

ಹರಿಪ್ರಸಾದ್ IAS / KAS

ಸ್ವರ್ಧಾತ್ಮಕ ಪರೀಕ್ಷಾ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರ

PSI, PDO, RDO Sub Registrar

- ಅನುಭವಿ ಅಧ್ಯಾಪಕರನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಏಕೈಕ ಸಂಸ್ಥೆ.
- ಉತ್ಕೃಷ್ಟ ತರಬೇತಿ
- ವಿನೂತನ ಬೋಧನಾ ವಿಧಾನ
- ವಿಷಯದ ಸಮಗ್ರ ಚಿತ್ರಣ ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ
- ವಾರಾಂತ್ಯದ ಕಿರು ಪರೀಕ್ಷೆ
- ಪ್ರತಿ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಯ ಕಾರ್ಯ ವೈಖರಿಯ ಮೇಲೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ
- ಉನ್ನತಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಪರೀಕ್ಷಾ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ
- ಉತ್ತಮ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಸಂಸ್ಥೆ
- ಪ್ರತಿ ವಿಷಯದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ತರಬೇತಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿದೆ.
- ಪ್ರೀ ಕೌನ್ಸಿಲಿಂಗ್ ನೀಡಲಾಗುವುದು.

ENROLL FOR TEST SERIES

ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗುವ KAS ಮುಖ್ಯ ಪರೀಕ್ಷೆಯ ಐಚ್ಛಿಕ ವಿಷಯಗಳು

- ★ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ
- ★ ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಸಹಕಾರ (RD)
- ★ ಮಾನವಶಾಸ್ತ್ರ {ANTHRO} - (ಕನ್ನಡ ಮಾಧ್ಯಮದಲ್ಲಿ)
- ★ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಡಳಿತ
- ★ ಭೂಗೋಳ ಶಾಸ್ತ್ರ
- ★ ಇತಿಹಾಸ



15 ವರ್ಷಗಳ ಬೋಧನಾ ಅನುಭವ
2012 ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ ಲೀಡರ್ ಶಿಪ್ ಪ್ರಶಸ್ತಿ ಪಡೆದವರು
ವಿಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಲೇಖಕರು.

G. HARIPRASAD
 DIRECTOR ಹಲವು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿಥಿ ಉಪನ್ಯಾಸಕರು

6, 4th Cross, 5th Main, B/h. Hampinagar Post Office, (Next to SBM), Vijayanagar 2nd Stage, Bangalore-104

Ph: 080-23354445, 9740472728, 9482013522



ಯೋಜನಾ

ನವೆಂಬರ್ 2015

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಸಪತ್ರಿಕೆ

₹ 10/-

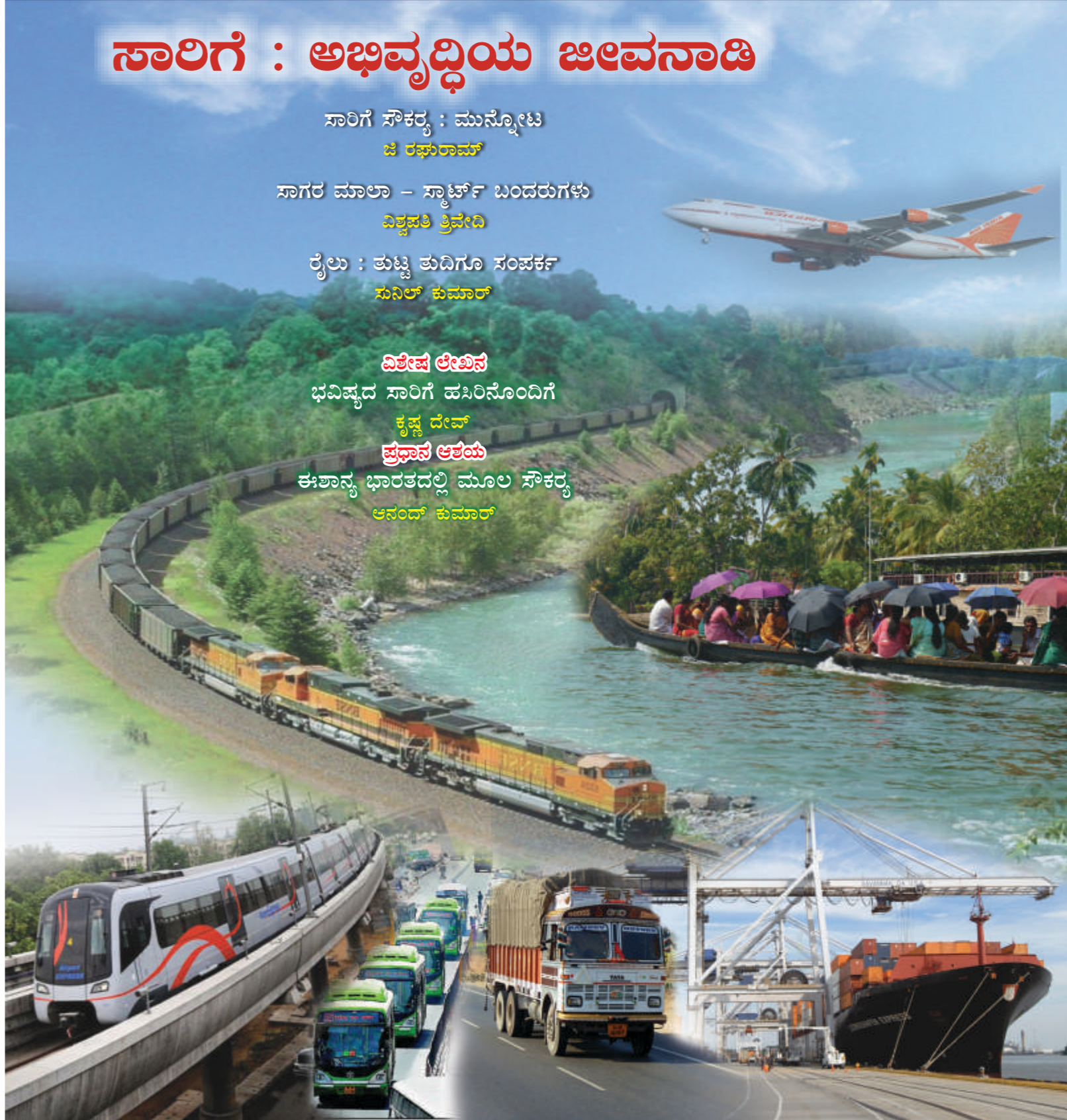
ಸಾಲಿಗೆ : ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೀವನಾಡಿ

ಸಾಲಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ : ಮುನ್ನೋಟ
 ಜಿ ರಘುರಾಮ್

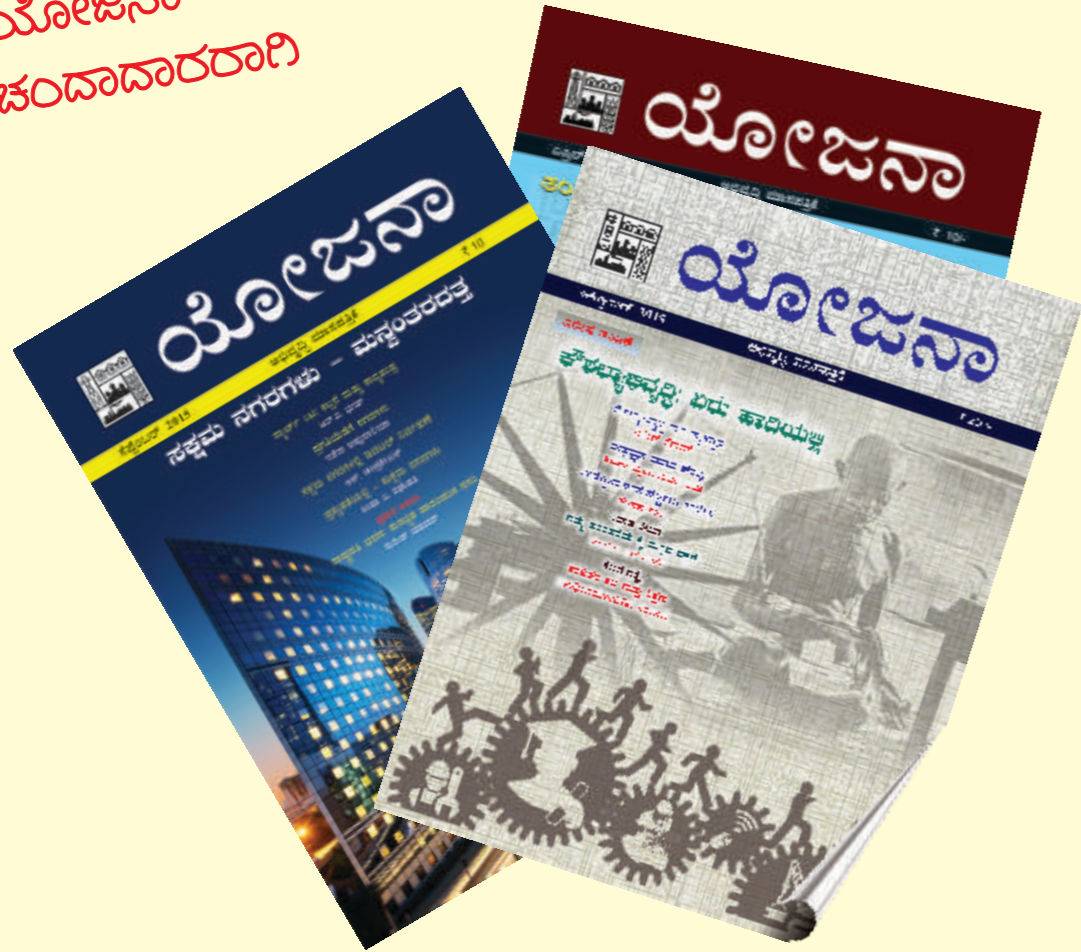
ಸಾಗರ ಮಾಲಾ - ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರುಗಳು
 ವಿಶ್ವಪತಿ ತ್ರಿವೇದಿ

ರೈಲು : ತುಟ್ಟ ತುದಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕ
 ಸುನಿಲ್ ಕುಮಾರ್

ವಿಶೇಷ ಲೇಖನ
 ಭವಿಷ್ಯದ ಸಾಲಿಗೆ ಹಸಿರಿನೊಂದಿಗೆ
 ಕೃಷ್ಣ ದೇವ್
 ಪ್ರಧಾನ ಆಶಯ
 ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ
 ಆನಂದ್ ಕುಮಾರ್



ಜ್ಞಾನಾರ್ಜನೆಗಾಗಿ...
ಯೋಜನಾ - ಕನ್ನಡ ಮಾಸ ಪತ್ರಿಕೆ
ಚಂದಾದಾರರಾಗಿ



ವಿಳಾಸ

ಯೋಜನಾ - ಕನ್ನಡ

ಮೊದಲನೆ ಅಂತಸ್ತು,

'ಎಫ್' ವಿಂಗ್, ಕೇಂದ್ರೀಯ ಸದನ,
ಕೋರಮಂಗಲ, ಬೆಂಗಳೂರು - 560 034.

☎ : 25537244

e-mail : yojanakannada@yahoo.com

ಪತ್ರಿಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ತಲುಪಲು
ಚಂದಾದಾರರು, ಅಂಚೆ ಪಿನ್‌ಕೋಡ್ ಒಳಗೊಂಡ
ತಮ್ಮ ಪೂರ್ಣ ವಿಳಾಸ ಒದಗಿಸಬೇಕು.

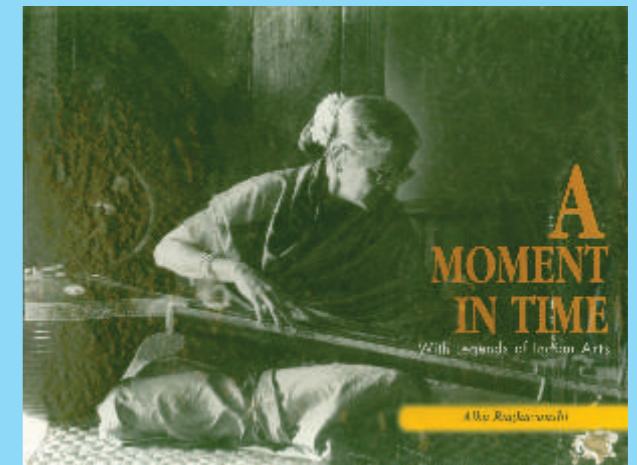
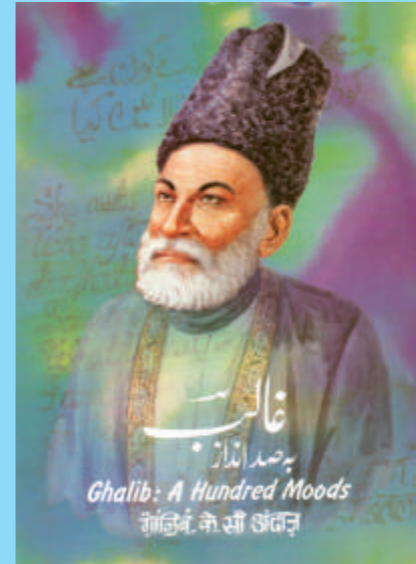
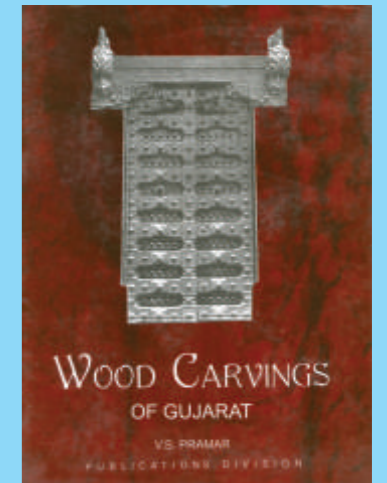
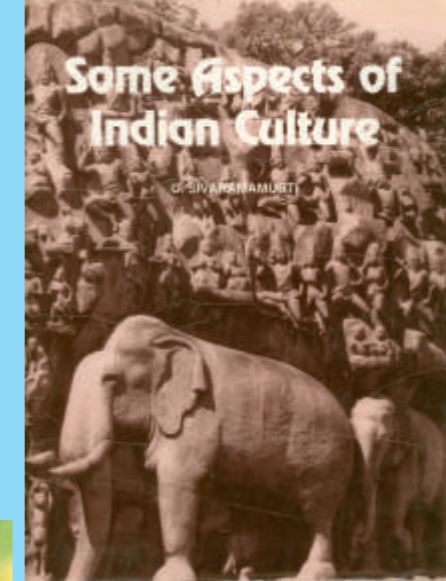
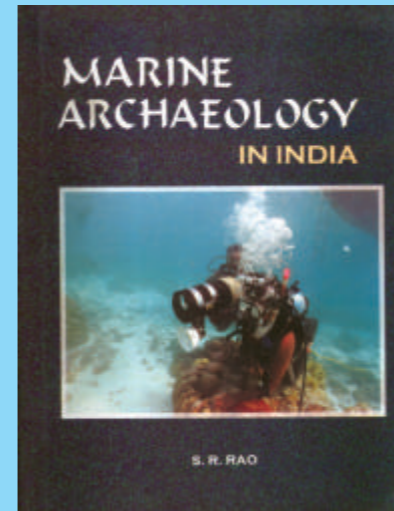
ಚಂದಾ ವಿವರ

ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ	ರೂ. 100/-
ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ	ರೂ. 180/-
ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ	ರೂ. 250/-

ಚಂದಾ ಹಣವನ್ನು ಮನಿ ಆಡರ್- ಎಂ ಓ ಮೂಲಕವೇ
ನಮ್ಮ ವಿಳಾಸಕ್ಕೆ ಕಳಿಸಿದರೆ ಉತ್ತಮ. ಎಂ ಓ ಕಳಿಸಿದ
ಒಂದು ವಾರದ ಒಳಗೆ ನಮ್ಮ ಕಛೇರಿಯನ್ನು
ಸಂಪರ್ಕಿಸಿ ನಿಮ್ಮ ವಿಳಾಸ-ವಿವರಗಳನ್ನು
ದೃಢೀಕರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿ ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

JEWELS

FROM
PUBLICATIONS DIVISION



For further Details Please Contact:
Yojana (Kannada)

1st Floor, 'F' Wing, Kendriya Sadana, Koramangala,
BENGALURU - 560 034

Ph.: 080-25537244 e-mail : yojanakannada@yahoo.com



PUBLICATIONS DIVISION
MINISTRY OF INFORMATION & BROADCASTING
GOVERNMENT OF INDIA

e-mail : dpd@sb.nic.in, dpd@hub.nic.in
website : publicationsdivision.nic.in



ಮುಖ್ಯ ಸಂಪಾದಕಿ
ದೀಪಿಕಾ ಕಚ್ಚಲ್

ಹಿರಿಯ ಸಂಪಾದಕಿ
ಬಿ.ಎಸ್. ಮೀನಾಕ್ಷಿ

ಹಿರಿಯ ಸಂಪಾದಕಿ
ಬಿ.ಕೆ. ಕಿರಣ್ಣಯ್ಯ

ವಿಳಾಸ
ಯೋಜನಾ - ಕನ್ನಡ,
ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗ,
ಸಮಾಚಾರ ಮತ್ತು ಪ್ರಸಾರ ಸಚಿವಾಲಯ,
ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ,
ಮೊದಲನೆಯ ಅಂತಸ್ತು, 'ಎಫ್'ವಿಂಗ್,
ಕೇಂದ್ರೀಯ ಸದನ, ಕೋರಮಂಗಲ,
ಬೆಂಗಳೂರು - 560 034.
ದೂರವಾಣಿ : 080 - 25537244.
E-mail : yojanakannada@yahoo.com

ಈ ಸಂಚಿಕೆಯಲ್ಲಿ

ಸಂಪಾದಕೀಯ	2	ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ	31
ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ - ಮುನ್ನೋಟ	3	* ಆನಂದ್ ಕುಮಾರ್	
* ಜಿ. ರಘುರಾಮ್		ಜಾಗತೀಕರಣ : ಕನ್ನಡ ಕಟ್ಟುವ ಬಗೆ	33
ಸಾಗರ ಮಾಲಾ : ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರುಗಳು	6	* ಡಾ. ಪುರುಷೋತ್ತಮ ಬಿಳಿಮಲೆ	
* ಡಾ. ವಿಶ್ವಪತಿ ತ್ರಿವೇದಿ		ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ - ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್	37
ರೈಲು : ಶುಟ್ಟಿ ತುದಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕ	9	* ಪಿ. ಎಸ್. ಪರ್ವತಿ	
* ಸುನಿಲ್ ಕುಮಾರ್		ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಹತ್ವ	40
ಭಾರತದ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ	14	* ಡಾ. ಆರ್. ಶಂಕರಪ್ಪ	
* ಕಾನಿಕಾ ಕಾರ್ಲ		ಬಂದರು: ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ	45
ವಿಮಾನ ಯಾನ - ಎತ್ತರತ್ತರಕ್ಕೇರುವ ಸಾಧ್ಯತೆ	20	* ಎಂ. ವಿಜಯಲಕ್ಷ್ಮಿ	
* ಶಿಶಿರ್ ಸಿನ್ಹಾ		ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳ ಪಾತ್ರ	48
ದಟ್ಟಣೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ	24	* ಮಾಧವ	
* ಬಿ.ಐ. ಸಿಂಘಾಲ್		ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ	50
ಭವಿಷ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ಹಸಿರಿನೊಂದಿಗೆ	27	ನಿಮಗಿದು ತಿಳಿದಿದೆಯೇ?	51
* ಡಾ. ಕೃಷ್ಣ ದೇವ್		ವಾರ್ತಾ ವಿಶೇಷ	52

ಮುಖಪುಟ ವಿನ್ಯಾಸ : ಗಜಾನನ ಪಿ. ದೋಪೆ

ಯೋಜನೆಯ ಸಂದೇಶವನ್ನು ಎಲ್ಲ ಜನಗಳಿಗೆ ಮುಟ್ಟಿಸಲು, ಸಾಮಾಜಿಕ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಎಲ್ಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಚರ್ಚೆ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ಯೋಜನಾ ಉತ್ತೇಜಿಸುತ್ತದೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಸಮಾಚಾರ ಮತ್ತು ಪ್ರಸಾರ ಸಚಿವಾಲಯದಿಂದ ಪ್ರಕಟಿತವಾದರೂ, ಯೋಜನಾ ಕೇವಲ ಅಧಿಕೃತ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ಬಿಂಬಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿಲ್ಲ. ಕನ್ನಡ, ಇಂಗ್ಲೀಷ್, ಹಿಂದಿ, ಅಸ್ಸಾಮಿ, ಗುಜರಾತಿ, ಬಂಗಾಲಿ, ಮಲಯಾಳಂ, ಮರಾಠಿ, ತಮಿಳು, ತೆಲುಗು, ಒರಿಯಾ, ಪಂಜಾಬಿ ಮತ್ತು ಉರ್ದು ಭಾಷೆಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಕಟವಾಗುತ್ತಿದೆ.

<p>ಚಂದಾ ವಿವರ</p> <p>ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ 100.00 ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ 180.00 ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ 250.00</p>	<p>ಚಂದಾ ಹಣವನ್ನು ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಮೂಲಕವೇ ನಮ್ಮ ವಿಳಾಸಕ್ಕೆ ಕಳಿಸಿರಿ.</p>	<p>ಒಂದು ಪಕ್ಷ ಡಿಮಾಂಡ್ ಡ್ರಾಫ್ಟ್ ಕಳಿಸುವುದಾದರೆ ಅದನ್ನು PUBLICATIONS DIVISION, MINISTRY OF I & B, GOVERNMENT OF INDIA ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ CHENNAI ನಲ್ಲಿ ಸಂದಾಯವಾಗುವಂತೆ ಪಡೆದು ಅದನ್ನು ನಮ್ಮ ವಿಳಾಸಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕು.</p>
---	--	---

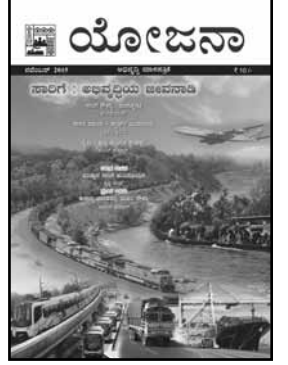
ಲೇಖನಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತವಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳು ಲೇಖಕರವು. ಅವರು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುವ ಸಂಸ್ಥೆ ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಲ್ಲ. ಯೋಜನಾ ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗುವ ಜಾಹಿರಾತುಗಳ ಯಥಾರ್ಥತೆ ಆಯಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಚಿತ್ರಗಳು ಸಾಂದರ್ಭಿಕ.



ಮುಖ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಕರ ರೇಖಣಿಯಿಂದ

ಪ್ರಗತಿಗೆ ರಾಜಮಾರ್ಗ

ಮಾನವ ಇತಿಹಾಸವನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದಾಗ ವಲಸೆಯ ಅನೇಕ ಘಟನೆಗಳು ಕಾಣಿಸುತ್ತವೆ - ಆಫ್ರಿಕಾದಿಂದ ಏಶಿಯಾ ಮತ್ತು ಯುರೋಪ್ ದೇಶಗಳಿಗೆ; ಮಧ್ಯ ಏಶಿಯಾದಿಂದ ಭಾರತಕ್ಕೆ (ಆರ್ಯರ ಆಗಮನ); ಉತ್ತರ ಅಮೆರಿಕದ ಅಟ್ಲಾಂಟಿಕ್ ಶೀತ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಅಲಾಸ್ಕಾಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಟಿಕ್ ವಲಯಗಳಿಗೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಮನುಷ್ಯ - ಸಾಮಗ್ರಿ ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವಾಗಿತ್ತು. ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನಗಳ ಆವಿಷ್ಕಾರ ಮಾನವನ ನಾಗರಿಕ ಬದುಕಿನ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ಸಾಧನೆ. ಬರಿಗಾಲಿನಿಂದ ಹಿಡಿದು, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಕುದುರೆಗಾಡಿ, ಯಾಕ್, ಒಂಟೆ ಹೀಗೆ ಪ್ರಾಣಿ ಬಳಕೆಯಾಗಲಿ ಸೈಕಲ್ ಬೈಕ್, ಬಸ್, ರೈಲು, ವಿಮಾನ ಎಲ್ಲವೂ ಆಯಾ ಕಾಲಮಾನಕ್ಕೆ ಹಿತ ಮಿತ ವೇಳೆಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿವೆ.



ಇಂದಿನ ದಿನಮಾನದಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಸೂಪರ್ ಹೈವೇ, ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೈನ್, ಮೆಟ್ರೋ ಟ್ರೈನ್ ವಿಮಾನ ಪರ್ಯಾಯವಾಚಕಗಳಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಇಂದಿಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಾಗೂ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಬಹುತೇಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಾಗಾಟ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದು ಭೂ ಸಾರಿಗೆ ಮುಖಾಂತರವೇ ಎನ್ನುವುದು ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ವಿಷಯ. ಅಂದರೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಜೀವನಾಡಿ ಭೂ ಸಾರಿಗೆ. ಮಾನವ ಹಾಗೂ ಸಾಮಗ್ರಿ ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಅತಿ ಅವಶ್ಯಕ. ದಿನ ನಿತ್ಯದ ಕೆಲಸ, ಓಡಾಟ ಜೀವನ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಬೇಕಾದ ಹಾಲು, ಹಣ್ಣು, ತರಕಾರಿ, ಆಹಾರ ಸಾಮಗ್ರಿ, ಬಟ್ಟೆ, ಟಿವಿ, ಫಿಡ್ಲೆ, ಮಿಕ್ರಿ, ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಸಾಗಾಟ ನಡೆಯುವುದೇ ಭೂ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಭೂ ಮಾರ್ಗಗಳು ನಿತ್ಯಜೀವನದ, ಪ್ರಗತಿಯ ಜೀವನಾಡಿಗಳಾಗಿವೆ. ಭಾರತದಂತಹ, ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಮೇಕ್ ಇನ್ ಇಂಡಿಯಾದಂತಹ ನೀತಿ ನಿರೂಪಣೆಯ ಆರ್ಥಿಕತೆಗೆ ನಾಡು, ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಭೂ ಮಾರ್ಗಗಳು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ.

ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಜನರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ರೈಲು ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಕೃತಿ, ಸಾಹಿತ್ಯ, ಹಾಡು, ಮನೋರಂಜನೆಯ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಚುಕ್-ಬುಕ್ ಗಾಡಿ ಅಶೋಕ್ ಕುಮಾರ್ ಅವರ ಆಶೀರ್ವಾದದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ ರೈಲ್ ಎಂದು ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ಶಾರೂಖ್ ಖಾನ್ ಅವರ ಚೈಯಾನ್ ಚೈಯಾನ್ ಮೂಲಕವೂ ಮನೆ ಮಾತಾಗಿತ್ತು. ರೈಲು ಸರಕು ಸಾಗಾಟದ ಮುಖ್ಯ ವಾಹಿನಿಯಾಗಿದೆ. ದೇಶದ ದಕ್ಷಿಣ ತುದಿಯ ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿಯಿಂದ ಹಿಡಿದು ಉತ್ತರ ತುದಿಯ ಕಾಶ್ಮೀರದವರೆಗೆ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು, ಇಂಧನ, ಕಬ್ಬಿಣದಿಂದ ಹಿಡಿದು ಎಲ್ಲ ದಿನನಿತ್ಯದ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳ ಸಾಗಾಟ ಸಾಧನವಾದ ರೈಲ್ವೆ ಅತಿ ದಕ್ಷ ಭೂಸಾರಿಗೆಯಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ದಿನ 21 ಸಾವಿರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲುಗಳು ಜನರ, ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಸಾಗಾಟದಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿವೆ.

ತನ್ನ ಸುತ್ತಲಿನ ಮೂರು ಭಾಗಗಳಿಂದಲೂ ಸಮುದ್ರಗಳಿಂದ ಆವೃತವಾದ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾಗಾಟದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದೆ. ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನೂ ಉಪೇಕ್ಷಿಸುವಂತಿಲ್ಲ. ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಸಾಗರ ಮಾಲಾ ಯೋಜನೆ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಜತೆಗೇ ಸಾಗಿ ಬರುವ ಮತ್ತೊಂದು ವಿಚಾರ ಮಾಲಿನ್ಯ. ಇಂಧನ ಬಳಸಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಪ್ರತಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದಿಲ್ಲೊಂದು ತರಹದ ಮಾಲಿನ್ಯ ತಳಕು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದೆ. ಅತಿವೇಗದ ವಾಹನಗಳು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಸೋಮಾರಿತನವನ್ನೂ ರೂಢಿಸಿವೆ. ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗಕ್ರಮಿಸಲು ಸೈಕಲ್, ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾ, ಇದಕ್ಕಿಲ್ಲ ಮಿಗಿಲಾಗಿ ನಡೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಹಸಿರು ಸಂಚಾರಿ ಪದ್ಧತಿಗಳನ್ನು ನಾವು ರೂಢಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹತ್ತಿರದ ಕಿರಾಣಿ ಅಂಗಡಿಗೆ ಹೋಗಲು ಬೈಕ್ ಅಥವಾ ಕಾರು ಏತಕ್ಕೆ ಬೇಕು? ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹಾಲೊ, ಬ್ರೆಡ್ಲೊ ತರಲು ಬೈಕ್ ಬಳಸುವುದಕ್ಕಿಂತ ಕಾಲ್ನಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಬಂದರೆ ಆರೋಗ್ಯಕ್ಕೂ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಹೆದ್ದಾರಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಮಾಲಿನ್ಯರಹಿತ ಹಸಿರು ಸಂಚಾರಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಹಸಿರು ಪಟ್ಟಿ ಮಾರ್ಗ ನಿರೂಪಣೆ ಯೋಜಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಹಸಿರು ಹೆದ್ದಾರಿ ನೀತಿ ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹ ಕ್ರಮ.

ವಿಮಾನಯಾನ ಉಳ್ಳವರ ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನವಾಗೇ ಇದೆ ಎಂಬ ಮಾತಿದೆ. ಆದರೆ ಇಂದು ವಿಮಾನ ನೋಡಿದಾಗ ಈ ಮಾತು ಸುಳ್ಳೆನೋ ಎಂದೆನಿಸುತ್ತದೆ. ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ವಯೋಮಾನದ ಎಲ್ಲ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಗದ ಜನರೂ ಕಾಣಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮೂಲತಃ ಎಲ್ಲರಲ್ಲೂ ವೇಗವಾಗಿ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ತಲುಪ ಬೇಕೆನ್ನುವ ಆಸೆ ಆಶಯ ದಟ್ಟವಾಗಿದೆ ಹೀಗಾಗಿ ವಿಮಾನಯಾನವೂ ಮುಂಚೂಣಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದೆ.

ಆಂಗ್ಲ ಕವಿ ರಾಬರ್ಟ್ ಫ್ರಾಸ್ಟ್ ಹೇಳಿದಂತೆ “ಕಾಡು ದಟ್ಟವಾಗಿದೆ ಸುಂದರವಾಗಿದೆ; ವಿರಮಿಸುವ ಮುನ್ನ ಮೈಲುಗಟ್ಟಲೆ ಕ್ರಮಿಸಬೇಕಿದೆ”. ದೇಶದ ಪ್ರಥಮ ಪ್ರಧಾನಿ ಪಂಡಿತ್ ಜವಾಹರಲಾಲ್ ನೆಹರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೈಲುಗಲ್ಲು ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗಲೆಲ್ಲ ಈ ವಾಕ್ಯ ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ, ರೈಲು, ವಾಯುಯಾನ, ಜಲಯಾನ ಎಲ್ಲವೂ ಬೃಹತ್ತಾದ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಸಾರಿಗೆಗಳಾಗಿವೆ; ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಅಗತ್ಯಗಳಾಗಿವೆ. ವಿಶ್ವದ ಆರ್ಥಿಕ ನಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಭಾರತವನ್ನು ಮೂಡಿಸಲು, ನಾವು ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಬಗೆಹರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. □

ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ - ಮುನ್ನೋಟ



* ಜಿ. ರಘುರಾಮ್



ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ನಿರೂಪಿಸುವ ಅಂಶಗಳೆಂದರೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಸಾರಿಗೆ (ವಿಶೇಷವಾಗಿ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು). ಒಟ್ಟು ದೇಶೀಯ ಉತ್ಪನ್ನ - ಜಿಡಿಪಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಜಿಗಿತವನ್ನು ಕಾಣುವಲ್ಲಿ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಧರಿತ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಮಹತ್ತರವಾದ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ 2000-2007ರ ಸಮಯದಲ್ಲಿ (NHDP ಹಾಗೂ PMGSY) ಬಹಳಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಶಕ್ತಿ ಪರಿಸರದ ಮೇಲಿನ ಪ್ರಭಾವ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಜನರ ಅಪೇಕ್ಷೆಗಳಿಂದ ದೂರವೇ ಉಳಿದಿದೆ. ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ರೈಲು ಮತ್ತು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿರುವು ಮುರುವು ಮಾಡುವುದು ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮೊದಲನೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಚಲನೆಗಳಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಆಮದು ಮತ್ತು ರಫ್ತುಗಳೂ ಸೇರಿವೆ. ಬಂದರು ಮತ್ತು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಆಮದು ರಫ್ತುಗಳ

ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತವೆ. ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸೋಣ ನಂತರ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸೋಣ.

ಮುಂದಿನ ಹಂತದಲ್ಲಿ, ಸಾರಿಗೆಯ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಸರಕು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾಗಣೆಯಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಎರಡು ವರ್ಗಗಳ ತುಲನಾತ್ಮಕ ಮೌಲ್ಯ, ಶ್ರಮ, ಪರಿಸರದ ಮೇಲಾಗುವ ಪ್ರಭಾವಗಳ ಸ್ಪಷ್ಟ ಅಂದಾಜುಗಳಿಲ್ಲ.

ಹೀಗಿದ್ದರೂ, ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರೆ, 70% ರಷ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಮೌಲ್ಯವು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಿಂದ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಂತೆಯೇ ಸುಂಕ

ವಸೂಲಾತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮಾಹಿತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಅಂತರಪ್ರಾಂತೀಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ 80% ಭಾಗ, ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ವಾಹನಗಳದ್ದು. ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ, ಅಧಿಕೃತ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಕೊರತೆಯು ಬಹುಮುಖ್ಯ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ, ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಆಧರಿತ ಅಧ್ಯಯನವು ಅಂದಿನ ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗದ ಆಣತಿಯಂತೆ 2007-08ರಲ್ಲಿ ನಡೆಯಿತು. ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಕಾರ, 1400 ಬಿಲಿಯನ್ ನೆಟ್ ಟನ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ನಷ್ಟಿರುವ ದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಪಾಲು ಈ ಮುಂದಿನಂತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 1 : ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಪಾಲು		
ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನ	2007-08 (RITES)	
	ಬಿಲಿಯನ್ ನೆಟ್ ಟನ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್	ಶೇ. ಪಾಲು
ರಸ್ತೆ*	706.0	50.00
ರೈಲು*	508.0	36.00
ಕೊಳವೆಮಾರ್ಗ	105.0	7.50
ಕರಾವಳಿಯ ಹಡಗು ರವಾನೆ	86.0	6.00
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ	3.5	0.24
ವಾಯುಮಾರ್ಗ	0.3	0.02
ಒಟ್ಟು	1408.8	100.00
ಮೂಲ : 2013 ರ NTDPC ನಲ್ಲಿ ವರದಿಯಾದಂತೆ, ರೈಟ್ಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್‌ನ ಟೋಟಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಮ್ ಸ್ಟಡಿ (TTSS) ಪ್ರಕಾರ		
* ಪ್ರದೇಶದೊಳಗಿನ ಸಂಚಾರ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ		

* ಪ್ರೊಫೆಸರ್, ಪಬ್ಲಿಕ್ ಸಿಸ್ಟಮ್ ಗ್ರೂಪ್, ಇಂಡಿಯನ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಆಫ್ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್, ಅಹಮದಾಬಾದ್. E-mail : graghu@iimahd.ernet.in

ಹೆಚ್ಚು ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾದ ಮತ್ತು ನಿಯತಕಾಲಿಕ ರಸ್ತೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಕ್ರಮವನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವ ಸಮಯ ಇದೀಗ ಬಂದಿದೆ. ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಅಂಶವೆಂದರೆ ಈ ನಮೂನೆಯ ಮಾಹಿತಿಯು ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ರೀತಿಯದಾಗಿದ್ದು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸರಕು ಸಾಗಣಿಕಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮತ್ತು ಹಡಗು ಸಾಗಣೆ-ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ ಸಮಿತಿಯು 2031-32ರ ವರೆಗಿನ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಜಿಡಿಪಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದರದ 1.2 ಬಾರಿಯಂತೆ ಪರಿಗಣಿಸಿ ಅಂದಾಜಿಸಿದೆ. ಸಂಚಾರ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಜಿಡಿಪಿ ದರಕ್ಕಿಂತ ಎಂದಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಭಾರತದ ಜಿಡಿಪಿಯಲ್ಲಿ 60% ಸೇವಾ ವಲಯದ್ದಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಈ ಗುಣಕವು ಪ್ರಶ್ನಾರ್ಥಕವಾಗಿದೆ. 1.2 ಗುಣಕದ ಪ್ರಕಾರ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸಂಚಾರದ ಮಾಹಿತಿಯು ಈ ಮುಂದಿನಂತೆ ಇದೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಪಾಲನ್ನು 35% ನಿಂದ 50%ಗೆ ಏರಿಸುವುದು ಎನ್‌ಟಿಡಿಪಿಯ ಇಚ್ಛೆಯಾಗಿದೆ. ಇದರ ಅರ್ಥ 2013-14 ರಲ್ಲಿ 650 ಬಿಲಿಯನ್ ನೆಟ್ ಟನ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಇದ್ದ ರೈಲು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯು 2031-32ರಷ್ಟೊತ್ತಿಗೆ ಹತ್ತು ಪಟ್ಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ 6500ರಷ್ಟಾಗಬೇಕು. ಜಲಮಾರ್ಗ ಹಾಗೂ ಕೊಳವೆ ಮಾರ್ಗದ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಯೆಂದರೂ 20% ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಪಾಲನ್ನು 30% ಕಡಿತಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಇದರಿಂದ ಇಂಗಾಲದ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬಹಳಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಬಹುದು.

ಗ್ರಾಹಕರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದ ಪರಿಗಣನೆ ಮತ್ತು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವರ್ಧನೆಯಾಗದಿದ್ದರೆ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅಷ್ಟು ಸುಲಭದ ಕೆಲಸವಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಇರುವ ಒಂದು ಉಪಾಯವೆಂದರೆ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸುವುದು. ಸೇವೆಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಆಧರಿತ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀಕರಣದ ರಚನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಗ್ರಾಹಕರ

ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸಂಗ್ರಾಹಕ ಕಂಟೇನರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ವಲಯಕ್ಕೆ ತೆರೆದಿಡಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಎಲ್ಲವೂ ಎಣಿಸಿದಂತೆ ನಡೆಯಲಿಲ್ಲ. ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ವಿವರಿಸುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಪಾಠಗಳನ್ನು ಕಲಿಯಬೇಕಿದೆ. ವಾಣಿಜ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಕಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕ ಕ್ರಮಗಳ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಹಕರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದ ಪರಿಗಣನೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವರ್ಧನೆಯು ನಿಗದಿತ ಸರಕು ಕಾರಿಡಾರ್‌ನಂತಹ ಆಧುನಿಕ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಜಾಲದ ಸಹಾಯದಿಂದ ಆಗಬೇಕಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಜಾಲವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಉತ್ತಮ ಸಿಗ್ನಲ್ ಮತ್ತು ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು.

ಇನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ, ಅಂತರ್ ಪ್ರಾಂತೀಯ ಪ್ರಯಾಣದ ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಇದಕ್ಕಿರುವ ಒಂದು ದಾರಿಯೆಂದರೆ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು. ಇದರಿಂದ ಅಂತಹ ಲಾಭವೇನು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಏಕೆಂದರೆ ಇದು ಮಿಶ್ರ ಸಂಚಾರ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಮೀಸಲಾದ ಅತಿ ವೇಗದ ಕಾರಿಡಾರ್ ಒಂದು ಆಶಾದಾಯಕ ಪರಿಹಾರ. ಇದು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ಬದಲಾಯಿಸಿ ಬಿಡುತ್ತದೆ. ಇದು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಉಪ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸಹ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಸುತ್ತದೆ.

ಒಂದು ವಿಧದಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಸಹ ಇನ್ನೊಂದು ತೆರದಲ್ಲಿ ತೆರೆದ ವಿಸರ್ಜನಾ ಶೌಚಾಲಯಗಳು ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯಕ್ಕೆ ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಸೂಕ್ತ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಆಯ್ಕೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸಬೇಕಿದೆ. ರೈಲಿನ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ಜನರು ಕಸ ಹಾಕಲು ಬಳಸುತ್ತಿರುವುದು ಸಹ ಒಂದು

ಕೋಷ್ಟಕ 2 : ರೈಲು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ಯೋಜನೆ	
ವರ್ಷ	ಬಿಲಿಯನ್ ನೆಟ್ ಟನ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್
2011-12	2053
2016-17	3056
2021-22	4834
2026-27	7856
2031-32	13118

ಮೂಲ : NTDPC 2013

ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಹಾರವಾಗಿ ಒಂದು ಸಮಗ್ರ ದೃಷ್ಟಿಯ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಶೌಚಾಲಯ ಹಾಗೂ ಸುಲಭ ಕಸ ವಿಲೇವಾರಿಗಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕಿದೆ.

ಹಾಗೆಯೇ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಡೆಯೂ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಾಂತೀಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ದಾರಿಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸುವ ಬದಲು, ಹೆಚ್ಚು ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವೇ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವುದು ಉತ್ತಮ ವಿಧಾನ. ಪಿಎಮ್‌ಜಿಎಸ್‌ವೈ ಸಹಾಯದಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಿವೆ. ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ವಸಾಹತುಗಳನ್ನು ಸಹ ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುವಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳು ತಯಾರಾಗಬೇಕು. ಸುಮಾರು 30% ನಷ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ಕುಟುಂಬಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ ಮತ್ತು ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಬೆಳೆಯುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಸವಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರಬೇಕು.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ - ಖಾಸಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆಯ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಪಡೆದ ಹಣಹೂಡಿಕೆ, ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಪರಿವಾನೆಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮುಂದುವರಿಯಬೇಕು. ಹಣಕಾಸಿನ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ, ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ವೆಚ್ಚವು ಸರ್ಕಾರದ ಬಳಿ ಇದ್ದರೆ ಒಳಿತು.

ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಮತ್ತು

ಶೋಷಣೆಗಳಿಂದ ರಕ್ಷಿಸಬೇಕಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ವಾಣಿಜ್ಯ ಅಡೆತಡೆಗಳಾದ ಚಾಲಕರ ಕೊರತೆ, ರಸ್ತೆ ಬದಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಕೊರತೆ, ನೂಕು ಗಾಡಿ ಮತ್ತು ಪವರ್ ಕ್ಯಾಬ್ ಉಭಯ ಪರವಾನಗಿ, ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಸುಂಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ನಿವಾರಿಸುವುದು ಅಗತ್ಯ.

ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಪ್ರಪಂಚದ ಎಲ್ಲಾ ದೇಶಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿದೆ. ಉತ್ತಮ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಪೀಠೋಪಕರಣ, ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ ಮತ್ತು ಪರವಾನಗಿ ಇವೆಲ್ಲವೂ ನಮ್ಮ ಅವಧಾನವನ್ನು ಬೇಡುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುವ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ತ್ವರಿತ ಸಹಾಯ ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಬಹು ಮುಖ್ಯ. ರಸ್ತೆ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ ಮರಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಕಾರ್ಯವು ಜಾಗರೂಕತೆಯಿಂದ ನಡೆಯಬೇಕಿದೆ. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಮರಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹಾನಿ ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯ ಬಹು ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುತ್ತದೆ.

