

कोसी महासेतु का पूर्वोत्तर की परिवहन प्रणाली एवं अर्थव्यवस्था पर प्रभाव



डा. नजीर खान

के.आर. हाई स्कूल, बिजुबिधा,
नवादा, बिहार

सारांश :

बिहार का शोक एवं भारत का कोसी नदी पर विकसित 'कोसी महासेतु' को पूर्वोत्तर बिहार की परिवहन प्रणाली एवं अर्थव्यवस्था पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है। कोसी नदी पर बना पुल 1934 के भूकम्प में टूट गया था। पूर्वोत्तर बिहार का मिथिलांचल दो भागों में बंट गया था। मधेपुरा, सहरसा एवं सुपौल से मधुबनी, दरभंगा एवं सुपौल के पश्चिमी भाग निर्मली जाने में 245 किलो मीटर की दूरी तय करनी पड़ती थी। इसका प्रतिकूल प्रभाव यहाँ की परिवहन प्रणाली एवं अर्थव्यवस्था पर पड़ रहा था। इस समस्या के समाधान एवं क्षेत्र के संतुलित विकास को ध्यान में रख कर इस महासेतु का शिलान्यास 2003 में हुआ और 05.02.2012 को इसका उद्घाटन हुआ। वर्तमान समय में यह अपने प्रभावित क्षेत्र के परिवहन प्रणाली एवं अर्थव्यवस्था को अनुकूल रूप में प्रभावित कर रहा है।

मुख्य शब्द : महासेतु, परिवहन, अर्थव्यवस्था, सीमांचल, गत्यात्मक

अध्ययन क्षेत्र :

अध्ययन क्षेत्र पूर्वोत्तर बिहार के अंतर्गत पूर्णिया, कोसी एवं दरभंगा प्रमंडल के 9 जिले क्रमशः पूर्णिया, कटिहार, अररिया, किशनगंज, सहरसा, मधेपुरा, सुपौला, दरभंगा, मधुबनी आते हैं। इसका अक्षांशीय विस्तार $25^{\circ}13'$ से $26^{\circ}35'$ उत्तर एवं देशान्तरीय विस्तार $85^{\circ}42'$ से $87^{\circ}12'$ पूरब है। इसका कुल क्षेत्रफल 22680 वर्ग किलोमीटर तथा 2011 की जनगणन के अनुसार कुल जनसंख्या 2,53,98,080 है। अध्ययन क्षेत्र कोसी, महानन्दा, परवान, बलान एवं कमला के निक्षेपन से बना मैदान है। यहाँ प्रतिवर्ष बाढ़ की स्थिति रहती है। नदियों के बाढ़, कटाव एवं मार्ग परिवर्तन से यहाँ की अर्थव्यवस्था विकलांग होती रही है। अनुर्वर बालू का फैलाव अध्ययन क्षेत्र के अधिकांश भाग में है। कोसी परियोजना की नहरों से सिंचाई का कृषि की उत्पादकता एवं गहनता पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है। यहाँ कहावत है "जब बालू सड़ता है तो मोती फलता है।" यहाँ की अनुर्वर भूमि का वर्णन कथाशिल्पी फनिध्यवर नाथ रेणु ने अपनी पुस्तक 'परती परिकथा' में लिखा है।

यहाँ जनसंख्या घनत्व 1120 व्यक्ति प्रति वर्ग किलो मीटर, जनसंख्या वृद्धि दर 28-52 दशकीय प्रतिशत एवं साक्षरता दर 56.92 प्रतिशत है। नगरीय जनसंख्या का अनुपात मात्र 07.51 प्रतिशत है। जनसंख्या का यह स्वरूप स्पष्ट करता है कि यह क्षेत्र आर्थिक दृष्टि से पिछड़ा है। लेकिन आर्थिक दृष्टि से पिछड़े इस क्षेत्र की एक विकसित सांस्कृतिक विरासत है। यह मठन मिश्र, विद्यापति एवं फणिश्वर नाथ रेणु की कर्म भूमि है। सिंहेश्वर का शिव मंदिर, महिषी का उग्रतारा पीठ एवं धाम, सुपौल का बाबा विशुरावत मंदिर, पूर्णिया का पूरण देवी मंदिर, दरभंगा का महामाया मंदिर, मधुबनी का पुस्पैठ मंदिर, ठाकुरगंज का भी ताकिया, मनिहारी का गंगा तट यहाँ की सांस्कृतिक विरासत है।

