Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies,
Online ISSN 2278-8808, SJIF 2018 = 6.371, www.srjis.com
PEER REVIEWED JOURNAL, NOV-DEC, 2018, VOL- 6/48

परिवहन एवं ग्रामीण विकास : आगरा मण्डल के विशेष सन्दर्भ में एक अध्ययन

देवीलाल, Ph. D.

अध्यक्ष : समाजशास्त्र, एफ0एस0 कॉलेज, शिकोहाबाद

(सम्बद्ध: डॉ0 बी0आर0 अम्बेडकर वि0वि0, आगरा)

Abstract

किसी भी राष्ट्र की अर्थव्यवस्था के विकास में 'परिवहन' के योगदान को नकारा नहीं जा सकता। गाँधी जी कहा करते थे कि 'यदि तुम भारत को मूलरूप में देखना और समझना चाहते हो तो भारतीय गाँवों में जाओ; जहाँ भारत की आत्मा निवास करती है।[1] भारत एक ऐसा देश है जो धनी एवं सम्पन्न होते हुए भी उसके निवासी निर्धन हैं। परोक्षतः भारतीय ग्राम्य जीवन वास्तविक विपत्ति, सामाजिक पतन व सामाजिक–आर्थिक पिछड़ेपन का दृश्य प्रदान करता है। लेकिन 'भारत–2014'[2] के प्रतिवेदन के अनुसार 'भारत', दुनियाँ के उन गिने चुने देशों में से है जहाँ सबसे अधिक सड़के हैं; यहाँ तक कि सड़कों का जाल बिछा हुआ है। भूगोलविदों की मान्यता है कि 'सड़क संजाल तथा परिवहन क्षेत्र विशेष के विकास की बुनियाद होते हैं क्योंकि जितनी अधिक सड़कें बनती हैं उतना ही वह 'क्षेत्र' व उसके निवासी; दूसरे 'क्षेत्र' व उसके निवासियों के जन सम्पर्क में आते हैं जिससे अभिगम्यता के कारण 'विकास' को गति मिलती है।[3] इस रूप में ग्रामीण जीवन के गुणात्मक तथा सतत विकास में 'परिवहन तथा सड़क संजाल' महत्वपूर्ण कारक हैं। इसी तथ्य की प्राणिकता परखने का प्रस्तुत शोध आलेख एक लघु प्रयास है।

Scholarly Research Journal's is licensed Based on a work at www.srjis.com

'ऐन्साइक्लोपीडिया' के अनुसार जिस वस्तु अथवा साधन के द्वारा चारों ओर भ्रमण किया जाता है, परिवहन कहलाता है।[4] परिवहन (परि + वहन) दो शब्दों का संयोजन है। 'परि' का आशय 'चारों ओर' या चहुँदिश; और 'वहन' का आशय भ्रमण, यातायात, आवागमन, गमनागमन है जिसके लिए व्यवस्थित मार्गों की आवश्यकता होती है जो 'परिवहन' द्वारा उस क्षेत्र को प्राणदायिनी शक्ति प्रदान करते हुए वहाँ के निवासियों को विकासोन्मुखी पथ पर अग्रसर करती है क्योंकि परिवहन तथा विकास परस्पर परिपूरक होते हैं; वहीं 'सड़क परिवहन संजाल' कृषि तथा अभिसंरचनात्मक विकास में अहम् भूमिका निभाता है। क्योंकि यह निर्विवाद सत्य है कि जहाँ सड़क संजालों की अधिकता होती है वहाँ ग्रामीण विकास की दर तीव्र तथा उच्च; और जहाँ सड़क संजाल का अभाव होता है, वहाँ ग्रामीण विकास दर मन्द तथा निम्न होती है।[5] भूगोलविद् प्रो यादव एच0एल0[6] (2016) ने परिवहन के स्वरूपों (सड़क, रेल, वायु तथा जल) का उल्लेख करते हुए लिखा है कि हम भले ही ग्रामीणों को अभी तक वाँच्छित परिवहन सुविधाएं उपलब्ध नहीं करा पाए हैं, फिर भी वर्तमान परिप्रेक्ष्य में 'ग्रामीण अवसंरचना' (Rural Infra-structure) वृद्धि अतीत में हुए तथा वर्तमान में हो रहे 'विकास' को स्पष्टतौर पर दर्शाती है। दरसल ग्रामीण विकास की पहली आवश्यकता 'ग्रामों और दूरस्थ अंचलों को सड़क मार्गों से जोड़ना है क्योंकि सड़क मार्ग तथा परिवहन पूरक हैं एवं सामाजिक–आर्थिक व साँस्कृतिक विकास की बुनियाद। प्रो0 जौहरी[7] (2001) ने अपने आनुभविक अध्ययन "Role of Transport & Communication

