

सिवनी जिले में कृषि क्षेत्र के विकास में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का योगदान

सारांश

भारत दे"ा प्राचीन काल से ही कृषि प्रधान दे"ा है, दे"ा की लगभग 65 प्रति"ात जनसंख्या की आजीविका का साधन कृषि एवं कृषि संबंधित क्षेत्र है। कृषि क्षेत्र राष्ट्रीय आय में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। कृषि का सीधा संबंध गाँव से है और कृषि विकास का संबंध ग्रामीण विकास से है। कृषि एक ऐसा क्षेत्र है जो लोगों को खाद्यान्न की पूर्ति कराता है, रोजगार प्रदान करता है, उद्योगों को कच्चा माल प्रदान करता है, निर्यातक वस्तुओं का उत्पादन करता है, साथ ही कृषि कार्य कृषक वर्ग को स्वावलंबी भी बनाता है। कृषि स्तर में सुधार का सीधा संबंध ग्रामीण विकास से है इसके विकास से ही राज्य एवं राष्ट्र के विकास की गति अग्रसर होगी।

ग्रामीण सड़क सम्पर्कता आर्थिक और सामाजिक सेवाओं तक पहुँच का संवर्धन करने के फलस्वरूप भारत में कृषि आय और उत्पादक रोजगार अवसरों का अधिक मात्रा में सृजन करते हुये ग्रामीण विकास का न केवल एक मुख्य घटक है वरन् स्थायी रूप से गरीबी निवारण कार्यक्रम का भी एक मुख्य भाग है। विगत वर्षों में विभिन्न कार्यक्रमों के माध्यम से राज्य और केन्द्र की सरकार कृषि विकास का काम कर रही है इस स्थिति को सुधारने के मद्देनजर सरकार ने 25 दिसम्बर 2000 से प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना प्रारम्भ की है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना शत-प्रति"ात केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना है। इस कार्यक्रम के लिये हाई-स्पीड डीजल (एच.एस.डी.) पर उपकर में से 0.75/-रूपये प्रति लीटर निर्धारित है।

मुख्य शब्द : कृषि, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना, ग्रामीण विकास।

प्रस्तावना

भारत एक कृषि प्रधान दे"ा है। दे"ा की लगभग 65 प्रति"ात जनसंख्या की आजीविका का साधन कृषि एवं कृषि संबंधित क्षेत्र है। कुल श्रमिकों में 50 प्रति"ात से अधिक भागीदारी महिलाओं की है। वर्ष 2016-17 के सकल राष्ट्रीय उत्पादन में कृषकों का योगदान लगभग 18 प्रति"ात रहा है। दे"ा की वि"ाल जनसंख्या की खाद्यान्न आवश्यकताओं की पूर्ति के अतिरिक्त कृषि से कृषि आधारित उद्योगों को कच्चा माल, बड़ी संख्या में लोगों को रोजगार और कृषि उत्पादों के निर्यात से विदे"ो मुद्रा की प्राप्ति होती है। कृषि के अंतर्गत फसल उत्पादन के अलावा पशुपालन, बागवानी, मतस्य, कृषि आधारित उद्योगों के लिये कच्चे माल, जूट, कपास, रेशम, मेडिसिन प्लांट आदि का उत्पादन जैसे सभी कार्यों को सम्मिलित किया जाता है। जो सीधे तौर पर भूमि से जुड़े हुये हैं। यदि दे"ा में कृषि को निर्धारित एवं नियंत्रित करते वाले भौगोलिक कारक अनुकूल हो तो दे"ा के लगभग 55 प्रति"ात भाग पर कृषि कार्य किया जा सकता है। भारतीय अर्थव्यवस्था कृषि प्रधान है। कृषि के विकास में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत निर्मित बारहमासी सड़क सम्पर्कता का योगदान बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना को दे"ा के ग्रामीण क्षेत्रों में बारहमासी सड़क सम्पर्कता उपलब्ध कराने हेतु 25 दिसम्बर 2000 को एक पूर्णतय केन्द्र द्वारा वित्तपोषित परियोजना के रूप में आरंभ किया गया। कार्यक्रम के अंतर्गत मैदानी क्षेत्रों में 500 व इससे अधिक की जनसंख्या वाले सभी बसावटों को सम्पर्कता प्रदान कराने पर विचार किया गया है।

कोर नेटवर्क (एकल बारहमासी सड़क सम्पर्कता) के अंतर्गत प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना कार्यक्रम के भाग के रूप में पहचान करने हेतु किए गए सर्वेक्षण के अंतर्गत राज्य सरकारों द्वारा उपलब्ध कराए गए अद्यतन आँकड़ों के अनुसार लगभग 1.67 लाख सम्पर्कविहिन बसावटों को सड़कों से जोड़ने का लक्ष्य है। इसके लिए नई सम्पर्कता हेतु लगभग 3.71 लाख कि.मी. सड़कों का

रत्नेश सैनी

शोधार्थी,

अर्थशास्त्र विभाग,

सामाजिक विज्ञान संकाय,

रानी दुर्गावती वि"वविद्यालय

जबलपुर, म.प्र.

