शोध मंथन Vol. XII No.III July-Sep. 2021 ISSN: (P) 0976-5255 (e) 2454-339X
Available at: *http:/shodhmanthan.anubooks.com*

सिद्धार्थनगर जनपद (उत्तर प्रदेश) में परिवहन मार्गो का वितरण प्रतिरूप

प्राप्तिः 29.08.2021
स्वीकृतः 15.09.2021

परमानन्द
शोधार्थी, भूगोल विभाग
दीनदयाल उपाध्याय गोरखपुर विश्वविद्यालय,
गोरखपुर
ईमेलः *parmanand02016@gmail.com*

सारांश

प्राथमिक काल में परिवहन का अध्ययन परम्परागत आर्थिक भूगोल के चार अंगो प्राथमिक उत्पादन, विनिर्माण, वाणिज्य एवं परिवहन में से एक था। इस तरह परिवहन का अध्ययन आर्थिक क्रिया कलापों को प्रभावित करने वाले कारक के रूप में किया जाता था एवं यह कोई स्वतंत्र शाखा नहीं थी। धीरे–धीरे इसका क्रमबद्ध अध्ययन शुरू हुआ एवं परिवहन का अध्ययन आज भूगोल की एक स्वतंत्र शाखा के रूप में हो रहा है।

परिवहन तंत्र आर्थिक विकास का महत्वपूर्ण कारक है। अवस्थापनात्मक तत्वों में परिवहन का विशेष महत्व हैं लेकिन आश्चर्य की बात है कि अभी तक भारत के आधे से अधिक गांव बारहमासी पक्की सड़कों की अभिगम्यता से दूर हैं। प्रस्तुत शोध पत्र में जनपद सिद्धार्थनगर में भी पक्की सड़कों का अभाव पाया जाता है। लेकिन क्षेत्र के पूर्वी तथा उत्तरी भाग में इसकी ज्यादा सघनता पायी जाती है। वहीं पश्चिमी क्षेत्र में इसका अभाव है। यानी देखा जाये तो इसके वितरण में असमानता पायी जाती है। उलमैन के अनुसार भूगोल क्षेत्रीय अन्तर्क्रिया का अध्ययन करता है जो परिवहन के स्तर में परिलक्षित होती है। क्षेत्रीय अन्तर्क्रिया एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र के मध्य आवागमन से है।

मूल बिन्दु

परिवहन, अवस्थापनात्मक तत्व, अभिगम्यता क्षेत्रीय अन्तर्क्रिया, आवागमन।

प्रस्तावना–

मानव की मौलिक आवश्यकता भोजन, वस्त्र आवास है। प्राचीन समय में मानव जीवन सरल था। अधिकांश समाज आत्मनिर्भर होते थे। अतः मानव अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति स्वयं कर लेता था क्रमशः धीरे–धीरे मनुष्य समूहों में बसने लगा। जनसंख्या में तीव्र वर्षद्धि होती गयी, साथ ही साथ मानवीय क्रियाओं में वैशिष्ट्य भी आता गया। फलस्वरूप मानव का एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना अनिवार्य हो गया, जिससे परिवहन मार्गों तथा साधनों का विकास हुआ। सर्वप्रथम मानव एवं पशु परिवहन के साधन बने, थल पर सड़कों के साथ नदियों पर पुल का विकास किया जाने लगा। सभ्यता में वर्षद्धि के साथ–साथ यांत्रिक परिवहन साधन रेल, नदी, महासागर तथा वायु परिवहन का उपयोग एवं विकास किया जाने लगा।

परिवहन तन्त्र किसी देश के आर्थिक ढाँचे रूपी शरीर की स्नायु प्रणाली होती है। यह देश

के दूरस्थ तथा एकान्त भाग को जोड़ती है। संसाधनों के उपादेयता में वृद्धि करती है। मूल्यों की समता बनाये रखने में सहायता प्रदान करती है। राष्ट्रीय एकता एवं अखण्डता को सम्बल प्रदान करती है, साथ ही, क्षेत्रीय अन्तर्क्रिया को प्रोत्साहन, नाभिक केन्द्रों के माध्यम से नवाचारों का प्रसार, विपणन का विस्तार तथा क्षमता में वृद्धि आदि में परिवहन मार्गों तथा संसाधनों की भूमिका महत्वपूर्ण होती है।

