Vol 5 Issue 8 Sept 2015

ISSN No : 2230-7850

International Multidisciplinary Research Journal

Indian Streams Research Journal

Executive Editor
Ashok Yakkaldevi

Editor-in-Chief
H.N.Jagtap

Welcome to ISRJ

RNI MAHMUL/2011/38595 **ISSN No.2230-7850**

Indian Streams Research Journal is a multidisciplinary research journal, published monthly in English, Hindi & Marathi Language. All research papers submitted to the journal will be double - blind peer reviewed referred by members of the editorial board.Readers will include investigator in universities, research institutes government and industry with research interest in the general subjects.

International Advisory Board

Flávio de São Pedro Filho
Federal University of Rondonia, Brazil

Kamani Perera
Regional Center For Strategic Studies, Sri Lanka

Janaki Sinnasamy
Librarian, University of Malaya

Romona Mihaila
Spiru Haret University, Romania

Delia Serbescu
Spiru Haret University, Bucharest, Romania

Anurag Misra
DBS College, Kanpur

Titus PopPhD, Partium Christian University, Oradea,Romania

Mohammad Hailat
Dept. of Mathematical Sciences, University of South Carolina Aiken

Abdullah Sabbagh
Engineering Studies, Sydney

Ecaterina Patrascu
Spiru Haret University, Bucharest

Loredana Bosca
Spiru Haret University, Romania

Fabricio Moraes de Almeida
Federal University of Rondonia, Brazil

George - Calin SERITAN
Faculty of Philosophy and Socio-Political Sciences Al. I. Cuza University, Iasi

Hasan Baktir
English Language and Literature Department, Kayseri

Ghayoor Abbas Chotana
Dept of Chemistry, Lahore University of Management Sciences[PK]

Anna Maria Constantinovici
AL. I. Cuza University, Romania

Ilie Pintea,
Spiru Haret University, Romania

Xiaohua Yang
PhD, USA

......More

Editorial Board

Pratap Vyamktrao Naikwade
ASP College Devrukh,Ratnagiri,MS India

R. R. Patil
Head Geology Department Solapur University,Solapur

Rama Bhosale
Prin. and Jt. Director Higher Education, Panvel

Salve R. N.
Department of Sociology, Shivaji University,Kolhapur

Govind P. Shinde
Bharati Vidyapeeth School of Distance Education Center, Navi Mumbai

Chakane Sanjay Dnyaneshwar
Arts, Science & Commerce College, Indapur, Pune

Awadhesh Kumar Shirotriya
Secretary,Play India Play,Meerut(U.P.)

Iresh Swami
Ex - VC. Solapur University, Solapur

N.S. Dhaygude
Ex. Prin. Dayanand College, Solapur

Narendra Kadu
Jt. Director Higher Education, Pune

K. M. Bhandarkar
Praful Patel College of Education, Gondia

Sonal Singh
Vikram University, Ujjain

G. P. Patankar
S. D. M. Degree College, Honavar, Karnataka

Maj. S. Bakhtiar Choudhary
Director,Hyderabad AP India.

S.Parvathi Devi
Ph.D.-University of Allahabad

Sonal Singh,
Vikram University, Ujjain

Rajendra Shendge
Director, B.C.U.D. Solapur University, Solapur

R. R. Yalikar
Director Managment Institute, Solapur

Umesh Rajderkar
Head Humanities & Social Science YCMOU,Nashik

S. R. Pandya
Head Education Dept. Mumbai University, Mumbai

Alka Darshan Shrivastava
Shaskiya Snatkottar Mahavidyalaya, Dhar

Rahul Shriram Sudke
Devi Ahilya Vishwavidyalaya, Indore

S.KANNAN
Annamalai University,TN

Satish Kumar Kalhotra
Maulana Azad National Urdu University

Address:-Ashok Yakkaldevi 258/34, Raviwar Peth, Solapur - 413 005 Maharashtra, India
Cell : 9595 359 435, Ph No: 02172372010 Email: ayisrj@yahoo.in Website: www.isrj.org

Indian Streams Research Journal
ISSN 2230-7850

Impact Factor : 3.1560(UIF)
Volume - 5 | Issue - 8 | Sept - 2015

“मध्य प्रदेश में प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का ग्रामीण विकास पर प्रभाव”

jkts’k tks’kh
Devi Ahiliya University , Indore M.P.

प्रस्तावना :–

इस समय हमारा देश विकासशील अर्थव्यवस्था के दौर से गुजर रहा हैं। जो विकसित देशों के साथ औद्योगीकरण तथा आर्थिक विकास की दौर में सम्मिलित हैं। किसी भी विकासशील देश के आर्थिक विकास में वहाँ की सड़कों एवं उद्योगों की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। विश्व का औद्योगिक इतिहास भी इस बात का साक्षी है कि इंग्लैण्ड में औद्योगिक क्रांति इसी कारण संभव हो सकी क्योंकि वहाँ के विभिन्न क्षेत्रों में संपर्क स्थापित करने के लिए अच्छी सड़के थी। संयुक्त राज्य अमेरिका में भी प्रत्येक औद्योगिक क्षेत्र में लंबी–चौड़ी सड़कें थी। इससे यह सिद्ध होता है कि विश्व के किसी भी भाग को यदि औद्योगिक दृष्टि से विकसित करना है, तो उस क्षेत्र में सड़कों का विकास नितांत आवश्यक है। किसी भी देश के आर्थिक पुनरूत्थान में सड़कों का बड़ा महत्व होता है। कृषि उद्योग, व्यवसाय, वाणिज्य, प्रशासन, प्रतिरक्षा, शिक्षा, स्वास्थ्य अथवा अन्य किसी सामाजिक एवं सांस्कृतिक प्रयत्न को अपने पूर्ण रूप में फलीभूत होने और आगे बढ़ने के लिए सड़कों की आवश्यकता होती है। सड़कें सभ्यता और उन्नति की स्त्रोत कही जाती है। अतः सड़कें किसी देश की रक्तवाहिनी धमनी और शिराएँ होती है, जिनसे होकर प्रत्येक सुधार प्रवाहित होता है। जिस प्रकार मनुष्य के शरीर में नाड़ियों द्वारा रक्त का प्रवाह होता है और उसको स्वस्थ बनाता है उसी प्रकार देश की समृद्धि के लिये सड़कें नाड़ियों का कार्य करती हैं।

