धुळे जिल्हयातील उपरोक्त रस्ते विकासाचा वेग अधिक होता.

५.११ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील एकूण रस्ते लांबीच्या ६१ टक्के रस्ते लांबी पृष्ठांकित तर ३९ टक्के रस्ते लांबी अपृष्ठांकित होती. तर धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रात हे प्रमाण अनुक्रमे ४४ टक्के व ५६ टक्के इतके होते. म्हणजेच धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीमध्ये पृष्ठांकित रस्ते लांबीचे प्रमाण कमी होते.

१९८१-२००१ रस्ते विकास योजना

५.१२ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्राच्या एकूण लांबीचे उदिष्टचे २,०७,३४८ कि.मी.इतके निर्धारित केले होते. ३१.३.९४ अखेर, त्यापैकी १,८०,८६१ कि.मी.(८७%) इतक्या लांबीचे रस्ते तयार करण्यात आल्याचे दिसून येते.

५.१३ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत महाराष्ट्राच्या आदिवासी क्षेत्रात २७,२१८ कि.मी.इतके लांबीचे उदिष्टचे होते. ३१.३.९४ अखेर यापैकी २२,८४५ कि.मी. (८४%) इतके उदिष्टे साध्य झाल्याचे आढळले.

५.१४ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत धुळे जिल्हयाचे ७९९८ कि.मी.इतक्या लांबीचे रस्ते उद्विष्टे होते, तर ३१.३.९४ अखेर चापैकी ७६६० कि.मी. उद्विष्टे साध्य (९६%) झाल्याचे आढळले.

५.१५ धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्राचा विचार केला असता असे निदर्शनास येते की, १९६१-२००१ रस्ते विकास योजनेत आदिवासी क्षेत्रात ४४२५ कि.मी.इतके लांबीचे उद्विष्टे निघारित केले होते. ३१.३.९४ अखेर ४६७२ कि.मी. (१०६%) इतके साध्य झाल्याचे आढळले. म्हणजेच उद्विष्ट्यापेक्षा साध्य जास्त झाले.

५.१६ धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते विकास योजनेत काही तालुक्यांमध्ये अजूनही काही दजाच्या रस्त्यांची लांबी आस्तित्वात नाही. (मिसिंग लिंक) आणि, अद्यापही काही गांवे रस्त्यांनी जोडावयाची आहेत. तरी सुध्दा ठरविलेल्या उद्विष्टांच्या १०६ टक्के इतके साध्य झाल्याचे दिसते. याचा अर्थ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना तयार करतांना काही रस्त्यांची आस्तित्वात नसलेली रस्ते लांबी अपेक्षेप्रमाणे दर्शविली नाही, असे दिसते.

५.१७ १९८१ ते १९९४ या कालावधीत महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील राष्ट्रीय महामार्गाच्या रस्ते लांबीमध्ये १२ टक्के, राज्य मार्गाच्या रस्ते लांबीत १५३ टक्के, प्रमुख जिल्हा मार्गाच्या लांबीत ४१ टक्के, इतर जिल्हा मार्गाच्या लांबीत ५८ टक्के तर ग्रामीण मार्गाच्या लांबीमध्ये ६३ टक्के वाढ झाल्याचे आढळून आले.

५.१८ तर, १९८१ ते १९९४ याच कालावधीत धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील राष्ट्रीय महामार्गाच्या रस्ते लांबीत ० टक्के, राज्य मार्गाच्या लांबीत १६५ टक्के, प्रमुख जिल्हा मार्गाच्या लांबीत ७ टक्के तर इतर जिल्हा मार्गाच्या व ग्रामीण मार्गाच्या लांबीत प्रत्येकी ४९ टक्के वाढ झाल्याचे दिसून येते.

५.१९ असे दिसून येते की, महाराष्ट्र राज्याच्या सर्वसाधारण आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीच्या वाढीच्या तुलनेत धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबीतील वाढीचे प्रमाण कमी आहे.

५.२० १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना तयार करतांना राज्यमार्ग व प्रमुख जिल्हा मार्गाच्या संख्येत वाढ करण्यात आली. काही प्रमुख जिल्हा मार्ग, राज्य मार्ग दजाचे बनविण्यात आले तर काही इतर जिल्हा मार्ग प्रमुख जिल्हा मार्ग दजाचे बनविण्यात आले. काही ग्रामीण मार्गांचे इतर जिल्हा मार्गांमध्ये रूपांतर करण्यात आले. तर १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेतील अवर्गीकृत रस्ते लांबीस 'ग्रामीण मार्ग'चा दर्जा देण्यात आला.

