REVIEW OF RESEARCH
ISSN: 2249-894X
IMPACT FACTOR : 5.7631(UIF)
VOLUME - 11 | ISSUE - 8 | MAY - 2022

चमोली जनपद में सड़को के विकास का एक भौगोलिक अध्ययन

डॉ. प्रेम सिंह राणा[1], डॉ. गुरू प्रसाद थपलियाल[2]
[1]प्राध्यापक भूगोल हिमवन्त चन्द्रकुवर बर्त्वाल रा. स्नातकोत्तर महाविद्यालय
नागनाथ पोखरी चमोली उत्तराखण्ड.
[2]प्राध्यापक, भूगोल ओं. स. राजकिय महाविद्यालय,देवप्रयाग
टिहरी गढवाल उत्तराखण्ड.

सारांशः

किसी भी क्षेत्र के विकास में सडकों की मुख्य भूमिका होती है। वर्तमान में वे क्षेत्र अधिक विकसित है। जहां सड़क यातायात की सुविधायें है।गढवाल हिमालय में जहां उँचीं पर्वत चोटियॉ, शंकरी नदी धाटियां, नग्न खडी चटानों, घने जंगल जैसी घरातलीय बिषमतायें है। आज सड़को के विकास ने इस क्षेत्र को विकास की नई दिशा दी है। जो ऐसे दुर्गम क्षेत्रों के लिए बरदान सिद्ध हुआ है। चमोली जनपद में यातायात परिवहन से आर्थिक सामाजिक शैक्षणिक स्तर में परिवर्तन हुआ है।लेकिन सड़क यातायात के विकास से यहां की पारिस्थिकी ,सांस्कृतिक तथा पर्यावरण पर प्रभाव पडा है।

शब्द – सड़क, मोटर यातायात, हिमालय चोटियाँ, दुर्गम क्षेत्र, सामाजिक, सांस्कृतिक, प्राकृतिक पर्यावरण।

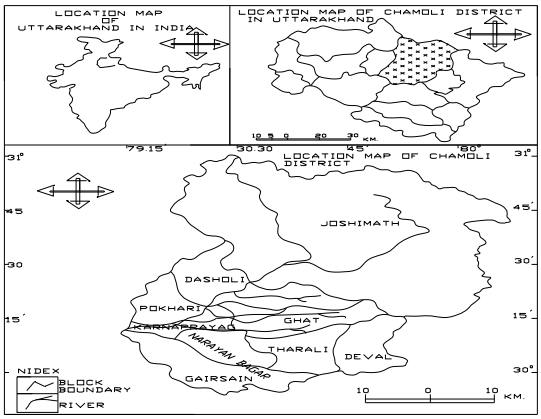
प्रस्तावना–

मानव भोजन की प्राप्ति के लिये अधिकतर एक स्थान से दुसरे स्थानो पर आना जाना होता रहता था निरन्तर आवागमन से उसके पद चिन्हो से भूमि पर एक टेढी–मेढी सर्पिल–वर्तुल आकृति बनी इसी आकृति को पगडण्डी कहा जाने लगा, जो आज के विकसित मार्गों का आदिम रूप है। प्राचीन साहित्य में इन्ही पगडण्डियों के विकसित रूप को पथिकाया पथ राह आदि कहा गया है इन्ही पथों पर या इनके समान्तर सड़क मार्गो का विकास हुआ तथा धीरे धीरे इन सड़क मार्गो पर जो रात्री पडाव थे वे वर्तमान में कस्बे वन गये।सड़केकिसी भी राष्ट्र की सर्वांगीण समृद्धि की आधार स्तम्भ है।सांस्कृतिक विकास के लिए सड़को का अद्धितीय योगदान रहा है। सड़के ग्रामीण कृषि क्षेत्रों को नगरों तथा शहरों से जोडकर पूरक के रूप में कार्य करते है। भारतीय सड़क मार्गों का वर्गीकरण 1943 ई0 में नागपूर सड़क योजना के अनुसार किया गया है। भारतीय सड़को को निम्न प्रकार वर्गीकृत किया गया है। 1 राष्ट्रीय राजपथ 2 राज्य की सड़के 3 जिले की सड़के4 ग्रामीण सड़के 5 सीमान्त सड़के आदि है इसी आधार पर जनपद चमोली में सड़क मार्गो को 5 भागो में वर्गीकृत किया गया है। वर्तमान समय में जनपद में तकनीकी एंव जन सुविधाओ के आधार पर सड़क निर्माण कार्य किया जा रहा है।

