Inspira-Journal of Commerce, Economics & Computer Science (JCECS)
(A National bi-lingual Quarterly Double Blind Open Access Peer Reviewed Refereed Journal)
ISSN : 2395-7069(Print), Impact Factor: (Cosmos 7.650 & I2OR 5.120), Volume 12, No. 04, October-December, 2026, pp. 118-124

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के 25 वर्षः उपलब्धियों और चुनौतियों की समीक्षा

रीति रानी[1*] एवं डॉ. फ़ातमा[2]

[1]शोधार्थी, अर्थशास्त्र विभाग, मगध विश्वविद्यालय, बोधगया, बिहार।
[2]सहायक प्राध्यापक, जी.बी.एम. कॉलेज, गया, बिहार।

[*]Corresponding Author: kuamrranjan8828064@gmail.com

Citation: *रानी, रीति एवं फातमा (2026). प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के 25 वर्षः उपलब्धियों और चुनौतियों की समीक्षा. Journal of Commerce, Economics & Computer Science, 12(04), 118–124.*

सार

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) 25 दिसंबर 2000 को शुरू हुई और दिसंबर 2025 में उसके 25 वर्ष पूरे हुए। सरकारी आँकड़ों के अनुसार अब तक लगभग 7.97 लाख किलोमीटर सड़क पूरी हो चुकी है। यह लेख योजना की बनावट और उपलब्धियों का सरल परिचय देता है, फिर देखता है कि शोध इन सड़कों के आर्थिक प्रभाव के बारे में क्या कहता है। शोध के अनुसार सड़कें बाजार से जुड़ाव बढ़ाती हैं, स्कूल और स्वास्थ्य–सेवाओं के उपयोग में मदद करती हैं और लोगों को खेती से बाहर काम की ओर ले जाती हैं, पर आय और उपज में बड़ा बदलाव अपने–आप नहीं आता। लेखा–परीक्षा ने गुणवत्ता, देरी और रखरखाव की कमियाँ भी बताई हैं। लेख का निष्कर्ष है कि अब सड़क की लंबाई से अधिक ज़ोर सड़क की गुणवत्ता, रखरखाव और उन सेवाओं पर होना चाहिए जो सड़क के साथ जुड़कर जीवन–स्तर बदलती हैं।

शब्दकोशः *ग्रामीण सड़कें, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना, सर्व–मौसम संपर्क, ग्रामीण विकास, रखरखाव।*

प्रस्तावना

भारत की बड़ी आबादी आज भी गाँवों में रहती है, और गाँव के लिए सड़क केवल रास्ता नहीं, बाजार, स्कूल, अस्पताल और रोजगार तक पहुँचने का ज़रिया है। इसी सोच से 25 दिसंबर 2000 को प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना शुरू हुई, जिसका उद्देश्य पहले से असंबद्ध ग्रामीण बस्तियों को हर मौसम में चलने लायक सड़क से जोड़ना था (भारत सरकार, 2025क)। दिसंबर 2025 में योजना के 25 वर्ष पूरे हुए, इसलिए यह देखने का अच्छा समय है कि योजना ने क्या हासिल किया और कहाँ चुनौतियाँ हैं।

यह लेख तीन प्रश्नों पर बात करता है। योजना किस तरह काम करती है और अब तक कितना काम हुआ? शोध सड़कों के असर के बारे में क्या बताता है? और आगे नीति का ध्यान किन बातों पर होना चाहिए? लेख सार्वजनिक सरकारी दस्तावेज़ों (प्रेस सूचना ब्यूरो, प्रधानमंत्री कार्यालय, संसदीय उत्तर, लेखा–परीक्षा रिपोर्ट) और प्रकाशित शोध–पत्रों पर आधारित है; इसमें कोई नया सर्वेक्षण–आँकड़ा नहीं है। सरकारी आँकड़े जुलाई 2026 तक के हैं; जहाँ पुराने हैं वहाँ तिथि दी गई है।

Copyright © 2026 by Author's and Licensed by Inspira. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work properly cited.