उलमैन (1956) के अनुसार ''परिवहन तन्त्र विभिन्न क्षेत्रों के मध्य पारस्परिक अन्तर्सम्बन्धों का माप है'' अर्थात् परिवहन तन्त्र क्षेत्रीय कार्यात्मक अन्तर्सम्बन्ध की द्योतक होती है, जिससे अर्थतन्त्र के स्वरूप एवं विकास का विश्लेषण परिवहन तन्त्र के प्रतिरूप एवं संरचना के माध्यम से सहायक होता है। इसी प्रकार परिवहन तन्त्र एवं अर्थतन्त्र में सम्बन्धों को स्पष्ट करते हुए बेरी (1959) ने स्पष्ट किया है। ''अर्थतन्त्र की अन्योन्याश्रितता एवं उत्पादक उपभोक्ता के मध्य सम्भाव्य समागम की सीमा का निर्धारण करते हैं''।

अध्ययन क्षेत्र सिद्धार्थनगर जनपद नवसषजित जनपद है। जनपद में विभिन्न अवस्थापनात्मक तत्वों एवं सुविधाओं का पदानुक्रम परिवहन मार्गों से साम्य रखता है, फलस्वरूप जनपद के सम्पूर्ण क्षेत्र परिप्रेक्ष्य में परिवहन सम्बन्धी विशिष्टताओं का अध्ययन करना है। जनपद में परिवहन मार्गो के अन्तर्गत सड़क एवं रेल परिवहन है। परिवहन सम्बन्धी विशिष्टताओं के अन्तर्गत सड़क परिवहन का विशेष महत्व है। इस प्रकार सड़क परिवहन को उनके महत्व के आधार पर वर्गीकृत किया जाता है।

अध्ययन का उद्देश्य–

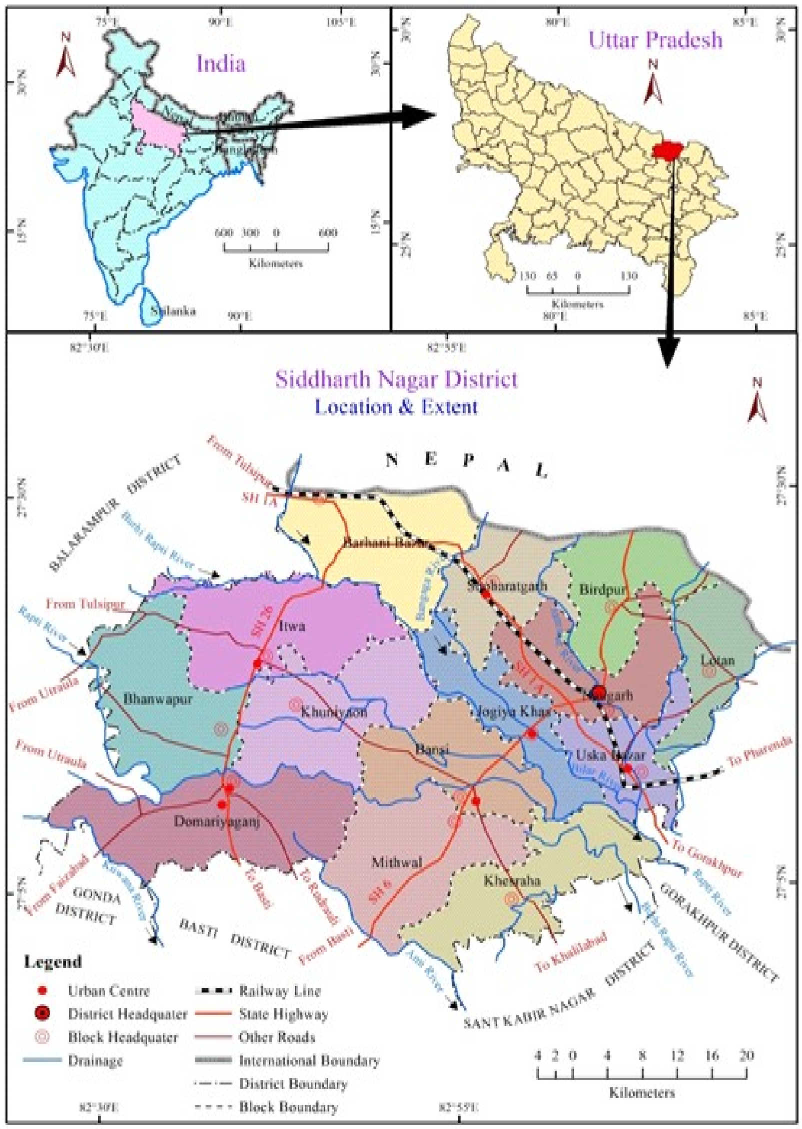
प्रस्तुत शोध पत्र में सिद्धार्थनगर जनपद में परिवहन साधनों के वितरण प्रतिरूप का अध्ययन करना है। जिसके अन्तर्गत मुख्यतः सड़क परिवहन एवं रेल परिवहन आते हैं। सड़क परिवहन के अन्तर्गत हम राष्ट्रीय राजमार्ग, प्रान्तीय राजमार्ग, जनपदीय सड़कें, एवं ग्रामीण सम्पर्क मार्ग का अध्ययन करेगें।

