ARYAVART SHODH VIKAS PATRIKA
RNI TITLED NO. UPBIL**04292**
RNI REG. NO. UPBIL/**2014/66218** **PP. No.- 169-172**

I S S N NO. - 2347 – 2944 (Print)
e–I S S N NO.- 2582 – 2454 (Online)
Vol.-20, No.- III, Issues-41, YEAR- July-Sept. 2026

अम्बेडकरनगर जनपद में परिवहन सेवाओं का परिवर्तनशील स्वरुप : एक भौगोलिक अध्ययन

डॉ0 कमल कुमार त्रिपाठी असि0 प्रो0–भूगोल विभाग, बी0एन0के0बी0 पी0जी0 कॉलेज,अकबरपुर, अम्बेडकरनगर (उ0प्र0) भारत

Received-20.07.2026, Revised-28.07.2026, Accepted-05.08.2026, **E-mail:kamaltripathi15@gmail.com**

सारांशः परिवहन सेवाएं किसी भी देश की अर्थव्यवस्था एवं समाज की रीढ़ होती है। इसके अभाव में आधुनिक विश्व की अर्थव्यवस्था और दैनिक जीवन की कल्पना नहीं की जा सकती है। यह विकास की जीवन रेखा होती है। आर्थिक प्रगति, उद्योग तथा सामाजिक सुधार की गति इसकी अनुपस्थिति में रुक जाती है। अध्ययन क्षेत्र समतल मैदानी भाग होने के कारण यहाँ सर्वत्र परिवहन मार्गों का निर्माण करना अत्यन्त सरल है। जनपद के सभी भागों में सड़क मार्गों का जाल बिछा हुआ है। विगत कुछ वर्षों में सड़क मार्ग में तीव्र वृद्धि हुई है जो इसकी प्रति लाख जनसंख्या पर उपलब्धता तथा घनत्व द्वारा प्रदर्शित है। सड़क परिवहन का संचालन बस स्टेशन तथा बस स्टाप द्वारा होता है। इसके अध्ययन से ज्ञात हुआ है कि विगत तीन दशकों में इसके वितरण में उच्च विषमता पायी गयी है। अतः क्षेत्रीय विषमता को ध्यान में रखकर नये मार्गों का निर्माण करने की आवश्यकता है।

कुंजीभूत शब्द– परिवहन,सड़क मार्ग, अर्थव्यवस्था, समाज की रीढ़,दैनिक जीवन, जीवन रेखा, अभिगम्यता, घनत्व, गन्तव्य, प्रगति,उद्योग।

प्रस्तावना– किसी भी देश के सामाजिक आर्थिक विकास में परिवहन के साधन महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। क्षेत्र के सामाजिक–आर्थिक भू–विन्यास में इनका प्रमुख योगदान होता है। इनके द्वारा क्षेत्रीय अन्तर्प्रक्रिया को प्रोत्साहन मानव संसाधन की गतिशीलता में वृद्धि, विभिन्न पदानुक्रमित रूप में भू–वैन्यासिक संगठन को प्रोत्साहन, क्षेत्रीय अर्थतंत्र में नाभिक केन्द्र के माध्यम से नवाचारों का प्रसार तथा विपणन तंत्र का विस्तार एवं क्षमता में वृद्धि होती है। भौगोलिक जगत में क्षेत्रीय अन्तर्प्रक्रिया परिवहन के साधनों से सम्पन्न होती है। परिवहन के विभिन्न साधन उद्गम एवं गन्तव्य को जोड़ते हैं। इस प्रकार उद्गम तथा गन्तव्य बिन्दु और मार्ग आपस में अन्तर्सम्बन्धित होकर जाल का रूप धारण कर लेते हैं जो पूर्ण रूपेण सांस्कृतिक भू–दृश्य होते हैं। अतः परिवहन सेवाएं क्षेत्र के समग्र विकास को संचालित एवं नियंत्रित करते हैं। किसी भी क्षेत्र में मार्ग जाल का प्रतिरूप वहाँ के सामाजिक–आर्थिक विकास स्तर का प्रतिरूप होता है। अतः मार्ग जाल का विश्लेषण क्षेत्रीय अध्ययन में महत्व रखता है। जनपद में वर्ष 1994–95 में पक्की सड़कों की लम्बाई 1840 किलोमीटर थी जो वर्ष 2024–25 में बढ़कर 4586 किलोमीटर हो गयी। इससे स्पष्ट है कि अम्बेडकरनगर जनपद में पक्की सड़कों के क्षेत्र में तीव्र प्रगति हुई है। प्रस्तुत अध्ययन का उद्देश्य अम्बेडकरनगर जनपद में विगत तीस वर्षों में परिवहन तंत्र का तुलनात्मक अध्ययन करते हुए इनकी दशा एवं दिशा का विश्लेषण करना तथा समग्र विकास हेतु परिवहन तंत्र के योगदान को देखते हुए कुछ सुझाव प्रस्तुत करना है।

