

अध्ययन क्षेत्र जनपद आजमगढ़ (उ०प्र०) में परिवहन का क्षेत्रीय प्रतिरूप

Regional Model of Transport in Azamgarh (UP) Study Area

Paper Submission: 20/03/2020, Date of Acceptance: 28/03/2020, Date of Publication: 29/03/2020

सारांश

परिवहन मार्ग जाल का अध्ययन करते हुए क्षेत्र में परिवहन तन्त्र के क्षेत्रीय प्रतिरूप का भी विश्लेषण किया गया है। जिसमें रेलमार्ग, और सड़क मार्ग जाल दोनों के क्रमिक विकास और क्षेत्रीय वितरण का अध्ययन करने पर यह स्पष्ट होता है कि क्षेत्र में रेलमार्ग की लम्बाई बहुत ही कम है। सामान्य रूप में यहा रेलमार्ग की कुल लम्बाई मात्र 48 किमी. है। यह रेलमार्ग मऊ जनपद से आजमगढ़ के सठियांव विकासखण्ड में प्रवेश करता है और पल्हनी विकासखण्ड में जनपद मुख्यालय को जोड़ते हुए रानी की सराय, मिर्जापुर, फूलपुर एवं पवई विकासखण्डों के सहारे जौनपुर जनपद के शाहगंज को चली जाती है। इस रेलवे मार्ग पर सठियांव, आजमगढ़, रानी की सराय, सरायमीर, महत्वपूर्ण स्टेशन हैं। अब बड़ी लाइन में परिवर्तित हो जाने के कारण रेल मार्ग का सम्पर्क देश के दूसरे नगरों, महानगरों से हो गया है। जिससे माल परिवहन और व्यापार की सुविधा भी विकसित हो रही है। इस तरह स्पष्ट है कि जनपद में सड़क मार्ग ही मुख्य है। सापेक्षिक रूप में जनपद के मध्यवर्ती, पश्चिमी और पूर्वी भागों में विभिन्न सड़क मार्गों का घनत्व अधिक है। सड़क मार्ग जाल के साथ-साथ परिवहन के प्रवाह प्रतिरूप का अध्ययन करने से यह स्पष्ट होता है कि क्षेत्र में बसों, ट्रकों तथा छोटे वाहनों का प्रवाह आजमगढ़ मुख्यालय से मोहम्मदपुर और वहाँ से लालगंज तथा ठेकमा, आजमगढ़ नगर से मऊ, पुनः आजमगढ़ नगर से जीयनपुर दोहरी घाट, और आजमगढ़ नगर से अतरौलिया तथा आजमगढ़ से फूलपुर तक सर्वोच्च प्रवाह मिलता है। यहाँ नगर मुख्यालय और अन्य केन्द्रों के बीच अन्तर्क्रिया सर्वाधिक गहन है।

The regional pattern of the transport system in the region has also been analyzed by studying the transport network. In which, after studying the gradual development and regional distribution of both the railroad, and the road network, it is clear that the length of the railroad in the area is very short. In general, the total length of the rail route here is just 48 km. is. This rail route enters the Sathianv development block of Azamgarh from Mau district and connects the district headquarters in Palhni Vikhand with the support of Rani's inn, Mirzapur, Phulpur and Powai development blocks to Shahganj of Jaunpur district. Sathianv, Azamgarh, Rani Ki Sarai, Saraimir are important stations on this railway route. Now, due to the conversion of the big line, the rail route has been connected to other cities and metros of the country. Due to which the facility of goods transportation and trade is also developing. It is clear in this way that the road is the main road in the district. Relatively, the density of various roadways is high in the intermediate, western and eastern parts of the district. It is clear from studying the flow pattern of transport along the roadway network that it is clear that the flow of buses, trucks and small vehicles in the area flows from Azamgarh headquarters to Mohammadpur and from there to Lalganj and Thekma, Azamgarh city to Mau, again from Azamgarh city. The highest flow is found from Jeyanpur Dohar Ghat, and Azamgarh city to Atraulia and Azamgarh to Phulpur. Here the interaction between the city headquarters and other centers is most intensive.

मुख्य शब्द : परिपूरकता, विनिमय, क्षेत्रीयता, परिवर्तनशील, आंशिक उपयोग, भौगोलिक अन्तराल, भू-वैन्यासिक प्रतिरूप इत्यादि।



देवेन्द्र कुमार चौहान

असिस्टेंट प्रोफेसर,
भूगोल विभाग,
रामजी सहाय स्नातकोत्तर
महाविद्यालय, रूद्रपुर,
देवरिया (उ.प्र.), भारत



सुनील कुमार प्रसाद

असिस्टेंट प्रोफेसर,
भूगोल विभाग,
बापू स्नातकोत्तर महाविद्यालय,
पीपीगंज, गोरखपुर,
(उ.प्र.), भारत

Completeness, Exchange, Territoriality, Variable, Partial Usage, Geographical Interval, Geo-spatial Pattern etc.

प्रस्तावना

परिवहन किसी क्षेत्र के आर्थिक विकास एवं प्रगति का द्योतक है। विकास की कल्पना ही परिवहन से जुड़ी हुई है। वास्तव में आज विश्व के लिए परिवहन साधनों का उतना ही महत्व है, जितना कि व्यक्ति के शरीर में रक्त संचरण का होता है। 'डिकेन'¹ एवं 'पिट्स'² के शब्दों में परिवहन मात्र मनुष्य और विचारों का आदान-प्रदान और संचरण है, जो कि नाडी तन्त्र के रूप में सामूहिक रूप से जुड़े हैं। 'राबिन्सन'³ के शब्दों में परिवहन सर्वव्यापी है और इससे कहीं भी मुक्ति नहीं मिलती है। ऐसी स्थिति की कल्पना ही कठिन है, जहां परिवहन व्यक्ति की जीवन में भूमिका नहीं निभाता हो, परिवहन दुर्लभ एवं अल्प संसाधनों का अवशोषक होता है। इस मद में गलत समय, गलत ढंग से और गलत स्थान पर किया गया व्यय देश की समग्र अर्थ व्याख्या पर गम्भीर प्रभाव डालता है। अपर्याप्त परिवहन साधन प्रादेशिक संसाधनों के प्रभावशाली उपयोग में बाधक होते हैं। अभिगम्यता के अभाव में अधिकांश प्रादेशिक संसाधन बेकार पड़े रहते हैं, अथवा उनका आंशिक उपयोग ही हो पाता है। परिवहन उत्पादन एवं उपयोगिता के मध्य भौगोलिक अंतराल में सेतु का कार्य करता है, जिसमें माल एवं सेवाओं का पारस्परिक लाभ के लिए आदान-प्रदान हो सके।

