IJCRT.ORG ISSN : 2320-2882

INTERNATIONAL JOURNAL OF CREATIVE RESEARCH THOUGHTS (IJCRT)

An International Open Access, Peer-reviewed, Refereed Journal

उत्तराखण्ड में तीर्थयात्रा का बदलता स्वरूप

(Changing Pattern of Pilligrimage in Uttrakhand)

तीर्थयात्रा वास्तव में मानव मस्तिष्क के धार्मिक दार्शनिक चिन्तन की देन हैं। प्रकृति की तमाम अभिव्यक्ति अविजित प्राकृतिक शक्तियों व गूढ़रहस्यों जिनको मानव न तो जीत पाया और न ही समझ सका है, तीर्थाटन को मानव आदिकाल से ईश्वरीय आदेश के रूप में स्वीकार करता आया है। इस सभी शक्तियों में मृत्युभय मानव का सबसे प्रमुख अनबुझा अविजित भय है जिससे आतुर होकर मनुष्य ने धार्मिक दाशनिक चिन्तन प्रारम्भ किया। चिन्तन के इसी क्रम में ईश्वर , पुनर्जन्म, पाप, पुण्य, मोक्ष आदि विचारों का जन्म हुआ जिससे तीर्थयात्राएं प्रारम्भ हुई। विश्व का कोई भी धर्म क्यों न हो तीर्थयात्राऐं सभी में प्रचलित हैं। मृत्युभय के अतिरिक्त मानव की असीमित इच्छाएं भी हैं जिनकी पूर्ति में जब मानव असमर्थ रहता है, तो सिर्फ सहारा लेता है ईश्वर का अगर वह स्वयं सक्षम हो तो, ईश्वर का अस्तित्व ही नहीं रहेगो।[1]

प्राचीन काल से उत्तराखण्ड हिमालय में केवल धर्मानुरागी तीर्थयात्री ही यात्रा पर आते थे। शंकराचार्य द्वारा 8 वीं शताब्दी में ज्योर्तिपीठ की स्थापना के बाद, इस क्षेत्र में धर्म में आस्था रखने वाले तीर्थयात्री अधिक संख्या में आने लगे (शंकर पुराणानुसार) वही तीर्थयात्री धीरे–धीरे प्रकृति की ओर आकर्षित होने लगे, जिससे अनेक रमणीक स्थलों (झरनों, तालाबों, गुफाओं, मक्खमली घास के मनमोहक बुग्यालों, पशु विहारों आदि) की खोज हुई जो कि मनुष्य को धार्मिक एवं आध्यात्मिक दृष्टि से शान्ति प्रदान करने वाली थी। तत्पश्चात् इस क्षेत्र में आने वाले पर्यटक धार्मिक न होकर पर्यटन तथा अन्य उद्देश्यों की पूर्ति के लिए यहां यात्रा करने लगे हैं।

प्राकृतिक दृश्यावलियों के आकर्षक स्वरूप व प्राकृतिक सुन्दरता के साथ–साथ इस क्षेत्र में धार्मिक दृष्टि से पर्यटन का तीव्र विकास होने लगा है। फलस्वरूप आज तीर्थयात्रा का स्वरूप पूर्ण रूप से परिवर्तित हो चुका है, आज पर्यटक यहां विभिन्न उद्देश्यों की पूर्ति के लिए मैदानी क्षेत्रों की तपिश से छुटकारा पाने के लिए ग्रीष्मकाल में हजारों–लाखों की संख्या में यहां आने लगे हैं, जिससे इस क्षेत्र की संस्कृति व तीर्थयात्रा के स्वरूप पर व्यापक बदलाव हुआ है।

धार्मिक तीर्थाटन की दृष्टि से यह क्षेत्र पावन क्षेत्र रहा है। यहां पर स्थित विभिन्न तीर्थ स्थलों जिनमें पंचबद्री (बद्रीनाथ, योग बद्री पाण्डुकेशर में, भविष्य बद्री सुमाई में, वृद्धबद्री अणिमठ पैनी चट्टी के पास, ध्यान बद्री उर्गम में), पंचकेदार (त्रिजुगीनारायण, मद्महेश्वर, तुंगनाथ, रुद्रनाथ, कल्पेश्वर), पंचधाराऐं (बद्रीनाथ में उर्वशीधारा, कुमधारा, मृगुधारा, प्रह्लाद धारा, इन्द्रधारा) तथा पंचशिलाएं (नारदशिला, गरुड़शिला, मारकण्ड्ेयशिला, चन्द्रशिला, वाराहशिला), पंचप्रयाग (विष्णु प्रयाग, नन्दप्रयाग, कर्णप्रयाग, रुद्रप्रयाग, देवप्रयाग) प्रमुख स्थान तीर्थयात्रा की दृष्टि से पुराणों में भी वर्णित है, लेकिन आज इन पवित्र स्थानों पर तीर्थयात्री व पर्यटक अपने अद्‌भुत आनन्द और रोमांच के लिए इन पवित्र स्थलों का भ्रमण करके जीवन को कष्ट के बजाय सुख का अनुभव करने के लिए आ रहे हैं। लोगों का उद्‌देश्य तीर्थ दर्शन के बजाय प्रदर्शन हो गया है,आज यात्री रील बनाने फोटोग्राफी,ब्लॉक बनाने, शेल्पी प्रदर्शन करने लगा है, इसका कारण यात्रा पथों में सुविधाओं का बढ़ना तथा तीर्थस्थलों तक मोटर सड़कों का विकसित होना है।

अध्ययन क्षेत्र में पंचबद्री–पंचकेदार के अतिरिक्त यहां पर परम्परागत स्थानीय तीर्थस्थलों का महत्व भी अधिक रहा है (जैसे धारी दवी, अनुसूयादेवी, कार्तिक स्वामी, कोटेश्वर, कालीमठ, लाटु–नन्दाधाम, जाख देवता,बागनाथ–बागेश्वर,जागेश्वर–अल्मोडा,पूर्णागिरी–चम्पावत,दूनागिरी, चष्डि देवी–मनशादेवी हरिद्धार,सुरकण्डा देवी आदि)। पैदल यात्रा काल में तीर्थयात्री जब बद्री–केदार की यात्राएं करते थे तो वे पहले इन स्थानीय परम्परागत् तीर्थस्थलों से होकर ही यात्राऐं सम्पन्न करते थे। जो इन तीर्थ स्थलों से होकर यात्राएं नहीं करते थे, उन यात्रियों की तीर्थयात्रा अधूरी मानी जाती थी, इस प्रकार वर्तमान परिवहन एवं संचार माध्यमों ने तीर्थयात्रा का स्वरूप बदल डाला है।