योजना की बनावट

इकाई बस्ती है। योजना का लक्ष्य किसी गाँव की हर गली नहीं, बल्कि पात्र बस्ती को मुख्य सड़क–जाल से जोड़ना है। पात्रता जनसंख्या पर निर्भर है। चौथे चरण में मैदानी क्षेत्र में 500 या अधिक आबादी, पूर्वोत्तर और पहाड़ी राज्यों में 250 या अधिक, और वामपंथी उग्रवाद प्रभावित जिलों में 100 या अधिक आबादी (जनगणना 2011) की बस्तियाँ पात्र हैं (प्रधानमंत्री कार्यालय, 2024)।

योजना के चरण। पहले चरण (2000) में असंबद्ध बस्तियों को पहली बार जोड़ने पर ज़ोर था। दूसरे चरण (2013) में मौजूदा ग्रामीण सड़क–जाल को मजबूत किया गया। 2016 में 44 वामपंथी उग्रवाद प्रभावित जिलों के लिए अलग घटक आया। तीसरे चरण (2019) में प्रमुख ग्रामीण मार्गों के सुदृढ़ीकरण पर ध्यान गया, और चौथा चरण (2024–25 से 2028–29) फिर से बची हुई असंबद्ध बस्तियों को जोड़ने पर केंद्रित है (भारत सरकार, 2025क; प्रधानमंत्री कार्यालय, 2024)।

रखरखाव। निर्माण के बाद पाँच वर्ष तक सड़क का रखरखाव ठेकेदार की ज़िम्मेदारी है। ई–मार्ग नामक व्यवस्था इस अवधि में रखरखाव की निगरानी करती है और ठेकेदार का भुगतान सड़क के प्रदर्शन और गुणवत्ता से जोड़ा गया है (भारत सरकार, 2025क)। योजना के अनुसार सड़क का रखरखाव राज्य सरकारों की ज़िम्मेदारी है। हर सड़क पर निर्माण करने वाले ठेकेदार के साथ शुरू के पाँच वर्ष का रखरखाव अनुबंध होता है। उसके बाद सड़कें पाँच–पाँच वर्ष के क्षेत्रीय रखरखाव अनुबंधों में जाती हैं, और रखरखाव का पैसा राज्य ग्रामीण सड़क विकास एजेंसी के अलग रखरखाव–खाते में रखा जाता है। सड़कों की डिज़ाइन–आयु कम से कम 10 वर्ष मानी गई है (लोक सभा, 2025ग)।

गुणवत्ता की निगरानी। सड़कों की गुणवत्ता की जाँच तीन स्तरों पर होती है : पहले स्तर पर निर्माण करने वाली एजेंसी की अपनी जाँच, दूसरे स्तर पर राज्य के स्वतंत्र गुणवत्ता–निरीक्षक, और तीसरे स्तर पर राष्ट्रीय गुणवत्ता–निरीक्षकों के औचक निरीक्षण। कार्य की भौतिक और वित्तीय प्रगति ओएमएमएएस नामक ऑनलाइन प्रणाली में दर्ज होती है, और निरीक्षण की भू–चिह्नित तस्वीरें मोबाइल ऐप से अपलोड होती हैं (भारत सरकार, 2025ख)।

अब तक की उपलब्धियाँ

दिसंबर 2025 के सरकारी आँकड़ों के अनुसार शुरुआत से अब तक 8,25,114 किलोमीटर सड़क स्वीकृत हुई और 7,87,520 किलोमीटर पूरी हो चुकी है, यानी लगभग 95 प्रतिशत भौतिक प्रगति। पहले चरण में 1,63,339 बस्तियों के लिए परियोजनाएँ स्वीकृत हुईं। तीसरे चरण का लक्ष्य 1,25,000 किलोमीटर है, जिसमें 1,22,393 किलोमीटर स्वीकृत और 1,01,623 किलोमीटर (स्वीकृत सड़क का 83 प्रतिशत) बन चुकी है। वर्ष 2025–26 के लिए योजना का आवंटन 19,000 करोड़ रुपये है (भारत सरकार, 2025क)।

सारणी 1 : पीएमजीएसवाई : एक नज़र में (दिसंबर 2025)