बेन्सन⁴ के अनुसार वस्तुतः समग्र उद्योग एवं व्यापार सुव्यवस्थित परिवहन व्यवस्था पर ही निर्भर करते हैं। जे.सिंह⁵ के अनुसार 'एक देश के आर्थिक, सामाजिक और राजनैतिक जीवन के सफल संचालन और विकास के लिए परिवहन और संदेशवाहन के साधन अत्यन्त आवश्यक हैं।' परिवहन व्यवस्था एक राष्ट्र की एकता, अखण्डता एवं सुरक्षा शक्ति के लिए ही नहीं अपितु इसके आर्थिक विकास के लिए भी आवश्यक है। यदि कृषि एवं उद्योग एक राष्ट्रीय जीव के शरीर एवं हड्डियाँ हैं, तो परिवहन रेखायें उनकी नाडी। किसलिंग के अनुसार⁶ "परिवहन सभ्यता है।" वर्तमान समय में यह सर्वमान्य तथ्य बन गया है कि निर्वाध एवं कुशल परिवहन व्यवस्था प्रशासनिक, सामाजिक और सांस्कृतिक हितों के साथ-साथ विकासशील देशों के आर्थिक विकास की कुंजी है। निर्वाध परिवहन व्यवस्था की अनुपस्थिति में एक पिछड़ा राष्ट्र सदैव ही कुठित अर्थव्यवस्था में जकड़ा हुआ रहता है। आत्मनिर्भर ग्रामीण अर्थव्यवस्था का स्थान राष्ट्र, अंतर्राष्ट्रीय और आत्मनिर्भरता के द्वारा ले लेने से परिवहन की आवश्यकता और अधिक महसूस होने लगती है।

परिवहन का अत्यधिक महत्व होते हुए भी शोधकर्ताओं का उस महत्वपूर्ण पक्ष की ओर बहुत कम ध्यान गया है और अध्ययन का यह बहुत ही उपेक्षित क्षेत्र रहा है। भूगोल विषय भी इसका अपवाद नहीं है। किन्तु बीसवीं सदी के पाँचवे दशक तक भूगोल वेत्ताओं द्वारा इसका एक आर्थिक घटक के रूप में अध्ययन किया जाता था, कि कैसे यह किसी क्षेत्र के आर्थिक क्रिया-कलापों को प्रभावित करता है। परिवहन एक महत्वपूर्ण भौगोलिक

तथ्य है, जिसके द्वारा विभिन्न भौगोलिक क्षेत्रों में अन्तर्सम्बन्ध विकसित होता है।⁷ परिवहन धरातल पर सामाजिक आर्थिक रचना के भू-वैचारिक प्रतिरूप को विकसित करने में आधारभूत कारक का कार्य करता है। मानव के जन्म के साथ ही निश्चित रूप से परिवहन अस्तित्व में आया होगा। क्योंकि क्षेत्रीय रूप में अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु प्राणि मात्र का गतिशील होना अपरिहार्य है। यही गतिशीलता जब दो केन्द्रों के मध्य हुई होगी, तो परिवहन के लिए मार्गों का विकास हुआ होगा। इन्हीं मार्गों के सहारे मानव समाज अपनी परिवर्तनशील आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र की ओर गया होगा, जिससे विभिन्न क्षेत्रों में सामाजिक, आर्थिक सम्बन्ध विकसित हुआ होगा। धरातल पर मानव समाज और उसके विकास की परिवर्तनशील आवश्यकता के साथ-साथ परिवहन एवं परिवहन के लिए आवश्यक मार्गों का स्वरूप भी परिवर्तित होता गया होगा। आज इसी विकास प्रक्रिया के सन्दर्भ में, परिवहन का विकास क्रम, आदिम सभ्यता से लेकर इस औद्योगिक सभ्यता तक प्रारंभिक मानव और पशुओं के स्थानीय संचलन से होकर विभिन्न क्षेत्रों के बीच मानव विभिन्न उत्पादक सामानों और मानव को सामाजिक-आर्थिक गतिशीलता को विकसित करते रहे हैं। इतना ही नहीं वे मानवीय विचारधाराओं और दूसरे प्रकार के नवाचारों को भी एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र को प्रेरित करते हैं।⁸

इस तरह भौगोलिक सन्दर्भ में परिवहन मार्ग मानवीय गतिशीलता के साथ-साथ मानवीय आवश्यकताओं की पूर्ति करने वाले प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष संसाधनों में गतिशीलता उत्पन्न करते हैं, क्योंकि व्यक्तिगत रूप में किसी भी मानव का अस्तित्व अकेले रहकर सम्भव नहीं है। बल्कि उसकी आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु अनेक संसाधनों की आवश्यकता होती है, जिन्हें वह दूसरे क्षेत्रों से प्राप्त करता है। इस प्रक्रिया में मानव एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में जाता है और आवश्यकता की वस्तुएं लाता है। इसी तरह भौगोलिक सन्दर्भ में विभिन्न क्षेत्र अपनी सामाजिक, आर्थिक आवश्यकताओं हेतु एक दूसरे पर निर्भर रहते हैं और निर्भरता की यह स्थिति परिवहन मार्गों द्वारा ही सुनिश्चित होती है। परिवहन के लिए मार्ग विकसित होने पर मानव और वस्तुओं के प्रवाह के साथ-साथ इससे सम्बन्धित बहुत से संरचनात्मक तत्वों का विकास होता है। इस तरह विभिन्न संरचनात्मक तत्वों का भू-वैचारिक प्रतिरूप भी विकसित होता है, जो कालांतर में परिवर्तनशील प्रवृत्ति के कारण मानव के सामाजिक-आर्थिक भू-दृश्य का जटिल तंत्र बन जाता है।

भौगोलिक संकल्पना के रूप में यदि क्षेत्र की अवधारणा का विश्लेषण किया जाय तो यह स्पष्ट होता है कि दूसरे प्राणियों की तरह मानव में भी क्षेत्रीयता की भावना रही है। मनुष्य ने इसी क्षेत्रीयता के सन्दर्भ में विशिष्ट भौगोलिक अवस्थितियों पर अपने सामाजिक-आर्थिक कार्यों और जीवनशैली को विकसित किया है। मानवीय जनसंख्या में वृद्धि, आवश्यकताओं में वृद्धि, तकनीकी विकास के कारण संसाधनों और उस की उपयोगिता में वृद्धि एक क्षेत्र के मानव समाज का दूसरे क्षेत्र के मानव समाज के सम्पर्क अथवा क्षेत्रीय अन्तक्रिया

को विकसित किया होगा। जिससे दोनों के बीच अंतर्क्रियात्मक सम्बन्धों के कारण भू-वैन्यासिक प्रतिरूप विकसित हुआ। इस तरह भौगोलिक अर्थ में क्षेत्रीय विस्तार, अवस्थिति, घनत्व तथा परिवर्तनशील प्रवृत्ति के गुण होते हैं और इन विशेषताओं के सन्दर्भ में कुछ क्षेत्रों में क्रमशः विकसित होता हुआ मानव समाज अपने अस्तित्व को भी विकसित करता जाता है, लेकिन कालक्रम में विकसित होती हुई आवश्यकताओं के कारण उसे दूसरे क्षेत्र से भी सम्बन्ध बनाना पड़ता है। और इस प्रक्रिया में परिवहन का विकास होता है। इसलिए परिवहन दो विशिष्ट अवस्थितियों के बीच मनुष्य का सामानों की गतिशीलता के रूप में परिभाषित किया जाता है। आर्थिक संदर्भ में परिवहन प्रत्यक्ष तौर पर उत्पादन में सहायक नहीं होता है, बल्कि यह सेवा के रूप में आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु प्रयोग में लाया जाता है। इसी गुण के कारण बहुत से अर्थ-शास्त्रियों ने इसे उत्पादन का भी एक कारक माना है। इस प्रकार विभिन्न भौगोलिक अवस्थितियों अथवा क्षेत्रों के बीच परिवहन मार्ग के अनुसार आवश्यकता पूर्ति हेतु उत्पन्न होता है। यदि आवश्यकता नहीं रहती है तो परिवहन उत्पन्न नहीं हो सकता। उलमैन⁹ ने दो क्षेत्रों के बीच परिवहन उत्पन्न होने के लिए तीन परिस्थितियों का होना आवश्यक बताया है— जिनका विवरण निम्न है।

