

## जयपुर एवं सीकर जिले में डेयरी उत्पादों की परिवहन अभिगम्यता

अंकित यादव, शोद्यार्थी, भूगोल विभाग, राजस्थान विश्वविद्यालय, जयपुर।

### शोध सारांश

जयपुर व सीकर जिला अन्य सामाजिक एवं आर्थिक विकास के सूचकों के साथ-साथ परिवहन तंत्र के विकास में भी अत्यधिक प्रगतिशील तथा विकसित रहा है। राष्ट्रीय स्तर एवं राज्य स्तर पर जागरूक प्रतिनिधियों के प्रभाव व राज्य राजधानी होने के कारण अध्ययन क्षेत्र में परिवहन की विशाल एवं महत्वाकांक्षी योजनाएँ अध्ययन क्षेत्र तक पहुँचती रही हैं। यही कारण है कि सड़कों एवं रेलमार्गों का समुचित विकास होने के कारण डेयरी उद्योग को बढ़ावा मिला है। ब्रिटिश शासन काल के बाद इस क्षेत्र में परिवहन तंत्र के रूप में सांगानेर हवाई अड्डा, जयपुर शहर रिंग रोड आदि विकसित किये गये हैं। विभिन्न योजना कालों में सड़क मार्गों एवं रेल मार्गों का उचित रख रखाव किया गया है तथा साथ ही सार्वजनिक निर्माण विभाग के माध्यम से जिला मार्गों, वन मार्गों एवं पहुँच मार्गों का विकास भी बड़ी तेजी से हुआ है। समन्वित ग्रामीण विकास योजना के अन्तर्गत चलाये गये काम के बदले अनाज योजना के अन्तर्गत ग्रामीण क्षेत्रों को जो मुख्य सड़क मार्गों से 5 किलोमीटर दूरी पर स्थित थे उनको पहुँच मार्गों के माध्यम से मुख्य सड़कों से जोड़ा गया है। सामाजिक वानिकी योजना के अन्तर्गत वन ग्रामों को संयुक्त कर वनों की सुरक्षा सुनिश्चित की गई। इन योजनाओं से दूरस्थ स्थित ग्रामों को पहुँच मार्गों के साथ-साथ डेयरी उत्पाद के परिवहन भी जैसे सुगम बाजार तक यात्रा सुरक्षा एवं अन्य सुविधाएँ भी आसानी से उपलब्ध हो सकें। प्रस्तुत शोध पत्र का मुख्य उद्देश्य अध्ययन क्षेत्र में डेयरी उत्पादों का परिवहन मार्गों का विश्लेषण किया गया है, जिसमें द्वितीयक आंकड़ों की सहायता ली गई है।

**संकेतांक :** सामाजिक, आर्थिक, विकास, परिवहन तंत्र, योजनाएँ, डेयरी उद्योग, सार्वजनिक निर्माण विभाग, समन्वित ग्रामीण विकास, बाजार।

### परिचय :

किसी राष्ट्र के समग्र आर्थिक एवं सामाजिक विकास में जिस प्रकार कृषि, आधारभूत संरचना, शिक्षा, स्वास्थ्य, सामाजिक ढाँचा, उद्योग, व्यापार एवं वाणिज्य का विकसित होना अनिवार्य है, वहीं इन सभी कारकों को विभिन्न विकासीय आयाम प्रदान करने के लिये परिवहन तंत्र की भूमिका निर्विवाद व अतुलनीय है। समस्त प्रकार के आवागमन के विकास से समाज में विकास के चिन्ह स्पष्ट दिखाई देने लगते हैं। वर्तमान में बढ़ रहे औद्योगिक स्वरूप ने नगरीय और ग्रामीण परिवहन को विकासोन्मुख किया है। इसी प्रकार ग्रामीण एवं सदूर स्थित वन्य जिला स्तर पर पंचवर्षीय योजनाओं के माध्यम से विकसित किये गये हैं। क्षेत्र से जुड़ी समस्त योजनाओं का उद्देश्य परिवहन तंत्र की मूलभूत आवश्यकता के प्रारम्भिक चरण से सम्बंधित रहा है।