ग्रामीण क्षेत्रों के विकास में सबसे बाधक तत्व यातायात की अपर्याप्तता या अभाव होता है क्योंकि विकास सड़क परिवहन पर आश्रित हैं। इसके अभाव में ग्रामीण विकास की संभावना कम हो जाती है। ग्रामीण अँचलों में स्थानीय उत्पादों (कृषि उत्पादनों) का संकलन एवं उन्हें शहर भेजना तथा शहर से वस्तुएँ मँगाना और उनका वितरण तथा विविध प्रकार की सेवाएँ जैसे उद्योगों, शिक्षा, चिकित्सा, सामाजिक एवं सांस्कृतिक सभी सड़क परिवहन की उपलब्धता पर ही निर्भर करती है। वास्तव में सड़क परिवहन किसी भी क्षेत्र की उन्नति दर्शाने वाला दप्रण होता है और भारत को विश्व के सड़क यातायात का अग्रणी कहा जाय तो अतिश्योक्ति नहीं होगी क्योंकि इतिहास की ओर दृष्टिपात करने से यह प्रत्यक्ष प्रतीत होता है कि भारतीय ५,००० वर्ष पूर्व भी सड़क निर्माण कला में निपुण थे। कौटिल्य के अर्थशास्त्र से मौर्यकाल की सड़कों और उनकी व्यवस्था पर अच्छा प्रकाश पड़ता है। उस समय नगर की सड़कें २४ फीट चौड़ी, गाँव और लड़ाई मैदान की ओर जाने वाली सड़कें ४८ फीट चौड़ी और जंगल की ओर जाने वाली सड़कें २४ फीट चौड़ी हुआ करती थीं। आज जबकि भारत प्रगति के पथ पर तेजी से आगे बढ़ रहा है सड़क यातायात का महत्व और भी अधिक हो जाता है। प्रगति की इन किरणों को भारत के ५) लाख गाँवों में बसने वाली विशाल ग्रामीण जनता तक पहुँचाने के लिए हमकों शीघ्रतिशीघ्र सड़क यातायात का विकास करना ही होगा।

अध्ययन का उद्देश्य : –

किसी भी कार्य की सफलता के लिए उसके उद्देश्यों का निर्धारण आवश्यक होता है। हम अपने दैनिक जीवन में भी जो कुछ भी कार्य करते है उसके पीछे भी हमारा कुछ न कुछ उद्देश्य अवश्य होता है क्योंकि कार्य कारण का गहरा संबंध होता है उद्देश्यहीन कार्य उस रेत के समान होता है जो समय के वेग के साथ धुमिल हो जाती है। उद्देश्य निर्धारित कार्य को गति प्रदान करता है और उद्देश्यों से स्पष्टता अनुसंधान को सरल एवं सफल बना देती है। यही कारण है कि शोधार्थी ने इस विषय पर कार्य करने के अंतर्गत उद्देश्य रखे है जो इस प्रकार है :-

१. मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास व प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना एवं क्रियान्वयन का अध्ययन करना।

२.प्रधानमंत्री ग्राम सड़क बनने से पूर्व ग्रामीणों को कच्चे माल एवं तैयार माल को लाने-ले-जाने में क्या परेशानी होती थी इसका अध्ययन करना।
३.प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना बनने के पश्चात् ग्रामीण विकास का मूल्याकंन करना।

अध्ययन की विधि : –

अध्ययन की विधि शोध को अधिक विश्वसनीय एवं प्रमाणिक बनाती है अतः उपरोक्त उद्देश्यों तथा परिकल्पनाओं को ध्यान में रखते हुये इस शोध-प्रबंध को तैयार करने में प्राथमिक तथा द्वितीयक दोनों ही प्रकार के समंकों का प्रयोग किया गया। इस दृष्टि से प्रस्तुत शोध में व्यक्तिगत साक्षात्कार एवं प्रत्यक्ष अवलोकन द्वारा प्राप्त की गई जानकारियों के विश्लेषण पर आधारित है। म. प्र. के जो प्रमुख विकास खण्ड जो प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के माध्यम से बारहमासी सड़कों (मुख्यमार्गों) से जुड़कर प्रभावित हो रहे है।

प्राथमिक संमंक- प्राथमिक समंक शत् प्रतिशत केन्द्र सरकार द्वारा संचालित प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का ग्रामीणों की सामाजिक, आर्थिक स्थिति, ग्रामीण विकास पर क्या प्रभाव पड़ा ? इसके मूल्यांकन हेतु प्राथमिक समंकों का प्रयोग किया गया है। इस उद्देश्य से मध्यप्रदेश के ४ विकसित जिलों में से १ इन्दौर जिला एवं ३६ पिछड़े जिलों में से ४ जिलों देवास, धार, खण्डवा एवं खरगोन में से ५-५ गाँवों का चयन कर अनुसूची/प्रश्नावली साक्षात्कार/अवलोकन पद्धति द्वारा सूचनाएँ एकत्रित की गई है।

अध्ययन का क्षेत्र :–

प्रस्तुत शोध सम्पूर्ण मध्यप्रदेश को दृष्टिगत रखते हुये प्रमुख ४ विकसित जिलों में से १ इन्दौर जिला एवं ३६ पिछड़े जिलों में से ४ जिलों देवास, धार, खण्डवा एवं खरगोन के संदर्भ में पूर्ण किया गया है। जहाँ इस शोध अध्ययन के माध्यम से प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना का ग्रामीणों विकास पर पड़ने वाले प्रभाव हेतु, प्रयास किया गया है। वहीं इसके क्रियान्वयन में आने वाली समस्याएँ एवं बाधाओं को भी रेखांकित किया गया है। चूँकि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना २५ दिसम्बर, २००० से गाँवों को बारहमासी सड़कों (मुख्यमार्गों) से जोड़ने हेतु लागू की गई है। अतः इस प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के लागू होने से पूर्व की स्थिति १९९० से २००० तक की सड़कों तथा ग्रामीण विकास की स्थिति का अध्ययन एवं २००० से २००६ तक योजना लागू होने के पश्चात् हुये परिवर्तन, विकास एवं लाभान्वित ग्रामीण विकास की स्थिति का अध्ययन करने का अधिक-से-अधिक कोशिश की गई है। वैसे तो व्यक्ति, ज्ञान एवं अध्ययन का कोई क्षेत्र एवं सीमाएँ नहीं होती है जिसके लिए सारी उम्र भी कम हैं।