परिपूरकता

इसे स्पष्ट करते हुए उलमैन ने माना है कि दो क्षेत्रों के मध्य अन्तर्क्रिया स्थापित होने के लिए एक क्षेत्र में किसी वस्तु विशेष की माँग और दूसरे क्षेत्र से उसकी आपूर्ति होना आवश्यक है। पुनः उलमैन ने स्पष्ट किया है कि दोनों क्षेत्रों के बीच परिपूरक तत्वों के रूप में कर्मस्थल, वाणिज्य, शिक्षा, विपणन, सामाजिक तथा एवं मनोरंजन, आश्रय स्थल और तथ्य आवश्यक है। मनुष्यों के अतिरिक्त सामानों के परिवहन में कच्चे पदार्थों का संग्रहण, उत्पादित सामानों का परिवहन और विभिन्न सामानों का वितरण आदि सम्मिलित हैं।

मध्यवर्ती आपूर्ति स्रोतों का अभाव

उलमैन के इस सिद्धांत के अनुसार किन्हीं दो क्षेत्रों में परिवहन के उत्पत्ति का कारण एक से अधिक क्षेत्रों में आवश्यकतापूर्ति के अनेक अवसरों का होना है। यदि किसी माँग के संदर्भ में बहुत से विकल्प उपलब्ध रहते हैं, तो सर्वाधिक सुगम एवं आकर्षण वाले बिन्दुओं के माध्यम से ही परिवहन विकसित होता है।

विनिमय क्षमता

उलमैन के अनुसार दो स्थानों के मध्य परिवहन या अन्तर्क्रिया परिवहन की लागत पर निर्भर करती है। ऐसी परिस्थिति में कम लागत वाले क्षेत्र या स्थान के सन्दर्भ में ही परिवहन विकसित होता है। इसकी लागत सामान्यतया मनुष्यों तथा विभिन्न वस्तुओं के सम्बन्ध में अलग-अलग होती है। इसीलिए विभिन्न स्थानों के बीच अन्तर्क्रिया एक ही अवसर पर सामानों के उपलब्ध होने पर सबसे कम लागत वाले केन्द्रों के सम्बन्ध में परिवहन उत्पन्न होता है।

इस प्रकार दो भौगोलिक स्थितियों अथवा क्षेत्रों के बीच परिवहन का विकास मानव की सामाजिक आर्थिक

आवश्यकताओं को पूरा करने का एक अनिवार्य तथ्य है। इस प्रक्रिया में मानव समाज के प्रारम्भिक विकास क्रम से लेकर अब तक सभ्यता के परिवर्तनशील प्रतिरूप के अनुसार परिवहन की विशेषताएं भी परिवर्तित होती गयी हैं। इसीलिए सामाजिक आर्थिक तत्वों का भू-वैन्यासिक तन्त्र भी परिवहन तन्त्र के सन्दर्भ में परिवर्तित होता गया। यह तथ्य परिवहन के विभिन्न साधनों को कालक्रमानुसार विश्लेषित करने पर स्पष्ट हो जाता है। किसी परिवहन तन्त्र के लिए चार प्रकार के तथ्य आवश्यक होते हैं।¹⁰ जो क्रमशः मार्ग, साधन, उत्प्रेरक शक्ति एवं गन्तव्य बिन्दु हैं।

यदि परिवहन के लिए आवश्यक उपर्युक्त तथ्यों के विकास और वितरण प्रतिरूप का अध्ययन किया जाए तो यह स्पष्ट होता है कि मानव द्वारा क्षेत्रीयता की अभिव्यक्ति के प्रारम्भिक समय में स्थानीयता की भावना अधिक थी और परिवहन मार्ग के रूप में कोई भी भाग विकसित नहीं था। मनुष्य अपने स्वयं द्वारा निर्मित क्षेत्र में प्राकृतिक दृष्टिकोण से सुगम रास्ते को मार्ग के रूप में प्रयोग करता था और अपनी सीमित आवश्यकताओं हेतु स्वयं ही परिवहन करता था। उसका गन्तव्य बिन्दु भी सीमित था। लेकिन सभ्यता के विकास के साथ-साथ मानव का क्षेत्रीय प्रभाव भी विकसित होता गया तथा तकनीकी विकास और आवश्यकताओं के कारण मानव ने क्रमशः साधनों के रूप में जानवरों और जानवरों द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियों का प्रयोग किया। इसके लिए क्रमशः कच्चे मार्गों का विकास किया। भू-वैन्यासिक तन्त्र के रूप में इन मार्गों के सहारे मध्यवर्ती बिन्दुओं और गन्तव्य बिन्दुओं का भी विकास हुआ। पुनः कृत्रिम अथवा प्राकृतिक ऊर्जा चालित वाहनों के विकास के साथ-साथ परिवहन मार्गों में भी विविधता आई और स्थलीय, जल एवं वायु यातायात का विकास हुआ, और इसी के अनुसार विभिन्न प्रकार के स्थलीय, जल तथा वायु परिवहन के साधनों का भी विकास हुआ। जिससे मानव का क्षेत्रीय प्रभाव व्यापक होता गया और विभिन्न प्रकार के परिवहन मार्गों तथा उनपर चलने वाले परिवहन साधनों के कारण गन्तव्य स्थलों तथा मध्यवर्ती स्थलों का भू-वैन्यासिक तन्त्र विकसित हुआ। वर्तमान समय में इसी तन्त्र के कारण एक क्षेत्र का दूसरे से कार्यात्मक रूप में अन्तर्सम्बन्धित होता जा रहा है। और परिवहन मार्गों का जटिल प्रतिरूप और उनपर स्थित विभिन्न प्रकार के स्थानिक तन्त्र के परिणामस्वरूप मानव के सामाजिक-आर्थिक कार्यों की क्षेत्रीय अभिव्यक्ति मूर्तरूप में विकसित हो रही है। यही कारण है कि भौगोलिक क्षेत्र में मानव के सामाजिक-आर्थिक भू-दृश्य का विकास ऐसी विशिष्ट भौगोलिक अवस्थितियों के सन्दर्भ में हुआ है, जो परिवहन तन्त्र में अपेक्षाकृत सुविधाजनक केन्द्रों पर है। इस प्रकार परिवहन तन्त्र के विकसित प्रतिरूप में क्षेत्रीय रूप में अभिगम्य स्थलों पर मानव के सामाजिक-आर्थिक कार्यों का मूर्त रूप परिलक्षित होता है।¹¹

इस तरह किसी भी क्षेत्रीय परिवहन की विभिन्न विशिष्टताओं का विकास और वितरण उस क्षेत्र के मानव, समाज और सामाजिक-आर्थिक संसाधनों में गतिशीलता उत्पन्न करता है तथा इसी गतिशीलता के परिणामस्वरूप परिवहन साधनों और मार्गतन्त्र में सापेक्षिक रूप में