बात	आँकड़ा
शुरुआत	25 दिसंबर 2000
कुल स्वीकृत सड़क	8,25,114 किमी
कुल पूरी हुई सड़क	7,87,520 किमी (लगभग 95%)
पहले चरण में स्वीकृत बस्तियाँ	1,63,339
तीसरा चरण : लक्ष्य / स्वीकृत / पूरी	1,25,000 / 1,22,393 / 1,01,623 किमी (स्वीकृत का 83%)
वर्ष 2025-26 का आवंटन	19,000 करोड़ रुपये
पुल : स्वीकृत / पूरे (अगस्त 2025)	12,146 / 9,891
नई और हरित तकनीक से सड़क (अगस्त 2025)	1,66,694 किमी स्वीकृत; 1,24,688 किमी पूरी

स्रोत : भारत सरकार (2025क; 2025ग)। पहली छह पंक्तियाँ दिसंबर 2025 के, पुल और हरित तकनीक की पंक्तियाँ अगस्त 2025 के आँकड़े हैं।

ताज़ा आँकड़ों के अनुसार 16 जुलाई 2026 तक देश में सभी घटकों को मिलाकर 7,97,020 किमी सड़क पूरी हो चुकी है और 1,62,876 बस्तियाँ जुड़ चुकी हैं (लोक सभा, 2026क)।

तीसरे चरण में सड़कों ने बस्तियों को सुविधाओं से जोड़ा भी है। अगस्त 2025 के आँकड़ों के अनुसार इस चरण की सड़कें लगभग 6.96 लाख सुविधाओं तक पहुँचती हैं, जिनमें 1.38 लाख ग्रामीण कृषि बाजार, 1.46 लाख शैक्षिक केंद्र और 82,000 चिकित्सा केंद्र शामिल हैं (भारत सरकार, 2025ग)। बाजार, स्कूल और अस्पताल से जुड़ाव ही वह रास्ता है जिससे सड़क जीवन–स्तर तक पहुँचती है।

आँकड़ों पर टिप्पणी। अलग–अलग सरकारी दस्तावेज़ों में कुल स्वीकृत और पूरी सड़क के आँकड़े थोड़े भिन्न हैं। अगस्त 2025 के प्रेस नोट में 8,38,611 किमी स्वीकृत और 7,83,727 किमी पूरी बताई गई है, जबकि दिसंबर 2025 के दस्तावेज़ में 8,25,114 किमी स्वीकृत और 7,87,520 किमी पूरी। यह अंतर तिथि और गणना के आधार के कारण हो सकता है, जिसे स्रोतों में स्पष्ट नहीं किया गया है। इसलिए सारणी 1 में कुल सड़क के लिए दिसंबर 2025 के और पुल तथा हरित तकनीक के लिए अगस्त 2025 के आँकड़े दिए हैं, जबकि सबसे ताज़ा आँकड़े जुलाई 2026 के हैं।

चौथा चरण। केंद्रीय मंत्रिमंडल ने 11 सितंबर 2024 को पीएमजीएसवाई–4 को मंजूरी दी। इसमें 25,000 असंबद्ध बस्तियों को जोड़ने के लिए 62,500 किलोमीटर सर्व–मौसम सड़क बनानी है और कुल परिव्यय 70,125 करोड़ रुपये है, जिसमें केंद्र का हिस्सा 49,087.50 करोड़ और राज्यों का 21,037.50 करोड़ रुपये है (प्रधानमंत्री कार्यालय, 2024)। इस चरण में ठंडे मिश्रण (कोल्ड मिक्स), प्लास्टिक कचरे और फ्लाई ऐश जैसी नई तकनीकों के उपयोग पर भी ज़ोर है। संसद को दिसंबर 2025 में बताया गया कि पात्र बस्तियों की पहचान का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और राज्यों के प्रस्तावों पर स्वीकृति दी जा रही है (लोक सभा, 2025घ)। जुलाई 2026 के एक उत्तर के अनुसार महाराष्ट्र को 18 मई 2026 को चौथे चरण के पहले बैच में 35 सड़कें (95.99 किमी) स्वीकृत हुईं (लोक सभा, 2026ख)।