अध्ययन क्षेत्र– अम्बेडकरनगर जनपद पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक महत्वपूर्ण जनपद है। 29 सितम्बर, 1995 को फैजाबाद जनपद से काटकर नये जनपद के रूप में गठन किया गया। इसका अक्षांशीय यविस्तार 26009′ उत्तरी से 26040′ उत्तरी तक तथा देशान्तरीय विस्तार 82012′ पूर्वी से 83006′ पूर्वी के मध्य है। जनपद का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 2350 वर्ग किलोमीटर है। इसके उत्तर में बस्ती, संतकबीर नगर तथा गोरखपुर, पूरब में आजमगढ़, दक्षिण में सुलतानपुर तथा पश्चिम में अयोध्या जनपद की सीमाएं पायी जाती है। प्रशासनिक संरचना की दृष्टि से जनपद में नौ विकास खण्ड, पाँच तहसीलें, 111 न्याय पंचायतें तथा 930 ग्राम पंचायतें हैं। अध्ययन क्षेत्र की भूमि समतल, उपजाऊ तथा नदियों द्वारा बहाकर लाये गये अवसादों से निर्मित है। यहाँ की जलवायु समशीतोष्ण मानसूनी है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार कुल जनसंख्या 2397888 तथा जनसंख्या घनत्व 1021 व्यक्ति प्रति वर्ग किलोमीटर है। जनपद की कुल साक्षरता 74.37 प्रतिशत है।

शोध प्रविधि– प्रस्तुत शोध पत्र अम्बेडकरनगर जनपद में परिवहन सेवाओं का परिवर्तनशील स्वरूप के विश्लेषण के लिए 1994–95 तथा वर्ष 2024–25 के आकड़ों का प्रयोग किया गया है। आकड़ों का एकत्रीकरण जनपद द्वारा प्रकाशित जिला सांख्यिकीय पत्रिका से किया गया है। तथ्यों के विश्लेषण के लिए सांख्यिकीय विधियों जैसे समान्तर माध्य, मानक विचलन तथा विभिन्नता गुणांक की गणना की गयी है, जिसके द्वारा जनपद में व्याप्त क्षेत्रीय विषमता का भी निर्धारण किया गया है। प्रस्तुत शोध पत्र मूलतः द्वितीयक आकड़ों पर आधारित है।

परिवहन तंत्र का विश्लेषण– प्रस्तुत अध्ययन में सड़क मार्ग जाल का विश्लेषण प्रति सौ वर्ग किलोमीटर तथा प्रति लाख जनसंख्या के संदर्भ में किया गया है, जो मार्ग जाल के घनत्व को प्रदर्शित करता है। इसकी गणना अग्रलिखित विधियों के आधार पर की गयी है।

1. प्रति सौ वर्ग किलोमीटर पर पक्की सड़कों की लम्बाई

$$= \frac{\text{क्षेत्र विशेष के मार्ग जाल की लम्बाई (किलोमीटर में)}}{\text{क्षेत्र विशेष का कुल क्षेत्रफल (वर्ग किलोमीटर में)}} \times 100$$

2. प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों की लम्बाई

$$= \frac{\text{क्षेत्र विशेष में मार्ग जाल की लम्बाई (किलोमीटर में)}}{\text{क्षेत्र विशेष की कुल जनसंख्या}} \times 100000$$

उपर्युक्त विधियों के आधार पर जनपद तथा विकास खण्ड स्तर पर सड़कों के घनत्व का आकलन किया गया, जिसे सारिणी–1 में दर्शाया गया है। सारिणी से स्पष्ट है कि वर्ष