अध्ययन क्षेत्र –

प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र उत्तराखण्ड राज्य का जनपद चमोली है। जो भारत तिब्बत सीमा पर स्थित है।एक सीमान्त जनपद है।जनपद चमोली का सृजन 14 फरवरी 1960 को हुआ।जनपद चमोली का अक्षांशीय विस्तार

2905"उत्तरी अक्षांश से 31010" उत्तरी अक्षांश तथा 7902" पूर्वी देशान्तर से 80015" पूर्वी देशान्तर के मध्य फैला है। जनपद के पूर्व में रूद्रप्रयाग व उत्तकाशी पश्चिम में पिथौरागढ व बागेश्वर उत्तर में चीन ;तिब्बतद्ध जो कि अन्तराष्ट्रीय सीमा है तथा दक्षिण में अल्मोडा व पौडी गढवाल जनपद स्थित है। जनपद का क्षेत्रफल 8060 वर्ग किमी है। जिसमें 5061 वर्ग किमी क्षेत्र पर वन फैले है। जनपद में कुलग्राम सभाओं की संख्या 1244 तथा 12 तहसील 9 विकास खण्ड है जनपद चमोली में कुल जनसंख्या वर्ष 2011 के अनुसार 391605 है। जनपद चमोली में मुख्य रूप से निम्न सड़के हैं। जिसमें 1. जिले की सड़के 2. ग्रामीण सड़के 3. सीमान्त सड़के 4.राष्ट्रीय राजमार्ग,राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 58 जनपद चमोली के बीचों–बीच से गुजरती है। 5. सीमान्त सड़के,जनपद चमोली सामरिक दृष्टी से महत्व पूर्ण है। वही दूसरी और सुप्रसिद्ध धार्मिक स्थलों एवं अनेक प्राकृतिक स्थलों के लिए जाना जाता है। जनपद की धरातलीय स्थलाकृतियॉ जैसे हिमच्छादित पर्वत श्रंखलायें, उँचे जल प्रपात, लटकती धाटियां, नदी वेदिकायें, नग्न चटानें, बुग्याल, हिमनद, ताल, घने जंगल अनेक प्रकार की विषमतायें है। जनपद चमोली में सड़को के विकास से इन प्राकृतिक स्थलो को पर्यटन का केन्द्र बना दिया है। जिससे यहां बर्षभर पर्यटक आते है। पर्यटन से यहां की सामाजिक, आर्थिक,एंव संस्कृति में बदलाव एंव विकास हो रहा है।



अध्ययन का उदेश्य –

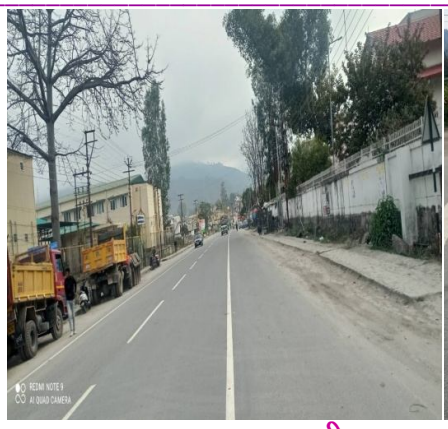
प्रस्तुत शोध–पत्र का मुख्य उद्वेश्य।1. जनपद में सड़क मार्गों के निमार्ण से उत्पन पर्यावरणीय समस्याओ का आकलन करना 2. धार्मिक, सांस्कृतिक, व्यावसायिक महत्व का अध्ययन करना