५.२१ थोडक्यात, आदिवासी क्षेत्रामध्ये १९८१ च्या तुलनेत १९९४ मध्ये रस्ते लांबीतील प्रत्यक्ष वाढ महाराष्ट्र राज्याकरिता ६९ टक्के तर धुळे जिल्हयाकरिता ४८ टक्के इतकी होती, असे दिसून येते.

५.२२ पृष्ठांकित लांबीचा विचार केला असता, महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रात १९८१ ला २० टक्के डांबरी, ४१ टक्के खडीची तर ३९ टक्के अपृष्ठांकित लांबी होती. परंतु १९९४ पर्यंत त्यात बदल होऊन डांबरी पृष्ठांकनाची लांबी २७ टक्के, खडी पृष्ठांकनाची लांबी ५७ टक्के तर अपृष्ठांकित लांबी १६ टक्के एवढी झाली.

५.२३ धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रात १९८१ ला १२ टक्के डांबरी, ३१ टक्के खडीची तर ५७ टक्के अपृष्ठांकित रस्ते लांबी होती. ३१.३.१९९४ अखेर त्यात बदल होऊन २६ टक्के डांबरी, ५५ टक्के खडीची व १९ टक्के अपृष्ठांकित रस्ते लांबी तयार झाली.

५.२४ महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी पैकी डांबरी पृष्ठांकन असलेल्या रस्त्याच्या लांबीत १९९४ मध्ये १९८१ च्या तुलनेत १३१ टक्के वाढ तर खडीच्या पृष्ठांकनात १३३ टक्के वाढ झाल्याचे आढळले. धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रात १९८१ च्या तुलनेत १९९४ मध्ये डांबरी पृष्ठांकनात २२१ टक्के तर खडीच्या पृष्ठांकनात १५८ टक्के अशी भरीव वाढ झाल्याचे आढळले.

५.२५ १९६१-१९८१ रस्ते विकास योजनेच्या तुलनेत १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत रस्त्यांच्या पृष्ठांकन स्थितीमध्ये अधिक चांगल्या सुधारणा घडवून आणण्यासाठी विशेष लक्ष दिल्याचे दिसून येते.

५.२६ १९८१ साली राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी दर १०० चौ.कि.मी.मागे २७ कि.मी.इतकी होती. ती सन १९९४ मध्ये ४५ कि.मी.इतकी झाली. याच कालावधीत धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी दर १०० चौ.कि.मी.मागे ५४ कि.मी.इतकी होती. ती ७९ कि.मी.इतकी झाली.

५.२७ १९८१ मध्ये महाराष्ट्र राज्याच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्त्यांची पृष्ठांकित लांबी दर १०० चौ.कि.मी.मागे फक्त १६ कि.मी.इतकी होती ती वाढून १९९४ मध्ये ३८ कि.मी.इतकी झाली. सन १९८१ ला धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्त्यांची पृष्ठांकित लांबी दर १०० चौ.कि.मी.ला २३ कि.मी.होती. ती वाढून १९९४ मध्ये ६४ कि.मी.इतकी झाल्याचे आढळले.

५.२८ ३१.३.१९९५ अखेर धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील रस्ते लांबी ३१.३.१९९४ च्या तुलनेत १९ कि.मी.ने वाढली. मात्र ग्रामीण मार्गांच्या लांबीमध्ये नगण्य वाढ झाल्याचे तर इतर जिल्हा मार्गांच्या लांबीत काहीच वाढ न झाल्याचे निदर्शनास आले.

५.२९ धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील डांबरी पृष्ठांकित रस्ते लांबीमध्ये ३१.३.१९९४ च्या तुलनेत ३१.३.१९९५ ला २७८ कि.मी.ने वाढ झाली. तर या उलट खडी व माती पृष्ठांकनाच्या रस्ते लांबीत घट झाल्याचे आढळले.

५.३० धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील एकूण ९६९ गांवापैकी ३१.३.१९९४ अखेर ५०६ गांवे बारमाही रस्त्यांनी, ३४२ गांवे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आढळली. एकूण १२१ आदिवासी गांवे रस्त्यांनी जोडावयाची शिल्लक होती. यामध्ये कमी लोकसंख्या असलेल्या गांवाचा समावेश अधिक होता. ३१.३.९५ अखेर बारमाही रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाच्या संख्येत वाढ होऊन ती ५७४ इतकी झाली. त्याचबरोबर आठमाही रस्त्यांनी जोडलेल्या गांवाच्या संख्येत घट झाली. ३१.३.९५ अखेर धुळे जिल्हयात १०५ गांवे रस्त्यांनी जोडावयाची शिल्लक असल्याचे पाहणीत आढळून आले.