ಸುಮಾರು ಎಂಟು ಮಿಲಿಯನ್ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಾಹನಗಳು ಒಂದು ದಿನಕ್ಕೆ 300 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಚಲಿಸುತ್ತವೆ. ಪ್ರತಿವಾಹನದ ಪ್ರಯಾಣದ ವೇಗ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಅನಾವಶ್ಯಕ ನಿಲುಕಡೆಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ, ವಾಹನಗಳ ಮರು ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಈ ಸಾಗಾಟ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಅಂತರ್ಜಾಲ ತಾಣಗಳ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು.

ಕೊಳವೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನ ಬಹುವಾಗಿ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಮ್ ಕಂಪನಿಗಳ ಪಾಲಾಗಿದೆ. ದ್ರವ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಮತ್ತು ಕಬ್ಬಿಣದ ತುಣುಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಕೊಳವೆಗಳು ಲಭ್ಯವಿವೆ. ಕಾನ್ಸ್ಟೇಬಲ್ ಪಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ನಡೆಯುವ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ನೀರನ್ನು ಒಂದೆಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದೆಡೆ ಕೊಂಡೊಯ್ಯಲು ಕೊಳವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಕೊಳವೆಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಕೊಳವೆಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು

ಬಹಳಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಹೂಡಿದ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಲಾಭ ಬರುವುದಾದರೆ ಕೊಳವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದೇ ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಅತಿ ಉದ್ದನೆಯ ಕರಾವಳಿ ಹೊಂದಿರುವ ಭಾರತದಲ್ಲಿ, ಪರಿಸರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಕರಾವಳಿ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಇದರಲ್ಲಿರುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೆಂದರೆ : ಒಳನಾಡು ಸಂಪರ್ಕ, ಕರಾವಳಿ ವ್ಯಾಪಾರ, ಸುಂಕ-ತೆರಿಗೆಗಳು, ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಸ್ಥಳದ ಕೊರತೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕೆಲವು ಯೋಜನೆಗಳು ಕರಾವಳಿ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿವೆ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ಸಾಗಣೆದಾರರು ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವವರು ಕಾರ್ಯನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಬೇಕಾದ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ ಸಹಾಯಧನವನ್ನು ಬಯಸುತ್ತಾರೆ.

ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯು ಸಾರಿಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಲು ಬಹುದೊಡ್ಡ ಅವಕಾಶವಾಗಿದ್ದರೂ, ಇದನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಲು ಗಮನಾರ್ಹ ಹೂಡಿಕೆಯ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ರಾಂತಿಯ ಪ್ರಭಾವ ಭಾರತದ ಮೇಲೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಆಗಲಿಲ್ಲ ಏಕೆಂದರೆ ಆಧುನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಬರುವ ಹೊತ್ತಿಗಾಗಲೇ ರೈಲು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಭಾರತದ ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಹೂಗ್ಲಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಣಬಹುದು. ಈ ಜಲಸಾರಿಗೆ ನದಿಯ ಉಗಮ ಸ್ಥಾನದಿಂದ ಹಿಡಿದು ಕೊಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ನದಿ ಸಮುದ್ರವನ್ನು ಸೇರುವವರೆಗೂ ಹಬ್ಬಿದೆ. ಗೋವಾದ ಕೆಲವು ನದಿಗಳು ಸಹ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿವೆ. ಸರ್ಕಾರವು ಗಂಗಾ ನದಿಯ ಪಾತ್ರದಲ್ಲಿಯೂ ಜಲಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮಹತ್ತರವಾದ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಅರಿಯಲು ಸಹಾಯಕವಾಗುತ್ತದೆ. ಕರಾವಳಿ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಒಂದುಗೂಡಿಸಿ, ಕಲ್ಲಿದ್ದಲನ್ನು ಗಣಿಯಿಂದ



ಉಷ್ಣ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರಗಳಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ವಿಮಾನಯಾನದ ಬಳಕೆಯು ಸಮಂಜಸವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ವಾಯುಸಾರಿಗೆಯ 'ತೆರೆದ ಆಕಾಶ' ನೀತಿ ಇದಕ್ಕೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಖಾಸಗಿ ಸಂಘಟನೆಗಳು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ಆರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಂತರ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ಸಂಖ್ಯೆಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಯಾವುದೇ ಲಾಭವನ್ನು ಗಳಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸೂಕ್ತ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಇಂತಹ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುವುದರಿಂದ ವಾಯು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿಯೂ ಲಾಭಗಳಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಬರಿಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರಬೇಕೋ ಅಥವಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ಹಂಚಿಕೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಪಾಲುಗೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಎಂಬುದು ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರಶ್ನೆಯಾಗಿದೆ. ಯಾವುದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಣ್ಣ ವಿಮಾನಗಳನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ವಾಯುಯಾನ ಸೇವೆಗೆ ಬಂಡವಾಳದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸುರಕ್ಷತಾ ಗುಣಮಟ್ಟ ಹಾಗೂ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳು ಅಸಮರ್ಪಕವಾಗಿವೆ ಎಂದು ಪ್ರಚಲಿತವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಾಯುಯಾನದ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಯೆಂದರೆ ವಾಯು ಸಂಚಾರವು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡಬೇಕೋ ಬೇಡವೋ ಎನ್ನುವುದು. ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣ ಆಡಳಿತದ ನಡುವೆ ಒಡಕುಗಳು ಬರದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

(23ನೇ ಪುಟಕ್ಕೆ)

ಸಾಧನ ಮಾಲಾ : ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರುಗಳು



* ಡಾ. ವಿಶ್ವಪತಿ ತ್ರಿವೇದಿ



ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡದೂ ಸೇರಿದಂತೆ 180 ಬಂದರುಗಳಿವೆ. ಈ ಪೈಕಿ 12 ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ (ಅತಿದೊಡ್ಡ) ವೆಂದು ಗುರುತಿಸಿದ್ದು, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಕಾಯಿದೆ 1963 ರಡಿ ಅವುಗಳ ಒಡತನ ಹೊಂದಿದೆ. ಎನ್ನೋರ್ ಬಂದನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಮಿಕ್ಕಿಲ್ಲಾ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಟ್ರಸ್ಟ್‌ಗಳ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ, ಎನ್ನೋರ್ ಬಂದರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಕಂಪನಿ ಕಾಯಿದೆಗಳ ಅನ್ವಯ ಕಂಪನಿಯ ಅಸ್ತಿತ್ವ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಮಾದರಿ ಬಹಳ ಹಳೆಯ, ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲದ ಹಾಗೂ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲಾರದಂಥದ್ದು. ಅಲ್ಲದೇ, ಈ ಮಾದರಿಯೇ ಹಲವು ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳು ರೋಗಗ್ರಸ್ತವಾಗಲು ಕಾರಣವೂ ಸಹ. ಉಳಿದಂತೆ ಇತರೆ ಮಾದರಿಗಳೆಂದರೆ (ಟ್ರಸ್ಟ್ ಕಾಯಿದೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಿದ ಬಂದರುಗಳು) ಅತಿ ದೊಡ್ಡದಲ್ಲದ (ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಮುಂದ್ರಾ, ಗಂಗಾವರಂ, ಕೃಷ್ಣಪಟ್ಟಣಂ) ಹಾಗೂ ಸಂಪೂರ್ಣ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಒಡತನ - ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರುಗಳು (ಉದಾ : ಕಾಕಿನಾಡ, ವೆರವಲ್). ಇವುಗಳಲ್ಲದೇ ಮೀನುಗಾರಿಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಕೆಯಾಗುವ ರೂಪದಲ್ಲಿರುವ ಮತ್ತು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿರುವ

ಸಂಪೂರ್ಣ ಚಿಕ್ಕ ಬಂದರುಗಳು. ಇವುಗಳೆಲ್ಲವೂ ರಚಿತವಾಗಿರುವುದು ಭಾರತೀಯ ಬಂದರುಗಳ ಕಾಯ್ದೆ 1928 ರಡಿ. ಇವು ಮತ್ತು ಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ಮಾಣದ ಹಂತದಲ್ಲಿರುವಂಥ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಬಂದರುಗಳು ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಯ ಮುಖ್ಯ ಮಣಿಗಳು. ಈ ಯೋಜನೆ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿಯ ಮುನ್ನುಡಿ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು.

ಈ ಲೇಖನದ ಉದ್ದೇಶವೆಂದರೆ, ಉದ್ದೇಶಿತ ಸಾಗರಮಾಲಾದಡಿ ಬಂದರುಗಳ ಕೇಂದ್ರಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾದರಿಯ ಶಸ್ತ್ರಿಯಾಗಬೇಕೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ಎಲ್ಲ ಬಂದರುಗಳನ್ನು “ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಪೋರ್ಟ್” ಗಳನ್ನಾಗಿ ರೂಪಾಂತರಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸುವುದು. ಅದರಲ್ಲೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಒಡತನದ ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳು ಈ ಮಾಲೆಯ ಅಮೂಲ್ಯ ಮಣಿಗಳೆಂಬುದನ್ನು ಮನದಟ್ಟು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.

‘ಸ್ಮಾರ್ಟ್’ ಎಂದರೆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸುವ-ಸ್ಪಂದಿಸುವ ಸ್ವಂದನಾಶೀಲ ಚತುರತೆ ಎಂಬುದು ನನ್ನ ನಂಬಿಕೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿಷ್ಠಿಯ ಅಥವಾ ಮಹತ್ವ ಕಳೆದುಕೊಂಡ ಬಂದರು ಸಹ ಅದರ ಸ್ಥಾಪನೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ (ಚತುರ) ಆಗಿದ್ದಿರಬಹುದು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಎಂಬುದರಡಿ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸಬಹುದಾದದ್ದರ ಪ್ರಯೋಜನವೆಂದರೆ, ಸಂಬಂಧಿತ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರು ದೀರ್ಘಾವಧಿಯ ಮುನ್ನೋಟಗಳನ್ನು ಹೊಂದಲು

ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದೆಂಬುದಷ್ಟೇ. ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಇದೇ ಹೆಚ್ಚು ಬಾಳಿಕೆ ಬರಬಹುದಾದ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನ ಎನಿಸುತ್ತದೆ.

ಈಗಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದೆಂದರೆ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಮತ್ತು ಉದ್ದೇಶಿತ ಸಾಧನೆಗೆ ಏರಬೇಕಾದ್ದರ ನಡುವಿನ ಅಂತರ. ಸರ್ಕಾರಿ ಒಡತನದ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಪರಂಪರೆಯ ನೆಲೆಯಲ್ಲೇ ಅದರದ್ದೇ ರೂಪದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಉದಯೋನ್ಮುಖ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳತ್ತಲೂ ಕೊಂಡೊಯ್ದಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಸುಸಜ್ಜಿತಗೊಳಿಸಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹಡಗುಗಳ ಗಾತ್ರ, ಅವುಗಳ ಧಾರಣೆಯ ದಕ್ಷತೆ-ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ಮೃದು ಧೋರಣೆಯ ನಿಲುವುಗಳು ಇಂದಿನ ಆಧುನಿಕ ಜಗತ್ತಿನ ಅಗತ್ಯಗಳು. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪರಂಪರೆಯ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತತೆಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ತೊಡೆದುಹಾಕಬೇಕು.

ಜಾಗತಿಕ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿ ಕ್ರಿಯಾಶೀಲ ಮತ್ತು ದಕ್ಷ ಬಂದರುಗಳ ಅವಶ್ಯವಿದೆ. ಗ್ರೀಕರು, ರೋಮನ್ನರು, ಚೋಳರು, ಮೌರ್ಯರು, ಸೂಯಿ ಹಾಗೂ ಮಿಂಗ್ ವಂಶ ಪಾರಂಪರೈ ಕಾಲದಂತೆ ಭೂ ಪ್ರದೇಶಗಳ ವಶ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವಂಥ ನೌಕಾ ಪಡೆಗಳಿಲ್ಲ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಎಲ್ಲ ವ್ಯಾಪಾರವೂ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾಗರ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ಪರಸ್ಪರ ಗೌರವಿಸುವ ಒಪ್ಪಂದಗಳ ಮೂಲಕವೇ

* ಅಧ್ಯಕ್ಷರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮಂಡಳಿ. E-mail : drvtrivedi@gmail.com



ನಡೆಯುತ್ತಿರುವಂಥದ್ದು. ಇವೆಲ್ಲವೂ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕತೆಯನ್ನು ಬಯಸುವಂಥದ್ದು.

ಈ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲೇ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದ ಮಾತಿದು. 'ಜಾಗತೀಕರಣ ಅಲೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ತಮ್ಮನ್ನು ತಾವು ಹೊಂದಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮತ್ತು ದಕ್ಷ (ಕೊರಿಯಾ ಮತ್ತು ಸಿಂಗಾಪುರ್ ಇತ್ಯಾದಿ) ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಷ್ಟೇ ಯಶಸ್ವಿ ಮತ್ತು ಅದರ ಸಂಪೂರ್ಣ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯಬಲ್ಲವು. ಅಗತ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗುವ (ಜಪಾನ್, ಗ್ರೀಕ್) - ಸಾಗಿದ ದೇಶಗಳು ಹಣದುಬ್ಬರವಿಳಿತ ಸಮಸ್ಯೆಯಿಂದ ಬಳಲ ಬೇಕಾದೀತು. ಉಳಿದಂತೆ ಆಧುನಿಕವಲ್ಲದ - ಹಳೆಯ ನೆಲೆಯ ಆರ್ಥಿಕತೆ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಬಹಳ ಸೀಮಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತೃಪ್ತಿ ಪಡಬೇಕಾದೀತು'. ನಾವು ಆ ಕೊನೆಯ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದೇವೆ.

ಸ್ಥಿರ ಮತ್ತು ಪ್ರಗತಿಪರ ಸರಕಾರವು ಇಂದು ಎಲ್ಲ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಮರು ಶೋಧನೆಗೊಳಪಡಿಸಿ, ಇಡೀ ಸಾಗರವಲಯವನ್ನೇ ಪುನರ್ ರಚಿಸಬೇಕಿದೆ. ಬಂದರುಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ಅತ್ಯಂತ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೂ, ಅದಷ್ಟೇ ಸಾಕಾಗದು. ಹಾಗಾಗಿ ನಾವು ಬಂದರುಗಳ ಕೇಂದ್ರಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೆಂಬ ಮಹಾತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷೆಯ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಗೇ ನಾವು ನಮ್ಮನ್ನು ಸಿದ್ಧಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮೊದಲ ಮತ್ತು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖವಾದುದೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಯುದ್ಧದ ಕುದುರೆಗಳಂತೆ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವುದು ತುರ್ತು ಅಗತ್ಯ. ನನ್ನ 'ಸ್ಮಾರ್ಟ್' ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಈ ತತ್ವದಡಿ ರೂಪಿತವಾದದ್ದು. ಸಾಗರಮಾಲಾ ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಜತೆಗೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು (ಒಳನಾಡಿನ) ಈಡೇರಿಸುವ ನೆಲೆಯೂ ಇದಾಗಬೇಕು.

ಪ್ರತಿ ಬಂದರುಗಳೂ ತನ್ನದೇ ಆದ ಗುಣ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ

ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲೇ, ಒಂದು ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರಿನ ಚೌಕಟ್ಟು ಈ ಮುಂದಿನಂತಿರಲೆಂಬುದು ನನ್ನ ಸಲಹೆ.

1. ಆಡಳಿತ ವಿಧಾನವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು. ಬಂದರುಗಳು ಒಂದು ಬಗೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿರಬೇಕು (ಜಮೀನುದಾರನ ಮಾದರಿ). ಕಂಪನಿಗಳ ನೊಂದಣಿ ಕಾಯ್ದೆಯಡಿ ಅವುಗಳನ್ನು ನೊಂದಾಯಿಸ ಬೇಕು. ಬಂದರುಗಳ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೇವಲ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನಷ್ಟೇ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕು. ಯಾವುದೇ ಕಾರಣಕ್ಕೂ ದಿನನಿತ್ಯದ ಬಂದರಿನ ವ್ಯವಹಾರದೊಳಗೆ ಭಾಗವಹಿಸಬಾರದು. ಈಗಿರುವ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಪುನರ್ಯೋಜಿಸಬೇಕು. ವಾರ್ಷಿಕ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳಷ್ಟು ವೆಚ್ಚವಾಗುವ ಬಂದರುಗಳ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಒಂದೇ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತ್ಯರ್ಥಗೊಳಿಸಬೇಕು ಅಥವಾ ಹೊಸ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದ ಕೆಲವು ಭೂ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ವಿಲೇವಾರಿ ಮಾಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿ, ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ ಮತ್ತು ಕಾಂಡ್ಲಾ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸದೇ ಪಾಳು ಬಿದ್ದಿರುವ ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಭೂ ಸಂಪತ್ತು ಆಯಾ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಬಂದರುಗಳ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿದೆ.

ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ನೆಲೆಗೆ ತರುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆ ಪ್ರಯತ್ನಕ್ಕೆ ತೊಡಕಾಗಿರುವ ವಿಶೇಷ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳನ್ನು ಕೆಲವು ವಿಶೇಷ ಪ್ರಯತ್ನ ಮತ್ತು ನೆಲೆಗಳಲ್ಲೇ ಪರಿಹರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದು ಅವಶ್ಯ. ಹೂಳೆತ್ತಲು ಸಿಗುವ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಸೌಲಭ್ಯ



ಮುಂದುವರಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ದೇಶದ ನದಿ ತೀರದ ಏಕೈಕ ಬಂದರಾದ ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ ಬಂದರನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವಿದೆ. ಮುಂಬಯಿ, ಚೆನ್ನೈ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾರ್ಗೊ ಮತ್ತಿತರ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಪುನರ್ ರೂಪಿಸಬೇಕು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಇವುಗಳ ಸುತ್ತ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸರಿದೂಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

2. ತನ್ನೊಳಗೇ ಹೊಸ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ನೆಲೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿಕೊಂಡು, ಹೊಂದುವ ಹಾಗೂ ಅದನ್ನು ದುಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಬಂದರುಗಳು ನಾವೀನ್ಯತೆಯತ್ತ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷತೆಯತ್ತ ಸಾಗಬಹುದಾಗಿದೆ. ಅದೃಷ್ಟವಶಾತ್, ಚಿಕ್ಕ ಬಂದರುಗಳು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ತೀವ್ರತರವಾದ ಸ್ಪರ್ಧೆ ಈ ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಬೇಕಾದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆಯತ್ತ ದೂಡುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗಾಗಿ ಈ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತರದಾಯಿತ್ವವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ತರಲೇಬೇಕಿದೆ. ನನ್ನ ಅನುಭವದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಹುದಾದರೆ, ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ ಪ್ರಮುಖ ಹೊಣೆಗಾರರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಮೇಲೆ ಪೂರ್ತಿ ಅಧಿಕಾರವಿರುವುದಿಲ್ಲ.

3. ಇದಲ್ಲದೇ, ಅಧಿಕಾರದ ಸಮರ್ಥ ನಿರೋಜನೆ ಮತ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುವ - ಹೊಂದಿಸುವ ಅಗತ್ಯದ ಕೊರತೆ ಆನಂತರದ ಸಮಸ್ಯೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ಉದಾಹರಣೆಯೆಂದರೆ, ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ತಡೆ ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ 13 (ಡಿ)ಯ ಪರಿಣಾಮ. ಇದರಡಿ ಯಾವುದೇ ತೀರ್ಮಾನಗಳನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸಬಹುದೆಂದಿರುವುದು ಒಂದು ಬಗೆಯ ಭಯ ಮತ್ತು ತಟಸ್ಥ (ಯಾವ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನೂ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗದ) ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತದೆ. ಯಾಕೆಂದರೆ, ಯಾವುದಾದರೂ ನಿರ್ಧಾರ

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಸುನಜ್ಜಿತ ಮತ್ತು ಸ್ವಂದನಶೀಲ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ಯೋಜನೆಯೇ ಸಾಗರಮಾಲಾ. ಬಂದಲನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಕೇಂದ್ರಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೂಲಕ ದೇಶದ ಅರ್ಥಿಕತೆಯ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಹೊಸ ಆಯಾಮ ನೀಡುವುದು ಹಾಗೂ ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರಧಾರಿಯಾಗುವುದು ಯೋಜನೆಯ ಗುಲ.

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಇಡೀ ದೇಶವನ್ನು ಒಂಬತ್ತು ಕಡಲು ಹೊಂದಿರುವ ರಾಜ್ಯಗಳ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದಡಿ ಒಂಬತ್ತು ಸಾಗರ ವಲಯಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಲಾಗುವುದು. ಸ್ಥಳೀಯ ಕೈಗಾಲಿಕೆ, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮುಂತಾದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮನ್ವಯಗೊಳಿಸಿ ಪ್ರತಿ ವಲಯಕ್ಕೂ ಅತ್ಯಂತ ಸುಸ್ಥ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಾಗುವುದು. ಈ ಎಲ್ಲ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಒಂದೆಡೆ ಕ್ರೋಢೀಕರಿಸಿ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಸಾಲುಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಅವುಗಳ ಸುತ್ತ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಆಗ ಬಂದರುಗಳ ಕೇಂದ್ರಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿತ್ತು.

ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ಸಚಿವಾಲಯ, ಅಂತರರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ-ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ನಡುವಣ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸಲಿಂವೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವಿರಲಿವೆ. ಇದಲ್ಲದೇ, ಎಲ್ಲ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲೂ ಅಲ್ಲಿನ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧನೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಯೂ ಇರಲಿವೆ. ಖಾಸಗಿ-ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಸಂಪೂರ್ಣ ಕಾರ್ಯಸಾಧನೆಗೆ ನೇತೃತ್ವ ವಹಿಸಲು (ಖನ್ಯಾನ್-ಆನ್ವಯ-ನಿರ್ಮಾಣ) ಕೇಂದ್ರ ಬಂದರುಗಳ ಸಚಿವಾಲಯ ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದೆ.

ಕೈಗೊಂಡರೆ ಅದನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಂದು, ತೀರ್ಮಾನ ವಿಳಂಬ ಮಾಡಿದರೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಲಾಭವನ್ನು ಪಟ್ಟಭದ್ರ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳು ಪಡೆಯಬಹುದು. ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ನೆಲೆಯ ಖಾಸಗಿ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ವಿಶಿಷ್ಟ-ವಿಭಿನ್ನವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಸಮಗ್ರ ಪರಿಹಾರ ಅಥವಾ ಸಂಪೂರ್ಣ ಪರಿಹಾರವೆಂಬುದಾಗಲಿ ಇರದು. ಆದರೆ ತೀರ್ಮಾನ ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಹಾಗೂ ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪರಿಹಾರಗಳು ಇದ್ದೇ ಇವೆ.

4. ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕಗೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಆಧುನಿಕ ಸಂದರ್ಭದ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವಂತಾಗಲು ಪೂರಕ ಪಾಲುದಾರರನ್ನು ಹೊಂದಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಈ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ, ಸುಂಕ, ಆರೋಗ್ಯ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಇಲಾಖೆಗಳೂ ಸಮಾನ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದುವ ಮೂಲಕ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯತಗೊಳಿಸಬೇಕಿದೆ.

5. ಉಳಿದಂತೆ, ಕಂಪನಿಗಳು/ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ. ಬಂದರುಗಳು ವಿವಿಧ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ

ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಸಾಗಣೆ ಸೇವೆ ಪೂರೈಕೆದಾರರು, ಏಜೆಂಟರು, ಸಾಗಣೆದಾರರು ಹಾಗೂ ಸರಕು ರವಾನೆದಾರರನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ಇವೆಲ್ಲವೂ ರಘುದಾರರು ಮತ್ತು ಆಮದುದಾರರನ್ನು ಶೋಷಿಸದಂತೆ, ಸುಲಿಗೆ ಮಾಡದಂತೆ ಕಠಿಣ ಎಚ್ಚರ ವಹಿಸಬೇಕು. ಸೇವೆ ಮತ್ತು ದರಗಳನ್ನು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನೆಲೆಯ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ನಿಯಮಗಳಡಿ ನಿಗದಿಗೊಳಿಸಬೇಕಲ್ಲದೇ, ಹೆಚ್ಚು ಪಾರದರ್ಶಕಗೊಳಿಸಬೇಕು. ವ್ಯವಹಾರ ಪದ್ಧತಿಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಸ್ಪಷ್ಟ ಕಾನೂನು ಇದುವರೆಗೂ ನಮ್ಮಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಯಾವುದೇ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರು ಇಷ್ಟೊಂದು ಅಪಾರದರ್ಶಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಾರದು ಮತ್ತು ಹೊಂದಿರಬಾರದು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಇಂಥ ಹಲವು ಹಳೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸುಸಜ್ಜಿತಗೊಳಿಸುವ, ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ನೆಲೆಗೆ ಪುನರ್ ರೂಪಿಸುವಂಥ ಮಹತ್ತರ ಉದ್ದೇಶದ ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಅಡ್ಡಿಯಾಗಬಾರದು.

6. ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಪಾತ್ರವೂ ಮಹತ್ತರವಾದುದ್ದೇ. ನಿರ್ಮಾಣ, ಹೊಂದುವ ಮತ್ತು ವರ್ಗಾಯಿಸುವ (BOT) ಮಾದರಿಗಳ ಖಾಸಗಿ ಮಾದರಿಗಳೂ ಸರಕಾರಿ ಒಡೆತನದ ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಬಹುದು. ಬಂದರುಗಳ

ಆಧರಿಸಿದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಇಂದಿನ ಅತಿ ಅಗತ್ಯ. ನವಶೇವಾ ಮುಂಬಯಿ, ಮುಂದಾದಲ್ಲಿನ ಅದಾನಿ ಪೋರ್ಟ್, ಕಾಂಡ್ಲಾ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆ ನೆಲೆಯ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನೆಲೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಹಲವು ವಿಶೇಷ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಈ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರಕಾರದ ಸೂಕ್ತ ಉದ್ದೇಶ ಕಾರ್ಯಸಾಧನೆಗೆ ಪೂರಕವಾದ ನೀತಿಗಳು ಕೆಲವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾದಾವು. ಆದಾಯ ಹಂಚಿಕೆ ವಿಧಾನದಡಿ ವಿಶಿಷ್ಟವಾದ ತ್ರೈಲ ಘಟಕಗಳು, ರಾಸಾಯನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ಕಬ್ಬಿಣ ಅದಿರಿನ ಸಂಸ್ಕರಣೆ-ಸಾಗಣೆಯಂತ ಹಲವು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಕೆಲವು ಬಂದರುಗಳ ಸುತ್ತ ಈಗಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿವೆ.

ಪ್ರತಿ ಬಂದರುಗಳ ವಿಶೇಷ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಲೇ, ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಸೇವೆ ಪೂರೈಸುವ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಬಂದರುಗಳಾಗಬೇಕು ಹಾಗೂ ಬಂದರುಗಳ ಕೇಂದ್ರಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ-ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆ ಅನುಷ್ಠಾನ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಬೇಕೆಂಬುದರ ನೆಲೆಯ ಅಂಶಗಳಿವು. □

ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗ
ವಾರ್ತಾ ಮತ್ತು ಪ್ರಸಾರ ಸಚಿವಾಲಯ
ಯೋಜನಾ - ಕನ್ನಡ, ಮೊದಲನೆಯ
ಅಂತಸ್ತು, 'ಎಫ್'ವಿಂಗ್, ಕೇಂದ್ರೀಯ
ಸದನ, ಕೋರಮಂಗಲ,
ಬೆಂಗಳೂರು - 560 034.
ದೂರವಾಣಿ : 080 - 25537244.
E-mail : yojanakannada@yahoo.com

ಕ್ರಿಸ್‌ಮಸ್ ಹಾಗೂ ಹೊಸ ವರ್ಷದ
ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗದ
ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಪುಸ್ತಕಗಳ ಪ್ರದರ್ಶನ
ಹಾಗೂ ಮಾರಾಟ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.
ಅವಧಿ 23.12.2015 ಲಿಂದ
08.01.2016 ರವರೆಗೆ. ಈ
ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಪುಸ್ತಕಗಳ ಮೇಲೆ
ಕನಿಷ್ಠ ಶೇ. 10 ರ ಲಿಯಾಯ್ತು ಇರುತ್ತದೆ.

ವ್ಯಾಪಾರದ ಸಮಯ :
ಸೋಮವಾರದಿಂದ ಶುಕ್ರವಾರದವರೆಗೆ
ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 11.00 ರಿಂದ ಸಂಜೆ 4.00ರ ವರೆಗೆ

ರೈಲು : ತುಟ್ಟ ತುಂದೂ ಸಂಪರ್ಕ



* ಸುನಿಲ್ ಕುಮಾರ್



ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ 1850 ರ ಮೊದಲು ರೈಲ್ವೆ ಹಳಿಗಳೇ ಇರಲಿಲ್ಲ. 1853 ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ರೈಲ್ವೆ ಹಳಿಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದರ ಮೂಲಕ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆ (ಭಾ.ರೈ.) ಜಾಲ ಇಂದು ದೇಶದ ಮೂಲೆ ಮೂಲೆಗಳನ್ನು ಮುಟ್ಟಿದೆ. ಪ್ರತಿದಿನ 21000 ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳ ಸೇವೆ ನೀಡುವ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆ ಇಂದು ವಿಶ್ವದ ಮೂರನೇ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಜಾಲವಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿದಿನ 23 ಮಿಲಿಯನ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು 8000 ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳಿಂದ ಕೊಂಡೊಯ್ಯುವ 13000 ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು, ಇದು ಇಡೀ ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾದ ಎಲ್ಲ ಜನರನ್ನು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದಕ್ಕೆ ಕರೆದೊಯ್ಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಮ. ಈ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲದೆ, 8000 ಗೂಡ್ಸ್ ರೈಲುಗಳು 3 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ನುಗಳಷ್ಟು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿದಿನ ಸಾಗಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಸಾಗುವ ಹಳಿಗಳ ಉದ್ದವೇ 65000 ಕಿಮೀ ಗಳಷ್ಟಿದ್ದು, ನಮ್ಮ ಭೂಮಿಯ ಸುತ್ತಳತೆಯ ಒಂದೂವರೆ ಪಟ್ಟು ಇದೆ. 2012-13 ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ, ಚೀನಾ, ರಷ್ಯಾ ಮತ್ತು ಯು.ಎಸ್. ಎ. ದೇಶಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಒಳಗೊಂಡ, ವಿಶ್ವದ ಕೆಲವೇ ದೇಶಗಳ ಸಾಲಿಗೆ ಭಾರತ ಸೇರಿದೆ. 2013-14 ರಲ್ಲಿ 1.05 ಬಿಲಿಯನ್ ಟನ್ನುಗಳಷ್ಟು ಸರಕನ್ನು ಸಾಗಿಸಿದ್ದ ಭಾ.ರೈ. 2014-15 ರಲ್ಲಿ 1.1

ಬಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಅಂದಾಜಿದೆ.

ಸಂಪರ್ಕ

ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಜೀವ ನಾಡಿ. ದೇಶದ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಹರಡಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇತುವೆಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ, ನಮ್ಮ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಮತೋಲಿತವಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದೆ. ಈ ಕಳೆದ 64 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ಸರಕು ಸಾಗಣೆ 1344 ಪ್ರತಿಶತ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ದೂರ 1624 ಪ್ರತಿಶತ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಂವಾದಿಯಾಗಿ, ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ 23 ಪ್ರತಿಶತ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಜೋಡಿ ಹಳಿ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಹಳಿಗಳಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳು 289 ಪ್ರತಿ ಶತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಈ ಕಳೆದ 64 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಪಟ್ಟಿ - 1 ತಿಳಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳು

2014-15ರಲ್ಲಿ 723 ಕಿ.ಮೀ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ, 1983 ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸ ಹಳಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ಇದು ಒಂದು ವಾರ್ಷಿಕ ದಾಖಲೆಯಾಗಿದೆ. ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಮತ್ತು ಕಬ್ಬಿಣದ ಸಾಗಣೆಯನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲು, ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಮತ್ತು ಇಂಧನ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಜಾರ್ಖಂಡ್ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆ ಭಾ.ರೈ. ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಜಾರ್ಖಂಡ್ ರಾಜ್ಯದ ನಿಯೋಜಿತ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ನಿಕ್ಷೇಪಗಳ ಬಳಿಗೆ ರೈಲನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯಲು ಸಹಾಯವಾಗುವುದೆಂದು ಭಾವಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಮತ್ತು ಉಕ್ಕು ಮತ್ತು ಕಬ್ಬಿಣ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಕಂಪನಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆ ಸಹ ಇದೆ ಮತ್ತು ಇದನ್ನು ಜಂಟಿ ಸಹಯೋಗದ ಕಂಪನಿಗಳನ್ನು ನಿಯೋಜಿಸಲು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ವಿಶೇಷ ಬಳಕೆಯ ವಾಹಕ - ಎಸ್‌ಪಿವಿ ಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು 17 ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ತಮ್ಮ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಸೂಚಿಸಿವೆ. ಈ ಸೂಚನೆ ಇದೀಗ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಂಸದೀಯ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿದೆ. ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ದಿಫಿ ಮತ್ತು ಜಯಪುರ ಬಂದರುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಈಗಾಗಲೇ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ರೇವಾಸ್, ನಾಗೋಲ್ ಮತ್ತು ಆಂಟುನಾ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕೆಲಸ ಮುಂದುವರಿಸುವಂತೆ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದೇ ಜುಲೈ 2015 ರಲ್ಲಿ ತುನಾ ಬಂದರಿನ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೇವೆಗೆ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ನಾಗೋಲ್ ಬಂದರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ವಿಸ್ತೃತ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಭದ್ರಕ್ ಮತ್ತು ನಾಗುಂಡಿ ನಡುವಿನ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಿಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಪೊರೇಟ್ ಮತ್ತು ವಿಜಯವಾಡ ನಡುವಿನ ಮಾರ್ಗದ ಹಣಕಾಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗೆಗಿನ ಟೆಂಡರ್ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸೇವೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟ

ತನ್ನ ಗ್ರಾಹಕರ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಈಡೇರಿಸುವುದೇ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ಸವಾಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸೇವೆಗಳೆರಡನ್ನೂ ಬಾಧಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಬಂಡವಾಳದ

* ಮಾಜಿ ಸದಸ್ಯ, ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡ್. E-mail : sunilk2202@yahoo.co.in

ಪಟ್ಟಿ - 1 : ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರಮುಖ ನಿಯತಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ	1950-51	2013-14			ಶೇ. ಬದಲಾವಣೆ
(ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ - ಎಲ್ಲ ಗೇಜು ಸೇರಿ)					
	(ಬ್ರಾ.ಗೇ) (ಮೀ.ಗೇ) (ನ್ಯಾ.ಗೇ)	(ಬ್ರಾ.ಗೇ) (ಮೀ.ಗೇ)	(ನ್ಯಾ.ಗೇ).	(ಬ್ರಾ.ಗೇ)	(ಮೀ.ಗೇ) (ನ್ಯಾ.ಗೇ)
	25258 24185 4153	58175 5334	229 7		
ಒಟ್ಟು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ (ಎಲ್ಲ ಗೇಜುಗಳೂ ಸೇರಿ)	59,315	89,987			52%
ಒಟ್ಟು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ ಜೋಡಿ ಮತ್ತು ಬಹು ಹಳಿ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ)	90,500 (1964-65)	1,14,907			27%
ಸರಕು ಸಾಗಣೆ (ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್)	5,127	19,887			289%
(ಬೋಗಿಗಳ ತಿರುಗು ಪಾಳಿ (ದಿನಗಳು)	73	1,054			1344%
ವ್ಯಾಗನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	11	5.13			(-)-54%
ಪ್ರಯಾಣಿಕರು - ಹೊರಡುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ (ಮಿಲಿಯನ್)	4.14	13.65			230%
ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಿ.ಮೀ (ಮಿಲಿಯನ್)	1,284	8,420			556%
ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ಹೊರಡುವ ರೈಲುಗಳು (1982-83 ನ್ನು ಮೂಲ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು)	66,517	11,58,742			1642%
ಜಾಗ/ಬರ್ತ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ (ಉಪನಗರ ರೈಲುಗಳು)	6,392	12,874			102%
ಜಾಗ/ಬರ್ತ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ (ಉಪನಗರ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಹೊರಟು ಪಡಿಸಿ)	87,986	15,28,124			1637%
	8,54,678	36,43,42			327%

ಆಧಾರ : ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ವಾರ್ಷಿಕ ವರದಿ.

ಅವಶ್ಯಕತೆ ಒಂದು ಸವಾಲಾದರೆ ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವುದೂ ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯ ಆಯಾಮವಾಗಿದೆ.

ಸ್ವಚ್ಛತೆ, ಸಮಯಪ್ರಜ್ಞೆ ಕೊಡುವ ಊಟದ ಗುಣಮಟ್ಟ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಕಾದಿರಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಸುಲಭವಾಗಿಸುವುದು - ಇವೆಲ್ಲ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾದ ವಿಷಯಗಳು. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ, ಭಾರ್ಯೆ. ಯು ಈ ಮುಂದಿನ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದೆ.

ಸ್ವಚ್ಛತೆ

* ಸ್ವಚ್ಛ ರೈಲು: ಸ್ವಚ್ಛ ಭಾರತ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಚ್ಛತೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲ ಕಡೆ ಕಾರ್ಯಗತಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಹೊಸ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ.

* ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಿರ್ಮಲ ಮತ್ತು ಸ್ವಚ್ಛ ಪರಿಸರವನ್ನು ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಗೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಬದ್ಧತೆ ಇದ್ದು, ಅದು ರೈಲ್ವೆಹಳಿ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೂ ಅನ್ವಯವಾಗಬೇಕೆಂಬ ಉತ್ಕಟ ಬಯಕೆಯಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ, ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವನ್ನು ರಕ್ಷಣಾ ಸಂಶೋಧನಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಹಯೋಗದಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದೆ. ಈಗ ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಇರುವ ನೇರ ವಿಸರ್ಜನೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಉಳ್ಳ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ಮುಂದಿನ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬದಲಿಸಬೇಕೆಂದು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿದೆ. 2016-17 ರಿಂದ ತಯಾರಾಗುವ ಎಲ್ಲ ಹೊಸ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ತಂತ್ರ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. * ಯಾವ ಯಾವ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ, ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲೇ ಸ್ವಚ್ಛತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇರುತ್ತಾರೋ ಅಂತಹ

ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ, ಕಸ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗೆ ಮತ್ತು ವಿಲೇವಾರಿಗೆ ಬಿಸಾಡಬಹುದಾದ ಚೀಲಗಳನ್ನು ಇಡಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ವಾತಾನುಕೂಲಿಯಲ್ಲದ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲೂ ಕಸದ ಡಬ್ಬಿ ಇರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. * ಈ ಜೂನ್ 2015 ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ, 6% ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ 100 ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. 650 ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಗುರಿ ಹೊಂದಲಾಗಿದೆ. * ಹೊಸದಾಗಿ ತಯಾರಾಗುತ್ತಿರುವ ಎಲ್ಲ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ, ಜೈವಿಕ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಒದಗಿಸಲು ನಿರ್ಣಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. * 500 ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಸ್ವಚ್ಛತಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೈಲಿನಲ್ಲೇ ಇರುವಂತೆ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಇನ್ನೂ 100 ರೈಲುಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗುವುದು. * ಹಾಸಿಗೆ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ತೊಳೆಯಲು, ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು

ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲದ ವಿಸ್ತರಣೆ (ಕಳೆದ ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	ಒಟ್ಟು
1 ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳು	258	709	725	501	450	2643
2 ಗೇಜ್ ಬದಲಾವಣೆ (ಕಿ.ಮೀ)	1516	837	855	605	404	4217
3 ಜೋಡಿ ಹಳಿ (ಕಿ.ಮೀ)	448	769	750	705	708	3380
4 (ರೈಲ್ವೆ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ)	1117	975	1165	1317	1350	5924

ಮೂರು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ - ಕೊಚಿವೇಲಿ, ಮಾಲ್ವಾ ಮತ್ತು ಸಾಂತ್ರಾಗಚ್ಚಿ. ಇನ್ನೂ 29 ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಇದೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲದ ವಿಸ್ತರಣೆ

ಕಳೆದ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸೇರ್ಪಡೆ ಪ್ರತಿ ಶತ 74 ರಷ್ಟಿದ್ದು, ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಯೋಜನೆಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರತಿಶತ 167 ಮತ್ತು 21 ಪ್ರತಿಶತ ವೃದ್ಧಿಯಾಗಿವೆ.

ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸ್ನೇಹಿ ಇ-ಉಪಕ್ರಮಗಳು

* ಕಾಯ್ದಿರಿಸಲಾಗದ ಟಿಕೆಟ್ ಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಉದ್ದದ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು, ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಮೂಲಕ ಕಾಗದವಿಲ್ಲದ ಟಿಕೆಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಆಯ್ದು ಕೆಲವು ಉಪನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. * 1000 ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ, ಜಾಲತಾಣದ ಮೂಲಕ ಊಟವನ್ನು ಕಾದಿರಿಸುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. * ಜಾಲತಾಣದ ಮೂಲಕ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಕೋಣೆಗಳನ್ನೂ ಕಾದಿರಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. * 22 ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಇ-ವಿವಿಧ ಸೇವೆ ಸಿಗುವ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. * ಎಲ್ಲ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್ ಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ದುರಾಂತೋ ಎಕ್ಸ್ ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ, ಮುಂದೆ ಬರುವ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮೊದಲೇ ತಿಳಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು 8.7.2015ರಿಂದ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. * ಎಲ್ಲಾ ಎ-1 ಮತ್ತು ಎ ಕಲಮಿನಲ್ಲಿ ಬರುವ



ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಮತ್ತು 11 ಇತರೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ವೈ-ಫೈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇಡಿಯಾಗಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2016 ರ ಒಳಗೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳುವ ಅಂದಾಜಿದೆ.

* ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ತಮ್ಮ ದೂರನ್ನು ಎಸ್ ಎಮ್ ಎಸ್ ಮೂಲಕ ಕಳಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ನೈಋತ್ಯ ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ವರ್ಷದ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲೂ ಇದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಿದೆ.

ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಕೂಲ

* ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಶುದ್ಧ ನೀರನ್ನು ಒದಗಿಸಲು, ಯಾಂತ್ರಿಕತೆ ನೀರು ಮಾರಾಟ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ನೀತಿ ಸಂಹಿತೆಯನ್ನು ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ. * ಎಲ್ಲಾ ಸಾಮಾನ್ಯ ದರ್ಜೆ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಮೊಬೈಲ್ ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗುವುದು. * ಹೊಸ ದೆಹಲಿ-ಚಂಡೀಗಢ ಶತಾಬ್ದಿ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾದರಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸ್ನೇಹಿ ಮನರಂಜನಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದೆ. * ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾಣುವ ಕಾಯುತ್ತಿರುವವರ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು, 460 ರೈಲುಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 1000 ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. * 400 ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮೂಲಭೂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಲು, ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಂಸದೀಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಮಿತಿಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. * ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು, ಹೊಸ ದೆಹಲಿ, ಅಲಹಾಬಾದ್, ವಾರಣಾಸಿ, ಲಕ್ನೋ, ಗೌಹಾಟಿ, ಜಯಪುರ, ಪುಣೆ, ಭೋಪಾಲ, ಅಮೃತಸರ ಮತ್ತು ನಾಗಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಉಪ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. * ಪಾರ್ಸೆಲ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ



ಜೈವಿಕ ಶೌಚಾಲಯದ ಟ್ಯಾಂಕ್

ಮತ್ತು ಇದರ ಸೇವೆ ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸಲು, ದೆಹಲಿ-ಹೌರಾ ಮತ್ತು ದೆಹಲಿ-ಮುಂಬೈ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ, ಗ್ರಾಹಕರು ತಮ್ಮ ಪಾರ್ಸೆಲಿನ ಬಗ್ಗೆ ಜಾಲತಾಣದಲ್ಲಿ ನೋಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಾರ್ಸೆಲ್ ಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಹುಡುಕಲು ಬಾರ್ ಕೋಡ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೂ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. * ಹಾಸಿಗೆ ದಿಂಬುಗಳ ಹೊಸ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲು, ಕೇಂದ್ರೀಯ ಫ್ಯಾಷನ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. * ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರಿಗಾಗಿ ಇರುವ ಕಾದಿರಿಸಿದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಎರಡರಿಂದ ನಾಲ್ಕಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. * ಗರ್ಭಿಣಿ ಸ್ತ್ರೀಯರು ಮತ್ತು ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಆದಷ್ಟು ಕೆಳಗಿನ ಬರ್ತ್ ಕೊಡುವಂತೆ ಬೋಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಪರಿವೀಕ್ಷಕರಿಗೆ ನಿರ್ದೇಶನ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. * ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮೇಲಿನ ಬರ್ತ್ ಹತ್ತಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಏಣಿಯನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. * 138 ಮತ್ತು 182 ಎಂಬ ಎರಡು ಅಹೋರಾತ್ರಿ (24 x 7) ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸಹಾಯವಾಣಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಮಯ ಪಾಲನೆ

ಗ್ರಾಹಕರ ನಿರೀಕ್ಷೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರೈಲುಗಳ ಮತ್ತು ಇತರ ಸೇವೆಗಳ ಸಮಯ ಪಾಲನೆ ಅತಿ ಮುಖ್ಯ ಅಂಶ. 31.12.2014ರಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಭಾ.ರೈ. 2558 ಮೈಲ್/ಎಕ್ಸ್ ಪ್ರೆಸ್ - ದಿನಂಪ್ರತಿ ಇರುವ ಮತ್ತು ವಾರದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಓಡುವ ರೈಲುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಸಹಾಯದಿಂದ ಬೋಗಿಗಳ ಸಮಗ್ರ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿದ್ದರಿಂದ, ಆನ್‌ಲೈನ್ ಮೂಲಕ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಸಮಯಪಾಲನೆ 80 ಪ್ರತಿಶತದಷ್ಟಿದೆ ಮತ್ತು ಇದನ್ನು

ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಲು ನಿರಂತರ ಪರಿಶ್ರಮ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕಾಳಜಿ

2013-14 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ಸರಾಸರಿ 21598 ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ 12961 ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಗಾಡಿಗಳಾಗಿದ್ದು ಅವು 23 ಮಿಲಿಯನ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದವು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 1058 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ನುಗಳಷ್ಟು ಸರಕನ್ನು ಸಾಗಿಸಲಾಯಿತು. ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಗಾಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಬೇಕಾದರೆ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ನೀಡಿ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಅತಿ ಅವಶ್ಯಕ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಸಾಂದರ್ಭಿಕ ರೈಲು ಅಪಘಾತಗಳು

ಅಪಘಾತ ಎನ್ನುವುದು, ಬೇರೆ ಬೇರೆ ತರಹದ ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಇರಬಹುದು. ಸಾಂದರ್ಭಿಕ ರೈಲು ಅಪಘಾತಗಳು - ಮಾನವ ಜೀವ ಹಾನಿ ಅಥವಾ ಗಂಭೀರ ಸ್ವರೂಪದ ಗಾಯ, ರೈಲ್ವೆ ಆಸ್ತಿಗೆ ತಗಲುವ ಧಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಒಂದು ಹಂತದ ಮೇಲೆ ರೈಲು ಸಂಚಾರದ ಮೇಲೆ ಗಂಭೀರ ಪರಿಣಾಮ - ಇಂಥವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ರೈಲುಗಳು ಪರಸ್ಪರ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವುದು, ಹಳಿ ತಪ್ಪುವಿಕೆ, ಅಗ್ನಿ ಪ್ರಮಾದ, ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ವಾಹನಗಳು ರೈಲಿಗೆ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವುದು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಇತರೆ ತರಹದ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಸಾಂದರ್ಭಿಕ ಅಪಘಾತಗಳೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಈ ಭಿನ್ನ ಮಾದರಿಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡಬಹುದು. 1. ಲೆವೆಲ್ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ಅಪಘಾತಗಳು 2. ಹಳಿ ತಪ್ಪುವಿಕೆ 3. ಅಗ್ನಿ ಪ್ರಮಾದಗಳು 4. ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವುದು.

ರೈಲು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಜಾಗತಿಕ ಮಾನಗಳು

2012-13 ಮತ್ತು 2013-14 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಾದ ಅಪಘಾತಗಳ

ಸಂಖ್ಯಾಪ್ರಮಾಣವನ್ನು 2012ರಲ್ಲಿ ಯೂರೋಪಿನಲ್ಲಿನ ಅವಘಡಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಲಾಯಿತು. 2012-13 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಅಪಘಾತಗಳ ಪ್ರಮಾಣ 0.201 ಪ್ರತಿ ಮಿಲಿಯನ್ ರೈ.ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದದ್ದು, 2013-14 ರಲ್ಲಿ 0.14% ಆಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದಲ್ಲಿ 2012 ರಲ್ಲಿ ಯೂರೋಪಿನಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರಮಾಣ 0.210 ರಷ್ಟಿದೆ. ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಸತ್ತವರ ಪ್ರಮಾಣ 2012-13 ರಲ್ಲಿ 0.24 ಇದ್ದದ್ದು 2013-14 ರಲ್ಲಿ 0.14% ಆಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರಮಾಣ ಯೂರೋಪಿನ 1.033 ಗಿಂತಲೂ ಉತ್ತಮವಾಗಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಆದರೂ ಈ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಇನ್ನೂ ತಗ್ಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಯೂರೋಪಿಯನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರೈಲುಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಿದ್ದರೂ, ನಮ್ಮ ಸುರಕ್ಷತಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಲು ಇನ್ನೂ ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಕಾರಣಗಳು

ಭಾ.ರೈ. ಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸುವುದು ಮಾನವ ರಹಿತ ರೈಲ್ವೆ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳಲ್ಲಿ. ಬಹು ಮಟ್ಟಿಗೆ, ಈ ಅಪಘಾತಗಳು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ಚಾಲಕರು, ಮೋಟರ್ ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆ ಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿತವಾಗಿರುವ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸದೇ ಇರುವುದರಿಂದಲೇ ಆಗಿದೆ.

ರೈಲ್ವೆ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳ ವರ್ಜನೆ

1.4.2015 ರ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 29,487 ಲೆವೆಲ್ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ಗಳಿದ್ದು ಅದರಲ್ಲಿ 65 ಪ್ರತಿಶತ (19047) ರೈಲ್ವೆ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರತಿಶತ 35 ರಷ್ಟು ಮಾನವರಹಿತ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ಗಳಾಗಿವೆ. ಈಗ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಗೆ 39000 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಅನುದಾನದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಈ ವರ್ಷ ಆದಷ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತ ಗತಿಯಿಂದ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರೈಲ್ವೆ ಹಳಿಗಳ ಆಧುನೀಕರಣ

ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಟ್ಟು ಹಳಿಗಳ ಉದ್ದ 1,14,90% ಕಿ.ಮೀ. ಗಳು., ಇದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 4500 ಕಿ.ಮೀ ಹಳಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿವರ್ಷ ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಣಕಾಸಿನ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ, ಈ ನವೀಕರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯ ಸಾಧನೆ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತ ಬರುತ್ತಿದೆ. 1.7.2014 ರಂತೆ, 5300 ಕಿ.ಮೀ. ಹಳಿ ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ವರ್ಷದ ಗುರಿ 2100 ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ, ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾದ ರೈಲ್ವೆಹಳಿ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮ - ಹೆಚ್ಚಿದ ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆಯ ಮೇಲೆ ಇಡಬಹುದಾದ ಭರವಸೆಯೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಮಾನವ ಕೇಂದ್ರಿತ ತಪ್ಪುಗಳು

ರೈಲ್ವೆ ಚಾಲಕರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದಿಂದ ಆಗುವ ತಪ್ಪುಗಳಿಂದ ಆಗಬಹುದಾದ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಹೊಸ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ರೈಲು ಬಂಡಿಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವ ಚಾಲಕರಿಂದ ಆಗುವ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು, (ಸ್ವಯಂ ಚಾಲಿತ ರೈಲು ರಕ್ಷಣೆ - ಎಟಿಪಿ) ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಈ ಸ್ವಯಂ ಚಾಲಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಈಗ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಿತ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಭಾರತದ ಉಳಿದ ಕಡೆಯೂ ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ಜರೂರು ಇದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ ಮೆಟ್ರೋಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ರಕ್ಷಣಾ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ (ಟಿಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಎಸ್) ಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಬೇಕಾದ ಹಣಕಾಸು

2003-08 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿಶೇಷ ರೈಲ್ವೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿ (ಎಸ್ ಆರ್ ಎಸ್ ಎಫ್) ಹಂತ-1 ರ ಮೊತ್ತ 1631 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗಿದ್ದು ಅದನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಸದೃಢಗೊಳಿಸಲು ಬಳಸಲಾಯಿತು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ನಿಧಿಯನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಬಲಪಡಿಸುವುದು, ಸಿಗ್ನಲಿಂಗ್

ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ದುರಸ್ತಿಗೊಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಹಳಿ ಮತ್ತು ಬೋಗಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಬಳಸಲಾಯಿತು. ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2001 ರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಅನಿಲ್ ಕಾಕೋಡ್ಕರ್ ಅವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಉನ್ನತ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಸಮಿತಿಯು ತನ್ನ ವರದಿಯನ್ನು ಫೆಬ್ರವರಿ 2012 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿತು. ಆ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ, ರೈಲ್ವೆ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಐದು ವರ್ಷದ ಅವಧಿಗೆ ಸುಮಾರು 1,03,110 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ 20,000 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಮತ್ತು ಇದು ಐದು ವರ್ಷ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು, ಈ ವಿಶೇಷ ರೈಲ್ವೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಯನ್ನು ಎರಡನೇ ಹಂತಕ್ಕೂ ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕೆಂದು ಹಣಕಾಸು ಸಚಿವಾಲಯವನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದೆ. ಇದು ಕಾಕೋಡ್ಕರ್ ಸಮಿತಿಯ ಶಿಫಾರಸನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕಾದ ವಿಭಾಗಗಳು

ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಬಲಪಡಿಸಲು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ಈ ಮುಂದಿನ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

- * ರೈಲ್ವೆ ಹಳಿಗಳ ನವೀಕರಣ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ನಿರ್ಮಾಣ.
- * ಹಳಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ವೆಲ್ಡಿಂಗ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ, ವೆಬ್ ಸ್ಟ್ರಿಕ್‌ಗಳ ಅಳವಡಿಕೆ.
- * ಶ್ರವಣಾತೀತ ಧ್ವನಿತರಂಗ ಆಧರಿತ ಬಿರುಕು ಪತ್ತೆ ಮಾಡುವ ಸಾಧನಗಳು ಮತ್ತು ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ಹಳಿ ದುರಸ್ತಿ.
- * ಹಳಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳು.
- * ಅವಧಿ ಮುಗಿದಿರುವ ಸಿಗ್ನಲ್ ಗೇರ್ ಗಳ ಬದಲಿಕೆ, ಹಳತಾಗಿರುವ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲ್ವೆಯ ತಂತಿ ಮುಂತಾದವುಗಳ ದುರಸ್ತಿ, ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಬ ಮತ್ತು ಚೌಕಟ್ಟುಗಳ ತಪಾಸಣೆ ಮತ್ತು ಬದಲಾವಣೆ.
- * ರೈಲು ರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ (ಟಿಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಎಸ್ ಮತ್ತು ಟಿಪಿಸಿಎಎಸ್) * ಜಂಗಮ ರೈಲು ರೇಡಿಯೊ ತರಂಗ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. * ರೈಲು ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಕಿ ಮತ್ತು ಹೊಗೆ ಪತ್ತೆ ಹಚ್ಚುವ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವುದು.
- * ಅಪಘಾತ ತಡೆಯುವ ಯೋಗ್ಯತೆಯುಳ್ಳ ಕಾಪುಪಡೆ. * ರೈಲ್ವೆ ಬೋಗಿಗಳ ಆಧುನೀಕರಣ, ರೈಲು ತಪಾಸಣೆ ಸೌಲಭ್ಯ

ಭಾರತೀಯ ರೈಲಿನ ಮತ್ತು ಯುರೋಪಿನ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಆದ ಅಪಘಾತಗಳ ತುಲನಾತ್ಮಕ ನೋಟ				
(2012ರಲ್ಲಿ ಆದ ಅಪಘಾತಗಳ ಸರಾಸರಿ)				
ಕ್ರಮ ಸಂ.	ರಾಷ್ಟ್ರ	ಒಟ್ಟು ಅಪಘಾತಗಳು	ಒಟ್ಟು ಮಿಲಿಯನ್ ಕಿ.ಮೀ.	ಅಪಘಾತಗಳು (ಪ್ರತಿ ಮಿಲಿಯನ್ ಕಿ.ಮೀ.)
1	ಯುನೈಟೆಡ್ ಕಿಂಗ್ ಡಮ್	26	535.59	0.05
2	ಸ್ವಿಟ್ಜರ್	22	188.3	0.12
3	ಜರ್ಮನಿ	139	1038.11	0.13
4	ಡೆನ್ಮಾರ್ಕ್	10	63.06	0.16
5	ಫ್ರಾನ್ಸ್	85	511.9	0.1%
6	ನೆದರ್ ಲ್ಯಾಂಡ್ಸ್	25	149.9%	0.1%
%	ಭಾರತ	194	963.48	0.20
8	ಸ್ವಿಡನ್	33	140.43	0.23
9	ಬೆಲ್ಜಿಯಂ	24	99.26	0.24
10	ಆಸ್ಟ್ರಿಯಾ	44	149.8	0.29
11	ಫಿನ್ ಲ್ಯಾಂಡ್	16	50.89	0.31
12	ಪೋರ್ಚುಗಲ್	13	3%.5	0.35

ಮೂಲ : ಯುರೋಪಿಯನ್ ರೈಲ್ವೆ ಏಜೆನ್ಸಿ (ಇ ಆರ್ ಎ)

ಮತ್ತು ವಿಪತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. * ರೈಲ್ವೆ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಗ್ನಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಾಧನಗಳ ನವೀಕರಣ. * ಡೀಸೆಲ್ ಜನರೇಟರ್ ಗಳ ನವೀಕರಣ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಕೋಚ್ ಗಳ ಜೀವಾವಧಿಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ದುರಸ್ತಿಗಳು. * ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ನೌಕರರ ತಂಗುದಾಣಗಳು ಮತ್ತು ರೆನ್ಸಿಂಗ್ ರೂಮುಗಳ ನವೀಕರಣ

ಸಮಾರೋಪ

ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಮುಂದೆ ಇರುವ ಜರೂರತ್ತು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಎರಡು ಬಗೆಯದು - ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುವುದು. ಇದರ ಜೊತೆಜೊತೆಗೆ ಇರುವ ಅಗತ್ಯ - ರೈಲ್ವೆ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣವನ್ನು ವಿವೇಚನೆಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಗಳ ಆಧುನೀಕರಣ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆ. ಇಂದಿನ ಭಾರತದ ಜೀವನಾಡಿಯಾದ ರೈಲ್ವೆಯು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಹಣಕಾಸು - ಈ ಎರಡರಲ್ಲೂ ಸದೃಢವಾಗಿ ಇದ್ದು

ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಅನುದಾನ ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕಾದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಇದೆ. ಹೀಗಾದಲ್ಲಿ, ಅದು ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಒಟ್ಟು ಏಳಿಗೆ ತನ್ನ ಕಾಣಿಕೆ ನೀಡುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವೇ ಇಲ್ಲ.

ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗ
 ವಾರ್ತಾ ಮತ್ತು ಪ್ರಸಾರ ಸಚಿವಾಲಯ
 ಯೋಜನಾ - ಕನ್ನಡ, ಮೊದಲನೆಯ
 ಅಂತಸ್ತು, 'ಎಫ್'ವಿಂಗ್, ಕೇಂದ್ರೀಯ ಸದನ,
 ಕೋರಮಂಗಲ, ಬೆಂಗಳೂರು - 560 034.
 ದೂರವಾಣಿ : 080 - 25537244.
 E-mail : yojanakannada@yahoo.com
 ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗದ ಆಯ್ದ ಪುಸ್ತಕಗಳ ಮಾರಾಟ ದರದಲ್ಲಿ ಶೇ. 50 ರ ರಿಯಾಯಿತಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲಾಗಿದೆ. 31 ಡಿಸೆಂಬರ್ 2004 ರ ವರೆಗೆ ಪ್ರಕಟವಾಗಿರುವ ಪುಸ್ತಕಗಳ ಮೇಲೆ ಈ ರಿಯಾಯಿತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ನಮ್ಮ ಕಚೇರಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ ಪುಸ್ತಕ ಖರೀದಿಸಬಹುದು.
 ವ್ಯಾಪಾರದ ಸಮಯ :
 ಸೋಮವಾರದಿಂದ ಶುಕ್ರವಾರದವರೆಗೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 11.00 ರಿಂದ ಸಂಜೆ 4.00ರ ವರೆಗೆ

ಭಾರತದ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ



ರೇಷಿದ ಎರಡು ದಶಕಗಳು ಭಾರತದ ನಗರ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಾಂದ್ರತೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ಕಂಡಿವೆ. ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಶೇ 3ರಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಈ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು 2011ರ ಜನಗಣತಿ ವರದಿಯಂತೆ 377 ಮಿಲಿಯನ್ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಈಗ ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ 31ರಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ. 2026ರವೇಳೆಗೆ ಇದು ಶೇ 38ಕ್ಕೆ ಏರುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದ್ದು ಆಗ ನಗರದಲ್ಲಿನ ಜನರ ಸಂಖ್ಯೆ 534 ಮಿಲಿಯನ್ ಆಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. (ಪಾಪ್ಯುಲೇಷನ್ ಪ್ರೊಜೆಕ್ಷನ್ 2026)

ನಗರಗಳನ್ನು “ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯ ಇಂಜಿನ್‌ಗಳು” ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿನ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಒಟ್ಟು ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ. 30ರ ಸರಿಸುಮಾರಷ್ಟು ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಶೇ 62-63ರಷ್ಟು ಒಟ್ಟು ತಲಾದಾಯ (ಜಿ.ಡಿ.ಪಿ) ನಗರಗಳಿಂದಲೇ ಬರುತ್ತದೆ. (ಎಚ್.ಪಿ.ಇ.ಸಿ) ಮುಂದಿನ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೂಡ ಈ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ನಗರಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. 2030ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿ.ಡಿ.ಪಿಯ ಶೇ 75ರಷ್ಟು ಪಾಲು ನಗರಗಳಿಂದಲೇ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ನಗರಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿರುವ ಯಾವುದೇ ತೊಡಕು ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವುದು ನಿಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ವಿದ್ಯಮಾನಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ

ಭಾರತೀಯ ನಗರಗಳು ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಜನನಿಬಿಡತೆ, ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಹಸಿರು ಮನೆ ಅನಿಲ ಪರಿಣಾಮ, ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು, ವಾಹನ ಚಾಲನೆಗೆ ಬೇಕಾದ ಇಂಧನಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಬೇಡಿಕೆ ಹೀಗೆ ಹಲವು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ನಾವು ಅನುಭವದಲ್ಲಿಯೇ ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಮುಂದಿನ ಒಂದು ತಲೆಮಾರಿನಲ್ಲಿ ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ದ್ವಿಗುಣವಾಗುವ ಎಲ್ಲಾ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳೂ ಇರುವುದರಿಂದ ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಕೈ ಮೀರಿ ಹೋಗುವ ಎಲ್ಲಾ ಅಪಾಯಗಳೂ ಇವೆ. ನಗರ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ತೀವ್ರ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿನ ಚುರುಕು, ಭಾರತದಲ್ಲಿನ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. 2000ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ 52.37ರಷ್ಟಿದ್ದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹನ್ನೊಂದೇ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ 2011ರಲ್ಲಿ 121.63 ಮಿಲಿಯನ್ ಅನ್ನು ತಲುಪಿತು. ಅಂದರೆ ಶೇ 9ರಷ್ಟು ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಚಿತ್ರ-1ರಲ್ಲಿ ನೋಡ ಬಹುದಾದಂತೆ 1951ರಿಂದ 2011ರವರೆಗಿನ ಐವತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾದ ಏರಿಕೆ ಉಂಟಾಗಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಈ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು ನಿಜಕ್ಕೂ ಆತಂಕದ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

1951ರಲ್ಲಿ 0.3 ಮಿಲಿಯನ್ ಆಗಿದ್ದು 2011ರಲ್ಲಿ 142 ಮಿಲಿಯನ್ ಆಗಿದೆ. ನೋಂದಣಿಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ವಾರ್ಷಿಕ ಶೇ 10ರಷ್ಟಾಗಿದ್ದು ಅದೇ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ 3.4ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯಂತೆ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಕೂಡ ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ನಗರಗಳಂತೂ ತೀವ್ರವಾದ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿವೆ. ಕುತೂಹಲದ ಸಂಗತಿ ಎಂದರೆ ಮಹಾನಗರಗಳಾದ ಮುಂಬೈ ಮತ್ತು ಕೊಲ್ಕತ್ತಾಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಚಿತ್ರ-2ರಲ್ಲಿ ನೋಡ ಬಹುದಾದಂತೆ 2 ಮತ್ತು 3ನೇ ಶ್ರೇಣಿಯ ನಗರಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಕುರಿತ ಅಧ್ಯಯನ ಗುರುತಿಸಿರುವಂತೆ ಈ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ದಕ್ಷತೆ ವಾಹನಗಳ ಏರಿಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲು ಮುಖ್ಯವಾದ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಅಂದರೆ, ಸಮರ್ಪಕ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲದ ಚಿಕ್ಕ ನಗರಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದ ಸ್ವಂತ ವಾಹನಗಳ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿವೆ. ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಕೈ ಮೀರಿ ಹೋಗುವ ಮೊದಲು ಈ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಪಕಗೊಳಿಸಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

ವಾಹನಗಳ ಏರಿಕೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳು

ವಾಹನಗಳ ತೀವ್ರ ಪ್ರಮಾಣದ ಏರಿಕೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ



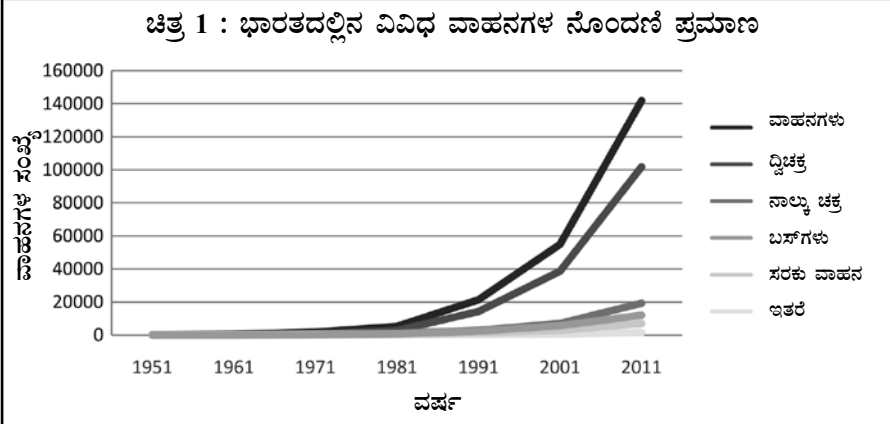
* ಕಾನಿಕಾ ಕಾಲ್

ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನಂತೆ ಪಟ್ಟಿ ಮಾಡ ಬಹುದಾಗಿದೆ.

* ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ - 1981ಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ವಾಹನಗಳ ಪ್ರಮಾಣ 26 ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದೇ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಂದ್ರತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ 3.35ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲದಲ್ಲಿನ ಕನಿಷ್ಠ ಏರಿಕೆ ವಾಹನಗಳ ತೀವ್ರ ಹೆಚ್ಚಳ ಅನೇಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಉಂಟಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

* ಕುಸಿದ ವೇಗದ ಪ್ರಮಾಣ - ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವದ ಬೇರಾವ ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣದಷ್ಟು ವಾಹನ ವೈವಿಧ್ಯತೆಯನ್ನು ನಾವು ಕಾಣ ಬಹುದಾಗಿದೆ. ಬೈಸಿಕಲ್‌ಗಳು, ಕಾರ್ ಮತ್ತು ಬಸ್‌ಗಳು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು, ಮೋಟಾರ್‌ಬೈಕ್‌ಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ವಿವಿಧ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಎಲ್ಲವೂ ಒಂದೇ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಪೈಪೋಟಿಯನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿ ವೇಗದಿಂದ ಚಲಿಸಬಲ್ಲ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಹಿಡಿದು ಮಂದಗತಿಯ ಚಲನೆ ದಾಖಲಿಸಬಲ್ಲ ವಾಹನಗಳೂ ಇವೆ. ಇವೆಲ್ಲವೂ ಒಟ್ಟಾಗಿ ಚಲಿಸುವುದರಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯ ಮಿತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಕುಸಿತವನ್ನು ನಾವು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಬಹುತೇಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಅತಿ ಕನಿಷ್ಠ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಬಲ್ಲ ಸೈಕಲ್‌ನ ವೇಗಕ್ಕೆ ಸಮನಾಗಿದೆ.

* ಸುರಕ್ಷತೆ - 2001ರಿಂದ 2011ರ ನಡುವಿನ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ 22ರಷ್ಟಾಗಿದ್ದು ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನದ ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು



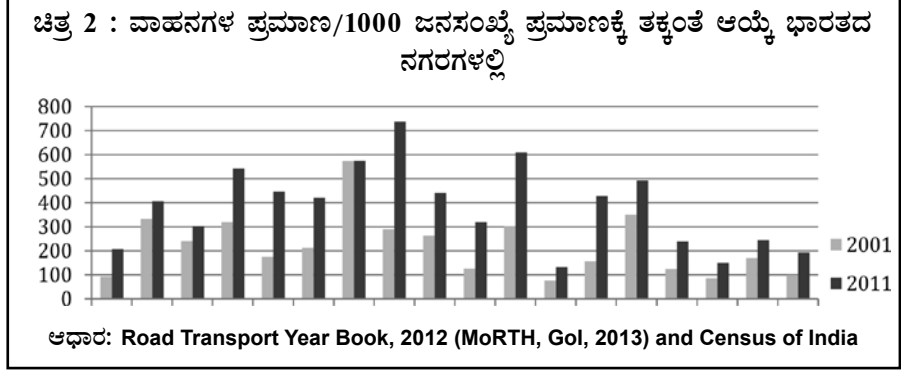
ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದು ಸಾವು ಅಥವಾ ಅಂಗ ವೈಕಲ್ಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಆ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

* ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯ - ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯ ಶೇ 70ರಷ್ಟು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದ ನಗರವಾಸಿಗಳ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ತೀವ್ರವಾದ ಪರಿಣಾಮ ಉಂಟಾಗಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. 9.0 ಮಿಲಿಯನ್ ನೊಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ದೆಹಲಿ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿಯೇ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ನಗರಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ಗುರುತಿಸಿದಂತೆ ಸಂಚಾರದ ದಟ್ಟಣೆಗೆ ಒಳಗಾದ ಬಹುತೇಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಲ್ಫರ್ ಡಯಾಕ್ಸೈಡ್ ಮತ್ತು ನೈಟ್ರೋಜನ್ ಡಯಾಕ್ಸೈಡ್‌ನ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸ್ವಾಸ್ಥ್ಯ ರಕ್ಷಣಾ ನಿಗದಿತ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬಹುದು.

* ಶಕ್ತಿ ಅನುಭೋಗಿ ಪ್ರಮಾಣ- ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ತೈಲಗಳ

ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ 1981ರಲ್ಲಿ 6.6 ಮಿಲಿಯನ್ ಇದ್ದಿದ್ದು 2011ರ ವೇಳೆಗೆ 56.32 ಮಿಲಿಯನ್‌ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಪದಾರ್ಥಗಳಿಗೆ ಆಮದು ರಾಷ್ಟ್ರವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ವಿದೇಶಿ ವಿನಿಮಯದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೊರತೆ ಉಂಟಾಗಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬಹುದು. 1980-81ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 53 ಬಿಲಿಯನ್ (883 ಅಮೆರಿಕನ್ ಡಾಲರ್) ಆಗಿದ್ದ ದೇಶದ ಆಮದಿನ ಪ್ರಮಾಣ 2011-12ರ ವೇಳೆಗೆ 7,400 ಬಿಲಿಯನ್ (123 ಬಿಲಿಯನ್ ಅಮೆರಿಕನ್ ಡಾಲರ್‌ಗಳು) ಆಗಿದೆ. ಇದು 140 ಪಟ್ಟು ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ (ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಸಚಿವಾಲಯದ ವರದಿ) ಇದು ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕತೆ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಶಕ್ತಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿದೆ.

ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕಿನ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ತೋರಿಸುವಂತೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಸಾವಿರ ಜನರಿಗೆ 18 ಮಂದಿ ಸ್ವಂತ ಕಾರನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಭಾರತೀಯರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವ ಈ ಕಾರಿನ ವ್ಯಾಮೋಹ ಸಂಚಾರದ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ರಸ್ತೆಯ ಸಂಚಾರದ ಬಹುಭಾಗವನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ನೀಡದಂತೆ ಅವು ಆಕ್ರಮಿಸಿವೆ. ಸಂಚಾರದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಕೈಗೊಂಡ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲೀಕರಣ ಮೊದಲಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕಾರುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ ಹಾನಿಗೊಳಿಸಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ.



**ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಂಚಾರ ನೀತಿ
(ಎನ್.ಯು.ಟಿ.ಪಿ) 2006**

2006ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಕ್ಷಮತೆಯನ್ನು ತರುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಂಚಾರ ನೀತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿತು. ಸಂಚಾರದಿಂದ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಪರಿಸರ ಹಾನಿಯನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದು ಈ ನೀತಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿತ್ತು.

ಸಂಚಾರ ನೀತಿಯ ಕಾಣ್ಕೆಗಳು

* ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿದ್ದು ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜನರೂ ಅದರ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆಯುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು * ನಮ್ಮ ನಗರಗಳ ಜೀವನ ಸಂತೋಷಕರವಾಗಿದ್ದು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವು ಇಂಜಿನ್‌ಗಳಾಗಿ ಭಾರತವನ್ನು 21 ಶತಮಾನಕ್ಕೆ ಕರೆದೊಯ್ಯಲು ವಾಹಕಗಳಾಗುವುದು. * ನಗರಗಳು ಆಧುನಿಕ ರೂಪವನ್ನು ಪಡೆದು ಜನಜೀವನದ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸ್ವರೂಪಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುವುದು

ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಇಂದಿನ ಸ್ಥಿತಿಗತಿ

ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಸೇವೆ

ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿನ ತೀವ್ರಪ್ರಮಾಣದ ಹೆಚ್ಚಳ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ಗಮನಾರ್ಹ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಹುಮುಖ್ಯ ಅಂಗವಾದ ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯ ಮೇಲಂತೂ ತೀವ್ರವಾದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿದೆ. 1991ರಲ್ಲಿ ಶೇ11ರಷ್ಟಿದ್ದ ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ನ ಬಳಕೆ ನಾಲ್ಕೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ, 1995ರ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ 1.1ಕ್ಕೆ ಕುಸಿದಿದೆ. ಇದೇ ವೇಳೆಗೆ ತಲಾದಾಯಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಬಸ್‌ನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಉಂಟಾಗಿದೆ ಇದನ್ನು ಕೆಳಗಿನ ಪಟ್ಟಿ - 1ರಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ

ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ಷಮತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ನಗರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಚಿವಾಲಯಗಳು

ಕೋಷ್ಟಕ 1 : ಒಟ್ಟು ಮೋಟರ್ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಪ್ರಮಾಣ					
ವರ್ಷ	ಗಣತಿ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳು	ನೋಂದಾಯಿತ ಸಿಟಿಬಸ್‌ಗಳು	ಮಿಲಿಯನ್ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಬಸ್‌ಗಳ ಪ್ರಮಾಣ	ಉಳಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ನ ಪ್ರಮಾಣ
1951	361	306	34	94.2	11
1961	439	665	57	129.8	9
1971	548	1865	94	171.5	5
1981	683	5391	162	237.2	3
1991	846	21374	331	391.3	2
2001	1027	54991	634	617.3	1.1
2011	1210	141866	1604	1325	1.1

ಆಧಾರ : Motor Transport Statistics of India, 2001-02, Road Transport Yearbook 2010 - 2011, Registrar General of India 1951-2001 Census

ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಕೊಳ್ಳಲು ಧನ ಸಹಾಯದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿದೆ. ಇದರಂತೆ 170 ನಗರಗಳಿಗೆ 25,000 ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ಆರ್ಥಿಕ ಅನುದಾನವನ್ನು ನೀಡಿದೆ.

ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಗರಗಳು ಸಣ್ಣ ಅಥವಾ ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳಾಗಿದ್ದು ಬಸ್ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇ ಹೊಂದಿಲ್ಲದಂತಹ ನಗರಗಳೂ ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಸೇರಿಕೊಂಡಿವೆ. ಇದುವರೆಗೆ 17,000 ಬಸ್‌ಗಳು ಈವರೆಗೆ ಕೊಳ್ಳಲ್ಪಟ್ಟು ಕಾರ್ಯನಿರತವಾಗಿವೆ. ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೇವೆ ಮುಂದಿನಂತೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿದೆ.

- 1) ಕಾರ್‌ಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅನೇಕ ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬಹುದು. ಇದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ.
- 2) ಬಸ್‌ಗಳು ಗಾತ್ರದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡದಾಗಿದ್ದು ಉಳಿದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವೂ ಸುರಕ್ಷಿತವೂ ಆಗಿವೆ.
- 3) ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯವು ಬಸ್‌ನಿಂದ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಕಾರ್‌ಗಳು ಬಸ್‌ಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತವೆ.

ಇಂದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಹದಿಮೂರು ಬಸ್‌ಗಳಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಶೇ

25ರಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳು ಮಾತ್ರ ನಗರದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ ನಿರ್ಧಾರಕ ಸಮಿತಿಯ (2012) ವರದಿಯಂತೆ ಕಳೆದ ಹದಿನೈದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಶೇ8ರಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕಂಡುಕೊಂಡಿದೆ. ಮೆಟ್ರೋ 2021ರ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ30ರಷ್ಟು ಮತ್ತು 2031ರ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ 40ರಷ್ಟು ನಗರ ಸಂಪರ್ಕದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಬಲ್ಲದು ಎಂದು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದರೂ 2021ರ ವೇಳೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಎಂಟು ಲಕ್ಷ ಬಸ್‌ಗಳು 2031ರ ವೇಳೆಗೆ ಇನ್ನೂ 15.5 ಲಕ್ಷ ಬಸ್‌ಗಳೂ ಬೇಕಾಗುತ್ತವೆ.

ಬಸ್‌ಗಳಿಗಾಗಿನ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿ ಕೇಂದ್ರ ನಗರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಚಿವಾಲಯವು ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವಾಗಿ ಸೇರಿಸಿದೆ. 2015ರ ಜೂನ್‌ನಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗಿರುವ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿ ಮಿಷನ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ ಕೂಡ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. ಅಟಲ್ ಮಿಷನ್ ಫಾರ್ ರಿಜ್ಯೂವನ್‌ಷನ್ ಅಂಡ್ ಅರ್ಬನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫಾರ್ಮೇಷನ್ (ಅಮೃತ್) ಕೂಡ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಪಕಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದದ್ದು ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿದೆ.

**ಬಸ್ ರ್ಯಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ
(ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್)**

ದಿ ಬಸ್ ರ್ಯಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ (ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್) ಹೆಚ್ಚಿನ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದೂ ಕೂಡ ಹೆಸರಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಈಗ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯಂತೆ 580 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳ ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ ಸೇವೆಯನ್ನು 16 ನಗರಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗಿದೆ (ಅಹಮದಾಬಾದ್, ಭೂಪಾಲ, ದೆಹಲಿ, ಇಂದೂರ್, ಜೈಪುರ, ಪುಣೆ, ವಿಶಾಖ ಪಟ್ಟಣ, ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ, ಸೂರತ್, ರಾಜಕೋಟ್, ರಾಯಪುರ, ಅಮೃತಸರ, ಭುವನೇಶ್ವರ, ಲಾಧಿಯಾನ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ - ಧಾರವಾಡ, ಪಿಪ್ಪಿ ಚಿಂಚವಾಡ) ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿದ್ದು ಈಗಾಗಲೇ 200 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗಳ ಹಾದಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಗಿದೆ.

ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಲಾಭವೆಂದರೆ ಇದು ಭಾರತೀಯ ನಗರಗಳ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಅರಿತು ಜನರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಮತ್ತು ಕೈಗೆಟಕುವ ದರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಯೋಜಿತ ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸುತ್ತದೆ. ಸಂಚಾರ ನಿರೂಪಣೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಈ ಅಗತ್ಯವನ್ನೇ ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಇಡೀ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುರಕ್ಷಿತವೂ ಆಗಿದ್ದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಕೈಗೆಟಕುವ ದರದಲ್ಲಿಯೂ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಸುರಕ್ಷತೆಗೂ ಕೂಡ ಅತಿ ಮಹತ್ವವನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂದು 7 ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್‌ಗಳು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಾತಾವರಣದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಬನ್ ಡಯಾಕ್ಸೈಡ್ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ತಗ್ಗಿಸಿ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಅವಲಂಬನೆಯ ಕಡೆಗೆ ವಾಲುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕಳೆದ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್‌ನ ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಚಾಲನೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದು ಮುಂದಿನ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ. 12ನೇ ಪಂಚ ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 1,500

ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳಷ್ಟು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು

ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ಪಾರಂಪರಿಕವಾಗಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ ಮೆಟ್ರೊ, ಚೆನ್ನೈನ ಮೆಟ್ರೊ ಸೇವೆಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯೇ ನಿರ್ವಹಿಸಿತ್ತು. ಅರೆ ನಗರ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆ ನಿರ್ವಹಿಸಿದೆ. ಆದರೆ ನಗರಗಳ ನಡುವಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಗೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಂದಿತು. ಜೊತೆಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಕೂಡ ತಂದೊಡ್ಡಿತು. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದತ್ತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತನ್ನ ಗಮನವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿತು. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳ ಸಹಕಾರವನ್ನು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ದೆಹಲಿಯು ಇಂತಹ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡ ಮೊದಲ ನಗರವಾಯಿತು. ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೊವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಡೆಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ದಕ್ಷ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿದ್ದು ದೆಹಲಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ ಹತ್ತಿರದ ಸೆಟ್ಲಿಟ್ ನಗರಗಳಾದ ನೋಯ್ಡಾ, ಗುರಗಾಂವ್, ಫಜಿಯಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಫರೀದಾಬಾದ್‌ಗಳಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದೆ. ಒಟ್ಟು 185 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗ ಈಗ ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದೆ. 2.6 ಮಿಲಿಯನ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯವೂ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು ಕಳೆದ ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ 156ರಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಇದು 1.7 ಮಿಲಿಯನ್ ಕಾರ್‌ಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೊದ ಯಶಸ್ಸಿನ ನಂತರ ಅನೇಕ ನಗರಗಳು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು



ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮುಂದಾದವು. ಹತ್ತು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಈಗ ಮೆಟ್ರೊ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. (ಬೆಂಗಳೂರು, ಚೆನ್ನೈ, ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ, ಮುಂಬೈ, ಕೊಚ್ಚಿನ್, ನಾಗಪುರ, ಹೈದರಾಬಾದ್, ಜೈಪುರ್, ಕೊಚ್ಚಿ, ಗುರಗಾಂವ್ ಈ ನಗರಗಳು) ಈ ಎಲ್ಲಾ ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಮುಂಬೈ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಗೋರ್‌ಗಾವ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣ ಖಾಸಗಿ ಒಡತನದಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು, ಮುಂಬೈ ಮತ್ತು ಗುರಗಾಂವ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ಯೋಜನೆ ಈಗಾಗಲೇ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದು ಉಳಿದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿವೆ. ಮೆಟ್ರೊ ಜಾಲವು ವೇಗವಾಗಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಲಕ್ನೊ, ಪುಣೆ, ಗೌಹಾತಿ, ಪಾಟ್ನಾ, ಆಗ್ರಾ, ಕಾನ್ಪುರ ಮೊದಲಾದ ನಗರಗಳು ಇದನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು ತಮ್ಮ ನಗರದ ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಗಟ್ಟಿಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ.

ಇಂಟರ್ ಮೀಡಿಯಟ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ (ಐ.ಪಿ.ಟಿ) ಸಿಸ್ಟಂ

ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿತಿ ಸ್ಥಾಪಕ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಅನೌಪಚಾರಿಕ ಕಾರಿನ ಸೇವೆ ಹೀಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗೆ ಅನೇಕ ಸಂಚಾರ ವಿಧಾನಗಳಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ತಾಂತ್ರಿಕವಾಗಿ ಇಂಟರ್ ಮೀಡಿಯಟ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ (ಐ.ಪಿ.ಟಿ) ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಿಸಿರುವ ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. ಸರಿಸುಮಾರು ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಶೇ 75ರಷ್ಟು ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾಗಳು ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೇ ಇವೆ.

(ಆಟೋರಿಕ್ವಾ ಸೆಕ್ಟರ್ 2012). ಇವುಗಳು ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಪ್ರಧಾನ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಕೂಡ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ದುರ್ಗಮವಾಗಿರುವ ಕಡೆ ಕೂಡ ಸಂಚರಿಸುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಧಾನ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಾದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು, ಸಬರ್ಬನ್ ರೈಲು, ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಜನರನ್ನು ತಲುಪಿಸುವ ಅಲ್ಲಿಂದ ಅವರನ್ನು ಕರೆದೊಯ್ಯುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಸಣ್ಣ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಮ ಪ್ರಮಾಣದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಇವುಗಳೇ ಪ್ರಧಾನ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಕೂಡ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಐಪಿಟಿಗೆ ಮಹತ್ವ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಧಾನ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬೆಸೆಯುವ ಜಾಲವಾಗಿ ಈ ವಲಯವನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ.