विधितन्त्र –

प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र में प्राथमिक तथा द्वितीयक आँकडों का उपयोग किया गया है। प्राथमिक आँकडे साक्षात्कार तथा क्षेत्र भ्रमण से एकत्रित किये गये। द्वितीय स्रोतों में विकास खण्डों तहसीलों व जिला मुख्यालयों तथा सांख्यिकीय पुस्तक से प्राप्त किया गया ।

जनपद चमोली में सडक मार्गो का विकास–

चमोली जनपद उत्तराखण्ड राज्य का सीमान्त जनपद होने के कारण सुरक्षा की दृष्टि अति महत्वपूर्ण हैं। जनपद चमोली में सड़को का निर्माण तीव्रता से हो रहा है। सड़को के विकास से आवागमन तथा अर्थव्यवस्था, कृषि की अभिनव, तकनीकि, उद्योग, बैकिंग, बाजार रोजगार आदि का निरन्तर विस्तार हो रहा है



राष्ट्रीय राजमार्ग मार्ग 58 का विकास

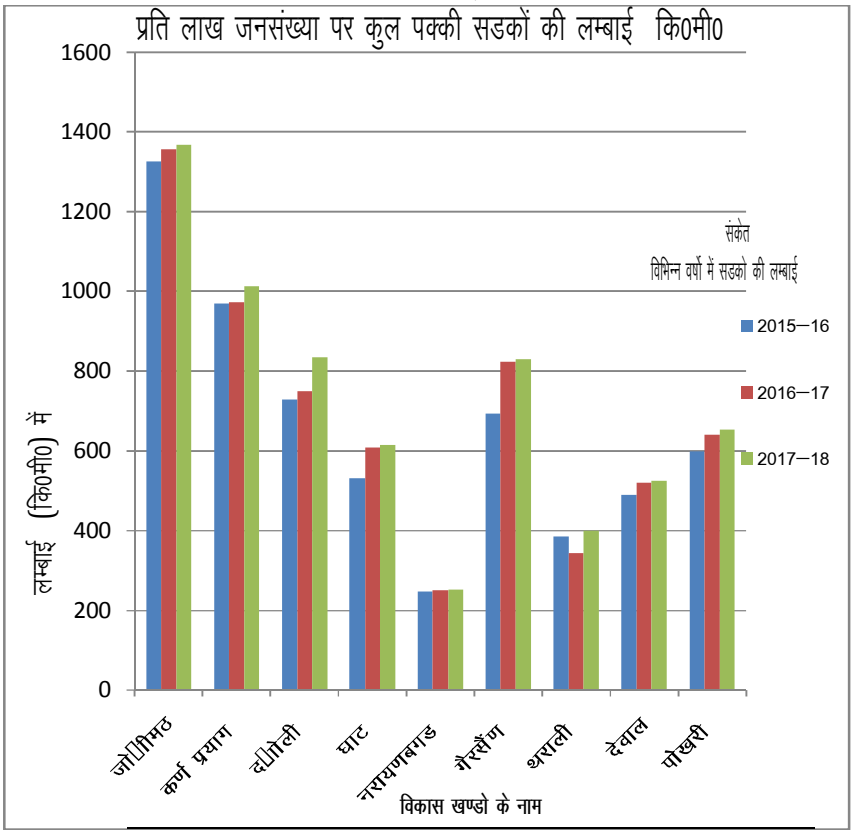
जपनद चमोली में सड़को के विकास से नयी नयी बस्तियां, कृषि, संस्कृति का विकास तेजी से हो रहा है।जपनद चमोली में उत्पादन विनिमय और वितरण का सुचारू रूप से संचालन विकसित होना सुगम परिवहन द्वारा ही सम्भव हो सका है जपनद चमोली में आर्थिक भू–दृश्य के स्वरूप एवं विकास का विश्लेषण परिवहन तंत्र के प्रतिरूप एवं सरंचना के माध्यम से किया जा सकता है।जनपद चमोली में सड़को का निर्माण विभिन्न वर्षो में निम्न तालिका में प्रस्तुत किया गया है।