बिहार का संदर्भ

बिहार वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्रों के लिए बने 2016 के अलग घटक में शामिल नौ राज्यों में है (भारत सरकार, 2025ग)। जुलाई 2026 के संसदीय उत्तर के अनुसार 16 जुलाई 2026 तक बिहार में सभी घटकों को मिलाकर 62,724 किमी सड़क पूरी हो चुकी थी और 31,293 बस्तियाँ जुड़ चुकी थीं। देश भर में यह आँकड़ा 7,97,020 किमी और 1,62,876 बस्तियाँ है, यानी सड़क–लंबाई में बिहार का हिस्सा लगभग 7.9 प्रतिशत है (लेखक की गणना; लोक सभा, 2026क)। साथ ही कुछ जिलों की तस्वीर भी संसदीय उत्तरों से मिलती है। फ़रवरी 2025 के एक उत्तर के अनुसार पश्चिम चंपारण जिले में 755 सड़कें (2,643.24 किमी) स्वीकृत हुईं, जिनमें से 753 सड़कें (2,551.08 किमी) पूरी हो चुकी थीं; केवल तीसरे चरण की 2 सड़कें (17.54 किमी) और 5 पुल बाकी थे (लोक सभा, 2025ख)। इसी तरह जुलाई 2019 के एक उत्तर में सुपौल जिले की 630 पात्र बस्तियों में से 606 जुड़ चुकी बताई गई थीं, जिनमें 168 राज्य ने अपने संसाधनों से जोड़ी थीं (लोक सभा, 2019)।

तीसरे चरण में बिहार के लिए 6,162.50 किमी का लक्ष्य रखा गया था। दिसंबर 2021 तक इसमें से 1,390.31 किमी (1,197.28 करोड़ रुपये की परियोजनाएँ) स्वीकृत हुई थी और पिछली किस्तों का 862.28 करोड़ रुपये खर्च होना बाकी था (लोक सभा, 2021)। दिसंबर 2023 तक दरभंगा जिले में पहले चरण की 971 किमी स्वीकृत सड़क में से 948 किमी पूरी हो चुकी थी, जबकि तीसरे चरण की 429 किमी में से 126 किमी पूरी हुई थी (लोक सभा, 2023)। यानी पुरानी असंबद्ध बस्तियों का काम लगभग पूरा था, जबकि सुदृढ़ीकरण वाला तीसरा चरण अपेक्षाकृत पीछे था।

वार्षिक प्रगति देखें तो हाल के वर्षों में पूरी हुई सड़क घटी है : 2023–24 में 2,252 किमी, 2024–25 में 1,646 किमी और 2025–26 में 749 किमी। 16 जुलाई 2026 तक 555 किमी का काम बाकी था, जिसमें पिछले वर्षों के लंबित काम भी शामिल हैं (सारणी 2)।

सारणी 2 : बिहार में पीएमजीएसवाई की वार्षिक प्रगति

वित्त वर्ष	स्वीकृत (किमी)	पूरी (किमी)	बाकी (किमी)	बजट आवंटन (करोड़ रु.)	खर्च, राज्य अंश सहित (करोड़ रु.)
2023-24	268	2,252	3,211	1,030.00	1,815.63
2024-25	28	1,646	1,512	920.00	2,312.80
2025-26	0	749	665	1,040.00	1,288.01
2026-27 (16.07.2026 तक)	0	104	555	760.00	168.67

स्रोत : लोक सभा (2026क), अतारांकित प्रश्न सं. 244, उत्तर दिनांक 21.07.2026। 'बाकी' में पिछले वर्षों के लंबित काम शामिल हैं।

इन उदाहरणों से दो बातें निकलती हैं। पहली, इन जिलों में पहुँच का मूल काम काफ़ी हद तक पूरा हो चुका है और राज्य में हर वर्ष पूरी होने वाली सड़क घट रही है, इसलिए अब ध्यान गुणवत्ता, रखरखाव और सेवाओं पर जाना स्वाभाविक है। दूसरी, मंत्रालय के अनुसार योजना के आँकड़े संसदीय क्षेत्र के अनुसार नहीं रखे जाते (लोक सभा, 2025क; 2025ख), जिससे स्थानीय स्तर पर निगरानी और शोध कठिन होता है।

शोध क्या कहता है

सड़कों के आर्थिक प्रभाव पर भारत में सबसे चर्चित अध्ययनों में से एक असर और नोवोसाद (2020) का है। उनके अनुसार सड़क बनने के चार वर्ष बाद मुख्य बदलाव यह था कि लोग खेती से बाहर निकले। गाँव की फ़र्मों में रोजगार थोड़ा ही बढ़ा, और खेती, आय तथा संपत्ति में कोई बड़ा बदलाव नहीं दिखा। उनका निष्कर्ष है कि केवल बाजार से जुड़ाव दूरदराज़ के इलाकों में अपने–आप आर्थिक अवसर नहीं बना देता।