तीर्थयात्रा के परम्परागत् स्वरूप में परिवर्तन :– वर्तमान में तीर्थयात्रा का बदलता स्वरूप पर्यटन ने ले लिया है। यहां सैर–सपाटे, आनन्द, खेल, शिकार, पर्वतारोहण, रिवर राफ्टिंग, पैराग्लाइडिंग, ट्रैकिंग आदि के लिए की गयी यात्राएं सभी पर्यटन के रूप में बदल चुकी हैं। आज उत्तराखण्ड के चारधाम तीर्थाटन भी पर्यटन का स्वरूप लेता जा रहा है।

प्राचीन काल में तीर्थयात्री पुण्य एवं मोक्ष की कामना से नंगे पाँव पैदल चलकर तीर्थयात्राएं धार्मिक नियमों के अनुसार शाकाहारी भोजन के रूप में यात्राकाल में लहसून, प्याज का उपयोग तक वर्जित था किन्तु वर्तमान समय में तीर्थयात्रा के स्वरूप में अत्यधिक परिवर्तन दिखाई देता है।[3] आज तीर्थयात्रियों द्वारा यात्राकाल में नंगे पाँव पैदल चलना तो दूर वे आरामदायक वाहनों से चलकर (केदारनाथ जैसे पवित्र धाम की यात्रा भी पैदल न चलकर वायुयान हैलीकाफ्टर के माध्यम से पूरी करने लगे हैं।) तथा वर्तमान में तीर्थयात्रियों द्वारा बकायदा तीर्थयात्रा का कार्यक्रम तय करके, होटलों की पूर्व में व्यवस्था करके, होटलों में नाश्ते में बन्द अण्डे का आमलेट, माँस, मछली का सेवन करके व अत्याधुनिक आलीशान होटलों, बंगलों में ठहरकर यात्रा करने लगे हैं। यहां तक कि एक बड़ा धन सम्पन्न वर्ग, प्राचीन धार्मिक यात्रा के नियमों को नजरअन्दाज करते हुए अपने भोगविलास ऐसोआराम व मनोरंजन के लिए तीर्थयात्राएं कर रहे हैं।

प्राचीन काल में तीर्थयात्राएं बड़ी कष्टप्रद थी। यात्री चट्टियों व धर्मषालाओं में ठहरकर अपनी यात्रायें पूर्ण करते थे और धार्मिक नियमों के आधार पर ही यात्री यात्राएं करते थे। यूँ तो वर्तमान समय में भी तीर्थयात्राऐं उन्हीं स्थानों की मान्य हैं जो प्राचीनकाल में थी, किन्तु अब सुविधाओं की उपलब्धता से भगवद्तीर्थ नित्य तीर्थ भी अधिक प्रचलित होने लगे हैं। इसके साथ–साथ वर्तमान तीर्थयात्राओं में एक बात प्रमुख रूप से प्रचलन में आई है कि प्रत्येक व्यक्ति के लिए तीर्थयात्राओं का सुलभ होना, अर्थात् किसी भी जाति वर्ग का व्यक्ति किसी भी धर्म का हो तीर्थ कर सकता है। यहां तक कि कानूनी तौर पर मन्दिरों में भी प्रवेश करके पूजा–अर्चना कर सकता है (क्षेत्रीय अध्ययन के दौरान भी यह पाया गया है कि बद्रीनाथ–केदारनाथ, तुंगनाथ, रुद्रनाथ, अनुसूया देवी, कालीमठ, आदि जैसे पवित्र तीर्थों में भी यात्रकाल पर सैकड़ों विदेशी इन तीर्थों का भ्रमण, दर्शन कर रहे हैं) जबकि प्राचीन तीर्थयात्राएं इस दृष्टि से संकुचित थी। शुद्र तथा अन्य धर्मावलम्बियों को मन्दिर में जाने की अनुमति नहीं थी। छुआ–छूत, ऊँच–नीच की भावना विद्यमान थी। जो परिवहन एवं संचार माध्यमों के विकास से धीरे–धीरे खण्डित होती जा रही है।

प्राचीन समय में यात्रामार्गों में यातायात के साधन घोड़ा–खच्चर, डण्डी–कण्डी, पालकी हुआ करती थी। वर्तमान समय में अध्ययन क्षेत्र के केदारनाथ व मद्महेश्वर तीर्थयात्रा स्थलों के लिए भी यातायात साधन के रूप मे वायु सेवा प्रचलित हैं। अन्य तीर्थस्थलों पर मोटर वाहनों, कारों, टैक्सियों आदि यातायात साधनों का प्रयोग यात्री तीर्थस्थलों तक पहुँचने में करने लगे हैं। आधुनिक परिवहन एवं संचार साधनों के विकास से स्थानीय तीर्थस्थलों की यात्रा में कमी होने लगी है। आज यात्री मोटर मार्गीय तीर्थस्थलों तक ही अपनी सीमित यात्राएं करने लगे हैं। पैदल दूरी वाले स्थानीय तीर्थस्थलों की पहले की तुलना में यात्रा कम होने लगी है। उदाहरणार्थ अध्ययन क्षेत्र के मद्महेश्वर व रुद्रनाथ जैसे परम्परागत् तीर्थस्थलों की यात्राऐं अधिक पैदल दूरी (18 से 20 किमी॰) होने के कारण कम होती जा रही है। इन दूरस्थ तीर्थस्थलों पर स्थानीय तीर्थयात्रियों के अतिरिक्त बाहर से आने वाले यात्रियों की संख्या नगण्य रहती है। जबकि पहले तीर्थयात्री पंचकेदारों से यात्रा प्रारम्भ करके पंचबद्री के दर्शन करके नियमबद्ध ढंग से पंचप्रयागों में स्नान करके, यात्री अपनी यात्रा सफल मानते थे, किन्तु आज इन परम्परागत् तीर्थस्थलों पर पैदल मार्ग होने के कारण केवल साधू–महात्मा ही पैदल यात्रा करते हैं। बाकी चारों धामों की तुलना में इन तीर्थस्थलों में आने वाले यात्रियों की संख्या घटती जा रही है।

मोटर मार्गों के विकास से धीरे–धीरे यात्रा नियमों में परिवर्तन के साथ–साथ बद्रीनाथ तथा केदारनाथ जैसे विश्व विख्यात् तीर्थस्थलों के नियमों तथा व्यवस्था में भी परिवर्तन किया गया है। पहले बद्रीनाथ–केदारनाथ मन्दिरों की सम्पूर्ण व्यवस्था रावल ही करता था। किन्तु बाद में रावल स्वेच्छाचारी तथा निरंकुश होने लगे। परिणामस्वरूप सर्वप्रथम संयुक्त प्रान्तीय (उ॰प्र॰ विधान सभा द्वारा सन् 1939 में) श्री बद्रीनाथ मन्दिर विधान बनाया गया तथा फरवरी 1941 में श्री बद्रीनाथ–केदारनाथ मन्दिर समिति का गठन किया गया। यह विधान अप्रैल, 1941 से लागू हुआ। समिति के बनने से पूर्व मन्दिर में वेतनभोगी कर्मचारी गिनती के ही थे। अधिकांश कर्मचारी वंश परम्परा पर आधारित हक–हकूक हकदार कहलाते थे।इनमें से आज भी डिमरी