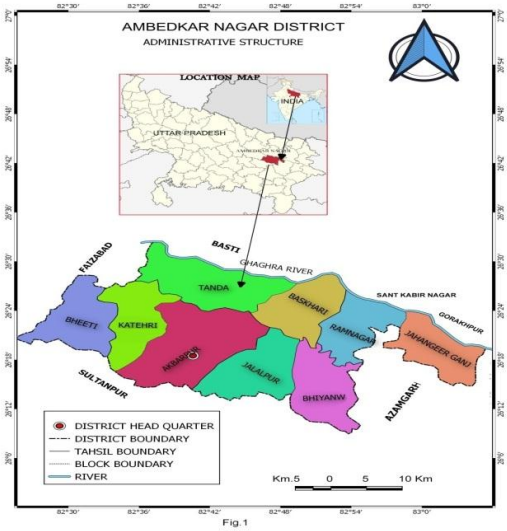


Fig.1

ARYAVART SHODH VIKAS PATRIKA
RNI TITLED NO. UPBIL04292
RNI REG. NO. UPBIL/2014/66218
I S S N NO. - 2347 – 2944 (Print)
e–I S S N NO.- 2582 – 2454 (Online)
Vol.-20, No.- III, Issues-41, YEAR- July-Sept. 2026

1994–95 में जनपद में प्रति सौ वर्ग किलोमीटर पर पक्की सड़कों की लम्बाई 25 किलोमीटर थी, जो वर्ष 2024–25 में बढ़कर 178 किलोमीटर हो गयी। इस प्रकार उक्त अवधि में सड़कों के घनत्व में 153 किलोमीटर की वृद्धि हुई है। यही स्थिति प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों की लम्बाई के संदर्भ में देखा गया है। वर्ष 1994–95 में 39 किसी से बढ़कर वर्ष 2024–25 में 197 किलोमीटर हो गयी है। तीस वर्षों की समयावधि में जहाँ पक्की सड़कों की लम्बाई में वृद्धि हुई है, वहीं पक्की सड़कों के घनत्व तथा उपलब्धता में भी वृद्धि हुई है।

सारिणी–1 अम्बेडकरनगर जनपद में पक्की सड़कों का विवरण (संख्या)

सड़कें	1994–95	2024–25
पक्की सड़कों की लम्बाई (किलोमीटर)	1840	2746
पक्की सड़कों की लम्बाई (प्रति 100 वर्ग किलोमीटर)	25	153
पक्की सड़कों की लम्बाई (प्रति लाख जनसंख्या पर)	39	158

Source- District Statistical Bulletin 1995&2025

विकास खण्ड स्तर पर पक्की सड़कों के घनत्व का आकलन प्रति सौ वर्ग किलोमीटर क्षेत्रफल तथा प्रति लाख जनसंख्या के संदर्भ में किया गया है। पक्की सड़कों के घनत्व के क्षेत्रीय वितरण को सारिणी–2 में व्यवस्थित किया गया है। जनपद के भियाँव विकास खण्ड में प्रति सौ वर्ग किलोमीटर पर 20 किलोमीटर से कम सड़कें पक्की पायी गयी थी, जबकि पाँच विकास खण्डों भीटी, कटेहरी, टाण्डा, रामनगर व जहाँगीरगंज में 20 से 30 किलोमीटर पक्की सड़कों का घनत्व पाया गया, इनको मध्यम वर्ग में रखा गया।

सारिणी–2 अम्बेडकरनगर जनपद में प्रति सौ वर्ग किलोमीटर पर पक्की सड़क की लम्बाई (किमी0)

1994–95				2024–25			परिवर्तन		
श्रेणी	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि. ख. का प्रतिशत	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि. ख. का प्रतिशत	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि.ख. का प्रतिशत
निम्न	20 से कम	1	11.11	175 से कम	3	33.33	150 से कम	3	33.33
मध्यम	20 से 30	5	55.56	175 से 190	4	44.45	150 से 160	3	33.33
उच्च	30 से अधिक	3	33.33	190 से अधिक	2	22.22	160 से अधिक	3	33.33
योग–		9	100.00	योग–	9	100.00	योग–	9	100.00
Statistical Values-1995		Mean- 24.75		S.D.- 5.59		C.V.- 22.57			
Statistical Values-2025		Mean- 177.92		S.D.- 20.93		C.V.- 11.76			