निर्माण एवं 3.68 कि.मी. सड़कों का उन्नयन शामिल है (pmsgy programme guideline)।

साहित्यावलोकन

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का ग्रामीण विकास पर पड़ने वाले प्रभाव विषय पर बहुत कम प्रकाशित अध्ययन उपलब्ध है। इनमें से ज्यादातर अध्ययन अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, सिक्किम, त्रिपुरा, आंध्रप्रदेश एवं तमिलनाडु में किए गए हैं (जास चाथूकुलम, 2011अ एवं 2011ब)। मध्यप्रदेश के संबंध में प्रकाशित अध्ययन जिसमें भोपाल, दतिया तथा धार जिलों का अध्ययन किया गया है (एस अल्ताफ, 2010)। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के कारण ग्रामीण जीवन एवं विकास पर पड़ने वाले प्रभाव का विस्तृत अध्ययन केवल आंध्रप्रदेश के दो जिलों कुडडापह, विजयनगरम एवं तमिलनाडु के तीन जिलों सलेम, तिरुनेल्वेली एवं तिरुवन्नामलई से प्रकाशित हैं (जास चाथूकुलम, 2011अ एवं 2011ब)। इस विषय में कुछ महत्वपूर्ण अध्ययन इस प्रकार है :-

जास चाथूकुलम (2011अ एवं 2011ब) ने आंध्रप्रदेश के दो जिलों कुडडापह, विजयनगरम एवं तमिलनाडु के तीन जिलों सलेम, तिरुनेल्वेली एवं तिरुवन्नामलई के प्रति जिले प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से जुड़े 15 ग्रामों तथा 5 ऐसे ग्राम जो कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से नहीं जुड़े हैं का अध्ययन कर इनके बीच आर्थिक सामाजिक विकास के अन्तर का मूल्यांकन प्रस्तुत किया है। उन्होंने पाया कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से जुड़े ग्रामों में अन्य क्षेत्रों की तुलना में कृषि, व्यवसाय, स्वास्थ्य सुविधाएँ, शिक्षा, रोजगार, नारी सशक्तिकरण, गरीबी उत्थान, आदि कार्यक्रमों से ग्रामीण क्षेत्र ज्यादा लाभान्वित है।

मुक्ता मुखर्जी (2011) ने अपने शोध पत्र "क्या सड़कें विद्यालय में पंजीयन को बेहतर बनाती हैं? भारत की सड़क नीति के साक्ष्य पर आधारित।" में यह पाया कि अच्छी एवं बारहमासी सड़कें छात्रों को सुगमतापूर्वक उनके विद्यालय तक पहुँचने में सहायक होती हैं। और इससे विद्यालय में छात्र पंजीयन संख्या की वृद्धि पर प्रभाव पड़ता है।

अल्ताफ एस. (2010) "मध्यप्रदेश राज्य में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का सामाजिक एवं आर्थिक प्रभाव का आंकलन" इस अध्ययन में जून से जुलाई 2010 की अवधि में मध्यप्रदेश के 4 जिलों से 17 विकासखण्ड का चयन कर 36 ग्रामों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के प्रभाव का विश्लेषण किया गया। इस अध्ययन की कार्य प्रक्रिया में समूह चर्चा तथा परिवार मुखिया से व्यक्तिगत साक्षात्कार द्वारा एवं इस विषय से जुड़े शासकीय सेवकों एवं अन्य ग्रामीणों से जैसे कि ग्राम के पटैल, सरपंच इत्यादि से चर्चा कर वास्तविक आर्थिक आँकड़े एकत्रित किये गये जिनके विश्लेषण के पश्चात् परिणामों को क्रमशः निम्नलिखित बिन्दुवार विषयों में रखा गया है। जैसे - सम्पर्कता पर प्रभाव, रोजगार के अवसर में वृद्धि, वाहनों की संख्या में परिवर्तन, भूमि की कीमत पर प्रभाव।

ग्रामीण सड़क परियोजना - 1 (2009)
"छत्तीसगढ़ के सामाजिक आर्थिक प्रभाव आंकलन"

प्रतिवेदन अप्रैल 2009 में ग्रामीण क्षेत्रों में समूह चर्चा एवं गहन साक्षात्कार किये गये। ग्राम में विभिन्न पृष्ठभूमि के लोगों के समूह में समूह चर्चा के द्वारा यह आंकलन करने का प्रयास किया गया कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के पूर्व एवं प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के पश्चात् ग्राम सुविधाओं के विकास में क्या अन्तर होगा इस अन्तर को वे लोग किस रूप में देखते हैं उनकी इस योजना से क्या अपेक्षाएँ हैं। समूह चर्चा में विकास के मुख्य बिन्दु इस प्रकार रखे गए जैसे कि आवागमन सेवाएँ, स्वास्थ्य सेवाएँ, शिक्षा, लघु उद्योग, शासकीय योजनाएँ, विकास कार्यक्रमों में जनभागीदारी, सड़क सुरक्षा, कृषि एवं रोजगार।

शोध अन्तराल

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत ग्रामीण विकास पर योजना का प्रभाव जानने के लिए प्रकाशित शोध पत्र अन्य राज्यों व मध्यप्रदेश के भोपाल, दतिया तथा धार जिलों में अध्ययन किया गया है। सिवनी जिले के अंतर्गत ग्रामीण विकास पर प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का कृषि विकास पर प्रभाव से सम्बन्धित कोई शोध पत्र मेरी जानकारी के अनुसार वर्ष 2013 से वर्तमान समय में अभी प्रकाशित नहीं हुआ है। इस विषय में अभी तक जिन शोध प्रवधि एवं शोध पत्र प्रकाशित हुये तथा उनमें जो कमियाँ रह गयी उन्हें पूरा करना का प्रयास शोध अध्ययन के दौरान किया गया है।