ब्राह्मण, पाण्डुकेश्वर के मेहता व भण्डारी, जोशीमठ के रैक्वाल देवप्रयाग क ध्यानी आदि हकदार व सेवादार हैं। वर्तमान में बद्रीनाथ–केदारनाथ मन्दिर समिति मन्दिर का प्रबन्ध देखती है, समिति के सदस्यों का हर तीन वर्ष में चुनाव होता है। समिति में अध्यक्ष सहित 12 सदस्य होते हैं। समिति की ओर से एक वैतनिक मुख्य कार्याधिकारी मन्दिर का प्रधान प्रशासक व प्रबन्धक होता है। मन्दिर समिति के द्वारा ही वैतनिक रावल, नायब रावल तथा मुख्य अधिकारी की नियुक्ति की जाती है। समिति मन्दिर व्यवस्था के साथ–साथ यात्रियों की सुविधा का भी ध्यान रखती है। मन्दिर के आय–व्यय का लेखा–जोखा समिति द्वारा किया जाता है। अब रावल पर समिति का अंकुश होता है तथा वह वेतन भोगी के रूप में भगवान की पूजा करता है।[5] उत्तराखण्ड राज्य गठन के उपरान्त प्रदेश में 26 अप्रैल 2001 को पहली पर्यटन नीति बनायी गयी, जिसे बाद में संशोधित कर सितम्बर 2018 में तीर्थाटन को भी पर्यटनीती में,र्प्यटन उद्योग का दर्ज दिया गया, बाद में इसे संशोधितकर वर्ष 2023 पर्यटन नीति बनाकर ढॉचागत सुविधाओं को विकास के साथ–साथ चार धाम आने वाले यात्रियों का रजिस्ट्रेशन का कार्य प्रारम्भ किया गया, जिससे किसी भी आपातकाल में तीर्थयात्रियों को कोई कठनाई न हो।

भगवान बद्रीनाथ–केदारनाथ के दैनिक कपाट प्रातः चार बजे खुल जाते हैं। रावल द्वारा भगवान का निर्वाण दर्शन करवाया जाता है। लगभग सात बजे तक अभिषेक (स्नान, श्रृंगार) तथा आरती उतारी जाती है। धर्माधिकारी द्वारा धामों की महत्ता के सम्बन्ध में यात्रियों को बताया जाता है। यात्री भगवान बद्री–केदार के दर्शन करते हैं। लगभग 11 बजे भोग लगता है तथा प्रसाद वितरण के पश्चात् 12 बजे के आस–पास दैनिक कपाट बन्द हो जाते हैं। तीन बजे सायं मन्दिर के कपाट पुनः खुलते हैं। सायंकालीन पूजा 6 बजे से विष्णु सहस्त्रनाम, अष्ठोत्तर पाठ आदि सम्पन्न होकर लगभग 8 बजे शयन आरती के पश्चात् भगवान का श्रृंगार उतार दिया जाता है। वर्तमान में धनाड्य वर्ग के लिए विशेष पूजा (महाभिषेक, व भोग) की भी व्यवस्था है।[6] इसके लिए पहले ही विशेष पूजा शुल्क जमाकर रसीद लेनी होती है। वर्तमान में इन तीर्थ स्थलों पर धनाड्य वर्ग के लोगों को भीड़–भाड में भी आराम से पूजा–अर्चना कराये जाने की स्पेशल व्यवस्थ है, किन्तु इस व्यवस्था को बन्दकर सभी तीर्थयात्रियों के लिऐ भगवत दर्शन की समान व्यवस्था होनी चाहिऐ।

चट्टियों का बदलता स्वरूप : चट्टी शब्द सम्भवतः तमिल के चेटि शब्द से बना है। जिसका अर्थ दुकान और दुकानदार होता है। प्रत्येक चट्टी में एक, दो या अधिक दुकानें होती थी ये दुकानें चट्टी कहलाती थी और उनके स्वामी को चट्टी वाला कहा जाता था।

चूँकि उत्तराखण्ड के चार धामों में पुराने तीर्थयात्रा मार्ग नदियों का अनुसरण करते हैं तथा आधुनिक मोटर मार्ग भी नदियों के साथ–साथ ही निर्मित हुए हैं। अतः यहां पुराने पैदल यात्रा मार्ग की चट्टियों को अधिक नुकसान नहीं हुआ है। बल्कि उनमें से कई स्थान केवल यात्रा मार्ग पर स्थित होने के कारण विकसित हो गये हैं। जबकि उत्तराखण्ड के शेष भागों में ऐसा कम ही दिखाई देता है।

प्राचीन काल में पैदल मार्गों पर डाक बंगलों का जो महत्व था, उस समय तीर्थयात्रा मार्गों पर उससे भी अधिक महत्व चट्टियों का था। डाक बंगलों का उपयोग केवल प्रशासनिक अधिकारियों से अनुमति पत्र प्राप्त करने वाले संम्भ्रात व्यक्ति ही कर सकते थे, लेकिन चट्टियां सभी के लिए सुलभ थी। इस क्षेत्र में पड़ने वाले पैदल तीर्थयात्रा मार्ग जो लक्ष्मण झूला से लेकर केदारनाथ और बद्रीनाथ तक जाता था। कर्णप्रयाग से लोहबा गणाई होकर रामनगर पहुँचता था और रुद्रप्रयाग से केदारनाथ व केदारनाथ से लौटते समय गुप्तकाशी से चमोली पहुँचकर बद्रीनाथ जाने वाला मार्ग और बद्रीनाथ से लौटते हुए कर्णप्रयाग से पाण्डुवाखाल मार्ग पर ग्रामीणों ने सुविधाजनक स्थानों पर चट्टियों की स्थापना की थी। जिनमें तीर्थयात्री अपनी आवश्कतानुसार भोजन सामग्री खरीद कर भोजन तैयार करते थे व दिन में या रात्रि में विश्राम कर सकते थे। यात्रा मार्गों पर चट्टियां थोड़ी–थोड़ी दूरी पर स्थित होने से तीर्थयात्री बिना किसी भय एवं संकट के तीर्थयात्रा कर सकते थे। चट्टियों के कारण जन–धन की सुरक्षा होती थी और विकलांग नर–नारियाँ, बालक और वृद्ध तथा रोगी भी तीर्थयात्रा कर सकते थे।

