Journal of Research and Development

A Multidisciplinary International Level Referred and Double Blind Peer Reviewed, Open Access

ISSN : 2230-9578 | Website: https://jrdrvb.org Volume-18, Issue-1(A)| January - 2026

Original Article

जनपद सुल्तानपुर में परिवहन अवसंरचना का स्थानिक विश्लेषण (2024): रेलवे, बस परिवहन एवं पक्की सड़कों के विकासखण्डवार अध्ययन

सुरेन्द्र प्रताप यादव[1], डॉ.रमेश चंद सिंह[2]

[1]शोधार्थी, भूगोल विभाग, सी.एम.पी.डिग्री कॉलेज, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, प्रयागराज, उत्तर प्रदेश

[2]शोध निर्देशक, प्रोफेसर, भूगोल विभाग, सी.एम.पी.डिग्री कॉलेज, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, प्रयागराज, उत्तर प्रदेश

Email: gagan15297@gmail.com

Manuscript ID:

JRD -2026-180115

ISSN: 2230-9578

Volume 18

Issue 1(A)

Pp. 74-80

January - 2026

Submitted: 16 Dec. 2025

Revised: 26 Dec. 2025

Accepted: 11 Jan. 2026

Published: 31 Jan. 2026

सारांश

परिवहन अवसंरचना किसी भी क्षेत्र के सामाजिक/आर्थिक विकास, स्थानिक संगठन तथा क्षेत्रीय संपर्कता की आधारशिला होती है। प्रस्तुत शोध–पत्र में वर्ष 2024 के संदर्भ में उत्तर प्रदेश के सुल्तानपुर जनपद में परिवहन अवसंरचना का स्थानिक विश्लेषण किया गया है, जिसमें रेलवे स्टेशन/हाल्ट, बस स्टेशन/स्टॉप तथा पक्की सड़कों के विकासखण्डवार वितरण का अध्ययन किया गया है। अध्ययन मुख्यतः द्वितीयक आँकड़ों पर आधारित है तथा वर्णनात्मक एवं विश्लेषणात्मक पद्धति अपनाई गई है। विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि जनपद में परिवहन सुविधाओं का वितरण असमान एवं केंद्रित स्वरूप में पाया जाता है। रेलवे अवसंरचना कुछ चयनित विकासखण्डों तक सीमित है, जबकि बस परिवहन अपेक्षाकृत व्यापक होते हुए भी क्षेत्रीय विषमता प्रदर्शित करता है। पक्की सड़कों का नेटवर्क व्यापक है, किंतु विकासखण्डों के स्तर पर अंतर विद्यमान है। यह अध्ययन दर्शाता है कि परिवहन अवसंरचना में असमानता ग्रामीण/नगरीय अन्तर को बढ़ाती है तथा क्षेत्रीय व संतुलित विकास में बाधक बनती है। अतः भविष्य की परिवहन योजनाओं में समन्वित, संतुलित एवं समावेशी दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है।

मुख्य शब्दः *परिवहन अवसंरचना, स्थानिक विश्लेषण, रेलवे स्टेशन/हाल्ट, बस स्टेशन/स्टॉप, पक्की सड़कें, ग्रामीण/नगरीय संपर्कता।*

प्रस्तावना

परिवहन अवसंरचना किसी भी क्षेत्र के सामाजिक/आर्थिक विकास, क्षेत्रीय संपर्कता तथा स्थानिक संगठन की आधार होती है। सड़क, रेल एवं बस परिवहन न केवल लोगों की गतिशीलता को प्रभावित करते हैं, बल्कि कृषि विपणन, औद्योगिक विकास, शैक्षणिक एवं स्वास्थ्य सेवाओं तक पहुँच तथा रोजगार अवसरों के विस्तार में भी निर्णायक भूमिका निभाते हैं। परिवहन तंत्र की सुदृढ़ता किसी क्षेत्र के विकास स्तर एवं जीवन गुणवत्ता का महत्वपूर्ण संकेतक होती है। भारत जैसे विकासशील देश में, जहाँ ग्रामीण जनसंख्या का अनुपात अधिक है, वहाँ परिवहन अवसंरचना का संतुलित एवं समावेशी विकास अत्यंत आवश्यक हो जाता है। अध्ययन क्षेत्र जनपद सुल्तानपुर उत्तर प्रदेश का कृषि प्रधान एवं ग्रामीण बहुल क्षेत्र होने के कारण परिवहन सुविधाओं पर अत्यधिक निर्भर है। यद्यपि हाल के वर्षों में सड़क, रेल एवं बस परिवहन के क्षेत्र में उल्लेखनीय प्रगति हुई है, फिर भी विकासखण्ड स्तर पर इन सुविधाओं का वितरण समान नहीं पाया जाता। इस सन्दर्भ में प्रस्तुत शोध पत्र जनपद सुल्तानपुर में परिवहन अवसंरचना के विकासखण्डवार स्थानिक वितरण का विश्लेषण करता है, जिससे क्षेत्रीय असमानताओं, ग्रामीण/नगरीय अंतर तथा भविष्य की परिवहन योजना हेतु आधारभूत तथ्य प्रस्तुत किए जा सकें।

अध्ययन क्षेत्र

जनपद सुलतानपुर उत्तर प्रदेश के अयोध्या मण्डल का एक महत्त्वपूर्ण दक्षिणी जिला है। 1 जुलाई 2010 को इसके पश्चिमी भाग को पृथक कर अमेठी जनपद के रूप में गठित किया गया, जिसके उपरांत वर्तमान सुलतानपुर की प्रशासनिक सीमा एवं संरचना स्पष्ट रूप से निर्धारित हो गई। भौगोलिक रूप से यह जनपद 25°59′ से 26°32′ उत्तरी अक्षांश तथा 81°43′ से 82°41′ पूर्वी देशांतर के मध्य स्थित है। जनपद सुलतानपुर का कुल भौगोलिक क्षेत्रफल 2,672.89 वर्ग किलोमीटर है।

Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0)

This is an open access journal, and articles are distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International Public License, which allows others to remix, tweak, and build upon the work noncommercially, as long as appropriate credit is given and the new creations ae licensed under the idential terms.