शोध प्रविधि

प्रस्तावित अध्ययन के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिये शोध कार्य में प्राथमिक एवं द्वितीयक समंकों का संग्रहण किया गया है। द्वितीयक समंकों का संग्रहण शासकीय, अशासकीय विभागों, प्रकाशित, अप्रकाशित दस्तावेजों रिपोर्ट आदि से किया गया है। प्राथमिक समंकों के संकलन में संख्यात्मक (Quantitative) एवं गुणात्मक (Qualitative) दोनों विधियों का पयोग किया गया है। प्राथमिक समंक संकलन हेतु संरचनात्मक प्र"नावली, साक्षात्कार, अनुसूची एवं अवलोकन विधि का प्रमुखता से प्रयोग किया गया है।

संख्यात्मक (Quantitative) समंकों का संकलन प्र"नावली के माध्यम से किया गया। इसके लिए प्रत्येक चयनित विकासखण्ड से प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से जुड़े ग्रामों में से 10 ग्राम तथा इन चयनित ग्रामों में से 10-10 परिवारों को रैंडमली चिन्हित कर परिवार के मुखिया का साक्षात्कार प्र"नावली के द्वारा किया गया है। ऐसे ग्राम जो कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से नहीं जुड़े हैं उनमें से 3 ग्राम प्रत्येक चयनित विकासखण्ड तथा इन प्रत्येक ग्राम के 10-10 परिवार प्रति ग्राम को रैंडमली चिन्हित कर परिवार के मुखिया का साक्षात्कार निर्धारित प्र"नावली के द्वारा किया है।

इस तरह एक विकासखण्ड से 100 परिवारों का चयन किया गया अर्थात् चयनित चार विकासखण्ड से कुल 400 परिवारों का चयन किया गया है। ठीक इसी तरह जिन ग्रामों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना संचालित नहीं हो रही है उनमें से दैव निदर्शन द्वारा चयनित 3 ग्रामों का प्रत्येक ग्राम के 10 परिवारों का चयन किया गया तथा उत्तरदाताओं से जानकारी प्राप्त की गयी। इस तरह एक विकासखण्ड से 30 परिवारों

का चयन किया गया अर्थात् चयनित चार विकासखण्ड के कुल 120 परिवारों का चयन किया गया है। इस तरह कुल $400+120=520$ परिवारों का साक्षात्कार अध्ययन के दौरान किया गया है।

गुणात्मक (Qualitative) समकों के संकलन हेतु प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से जुड़े कुल ग्रामों में से 4 ग्रामों तथा प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से नहीं जुड़े कुल ग्रामों में से 2 ग्रामों को रैंडमली चिन्हित कर इन ग्रामों में पद गमन (Transit Walk) कर आधारभूत ग्रामीण अधःसंरचना, व्यावसायिक तथा सामाजिक गतिविधियों की मैपिंग तथा समूह चर्चा (Focus Group Discussion) एवं गहन साक्षात्कार (In-depth Interview) विधियों का प्रयोग कर विकास से जुड़े तमाम सूचकों की जानकारी प्राप्त की गयी है।

चरों की सांख्यिकीय निर्भरता के परीक्षण के लिए काई वर्ग विधि एवं स्टूडेंट टी टेस्ट का प्रयोग किया गया अध्ययन के अंतर्गत किया गया है।

अध्ययन क्षेत्र

सिवनी जिला दक्षिण मध्यप्रदेश में सतपुड़ा पर्वत श्रेणियों में $21^{\circ}35'$ से $22^{\circ}58'$ उत्तर अक्षांश तथा $79^{\circ}12'$ से $80^{\circ}18'$ पूर्व देशांतर में स्थित है। सिवनी जिला में 8 विकास खण्ड (सिवनी, लखनादौन, छपारा, बरघाट, कुरई, केवलारी, घंसौर, धनौरा) एवं 1585 ग्राम हैं। जिले की कुल जनसंख्या 13.79 लाख में से 88.12 प्रतिशत जनसंख्या ग्रामीण क्षेत्र में निवास करती है। कुल जनसंख्या का 37 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति एवं 10 प्रतिशत अनुसूचित जाति है। जिले में लोगों का मुख्य व्यवसाय कृषि एवं उससे जुड़े अन्य कार्य हैं। जिले में कुल साक्षरता 65.6 प्रतिशत तथा ग्रामीण क्षेत्र में 63.1 प्रतिशत है। जिले में कुल 4968.59 कि.मी. सड़कें हैं जिनमें 1743.05 कि.मी. पक्की सड़कें तथा 3225.54 कि.मी. कच्ची सड़कें हैं।

शोध परिणाम विश्लेषण

सिवनी जिले में कृषि क्षेत्र का विकास से ग्रामीण विकास पर प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के प्रभाव का मूल्यांकन, विश्लेषण एवं परिणाम निम्नानुसार प्राप्त हुये है। सिवनी जिले के लखनादौन, धनौरा, केवलारी, सिवनी विकासखण्डों का विभिन्न क्षेत्रों में प्रभावों का अध्ययन करने के उपरांत यह पाया गया कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का कृषि के क्षेत्र पर भी धनात्मक प्रभाव पड़ा है। 92 प्रतिशत व्यक्ति यह मानते हैं कि ग्रामीण विकास पर प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की सकारात्मक भूमिका है। निश्चिततौर पर कृषि क्षेत्र का विकास प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के कारण चौतरफा देखने को मिलता है। कृषक रबी की फसल, खरीफ की फसल, अन्य फसल पहले से ज्यादा ले पा रहे हैं। रबी फसल का उत्पादन 91 प्रतिशत, खरीफ फसल का उत्पादन 84.25 प्रतिशत व अन्य फसलों का उत्पादन 78.25 प्रतिशत भाग कृषकों के द्वारा प्राप्त किया जा रहा है। वहीं जिन ग्रामीण क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ इनका प्रतिशत कम आँका गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि उपज के कुल लाभ मूल्य में वृद्धि का 97.25 प्रतिशत पाया गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि

उपज के आवागमन खर्चों में कमी होने का 92.25 प्रतिशत रहा है। साथ ही कृषि तथा व्यावसायिक उपयोगी वाहनों के रखरखाव व उसके संचालन के खर्चों में कमी होने का प्रतिशत 93.25 है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि फसल प्रतिरूप में 82.75 की वृद्धि पायी गयी है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि क्षेत्र में विस्तार 87.25 प्रतिशत हुआ है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि आगम के सुविधाजनक होने का प्रतिशत 87.50 आँका गया है, साथ ही लोगों की एक वर्ष में औसत रूप से बचत प्रवृत्ति का स्तर 0-15 वर्ग प्रतिशत के अंतर्गत 80.5 प्रतिशत बचत रही, इसी प्रकार 15-30 वर्ग प्रतिशत में 11 प्रतिशत बचत तथा 30-45 वर्ग प्रतिशत में 7 प्रतिशत बचत व 45 से अधिक वर्ग प्रतिशत में 1.5 प्रतिशत बचत प्रवृत्ति पायी गयी। इससे पता चलता है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के निर्माण से कृषि क्षेत्र का विस्तार होने के साथ-साथ लोगों की बचत करने की क्षमता भी बढ़ी है। तथा जिन क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ बचत का स्तर शून्य है। लोग 0-15 वर्ग प्रतिशत ही बचत कर पाते हैं।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के निर्माण से सम्पर्कता सुलभ होने के कारण कृषक अपनी कृषि उपज को बेचने के लिए कृषि उपज मंडी तक जाने का प्रतिशत 95 पाया गया है। स्थानीय व्यापारी की भी ग्रामीण क्षेत्रों में भूमिका कम हुई है, स्थानीय व्यापारी को कृषि उपज विक्रय का 1 प्रतिशत ही प्राप्त होता है। ग्रामीण सड़क मार्ग आसान होने से ग्रामीण क्षेत्रों की मंडी से दूरी भी आसानी से कम हुई है। गाँव से मंडी या बाजार की दूरी किलोमीटर वर्ग में 2-8 किलोमीटर वर्गों में 71.5 प्रतिशत मंडी है, 9-15 किलोमीटर वर्गों में 23 प्रतिशत मंडी है, 16-22 किलोमीटर वर्गों में 5 प्रतिशत मंडी या बाजार है तथा 23 से अधिक किलोमीटर वर्गों में 0.5 प्रतिशत मंडी या बाजार है। कृषक कम दूरी के मंडी या बाजार में अपनी कृषि उपज को ले जाकर विक्रय कर लाभ अर्जित कर नगदी प्राप्त कर रहे हैं। अधिकांश कृषक अपनी कृषि उपज को गाँव से बाहर मंडी (बाजार) या शहर में ले जाकर विक्रय करने का प्रतिशत 86 है। कृषक द्वारा अपनी कृषि उपज का वास्तविक मूल्य प्राप्त करने का 86 प्रतिशत पाया गया है। कृषक द्वारा कृषि उपज को मंडी या बाजार या शहर ले जाने के लिये उपयोग किये जाने वाले साधन के अंतर्गत पैदल सिर पर लेकर 2 प्रतिशत लोग जाते हैं व बैलगाड़ी से 7 प्रतिशत लोग तथा साइकिल से 18 प्रतिशत ग्रामीण उपज को विक्रय के लिये ले जाते हैं। मोटर वाहन का प्रयोग सबसे अधिक ग्रामीण क्षेत्रों में किया जा रहा है जिसका 70.5 प्रतिशत पाया गया है। और यह संभव प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के कारण ही हुआ है क्योंकि आवागमन सरल और सुविधाजनक होने के कारण ग्रामीण पैदल, बैलगाड़ी, साइकिल, मोटर वाहन सभी साधनों का प्रयोग कर विक्रय कर पा रहे हैं। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि उत्पादन को बाजार ले जाने में सुविधा होने का 99.5 प्रतिशत पाया गया है। ग्रामीणजनों के द्वारा बाजार जाने का प्रतिशत प्रतिदिन में 5 प्रतिशत, साप्ताहिक बाजार जाने का 93 प्रतिशत, पाकक्षीय बाजार जाने का 2 प्रतिशत