बद्रीनाथ मार्ग पर सन् 1912–13 तक तीर्थयात्रा पथों पर पड़ने वाली चट्टियों की कुल संख्या 139 थी, जो ऐतिहासिक, सामाजिक और आर्थिक की दृष्टि से क्षेत्र विशेष में अपना महत्वपूर्ण स्थान रखती हैं। वर्तमान में मोटर यातायात के कारण कई चट्टियां सदा के लिए नष्ट हो चुकी हैं। इन स्थानों में से केवल कुछ स्थान ही ऐसे हैं जिनसे होकर मोटर मार्ग जाते हैं और जहां अब भी कुछ दुकानें हैं। पर ये दुकानें अब चट्टी नहीं हैं। ये चट्टियां या तो नष्ट हो गयी है या नगरों, कस्बों के रूप में विकसित हो गयी हैं। पुराने यात्रा मार्ग गंगाजी के बायें तट से होकर लक्ष्मण झूले से देवप्रयाग–श्रीनगर होकर बद्रीनाथ जाता है। अब मोटर मार्ग गंगा जी के बायें तट से जाता है। पुराने मार्ग पर बनी चट्टियां, धर्मशालाऐं, डाकबंगले या उद्यान पाठशालाऐं, सदावर्त और मन्दिर अब निर्जन पड़े हैं। वर्तमान में कई चट्टियों का नाम परिवर्तित हुआ जैसे– चुनार चट्टी को जोशीमठ (वर्तमान नाम बदलकर ज्योर्तिमठ), पुनाड़ को रुद्रप्रयाग, कुंजगढ़ को चन्द्रापुरी, बुंगतल्ला को भीम चट्टी, गोकुल चट्टी को दोगलविट्टा आदि नये नाम दिये गये हैं।[7]

परिवहन एंव संचार साधनों के विकास से तीर्थयात्रा मार्ग पर 1900–1950 तक की अवधि गढ़वाल हिमालय क्षेत्र में तीर्थस्थलों पर पेयजल, चिकित्सा, आवास, गृहों आदि सुविधाओं का विकास प्रारम्भ हो गया था, लेकिन इससे पूर्व तीर्थयात्रियों को ठहरने के लिए सन् 1880 में कालीकमली वालों ने यात्रामार्गों, चट्टियों पर धर्मशालाऐं, औषधालय, सदाव्रत, प्याऊ आदि का निर्माण कराया जो मोटर परिवहन साधनों के विकास से प्रभावहीन हो गये या ध्वस्त हो गये हैं।

वर्तमान समय में कई चट्टियों में लगभग पुराने पोस्ट ऑफिसों की इकाईयाँ ही कार्य कर रही हैं। कई चट्टियों की धर्मषालाएं अपना अस्तित्व खो चुकी हैं। कहीं–कही पर खण्डहर तो कहीं मार्गीय स्थल पर चट्टियों के खड़े खण्डहर की टूटी–फूटी दीवारों से पता चलता है कि यहां षायद चट्टी रही होगी। चट्टियों के मार्ग में पड़ने वाले डाक बंगले भी प्रायः ध्वस्त हो चुके हैं। यहां के स्थानीय लोग जो आज से 50 वर्श पूर्व इन चट्टियों से अपनी आय कमाकर जीवन यापन करते थे। वे आज

बाहर प्रवासी बनकर नौकरी, मजदूरी, व्यापर आदि से अपना जीवन–यापन कर रहे हैं। वर्तमान समय में ये चट्टियाँ धीरे–धीरे लुप्त हो चुकी हैं और विभिन्न भाषा–भाषी तीर्थयात्रियों, पर्यटकों के मध्य सांस्कृतिक दूरी कम करने वाली यह पुरातन प्रणाली अब दम तोड़ चुकी है।

तीर्थस्थलों व यात्रा मार्ग के पड़ावों का नगरीय व अर्द्धनगरीय बस्तियों में बदलना : स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद उत्तराखण्ड में प्राचीन चट्टियों के कुछ स्थान (नीलकंठ, व्यासी, देवप्रयाग, मूल्यगॉव, मलेथा, श्रीनगर, धारी देवी, खाकरा, गुलाबराय, रुद्रप्रयाग, कर्णप्रयाग, नन्दप्रयाग, चमोली, जोशीमठ, गौचर, गोपेश्वर, ऊखीमठ, गुप्तकाशी, फाटा, रामपुर, सोनप्रयाग, केदारनाथ,चम्बा, प्रतापनगर, उत्तकाशी,गंगोत्री,यमनोत्री आदि) आज मोटर मार्गों के विकास के कारण इनमें से अधिकांश स्थान नगरों–कस्बों के रूप में परिवर्तित हो गये हैं या नगर पंचायत, नगर पालिका का दर्जा प्राप्त कर चुके हैं।

तीर्थयात्रियों की संख्या में वृद्धि : पिछले दो दशकों में गढ़वाल हिमालय के मुख्य तीर्थों की यात्रा करने वाले तीर्थयात्रियों तथा अन्य विकसित पर्यटन स्थलों की यात्रा करने वाले पर्यटकों की संख्या में तीव्र वृद्धि हुई है। जहां पहले बद्रीनाथ व केदारनाथ जैसे तीर्थों की यात्रा करने वालों की संख्या कुछ हजार ही हुआ करती थी वहीं आज इनकी यात्रा करने वालों की संख्या लाखों में पहुँच चुकी है। सन् 1992–93 में बद्रीनाथ व केदारनाथ की यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या 82082 इतनी तथा 2002 में बढ़कर क्रमशः 448597 हो चुकी है। इसी प्रकार 1930 से पूर्व जहां कुछ गिने–चुने यात्री ही हेमकुण्ड लोकपाल की यात्रा किया करते थे वहीं 2002–03 में 349578 इतने यात्री व पर्यटक इन स्थानों की यात्रा पर गये थे।

