

राष्ट्रीय राजमार्गों की आर्थिक विकास में भूमिका (राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-15, राजस्थान राज्य के संदर्भ में)

डॉ. नवीन कुमार*

सार

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 राजस्थान के राष्ट्रीय राजमार्गों में से ही एक राष्ट्रीय राजमार्ग है जो कि राजस्थान में सर्वाधिक लम्बा राष्ट्रीय राजमार्ग है। इसकी कुल लम्बाई 872.750 किमी है। इस प्रकार इस राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए कुल 39.27375 वर्ग कि.मी. भूमि अधिग्रहित की गई है। यह राष्ट्रीय राजमार्ग भारत की अन्तर्राष्ट्रीय सीमा रेखा के समानान्तर चलता है एवं लक्ष्मण रेखा की भाँति भारत की सुरक्षा में सहयोग प्रदान करता है। क्योंकि देश की पश्चिम सीमा की सैन्य सामग्री एवं अन्य आवश्यक वस्तुओं का परिवहन इसी राजमार्ग के माध्यम से ही किया जाता है। दूसरा राष्ट्रीय राजमार्ग-15 ने इस क्षेत्र के लोगों को आर्थिक विकास के लिए प्रोत्साहित किया एवं इसने यहाँ इसके क्षेत्र में पड़ने वाले पुरातात्विक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थानों को विश्व परिरक्ष्य पर उभर कर आये क्योंकि इसी के माध्यम से इन स्थलों पर पहुँचना आसान हुआ जिससे इन रोजगार शून्य क्षेत्रों में रोजगार के अवसर बढ़े जिससे लोग आत्मनिर्भर हुए।

शब्दकोश: राष्ट्रीय राजमार्ग, अन्तर्राष्ट्रीय सीमा रेखा, लक्ष्मण रेखा, आर्थिक विकास, विश्व परिरक्ष्य।

प्रस्तावना

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 राजस्थान में गंगानगर जिले के उत्तर में साधुवाली गाँव में प्रवेश करता है एवं सांचौर के दक्षिण पश्चिम में गरडली गाँव के पास गुजरात राज्य की सीमा में प्रवेश करता है। राजस्थान राज्य में ये राष्ट्रीय राजमार्ग 872.750 किमी लम्बा राष्ट्रीय राजमार्ग है। ये राष्ट्रीय राजमार्ग राजस्थान में सर्वाधिक लम्बा राष्ट्रीय राजमार्ग है। ये राष्ट्रीय राजमार्ग यो तो पंजाब राज्य के पठान कोट से शुरू होकर गुजरात राज्य में समाखिलई नामक स्थान पर राष्ट्रीय राजमार्ग-8ए से मिल जाता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 का शोध कार्य के लिए चयन इस लिए किया गया क्योंकि यह राष्ट्रीय राजमार्ग थार के मरुस्थल की विरल जनसंख्या वाले क्षेत्र से गुजरता है जिसके कारण इस क्षेत्र को विपरीत भौगोलिक परिस्थितियों के होते हुए भी इस राष्ट्रीय राजमार्ग के माध्यम से यहाँ के लोगों को आधारभूत सुविधाएँ उपलब्ध करवाने की कोशिश की गई एवं पश्चिमी अन्तर्राष्ट्रीय सीमा रेखा लगने के कारण इसे सामरिक महत्व की दृष्टि से भी देखा जाता है।

भारत से बाहर परिवहन, पर्यावरण एवं मानव जीवन के त्रिकोणीय संबंधों को विशेषकर फ्रांस के भूगोलविदों ने अध्ययन का विषय बनाया है। उत्तरोत्तर यह प्रवृत्ति अन्य देशों के भूगोलविदों ने भी ग्रहण की है। वैश्विक स्तर पर इन अध्ययनकर्ताओं में उल्मान (1956), क्रोबा (1938), बज (1966), नेस्ट्यून (1963), हजेट (1966) आदि प्रमुख हैं। भारत के अध्ययन के अन्तर्गत परिवहन के अध्ययन की शुरुआत बी0के0 कब्रेजम ने 1929 में की। इनका अध्ययन भारत के द्वीपीय जलमार्गों के तंत्र में जलपोतों से संबंधित था। इस अध्ययन में इन्होंने आधुनिक जलपोतों के विकास पर जोर दिया। यद्यपि उनका अध्ययन जल परिवहन तक सीमित था पर उनकी प्रविधियाँ समग्र परिवहन तंत्र को समझने के लिए दृष्टि प्रदान करती है और परिवहन के अध्ययन के लिए मूलभूत आधार भी प्रस्तुत करती हैं।