अभिगम्य केन्द्रों पर मानवीय क्रिया-कलापों का उध्वाधर और भौतिक विकास भी होता है। जिससे ऐसे केन्द्र संगम केन्द्र के रूप में विकसित होते हैं। कालांतर में इस केन्द्र का अन्तर्क्रियात्मक सम्बन्ध परिवहन तंत्र के सहारे ही क्षेत्रीय प्रतिरूप ग्रहण करता है। अंत में पदानुक्रमिक रूप में सही प्रक्रिया सम्पूर्ण क्षेत्र के रूप में घटित होती है और इसी तरह एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र के बीच इस प्रक्रिया के चलते सामाजिक-आर्थिक रूपांतरण अथवा विकास प्रतिरूप का प्रसार होता है। इसलिए भूगोल में परिवहन तंत्र और सामाजिक-आर्थिक विकास प्रक्रिया के उद्भव विकास और वितरण में धनात्मक सह सम्बन्ध मिलता है।

सर्वप्रथम उलमैन¹² ने परिवहन भूगोल को एक स्वतंत्र शाखा के रूप में स्थापित किया। इन्होंने 1954 में कहा कि "परिवहन क्षेत्रों के मध्य सम्बन्धों का सूचकांक होता है। अतः यह भूगोल का एक अपरिहार्य पहलू है। उलमैन के अतिरिक्त विलिंगटन (1887), जैफरसन¹³, गाटमैन¹⁴, स्केटलवर्ग, थामस, सिले¹⁵ आदि सब ने भूगोल की इस विशिष्ट शाखा को अपने योगदानों से समृद्ध किया है।

रेल मार्गों का वितरण प्रतिरूप

अध्ययन क्षेत्र जनपद आजमगढ़ रेल मार्गों के सन्दर्भ में एक पिछड़ा क्षेत्र है। यहां केवल एक रेल मार्ग है, जो क्षेत्र के पूर्वी भाग से प्रवेश कर एक सीधी रेखा के सहारे पश्चिम की चली जाती है, इसकी कुल लम्बाई 48 किमी है। वास्तव में यहां रेल मार्गों का विकास बहुत बाद में हुआ है। यह रेल मार्ग पूर्व में छोटी रेल लाइन थी, जो वर्तमान में बड़ी रेल लाइन के रूप में परिवर्तित हो गयी है। आजमगढ़ में रेल मार्ग में मऊ जनपद से आजमगढ़ के सठियांव विकास खण्ड में प्रवेश करती है और यह पल्हनी विकास खण्ड होते हुए आजमगढ़ जनपदीय मुख्यालय को जोड़ती हुई रानी की सराय, मिर्जापुर, फूलपुर एवं पवई विकास खण्डों के सहारे जौनपुर जनपद के शाहगंज को चली जाती है। इस रेल लाइन पर सठियांव, आजमगढ़ एवं फूलपुर प्रमुख स्टेशन हैं, जबकि कई ठहराव स्टेशनों का निर्माण किया गया है। जहाँ प्रायः यात्रियों को निम्न स्तर की सुविधा मिल पाती है। इस प्रकार स्पष्ट है कि अध्ययन क्षेत्र में रेलमार्गों का विकास बहुत कम हुआ है।

सड़क मार्ग

सड़क मार्ग रेल मार्ग की अपेक्षा सुगम्य एवं सरलता के साथ प्राप्त होने वाला परिवहन सुविधा है। यह स्पष्ट किया जा चुका है कि आवास से निकलने एवं पुनः आवास तक आने के लिए परिवहन साधन अपरिहार्य है, इसलिए इसकी महत्ता अपने आप स्पष्ट हो जाती है। अध्ययन क्षेत्र आजमगढ़ में रेल मार्गों की अपेक्षा सड़क मार्गों का अधिक विस्तार हुआ है। मानचित्र संख्या-1.0 को देखने से स्पष्ट होता है कि यहाँ सड़क मार्गों का जाल विछा हुआ है। आजमगढ़ में एक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 29 तथा राजकीय राजमार्ग 57 एवं 34 के साथ ही अनेक जनपद स्तर की सड़कें हैं। जो समीपवर्ती क्षेत्र से आवद्ध हैं।

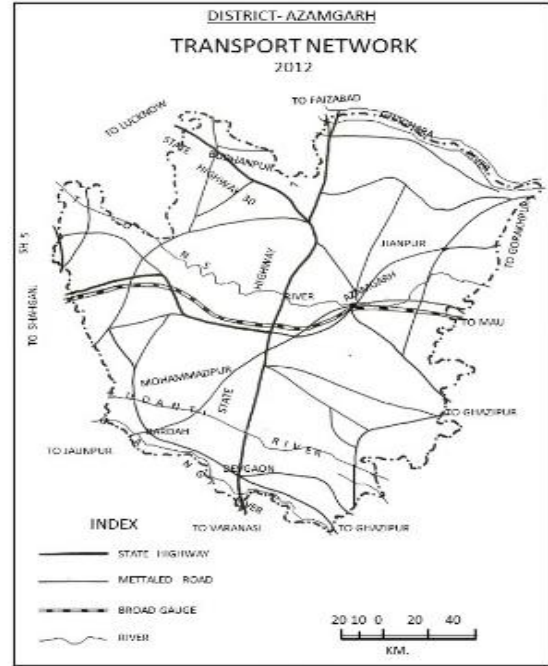


Fig. 0.1

राष्ट्रीय राजमार्ग

यहाँ एक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 29 विद्यमान है, जो आजमगढ़ को सीधे गोरखपुर एवं वाराणसी से जोड़ता है। यह मार्ग गोरखपुर जनपद के नौसढ़ से प्रारम्भ होकर मऊ जनपद के दोहरी घाट में दो शाखाओं में बंट जाता है। एक शाखा मऊ होते हुए गाजीपुर, सारनाथ, वाराणसी को जाती है। जबकि दूसरी शाखा दोहरी घाट से जीयनपुर, आजमगढ़, मोहम्मदपुर होते हुए वाराणसी को चली जाती है। इस मार्ग के सहारे यात्री परिवहन के साथ-साथ माल परिवहन का प्रवाह सर्वाधिक बना रहता है। यह जनपद का प्रमुख सड़क मार्ग है। जो क्षेत्र के मध्यवर्ती भाग से होकर जाता है।

राजकीय राजमार्ग

राष्ट्रीय राजमार्ग के पश्चात् राजकीय राजमार्ग क्षेत्र के पश्चिमी, मध्यवर्ती एवं मध्य उत्तरी भाग को जोड़ते हैं। राजकीय राजमार्ग संख्या 5 अध्ययन क्षेत्र के पश्चिमी भाग में पवई विकास खण्ड से होकर जाता है। यह शाहगंज एवं अकबरपुर को जोड़ने वाली मुख्य सड़क है। इसी तरह राजकीय राजमार्ग संख्या 34 मऊ जनपद और शाहगंज को जोड़ता है। यह मऊ जनपद मुख्यालय से होकर सठियांव, आजमगढ़, रानी की सराय, मिर्जापुर विकास खण्ड मुख्यालय होते हुए फूलपुर होते हुए शाहगंज को चली जाती है। जबकि तीसरी राजकीय राजमार्ग संख्या 7 गोरखपुर जनपद के दियारा क्षेत्र एवं आजमगढ़ के उत्तरी दियारा क्षेत्र को जोड़ती है, यह मार्ग जनपद के उत्तरी भाग महाराजगंज होते हुए तहबरपुर, मोहम्मदपुर, ठेकमा होते हुए वाराणसी को चली जाती है तथा राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 30 आजमगढ़ मुख्यालय से होती हुई कोयलसा, अतरौलिया होती हुई फैजाबाद चली जाती है। इस मार्ग के सहारे अधिकांश यात्रियों का आवागमन फैजाबाद एवं लखनऊ से होता है। यह मार्ग