PILIGRIMAGE TOURISM AND TOURIST GROWTH

tourist palace	2018			2019			2020			2021		
	Indian	Foreign	Total	Indian	Foreigner	Total	Indian	Foreigne	Total	Indian	Foreigner	Total
Dehradun	2453998	30291	2484289	2875467	29836	2905303	592079	1388	593467	3E+06	1675	2867782
Rishikesh	656074	6044	662118	855798	8088	863886	170598	1120	171718	291230	1576	292806
Massoore	2870475	1550	2872025	3022774	1065	3023839	1016090	247	1016337	1229528	250	1229808
Pauri	77823	1238	79061	79186	866	80052	27108	56	27164	7350	0	7350
Srinagar	203912	276	204188	196188	234	196422	78140	35	78175	209555	0	209555
Kotdwar (Swaragasram, Chilla)	415769	11537	427306	441159	11307	452466	175178	6179	181357	108362	638	109000
Rudraprayag (without Kedarnath)	273700	1847	275547	334612	496	335108	78007	215	78222	46479	36	46515
Kedarnath	730387	1604	731991	998956	1065	1000021	135287	62	135349	242985	27	243012
Gopeshwar (Nandprayag,Mundoli, Tharali etc.)	245228	0	245228	255320	0	255320	19231	153	19384	10163	53	10216
Joshimath (Govindghat, Ghanghariya)	435537	516	436053	488630	882	489520	193760	69	193829	167369	12	167381
Badrinath	1046987	1064	1048051	1244100	893	1244993	155009	46	155055	133406	3	199409
Auli	151560	242	151802	254489	409	284898	190070	28	190098	127487	1	127488
Hemkunth Sahib	158817	286	159103	239910	223	240133	8290	0	8290	19909	0	19909
Velly of Flower	14128	664	14792	16904	520	17424	906	10	916	10383	15	10398
Tehri	2071142	46289	2117431	2296693	51348	2348041	225660	16445	242105	490512	2300	492812
Uttarkashi (Harshil, Gangnani etc.)	320796	2001	322797	380230	1710	381940	63674	173	63847	80593	140	80733
Gangotri	447239	599	447838	529880	454	530334	23736	38	23774	33771	0	33711
Yamunotri	393963	482	394445	465111	423	465534	7717	11	7728	33311	0	33311
Haridwar	21555000	22583	21577583	21749425	20807	2.2E+07	4016250	5581	4021831	1.3E+07	616	12718441
Almora	114198	4144	118342	123416	5258	128674	18499	702	19201	38027	171	38198
Ranikheth	148212	1683	149895	150664	1920	152584	20109	97	20206	54265	0	54265
Kausani & Bageshwar	87217	1024	88241	104841	519	105360	11861	10	11871	45807	8	45815
Pithoragarh	153729	656	154385	208897	754	209651	46179	153	46332	53433	73	53506
Champawat	188703	213	188916	210522	191	210713	47259	51	47310	15704	7	15711
Nanital	924316	9341	933657	924341	9565	933906	212981	2768	215749	325626	633	326529
Kathgodam	151528	437	151965	152552	413	152965	37397	143	37540	107932	177	108109
Corbett National Park	255218	6062	261280	275521	7760	283281	165461	2617	168078	287324	6813	294137
Udham Singh Nagar	152022	1853	153875	161182	1958	163140	99466	366	99832	182262	156	182418
TOTAL	**36697678**	**154526**	**36852204**	**39066776**	**158964**	**3.9E+07**	**7836002**	**38763**	**7874765**	**2E+07**	**15410**	**20018115**

Source : Tourism Statistics Report [http://uttarakhandtourism.gov.in]

वर्तमान समय में धार्मिकतीर्थाटन की अपेक्षा शैरसपाटा वाले पर्यटकों की संख्या भी अत्यधिक बढ़ी है। इन स्थलों की यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में हुई इस अति वृद्धि का मुख्य कारण इन स्थलों का सुविधाजनक सड़क मार्गों से जुड़ना ही है। जिसके कारण इन स्थानों पर यात्रियों एवं पर्यटकों की सुविधा के लिए, अन्य आवश्यक सुविधाओं का विकास सम्भव हो पाया है। अब इस क्षेत्र में केदारनाथ, रुद्रनाथ, मद्‌महेश्वर, कल्पेश्वर, हेमकुण्ड–लोकपाल जैसे तीर्थस्थल ही शेष रह गये हैं। जो अभी मोटर मार्गों से नहीं जुड़ पाये हैं, तथा इन स्थानों के लिए अब भी क्रमशः 14, 18, 25, 12 तथा 19 किमी० पैदल दूरी तय करनी पड़ती

है। जो इन स्थानों की स्थिति के अनुसार नगण्य मानी जाती है। पंचबद्री में चार बद्री मोटर मार्ग के किनारे ही स्थित हैं तथा तृतीय केदार तुंगनाथ के लिए भी मात्र 4 किमी॰ की पैदल दूरी तय करनी पड़ती है। चूँकि ये सभी तीर्थस्थल चित्रावर्षक भू–आकृति वाले रमणीक स्थल भी हैं। अतः इन क्षेत्रों में तीर्थयात्रियों के अतिरिक्त पर्यटकों की भी एक बड़ी संख्या रहती है। जिनमें अन्य धर्मावलम्बी व विदेशी पर्यटक भी सम्मिलित हैं। आज मैंदानी क्षेत्रों से लोग गरमी से रहत पाने के लिए चारधाम यात्रा का रूख करने लगे हैं जिसके परिणमस्वरूप वर्ष 2024 में 54. 2 लाख यात्रियों ने चारधमों की यात्रा की।

तीर्थयात्रा में यात्रा समय में कमी तथा परम्परागत् अर्थव्यवस्था पर प्रभाव : गढ़वाल हिमालय क्षेत्र के विभिन्न देवस्थानों की यात्रा हेतु देश के विभिन्न भागों से तीर्थयात्री आते रहे हैं। यहां प्राचीन तीर्थयात्रा का स्वरूप व उससे जुड़ी अर्थव्यवस्था का परम्परागत् स्वरूप आज की व्यवस्था से नितान्त भिन्न था। इस क्षेत्र में परिवहन मार्गों तथा पर्यटन सम्बन्धी सुविधाओं का जैसे–जैसे विकास होता गया वैसे–वैसे तीर्थाटन व पर्यटन से जुड़ी अर्थव्यवस्था के स्वरूप में भी निरन्तर परिवर्तन आता गया जो आज भी जारी है।

19 वीं शताब्दी के अन्तिम दशक तथा इसके बाद भी 1940 तक उत्तराखण्ड हिमालय के चारों धामों की यात्रा पैदल ही होती रही। उस समय तीर्थयात्रियों को ऋशिकेश से यात्रा प्रारम्भ कर चारों धामों की यात्रा करने में तीन माह केवल बद्रीनाथ व केदारनाथ की यात्रा में,अर्थात केदारनाथ की यात्रा में 19 दिन तथा बद्रीनाथ की यात्रा में 20 दिन का समय कम से कम लगता था। इस क्षेत्र में मोटर मार्गों के निर्माण के साथ–साथ 1966 तक एक मार्गीय परिवहन की गेट प्रणाली होने के कारण उपरोक्त तीर्थयात्रा परिपथों (मार्ग में पडने वाले मन्दिरों, पंचप्रयागों) की यात्रा करने में भी क्रमशः 05 व 11 दिन लगते थे। 1966 के बाद इस क्षेत्र में दोहरी यातायात प्रणाली लागू हुई। इसके बाद से इस क्षेत्र में सड़कों की दशाओं में निरन्तर सुधार होता जा रहा है तथा उपरोक्त चारोंधामों को जोड़ने वाले मोटर मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग भी घोषित किये जा चुके हैं। 1990 के बाद से इस क्षेत्र में तीर्थयात्रा माध्यम के रूप में बसों की अपेक्षा हल्के वाहनों (कार, सूमो, टैक्सी) की संख्या में तीव्र वृद्धि हुई है तथा अधिकांश यात्री इन वाहनों से यात्रा करने को ही प्राथमिकता देते हैं। अब ऋषिकेश से प्रातः चलकर यात्री बद्रीनाथ के दर्शन करके अगले दिन सायं पुनः ऋषिकेश वापस आ सकता है। जबकि स्थानीय बस द्वारा इस यात्रा में मात्र तीन दिन का समय लगता है। इसी प्रकार बस द्वारा केदारनाथ की यात्रा में अब 4 (चार) दिन और छोटे वाहनों (कार, टैक्सी) द्वारा 2 दिन तथा चारों धामों की यात्रा में बस द्वारा 12 या 13 दिन तथा कार टैक्सी द्वारा 07–08 दिन लगते हैं।