उद्देश्य :

नदी एवं परिवहन प्रणाली दोनों ही भूगोल की विषय वस्तु है। कोसी के बाढ़ कटाव एवं मार्ग परिवर्तन रूपी प्राकृतिका अपदा का प्रभाव पूर्वोत्तर बिहार के परिवहन प्रणाली एवं अर्थव्यवस्था को विकलांग करता रहा है। प्रादेशिक नियोजन एवं विकास की अवधारणा के रूप में इस क्षेत्र को इस्ट-वेस्ट कोरिडोर के फोरलेन सड़क मार्ग एवं कोसी नदी पर महासेतु बनाकर समस्या का समाधान किया गया है। 2012ई. में इस महासेतु के उदघाटन से इस क्षेत्र की परिवहन प्रणाली में गतिशीलता आयी है जिसका अनुकूल प्रभाव यहाँ की अर्थव्यवस्था पर पड़ रहा है। प्रस्तुत शोध लेख का उद्देश्य पूर्वोत्तर बिहार की परिवहन प्रणाली एवं अर्थव्यवस्था पर कोसी महासेतु के प्रभाव का अध्ययन है।

विधि तंत्र :

प्रस्तुत शोध लेख के लिए अध्ययन क्षेत्र पूर्वोत्तर बिहार का मानचित्र, कोसी नदी के प्रवाह एवं मार्ग परिवर्तन का मानचित्र एकत्रित किया गया है। इस्ट-वेस्ट कोरिडोर फोरलेन सड़क मार्ग एवं कोसी महासेतु के छायाचित्र का भी सहारा लिया गया है। कोसी महासेतु एवं इसके समीप के टोल टेक्स पर गुजरने वाले वाहनों का आंकड़ा प्राप्त किया गया है। महासेतु एवं फोरलेन सड़क मार्ग की स्थिति को मानचित्र पर दर्शाया गया है। प्राथमिक एवं द्वितीयक दोनों प्रकार के आंकड़ों के सहारे इसके प्रभाव को दर्शाया गया है तथा आंकड़ों के सहारे रेखाचित्र का निर्माण भी किया गया है।

परिकल्पनाएँ :

नदियों पर बराज, डैम एवं सेतु का निर्माण मानव के तकनीकी विकास का प्रतीक है। परिवहन प्रणाली मानव शरीर में रक्त संचार प्रवाह प्रणाली की तरह है। कच्चे माल का स्थान परिवर्तन कर उसकी उपयोगिता एवं महत्व को बढ़ाया जा सकता है। कोसी महासेतु कोसी प्रदेश की समस्याओं पर

मानवीय निर्मित समाधान है। सड़क परिवहन मार्ग सुगम परिवहन मार्ग है। कोसी महासेतु एवं फोरलेन सड़का मार्ग पूर्वोत्तर बिहार के लिए वरदान एवं उसकी जीवन रेखा है।

कोसी महासेतु :

1934 ई. में भूकम्प के कारण भपटियाही एवं निर्मली के बीच बना रेल पुल ध्वस्त हो जाने से यह क्षेत्र दो भागों में बंट गया। महासेतु का शिलान्यासस भारत के पूर्व प्रधानमंत्री अटल बिहारी बाजपेयी ने 6 जून, 2003 को किया। यह माहसेतु 2009 तक बन कर तैयार हो जाता परन्तु 2008 के कोसी बाढ़ के कारण इसमें विलम्ब हो गया। महासेतु का उद्घाटन 8 फरवरी, 2012 को हुआ। इसकी लम्बाई 1.87 किलोमीटर तथा चौड़ाई 20.76 मीटर है। फोरलेन सड़क मार्ग पर बने होने के कारण यह दो भागों में (अप एवं डाउन) में बंटा है। इसके निर्माण में कुल लागत 400 करोड़ रुपये का अनुमान था परन्तु यह बढ़ कर 418 करोड़ हो गया। महासेतु फोरलेन सड़क मार्ग राष्ट्रीय उच्च पथ 57 का हिस्सा है। महासेतु के बगल में यानी दक्षिणी भाग में रेल पुल बन कर तैयार है। इसमें केवल भपटियाही एवं निर्मली के बीच रेल की पटरी बिछाया जाना बाकी है। 1934 से 2012 के बीच 78 वर्षों के बाद महासेतु के सहारे मिथिलांचल का पूरब एवं पश्चिम में बंटा भाग मिल गया तो मिथिलांचल एवं सीमांचल भी आपस में मिल गए। इसलिए मिथिलांचल एवं सीमांचल पूर्वोत्तर बिहार की अर्थव्यवस्था एवं परिवहन प्रणाली के लिए महासेतु को उसकी जीवन रेखा माना जा रहा है।