### परिवहन के आयाम :

परिवहन तंत्र वृद्धि और विकास की स्थापना के लिए महत्त्वपूर्ण ढाँचा एवं मूलभूत नीव है। यह समाज के सामाजिक और आर्थिक विकास के लिए निर्णायक भूमिका निभाता है। एक तरफ तो, आर्थिक विकास की उपलब्धि और गरीबी उन्मूलन के लिए संसाधन, बाजार और अन्य की भौतिक पहुँच हो तथा साथ ही जीवन की गुणवत्ता साधारणतया रोजगार की भौतिक उपलब्धता, स्वास्थ्य सुविधाओं, शिक्षा और अन्य सुविधाओं की पहुँच पर निर्भर करती है। सड़क परिवहन तंत्र की कमी सामाजिक और आर्थिक विकास को प्रभावित करती है। विकासशील देशों के ग्रामीण क्षेत्रों की सड़कों तक विश्वनीय और पर्याप्त पहुँच नहीं है। इन देशों के ग्रामीण क्षेत्रों के सामाजिक आर्थिक विकासशील और गरीबों के लिए सड़कों तक पहुँच एक मुख्य विषय है।

एक नया सड़क सम्पर्क रोजगार, औद्योगिक गतिविधियों, और सम्पत्ति में वृद्धि करता है। इन परिवर्तनों के द्वारा क्षेत्र के आर्थिक, राजनीतिक और सामाजिक विकास का मार्ग प्रशस्त होता है। लोगों की गतिविधियाँ, वस्तुओं और सूचनाओं का प्रवाह मानव सभ्यताओं का मुख्य तत्व है। विभिन्न देशों के द्वारा परिवहन की आधारभूत संरचना कार्यक्रम में निवेश की प्रेरणा क्षेत्र के विकास को प्रत्यक्षतः प्रभावित करती है। कम समय में आर्थिक वृद्धि से और क्रमशः दीर्घकाल में पूर्णतः सामाजिक आर्थिक विकास से ग्रामीण सड़कें कृषि उत्पादन को प्रभावित करती है। इनके द्वारा नयी भूमि का परिवर्तन कृषि में और वर्तमान भूमि उपयोग का गहन उपयोग होने लगता है। इन परिवहन

सम्पर्क से ग्रामीण और गैर ग्रामीण गतिविधियों में सुदृढीकरण हुआ है, ग्रामीण क्षेत्रों और ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के मध्य भारत और चीन के ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबी उन्मूलन के लिए सरकार के द्वारा सड़कों पर किया गया खर्च एक महत्वपूर्ण कारक है क्योंकि इसके द्वारा नये रोजगार के अवसर, ऊँची मजदूरी और उत्पादकता में वृद्धि होती है। तीव्र आर्थिक विकास के लिए कम विकसित देशों का मुख्य जोर परिवहन पर होता है। मुख्य रूप से परिवहन तीव्र आर्थिक विकास की वृद्धि से सम्बन्धित होता है। भारत की अर्थव्यवस्था आवश्यक रूप से ग्रामीण है। जहाँ 80 प्रतिशत जनसंख्या गाँवों में निवास करती है। देश में 5.8 लाख गाँव हैं और ज्यादातर सड़कों तक पहुँच नहीं रखते हैं। न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम का लक्ष्य सभी मौसम सड़कों, सभी गाँवों में बनाना था जिनकी जनसंख्या 1000 से 1500 हो। अच्छे और अधिक ग्रामीण सड़कों की जरूरत जल और भूमि प्रबंधन, ऊर्वरक और कीटनाशकों की कृषि में समय से पूर्ति, बीजों की अधिक संगठनात्मक रूप से पूर्ति और बेहतर भण्डारण और विपणन सुविधाओं के लिए है। ग्रामीण क्षेत्रों के सम्पूर्ण विकास के लिए सड़कें मुख्य भूमिका अदा करती हैं। वर्तमान में भारत के गाँवों के आर्थिक और सामाजिक अलगाव का मुख्य कारण पर्याप्त रूप से सड़क सुविधाओं की उपलब्धता में कमी है।

उत्पादन क्षेत्रों और उपभोक्ता केन्द्रों के मध्य व्यापार में ग्रामीण सड़कें सहायक होती हैं। ये परिवहन लगतार घटाकर कच्चे माल का मूल्य भी कर सकते हैं। श्रमिक आधारित तकनीक के साथ ग्रामीण सड़क इनके क्षेत्र में प्रत्यक्षतः रोजगार की संभावनायें बढ़ा देती हैं। निसंदेह इसके द्वारा बड़ा फायदा किसानों के हिस्से में आया है, लागत में कमी आयी और ट्रैक्टर ट्रॉली को प्रोत्साहन मिला है। पहुँच में कई प्रकार के लाभ हुये हैं—कार्यक्रम गतिविधियों के संकेन्द्रण में वृद्धि हुई, साख में वृद्धि, विभागीय निरीक्षणों के दौरों में वृद्धि हुई। अनेकों अध्ययनों से स्पष्ट हुआ है कि पंजाब, हरियाणा, आंध्रप्रदेश, और तमिलनाडु के भाग अच्छी तरह से उनके आन्तरिक भागों से जुड़े हुये हैं जो इसकी ग्रामीण समृद्धि का कारण है। ग्रामीण सड़कें पूरे देश की धमनी और शिराये हैं। इनकी सुचारु रूप से कार्य करना महत्वपूर्ण अर्थव्यवस्था को प्रभावित करता है।