अग्रवाल (2018) ने पाया कि सड़क पाने वाले इलाकों में परिवारों ने कम कीमतें और बाहर से आने वाली वस्तुओं की अधिक उपलब्धता बताई, यानी बाजार से जुड़ाव बढ़ा। परिवारों ने खेती में नई तकनीकों का उपयोग भी बढ़ाया। शिक्षा पर असर मिला–जुला रहा : छोटे बच्चों के नामांकन में बढ़ोतरी हुई, पर किशोर पढ़ाई छोड़कर काम में लगे।

गौतम, शंडल और ज़करक (2026) ने लखनऊ के आसपास के 14 जिलों के 267 गाँवों का अध्ययन किया। उन्होंने पाया कि सड़क से प्रमुख अनाजों की कीमतें बढ़ीं (चावल में लगभग 250 रुपये प्रति क्विंटल), पर उपज नहीं बदली। खेती से मुख्य आय पाने वाले गाँव घटे और गाँव के भीतर की मजदूरी मुख्य आय का स्रोत बनने लगी, जबकि रोज़ बाहर जाने वाले लोग घटे। सरकारी अधिकारियों की गाँव में उपस्थिति बढ़ी। लेखकों ने स्वयं माना कि अनुमान एक ही सर्वेक्षण पर आधारित हैं और कई अनुमान अनिश्चित हैं।

शिक्षा और स्वास्थ्य। अडूकिया, असर और नोवोसाद (2020) ने लगभग 1,15,000 सड़कों के आँकड़ों से पाया कि सड़क के बाद बच्चे अधिक वर्ष स्कूल में रहे और मानक परीक्षाओं में अधिक अंक लाए। असर सबसे अधिक वहाँ दिखा जहाँ आसपास के रोजगार–बाजार में पढ़ाई का प्रतिफल अधिक था, और सबसे कम वहाँ जहाँ पढ़ाई छोड़ने पर बच्चे की कमाई का नुकसान अधिक था। स्वास्थ्य पर अग्रवाल (2021) ने पाया कि सड़क के बाद औपचारिक मातृ–स्वास्थ्य सेवाओं का उपयोग (अस्पताल में प्रसव सहित) और टीकाकरण बढ़ा, लड़कियों में टीकाकरण का लाभ अधिक रहा; पर कुल मृत्यु–दर में कोई बदलाव नहीं मिला।

खेती। शमदासानी (2021) के अनुसार सड़क पाने वाले परिवारों ने अधिक प्रकार की फसलें उगाईं, आधुनिक खेती–तकनीक अपनाई और बाहर के मजदूर अधिक रखे, क्योंकि सड़क से खेतिहर मजदूरों की आवाजाही आसान हुई।

सारणी 3 : शोध–साक्ष्य का सार

अध्ययन	क्या पाया
असर और नोवोसाद (2020)	लोग खेती से बाहर गए; गाँव की फ़र्मों में रोजगार थोड़ा बढ़ा; खेती, आय और संपत्ति में बड़ा बदलाव नहीं
अग्रवाल (2018)	कम कीमतें, बाहरी वस्तुओं की अधिक उपलब्धता, खेती में नई तकनीक; किशोर स्कूल छोड़कर काम में, छोटे बच्चों का नामांकन बढ़ा
गौतम, शंडल और ज़करक (2026)	उत्तर प्रदेश के गाँवों में कीमतें बढ़ीं, उपज नहीं बदली; गाँव के भीतर मजदूरी बढ़ी; रोज़ बाहर जाने वाले घटे
अडूकिया, असर और नोवोसाद (2020)	बच्चे अधिक वर्ष स्कूल में रहे, परीक्षा-अंक अधिक; असर रोजगार-बाजार पर निर्भर
अग्रवाल (2021)	औपचारिक मातृ-स्वास्थ्य सेवा और टीकाकरण बढ़ा; कुल मृत्यु-दर में बदलाव नहीं
शमदासानी (2021)	अधिक फसल-विविधता, आधुनिक तकनीक, बाहरी मजदूरों का अधिक उपयोग