कोसी महासेतु का परिवहन प्रणाली पर प्रभाव :

कोसी महासेतु को पूर्वोत्तर बिहार की परिवहन प्रणाली पर गत्यात्मक प्रभाव पड़ा है। पहले सहरसा, मधेपुरा एवं सुपौल से दरभंगा, मधुबनी एवं सुपौल के पश्चिमी भाग निर्मली जाने से मानसी, खगड़िया, समस्तीपुर होते हुए जाने में बहुत अधिक दूरी तय करनी पड़ती थी। महासेतु के निर्माण से पूर्वी भाग से पश्चिमी भाग जाने में समय एवं दूरी की बचत हुई है। सहरसा, पूर्णिया, किशनगंज, फारबिसगंज, अररिया से पटना जाने में कुर्सेला, नवगछिया, खगड़िया एवं बेगुसराय होकर जाना पड़ता था। वर्तमान समय में यहाँ से अधिकांश बसें आसानी से महासेतु होकर दरभंगा, मुजफ्फरपुर एवं पटना जा रहे हैं। नीचे की तालिका में सीमांचल और मिथिलांचल के बीच की दूरी में कमी को दिखाया गया है। कच्चा सामान तथा तैयार सामान के साथ ट्रक भी महासेतु से आ जा रहे हैं। प्राइवेट एवं व्यक्तिगत सवारी गाड़ियों से भी लोग महासेतु के सहारे पूर्वोत्तर बिहार से अन्य क्षेत्रों की ओर आ जा रहे हैं। दो पहिया एवं तीन पहिया वाहन भी आसानी से ग्रामीण क्षेत्र से महासेतु होते हुए एक भाग से दूसरे भाग की ओर

जा रहे हैं। अतः स्पष्ट है कि कोसी महासेतु का पूर्वोत्तर बिहार की परिवहन प्रणाली पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है।

कोसी महासेतु का अर्थव्यवस्था पर प्रभाव :

अध्ययन क्षेत्र पूर्वोत्तर बिहार आर्थिक दृष्टि से पिछड़ा क्षेत्र है। यहाँ बांस एवं चाय की बगानी कृषि एक प्रमुख प्राकृतिक संसाधन है। बांस की मांग पश्चिमोत्तर भारत के राज्यों मुख्यतः हरियाणा, पंजाब एवं पश्चिमी उत्तर प्रदेश में अधिक है। यहाँ से बांस का परिवहन उत्तर प्रदेश में अधिक है। यहाँ से बांस का परिवहन ट्रकों के माध्यम से महासेतु होकर उन क्षेत्रों में भेजा जा रहा है। औसतन प्रतिदिन 50–75 ट्रक बांस लेकर उपरोक्त राज्यों में जाते हैं। पूर्णिया एवं कोसी प्रमंडल में मक्का एवं केला का उत्पादन भी तेजी से बढ़ा है। यहाँ से केला एवं मक्का पश्चिमी राज्यों एवं बिहार राज्य के अन्य भागों में भेजा जा रहा है। दरभंगा एवं मधुबनी से मखाना एवं आम महासेतु होकर कोलकाता तक भेजे जा रहे हैं। बाहर से विशेषकर झारखण्ड से लाल बालू एवं गिट्टी आसानी से महासेतु से होकर आ रहा है। पटना, मजफरपुर एवं कोलकाता से तैयार माल विशेषकर किराना सामान, कपड़ा, दवा, कृषि उपकरण, रसायनिक उर्वरक यहाँ महासेतु के सहारे आसानी से आ रहे हैं।