जनपद के सामाजिक-आर्थिक विकास एवं परिवर्तन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

जनपदीय मुख्य मार्ग

जनपद की मुख्य सड़कें जो अपने चतुर्दिक स्थित जनपद से बाह्य क्षेत्रों को जोड़ती हैं। ये मुख्य सड़कें जनपद मऊ के घोसी, दोहरी घाट, मोहम्मदाबाद, गाजीपुर, वाराणसी, शाहगंज, अकबरपुर एवं फैजाबाद को जोड़ती हैं। अध्ययन क्षेत्र में जनपद की मुख्य सड़कों को निम्न रूपों में स्पष्ट किया जा सकता है-

आजमगढ़ घोसी मार्ग

यह मार्ग क्षेत्र के पूर्वी उत्तरी भाग को जोड़ने वाली महत्वपूर्ण सड़क है। यह मार्ग आजमगढ़ के सहारे होती हुई वनकट, अन्जानशहीद, जीयनपुर, अजमतगढ़, हनुमानगंज, बोझी बाजार होती हुई राष्ट्रीयराजमार्ग (गोरखपुर-मऊ संख्या 28) में जाकर मिल जाती है। अजमतगढ़ में यह मार्ग दो शाखाओं में विभाजित हो जाती है। दूसरी शाखा छपरा, सुल्तानपुर, नदवा सराय होती हुई घोसीपुर चली जाती है।

आजमगढ़, वाराणसी, जौनपुर मार्ग

यह आजमगढ़ की एक महत्वपूर्ण सड़क मार्ग है। जो आजमगढ़ जनपद मुख्यालय एवं जौनपुर एवं वाराणसी मुख्यालयों को सीधे जोड़ती है। वास्तव में यह हमारे जनपद की सबसे महत्वपूर्ण सड़क मार्ग है। जिस पर क्षेत्र के सर्वाधिक यात्री एवं माल यातायात प्रवाह मिलता है। यह मार्ग जनपद के मोहम्मदपुर विकास खण्ड मुख्यालय से 2 प्रमुख शाखाओं में विभाजित हो जाता है। इसकी एक शाखा ठेकमा होती हुई जौनपुर को चली जाती है तथा दूसरी शाखा लालगंज के सहारे वाराणसी को चली जाती है।

आजमगढ़-शाहगंज मार्ग

यह आजमगढ़ की दूसरी सबसे महत्वपूर्ण सड़क है, जो सम्पूर्ण पश्चिमी भाग को परिवहन सुविधायें प्रदान करती है। इस क्षेत्र की अधिकांश स्थानीय सड़कें इस मार्ग में आकर मिलती हैं, जो क्षेत्र में नोडल केन्द्र बनाती हैं। इस मार्ग के सहारे फूलपुर, मार्टिनगंज एवं पवई विकास खण्ड क्षेत्र में मार्ग जाल निर्धारित करते हैं।

आजमगढ़-टाण्डा-फैजाबाद मार्ग

यह अध्ययन क्षेत्र की प्रथम सबसे महत्वपूर्ण सड़क है, जो आजमगढ़ मुख्यालय से होती हुई बिलरियागंज विकास खण्ड में प्रवेश कर महाराजगंज को जाती है। यहां यह दो शाखाओं में बंट जाती है। इसके एक शाखा महाराजगंज विकास खण्ड मुख्यालय होती हुई गोरखपुर के दियारा क्षेत्र को जोड़ती है, जबकि इसकी दूसरी शाखा कोयलसा होकर अतरौलिया में पुनः दो शाखाओं में विभाजित हो जाती है। यहां इसकी एक शाखा फैजाबाद को चली जाती है। यह मार्ग आगे जाकर के जनपद मुख्यालय को राजधानी क्षेत्र लखनऊ से जोड़ता है। जबकि इसकी दूसरी शाखा अकबरपुर के टाण्डा को जोड़ती है। इस प्रकार स्पष्ट है कि यह सड़क मार्ग अध्ययन क्षेत्र की महत्वपूर्ण सड़क मार्ग है।

सड़क मार्गों का वितरण

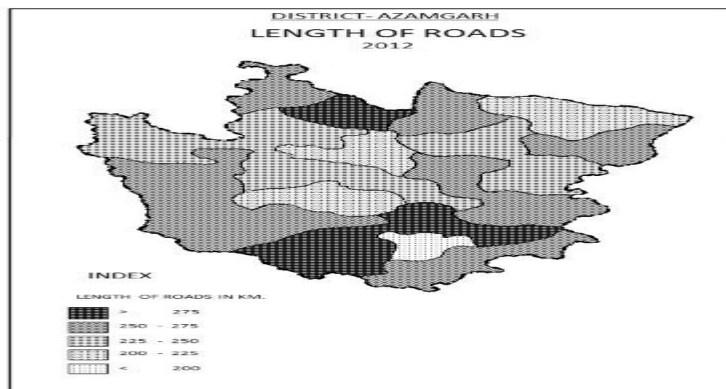
प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र आजमगढ़ जनपद में विकासखण्ड वार सड़कों को किमी० में दिखाने का प्रयास किया गया है। यहाँ अध्ययन क्षेत्र में सबसे अधिक लम्बाई कोयलसा (293) एवं लालगंज (293) विकासखण्ड में देखने को मिलती है, जबकि सबसे कम क्षेत्र के पल्हना (152) विकासखण्ड में देखने को मिलती है। अध्ययन क्षेत्र में इसके वितरण को और अधिक स्पष्ट करने के लिए तालिका संख्या- 1.0 एवं मानचित्र संख्या-2.0 का प्रयोग किया गया है, जो निम्न हैं।

तालिका संख्या - 1.0

आजमगढ़ जनपद में विकास खण्डवार सड़कों की लम्बाई (किमी० में) वर्ष-2012

क्रमांक	श्रेणी	लं० किमी० में	विकास खण्डों की संख्या	विकास खण्डों का प्रतिशत
1.	अतिउच्च	> - 275	3	13.64
2.	उच्च	275-250	9	40.90
3.	मध्यम	250-225	6	27.27
4.	निम्न	225-200	3	13.64
5.	अतिनिम्न	< - 200	1	4.55
योग			22	100.00

स्रोत :- परिवहन विभाग 2012



उपर्युक्त तालिका संख्या-0.1 एवं मानचित्र संख्या-0.2 के विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र में विकास खण्डवार सड़कों की लम्बाई को विभिन्न श्रेणी क्रम में दिखाया गया है। यहाँ अति उच्च श्रेणी के रूप में कुल तीन विकास खण्ड हैं, जो क्षेत्र के उत्तरी भाग में कोयलसा 293, मध्यवर्ती भाग में मेहनगर 290 एवं दक्षिणी भाग में लालगंज 293 स्थित हैं जबकि उच्च श्रेणी के रूप में कुल नौ विकास खण्ड समाहित हैं। जिसमें क्षेत्र के उत्तरी भाग में अजमतगढ़ 264, मध्यवर्ती भाग में पल्हनी 268, पश्चिमी भाग में फूलपुर 266, मार्टिनगंज 269, दक्षिणी भाग में ठेकमा 255 एवं तरवा 270 तथा पूर्वी भाग में जहानागंज 261 विकास खण्ड हैं। इसी तरह मध्यम श्रेणी के रूप में कुल छः विकास खण्ड हैं जो क्षेत्र के उत्तरी-पश्चिमी भाग में पवई 242, अहिरौला 238, मध्यवर्ती भाग में बिलरियागंज 247, मिर्जापुर 226, रानी की सराय 231 एवं पूर्वी भाग में सठियावं 244 विकास खण्ड समाहित हैं। जबकि निम्न श्रेणी के अन्तर्गत कुल 3