Source-District Statistical Bulletin 1995&2025

उच्च वर्ग में अकबरपुर, बसखारी व जलालपुर विकास खण्ड आते हैं, जो कुल विकास खण्डों का 33.33 प्रतिशत है। यहाँ पक्की सड़कों का घनत्व 30 किलोमीटर से अधिक पाया गया है। पच्चीस वर्षों की समयावधि में इसमें तीव्र वृद्धि हुई है। निम्न वर्ग के विकास खण्डों में सड़कों का घनत्व बढ़कर 175 किलोमीटर से कम हो गया, इस वर्ग में कटेहरी, टाण्डा और जलालपुर विकास खण्ड आते हैं। मध्यम वर्ग के भीटी, अकबरपुर, रामनगर और जहाँगीर विकास खण्डों में पक्की सड़कों का घनत्व 175–190 किलोमीटर के मध्य पाया गया। जनपद के बसखारी और भियाँव विकास खण्ड में यह घनत्व 190 किलोमीटर से अधिक था, इनको उच्च वर्ग में रखा गया है। परिवर्तन के आकड़ों से स्पष्ट है कि जनपद के तीन विकास खण्डों कटेहरी, टाण्डा और जलालपुर में 150 किलोमीटर के कम की वृद्धि हुई है, जबकि भीटी, अकबरपुर और रामनगर में यह वृद्धि 150 से 160 किलोमीटर के मध्य है। इनको मध्यम वर्ग में रखा गया है। उच्च वर्ग में बसखारी, जहाँगीरगंज व भियाँव आकलित किये गये, यहाँ यह परिवर्तन 160 किलोमीटर से अधिक पाया गया है। प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों की उपलब्धता कि विवरण के सारिणी – 3 में दर्शाया गया है।

सारिणी से स्पष्ट है कि वर्ष 1994–95 में निम्न वर्ग में उन विकास खण्डों को रखा गया है, जहाँ प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों की लम्बाई 35 किलोमीटर से कम थी, इसके अन्तर्गत जहाँगीरगंज, रामनगर और भियाँव विकास खण्ड पाये गये।

मध्यम वर्ग के विकास खण्डों में इसकी लम्बाई 35 से 45 किलोमीटर के मध्य थी, कटेहरी, टाण्डा, बसखरी और जलालपुर विकास खण्ड इसके अन्तर्गत आते हैं।

जिन विकास खण्डों में इसकी उपलब्धता 45 किलोमीटर से अधिक थी, उनको उच्च वर्ग में रखा गया।

इसके अन्तर्गत भीटी व अकबरपुर विकास खण्ड आकलित किये गये, जो कुल विकास खण्डों का 22.22 प्रतिशत है।

वर्ष 2024–25 में टाण्डा व जलालपुर विकास खण्ड को निम्न वर्ग में रखा गया, यहाँ सड़कों की उपलब्धता 180 किलोमीटर से कम थी, जबकि कटेहरी, रामनगर और भियाँ में 180 से 200 किलोमीटर के मध्य प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कें पायी गयी।

उच्च वर्ग के विकास खण्डों में इसकी लम्बाई 200 किलोमीटर से अधिक है।

इसमें पाँच विकास खण्ड आकलित किये गये, जो कुल विकास खण्डों का 55.56 प्रतिशत है।

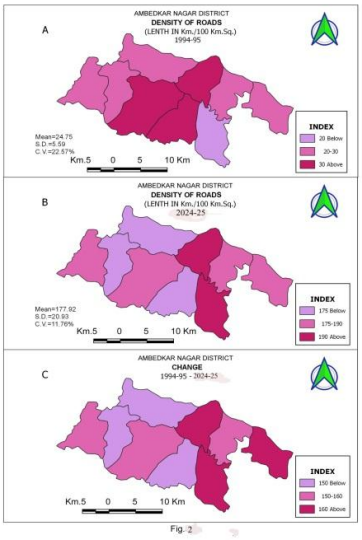


Fig. 2

ARYAVART SHODH VIKAS PATRIKA
RNI TITLED NO. UPBIL04292
RNI REG. NO. UPBIL/2014/66218

I S S N NO. - 2347 – 2944 (Print)
e–I S S N NO.- 2582 – 2454 (Online)
Vol.-20, No.- III, Issues-41, YEAR- July-Sept. 2026

सारिणी–3 अम्बेडकरनगर जनपद में पक्की सड़कों की लम्बाई (प्रति लाख जनसंख्या पर)

1994–95				2024–25			परिवर्तन		
श्रेणी	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि. ख. का प्रतिशत	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि. ख. का प्रतिशत	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि.ख. का प्रतिशत
निम्न	35 से कम	3	33.33	180 से कम	2	22.22	160 से कम	2	22.22
मध्यम	35 से 45	4	44.45	180 से 200	3	33.33	160 से 175	4	44.45
उच्च	45 से अधिक	2	22.22	200 से अधिक	4	44.45	175 से अधिक	3	33.33
	योग–	**9**	**100.00**	**योग–**	**9**	**100.00**	**योग–**	**9**	**100.00**