Address for correspondence:

सुरेन्द्र प्रताप यादव, शोधार्थी, भूगोल विभाग, सी. एम. पी.डिग्री कॉलेज, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, प्रयागराज, उत्तर प्रदेश

How to cite this article:

यादव, . सुरेन्द्र . प्रताप ., & सिंह, . रमेश . चंद . (2026). जनपद सुल्तानपुर में परिवहन अवसंरचना का स्थानिक विश्लेषण (2024): रेलवे, बस परिवहन एवं पक्की सड़कों के विकासखण्डवार अध्ययन. Journal of Research & Development, 18(1(A)), 74–80. https://doi.org/10.5281/zenodo.18617086

Quick Response Code:

Website: https://jrdrvb.org/

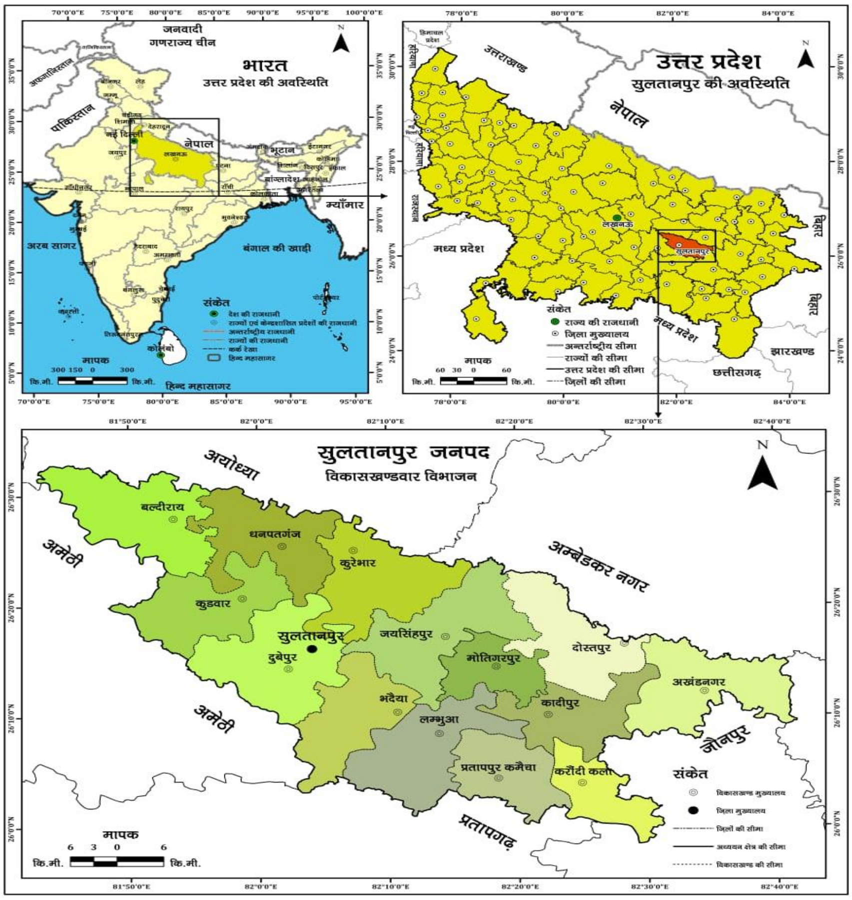
DOI: 10.5281/zenodo.18617086

OPEN ACCESS

Journal of Research and Development
A Multidisciplinary International Level Referred and Double Blind Peer Reviewed, Open Access
ISSN : 2230-9578 | Website: https://jrdrvb.org Volume-18, Issue-1(A)| January - 2026

अध्ययन क्षेत्र के उत्तर में अयोध्या एवं अम्बेडकरनगर, उत्तर–पश्चिम में बाराबंकी, पूर्व में जौनपुर और आज़मगढ़, पश्चिम में अमेठी तथा दक्षिण में प्रतापगढ़ जनपद स्थित है। प्रशासनिक दृष्टि से जनपद पाँच तहसीलों–लम्भुआ, कादीपुर, सुलतानपुर, जयसिंहपुर एवं वर्ष 2019 में गठित बल्दीराय तथा कुल 14 विकासखण्डों में विभाजित है।

मानचित्र क्रमांक–1



अध्ययन के उद्देश्य

प्रस्तुत शोध पत्र के प्रमुख उद्देश्य निम्नलिखित हैं–

- जनपद सुल्तानपुर में विकासखण्डवार रेलवे स्टेशन/हाल्ट के वितरण का अध्ययन करना।
- विकासखण्ड स्तर पर बस स्टेशन/स्टॉप की संख्या का विश्लेषण करना।
- जनपद में पक्की सड़कों की कुल लम्बाई एवं लोक निर्माण विभाग के अंतर्गत सड़कों के वितरण का मूल्यांकन करना।
- परिवहन अवसंरचना में विद्यमान ग्रामीण/नगरीय एवं क्षेत्रीय असमानताओं की पहचान करना।
- भविष्य की परिवहन योजना एवं संतुलित क्षेत्रीय विकास हेतु सुझाव प्रदान करना।