* सहायक आचार्य (विद्या संबल) भूगोल, राजकीय महाविद्यालय, साहवा, चूरु, राजस्थान।

आधुनिक युग में भारत में सड़कों का विकास

प्रथम विश्व युद्ध के पश्चात् 1927 में इण्डियन चैम्बर्स लेजिसलेचर ने 1927 में जयकर समिति की स्थापना की जिसके तहत भारत में राजमार्गों के विकास का अध्ययन हुआ तथा MR जयकर को इसका अध्यक्ष नियुक्त किया गया जिसके तहत निम्नलिखित सिफारिशों की गई :-

- सड़कों का विकास देश में राष्ट्रीय हित के लिए किया जाना चाहिए न कि प्रांतीय न स्थानीय निकायों के लिए इसी से राष्ट्रीय राजमार्गों की परिकल्पना बनी।
- केन्द्रीय सड़क निधि का विकास करना व संचित धन राजमार्गों के रखरखाव व विकास में काम लिया जाना चाहिए।
- सड़कों के विकास हेतु अनुसंधान संगठन की स्थापना करना। (CRRI-केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान नई दिल्ली)

इसके पश्चात् केन्द्र सरकार के तत्वावधान में भारतीय सड़क कांग्रेस 1934 में बनी जिसके अन्दर जयकर समिति की सिफारिशों की बात कही। सन् 1939 में यातायात अधिनियम लागू करने पर सड़क यातायात संबंधित कानून व अधिनियम विभिन्न प्रवस्थाओं में लागू हुए। सन् 1943 में पहली बार सड़क विकास का 20 वर्षीय कार्यक्रम निर्धारित हुआ जिसे नागपुर रोड प्लान कहा गया। जिसके तहत देश में प्रति 100 वर्ग कि.मी. क्षेत्र में 16 कि.मी. लम्बी सड़क का प्रावधान रखा गया।

पहली तथा दूसरी पंचवर्षीय योजना में सड़कों के विकास कार्यक्रम पर अधिक जोर दिया गया। 1951-56, 1956-61 जिसके तहत 1956 में राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम पारित हुआ जिसके मुख्य उद्देश्य निम्न हैं-

- केन्द्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास व उनका रखरखाव।
- केन्द्र सरकार को यह शक्ति प्रदान की गई कि वह किसी राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर सकती है और हटा भी सकती है।

आधुनिक युग में राजस्थान में सड़क विकास

राजस्थान निर्माण के समय प्रदेश में 13,553 कि.मी. सड़कें थीं। उनमें डामर की सड़कें 794 कि.मी., पक्की सड़कें, 4350 कि.मी., ग्रेवल सड़कें (अध पक्की) 2037 कि.मी. फेअर वेदर व कच्ची सड़कें 6372 कि.मी. थी। सभी तरह की सड़कें मिलाकर प्रदेश में केवल 3.96 कि.मी. सड़क प्रति 100 वर्ग कि.मी. थी।

राज्य की पंचवर्षीय योजनाओं में सड़कों के निर्माण में 2696.69 करोड़ रु. का निवेश किया गया। फलस्वरूप राजस्थान में 2022 के अन्त तक सड़कों की लम्बाई 269028 कि.मी. हो गई थी।