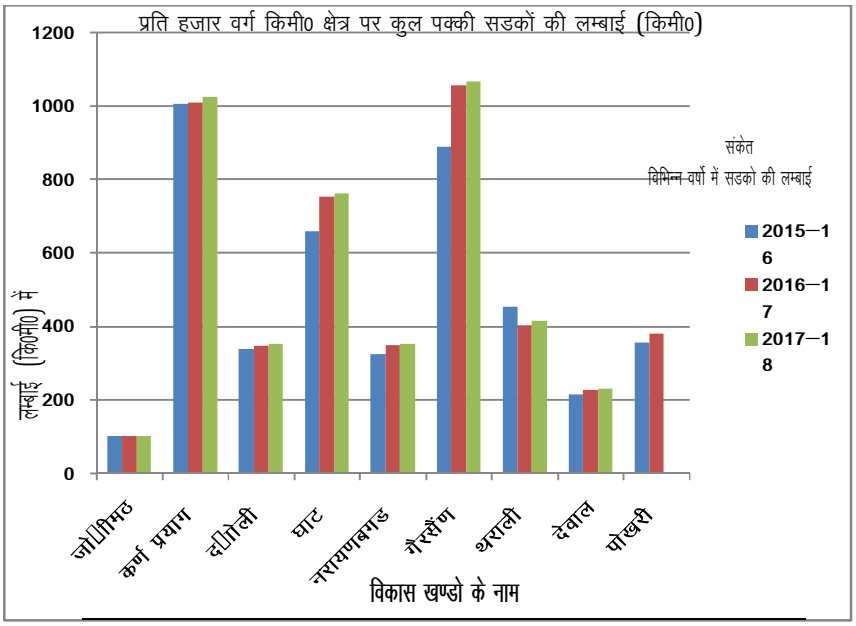
जनपद में पक्की सड़को की लम्बाई ;किमी0द्ध में विभिन्न वर्शो में

कम सं.	विकासखण्डो के नाम	प्रति लाख जनसंख्या पर कुल पक्की सड़को की लम्बाई (किमी.)			प्रति हजार वर्ग किमी0 क्षेत्र पर कुल पक्की सड़को की लम्बाई (किमी.)		
		2015–16	2016–17	2017–18	2015–16	2016–17	2017–18
1	जोशीमठ	1325.15	1355.28	1368.32	101.17	101.40	102.38
2	कर्ण प्रयाग	970.30	972.80	1013.47	1007.06	1009.66	1026.90
3	दशोली	728.84	749.23	834.89	338.08	347.54	353.18
4	घाट	532.48	609.33	615.20	659.57	754.77	762.03
5	नरायणबगड	246.94	251.46	253.88	324.38	348.65	352.01
6	गैरसैंण	693.92	823.49	831.41	890.52	1056.80	1066.97
7	थराली	385.89	343.28	398.98	454.07	403.93	414.38
8	देवाल	490.28	519.71	524.71	214.05	226.90	229.08
9	पोखरी	598.76	640.70	654.79	356.15	381.09	385.50
	समस्त विकास खण्ड	5972.56	6262.23	6495.65	4345.05	4630.74	4692.43