शोध पद्धति

- प्रस्तुत अध्ययन मुख्यतः वर्णनात्मक एवं विश्लेषणात्मक पद्धति पर आधारित है।
- शोध पत्र में द्वितीयक आँकड़ों का उपयोग किया गया है, जिसे जिला सांख्यिकी पत्रिका, संबंधित विभागीय अभिलेखों, लोक निर्माण विभाग, परिवहन विभाग तथा अन्य सरकारी स्रोत से संकलित किया गया है।
- संकलित आँकड़ों को विकासखण्डवार वर्गीकृत कर तालिकाओं के माध्यम से प्रस्तुत किया गया है।

साहित्य समीक्षा

परिवहन भूगोल पर किए गए पूर्ववर्ती अध्ययनों से स्पष्ट होता है कि परिवहन तंत्र किसी क्षेत्र के आर्थिक विकास एवं सामाजिक संरचना को गहराई से प्रभावित करता है– उलमैन (Ullman) ने परिवहन को क्षेत्रीय अंतःक्रियाओं (Spatial Interaction)का मूल आधार माना तथा यह स्पष्ट किया कि पहुँच, दूरी एवं परिवहन लागत क्षेत्रीय विकास को नियंत्रित करती हैं [1]। इसी प्रकार हागेट (Haggett) ने परिवहन नेटवर्क को स्थानिक संगठन एवं क्षेत्रीय प्रतिरूपों के निर्माण में एक महत्त्वपूर्ण घटक के रूप में व्याख्यायित किया है [2]। भारतीय संदर्भ में राघवन (Raghavan) ने परिवहन अवसंरचना को ग्रामीण विकास का प्रमुख निर्धारक माना तथा यह प्रतिपादित किया कि सड़क एवं रेल संपर्कता से कृषि विपणन एवं ग्रामीण आय में वृद्धि होती

है [3]। सिंह एवं तिवारी ने अपने अध्ययनों में यह स्पष्ट किया कि ग्रामीण सड़क संपर्कता क्षेत्रीय विषमता को कम करने में सहायक होती है तथा सामाजिक–आर्थिक विकास को गति प्रदान करती है [4]। इसी क्रम में मिश्रा ने परिवहन सुविधाओं और क्षेत्रीय विकास के बीच प्रत्यक्ष संबंध को रेखांकित करते हुए बताया कि जिन क्षेत्रों में सड़क एवं रेल नेटवर्क सुदृढ़ होता है, वहाँ औद्योगिक विकास, शिक्षा एवं स्वास्थ्य सेवाओं की उपलब्धता अपेक्षाकृत बेहतर पाई जाती है [5]। विभिन्न अध्ययनों में यह भी निष्कर्ष निकाला गया है कि परिवहन अवसंरचना की सुदृढ़ता मानव विकास सूचकांक (HDI) को सकारात्मक रूप से प्रभावित करती है तथा क्षेत्रीय संतुलन को प्रोत्साहित करती है [6]। तथापि, उपलब्ध साहित्य के अवलोकन से यह स्पष्ट होता है कि जनपद स्तर पर रेलवे, बस एवं सड़क परिवहन का समेकित एवं विकासखण्डवार स्थानिक विश्लेषण अपेक्षाकृत कम किया गया है। इस दृष्टि से प्रस्तुत अध्ययन सुल्तानपुर जनपद के संदर्भ में परिवहन अवसंरचना के स्थानिक प्रतिरूपों का विश्लेषण कर विद्यमान शोध–अंतराल को भरने का प्रयास करता है।