अध्ययन क्षेत्र–

सिद्धार्थनगर जनपद बस्ती मण्डल का एक जिला है। जनपद का कुल क्षेत्रफल 2895 वर्ग किमी० है तथा इसका अक्षांशीय विस्तार $27^0$0'N-$27^0$28'N तथा देशान्तरीय विस्तार $82^0$45'E-$83^0$10' पूर्वी देशान्तर के मध्य विस्तष्त है। जनपद की 2011 की जनगणना के अनुसार कुल जनसंख्या 2553526 है तथा जनसंख्या घनत्व 884 व्यक्ति प्रति वर्ग किमी० है। महिला–पुरूष अनुपात प्रति हजार पुरूषों पर महिलाओं की संख्या 970 है। जनपद में औसत साक्षरता 61.8 प्रतिशत जिसमें पुरूषों की साक्षरता 73.79 प्रतिशत एवं महिलाओं की साक्षरता 49.61 प्रतिशत है।

प्रशासनिक दषष्टिकोण से सिद्धार्थनगर जनपद में कुल पाँच तहसीलें हैं जिसमें नौगढ़, बांसी, डुमरियागंज, इटवा तथा शोहरतगढ़ है तथा 14 विकासखण्ड बॉसी, बढ़नी, भनवापुर, बर्डपुर, डुमरियागंज, उस्का बाजार, शोहरतगढ़, इटवा, जोगिया खास, खेसरहा, मिठवल और नौगढ़ हैं।

भौगोलिक दषष्टिकोण से यह जनपद उत्तर प्रदेश के तराई क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। जहाँ पर उपोष्ण कटिबन्धीय मानसूनी जलवायु होने के साथ–साथ वर्षा की मात्रा लगभग 150 सेमी० से अधिक होती है। जनपद में मुख्य नदी राप्ती है। यहाँ की मिट्टी मुख्य रूप से महीन कणों के निक्षेप से निर्मित समतल, दलदली, नम और उपजाऊ है। जनपद अक्सर बाढ़ की आपदा से प्रभावित रहता है। जनपद में खनिजों की कमी है। यहाँ छोटे–छोटे उद्योग पाये जाते हैं। जनपद में मुख्य कार्य कृषि है।



विधि तंत्र–

प्रस्तुत शोध पत्र द्वितीयक आंकड़ों पर आधारित है जिसके अन्तर्गत जिला सांख्यिकी पत्रिका, शासकीय रिकार्डों एवं अभिलेखों से आंकड़े प्राप्त किये गये हैं। आवश्यकतानुसार चित्र एवं आरेखों से भी प्रदर्शन किया गया है। आंकड़ों को सुग्राह्य एवं सुरूचिपूर्ण बनाने के लिए सांख्यिकी विधियों का प्रयोग किया गया है।

सड़क परिवहन–

भारत में सड़क निर्माण की सुदीर्घ परम्परा रही है। ईसा पूर्व तष्तीय शताब्दी से लेकर मध्य युग में शेरशाह सूरी एवं मुगल शासकों ने सड़क निर्माण कार्य में सहयोग प्रदान किये थे। आधुनिक समय में ब्रिटिश शासकों ने भी सड़कों के निर्माण एवं विकास कार्य पर विशेष ध्यान दिया है। इस प्रकार भारत में सड़कों के निर्माण की परम्परा अत्यन्त प्राचीन है। अधिकांश वस्तुओं एवं सेवाओं का संचालन स्थल पर होता है, जिसके अन्तर्गत सड़क मार्ग का प्रयोग किया जाता है। माल का परिवहन, महत्वपूर्ण यात्रा कार्य आदि की दषष्टि से सड़क परिवहन अत्यन्त महत्वपूर्ण है। सड़क मार्ग जाल क्षेत्रीय अन्तर्क्रिया को यर्थाथ में विकसित करने तथा रेलमार्ग के लिए सम्पूरक तन्त्र के रूप में कार्य करता है, फलस्वरूप क्षेत्र में रेल सड़क मार्ग सभ्यता का विस्तार जितना अधिक होगा, सामाजिक–आर्थिक रूपान्तरण की प्रक्रिया उतनी ही तीव्र होगी।