तालिका क्रमांक 1 उत्तरदाताओं का लिंग के आधार पर वर्गीकरण

fyax	mÙkjnkrkvksa dh la[;k	çfr'kr
efgyk	31	10
iq:"k	269	90
dqy ;ksx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक १ में लिंग के आधार पर वर्गीकृत कर विश्लेषण किया गया है। उत्तरदाताओं में लाभान्वित महिलाओं का १० प्रतिशत एवं पुरूषों का ९० प्रतिशत है। अध्ययन के आधार पर स्पष्ट होता है कि गाँवों में सड़क तो बन गई है किन्तु अधिकांश ग्रामीण महिलाओं में आज भी पर्दा प्रथा, अशिक्षा व्याप्त है। जिसके कारण वे किसी भी प्रकार की जानकारी देने, अपने फैसले स्वयं लेने में असक्षम है। उनका अपना आत्मविश्वास कम होने से वे स्वावलंबी एवं निडर नही हो पा रही है और वे आत्मनिर्भर होकर ग्रामीण एवं लघु उद्योगों का संचालन नहीं कर पा रही है।

आयु के आधार पर वर्गीकरण : -किसी भी व्यक्ति की कार्य क्षमता पर आयु वर्ग का अत्यधिक प्रभाव पड़ता है। आयु से ही व्यक्ति के अनुभवों की परख कर सकते है।

तालिका क्रमांक 2 आयु के आधार पर वर्गीकरण

vk;q	mÙkjnkrk dh la[;k	çfr'kr
25 l de	30	10
25 l 35	116	39
35 l 45	85	28
45 l 55	38	13
55 l vf/kd	31	10
dqy ;ksx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक २ से स्पष्ट होता है कि उत्तरदाताओं में २५ से कम वर्ष की आयु वर्ग के सबसे कम १० प्रतिशत एवं सबसे अधिक जागरूकता रखने वाले २५ से ३५ वर्ष की आयु के ३९ प्रतिशत, ३५ से ४५ वर्ष की आयु वर्ग के २८ प्रतिशत, ४५ से ५५ वर्ष की आयु वर्ग के १३ प्रतिशत तथा ५५ से अधिक वर्ष की आयु वर्ग के १० प्रतिशत है।

जाति के आधार पर वर्गीकरण :–

भारतीय ग्रामीण समाज में व्यक्ति के जाति के आधार पर उसका व्यवसाय निर्धारित होना ऐसी व्यवस्था है जैसे :- धोबी–कपड़े धोना, दर्जी–कपड़े सिलाई करना, तेली–तेल निर्माण,चमार–लेदर व्यवसाय, बढ़ई–लकड़ी का काम, लोहार–लोहे का कार्य आदि जाति के आधार पर व्यवसाय निर्धारित है। यह व्यवस्था आर्थिक विकास के मार्ग में अवरोध का कार्य करती है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण से शिक्षा एवं जनसम्पर्क बढ़ने से ग्रामीणों के विचारों में भी परिर्वतन हो रहा है। सड़क निर्माण से सूचना एवं संचार माध्यम की सुविधा भी बढ़ी है जिससे ये अवरोध धीरे–धीरे समाप्त होने लगा है। सड़क बनने से परिवहन के साधनों की सुविधाएँ हो गई हैं। कोई भी व्यवसाय अब जाति के आधार पर निर्धारित नहीं रह गया है। व्यवसाय अब अवसर एवं उपलब्ध संसाधनों तथा स्वेच्छा पर आधारित हो गया है। अतः जाति के आधार पर लाभान्वित उत्तरदाताओं का वर्गीकरण अग्रलिखित तालिका क्रमांक ३ में दिया गया है :-

तालिका क्रमांक 3 उत्तरदाताओं का जाति के आधार पर वर्गीकरण

tkfrxr fLFkfr	mÙkjnkrkvksa dh la[;k	çfr'kr
lkekU;	67	22
fiNMk oxZ	169	57
vuqlfpr tkfr	34	11
vuqlfpr tutkfr	30	10
dqy ;ksx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक ३ के अध्ययन से स्पष्ट हैं कि अध्ययन क्षेत्र के उत्तरदाताओं में २२ प्रतिशत सामान्य जाति, सर्वाधिक उत्तरदाता ५७ प्रतिशत पिछड़ा वर्ग जाति के है, वहीं ११ प्रतिशत अनुसूचित जाति और सबसे कम १० प्रतिशत अनुसूचित जनजाति वर्ग के हैं। स्पष्ट है कि सर्वाधिक लाभान्वित उत्तरदाता ५७ प्रतिशत पिछड़ा वर्ग के हैं।

शिक्षा के आधार पर वर्गीकरण : –

मनुष्य के जीवन में शिक्षा का अत्यधिक महत्व है शिक्षा के व्दारा न सिर्फ परिवार, समाज बल्कि राष्ट्र की स्थिति भी मजबूत होती हैं। देश के आर्थिक एवं सामाजिक विकास का निर्धारण एवं आकलन का मुख्य आधार भी शिक्षा हैं। शिक्षा के व्दारा छात्र–छात्राओं का सर्वागीण विकास होता हैं। शिक्षित व्यक्ति समाज एवं परिवार के महत्व के साथ उनके प्रति अपने दायित्व को अच्छी तरह समझता हैं और उनका निर्वाह भली–भाँति करता है। शिक्षित व्यक्ति अपने समस्त दायित्वों के साथ अपने परिवार एवं व्यवसाय का भी संचालन अच्छी तरह समझदारी के साथ करता है।

तालिका क्रमांक 4 उत्तरदाताओं का शिक्षा के स्तर के आधार पर वर्गीकरण

f'k{kk dk Lrj	mÙkjnkrk dh la[;k	çfr'kr
vf'kf{kr	18	6
lk{kj	18	6
5 oh l 8 oh	89	30
9 oh l 12 oh	56	19
12 oh l vf/kd	119	39
dy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिक क्रमांक ४ के अध्ययन से स्पष्ट होता है कि ६ प्रतिशत उत्तरदाता अशिक्षित तथा उतने ही ६ प्रतिशत साक्षर है, कक्षा ५वीं से ८वीं कक्षा तक शिक्षित है, वे परिवार ३० प्रतिशत है। कक्षा ९वीं से १२वीं कक्षा तक शिक्षित १९ प्रतिशत है। १२वीं से अधिक ३९ प्रतिशत है। अतः सबसे अधिक प्रतिशत १२वीं से अधिक के उत्तरदाताओं की संख्या है। कुछ उत्तरदाताओं का कहना है कि सड़क बनने के बाद भी स्कूल दूर होने के कारण स्कूलों में आने-जाने एवं शिक्षण सामग्री की सुविधाएँ उपलब्ध है। अधिकतम उत्तरदाताओं के मतानुसार सड़क निर्माण के पश्चात् शैक्षणिक सुविधाएँ आसानी से उपलब्ध होने लगी है। छात्र एवं शिक्षकों को विद्यालय आने जाने में भी सुविधा हो गई है और वे समय से आसानी से विद्यालय पहुँचने लगे है। जिससे ग्रामीणों में शिक्षा के स्तर में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है।