Statistical Values-1995	Mean- 38.74	S.D.- 9.31	C.V.- 24.05
Statistical Values-2025	Mean- 196.51	S.D.- 18.72	C.V.- 9.53

Source-District Statistical Bulletin 1995&2025

परिवर्तन के आकड़ों से स्पष्ट है कि जनपद में पच्चीस वर्षों की समयावधि में सड़कों की उपलब्धता में तीव्र वृद्धि है। कटेहरी और टाण्डा विकास खण्ड में यह वृद्धि 160 किलोमीटर से कम पायी गयी, जबकि रामनगर, जहाँगीरगंज, जलालपुर और भियाँव में 160 से 175 किलोमीटर के मध्य है।

इन विकास खण्डों को मध्यम वर्ग में रखा गया है। उच्च वर्ग में भीटी, अकबरपुर और बसखारी आते हैं। यहाँ प्रति लाख जनसंख्या पर पक्की सड़कों की लम्बाई में 175 किलोमीटर से अधिक वृद्धि हुई है। इसे मानचित्र 3 में प्रदर्शित किया गया है।

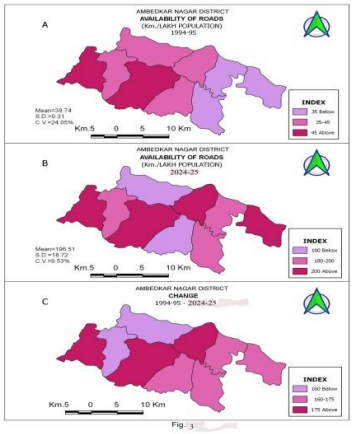


Fig.-3

बस स्टेशन/बस स्टाप– सड़क परिवहन का संचालन बस स्टेशन तथा बस स्टाप के द्वारा होता है।

वर्ष 1994–95 में जनपद में बस स्टेशन की संख्या 34 थी, जो बढ़कर वर्ष 2024–25 में 85 हो गयी। इस प्रकार पच्चीस वर्षों की समयावधि में 51 बस स्टेशन/बस स्टाप की संख्या में वृद्धि हुई है। प्रति लाख जनसंख्या पर इसकी उपलब्धता में भी पर्याप्त वृद्धि देखी गयी है।

सारिणी–4 अम्बेडकरनगर जनपद में बस स्टाप/बस स्टेशन की उपलब्धता (प्रति लाख जनसंख्या पर)

1994–95				2024–25			परिवर्तन		
श्रेणी	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि. ख. का प्रतिशत	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि. ख. का प्रतिशत	आन्तरिक मूल्य	वि.ख. की संख्या	कुल वि.ख. का प्रतिशत
निम्न	1.5 से कम	4	44.45	2 से कम	2	22.22	ऋणात्मक	2	22.22
मध्यम	1.5 से 2.5	2	22.22	2 से 4	4	44.45	धनात्मक	7	77.78
उच्च	2.5 से अधिक	3	33.33	4 से अधिक	3	33.33	–	–	–
	योग–	**9**	**100.00**	**योग–**	**9**	**100.00**	**योग–**	**9**	**100.00**

Statistical Values-1995	Mean- 1.85	S.D.- 0.70	C.V.- 37.67
Statistical Values-2025	Mean- 3.37	S.D.- 1.72	C.V.- 51.09

Source- District Statistical Bulletin 1995&2025

वर्ष 1994–95 में जनपद के चार विकास खण्डों कटेहरी, टाण्डा, जलालपुर और भियाँव में इसकी संख्या 1.5 से कम पायी गयी, जबकि रामनगर व अकबरपुर में 1.5 से 2.5 में मध्य थी। इनको निम्न तथा मध्यम वर्ग में रखा गया। उच्च वर्ग में भीटी, बसखारी और जहाँगीरगंज विकास खण्ड आते हैं। यहाँ प्रति लाख जनसंख्या पर 2.5 से अधिक बस स्टाप पाये गये। वर्ष 2024–25 में निम्न वर्ग में भीटी तथा भियाँव विकास खण्ड आते हैं, यहाँ इसकी संख्या 2 से कम पायी गयी। मध्यम वर्ग के चार विकास खण्डों में दो से चार के मध्य बस स्टेशन पाये गये, जबकि उच्च वर्ग के कटेहरी, अकबरपुर व जहाँगीरगंज में यह चार से अधिक है।