तालिका संख्या 1 में अंकित है कि जनपद में प्रति लाख जनंसख्या पर कुल पक्की सड़को की लम्बाई समस्त विकासखण्डों में वर्ष 2015–16 में 5972.56 थी जो वर्ष 2017–18 में बढकर 6495.65 हुई वर्ष 2015 से 2018 में प्रति लाख जनसंख्या पर कुल पक्की सड़को कि लम्बाई में 423.09 किमी0 की बढोत्तरी हुई । वर्ष 2015–16 में प्रति हजार वर्ग किमी0 क्षेत्र में कुल पक्की सड़के समस्त विकास खण्डों में 4345.05 किमी0 थी बढकर वर्ष 2017–18 में 4692.43 हो गयी।वर्ष 2015 से 2018 में प्रति हजार वर्ग किमी0 क्षेत्र में 347.38 किमी0 सड़को की बढोतरी हुई ।जो क्षेत्र के विकास से महत्वपूर्ण है। जनपद में सवसे अधिक सड़को का विकास जोशिमठ विकास खण्ड में वर्ष 2017.18 में प्रति लाख जनसंख्या पर कुल पक्की सड़को की लम्बाई 1368.32 कि0मी0 एंव प्रति हजार वर्ग किमी0 क्षेत्र पर कुल 102.38 कच्ची सड़को का विकास हुआ है। जो सामरिक दृष्टि से महत्व पूर्ण है।जनपद में कम सड़को का निमार्ण विकास खण्ड नारायणबगड मेंहुआ है।विकास खण्ड नारायणबगड में प्रति लाख जनसंख्या पर कुल पक्की सड़को की लम्बाई 253.88 कि0मी0 एंव प्रति हजार वर्ग किमी0 क्षेत्र पर कुल 353.18सड़को का निमार्ण हुआ है। जनपद में सवसे अधिक प्रति हजार वर्ग किमी0 क्षेत्र पर

सड़को का निमार्ण विकास खण्ड गैरसैंण में 1066 कि0मी हुआ है। जनपद चमोली में सड़को का निमार्ण विभिन्न ईकायो के द्वारा किया जाता है। जनपद चमोली में विभिन्न ईकायो के अर्न्तगत निम्न लिखित सड़के है।





जनपद में सड़को की लम्बाई विभिन्न ईकायो(किमी.)में

क्रम संख्या	ईकायो	2015 – 16	2016 – 17	2017 – 18
लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत				
1	राष्ट्रीय राजमार्ग	65	65	65
2	प्रादेशिक राजमार्ग	213.12	176.02	176.02
3	मुख्य जिला सड़के	230.84	213.54	213.54
4	अन्य जिला तथा ग्रामीण सड़के	1444.83	1592.40	1615.36
	योग	1953.79	2046.96	2059.92
स्थानीय निकायों के अन्तर्गत सड़के				
1	जिला पंचायत	0.70	0.70	1.50
2	नगर पालिका नगर पंचायत	17.65	33.02	33.32
	योग	18.35	33.72	34.82
अन्य विभागों के अन्तर्गत सड़के				
1	वन विभाग	1.83	1.83	15.34
2	डी0जी0बी0आर	257.98	266.25	167.28
3	अन्य विभाग के अन्तर्गत	00	00	149.00

जनपद चमोली में राष्ट्रीय राजमार्ग के अर्न्तगत वर्ष 2017.18 में 65 कि0मी है। प्रादेशिक राजमार्ग के अर्न्तगत वर्ष 2017.18 में 176.2 कि0मी0 है। मुख्य जिला सड़को के अर्न्तगत वर्ष 2017.18 में 213.54 कि0मी0 है।अन्य जिला सड़को के अर्न्तगत वर्ष 2017.18 में 1615.36 कि0मी0 है। जिला पंचायत, नगर पालिका, नगर पंचायत के अर्न्तगत सड़को का विकास वर्ष 2017.18 में 15.34 कि0मी0 है। वन विभाग के अर्न्तगत सड़को का विकास वर्ष 2017.18 में 15.34 कि0मी0 है। डी0जी0बी0आर एंव अन्य विभाग नेशनल हाईवे के अर्न्तगत सड़को का विकास वर्ष 2017.18 में 149.34 कि0मी0 है।