रेलवे स्टेशन/हाल्ट

रेल परिवहन किसी भी जनपद के सामाजिक–आर्थिक विकास, क्षेत्रीय संपर्कता तथा आवागमन व्यवस्था का एक अत्यंत महत्त्वपूर्ण घटक होता है। जनपद सुल्तानपुर में वर्ष 2024 के अनुसार रेलवे स्टेशन/हाल्ट का विकासखण्डवार वितरण असमान तथा केंद्रित स्वरूप में पाया जाता है, जो जनपद के विभिन्न भागों में विकास के स्तरों में विद्यमान स्पष्ट क्षेत्रीय भिन्नता को प्रदर्शित करता है। अध्ययन से यह स्पष्ट होता है कि जनपद सुल्तानपुर में कुल 12 रेलवे स्टेशन/हाल्ट उपलब्ध हैं। इनमें से 2 रेलवे स्टेशन/हाल्ट नगरीय क्षेत्र में स्थित हैं, जो जिला मुख्यालय एवं नगर क्षेत्र की प्रशासनिक, व्यावसायिक तथा जनसंख्या सघनता के अनुरूप उच्च परिवहन आवश्यकताओं को परिलक्षित करते हैं। शेष 10 रेलवे स्टेशन/हाल्ट ग्रामीण विकासखण्डों में वितरित हैं, जिससे ग्रामीण क्षेत्रों की परिवहन संरचना का स्वरूप सामने आता है। विकासखण्डवार विश्लेषण से ज्ञात होता है कि कुछ विकासखण्डों में रेलवे अवसंरचना अपेक्षाकृत बेहतर स्थिति में है। कुरेभार, भादैया तथा अखंड नगर विकासखण्डों में 2–2 रेलवे स्टेशन/हाल्ट उपलब्ध हैं। यह स्थिति इन क्षेत्रों की प्रमुख रेलमार्गों से निकटता, ऐतिहासिक रेल संपर्क तथा अपेक्षाकृत अधिक यात्री एवं माल आवागमन की आवश्यकता को दर्शाती है। इसके अतिरिक्त कुरवर, दुबेपुर, लम्भुआ तथा पी.पी. कमैचा विकासखण्डों में 1–1 रेलवे स्टेशन/हाल्ट स्थित है, जो सीमित होने के बावजूद आसपास के ग्रामीण क्षेत्रों को आधारभूत रेल संपर्क प्रदान करते हैं। इसके विपरीत, वाल्दी राय, धनपतगंज, जयसिंहपुर, दोस्तपुर, कादीपुर, मोतिगरपुर तथा करौदीकलां जैसे विकासखण्डों में कोई भी रेलवे स्टेशन/हाल्ट उपलब्ध नहीं है। यह स्थिति इन विकासखण्डों की भौगोलिक अवस्थिति, अपेक्षाकृत कम जनसंख्या घनत्व, सड़क परिवहन पर अधिक निर्भरता तथा रेलवे नेटवर्क के विस्तार की योजनाओं के अभाव को इंगित करती है। रेलवे स्टेशन/हाल्ट का यह वितरण जनपद में स्थानिक एवं क्षेत्रीय विषमता को स्पष्ट रूप से उजागर करता है। जिन विकासखण्डों में रेलवे सुविधा उपलब्ध है, वहाँ कृषि उपज के विपणन, श्रमिकों की आवाजाही, शैक्षणिक एवं स्वास्थ्य सेवाओं तक पहुँच अपेक्षाकृत सुगम पाई जाती है। इसके विपरीत, रेलवे सुविधा से वंचित विकासखण्डों में सड़क परिवहन पर अत्यधिक निर्भरता देखी जाती है, जिसके परिणामस्वरूप परिवहन लागत एवं यात्रा समय में वृद्धि होती है।

यह निष्कर्ष निकालता है कि जनपद सुल्तानपुर में रेलवे अवसंरचना का विकास केंद्रित एवं चयनात्मक रहा है। ग्रामीण विकासखण्डों के एक बड़े भाग में रेलवे स्टेशन/हाल्ट का अभाव क्षेत्रीय संतुलित विकास में बाधा उत्पन्न करता है। अतः भविष्य की परिवहन योजनाओं में रेलवे नेटवर्क के विस्तार, नए हाल्टों की स्थापना तथा सड़क–रेल परिवहन समन्वय को प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यकता है, जिससे जनपद के सभी विकासखण्डों में समान एवं सुलभ परिवहन अवसर उपलब्ध कराए जा सकें।

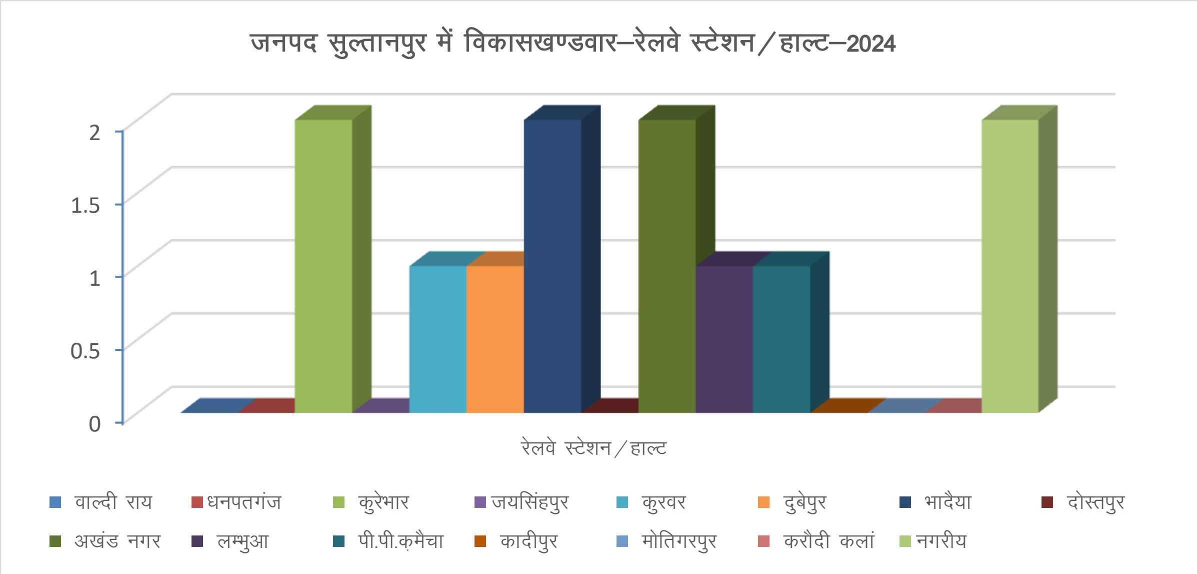
सारणी कमांक–1

जनपद सुल्तानपुर में विकासखण्डवार–रेलवे स्टेशन/हाल्ट–2024	
विकासखण्ड	**रेलवे स्टेशन/हाल्ट**
वाल्दी राय	0
धनपतगंज	0
कुरेभार	2
जयसिंहपुर	0
कुरवर	1
दुबेपुर	1
भादैया	2
दोस्तपुर	0
अखंड नगर	2
लम्भुआ	1
पी.पी.कमैचा	1
कादीपुर	0
मोतिगरपुर	0
करौदी कलां	0
नगरीय	2
योग जनपद	**12**