५.३१ असे निदर्शनास आले की, धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील जो भाग राष्ट्रीय महामार्ग अथवा राज्य मार्गाशी जवळ तसेच तालुका मुख्यालयाशी संबंधित आहे, त्या क्षेत्रातील रस्त्यांवर वाहन वर्दळ जास्त आहे. मात्र अति दुर्गम क्षेत्रातील रस्त्यांवर वाहन वर्दळ कमी आहे.

अक्राणी/अक्कलकुवा तालुक्यांची रस्ते विकास योजना

५.३२ धुळे जिल्हयातील अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यामध्ये राष्ट्रीय महामार्ग नाही. तसेच राज्य मार्गाची लांबी कमी प्रमाणात आहे.

५.३३ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या अखेरीस म्हणजे १९८५ मध्ये धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते लांबीच्या तुलनेत अक्राणी तालुक्यात ९ टक्के तर अक्कलकुवा तालुक्यात १२ टक्के रस्ते लांबी आस्तित्वात होती. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना तयार झाल्यानंतर ३१.३.१९९५ अखेर धुळे जिल्हयाच्या आदिवासी क्षेत्रातील आस्तित्वातील रस्ते लांबीशी अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्याच्या आस्तित्वातील रस्ते लांबीचे प्रमाण अनुक्रमे ९ व १२ टक्के इतकेच राहिल्याचे निदर्शनास आले.

५.३४ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत अक्राणी तालुक्याकरिता, ६२९ कि.मी.लांबीचे उदिष्टे निर्धारित केले होते. ३१.३.१९९५ अखेर ६७ टक्के उदिष्टांची (४२० कि.मी.) पूर्तता झाल्याचे आढळले. अद्यापि, ३३ टक्के लांबी 'मिसिंग' (आस्तित्वात नसणे) आहे. यामध्ये प्रमुख जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गांच्या लांबीचा समावेश आहे. अक्राणी तालुक्यातील ३३ टक्के मिसिंग असलेली रस्ते लांबी ही जंगलटयाप्त क्षेत्रातील आहे. यातील बरीच कामे वन संरक्षक कायद्याच्या अडसरामुळे पूर्ण होऊ शकली नाहीत, असे दिसून आले.

५.३५ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना तयार करतांना काही आस्तित्वात नसलेली (Missing Link) लांबी सुध्दा आस्तित्वातील लांबी (Existing Link) या स्तंभात समाविष्ट केलेली आढळून आली आहे. कारण १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेच्या सुरवातीस (३१.३.१९८५) अक्राणी तालुक्यातील ग्रामीण मार्गाची आस्तित्वातील लांबी १०४ कि.मी. (पुस्तिकेमध्ये) दर्शविलेली आहे व त्यानंतर १० वर्षांमध्ये म्हणजे ३१.३.९५ अखेर ग्रामीण मार्गाची लांबी १०५ कि.मी. इतकी दर्शविली आहे. १० वर्षांत फक्त १ कि.मी.च ग्रामीण मार्गाची लांबी वाढली का, असा प्रश्न उपस्थित होतो, म्हणूनच रस्ते विकास योजना तयार करतांना काही आस्तित्वात नसलेली (Non Existing) लांबी आस्तित्वातील लांबी म्हणून दर्शविली असण्याची शक्यता नाकारता येणार नाही.

५.३६ १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत अक्कलकुवा तालुक्याकरिता ५४० कि.मी.लांबीचे उद्दिष्टे निर्धारित करण्यात आले होते. त्यापैकी ३१.३.१९९५ अखेर ५७८ कि.मी. (१०७%) लांबीचे उद्दिष्टे साध्य झाल्याचे आढळले. यामध्ये राज्यमार्ग लांबी १०० टक्के व ग्रामीण मार्ग लांबी १२४ टक्के साध्य झाली तर प्रमुख जिल्हा मार्ग व इतर जिल्हा मार्ग या दर्जाचे रस्त्यांची लांबी अनुक्रमे ९१ टक्के व ९७ टक्के साध्य झाली.