जनपद चमोली में यातायात संसाधनो के सुव्यवस्थित संचालन हेतु छोटे बडे यातायात संचालन केन्द्र है।जहां से अन्तर जनपदीय एंव वाह्य जनपदीय, अन्तर राज्यीय,वाह्य राज्यो को सीधी यातायात सेवाओं में बस,टैक्सीयां उपलब्ध होती है। सरकार द्वारा जनपद के मुख्यालय गोपेश्वर एंव जोशिमठ से हेली सेवा उपलब्ध होनी वाली है। ये सेवा गोपेश्वर एंव जोशिमठ से देहरादून के लिये उपलब्ध होगी जनपद चमोली में यातायात संसाधनो के सुव्यवस्थित संचालन हेतु सरकारी सेवामें उत्तराखण्ड राज्य परिवहन निगम की बसें एंव प्रा0लि0जी0एम0ओ0,रूपकुण्ड बस सर्विस, सीमान्त क्षेत्र बस सर्विस.गोपीनाथ टैक्सी युनियन, कर्णप्रयाग टैक्सी युनियन, पोखरी टैक्सी युनियन, जोशिमठ टैक्सी युनियन, आदि अनेक कई छोटी,छोटी टैक्सी युनियने है।जो विभिन्न क्षेत्रों के लिये यातयात सुविधाये उपलब्ध कराते है। जनपद चमोली में यातायात संचालन एवं सेवायें प्रदान करने की दृष्टि से यातायात केन्दो को तीन वर्गो में बांटा गया है।

1. प्रथम श्रेणी में वे यातायात संचालन केन्द्र है। जहां से अन्तर जनपदीय एंव वाह्य जनपदीय, अन्तर राज्यीय,वाह्य राज्ययों को सीधी यातायात सेवाओं में बस,टैक्सीयां उपलब्ध होती है।इन यातायात संचालन केन्द्र मुख्यतया गोपेश्वर, जोशिमठ, कर्णप्रयाग, पोखरी, चमोली, गेरसैण है।
2. द्वितीय श्रेणी में वे यातायात संचालन केन्द्र है। जहां से अन्तर जनपदीय एंव वाह्य जनपदीय, सीधी यातायात सेवाओं में बस, टैक्सीयां उपलब्ध होती है। इन यातायात संचालन केन्द्र मुख्यतया नन्दप्रयाग, धाट, लगासू, नारायणबगड, बद्रीनाथ, देवाल, गोचर है।
3. तृतीय श्रेणी में वे यातायात संचालन केन्द्र है। जहां से केवल स्थानीय स्थानो के लिये यातायात सेवाओं में टैक्सीयां उपलब्ध होती है। इन यातायात संचालन केन्द्र मुख्यतया सोनाल, हापला, मोहनखल, नन्दासैण , तपोवन, छीनका, बिरही, नीजमूला, पीपलकोटी, नीती, नोटी, नेलबामनाथा, सेम सांकरी, आलीकाडण्ई, तोणजी, चांदनीखाल, तरवाडी, शुराईटोटा है।

निष्कर्ष –

किसी भी क्षेत्र के विकास का माध्यम परिवहन तंत्र या मोटर मार्ग ही रहे है। यातायात या परिवहन तंत्र किसी देश या प्रदेश के आर्थिक सामाजिक तथा व्यवसायिक प्रगति का प्रमुख सूचकांक है। परिवहन तंत्र सम्पर्क का साधन तथा आधुनिक जीवन का प्रतीक तथा मानव क्रिया कलापों का केन्द्र बिन्दु है क्योकि दुसरों के सम्पर्क में आने पर ही मनुष्य को ज्ञान हुआ ज्ञान से उसमें सामाजिक एवं आर्थिक विकास हुआ है। इसी कारण आधुनिक सडक परिवहन को अद्यतन सभ्यता और अद्यतन ज्ञान विज्ञान का सहगामी माना जाता है। मानव सभ्यता की प्रत्येक अवस्था में सड़क एवं परिवहन को मानव क्रिया कलापों में सर्वोपरि माना गया है। विकास निरन्तर चलने वाली प्रकिया है। कुशल प्रौद्योगिकी ने ही मानव के सांस्कृतिक विकास में नगरीकरण आधुनिकीकरण औद्योगिकीकरण कृषि विकास में नये प्रयोग पर्यटन उद्योग बैंकिंग आदि को विकसित करने में महत्वपूर्ण योगदान दिया है। सड़को का विकास तथा आधुनिकीकरण एक दूसरे के समानार्थी है। सड़को के जाल की लम्बाई जितनी बढती जायेगी उतना ही विकास भी उसके समानान्तर सतत अनुसरण करता जायेगा यही कारण है कि जिस देश या राष्ट्र की सड़को का विकास जितनी तेज गती से अधिक होगा उस क्षेत्र का संस्कृतिक तथा औद्योगिकी विकास उतनी तेजी से होगा।