राजस्थान देश का एक ऐसा राज्य है जिसमें वर्ष 2000 में पच्चीस वर्षीय दीर्घकालीन योजना का एक दस्तावेज "Rajasthan Road Vision 2025 भी तैयार किया गया है। इसके अन्तर्गत सड़क विकास कोष, राजमार्ग अभियन्ता प्रशिक्षण संस्थान व अनुसंधान विकास निदेशालय की स्थापना पर बल देने के साथ-साथ 'राजकीय राजमार्ग अधिनियम' को लागू करने पर भी विशेष जोर दिया गया है। सड़क सुरक्षा उपायों में योगदान हेतु बीमा कम्पनियों के सहयोग से राजमार्ग गश्त की व्यवस्था की सिफारिश भी दस्तावेज में की गई। विजन के अन्तिम दशक (सन् 2015 से 2025 तक) में पर्यावरण सुरक्षा संबंधी कार्यों पर विशेष बल दिया जाएगा और नवीन सड़कों के निर्माण के समय इस बात का ध्यान रखा जाएगा कि पारिस्थितिकीय परिवेश का भी कम से कम नुकसान हो।

• राष्ट्रीय राजमार्ग-15 की स्थिति एवं विस्तार

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-15 पंजाब राज्य के पटानकोट से शुरू होकर मोगा एवं अबोहर जिलों में से होते हुए राजस्थान राज्य के गंगानगर जिले की साधुवाली गाँव में राजस्थान राज्य में प्रवेश करता है। राजस्थान राज्य से गुजरते हुए ये राष्ट्रीय राजमार्ग साँचौर से होता हुआ गुजरात राज्य की सीमा में प्रवेश करता हुआ गुजरात के काँदला क्षेत्र में समाखिलई नामक स्थान पर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या - 8ए से जुड़ जाता है।

राजस्थान राज्य में वर्तमान में 19 राष्ट्रीय राजमार्ग निकलते हैं जिनमें से राष्ट्रीय राजमार्ग-15 भी एक है। इस राजमार्ग की कुल लम्बाई 1492 कि०मी० है जिसमें से 872.750 कि०मी० राजस्थान राज्य में है पंजाब में इस राजमार्ग की लम्बाई 350 कि०मी० तथा गुजरात में ये 270 कि०मी० लम्बा है।

ये राष्ट्रीय राजमार्ग राजस्थान में तीन खण्डों में बँटा हुआ है।

- **प्रथम खण्ड** – बीकानेर-श्रीगंगानगर खण्ड – 248 कि०मी०.
- **द्वितीय खण्ड** – बीकानेर-जैसलमेर खण्ड – 327.750 कि०मी०.
- **तृतीय खण्ड** – जैसलमेर-बाड़मेर, साँचौर खण्ड – 297 कि०मी०.

राष्ट्रीय राजमार्ग

ऐसे राजमार्ग जो कि भारत में से अपनी विशिष्ट लम्बाई व चौड़ाई के साथ निकलते हैं तथा उस देश के विभिन्न बन्दरगाह राज्यों की राजधानियों को जोड़ते हैं तथा साथ ही साथ ये राजमार्ग हमारे रक्षा सम्बन्धी गतिविधियों के लिए आवश्यक होते हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 8 मार्च 1972 से पहले एक राज्य राजमार्ग था जो कि भारत सरकार के द्वारा Wide No. S-179 (E) के तहत इस राज्य राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा दिया गया। प्रारम्भ में ये राष्ट्रीय राजमार्ग एक लेन का था जिसे 1988-89 में दो लेन (7 मीटर) चौड़ा किया गया।

इस राष्ट्रीय राजमार्ग को हम देश के पश्चिमी भाग की लक्ष्मण रेखा भी कहते हैं। क्योंकि इस राष्ट्रीय राजमार्ग के जब पूर्व की तरफ चलते हैं तो देश के आर्थिक रूप से सम्पन्न क्षेत्र, संस्थान, उद्योग एवं अन्य गतिविधियाँ बढ़ती जाती है। 1971 के भारत-पाक युद्ध में भी इस सड़क की महत्वपूर्ण भूमिका रही है। इस राजमार्ग के आस-पास विभिन्न जाति, धर्म एवं बोलियों के लोग रहते हैं एवं इसकी उत्तरी सीमा इसे देश को जहाँ पंजाब को अन्न भण्डार से जोड़ती है वहीं दक्षिण में ये देश को कांडला बन्दरगाह से भी जोड़ती है। इनके साथ ही इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर रामदेवरा जैसे धार्मिक स्थल भी एक है जो कि सामाजिक सौहार्द के परिचायक है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 की भौगोलिक स्थिति