स्रोत –जिला सांख्यिकी पत्रिका 2024

Journal of Research and Development
A Multidisciplinary International Level Referred and Double Blind Peer Reviewed, Open Access
ISSN : 2230-9578 | Website: https://jrdrvb.org Volume-18, Issue-1(A)| January - 2026

आरेख कमांक–1



बस स्टेशन/स्टॉप

बस परिवहन जनपद सुल्तानपुर में जनसामान्य के दैनिक आवागमन, ग्रामीण–नगरीय संपर्कता तथा सामाजिक–आर्थिक गतिविधियों का एक प्रमुख साधन है। वर्ष 2024 के उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार जनपद में कुल 110 बस स्टेशन/स्टॉप कार्यरत हैं। इनका वितरण विकासखण्डों में असमान होते हुए भी व्यापक स्वरूप में पाया जाता है, जो जनपद की परिवहन संरचना एवं क्षेत्रीय विकास स्तर को स्पष्ट रूप से प्रतिबिंबित करता है। विकासखण्डवार विश्लेषण से यह स्पष्ट होता है कि कुछ विकासखण्डों में बस परिवहन की सुविधा अत्यधिक विकसित है। जयसिंहपुर (20 बस स्टॉप) तथा दोस्तपुर (17 बस स्टॉप) जनपद में सर्वाधिक बस स्टेशन/स्टॉप वाले विकासखण्ड हैं। यह स्थिति इन क्षेत्रों की अधिक जनसंख्या, सघन बस्तियों, व्यापारिक गतिविधियों, प्रमुख परिवहन मार्गों की उपलब्धता तथा प्रशासनिक महत्त्व को दर्शाती है। इसी क्रम में अखंड नगर (12) एवं वाल्दी राय (10) विकासखण्ड में भी बस परिवहन की सघनता अपेक्षाकृत अधिक पाई जाती है, जिससे इन क्षेत्रों में ग्रामीण संपर्कता सुदृढ़ बनी हुई है। मध्यम स्तर की बस परिवहन सुविधा वाले विकासखण्ड में कादीपुर (9) तथा कुरेभार, लम्भुआ और पी.पी. कमैचा (प्रत्येक 6 बस स्टॉप) शामिल हैं। इन विकासखण्डों में बस सेवाएँ ग्रामीण एवं अर्ध–शहरी बस्तियों को जिला एवं तहसील मुख्यालयों से जोड़ने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं तथा स्थानीय निवासियों के लिए शिक्षा, स्वास्थ्य और रोजगार से संबंधित आवागमन को सुगम बनाती हैं। इसके विपरीत, कुछ विकासखण्डों में बस स्टेशन/स्टॉप की संख्या अपेक्षाकृत कम पाई जाती है। दुबेपुर, भादैया, मोतिगरपुर तथा नगरीय क्षेत्र (प्रत्येक 4 बस स्टॉप), कुरवर एवं करौदी कलां (प्रत्येक 3) तथा धनपतगंज (केवल 2 बस स्टॉप) इस श्रेणी में आते हैं। इन क्षेत्रों में बस परिवहन की सीमित उपलब्धता क्षेत्रीय असंतुलन को दर्शाती है और यह संकेत देती है कि यहाँ परिवहन दबाव अपेक्षाकृत अधिक हो सकता है।

नगरीय एवं ग्रामीण परिप्रेक्ष्य से देखें तो यह तथ्य विशेष रूप से उल्लेखनीय है कि नगरीय क्षेत्र में मात्र 4 बस स्टेशन/स्टॉप दर्ज हैं, जबकि कई ग्रामीण विकासखण्डों में इससे कहीं अधिक बस स्टॉप उपलब्ध हैं। इसका प्रमुख कारण नगरीय क्षेत्र में निजी वाहनों, ऑटो, ई–रिक्शा तथा अन्य वैकल्पिक परिवहन साधनों की अधिक उपलब्धता है। इसके विपरीत ग्रामीण क्षेत्रों में बस परिवहन ही जनसाधारण के लिए सबसे सुलभ, किफायती एवं विश्वसनीय परिवहन साधन बना हुआ है। स्थानिक एवं सामाजिक–आर्थिक दृष्टि से बस स्टेशन/स्टॉप का यह वितरण जनपद में ग्रामीण संपर्कता, श्रमिक आवागमन, शैक्षणिक एवं स्वास्थ्य सेवाओं तक पहुँच तथा कृषि उपज के विपणन में महत्त्वपूर्ण योगदान देता है। जिन विकासखण्डों में बस स्टॉप की संख्या अधिक है, वहाँ सामाजिक–आर्थिक गतिशीलता अपेक्षाकृत अधिक पाई जाती है, जबकि कम सुविधा वाले क्षेत्रों में विकास की गति अपेक्षाकृत धीमी देखी जाती है। समग्र रूप से कहा जा सकता है कि जनपद सुल्तानपुर में बस परिवहन तंत्र पर्याप्त रूप से विस्तृत है, किंतु इसका वितरण समान नहीं है। कुछ विकासखण्डों में अत्यधिक सघनता तथा कुछ में न्यूनतम सुविधा क्षेत्रीय असंतुलन को स्पष्ट रूप से दर्शाती है। भविष्य के परिवहन नियोजन में कम सुविधा वाले विकासखण्डों में नए बस स्टेशन/स्टॉप की स्थापना, बस मार्गों की आवृत्ति बढ़ाने तथा बस–रेल–सड़क परिवहन समन्वय पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