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies

in Rural Development" में भारतीय सड़कों का चार वर्गों (प्राथमिक सड़कें, सहायक व पूरक सड़कें, सीमावर्ती सड़कें तथा ग्रामीण सड़कें) में विभाजित करते हुए विकास के सन्दर्भ में इनके संजाल को 'एक क्रमिक सम्मिलन' (a gradual unfolding) की संज्ञा दी है। निःसन्देह; 'परिवहन तथा ग्रामीण विकास' की दिशा में अनेक उल्लेखनीय ''आनुभविक अध्ययन (Empirical Studies) हुई हैं यथाः मुनीश रजा[8] (1986), वीरेश सिन्हा[9] (1995), आदू[10] (2007), सिन्हा के0एन0[11] (2011), प्रेमपाल[12] (2016) आदि। इसी प्रसंग में हाल में किए गए एक अन्य नवीनतम अध्ययन (2018)[13] : 'Role of Transport in the Rural Development of Mainpuri District of (U.P.) : A case Study of Three Villages' की 'शोध–प्राविधि' में तीन प्रकार के गाँवों (पूर्णतः विकसित, अर्द्ध विकसित तथा अविकसित) को चुनकर आनुभविक अध्ययन सम्पादित किया गया और पाया कि ''जहाँ सड़क मार्ग/परिवहन सुविधाएं एवं संचार के साधन प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हैं; वहाँ ग्रामीण विकास तेजी के साथ हुआ है लेकिन जहाँ इन सुविधाओं का अभाव है; वहाँ ग्रामीण विकास की गति मन्द है; और विकास भी अल्प हुआ है।

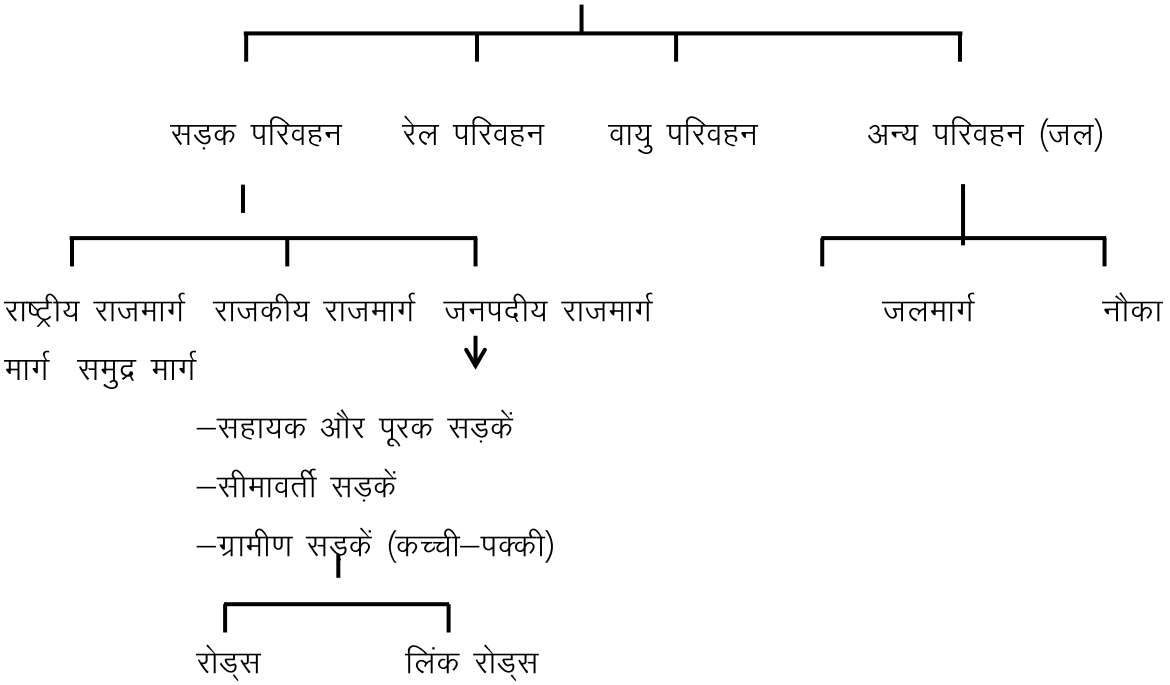
शोध अध्येता ने भी प्रस्तुत आनुभविक अध्ययन के सम्पादन हेतु उक्त 'शाध–प्राविधि' को मानक प्रारूप (Model) मानते हुए 'तुलनात्मक अध्ययन पद्धति' को अपनाते हुए ''समष्टिवादी सूक्ष्म समाजशास्त्रीय अध्ययन'' (Holistic Micro Sociologial Study) किया है।