ತೈಲ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡದ ಸಂಚಾರ ಜಾಲ

ಒಟ್ಟು ತೈಲ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮೂರನೇ ಒಂದರಷ್ಟನ್ನು ಸಂಚಾರ ವಲಯ ಅನುಭೋಗಿಸುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಶೇ 80ರಷ್ಟು ಭಾಗ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ವಲಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಸೈಕಲ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಮಾಡುವ ಸಂಚಾರ ತೈಲ ಉಳಿತಾಯದ ಜೊತೆಗೆ ಶಕ್ತಿ ಸಂಚಯನಕ್ಕೂ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ಸಂಚಾರದ 2-2.5 ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಉಳಿದ ಪರಿಮಾಣಗಳಿಂದಲೂ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಯ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಗುರುತಿಸಿರುವ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಮಿಷನ್ ಫಾರ್ ಸಸ್ಟೇನಿಬಲ್ ಹ್ಯಾಬಿಟ್ಯಾಟ್ (ಎನ್. ಎಂ.ಎಸ್.ಎಚ್) 2009 ಪರಿಸರ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ ಗುರುತಿಸಿರುವ ಎಂಟು ಮಾಪಕಗಳಲ್ಲಿ ಮೋಟರ್ ರಹಿತ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ ಕೂಡ ಒಂದು ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಗ್ರೀನ್ ಹೌಸ್ ಗ್ಯಾಸ್ ತಡೆಗಟ್ಟುವ ನೆಲೆಯಿಂದ ಕೂಡ ಸೈಕಲ್ ಚಾಲನೆಗೆ ಮಹತ್ವವನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಕೂಡ ಸೈಕಲ್ ಚಾಲನೆಗೆ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಯೋಜನೆಗೆ ಮಹತ್ವ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. 2012ರ ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳ ಕುರಿತ ಕಾರ್ಯಸೂಚಿಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ವಿಶೇಷ ಅಂಶವಾಗಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಯಸೂಚಿಯಂತೆ ಈಗಾಗಲೇ

ಚೆನ್ನೈನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆ ರೂಪಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದು ಈ ಮೂಲಕ ನಗರದ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಾರು ಕೇಂದ್ರೀತವಾಗಿದ್ದು ಜನಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿ ಬದಲಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಮೊದಲು ನಗರದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿಸಲಾಯಿತು. ಎಲ್ಲಾ ಮಾದರಿಯ ರಸ್ತೆ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ ಮೊದಲು ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ನಿರಂತರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಆಯ್ದು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ಗೆ ಕೂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ರಸ್ತೆ ಬದಿಯ ಅಂಗಡಿಗಳು ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಯೋಜಿತವಾಗಿರಿಸಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಮುಕ್ತ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ 26 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲವಾದ ನಿರಂತರವಾದ ಫುಟ್‌ಪಾತ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಮರು ರೂಪಿಸಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಎರಡನೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಅರವತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಇದೇ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಎನ್.ಎಂ.ಟಿ ಯೋಜನೆ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬರಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿಗಳ ಯೋಜನೆ, ಅಮೃತ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಪ್ರಸ್ತಾವಗಳಿವೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಇ-ಆಟೋರಿಕ್ವಾ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸುವುದರ ಪರವಾಗಿದೆ. ಎರಡು ಲಕ್ಷ ಇ-ಆಟೋರಿಕ್ವಾಗಳು ಈಗ ದೇಶದಲ್ಲಿದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ವೃದ್ಧಿಯಾಗಲು ಬೆಂಬಲ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ರಂಗದಲ್ಲಿಯೂ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಯೋಜನೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ಬರಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ.

ಇಂಟಲಿಜೆಂಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ (ಐ.ಟಿ.ಎಸ್)

ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆ ಮೂಡಿ ಬರುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ತಾಂತ್ರಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಯತ್ನವೇ ಇಂಟಲಿಜೆಂಟ್

ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ (ಐ.ಟಿ.ಎಸ್) ವಿವಿಧ ಮಾದರಿ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದ ನಡುವೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ, ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣ, ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಕಡೆಗೆ ಗಮನ, ಚಾಲಕರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಸೂಚನೆ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ನಿಖರತೆ ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ತಾಂತ್ರಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಮೂಲಕ ಸಾಧಿಸುವುದು ಇದರ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ವೆಬ್ ಸೈಟ್‌ಗಳು, ಹೆಲ್ಪ್‌ಲೈನ್‌ಗಳು, ಸಾಮಾಜಿಕ ತಾಣಗಳು, ವಾಹನ ಸಂಯೋಜನೆ ಜಾಲಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಸಿಸಿಟಿವಿಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಕಣ್ಗಾವಲನ್ನು ಇಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಾಹನ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದು, ತೈಲದ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದು ಮೊದಲಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನೂ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಐ.ಟಿ.ಎಸ್‌ಅನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಮುಂಬೈ, ದೆಹಲಿ, ಅಹಮದಾಬಾದ್, ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು, ಪುಣೆ, ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ, ಚೆನ್ನೈ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ರೂಪುಗೊಂಡ ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್‌ಗಳೆಂದರೆ

* ಮೈಸೂರು ನಗರ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಐಟಿಎಸ್‌ನ ಅಳವಡಿಕೆ. * ಮುಂಬೈನ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಐಟಿಎಸ್ ಅಳವಡಿಕೆ. * ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ (ಬಿ.ಟಿ.ಆರ್.ಎ.ಸಿ) * ಜೈಪುರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿ ಮೊಬಿಲಿಟಿ ಕಾರ್ಡ್ ವಿತರಣೆ. * ಮುಂಬೈನಲ್ಲಿ ಬೆಸ್ಸ್ ಇ-ಟಿಕೆಟಿಂಗ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಇತ್ಯಾದಿ.

2011ರಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾಗಣಿಕೆ ಶುಲ್ಕಗಳಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆ ಮತ್ತು ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯನ್ನು ತರುವ ಸಲುವಾಗಿ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕಾಮನ್ ಮೊಬಿಲಿಟಿ ಕಾರ್ಡ್ “ಮೋರ್” ಅನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ಇದು ವಾಹನಗಳ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸ, ಭೌಗೋಳಿಕ ಅಂತರ, ಶುಲ್ಕ ವಸೂಲಾತಿಯಲ್ಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇವುಗಳನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸಿ ಏಕಗವಾಕ್ಷಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿದೆ. ಇದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಮೀರಿ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗುವ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ ಎಲ್ಲ ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗ ಬಲ್ಲದಾಗಿದೆ. ಇದು ಮೌಲ್ಯ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ

ಪರಿಣಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಹಣದ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದ ವಹಿವಾಟುಗಳು ಮತ್ತು ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಣಕಾಸು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ದಾಖಲಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಬಳಕೆದಾರರು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದುವುದು ತಪ್ಪಲ್ಲಿದ್ದು ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ದಕ್ಷವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಾಗಿಸ ಬಹುದಾಗಿದೆ.

ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಭಾರತೀಯ ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಕಾಲ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಂಗದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನೇ ಗುರಿಯಾಗಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಗರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳು ಹಲವು ದಶಕಗಳ ಕಾಲ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಲೇ ಬಂದಿವೆ. ಮೊದಲ ಸಲ ಹತ್ತನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನಗರ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವ ಬಂದು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಅರ್ಬನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಪಾಲಿಸಿ-2006 ರೂಪುಗೊಂಡಿತು. ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ನಗರೀಕರಣವು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಇದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸಮಸ್ಯೆ ಕೂಡ ಅಗಾಧವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ಇದು ಭಾರತದ ಭವಿಷ್ಯದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನದೇ ಆದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿತು. ಪ್ರಾಥಮಿಕವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಂಚಾರಿ ನೀತಿಯನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಿತು. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಅರ್ಬನ್ ರಿನ್ಯೂವಲ್ ಮಿಷನ್ ಅನ್ನು ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿತು. ತೀವ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಏರುತ್ತಿರುವ ನಗರೀಕರಣ ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಂಚಾರಿ ಅಗತ್ಯ ಕೇಂದ್ರ, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಆಯೋಜಿತವಾಗಿ ರೈಲು, ಬಸ್ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ.

ಇಂತಹ ತುರ್ತು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅಪಾರ ಹಣವು ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸುಸಂಬಂಧ ಕಾರ್ಯಸೂಚಿ ಇಲ್ಲದೆ ದೀರ್ಘಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇವುಗಳು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಫಲವನ್ನು ನೀಡದೆ ಹೋಗುತ್ತಿವೆ. ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರವು ನಗರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ, ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತಹ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿನ ಸುಧಾರಣೆಯಂತಹ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಬಯಸುತ್ತದೆ ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಪರಿಸರ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಯನ್ನೂ ನೀಡ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪರಸ್ಪರ ಸಹಕಾರ ಮತ್ತು ವಿಚಾರ ವಿನಿಮಯದಿಂದ ಆಡಳಿತ ಯಂತ್ರ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸ ಬಲ್ಲದು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಒತ್ತಾಯದಿಂದ ಯುಎಮ್‌ಟಿಎಯನ್ನು ದೇಶದ ಹನ್ನೊಂದು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇವುಗಳ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ತೊಡಕು, ಅನಾಸಕ್ತಿಯಿಂದ ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣರೂಪದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ ಎನ್. ಯು.ಟಿ.ಪಿಯ ಕನಸನ್ನು ನನಸಾಗಿಸಲು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿನ ದಕ್ಷ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ರೂಪಿಸಿದ ಹೈಪರ್ ಕಮಿಟಿ ನಗರಗಳ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಮುಂದಿನ ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು ರೂ 21, 783 ಬಿಲಿಯನ್ (ಸುಮಾರು 434 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್‌ಗಳು) ಬಂಡವಾಳ ಬೇಕು ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಈ ಬಂಡವಾಳವು ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರವೊಂದರ ಅಗತ್ಯವನ್ನಷ್ಟೇ ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿದೆ. ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಸರ್ಕಾರವೊಂದೇ ಪೂರೈಸುವುದು ಕಷ್ಟ. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಹಣಕಾಸು ಮೂಲಗಳನ್ನೂ ಗುರುತಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಗರಗಳು

ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಮಿಯ ವಾಣಿಜ್ಯೀಕರಣ, ಗ್ಯಾಸ್‌ಲೈನ್‌ಗಳು, ಹೈ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಫೀಸ್‌ಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಸಾಧಿಸ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಬಯೋಗ್ಯಾಸ್ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ಮೂಲಕ ಬದಲಿ ಶಕ್ತಿ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ರೂಢಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಉತ್ತಮ ನಗರ ಸಂಚಾರಿ ಯೋಜನೆ ರೂಪುಗೊಳ್ಳಲು ಅವುಗಳು “ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಕ್ಷೇತ್ರ”ವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಬದಲು “ಜನರನ್ನು” ಕೇಂದ್ರವಾಗಿರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ಜಾರಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಅಮೃತ್ ಮಿಷನ್ ಮತ್ತು ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಸಿಟಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಅಂಶಗಳ ಅಳವಡಿಕೆಯಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಭವಿಷ್ಯದ ಗುರಿಗಳು

ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ನಗರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ, ರಾಜ್ಯ, ನಗರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕುರಿತು ಸ್ಪಷ್ಟ ಕಲ್ಪನೆಯುಳ್ಳ ವೃತ್ತಿಪರರು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕು. ಇವರು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಾದ ಕೌಶಲ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಬೇಕಾದ ಡಾಟಾ ಬೇಸ್ ಅನ್ನು ಎಂಟುಯುಡಿ ಸಿದ್ಧಗೊಳಿಸಿದೆ. ಇದು ಸಾಂಸ್ಥಿಕರಣಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬಂಡವಾಳವೇ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳ ಮುಖ್ಯ ಅಂಶ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವೇ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹೊಂದಿಸುವುದು ಅಸಾಧ್ಯ. ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಪೂರ್ಣ ಲಾಭವನ್ನು ಪಡೆಯುವ ನಗರಗಳು ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ತೊಡಗಿಸಬೇಕು, ಅವುಗಳಿಗೆ ಅಂತಹ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯವನ್ನು ನೀಡಬೇಕು. □

ಯೋಜನಾ ಚರಿದಾರರಲ್ಲ ಕೋಲಿಕೆ

ಯೋಜನಾ ಪತ್ರಿಕೆಗೆ ಚಂದಾ ಬಯಸುವವರು ಮನಿಆರ್ಟರ್ ಕಳಿಸುವಾಗ ಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ಅಂಚೆ ಪಿನ್‌ಕೋಡ್ ಸಂಖ್ಯೆ ಸೇರಿದಂತೆ ತಮ್ಮ ಸಂಪೂರ್ಣ ವಿಳಾಸವನ್ನು ನಮಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಮನಿಆರ್ಟರ್ ಕಳಿಸಿದ ಎಂಟು ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಿ ತಮ್ಮ ವಿಳಾಸವನ್ನು ಚಂದಾದಾರರು, ಸರಿ ಇದೆಯೇ ಎಂದು ದೃಢಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಹಾಗೂ ಚಂದಾ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಚಂದಾದಾರರು ತಮ್ಮ ಯಾವುದೇ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದಾಗ ತಮ್ಮ ಚಂದಾ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ. ಯೋಜನಾ ರವಾನೆ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ದೂರು ದುಮ್ಮಾನಗಳನ್ನು ಆಯಾ ತಿಂಗಳೇ ಪರಿಹರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸಂಪರ್ಕಿಸಬೇಕಾದ ಇ-ಅಂಚೆ : yojanakannada@yahoo.com ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ : 080 25537244 (ಸೋಮವಾರದಿಂದ - ಶುಕ್ರವಾರ, ವೇಳೆ 2.00 ರಿಂದ 4.00)

ವಿಮಾನ ಯಾನ - ಎತ್ತರೇತ್ತರಕ್ಕೇರುವ ನಾಡ್ಯತೆ



* ಶಿಶಿರ್ ಸಿನ್ಹಾ

ವಿಮಾನ ಯಾನವು ಒಂದು ವೈಭೋಗವಾಗಿಯೇನೂ ಉಳಿದಿಲ್ಲ ಅನ್ನುತ್ತಾರೆ ಜನ. ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿಯೂ ಬಹು ಜನರು ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೀರಿ. ಆದರೆ ತಡೆಯಿರಿ ಈಗಿನ ದತ್ತಾಂಶವು ಇದನ್ನು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುವುದಿಲ್ಲ. 2015ರ ಜನವರಿಯಿಂದ ಆಗಸ್ಟ್‌ವರೆಗೆ 125 ಕೋಟಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 56 ಲಕ್ಷ ಜನ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಆಂತರಿಕ ವಾಯು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಕೈಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಂಖ್ಯೆಯೇ? ಖಂಡಿತ ಅಲ್ಲ. ಮೇಲ್ಕಂಡವರಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಪದೇ ಪದೇ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವವರು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಇದರರ್ಥವೇನೆಂದರೆ ಭಾರತವು ತನ್ನ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇಕಡ 1-2ರಷ್ಟು ಜನರು ಮಾತ್ರ ವಿಮಾನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವಂತಹ ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರ.

ಮತ್ತೊಂದು ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಗಮನಿಸೋಣ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ 2011ರ ಜನಗಣತಿಯಂತೆ ಒಟ್ಟು 4041 ಅಧಿಕೃತ ಪಟ್ಟಣಗಳಿವೆ. ನಗರಪಾಲಿಕೆ, ಪಟ್ಟಣಪಾಲಿಕೆ ಕಂಟೋನ್ಮೆಂಟ್ ಅಥವಾ ಅಧಿಸೂಚಿತ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಸಮಿತಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಥಳಗಳು. ಈ ಪೈಕಿ ಕೇವಲ 78ಕ್ಕೆ ವಿಮಾನ ಸಂಪರ್ಕವಿದೆ. ವಿಮಾನ ಸಂಚಾರದ ಶೇಕಡ 90ರಷ್ಟು ಈ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿನ ಮೊದಲ 20 ನಗರಗಳ ನಡುವೆಯೇ ಇದೆ. ಅಂದರೆ ಬಹುಪಾಲು ಭೂಭಾಗಕ್ಕೆ ನಿರಂತರ ವಿಮಾನ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲ ಮತ್ತು, 'ವೈಭೋಗವಲ್ಲ

ಅಗತ್ಯ' ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದರೂ, ವಿಮಾನ ಯಾನವು ಇನ್ನೂ ಜನಪ್ರಿಯವಾದ ಪ್ರಯಾಣದ ಪದ್ಧತಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಹಾಗಾದರೆ ಸಮಸ್ಯೆ ಎಲ್ಲಿದೆ ಮತ್ತು ಪರಿಹಾರ ಏನು? ಈ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಎತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಪ್ರಸ್ತುತ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಗಮನಿಸೋಣ.

ಪ್ರಯಾಣಿಕ ವಿಮಾನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಒಟ್ಟು ಹತ್ತು ಅಧಿಕೃತ ವೈಮಾನಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿವೆ; ('ಅಧಿಕೃತ' ಎಂದರೆ ವೈಬ್‌ಸೈಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣದ ದರ ಪ್ರಕಟಣೆ ಸರ್ಕಾರ ಅನುಮೋದಿಸಿದ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯಂತೆ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುವವು) ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ (ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ಅಲಯನ್ಸ್ ಏರ್ ಸೇರಿದಂತೆ) ಮತ್ತು 9 ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು; ಇಂಡಿಗೊ, ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ (ಜೆಟ್‌ಲೈಟ್ ಸೇರಿ), ಸ್ಪೈಸ್ ಜೆಟ್, ಗೊ, ಏರ್ ಏಷಿಯಾ, ವಿಸ್ತಾರ, ಏರ್ ಕೋಸ್ಟಾ, ಏರ್ ಪೆಗಾಸಸ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೂ ಜೆಟ್. ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು 417 ವಿಮಾನಗಳಿವೆ. ಚೀನಾದ 2400ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ವಿಮಾನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಇದು ಏನೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಸಿಂಗಪುರದಲ್ಲೇ ಸುಮಾರು 200 ಜೆಟ್ ವಿಮಾನಗಳಿವೆ.

ಭಾರತೀಯ ವೈಮಾನಿಕ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಿಧ: ಪೂರ್ಣ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಸರಳ ಸೇವೆ ಪೂರ್ಣಸೇವೆ ಅಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಉಚಿತ ಊಟ/ತಿಂಡಿ ಜೊತೆಗೆ ಮನರಂಜನೆ, ದಿನ ಪತ್ರಿಕೆ ಮತ್ತು ಬೇಕೆಂದರೆ ಹೊದಿಕೆ (ರಗ್ಗು) ಮತ್ತು ದಿಂಬು ಇತ್ಯಾದಿ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತವೆ. ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತಾರ

ಇವರು ಇಂಥ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು. ಇಂಡಿಗೊ, ಸ್ಪೈಸ್ ಜೆಟ್, ಏರ್ ಏಷಿಯಾ ಅಥವಾ ಗೊ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮೂಲಭೂತ ಸೇವೆಯಾದ ವಿಮಾನಯಾನವನ್ನಷ್ಟೇ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತವೆ, ಉಚಿತ ಊಟ, ದಿನ ಪತ್ರಿಕೆ ಅಥವಾ ಮತ್ತಿತರ ಯಾವುದೇ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಕೆಲವು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಂತೂ ಕಾಲು ನೀಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಕೂಲವಿರುವ ಮೊದಲನೆಯ ಸಾಲು ಅಥವಾ ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನ ದ್ವಾರದ ಬಳಿ ಇರುವ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ.

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸರಳ ಸೇವೆಯ ವಿಮಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಪೂರ್ಣ ಸೇವೆ ನೀಡುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಗ್ಗವಾಗಿ ಇರಬೇಕೆಂದು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಆದರೆ ಹಲವಾರು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ಹಬ್ಬಗಳಲ್ಲಿ, ಸರಳ ಸೇವೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಪೂರ್ಣ ಸೇವೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗಿಂತ ದುಬಾರಿ.

ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಬೇಡಿಕೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಗಳ ನಡುವಿನ ವಿಷಮತೆ ಮತ್ತು ಕ್ಷಣಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗುವ ಪ್ರಯಾಣದ ದರ ಪದ್ಧತಿ (ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪ್ರಯಾಣದರದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಇರುವ ಅನೇಕ ವರ್ಗಗಳಿರುವ ಪದ್ಧತಿ ಕನಿಷ್ಠ ದರದ ವರ್ಗದ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಮಾರಾಟ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಆ ವರ್ಗದ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಮಾರಾಟದ ನಂತರ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರದ ವರ್ಗದ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟಕ್ಕಿಡುವ ಪದ್ಧತಿ).

* ವಾಣಿಜ್ಯ ಪತ್ರಕರ್ತರು. E-mail : bhshishir@gmail.com

ವಿಸ್ತಾರ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಾಗಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ, ಸೆಂಟರ್ ಫಾರ್ ಏಷಿಯಾ-ಫೆಸಿಫಿಕ್ ಏವಿಯೇಷನ್ ಇಂಡಿಯಾ (CAPA India) ಸಂಸ್ಥೆ ತಾನು ಪ್ರಪಂಚದಾದ್ಯಂತ ಪರಿಗಣಿಸಿದ 43 ದೇಶಗಳ ಪೈಕಿ ಭಾರತದಲ್ಲೇ 100 ಕಿ.ಮೀ. ವಿಮಾನ ಯಾನದ ದರ ಕನಿಷ್ಠವೆಂದು ವರದಿ ಮಾಡಿದೆ. ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಭಾರತವು ಇತರೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ 'ಅಗ್ಗ'ವಾಗಿತ್ತು ಆದರೆ 'ಕನಿಷ್ಠ' ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ (ರೈಲು : 30ನೇ ಸ್ಥಾನ, ಬಸ್ : 5ನೇ ಸ್ಥಾನ)

ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಾಧ್ಯತೆ

ಇಂಡಿಯಾ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಈಕ್ವಿಟಿ ಫೌಂಡೇಶನ್ ಪ್ರಕಾರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವೈಮಾನಿಕ ಉದ್ಯಮಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿ ಈ ಮುಂದಿನ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು:

ಅ) ದುಡಿಯುವವರ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು (15 ರಿಂದ 64 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರು) 2014 ರಲ್ಲಿದ್ದ 81.2 ಕೋಟಿಯಿಂದ 2030ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ 90 ಕೋಟಿ ತಲುಪುವುದು. ಇದು ಸುಮಾರು ಅಮೆರಿಕ ಸಂಯುಕ್ತ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಮೂರರಷ್ಟು!

ಆ) ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, 2011ರಲ್ಲಿ 16 ಕೋಟಿ ಇದ್ದ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗವು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷದ ಹೊತ್ತಿಗೆ 26 ಕೋಟಿಗೆ ಮುಟ್ಟುವುದು. ಇದು ಜರ್ಮನಿಯ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಮೂರರಷ್ಟು.

ಇ) ವ್ಯಾಪಾರೋದ್ಯಮಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯಾಣದ ಖರ್ಚು 2015 ರಲ್ಲಿ 19-1 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಇದ್ದಿದ್ದು 2024ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ 60.4 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಗೆ ಮುಟ್ಟಲಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ವಿಹಾರಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯಾಣದ ಖರ್ಚು 2015ರಲ್ಲಿ 96.01 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರು ಇದ್ದಿದ್ದು 2024ಕ್ಕೆ 224.6 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರು ಆಗಲಿದೆ.

ಪ್ರಯಾಣ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವು ಶೇ. 10.79ರ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದು 2014ರಲ್ಲಿ 125.2 ಬಿಲಿಯನ್ ಅಮೆರಿಕದ ಡಾಲರ್ ಇದ್ದಿದ್ದು 2024ರಲ್ಲಿ 349 ಬಿಲಿಯನ್ ಅಮೆರಿಕ ಡಾಲರ್ ಮುಟ್ಟಲಿದೆ ಎಂಬ ಮುನ್ನೋಚನೆ ಇದೆ.

ಇವೆಲ್ಲಾ ದೃಢವಾದ ಭವಿಷ್ಯವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಮತ್ತು ಹೂಡಿಕೆದಾರರು ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಆತಂಕಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ.

ಸಮಸ್ಯೆ ಎಲ್ಲಿದೆ?

ಉದ್ಯಮಿದಾರರನ್ನು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲು ಆಮಂತ್ರಿಸುವಾಗ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳು '3ಡಿ' ಅನ್ನುವ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ನಾಮವನ್ನು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. '3ಡಿ' ಅಂದರೆ ಡಿಮೋಕ್ರಸಿ (ಜೀವಂತ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ), ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ (ಏರುತ್ತಿರುವ 'ಬೇಡಿಕೆ') ಮತ್ತು ಡೆಮಾಗ್ರಫಿಕ್ ಡಿವಿಡೆಂಡ್ (ಉತ್ತಮ ಭವಿಷ್ಯವನ್ನು ಅರಸುತ್ತಿರುವ ಶೇಕಡ 65ರಷ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆ) ಇವು ಯಾವುದೇ ಉದ್ಯಮಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಅಥವಾ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಅವಶ್ಯವಾದ ಮೂಲಭೂತ ಪರಿಕರಗಳು. ವೈಮಾನಿಕ ಉದ್ಯಮಿಯು ಇದಕ್ಕೆ ಹೊರತಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಉದ್ಯಮಿಗೆ ಕೆಲವು ಸಾಮಾನ್ಯ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಇವೆ.

ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಹಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ / ವ್ಯವಹಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಬಹಳಷ್ಟು ಸಮಯ ಮತ್ತು ಪರಿಶ್ರಮಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತವೆ ಅನ್ನುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ದೂರು. ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ನ ವ್ಯಾಪಾರ / ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸುವುದು ಹೇಗೆ ಅನ್ನುವ ವರದಿಯಲ್ಲಿ, ಮುಂಬೈಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಕಂಪನಿಯು ವ್ಯಾಪಾರ / ವ್ಯವಹಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು, ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಷ್ಟಾಚಾರ ಪೂರೈಸಲೇ 13 ಪರಿಶ್ರಮಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸುಮಾರು 30 ದಿನಗಳ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗಿದೆ. ವಿಮಾನಯಾನ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸ್ವರೂಪದ್ದಾದ್ದರಿಂದ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

"ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನ ಯಾನ / ಉಡ್ಡಯನ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯವು ಪ್ರಕಟಿಸಿರುವ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಪ್ರಯಾಣ ಕೈಪಿಡಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಒಬ್ಬ ಅರ್ಜಿದಾರನು ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆ ನಡೆಸಲು ಅನುಮತಿಯನ್ನು, ಎಲ್ಲಾ ಹಂತಗಳ



ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ನಿಗದಿತ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯಂತೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದರೆ, 90 ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಬಹುದು. ಆದರೆ, ವಾಸ್ತವವಾಗಿ, ಈಗ ತಾನೇ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಇನ್ನೂ ದೀರ್ಘ ಅವಧಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ - ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಇದು ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು.

ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯಲು ತಡವಾಗಲು ಕಾರಣ ಮೇಲ್ಮನವಿ ಸಲ್ಲಿಸಲು ಸೂಕ್ತವಾದ 'ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ' ಮತ್ತು 'ಕಾನೂನಿನ ಬೆಂಬಲ' ಇಲ್ಲದಿರುವುದೇ ಆಗಿದೆ" ಎನ್ನುತ್ತದೆ CAPA Indiaದ ವರದಿ. ಅನುಮತಿ ಸಿಕ್ಕ ಮೇಲೂ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದನ್ನು ನಡೆಸಲು ಅನೇಕ ತನ್ನದೇ ಆದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳ ಪೈಕಿ ನಿಜವಾಗಲೂ ಹಾನಿಕಾರಕವಾದದ್ದು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆಯ ಭಾರ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಶ್ರೀಮಂತರೇ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಿಮಾನ ಯಾನದ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಲ್ಲ ಅನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಇದೆ.

ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ : ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗದ ಟಿಕೆಟ್ ಮೇಲೆ ಸೇವಾ ತೆರಿಗೆ ಮೂಲ ಪ್ರಯಾಣ ದರದ ಶೇಕಡ 5.6 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಉನ್ನತ ವರ್ಗದ ಟಿಕೆಟ್ ಮೇಲೆ ಅದು ಮೂಲ ಪ್ರಯಾಣ ದರದ ಶೇಕಡ 8.4 ರಷ್ಟು. ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮಾನದ ಇಂಧನದ ಎಟಿಎಫ್ ಮೇಲಿನ ಮಾರಾಟ ತೆರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಶೇಕಡ 24 ರಷ್ಟಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ವಿಧಿಸುವ ವಿವಿಧ ಕರಗಳು ಇಂಧನವನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ತುಟ್ಟಿಯಾಗಿಸಿವೆ. ವಿಶ್ವದಾದ್ಯಂತ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವ ಖರ್ಚಿನ ಶೇಕಡ 30-32 ರಷ್ಟು ಇಂಧನ ಒಂದಕ್ಕೇ ಆಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಇದು ಶೇಕಡ 50 ರವರೆಗೆ ಇದೆ. ಆದರೂ 43 ದೇಶಗಳ ಪೈಕಿ ಭಾರತವು ವಿಮಾನ ಯಾನದ ದರಗಳ

ಕೋಷ್ಟಕ 1 : ವಾಯುಯಾನ ಉದ್ದಿಮೆಯ ಲಾಭಗಳು

ದೇಶ	ಉದ್ಯೋಗ (ಸಾವಿರಗಳಲ್ಲಿ)					ಜಿಡಿಪಿ ಅ.ಡಾಲರ್ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ				
	ನೇರ	ಪರೋಕ್ಷ	ಕಾರಣೀಭೂತ	ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ	ಒಟ್ಟು	ನೇರ	ಪರೋಕ್ಷ	ಕಾರಣೀಭೂತ	ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ	ಒಟ್ಟು
ಚೀನಾ	900.8	2,624.1	1,335.4	993.5	5,853.8	26,286	28,236	14,369	11,994	80,885
ಭಾರತ	121.6	334.2	240.2	5,998.7	6,694.7	1,860	1,354	973	19,121	23,308

ಆಧಾರ : ಏಷಿಯೇಶನ್ ಬೆನೆಫಿಟ್ಸ್ ಬಿಯಾಂಡ್ ಬೌಂಡರೀಸ್, ಏಪ್ರಿಲ್ 2014

ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕೊನೆಯದಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಮೂಲ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ 2014-15ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಆ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನದ ಇಂಧನದ ಬೆಲೆ ಶೇಕಡ 35ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಾಗಿಯೂ, ಒಟ್ಟಾರೆ 7,000 ಕೋಟಿಗೂ ಮೀರಿ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿವೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ವಿದೇಶಕ್ಕೆ ವಿಮಾನ ಸೇವೆ

ಎರಡನೆಯ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ವಿಚಾರವೆಂದರೆ ವಿದೇಶಗಳಿಗೆ ವಿಮಾನ ಬಿಡಲು ಇರುವ ನಿಬಂಧನೆಗಳು. ಯಾವುದೇ ಭಾರತೀಯ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಭಾರತದಲ್ಲಿ 5 ವರ್ಷಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಿದ್ದು ಕನಿಷ್ಠ 20 ವಿಮಾನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಮಾತ್ರ ವಿದೇಶಗಳಿಗೆ ತನ್ನ ಯಾನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು ಇದನ್ನು '5/20' ನಿಯಮ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ತದ್ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಅನೇಕ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ತಮ್ಮ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ 4-5 ವಿಮಾನಗಳಿದ್ದರೆ ಸಾಕು ಮೊದಲನೇ ದಿನದಿಂದಲೇ ವಿದೇಶಗಳಿಗೆ ಹಾರುವ ಅನುಮತಿ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಇದು ಭಾರತೀಯ ವಾಯು ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮೇಲೆ ತೀವ್ರ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಪರಿಮಾಣ ಬೀರಿದೆ. ಗಮನಿಸಿ, 2015-16ನೇ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದ ಏಪ್ರಿಲ್-ಜೂನ್ ತ್ರೈಮಾಸಿಕದಲ್ಲಿ ಭಾರತದಿಂದ ಹೊರಗೆ ಮತ್ತು ಹೊರಗಿನಿಂದ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಕೇವಲ 45 ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸಿವೆ; ಅದೇ ವಿದೇಶಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಸಾಗಿಸಿದ್ದು 76 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು!

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಂಪರ್ಕ

ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ರಕ್ಷಣಾ ಇಲಾಖೆ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು

ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿಯವರ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 476 ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು / ಏರಿಳಿಯುವ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು (ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವವು ಹಾಗೂ ಇಲ್ಲದಿರುವವೂ ಸೇರಿ) ಇದ್ದರೂ ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣವು ಈ ಪೈಕಿ ಕೇವಲ 78ರ ಮೂಲಕ ಮಾತ್ರ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎರಡು ಮೂರನೇ ಹಂತದ ನಗರಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಮತ್ತು ಲಭ್ಯವಿರುವ ಈ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸರ್ಕಾರವು 2007ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗಾಗಿ ಒಂದು ನೀತಿಯನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಿತು. ಯಾರಾದರೂ ಒಂದೇ ವಿಮಾನದೊಂದಿಗೆ ಎರಡು ಸಣ್ಣ ನಗರಗಳ ನಡುವೆ ನಿಯಮಿತ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು - ಎರಡು ವರ್ಷದೊಳಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಇನ್ನೆರಡು ವಿಮಾನಗಳನ್ನು ಹೊಂದುವ ನಿಬಂಧನೆಯೊಂದಿಗೆ.

ಆದರೆ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಕೇವಲ ಮೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿವೆ; ಏರ್ ಕೋಸ್ಟ್, ಏರ್ ಪೆಗಾಸಸ್ ಮತ್ತು ಟೂಜೆಟ್ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಾಯು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹದಾಯಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರಗಳಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಮಾಡಿದ ಮನವಿಯೂ ಅಷ್ಟು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿಲ್ಲ.

ಮುಂದೇನು?

ಪ್ರಕ್ಷುಬ್ಧತೆಯ ನಡುವೆಯೂ ಭಾರತೀಯ ವಾಯು ಯಾನ ಉದ್ದಿಮೆಯು ನಭೋನ್ನತಿಗೆ ಚಿಮ್ಮಬಲ್ಲದು. ಆದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳ ಸೂಕ್ತ ಸಂಯೋಜನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಾಯು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಸಂಘದ ಐಎಟಿಎ (ವಿಶ್ವದ ವಾಯು ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಪ್ರಾತಿನಿಧಿಕ ಸಂಘ) ಮಹಾ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ

ನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿಯೂ ಆದ ಟೋನಿ ಟ್ರೈಲರ್ "ಉಪಯುಕ್ತ ತಯಾರಕರು, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಉತ್ತೇಜನಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ವಾಯು ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಮತ್ತು ಜಾಗತಿಕ ವ್ಯಾಪಾರೋದ್ಯಮಗಳಿಂದ ಹಿಡಿದು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಸಾಗಣೆದಾರರು ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳವರೆಗೆ ಎಲ್ಲರೂ - ಇಡೀ ಪ್ರಪಂಚವೇ ಭಾರತೀಯ ವಾಯುಯಾನ ಉದ್ದಿಮೆಯ ಕಡೆ ತನ್ನ ಗಮನವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ವಾಯು ಯಾನ ಉದ್ದಿಮೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಹೊಣೆಗಾರರ ನಡುವೆ ಒಂದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಉದ್ದಿಶ್ಯವನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಬಲ್ಲೆವಾದರೆ ಒಂದು ಉಜ್ವಲ ಭವಿಷ್ಯ ನಮ್ಮ ಕೈಯಳತೆಯಲ್ಲೇ ಇದೆ."

ಸರ್ಕಾರವು ಇದನ್ನು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದೆ ಮತ್ತು ಈಗಾಗಲೇ ಹೊಸ ವಾಯು ಯಾನ ನೀತಿಯನ್ನು ಅಂತಿಮಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದೆ. ಈ ನೀತಿಯು ಆಂತರಿಕವಾಗಿ ವಾಯು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ಕಡೆ ತನ್ನ ಗಮನವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ವಿದೇಶಗಳಿಗೆ ಹಾರುವ ವಾಯು ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಅನುಮತಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಇದರಿಂದ ಬೃಹತ್ ಉದ್ದಿಮೆದಾರರಿಗೆ ವಾಯು ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಉತ್ತೇಜನ ಸಿಗುವುದು. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಹಾಗೂ ದೂರದ ವಾಯು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣದ ಟಿಕೆಟ್ ಮೇಲೆ ಕರ ವಿಧಿಸಬಹುದೆಂದು ಕೆಲವು ವರದಿಗಳು ಹೇಳುತ್ತಿವೆ. ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಧಿಕೃತ ವಾಯು ಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನಾಗಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಚಿಂತನೆ ನಡೆದಿದೆ ಎಂದೂ ಕೆಲವು ವರದಿಗಳು ಹೇಳಿವೆ. ಇದು ಇಂತಹ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ವ್ಯಾವಹಾರಿಕವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ

ಲಾಭದಾಯಕವನ್ನಾಗಿಸುವುದು. ಕೆಲವು ನಿಬಂಧನೆಗಳೊಂದಿಗೆ, ಅನಧಿಕೃತ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಆಯೋಜಕರಿಗೆ, ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಹಾರಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯೂ ಇದೆ. 122 ಇಂತಹ ಆಯೋಜಕರ ಬಳಿ 400 ಕ್ಕೂ ಮಿಕ್ಕು ವಿಮಾನಗಳಿವೆ. ಅನ್ನುವುದನ್ನು ಮರೆಯಬೇಡಿ! ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕ್ರಮಗಳು ವಾಯು ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ಕೊನೆ ಮೈಲಿಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶ ಹೊಂದಿವೆ. ಇದು ವಾಯು ಯಾನ ಉದ್ಯಮಿಯೇ ಅಲ್ಲದೆ ಒಟ್ಟಾರೆ ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ ಲಾಭದಾಯಕ. ಹೆಚ್ಚಿನ ವಾಯು ಸಂಪರ್ಕವು ಇನ್ನೂ ಉತ್ತಮ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಬೇಡುತ್ತದೆ, ಈ ಹಿಂದೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ಭಾರತದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವೊಂದೇ (ಎಎಐ) ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ, ನಿರ್ವಹಿಸಿ

ಕೋಷ್ಟಕ 2 : ದೇಶೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)			
ವರ್ಷ	ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ	ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು	ಒಟ್ಟು
2013 (ಜ-ಡಿ)	119.09	495.17	614.25
2014 (ಜ-ಡಿ)	124.25	549.58	673.83
2015 (ಜ-ಆ)	87.14	436.41	523.55

ಆಧಾರ : ನಾಗರಿಕ ಉಡ್ಡಯನ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ

ನಿಯೋಜಿಸುತ್ತಿತ್ತು, ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರ-ಖಾಸಗಿ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ (ಪಿಪಿಪಿ) ದೆಹಲಿ, ಮುಂಬೈ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಕೊಚಿನ್ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬದಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಈಗ, ಹಿಂದಿನ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 5.5 ಬಿಲಿಯನ್ ಅಮೆರಿಕನ್ ಡಾಲರ್‌ಗಳಷ್ಟಿದ್ದ ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳವು 12ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ

ಯೋಜನಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (2012-17) 9.3 ಬಿಲಿಯನ್ ಅಮೆರಿಕನ್ ಡಾಲರ್‌ಗಳಷ್ಟಿರುವುದೆಂದು ಸರ್ಕಾರವು ನಿರೀಕ್ಷಿಸುತ್ತದೆ. ಜೊತೆ ಜೊತೆಗೆ, ಕಳೆದ ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 23 ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಭಾರತದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಸುಮಾರು 250 ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು 2020ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾರಂಭಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. □

(5ನೇ ಪುಟದಿಂದ)

ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ : ಮುನ್ನೋಟ

ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ, ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಭಾರತ ದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳನ್ನು ಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ. ವಿದೇಶಿ ಯಾತ್ರಿಕರನ್ನು ಕರೆತರುವ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ವಿಶ್ವದರ್ಜೆಯದ್ದಾಗಿರಬೇಕು ಎಂಬುದು ಬಹು ಮುಖ್ಯ. ದೆಹಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಮುಂಬೈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಈ ವಿಶ್ವದರ್ಜೆಯನ್ನು ಮುಟ್ಟಿವೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳಬೇಕಿದೆ. ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕವಾಗಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಹೊಂದುವುದು ಮುಖ್ಯ. ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಉಪಯೋಗ ತಗ್ಗುತ್ತದೆ. ದೇಶೀಯ ಮತ್ತು ಬಾಹ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದುವುದೂ ಸಹ ಮುಖ್ಯ. ಈ ರೀತಿಯ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಯಾವುದೇ ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ ತೊಂಬತ್ತೆದು ಭಾಗ

ಬಂದರುಗಳ ಮುಖಾಂತರ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾಗಾಟಗಳಲ್ಲಿ, ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ಸ್ಥಳಾಂತರವನ್ನು ವಿಶ್ವ ದರ್ಜೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಸಂಗ್ರಾಹಕಗಳ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ, ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಸಹಾಯದಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬಂದರುಗಳು ಇನ್ನೂ ವಿಕಸನವಾಗಬೇಕಿದೆ. ಭಾರತದ ಎರಡೂ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಹಬ್ಬಿರುವ ಕರಾವಳಿಯು ಇದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿವೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಯೋಜನೆಗಳು ತಡವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತವೆ. ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪರವಾನಗಿಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ನೀತಿಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಬಹುಪಾಲು ಸರಕು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಸಾರಿಗೆ ಚಾಲನೆಯು ಬಹುವಿಧಾನದ ಮೂಲಕ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾದುದೆಂದರೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸಚಿವಾಲಯಗಳು ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ

ಇದು ಬಹು ವಿಧಾನ ಸಾರಿಗೆ ಬಳಸಿದಂತೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ.

ರಚನಾತ್ಮಕ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಹಲವು ಸಚಿವಾಲಯಗಳ ನೀತಿಗಳನ್ನು ಒಂದುಗೂಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಒಳ್ಳೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಬೇಡುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳು ಪರವಾನಗಿ, ಪರಿಸರದ ಮೇಲಾಗುವ ಪ್ರಭಾವ, ಸುರಕ್ಷತೆ, ಭದ್ರತೆ, ಬೆಲೆ ನಿಗದಿ, ಸೇವೆಗಳ ಮಟ್ಟ, ವಿವಾದ ಪರಿಹಾರಗಳ ಬಗೆಗಿನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತರಿಸಬೇಕು. ಯಾವುದೇ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ, ಸ್ಪರ್ಧೆಯು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿರುವ ಕಡೆ, ಬೆಲೆ ನಿಗದಿ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲೂ ಸೂಕ್ತ ನಿಯಂತ್ರಕ ಚೌಕಟ್ಟು ಕಂಡುಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ಒಟ್ಟಾರೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಅಂಶಗಳೆಂದರೆ: ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಸಹಿತ ವೇಗದ ಸಾರಿಗೆ, ಭದ್ರತೆ, ಒತ್ತಡರಹಿತ ಪ್ರಯಾಣ. □

ದಟ್ಟಣೆ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿದೆ



* ಬಿ.ಐ. ಸಿಂಘಾಲ್



ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯ ಹಾಗೂ ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆ ಕ್ಷೀಣಿಸುತ್ತಿದೆ. ಬಹಳಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಪಳೆಯುಳಿಕೆ ಇಂಧನ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಿಎಚ್‌ಜಿ ಮಾಲಿನ್ಯತೆ ವಿಶ್ವಮಟ್ಟದ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಜೀವನ ಗುಣಮಟ್ಟ, ನಗರ ಜೀವನ ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆ.

ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಕಷ್ಟಕರವಾಗುತ್ತಿದೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ನಡೆಯಲು ಸುರಕ್ಷತೆ, ಅಡೆತಡೆಯಿಲ್ಲದ ಮಾರ್ಗಗಳು ದೊರಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರು ಬಹಳಷ್ಟು ಬಾರಿ ತಮ್ಮ ಜೀವದ ಹಂಗನ್ನು ತೊರೆದು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಿಸುವ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳ ಜೊತೆ ಸ್ಪರ್ಧಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳ ಗ್ರಾಹಕರು ದೀರ್ಘಕಾಲದ ಕಾಯುವಿಕೆ, ಪ್ರಯಾಣ ಅವಧಿಯ ಅನಿಶ್ಚಿತ ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಪ್ರಯಾಣ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾದರೆ ಖಾಸಗಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳು ಮಂದಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗುವ ವಾಹನಗಳಿಂದ ವಿಳಂಬಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ ಹಾಗೂ ಕೂಡುರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಿಗ್ನಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ

ದೀರ್ಘಕಾಲದವರೆಗೆ ಕಾಯಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ಸವಾರರಿಗೆ ಕಿರಿಕಿರಿ ಉಂಟಾಗಿ ವಿಪರೀತ ವೇಗದ ಚಾಲನೆ, ಅಪಾಯಕಾರಿ ಚಾಲನೆ ಮತ್ತು ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಎಡೆಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಿಂತ ಹೀನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಂದರೆ ನಗರ ಪ್ರಯಾಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತಪ್ಪು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ.

ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಗೆ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಳದ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಅಸಮತೋಲನವಿರುವುದು. ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮತ್ತು ಶೀಘ್ರಗತಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು. ಬದಲಿಯಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಾಗೂ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಬಳಕೆಗೆ ಕಡಿಮೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ವಾಹನಗಳಾದ ಕಾರುಗಳು, ದ್ವಿಚಕ್ರ ಹಾಗೂ ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿವೆ. ಈ ಕಡಿಮೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವಾಹನಗಳು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ನಷ್ಟಕರವಾಗಿರುವುದಲ್ಲದೆ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಪೋಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ನಗರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಾಗಿ ಮೀಸಲಿಟ್ಟಿರುವ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ ಪೂರ್ವನಿಗದಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ, ದಕ್ಷ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ರಸ್ತೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಮತೋಲನವಿರಬೇಕು.

ಸವಾಲುಗಳು

ನಗರಗಳು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಮೂರು ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ದೊಡ್ಡ

ಸವಾಲೆಂದರೆ ನಗರೀಕರಣದ ಏರುಗತಿ ಅಂದರೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಣ್ಣ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಂದ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಗೆ ವಲಸೆ ಬರುತ್ತಿರುವ ಜನರ ಸಂಖ್ಯೆ 2001ರಲ್ಲಿ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದ ನಗರವಾಸಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಶೇ. 2.26 ಇದ್ದು 2020ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಇದು ಶೇ. 4 ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಗುವ ಸೂಚನೆಗಳಿವೆ. ನಗರವಾಸಿಗಳ ಜನಸಂಖ್ಯೆ 60 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಏರುತ್ತದೆ. ಆ ವೇಳೆಗೆ ನಗರವಾಸಿಗಳ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ದ್ವಿಗುಣಗೊಂಡು 600 ಮಿಲಿಯಕ್ಕೆ ತಲುಪಿರುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣ ಕೊರತೆಗಳು ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಉಲ್ಬಣಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. 2011ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ನೇಮಕಮಾಡಿದ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರವಿರುವ ತಜ್ಞರ ಸಮಿತಿಯ ಅಂದಾಜುಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಎಲ್ಲಾ ಭಾರತೀಯ ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಸ್ತೆಯ ಕೊರತೆ ಶೇ.50 ರಿಂದ ಶೇ.80 ರವರೆಗೆ ಇದೆ. ಈ ಕೊರತೆಯನ್ನು ಮೊದಲು ನೀಗಿಸಿದಾಗಲೇ ನಾಗರಿಕ ಪ್ರಯಾಣ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಸಾಧ್ಯ.

ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಸರಿಸಮನಾಗಿ ಪೂರೈಕೆ ಮಾಡಲು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುವ ಮುನ್ನ ಈ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನೀಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವಾಗಲೇ ಪರಿಸರವನ್ನೂ ರಕ್ಷಿಸಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವೂ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುವ ಹೂಡಿಕೆ ಗಾತ್ರ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಸಾಧಿಸುವುದು ಸುಲಭವಲ್ಲ.

ಸಾರಿಗೆ ಸಲಹಾಕಾರರು, ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಚಿವಾಲಯ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ. E-mail : bisingal@yahoo.com

ತಜ್ಞರ ಸಮಿತಿಯ ವರದಿಯು 2013ನೇ ಇಸವಿಯ ವೇಳೆಗೆ ಭಾರತೀಯ ನಗರ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯ ಹಾಗೂ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಒಟ್ಟು 39 ಲಕ್ಷ ಕೋಟಿ ರೂಗಳ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಿರುತ್ತದೆ. ನಗರಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ವೆಚ್ಚ ರೂ.23 ಲಕ್ಷ ಕೋಟಿಗಳಷ್ಟಿದ್ದು ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚದ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿರುತ್ತದೆ. ಇಂತಹದೇ ಅಂದಾಜನ್ನು ಮೆಕೆನ್ನಿ ಗ್ಲೋಬಲ್ ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ (ಎಂಜಿಐ) ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಮುಂದಿನ 20 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ದೇಶದ ಅಪೇಕ್ಷಿತ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಪಾತ್ರವಹಿಸಲು ಸುಮಾರು 1182 ಬಿಲಿಯ ಡಾಲರ್‌ಗಳು (ಸುಮಾರು 53 ಲಕ್ಷ ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳು) ಬೇಕಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಿದೆ. ನಗರಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ 591 ಬಿಲಿಯ ಡಾಲರ್‌ಗಳು (ಸುಮಾರು 26 ಲಕ್ಷಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳು) ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪಾತ್ರ

ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಮತೋಲನ ಹೊಂದಿರಲು ಮುಂದಿರುವ ಮಾರ್ಗ ಎಂದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದೆ. ನಿಯಮಿತ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ (10 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ) ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಬೃಹತ್ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ (10 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ) ಶೀಘ್ರ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಾದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು, ಲಘುರೈಲು ಸಾರಿಗೆ, ಶೀಘ್ರಗತಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಮಾನೋರೈಲುಗಳನ್ನು ಬೇಡಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕನಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.

ನಗರ ಸಾರಿಗೆ

ಇತರ ವಾಹನಗಳ ಜೊತೆಗೆ ರೈಲು ಅಥವಾ ನಿರ್ದೇಶಿತ ಸಾರಿಗೆ ಇರುವ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ನಗರಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಗರಿಷ್ಠ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಬಹುತೇಕ ಸಣ್ಣ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮಗಾತ್ರದ ಭಾರತೀಯ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬಸ್‌ಗಳು ಮಾತ್ರ ಬೇಕಾಗುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಹೋಲಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನರನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯಬಲ್ಲ

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ದೊರಕಿಸಿದರೂ ಅದು ನಷ್ಟದಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೃಹತ್ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ, ನಗರದಾದ್ಯಂತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲಬಂಧದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳು ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ನಗರ ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸುಮಾರು 26000 ಆಧುನಿಕ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸುಮಾರು 170 ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗಳಿಗೆ ಪೂರೈಕೆ ಮಾಡಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವೆಂದರೆ ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಕೊರತೆ ಹಾಗೂ ಬಂಡವಾಳ ಕೊರತೆ.

ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ

ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಂದಣಿ ಹೆಚ್ಚು, ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ ಕೊರತೆ ಹಾಗೂ ಬಳಕೆದಾರರ ಸ್ನೇಹಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು, ಲಾರಿಗಳ ಛಾಸಿಗಳ ಮೇಲೆ ಬಸ್‌ನ ಮೇಲ್ಭಾಗವನ್ನು ಒಂದು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಎತ್ತರದಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಹತ್ತಲು ಇಳಿಯಲು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರು, ಮಹಿಳೆಯರು ಮತ್ತು ವಿಕಲಚೇತನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸೇವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಭಾವನೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಗತ್ಯಂತರವಿಲ್ಲದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮಾತ್ರ ಇದರ ಸೇವೆ ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ದೂರುಗಳಿರುವುದು ಅದರ ಅನಿಶ್ಚಿತ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ವೇಳೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿದೊರಕದಿರುವುದು. ವೇಳಾಪಟ್ಟಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ಪಾಲಿಸದಿರುವುದೇ ಹೆಚ್ಚು. ವಿಳಂಬಗೊಂಡ ಅಥವಾ ರದ್ದುಪಡಿಸಿದ ಬಸ್ ಸೇವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಮಾಹಿತಿ ತಿಳಿಸದೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಿರಿಕಿರಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಬಹುತೇಕವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ವಿಳಂಬಗೊಂಡಿರುವ ಅಥವಾ ರದ್ದುಪಡಿಸಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿದಲ್ಲಿ ಸಹಾನುಭೂತಿಯಿಂದ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. 2006ರಲ್ಲಿ ಡಿಐಎಂಟಿಎಸ್ ಕಂಪನಿಯವರು ನಡೆಸಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ನಿರೀಕ್ಷೆಗಳೆಂದರೆ ಸುರಕ್ಷಿತ,



ಅನುಕೂಲಕರ, ಆರಾಮದಾಯಕ, ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ, ವೇಳೆಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುವುದು, ಉತ್ತಮ ವರ್ತನೆ ಹೊಂದಿರುವ ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕರು ಹಾಗೂ ನ್ಯಾಯಯುತ ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯ ಮತ್ತು ವೇಗ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಶುಚಿತ್ವ, ಸಮಯ ಪ್ರಜ್ಞೆ, ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ, ನಿಯಮಿತ ಸೇವೆ, ಸುರಕ್ಷತೆ, ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ವರ್ತನೆ ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ತರಬೇತಿ ಹಾಗೂ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಹೊರಾಂಗಣಗಳು ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಹಾಗೂ ಅದರ ಗೌರವವನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಕೂಲಕರ. ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯಂತಹ ಆಧುನಿಕ ನಿರ್ದೇಶಕ ಪ್ರಯಾಣ ಸೇವೆಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರಬೇಕು. ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವ ಅಥವಾ ಅರೆ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್‌ನ ಅಂಗಣವಿರುವ ಛಾಸಿಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಬೇಕಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಈಗ ಇರುವ ಕೀಳು ಭಾವನೆಯ ಸಂಪೂರ್ಣ ಬದಲಾವಣೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಹಾಲಿ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಆಧುನಿಕಗೊಳಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರೀಮಿಯಂ ಹವಾ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಗರ ಬಸ್‌ಗಳಾಗಿ ಹಾಗೂ ಒಪ್ಪಂದ ಮೇರೆಗೆ ಓಡಿಸುವ ಬಸ್‌ಗಳಾಗಿ ಜಾರಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾದ ಕಾರ್ ಮತ್ತು ಸ್ಕೂಟರ್ ಬಳಸುವವರ ಪ್ರಯಾಣ ಕಡಿಮೆಗೊಂಡು ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಬಂಡವಾಳ

ಬಹುತೇಕ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದು ಬಂಡವಾಳ ಕೊರತೆ ಹಾಗೂ ಆದಾಯ ಕೊರತೆಗಳನ್ನು ನೀಗಿಸಲು ಸಬ್ಸಿಡಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿಂದೆ

ಹಲವಾರು ನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳು ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರೂ ಆದಾಯ ವೆಚ್ಚ ಸಮತೋಲನ ಕಾಪಾಡಲಾರದೆ ಹಾಗೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪಾವತಿಸಲು ಅಸಾಧ್ಯವಾಗಿ ಸಬ್ಸಿಡಿಗಳನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾದ ಕಾರಣದಿಂದ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣದರವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಶಕ್ಯರಾಗಿಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಕಡಿಮೆ ದರಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗುವುದರಿಂದ ಇದೂ ಸಹ ಆರ್ಥಿಕ ತೊಂದರೆಯಾಗಲು ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೆಲವು ನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳು ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್‌ಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸಲು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಿ ರೂಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಿ ಮತ್ತು ನಿವ್ವಳ ವೆಚ್ಚ ರಿಯಾಯಿತಿಗಳನ್ನು ನೀಡಿ, ಖಾಸಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆಯವರಿಗೆ ವಸೂಲಾಗುವ ಪ್ರಯಾಣ ದರವನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನೂ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆ ಇಬ್ಬರಿಗೂ ಖಾಸಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲರಾದರು. ಬಸ್‌ಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯೂ ಕಳಪೆಯಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಚಾಲಕ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ತರಬೇತಿಯನ್ನೂ ನೀಡಿರಲಿಲ್ಲ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ನೀತಿಯಡಿಯಲ್ಲಿ ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಾರದೆಂಬ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣದರದಿಂದ ಗಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕಳಪೆ ಬಸ್ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ಕಳಪೆ ಸೇವೆ ಮಾತ್ರ ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದರ ಫಲವಾಗಿ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೇ ಕಷ್ಟ ನಷ್ಟಗಳನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರನಿಗೆ ಪ್ರತಿ ಕಿಮೀ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಪಾವತಿಸಬೇಕು (ಸ್ಕೂಲ ವೆಚ್ಚ ಚೌಕಟ್ಟು). ಈ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಬೇಕು. ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಖಾಸಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರನಿಗೆ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದ

ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇವಲ 5-7 ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗಳಿಸುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವ ಕಾರಣದಿಂದ ಸರ್ಕಾರವೇ ಡಿಪೊಗಳ ಮತ್ತು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಬಸ್ ಸೇವೆ ಗುಣಮಟ್ಟ ಉತ್ತಮಗೊಂಡರೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದರಿಂದ ನಗರ ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯೂ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

ಬಹು ವಿಧ ಸಾಗಣೆ/ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಗ್ರೀಕರಣ

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲತಃ ಬಹುವಿಧದ್ದು. ಯಾವುದೇ ನಗರದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಮಾರ್ಗಗಳಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಗಂಟೆಗೆ ನೂರಾರು ಟ್ರಿಪ್ ಗಳಿಂದ ಸಾವಿರಾರು ಟ್ರಿಪ್ ಗಳಿಗಾಗಿ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಿನಿ ಬಸ್ ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಧ್ಯಮ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಬಸ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ದೇಶಿತ ಮತ್ತು ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣಗಳ ವರೆಗೆ ಪ್ರತಿ ವಿಧದಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ನಗರದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚದ ಹೆಚ್ಚು ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಮೆಟ್ರೊರೈಲು ಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಸಹ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೂ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಸುಲಭದರದ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಒಂದು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿನ ಬೇಡಿಕೆ ಮಟ್ಟವು ಸಾಮರ್ಥ್ಯಕ್ಕೆ ಸಮನಾಗಬೇಕು. ಒಂದು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ದುಬಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ಇವು ಕನಿಷ್ಠ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ಉತ್ತಮ ಆರ್ಥಿಕ ಲಾಭಗಳಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯುಳ್ಳ ಮತ್ತು ಇದು ಸತತವಾಗಿರುವ ಹಾಗೂ ಸುಲಭದರಗಳ ಬಹುವಿಧದ ಜಾಲಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಆಕರ್ಷಣೀಯ ಹಾಗೂ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿರಲು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ತಮ್ಮ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಸಾಧ್ಯಗೊಳಿಸಲು ಈ ಸೇವೆ ನಗರಾದ್ಯಂತ ಲಭ್ಯವಿರಬೇಕು. ಯಾವುದೇ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಒಂದು - ಎರಡು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಮೀಸಲಿಟ್ಟರೂ ನಗರ ಚಲನೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ನೀಗಿಸಲಾರದು. ರಸ್ತೆ



ಅವಲಂಬಿತ ಅಥವಾ ರೈಲು ಅವಲಂಬಿತ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಮನೆ ಬಾಗಿಲಿನವರೆಗೆ ತಲುಪಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ನಡಿಗೆ, ಸೈಕಲ್, ವೈಯಕ್ತಿಕ ವಾಹನಗಳಾದ ಕಾರುಗಳು ಮತ್ತು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಹಾಗೂ ಪರ್ಯಾಯ ಅರೆ ಪ್ರಯಾಣ ವಾಹನಗಳಾದ ಟೆಂಪೊಗಳು ಮತ್ತು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತ ಹಾಗೂ ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯಗೊಳಿಸಿ ಮೊದಲ ಹಂತ ಹಾಗೂ ಕೊನೆಯ ಹಂತದ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಮೊದಲ ಹಂತದ ಮತ್ತು ಕೊನೆಯ ಹಂತದ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯದ ಅಲಭ್ಯತೆಯ ಆತಂಕದ ಕಾರಣದಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ವೈಯಕ್ತಿಕ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಾರೆ ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಲು ಹಿಂಜರಿಯುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿ ಮನೆಗೂ ಸೇವೆ ನೀಡುವುದರಿಂದ ಈ ಜಾಲವು ನಗರಾದ್ಯಂತ ಹಬ್ಬುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಆಕರ್ಷಕವಾಗಿರಲು ಇದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಇದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಉಪಸಂಹಾರ

ರಸ್ತೆ ಜಾಲ ಬಂಧವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅನುಭವಗಳ ಪ್ರಕಾರ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕೆಲವೇ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಪುನಃ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ಸೂಕ್ತ ನಿರ್ವಹಣೆ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ. ನಗರಾದ್ಯಂತ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸೇವೆ ನೀಡುವ ದಕ್ಷ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದು ಹಾಗೂ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲು ಸಹಾಯಕವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನಡೆದಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಿರುವ ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. □

ಭವಿಷ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ಹಸಿರಿನೊಂದಿಗೆ



* ಡಾ. ಕೃಷ್ಣ ದೇವ್

ಜೌಗತಿಕ ತಾಪಮಾನದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಬಹುಮುಖ್ಯ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮುತ್ತಿರುವ ಕಾರ್ಬನ್ ಡೈ ಆಕ್ಸೈಡ್‌ನ ಶೇ. 23% ಪಳೆಯುಳಿಕೆ ಇಂಧನ ದಹನದಿಂದಾಗಿಯೇ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಪಾಲು ಶೇ. 75%. ಇದು ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಶೇ. 95% ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ತೈಲದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿದೆ. ಇದು ಪ್ರಪಂಚದ ಶೇ. 60%ರಷ್ಟು ತೈಲ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದು ಎಲ್ಲ ದೇಶಗಳ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ತೈಲ ಬೇಡಿಕೆ ಹಾಗೂ ವಾತಾವರಣದ ಮೇಲೆ ಹಸಿರು ಮನೆ ಅನಿಲ ಹೊರಸೂಸುವಿಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾದ ನೀತಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವಂತೆ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಹೇರುತ್ತವೆ.

ಆರ್ಥಿಕ, ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಆಯಾಮಗಳ ಮೇಲೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಬಳಕೆದಾರರ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದನ್ನು ಸುಧಾರಿತ ಸಾರಿಗೆಯ ಮುಖ್ಯ ಅಂಶವಾಗಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಆರ್ಥಿಕ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಅಳಿಯುವ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶ ಕೂಡ ಹೌದು. ಅದೇನೇ ಇರಲಿ ಸಾರಿಗೆಯು ಶಕ್ತಿ ಬಳಕೆ, ವಾತಾವರಣದ ಮೇಲೆ ಹೊರಸೂಸುವ ಅನಿಲ ಹಾಗೂ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯದ ಮೂಲಕ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನುಂಟು

ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಸಾರಿಗೆಯು ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಹೊಸ ರೀತಿಯ ಸೇರ್ಪಡೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು ಅಥವಾ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಭದ್ರತೆಯಂತಹ ಹೊಸ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆಯ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೂರು ಆಯಾಮಗಳನ್ನು ಪಟ್ಟಿ - 1ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮುಂದುವರೆಯುತ್ತದೆ. ಆಧುನಿಕ ನಗರರೈಲ್ವೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಾಲಿತ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೂಡ ಇಂಧನದ ಮೂಲಕವೇ ತಯಾರಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲ ಮೋಟಾರುಸಾರಿಗೆಯು ಇಂಧನವನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದರೂ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಉಳಿದವಕ್ಕಿಂತ ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿದೆ. ತಾತ್ವಿಕವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ 'ಹಸಿರುಸ್ನೇಹಿ'

ಪಟ್ಟಿ 1 : ಸಾರಿಗೆ ಪರಿಣಾಮ	
ಆಯಾಮ	ಪರಿಣಾಮ
ಆರ್ಥಿಕ ದಕ್ಷತೆ	ಸಾರಿಗೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಲಾಭಗಳು - ಸಂಚಾರ, ಲಭ್ಯತೆ, ಸಾರಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆಯ ಉದ್ದೇಶ : ಉದ್ಯೋಗ, ಸೇವೆ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ, ಲಭ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಬೆಂಬಲ
ಪರಿಸರ ಸುಸ್ಥಿರತೆ	ಇಂಧನ ತೀವ್ರತೆ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ.
	ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಹಸಿರು ಮನೆ ಅನಿಲ ಸೂಸುವಿಕೆ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ.
	ಮನುಷ್ಯ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಅಂತಿಮ ವಿಕಿರಣದ ತೀವ್ರತೆ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಪರಿಸರವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವತ್ತ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಕಾಳಜಿಯಿಂದಾಗಿ 'ಸಮರ್ಥವಾದ ಸಾರಿಗೆ' ಮತ್ತು 'ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆ'ಯತ್ತ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸರಳವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನಡಿಗೆ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ರಹಿತ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿದ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿದರೆ ಉಳಿದಲ್ಲ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆಯೂ ಅಲ್ಲ ಸಮರ್ಥವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವೂ ಅಲ್ಲ. ಬಹುತೇಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇಂಧನವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದು ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೂಡ

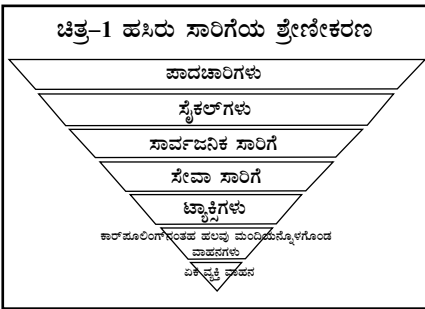
ಅಂಶವನ್ನು ಮೂರು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಳಿಯಬಹುದು : (1) ಇಂಧನ ದಕ್ಷತೆ (2) ಕಾರ್ಬನ್ ತೀವ್ರತೆ (3) ಮನುಷ್ಯನ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ಅದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಮಾಲಿನ್ಯದ ಪರಿಣಾಮ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕಸಾರಿಗೆಗಳಾದ ರೈಲು ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಾರನ್ನು ಬಳಸುವವರನ್ನು ತಮ್ಮತ್ತ ಸೆಳೆದುಕೊಳ್ಳುವುದರ ಮೂಲಕ 'ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ'ಗಳಾಗಬಹುದು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಇಂಜಿನ್‌ನ ಮೂಲಕ ಕೂಡ ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

* ಸಾರಿಗೆ ಪರಿಣಿತರು ಮತ್ತು ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಲಹೆಗಾರರು. E-mail : kd.krishnadev@gmail.com

ಅಂದರೆ ಕೇವಲ ಗ್ಯಾಸೋಲೈನ್ ಇಂಜಿನ್‌ಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಗ್ಯಾಸೋಲೈನ್/ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ ಎರಡನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡ ಹೈಬ್ರಿಡ್ ಇಂಜಿನ್‌ನ ಬಳಕೆ ಇಂತಹ ಒಂದು ಸಾಧ್ಯತೆಗೆ ಉದಾಹರಣೆ. ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡಲ್ಲಿ ಅದರಿಂದ ಆರ್ಥಿಕ ಉಪಯೋಗಗಳು ಹೆಚ್ಚುವುದಲ್ಲದೆ ಶಕ್ತಿವ್ಯಯ ಮತ್ತು ಮಾಲಿನ್ಯ ಹೊರಸೂಸುವಿಕೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು.

ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆ ಎಂದರೇನು?

ವಾತಾವರಣದಲ್ಲಿ ಅನಿಲ ಹೊಮ್ಮುವಿಕೆಯನ್ನು (Green House Gas emissions- GHG) ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಮೂಲಕ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ ಪರಿಸರವನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವುದು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾದ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವುದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಇದು ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆಗೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿರಲಿ ಅದು ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿದ್ದು ವಾತಾವರಣದ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ನೇತ್ರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದಾದರೆ ಅದು ಹಸಿರುಸಾರಿಗೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಆಫೀಸಿಗೆ ಅಥವಾ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಹೋಗುವುದು ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲವಾಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯುತ ಪ್ರಪಂಚದ ಪ್ರಜೆಗಳಾಗಿ ನಾವು ಹಸಿರುಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಬಳಸುವುದು ಒಳಿತು. ಚಿತ್ರ - 1 ರಲ್ಲಿ ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆ ಶ್ರೇಣೀಕರಣವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.



ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆಯ ಶ್ರೇಣೀಕರಣವು ಹಸಿರುಸಾರಿಗೆ ವಿವಿಧ ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ತೋರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಫುಡ್‌ಪಿರಮಿಡ್ ಆಕೃತಿಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲಿನಿಂದ ಕೆಳಕ್ಕೆ ಇದನ್ನು ಶ್ರೇಣೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕಾಲ್ನಡಿಗೇ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು ಇದು ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲಿದೆ. ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಬಳಕೆಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು ಇದು ಚಿತ್ರದ ಕೆಳಭಾಗದಲ್ಲಿದೆ. ಸಾಧ್ಯವಾದಾಗಲೆಲ್ಲ ಖಾಸಗಿವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಒಳಿತು.

ಹಸಿರು ಸಾರಿಗೆ : ಭಾರತಕ್ಕೆ ಏಕೆಂದು ಅಗತ್ಯ?

ಭಾರತದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಳೆದೇರಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಮಹತ್ವದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಕಂಡಿದೆ. ಕೃಷಿಯಿಂದ ದೂರಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕತೆ ಇನ್ನಿತರ ಸೇವೆಗಳ ಕಡೆಗೂ ವಾಲಿದೆ. ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ನಗರಗಳು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿವೆ. ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ವೇಗವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲಿದೆ.

ಈ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳ ಮಾಲಿಕ್ತವು ಕಳೆದೇರಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಮಹತ್ತರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯದ ಪ್ರಕಾರ 1991ರಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 21 ಮಿಲಿಯನ್ ಇತ್ತು. 2012ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಇದು 159 ಮಿಲಿಯನ್‌ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. 11ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ವೇಳೆಗೆ (2007-08 ರಿಂದ 2011-12) ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಶರವೇಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಇದನ್ನು ಚಿತ್ರ 2ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಮುಖ್ಯವಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಇದು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದಂಟಾಗುವ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತಿದೆ. HC, CO, NO_x, PM, ಮತ್ತು CO₂ ಇವುಗಳಿಂದ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಕ್ಲಿಷ್ಟ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸಮರೋಪಾದಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯೋನ್ಮುಖರಾಗಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ಹೊಗೆ ಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದ ವಾಯು ಗುಣಮಟ್ಟವು ಕುಸಿಯುತ್ತಿದ್ದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ನೇತ್ರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುತ್ತಿದೆ. ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನಿಂದಾಗಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಅದರಲ್ಲೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ NO_x ಮತ್ತು

PM ಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದ ಅನಾರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಅಕಾಲಿಕ ಮರಣದ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ವಿಶ್ವ ಆರೋಗ್ಯ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ನಡೆಸಿರುವ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಕಾರ 2005ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ 154,000ರಷ್ಟು ಮಂದಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ PM ಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದಲೇ ಮೃತಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಲೇ ಇದೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯದ ನಂತರ ಶೇ.18ರಷ್ಟು ಶಕ್ತಿಮೂಲವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವ ವಲಯ ಸಾರಿಗೆ. ಸಾರಿಗೆ ವಲಯವು ಶೇ.98ರಷ್ಟು ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಆಧಾರಿತ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದೆ. ಅಂದರೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಆಧಾರಿತ ಬಳಕೆಯ ಅರ್ಧದಷ್ಟನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ವಲಯವೇ ಬಳಸುತ್ತಿದೆ. ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳದಿದ್ದಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ವಸ್ತುಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಲಿದೆ.

ಮುಂದಿನ ಹಾದಿ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಅನುಸರಿಸಬೇಕಾದ ಮತ್ತು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಬೇಕಾದ ವಿಷಯಗಳು ಹಲವಿವೆ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಮಟ್ಟ ಅಥವಾ ದರ್ಜೆಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದಾಗ ಮಾತ್ರ ಅದು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಮೆರಿಕ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಕಳೆದ 40 ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಅಮೆರಿಕ ಇವುಗಳ ಅನುಸರಣೆಗೆ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿರುವವರಲ್ಲಿ ಮುಂದಿದೆ. ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ವಾಹನಗಳು ಹೊರಸೂಸುವ ಮಾಲಿನ್ಯದ ಪರೀಕ್ಷೆಯೊಂದಿಗೆ ಹೊಸ ವಾಹನಗಳಿಂದಲೂ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ಮಾಲಿನ್ಯದತ್ತಲೂ ಗಮನಹರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ವಾಹನ ತಯಾರಿಕರು ತಮ್ಮ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು ಅವುಗಳ ಬಳಕೆಯ ಅವಧಿಯಾದ್ಯಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿರುವಂತೆ ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸುವುದು ಮುಖ್ಯ. ಹಾಗೆಯೇ ತೈಲ ಕಂಪನಿಗಳವರು ತೈಲವನ್ನು ವಿವಿಧ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿ ಅವುಗಳ ವಿತರಣೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅವುಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಎಲ್ಲ ಸಮಯದಲ್ಲೂ ಒಂದೇ ತೆರನಾಗಿರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಿನ ಶಿಕ್ಷಾರ್ಹ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರ ಮೂಲಕ ತೈಲ ಕಂಪನಿಗಳು ತಮ್ಮ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು.

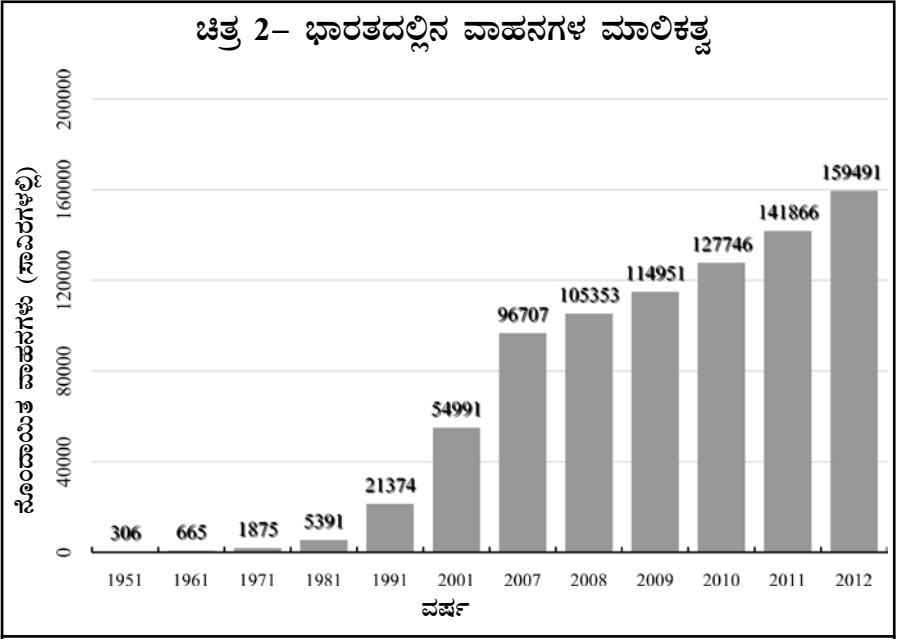
ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ಶಕ್ತಿಮೂಲ ಬಳಕೆಯು ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಮುಂದಿನ 20 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಎರಡರಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಲಿದೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿವೆ. ಸೂಕ್ತ ಕಠಿಣ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ ಭಾರತದ ಶಕ್ತಿಮೂಲ, ಆರ್ಥಿಕತೆ, ವಾಯು ಗುಣಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಅಪಾಯವಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಜಾಗತಿಕ ತಾಪಮಾನ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಾಗಲಿದೆ.

ದೀರ್ಘಾವಧಿ ನೀತಿ

ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ದೀರ್ಘಾವಧಿ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಲು ಹಲವು ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಮತ್ತು ಪರಿಣಿತರ ಸಮಿತಿಗಳನ್ನು ಕಾಲ ಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. 2003ರಲ್ಲಿ ಮಶೆಲ್ಟರ್ ಆಟೊ ಫ್ಯುಯಲ್ ಪಾಲಿಸಿ ಕಮಿಟಿಯು ಆಟೊ ಇಂಧನ ನೀತಿಯನ್ನು ಪ್ರತಿ 5 ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಪುನರ್ ಪರಿಶೀಲಿಸುವಂತೆ ಸೂಚಿಸಿತು.

ಏಪ್ರಿಲ್ 2014ರಲ್ಲಿ ಲೋ ಕಾರ್ಬನ್ ಸ್ಟ್ರಾಟೆಜಿಕ್ ಫಾರ್ ಇನ್‌ಕ್ಯೂಸಿವ್ ಗ್ರೋಥ್ ಪರಿಣಿತ ತಂಡದ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದ ಡಾ.ಕೀರ್ತಿ ಪಾರಿಖ್ ಅವರು ತಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ರಹಿತ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಕಾರ್ಬನ್ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಬಹುದಲ್ಲದೆ ಇದರಿಂದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಲಾಭಗಳು ಸಹ ಇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗಿದೆ. ಮೋಟಾರು ರಹಿತ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೌಲಭ್ಯ ನೀಡಿದ ಮೇಲೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡಬೇಕು. ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ಇದರ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಬೇಕು. ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಇರುವಂತೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೂಡ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಮಾರ್ಗವಿರಬೇಕು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ರಸ್ತೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಿರಿದಾದರೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಾಕಾಗುವಷ್ಟು ಅಗಲದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕು. ಸಾರ್ವಜನಿಕರನ್ನು ಮೋಟಾರುರಹಿತ ಸಾರಿಗೆ ಬಳಸಲು ಇದು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ

ಚಿತ್ರ 2- ಭಾರತದಲ್ಲಿನ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲಿಕತ್ವ



ಮೂಲ : ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕಾರ್ಬನ್‌ನಿಂದಾಗುತ್ತಿರುವ ಮಾಲಿನ್ಯದ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ದೇಶಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯ ಭವಿಷ್ಯತ್ತನ್ನು ರೂಪಿಸಬಹುದು. ಜಾಗತಿಕ ಉದಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ನೋಡಿ ಕೆಲವನ್ನು ಕಲಿಯಬೇಕಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನಿಧಿಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ನಗರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕ್ರೋಢೀಕರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಮೂಲಭೂತ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಬೇಕಾಗುವ ಆರ್ಥಿಕ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಧಿಯನ್ನು ಕೆಳಕಂಡ ಸಲಹೆಗಳನುಸಾರವಾಗಿ ಒದಗಿಸಬೇಕು:

* ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹಸಿರುವೆಚ್ಚವೆಂದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಾರುವ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆಯ ಮೇಲೆ ಎರಡು ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಇದರ ಹಿಂದಿನ ತರ್ಕ ಇಷ್ಟೇ ಪೆಟ್ರೋಲನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಸುವವರು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರು ಮಾತ್ರ. * ಕಾರು ಮತ್ತು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ವಿಮೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ.4ರಷ್ಟನ್ನು ಹಸಿರು ತೆರಿಗೆಗಾಗಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಬೇಕು. * ಹೊಸದಾಗಿ ಖರೀದಿಸಿದ ಕಾರುಗಳು ಮತ್ತು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಬೇಕು. ಶೇ.7.5ರಷ್ಟು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಶೇ.20ರಷ್ಟನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಡೀಸೆಲ್ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸಬೇಕು.

* ವಾಹನಗಳ ಶಕ್ತಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟೇ ದೂರ ಕ್ರಮಿಸಿದರೂ ವಾಹನದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಮೇಲೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮವಾಗಬಾರದು ಹಾಗೂ ವಾತಾವರಣದ ಮೇಲೆ ಅನಿಲ ಹೊರಸೂಸುವಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಬಹುದು. * ವಾಹನಗಳ ಮಾಲಿನ್ಯ ಹೊರಸೂಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟಗಳನ್ನು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯಡಿ ರೂಪಿಸಬೇಕು.

ಹಸಿರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನೀತಿ : ತುರ್ತು ಅಗತ್ಯ

ಭಾರತದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ 52 ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಇದು ವಿಶ್ವದಲ್ಲೇ ಎರಡನೇ ಅತಿದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ. ಇದರಲ್ಲಿ 79,000 ಕಿ.ಮೀ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿವೆ. ಇದು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕದ ಶೇ.1.5ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ. ಆದರೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೇ ಶೇ. 40ರಷ್ಟು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಇದೆ. ಹಸಿರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯಹೆದ್ದಾರಿ ಎನ್ನುವುದು ಹೊಸ ಪರಿಕಲ್ಪನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಎರಡೂ ಸೇರಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಯ ಯೋಜನೆ, ರೂಪುರೇಷೆ, ನಿರ್ಮಾಣ ಇವೆಲ್ಲವೂ ಪರಿಸರದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡೇ ರೂಪುಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮತ್ತು

ಪಟ್ಟಿ 2 : 1951ರಿಂದ ಭಾರತದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ

ರಸ್ತೆ ವರ್ಗ	1950-51	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2011-12	2012-13
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	19811	23798	23838	31671	33650	57737	70934	79116
ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	0	0	56765	94359	127311	132100	163898	169227
ಇನ್ನಿತರ ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಡಿ ರಸ್ತೆಗಳು	173723	257125	276833	421895	509435	736001	998895	1066747
ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು	206408	197194	354530	628865	1260430	1972016	2749804	3159639
ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳು	0	46361	72120	123120	186799	252001	411679	446238
ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಗಳು	0	0	130893	185511	209737	223665	281628	310955
ಒಟ್ಟು	399942	524478	914979	1485421	2327362	3373520	4676838	5231922

ಮೂಲ : ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಸಚಿವಾಲಯ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಸಾಗಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಈ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯ ಉದ್ದೇಶ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವರಾದ ಶ್ರೀ ನಿತೀನ್ ಗಡ್ಕರಿ ಅವರು ಹಸಿರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯಹೆದ್ದಾರಿ (ಸಸಿನಡುವಿಕೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಂದರಗೊಳಿಸಿ ಅವುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವುದು) ನೀತಿ 2015ಕ್ಕೆ ಚಾಲನೆ ನೀಡಿದರು. ಈ ನೀತಿಯು ಸಮುದಾಯ, ರೈತರು, ಖಾಸಗಿ ವಲಯ, ಎನ್‌ಜಿಒಗಳು ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಸಹಯೋಗದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಹಸಿರಾಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಈ ನೀತಿಯ ಮುಖ್ಯಾಂಶಗಳು ಹೀಗಿವೆ

* ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಒಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಶೇ.1ರಷ್ಟನ್ನು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಸಿ ನೆಡುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಬೇಕು. * ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ರೂ.1 ಕೋಟಿಯಷ್ಟು ಸಸಿಗಳನ್ನು ನೆಡುವುದಕ್ಕೆ ನೀಡಲಾಗುವುದು. * ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಹಣ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವ ನಿಧಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮತ್ತು ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ತಿಳಿವಳಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಹಸಿರು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಹಣ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುತ್ತದೆ. * ಈ ನೀತಿಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದ ಜನರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 5 ಲಕ್ಷ ಮಂದಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. * ಇಸ್ರೊದ ಭುವನ್ ಮತ್ತು ಗಗನ್ ಉಪಗ್ರಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ

ನಿಗಾವಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. * ನೆಡಲಾದ ಪ್ರತಿ ಮರವನ್ನು ಎಣಿಸಿ ಅವುಗಳ ಆಡಿಟ್ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. * ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿದ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಶಸ್ತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. * ಈ ನೀತಿಯ ಸುಲಲಿತ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಜನರಿಂದಲೂ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಲಾಗಿದೆ. * ಹಸಿರು ಹೆದ್ದಾರಿ ನೀತಿಯು ಭಾರತವನ್ನು ಮಾಲಿನ್ಯ ಮುಕ್ತವಾಗಿಸಲು ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ನೀತಿಯು ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಗೌರವಯುತ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಹೊಸ ಹೆದ್ದಾರಿ ನೀತಿಯ ಜಾರಿಯಿಂದಾಗಿ ಕಾಡು ನಾಡಿಗೂ ನಡುವೆ ಸೇತುವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನೀತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 33% ಅರಣ್ಯವಿರಬೇಕು. ಆದರೆ ಈಗಿರುವುದು 22% ಮಾತ್ರ. ಕೇವಲ ಮರನೆಡುವುದಕ್ಕೆ ಒತ್ತು ನೀಡುವುದಲ್ಲ ಬದಲಿಗೆ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬದುಕುಳಿದು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಮುಖ್ಯ. ಮುಂಬರುವ ಎಲ್ಲ ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲೂ ಸಸಿನೆಡುವಿಕೆಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲೇ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿ ವರದಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗುವುದು. ಇದರಿಂದ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಭೂ ಒತ್ತುವರಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ಈ ನೀತಿಯು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಮುದಾಯಗಳು, ಎನ್‌ಜಿಒಗಳು, ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು

ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ನೆರವಿನಿಂದ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಉದ್ದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಸಬೇಕಾಗಿರುವ ಮರದ ಸಂತತಿಗಳನ್ನೇ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗಾಗಿ ಈ ನೀತಿಯು ಅರಣ್ಯವನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಆಸಕ್ತಿಯಿರುವವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ಉತ್ತಮರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿದ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳವರಿಗೆ ಪ್ರಶಸ್ತಿ ನೀಡಿ ಸತ್ಕರಿಸಲಾಗುವುದು. ಈ ಹಸಿರೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ನಿರ್ದರಿಸುತ್ತದೆ. ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ 12,000 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸಸಿನೆಡಲು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 6,000 ಕಿ.ಮೀಯಷ್ಟು ದಾರಿಗಳನ್ನು ಹಸಿರಾಗಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ಹೊಂದಿದೆ.

ಒಟ್ಟಾರೆ ಇದು ಭಾರತವನ್ನು ಹಸಿರಾಗಿಸುವ ಮಿಷನ್‌ನ ಭಾಗವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿದ್ದು ಈ ಉದ್ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಫಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಾತಾವರಣಕ್ಕೆ ಅನಿಲ ಹೊರಸೂಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇದು ಸರ್ಕಾರದ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದೆ. ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯ ನಡುವೆ ಸಮತೋಲನವನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾದಾಗ ಭಾರತವು ಹಸಿರಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಕಾರ್ಬನ್ ಮಾಲಿನ್ಯ ಕೂಡ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ. □

ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದಲ್ಲ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ



* ಆನಂದ್ ಕುಮಾರ್



ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವೃದ್ಧಿ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಮಹಾಪೂರಕ್ಕೆ ಕಾರಣೀಭೂತವಾಗಬಲ್ಲದು. ಇಲ್ಲಿನ ಭೂಮಿ, ಖನಿಜಗಳು, ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಮತ್ತಿತರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಸರ್ವಾಂಗೀಣ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವೃದ್ಧಿ ಕುಶಲ, ಅರಕುಶಲ ಮತ್ತು ಕೌಶಲ್ಯರಹಿತರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಹಿಂದುಳಿದ ಮತ್ತು ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಠಿಣವಾದ ಕಾರ್ಯ. ತ್ವರಿತಗತಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಆಸೆಯನ್ನು ಬದಿಗಿಟ್ಟರೂ ಸಾಮಾನ್ಯಗತಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೂ ಅನೇಕ ಅಡೆತಡೆಗಳಿವೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಅನೇಕ ಉಪಕ್ರಮಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವ ವೇಗವನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿವೆ. ಜುಲೈ, 18, 2014 ರಂದು ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮವನ್ನು ಈಶಾನ್ಯ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಿತು. ಈ ಹೆಜ್ಜೆ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನೇಕ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನೊದಗಿಸುವ ಮತ್ತು ಅವರ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸಬಲಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಉಪಕ್ರಮಗಳು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಗಡಿಯಾಚೆಗಿನ ವ್ಯಾಪಾರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯಮಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗುವುದರೊಂದಿಗೆ ಭಾರತದ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸರಹದ್ದುಗಳ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗುತ್ತದೆ.

ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ, ಸಂವಹನ, ವಿದ್ಯುತ್ ಶಕ್ತಿ, ಸಾರಿಗೆ, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದಂತಹ ವಲಯಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ಭವಿಷ್ಯ ಕೇಂದ್ರಿತ ವಿಧಾನದೊಂದಿಗೆ 30-40 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲಾವಧಿಯನ್ನು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಏಕೀಕೃತ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದರೆ ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ, ಪರಿಸರ ನಿಗದಿತ ಖರ್ಚು ಕಡಿತವಾಗಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬರುವುದು.

ಏಕೀಕೃತ ಮತ್ತು ಭವಿಷ್ಯ ಕೇಂದ್ರಿತ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವಾಗ ಕೆಲಸದ ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ದೀರ್ಘಕಾಲ ತಾಳುವಿಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುವುದು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವೃದ್ಧಿಯ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿತಿ ವಸ್ತುಗಳ ಕಳವು, ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ

ಸೋರುವಿಕೆ, ಕೀಳು ದರ್ಜೆಯ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಕಾರಣೀಭೂತವಾಗಿದೆ. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವಾಗ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ದೀರ್ಘ ಕಾಲಾವಧಿಯವರೆಗೂ ತಾಳಬಲ್ಲ ಗುಣವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ.

ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಯಲ್ಲಿ ಭವಿಷ್ಯ ಕೇಂದ್ರಿತ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿಕೊಂಡು ನಿರೂಪಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ, ಸ್ಪಷ್ಟ ಮತ್ತು ತರ್ಕಪೂರ್ಣವಾಗಿರಬೇಕು. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹಣ ಹೂಡುವಿಕೆ ಉದ್ದೇಶವಿರಬೇಕು.

ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಬಳಕೆಯಿಂದ ತಾಳಿಕೆ, ದಕ್ಷತೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಪರಿಸರದ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಿ ಸುರಕ್ಷಿತತೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಕಾಪಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಉಪಯುಕ್ತ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಸ್ಥಳೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಸ್ಥಾನೀಯ ಸಾಧನಗಳ ಮತ್ತು ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಬೇಕು.

ಎನ್‌ಎಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ 22 ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2014ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿತು. ಈಶಾನ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ

* ಸಂಸ್ಥಾಪಕ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರು, ಎನ್‌ಎಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್. E-mail : aanand9@rediffmail.com



ಭಾಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಭಾಗಿದಾರಿಯಾದ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಗುರಿ ಅತ್ಯುಚ್ಚ ದರ್ಜೆಯ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಈ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆ, ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಸಮುದಾಯಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಿದಾರರಿಗೆ ಪೂರ್ಣ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ, ವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಎಲ್ಲಾ ಸಂಘಗಳು, ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ ನಂತೆ ತಂತ್ರಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಪಾರದರ್ಶಕತೆಗಾಗಿ ಇ-ಆಫೀಸ್, ಇ-ಟೆಂಡರ್, ಇ-ಮಾನಿಟರಿಂಗ್, ಇ-ಅಕ್ಸೆಸ್ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆದಾರರು ಇಂದಿನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ಮತ್ತು ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಅಭ್ಯಸಿಸಬೇಕು.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಕೆಲಸಗಾರರ ಮತ್ತು ಹೂಡಿಕೆದಾರರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ದಕ್ಷತೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಸತತವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಹೊಸ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸರಿಸಮನಾಗಿ ನಡೆಯುವುದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ನಾಲ್ಕನೆಯ ತಂತ್ರವೆಂದರೆ ಗುಣಮಟ್ಟ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕಾಗಿ ದೀರ್ಘ ಕಾಲಾವಧಿಯ ತಾಳಿಕೆಗಾಗಿ, ವೆಚ್ಚ ಕಡಿತಗೊಳಿಸಲು, ಕೆಲಸದ ವೇಗ

ಹೆಚ್ಚಿಸಲು, ಸುರಕ್ಷಿತತೆಯ ಮಟ್ಟ ಕಾಪಾಡಲು ಮತ್ತು ಪರಿಸರದ ಮುಖ್ಯ ಆಹ್ವಾನಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಲು ಹೊಸ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ವಿನ್ಯಾಸದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ. ಐದನೆಯ ತಂತ್ರವೆಂದರೆ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ ನಂತಹ ತಜ್ಞ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಸಂಶೋಧನಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಎಲ್ಲಾ ಹೂಡಿಕೆದಾರರಲ್ಲಿ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿ ವಿಚಾರ ವಿನಿಮಯಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ವಿಚಾರ ವೇದಿಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ ನಂತಹ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬದ್ಧತೆ ವಿವಾದಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬಗೆಹರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಆ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಅನಾವಶ್ಯಕ ವಿಳಂಬವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಒಂದರೊಂದಿಗೆ ಒಂದು ವಿಚಾರ ವಿನಿಮಯ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಒಂದೇ ಕನಸು ಒಂದೇ ಧ್ಯೇಯ ಹೊಂದುವುದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಆರನೆಯ ತಂತ್ರ. ಇದನ್ನು ಏಳನೇ ತಂತ್ರ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಈಶಾನ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿನ ಕಂಪೆನಿಗಳು ವೆಚ್ಚ ಕಡಿತಗೊಳಿಸಲು ಯಂತ್ರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮೂಲ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ ಸೌಕರ್ಯ ವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ತೀವ್ರಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ತನ್ನ ಶಾಖೆಗಳನ್ನು ಅಸ್ಸಾಮ್, ಅರುಣಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ, ಮಣಿಪುರ, ನಾಗಲ್ಯಾಂಡ್ ತ್ರಿಪುರ, ಮೇಘಾಲಯ ಮತ್ತು ಮಿಜೋರಾಂಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದೆ.

ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ ಮೇಲೆ 108 ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಹಾ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ಗುರುತರ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇದೆ. ಈ 108 ಮಹಾ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದ 7,400 ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ತಗಲುವ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ 100,000 ಕೋಟಿಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಐಡಿಸಿಎಲ್ ನ ಶುರುವಾತಿನ ಮೊದಲ ವರ್ಷದಲ್ಲೇ 18 ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ಒಪ್ಪಂದ

NHIDCL ನ 2014 - 2015ರಲ್ಲಿನ ಯೋಜನೆಗಳು			
ಉದ್ದ - ಕಿ.ಮೀ.		ವೆಚ್ಚ : ಕೋಟಿ ರೂ.	
ರಾಜ್ಯ	ವ್ಯಾಪ್ತಿ	ಉದ್ದ	ವೆಚ್ಚ
ತ್ರಿಪುರ	2	122	879
ಅಸ್ಸಾಮ್	10	282	4,008
ಮೇಘಾಲಯ	1	62	292
ಅರುಣಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ	5	134	1379
ಒಟ್ಟು	18	600	6,446

ಮಾಡಿಕೊಂಡಿತ್ತು 600 ಕಿ.ಮೀ ರಷ್ಟು ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದು ಇದಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚ 6,446 ಕೋಟಿಗಳಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಸಮುದಾಯಗಳ ಮಧ್ಯ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಸುಸಂವಾದದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ. ಈಶಾನ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬಳಸದೇ ಇರುವ, ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ತಾರದೇ ಇರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು, ಜಲ, ನೆಲ, ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತು ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿವೆ. ಸೇವಾವಲಯ ಮತ್ತು ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಈ ಭಾಗದ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿ ಅವುಗಳ ಪೂರ್ಣ ಉಪಯೋಗದ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಭವಿಷ್ಯ ಕೇಂದ್ರಿತ ಮತ್ತು ಏಕೀಕೃತ ವಿಧಾನಗಳು ಸೂಕ್ತತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಬಳಕೆ ಆರ್ಥಿಕ ಸಹಾಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ಅಲ್ಪ ಕಾಲಾವಧಿ ಮಧ್ಯ ಕಾಲಾವಧಿ ಮತ್ತು ದೀರ್ಘಾವಧಿಯ ಯೋಜನೆಗಳ ಉದ್ದಿಶ್ಯಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸುವುದು ತುರ್ತು ಅವಶ್ಯಕತೆಯಾಗಿದೆ. □

ಯೋಜನಾ

ಡಿಸೆಂಬರ್ 2015 ವಿಶೇಷ ಸಂಚಿಕೆ ವಿಷಯ

ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮತ್ತು ಸುಸ್ಥಿರತೆ

ಜಾದತೀಕರಣ : ಕನ್ನಡ ಕಟ್ಟುವ ಬದೆ



* ಡಾ. ಪುರುಷೋತ್ತಮ ಬಿಳಿಮಲೆ

ಪ್ರತಿಬಾರಿಯೂ ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ಜ್ಞಾನಪೀಠ ಪ್ರಶಸ್ತಿ ಬಂದಾಗ ನಾವೆಲ್ಲ ಸಂಭ್ರಮಿಸುತ್ತೇವೆ. ಕನ್ನಡ ಭಾಷೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದ ಕುರಿತು ಮಾತಾಡುವವರಿಗೆ ಇದೊಂದು ಮಹಾ ಅಸ್ತ.ಅನೇಕ ಕನ್ನಡ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಈ ಅಸ್ತವನ್ನು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಭಾರತೀಯ ಭಾಷೆಗಳಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡವೇ ಬಹಳ ಮುನ್ನಡೆಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ ಎಂಬ ಅಂಶ ನಮ್ಮ ಹೆಮ್ಮೆಯನ್ನು ಸಹಜವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇಡೀ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಕನ್ನಡದ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ಗೊತ್ತು ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಾಗ ಸಿಗುವ ಉತ್ತರ ನಮ್ಮನ್ನು ನಾಚಿಸುತ್ತದೆ. ಪಂಪ, ರನ್ನ, ನಾಗಚಂದ್ರ, ಕುಮಾರವ್ಯಾಸ, ಬಸವಾದಿ ಶರಣರು, ದಾಸರು, ಮಾಸ್ತಿ, ಬೇಂದ್ರೆ ಕುವೆಂಪು ಅಡಿಗ ಮೊದಲಾದವರ ಬಗ್ಗೆ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಮಾತಾಡಬಲ್ಲ ಒಬ್ಬ ವಿದ್ವಾಂಸನೂ ಇಂದು ನಮಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಹೊರಗಡೆಗೆ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ರವೀಂದ್ರನಾಥ ಠಾಗೋರರ 150ನೇ ಹುಟ್ಟುಹಬ್ಬವನ್ನು ಒಂದು ಜಾಗತಿಕ ಉತ್ಸವವಾಗಿ ಆಚರಿಸಲಾಯಿತು. ದೆಹಲಿ, ಶಿಕಾಗೊ, ಮಾಸ್ಕೊ, ಲಂಡನ್, ಟೋಕಿಯೊ ಮತ್ತಿತರ ಮಹಾನಗರಗಳ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವೇದಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಠಾಗೋರರ ಬಗ್ಗೆ ಬಗೆಬಗೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ನಮಗೆ ಆ ಬಗೆಯ ವಿಸ್ತಾರದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಲೇ ಇಲ್ಲ. ಅತ್ಯಂತ ಸತ್ವಭರಿತ ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ

ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿಯುತವಾದ ವೇದಿಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ನಮಗೆ ಇದುವರೆಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಇಡೀ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಹೊಸಬಗೆಯ ಚೈತನ್ಯ ನೀಡಿದ ಮಹಾಕವಿ ಕುವೆಂಪು ಅವರ ಶತಮಾನೋತ್ಸವವನ್ನೇ ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉತ್ಸವವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಲು ನಮಗೆ ಶಕ್ತಿ ಸಾಲದಾಯಿತು. ಕನ್ನಡದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಬರಹಗಾರರ ಬಗ್ಗೆ ದೇಶಕ್ಕೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನಪದ ಕಲೆಗಳ ಬಗೆಗೆ ಹೊರಗಿನ ಜನರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿ ಹೇಳಲು ನಮಗೆ ತಿಳಿದಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವ ಜನಪದ ಕಲೆಯನ್ನೂ ಯುನೆಸ್ಕೋ ಇದುವರೆಗೂ ಮನ್ನಿಸಿಲ್ಲ.

ವಿಶ್ವಸಂಸ್ಥೆಯ ಭಾಗವಾದ ಯುನೆಸ್ಕೋ ಇದೀಗ ಅಳಿದು ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಕಲೆಗಳ ಪುನರುಜ್ಜೀವನಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಅನುದಾನ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಅನುದಾನವು ಜಗತ್ತಿನ ಅನೇಕ ನತದೃಷ್ಟ ಕಲೆಗಳಿಗೆ ಜೀವದಾನ ಮಾಡಿದೆ. ಭಾರತದ ಪೂರ್ವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಳ-ಒಡಿಶಾ ಗಡಿಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಚಲಿತದಲ್ಲಿರುವ ಆಕರ್ಷಕ ಚಾವು ಕುಣಿತ, ಕೇರಳದ ಚಿತ್ತಾಕರ್ಷಕ ಮುಡಿಯೇಟ್ಟು ಮತ್ತು ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಕಲಬೇಲಾ ಜನಪದ ಕಲೆಗಳನ್ನು ಯುನೆಸ್ಕೋ ಈಚೆಗೆ 'ಮನುಕುಲ ಸೃಜಿಸಿದ ಅಪೂರ್ವ ಕಲಾಪ್ರಕಾರಗಳು' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿ, ಅವುಗಳ ಪುನರುತ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುತ್ತಿದೆ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವುದೇ ಕಲೆಗೆ ಇಂಥ ಮನ್ನಣೆ ದೊರೆತಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಗಂಭೀರ ಪ್ರಯತ್ನಗಳೂ ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಪಕ್ಕದ ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯದಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರೇರಣೆ

ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮಲೆಯಾಳಿಗಳು ತಮ್ಮ ಕಲೆಯಾದ 'ಕಥಕ್ಕಳಿ'ಯನ್ನು ಹೇಗೆ ಪ್ರಚುರಪಡಿಸಿದರು? ಇಂದು ದೆಹಲಿಯ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಯುವ ಯಾರಿಗಾದರೂ ಕಥಕ್ಕಳಿಯ ಬೃಹತ್ ಭಿತ್ತಿ ಚಿತ್ರ ನೋಡಲು ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಈ ಕಲೆಯತ್ತ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಗಮನ ತಾನೇ ತಾನಾಗಿ ಬೀಳುವಂತಾಗಿದೆ. ದೆಹಲಿಯ ಕುತುಬ್ ಮಿನಾರ್‌ನ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕಥಕ್ಕಳಿಗಂದೇ ಒಂದು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಅಧ್ಯಯನ ಕೇಂದ್ರವಿದೆ. ದೆಹಲಿಗೆ ಆಗಮಿಸುವ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಲಾತಂಡಗಳು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಆಗಮಿಸಿ, ಕಥಕ್ಕಳಿ ಪ್ರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಿಸುತ್ತವೆ. ತಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಆ ಕಲೆಯನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವ ಕಲೆಗಳಿಗೆ ಈ ಭಾಗ್ಯವಿದೆ? ದೆಹಲಿಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕೇರಳದ ಕಥಕ್ಕಳಿ ಕಂಡಾಗ ಸಂತೋಷವಾಗುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಯಕ್ಷಗಾನ ಇಲ್ಲಲ್ಲಾ ಎಂದಾಗ ವಿಷಾದವಾಗುತ್ತದೆ. ದೆಹಲಿಯ ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ಭಾರತಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಚಲಾಯಿಸುವಾಗ ಹೆಮ್ಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಣೆಯಾಗಿದೆಯಲ್ಲಾ ಅಂದುಕೊಂಡಾಗ ವಾಹನದ ವೇಗ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೇ ನಿಧಾನವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ? ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಪ್ರತಿನಿಧಿಸಬಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವೇದಿಕೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯವನ್ನು ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿಹಿಡಿಯಬೇಕಾದ ಜನ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳು ರಾಜಕೀಯ ಕೇಂದ್ರಿತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದರಿಂದಾಗಿ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಲೋಕ

* ಕನ್ನಡ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕ, ಭಾರತೀಯ ಭಾಷೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ, ಜವಾಹರಲಾಲ ನೆಹರೂ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ನವದೆಹಲಿ-110070

ಬಡವಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರತಿನಿಧೀಕರಣ ಬಹಳ ದುರ್ಬಲವಾದುದು.

ಒಂದೆರಡು ಉದಾಹರಣೆಗಳಿಂದ ಇದನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಭಾರತೀಯ ಸಂವಿಧಾನದ ಎಂಟನೇ ಪರಿಚ್ಛೇದಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಭಾಷೆಯಾದ ತುಳುವನ್ನು ಸೇರಿಸಿ, ಆ ಭಾಷೆಗೊಂದು ಅಧಿಕೃತ ಮಾನ್ಯತೆಯನ್ನು ತಂದುಕೊಳ್ಳಲು ಅನೇಕ ಮಹನೀಯರು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಲೇ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಪ್ರಯತ್ನಗಳ ನಡುವೆಯೇ ತುಳುವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಬೋಡೋ, ಡೋಗ್ರಿ, ಮೈಥಿಲಿ ಮತ್ತು ಸಂತಾಲಿ ಭಾಷೆಗಳನ್ನು ಸಂವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲು 22.12.2003ರಂದು 330 ಸದಸ್ಯರ ಸರ್ವಾನುಮತದೊಂದಿಗೆ ಲೋಕಸಭೆ ಅಂಗೀಕಾರ ನೀಡಿತು. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ದುರ್ಬಲತೆ, ತುಳು ಭಾಷೆ ಹೊರಗೇ ಉಳಿದು ಬಿಟ್ಟಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸಭೆ ಮತ್ತು ಲೋಕಸಭೆಗಳ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳನ್ನು ಹೊಣೆ ಮಾಡದೆ ಬೇರೆ ಹಾದಿಯಿಲ್ಲ.

ಆಗ ಗೃಹ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದ ಶ್ರೀ ಎಲ್. ಕೆ. ಅದ್ವಾನಿ ಅವರು ಕಾಶ್ಮೀರದ ಪ್ರಕ್ಷುಬ್ಧತೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಡೋಗ್ರಿ ಭಾಷೆಯ ಪರ ನಿಂತದ್ದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದಿರುವ ವಿಚಾರ. ಆ ಭಾಗದ ಲೋಕಸಭಾ ಸದಸ್ಯರಾಗಿರುವ ಡಾ. ಕರಣ್‌ಸಿಂಗ್ ಅವರೂ ಮತ್ತೆ ಮತ್ತೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತಾಡುತ್ತಾ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಮನವಿ ಅರ್ಪಿಸಿದ್ದರು. ಗಲಭೆಗೀಡಾದ ಮತ್ತು ಬೋಡೋಲ್ಯಾಂಡ್‌ಗೆ ಹೋರಾಡಿದ ಬೋಡೋಗಳ ನಡುವೆ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡ ಮಾಜಿ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಅಟಲ್ ಬಿಹಾರಿ ವಾಜಪೇಯಿ ಅವರು ಬೋಡೋ ಜನರ ಮನ ಒಲಿಸಲು ಬೋಡೋ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಎಂಟನೇ ಪರಿಚ್ಛೇದಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸುವ ಆಶ್ವಾಸನೆ ನೀಡಿ, ಅದು ಕೂಡಾ ಆಗುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರು. ಬಿಹಾರದ ಕೋಸಿ ನದಿಗೆ ಕಟ್ಟಲಾಗುವ ರೈಲ್ವೆ ಸೇತುವೆಗೆ ಅಡಿಗಲ್ಲನ್ನಿರಿಸಲು ಹೋದ ಆಗಣ ಪ್ರಧಾನಿಗಳು ಮೈಥಿಲಿ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಎಂಟನೇ ಪರಿಚ್ಛೇದಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸುವ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರು. ಸಿಪಿಐ-ಎಂನ ಸದಸ್ಯ ಶ್ರೀ ಬಸುದೇವ ಆಚಾರ್ಯರು ಸಂತಾಲಿ ಭಾಷೆಯ ಸೇರ್ಪಡೆಗಾಗಿ ಅಹರ್ನಿಶಿ ಹೋರಾಟ ನಡೆಸಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾದರು. ಪಶ್ಚಿಮ

ಬಂಗಾಳದ ಎಲ್ಲ ಲೋಕಸಭಾ - ರಾಜ್ಯ ಸಭಾ ಸದಸ್ಯರು ಇದನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸಿದ್ದರು. ಆದರೆ ತುಳುವಿನ ಬಗ್ಗೆ ಹೀಗೆ ಹಠ ಹಿಡಿಯಬಲ್ಲ ರಾಜಕಾರಣಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ ಅಪೂರ್ವ ಅವಕಾಶವೊಂದರಿಂದ ತುಳು ವಂಚಿತವಾಯಿತು. ಭಾಷೆ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಎಚ್ಚರವಿಲ್ಲದ ಜನನಾಯಕರಿಂದಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಕಣ್ಣೆದುರೇ ದೊಡ್ಡ ನಷ್ಟವಾಯಿತು.

ಶೈಕ್ಷಣಿಕವಾಗಿ ನೋಡಿದರೂ ಭಿನ್ನ ಚಿತ್ರ ದೊರಕುತ್ತಿಲ್ಲ. 2014ರಲ್ಲಿ ಏಷಿಯಾ ವೀಕ್ ಪತ್ರಿಕೆ ನಡೆಸಿದ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ 50ನೇ ಸ್ಥಾನ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವುದೇ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಉಲ್ಲೇಖ ಅದರಲ್ಲಿಲ್ಲ. ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯೇ ಬದಲಾಗುತ್ತಿರುವ ಇಂದಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾವಿನ್ನೂ ತುಂಬಾ ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಹಾಜರಾತಿ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿಲ್ಲ.

ದೆಹಲಿಯ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಹಿಂದಿ ಭಾಷೆ ಕೆಲಸಲು 13 ವಿದೇಶಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಆರು ವಿದೇಶಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ತಮಿಳನ್ನು ಕಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಪಂಜಾಬಿ (ಎರಡು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ), ಉರ್ದು (ನಾಲ್ಕು ವಿವಿಗಳು) ಮತ್ತಿತರ ಭಾಷೆಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ನೆಲದಲ್ಲಿಯೇ ಕಲಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸುಮಾರು 27 ವಿದೇಶಿ ವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ತಮಿಳನ್ನು ಕಲಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ಕನ್ನಡ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯೂ ಕಾಣೆಯಾಗಿದೆ.

ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯದವರಿಗೆ ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲಿ ಐಎಎಸ್ ಗಳ ಬಹು ದೊಡ್ಡ ಲಾಭಿಯೇ ಇದೆ. ಈ ಲಾಭಿಯು ಬಜೆಟ್‌ಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ವಿತ್ತ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಬಗೆ ಬಗೆಯ ಒತ್ತಡ ಹೇರುತ್ತವೆ, ಅವರ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳಿಗೆ ತರಬೇತಿ ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಐಎಎಸ್ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಬರುವವರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯಬೇಕಾದ ಐಎಎಸ್ ಲಾಭಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲ. ಐಎಎಸ್ ಲಾಭಿಯ ಹಾಗೇ ಕರ್ನಾಟಕೇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೊರನಾಡಲ್ಲಿ ಪತ್ರಕರ್ತರ ಲಾಭಿಯೂ ಇದೆ. ಇತರ ಭಾಷೆಗಳ ಅನೇಕ



ಪತ್ರಕರ್ತರು ಆಯಾ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೋಸ್ಕರ ತುಂಬಾ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ರಾಜಕಾರಣಿಗಳ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಡ ಹೇರುತ್ತಾರೆ. ಅವರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಮಲೆಯಾಳ ಮನೋರಮಾ ಪತ್ರಿಕೆಗೆ ದೆಹಲಿಯೊಂದರಲ್ಲಿಯೇ 18 ಜನ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೆಲ್ಲ ಹೊರನಾಡಿನಲ್ಲಿದ್ದುಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಪತ್ರಕರ್ತರ ಅಂಥ ಒಂದು ಪ್ರಬಲ ಲಾಭಿ ಇಲ್ಲ.

ಹೀಗೆ ಹೊರನಾಡಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಧ್ವನಿ ದುರ್ಬಲವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿಕೊಂಡು ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರ ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಘನತೆ ಎತ್ತರಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಜಗತ್ತಿನ ಜೊತೆಗೆ ಒಂದು ಬಗೆಯ ಬೌದ್ಧಿಕ ಅನುಸಂಧಾನ ಏರ್ಪಡಬೇಕಾದ್ದು ಕರ್ನಾಟಕದ ಇಂದಿನ ಅಗತ್ಯಗಳಲ್ಲೊಂದು. ಈ ಬಗೆಯ ಅನುಸಂಧಾನವು ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ದೋಚಲು ಅನುಮತಿ ನೀಡುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲ. ಬದಲು ಕರ್ನಾಟಕ - ಕನ್ನಡವನ್ನು ಹೊಸ ಅರಿವಿನಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟುವ ಬಗೆ.

ವಿದೇಶದ ಬಹಳ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಏಷಿಯಾದ ಬಗ್ಗೆ ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹಿಂದಿ, ಬಾಂಗ್ಲಾ, ಪಂಜಾಬಿ ಉರ್ದು ಮತ್ತು ತಮಿಳಿನ ಬಗ್ಗೆ ಬಗೆ ಬಗೆಯ ಅಧ್ಯಯನಗಳೂ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಭಾಷೆಗಳಿಗೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿದ್ವಾಂಸರ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಪಡೆಯೇ ಇದ್ದು ಭಾಷಾಂತರ ಮತ್ತಿತರ ಕೆಲಸಗಳು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ಅಂಥ ಭಾಗ್ಯವಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು

ವಿದೇಶಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ ಕಲಿಯಲು ಶಿಷ್ಯ ವೇತನಗಳನ್ನು ನೀಡಬೇಕು.

ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ

ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವು ಇದೀಗ ಎತ್ತ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ್ದು ಅಗತ್ಯ. ಕಾರಣ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದ ಪಠ್ಯಕ್ರಮ, ಮಾಧ್ಯಮ, ಸಂಶೋಧನೆ / ಅಧ್ಯಯನ, ಬೋಧನೆ, ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಗಳು ಇದೀಗ ಯಾವ ಬಗೆಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಕನ್ನಡ ಎಲ್ಲಿದೆ ಎಂಬ ಕುರಿತು ಒಂದು ತಿಳಿವಳಿಕೆ ಮೂಡುತ್ತದೆ.

ನಮಗೆಲ್ಲ ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿದಿರುವಂತೆ, ಇದು ಜಾಗತೀಕರಣದ ಕಾಲ. ತೊಂಭತ್ತರ ದಶಕದಿಂದೀಚೆಗೆ ಉದಾರೀಕರಣ, ಜಾಗತೀಕರಣ, ಖಾಸಗೀಕರಣ, ವ್ಯಾಪಾರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ನೀತಿಗಳು ಜಗತ್ತನ್ನು ಅಮೂಲಾಗ್ರವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಿವೆ. ಮೇಲಿನ ಪರಿಭಾಷೆಗಳು ಮೂಲತಃ ಆರ್ಥಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿವೆಯಾದರೂ ಇಂದು ಅವು ನಮ್ಮ ಸಮಾಜವನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಆಕ್ರಮಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ. ಅದೇ ಪ್ರಕಾರ ಅವು ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನೂ ಅಮೂಲಾಗ್ರವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಲು ಒತ್ತಾಯಿಸುತ್ತಿವೆ. ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯಕರಣ ಇಂದಿನ ತೀವ್ರವಾದ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗುತ್ತಿದೆ. 'ವಿಶ್ವದ ಕುರಿತಾದ ಭಾರತದ ತಿಳಿವಳಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ಹಾಗೂ ಭಾರತದ ಕುರಿತಾಗಿ ವಿಶ್ವದ ತಿಳಿವಳಿಕೆಗಾಗಿ ಈ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯಕರಣ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಅಗತ್ಯ ಎಂದು ಭಾವಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದ ಜಾಗತೀಕರಣದ ಪರವಾಗಿ ಯುನೆಸ್ಕೋ ಮತ್ತು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಇದರ ಪರವಾಗಿ ಪ್ರಬಲವಾದ ವಾದ ಮಂಡಿಸಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಸರ್ಕಾರಗಳ ಪಾಲಿಗೆ 'ಅನುತ್ಪಾದಕ' ವಸ್ತು ವಾಗಿದ್ದ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವು ಹಣ ಮಾಡಲು ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು. ಸರ್ಕಾರಗಳು ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಹಿಂದೆ ಸರಿಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಖಾಸಗಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು, ಡೀವ್ಡ್ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು, ಮತ್ತು ವಿದೇಶಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಭದ್ರತೆಗಾಗಿ

ನಯವಾದ ಬಗೆಯಲ್ಲಿ 'ತಲೆಗಂದಾಯ' ವಸೂಲು ಮಾಡಲು ಹೊರಟವು. ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಆಫ್ ಇಂಟರ್‌ನೇಶನಲ್ ಎಜುಕೇಶನ್ (IIE) ಎಂಬ ಹೆಸರಿನ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿದ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ 2001-2002 ರಲ್ಲಿ ಅಮೆರಿಕ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೊರದೇಶದಿಂದ ಆಗಮಿಸಿದ 5,83,000 ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿದ್ದು ಅದರಿಂದ ಆ ದೇಶಕ್ಕೆ 11.95 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಆದಾಯವಾಗಿದ್ದು, ಈ ಆದಾಯವು 2010-11 ರಲ್ಲಿ 32 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್‌ಗೆ ಏರಿತು. ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾದಲ್ಲಿ 2001-2002ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 2 ಲಕ್ಷ ಹೊರದೇಶದ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಅಭ್ಯಸಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಆಗ ಆ ದೇಶದ ಆದಾಯ 4.2 ಬಿಲಿಯನ್ ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಆಗಿತ್ತು. ಜಾಗತೀಕರಣದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಈ ಆದಾಯವು 2010-11 ರಲ್ಲಿ 14 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್‌ಗೆ ಏರಿತು. ಸಣ್ಣ ದೇಶ ನ್ಯೂಜಿಲ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ 2001-2012ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಲಕ್ಷ ವಿದೇಶಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಿದ್ದು ಆ ದೇಶದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ 1.7 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಆದಾಯವಾಗಿದ್ದು 2010-11 ರಲ್ಲಿ ಅದು 6 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ಈ ಬಗೆಯ ಆದಾಯದ ಕುರಿತು ಇತರ ದೇಶಗಳು ಕಣ್ಣು ಮುಚ್ಚಿ ಕುಳಿತಿರಲು ಸಾಧ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ 21ನೇ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭಕ್ಕೆ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವು ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಆದಾಯದ ಪ್ರಶ್ನೆಯಾಗಿತ್ತು.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಶಿಕ್ಷಣದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಗ್ಯಾಟ್ ಒಪ್ಪಂದದ ಮೇರೆಗೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಎಪ್ರಿಲ್ 1, 2005 ರಂದು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಈ ಒಪ್ಪಂದದ ಅನುಸಾರವಾಗಿ, 10ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು 'Educational Services as sector of industry under GATS; ಎಂದು ಇತರ 12 ವಿಷಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಘೋಷಿಸಿತು. ಇಂದು ನಾವು ಶಿಕ್ಷಣದ ವ್ಯಾಪಾರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಆಗಾಗ ಅಸಹನೆ ಪ್ರಕಟಿಸುತ್ತೇವೆ, ಆದರೆ ಅದು ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಅಂಗೀಕೃತ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು. ಇಂಥದ್ದರ ವಿರುದ್ಧ ನಾವೆಲ್ಲ ಮಾಡಿದ್ದ ಪ್ರತಿಭಟನೆಗೆ ಆಗ ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಂಬಲವೂ ದೊರಕಲಿಲ್ಲ. ಏನೇ ಇರಲಿ ಗುಣಾತ್ಮಕ ಶಿಕ್ಷಣ ನೀಡಲು



ಭಾರತೀಯ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ವಿಫಲಗೊಂಡಿವೆ ಎಂದು ಆಗ ಭಾವಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಬದಲಾದ ಮಾನದಂಡಗಳಡಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಪೇಲವವಾಗಿ ಕಂಡದ್ದರಲ್ಲಿ ಅಚ್ಚರಿಯೇನಿಲ್ಲ.

ಹೀಗೆ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಭಾಗವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿದ ಆನಂತರ ಭಾರತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಅನೇಕ ದೇಶಗಳು ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಸಜ್ಜಾದುವು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಯುಜಿಸಿಯು ಉಪಸಮಿತಿಯೊಂದನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿತು. ಕ್ಷಿಪ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಈ ಸಮಿತಿಯು ಈ ಮುಂದೆ ಸೂಚಿಸಿದ ಸಂಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ತಜ್ಞರಿಂದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿತು.

1. 270 ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳ ಕುಲಪತಿಗಳು.
2. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಶಿಕ್ಷಣ ತಜ್ಞರು.
3. ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ ಸಂಘಟನೆಗಳು ಮತ್ತು
4. ಶಿಕ್ಷಣವೇತ್ತರು

ಇವರಿಂದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಮಿತಿಯು ಯುಜಿಸಿಗೆ ಮಾಡಿದ ಶಿಫಾರಸುಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಮುಂದಿನ ಮೂರನ್ನು ಇದೀಗ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಸರ್ಕಾರ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಹಾಜರಾತಿ : ಈ ಶಿಫಾರಸಿನ ಪ್ರಕಾರ 2020ನೇ ಇಸವಿಯ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಭಾರತದ ಬಹುತೇಕ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿದೇಶಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ವ್ಯಾಸಂಗ ಮಾಡಲಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬದಲಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಾವು ಪಠ್ಯಕ್ರಮ, ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿ ಮತ್ತು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ತಯಾರಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕ್ರೆಡಿಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು

ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಲಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹಾಗೆ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಆಗಮಿಸುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ವಿಭಾಗಗಳ ಗೋಡೆಗಳನ್ನು ನಿಧಾನವಾಗಿ ಒಡೆಯಲಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಸೆಮಿಸ್ಟರ್‌ನಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ ಜಾನಪದವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿದ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಯು ಇನ್ನೊಂದು ಸೆಮಿಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ತಮಿಳು ಜಾನಪದವನ್ನು ಅಭ್ಯಸಿಸಲು ತಮಿಳು ನಾಡಿಗೆ ಹೋಗುವ ದಿನ ದೂರವಿಲ್ಲ. ಇದೀಗ ಹತ್ತು ವಾರಗಳ ವರೆಗೆ ಹಿಂದಿ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಲು ಬರುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಐದು ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

1. ತರಗತಿ ಹಾಜರಾತಿ 20%
2. ಮನೆಕೆಲಸ 20%
3. ವಾರದ ಪರೀಕ್ಷೆ 30%
4. ಅಂತಿಮ ಪರೀಕ್ಷೆ 20%
5. ಸಮುದಾಯ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ 10%

ಈ ಬಗೆಯ ಕ್ರೆಡಿಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇದೀಗ ಜಗತ್ತಿನ ಎಲ್ಲೆಡೆಯೂ ಜಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಸದ್ಯದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಇದರಿಂದ ಬಿಡುಗಡೆಯಿಲ್ಲ.

ದೇಶೀಯ ಮತ್ತು ವಿದೇಶೀಯ ವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಒಟ್ಟಿಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಅವಳಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ಹಾಗೂ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ ವಿನಿಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು : ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ವಿದೇಶಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಬಂಧ ಸ್ಥಾಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಆ ಮೂಲಕ ಪರಸ್ಪರ ಮಾಹಿತಿ ಹಾಗೂ ಪರಿಣತರ ವಿನಿಮಯ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ದೆಹಲಿಯ ಅನೇಕ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ವಿದೇಶಿ ಅಧ್ಯಾಪಕರು ಪಾಠ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗೆಯ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಿಂದ ಅನಿವಾಸಿ ಭಾರತೀಯರು ಇಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಅನಿವಾಸಿ ಭಾರತೀಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಭಾರತದ ವಿವಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಲಿಯಲು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮುಂದೆ ಬರಬಹುದು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ವಿವಿಗಳ ಸಂಪತ್ತಿನ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳು ಸುಧಾರಿಸುತ್ತವೆ. ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪಾಠ ಪ್ರಚನಗಳು, ಅಧ್ಯಯನ, ಸಂಶೋಧನಾ ಕಾರ್ಯ, ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ವರ್ಧಿಸಲಿದೆ. ವಿದೇಶಿ

ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳ ಸಹಯೋಗದಿಂದಾಗಿ ನಮ್ಮ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮನ್ನಣೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗುತ್ತವೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪ ಕಡಿಮೆಯಿರುವುದರಿಂದ ನಿರ್ಬಂಧ ನಿಯಮಗಳೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಹೊಸ ಹೊಸ ವ್ಯಾಸಂಗ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಬಹುದು. ಹೆಚ್ಚಿನ ಸ್ವಾಯತ್ತೆಯಿಂದಾಗಿ ತಮ್ಮದೇ ಆದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಗುಣಮಟ್ಟ ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳುವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬಹುದು. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ಬದಲಾವಣೆಯು ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅಮೂಲಾಗ್ರವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಲಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಈ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಖಾಸಗಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಿಂದ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೊಸ ಗುಣಾತ್ಮಕ ಆವಿಷ್ಕಾರ ಆದೀತೇ? ಅಥವಾ ವಾಣಿಜ್ಯೀಕರಣದ ತುತ್ತತುದಿಗೆ ಸರಿದು ಇನ್ನಷ್ಟು ಗುಣಮಟ್ಟ ಕುಸಿತ, ಲಾಭಕೋರತನ, ಸೃಜನ ಪಕ್ಷಪಾತ ಮತ್ತು ಸ್ವಚ್ಛಂದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗೆ ಹಾದಿ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟೇತೇ? ಎಂದು ಕಾದು ನೋಡಬೇಕು. ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯ ಮಾದರಿಯ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿಯ ಬೋಧನೆಯ ಕಲಿಕೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ನಮಗೊಂದು ಸವಾಲಾಗುವುದಂತೂ ನಿರ್ವಿವಾದ.

ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಶಿಕ್ಷಣದ ರಫ್ತುಗಾಗಿ ವಿಶೇಷ ವಲಯಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ : ಭಾರತ ದೇಶದ ಉತ್ತರ, ಪೂರ್ವ, ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗಿರುವ ಈ ವಿಶೇಷ ಶಿಕ್ಷಣ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಮತ್ತು ವಿದೇಶಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಇಲ್ಲಿನ ಪಠ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಎರಡೂ ದೇಶಗಳ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಜಂಟಿಯಾಗಿ ರೂಪಿಸುತ್ತವೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಎರಡು ದೇಶಗಳ ಅಧ್ಯಾಪಕರು ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಜಾಗತೀಕರಣದ ಇಂದಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಯೋಜನೆಗಳು ಕಾರ್ಪೊರೇಟ್ ಜಗತ್ತಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಬುದ್ಧಿವಂತರನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಸಫಲವಾಗಿವೆ.

ಮೂರೂ ಶಿಫಾರಸುಗಳು ಇದೀಗ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಅಮೂಲಾಗ್ರವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸುತ್ತಿವೆ. ಈ



ಬದಲಾವಣೆಯು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ರೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸುತ್ತಿದೆ -

1. ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಬರುವ ಜನಗಳು ತುಂಬಾ ಭಿನ್ನವಾಗಿರುವುದು.
2. ಹೊಸ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ರೂಪಿಸಿದ ಪಠ್ಯ ಕ್ರಮಗಳು.
3. ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಅಮೂಲಾಗ್ರ ಬದಲಾವಣೆ ಮತ್ತು
4. ಸಾಮಾಜಿಕ ನ್ಯಾಯದ ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಿನ್ನೆಲೆಗೆ ಸರಿಯುವುದು.

ಇಂದು ಶಿಕ್ಷಣವು ಒಂದು ರಾಜ್ಯದ, ಒಂದು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ, ಅಥವಾ ಒಂದು ದೇಶದ ಗಡಿಗೇ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಉಳಿಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವು ಇದೀಗ 'ಸೀಮಾತೀತ' ವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಶಿಕ್ಷಣದ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಿಶಿಷ್ಟತೆಗಳೆಲ್ಲ ಮರೆಸಿ, 'ವಾಸನೆ ಬಣ್ಣ ರಹಿತವಾದ' ಏಕರೂಪದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೊಂದನ್ನು ಆಗು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಇವುಗಳ ಪರಿಣಾಮವೋ ಎಂಬಂತೆ ನಿಂತ ನೆಲದ ಬಗ್ಗೆ ಗೌರವವಿಲ್ಲದ, ಮಣ್ಣಿನ ವಾಸನೆಯ ಅರಿವಿಲ್ಲದ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರಜೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಗಳೇ ಬದಲಾಗುತ್ತಿವೆ.

ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಧೈಯ ಧೋರಣೆಗಳೇ ಇಂದು ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಯಾರು, ಯಾವ ಪಠ್ಯವನ್ನು ಓದಬೇಕು, ಯಾವ ವ್ಯಾಸಂಗಕ್ಕೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ? ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಹೊಸ ಹೊಸ ಕೋರ್ಸುಗಳು ಶರವೇಗದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಮೂಲವಿಜ್ಞಾನದ ಹಾಗೂ ಕಲಾ ವಿಭಾಗದ ಪದವಿ ವ್ಯಾಸಂಗದ ಕಡೆಗೆ ಪ್ರತಿಭಾವಂತ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಆಗಮಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಆನ್ ಲೈನ್ ಕನ್ನಡ ಕಲಿಕೆಯನ್ನೂ ನಾವು ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಸ್ವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. (44ನೇ ಪುಟಕ್ಕೆ)

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ - ಧಾರವಾಡದಲ್ಲ ಬಿಆರ್‌ಟಿಸ್



* ಪಿ. ಎಸ್. ಪರ್ವತಿ

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಧಾರವಾಡ ಅವಳಿ ನಗರದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿತ ಸಾರಿಗೆ ಕಲ್ಪಿಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ “ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ - ಧಾರವಾಡ ತ್ವರಿತ ಬಸ್ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ” (Hubli Dharwad Bus Rapid Transit system (HDBRTS) ದೇಶದಲ್ಲಿಯೇ ವಿಶಿಷ್ಟವಾಗಿರುವ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಂಡಿರುವ ಈ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತ್ವರಿತ ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆಯಲಿದೆ. ಬೃಹದಾಕಾರ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ಸಮಸ್ಯೆ ಪರಿಹರಿಸಿ, ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಗದಿತ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಮೂಲಕ ಜನರನ್ನು ತಲುಪಿಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಪಂಚದ ಹಲವು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಯೋಜನೆಯೇ ತ್ವರಿತ ಬಸ್ (BRTS) ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ.