५.३७ अक्कलकुवा तालुक्यात जरी काही दर्जाच्या रस्त्यांमध्ये १०० टक्के वा त्यापेक्षा जास्त वाढ झाल्याचे दिसून येत असले तरी अद्यापी काही रस्ते लांबी 'मिसिंग' आहे. तसेच अक्कलकुवा मधील काही गावे अद्यापी रस्त्यांनी जोडावयाची बाकी आहेत. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना तयार करतांना काही रस्ते लांबीचा समावेश योजनेत दाखवावयाचा राहून गेला आहे, असे यावरून दिसून येते.

५.३८ अक्राणी तालुक्याच्या लांबीमध्ये १९८५ च्या तुलनेत फक्त ५१ कि.मी.लांबी वाढली तर अक्कलकुवा तालुक्यात ११० कि.मी.लांबी वाढल्याचे आढळून आले.

५.३९ अक्राणी तालुक्यात १९८५ ला फक्त ८४ कि.मी. पृष्ठांकित रस्ते लांबी होती. परंतु ३१.३.९५ अखेर २५५ कि.मी.पृष्ठांकित लांबी झाली. तर अक्कलकुवा तालुक्यात १९८५ ला ९६ कि.मी.पृष्ठांकित लांबी होती. ३१.३.९५ अखेर २२५ कि.मी.लांबी झाली. तरी सुध्दा अक्कलकुवा तालुक्यात अद्याप अपृष्ठांकित रस्ते लांबी जास्तच असल्याचे आढळते.

५.४० १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या अखेरीस दर १०० चौ.कि.मी.मागे ६२ कि.मी.लांबी अक्राणी तालुक्यात तर ५५ कि.मी.लांबी अक्कलकुवा तालुक्यात होती. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत ३१.३.९५ अखेर त्यात वाढ होऊन अक्राणी तालुक्यात दर १०० चौ.कि.मी.मागे ७० कि.मी.तर अक्कलकुवा तालुक्यात ६८ कि.मी.लांबी झाल्याचे आढळून आले.

- ५.४१ १९६१-८१ रस्ते विकास योजनेच्या अखेरीस प्रत्येक १०० चौ.कि.मी.मागे १४ कि.मी.पृष्ठांकित लांबी अक्राणी तालुक्यात तर १२ कि.मी.पृष्ठांकित लांबी अक्कलकुवा तालुक्यात होती. ३१.३.९५ अखेरीस अक्राणी तालुक्यात दर १०० चौ.कि.मी.मागे ती ४३ कि.मी.तर अक्कलकुवा तालुक्यात दर १०० चौ.कि.मी.मागे २५ कि.मी.इतकी झाल्याचे आढळून आले.
- ५.४२ पृष्ठांकित रस्ते लांबीचे प्रमाण अक्राणी पेक्षा अक्कलकुवा तालुक्यात कमी असल्याचे दिसते.
- ५.४३ अक्राणी तालुक्यात रोजगार हमी योजनेमधून चालू असलेली परंतु वन खात्याने आक्षेप घेतल्याने बंद असलेल्या कामांची संख्या तालुक्यातील एकूण कामाच्या निम्मी असल्याचे आढळले.
- ५.४४ अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील आश्रमशाळा रस्त्यांनी जोडलेल्या आहेत किंवा कसे याची माहिती मागविली होती. उपलब्ध माहितीवरून असे दिसून येते की आश्रमशाळा रस्त्यांनी जोडलेल्या असून बहुतांश रस्ते अपृष्ठांकित (कच्चे) असल्याचे आढळले.
- ५.४५ रस्ते बारमाही वाहतूकीस खुले राहण्यासाठी पूल/मोऱ्यांची व चांगल्या पृष्ठांकन रस्त्यांची आवश्यकता असते. १९८५ च्या तुलनेत अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील पृष्ठांकित रस्ते लांबीत जरी वाढ झाली असली तरी आस्तित्वातील पूल व मोऱ्यांची संख्या खूपच कमी वाटते. याउलट मिसिंग पूल व मोऱ्यांची संख्या जास्त असल्याचे दिसते. विशेषतः इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग दर्जाच्या रस्त्यांवर पूल व मोऱ्यांची संख्या खूपच कमी दिसते.
- ५.४६ अक्राणी तालुका उंच डोंगराळ व जंगलव्याप्त प्रदेश आहे. तेथे प्रत्येक १ कि.मी.च्या अंतरावर १० ते १२ मोऱ्यांची आवश्यकता असल्याचे आढळून आले.
- ५.४७ अक्राणी तालुक्यात १९९१ च्या जनगणनेनुसार एकूण १६३ गावे आहेत. यापैकी ३१.३.९५ अखेर ४८ गावे बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. तर ६७ गावे आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. सरदार सरोवर प्रकल्पात जाणारी गावे वगळता अद्यापी २५ गावे रस्त्यांनी जोडावयाची बाकी आहेत. यामध्ये ५०० पेक्षा कमी लोकसंख्या असलेल्या गावांचा समावेश जास्त आहे.
- ५.४८ अक्कलकुवा तालुक्यात १९९१ च्या जनगणनेनुसार एकूण १८५ गावे आहेत. यापैकी ३१.३.९५ अखेर ६३ गावे बारमाही व ८९ गावे आठमाही रस्त्यांनी जोडली आहेत. सरदार सरोवर प्रकल्पात जाणारी गावे वगळता अद्यापी २४ गावे रस्त्यांनी जोडावयाची बाकी आहेत. यामध्ये ५०० पेक्षा कमी लोकसंख्या असलेल्या गावांचा समावेश जास्त आहे.
- ५.४९ असे निदर्शनास येते की धुळे जिल्ह्यातील अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील १००० पेक्षा जास्त लोकसंख्या असलेली ९९ टक्के गावे बारमाही व आठमाही रस्त्यांनी जोडलेली आहेत. त्या