शोध में प्रयुक्त सम्प्रत्यय :

- गाँव तथा ग्रामीण : अभिप्राय की दृष्टि से 'गाँव' ; ग्रिहा, गिरोह, झुण्ड, याली, फाली आदि शब्दों का पर्याय है जो 'कृषकों की बस्ती' को दर्शाता है, और इसके निवासी ग्रामीण (Ruralists) कहे जाते हैं। जनगणना 2001 के अनुसार जो स्थान नगरीय क्षेत्रान्तर्गत नहीं आते हैं; गाँव/ग्रामीण समुदाय कहे जाते हैं।
- ग्रामीण विकास : ऐसी प्रक्रिया जिसका प्रमुख उद्देश्य विभिन्न मानवीय सेवाओं एवं सुविधाओं में परिमाणात्मक एवं गुणात्मक अभिवृद्धि करना है।
- परिवहनः ऐसे यातायात साधन; जिनसे किसी पिछड़े क्षेत्र के अवसंरचनात्मक विकास में नियोजन के तहत तीव्र सकारात्मक परिवर्तन सम्भव हो।

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies

परिवहन के प्रकार/स्वरूप



इतना ही नहीं राष्ट्रीय राजमार्ग, हाईवे, फोर लेन, सिक्स लेन (महापथ/ग्रेट हाई वे), एक्सप्रेस वे, 'स्वर्णिम त्रिभुज योजना' तथा 'स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना' जो मैट्रो सिटीज को जोड़ती है; परिवहन सेवान्तर्गत आते हैं।

- अविकसित गाँव वे ह जहाँ परिवहन एवं संचार साधनों का नितान्त अभाव है तथा अर्द्ध विकसित गाँव वे हैं जहाँ परिवहन एवं सड़कें व जन संचार साधन तो हैं लेकिन कम; और पूर्ण विकसित वे गाँव हैं जहाँ परिवहन व सड़क सम्पर्क, संजाल तथा सड़क–अभिगम्यता (Road Connectivity) पर्याप्त मात्रा में है और जनसंचार साधन भी प्रचुर मात्रा में हैं एवं ग्रामीण–नगरीय सातत्य भी।

शोध–परिकल्पनाएं :

(1) परिवहन के विभिन्न साधन; ग्रामीण विकास की कुँजी हैं।

(2) परिवहन साधनों के विकास से औद्योगिक विकास को गति मिलती है।

(3) यातायात साधनों के विकास से आधुनिकता में तीव्रगति से वृद्धि होती है।

(4) 'जन संचार साधन', ग्रामीण विकास में अहम् भूमिका निभाते हैं।

(5) 'परिवहन तथा ग्रामीण विकास' परस्पर निबद्ध प्रत्यय हैं।

(6) 'सड़क संजाल तथा अभिगम्यता' ग्रामीण विकास को अधिक गति देते हैं।

(7) ग्रामीण विकास तथा जन संचार साधन परस्पर अनुक्रमानुपाती होते हैं।

(8) 'ग्रामीण विकास'; जन जागरूकता, जन–सहभागिता तथा परिवहन संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies

(9) प्रगति और विकास; परिवहन तथा ग्रामीण विकास के सकारात्मक परिणाम हैं।

अध्ययन के उद्देश्य :

(1) निदर्शितों की वैयक्तिक तथा सामाजिक–आर्थिक पृष्ठभूमि जानना।

(2) ग्रामीण विकास के सन्दर्भ में; परिवहन साधनों के प्रति निदर्शितों के दृष्टिकोणों का अध्ययन करना।

(3) शोध–परिकल्पनाओं के परीक्षणोपरान्त निष्कर्ष तथा सुझाव प्रस्तुत करना।

अध्ययन–पद्धति / पद्धतिशास्त्र :

(1) आगरा मण्डल के चार जिलों (आगरा खास, फिरोजाबाद, मथुरा तथा मैनपुरी) को अध्ययन का समग्र मानते हुए; प्रत्येक जनपद से एक–एक तहसील 'संयोग निदर्शन' की लॉटरी विधि से चुनकर; प्रत्येक तहसील से एक–एक विकासखण्ड और प्रत्येक विकासखण्ड से 1–1 पूर्णतः विकसित गाँव, 1–1 अर्द्धविकसित गाँव और 1–1 अविकसित गाँव अर्थात् कुल 12 गाँव चयनित कर; प्रत्येक गाँव से 25–25 निदर्शितों अर्थात् कुल 300 निदर्शितों को 'सौद्देश्यपरक पद्धति' (Purposive Method) से चुना गया है।

(2) सूक्ष्म आनुभविक अध्ययन करने के लिए 'क्षेत्रीय सर्वेक्षण विधि' अपनाते हुए अनुसूची, साक्षात्कार तथा अवलोकन प्रविधियों से प्राथमिक तथ्य संकलित किए गए हैं। 'तथ्य विश्लेषण' में साँख्यकीय पद्धति अपनाते हुए 'सामान्यीकरण' किए गए हैं।

संकलित–तथ्य, विश्लेषण एवं सामान्यीकरण निर्वचन :

तालिका नं0 (1):विभिन्न परिवर्त्यों के सापेक्ष निदर्शितों की वैयक्तिक एवं सामाजिक–आर्थिक पृष्ठभूमि

क्रम	*परिवर्त्य (Variables)*	*निदर्श सूचनादाताओं की आवृत्तियाँ तथा प्रतिशत*				*समस्त (प्रतिशत)*
1	आयु वर्ग	30 वर्ष से कम 85(28.33)	30–40 वर्ष 145(48.34)	40–50 वर्ष 30(10.00)	50 से अधिक 40(13.33)	समस्त 300(100.00)
4	जाति / वर्ग	सामान्य 210(70.00)	पिछड़ी 50(16.67)	अनुसूचित 40(13.33)	–	समस्त 300(100.00)
5	शिक्षा–स्तर	अ" ाक्षित 130(43.33)	आठ तक 80(26.67)	स्कूल स्तर 70(23.33)	कॉलेज स्तर 20(06.67)	समस्त 300(100.00)
6	आवास	कच्चे 95(31.67)	पक्के 45(15.00)	मिश्रित 140(46.67)	झोंपड़ी 20(06.66)	समस्त 300(100.00)
7	आर्थिक स्तर	निम्न 87(29.00)	निम्न–मध्यम 103(34.33)	मध्यम 65(21.67)	उच्च 45(15.00)	समस्त 300(100.00)