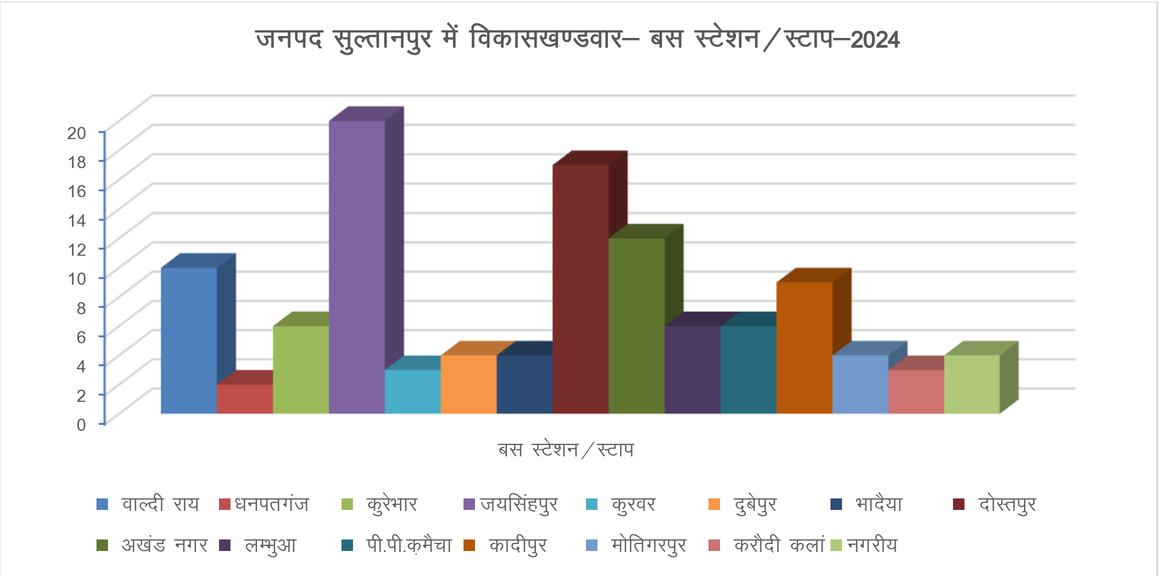
Journal of Research and Development
A Multidisciplinary International Level Referred and Double Blind Peer Reviewed, Open Access
ISSN : 2230-9578 | Website: https://jrdrvb.org Volume-18, Issue-1(A)| January - 2026

सारणी कमांक–2

जनपद सुल्तानपुर में विकासखण्डवार– बस स्टेशन/स्टाप–2024	
विकासखण्ड	**बस स्टेशन/स्टाप**
वाल्दी राय	10
धनपतगंज	2
कुरेभार	6
जयसिंहपुर	20
कुरवर	3
दुबेपुर	4
भादैया	4
दोस्तपुर	17
अखंड नगर	12
लम्भुआ	6
पी.पी.कमैचा	6
कादीपुर	9
मोतिगरपुर	4
करौदी कलां	3
नगरीय	4
योग जनपद	**110**

स्रोत –जिला सांख्यिकी पत्रिका 2024

आरेख कमांक–2



पक्की सड़के

पक्की सड़कें किसी भी क्षेत्र की परिवहन अवसंरचना की रीढ़ होती हैं, जो ग्रामीण–नगरीय संपर्कता, कृषि विपणन, औद्योगिक गतिविधियों तथा सामाजिक–आर्थिक विकास को प्रत्यक्ष रूप से प्रभावित करती हैं। वर्ष 2024 के अनुसार जनपद सुल्तानपुर में विकासखण्डवार पक्की सड़कों की लम्बाई का विश्लेषण यह दर्शाता है कि सड़क अवसंरचना का वितरण अपेक्षाकृत व्यापक होने के बावजूद विकासखण्डों के बीच असमानता विद्यमान है। उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार जनपद सुल्तानपुर में पक्की सड़कों की कुल लम्बाई 5845 किलोमीटर है, जिसमें से 4370 किलोमीटर सड़कें लोक निर्माण विभाग (PWD) के अधीन आती हैं। यह तथ्य दर्शाता है कि जनपद की सड़क अवसंरचना के विकास एवं रख–रखाव में लोक निर्माण विभाग की प्रमुख भूमिका रही है, जबकि शेष सड़कें अन्य विभागों एवं स्थानीय निकायों द्वारा संधारित की जाती हैं। विकासखण्डवार विश्लेषण से ज्ञात होता है कि कुरेभार (450कि.मी.), अखंड नगर (445कि.मी.), जयसिंहपुर (441कि.मी.) तथा लम्भुआ (436कि.मी.) जैसे विकासखण्डों में पक्की सड़कों की कुल लम्बाई अपेक्षाकृत अधिक है। इन विकासखण्डों में सड़क नेटवर्क का व्यापक विस्तार ग्रामीण बस्तियों, कृषि क्षेत्रों एवं बाजार केन्द्रों को आपस में जोड़ने में सहायक सिद्ध हुआ है। लोक निर्माण विभाग की सड़कों की दृष्टि से जयसिंहपुर (363कि.मी.), लम्भुआ (347कि.मी.) तथा कुरेभार (344कि.मी.) अग्रणी विकासखण्डों में शामिल हैं, जो इन क्षेत्रों की प्रशासनिक एवं आर्थिक महत्ता को दर्शाता है। मध्यम स्तर की सड़क सुविधा वाले विकासखण्डों में वाल्दी राय (419कि.मी.), धनपतगंज (413कि.मी.), कुरवर (420कि.मी.), भादैया (429कि.मी.) तथा दुबेपुर (405कि.मी.) सम्मिलित हैं। इन विकासखण्डों में