योजना आयोग के वर्तमान अध्ययन के अनुसार 5.8 लाख गाँवों में से 70 प्रतिशत गाँव ही सभी मौसमी सड़कों से जुड़े हुये हैं। राजस्थान के केवल 45 प्रतिशत गाँव जबकि सम्पूर्ण भारत के औसत 57 प्रतिशत गाँव सभी मौसम सड़कों से जुड़े हुये हैं। भारत के आर्थिक विकास के लिए यातायात सड़कों के विकास की वृद्धि महसूस की जाने लगी है। लक्ष्य कार्यक्रम जैसे राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम षष्ठ वर्ष 1999 में शुरू हुआ और प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना षष्ठ वर्ष 2000 में से शुरू हुई है। ये दोनों केन्द्र सरकार द्वारा प्रवृत्त कार्यक्रम हैं। ग्रामीण सड़कों के निर्माण से अब तक वंचित ग्रामीण क्षेत्रों को बहुमुखी फायदे हुये हैं और इससे प्रभावी रूप से गरीबी नियंत्रण होगा। ग्रामीण सड़कों से कई आर्थिक लाभ होंगे जैसे कृषि उत्पादन, फसल प्रतिरूप में परिवर्तन, कृषि उत्पादों का उचित मूल्य, यातायात लागत में कमी, कृषि और गैर कृषि क्षेत्र में नवीन रोजगार संभावनाओं का सृजन, ग्रामीण उपभोक्ताओं के लिए आवश्यक वस्तुओं को कम मूल्य, घर और कृषि उद्योगों में वृद्धि, आदि। नये सड़क सम्पर्कों का प्रभाव ग्रामीण जनसंख्या के सामाजिक जीवन पर पड़ता है। बेहतर चिकित्सा सुविधाओं, विद्यालयों और महाविद्यालयों में उपस्थिति में वृद्धि, लोक सेवाओं की बेहतर उपलब्धता, सामाजिक अंतर्क्रियाओं का उच्च स्तर आदि। ग्रामीण सड़कें जीवन जीने के तरीके को भी परिवर्तित कर देती हैं।

सड़क सम्पर्कों में वृद्धि से शहरी कार्य स्थलों के मध्य गमनामन आसान हो जाता है। प्रवास में कमी, ग्रामीण रोजगार में वृद्धि और परिवार के जीवन में सुधार होता है। ग्रामीण सम्पर्कों में टिकाऊ और बेहतर गुणवत्ता की उपभोक्ता वस्तुओं के प्रवेश में वृद्धि होती है, इससे जीवन की गुणवत्ता वृद्धि होती है। ये सब न केवल ग्रामीण क्षेत्र को बल्कि सम्पूर्ण अर्थव्यवस्था को प्रेरित करते हैं।

#### **जयपुर जिले में परिवहन के साधन व आवागमन का स्तर :**

जयपुर जिला राज्य की राजधानी होने के साथ-साथ देश के बड़े नगरों में भी शामिल है। जयपुर जिले से देश के अन्य बड़े नगरों को जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग गुजर रहे हैं, जो निम्न प्रकार हैं—

सारणी सं. 1 : जयपुर जिले में परिवहन के साधन

क्र. सं.	राष्ट्रीय राजमार्ग	राज्य के शामिल जिले
1	राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 8	अलवर, जयपुर, अजमेर, राजसमन्द, उदयपुर, डूंगरपुर
2	राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 11	भरतपुर, करौली, दौसा, जयपुर, सीकर, चुरू, बीकानेर
3	राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 12	जयपुर, टोंक, बूंदी, झालावाड़
4	राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 11-सी	—

स्रोत : राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राजस्थान।

अध्ययन क्षेत्र जयपुर शहर से राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 8, 11, 12 और 11 सी लगभग मध्य से गुजरते हैं, जो जिले में आवागमन के प्रमुख मार्ग भी हैं। जयपुर जिले में दुग्ध उत्पाद का परिवहन मुख्यतः इन्हीं मार्गों द्वारा होता है।

