

पूर्वाचल एक्सप्रेसवे से सम्बन्धित विस्तृत जानकारी

विगत कुछ समय से सोशल मीडिया पर पूर्वाचल एक्सप्रेसवे को लेकर कुछ भ्रामक तथ्य दिये जा रहे हैं यूपीडा इस सम्बन्ध में सही तथ्य आपके सामने रख रहा है। पूर्वाचल एक्सप्रेसवे का निर्माण कम लागत में व उच्च मानकों के अनुरूप कराये जाने हेतु यूपीडा कृत संकल्प है। पूर्वाचल एक्सप्रेसवे परियोजना के क्रियान्वन के सम्बन्ध में एन0एच0ए0आई0 के चेयरमैन, साथ नई दिल्ली में दि. 26.09. 2017 को हुई बैठक में चेयरमैन द्वारा परामर्श दिया गया कि एन0एच0ए0आई0 के अर्न्तगत दिल्ली-मेरठ व बडोदरा-मुम्बई एक्सप्रेसवे के अनुरूप परियोजना की लागत कम करने तथा कम मिट्टी प्रयुक्त करने के दृष्टिगत यूपीडा द्वारा प्रस्तावित मीडियन की चौड़ाई 22.50 मी. से कम करके 4.50 मी. की जा सकती है। मीडियन की चौड़ाई 22.5 मी. रखने पर एक्सप्रेसवे के निर्माण में लगभग 11.11 करोड़ घन मी. मिट्टी का प्रयोग होता जबकि 5.5 मी. मीडियन की चौड़ाई रखने पर 9.58 करोड़ घन मी. मिट्टी का प्रयोग होगा इस प्रकार मीडियन की चौड़ाई कम रखने से 1.53 करोड़ घन मी. मिट्टी, जो उप-खनिज की श्रेणी में आती है के प्रयोग में कमी के साथ-साथ रु. 689 करोड़ की बचत भी हो होगी। मीडियन की चौड़ाई कम हो जाने के कारण अण्डर पास व पुलियों की लम्बाई भी कम हो जाएगी। अण्डर पास व पुलियों तथा अन्य विविध मदों में कमी के कारण रु. 460 करोड़ की अतिरिक्त बचत होगी। चेयरमैन, एन0एच0ए0आई0 द्वारा दिये गये परामर्श के आलोक्य में मीडियन में डब्लू बीम कैंश बैरियर, बिजली के खम्भे, ड्रेन इत्यादि को सुचारु रूप से व्यवस्थित करने को भी दृष्टिगत करते हुए मीडियन की चौड़ाई 5.50 मी. रखी गयी है। यातायात को सुरक्षा प्रदान करने हेतु मीडियन में दोनों ओर कैंश बैरियर लगाये जाएंगे तथा मोड़ों पर उल्टी दिशा से आने वाले वाहन की हेड लाइट की रोशनी से बचाव के लिए एन्टीग्लेयर स्क्रीन का प्राविधान भी किया गया है। इन कार्यों पर लगभग रु. 316 करोड़ का अतिरिक्त व्यय आयेगा। इस प्रकार मीडियन की चौड़ाई कम करने पर लगभग रु. 833 करोड़ की बचत भी होगी। यह भी उल्लेखनीय है कि आगरा से लखनऊ एक्सप्रेसवे में मीडियन की चौड़ाई 4.5 मी. है।

वित्त व्यय समिति के निर्देशानुसार पूर्वाचल एक्सप्रेसवे के आगणन का परीक्षण लोक निर्माण विभाग द्वारा भी कर लिया गया है। लोक निर्माण विभाग द्वारा पेवमेंट की परिकल्पना में यूपीडा द्वारा प्रस्तावित 15 वर्ष के ट्रैफिक के स्थान पर 20 वर्ष के ट्रैफिक के लिए करने तथा मार्ग की कस्ट में डब्लू0एम0एम0 की मोटाई कम करके डी0बी0एम0 की मोटाई बढ़ाने का सुझाव दिया गया है जिससे भारतीय रोड कांग्रेस के मार्ग डिजायन के कोड IRC:37-2012 के मानक भी पूरे हो रहे हैं तथा निर्माण लागत में भी कमी आ रही है।

राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 28 के उच्चीकरण कार्यों के अर्न्तगत एन0एच0ए0आई0 द्वारा 4 लेन चौड़ाई में आजमगढ़ बाई पास का निर्माण कराया जा रहा है। इस बाई पास की स्वीकृति माह अक्टूबर 2014 में हुई थी। यह बाई पास मार्ग पूर्वांचल एक्सप्रेसवे को राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 28 (आजमगढ़-वाराणसी मार्ग) से जोड़ देगा। इस प्रकार पूर्वांचल एक्सप्रेसवे से वाराणसी के लिए अलग से वाराणसी लिंक बनाने का कोई औचित्य नहीं रह जाता है।

पूर्वांचल एक्सप्रेसवे परियोजना के अर्न्तगत मार्ग निर्माण एवं एक्सप्रेसवे पर अन्य सुविधाएं यथा वे साइड एमिनिटीज, टायलेट ब्लॉक इत्यादि को पृथक करने से न केवल मार्ग निर्माण की लागत में कमी आयेगी बल्कि वे साइड एमिनिटीज, टायलेट ब्लॉक एवं अन्य जन सुविधाओं का क्रियान्वन एक्सप्रेसवे निर्माण के साथ-साथ इन कार्यों में दक्ष ठेकेदारों से अर्न्तराष्ट्रीय स्तर का पी.पी.पी. पद्धति पर कराया जायेगा ताकि एक्सप्रेसवे का निर्माण एवं जनसुविधाएं एक साथ पूरी हों जाये। इन जनसुविधाओं को होटल एवं Hospitality क्षेत्र के विकास कर्ताओं द्वारा कराया जाएगा ताकि उनके द्वारा आवश्यकता के अनुरूप व अलग-अलग डिजायन पर जनसुविधाओं का विकास कराया जा सके। उल्लेखनीय है कि जनसुविधाओं को पी.पी.पी. पद्धति पर विकसित करने का निर्णय वर्तमान सरकार के कार्यकाल में मा0 मंत्री परिषद द्वारा लिया गया है।