मानाने २०० पेक्षा कमी लोकसंख्या असलेली गांवे रस्त्यांनी जोडल्याचे प्रमाण कमी आढळले. कमी लोकसंख्या असलेली गांवे ही दुर्गम भागात असल्यामुळे त्यांना रस्ता उपलब्ध करून देणे अधिक स्वर्चि असल्याने त्याकडे दुर्लक्ष होत असावे, असे दिसते. तसेच अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांवर वाहन वर्दळ कमी दिसून येते.

५.५० अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील किती वाड्या/पाड्यांना रस्ते उपलब्ध करून दिले याची माहिती सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे त्वरीत उपलब्ध नसल्याचे निदर्शनास आले.

५.५१ तसेच रस्ते विकासाची विविध स्वरूपाची कामे अर्थसंकल्पात समाविष्ट आहेत व कामे चालू असल्याचे दिसून आले.

५.५२ रस्त्यांच्या बांधकामावर व देखभाल दुरुस्तीवर धुळे जिल्ह्यातील आदिवासी क्षेत्रात सन १९९३-९४ मध्ये ११५९ लाख तर १९९४-९५ मध्ये ९८४ लाख रुपये खर्च करण्यात आला आहे. त्यापैकी अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यांमध्ये १९९३-९४ मध्ये १९७.८३ लाख तर १९९४-९५ मध्ये २५५.६९ लाख रुपये खर्च केल्याचे आढळून आले.

५.५३ थोडक्यात १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेमध्ये रस्त्यांच्या नवीन बांधकाम, रस्त्यांच्या पृष्ठांकनाचे तसेच देखभाल व दुरुस्ती करण्याचे काम बांधकाम खात्याकडून केले जात असल्याचे उपलब्ध आकडेवारीवरून दिसते.

५.५४ वरील निरीक्षणात्मक बाबी विचारात घेता रस्ते विकास योजनेबाबत खालील शिफारशी करण्यात येत आहेत.

१. रस्ते बांधणी, रस्ते पृष्ठांकित करणे तसेच रस्ते दुरुस्त करण्याच्या कामाकडे बांधकाम विभाग सातत्याने लक्ष घालत असल्याचे दिसत असले तरी अद्यापी काही गांवे रस्त्यांनी जोडलेली नाहीत. तसेच प्रमुख जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्गांची काही लांबी आस्तित्वात नसल्याचे (मिसिंग) दिसून येते. अक्राणी तालुक्यातील अशा रस्त्यांची लांबी अथवा गांवाची संख्या पाहिली असता ती जंगलव्याप्त क्षेत्रातील असल्याचे आढळून येते. वन खाते परवानगी देत नसल्यामुळे रस्ते बांधणीची कामे खोळंबली असल्याचे दिसून येते. वन संवर्धन कायद्यामुळे बऱ्याच आदिवासींना 'रस्ते' या मूलभूत सुविधांपासून वंचित राहावे लागत आहे. यासाठी वन खात्याने खाबाबतीत थोडी लवचिक भूमिका स्विकारून जंगलातील गांवांना व पर्यायाने तेथील लोकांना रस्ते उपलब्ध करून द्यावेत, असे वाटते.