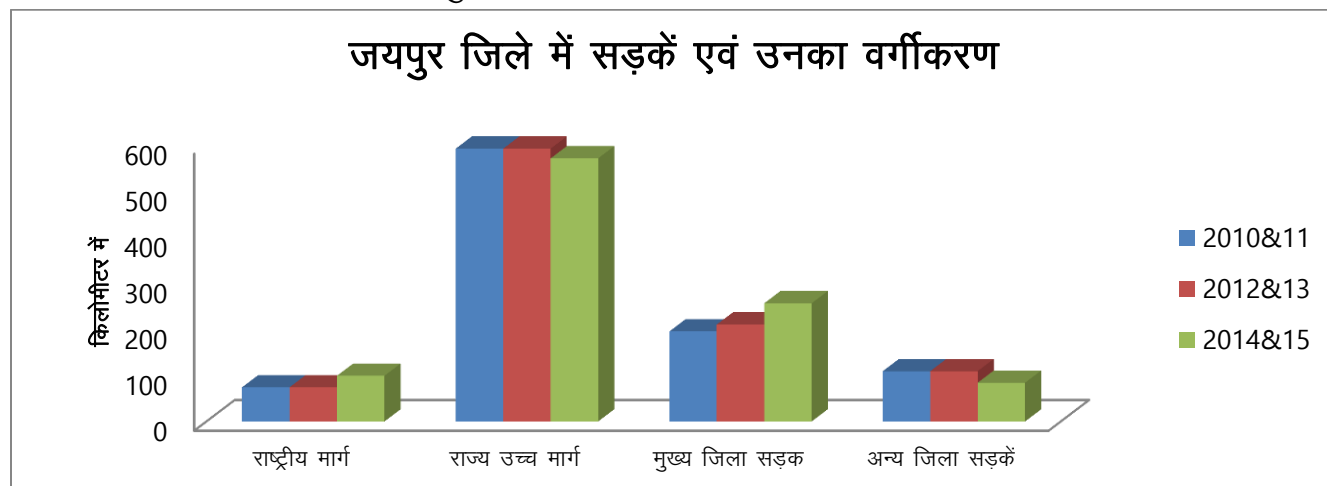
19 वीं शताब्दी के दौरान जयपुर जिले में सड़कों का विकास धीमी गति पर रहा है। स्वतंत्रता प्राप्ति तक परिवहन आयामों पर उतना ध्यान नहीं दिया जाता था, जितना एक विकासोन्मुख राज्य के लिये आवश्यक था। जिसके परिणामस्वरूप अन्य स्थानों पर हुई प्रगति की तुलना में इस जिले के अनेक गांव अछूते रह गये थे। स्वाधीनता प्राप्ति के पश्चात् जब राजस्थान पंचायत अधिनियम, 1951 लागू हुआ तो ग्राम पंचायतों ने मौजूदा सड़कों को चौड़ा करने व गांवों को परस्पर जोड़ने के लिये नये रास्ते बनाने का कार्य आरम्भ किया गया। प्रथम पंचवर्षीय योजना लागू होने से पूर्व राजस्थान राज्य सड़कों के सम्बंध में पिछड़ा हुआ था तथा एक गांव से दूसरे गांव तक रेतीले मार्ग थे। जयपुर जिले की सड़कें गर्मी के मौसम में धूल और वर्षा ऋतु में कीचड़ से भरे रास्ते मात्र थे। लिहाजा मौजूदा सड़कों के विकास एवं दूरी बढ़ाने पर आवश्यक ध्यान दिया गया।

वर्ष 2010-2011 में डामर सड़को की लम्बाई 5588 किलोमीटर थी जो वर्ष 2014-2015 में बढ़कर 6269 किलोमीटर हो गई। दूसरी ओर जिले में धात्विक एवं ग्रेवल सड़को की लम्बाई घटती है जा रही है क्योंकि कच्ची सड़को को पक्की सड़को यथा डामर और सीमेंट रोड में तीव्र गति से बदला जा रहा है जो कि ग्रामीण विकास का द्योतक है।

सारणी संख्या 2 : जयपुर जिले सड़कें की एवं उनका वर्गीकरण

वर्ष	राष्ट्रीय मार्ग	राज्य उच्च मार्ग	मुख्य जिला सड़क	अन्य जिला सड़कें
2010-11	74	591	195	109
2012-13	74	591	210	109
2014-15	99	570	256	84

स्रोत: सार्वजनिक निर्माण विभाग, जयपुर।



### आरेख 1 : जयपुर जिले में सड़कों का वर्गीकरण

राष्ट्रीय मार्ग संख्या 48 दिल्ली से मुम्बई को जोड़ता है जिसके मध्य में कोटपूतली, शाहपुरा, जयपुर एवं दूदू भी मुख्य स्टेशनों के रूप में स्थित है। इसके अलावा राष्ट्रीय मार्ग संख्या 52, जयपुर से कोटा को जोड़ता है।