सड़को का वितरण प्रतिरूप–

सिद्धार्थनगर जनपद में पक्की सड़कों की कुल लम्बाई 3596 किमी० है। अध्ययन क्षेत्र में सड़क मार्ग का वितरण मुख्यतः दो विभागों के अन्तर्गत लोक निर्माण विभाग एवं स्थानीय निकायों के अन्तर्गत पाया जाता है। लोक निर्माण विभागों के अन्तर्गत राष्ट्रीय सड़क मिलती हैं, जबकि स्थानीय निकायों के अन्तर्गत जिला पंचायत एवं नगर निगम की सड़कें मिलती हैं। जनपद में सड़कों की लम्बाई का वितरण निम्न तालिका से स्पष्ट है।

तालिका संख्या–1

सिद्धार्थनगर जनपदः सड़क मार्ग का वितरण (2017–18)

क्रमांक	सड़क मार्ग	लम्बाई (किमी० मे)
अ	लेक निर्माण विभाग के अन्तर्गत	2931
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	–
2	प्रादेशिक राजमार्ग	74
3	मुख्य जिला सड़कें	54
4	अन्य जिला ग्रामीण सड़कें	2803
ब	स्थानीय निकायों के अन्तर्गत	219
1	थ्जला पंचायत	74
2	न्गार निगम नगर पंचायत	145
स	अन्य विभाग	446
	योग	3596

प्रान्तीय राजमार्ग–

यह राज्यों की प्रमुख सड़कें हैं, जिनका महत्व व्यापार एवं उद्योग की दषष्टि से अधिक है। ये सड़कें राष्ट्रीय राजमार्गों एवं जिला केन्द्रों से जुड़ी हुई हैं। अध्ययन क्षेत्र में इस प्रकार के सड़को की कुल लम्बाई 74 किमी० है।

मुख्य जिला सड़कें–

जनपद के मुख्य भागों को विभिन्न उत्पादक केन्द्रों एवं मण्डियों को जोड़ने का कार्य जिला सड़कें करती हैं। जनपद में इसकी कुल लम्बाई 54 किमी० है।

अन्य सड़कें–

अन्य सड़क मार्ग के अन्तर्गत अन्य जिला मार्ग ग्रामीण सड़कें एवं अन्य सड़कों को सम्मिलित किया जाता है। अध्ययन क्षेत्र में वर्ष 2018 में इस प्रकार की सड़कों की कुल लम्बाई 2803 किमी० है। ये सड़कें अध्ययन क्षेत्र में बाह्य उत्पादों का क्षेत्रीय उपभोक्ताओं तक एवं वस्तुओं के प्रवाह में अन्य सड़क की महत्वपूर्ण भूमिका है एवं क्षेत्र के अतिरिक उत्पाद को नगर केन्द्रों तक पहुंचाती हैं।

जिला पंचायत एवं नगर निगम सड़कें–

अध्ययन क्षेत्र में जिला पंचायत एवं नगर निगम सड़कों की कुल लम्बाई क्रमशः 74 किमी० एवं 145 किमी० है।