पुराने समय की परम्परागत् पैदल तीर्थयात्रा काल में उत्तराखण्ड हिमालय के सम्पूर्ण यात्रा मार्गों में हर डेढ़ से तीन किमी॰ के बीच चट्टियाँ स्थापित थी जिनमें हर 5 से 10 किमी॰ पर भोजन व्यवस्था की सुविधा तथा प्रत्येक 12 से 20 किमी॰ पर रात्रि विश्राम की पर्याप्त व्यवस्था हुआ करती थी। इन चट्टियों के भवन स्वामी व दुकानदार आस–पास के गाँवों के लोग हुआ करते थे। जिन्हें इन विश्राम स्थलों व दुकानों से पर्याप्त आय हो जाया करती थी। इसके अतिरिक्त सभी चट्टियों में यात्रियों का

सामान लाने ले जाने के लिए भारवाहक यात्रियों को ले जाने के लिए कण्डी, पालकी वाले, घोड़े–खच्चर वाले हर समय पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध रहते थे। इसके अतिरिक्त सभी चट्टियों में मिलने वाले अधिकांश खाद्य पदार्थ स्थानीय उत्पाद ही हुआ करते थे जिन्हें आसपास के ग्रामीण लोग इन चट्टियों में बेचा करते थे। इस प्रकार परम्परागत पैदल तीर्थयात्रा सम्पूर्ण क्षेत्र की ग्रामीण अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ आधार प्रदान करती थी जिससे गढ़वाल के अधिकांश भागों के स्थानीय निवासियों को यात्रा काल में रोजगार व पर्याप्त आय हो जाया करती थी। इसके अतिरिक्त उस समय तीर्थयात्रियों में यह भी मान्यता थी कि यात्रा के लिए निर्धारित धन वापस नहीं ले जाना चाहिए। अतः वे यात्रा के लिए रखी गयी सम्पूर्ण राशि इसी क्षेत्र में खर्च किया करते थे।

इस क्षेत्र में सड़क मार्गों के विकास के साथ–साथ अर्थव्यवस्था का यह स्वरूप बदलता गया तथा सभी मोटर मार्गों पर छोटे–छोटे बाजार विकसित होने लगे। जिनमें कुछ मुख्य स्थानों में रात्रि विश्राम व भोजन व्यवस्था की आधुनिक सुविधाऐं विकसित हुई। गेट प्रणाली के समय तथा 1980 तक भी इन बाजार केन्द्रों में स्थानीय निवासियों को रोजगार के नये–नये अवसर प्राप्त होने लगे जबकि पैदल मार्गों पर पुरानी व्यवस्था ही कायम रही। तीर्थस्थलों में मोटर मार्गों के विकास के साथ–साथ पर्यटन सुविधाऐं बढ़ने के कारण स्थानीय लोगों को रोजगार के नये अवसर प्राप्त होने लगे; जिनमें स्थानीय मध्यम वर्ग के लोगों की बहुलता थी। इन मार्गों में तथा तीर्थ स्थलों में मध्यम दर्जे के सुविधायुक्त होटल, लॉज, भोजनालय, रेस्तरॉ इत्यादि बड़ी संख्या में खुले। इसके अतिरिक्त अनेक लोगों को परिवहन व्यवस्था, वर्कशॉप, पर्यटन गाइड, फोटोग्राफी, स्थानीय उत्पादों का विपणन आदि कई माध्यमों से रोजगार प्राप्त हुआ।

जैसा कि पहले लिखा जा चुका है कि 1990 के बाद यहां की परिवहन व्यवस्था में तीव्र बदलाव आया है तथा इसके साथ ही तीर्थयात्रियों/पर्यटकों के दृष्टिकोण में भी पर्याप्त बदलाव दिखाई देता है। अब यात्री/पर्यटक परिवहन व आवास व्यवस्था की अत्याधुनिक सुविधाओं के साथ कम से कम समय में यात्रा पूरी कर लेना चाहता है। जिसके परिणामस्वरूप इस क्षेत्र में मोटर मार्गों के विकास के साथ विकसित हुई नवीन मध्यम वर्गीय अर्थव्यवस्था का स्वरूप भी बदलने लगा है। तीर्थयात्रियों के भारी भीड़ के बावजूद इस क्षेत्र के मुख्य स्थानों में अधिकांश मध्यम व निम्न स्तरीय विश्रामालय व होटल वाले तथा स्थानीय बस वाले यात्रियों की बाट जोहते रहते हैं।

सड़क मार्गों में हो रहे निरन्तर सुधार के कारण अधिकांष यात्री बीच के स्थानों में बिना रुके ही अपनी यात्रा सम्पन्न करते हैं। इसके साथ ही अब तीर्थयात्रियों की अपेक्षा पर्यटक तथा पर्यटकों में भी नव धनाड्य वर्ग के व्यक्तियों की संख्या में ही ज्यादा वृद्धि दिखाई देती है। अतः इस वर्ग की आवष्यकताओं के अनुरूप इन यात्रा मार्गों में गौरीकुण्ड, सोनप्रयाग, गुप्तकाषी, रुद्रप्रयाग, श्रीनगर, कर्णप्रयाग, चमोली, पीपलकोटी, जोषीमठ, गोविन्द घाट, रामबाड़ा, केदारनाथ व बद्रीनाथ जैसे स्थानों में क्षेत्र के तथा क्षेत्र से बाहर के धनाड्य व्यक्तियों ने बड़े–बड़े होटल, लॉज तथा भोजनालय खोले हैं। इनमें क्षेत्र से बाहर के व्यक्तियों तथा स्थानीय प्रवासियों द्वारा ही पूँजी निवेष अधिक हुआ है। अधिकांष यात्री लोग इन स्थानों में ही रुकते हैं। यह भी तब जब