तालिका संख्या-1

स्थान	पहले की दूरी (कि.मी.)	वर्तमान दूरी (कि.मी.)	दूरी में बचत (कि.मी.)
फारबिसगंज—मधुबनी	399	138	261
फारबिसगंज—दरभंगा	363	166	197
फारबिसगंज—निर्मली	432	90	342
अररिया—मधुबनी	370	167	203
अररिया—दरभंगा	334	193	141
अररिया—निर्मली	403	107	296
पूर्णिया—मधुबनी	333	212	111
पूर्णिया—दरभंगा	296	240	56
पूर्णिया—निर्मली	365	153	212
सुपौल—मधुबनी	270	121	149
सुपौल—दरभंगा	233	120	113

सुपौल—निर्मली	302	355	247
मधेपुरा—मधुबनी	253	160	93
मधेपुरा—दरभंगा	276	161	55
मधेपुरा—निर्मली	285	78	107
सहरसा—मधुबनी	233	165	68
सहरसा—दरभंगा	196	166	30
सहरसा—निर्मली	265	80	185

स्रोत : शोध लेखकों द्वारा संग्रहित, 2014

अध्ययन क्षेत्र में पशुपालन पारम्परिक पेशा है, परन्तु यहाँ गाय एवं भैंस पुरान नस्ल के थे जो दूध कम देते थे। हरियाणा, पंजाब, पश्चिमी उत्तर प्रदेश से यहाँ अधिक दूध देने वाले गाय एवं भैंस महासेतु के माध्यम से आसानी से आ रहे हैं। राघोपुर प्लू हाट बड़े हाट के रूप में विकसित हो गया है। अध्ययन क्षेत्र से सहकारिता के अंतर्गत दूध का एकत्रीकरण कर महासेतु के द्वारा मुजफ्फरपुर एवं पटना भेजा जा रहा है। अध्ययन क्षेत्र से कच्चा माल बाहर जाने एवं तैयार माल बाहर से महासेतु के सहारे आसानी से आन एवं परिवहन व्यय कम लगाने से अध्ययन क्षेत्र की अर्थव्यवस्था पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है। इसलिए महासेतु को पूर्वोत्तर बिहार की अर्थव्यवस्था के लिए वरदान माना जा रहा है।

सारांश एवं निष्कर्ष :

कोसी महासेतु का पूर्वोत्तर बिहार की अर्थव्यवस्था एवं परिवहन प्रणाली पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है। महासेतु के निर्माण से मिथिलांचल का 1934 में अलग हुआ भाग आपस में मिला है तो मिथिलांचल एवं सीमांचल भी आपस में जुड़ गए हैं। इस्ट—वेस्ट कोरिडोर के फोरलेन सड़का मार्ग (राष्ट्रीय उच्च पथ 57) पर महासेतु के निर्माण होने से यहाँ की परिवहन प्रणाली पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है। यहाँ फोरलेन एवं महासेतु एक दूसरे के पूरक हो गए हैं। कोसी महासेतु को पूर्वोत्तर बिहार की अर्थव्यवस्था एवं परिवहन प्रणाली के लिए जीवन रेख (Life line) के रूप में स्वीकार किया जा रहा है। अतः यह अध्ययन पूर्व में प्रस्तुत परिकल्पनाओं को सत्यापित करता है।

संदर्भ सूची :

1. Ahmad Enayat (1965) : Bihar : Physical, Economics and Regional Geography, Ranchi University, Ranchi (1956), P.30.
2. Chaudhary. P.C.Roy, Bihar District Gazetteers, Saharsa, P. 223-24.
3. Chaudhary, S.N. & Anuranjan (2014) : Use of Dead River Courses for the Development and Sustainable Farm Economy : A Case Study of Darbhanga District, Geographical Perspective, Volume, 15, P 85-93.
4. Kumar Birendra (2002) : Impact of Transport on the Ubran Development of Purnia, Unpublished, Ph.D. Thesis, B.N.M.U. Madhepura.
5. Singh, D.P & Kumari Poonam (2014), A Geographical Analysis of the Disatrous Flood and their Management for Sustainable Development with Reference to Kosi Plain, Geographical Prespective, Volume:15, P. 70-78.
6. Yada, S.M. (2009) : Physical and Cultural Landscape of Kosi Plain, (Etd.), by B.R.K. Sinha, Population, Environmental and Development. A Global Challege for the 21st Century, New Century Publication, New Delhi, P. 185-191.

.....