परिवार के स्वरूप के आधार पर वर्गीकरण : –

परिवार मानवीय समाज की आधारभूत इकाई है। जिसमें समाज का उद्भव होता है क्योंकि परिवारों का समूह ही समाज है। परिवार एक आधारभूत और सर्वव्यापी सामाजिक संस्था है, संस्कृति के स्तरों पर चाहे अलग कहा जाए किन्तु किसी न किसी प्रकार का पारिवारिक संगठन अनिवार्य पाया जाता है। परिवार अपने सदस्यों की सामाजिक, आर्थिक,सांस्कृतिक एवं राजनैतिक आवश्यकताओं की पूर्ति में योगदान देता है।

तालिका क्रमांक 5 उत्तरदाताओं के परिवार के स्वरूप के आधार पर

ifjokj dk Lo:i	mÙkjnkrk dh la[;k	çfr'kr
l;Dr	180	60
,dy	120	40
dy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

स्पष्ट है कि ६० प्रतिशत परिवार संयुक्त एवं ४० प्रतिशत एकांकी परिवार है। सर्वेक्षण के आधार पर एकांकी परिवार की अपेक्षा संयुक्त परिवार की संख्या अधिक है।

व्यावसायिक स्थिति : –

व्यक्ति को अपने जीवनयापन के लिए कोई न कोई कार्य/व्यवसाय करना पड़ता है जिससे आय प्राप्त होती है और उसी आय से वह अपने परिवार का भरण-पोषण करता है। प्रत्येक व्यक्ति का जीवन स्तर और उसका जीवनयापन आदि सब उसकी आय पर निर्भर करता है।

तालिका क्रमांक 6 उत्तरदाताओं के मुख्य व्यवसाय के आधार पर

e[; 0;olk;	mÙkjnkrk dh l[;k	çfr'kr
Ñf"k	135	45
0;olk;	60	20
etnjh	43	14
ukdjh	50	17
vU;	12	4
dy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक ६ का अध्ययन करने से स्पष्ट होता है कि ४५ प्रतिशत उत्तरदाता कृषि आय में संलग्न है एवं उनका मुख्य व्यवसाय कृषि करना है। उसकी आय का मुख्य स्त्रोत है। जबकि २० प्रतिशत व्यवसाय/धंधा करना है। १४ प्रतिशत मजदूरी करते है, १७ प्रतिशत नौकरी एवं ४ प्रतिशत उत्तरदाता ऐसे भी है जो कि पशुपालन, कपड़ा सिलाई, मिट्टी के बर्तन, ईंट बनाना, झाडू,चटाई,आसन बनाना, लकड़ी फर्निचर, लोहा फर्निचर, पापड़,बड़ी, डेयरी उद्योग, आदि अन्य व्यवसाय करते है। अतः अध्ययन क्षेत्र एक कृषि प्रधान प्रदेश है। जहाँ कृषक सोयाबीन, गेहूँ, चना, ज्वार, मक्का एवं अलसी की फसल प्रमुखता से उगाते है। उद्योग धंधों में ग्रामीण कम संख्या में ही संलग्न है।

वार्षिक आय संबधी विवरण :–

आय वर्तमान आर्थिक जीवन का केन्द्र बिन्दु है, क्योंकि आय प्राप्ति के लिए मनुष्य विभिन्न आर्थिक क्रियाओं को करता है और इसी से वह अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति करता है।

तालिका क्रमांक 7 उत्तरदाताओं का वार्षिक आय के आधार पर

okf"kd vk;	mÙkjnkrk dh l[;k	çfr'kr
30000 l de	18	6
30000 l 60000	91	30
60000 l 90000	35	12
120000 l vf/kd	156	52
dy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक ७ से स्पष्ट होता है कि उत्तरदाताओं में ३०००० से कम वार्षिक आय वर्ग वाले ६ प्रतिशत, ३०००० से ६०००० तक वार्षिक आय वर्ग वाले ३० प्रतिशत, ६०००० से ६०००० तक वार्षिक आय वाले १२ प्रतिशत, १२०००० से अधिक वार्षिक आय वर्ग वाले ५२ प्रतिशत उत्तरदाता पाये गये। सर्वेक्षण के अंतर्गत कुछ ही ऐसे उत्तरदाता पाये गये जिनकी आमदनी लाभान्वित नहीं हुई है। जबकि अधिकांश उत्तरदाताओं का कहना है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क बनने से गाँवों में कृषि एवं ग्रामीण उद्योगों में सुधार हुआ है। जिससे उनके रोजगार की स्थिति में सुधार आया है औरे उनकी आमदनी में वृद्धि हुई है।

स्वामित्व के आधार पर संरचना :– प्राथमिक व्यवसायों में कृषि–भूमि पारिवारिक अचल सम्पत्ति का प्रमुख आधार होती है। ग्रामीण एवं लघु उद्योगों के लिए भी अचल सम्पत्ति प्रमुख आधार है जिसका उसके मुख्य व्यवसाय पर अत्यधिक प्रभाव पड़ता है। स्वामित्व के आधार पर अग्रलिखित तालिका क्रमांक ८ द्वारा वर्गीकरण किया गया है:–

तालिका क्रमांक 8 उत्तरदाताओं के स्वामित्व के आधार पर संरचना

LokfeRo dk vk/kkj	mÙkjnkrk dh l[;k	çfr'kr
2 ,dM l de	81	27
2 l 4 ,dM	85	28
4 l 6 ,dM	51	17
6 l 8 ,dM	31	11
8 ,dM l vf/kd	52	17
dqy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक ८ का अध्ययन करने से स्पष्ट होता है कि २ एकड़ से कम कृषि योग्य भूमि २७ प्रतिशत एवं २ से ४ एकड़ कृषि भूमि का प्रतिशत २८, ४ से ६ एकड़ १७ प्रतिशत, ६ से ८ एकड़ ११ प्रतिशत एवं ८ एकड़ से अधिक १७ प्रतिशत है। अध्ययन क्षेत्र में सर्वेक्षण द्वारा यह पाया गया कि उत्तरदाता के पास भूमि स्वयं की हो या साझेदारी की या वह दूसरे के खेतों अथवा उद्योगों में कार्य करता हों, सड़क निर्माण का प्रभाव उसे प्रत्यक्ष रूप से दिखाई देता है। कुछ उत्तरदाताओं का कहना है कि आमदनी बढ़ने से कृषि भूमि और अधिक क्रय की गई है, कुछ उत्तरदाताओं ने साझेदारी में कृषि भूमि अथवा लघु उद्योग हेतु भूमि ले रखी है और जिनके पास भूमि नही है वे दूसरों के खेतों पर अथवा लघु उद्योगों में कार्य करते है।