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 राजस्थान में श्रीगंगानगर के साधुवाली गाँव में राजस्थान की सीमा में प्रवेश करता है तथा जालौर के साँचौर क्षेत्र में गरडली गाँव के दक्षिण पश्चिम में गुजरात राज्य में प्रवेश करता है। ये राष्ट्रीय राजमार्ग जिस इलाके से गुजरता है वो इलाका राजस्थान का पश्चिमी भाग है जो कि थार के मरुस्थल का ही एक भाग है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 का धरातलीय स्वरूप

राष्ट्रीय राजमार्ग के बीकानेर, जैसलमेर, बाड़मेर व साँचौर क्षेत्र में चट्टानी संरचना भी पायी जाती है, जिसे स्थानीय भाषा में बाड़मेर एवं जैसलमेर जिले में मगरा क्षेत्र भी कहते हैं। जिनमें चट्टानों के जमाव में संहत, पाहु, हल्के भूरे या पीले चूना पत्थर धूसर भूरे बलुआ पत्थर और शिस्ट की तहे हेर-फेर के साथ मिलती है तथा अधिकतर चट्टानें वतोढ़ बलुका स्तूपों से भी घिरी है। साथ ही पश्चिमी राजस्थान के इस क्षेत्र में जिसमें कि राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरता है, इस क्षेत्र में भी जिप्सम पाया जाता है एवं बाड़मेर के उत्तर-पश्चिम में इस राजमार्ग के क्षेत्र में बाड़मेर में लिग्नाइट के भण्डार भी पाये जाते हैं।

राजमार्गों की संरचना (भू-आकृति)

जब किसी भी राजमार्ग का निर्माण किया जाता है तो सर्वप्रथम राजमार्ग के गुजरने के मार्ग की दिशा व जुड़ने वाले स्थान (शहर, गाँव व कस्बा) का चयन करके धरातल पर उसके निर्माण की प्रक्रिया शुरू की जाती है इसके अन्तर्गत सर्वप्रथम मिट्टी की खुदाई की जाती है तथा मिट्टी की CBR क्षमता (Value) का पता लगाया जाता है। इसके अन्तर्गत CBR का अनुपात जितना अधिक होगा तो उक्त मिट्टी को सड़क निर्माण के लिए उतना ही अच्छी माना जाता है।

इसके बाद राजमार्ग का निर्माण कार्य मुख्यतया: तीन चरणों में पूरा किया जाता है।

- **Sub-Base :-** इसके अन्तर्गत मिट्टी की खुदाई होने के पश्चात् उसके ऊपर पानी डालकर के अर्थ वर्क कर रोलर चलाकर उसे compaction किया जाता है एवं टैम तैयार किया जाता है।
- **Base: Sub-Base** में अर्थ ग्रेवल का कार्य पूर्ण हो जाता है तो WBM का कार्य किया जाता है एवं Emulsion किया जाता है।
- **Bituminous :-** इसके अन्तर्गत Bituminous के साथ कंक्रीट मिलायी जाती है ये मिश्रण प्लांट में भी तैयार किया जाता है। जहाँ पर बिटमिन्स का Flash and Fire point test होता है तथा 160° से 170° तक गम करके उसमें कंक्रीट मिलायी जाती है तथा इसकी पर्त-बिछाई जाती है तथा उस पर wmm (छोटी ग्रीट) B.m. की पर्त चढ़ाई जाती है। (20 mm की मिट्टी)

उपरोक्त तीनों चरणों के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण किया जाता है एवं उसकी उम्र तीन वर्ष आँकी जाती है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 की संरचना