राज्य राजमार्ग 148 जयपुर को दौसा से जोड़ता है। इसके साथ ही जयपुर में अनेक महत्वपूर्ण पक्की सड़कें बनी हुई है जिनसे अनेक ग्राम एवं नगर जुड़े हुए है। सम्पूर्ण क्षेत्र में मुख्य नगर एवं कस्बे सड़कों से जुड़े हुए है तथा जिले का राज्य के अन्य भागों तथा दिल्ली, हरियाण से सीधा सम्पर्क है।

#### सीकर जिले में परिवहन एवं आयाम :

यातायात के साधन किसी भी क्षेत्र के विकास को गति प्रदान करते है यहाँ पर मुख्य रूप से विकसित सड़क मार्ग है जो जिले के तहसील मुख्यालयों को जोड़ते है, अध्ययन क्षेत्र में सड़क मार्गों की अधिकता है जिससे यहाँ की यातायात व्यवस्था सुचारु रूप से संचालित होती है, यहाँ से राष्ट्रीय राजमार्ग 11 और 65 गुजरते है जिनकी जिले में क्रमशः लम्बाई 113 और 62 किलोमीटर है।

जिले का डेयरी उद्योग, औद्योगिक विकास बहुमूल्य खनिज का उपयोग, कृषि कार्यों से सम्बन्धित आवागमन तथा कुशल प्रशासन केवल परिवहन के साधनों के विकास पर ही निर्भर है।

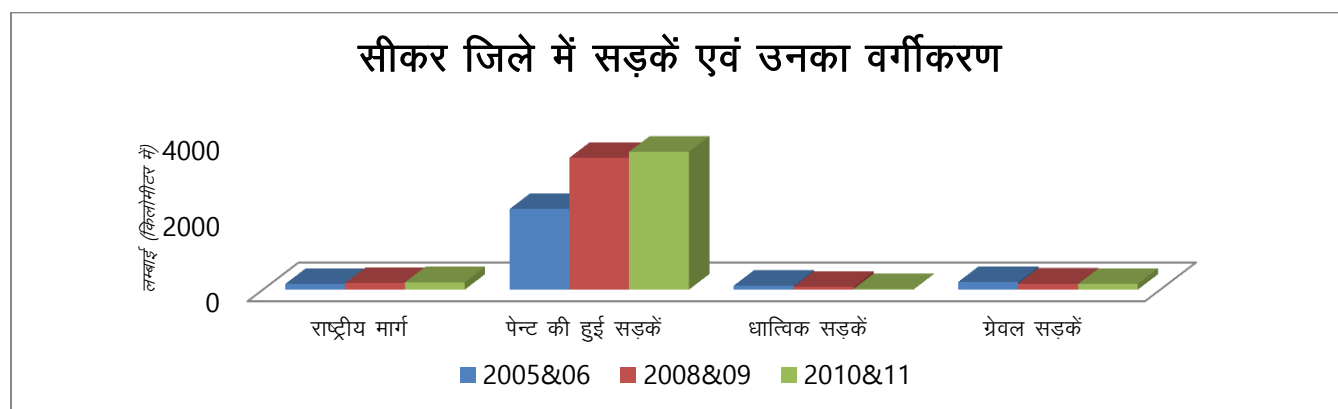
वर्ष 2005-2006 में पेंट की हुई सड़कों की लम्बाई 2117 किलोमीटर थी जो वर्ष 2010-2011 में बढ़कर 3622.70 किलोमीटर हो गई। दूसरी ओर जिले में धात्विक एवं ग्रेवल सड़कों की लम्बाई घटती है जा रही है क्योंकि कच्ची सड़कों को पक्की सड़कों यथा डामर और सीमेंट रोड में तीव्र गति से बदला जा रहा है जो कि ग्रामीण विकास का द्योतक है।

राष्ट्रीय मार्ग संख्या 11 बीकानेर से आगरा को जोड़ता है जिसके मध्य में फतेहपुर, लक्ष्मणगढ़, सीकर एवं रींगस भी मुख्य स्टेशनों के रूप में स्थित है। इसके अलावा राष्ट्रीय मार्ग संख्या 65, चुरु से आकर रामगढ़ व फतेहपुर को जोड़ता हुआ राष्ट्रीय मार्ग संख्या 11 में फतेहपुर में मिलता है।

#### सारणी संख्या 3 : सीकर जिले में सड़कें एवं उनका वर्गीकरण

वर्ष	राष्ट्रीय मार्ग	पेंट की हुई सड़कें	धात्विक सड़कें	ग्रेवल सड़कें
2005-06	151	2117	106	204
2008-09	172	3463.13	76.20	159.40
2010-11	192	3622.70	13.90	147.40