२. अक्राणी व अक्कलकुवा तालुक्यातील रस्त्यांनी न जोडलेली काही गांवे दुर्गम क्षेत्रात वसलेली असल्याने त्यांना रस्ता उपलब्ध करून देणे अधिक स्वर्चि ठरत आहे. कारण अशा रस्त्यांवर

पूल/मोऱ्यांची बांधकामे भरपूर प्रमाणात करावी लागणार आहेत. तसेच असे रस्ते घाट सेक्शन मधून जात असल्याने या रस्त्यावर बांधकामासाठी खूप खर्च करावा लागणार आहे. तसेच दुर्गम भागात मटेरियल वाहून नेणे, कामगार उपलब्ध करणे तसेच बांधकामासाठी पाणी उपलब्ध करणे अडचणीचे जात असल्याचे आढळून आले आहे. तथापि त्याकरिता अशा गांवाना रस्ते उपलब्ध करून देण्यासाठी भरपूर निधी उपलब्ध करून देणे आवश्यक आहे.

३. धुळे जिल्हा तसेच अक्राणी आणि अक्कलकुवा या तालुक्यांची १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना सदोष वाटते. ज्या मार्गाची लांबी आस्तित्वात नाही, अशी लांबी ही 'आस्तित्वातील लांबी' या स्तंभाखाली १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेच्या पुस्तिकेमध्ये दर्शविण्यात आल्याचे आढळून आले. विशेषतः अक्राणी तालुक्यातील रस्ते विकास योजनेत असे प्रकार आढळून आले आहेत. त्यामुळे आस्तित्वात असलेल्या रस्ते लांबीची नीट कल्पना घेत नाही.

४. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत धुळे जिल्हयातील ठरविलेल्या उदिष्टां (Target) इतके साध्य झाल्याचे आढळून आले आहे. तरीसुद्धा अजून काही गांवे रस्त्यांनी जोडावयाची आहेत. तर प्रमुख जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग दर्जाची रस्ते लांबी 'मिसिंग' आहे. याबाबत १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेचे पुनर्विलोकन करावे, असे वाटते.

५. ज्या पाड्यांची लोकसंख्या जास्त आहे, अशा पाड्यांना रस्ते उपलब्ध करून दिले असल्यास अथवा देणार असल्यास अशी रस्ते लांबी सुधारीत १९८१-२००१ रस्ते विकास योजनेत समाविष्ट करावी. तसेच गांवापासून दूर असलेल्या आश्रमशाळा, वैद्यकिय केंद्र, यांना रस्ता उपलब्ध करून दिला असेल किंवा देणार असेल तर अशा लांबीचाही सुधारीत १९८१-२००१ योजनेत समावेश करावा.

६. किती वाडी/पाडे अथवा किती आश्रमशाळा अथवा वैद्यकिय केंद्रे रस्त्यांनी जोडलेली आहेत, याचा अहवाल सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या 'वार्षिक सांख्यिकी आकडेवारी' मध्ये दर्शविणे आवश्यक आहे.

७. आदिवासीक्षेत्रात तसेच बिगर आदिवासी क्षेत्रात रस्ते विकास योजनेअंतर्गत मूळ व दुरुस्ती कामावरील खर्च स्वतंत्रपणे वार्षिक सांख्यिकी आकडेवारी मध्ये दर्शविल्यास आदिवासी विकासामध्ये रस्ते विकासाचे योग्य चित्र दिसून येईल.

८. दुर्गम व जंगलव्याप्त क्षेत्रात रस्ते बारमाही वाहतूकीस खुले ठेवण्यासाठी पूल व मोऱ्यांची बांधकामे मोठ्या प्रमाणावर होणे आवश्यक आहे. प्रकल्प स्तरीय समितीने या बाबतीत महत्वाच्या

कामांना प्राधान्य देऊन तसेच निधी उपलब्ध करून देऊन ती कामे पूर्ण करून घ्यावीत किंवा वेगळे प्राधिकरण नेमून त्यांकडून अशी कामे मुदतीत पूर्ण करून घ्यावीत.

९. तालुक्याची भौगोलिक रचना तसेच आर्थिक मागासलेपणा लक्षात घेऊन रस्ते कामासाठी आवश्यक निधी उपलब्ध करून घ्यावा.