प्रस्तुत तालिका नं0 (1) के प्राथमिक तथ्य निदर्श सूचनादाताओं के विभिन्न परिवर्त्यों के सापेक्ष उनकी वैयक्तिक तथा सामाजिक–आर्थिक पृष्ठभूमि दर्शाती है; जो सभी जाति / वर्ग, उम्र, शैक्षिक स्तरों, आवासीय दशाओं तथा आर्थिक वर्गों का प्रतिनिधित्व स्पष्ट करती हैं। शोध–अध्येता ने परिवहन साधनों, जन संचार माध्यमों, सड़क संजाल व अभिगम्यता, जन–जागरूकता व सहभागिता एवं परिवहन तथा

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies

ग्रामीण विकास के परिप्रेक्ष्यों में विभिन्न शोध–परिकल्पनाओं से सम्बन्धित 'शोध–प्रश्न' (Research Questions) जिन्हें विद्वज्जन 'कुँजी प्रश्न' (Key Questions) भी कहते हैं; करते हुए अध्ययनार्थ चयनित सभी 300 निदर्श सूचनादाताओं के अभिमतों/दृष्टिकोणों का गहनता के साथ अध्ययन किया है। साक्षात्कार सर्वेक्षण से प्राप्त निदर्शितों के अभिमतों पर निम्न तालिका नं0 (2) संक्षिप्त प्रकाश डालती है :

तालिका नं0 (2) : विभिन्न 'कुँजी प्रश्नों' के सापेक्ष निदर्श सूचनादाताओं के अभिमत

क्रम	*विभिन्न शोध–प्रश्न/कुँजी प्रश्न*	*निदर्श सूचनादाताओं के अभिमत (आवृत्तियाँ/प्रतिशत)*				
		हाँ	नहीं	उदासीन	कह नहीं सकते	समस्त
1	क्या परिवहन साधन, ग्रामीण विकास की कुँजी है?	270 (90.00)	– (00.00)	30 (10.00)	– (00.00)	300 (100.00)
2	क्या परिवहन साधनों के विकास से औद्योगिक विकास को गति मिलती ह?	249 (83.00)	– (00.00)	39 (13.00)	12 (04.00)	300 (100.00)
3	क्या यातायात साधनों के विकास से आधुनिकता में तीव्र गति से वृद्धि होती है?	226 (75.33)	15 (05.00)	32 (10.67)	27 (09.00)	300 (100.00)
4	क्या 'जन संचार साधन' ग्रामीण विकास में अहम् भूमिका निभाते हैं?	231 (77.00)	– (00.00)	24 (08.00)	45 (15.00)	300 (100.00)
5	क्या परिवहन तथा ग्रामीण विकास परस्पर निबद्ध प्रत्यय हैं?	225 (75.00)	10 (03.33)	40 (13.33)	25 (08.34)	300 (100.00)
6	क्या 'सड़क संजाल तथा अभिगम्यता' ग्रामीण विकास को अधिक गति देते हैं?	264 (88.00)	– (00.00)	– (00.00)	36 (12.00)	300 (100.00)
7	क्या ग्रामीण विकास तथा जन संचार साधन परस्पर अनुक्रमानुपाती होते हैं?	210 (70.00)	30 (10.00)	– (00.00)	60 (20.00)	300 (100.00)
8	क्या ग्रामीण विकास; जन जागरूकता, जन सहभागिता तथा परिवहन संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है?	199 (66.33)	12 (04.00)	68 (22.67)	21 (07.00)	300 (100.00)
9	क्या प्रगति और विकास; परिवहन तथा ग्रामीण विकास के परिणाम हैं?	219 (73.00)	23 (07.67)	49 (16.33)	09 (03.00)	300 (100.00)

(The Figures given in Parenthesis are percentage)