स्रोत: सार्वजनिक निर्माण विभाग, सीकर।



आरेख 2: सीकर जिले में सड़कों का वर्गीकरण

राज्य राजमार्ग 13 चुरू के राजगढ़ से पिलानी, चिड़ावा, सिंधाना, खेतड़ी नीमकाथाना, अजीतगढ़ को जोड़ता हुआ आगे जयपुर जोड़ता है। राज्य राजमार्ग 20 सुजानगढ़ से षेखावाटी में गनेरी, नेछवा, सीकर को जोड़ता है इसके अलावा यहाँ राज्य राजमार्ग 8ए सीकर, दांतारामगढ़ होते हुए आगे किषनगढ़ जाता है। इसके साथ ही सीकर में अनेक महत्वपूर्ण पक्की सड़कें बनी हुई हैं जिनसे अनेक ग्राम एवं नगर जुड़े हुए हैं। सम्पूर्ण क्षेत्र में मुख्य नगर एवं कस्बे सड़कों से जुड़े हुए हैं तथा जिले का राज्य के अन्य भागों तथा दिल्ली, हरियाण से सीधा सम्पर्क है।

रेलमार्ग फतेहपुर, लक्ष्मणगढ़, सीकर, रींगस, नीमकाथाना आदि कस्बों को जोड़ता है जिसके मध्य में स्टेशनों के रूप से सीकर के अनेक ग्राम पड़ते हैं। सीकर व रींगस यहाँ रेलवे जंक्शन है। इस रेलमार्ग के द्वारा सीकर राज्य के अनेक भागों जैसे चुरू, जयपुर, फुलेरा, दिल्ली, लोहारू से जुड़ा है यहाँ लोहारू रेलमार्ग, सीकर-फलेहपुर रेलमार्ग आदि हैं।

सीकर क्षेत्र में 1936 में प्रमुख रेलमार्ग जयपुर राज्य रेलवे का रेवाड़ी, फुलेरा, नीमकाथाना सीकर-फतेहपुर बनाया गया यद्यपि इससे पूर्व 1988 में कचरापा, नीमकाथाना, डाबला से गुजरता था। रींगस-पलसाना सीकर 1-12-1992 को सीकर-जेरथी-डादिया मार्ग 18-9-1923 को साथ सीकर-फतेहपुर षेखावाटी मार्ग 6-4-1940 को खोला गया। रींगस व सीकर प्रमुख जंक्शन है। वर्तमान में यह जयपुर, चुरू, दिल्ली, फुलेरा के माध्यम से देश के अन्य भागों से जुड़ा है। झुन्झुनू क्षेत्र में सीकर-लोहारू रेल मार्ग जो जयपुर-रींगस को जोड़ता है।

**तारपुरा हवाई पट्टी का विस्तार :** सीकर के निकट तारपुरा हवाई पट्टी के विस्तार के लिए स्वीकृत 265 लाख रुपये का कार्य प्रगति पर है। इस पट्टी पर रनवे की लम्बाई-चौड़ाई बढ़ाने से 70 सीटर विमान यहां उतर सकेंगे।

#### **डेयरी विकास में परिवहन अभिगम्यता :**

वास्तव में अभिगम्यता किसी क्षेत्र के सामाजिक एवं आर्थिक विकास की सूचक होती है तथा परिवहन तंत्र की प्रभावशीलता को ज्ञात करने में सहायक होती है। जयपुर शहर में भौतिक दृष्टि से प्रचलित ग्रामीण विकास कार्यक्रमों के कारण कोई भी स्थान अभिगम्यताहीन नहीं रह गया है किन्तु 5 किलोमीटर की मानक दूरी को अनुकूलतम अभिगम्यता दूरी कहा जा सकता है। जिसमें एक व्यक्ति पैदल चलकर आसानी से रेल अथवा सड़क वाहन प्राप्त करने की स्थिति में होता है। इस सीमा के उपरान्त अथवा 5 किलोमीटर से अधिक की दूरी को भौतिक अभिगम्यताहीन कहा जायेगा। यद्यपि किसी व्यक्ति विशेष द्वारा तय की जाने वाली भौतिक अभिगम्यता उसके व्यक्तिगत चयन वाहन की उपलब्धता और परिवहन की कीमत द्वारा आवागमन के लिए की जाती है।