यात्राकाल में भीड़ अधिक हो। इसके अतिरिक्त अब यात्रा मार्ग में कतिपय सुविधाजनक एकान्त स्थलों में स्थानीय लोगों, प्रवासियों तथा बाहरी धनाड्य वर्ग ने नये–नये ढाबे व रिजार्ट्स भी खोलने प्रारम्भ करा दिये हैं तथा इनकी संख्या भी लगातार बढ़ती जा रही है। तीर्थयात्री तो पूर्वोक्त मुख्य स्थानों में ही रुकते हैं। परन्तु नव धनाड्य वर्ग के पर्यटक इन स्थानों को अधिक पसन्द करते हैं। इस प्रकार यहां की पर्यटन अर्थव्यवस्था अब नया ही स्वरूप लेती जा रही है।

6. तीर्थाटन के साथ–साथ पर्यटक की आधुनिक विधाओं का समावेश : जैसा कि तीर्थयात्रियों की संख्या में वृद्धि के साथ–साथ तीर्थयात्रा का स्वरूप भी बदला है तथा तीर्थाटन के साथ–साथ पर्यटन का भी विकास हुआ है, जिसके परिणामस्वरूप इस क्षेत्र में स्वतंत्रता के बाद से पर्यटन का विकास व वृद्धि लगातार जारी है तथा निरन्तर पर्यटकों की संख्या बढ़ती जा रही है। पिछले दो–तीन दशकों में यहां नये पर्यटन केन्द्रों तथा पर्यटन की आधुनिक विधाओं का विकास हुआ, उत्तराखण्ड में नैसर्गिक व मनारंजक,सहासिक, सांस्कृतिक पर्यटन की काफी सम्भावनाऐं हैं तथा पर्वतीय पर्यटन की कुछ और विधाओं का विकास किया जाना शेष है।

परिवहन तथा संचार साधनों के निरन्तर विकास से यह क्षेत्र देश–दुनियां के पर्यटन मानचित्र में महत्वपूर्ण स्थान बनाता जा रहा है। राज्य सरकार की पर्यटन नीति के अन्तर्गत क्षेत्र के सभी महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों तक यातायात संचार सुविधाओं के विकास को प्राथमिकता देना है। प्रदेश में पर्वतारोहण, ट्रैकिंग, रीवर राफ्टिंग, सांस्कृतिक, पर्यटन, स्कीइंग, पर्यावरणीय पर्यटन आदि विधाओं का श्री गणेश हो चुका है। औली, फूलों की घाटी, चोपता, देवरियाताल, बेदनी बुग्याल, रूपकुण्ड बैनीताल, भाराडीसैण–दुधातोली, खीर्सू, जौनसार–रवाईघाटी आदि नवीन विकसित पर्यटन स्थल हैं। इनमें से औली तथा फूलों की घाटी में पर्यटक प्रतिवर्ष बड़ी संख्या में आते हैं।

क्षेत्र का उत्तरी भाग सामरिक महत्व का होने के कारण यहां के पर्वत शिखरों में पर्वतारोहण की सीमित अनुमति ही दी जाती है। साहसिक पर्यटन हेतु नन्दा देवी राजजात मार्ग (नौटी–रूपकुण्ड–होमकुण्ड280किमी॰),कर्जनरोड–कोटद्वारदुगड्ड–रिखणीखल–चिफलघाट–थैलीसैणा–लोहबा–मेलचौरी–ग्वालदम–तपोवन(जोशीमठ) तक पंचकेदार यात्रा केदारनाथ से कल्पेश्वर तक, क्षेत्र के मुख्य ट्रैकिंग रूट हैं। उच्च हिमालयी क्षेत्र में वासुकीताल, वसुधारा, सतोपंथ, फूलों की घाटी, लोकपाल के लिए ही देशी–विदेशी पर्यटकों को अनुमति प्रदान की गयी है। पर्यावरणीय पर्यटन के क्षेत्र में फूलों की घाटी तथा नन्दा देवी वायस्फीयर रिजर्व मुख्य हैं। नन्दा देवी संरक्षित क्षेत्र देश का पहला जैव संरक्षित क्षेत्र है तथा इसके लिए परिवहन मार्गों का विकास अभी अपेक्षित है। शीतकालीन हिमक्रीड़ा स्थल के रूप में औली अपना स्थान बना चुका है तथा यहां प्रतिवर्ष राष्ट्रीय स्तर की हिमक्रीड़ा (स्कीइंग) प्रतियोगिताऐं आयोजित की जाती हैं। इस स्थल तक पहुँचने के लिए सड़क मार्ग एवं रज्जू मार्ग की सुविधाएं उपलब्ध हैं। जबकि इसके विस्तृत मंद ढलान वाले क्षेत्र वेदनी

बुग्याल में पहुँचने के लिए अत्याधिक पैदल 13 किमी॰ दूरी होने के कारण इस क्षेत्र को हिमक्रीड़ा स्थल के रूप में विकास नहीं किया जा सका है।

क्षेत्र में रॉकक्लाइमिंग हेतु अनेक स्थल मौजूद हैं। परन्तु यह सुविधा अभी केवल जोशीमठ व मण्डल में ही उपलब्ध है। क्षेत्र में अभी किसी प्रथम श्रेणी के पर्वतीय पर्यटन केन्द्र का विकास नहीं हो पाया है। इस दृष्टि से ग्वालदम का विकास पर्वतीय पर्यटन स्थल के रूप में किया जा सकता है। क्षेत्र में मात्र अलकनन्दा नदी ही नन्दप्रयाग से रुद्रप्रयाग–श्रीनगर मलेथा, शिवपुरी–ऋषिकेश के मध्य रिवर राफ्टिंग हेतु उपयुक्त है। क्षेत्र में पर्यटन का एक अन्य आकर्षण पैराग्लाइडिंग भी हो सकता है परन्तु अभी इसका शुभारम्भ नहीं हो पाया है। क्योंकि पैराग्लाईडिंग हेतु उपयुक्त स्थलों तक अभी मोटर मार्गों की उचित व्यवस्था सुलभ नहीं हो पाई है।

तीर्थटन का पर्यटन में तबदीली के कारण दुष्प्रभाव : क्षेत्र में मोटर मार्गों के विकास से पूर्व तीर्थयात्रा पैदल की जाती थी तथा सामान्य व निर्धन यात्री भी न्यूनतम खर्चे में अपनी तीर्थयात्रा पूर्ण सुरक्षा के साथ सम्पन्न कर लेते थे। वर्तमान समय में यात्रा न केवल महंगी हुई है, बल्कि पूर्णरूप से व्यवसायिक तथा असुरक्षित भी हो गयी है, जिसके लिए पर्यटन विभाग राज्य व जिला स्थानीय प्रशासन को पुलिस व्यवस्था सहित भारी इन्तजाम करना पड़ता है तथा यात्रियों के लिए तरह–तरह के नियम कानून भी बनाए गये हैं। यात्रा मार्गों पर अब प्रत्येक सामान्य सुविधा के लिए भी पैसा खर्च करना पड़ता है अत्यधिक भीड़–भाड़ वाले दिनों व प्रतिकूल परिस्थितियों में स्थानीय व्यवसायी चाय, नाश्ता, भोजन, आवास, सुविधा, सामान ढुलाई इत्यादि के मनमाने दाम वसूलते हैं। जो यात्रियों की परिस्थितियों की प्रतिकूलता पर निर्भर करता है। इसी प्रकार तीर्थस्थलों में भी लेन–देन की प्रथा बढ़ी है तथा पूजा पद्धति भी पहले की अपेक्षा महंगी व व्यवसायिक हो गयी है।