१०. दुर्गम तसेच अति मागासलेल्या तालुक्यामध्ये राज्यमार्ग व प्रमुख जिल्हा मार्ग या दर्जाच्या रस्त्यांच्या संख्येत वाढ करावी. जेणेकरून अशा तालुक्यातील दळणवळण सुलभ होईल.

११. काही दुर्गम ठिकाणी वसलेल्या गांवांना रस्ता उपलब्ध करून देणे शासनास शक्य नसेल तर शासनाने अशा गांवाचे नजिकच्या ठिकाणी पुनर्वसन करणे योग्य ठरेल जेणेकरून अशा गांवावर आपत्ती ओढविल्यास तात्काळ मदत करणे सोयीचे ठरेल.

१२. रस्ता हा विकासाचा मूलभूत पाया असलेल्यामुळे रस्ते विकास योजनेवरील खर्च हा अनुत्पादक स्वरूपाचा न समजाता उत्पादक स्वरूपाचा समजावा. थोडक्यात रस्त्यांचा विकास करताना व्यावहारिक दृष्टीकोनापेक्षा जनहित लक्षात घेणे अधिक गरजेचे आहे.

१३. रोजगार हमी योजनेअंतर्गत घेण्यात येणाऱ्या रस्त्यांच्या कामांना ७ वा किंवा ८ वा प्राधान्यक्रम न देता १ ला किंवा दुसरा क्रम घ्यावा.

१४. रस्त्यांच्या दुरुस्तीसाठी मिळणाऱ्या निधींचे नॉर्मस हे १९८६ च्या फडके समितीच्या अहवालावर आधारित आहे. त्या नॉर्मसप्रमाणे देण्यात येणाऱ्या निधीमध्ये प्रचलित आर्थिक परिस्थितीनुसार वाढ होणे आवश्यक आहे.

१५. आदिवासी भागातील रस्त्यांकरिता घावयाच्या निधीबाबत वेगळे नॉर्मस ठरवावेत, जेणेकरून आदिवासी भागातील रस्तेविकास पैशाअभावी रेंगाळणार नाही.

१६. तालुकास्तरीय तांत्रिक अधिकाऱ्यांना रस्त्यांच्या कामाचे निरीक्षण करण्यासाठी वाहने उपलब्ध करून घ्यावीत, म्हणजे रस्त्यांच्या कामाचा दर्जा योग्य राखण्यास मदत होईल.

संदर्भ :-

१. महाराष्ट्र राज्यातील मूलभूत सार्वजनिक बांधकाम सांख्यिकी पुस्तिका-१९९३
२. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना विवरण पुस्तिका, जि.पुणे व जिल्हा-धुळे
३. रस्ते व पूल सांख्यिकी (१९६१-८१)
४. जिल्हा सामाजिक व आर्थिक समालोचन -धुळे जिल्हा- १९९३-९४
५. १९८१-२००१ रस्ते विकास योजना, महाराष्ट्र

* * *

परिशिष्ट 'अ'
 धुळे जिल्हा व अक्राणी आणि अक्कलकुवा तालुक्यांची सामाजिक
 व आर्थिक विकासाची तुलनात्मक माहिती
 सन १९९३-९४ ची स्थिती

