RESEARCH REVIEW JOURNALS
Volume-03
Issue-02
February-2018

ISSN: 2455-3085 (Online)
RESEARCH REVIEW International Journal of Multidisciplinary
www.rrjournals.com [UGC Listed Journal]

गया जिला का सांस्कृतिक वातावरण

ड़ॉ0 अजय कुमार

सहायक शिक्षक

यातायात व्यवस्था :

बिहार में गया जिला सहित प्राचीन काल से ही यातायात के साधनों का विकास होता रहा है । ड़स समय जानवर ही यातायात के प्रमुख साधन थे । आज भी बैलगाड़ी घोड़ागाड़ी और हाथी आदि यातायात के साधन हैं । प्राचीनकाल में जल यातायात भी आवागमन का प्रमुख साधन था नदियों तथा नहरों से यातायात किया जाता था तथा प्राचीन काल में नदियों के किनारे कई नगर विकसित हो गए। इन शहरों में पाटलिपुत्र विक्रमशिला का नाम ड़ल्लेखनीय है। कुछ कालोपरान्त सड़क तथा रेल मार्गो का विकास हो गया। मुगलकाल में शेरशाह सुरी ने ग्रैण्ड़ ट्रेंक रोड़ जी टी रोड़ का निर्माण करवाया। ब्रिटिश काल में सड़कों का विकास किया गया । अधिकतर बड़े नगर सड़क तथा रेलमार्ग द्वारा जोड़े गये। प्रधान बड़े नगर समुद्री .यातायात की सुविधा के कारण समुद्रों के किनारों पर विकसित हुये–जैसे मुम्बई चेन्नई कोलकता इत्यादि। यातायात के साधनों के विकास के साथ सामाजिक –आर्थिक विकास भी तेजी से हुआ । इस प्रकार बिहार में औधोगिक व्यापारिक एवं प्रशासनिक नगरों का विकास हुआ। गया शहर एक प्रमुख पर्यटक केन्द्र तथा प्रमण्ड़ल – स्तरीय प्रशासनिक केन्द्र तथा प्रमण्ड़ल–स्तरीय प्रशासनिक केन्द्र है ।

गया जिला की सड़कें :

प्रादेशिक सड़कें– नेशनल हाईवे सड़कें– नेशनल हाइवे संख्या 2 एक सड़क–मार्ग है जो वर्तमान गया जिले के दक्षिणी भाग से होकर गुजरती है। इसे ग्रैण्ड़ ट्रंक रोड़ भी कहते है जो कि बहुत ही महत्वपूर्ण अर्न्तस्टेट सड़क मार्ग है। मार्ग में अनेक नदियों जैसे मोरहर लिलाजन एवं बटानें को पार करती हुयी यह अनेक शहरों तथा ग्रामीण क्षेत्रों जैसे बाराचट्टी ड़ोभी शेरधाटी इत्यादि से होकर पश्चिम की ओर जाती है ।

पब्लिक वर्क्स ड़िपार्टमेंट रोड़ :–

निम्नलिखित सड़कें राज्य के अन्तर्गत आते हैं तथा राज्य सरकार के द्वारा विकसित किया गया है ।

तालिका संख्या :– 6

क्रम संख्या	सड़क का नाम	वर्गीकरण	लम्बाई
1.	गया– नवादा	प्रोभिन्सियल हाईवे	38 मील 61 कि0मी0
2.	गया–ड़ोभी	वही	20 मील 32 कि0मी0
3.	ड़ोभी –चतरा	वही	7 मील 11 कि0मी0
4.	गया– जहानाबाद	मुख्य जिला सड़क	29 मील 47 कि0मी0
5.	बोधगया तथा गया	राज्यकृत (प्रोभिन्सियल)हाईवे	2 मील 3 कि0मी0

ड़ोभी सड़क को जोड़ने वाली सड़क

नवादा–गया सड़क मार्ग एक प्रोभिन्सियल हाईवे है। यह गया–नवादा पकरीबरावां –सिकन्दरा सड़क मार्ग का एक भाग है जो फल्गु तथा पैमार नदियों को पार करती है।

गया–ड़ोभी सड़क करीब 32 किलोमीटर लम्बी है तथा एक प्रोभिन्सियल सड़क मार्ग है। इस गया ड़िस्ट्रीक्ट बोर्ड़ से 1945 में ले लिया गाया था। यह सड़क गया बिजली विभाग पावर हाड़स से आरम्भ होकर ग्रैण्ड़ ट्रंक रोड़ से 285 मील पर मिलती है और तथा यह गया–ड़ोभी तक का सबसे निकटवर्ती लिंक हाल है। 1997 में इस सड़क मार्ग का चौड़ीकरण तथा बहुत ही विकसित किया गया है। यह मार्ग बुड्डिस्ट सर्किट के अंतर्गत पड़ने से जापानी अर्थिक मदद से बहुत ही विकसित किया गया है।

गया –जहानाबाद सड़क मार्ग को प्रमुख राजकीय सड़क मार्ग में रखा गया है। जो लगभग 47 किलोमीटर लंबी है। यह सड़क मार्ग दो जिला मुख्यालयों गया तथा जहानाबाद को जोड़ता है तथा बहुत ही ऊपजाऊ भूमि से होकर गुजरती है।

डोभी –चतरा सड़क 11 कि0 मी0 लंबी है तथा यह एक प्रोभिंसियल सड़क है। यह गया– ड़ोभी –चतरा बालूमथ सड़क का एक भाग है।

© RRIJM 2015, All Rights Reserved

बोधगया तथा गया ड़ोभी रोड़ को जोड़नेवाली सड़क भी एक प्रोभिंसियल सड़क है। इसकी कुल लम्बाई सिर्फ 3 किलोमिटर है।