स्रोत : संबंधित शोध–पत्र,

इन अध्ययनों से तीन बातें निकलती हैं। पहली, सड़क बाजार से जुड़ाव और काम के स्वरूप को बदलती है। दूसरी, आय और उपज में बड़े बदलाव का दावा सावधानी से करना चाहिए, क्योंकि यह हर जगह समान नहीं मिलता। तीसरी, असर इलाके की परिस्थिति पर निर्भर करता है, इसलिए एक जगह के नतीजे को दूसरी जगह पर सीधे नहीं लगाना चाहिए। उदाहरण के लिए, किशोरों की पढ़ाई पर अग्रवाल (2018) और अडूकिया आदि (2020) के निष्कर्ष एक–से नहीं हैं, क्योंकि अध्ययन के क्षेत्र, समय और तरीके अलग थे। इसलिए इन्हें एक–दूसरे का खंडन नहीं, अलग–अलग परिस्थितियों की तस्वीर मानना चाहिए।

चुनौतियाँ

नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की 2016 की लेखा–परीक्षा (अप्रैल 2010 से मार्च 2015 की अवधि) ने योजना की कई कमियाँ दर्ज कीं। 19 राज्यों में असंबद्ध बस्तियाँ संबद्ध दिखा दी गई थीं और पात्र बस्तियाँ मुख्य सड़क–जाल से छूट गई थीं। 12 राज्यों में गुणवत्ता–नियंत्रण में गड़बड़ियाँ थीं, जैसे फील्ड प्रयोगशालाओं या प्रशिक्षित कर्मचारियों का न होना। 11 राज्यों में 2014–15 में जारी 2,693 करोड़ रुपये राज्यों को 200 दिन तक की देरी से पहुँचे। इसी अवधि में 11 राज्यों में 372 परियोजनाएँ भूमि न मिलने या विवाद के कारण छोड़ दी गईं, जबकि उन पर 280 करोड़ रुपये खर्च हो चुके थे (नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक, 2016)।

राजनीति भी निर्माण को प्रभावित कर सकती है। लेहने, शापिरो और वांडेन आइंडे (2018) ने पाया कि कड़े चुनाव जीतने वाले नेता के नाम से मिलते–जुलते नाम वाले ठेकेदारों का हिस्सा लगभग 63 प्रतिशत बढ़ गया (लगभग 4 से 6.4 प्रतिशत), और ऐसे हस्तक्षेप से लागत बढ़ी, गुणवत्ता घटी तथा सड़कों के कागज़ पर बनी दिखने पर भी वास्तव में न होने की संभावना बढ़ी।

ये आँकड़े पुराने हैं और योजना ने तब से कई सुधार किए हैं, जैसे ई–मार्ग व्यवस्था और पाँच वर्ष की निगरानी (भारत सरकार, 2025क)। फिर भी सवाल बने हुए हैं : सड़क कितनी टिकाऊ है, पाँच वर्ष बाद रखरखाव कौन और कैसे करेगा, और क्या सड़क बनने के बाद लोगों की ज़िंदगी में कुछ ठोस बदलता है।

आगे की राह

- संख्या से अधिक गुणवत्ता पर ज़ोर। जब अधिकांश बस्तियाँ जुड़ चुकी हैं, तब सड़क की चौड़ाई, पुल–पुलिया, नालियों और टिकाऊपन को सफलता का मापदंड बनाना चाहिए। चौथे चरण की नई तकनीकें इस दिशा में अच्छा कदम हैं।
- पाँच वर्ष के बाद रखरखाव की पक्की व्यवस्था। ठेकेदार की ज़िम्मेदारी समाप्त होने के बाद रखरखाव का पैसा और ज़िम्मेदारी राज्य और स्थानीय स्तर पर साफ़ तय होनी चाहिए।