सड़क मार्ग की स्थिति :–गाँवों से मण्डी अथवा बाजार अधिक दूरी पर होने से वहाँ तक फसलें/उत्पादन ले जाने में अधिक समय और कच्चा, गड्ढों वाला मार्ग तय करने से अधिक मुश्किल होती थी। सड़क निर्माण से पूर्व गाँवों में प्रायः चार प्रकार का मार्ग – पगडण्डी, गाड़ी गडार या बोल्डर गिट्टे का रास्ता होता है। शोधार्थी ने अपने अध्ययन में यह भी जानने का प्रयास किया है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण के पूर्व गाँवों से मुख्यमार्ग तक की दूरी तय करने के रास्ते की स्थिति कैसी थी एवं सड़क निर्माण के पश्चात् कैसी है ? इस संबंध में सर्वेक्षित उत्तरदाताओं से जो जानकारी शोधार्थी को प्राप्त हुई वह तालिका क्रमांक ६–१० में दर्शाया गया है।

तालिका क्रमांक 9 सड़क मार्ग की स्थिति

	lMd fuekZ.k d iwo lMd dh		lMd fuekZ.k d i'pkr lMd	
	mÙkjnkrk dh fLFkfr;k	çfr'kr	mÙkjnkrk dh fLFkfr	çfr'kr
ixM.Mh	62	21	15	5
xkMh xMkj	92	31	22	7
cksYMj fxê dk jkLrk	144	48	28	10
iDdh lMd	2	0	235	78
dqy ;ksx	300	100	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक क्र. ६ के आधार पर उत्तरदाताओं का कहना है कि सड़क बनने के पूर्व गाँवों से मुख्यमार्ग तक जाने–आने का रास्ता–पगडण्डी द्वारा २१ प्रतिशत, गाड़ी गडार ३१ प्रतिशत, सड़क निर्माण के पूर्व सर्वाधिक गाँवों का मार्ग बोल्डर गिट्टे का रास्ता ४८ प्रतिशत एवं पक्की सड़क नही के बराबर ०.० प्रतिशत थी। सड़क निर्माण के पश्चात् उत्तरदाताओं के अनुसार पगडण्डी ५ प्रतिशत, गाड़ी गडार ७ प्रतिशत, बोल्डर गिट्टे का रास्ता १० प्रतिशत रह गया एवं वहीं पक्की सड़कों का प्रतिशत बढ़कर ७८ प्रतिशत हो गया है। गाँवों में सड़कों के नाम पर केवल गाड़ी गडार रास्ता ही था। जिससे ग्रामीणों को मुख्य मार्ग तक जाने–आने में धूल और गड्ढों वाला रास्ता तय करना पड़ता था और इन्हीं रास्तों का बरसात के दिनों में तो और भी दयनीय स्थिति हो जाती थी। जिससे दुर्घटनाओं की भी आशंका हमेशा बनी रहती थी। वहीं सड़क निर्माण के पश्चात् सर्वाधिक उत्तरदाताओं को सुविधाजनक मार्ग उपलब्ध होने से लाभान्वित हुये हैं।

गाँव से मुख्यमार्ग की दूरी : –

एक स्थान से दूसरे स्थान पर आने जाने के लिए लगने वाला समय एवं व्यय सड़क की दूरी पर ही निर्भर करता है। गाँव से मुख्य मार्ग की दूरी जितनी अधिक होगी लगने वाला समय और व्यय उतना ही होता है। मुख्यमार्ग से गाँव की दूरी जो कच्ची और बदहाली में हो तो उसमें मुख्यमार्ग तक पहुँचने में और अधिक समय तथा व्यय बढ़ जाता है। अतः उत्तरदाताओं से यह जानने का प्रयास किया गया है कि उन्हें अपने नजदीक के बाजार/शहर/मण्डी तक पहुँचने के लिए मुख्यमार्ग तक पहुँचना होता है जिसके लिए उन्हें कितनी दूरी तय करना पड़ती है ? इसके संबंध में उत्तरदाताओं ने जा जानकारी दी है वह अग्रलिखित तालिका क्रमांक ११ में दर्शायी गई है :-

तालिका क्रमांक 11 उत्तरदाताओं की गाँव से मुख्यमार्ग की दूरी

njh	mÙkjnkrk dh l[;k	çfr'kr
2 fd-eh- l de	83	28
2 l 4 fd-eh-	115	38
4 l 6 fd-eh-	39	13
6 fd-eh- l vf/kd	63	21
dy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक ११ से स्पष्ट है कि २ कि.मी. से कम मुख्यमार्ग से गाँव की दूरी २८ प्रतिशत, सर्वाधिक तय की जा रही उत्तरदाताओं की मुख्य मार्ग से दूरी २ कि.मी. से ४ कि.मी. तक की है। ३८ प्रतिशत ४ से ६ कि.मी. १३ प्रतिशत एवं ६ किमी से अधिक २१ प्रतिशत है। इन उत्तरदाताओं की गाँव से मुख्यमार्ग तक की तय की जा रही दूरी का सीधा संबंध उनके लगने वाले समय एवं व्यय से है।

गाँव से शहर की दूरी :–

ग्रामीणों को अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए शहर को जाना पड़ता है। इस हेतु जब शोधार्थी द्वारा उत्तरदाताओं से यह जानकारी चाही गई तब उत्तरदाताओं के द्वारा दी गई जानकारी अग्रलिखित तालिका क्रमांक १२ में दर्शाया गया है :-