पाया गया है। अधिकांश ग्रामीणजन साप्ताहिक ही बाजार जाते हैं। जिसका प्रतिशत अध्ययन में सबसे अधिक है।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से ग्रामीण क्षेत्रों में ग्रामीणजनों को दैनिक आवश्यकताओं की वस्तुएँ निकटतम बाजार में उपलब्ध होने का 94.5 प्रतिशत पाया गया तथा जिन क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ इसका 3.3 प्रतिशत आँका गया जो कि बहुत कम है अतः ये ग्रामीण समुदाय अपनी दैनिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये परेशान होता है क्योंकि सड़क सम्पर्कता का अभाव है। दैनिक आवश्यकताओं की जो वस्तुएँ ग्रामीण क्षेत्रों में उपलब्ध नहीं हैं, उन वस्तुओं को खरीदने के लिए ग्रामीणजनों के द्वारा ब्लॉक मुख्यालय आने का 98.5 प्रतिशत आँका गया तथा जिला मुख्यालय के अंतर्गत 1.5 प्रतिशत पाया गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से ग्रामीणजनों के समय की बचत होने का 99 प्रतिशत पाया गया है अतः प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का धनात्मक – सकारात्मक प्रभाव ग्रामीण समुदाय पर पड़ा है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से खाद्य प्रशंसकरण में वृद्धि होने का 87.5 प्रतिशत है, साथ ही जहाँ सड़क योजना नहीं वहाँ इसका प्रतिशत शून्य है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि की आधारभूत संरचना में वृद्धि होने का प्रतिशत 96.5 प्रतिशत, खेतों का समतलीकरण का 65.5 प्रतिशत, गहरी जुताई का 67 प्रतिशत, जल संरक्षण कार्यक्रम का 58 प्रतिशत, कृषि उपकरण का 56 प्रतिशत, नाडिप टॉका का 86 प्रतिशत, गोबरगैस प्लांट का 63.5 प्रतिशत तथा भण्डारण का 95.5 प्रतिशत आँका गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि आधारभूत संरचना निश्चिततौर पर चौतरफा विकसित हुई है। जिसका लाभ ग्रामीण क्षेत्रों के ग्रामीणों को मिल रहा है।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से रासायनिक उर्वरक एवं कीटनाशक दवाएँ आसानी से कृषकजनों को उपलब्ध होने का 97 प्रतिशत पाया गया है। तथा जिन ग्रामीण क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना नहीं वहाँ इसका प्रतिशत 1.7 है, जो कि बहुत ही कम है अतः ये ग्रामीण समुदाय परम्परागत तरीके से ही कृषि कार्य करने को मजबूर है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से फसल प्रतिरूप में परिवर्तन होने का स्तर 98.5 प्रतिशत है और जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ इसका प्रतिशत शून्य पाया गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के निर्माण से फसल प्रतिरूप में परिवर्तन के अंतर्गत जिन फसलों के क्षेत्र में वृद्धि हुई है वह क्रमशः जैसे:- गेहूँ-चना की फसलों में वृद्धि 49 प्रतिशत, चावल की फसल में वृद्धि का स्तर 23 प्रतिशत, कौदों-कुटकी की फसल में वृद्धि का 7 प्रतिशत सवे के दौरान अध्ययन में पाया गया है। 21 प्रतिशत लोगों को नहीं पता कि कौन सी फसल का उत्पादन प्रतिरूप में परिवर्तन आया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के निर्माण से ग्रामीण क्षेत्रों की परिवर्तित फसल प्रतिरूप से कृषि उत्पादन में वृद्धि होने का 99 प्रतिशत आँका गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से परम्परागत कृषि का स्थान बागवानी या फल, सब्जी की फसल के लेने का 14 प्रतिशत ही पाया गया अतः ग्रामीण क्षेत्रों में अधिकांश ग्रामीण समुदाय कृषि कार्य को ही प्राथमिकता देते हैं अभी बागवानी या फल, सब्जी के

उत्पादन का स्थान का स्तर बहुत कम है। जैसे :- 0-10 प्रतिशत वर्ग के बीच में केवल 96.5 प्रतिशत लोग ही बागवानी या फल, सब्जी का उत्पादन करते हैं, 10-20 प्रतिशत वर्ग के बीच में केवल 3 प्रतिशत ग्रामीणजन इस कार्य को करते हैं तथा 20 से अधिक प्रतिशत वर्ग में केवल 0.5 प्रतिशत ग्रामीणजन है जो बागवानी या फल, सब्जी का कार्य करते हैं इस प्रकार स्पष्ट है कि ग्रामीण क्षेत्रों में कृषि की प्रधानता है बागवानी या फल, सब्जी की नहीं। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से पशुधन में वृद्धि का 7 प्रतिशत तथा कमी का 93 प्रतिशत आँका गया है। ग्रामीण क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के उपरांत भी पशुधन में वृद्धि/कमी होने के निम्न कारण पाये गये हैं। जैसे :- चारागाह-जगह की कमी होने का 85 प्रतिशत, पानी की कमी होने का 6 प्रतिशत, बीमारी के कारण पशुधन घटने का 0.5 प्रतिशत, दूध-डेयरी में वृद्धि होने का 7 प्रतिशत, पैसे की कमी होने का 0.5 प्रतिशत तथा कृषि उपकरण में वृद्धि होने का 1 प्रतिशत प्रभाव पाया गया जो कि पशुधन में वृद्धि/कमी का कारण है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से साधनों के स्थान पर नगद कृषि उपज में वृद्धि होने का 98 प्रतिशत पाया गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के निर्माण से ग्रामीण क्षेत्रों में विभिन्न जीवकोपार्जन के साधनों एवं अवसरों में वृद्धि होने का 97.5 प्रतिशत पाया गया है। इस प्रकार ग्रामीण क्षेत्रों का अध्ययन प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना को लेकर करने पर पता चलता है कि ग्रामीण क्षेत्रों की ग्रामीण रीढ़ अर्थात् कृषि विकसित हुई है तथा ग्रामीण विकास पर प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का प्रभाव सकारात्मक देखने को मिलता है। अतः हम निष्कर्ष के तौर पर स्पष्ट कह सकते हैं कि कृषि क्षेत्र का विकास हुआ है।