विकासखण्ड हैं, जिसमें क्षेत्र के उत्तरी-पूर्वी भाग में हरैया 222, मध्यवर्ती भाग में तहबरपुर 212 एवं मुहम्मदपुर 217 स्थित है जबकि अति निम्न श्रेणी के रूप में केवल एक विकास खण्ड पल्हना (152) जो क्षेत्र के दक्षिणी भाग में स्थित है।

उक्त वितरण से यह स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र में विकास खण्डवार सड़क लम्बाई का सर्वाधिक भाग क्षेत्र के उत्तरी एवं दक्षिणी-पश्चिमी भाग में पाया जाता है। तथा इसकी लम्बाई का न्यूनाधिक भाग क्षेत्र के दक्षिणी भाग में पाया जाता है।

प्रति 100 वर्ग किमी० क्षेत्र पर सड़कों की लम्बाई :-

अध्ययन क्षेत्र आजमगढ़ जनपद में प्रति 100 वर्ग किमी० क्षेत्र पर सड़कों की कुल लम्बाई 138.59 किमी० है (तालिका संख्या-0.2)। यहाँ क्षेत्र के 210.56 किमी० विकास खण्ड में सड़को की लम्बाई सबसे अधिक है जबकि पल्हनी क्षेत्र के हरैया 84.12 विकास खण्ड में सड़को की लम्बाई सबसे कम है।

तालिका संख्या - 0.2

आजमगढ़ जनपद में जनसंख्या और क्षेत्रफल के अनुसार सड़कों की लम्बाई वर्ष-2012

क्रम	विकास खण्ड	सड़कों की लम्बाई किमी० में	क्षेत्रफल वर्ग किमी० में	जनसंख्या	विकास खण्ड (अवरोही क्रम)	प्रति 100 वर्ग किमी० पर सड़कों की लम्बाई किमी० में	विकास खण्ड (अवरोही क्रम)	प्रति लाख जनसंख्या पर सड़कों की लम्बाई किमी० में
1	अतरौलिया	271	135.02	113777	पल्हनी	210.56	अतरौलिया	238.19
2	कोयलसा	293	165.39	160693	अतरौलिया	200.71	मेहनगर	184.58
3	अहिरौला	238	196.02	178182	कोयलसा	177.16	कोयलसा	182.34
4	महराजगंज	271	240.06	160840	रानी की सराय	166.18	जहानागंज	170.49
5	हरैया	222	263.91	171850	मेहनगर	154.92	महराजगंज	168.49
6	बिलरियागंज	247	199.27	210211	सठियावं	148.54	तरवा	164.33
7	अजमतगढ़	264	205.35	189512	जहानागंज	144.29	लालगंज	163.65
8	तहबरपुर	212	176.26	154562	फूलपुर	139.12	मार्टिनगंज	162.13
9	मिर्जापुर	226	165.56	175987	लालगंज	137.57	पल्हनी	158.15
10	मोहम्मदपुर	217	191.92	166034	मिर्जापुर	136.51	फूलपुर	152.98
11	रानी की सराय	237	139.01	157839	अजमतगढ़	128.56	पल्हना	150.01
12	पल्हनी	268	127.28	169458	बिलरियागंज	123.95	रानी की सराय	146.35
13	सठियावं	244	164.16	185660	तरवा	123.19	ठेकमा	145.89
14	जहानागंज	261	180.89	153087	अहिरौला	121.42	अजमतगढ़	139.31
15	पवई	242	206.99	178453	तहबरपुर	120.28	तहबरपुर	137.16
16	फूलपुर	266	191.20	173881	पवई	116.91	पवई	135.61
17	मार्टिनगंज	269	232.35	165916	मार्टिनगंज	115.77	अहिरौला	133.57
18	ठेकमा	255	227.68	174787	मोहम्मदपुर	113.07	सठियावं	131.42
19	लालगंज	293	212.99	179043	महराजगंज	112.89	मोहम्मदपुर	130.69
20	मेहनगर	290	187.19	157112	ठेकमा	111.99	हरैया	129.18
21	तरवा	270	219.17	164301	पल्हना	106.38	मिर्जापुर	128.42
22	पल्हना	152	142.89	101330	हरैया	84.12	बिलरियागंज	117.50

अतएव इस के लिए विभिन्न श्रेणियों के माध्यम से बताने का प्रयास किया गया है। जिसको तालिका

संख्या-0.3 एवं मानचित्र संख्या-0.3 से स्पष्ट किया जा सकता है जो निम्न है।

तालिका संख्या – 0.3

आजमगढ़ जनपद में प्रति 100 वर्ग किमी० क्षेत्र पर सड़कों की लम्बाई (किमी० में) वर्ष-2012

क्रमांक	श्रेणी	लं० किमी० में	विकास खण्डों की संख्या	विकास खण्डों का प्रतिशत
1.	अतिउच्च	> – 200	2	9.09
2.	उच्च	200–175	1	4.55
3.	मध्यम	175–150	2	9.09
4.	निम्न	150–125	6	27.27
5.	अतिनिम्न	< – 125	11	50.00
योग			22	100.00