- सड़क के साथ सेवाएँ। शोध बताता है कि सड़क अकेले आय या उपज नहीं बढ़ाती। इसलिए स्कूल, स्वास्थ्य केंद्र, परिवहन सेवा, बाजार और कौशल–प्रशिक्षण को सड़क के साथ जोड़कर योजना बनानी चाहिए।
- टिकाऊ और हरित तकनीक का विस्तार। अगस्त 2025 तक 1.24 लाख किमी से अधिक सड़कें प्लास्टिक कचरे, ठंडे मिश्रण और फुल डेप्थ रिक्लेमेशन जैसी तकनीकों से बन चुकी हैं (भारत सरकार, 2025ख)। इनकी टिकाऊपन की स्वतंत्र जाँच होनी चाहिए, ताकि पता चले कि ये सचमुच लंबे समय तक चलती हैं।
- पारदर्शी आँकड़े और पहले से बना मूल्यांकन। बस्ती–वार रिकॉर्ड सार्वजनिक हों, और जिन बस्तियों को अब सड़क मिलनी है, उनका सड़क से पहले और बाद में सर्वेक्षण हो, ताकि असली असर मापा जा सके। आँकड़ों में एकरूपता भी ज़रूरी है, क्योंकि अलग–अलग दस्तावेज़ों में कुल सड़क के आँकड़े भिन्न हैं।

निष्कर्ष

पीएमजीएसवाई ने 25 वर्षों में लगभग 7.97 लाख किलोमीटर सड़क बनाकर गाँवों की पहुँच बदली है, और योजना अभी चौथे चरण के साथ जारी है। शोध बताता है कि सड़क बाजार से जुड़ाव और काम के स्वरूप को बदलती है, पर आय और उपज में बड़े बदलाव का दावा हर जगह नहीं किया जा सकता। इसलिए अगला चरण केवल और सड़कें बनाने का नहीं, बल्कि सड़क को टिकाऊ रखने और उसे शिक्षा, स्वास्थ्य और बाजार की सुविधाओं से जोड़ने का होना चाहिए, ताकि पहुँच का लाभ परिवारों के जीवन–स्तर के लाभ में बदल सके।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. अग्रवाल, एस. (2018). क्या ग्रामीण सड़कें निर्धनता से बाहर निकलने के मार्ग बनाती हैं? भारत के प्रमाण. जर्नल ऑफ़ डेवलपमेंट इकोनॉमिक्स, 133, 375–395. DOI: 10-1016@j-jdeveco-2018-01-004-
2. अग्रवाल, एस. (2021). स्वास्थ्य की ओर लंबा मार्ग : ग्रामीण भारत में सड़क–पक्कीकरण नीति का स्वास्थ्य–सेवा उपयोग पर प्रभाव. जर्नल ऑफ़ डेवलपमेंट इकोनॉमिक्स, 151, 102667. DOI% 10-1016@j-jdeveco-2021-102667-
3. अडूकिया, ए., असर, एस. तथा नोवोसाद, पी. (2020). आर्थिक अवसर के प्रति शैक्षिक निवेश की प्रतिक्रियाएँ : भारत में सड़क निर्माण के प्रमाण. अमेरिकन इकोनॉमिक जर्नल : एप्लाइड इकोनॉमिक्स, 12(1), 348–376. DOI% 10-1257@app-20180036-
4. असर, एस. तथा नोवोसाद, पी. (2020). ग्रामीण सड़कें और स्थानीय आर्थिक विकास. अमेरिकन इकोनॉमिक रिव्यू, 110(3), 797–823. DOI% 10-1257@aer-20180268-
5. गौतम, एस. के., शंडल, एम. तथा ज़करक, ए. (2026). बाजार की ओर या नगर–सभा की ओर सड़कें? भारत की पीएमजीएसवाई के नए प्रमाण. आईजेडए चर्चा–पत्र सं. 18468 (मार्च 2026). https%@@docs-iza-org@dp18468-pdf
6. नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (2016). ग्रामीण विकास मंत्रालय (संघ सिविल) पर निष्पादन लेखा–परीक्षण, प्रतिवेदन सं. 23 (वर्ष 2016), प्रस्तुत 12 अगस्त 2016. सारांश : पीआरएस लेजिस्लेटिव रिसर्च, https%@@prsindia-org@files@policy@policy&committee&reports@1472706270&Reportþ20Summary&þ20CAGþ20onþ20PMGSY-pdf
7. प्रधानमंत्री कार्यालय (2024). मंत्रिमंडल द्वारा प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना–4 के क्रियान्वयन की स्वीकृति, 11 सितंबर 2024. https%@@www-pmindia-gov-in@\p¾16465141