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 की संरचना भी इन्हीं प्रक्रियाओं के तहत हुई है तथा इसकी विशेषता यह है कि इस राजमार्ग का अधिकांश भाग राजस्थान में मरूस्थली क्षेत्र से निकलता है जिसमें बालु रेत का विस्तार अधिक है तथा इसी बालु रेत एवं बालु की चट्टानों (खंगर) पर इस राजमार्ग का निर्माण हुआ है।

अभियांत्रिकी परीक्षणों के आधार पर बालु रेत को सड़क निर्माण के लिए अधिक उपयुक्त माना गया है क्योंकि CBR के तहत इसकी Strength अन्य मिट्टियों की अपेक्षा अधिक है। क्योंकि मिट्टी में नमी व पानी को सोखने की मात्रा के आधार पर उसकी CBR Value निर्धारित की जाती है और जिस मृदा की CBR Value जितनी अधिक होगी उसे सड़क निर्माण के लिए उतना ही उपयोगी माना जाएगा। उक्त राजमार्ग का निर्माण भी तीन खण्डों में हुआ है तथा इसकी देखरेख भी तीन खण्डों में बँटी हुई है।

बीकानेर-श्रीगंगानगर खण्ड (248 कि.मी.) के अन्तर्गत इसकी पर्त की अधिकांश मोटाई 35 सेमी तक है। जिसके अन्दर 150mm का Sub-Base तथा 150mm का Base व 50mm का बिट्मिनस Surface का कार्य किया जाता है।

राजमार्ग का अपवाह

किसी भी राजमार्ग के निर्माण व डिजाईन के लिए वहाँ के अपवाह तंत्र का सही तरीके से समायोजन होना अति आवश्यक है। वर्षा के दौरान सतह पर फैले हुए जल को सड़क के किनारे इकट्ठा व उसको विभाजित करने को ही सतही अपवाह कहते हैं। राजमार्गों की अपवाह प्रक्रिया में अत्यधिक सतही व उप-सतही जल को सही व नियंत्रित तरीके से हटाया जाता है। इसके लिए सड़क की सतह पर मौजूद जल को विभिन्न तरीकों से अधिग्रहित या विभाजित किया जाता है।

किसी भी राजमार्ग के स्थायित्व व उसके सामर्थ्य उसकी अपवाह प्रणाली पर निर्भर करता है क्योंकि यदि उस स्थान या क्षेत्र की मृदा में नमी की मात्रा में बढ़ोत्तरी होती है तो उस मृदा के स्थायित्व व सामर्थ्य में कमी आती है जिसके कारण राजमार्ग के Pavement भी कमजोर होता है क्योंकि नमी के कारण बिट्मिन कंक्रीट से अलग हो जाता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 की अपवाह प्रणाली (Road Alignment)

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 जिस तरह के क्षेत्र में से गुजरता है उस क्षेत्र की अपवाह प्रणाली अन्तःस्थलीय है जिससे पानी धरातल की सतह पर बहुत कम बहता है और मिट्टी उसे सोख लेती है। हालांकि वर्षा इस क्षेत्र में बहुत ही कम होती है जिसका वार्षिक औसत लगभग 25 बउ है परन्तु इस क्षेत्र में जिप्सम पाया जाता है जिससे कि मिट्टी अधिक पानी को सोख नहीं पाती है एवं जब अधिक वर्षा हो जाती है तो वर्षा का जल धरातल पर ही पड़ा रहता है जो काफी धीरे-धीरे रिसकर भूमि के अन्दर जाता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 का अपवाह उसकी पेवमेन्ट की चौड़ाई का 2% है। (पेवमेन्ट की चौड़ाई 7m. दो लेन एक 3.50 मी.) एवं इसके शोल्डर की चौड़ाई का अपवाह शोल्डर की चौड़ाई का 4: (शोल्डर की चौड़ाई दोनों तरफ 2.50m-2.50m) होता है। सड़क बनाते समय उसके अपवाह का उचित ध्यान रखा जाता है। क्योंकि यदि पानी की निकासी सही नहीं होगी तो पानी राजमार्ग पर रूकेगा जिससे राजमार्ग क्षतिग्रस्त होगा। इसलिए सड़कों को बनाते समय अपवाह पर विशेष ध्यान रखा जाता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 का वर्तमान परिदृश्य