अ. क्र.	तपशील	धुळे जिल्हा	अक्राणी तालुका	अक्कलकुवा तालुका
१.	एकूण गावे/शहरे संख्या	१६०३ (८)	१६३ (-)	१८६ (१)
२.	भौगोलिक क्षेत्र चौ.कि.मी.	१३१५०	६००	८४६
३.	एकूण लोकसंख्या (१९९१ नुसार)	२५३५७१५	९६९१२	१३३८८०
४.	पैकी ग्रामीण लोकसंख्या	२०१५८७४	९६९१२	१२६१६९
५.	एकूण आदिवासी लोकसंख्या	१०३६४९१	८३४७३	१०८७३५
६.	पैकी आदिवासी ग्रामीण लोकसंख्या	९९५१८०	८३४७३	१०७७८०
७.	आदिवासी लोकसंख्येची टक्केवारी	४०.८८	८६.१३	८१.२२
८.	आदिवासींचे साक्षरतेचे प्रमाण	३०	९	१६
९.	प्रौढ साक्षरता केंद्र	३००	उ.ना.	उ.ना.
१०.	ग्रामपंचायती व गट ग्रामपंचायती (संख्या)	१००४	२५	४७
११.	रस्ते आदिवासी लांबी (कि.मी.)	४५८४	६२२ (१४%)	५६६ (१२%)
१२.	पोस्ट कार्यालये (संख्या)	४४९	मा.उ.ना	मा.उ.ना
१३.	तारघर कार्यालये	१८८	मा.उ.ना	मा.उ.ना
१४.	दूरध्वनी (संख्या)	१२२६४	मा.उ.ना	मा.उ.ना
१५.	रेल्वे मार्ग कि.मी.	१७२	रेल्वे मार्ग नाही	रेल्वे मार्ग नाही
१६.	बारमाही रस्त्यांनी जोडलेली गावे (संख्या)	१०४४	४८	६३
१७.	रास्त धान्ये दुकाने (संख्या)	१६१९	मा.उ.ना	मा.उ.ना
१८.	पर्जन्यमान (मिलीमीटरमध्ये)	७१३	१०३६	१३०८
१९.	भौगोलिक क्षेत्र (शंभर हेक्टर)	१४३८०	२३९८	८५४
२०.	जंगलव्याप्त क्षेत्र (शंभर हेक्टर)	५७३७	२१२०	४७२
२१.	जंगलव्याप्त क्षेत्राची भौगोलिक क्षेत्राशी टक्केवारी	४०	८८	५५
२२.	लागवडीलायक क्षेत्र (शंभर हेक्टर)	७७३०	२०३	४१६
२३.	ओलितास्वालील क्षेत्र (हेक्टर)	७५४६०	७२२	२६४२
२४.	एकूण अन्नधान्यास्वालील क्षेत्र (हेक्टर)	५२१००७	१६६६३	३२८७५
२५.	भाजीपाला व फळास्वालील क्षेत्र (हेक्टर)	१०२४८	५३	३२९
२६.	एकूण विहिरी (संख्या)	३०३८७	८७	१०७९
२७.	कूपनलिका (संख्या)	३४८	२९	२६
२८.	ब्रैलगाड्या (संख्या)	५२११९	५०	-
२९.	लोखंडी नांगर (संख्या)	२७८२३	-	३१४

अ. क्र.	तपशील	धुळे जिल्हा	अक्राणी तालुका	अवकलकुवा तालुका
३०.	टॅक्टर्स (संख्या)	२५६४	७	३८
३१.	विद्युत पंप (संख्या)	२२०२४	३४	२७५
३२.	एकूण पशुधन (संख्या) (१९८७ गणतीनुसार)	१४५४६०६	६०९८३	८१६२५
३३.	पशुवैद्यकीय दवाखाने व प्रथमोपचार केंद्रे (संख्या)	८६	६	८
३४.	सहकारी औद्योगिक संस्था (संख्या)	८१४	मा.उ.ना	मा.उ.ना
३५.	सर्व प्रकारच्या सहकारी संस्था (संख्या)	३८३५	३६	५५
३६.	आदिवासी सह.संस्था	१८४	१६	२५
३७.	प्राथमिक आरोग्य केंद्र (संख्या)	७५	४	५
३८.	सार्वजनिक/अर्धसहाय्यीत दवाखाने/रुग्णालयाची संख्या	६६	८	५
३९.	कुटुंब नियोजन केंद्रे	८३	३	५
४०.	पिण्याचे पाणी बारमाही उपलब्ध असलेली गावे (संख्या)	१३६४ गावे	१५१ गावे	१४७ गावे
		१०२९ वाड्यावस्ती	३५१ वाड्या वस्ती	२०१ वाड्यावस्ती
४१.	साखर कारखाने (संख्या)	४	सा.का.नाहीत	सा.का.नाहीत
४२.	दुग्ध संस्था (संख्या)	९४४	१	२०
४३.	शीतगृह (संख्या)	११	नाही	नाही
४४.	राष्ट्रीयकृत बँक शाखा (संख्या)	१४२	६	८
४५.	सहकारी बँक शाखा (संख्या)	१६१	२	४
४६.	चित्रपटगृह			
	१. कायम	२२	-	-
	२. फिरती	३४	१	२
	३. व्हिडिओ	५९	१	३
४७.	मुद्रणालये	२११	-	३
४८.	नियमित बाजारपेठ	२१	नाही	नाही
४९.	दैनिक वर्तमानपत्रे	८	-	-
५०.	प्रवासी विश्रामगृहे	५६	३	६
५१.	पैकी वन विभागाची विश्रामगृहे	१६	२	३

आधार- जिल्हा सामाजिक व आर्थिक समालोचन, धुळे, १९९३-९४