प्रसंगाधीन तालिका नं0 (2) के प्राथमिक तथ्यों के विश्लेषण के आलोक में सुस्पष्ट है कि अध्ययन किए गए कुल 300 निदर्श सूचनादाताओं के दृष्टिकोणों के अनुसार 90% सूचनादाताओं ने यह स्वीकार किया है कि 'परिवहन साधन' ग्रामीण विकास की कुँजी हैं। इस तथ्य से हमारी प्रस्तावित परिकल्पना (1) सत्य तथा सार्थक सिद्ध होती है; 83% सूचनादाताओं के अनुसार परिवहन साधनों के विकास से औद्योगिक विकास को गति मिलती है। इससे प्रस्तावित परिकल्पना (2) सत्य व सार्थक सिद्ध होती है, 75.33% सूचनादाताओं का मानना है कि यातायात (परिवहन) साधनों के विकास से आधुनिकता (दृष्टिकोण परिवतन) में तीव्र गति से वृद्धि होती है। इससे परिकल्पना (3) सत्य व सार्थक सिद्ध होती है; 77% अर्थात् तीन–चौथाई से भी अधिक सूचनादाताओं के अनुसार 'जन संचार साधन' ग्रामीण विकास में अहम् भूमिका निभाते हैं। इससे परिकल्पना नं0 (4) सत्य एवं प्रासंगिक सिद्ध होती है; 75% सूचनादाताओं के अभिमतों के अनुसार परिवहन तथा ग्रामीण विकास परस्पर निबद्ध प्रत्यय हैं। इस तथ्य के प्रकाश में परिकल्पना (5) सत्य व सार्थक सिद्ध होती है; 88% सूचनादाताओं ने यह स्वीकार किया है

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies

कि 'सड़क संजाल तथा अभिगम्यता', ग्रामीण विकास को अधिक गति देते है; इस तथ्य से हमारी परिकल्पना नं0 (6) सत्य तथा सार्थक सिद्ध होती है; जबकि 70% सूचनादाताओं के दृष्टिकोणानुसार ग्रामीण विकास तथा जन संचार साधन परस्पर अनुक्रमानुपाती होते हैं; इससे प्रस्तावित परिकल्पना (7) सत्य तथा सार्थक प्रमाणित है। परन्तु 66.33% सूचनादाताओं के अभिमतों के अनुसार ग्रामीण विकास; जन जागरूकता, जन सहभागिता और परिवहन साधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है। इससे शोध परिकल्पना (8) सत्य व सार्थक प्रमाणित होती है। वहीं 73% सूचनादाताओं की मान्यता है कि 'प्रगति और विकास' परिवहन तथा ग्रामीण विकास के सकारात्मक परिणाम हैं; इस तथ्य से हमारी प्रस्तावित शोध–परिकल्पना (9) सत्य तथा प्रासंगिक सिद्ध होती है। अन्त में शोध–अध्येता ने सभी 300 निदर्श सूचनादाताओं से साक्षात्कारों के दौरान शोध प्रश्न किया कि ''क्या परिवहन के विभिन्न सवरूप (सड़क, सहायक व पूरक सड़कें, सीमावर्ती सड़कें, ग्रामीण कच्ची पक्की सड़कें : रोड्स एवं लिंक रोड्स, रेल)/यातायात साधन तथा ग्रामीण विकास परस्पर सम्बन्धित होते हैं?'' इस तथ्य की प्रामाणिकता परखने के लिए साँख्यकीय परीक्षण (सह–सम्बन्ध गुणाँक) का परिकलन किया है ताकि इस प्रश्न की सम्पुष्टि हो जाय [दृष्टव्य : तालिका नं0 (3)]

तालिका नं0 (3) : सह–सम्बन्ध गुणाँक (r) का परिकलन

क्रम	*''क्या परिवहन के विभिन्न साधन तथा ग्राम्य विकास परस्पर सह–सम्बन्धित होते है?'' –सूचनादाताओं के प्रत्युत्तर*	*सूचनादाता*		*पुरूष श्रेणी के कोटिक्रम (R_1)*	*महिला श्रेणी के कोटिक्रम (R_2)*	*($d=R_1-R_2$)*	*(d^2)*
		पुरूष	*महिलाएं*				
1	नहीं –	–	–	–	–	–	–
2	हाँ– 300	215	85	–	–	–	–
	(1) परिवहन, विकास की कुँजी होते हैं	90	30	1	1	0	0
	(2) जनसंचार, परिवहन का परोक्ष रूप हैं	40	14	2	3	(–)1	1
	(3) जनसंचार साधन जागरूकता जनित करते हैं	30	10	4	4	0	0
	(4) प्रवसन, परिवहन साधनों से ही सम्भव हुआ है	35	26	3	2	(+)1	1
	(5) परिवहन साधनों से ही आवागमन होता है	20	5	5	5	0	0
	समस्त	215	85	–	–	–	$\sum d^2=2$