राष्ट्रीय राजमार्ग-15 के महत्व को देखते हुए इसके साथ-साथ राजस्थान सरकार ने भी इसमें बीकानेर जैसलमेर खण्ड में फलौदी में इसे अपने मेगा हाइवे प्रोजेक्ट को इससे जोड़ा है जो कि फलौदी से रामजी की गोल (बाड़मेर) 292 कि.मी. तक विस्तृत है।

मेगा हाइवे के इस परियोजना मार्ग की कुल लम्बाई 292 कि.मी. है। परियोजना मार्ग फलौदी के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग-15 के कि.मी. 168 से प्रारम्भ होकर डेचु, शेश्रावा, पंचपद्रा, बालोतरा, सिणधरी, गुढामलानी से रामजी की गोल तक विस्तृत है। इस परियोजना मार्ग का मुख्य उद्देश्य जो क्षेत्र राष्ट्रीय राजमार्ग-15 से दूर रह गये उनको राष्ट्रीय राजमार्ग-15 से जोड़ते हुए उन स्थानों को महत्ता प्रदान करता है तथा उन स्थानों को विकसित करना। जैसे बालोतरा का वस्त्र उद्योग, फलौदी एवं पंचपद्रा नामक उद्योग तथा यहाँ के पत्थर उद्योग इत्यादि को बढ़ावा देना है। वहीं पर्यटन क्षेत्रों में नाकोड़ा जी के जैन स्थल, औसिया के पूर्वकालिक मन्दिर, फलौदी, खीचन के पक्षी विहार, बाड़मेर जैसलमेर के पर्यटकों को आवागमन को उच्चस्तरीय सड़क एवं अन्य सुविधाएँ प्रदान करना है।

इस परियोजना के क्रियान्वयन हेतु राज्य सरकार एवं मैसर्स I.L. & F.S. के मध्य 50% : 50% की भागीदारी से एक संयुक्त उपक्रम RIDCOR (Road Infrastructure Development Company of Raj. Ltd.) की स्थापना की गई तथा उक्त परियोजना टोल आधारित है एवं इस मेगा हाइवे के बनने से यातायात का दबाव भी राष्ट्रीय राजमार्ग-15 50% कम हो गया है एवं कांडला बन्दरगाह का रास्ता (फलौदी-रामजी की गोल) 100 कि. मी. कम हो गया है। जिससे समय व ईंधन दोनों की ही बचत होती है।

उक्त राजमार्ग पर पड़ने वाले गाँवों व शहरों में से कई गाँवों को प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से भी जोड़ा गया है। जिसमें सबसे अधिक गाँव बाड़मेर जिले के हैं।

आर्थिक स्वरूप

प्राचीनकाल में आर्थिक स्वरूप क्षेत्र के भौतिक तत्वों के ऊपर पूर्णरूप से निर्भर करता था परन्तु धीरे-धीरे ज्यों-ज्यों मानव सभ्यता का विकास हुआ तो क्षेत्र के आर्थिक स्वरूप में कृत्रिम साधनों (यातायात) की भूमिका बढ़ी एवं आर्थिक स्वरूप धीरे-धीरे सुदृढ़ हुआ।

राष्ट्रीय राजमार्ग के क्षेत्र में आर्थिक स्वरूप में विगत वर्षों में काफी तेजी से परिवर्तन हुआ क्योंकि इन्दिरा गाँधी नहर इस राजमार्ग के सहारे मोहनगढ़ तक समानान्तर चलती है जिससे कभी इस क्षेत्र में पीने का पानी नहीं था वहीं पर अब इस क्षेत्र में कृषि में खरीफ एवं रबी की दोनों फसलें ली जाने लगी एवं गंगानगर को राजस्थान का अन्नागार भी कहा जाने लगा। जिससे लोगों की आर्थिक स्थिति सुदृढ़ हुई। वहीं इस क्षेत्र में खनिज संसाधनों की खोज करके उनका दोहन शुरू किया गया एवं राजमार्ग के सहारे औद्योगिक क्षेत्र भी विकसित किए गए। जिससे की इस राजमार्ग पर पड़ने वाले गाँवों के लोगों को रोजगार के अवसर प्राप्त हुए एवं लोगों की आर्थिक स्थिति सुदृढ़ हुई।