स्रोत :- परिवहन विभाग 2012

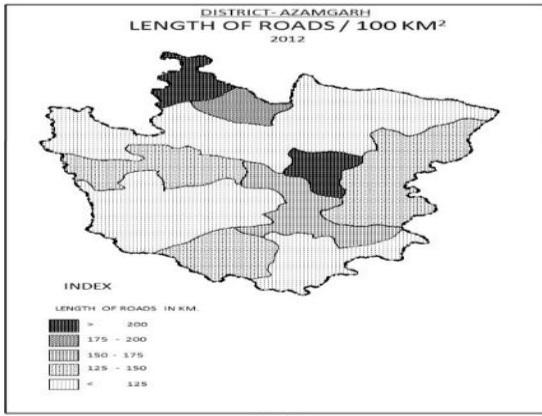


Fig- 0.3

उपर्युक्त तालिका संख्या-0.3 एवं मानचित्र संख्या-0.3 के अध्ययनोपरान्त यह स्पष्ट होता कि अध्ययन क्षेत्र आजमगढ़ जनपद में प्रति 100 वर्ग किमी० क्षेत्र पर सड़कों की लम्बाई को विभिन्न श्रेणियों के द्वारा बताने का प्रयास किया गया है। यहाँ अति उच्च श्रेणी के रूप में कुल विकास खण्ड जो क्षेत्र के उत्तरी भाग में अतरौलिया 200.71 एवं मध्यवर्ती भाग में पल्हनी 210.50 सम्मिलित हैं, जबकि उच्च श्रेणी के रूप में केवल एक विकास खण्ड कोयलसा 177.16 जो क्षेत्र के उत्तरी भाग में है। इसी तरह मध्यम श्रेणी के अन्तर्गत कुल दो विकास खण्ड जो क्षेत्र के मध्यवर्ती भाग में रानी की सराय 166.18 एवं मेहनगर 154.92 स्थित है। जबकि निम्न श्रेणी के रूप में कुल छः विकासखण्ड सम्मिलित हैं, जो क्षेत्र के पश्चिमी भाग में फूलपुर 139.12, मध्यवर्ती भाग में मिर्जापुर 136.51, उत्तरी-पूर्वी भाग में अजमतगढ़ 128.56, सठियांव 148.54, एवं जहानागंज 144.29 किमी० एवं दक्षिणी भाग में लालगंज 137.57 किमी० विकासखण्ड समाहित है। इसी तरह अति निम्न श्रेणी के अन्तर्गत कुल ग्यारह विकास खण्ड जो सम्पूर्ण अध्ययन क्षेत्र के आधे भाग को लिए हुए, सम्मिलित है। जिसमें क्षेत्र के उत्तरी-पश्चिमी भाग में पवई 116.91 किमी०, अहिरौला 121.42 किमी०, उत्तरी भाग में महाराजगंज 112.89 किमी०, हरैया 84.12 किमी०, मध्यवर्ती भाग में तहबरपुर 120.28 किमी०, बिलरियागंज 123.95 किमी०, मोहम्मदपुर 1130.0 किमी०, पश्चिमी-दक्षिणी भाग में मार्टिनगंज 115.7 किमी०, दक्षिणी भाग में टेकमा 111.99 किमी०, पल्हना 106.38 किमी० एवं तरवां 123.19 किमी० विकास खण्ड स्थित हैं।

उक्त वितरण से यह ज्ञात होता है कि अध्ययन क्षेत्र में प्रति 100 वर्ग किमी पर विकास खण्डवार सड़कों की लम्बाई का सर्वाधिक भाग क्षेत्र के उत्तरी एवं मध्यवर्ती-पूर्वी भाग में पाया जाता है। जबकि इसके वितरण का न्यूनाधिक भाग क्षेत्र के उत्तरी, पश्चिमी एवं दक्षिणी भाग में पाया जाता है। तथा शेष क्षेत्रों में इसके वितरण में काफी असमानता पायी जाती है।

प्रति लाख जनसंख्या पर सड़कों की लम्बाई

प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र आजमगढ़ जनपद में प्रति लाख जनसंख्या पर सड़कों की लम्बाई का सर्वाधिक भाग क्षेत्र के अतरौलिया 238.19 विकासखण्ड में पाया जाता है। जबकि इसकी लम्बाई का न्यूनाधिक भाग क्षेत्र के बिलरियागंज 117.5 विकासखण्ड में है। इसके वितरण को और अधिक स्पष्ट करने के लिए तालिका संख्या-0.4 एवं मानचित्र संख्या-0.4 का प्रयोग किया गया है।

तालिका संख्या – 0.4

आजमगढ़ जनपद में प्रति लाख जनसंख्या पर सड़कों की लम्बाई (किमी० में) वर्ष-2012

क्रमांक	श्रेणी	लं० किमी० में	विकास खण्डों की संख्या	विकास खण्डों का प्रतिशत
1.	अतिउच्च	> – 200	1	4.55
2.	उच्च	200–175	2	9.09
3.	मध्यम	175–150	8	36.36
4.	निम्न	150–125	10	45.45
5.	अतिनिम्न	< – 125	1	4.55
योग			22	100.00

स्रोत :- परिवहन विभाग 2012

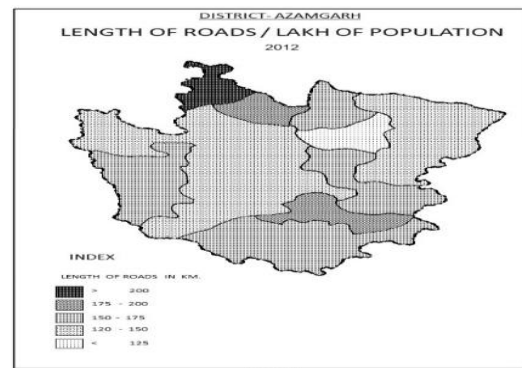


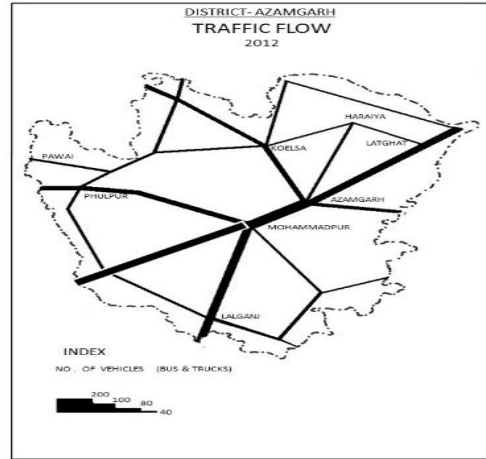
Fig. 0.4

उपर्युक्त तालिका संख्या-0.4 एवं मानचित्र संख्या-0.4 के अवलोकन से यह स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र में प्रति लाख जनसंख्या पर सड़कों की लम्बाई को श्रेणी क्रम कर प्रदर्शित किया गया है। यहाँ अति उच्च श्रेणी के अन्तर्गत केवल एक विकास खण्ड जो क्षेत्र के उत्तरी भाग में अतरौलिया 238.19 हैं। जबकि उच्च श्रेणी के रूप में कुल दो विकास खण्ड जो क्षेत्र के उत्तरी भाग में कोयलसा 182.34 एवं मध्यवर्ती भाग में मेहनगर 184.58 विकास खण्ड समाहित हैं। इसी तरह मध्यम श्रेणी के अन्तर्गत कुल आठ विकास खण्ड सम्मिलित हैं। जिसमें क्षेत्र के उत्तरी भाग में महराजगंज 168.49, पश्चिमी भाग में फूलपुर 152.98, मार्टिनगंज 162.13, मध्यवर्ती भाग में पल्हनी 158.15, दक्षिणी भाग में लालगंज 163.65, पल्हना 150.01, तरवां 164.33 एवं पूर्वी भाग में जहानगंज 170.49 विकास खण्ड स्थित हैं, जबकि निम्न श्रेणी के रूप में कुल दस विकास खण्ड जो सम्पूर्ण क्षेत्र के लगभग आधे भाग को लिए हुए हैं। इसमें क्षेत्र के उत्तरी-पश्चिमी भाग में पवई 135.61, अहिरौला 133.57, उत्तरी क्षेत्र में हरैया 129.18, उत्तरी-पूर्वी क्षेत्र में अजमतगढ़ 139.31, पूर्वी भाग में सठियांव 131.42, रानी की सराय 146.35, मुहम्मदपुर 130.69, एवं दक्षिणी भाग में टेकमा 145.84 विकास खण्ड स्थित है। जबकि अति निम्न श्रेणी के अन्तर्गत केवल एक विकास खण्ड बिलरियागंज 117.5 सम्मिलित हैं।

उक्त वितरण के अवलोकन से यह ज्ञात होता है कि अध्ययन क्षेत्र में प्रति लाख जनसंख्या पर सड़कों की लम्बाई का सबसे कम भाग क्षेत्र के मध्यवर्ती, उत्तरी-पूर्वी में देखने को मिलता है। जबकि शेष क्षेत्रों में लगभग काफी असमानता देखने को मिलती है।