पक्की सड़कों की पर्याप्त उपलब्धता ग्रामीण आवागमन, कृषि उपज के परिवहन तथा सेवाओं तक पहुँच को सुगम बनाती है। वहीं दोस्तपुर (343कि.मी.), पी.पी. कमैचा (350कि.मी.) तथा कादीपुर (360कि.मी.) में सड़क लम्बाई अपेक्षाकृत कम होते हुए भी बुनियादी परिवहन आवश्यकताओं की पूर्ति करती है। कम सड़क सुविधा वाले विकासखण्डों में मोतिगरपुर (322कि.मी.), करौदी कलां (322कि.मी.) तथा नगरीय क्षेत्र (290कि.मी.) शामिल हैं। विशेष रूप से यह उल्लेखनीय है कि नगरीय क्षेत्र में लोक निर्माण विभाग की पक्की सड़कों की लम्बाई मात्र 25 किमी दर्ज की गई है, जो यह संकेत देती है कि नगर क्षेत्र में सड़क रख–रखाव का दायित्व मुख्यतः नगर निकायों एवं अन्य स्थानीय संस्थाओं पर निर्भर है। जनपद सुल्तानपुर में पक्की सड़कों का जाल व्यापक है और यह जनपद की ग्रामीण–नगरीय संपर्कता को सुदृढ़ आधार प्रदान करता है। फिर भी विकासखण्डों के बीच सड़क लम्बाई एवं विभागीय नियंत्रण में स्पष्ट अंतर क्षेत्रीय असंतुलन को दर्शाता है। भविष्य की योजनाओं में कम सड़क सुविधा वाले विकासखण्डों में पक्की सड़कों के विस्तार, गुणवत्ता सुधार तथा सड़क–रेल–बस परिवहन समन्वय पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

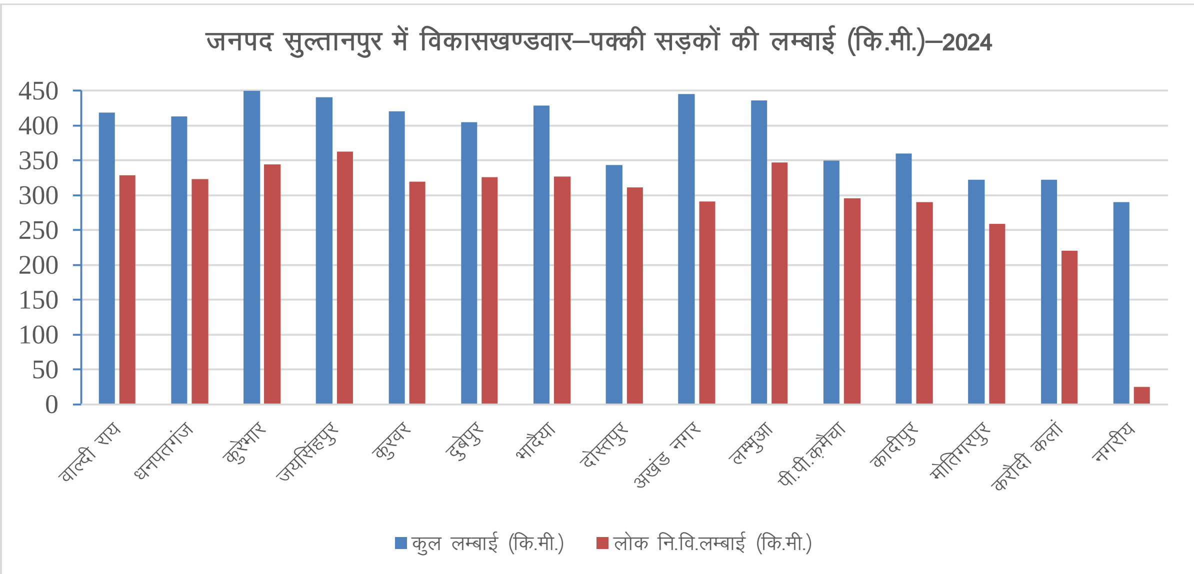
सारणी कमांक–3

जनपद सुल्तानपुर में विकासखण्डवार–पक्की सड़कों की लम्बाई (कि.मी.)–2024

विकासखण्ड	कुल लम्बाई (कि.मी.)	लोक नि.वि. लम्बाई (कि.मी.)
वाल्दी राय	419	329
धनपतगंज	413	323
कुरेभार	450	344
जयसिंहपुर	441	363
कुरवर	420	319
दुबेपुर	405	326
भादैया	429	327
दोस्तपुर	343	311
अखंड नगर	445	291
लम्भुआ	436	347
पी.पी.कमैचा	350	296
कादीपुर	360	290
मोतिगरपुर	322	259
करौदी कलां	322	220
नगरीय	290	25
योग जनपद	**5845**	**4370**