इस क्षेत्र के आर्थिक विकास में इस राजमार्ग की बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका रही क्योंकि यहाँ से निकलने वाले खनिज संसाधन सीधे देश के अन्य भागों एवं विदेशों को मुख्यतया: कांडला बन्दरगाह से निर्यात किए जाते हैं क्योंकि ये राजमार्ग कांडला बन्दरगाह से जुड़ा हुआ है। जिससे इस राष्ट्रीय राजमार्ग के परिवहन से यहाँ के स्थानीय लोगों को रोजगार मुहैया हुआ व उनके जीवन-स्तर में सुधार हुआ।

सामाजिक व आर्थिक स्वरूप

जहाँ तक सामाजिक स्वरूप की बात है तो किसी भी क्षेत्र का सामाजिक स्वरूप उस क्षेत्र के भौतिक कारकों एवं जनसंख्या की संरचना पर निर्भर करता है। इसी प्रकार राष्ट्रीय राजमार्ग-15 के ऊपर पड़ने वाले नगरों एवं गाँवों का स्वरूप भी यहाँ के भौतिक कारकों से प्रभावित हुआ है।

इस क्षेत्र में राजमार्ग के सहारे जो नगर एवं गाँव पड़ते हैं उनमें अधिकांशतः स्वर्ण जाति के लोगों का जमाव अधिक है और इस क्षेत्र में अधिकांश लोग हिन्दू धर्म के हैं। इसमें गंगानगर-बीकानेर खण्ड में पूर्णतया से हिन्दू धर्म के लोगों की बहुलता है। वहीं पर बीकानेर जैसलमेर खण्ड में कुछ-कुछ मगणयार मुसलमान लोगों के साथ-साथ अनुसूचित जाति के लोग भी पाए जाते हैं। वहीं जैसलमेर-बाड़मेर-साँचौर खण्ड में अधिकांशतः तो हिन्दू धर्म के लोग ही पाये जाते हैं एवं राजमार्ग पर की जाने वाली व्यवसायिक गतिविधियाँ भी अधिकांशतः यहाँ के स्थानीय लोगों के द्वारा ही की जाती है जो कि मुख्यतया: हिन्दू धर्म के ही हैं।

जनसंख्या विरल होने के कारण इस क्षेत्र में आपराधिक गतिविधियाँ भी काफी कम हैं तथा जैसलमेर से पहले रामदेवरा नामक तीर्थस्थल भी इस राजमार्ग पर पड़ता है। जहाँ पर उच्च व निम्न जाति के दोनों वर्गों के लोग जाते हैं। इस क्षेत्र का सामाजिक ताना-बाना ऐसा बुना है कि यहाँ पर सामाजिक सोहार्द्र है। जहाँ तक सामाजिक सोहार्द्र की बात है तो इसका एक मुख्य कारण यह भी रहा है कि यहाँ पर भौगोलिक कारकों एवं स्थिति के कारण जरूरी वस्तुओं व जीवन उपयोगी वस्तुओं का अभाव ही रहा जिससे लोगों में आपसी सहयोग की भावना पैदा हुई।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. Ananthara maiah K. "Analysis of Accident Rates-A case study" Highway Research Bulletin No. 16, IRC 2001.
2. Freid Man J. Citis in Social Transformation Comparative Studies in Society and History, 1981.
3. Gera, Deepak Accident Analysis on NH-11 between Jaipur and Bassi, 2018.
4. Kumar S. Rural and Urban Changes along the National Highway. (A Case Study of N.H. No. 8 in Raj. State). An unpublished Ph.D. Thesis U.O. Raj. Jaipur, 2020.
5. R.B. Singh Studied the road traffic flow in U.P. and noted the recent growth in road traffic.
6. Uma Devi G (Dr.) Land use transport interaction modeling a systems approach: Vol 75, Highway Research Bulletin Oct. 2006.