जयपुर व सीकर जिले में रेल परिवहन का समुचित विकास होने के कारण रेल द्वारा भौतिक अभिगम्यता की निकटतम सीमा को दर्शाती है। रेल द्वारा 5 किलोमीटर से अधिक दूरी वाला अभिगम्यता क्षेत्र कुल क्षेत्रफल का लगभग 70 प्रतिशत है। जयपुर व सीकर जिले में परिवहन प्रदेशों के आधार पर समान दूरी का विस्तार भी रेलमार्गों की अभिगम्यता को दर्शाता है। जयपुर जिले का उत्तरी-पूर्वी भाग रेलमार्ग की दृष्टि से अभिगम्यताहीन है।

सापेक्ष अभिगम्यता का आंकलन निकटवर्ती बस स्टॉप अथवा रेलवे स्टेशन की दूरी से किया जाता है। आवागमन का जो भी स्थान समीपस्थ आबाद ग्राम के लिए होता है, उसकी न्यूनतम दूरी सापेक्ष अभिगम्यता कहलाती है। यह अभिगम्यता किसी व्यक्ति द्वारा यातायात की आवश्यकता उसकी आर्थिक स्थिति तथा कार्य की तीव्रता द्वारा प्रभावित होती है।

प्रादेशिक केन्द्र की सम्बद्धता द्वारा इस अभिगम्यता का मूल्यांकन किया जाता है। भौतिक अभिगम्यता यात्री और माल के प्रवाह की वह श्रंखला है, जिसमें एक केन्द्र से दूसरे केन्द्रों की ओर नगर और कस्बों से महानगरों की ओर अथवा महानगरों से छोटे केन्द्रों की ओर दोनों दिशाओं की ओर प्रवाहित होती है। इस अभिगम्यता में वृहद् केन्द्रों की जनसंख्या आवश्यकता की पूर्तियों के लिए आवागमन करती है। अध्ययन क्षेत्र में सापेक्ष अभिगम्यता स्थानीय नगरों में तथा उनके चारों ओर स्पष्ट दिखाई देती है।

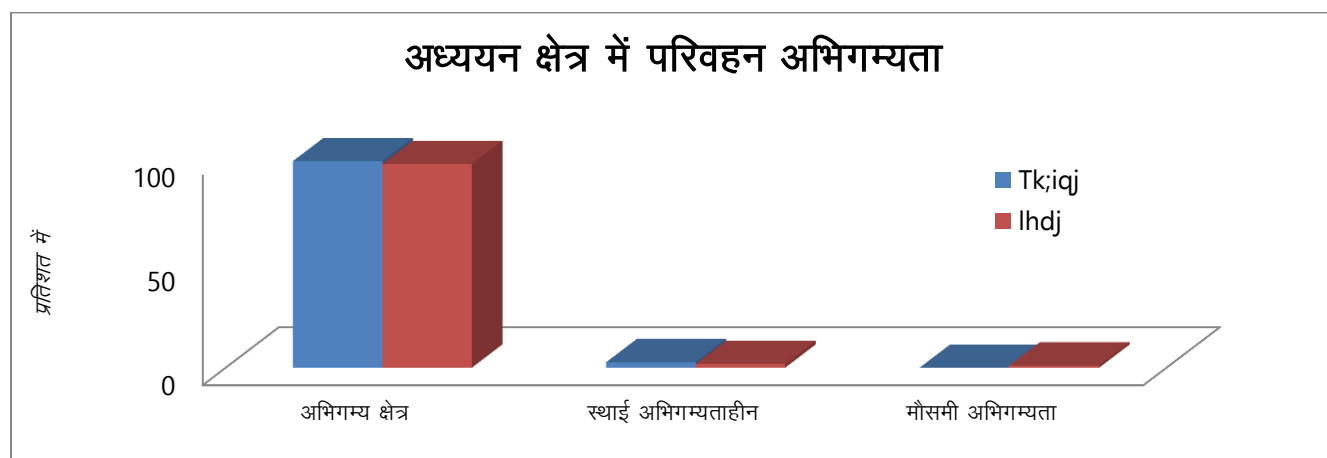
### शुद्ध अभिगम्यता :

रेल तथा सड़क की संयुक्त अभिगम्यता की दृष्टि से जयपुर व सीकर जिले का लगभग 70 प्रतिशत भू-भाग अभिगम्य है। लगभग 20 प्रतिशत भू-भाग स्थाई रूप से अभिगम्यताहीन तथा लगभग 30 प्रतिशत भू-भाग अनुकूल मौसम में अभिगम्य है।

सारणी सं. 4 :अध्ययन क्षेत्र में परिवहन अभिगम्यता

क्र. सं.	क्षेत्र	अभिगम्य क्षेत्र (प्रतिशत में)	स्थायी अभिगम्यताहीन	मौसमी अभिगम्यता
1	जयपुर	98.4	2.6	0
2	सीकर	97.1	1.8	1.1