स्रोत –जिला सांख्यिकी पत्रिका 2024

आरेख कमांक–3



निष्कर्ष

प्रस्तुत अध्ययन से यह स्पष्ट होता है कि जनपद सुल्तानपुर में परिवहन अवसंरचना का विकास समान रूप से नहीं हुआ है। रेलवे स्टेशन/हाल्ट का वितरण अत्यधिक केंद्रित एवं चयनात्मक है, जिससे अनेक विकासखण्ड रेल संपर्क से वंचित हैं। इसके विपरीत बस परिवहन अपेक्षाकृत व्यापक है और ग्रामीण जनसंख्या की आवागमन आवश्यकताओं को पूरा करने में महत्वपूर्ण

Journal of Research and Development
A Multidisciplinary International Level Referred and Double Blind Peer Reviewed, Open Access
ISSN : 2230-9578 | Website: https://jrdrvb.org Volume-18, Issue-1(A)| January - 2026

भूमिका निभा रहा है, फिर भी इसके वितरण में स्पष्ट क्षेत्रीय विषमता देखी जाती है। पक्की सड़कों का नेटवर्क जनपद में व्यापक है, किंतु विभिन्न विकासखण्डों में सड़क लम्बाई एवं लोक निर्माण विभाग के नियंत्रण में पर्याप्त असंतुलन विद्यमान है। अध्ययन यह भी दर्शाता है कि जिन विकासखण्डों में परिवहन सुविधाएँ अधिक विकसित हैं, वहाँ सामाजिक/आर्थिक गतिविधियाँ अपेक्षाकृत सघन एवं गतिशील हैं, जबकि परिवहन सुविधाओं से वंचित क्षेत्रों में विकास की गति धीमी पाई जाती है। इस प्रकार परिवहन अवसंरचना और क्षेत्रीय विकास के बीच घनिष्ठ एवं प्रत्यक्ष संबंध स्थापित होता है।

सुझाव

- रेलवे संपर्क से वंचित विकासखण्डों में नए रेलवे हाल्टों की स्थापना एवं रेल नेटवर्क के विस्तार पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।
- कम बस स्टेशन/स्टॉप वाले विकासखण्डों में बस सेवाओं की संख्या एवं आवृत्ति बढ़ाई जाए, जिससे संपर्कता सुदृढ़ हो सके।
- पक्की सड़कों की लम्बाई में क्षेत्रीय असमानता को कम करने हेतु कम सुविधा वाले विकासखण्डों में सड़क निर्माण एवं उन्नयन को प्राथमिकता दी जाए।
- नगरीय क्षेत्र में लोक निर्माण विभाग एवं नगर निकायों के बीच सड़क रख–रखाव एवं प्रबंधन में समन्वय स्थापित किया जाए।
- परिवहन नियोजन में रेल–सड़क–बस परिवहन के एकीकृत दृष्टिकोण को अपनाया जाए।
- भविष्य की योजनाओं में जनसंख्या घनत्व, कृषि उत्पादन क्षेत्रों एवं सेवा केन्द्रों को आधार बनाकर स्थानिक संतुलन सुनिश्चित किया जाए।

संदर्भ सूची

1. Ullman, E. L. (1956). The role of transportation and the bases for interaction. In W. L. Thomas (Ed.), Man's Role in Changing the Face of the Earth. University of Chicago Press.
2. Haggett, P. (1965). Locational Analysis in Human Geography. London: Edward Arnold.
3. Raghavan, K. (1989). Transport and Regional Development in India. New Delhi: Concept Publishing Company.
4. Singh, R. L., & Tiwari, R. C. (2003). Transportation and Regional Development. Allahabad: Central Book Depot.
5. Mishra, R. P. (1992). Regional Development Planning in India. New Delhi: Vikas Publishing House.
6. Button, K. (2010). Transport Economics. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
7. Mishra, R. P. (1992). *Regional Development Planning in India*. New Delhi: Vikas Publishing House.
8. Khanna, K. K., & Arora, R. (2009). *Geography of India*. New Delhi: McGraw Hill Education.
9. Button, K. (2010). *Transport Economics* (3rd ed.). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
10. Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). New York: Routledge.
11. Government of India. (2023). *Basic Road Statistics of India*. New Delhi: Ministry of Road Transport and Highways.
12. Government of India. (2022). *Indian Railways Statistical Statements*. New Delhi: Ministry of Railways.
13. Government of Uttar Pradesh. (2024). *District Statistical Handbook: Sultanpur*. Lucknow: Directorate of Economics and Statistics.
14. Census of India. (2011). *District Census Handbook: Sultanpur*. New Delhi: Office of the Registrar General & Census Commissioner, India.
15. World Bank. (2009). *World Development Report: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank.
16. Hoyle, B. S., & Knowles, R. D. (1998). *Modern Transport Geography*. London: Wiley.
17. Knowles, R. D., Shaw, J., & Docherty, I. (2008). *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford: Blackwell Publishing.
18. Garrison, W. L., & Marble, D. F. (1962). *The Structure of Transportation Networks*. Northwestern University Studies in Geography.
19. Banister, D. (2002). *Transport Planning*. London: Routledge.
20. Button, K., & Reggiani, A. (2011). *Transport and Economic Development*. Cheltenham: Edward Elgar.
21. Rodrigue, J.-P. (2017). *Transportation and Spatial Change*. Journal of Transport Geography, 61, 1–4.
22. Vickerman, R. (1991). *Infrastructure and Regional Development*. London: Pion.
23. World Bank. (2014). *Transport for Development*. Washington DC: World Bank Publications.
24. Planning Commission of India. (2013). *Twelfth Five Year Plan: Transport Sector*. New Delhi: Government of India.
25. Ministry of Housing and Urban Affairs. (2021). *Urban Transport and Mobility in India*. New Delhi: Government of India.