निष्कर्ष

1. सिवनी जिले में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के द्वारा ग्रामों के जुड़ने से ग्रामीण क्षेत्रों के विकास के अनेकों अवसर प्राप्त हुये। परन्तु जिन ग्रामों में यह योजना क्रियान्वित नहीं है वे विकास के अवसर से वंचित हैं।
2. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना ग्रामीण क्षेत्रों को एक मजबूत आधार प्रदान करती है।
3. शोध के दौरान यह पाया गया कि ग्रामीण जब बारहमासी सड़क सम्पर्कता से जुड़ जाते हैं तो ग्रामीण क्षेत्र के विकास के रास्ते खुल जाते हैं। तथा जिन ग्रामों में सड़क सम्पर्कता नहीं है वे आज भी पिछड़े हुये हैं।
4. जिन क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना है वहाँ ग्रामों की अधोसंरचना विकसित हुई है। परन्तु जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ अधोसंरचना कम विकसित है।
5. सड़क निर्माण से आवागमन सरल होने के कारण गाँवों से शहरों की दूरी का अन्तर कम हुआ है। जहाँ सड़कें नहीं हैं वहाँ आवागमन की दिक्कत बनी हुई है।

6. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से कृषि क्षेत्र का विस्तार हुआ है। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ कृषि क्षेत्र का विस्तार उपेक्षित है।
7. कृषि उत्पादन में वृद्धि देखी गयी है। जहाँ सड़क नहीं है वहाँ वृद्धि कम आँकी गयी।
8. सड़क निर्माण से कृषकों को आय में वृद्धि हुई है क्योंकि कृषक अपनी उपज कृषक मंडी में विपणन कर पा रहे हैं। जहाँ सड़क योजना नहीं है वहाँ कृषकों को उपज मंडी में विपणन करने पर कठिनाई होती है।
9. ग्रामीण क्षेत्रों के परिवारों की आर्थिक स्थिति मजबूत हुई है।
10. रोजगार का सृजन बढ़ा है। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है उन ग्रामों के परिवारों की आर्थिक स्थिति पूर्ववत् है।
11. शिक्षा के क्षेत्र में विकास हुआ है। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ स्थिति यथावत है।
12. स्वास्थ्य के प्रति ग्रामीणजन जागरूक हुये हैं वे स्वास्थ्य सेवाओं का लाभ प्राप्त कर पा रहे हैं। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ स्वास्थ्य सेवाओं का लाभ नहीं मिल पा रहा है।
13. ग्रामीणजनों की मानसिकता में सकारात्मक परिवर्तन आया है। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ ग्रामीणजनों की मानसिकता संकीर्ण है।
14. ग्रामीणजनों के रहन सहन एवं जीवन स्तर में परिवर्तन आया है जिससे ग्रामीण परिवेश का आर्थिक – सामाजिक एवं राजनैतिक विकास संभव हुआ है। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वहाँ रहन सहन एवं जीवन स्तर न्यूनतम है।
15. सड़क निर्माण से ग्रामीण विद्यार्थियों में उच्च शिक्षा प्राप्त करने में वृद्धि हुई है विशेषतौर पर बालिकाओं की रुचि शिक्षा लेने के प्रति बढ़ी है।
16. सड़क निर्माण आवागमन का उचित मार्ग प्रशस्त करता है जो जीवन को सरल और समृद्ध बनाता है।
17. ग्रामीण महिलाओं की रोजगार में सहभागिता बढ़ी है इससे महिला सशक्तिकरण का विस्तार हुआ है।
18. ग्रामीण क्षेत्रों की गरीबी व बेरोजगारी कम हुई है।
19. सड़क निर्माण से औद्योगिक क्षेत्र में विकास के नवीनतम अवसर सृजित हो रहे हैं।
20. सामाजिक जागरूकता बढ़ी है ग्रामीणजन सरकारी योजनाओं का लाभ प्राप्त कर रहे हैं। जिन ग्रामों में सड़क निर्माण नहीं हो पाया है वहाँ के ग्रामीणजन लाभों से वंचित हैं।
21. राजनैतिक क्षेत्र में सक्रियता बढ़ी है।
22. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से ग्रामीण क्षेत्रों में प्रशासन की कसावट, गाँवों की शान्ति एवं सुरक्षा व्यवस्था बढ़ी है। जहाँ ग्राम सड़क योजना नहीं है वे इस व्यवस्था से उपेक्षित हैं।
23. सड़क निर्माण से व्यावसायिक क्षेत्रों का विकास हुआ है।
24. ग्रामीणजनों की आवश्यकता, उपभोग की वस्तुएँ आसानी से ग्रामीण क्षेत्रों में ही प्राप्त होने लगी हैं।
25. ग्रामीण भूमि के मूल्यों में वृद्धि हुई है।

26. ग्रामीण क्षेत्रों में कच्चे घरों के स्थान पर पक्के घरों के निर्माण में वृद्धि हुई है।
27. सड़क निर्माण से आवागमन के साधन दो पहिया वाहन, चार पहिया वाहन, ट्रैक्टर आदि में वृद्धि हुई है।