धार्मिक तीर्थस्थ्लों में सड़क सुविधाओं के निरन्तर विकास से, तीर्थयात्रियों की संख्या में तीव्र वृद्धि के फलस्वरूप मोटर मार्गों पर निरन्तर बढ़ते वाहनों की संख्या के कारण अब सड़क दुर्घटनाऐं आम हो गयी हैं (वर्ष 2024 में चारधामों के पट्ट खुलने से जून–जुलाई तक सड़क दुर्घटना से 160 लोग मरे)। पहले संकरे व कच्चे मार्ग होने पर भी यात्राकाल में इक्का–दुक्का सड़क दुर्घटनाऐं हुआ करती थी तथा इन्हें गम्भीरता से लिया जाता था, परन्तु अब इस तरह की दुर्घटनाएं आम हो गयी हैं तथा प्रशासन व जन सामान्य द्वारा भी इन दुर्घटनाओं के प्रति संवेदनहीनता बढ़ती जा रही हैं।

इसके साथ ही यात्रा मार्गों पर यात्रियों व स्थानीय व्यवसायों के मध्य आपसी व्यवहार भी सौहार्दपूर्ण नहीं रह गया है तथा यह भी पूर्णरूप से व्यवसायिक हो गया है। स्थानीय व्यवसायों व यात्रियों के मध्य सुविधाओं को लेकर मोलभाव के झगड़े अब आम होते जा रहे हैं। इस तरह के सामान्य विवाद भी कई बार बड़ी घटनाओं को जन्म देते हैं तथा ऐसे विवादों को सुलझाने के लिए प्रशासन को हस्तक्षेप करना पड़ता है। जैसे पिछले वर्षों 2003 व 2022 में गोविन्द घाट तथा घाघरिया में हुए विवाद में स्थानीय बनाम सिक्ख समुदाय के बीच संघर्ष का रूप ले लिया था। इस तरह की घटनाऐं इन स्थानों पर पहले भी होती रही हैं।

परन्तु उन्हें आपस में ही सुलझा लिया जाता था। जबकि इस घटना के लिए पहले जिला प्रशासन, तत्पश्चात् राज्य प्रशासन को हस्तक्षेप करना पड़ा।

क्षेत्र में सड़क मार्गों के तीव्र विकास व तीर्थयात्रियों की भारी आवाजाही के साथ–साथ असामाजिक तत्वों का भी प्रवेश बढ़ा है, जिसके फलस्वरूप धार्मिक स्थ्लों में आपराधिक घटनाओं में वृद्धि हुई है। इस तरह की घटनाऐं यात्रा मार्गों तथा उसके समीपवर्ती ग्रामीण क्षेत्रों में ही अधिक घटित होती हैं। मोटर मार्गों के विकास के साथ–साथ यहां पुलिस थानों व चौकियों की संख्या में भी तीव्रवृद्धि हुई है। जहां पहले 1960 तक दोनों जनपदों में मात्र एक पुलिस थाना तथा मात्र तीन चौकियाँ ही थी, तथा इनमें दर्ज अपराधों की संख्या भी नगण्य ही हुआ करती थी, वहीं अब दोनों जनपदों में थानों की संख्या बढ़कर 12 के लगभग हो गयी है तथा इन थानों में दर्ज अपराधों की संख्या में भी कई गुना वृद्धि हुई है। इनमें से मात्र तीन थानों को छोड़कर षेश सभी बद्रीनाथ–केदारनाथ मुख्य यात्रा मार्ग में ही हैं। क्षेत्र में तीर्थयात्रियों के साथ चोरी–मारपीट और लूटपाट की घटनाऐं अब आम हो गयी हैं। धार्मिक स्थलों में बढ़ती इस व्यवसायिक प्रवृत्ति के कारण साधू–सन्तों की हत्या तक इस क्षेत्र में होने लगी हैं। बद्रीनाथ मन्दिर से सम्बन्धित कई धार्मिक शंकराचार्य विवाद (मुकदमा) वर्षों से न्यायालय में लम्बित पड़े हैं।

क्षेत्र में तीर्थयात्रा के इस बदलते स्वरूप तथा बढ़ते यातायात में बढ़ती विभिन्न कम्पनियों की हैली सेवा के कारण प्रदूषण की समस्या लगातार बढ़ती जा रही है। जिसके कारण यहां यात्रा मार्ग पर स्थित सभी स्थलों की स्थानीय जलवायु में भारी परिवर्तन के साथ जैव वातावरण पर प्रत्यक्ष प्रभाव देखा जा सकता है,(2013 की केदारनाथ आपदा इसका जीताजागता उदाहरण है)। इस बढ़ते प्रदूषण के परिणामस्वरूप यहां 1400 मीटर से अधिक ऊँचे स्थानों यथा गोपेश्वर, जोशीमठ, गुप्तकाशी, ऊखीमठ जैसे स्थानों में भी ग्रीष्मकाल में बिजली के पंखों का उपयोग किया जाने लगा है। मनोरम तथा ठण्डी जलवायु के इस क्षेत्र में मोटर मार्गों के किनारे समीपवर्ती क्षेत्रों का तापमान बढ़ा है। जिसमें वन विनास के साथ–साथ बढ़ते यातायात ने अहम् भूमिका निभाई है। इसके साथ ही यात्रा सुविधाओं में वृद्धि के साथ–साथ गन्दगी व कूड़ा निपटान की समस्या भी निरन्तर विकट होती जा रही है। जिसमें पॉलीथिन, प्लास्टिक व अन्य अजैविक अवशिष्ट पदार्थों के निपटान की समस्या में बृद्धि होती जा रही है।

सन्दर्भ सूची

1. डबराल, एस0 पी0; (1962) : गढ़वाल का इतिहास भाग–7, वीरगाथा प्रकाशन दुगड्ड, पौडी गढ़वाल, पृष्ठ–51,69 ?
2. रतूडी, हरिकृष्ण ; (1995): गढ़वाल का इतिहास, भागीरथी प्रकाशन, सुमन चौक,टिहरी गढ़वाल, पृष्ठ–95 ?
3. नेगी,भालचन्द सिंह एवं प्रो0 पंवार आर0 एस0; (2010) : गढ़वाल हिमालय के सांस्कृतिक परिर्वतनों में परिवहन एवं संचार माध्यमों की भूमिका, रिसर्च इण्डिया प्रेस, ई/36, संगम विहार, नई दिल्ली–110062 ?