ಉದ್ದೇಶ : ಶೀಘ್ರ ಸುರಕ್ಷಿತ, ಸುಖಕರ ಹಾಗೂ ಕೈಗೆಟುಕುವ ದರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಗದಿತ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪಿಸುವ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶ ಈ ಯೋಜನೆಯದಾಗಿದೆ. ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ಚಲಿಸುವ ಮೆಟ್ರೋ ವಿಧಾನ ಎನ್ನಬಹುದು. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಮೀಸಲಿಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುವುದು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಯಾವುದೇ ಅಡೆತಡೆ ಇಲ್ಲದೇ ಸರಾಗವಾಗಿ ಹಾಗೂ ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಿಸುತ್ತವೆ.

ಬಸ್‌ಗಳು ಬರುವ ಮತ್ತು ಹೋಗುವ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಪಥಗಳು ಇಲ್ಲಿರುವದರಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿರುವದಿಲ್ಲ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ - ಧಾರವಾಡ : ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಧಾರವಾಡ ಮಧ್ಯ ಪ್ರತಿದಿನ 1.75 ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್ ಸಂಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಪ್ರಮುಖ ವಾಣಿಜ್ಯ ನಗರವಾಗಿದ್ದು, ಧಾರವಾಡವು ಜಿಲ್ಲಾ ಆಡಳಿತ ಹಾಗೂ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದೆ. 20 ಕಿ.ಮೀ ಅಂತರದಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿರುವ ಈ ಅವಳಿ ನಗರಗಳ ಜನಸಂಖ್ಯೆ 2011 ರ ಜನಗಣತಿ ಪ್ರಕಾರ 9.4 ಲಕ್ಷವಾಗಿದೆ. ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯ ದೂರದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯ ತಡೆಗಟ್ಟುವದರೊಂದಿಗೆ ಜನೋಪಯೋಗಿ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ವಿಶೇಷತೆಗಳು : ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ (ಸಿಬಿಟಿ) ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಧಾರವಾಡ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ (ಸಿಬಿಟಿ) ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು 22.25 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬಿ. ಆರ್. ಟಿ. ಎಸ್. ಯೋಜನೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಗೇಟ್‌ವೇ ಹೋಟೆಲ್‌ದಿಂದ ಧಾರವಾಡ ಗಾಂಧೀನಗರದವರೆಗೆ 44 ಮೀಟರ್ ಅಗಲ ಹೊಂದಿರುವ 11.87 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಲಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ 8 ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಲಿದ್ದು, ಆ ಪೈಕಿ 4 ಪಥಗಳನ್ನು ಬಸ್ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ

ಕಾಯ್ದಿರಲಾಗುವುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರದ ಹೊಸೂರಿನಿಂದ ಗೇಟ್‌ವೇ ಹೋಟೆಲ್‌ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು 35 ಮೀಟರ್ ಅಗಲದ 4.2 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 7 ಪಥಗಳಿರಲಿದ್ದು, ಈ ಪೈಕಿ 3 ಪಥಗಳನ್ನು ಬಸ್ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾಗಿಡಲಾಗುವುದು. ಅದೇ ರೀತಿ ಧಾರವಾಡ ಗಾಂಧೀನಗರದಿಂದ ಜ್ಯೂಬಲಿ ವೃತ್ತದವರೆಗೆ 35 ಕಿಮೀ ಅಗಲದ 2.9 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಲಿದ್ದು ಇಲ್ಲಿ ಸಹ 7 ಪಥಗಳಿದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ 3 ಪಥಗಳನ್ನು ಬಸ್ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಕಾಯ್ದಿರಿಸಲಾಗುವುದು.

ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು : ಅವಳಿ ನಗರದ 22.25 ಕಿ.ಮಿ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಕಾರಿಡಾರ್‌ನಲ್ಲಿ 33 ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಮಾದರಿಯ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುವುದು. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್‌ನ ಪ್ರಮುಖ ಆಕರ್ಷಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು. ರಸ್ತೆ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿರುವುದು ಈ ವಿನ್ಯಾಸದ ವಿಶೇಷ. ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಕಾರಿಡಾರ್ ರಸ್ತೆ ಮಧ್ಯೆ ಬರಲಿದ್ದು, ಈ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಪಥದಲ್ಲಿ ಉಳಿದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ನಿಷೇಧವಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಇರುವದಿಲ್ಲ. ಟಿಕೆಟ್ ಕೌಂಟರ್‌ದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಟಿಕೆಟ್ ಖರೀದಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಲಕ್ಕಮನಹಳ್ಳಿ ಎಸ್‌ಡಿಎಂ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಕೆಎಂಎಫ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರ ರಾಯಾಪೂರ, ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕಚೇರಿ ಹತ್ತಿರ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಾರ್ಯ ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಿದೆ. ಈ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ವಿಶೇಷತೆಯೆಂದರೆ ಅನವಶ್ಯಕ ಜನರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶಿಸುವಂತಿಲ್ಲ. ಮುಂಗಡ ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆದವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶಾವಕಾಶವಿದೆ. ಸ್ವಚ್ಛ

* ಹವ್ಯಾಸಿ ಲೇಖಕರು.

ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷಿತ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಆಗಮನ/ನಿರ್ಗಮನ ಮಾಹಿತಿ ಎಲ್‌ಇಡಿ ಪರದೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರವಾಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಿಖರ ಮಾಹಿತಿ ದೊರೆಯುವುದಲ್ಲದೇ ಸುರಕ್ಷತೆಗಾಗಿ ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ನೇಮಿಸಲಾಗುವುದು ಹಾಗೂ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸಿ.ಸಿ. ಕ್ಯಾಮರಾ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುವುದು. ಇಷ್ಟಕ್ಕೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ಬಹು ಹೊತ್ತು ಕಾಯಬಾರದೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪ್ರತಿ ಮೂರು ನಿಮಿಷಕ್ಕೊಂದು ಬಸ್ ಸಂಚರಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಎರಡೂ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದು. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಹತ್ತಿರವಿರುವ ಜೀಬ್ರಾ ಗುರುತಿನ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆ ದಾಟಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಈ ಜೀಬ್ರಾಲ್ಯೆನ್ ಹತ್ತಿರ ಸಿಗ್ನಲ್ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವ ನವನಗರ, ಉಣಕಲ್ ಕ್ರಾಸ್, ಹಾಗೂ ಉಣಕಲ್ ಈ ಮೂರು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಲೆ ಓವರ್ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುವುದು ಇದಲ್ಲದೇ 7 ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಾಚಾರಿ ಮೇಲುಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸುಲಭವಾಗಿ ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗುವುದು. ಈ ಪ್ಲೆ ಓವರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ಟಿಲು ಬದಲಾಗಿ ರ್ಯಾಂಪ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಲಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಲಗೇಜ್ ಸಮೇತ ಸಾಗಬಹುದಾಗಿದೆಯಲ್ಲದೇ ಅಂಧ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗಾಗಿ ರ್ಯಾಂಪ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ಟೈಲ್ಸ್ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಇದರಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತೊಬ್ಬರ ನೆರವಿಲ್ಲದೇ ಅಂತಹವರು ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಬಸ್ ಒಳಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಬಸ್ ಎತ್ತರಕ್ಕೆ ನಿಲ್ದಾಣದ ಎತ್ತರವೂ ಸಮತಟ್ಟಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಸರಾಗವಾಗಿ ಬಸ್ ಒಳಗೆ ಅವರು ಹೋಗಬಹುದಾಗಿದೆ. ವೃದ್ಧರಿಗೆ,



ಇಆರ್‌ಇಎಸ್ ಜಾಲ : ಬ್ರಿಜಲ್ ದೇಶದ ಕುಲಿಬ ನಗರದಲ್ಲ ಪ್ರಪಂಚದ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲ ಇಆರ್‌ಇಎಸ್ ಯೋಜನೆ 1974 ರಲ್ಲ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. 2000 ರಲ್ಲ ಕೊಲಂಬಿಯಾ ದೇಶದ ಬೊಗೋಟಾ ನಗರದಲ್ಲ ಟ್ರಾನ್ಸ್ ಏಫಿನಿಯೋ ಇಆರ್‌ಇಎಸ್ ಯೋಜನೆ, 2009 ರಲ್ಲ ಭಾರತದ ಅಹಮದಾಬಾದ ನಗರದಲ್ಲ 'ಜನಮಾರ್ಗ' ಇಆರ್‌ಇಎಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು ಭಾರತದ ಈ ಯಶಸ್ವಿ ಇಆರ್‌ಇಎಸ್‌ಗೆ 2010 ರಲ್ಲ ಸುಸ್ಥಿರ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂಬ ಟ್ರಶಸ್ತಿ ಲಭಿಸಿದೆ. ಜೀನಾ ದೇಶದ ಗುಂಗ್ವಾ ನಗರದಲ್ಲ ನಹ 2010 ರಲ್ಲ ಇಆರ್‌ಇಎಸ್ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದೆ. ಭಾರತದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಚೆನ್ನೈ, ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ, ಗುವಾಹತಿ, ಲಖನೌ, ವಡೋದರಾರಗಳಲ್ಲ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಹಾಗೂ ಪಿಂಪ್ರಿ - ಚಿಂಚವಾಡ, ವಿಜಯವಾಡಾ, ವಿಶಾಖಾಪಟ್ಟಣಂ, ನಯಾರಾಯಪೂರ, ಭೂಪಾಲ, ಸೂರತ್, ರಾಜಕೋಟ, ಜೈಪುರ, ನವದೆಹಲಿಗಳಲ್ಲ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಅಸಹಾಯಕರಿಗಾಗಿ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಲಿಫ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸಹ ಈ ಪ್ಲೆ ಓವರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸಂಪನ್ಮೂಲ : ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಆಧುನಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ಎರಡು ಬಸ್ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಘಟಕವನ್ನು ಧಾರವಾಡ ನಗರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಗೋಕುಲ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದ ವಿಭಾಗೀಯ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಆರಂಭವಾಗಿದೆ. ಧಾರವಾಡದ ಹಳೇ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಳಿ ಬಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಹೊಸೂರ ರಸ್ತೆ ಬಳಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಬಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಾರ್ಯಗಳು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಐಟಿಎಸ್ (ಇಂಟೆಲಿಜಂಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ) ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಪದ್ಧತಿಯ ಮೂಲಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಪರದೆಯಲ್ಲಿ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿ ಪ್ರದರ್ಶನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ತಾವಿರುವ ಸ್ಥಳದಿಂದಲೇ ಎಸ್‌ಎಂಎಸ್ ಮೂಲಕ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿ ಪಡೆಯುವ ಸೌಲಭ್ಯ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡುವುದಲ್ಲದೇ ಸಿಗ್ನಲ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ಪ್ರದರ್ಶನದಂತಹ ಸೌಲಭ್ಯ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗುವುದು. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿ (ಕಂಟ್ರೋಲ್ ರೂಮ್) ನಿಯಂತ್ರಣ

ಕೊಠಡಿ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗಲಿದೆ. ಇದರೊಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮುಂಗಡ ಟಿಕೆಟ್ ಖರೀದಿ, ಅಥವಾ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಬಳಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವುದು, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಿ.ಸಿ. ಕ್ಯಾಮರಾ ಅಳವಡಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸ್ವಯಂ ಚಾಲಿತ ಸರಿಯುವ ಬಾಗಿಲು ನಿರ್ವಹಣೆಯಂತಹ ಉಪ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಅಡಕವಾಗಿವೆ. ಯೋಜನೆಯ ಕಾರಿಡಾರ್, ಟರ್ಮಿನಲ್, ಮತ್ತು ಸಿಟಿ ಮೊಬಿಲಿಟಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆ ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ಸಂವಹನೆ ಹಾಗೂ ಡಿಪೊ, ವರ್ಕಶಾಪ್, ವಿಭಾಗೀಯ ಕಚೇರಿ, ಟ್ರಂಕ್ ಹಾಗೂ ಫೀಡರ್‌ಗಳ ಸೇವೆ ಸಮನ್ವಯಗೊಳಿಸಲು ಐಟಿಎಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿದೆ. ಅವಳಿ ನಗರದ ಮಧ್ಯೆ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಕಾರ್ಯ ಚರಣೆಗಾಗಿ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಮಾದರಿಯ 100 ಬಸ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ 30 ಜೋಡು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಫೀಡರ್ ಹಾಗೂ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯ ಚರಣೆಗಾಗಿ 120 ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ 250 ಹೊಸ ಬಸ್ ಖರೀದಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜೆನರಮ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಅನುದಾನಕ್ಕೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ದೊರೆತಿದೆ.

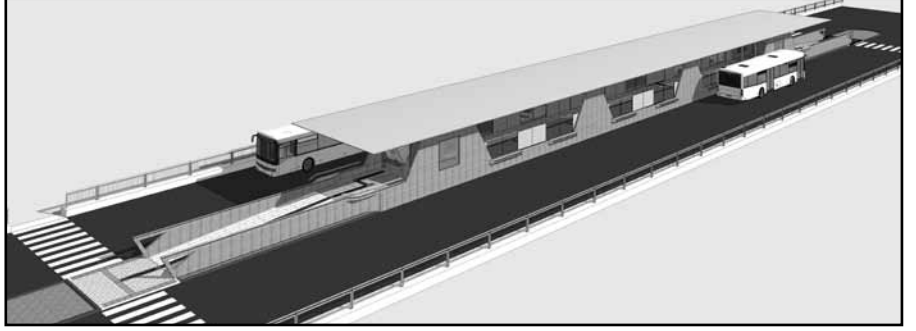
ಕಂಪನಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ : ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಕಂಪನಿ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದೆ. ಈ ಕಂಪನಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ, ವ್ಯಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಹು-ಧಾ

ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ, ಹು-ಧಾ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ಬಂಡವಾಳ ತೊಡಗಿಸಿವೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ದೀಪ, ಬಸ್ ಘಟಕ, ನಿಲ್ದಾಣ, ತಂಗುದಾಣ, ಖರೀದಿ, ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವು ಇಲಾಖೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಮನ್ವಯ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಈ ಕಂಪನಿಯದಾಗಿದೆ.

ಹಣಕಾಸು ವ್ಯವಸ್ಥೆ : ಈ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ ಪೂರ್ಣ ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪರಿಹಾರ ಸೇರಿದಂತೆ 692 ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. (ಭೂ ಪರಿಹಾರ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ 452 ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳ ವೆಚ್ಚ ತಗಲುವದಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ) ಈ ಪೈಕಿ ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕ್ - ಜಿಇಎಫ್ ಬೆಂಬಲಿತ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿರುವ SUTP (Sustainable Urban Transport Project) ಯೋಜನೆಯಡಿ 291 ಕೋಟಿ ರೂ. ಹಣಕಾಸು ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆಯಲಿದೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಉಳಿದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಭರಿಸಲಿದೆ. ಜೆನರ್ಮ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಖರೀದಿಗಾಗಿ 122.50 ಕೋಟಿ ಅನುದಾನಕ್ಕೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ.

ಹಸಿರು ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ : ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಿಂದಾಗಿ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ ಪರಿಸರ ಸಮತೋಲನಕ್ಕಾಗಿ “ಹಸಿರು” ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಕಂಪನಿ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯಡಿ 18 ಸಾವಿರ ಸಸಿಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನೆಡಲು ಕ್ರಿಯಾ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಶಾಲಾ ಕಾಲೇಜು, ಉದ್ಯಾನವನ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲದೇ ಕಾರಿಡಾರ್ನ್ ಉದ್ದಕ್ಕೂ



ಸಾಲು ಸಸಿ ನೆಡಲು ಒಂದು ಮೀಟರ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಪ್ರತಿ ಬದಿಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಸಾಧ್ಯವಿರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಲಿ ಇರುವ ಮರಗಳನ್ನು ಉಳಿಸಿ ಕನಿಷ್ಠ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಮರಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕಡಿಯುವ ಕುರಿತ ವಿನ್ಯಾಸ ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಭೂಸ್ವಾಧೀನ : ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಒಟ್ಟಾರೆ 72.29ಎಕರೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ 30.04 ಎಕರೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದು ಈ ವರೆಗೆ 59.25ಕೋಟಿ ರೂ. ಪರಿಹಾರಧನ ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಕಾರ್ಯನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಧಾರವಾಡ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಧಾನ ಸಮಿತಿ ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗುಜರಾತ್‌ನ ಅಹಮದಾಬಾದ್‌ನಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಜಾರಿಗೊಂಡಿರುವ ‘ಜನ್ ಮಾರ್ಗ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್’ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮಾದರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್‌ನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿನ ದೋಷಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ, ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ಇನ್ನಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ವಿನ್ಯಾಸ ರೂಪಿಸಿ ಯೋಜನೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರಾದ ಶ್ರೀ ಸಿ.ಎಂ. ನೂರ್ಮನ್.

ಅವಧಿ ವಿಸ್ತರಣೆ : ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಯೋಜನೆಯ ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು

ಡಿಸೆಂಬರ್ - 2016ರ ವರೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಸರ್ವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ ನವೂರ ರೇಲ್ವೆ ಮೇಲ್ವೇತುವೆ ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ನಾಲ್ಕು ತಿಂಗಳ ಅವಧಿಯ ವಿಸ್ತರಣೆಗೆ (ಏಪ್ರಿಲ್ 2017 ರವರೆಗೆ) ಕಾಲಾವಕಾಶ ಕೋರಿ ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕ್‌ಗೆ ಮನವಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಮೊದಲು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸಿಬಿಟಿಯಿಂದ ಧಾರವಾಡ ಜುಬಲಿ ಸರ್ಕಲ್ ವರೆಗೆ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ಯೋಜನೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿರುವ ಕೃಷಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹೊಸ ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಐಐಟಿ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಧಾರವಾಡ ಕೃಷಿ ವಿವಿ. ವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಧಾರವಾಡ ಬಿಆರ್‌ಟಿಎಸ್ ಯೋಜನೆಗೆ ನೆಗೆಯುತ್ತಿರುವ “ಚಿಗರಿ” ಲಾಂಛನವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ ಪೂರ್ಣವಾದ ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಅವಳಿ ನಗರದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗ್ಯರೇಖೆಯಾಗಿ, ಹೊಸ ಸಂಚಲನ ಮೂಡಲಿದ್ದು, ತನ್ಮೂಲಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಸಮಗ್ರ ವಿಕಾಸಕ್ಕೂ ಸಹಾಯಕಾರಿಯಾಗಲಿದೆ ಎಂದು ಆಶಿಸಲಾಗಿದೆ. □



ಬಿಡುಗರಿಗೆ

ಕನ್ನಡ ರಾಜ್ಯೋತ್ಸವದ ಶುಭಾಶಯಗಳು

ದ್ರಾವಿಣ ಸಾರಿಗೆಯ ಯಶಸ್ಸು



* ಡಾ. ಆರ್. ಶಂಕರಪ್ಪ



ಆಧುನಿಕ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಜನರು ಮತ್ತು ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ. ಸಾರಿಗೆ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

ಮಹತ್ವ

ಸಾರಿಗೆ ಒಂದು ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಜೀವನಾಡಿ ಇದ್ದಂತೆ. ಅದು ದೇಶದ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಮಾನವನ ದೇಹ ಮತ್ತು ಮೂಳೆಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ದೇಹದ ನರಮಂಡಲಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಲಾಗಿದೆ. “ಚಲಿಸುವ ಚಕ್ರಗಳು ನಾಗರಿಕತೆಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತವೆ. ಎನ್ನುವಂತೆ ಸಾರಿಗೆಯೇ ನಾಗರಿಕತೆ” ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು. ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲವಾದ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತಾರವಾದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಬಹುಮುಖ್ಯವಾದ ಸ್ಥಾನಪಡೆದಿದೆ. ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವಹಿಸುವ ಪಾತ್ರವನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನ ಅಂಶಗಳು ವಿವರಿಸುತ್ತವೆ.

ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ : ಸಾರಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ

ತುಂಬಾ ಸಹಾಯಕ, ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತದೆ. ದೇಶದ ಮೂಲೆ ಮೂಲೆಗೂ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟ, ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದರಿಂದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುತ್ತವೆ.

ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಉತ್ಪಾದನೆ : ಸಾರಿಗೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಸರಕುಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದನೆಯಾದ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಯಾವುದೇ ಸ್ಥಳಕ್ಕಾದರೂ ಸಾಗಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಭೌಗೋಳಿಕ ಶ್ರಮವಿಭಜನೆ: ಸಾರಿಗೆ ಭೌಗೋಳಿಕ ಶ್ರಮವಿಭಜನೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಯಾವ ಪ್ರದೇಶ ಯಾವ ಸರಕಿನ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಸೂಕ್ತವೂ ಆ ಸರಕಿನ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ ಸಾಧಿಸುವುದು ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರತೆ : ಸಾರಿಗೆ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿತ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಮಾರಾಟ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ವೇಗವಾಗಿ ಸಾಗಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಬೆಲೆ ಸ್ಥಿರತೆ ಕಾಪಾಡಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಇದು ಸಾರಿಗೆಯ ಬಹುಮುಖ್ಯ ಕೊಡುಗೆಯಾಗಿದೆ.

ಶ್ರಮ ಮತ್ತು ಬಂಡವಾಳದ ಚಲನೆ: ಭಾರತ ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ದೇಶವಾಗಿದ್ದು, ಜನಸಂಖ್ಯೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಹಾಗಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಲಭಿಸಬೇಕೆಂದರೆ

ಶ್ರಮದ ಚಲನೆಯಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದನ್ನು ಸಾಧ್ಯಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ : ಭಾರತ ಅಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅಧಿಕ ಬಡತನ ಹೊಂದಿರುವ ದೇಶ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ 93 ಮಿಲಿಯನ್ನಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಜನರು ನಿರುದ್ಯೋಗಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ವಿವಿಧ ರೂಪದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಸಿಗುವುದಲ್ಲದೇ ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಮುಂತಾದ ವಲಯಗಳಲ್ಲೂ ಸಹ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತ : ಭಾರತ ವಿಶಾಲವಾದ ದೇಶವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿ ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಕೊಡುಗೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದೆ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತದ ರಹದಾರಿಯಿದ್ದಂತೆ.

ತುರ್ತು ಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ದುರಿಸುವುದು : ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎದುರಾಗುವ ಕೆಲವೊಂದು ಅಪಾಯಕಾರಿ ಹಾಗೂ ತುರ್ತು ಸನ್ನಿವೇಶಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಬರಗಾಲ, ಭೂಕಂಪ, ನೆರೆ ಪ್ರವಾಹ, ಚಂಡಮಾರುತ ಮುಂತಾದ ತುರ್ತು ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಜನರನ್ನು ರಕ್ಷಿಸಲು ಮತ್ತು ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಸಾಮಾಜಿಕ ಬದಲಾವಣೆ : ಸಾರಿಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಬದಲಾವಣೆ ತರುವಷ್ಟು ಶಕ್ತವಾಗಿದೆ. ವಿಭಿನ್ನ ಅಭಿರುಚಿ, ಭಾಷೆ,

ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರು, ರಾಜ್ಯಶಾಸ್ತ್ರ ವಿಭಾಗ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಾಲಕರ ಕಾಲೇಜು, ಕೋಲಾರ.



ಧರ್ಮ, ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಮತ್ತು ಜಾತಿಗಳ ಜನರ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿ ಅವರು ಹೆಚ್ಚು ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಿಂದ ಬದುಕುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಬದಲಾವಣೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಸರಕು ಮತ್ತು ಜನರ ಸಾಗಾಟ : ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಕುಗಳು ಮತ್ತು ಜನರ ಸಾಗಾಟವನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ದೇಶದ ಒಳಗಡೆ ಮತ್ತು ಹೊರಗಡೆ ಇನರ ಮತ್ತು ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟ ಸುಗಮವಾಗಿ ನಡೆಯುವುದು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ 13 ಮಿಲಿಯನ್ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳಿದ್ದು, ಸುಮಾರು 10 ಬಿಲಿಯನ್ ಕಿ.ಮೀ ಪ್ರಯಾಣ ವರ್ಷಂಪ್ರತಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದು, 20 ಮಿಲಿಯನ್ ಜನರಿಗೆ ನೇರ ಉದ್ಯೋಗ ಕಲ್ಪಿಸಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಭಾರತ ಮೂಲತಃ ಹಳ್ಳಿಗಳ ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಸುಮಾರು 7 ಲಕ್ಷಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಹಳ್ಳಿಗಳಿರುವ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 70ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜನ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲೇ ವಾಸವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಭಾರತದ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪರಿಸರ, ವಿಸ್ತಾರ ಮತ್ತು ವಾತಾವರಣ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಹತ್ವ : ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಅನುಕೂಲಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಈ ಅನುಕೂಲಗಳು ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ.

1. ಕೃಷಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, 2. ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, 3. ವ್ಯಾಪಾರಾಭಿವೃದ್ಧಿ, 4. ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸದ್ಭಳಕೆ, 5. ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ, 6. ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಪೂರಕ, 7. ಶಿಕ್ಷಣ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿಗಳ ಪ್ರಸಾರ, 8. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆದಾಯದ ಮೂಲ,

9. ಗುಡ್‌ಗಾಡು ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ,
10. ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಣೆ,
11. ತುರ್ತುಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನೆದುರಿಸುವುದು,
12. ರಾಷ್ಟ್ರರಕ್ಷಣೆ, 13. ಗ್ರಾಮಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು,
14. ಉತ್ತಮ ಆಡಳಿತ.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ : ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಇತಿಹಾಸ 1929 ರಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸರ್ಕಾರ ಜಯಕರ್ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸವಿವರವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿದ ಈ ಸಮಿತಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ಮನಗಂಡಿತು.

ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ : 1943 ರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳು ನಾಗಪುರದಲ್ಲಿ ಸಮಾವೇಶಗೊಂಡು ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದರು. ಇದು ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ ಎಂದು ಪ್ರಖ್ಯಾತವಾಗಿದೆ.

ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ ಭಾರತದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಕಾರಗಳನ್ನಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಿತು. ಅವುಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ.

1. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರದ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ದೆಹಲಿ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಗಳ ರಾಜಧಾನಿಗಳು ಮುಖ್ಯ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಮತ್ತು ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತಗಳು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸೇರಿವೆ. ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು 40 ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿವೆ.

2. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು : ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ಮುಖ್ಯ ಪಟ್ಟಣಗಳು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ.

3. ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು : ಜಿಲ್ಲೆಯ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳು,

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳದ್ದಾಗಿದೆ.

4. ಹಳ್ಳಿಗಳ ರಸ್ತೆಗಳು : ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳು ಎಂದು ಎರಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿಯೂ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಗಳು ವರ್ಷಕಾಲ ಪೂರ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಜಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಟಾರುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ವರ್ಷವೆಲ್ಲಾ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಭಾರತದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಿಶ್ವದಲ್ಲೇ ಮೂರನೇ ಅತ್ಯಂತ ದೊಡ್ಡದಾಗಿದ್ದು, 1995-96 ರಲ್ಲಿ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ 13,80,000 ಕಿ.ಮೀ ಹಾಗೂ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ 15,00,000 ಕಿ.ಮೀ ಗಳಾಗಿದ್ದಿತು.

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಯೋಜನೆ : ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ 1959 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳು ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರದ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರು ಸಭೆ ಸೇರಿ 20 ವರ್ಷಗಳ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿದರು. ಈ ಯೋಜನೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಯೋಜನೆ ಎಂದು ಖ್ಯಾತಿ ಪಡೆದಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆ 1961-81 ರ ನಡುವೆ 3,79,000 ಮೈಲುಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಿಸಿತು.

ಬಾಂಬೆ ಯೋಜನೆ : (1961-81) ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಆಡಳಿತ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳ 1957 ರಲ್ಲಿ ಸಭೆ ಸೇರಿ 20 ವರ್ಷಗಳಾವಧಿಯ (1961 ರಿಂದ 1981) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿದರು. ಬಾಂಬೆ ಯೋಜನೆ ಎಂದು ಖ್ಯಾತಿ ಪಡೆದ ಈ ಯೋಜನೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದವನ್ನು 1961 ರಲ್ಲಿ 6.69 ಲಕ್ಷ ಕಿಮೀ ಗಳಿಂದ 1981 ರ ವೇಳೆಗೆ 10.51 ಕಿ.ಮೀ ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕೆಂಬ ಗುರಿ ನಿಗದಿಗೊಳಿಸಿತು.

ಲಕ್ಕೋ ಯೋಜನೆ : (1981-2001)
(ದೀರ್ಘಾವಧಿ ಯೋಜನೆ) ಸರ್ಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ 20 ವರ್ಷಗಳ ಇನ್ನೊಂದು ದೀರ್ಘಾವಧಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿತು. ಇದನ್ನು ಲಕ್ಕೋ ಯೋಜನೆ ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆ 2001 ನೇ ಇಸವಿಯ ವೇಳೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರೂ. 64,250 ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ 50 ಲಕ್ಷ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಗುರಿಹೊಂದಲಾಗಿತ್ತು.

ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ ತಳಹದಿಯಾಯಿತು. ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಗಮನಹರಿಸಲಾಯಿತು.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ

1. ದೇಶದ ವಿಸ್ತಾರ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿಕೊಂಡರೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣ ಏನೇನೂ ಸಾಲದು.
2. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಪರ್ಮಿಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಮಿತಿಮೀರಿದ ತನಿಖಾ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಅಸ್ತಿತ್ವ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತಡೆಯೊಡ್ಡುತ್ತಿವೆ.
3. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹೊರೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ.
4. ಹಣದುಬ್ಬರ, ಇಂಧನಗಳ ಮತ್ತು ಬಿಡಿಭಾಗಗಳ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕುಂಠಿತಗೊಳಿಸಿವೆ.
5. ಅನೇಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನಷ್ಟದ ಕೂಪಗಳಾಗಿವೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಾಲಾವಧಿಗೆ ಬಳಕೆಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಾಗೂ ತುಂಬಾ ದುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ
6. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಅನೇಕ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳೇ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ.

7. ರಸ್ತೆಗಳ ಆಡಳಿತ ಸರಿಯಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಮಸ್ಯೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟಿವೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯು ಕೃಷಿ ಹಾಗೂ ಕೃಷಿ ಸಹಾಯಕ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳು ತಮ್ಮ ವ್ಯಾಪಾರದ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಅಥವಾ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಇರುವ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜೋಡಿಸುವುದು ಮೂಲಭೂತ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಾಗಿದೆ.

ಆದುದರಿಂದ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ವಾತಾವರಣ (ಫೇರ್ ವೆದರ್) ರಸ್ತೆಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುವ ಉದ್ದೇಶ ದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು 1959 -60 ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಜಾಲವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ (ಅ) ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು. (ಆ) ಸಂಪರ್ಕ ರಹಿತ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು. ಮತ್ತು (ಇ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 20 ಅಡಿಗಿಂತ ಅಗಲ ವಿರುವ ನೀರಿನ ಹರಿವು (ಹೊಳೆ)ಗಳಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ತೂಬುಗಳನ್ನಿಟ್ಟು ಕೋಡಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಸೇರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲ್ಪದರುಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಮಣ್ಣು ಅಥವಾ ಗರಸು (ಗ್ರಾವೆಲ್) ಹಾಕಿದ್ದು, ವಿಶೇಷತಃ ಬಂಡಿಗಳ ಸಾಗಾಟದ ಸಲುವಾಗಿ ಉದ್ದೇಶಿತವಾಗಿದ್ದವು.

1972-73 ರಲ್ಲಿ ಈ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಪುನಃ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಅದರ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಸಮಗ್ರ ವ್ಯಾಪಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. (ಇಂಟಿಗ್ರೇಟೆಡ್ ಕಾಂಪ್ರಹೆನ್ಸಿವ್ ರೂರಲ್ ಕಮ್ಯುನಿಕೇಷನ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ) ಈ ಕಾರ್ಯದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಇದ್ದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು ಸೇರಿತ್ತು. ಸುಮಾರು 12,000 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಹೊಸ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಸುಮಾರು 10,000 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಸೇರಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜನವಸತಿಯಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು 1978-79 ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಯಿತು.

ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 31-03-1979 ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 26,871 ಜನವಸತಿಯಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 7,324 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಸರ್ವೆಯಿತು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ 6,046 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಅನುಕೂಲ ವಾತಾವರಣದ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ 11,454 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿವೆ. 2,047 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಹೊಸ ರಸ್ತೆ ಕಟ್ಟಲು ಹಾಗೂ ಇದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಆದ ವೆಚ್ಚ 8,18,56 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ (2009-10 ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ)	
ವಿವರ	ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)
ಡಾಂಬರು ಮಾಡಿರುವ ರಸ್ತೆ	43,845
ಜಲ್ಲಿ ಹಾಕಿರುವ ರಸ್ತೆ	22,059
ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆ	81,308
ಒಟ್ಟು	1,47,212

ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಅದರ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಸಮಗ್ರ ವ್ಯಾಪಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. (ಇಂಟಿಗ್ರೇಟೆಡ್ ಕಾಂಪ್ರಹೆನ್ಸಿವ್ ರೂರಲ್ ಕಮ್ಯುನಿಕೇಷನ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ) ಈ ಕಾರ್ಯದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಇದ್ದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು ಸೇರಿತ್ತು. ಸುಮಾರು 12,000 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಹೊಸ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಸುಮಾರು 10,000 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಸೇರಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜನವಸತಿಯಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು 1978-79 ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಯಿತು.

ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 31-03-1979 ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 26,871 ಜನವಸತಿಯಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 7,324 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಸರ್ವೆಯಿತು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ 6,046 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಅನುಕೂಲ ವಾತಾವರಣದ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ 11,454 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿವೆ. 2,047 ಹಳ್ಳಿಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಹೊಸ ರಸ್ತೆ ಕಟ್ಟಲು ಹಾಗೂ ಇದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಆದ ವೆಚ್ಚ 8,18,56 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು.

ಸೇತುವೆಗಳು : ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳು ಪೂರಕ ಸಂಗತಿಗಳು: ಪ್ರಾಚೀನ



ಕಾಲದಲ್ಲೂ ಈ ಸೇತುವೆಗಳು ಇದ್ದವು. (1) ಶ್ರೀರಂಗ ಪಟ್ಟಣದ ಹತ್ತಿರ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಕಟ್ಟಿದ ಸೇತುವೆ (2) ಕಬಿನಿ ನದಿಗೆ ನಂಜನಗೂಡಿನ ಬಳಿ ಕಟ್ಟಿದ ಸೇತುವೆ, (3) ಬೇತಮಂಗಲದ ಹತ್ತಿರ ಹಳೆಯ ಕೋಲಾರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಸಿದ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು (4) ಹಳೆಯ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ನಗರ ಅಥವಾ ಬಿದನೂರಿನ ಕೋಟೆಯೊಳಗೆ ಕಟ್ಟಿಸಿದ ಐದು ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು ಮುಂತಾದ ಕೆಲವು ನಿರ್ಮಾಣಗಳ ಅಸ್ತಿತ್ವ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ 1831 ರಿಂದ 1856 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 309 ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದರು. ಭೀಮಾ ಮತ್ತು ಮಲಪ್ರಭಾ ನದಿಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಕೆಲವು ಸೇತುವೆಗಳು ಕಲ್ಲಿನ ಚಪ್ಪಡಿಗಳ ಸೇತುವೆಗಳಾಗಿವೆ.

ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಕಾರ್ಯವು 1999 ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ದಿನಾಂಕ: 1-1-2000 ರಿಂದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ತಾಂತ್ರಿಕ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಹಾಗೂ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಕಾರ್ಯದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕವು ಗ್ರಾಮೀಣ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವೆಂಬುದು ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ದೊರಕಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ತುರ್ತಾಗಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯತೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ, ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ, ಸಾಮಾನ್ಯ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ 12ನೇ ಹಣಕಾಸು ಆಯೋಗದ ಶಿಫಾರಸಿನ ಅನುದಾನದಡಿ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ / ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ

ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ : 1956ರಲ್ಲಿ ಏಕೀಕರಣ ಗೊಂಡ ಪ್ರದೇಶ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ 43,182 ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು. ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ 1956ರಿಂದ 1978ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 6,059 ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ, 21,854 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 16,344 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಡಾಂಬರ್ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸುಮಾರು 30,543 ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ 460 ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು.

2000ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ 72 ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು 17 ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2004 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ 1,44,130 ಕಿ.ಮೀ ಆಗಿದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ 3,973 ಕಿ.ಮೀ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, 17,252 ಕಿ.ಮೀ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, 30,647 ಕಿ.ಮೀ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, 1620 ಕಿ.ಮೀ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, 48,148 ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು 42,490 ಕಿ.ಮೀ. ಇನ್ನಿತರೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 246 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹಾಗೂ 100 ಚದರ ಕಿ.ಮೀ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ 70 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ 2006 ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 1,67,779 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಿದ್ದು (52,205 ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು 1,15,574 ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ



ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ 3973 ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 17,240 ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು 30,992 ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಉಳಿದ 1,15,574 ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪೈಕಿ 57,068 ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ಮತ್ತು ಉಳಿದ 58,506 ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ 2011 ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ 2,22,431.42 ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ 75,219.42 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು 1,47,212 ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು : ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ 2011 ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ 49958.93 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು ಇವು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿವೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು 3,752.48 ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾಮೀಣ) ಜಿಲ್ಲೆಯು 656.05 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾಮೀಣ) ಜಿಲ್ಲೆಯು 656.05 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು ಇದಲ್ಲದೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 8366 ಕಿ.ಮೀ. ಮುನಿಸಿಪಲ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದು ಇವುಗಳನ್ನು ನಗರ/ಪಟ್ಟಣ ಪರಿಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳು,

ಸಿಟಿ ಮುನ್ಸಿಪಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮುಂತಾದವು ನಿರ್ವಹಿಸಿದ್ದವು.

ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ : ಗ್ರಾಮ-ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಮಾರ್ಚ್ 2011 ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 147212 ಕಿಮೀ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 45,166 ಕಿಮೀ ಡಾಂಬರ್‌ರಸ್ತೆ, 25,032 ಕಿಮೀ ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆ. (ಎರಡು ಗಾತ್ರದ ಜಲ್ಲಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ) ಹಾಗೂ 77,014 ಕಿಮೀ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ ನಮ್ಮ ಗ್ರಾಮ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರ್ಯ ಕ್ರಮಗಳಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇವಲ್ಲದೇ

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸ್ಥಿತಿಯ ವಿವರ			
ವರ್ಷ	ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿಮೀ)	ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿಮೀ)	ಕಚ್ಚಾ ಮೇಲ್ಮೈ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿಮೀ)
2008-09	64116	27630	55458
2009-10	65904	26450	54858
2010-11	66791	25893	54558

ತಾಲ್ಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ, ನೀರಾವರಿ ಅರಣ್ಯ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ನಗರಸಭೆ ಪುರಸಭೆ ಹಾಗೂ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತಿಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳೂ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿವೆ. ಜೂನ್ 1999ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮವನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟ್ರರ್ಡ್ ಕಛೇರಿಯೊಂದಿಗೆ 200 ಕೋಟಿ ಅಧಿಕೃತ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಠೇವಣಿಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಹುಡ್ಕೋದ 750 ಕೋಟಿ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಐದು ರಸ್ತೆಗಳ

ಉನ್ನತೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿತು. 2000ದ ಮಾರ್ಚ್ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ 27,066 ಜನವಸತಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ 15,800 ಗ್ರಾಮಗಳು ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 8,026 ಗ್ರಾಮಗಳು ಯೋಗ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು 3,137 ಗ್ರಾಮಗಳು ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉಳಿದ 103 ಗ್ರಾಮಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ವಿವಿಧ ಕ್ರಮಗಳಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿವೆ. □

ಜಾರ್ಜಿಯಾ : ಕನ್ನಡ ಕಟ್ಟುವ ಬದಿ

(36ನೇ ಪುಟದಿಂದ)

ಹಿಂದಿ ಕಲಿಯಲು ಈಗಾಗಲೇ ಸುಮಾರು 40 ಜಾಲತಾಣಗಳಿವೆ. ಉರ್ದು ಕಲಿಯಲು 20ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ತಾಣಗಳಿವೆ. ಜಗತ್ತಿನ ಯಾವ ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಇವತ್ತು ಹೀಬ್ರೂ ಕಲಿಯಬಹುದು.

ಜಗತ್ತಿನ ಪ್ರಮುಖ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳೆಲ್ಲ ಭಾಷಾ ಕಲಿಕೆಗೆ ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಜಾಲತಾಣವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ. ಭಾರತದ ಬಹುತೇಕ ರಾಜ್ಯಗಳು ತಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಹೊರಗಡೆಗೆ, ವಿದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ವಾಸಿಸುವ ತಮ್ಮ ಜನರಿಗೆ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಕಲಿಯಲು ಏರ್ಪಾಟುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿವೆ. ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಕೆಲಸ ಆದದ್ದು ಕಡಿಮೆ. ಇದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿಕೊಂಡು, ಭಾಷೆಯನ್ನು ಅದರ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿರಿಸಿ ಕಲಿಯುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಲು ಕೆಲವು ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಆಸಕ್ತರು ಭಾಷೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯನ್ನೂ ಪರಿಚಯಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಮಾನವಿಕಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ವಿದ್ವಾಂಸರು ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳ

ಬಗ್ಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಯೋಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕನ್ನಡದಂಥ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ಓದಲು, ಅಭ್ಯಸಿಸಲು ಏನು ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಯೋಚಿಸುವ ಕಾಲ ಸನ್ನಿಹಿತವಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಮುಗ್ಧತನದಿಂದ ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಕಾಲವಿದು.