सड़कों का वितरण–

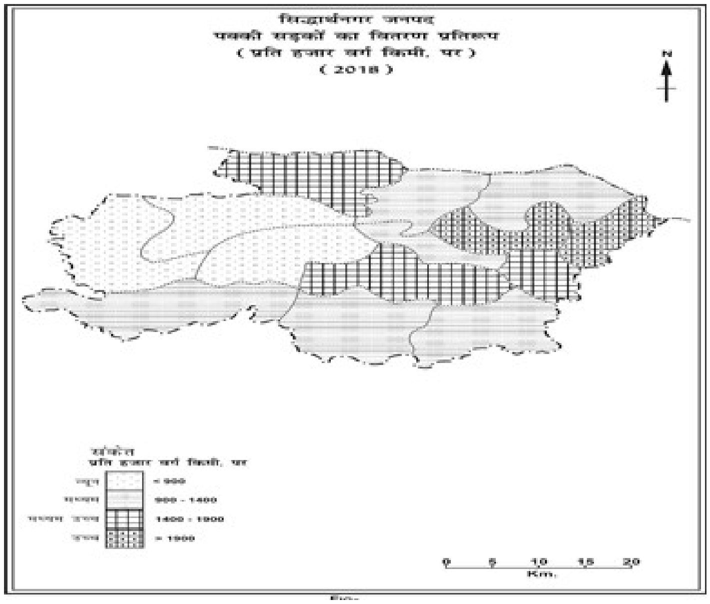
अध्ययन क्षेत्र में प्रति हजार वर्ग किमी० पर पक्की सड़कों की कुल लम्बाई का औसत वितरण 1622.70 किमी० है। विकासखण्ड स्तर पर प्रति हजार वर्ग किमी० पर पक्की सड़कों की कुल लम्बाई का सर्वाधिक वितरण लोटन में है, जबकि सबसे कम वितरण भनवापुर विकासखण्ड में है।

अध्ययन क्षेत्र में प्रति हजार वर्ग किमी० पर पक्की सड़कों का वितरण प्रतिरूप निम्न तालिका से स्पष्ट है–

तालिका–1.2
सिद्धार्थनगर जनपदः पक्की सड़कों का वितरण प्रतिरूप
(प्रति हजार वर्ग किमी० पर) (2017–18)

संवर्ग	संकेतक (किमी० मे)	विकासखण्डों की संख्या
न्यून	<900	3
मध्यम	900–1400	6
मध्यम–उच्च	1400–1900	3
उच्च	>1900	2
योग	–	14

अध्ययन क्षेत्र में प्रति हजार वर्ग किमी० पर पक्की सड़कों की लम्बाई के वितरण प्रतिरूप के अन्तर्गत न्यून संवर्ग के अन्तर्गत इटवा (881.80), खुनियाव (831.40) एवं भनवापुर (779.10) सम्मिलित है। क्षेत्रीय वितरण के अन्तर्गत इनकी स्थिति पश्चिम में है। इसी प्रकार मध्यम संवर्ग के अन्तर्गत बर्डपुर (1390.90), जोगिया (1251.40), खेसरहा (1173.10), शोहरतगढ. (1162.90), डुमरियागंज



(1031.60) एवं मिठवल (971.00) आते हैं। मध्य उच्च संवर्ग के अन्तर्गत पूर्व में स्थिति उस्का बाजार (1643.60), उत्तर में स्थिति बढ़नी (1488.00) तथा पूर्व मध्य में स्थिति बांसी (1438.30) है। जबकि उच्च संवर्ग के अन्तर्गत उत्तर पूर्व में स्थिति लोटन (6653.00) तथा नौगढ़ (2019.8) आता है।

अध्ययन क्षेत्र में प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों के वितरण के विश्लेषणात्मक अध यन हेतु चार संवर्गो में बांटा गया है जो निम्न तालिका से स्पष्ट है–