8. भारत सरकार (2025क). 25वीं वर्षगाँठ : प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना, ग्रामीण संपर्क में बदलाव. प्रेस सूचना ब्यूरो दस्तावेज़, 25 दिसंबर 2025. https%@@static-pib-gov-in@WriteReadData@specificdocs@documents@2025@dec@doc20251226745401-pdf
9. भारत सरकार (2025ख). प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना : ग्रामीण संपर्क में वृद्धि. प्रेस सूचना ब्यूरो दस्तावेज़ (आँकड़े अगस्त 2025 तक). https%@@static-pib-gov-in@WriteReadData@specificdocs@documents@2025@sep@doc2025914636101-pdf
10. भारत सरकार (2025ग). प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना पर प्रेस नोट, प्रेस सूचना ब्यूरो (आँकड़े अगस्त 2025 तक). https%@@www-pib-gov-in@PressNoteDetails-aspÛ\NoteId ¾155199&ModuleId¾3&reg¾3&lang¾1
11. लेहने, जे., शापिरो, जे. एन. तथा वांडेन आइंडे, ओ. (2018). संपर्कों का निर्माण : भारत में राजनीतिक भ्रष्टाचार और सड़क निर्माण. जर्नल ऑफ़ डेवलपमेंट इकोनॉमिक्स, 131, 62–78.
12. लोक सभा (2019). तारांकित प्रश्न सं. 226, पीएमजीएसवाई के अंतर्गत सड़कों का निर्माण, उत्तर दिनांक 09.07.2019. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-nic-in@bitstream@123456789@951515@1@AS226-pdf
13. लोक सभा (2021). अतारांकित प्रश्न सं. 3874, उत्तर दिनांक 21.12.2021. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-nic-in@bitstream@123456789@977823@1@AU3874-pdf
14. लोक सभा (2023). अतारांकित प्रश्न सं. 1470, पीएमजीएसवाई–1, 2 और 3 के अंतर्गत सड़कों का निर्माण, उत्तर दिनांक 12.12.2023. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-nic-in@bitstream@123456789@2971000@1@AU1470-pdf
15. लोक सभा (2025क). अतारांकित प्रश्न सं. 1237, सभी मौसम में उपयोगी ग्रामीण सड़कें, उत्तर दिनांक 11.02.2025. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-sansad-in@bitstream@123456789@2988453@1@AU1237&8MuIwM-pdf
16. लोक सभा (2025ख). अतारांकित प्रश्न सं. 1346, बिहार में पीएमजीएसवाई के कार्यों की समीक्षा, उत्तर दिनांक 11.02.2025. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-sansad-in@bitstream@123456789@2988586@1@AU1346&4Jm2Ee-pdf
17. लोक सभा (2025ग). अतारांकित प्रश्न सं. 4999, पीएमजीएसवाई की सड़कों का जीवन–काल, उत्तर दिनांक 01.04.2025. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-sansad-in@bitstream@123456789@3009924@1@AU4999&XbzGU5-pdf
18. लोक सभा (2025घ). अतारांकित प्रश्न सं. 442, पीएमजीएसवाई के अंतर्गत सड़कों का निर्माण, उत्तर दिनांक 02.12.2025. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@eparlib-sansad-in@bitstream@123456789@3015984@1@AU442&qfAHaM-pdf
19. लोक सभा (2026क). अतारांकित प्रश्न सं. 244, पीएमजीएसवाई के अंतर्गत ग्रामीण सड़कों का चरण–वार निर्माण, उत्तर दिनांक 21.07.2026. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@sansad-in@getFile@lsapps@loksabhaquestions@anneÛ@188@AU244&aq6qmK-pdf
20. लोक सभा (2026ख). अतारांकित प्रश्न सं. 1476, उत्तर दिनांक 28.07.2026. ग्रामीण विकास मंत्रालय, भारत सरकार. https%@@sansad-in@getFile@lsapps@loksabhaquestions@ anneÛ@188@AU1476&rKktXN-pdf
21. शमदासानी, वाई. (2021). ग्रामीण सड़क अवसंरचना और कृषि उत्पादन : भारत के प्रमाण. जर्नल ऑफ़ डेवलपमेंट इकोनॉमिक्स, 152, 102686. DOI% 10-1016@j-jdeveco-2021-102686-

❑❑❑