तीस वर्षों की समयावधि (वर्ष 1994–95 से 2024–25) के मध्य जनपद के दो विकास खण्डों भीटी व बसखारी में ऋणात्मक परिवर्तन हुआ है, जबकि सात विकास खण्डों, कटेहरी, अकबरपुर, टाण्डा, रामनगर, जहाँगीरगंज, जलालपुर व भियाँव में धनात्मक परिवर्तन पाया गया है। वर्ष 1995 में इसका औसत 1.85 था, जो बढ़कर वर्ष 2024–25 में 3.37 हो गया। विभिन्नता गुणांक में भी वृद्धि हुई है, जो 37.67 प्रतिशत से बढ़कर 51.09 प्रतिशत हो गयी, जो जनपद में इसके वितरण में उच्च स्तरीय विषमता को दर्शाती है।

I S S N NO. - 2347 – 2944 (Print)
e–I S S N NO.- 2582 – 2454 (Online)
Vol.-20, No.- III, Issues-41, YEAR- July-Sept. 2026

निष्कर्ष एवं सुझाव– अम्बेडकरनगर जनपद के परिवहन तंत्र के विश्लेषण से ज्ञात हुआ है कि विगत तीस वर्षों में सड़क मार्गों के घनत्व तथा उपलब्धता में तीव्र सुधार हुआ है। परिवहन सेवाएं, बस स्टाप तथा स्टेशन के माध्यम से होती है। उक्त अवधि में इनकी संख्या में भी वृद्धि हुई है। अध्ययन से स्पष्ट है कि इनके वितरण बड़ी असमानता व्याप्त है। अतः क्षेत्रीय विषमता को ध्यान में रखकर नियोजन की आवश्यकता है। जनपद में यात्रा का मुख्य स्रोत सड़क मार्ग है जिन पर निजी टैक्सी चालकों तथा बस चालकों का प्रभाव है जो मनमानगी ढंग से किराया वसूलते हैं। अतः ग्रामीण क्षेत्रों से जनपद मुख्यालय के लिए परिवहन निगम की बसों के संचालन की व्यवस्था होनी चाहिए। इससे जहाँ लोग समय से गमनागमन कर सकेंगे, वहीं किराये के सम्बन्ध में भी किसी प्रकार का शोषण नहीं होगा। ग्रामीण क्षेत्रों की सड़कें पक्की तो बन गयी हैं, परन्तु बहुत दिनों से रिपेरिंग (मरम्मत) न होने से जगह–जगह कट गयी है या गड्ढे हो गये हैं। अतः समय–समय पर इनकी देखभाल व सड़कें गड्ढामुक्त होनी चाहिए। इससे कुछ हद तक सड़क दुर्घटना में कमी आयेगी।

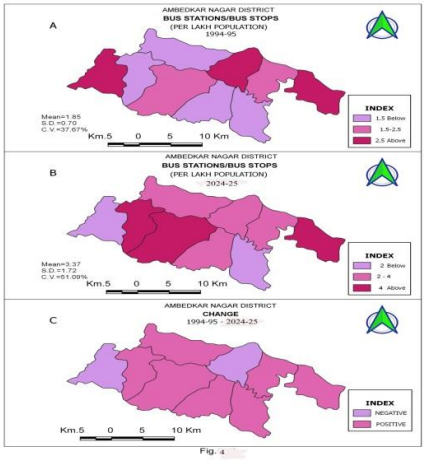


Fig. 4

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

1. Shukla, D.K. (2010) : Regional Disperties in Rural Development of Raebareli District unpublished Ph.D. Thesis Dr. RMLAU, Ayodhya, P.195.
2. Kumar Ajay (2024) : Rural Transformation in Ambedkar Nagar District : A Geographical Analysis unpublished Ph.D. Thesis Dr. RMLAU, Ayodhya, P.105.
3. Singh, K. & Mishra, A.P. (2023) : Socio-Economic Transformation and Rural- Urban Connectivity in Eastern U.P. Indian Journal of Regional Science 55(2) 112-115.
4. Verma, S. (2024) : Impact of Intermediate Public Transport (IPT) on Small-Town Economic : A Case Study of E-Rickshaws in Ambedkar Nagar District A Dissertation of RMLAU, Ayodhya.
5. Srivastava, R. & Kumar, S. (2024) Public Transportation in UP : A Policy Analysis of Intercity and Intercity Connectivity. Journal of Infrastructure Development, 16 (1) P. 45-62.

*****