तालिका क्रमांक 12 उत्तरदाताओं की गाँव से शहर की दूरी

njh	mÙkjnkrk dh l[;k	çfr'kr
2 fd-eh- l de	40	13
2 l 4 fd-eh-	35	12
4 l 6 fd-eh-	59	20
6 fd-eh- l vf/kd	166	55
dy ;kx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक १२ से स्पष्ट होता है कि शहर से गाँव की २ कि.मी. से कम है उनका १३ प्रतिशत, २ से ४ कि.मी. १२ प्रतिशत, ४ से ६ कि.मी. २० प्रतिशत एवं ६ से अधिक ५५ प्रतिशत जो कि सर्वाधिक है। अतः सर्वाधिक उत्तरदाताओं को अपनी आवश्कताओं के लिए शहर तक जाने में ६ से अधिक कि.मी. की दूरी तय करना होती है। जिससे उनका सीधा संबंध हमेशा लगने वाले समय और व्यय से है।

सड़क निर्माण से पूर्व एवं पश्चात् सप्ताह में बाजार जाना : –

सड़क निर्माण से पूर्व ग्रामीण एवं ग्रामीण उद्यमियों को बाजार जाने–आने में अपनी जान पर खेलकर जाना–आना पड़ता था। गढ्ढों वाली कच्ची सड़क एवं धूल उड़ती थी जिससे व्यक्ति के स्वास्थ्य पर भी असर पड़ता था। इस संबंध में उत्तरदाताओं द्वारा दी गई जानकारी तालिका क्रमांक १३–१४ में दर्शाया गया है :-

तालिका क्रमांक 13
उत्तरदाताओं का सड़क निर्माण से पूर्व एवं पश्चात् सप्ताह में बाजार जाना

	lM+d fuekZ.k ls iwoZ lIrkg esa cktkj		lM+d fuekZ.k ds ckn lIrkg	
	mÙkjnkrk dh la[;k	tkuk çfr'kr	mÙkjnkrk dh la[;k	cktkj tkuk çfr'kr
1 ckj	145	48	15	5
2 ckj	122	41	19	6
3 ckj	16	5	90	30
4 ckj	17	6	176	59
dqy ;ksx	300	100	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक १३ से स्पष्ट है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क बनने से पूर्व लाभान्वित उत्तरदाता सप्ताह में एक बार जाते थे उनका प्रतिशत ४८, सप्ताह में दो बार जाने वाले उत्तरदाता का ४१ प्रतिशत, तीन बार जाने वाले उत्तरदाता का ५ प्रतिशत एवं चार बार बाजार जाने वाले उत्तरदाता का प्रतिशत ६ रहा। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण के पश्चात् उत्तरदाताओं के द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार सप्ताह में एक बार जाने वालों का प्रतिशत ५, दो बार जाने वाले ६ प्रतिशत, तीन बार बाजार जाने वाले ३० प्रतिशत एवं सड़क बनने के पश्चात् उत्तरदाताओं के बाजार जाने–आने में वृद्धि होकर ४ बार जाने वाले ५६ प्रतिशत हो गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क नहीं होने से अधिकतर सप्ताह में एक बार–दो बार ही बाजार जा पाते थे। अतः कहा जा सकता है कि ग्राम सड़क अच्छी न होने से बाजार में केवल एक ही बार जा पाते थे और बरसात के मौसम में तो अधिकांश गाँवों का सम्पर्क ही टूट जाता था अथवा सड़कों की दूर्दशा के कारण जिनका गाँव से बाहर जाना अत्यन्त आवश्यक होता था वही निकल पाता था अन्यथा वह जाने–आने की परेशानियों के कारण टालमटोल ही करते रहते थे। सड़क बनने के पश्चात् उन्हें बाजार आने–जाने में सुविधाजनक सड़क होने से वाहनों की सुविधा एवं समय की बचत होने से उत्तरदाताओं का सप्ताह में चार बार बाजार भी अपनी आवश्यकता की पूर्ति के लिए जाना हो जाता है। उनके लिए अब बाजार आना–जाना हर मौसम में आसान हो गया है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना सभी के लिए लाभप्रद सिद्ध हुई है।

सड़क निर्माण के पश्चात् जीवन शैली पर प्रभाव पड़ा है : –

सड़क निर्माण से ग्रामीणों की जीवन शैली पर अत्यन्त महत्वपूर्ण परिवर्तन हुआ है। अध्ययन क्षेत्र के उत्तरदाताओं से जब इस संबंध में पूछा गया तो उनके द्वारा दी गई जानकारी तालिका क्रमांक १५ में दर्शाया गया है :-

तालिका क्रमांक 15 सड़क निर्माण के पश्चात् जीवन शैली पर प्रभाव पड़ा है

lM+d fuekZ.k ds i'pkr	mÙkjnkrk dh la[;k	çfr'kr
thou 'kSyh ij çHkko	277	92
ugha	23	8
dqy ;ksx	300	100-0

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

उपर्युक्त तालिका क्रमांक से ज्ञात होता है कि ९२ प्रतिशत लाभान्वित उत्तरदाताओं के जीवन शैली पर प्रभाव पड़ा है जबकि ८ प्रतिशत उत्तरदाताओं का कहना है कि जीवनशैली ज्यों कि त्यों ही है जिन पर कोई प्रभाव नही पड़ा है। सर्वाधिक उत्तरदाताओं के द्वारा दी गई जानकारी के आधार पर कहा जा सकता है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण से ग्रामीणों की जीवनशैली ही बदल गई है। सड़क निर्माण से गाँवों में शिक्षा, चिकित्सा, रोजगार, संचार माध्यम एवं परिवहन के साधनों में हुई सुविधाओं से उनकी जीवन शैली में काफी परिवर्तन आया है। विद्यालयों में सभी वर्ग के छात्र–छात्राएँ एक साथ बैठकर शिक्षा ग्रहण करते है। महिलाओं का चौका–चूल्हा के अतिरिक्त पुरूषों के साथ आर्थिक सहयोग प्रदान करने लगी है और घर बैठे ग्रामीण एवं लघु उद्योगों चलाने लगीं है। महिलाऐं शिक्षित एवं आत्मनिर्भर होने से उनका आत्मविश्वास, आत्मसम्मान बढने लगा है। उद्योगों ग्रामीणों के रहन–सहन, सोच–विचारों एवं आधुनिक सुविधाओं के उपयोग में परिवर्तन हुआ है।

शिक्षा क्षेत्र पर प्रभाव : अध्ययन क्षेत्र में सर्वेक्षण के पश्चात् प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण से गाँवों में प्राथमिक स्कूल तक उपलब्ध