सुझाव

1. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत निर्मित सड़कों के निर्माण में गुणवत्ता की कमी पायी गयी जबकि सड़कें 5 वर्ष तक सुरक्षित रहनी चाहिए जिसका अभाव पाया गया। सड़क निर्माण में गुणवत्तायुक्त कच्चे माल के उपयोग के साथ उचित तकनीक का भी प्रयोग किया जायें।
2. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के निर्माण में ग्राम के अन्दर एक सूचना पटल लगाया जाता है जिसमें सड़क निर्माण की समय अवधि, लागत का उल्लेख तथा निर्मित स्थल का नक्शा व ठेकेदार सम्बन्धी जानकारी होती है। परन्तु कई सूचना पटल पर पूरी जानकारी का अभाव देखा गया है। यह जानकारी वैधानिक रूप से सूचना पटल पर दी जानी चाहिए।
3. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत जिन पुलियों का निर्माण किया जाता है वह मजबूत होनी चाहिए ताकि सुचारू रूप से पानी की निकासी हो सके। निकासी ठीक न हो के कारण ग्रामीण क्षेत्रों में पानी का भराव अनावश्यक रूप से एक स्थल पर ही न हो पाये। स्वच्छता बनी रहे इस बात का ध्यान रखा जाए।
4. सड़क निर्माण के उपरांत उनके रखरखाव का विशेष ध्यान नियमानुसार दिया जाना चाहिए ताकि सड़कें सुरक्षित बनी रहें।
5. ग्रामीण क्षेत्र के ग्रामीण समुदाय को भी सड़कों के रखरखाव सम्बन्ध में जागरूक रहना चाहिए ताकि शासन के अधिकारी भी अपनी जिम्मेदारी से मुक्त न सकें।
6. जिन क्षेत्रों में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से ग्रामीण सड़कों का निर्माण होता है उन सड़कों के वहाँ यदि जमीन सम्बन्धी विवाद आता है तो उस ग्राम के ग्रामीणजनों को ही विवाद सुलझाने में आगे बढ़कर सहयोग करना चाहिए।
7. सड़क निर्माण की जो समय अवधि निर्धारित होती है उस समय अवधि में ही सड़क निर्माण कार्य पूर्ण किया जाना चाहिए ताकि ग्रामीणजन लाभान्वित हो सकें।
8. सड़क योजना के अंतर्गत जितने मार्गों के निर्माण की स्वीकृतियाँ प्राप्त हो उन्हें शत-प्रतिशत पूर्ण किया जाना चाहिए। जिससे ग्रामीण विकास पर उचित प्रभाव देखने को मिल सके।
9. सड़क योजना के अंतर्गत त्रि-स्तरीय गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली को और सक्रियता प्रदान की जाए।
10. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत निर्मित सड़क पर कितने वजन का भारित वाहन जा सकता है इस बात का उल्लेख सूचना पटल पर होना चाहिए।