तालिका–1.3

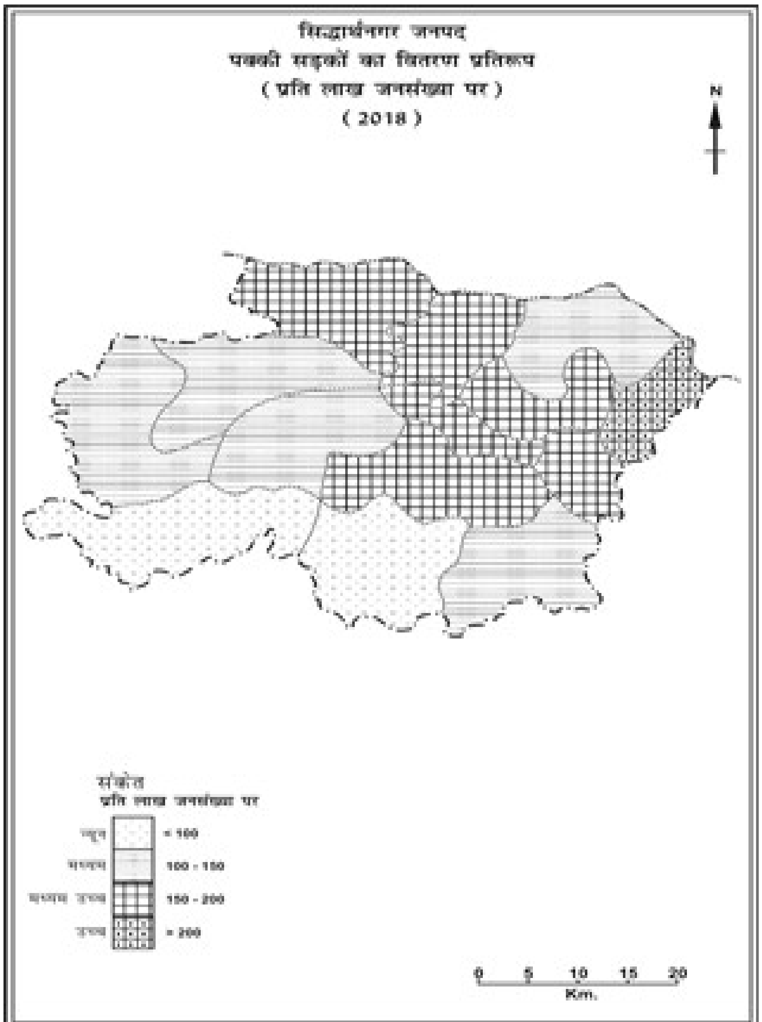
सिद्धार्थनगर जनपदः पक्की सड़कों का वितरण प्रतिरूप

(प्रति लाख जनससंख्या पर) (2017–18)

संवर्ग	संकेतक (किमी० मे)	विकासखण्डों की संख्या
न्यून	<110	2
मध्यम	110–150	5
मध्यम–उच्च	150–200	6
उच्च	>200	1
योग	–	14

अध्ययन क्षेत्र में दक्षिण पश्चिम में स्थिति मिठवल (104.50) तथा डुरियागंज़ (98.30) विकासखण्ड न्यून संवर्ग के अन्तर्गत हैं। यहां प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों का सबसे कम

वितरण पाया जाता है जबकि मध्यम संवर्ग के अन्तर्गत बर्डपुऱ (137.10), इटवा़ (135.10), खेसरहा (128.90), भनवापुऱ (113.10) एवं खुनियाव. (110.50) विकासखण्ड आते हैं। उच्च संवर्ग के अन्तर्गत केवल लोटऩ (225.20) विकासखण्ड आता है। जो क्षेत्र के पूर्व में स्थित है।



रेलमार्ग–

वर्तमान परिवहन सुविधा द्वारा यातायात के उद्देश्य से रेल परिवहन विस्तार लगभग एक शताब्दी होने पर भी इसका विस्तार सड़क मार्ग की अपेक्षा कम मिलता है क्योंकि रेलमार्ग के निर्माण में प्रतिकूल प्राकृतिक तत्व जैसे–तीव्र ढाल प्रवणता, विषम जलवायु आदि अपेक्षाकृत अधिक व्यवधान

उत्पन्न करते हैं, साथ ही, अधिक मात्रा में माल यातायात की मांग होने पर भी रेलमार्ग निर्माण का आर्थिक औचित्य होता है। सामान्यतः स्थल परिवहन के अन्तर्गत रेलमार्गों के विस्तार की दृष्टि से विशेष महत्व नहीं है क्योंकि यहां रेलमार्ग उस्का बाजार विकासखण्ड से होते हुए नौगढ़ तथा बढ़नी तक ही है।

उपर्युक्त विवेचन से स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र में सड़क मार्ग के वितरण में पूर्णतः असमानता मिलती है, जिसका प्रभाव ग्रामीण विकास स्तर पर भी पड़ता है।

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची–

1. श्रीवास्तव, वी०के० शर्मा, नन्देश्वर एवं चौहान पी०आर० (2005): प्रादेशिक नियोजन एवं संतुलित विकास वसुन्धरा प्रकाशन, गोरखपुर।
2. तेमर, राम बिहारी सिंह (1979): ग्रामीण सामाजशास्त्र, मेहरा आफसेट प्रेस, आगरा, पृष्ठ सं० 312।
3. Ullman (1956): The Role of Transportation and Bases for in traction in Man's Role in changing the face of the earth. W.H. Thomas, Chicago University Press.
4. सिंह, कामेश्वर नाथ (2018): परिवहन भूगोल, ज्ञानोदय प्रकाशन, गोरखपुर।