स्त्रोत : क्षेत्र पर्यवेक्षण के आधार पर गणणित।



आरेख 3 : अध्ययन क्षेत्र में परिवहन अभिगम्यता

इस प्रकार जयपुर जिले में सर्वाधिक अभिगम्यता वाले क्षेत्र 98.4 प्रतिशत हैं तथा न्यून अभिगम्यता वाले क्षेत्रों में आंशिक क्षेत्रों को शामिल किया जाता है। इसी प्रकार सीकर जिले में अभिगम्य क्षेत्र 97.1 प्रतिशत है तथा स्थायी अभिगम्यताहीन क्षेत्र 1.8 प्रतिशत हैं।

### रेल अभिगम्यता :

जयपुर व सीकर जिलों में रेलमार्गों का जाल कम ही पाया जाता है, परन्तु जो भी रेलमार्ग हैं, वे अपना विशिष्ट महत्व रखते हैं। प्रादेशिक स्तर पर भी इन रेलमार्गों का सर्वाधिक महत्व है, क्योंकि यहां के रेलमार्ग लगभग देश के समस्त प्रमुख स्थानों से जुड़े हुये हैं। जयपुर व सीकर जिले से गुजरने वाले रेलमार्गों में दिल्ली-जोधपुर रेलमार्ग, दिल्ली अहमदाबाद रेलमार्ग, सवाईमाधोपुर-जयपुर रेलमार्ग एवं जयपुर-चुरू रेलमार्ग प्रमुख हैं। सम्पूर्ण जयपुर व सीकर जिले की रेल अभिगम्यता भी मध्यम स्तर की पाई जाती है। इन रेलमार्गों की सहायता से जयपुर जिले से बाहरी लोगों या समीपवर्ती क्षेत्रों की दुग्ध उत्पादों की अभिगम्यता बनी हुई है। अध्ययन क्षेत्र का लगभग 15 प्रतिशत क्षेत्रफल या उससे कम अभिगम्यतायुक्त पाया जाता है अर्थात् लगभग 85 प्रतिशत भू-भाग रेलमार्गों द्वारा अभिगम्यताहीन बना हुआ है।

अध्ययन क्षेत्र में रेल परिवहन जाल का उचित विकास नहीं हो पाया है, जो क्षेत्र की दयनीय स्थिति को दर्शाता है। इस भू-भाग पर रेलमार्गों की अविकसित होने का सबसे मुख्य कारण यहां की स्थलाकृति एवं भू-आकृतिक संरचना की विषमता का पाया जाना है। इस के अतिरिक्त क्षेत्र के निवासियों का जागरूक न होना, राजनीतिक इच्छा शक्ति की कमी, शासकीय तंत्र द्वारा क्षेत्र के विकास के प्रति अनाकर्षण अधिक होना है।

**निष्कर्ष :**

सामाजिक एवं आर्थिक दृष्टि से विकसित जयपुर क्षेत्र में रेलमार्गों के अविकसित होने के कारण सड़क मार्ग ही एक मात्र आवागमन का प्रमुख साधन हैं। यद्यपि राष्ट्रीय मार्ग, राज्य मार्ग, जिला मार्ग तथा स्थानीय मार्गों का विकास विगत दो दशकों में पर्याप्त हुआ है किन्तु वर्तमान सड़कों पर वाहनों के अति दबाव के कारण वे स्तरहीन हो गई हैं। सड़क अभिगम्यता के आंकलन से यह बात स्पष्ट होती है कि अध्ययन क्षेत्र का 50 प्रतिशत से अधिक भू-भाग 10 किलोमीटर युक्त क्षेत्र के अन्तर्गत पाया जाता है। अध्ययन क्षेत्र के उत्तरी भाग में रेलों की भाँति स्थानीय स्थलाकृति का प्रभाव परिलक्षित हुआ है। सड़क अभिगम्यता पर नगरीय क्षेत्रों का प्रभाव स्पष्ट दिखाई देता है, इसका प्रमुख कारण इन क्षेत्रों का मैदानी भागों में स्थित होना है।

**संदर्भ :**

- 1- जिला गजेटियर, जिला जयपुर व सीकर (1998)
- 2- जिला सांख्यिकीय रूपरेखा, जयपुर व सीकर (2015)
- 3- सार्वजनिक निर्माण विभाग, 2001–2018, जिला जयपुर व सीकर
- 4- सक्सेना हरिमोहन, राजस्थान का भूगोल, राजस्थान हिन्दी ग्रंथ अकादमी वर्ष 2016 पृ.8
- 5- राजस्थान गौषाला संघ, राजस्थान।