11. नियमों का उल्लंघन करने वाले पर कानूनी कार्यवाही हो।
 12. ग्रामीण स्तर पर बढ़ता राजनैतिक हस्तक्षेप योजना के क्रियान्वयन पर हस्तक्षेप पैदा करता है जिसे दूर किया जाना आवश्यक है।
 13. महापबंधक कार्यालय कार्य क्षेत्र की आवश्यकतानुसार स्थापित किये जाए।
 14. विकासखण्ड स्तर पर भी प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का कार्यालय स्थापित हाना चाहिए ताकि ठीक ढंग से मॉनीटरिंग हो सके।
 15. गुणवत्ता नियंत्रित करने के लिये सम्बन्धित ठेकेदार और सम्बन्धित एजेन्सी की जबाबदेही निश्चित की जाए।
 16. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के क्रियान्वयन में आने वाली समस्याओं को गम्भीरता से लिया जाए। उन्ह हल करने के लिए ईमानदारी से शासन स्तर पर, सामाजिक स्तर पर, ग्रामीण स्तर पर, राजनैतिक स्तर पर सक्रिय प्रयास किये जायें तो इस योजना का लाभ ग्रामीण विकास में अवश्य देखने को मिलेगा। यह योजना दे"ा के ग्रामीण विकास में मील का पत्थर साबित हुई है। इससे सामाजिक स्तर, जीवन स्तर बढ़ाने में सहायता मिली है।
- सन्दर्भ ग्रंथ सूची**
1. Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana Programme Guideline April (2012), p.1.³
 2. Althaf S.(2010) : Socio Economics Impact Evaluation of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Madhya Pradesh.⁴
 3. Sampath R & Murugan D. (2013): Rural Infrastructural Development through Rural Roads: with special reference to Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY). Research Journal of Economics and Business Studies. : Volume: 02, Number: 06, April-2013:51-56. Available at: http://www.theinternationaljournal.org/ojs/full/vol02no06_rjeb.pdf. [Last accessed on: 1st Jan 2014].⁵
 4. Asher Sam & Novosad Paul (2013): The Road to Riches: The Employment Effects of Road Construction in Rural India. Available at: https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=NEUDC2013&paper_id=471. [Last accessed on: 1st Jan 2014].⁶
 5. Jos Chathukulam (2011): Impact Assessment of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) Tamilnadu. Submitted to Ministry of Rural Development. Government of India New Delhi. Conducted by Center for Rural Management (CRM) Kattayam Kerala December 2011.⁷
 6. Manjunath K.C. (2007): PMGSY and Rural Roads Development In India: Economics, Financial And Maintenance Issues. Associate Professor, Department of Civil Engineering, The National Institute of Engineering, Mysore.⁸
 7. Swaminathan C.G.Lal N.B., and Ashok Kumar (1980): A System Approach to Rural Road Development, IRC Journal Vol.42-4, 1980.⁹
 8. आई. एफ. ए. डी. (2001): ग्रामीण गरीबी प्रतिवेदन 2001. रोम: अंतर्राष्ट्रीय कृषि विकास कोष¹⁰
 9. Schelling and Lebo (2001): Design and Appraisal of Rural Transport Infrastructure: Ensuring Basic Access for Rural Communities. Technical paper. Washington DC. World Bank. ISBN 0-8213-4919-8.¹¹
 10. विश्व बैंक (1994): विष्व विकास प्रतिवेदन 1994, विकास हेतु बुनियादी ढाँचा, आक्सफोर्ड : आक्सफोर्ड विश्वविद्यालय प्रेस.¹²
 11. Liu, Zhi (2000): Economics Analysis of a Rural Basic Access Road Project: The Case of Andhra Pradesh, India. Infrastructure Notes: Transport Sector: Washington DC: The World Bank.¹³
 12. पंकज थाम्पिल(1999): "Framework for Quantifying Social and Economic Benefits from Rural Road Development : Some Thoughts and Practical in Rights." Washington DC: The World Bank.¹⁴
 13. Fromm G. (1965): Transport Infrastructure and Economic Development. Washington DC: Brookings Institute.¹⁵
 14. SACTRA (2000): Transport and Economic. London: Department of Environment, Transport and The Regions.¹⁶
 15. Bhalla G.G.(2000): Evaluation of Infrastructure International for rural poverty Alleviation Bangkok: United Nations Economic and Social Commission for Asia and The Pacific (UNESCAP).¹⁷
 16. Final Report (2006): Working Group on Rural Roads in the 11th Five Year Plan. Government of India. Planning Commission. Ministry of Rural Development, November 2006.¹⁸
 17. Socio Economics Impact Assessment Report Rural Roads Project-1 Chhattisgarh (ADB Loan No.2018-IND). April 2009. Technical Support Consultants Operations Research Groups Private Limited.¹⁹
 18. Gopal Das (2013): Bharat Nirman an Approach towards Rural Infrastructure Development In India. Indian streams Research Journal Vol.3 (8) sept- 2013. ISSN 2230-7850.²⁰
 19. Jos Chathukulam (2011): Impact Assessment of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) Tamilnadu. Submitted to Ministry of Rural Development. Government of India New Delhi. Conducted by Center for Rural Management (CRM) Kattayam Kerala December 2011.²¹
 20. Impact of Assessment – Orissa: Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY). Ministry of Rural Development, Government of India.²²
 21. Mukta Mukherjee (2011): Do Better Roads Increase School Enrollment? Evidence from a Unique Roads Policy in India. Department of Economics Syracuse University. 110 Eggers Hall, NY-13244.²³
 22. Jos Chathukulam (2011): Impact Assessment of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) Tamilnadu. Submitted to Ministry of Rural Development. Government of India New Delhi. Conducted by Center for Rural Management (CRM) Kattayam Kerala December 2011.²⁴

23. Althaf S.(2010) : *Socio Economics Impact Evaluation of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Madhya Pradesh*.²⁵
24. CMI Social Research Center Report. *Impact Assessment of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY)*.²⁶
25. Swaminathan C.G.Lal N.B., and Ashok Kumar (1980): *A System Approach to Rural Road Development*, IRC Journal Vol.42-4,1980.²⁷
26. Sikdar, p.k. (1985): *Rural Road Network Planning Using GIS*, Lecture notes QIP UOR, 1999. Shrinivasan N.S. 'Planning of Rural Roads Proceedings of Seminar on Roads and Road Transport in Rural Areas, CRRI New Delhi.1985.²⁸
27. Mahendru, A.K., Sikdar, P.K. and Khanna S.K. (1983a): " *Spatial Distribution and Functional Planning of Settlement Hierarchies in Rural Road Networks*", *Indian Highways*, Special Number, July 12-26.²⁹
28. Rao I.Prashada, Kangadurai B, Jain P.K. and Dr. Jain Neelam (2003): *Information System for Rural Road Network Planning – A Case Study*
- *Scientist, Central Road Research Institute, New Delhi.³⁰
29. Manjunath K.C. (2007): *PMGSY and Rural Roads Development in India: Economics, Financial And Maintenance Issues*. Associate Professor, Department of Civil Engineering, the National Institute of Engineering, Mysore.³¹
30. Dr. Mittal S.K., Dr. Agrawal P.K. & Er. Diwakar Ajay: *Some Observations Regarding Constructions of Roads under PMGSY Scheme in the State of Madhya Pradesh*.³²
31. Das Bikram: *Research Work in West Bengal under PMGSY*.³³
32. Pandey B.B. : *Durable Pavements for Village Roads with Sand – Cement Challenges Faced in Checking DPRS and Remedies*.³⁴
33. Mishra R.C., Chhangani O.P., Kaushik N.P. and Dr. Agrawal p.³⁵
34. Kumar Praveen *Reinforced Fly ash in Highway Embankments of India*.³⁶
35. Tekade S.S. *PMGSY in Naxalite Affected Areas*.³⁷