सुक्षाव–

जनपद चमोली में सडको के विकास के लिये प्रस्तुत शोध पत्र में कुछ सुझाव दिये गये है।इन सुझाओ पर अमल किया जाय तो जनपद चमोली में प्राकृतिक सौन्दर्य, पर्यावरण, वन्य जीव जन्तुओं पर हाने वाले प्रभावों को कुछ कम किया जा सकता है।

1. जनपद चमोली में धरातलीय विषमताओं होने के कारण आवश्यक क्षेत्र में ही सड़क निर्माण कार्य किया जाना चाहिये।
2. जनपद में धरातलीय विषमताओं होने के कारण जनसंख्या का वसाव विखरा है।अधिकांश गांवो में 10 से 20 परिवार निवास करते है।इस लिये प्रत्येक गाँवो को सड़क मार्गो से नही जोडा जा सकता है।
3. जनपद के मुख्य मार्गो को छोड कर अन्य मार्गो का चोडीकरण यहां के धरातलीय वनावट के अनुरूप सही नही है।सड़क चोडीकरण से यहां भुख्खलन होता रहता है।जिससे पर्यावरण पर प्रभाव पडता है।
4. जनपद के जिन क्षेत्रों में सड़क मार्गो का विकास किया गया है।उन सड़क मार्गो को पक्का किया जाय जिससे इन सड़क मार्गो पर यातायात के संचालन से उडने वाली धूल को कम किया जा सके।
5. जनपद में सडक मार्ग वनने से जितने पेड कटते है।उनकी आपेक्षा दो गुना अधिक पेड लगाये जाय उन पेडो की देखभाल तब तक किया जाय जब तक ये पेड 4 या 5 साल के न हो जांय।
6. सडक निर्माण से जो मलवा निकलता है।उसको डपिगं जोन में ही गिराया जाय डपिगं जोन में चार दिवारो का निर्माण होना चाहिये जिससे मलवा फैले ना डपिगं पूरा हाने पर यहां वृक्षारोपण किया जाना चाहिये।
7. सडको के किनारे किनारे फूल एंव छायादार बृक्ष लगाये जाने चाहिये जो पेड पौधे यहां के जलवायु के अनुरूप हो।
8. सडको की देख रेख उचित होनी चाहिये।

REFERENCES

1. James P.E1929 Development of Transpotation In South America Economic Geography Vol I p 247
2. Singh J1966 Transport ASA Factor in Regional Planning With Particular Reference To India Ed Singh R.L National Geographical Society of Inda Varanasi
3. Singh R.B. 1966 Transport Geography of UttarbPradesh
4. G.P.Thapliyal 2015 Transport System In Uttarakhand A .Cash Study of Ruderaprayag Distri.TheRohilkand Geographical Journal of India VolXVIII July 2015
5. G.P.Thapliyal 2011 Road Transport. Accidents And Fatalities in Mountain A. Case of Uttarakhand State UPUEA Economic Journal Vol 07 Conference No 7 october 2011
6. Burkart, A.J and Medlik.S 1974-Tourism Past ,Persent and Future, Heiemann Publisher, London.