स्पीयर मैन की कोटिक्रम अन्तर विधि से 'सह–सम्बन्ध' गुणाँक **(r)** की गणना :

सूत्रः सह–सम्बन्ध गुणॉक $(r) = 1 - \frac{6\sum d^2}{N(N^2-1)}$

$$\frac{6 \times 2}{}$$

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies

$$= 1 - \frac{5(25-1)}{12}$$

$$= 1 - \frac{}{120}$$

= 1 – 0.1 = (+) 0.9 (अत्यन्त उच्च कोटि का धनात्मक मान)

- सारॉंशत : कहा जा सकता है कि ग्रामीण विकास के लिए 'परिवहन' एक अनिवार्य आवश्यकता है एवं द्वितीय आवश्यकता 'जन संचार के साधन'। अध्ययन में पाया गया कि जहाँ परिवहन संजाल अभिगम्यता और जन संचार साधन प्रचुर मात्रा में हैं, वहाँ के गाँव पूर्णतः विकसित; और जहाँ इनका कुछ अभाव है वहाँ के गाँव अर्द्ध विकसित पाए गए हैं। लकिन जहाँ परिवहन अभिगम्यता, रोड्स, लिंक रोड्स की संयोजिता तथा जन संचार साधनों का पूर्णतः अभाव है, वहाँ के गाँव पूर्णतः अविकसित पाए गए हैं। परोक्षतः यातायात संसाधन, परिवहन तथा ग्रामीण विकास परस्पर सम्बन्धित होते हैं। निष्कर्षतः 'प्रगति और विकास' ; परिवहन और ग्रामीण विकास के सकारात्मक परिणाम हैं।

सन्दर्भ–सूची (References) :

Arya S.P. ; Rural Sociology, J.B.H. Publishing Co., Delhi, 2001, p. 40

India-2014 ; Govt. of India Publication, New Delhi (Report), 2014, p. 17

Singh O.P. ; Spatial Function System in Mirzapur District of U.P., 'The Geographer', National Research Journal, Agra, 23(a), 1976, p. 49

Peake J.R. ; The Village Community ; in Encyclopaedia of Social Sciences, The Cleredon Press, Oxford Univ. Vol. I, 1956, p. 919

Hassan A (et.al) ; Transport Network in Rural Depelopment, Institute for Rural Economic Development, Gorakhpur, 1990, p. 6

Yadav H.L. ; Role of Transport in Rural Development, Pustak Bhawan, Gorakhpur, 2016, p. 47-48

Johari Santosh ; Role of Transport & Communication in Rural Development, Vikas Publication, Jawahar Naar, Delhi, 2001

Muneesh Raza ; Transport Geography of India, Vikash Publication, Jawahar Nagar, Delhi, 1986

Sinha Beeresh (et.al) ; Regional Transport : A Case Study of Varanasi (U.P.), National Journal of Agricultural Economics, I.C.A.R., Delhi, 1995

Aadoo R.N. ; The Role of Transport Network in Rural Development : A Micro Empirical Study, Published Ph.D. (Thesis) Research Publication, Jaipur (Raj.), 2007

Sinha K.N. ; They Show, The Way, Ibid, 2011

Prem Pal ; The Villages of (U.P.), Mainpuri & Road Connectivity, Published Article (in) The Geographer, National Research Journal, Agra, Vol. 31, (17-23), 2016

Prem Pal ; Role of Transport in the Rural Development of Mainpuri (U.P.) : A Case Study of Three Selected Villages, Published Article (in) The Indian Geographical Journal, Delhi, Vol. 52 (33-39), 2018

Copyright © 2017, Scholarly Research Journal for Interdisciplinary Studies