नही थे और जहाँ थे वहाँ तक छात्रों/ शिक्षकों को स्कूल आने-जाने के साधन एवं शैक्षणिक साधनों की कमी थी। जिससे स्कूली शिक्षा प्रभावित होती थी। छात्र/छात्राओं को पालक स्कूल नहीं भेज पाते थे। सड़क निर्माण के पश्चात् गाँवों तक पहुँचने में सुविधा होने से सरकार द्वारा चलाई जा रहे शिक्षा अभियान -जन शिक्षा अभियान,स्कूल चलें हम, आंगनवाड़ी, गाँव की बेटी आदि के माध्यम से शिक्षा का प्रचार-प्रसार बढ़ा और शिक्षा के ग्रहण करने के प्रति ग्रामीण जागरूक हुये है। ग्रामीणों द्वारा शिक्षा के महत्व को ध्यान में रखते हुये स्कूलों का निर्माण भी प्रारंभ हुआ है। जिससे प्राथमिक, माध्यमिक, हायर सेकण्डरी और उच्चतर शिक्षा के स्तर में महत्वपूर्ण लाभ हुआ है।

शिक्षण सामग्री की उपलब्धता : गाँवों में अथवा गाँव के नजदीक शिक्षण संस्था स्थापित होने की स्थिति में जहाँ उत्तरदाताओं की जानकारी अनुसार उन्हें प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण के पश्चात् शिक्षण संस्था तक पहुँचने में सुविधा हुई है वहीं अब शिक्षण सामग्री उपलब्ध होने में भी सुविधा हुई है।

तालिका क्रमांक 16 शिक्षण सामग्री की उपलब्धता

f’k{k.k lkexh miyC/k djus dh fLFkfr	lMd fuekZ.k ls iwoZ		lMd fuekZ.k ds i'pkr	
	mÙkjnkrk f’k{k.k lkexh	çfr’kr miyC/k	mÙkjnkrk f’k{k.k lkexh	çfr’kr miyC/k
lqfo/kktud fLFkfr	dh 38 la[;k gksuk	13	dh 237 la[;k gksuk	79
vlqfo/kktud fLFkfr	262	87	63	21
dqy ;ksx	300	100	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

उत्तरदाताओं के अनुसार प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण के पूर्व गाँवों में शिक्षण सामग्री की स्थिति १३ प्रतिशत ही सुविधाजनक स्थिति, सर्वाधिक उत्तरदाता ८७ प्रतिशत जानकारी देते हुये बताते है कि उनके गाँवों में शिक्षण सामग्री उपलब्ध नहीं हो पाती थी और शिक्षण सामग्री लेने हेतु उन्हें मुख्य मार्ग तक पहुँचना होता जिसमें कच्चा, किचड़भरा और गड्ढों वाला रास्ता तय करना होता था तद्उपरान्त ही वे नजदीक के गाँव अथवा शहर/बाजार से शैक्षणिक सामग्री खरीद पाते थे। स्पष्ट होता है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क के पश्चात् बच्चों एवं शिक्षकों को शिक्षण सामग्री उपलब्ध करने में सुविधा हुई है। अध्ययन क्षेत्र में ७९ प्रतिशत उत्तरदाताओं ने कहा है कि गाँव में बहुत सुविधा हो गई है तथा २१ प्रतिशत उत्तरदाताओं ने कहा है कि कोई परिवर्तन नही हुआ है आज भी उन्हें शैक्षणिक सामग्री लेने लंबी दूरी तय कर जाना पड़ता है। बरसात के दिनों में सड़क की स्थिति खराब होने से परेशानी होती है। सड़क के पेचवर्क की कार्यवाही में समय लग जाता है। सर्वाधिक उत्तरदाताओं से कहा जा सकता है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क बनने से छात्रों एवं शिक्षकों को शिक्षण सामग्री आसानी से उपलब्ध होने लगी है।

स्वास्थ्य पर प्रभाव :

प्राथमिक उपचार केन्द्र की दूरी : देश की लगभग ७० प्रतिशत जनसंख्या गाँवों में निवास करती है। गाँवों में हमेशा से ही गंदगी का साम्राज्य रहा है, विशेष रूप से बरसात के समय तरह-तरह के रोग फैलते रहते है। इन रोगों का समय पर उपचार नही हो पाने से ये रोग एक गंभीर बिमारी के रूप में बदल जाती है। जिनके उपचार हेतु बड़े शहरों में रोगी को ले जाना पड़ता है। कई बार तो रोगी का स्वास्थ्य इतने गंभीर रूप में बिगड़ जाता है कि उसे शहर तक चिकित्सालय तक पहुँचने तक ही रोगी दम तोड़ देता था। अतः प्रधानमंत्री ग्राम सड़क निर्माण के पूर्व व पश्चात् गाँवों में प्राथमिक उपचार केन्द्र की दूरी के संबंध में उत्तरदाताओं से मिली जानकारी तालिका क्रमांक १९-२० में दर्शायी गई है :-

तालिका क्रमांक 17
गाँव से प्राथमिक उपचार केन्द्र की दूरी

mipkj dsUnz dh nwjh	lMd fuekZ.k ls iwoZ çkFkfed		lMd fuekZ.k ds i'pkr	
	mÙkjnkrkvksa dh mipkj dsUnz dh nwjh	çfr’kr	mÙkjnkrkvksa dh çkFkfed mipkj dsUnz dh	çfr’kr
2 fd-eh- ls de	90 la[;k	30	105 la[;k nwjh	35
2 ls 4 fd-eh-	80	27	65	22
4 ls 6 fd-eh-	47	15	61	20
6 fd-eh- ls vf/kd	83	28	69	23
dqy ;ksx	300	100	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

तालिका क्रमांक १७ से ज्ञात होता है कि गाँव से प्राथमिक उपचार केन्द्र की दूरी अध्ययन क्षेत्र के उत्तरदाताओं के अनुसार २ से कम कि.मी. ३० प्रतिशत, २ से ४ किमी २७ प्रतिशत ४ से ६ किमी १५ प्रतिशत एवं ६ किमी से अधिक २८ प्रतिशत दूर पड़ता था जिससे मरीज को तत्काल प्राथमिक उपचार के लिए लाने-ले-जाने में गंभीर समस्याओं का सामना करना पड़ता था। गाँव से प्राथमिक उपचार केन्द्र की दूरी अध्ययन क्षेत्र के उत्तरदाताओं के अनुसार सड़क बनने के पश्चात् कम हो गई है। उत्तरदाताओं के अनुसार सर्वाधिक २ से कम कि.मी. ३५:, २ से ४ किमी २२ प्रतिशत ४ से ६ किमी २० प्रतिशत एवं ६ से अधिक २३ प्रतिशत हो गई है। कुछ उत्तरदाताओं का कहना है कि सड़क निर्माण के पश्चात् उन्हें प्राथमिक उपचार केन्द्र तक जो दूरी तय करना पड़ती थी वो अब पहले की अपेक्षा कम हो गई है। कुछ उत्तरदाताओं का कहना है कि दूरी तो कम नही हुई है किन्तु सड़क बनने से प्राथमिक उपचार केन्द्र तक आने-जाने में आसानी जरूर हो गई है।