ड़िस्ट्रीक्ट बोर्ड़ रोड़– इस प्रकार की सड़के अधिकांषतः पक्की है तथा कुछ ही कच्ची हैं। इन सड़कों के विकास से गया जिला का आन्तरिक व्यापार मुख्यतः गाँवो तक बैलगाड़ियों का टायर लोहे का होता है। वास्तविक संख्या का पता नहीं पर यह निश्चय है कि इनकी संख्या हजार के ऊपर है। वर्तमान में अधिकांश बैलगाड़िया का टायर लोहे का होता है वर्षा ऋतु में जिले की मिट्टी जो प्रायः काली चीका द्वारा निर्मित है जिससे वह वर्षा काल में काफी भारयुक्त हो जाती है जिससे बैलगाड़ियों को तेज चलने में कठिनाई होती है। इन्ही कारणें से शीतत्रतु और साफ मौसम में सभी प्रकार की माल ढोने वाले गाड़ियां जिले के आन्तरिक भागों में जा सकती है। पब्लिक मोटर सवारियों में की जाने वाले मुख्य मार्ग कुछ इस प्रकार निम्नलिखित है :–

1. ग्रैण्ड़ ट्रंक सड़क रोड़
2 ड़ोभी –नावादा रोड़
3. गया–जहानावाद रोड़
4. गया–टिकारी रोड़
5. गया–खिजरसराय रोड़
6. गया शेरधाटी रोड़
7. गया इमामगंज रोड़
8. गया– फतेहपुर रोड़
9. गया –ड़ोभी रोड़

ट्रकों द्वारा ढोयी जाने वाली प्रधान सामग्री–चावल गुड़ लोहा गिट्ठी आलू फूलगोवी बीड़ी के पते ईंधन और कोलकता आते है। दूर स्थानों को जाने वाली वस्तुओं में प्रधान हैं बकड़े जो कोलकता तक भेजे जाते है।

वास्तव में मोटर परिवहन जैसे ट्रक ट्रैक्टर ओटो–रिक्सा तथा रेलवे में कोई प्रतिस्पर्धा नहीं सिर्फ शीध्र नष्ट होने वाले सामग्री जैसे फूलगोबी तथा दूसरी हरी सब्जियाँ आम और आलू ट्रकों द्वारा ढुलाई ड़तम होता माना जाता है। फिर मोटर गाड़ियाँ जिले के आन्तरिक मार्गो तक सेवा प्रदान करती है ।

म्यूनिसिपल सड़के:–

क. **गया म्यूनिसिपेलेटी**

ख. **टिकारी म्यूनिसिपेलेटी**

जिला के वाईपास सड़कें

बाई–पास रोड़ भीड़ वाले क्षेत्र से हट कर बनाये जाते है। गया वाई–पास रोड़ भीड़ जिसकी लम्बाई 900 मीटर चौड़ाई–5 मीटर तथा कुल क्षेत्रफल 45 वर्ग किलोमीटर है ।

बोध– गया वाई पास रोड़ 200 मीटर चौड़ाई–5 मीटर तथा इसका क्षेत्रफल 10 किलोमीटर है । गया – वाई–पास रोड़– शहर का लगातार तेजी से विकास जनसंख्या में तीव्रगति से वृद्वि ट्रैफिक जाम इत्यादि कारणों से इस वाई–पास रोड़ का निर्माण किया गया है। पुराने फल्गु पुल जो 100 वर्षो से अधिक पुराना हो गया है वह वास्तव में एक ट्रैफिक बोतल –नेक की तरह रहा है अब इस पर से भारी वाहन ट्रक बस इत्यादि नहीं गुजरती है। भारी वाहन–ट्रक बस इत्यादि जो बिहार शरीफ–पटना–नवादा इत्यादि से आने वाले अब वाईपास सड़क मार्ग से होकर डोभी शेरधाटी औरंगाबाद के लिए गुजरती है। पुराने फल्गु नदी के पुल पर से अब हल्की वाहन–कार जीप औटो रिक्सा दो पहिये इत्यादि ही जाते –आते है। वाई–पास रोड़ फल्गु नदी पुल से लगभग 2 किलोमीटर दक्षिण निर्मित है। यह विष्णुपद से भी कुछ दक्षिण में स्थित है।

बोधगया बाई–पास रोड़–इसका निर्माण बोधगया मंदिर परिसर के सौन्दर्यीकरण बस स्टैण्ड़ को हटाने तथा नदी के पूर्व में स्थित बकरौर बोधगया मन्दिर के जोड़ने के लिए इस वाई–पास का निर्माण किया गया है।

संदर्भ

1. सिंह सविन्द्र पर्यावरण भूगोल 1991 इलाहाबाद प्रयाग पुस्तक भवन पृ0 सं0 424–25
2. नेगी पी0 एस0 पारिस्थितिकीय विकास एवं पर्यावरण भूगोल आगरा रस्तोगी पब्लिकेशन्स पृ0 सं0 30
3. सिंह सविन्द्र संदर्भ 4 पृ0 सं0 364–65
4. संदर्भ 5 पृ0 सं0 361
5. सिंह शैलेन्द्र कुमार बिहार में पर्यावरण एवं पारिस्थैतिकी तंत्र पर मानवीय क्रियाकलापों का प्रभाव : पर्यावरण भूगोल में एक विशिष्ट अक्ष्ययन 2009 एक अप्रकाशित शोध –प्रबन्ध बोधगया मगध विश्वविद्यालय पृ0 सं0 96–97

© RRIJM 2015, All Rights Reserved