परिवहन प्रवाह प्रतिरूप

भूगोल में समय एवं दूरी के संदर्भ में क्षेत्रीय अभिगम्यता का पर्याप्त महत्व है। किसी भी क्षेत्र के सन्दर्भ में यातायात के साधनों के साथ केन्द्र विशेष के सन्दर्भ में, चतुर्दिक आने जाने में कितना समय लगता है। यही एक महत्वपूर्ण तत्व है, जो विभिन्न केन्द्रों/क्षेत्रों के मध्य अन्तर्क्रियात्मक सम्बन्धों को विकसित करने में सहायक होता है। वास्तविक रूप में धरातल पर किसी भी महत्वपूर्ण आर्थिक केन्द्र का क्षेत्रीय प्रवाह चारों ओर समय एवं दूरी के ही सन्दर्भ में पड़ता है क्योंकि नवाचारों का प्रचार प्रसार इन्हीं तत्वों की आसान पहुँच के साथ होता है। समकाल मानारेख के अन्तर्गत किसी भी क्षेत्र के किसी केन्द्र के सन्दर्भ में विभिन्न मार्गों के सहारे समय और दूरी का मानचित्रण समकाल रेखाओं की सहायता से किया जाता है अर्थात् किसी निश्चित केन्द्र से चतुर्दिक निश्चित समय अन्तराल के आधार पर खींची गई रेखाओं से समकाल मानारेख निर्मित होता है।



अध्ययन क्षेत्र जनपद आजमगढ़ उत्तर प्रदेश के पूर्वी मध्य भाग का एक महत्वपूर्ण जनपद है। यहां सड़क मार्गों का समुचित एवं चतुर्दिक विकास मिलता है, जो परिवहन गम्यता एवं परिवहन प्रवाह को प्रभावित करता है। यहां मुख्य केन्द्र बिन्दु आजमगढ़ है, जहां से प्रत्येक दिवस 200 से अधिक बसों का प्रस्थान अन्य दिशाओं में होता है। जबकि मोहम्मदपुर से सड़क मार्ग दो शाखाओं में विभक्त होने के पश्चात एवं शाखा लालगंज को होते हुए वाराणसी को जाती है। इस मार्ग पर साधनों का प्रवाह 100 से अधिक हैं, जबकि जौनपुर को जाने वाली सड़क पर परिवहन के 80 साधनों का प्रवाह बना रहता है (चित्र संख्या-0.5)। इसी तरह पूर्वोत्तर भाग में जीयनपुर के सहारे गोरखपुर को जाने वाले मार्गों पर 100 परिवहन साधनों का प्रवाह मिलता है। इसी तरह अध्ययन क्षेत्र के समस्त मार्गों पर परिवहन साधनों का निश्चित प्रवाह मिलता है। जो यह स्पष्ट करता है कि यह क्षेत्र परिवहन मार्ग से आबद्ध है, जो क्षेत्र के लोगों को समय, दूरी एवं लागत के सन्दर्भ में सहयोग प्रदान करता है, जबकि क्षेत्र विशेष में नवाचारों का प्रचार प्रसार भी उतनी ही द्रुत गति से बना रहता है।

निष्कर्ष

इस तरह प्रस्तुत अध्याय में परिवहन मार्गों के जनसंख्या और क्षेत्रफल के सन्दर्भ में वितरण से स्पष्ट होता है कि अध्ययन क्षेत्र में रेलमार्ग एक ही है और इसके आधार पर क्षेत्रीय अभिगम्यता केवल मऊ से शाहगंज के बीच में आजमगढ़ मुख्यालय होते हुए अधिक है। अर्थात् सठियांव, पल्हनी, रानी की सराय, फूलपुर विकास खण्डों में रेलमार्ग का थोड़ा प्रभाव है। जबकि सड़क मार्ग जाल यहां अधिक विकसित कहा जा सकता है। राष्ट्रीय राज्यमार्ग 29 और राज्यस्तरीय सड़कों के क्षेत्रीय वितरण के आधार पर यह स्पष्ट होता है कि समन्वित रूप में अध्ययन क्षेत्र के मध्यवर्ती, उत्तरी-पूर्वी और दक्षिणी-पश्चिमी भागों में सड़कों की लम्बाई अधिक है और सड़कों द्वारा निर्मित जाल का भी विकास हुआ है। सामान्यतया सड़क जाल प्रतिरूप के आधार पर सड़क मार्गों पर स्थित विभिन्न केन्द्रों के बीच परिवहन प्रवाह अधिक सघन है। विशेषकर आजमगढ़ मुख्यालय से वाराणसी मार्ग के लालगंज तक और आजमगढ़

मोहम्मदपुर होते हुए टेकमा तक, आजमगढ़-रानी की सराय होते हुए फूलपुर तक, आजमगढ़ से मऊ और आजमगढ़ से दोहरीघाट तथा आजमगढ़ से अतरौलिया तक सर्वाधिक बसें और ट्रक चलते हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग और राज्यमार्गों पर इनका प्रवाह अत्यधिक सघन है। छोटे परिवहन साधनों में जीप और टैम्पो का प्रवाह प्रायः आजमगढ़ नगर से 25-30 किमी० दूर स्थित केन्द्रों तक अधिक है। आजमगढ़ से दक्षिण-पश्चिम में मोहम्मदपुर तक, आजमगढ़ से मऊ और मुबारकपुर तक, आजमगढ़ से जीयनपुर, बिलरियागंज, आजमगढ़ से कप्तानगंज, आजमगढ़ से रानी की सराय होते हुए निजामाबाद और सरायमीर तक जीपों, टैक्सियों और टैम्पो का प्रवाह सर्वाधिक गहन है। जनपद के दक्षिणी और उत्तरी भागों में सीमावर्ती क्षेत्रों में बसों के साथ छोटे साधनों का भी प्रवाह बहुत कम है।

References

1. Singh K.N. (1989): "Transport Network in Rural development" I.R.E.D., Gorakhpur, P.7
2. Dicken, S.N. (1970): "Introduction to Cultural Geography", Toronto : Xerox College Publishing.
3. Robinson H. and Banford G.C (1978): "Geography of Transportation", London: Macdonald and Evance Ltd.
4. Benson D. (1975): "Transport and Distribution" London; W.H.Allen.
5. Singh J. (1964): "Transport Geography of South Bihar", B.H.U. Press.
6. Kissling, G. (1968): "Linkage Improtance in a Regional Highway Network" cannadian Geographer Vol. 13.
7. Ullman, E.L. (1954): "Transportation Geography in American Geography Inventory and Prospects", Edited by James P.E. and Jones C.F. Syracuse, 1. 311
8. Weganar P.L. (1960): "The Human Use of the Earth", PP. 129-30
9. Ullman E.L.: op. cit. Ref. 7
10. Robinson H. and Banford G.C.: op. cit. Ref. 3
11. Taffee, E.J., Richard, L., Morrill, Peter and Gould, R. (1963): "Transport Expansion in Underdeveloped Countries.", a Comparative Analysis, Geographical Review, Vol. 53.
12. Ullman, E.L. and Meyer, H.M. (1954): "Transportation Geography: American Geography : Inventory and Prospects", P. 146
13. Jafferson, M. (1928): "The Civilizing Rails", Economic Geography Vol-4, PP. 121-32.
14. Coatman, J. (1928) : "India in 1927-28 Calcutta", Central Publication Branch, Govt. of India.
15. Seally, (1957): "The Geography of Air Transport", London : Hutchinson University Library.