सड़क निर्माण से रोगीयों को उपचार हेतु हुई सुविधा की स्थिति : सड़क के अभाव में रोगी को तत्काल प्राथमिक उपचार केन्द्र तक पहुँचाने में असुविधा होती थी।

तालिका क्रमांक 18
सड़क निर्माण से रोगीयों को उपचार हेतु हुई सुविधा की स्थिति

mipkj gsrq gbZ lqfo/kk	mÙkjnkrk dh la[;k	çfr'kr
gk¡ dh fLFkfr	261	87
ugh	39	13
dqy ;ksx	300	100

स्त्रोत : व्यक्तिगत सर्वेक्षण के आधार पर

अध्ययन क्षेत्र के सर्वाधिक उत्तरदाताओं ८७ प्रतिशत ने कहा कि सड़क निर्माण से रोगीयों को उपचार हेतु बहुत सुविधा हो गई है। उन्हें पहले रास्ते की दुर्दशा से लाने-ले-जाने में बहुत परेशानी होती थी। प्राथमिक चिकित्सा केन्द्र तक रोगी को ले जाते समय रोगी स्वयं को नहीं संभाल पाता और उस पर सड़क का अभाव होने से परेशानी दुगनी हो जाती थी। सड़क निर्माण से बहुत सुविधा हो गई है। १३ प्रतिशत ऐसे उत्तरदाता भी पाये गये जिनका कहना है कि उन्हें ऐसी परेशानियों से आज भी झुझना पड़ रहा है। सर्वाधिक उत्तरदाताओं के आधार पर कहा जा सकता है कि मरीज को तत्काल प्राथमिक उपचार के लिए लाने-ले-जाने में सुविधा हो गई है जिससे अब उनका तुरन्त प्राथमिक उपचार आसानी से करवाया जाने लगा है। प्राथमिक उपचार के साथ-साथ दवाईयाँ भी अब आसानी से उपलब्ध हो जाती है। सड़क के अभाव में बरसात हो अथवा देर रात प्राथमिक उपचार की दवाईयाँ लाने में भी काफी दिक्कतें होती थी।

संदर्भ ग्रंथसूची

०१. अग्रवाल ए.एन., (१९७८) भारतीय अर्थव्यवस्था, विकास पब्लिशिंग हाऊस प्रा.लि.५,अंसारी रोड, नई दिल्ली
०२ शर्मा जे.पी., स्माल स्केल इण्डस्ट्रीज प्राब्लम्स एवं प्रोस्पेक्टस
०३. जैन पी.सी.,विपणन शोध प्रबन्ध
०४. रूद्र दत्त, के.पी.एम. सुन्दरम्, भारतीय अर्थव्यवस्था, एस.चान्द एण्ड कम्पनी, रामनगर, नई दिल्ली
०५. कटारिया डॉ. सुरेन्द्र, आर्थिक नीति एवं प्रशासन/मलिक एण्ड कम्पनी, जयपुर
०६. कुलश्रेष्ठ डॉ. आर.एस., औद्योगिक अर्थव्यवस्था (साहित्य भवन)
०७. मिश्र एस.के. पुरी वी.के.,भारतीय अर्थव्यवस्था-२००५/हिमालय पब्लिशिंग हाऊस, मुम्बई
०८. अग्रवाल एस.एम., (१९६८) परिवहन के सिद्धांत एवं समस्याएँ, रस्तोगी पब्लिकेशन्स, मेरठ
०९. डॉ. सक्सेना एस.सी., (१९७४-७५) भारत में परिवहन, किताब घर हाईकोर्ट रोड, ग्वालियर-१
१०.बोनाविया माइकेल आर., (१९६८) परिवहन का अर्थशास्त्र एस.चन्द एण्ड कम्पनी आसफअली रोड, दिल्ली
११. डॉ. श्रीवास्तव श्रीकृष्ण, (१९६०) भारत में यातायात का विकास किताब महल, इलाहबाद
१२. भटनागर कालकाप्रसाद, बहादुर सतीश, अग्रवाल डी.एन. किशोर, गुप्ता एस.सी. (१९६२) आधुनिक भारत में परिवहन, पब्लिशिंग हाऊस परेड, कानपुर
१३. डॉ. कौशिक आर.एस., आधुनिक परिवहन नवयुग साहित्य सदन, लोहामण्डी, आगरा
१४. चौहान शिवध्यानसिंह, (१९८२) आधुनिक परिवहन, साहित्य भवन, आगरा
१५. यादव सुबदसिंह, (१९९१) ग्रामीण विकास एवं अर्थशास्त्र, रावत पब्लिकेशन्स, २०,जवाहर नगर,जयपुर
१६. सिंह शिवशंकर, (२०००) भारत में समन्वित ग्रामीण विकास एवं नियोजन
१७. डॉ. मिश्रा नन्दलाल, (२००१) नई पंचायत व्यवस्था एवं ग्रामीण विकास,आगरा प्रकाशन
१८. शर्मा ओ.पी., (२००१भारत में आर्थिक पर्यावरण, दीपक परमानी, आर.बी.एस.ए. पब्लिशर्स, जयपुर

Publish Research Article
International Level Multidisciplinary Research Journal For All Subjects

Dear Sir/Mam,

We invite unpublished Research Paper,Summary of Research Project,Theses,Books and Book Review for publication,you will be pleased to know that our journals are

Associated and Indexed,India

- International Scientific Journal Consortium
- OPEN J-GATE

Associated and Indexed,USA

- Google Scholar
- EBSCO
- DOAJ
- Index Copernicus
- Publication Index
- Academic Journal Database
- Contemporary Research Index
- Academic Paper Databse
- Digital Journals Database
- Current Index to Scholarly Journals
- Elite Scientific Journal Archive
- Directory Of Academic Resources
- Scholar Journal Index
- Recent Science Index
- Scientific Resources Database
- Directory Of Research Journal Indexing

Indian Streams Research Journal
258/34 Raviwar Peth Solapur-413005,Maharashtra
Contact-9595359435
E-Mail-ayisrj@yahoo.in/ayisrj2011@gmail.com
Website : www.isrj.org