ಈ ನಡುವೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ದೆಹಲಿಯ ಜವಾಹರಲಾಲ ನೆಹರೂ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ ಪೀಠವೊಂದನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡವನ್ನು ಬಲಪಡಿಸಲು ದಿಟ್ಟ ಹೆಜ್ಜೆಯೊಂದನ್ನು ಇಟ್ಟಿದೆ. ಈ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಏಷಿಯಾದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಾನವಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಹಾಗೂ ವಿದೇಶದ ಸುಮಾರು 6000ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ವಿವಿಧ ಪದವಿಗಳಿಗಾಗಿ ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇವರೆಲ್ಲರ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಂತರಶಿಸ್ತೀಯವೂ ತೌಲನಿಕವೂ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಕಡೆ ಕನ್ನಡಕ್ಕೊಂದು ಅಸ್ತಿತ್ವ ಇರಬೇಕಾದ್ದು ಅವಶ್ಯಕ. ಸುದೀರ್ಘ

ಹಾಗೂ ಅತ್ಯಂತ ಸಂಪದ್ಭರಿತ ಇತಿಹಾಸ ಮತ್ತು ವರ್ತಮಾನವಿರುವ ಕನ್ನಡದ ಬಗ್ಗೆ ಇತರರಿಗೆ ತಿಳಿಸುವುದು ಇಂದಿನ ತುರ್ತು ಅಗತ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು. ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯವಾದ ಒಂದು ಮನ್ನಣೆ ದೊರಕಿಸಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಈ ಪೀಠ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸಹಕರಿಸಲಿದೆ. ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ವಿಶಾಲವಾದ ಒಂದು ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡದೇ ಹೋದರೆ ಹೊಸ ತಲೆಮಾರಿನ ಜನರು ಅದರ ಕಡೆಗೆ ಬರಲಾರರು. ಈ ಕನ್ನಡ ಪೀಠವನ್ನು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಭಾರತೀಯ ಭಾಷೆಗಳ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಬರುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಕನ್ನಡವನ್ನು ಒಂದು ವಿಷಯವಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಓದುತ್ತಾರೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ತೌಲನಿಕ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ನಿರತರಾಗಿರುವವರೂ ಕನ್ನಡವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

21ನೇಶತಮಾನದ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಕನ್ನಡವನ್ನು ನಾವು ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸದೇ ಹೋದರೆ, ನಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳಿಂದ ನಾವು ನುಣುಚಿಕೊಂಡಂತಾಗುತ್ತದೆ. □

ಬಂದರು: ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ



* ಎಂ. ವಿಜಯಲಕ್ಷ್ಮಿ

ಮಂಗಳೂರು ಕರ್ನಾಟಕದ ವಾಣಿಜ್ಯ ಹೆಬ್ಬಾಗಿಲು. ಅಂತಹ ಬಾಗಿಲು ತೆರೆದು 41 ವರ್ಷಗಳು ಕಳೆದು ಹೋದವು. ತೆರೆದ ಬಾಗಿಲು ಅದೆಂತಹದು ಎಂದರೆ ತೈಲ ಶುದ್ಧೀಕರಣ, ರಸಗೊಬ್ಬರ ತಯಾರಿಕೆ, ಕಬ್ಬಿಣದ ಉಂಡೆ ತಯಾರಿಕೆ, ಉಷ್ಣ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರಗಳಂತಹ ಹತ್ತಾರು ಬೃಹತ್ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ತನ್ನೊಳಗೆ ಕೈಬೀಸಿ ಕರೆಯಿತು. ಸಾವಿರಾರು ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಸೃಷ್ಟಿಯಾದವು. ರಾಷ್ಟ್ರ ನಿರ್ಮಾಣದ ಜತೆಗೆ ಸ್ವಾವಲಂಬನೆಯ ಆತ್ಮವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ಈ ಬಾಗಿಲು ನೀಡಿತು. ರಾಜ್ಯ, ರಾಷ್ಟ್ರ, ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ಗುರುತಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿದ ಈ ಹೆಬ್ಬಾಗಿಲು ನಿರ್ಮಾಣವಾದುದು ಯಾವ ಮರದಿಂದಲೂ ಅಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ ಸಮುದ್ರದ ನೀರಿನಿಂದ. ಹೌದು, ಜಲಧಿಯನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರ ಫಲ ಅದು. ಅದುವೇ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು. ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು (ಎಂಎಂಪಿಟಿ) ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿ 41 ವರ್ಷಗಳಾಗಿವೆ. ರಾಜ್ಯದ ಹೆಬ್ಬಾಗಿಲೂ ಭದ್ರವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟದಲ್ಲಿರುವ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಅಧೀನದ ಏಕೈಕ ಬೃಹತ್ ಬಂದರು ಇದು. ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಕೊಡುಗೆ ಕಂಡಾಗ ಅಚ್ಚರಿಯಾಗದೆ ಇಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಜಲಸಾರಿಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರವರ್ಧಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದುದು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ. ಕಾರವಾರದಲ್ಲಿ

ಸರ್ವ ಋತು ಬಂದರು ಇದೆ. ಆದರೆ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ, 15 ದಕ್ಕಗಳ ಸಹಿತ ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರಿನ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ಬದಲಿಸಿದ್ದು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ರಾಜ್ಯದ ಮತ್ತು ದೇಶದ ವಾಣಿಜ್ಯ ವಹಿವಾಟಿನಲ್ಲಿ ತನ್ನದೇ ಆದ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಹಣಕಾಸು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ (2014-15) 36.56 ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್ (3.65 ಕೋಟಿ) ಸರಕುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ 77.77 ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್‌ನಷ್ಟು ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ವಹಿವಾಟು ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ಅದೆಲ್ಲವನ್ನೂ ನಿಭಾಯಿಸಬಲ್ಲಷ್ಟು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಇಲ್ಲಿದೆ. ಈಗ ಒಟ್ಟು ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಅರ್ಧದಷ್ಟನ್ನು ಮಾತ್ರ ಉದ್ಯಮಿಗಳು, ಉದ್ಯಮಿಗಳು, ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು, ಕೃಷಿಕರು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು, ಗ್ರಾನೈಟ್ ಕಲ್ಲುಗಳು, ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು ಉಂಡೆಗಳು, ಕಂಟೇನರ್‌ನಲ್ಲಿ

ಸಾಗಿಸುವ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಮೂಲಕ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಮಂಗಳೂರು ರಿಫೈನರೀಸ್ ಆಂಡ್ ಪೆಟ್ರೋಕೆಮಿಕಲ್ಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಾಗಿ (ಎಂಆರ್‌ಪಿಎಲ್) ಕಚ್ಚಾ ತೈಲ, ಮರದ ದಿಮ್ಮಿಗಳು, ಬೆಂಟೊನೈಟ್ ಪೌಡರ್, ಸಿಮೆಂಟ್, ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು, ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಖಾದ್ಯ ತೈಲ, ಲಿಕ್ವಿಡ್ ಕೆಮಿಕಲ್‌ಗಳು, ಕಂಟೇನರ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸುವ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಮೂಲಕ ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಸಿಮೆಂಟ್, ಕಚ್ಚಾತೈಲ, ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿನ ವಿಚಾರ ಒಂದು ಬಗೆ, ಆದರೆ ಕಂಟೇನರ್ ಒಳಗೆ ಇಟ್ಟು ಸಾಗಿಸುವ ಹಲವಾರು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಹಡಗುಗಳು ನಿಭಾಯಿಸುತ್ತವೆ. ದೇಶದ ಒಳನಾಡುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಕಂಟೇನರ್ ಸೇವೆಗೆ ವಿಶೇಷ ಮಹತ್ವ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಫಿ ಬೆಳೆಗೆ ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದಂತಹ ಪ್ರದೇಶ. ಇಲ್ಲಿಂದ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಾಫಿ ರಫ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಗೋಡಂಬಿ ಸಂಸ್ಕರಣೆಯೂ ಕರಾವಳಿ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ಯಮ. ಈ ಎರಡು ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ

ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ

- * ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಎಲ್‌ಪಿಜಿ ನಿಭಾಯಿಸುವ ಬಂದರು
- * ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಾಫಿ ರಫ್ತು ಮಾಡುವ ಬಂದರು
- * ಯಾವುದೇ ಸರಕನ್ನಾದರೂ ನಿಭಾಯಿಸುವ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ, ದಾಸ್ತಾನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲಿದೆ
- * ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಡಗುಗಳು ಸಂಚರಿಸುವ ಜಲಮಾರ್ಗದಿಂದ ಕೇವಲ 22 ಕಿ.ಮೀ.ದೂರದಲ್ಲಿದೆ.
- * 14 ಮೀಟರ್ ಅಳ ಇರುವ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರು ಇದು.
- * ಮೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾದ 66, 75 ಮತ್ತು 169 ಇವುಗಳು ಸಮೀಪದಲ್ಲೇ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತವೆ.
- * ಮೂರು ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಂದರೆ ದಕ್ಷಿಣ, ನೈರುತ್ಯ ಮತ್ತು ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆಯೊಂದಿಗೆ ಇದಕ್ಕೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವಿದೆ.
- * ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೂ (ಬಜ್ಜಿ) ಸಮೀಪದಲ್ಲೇ ಇದೆ.

* ಪತ್ರಕರ್ತರು.



ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ವಹಿಸಿರುವ ಪಾತ್ರ ನಿಜಕ್ಕೂ ಅದ್ಭುತ. ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲ ಕಾರಣ ಇಲ್ಲಿ ಕಂಟೇನರ್ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾದುದು. 2000ನೇ ಇಸವಿಯ ತನಕ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಟೇನರ್ ಸೇವೆ ಎಂಬುದು ಇರಲಿಲ್ಲ. 2000-01ರಲ್ಲಿ 20 ಅಡಿ ಸಮಾನ ಉದ್ದದ (ಟಿಇಯು) 1,891 ಕಂಟೇನರ್‌ಗಳನ್ನು ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ನಿಭಾಯಿಸಿತ್ತು. ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಭಾರಿ ದೊಡ್ಡ ಏರುಗತಿಯಲ್ಲೇ ಸಾಗಿದ್ದು, ಇದುವರೆಗೆ ಬಂದರು 62,808 ಕಂಟೇನರ್‌ಗಳನ್ನು ಆಮದು/ ರಫ್ತು ಮಾಡಿದೆ. ದೇಶದ ಬೇರೆ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಈ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಯೇ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಕಾಫಿ ಬೆಳೆಗಾರರು, ಗೋಡಂಬಿ ಉದ್ಯಮಿಗಳಿಗೆ ಇದು ನೆರವಾದ ಬಗೆ ಅನನ್ಯ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲೂ ಬಂದರು ತನ್ನ ಕೈಚಳಕ ತೋರಿಸಬಹುದು ಎಂಬುದು ಕೇರಳ, ಗೋವಾಗಳಿಂದ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿತ್ತು. ಅದು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡತೊಡಗಿದೆ. ಹಿನ್ನೀರಿನಲ್ಲಿ ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್‌ಗಳಿಂದ ಕೇರಳ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದರೆ, ಕಡಲ ತೀರಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಗೋವಾ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರು ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಕೈಬೀಸಿ ಕರೆಯುವ ಮೂಲಕ ಗಮನ ಸೆಳೆಯತೊಡಗಿದೆ. ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ ವಿದೇಶಿ ಐಷಾರಾಮಿ ಹಡಗುಗಳು ಬಂದು ತಂಗಲು, ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತ ತಿರುಗಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಇದು ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ನೆಚ್ಚಿನ ತಾಣವಾಗಿ ಬದಲಾಗಿದೆ. 2014-15ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಇಂತಹ 21 ಐಷಾರಾಮಿ ಹಡಗುಗಳು ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದವು. ಈ ಹಡಗುಗಳ ಮೂಲಕ 15,600 ಮಂದಿ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಮಂಗಳೂರು ನಗರ, ಇಲ್ಲಿಗೆ ಸಮೀಪದ ಮೂಡುಬಿದಿರೆಯ ಸಾವಿರ ಕಂಬದ ಬಸದಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಗೊಮ್ಮಟ,

ಯು.ಎಸ್.ಮಲ್ಟಿರ ಶ್ರಮದ ಫಲ

ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ (ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ) ಕನಸು ಕಂಡು ಅದನ್ನು ಸಾಕಾರಗೊಳಿಸಿದವರು ಮಹಾನ್ ದೂರದರ್ಶಿ ನಾಯಕ ದಿವಂಗತ ಉಳ್ಳಾಲ ಶ್ರೀನಿವಾಸ ಮಲ್ಟಿ ಅವರು ಬಜ್ಜೆ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಸುರತ್ಕಲ್‌ನ ಎನ್‌ಐಟಿಕೆ ಸ್ಥಾಪನೆಗೂ ಕಾರಣಕರ್ತರು ಎಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲೇಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ತಂಗಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಹೀಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸರ್ವ ಋತು ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಬೇಕು ಎಂಬ ಛಲವನ್ನು ಅವರು ತೊಟ್ಟ ಕಾರಣ 1962ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಹಾರ್ಬರ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಯಿತು. 1968ರಲ್ಲಿ ಯೋಜನಾ ಕಾಮಗಾರಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. 1974ರ ಮೇ 4ರಂದು ದೇಶದ 9ನೇ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರು ಎಂಬುದಾಗಿ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಘೋಷಣೆಯಾಯಿತು. 1975ರ ಜನವರಿ 11ರಂದು ಅಂದಿನ ಪ್ರಧಾನಿ ಇಂದಿರಾ ಗಾಂಧಿ ಅವರು ಬಂದರನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಪಿಸಿದರು. 1980ರ ಏಪ್ರಿಲ್ 1ರಿಂದ ಮೇಜರ್ ಪೋರ್ಟ್ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಆಕ್ಟ್ 1963ರ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಒಳಪಟ್ಟಿತು.

ಗೋಡಂಬಿ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು, ಕೃಷಿ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳಿಗೆಲ್ಲ ತೆರಳಿದ್ದಾರೆ. ಕರಕುಶಲ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಖರೀದಿಸಿದ್ದಾರೆ. ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಆಕರ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ 2.87 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಕ್ರೂಸ್ ಲಾಂಜ್ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

'ರೊ ರೊ'

ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಸರಕು ತುಂಬಿದ ಟ್ರಕ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ 'ರೊ ರೊ' ಸೇವೆ ಈಗಾಗಲೇ ಜನಜನಿತ. ಅಂತಹದೇ ಸೇವೆ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಶೀಘ್ರ ಆರಂಭವಾಗಲಿದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಗುಜರಾತ್‌ನ ಸೂರತ್‌ನ ಅದಾನಿ ಹಜೀರಾ ಬಂದರಿಗೆ ಹಡಗಿನಲ್ಲಿ ಸರಕು ತುಂಬಿದ ಟ್ರಕ್‌ಗಳನ್ನು, ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಸೇವೆ ಶೀಘ್ರ ಆರಂಭವಾಗಲಿದೆ. ಎಂ.ವಿ.ಮಾರಿಯಾ ಇಂಡಿಯಾ ಎಂಬ ಹೆಸರಿನ ಹಡಗಿನಲ್ಲಿ ಸರಕು ತುಂಬಿದ 150 ಟ್ರಕ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು 210 ಕಾರುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಬಹುದು. ಕೇವಲ 36 ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಹಡಗು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸೂರತ್ ತಲುಪುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವುದಾದರೆ ಟ್ರಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ 4ರಿಂದ 5 ದಿನ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾದರೆ ದೇಶದಲ್ಲೇ ರೊ ರೊ ಸೇವೆ ಆರಂಭಿಸಿದ ಪ್ರಥಮ ಬಂದರು ಎಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಪಾತ್ರವಾಗಲಿದೆ. ವಿಶೇಷವೆಂದರೆ ಕರಾವಳಿ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹಡಗು ಯಾನಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಟ್ಟು, ಆ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಜಲಮಾರ್ಗ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿ ಈ ರೊ ರೊ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಶೀಘ್ರವೇ ಸಾಂದ್ರೀಕೃತ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಅನಿಲ (ಎಲ್‌ಎನ್‌ಜಿ) ಟರ್ಮಿನಲ್ ಆರಂಭವಾಗಲಿದೆ. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ

ಮಾತ್ರವಲ್ಲ ಇಡೀ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಪ್ರಯೋಜನ ಕೊಡುವಂತಹ ಟರ್ಮಿನಲ್. ಈಗ ನಾಫ್ತಾ ಸಹಿತ ಕಡಿಮೆ ಇಂಧನ ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಮಾಲಿನ್ಯ ಉಂಟುಮಾಡುವ ಇಂಧನ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯಾಚರಿಸುತ್ತಿರುವ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿಗೆ ಎಲ್‌ಎನ್‌ಜಿ ಪೂರೈಕೆಯಾಗುವುದು ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್‌ಎನ್‌ಜಿ ಬಳಸಿ ವಾಹನ ಓಡಿಸುವುದೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿದೆ. ಮನೆ ಮನೆಗೂ ಎಲ್‌ಎನ್‌ಜಿ ಪೂರೈಕೆಯೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದು. ಇಂತಹ ಕಾಲಘಟ್ಟಕ್ಕೆ ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಸಜ್ಜಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು, ಕಂಟೇನರ್ ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ರೂಪಿಸುವುದು, ದ್ರವರೂಪದ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ದಾಸ್ತಾನು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಸಹಿತ ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದೆ. ಬಂದರು ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ರಾಜ್ಯದ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಕಣ್ಣಣಿ ಏಕಾಯಿತು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿ ಈ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಗತಿ ಚಿತ್ರಣ ನಮ್ಮ ಕಣ್ಣ ಮುಂದೆ ಇದೆ. ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ, ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಮಂಗಳೂರು ಭಾಗದ ಹೆಬ್ಬಾಗಿಲಿನ ಮೂಲಕ ದೊಡ್ಡ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುವುದಕ್ಕೆ ಅದು ಸಜ್ಜಾಗಿ ನಿಂತಿದೆ.

ಇನ್ನಷ್ಟು ಬೇಕು ಇಚ್ಛಾಶಕ್ತಿ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ ತಕ್ಷಣ ನೆನಪಿಗೆ ಬರುವುದು ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು (ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ), ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಮಾತ್ರ. ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಬಂದರು. ಇದರ ಕಾರ್ಯವೈಖರಿ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಮಟ್ಟದ್ದು. ಇದಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಉಳಿದ ಬಂದರುಗಳ ಸಾಧನೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಎಂದೇ

ತೋರುತ್ತದೆ. ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಅಗತ್ಯ ಇದ್ದರೂ, ಇರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಲ್ಲೇ ಹೂಳು ತೆಗೆಯುವಂತೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ವಿಶೇಷ ಮುತುವರ್ಜಿ ವಹಿಸಿದ್ದರೆ ಬಂದರುಗಳ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆ ಸುಧಾರಿಸುತ್ತಿತ್ತು ಎಂದು ಯಾರೇ ಆದರೂ ಊಹಿಸುವುದು ಕಷ್ಟವೇನಲ್ಲ. ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದ 300 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶ, ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಹೊರತಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಇತರ 10 ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಬಂದರು ಮತ್ತು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಭಾರಿ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸುವ ಅಗತ್ಯ ಎದ್ದು ಕಾಣಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕಾರವಾರ, ಬೆಲೇಕೇರಿ, ತದಡಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟ್ಟಳ, ಕುಂದಾಪುರ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಮಲ್ಟೆ, ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಮತ್ತು ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಇರುವ ಬಂದರುಗಳು. ಈ ಬಂದರುಗಳ ವಹಿವಾಟುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದಾಗ ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಬಂದರುಗಳು ಇನ್ನಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುವ ಅಗತ್ಯ ಕಾಣಿಸುತ್ತದೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ 5.25 ಲಕ್ಷ ಟನ್‌ನಷ್ಟು ಸರಕುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ 1.22 ಲಕ್ಷ ಟನ್‌ನಷ್ಟು ಸರಕುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಉಚ್ಚಾಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಬೆಲೇಕೇರಿ ಬಂದರು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಗಮನ ಸೆಳೆದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅದು ಇಂದು ಬಹುತೇಕ ನಿರ್ಜೀವವಾಗಿದೆ. ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿಯಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ 3.65 ಕೋಟಿ ಟನ್ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದಾಗ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ 10 ಬಂದರುಗಳ ಸಾಧನೆ ತೀರಾ ಕಡಿಮೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಿಚಾರ ಕೇವಲ ಸಮುದ್ರ ಕಿವಿಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಪ್ರಮುಖ ನದಿಗಳಿವೆ. ಜಲಾಶಯಗಳಿವೆ. ಇಲ್ಲೆಲ್ಲ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ

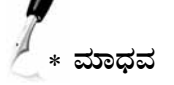
ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಲಮಟ್ಟಿ ಅಣೆಕಟ್ಟೆಯ ಹಿನ್ನೀರು, ಹೆಗ್ಗಡದೇವನಕೋಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಕಬಿನಿ ಜಲಾಶಯದ ಹಿನ್ನೀರು, ಕಾರವಾರ ಸಮೀಪದ ಕೋಡಿಬಾಗದಿಂದ ಕದ್ರಾ ನಡುವೆ ಕಾಳಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ, ಮಂಗಳೂರಿನ ಗುರುಪುರ-ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ, ಶರಾವತಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ ಹೊನ್ನಾವರದಿಂದ ಗೇರುಸೊಪ್ಪಾದವರೆಗೆ, ಉಡುಪಿ ಸಮೀಪದ ಮಲ್ಟೆಯಿಂದ ಉದ್ಯಾವರದವರೆಗೆ, ಕುಂದಾಪುರ ಸಮೀಪದ ಗಂಗೊಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಎಲ್ಲ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳೂ ಇವೆ. ಲಿಂಗಮನಕ್ಕೆ ಜಲಾಶಯದ ಕಡವುಗಳಿಗೆ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ-ಕೋಡಿಬೆಂಗೆ ಹಾಗೂ ಗಂಗಾವಳಿ-ಮಂಜುಗುಣಿ ನಡುವೆ ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ದೋಣಿಗಳು, ಲಾಂಚ್‌ಗಳು ಸರಕು, ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿವೆ.

ಆಶಾಂಕೆ

ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಸರ್ವ ಋತು ಬಂದರಲ್ಲ. ಗುರುಪುರ-ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗಳು ಅರಬ್ಬಿ ಸಮುದ್ರ ಸಂಗಮಿಸುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರು ಇದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಮಳೆಗಾಲದ 4 ತಿಂಗಳು ಇಲ್ಲಿಂದ ಮೀನುಗಾರಿಕಾ ದೋಣಿಗಳೂ ಹೋಗಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಕಿರು ಹಡಗುಗಳು, ಮಾಂಜಿಗಳು ತೆರಳಲೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಏನಿದ್ದರೂ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಿಂದ ಮೇವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಇಲ್ಲಿ ವಹಿವಾಟು ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಹತ್ತಿರದ ಬಂದರು ಎಂದರೆ ಮಂಗಳೂರೇ. ಲಕ್ಷದ್ವೀಪದಲ್ಲಿ ತೆಂಗು, ಮೀನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಬೇರೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಮರಳು, ಕಬ್ಬಿಣ, ಜಲ್ಲಿ, ಸಿಮೆಂಟ್, ಅಕ್ಕಿ, ಬೇಳೆ ಸಹಿತ ಪ್ರತಿಯೊಂದೂ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದಲೇ ಹೋಗಬೇಕು. ಕೇರಳದ ಕೊಚ್ಚಿಯಿಂದಲೂ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ರವಾನೆಯಾಗುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರು ಹತ್ತಿರದ ಬಂದರಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪದ ಲಕ್ಷ್ಯ ಏನಿದ್ದರೂ ಮಂಗಳೂರಿನತ್ತ ಜಾಸ್ತಿ ಹೀಗಾಗಿ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪದ ಆಡಳಿತದ ನೌಕೆಗಳ ಉಪಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ 50 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ 600 ಚದರ ಮೀಟರ್ ಅರ್ಪಿತ ಜಿಟ್ಟಿಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾಗಿದೆ.

ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯತ್ತಲೂ ಚಿಂತನೆ ಆರಂಭವಾಗಿದೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನ 2ನೇ ಹಂತದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು 1,500 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಡಿ-ಬೂಸ್ಟ್ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಆಸಕ್ತ ಹೊಡಿಕೆದಾರಿಗೆ ಬಿಡ್ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ ನೀಡುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಹೊನ್ನಾವರ ಬಂದರನ್ನು 5 ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಮರ್ಥ್ಯದಲ್ಲಿ 511 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಮೆ.ಹೊನ್ನಾವರ ಪೋರ್ಟ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಅವರಿಗೆ ಬಂದರು ಭೂಮಿಯನ್ನು ದೀರ್ಘಾವಧಿ ಗುತ್ತಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಕಿಯಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ 2 ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಕಾಪ್ಪಿವ್ ಜಿಟ್ಟಿಯನ್ನು 46 ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮೆ. ರೇಣುಕಾ ಶುಗರ್ಸ್ ಬೆಳಗಾವಿ ಅವರಿಗೆ 75 ಸಾವಿರ ಚದರ ಮೀಟರ್ ಬಂದರು ಭೂಮಿಯನ್ನು 30 ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೊನ್ನಾವರ ಬಂದರಿನ ಸಮೀಪದ ಪಾವಿನಕುರ್ವೆ ಬಸವರಾಜದುರ್ಗ ದ್ವೀಪದಲ್ಲಿ ಕಾಪ್ಪಿವ್ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಇದೆ. ತದಡಿ ಬಂದರನ್ನು 3 ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಯ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕರಾವಳಿ ವರದಾನವಾಗಿ ದೊರೆತಿದೆ. 300 ಕಿ.ಮೀ.ದೂರದ ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಜತೆಗೆ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಎನ್‌ಎಂಪಿಟಿ ಒಂದು ಸ್ಥಾಪನೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅದೆಷ್ಟು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ಸ್ಥಾವರಗಳು ಬಂದವು ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವಿಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಅದರ ಮೂಲಕ ದೊರೆತ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ, ಪರೋಕ್ಷ ಉದ್ಯೋಗ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಬಂದರುಗಳು ಆಯಾ ಭಾಗದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಹಾಗೂ ಆಸಕ್ತ ಖಾಸಗಿ ಹೊಡಿಕೆದಾರರು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಗಂಭೀರ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸುವ ಅಗತ್ಯ ಇದೆ. □

ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳ ಪಾತ್ರ



ಇಪ್ಪತ್ತೊಂದನೆ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಭಾರತ ವಿಶ್ವದ ಹೊಸ ಆರ್ಥಿಕ ಶಕ್ತಿಯಾಗಿ ಹೊರ ಹೊಮ್ಮುವ ಹಾದಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಇಡೀ ವಿಶ್ವ ಬೆರಗಿನಿಂದ ನಮ್ಮತ್ತ ನೋಡುತ್ತಿದೆ. ಮುಂದಿನ ಎರಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತವು ಸುಸ್ಥಿರ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಾಣುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಇಂತಹ ಕನಸು ನನಸಾಗುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸಲಿದೆ. ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಳ, ನಗರಗಳತ್ತ ವಲಸೆ ಮತ್ತಿತರ ಕಾರಣಗಳಿಗೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ನಗರೀಕರಣ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು ನಗರ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ದಿನೇ ದಿನೇ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಎಲ್ಲ ಬಗೆಯ ವಾಹನಗಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಸರಕು ಸಾಗಿಸುವ ಲಾರಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ತೀವ್ರ ಕೊರತೆ ಇರುವುದು ಎಲ್ಲರ ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು, ಚೆನ್ನೈ, ಮುಂಬೈ, ಹೈದರಾಬಾದ್, ಕೊಲ್ಕತ್ತ ಮತ್ತು ದೆಹಲಿಗಳಂತಹ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲದೇ ಪ್ರಮುಖ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಗುಂಟ ಲಾರಿಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಲ್ಲದಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಲೋಪವಾಗಿದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಳನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅವಲಂಬಿಸಲಾಗಿದೆ. ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವು ಸೀಮಿತ ನಗರ / ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ

ಮಾತ್ರ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದರೆ, ರಸ್ತೆಗಳು ದೂರದ ಕುಗ್ರಾಮಗಳಿಂದ ಹಿಡಿದು, ಬೆಟ್ಟದ ತುತ್ತ ತುದಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಣೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವ ಇದೆ. ಅಸಮರ್ಪಕ ವಿನ್ಯಾಸ, ದೋಷಪೂರಿತ ನಿರ್ವಹಣೆ, ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದ ಚಾಲನೆ, ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆ ಮತ್ತಿತರ ಕಾರಣಗಳಿಗೆ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಉಳಿದಿಲ್ಲ. ನಿಲುಗಡೆಗೆ ಸೂಕ್ತ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶ ಇಲ್ಲದೇ ಲಾರಿ ಚಾಲಕರು ರಸ್ತೆ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿಯೇ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದು ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಬಹುತೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಸಾಮಾನ್ಯ ದೃಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೆನ್ನಲುಬು ಆಗಿರುವ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹವಾದ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿದೆ. ದೇಶದ 120 ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಪೂರೈಸಲು ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಗಳಾಗಿವೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿನ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ಲಾರಿಗಳು ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಶೇ 65ರಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತವೆ. ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಲಾರಿಗಳು ತುಂಬ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ದೇಶದ ಒಂದು ಮೂಲೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಮೂಲೆಗೆ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಇತರ ಲಘು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಲಾರಿಗಳು ಮುಂಚೂಣಿಯಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಇದೊಂದು ಅಗ್ಗದ ಮತ್ತು ಅತ್ಯಂತ ಜನಪ್ರಿಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಿಧಾನವೂ ಆಗಿದೆ. ಅತ್ಯಂತ ದೂರದ ಮತ್ತು ಬೆಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಸುಲಲಿತವಾಗಿ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಮುಟ್ಟಿಸುವಲ್ಲಿ ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಬೇರೆ ವಾಹನಗಳು ಸರಿಸಾಟಿಯಾಗಲಾರವು.

ದಕ್ಷಿಣ ತುದಿ ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿಯಿಂದ ಉತ್ತರದ ಕಾಶ್ಮೀರದವರೆಗೆ ಹೀಗೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅತಿ ದೂರದವರೆಗೂ ಲಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಲಯವು ಅಸಂಘಟಿತ ರೂಪದಲ್ಲಿದೆ. ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಪ್ರಭಾವ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇದೆ. ಅಗತ್ಯವಾದ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಇದೂ ಒಂದು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಕಳಪೆ ರಸ್ತೆ, ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸರಕು ಹೇರಿಕೆ, ಸರಕು ಸಾಗಿಸಲು ತುಂಬ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ, ಸುಲಲಿತ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಡಚಣೆಗಳು ಮುಂತಾದವು ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದಲ್ಲಿನ ಪ್ರಮುಖ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಾಗಿವೆ. ದೇಶಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ನೆರವನ್ನೂ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಮಲೇಷ್ಯಾದ ಜತೆಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸರ್ಕಾರವು ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನೂ ಎದುರು ನೋಡುತ್ತಿದೆ. ವಿಶೇಷ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯ (ಎಸ್‌ಇಜೆಡ್), ಮುಕ್ತ ವ್ಯಾಪಾರ ಗೋದಾಮು ವಲಯ (ಎಫ್‌ಟಿಡಬ್ಲ್ಯುಜೆಡ್) ದೇಶಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇಂತಹ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಇದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ಕಳಪೆ ಕಾಮಗಾರಿ, ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ, ಸುದೀರ್ಘ ಪ್ರಯಾಣ ಮುಂತಾದವು ಲಾರಿ ಚಾಲಕರ ಬವಣೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತವೆ. ಇದು ಅವರ ದೈಹಿಕ ಮತ್ತು ಮಾನಸಿಕ ಆರೋಗ್ಯದ

* ಹಿರಿಯ ಪತ್ರಕರ್ತರು.

ಮೇಲೂ ವೃತ್ತಿಪರ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಅಸುರಕ್ಷತೆಯೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಸುದೀರ್ಘ ಮತ್ತು ಬಿಡುವಿಲ್ಲದ ಲಾರಿ ಚಾಲನೆಯಿಂದ ಬಸವಳಿದ ಲಾರಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯಲು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲೂ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಚಾಲನೆ ಸಿಕ್ಕಿದೆ.

ದೇಶವು ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ದಾಪುಗಾಲು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ವಿವಿಧ ಬಗೆಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಲಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬೇಡಿಕೆಯೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ದೂರದ ಊರಿನಿಂದ ಹೊರಟ ಲಾರಿ ಚಾಲಕರು ತಮ್ಮ ಗುರಿ ಸೇರುವ ದಾರಿ ಮಧ್ಯೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿಗಾಗಿ ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿಯೇ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದು ಸಂಚಾರ ನಿಯಮಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದದ್ದು.

ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಥಾಬಾ, ಹೋಟೆಲ್, ಮೊಟೆಲ್‌ಗಳ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಊಟ, ತಿಂಡಿಗೆ ಲಾರಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದಾದರೂ, ಅದು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಇತರ ವಾಹನಗಳ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಅಡ್ಡಿಯಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಗಂಭೀರ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡಗಳಲ್ಲಿ 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿವೆ.

1980ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ ಡಿ. ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಆಶ್ರಯದಲ್ಲಿ ಈ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳು ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿವೆ. ವಿಶಾಲವಾದ ಜಾಗೆಯಲ್ಲಿ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಸಾಹತುಗಳ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುವ ಈ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶ ಆಧರಿಸಿ ನೂರಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ ಅವಕಾಶ ದೊರೆಯಲಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಬೇಕಾಬಿಟ್ಟಿಯಾಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗುವ ಲಾರಿಗಳಿಂದ ಪ್ರಮುಖ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆ ಸಮಸ್ಯೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳು ಇಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಕಡಿವಾಣ ಹಾಕಲು

ನೆರವಾಗಲಿವೆ. ಸರಕುಗಳನ್ನು ಇಳಿಸುವ, ಹೇರುವ ಸೌಲಭ್ಯದ ಜತೆಗೆ ಲಾರಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಕೋಣೆಗಳು, ಫೋನ್‌ಬೂತ್, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಪಂಪ್ ಮತ್ತಿತರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನೂ ಇಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಲಾರಿಗಳ ದುರಸ್ತಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳು, ವರ್ಕಶಾಪ್, ವೇಬ್ರಿಡ್ಡ್ ಮತ್ತಿತರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನೂ ಒದಗಿಸುವುದರಿಂದ ಲಾರಿ ಚಾಲಕರು ಇವುಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ.

ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಳ ಸರ್ಕಾರವು ಹೂಗ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 150 ಎಕರೆಗಳಷ್ಟು ವಿಶಾಲವಾದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ 10 ಸಾವಿರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಲಾರಿಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಇರುವ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಆಲೋಚನೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಇದು ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳ ಮಹತ್ವಕ್ಕೆ ಕನ್ನಡಿ ಹಿಡಿಯುತ್ತದೆ. 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳು ಲಾರಿ ಚಾಲಕರ ಪಾಲಿಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ತಾಣಗಳಾಗಿರುವುದರ ಜತೆಗೆ, ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನವರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನೂ ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತವೆ.

ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಈ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳಿಂದ ದೂರ ಉಳಿದರೆ, ಇವುಗಳ ಸದ್ವ್ಯವಹಾರವು ದಿಲ್ಲ. ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಲಾರಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವುದರ ಜತೆಗೆ, ಕೆಲ ರಿಯಾಯಿತಿಗಳನ್ನೂ ನೀಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಸುಸಜ್ಜಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವುದೂ ಈ ಸೌಲಭ್ಯ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಲು ಮುಖ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಯೋಜನೆಗಳು:

* ಯಶವಂತಪುರದಲ್ಲಿ 39 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುವ ಟರ್ಮಿನಲ್ 1995ರಿಂದಲೇ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. 1500 ರಿಂದ 2000 ದಷ್ಟು ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರು ಮತ್ತು ಏಜೆಂಟರು ಈ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. * ಮೈಸೂರು ನಂಜನಗೂಡು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 16 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 2012ರಿಂದ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿರುವ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ನೂರು ಲಾರಿಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶ ಇದೆ. * ಧಾರವಾಡ ಬಳಿಯ ಬೇಲೂರು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 7 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 2012ರಲ್ಲಿ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ.



ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಯೋಜನೆಗಳು: ಬೆಂಗಳೂರು ಉತ್ತರದಲ್ಲಿನ ದಾಸನಪುರದಲ್ಲಿ 13 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿದೆ.

ಭವಿಷ್ಯದ ಯೋಜನೆಗಳು - 1.

1. **ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ :** ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆಗೆರಿಯಲ್ಲಿ 56 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಮಂಜೂರಾತಿ ದೊರೆತಿದೆ.
2. **ಹೊಸಪೇಟೆ :** ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಅಮರಾವತಿ ಗ್ರಾಮದ ಬಳಿ 37 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.
3. **ರಾಯಚೂರು:** ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ವದಲೂರ ಗ್ರಾಮದ ಬಳಿಯ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕೇಂದ್ರದ ಬಳಿ 19 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.
4. **ಗದಗ :** ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತೆ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು 98 ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೀಸಲು ಇರಿಸಲಾಗಿದೆ.
5. **ಹಾಸನ :** ಹಾಸನ ಮಂಗಳೂರು ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ (ಬೈಪಾಸ್ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ) ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ 10 ಎಕರೆ ಯಷ್ಟು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಮೀಸಲು ಇರಿಸಿದೆ.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಹಿವಾಟಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಹೆದ್ದಾರಿಗುಂಟ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ 'ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್'ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಅಗತ್ಯ ಈಗ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ರಂಗಕ್ಕೆ ತುಂಬ ಅಗತ್ಯವಾದ ಈ ಬಗೆಯ (ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್) ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ನೀಡಿ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದರೆ ಮಾತ್ರ ಈ ವಲಯವು ದೇಶ ನಿರ್ಮಾಣ ದಲ್ಲಿ ಇನ್ನಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸಲಿದೆ. □

ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕಾನೂನು ಉಪಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಧರಿಸಿದೆ. ವಿಶ್ವದಾದ್ಯಂತ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಇಂಧನ ದಕ್ಷಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಹಾಗೂ ಬೃಹದಾಕಾರದ ಸರಕು ಸಾಗಾಟಕ್ಕಿಂತೂ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಿತವ್ಯಯದ ಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನಂತೆ ಗುರುತಿಸ ಬಹುದಾಗಿದೆ

1. ವೆಚ್ಚ ಉಳಿತಾಯ : * ಒಂದು ಅಶ್ವಶಕ್ತಿಯ ನೆರವಿನಿಂದ ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳಾದರೆ 150 ಕೆ.ಜಿ. ರೈಲಿನಲ್ಲಾದರೆ 500 ಕೆ.ಜಿ. ಹಾಗೂ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಾದರೆ 4000 ಕೆ.ಜಿ. ತೂಕದ ಸರಕು ಸಾಗಿಸ ಬಹುದಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಲೀಟರ್ ಇಂಧನದಿಂದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 24 ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ 85 ಕಿ.ಮೀ. ಹಡಗು/ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ 105 ಕಿ.ಮೀ ದೂರ ಸಾಗಬಹುದಾಗಿದೆ. * ರಸ್ತೆ - ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದು ಮಿತವ್ಯಯಕರ. ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಾಟ ಮತ್ತು ಸಾಗಾಟ ಮಧ್ಯದ ಹಾನಿ ಕಡಿಮೆ.

ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ			
ರೂ. ಗಳಲ್ಲಿ / ಟಕೆಂ			
	ಸಾಗಾಟ	ತೆರಿಗೆ	ಒಟ್ಟು
ರೈಲ್ವೆ	1.36	3.71%	1.41
ಹೆದ್ದಾರಿ	2.50	3.09%	2.58
ಜಲಸಾರಿಗೆ	1.06	ಇಲ್ಲ	1.06

2. ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ : * ಭಾರ - ದೂರ - ಎರಡರಲ್ಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇಂಧನ ಬಳಕೆ. *

ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ

ಇಂಗಾಲಾಷ್ಟು ಹೊರ ಸೂಸುವ ಪ್ರಮಾಣ ಲಾರಿಗಳಿಗಿಂತ ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ. * ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದ ಭೂ ಭಾಗದ ಬಳಕೆ. * ಅಪಾಯಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಬೃಹದಾಕಾರದ ಸರಕು ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ಅತಿ ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ಮಾಧ್ಯಮ

3. ಪೂರಕ ಮಾಧ್ಯಮ : * ರಸ್ತೆ - ರೈಲುಗಳ ಮೇಲಿನ ಒತ್ತಡ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. * ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಅಪಘಾತ ಸಂದರ್ಭಗಳು ತಪ್ಪುತ್ತವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿರುವ ಬೃಹತ್ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಭೂಸಾರಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಕಳೆದ 30 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಐದು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗವೆಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅ) ಗಂಗಾ - ಭಾಗೀರಥಿ - ಹೂಗ್ಲಿ ನದಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಲಹಾಬಾದ್ - ಹಾಲ್ದಿಯಾ ವಲಯ (ಬ) (1620 ಕಿ.ಮೀ) ಬ್ರಹ್ಮಪುತ್ರಾ ನದಿಯ ಧುಬ್ರಿ - ಸಾದಿಯಾ ವಲಯ (891 ಕಿ.ಮೀ) (ಕ) ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಉದ್ಯೋಗ ಮಂಡಲ ಮತ್ತು ಚಂಪಕಾರ ಕಾಲುವೆಗುಂಟದ ಕೊಟ್ಟಾಪುರಂ - ಕೊಲ್ಲಂ ವಲಯ (205 ಕಿ.ಮೀ) (ಡ) ಗೋದಾವರಿ ಕೃಷ್ಣಾನದಿ ಕಾಲುವೆಗಳ ಕಾಕಿನಾಡ - ಪುದುಚೆರಿ ವಲಯ (1078 ಕಿ.ಮೀ) ಹಾಗೂ (ಇ) ಬ್ರಹ್ಮನಿ ನದಿ - ಮಹಾನದಿ ಮುಖಜ ಭೂಮಿಯ ಪೂರ್ವ ಕರಾವಳಿ ಕಾಲುವೆ (588 ಕಿ.ಮೀ) ಇತರ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಇದುವರೆಗೆ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಹಣ ವಿನಿಯೋಗಿಸಿರುವ ಕಾರಣ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಟದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆಯ ಪಾಲು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಅಂದರೆ ಶೇ. 0.4

ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಇದೆ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಬಳಕೆಯ ನೆರವಿಲ್ಲದಿರುವಲ್ಲಿ ಶೇ 42 ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ಶೇ. 8.7 ಹಾಗೂ ಅಮೆರಿಕದಲ್ಲಿ ಶೇ 8 ರಷ್ಟಿದೆ. ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಇದು ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕ ಅವಕಾಶಕ್ಕೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ನಷ್ಟ ಎಂದೇ ಹೇಳಬಹುದಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಾಮಾಜಿಕ - ಆರ್ಥಿಕ ಲಾಭ : ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಹೀಗೆ ಪೂರಕ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬೆಂಬಲ ವಿದೆ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರಗಳ ನೆರವಿನಿಂದ ಜಲ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೂ ಇಂತಹ ಪೂರಕ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬೆಂಬಲ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವಿದೆ. ಇದು ವ್ಯಾಪಾರ ವಹಿವಾಟಿಗೂ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಡೆಡ್‌ವಿಂಗ್, ಬಾರ್ಜ್ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ, ದುರಸ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ನೆಲೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಸಂಗ್ರಹ ಸೌಕರ್ಯ ಅಹರ್ನಿಶಿ ಸೇವಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಪ್ರವಾಸಿ ನೌಕಾಯಾನ, ಸಲಹೆ, ಜಲಮಾರ್ಗ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಹೀಗೆ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಹಾಗೂ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಗೆ ಸದವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಿದೆ. ಜಲಮಾರ್ಗ ವಿಕಾಸ ಯೋಜನೆ ಅಡಿ ಈ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೆತ್ತಿ ಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು. 1. ಬಾರ್ಜ್ 2. ಸಂಗ್ರಹ ಸೌಕರ್ಯ ನಿರ್ಮಾಣ 3. ಹಡಗಿನಲ್ಲಿ ಸೌಲಭ್ಯ 4. ಹಡಗು ದುರಸ್ತಿ 5. ಒಳನಾಡು ಕಂಟೇನರ್‌ಗಳ ಡಿಪೊ 6. ಒಳನಾಡು ಕಂಟೇನರ್‌ಗಳ ಡಿಪೊ ನಿರ್ವಹಣೆ 7. ಔದ್ಯಮಿಕ ಘಟಕ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮೊದಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಒಂದು ಬಾರ್ಜ್ ನಿರ್ಮಿಸಿದರೆ 20 ಜನರ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು 5-6 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 1000 ಬಾರ್ಜ್‌ನಂತೆ ಒಟ್ಟಾರೆ 20,000 ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶವಾಗಲಿದೆ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ವಿವಿಧ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಕೋಟಿ ರೂ. ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯಾಗಲಿದ್ದು. ಒಂದು ಲಕ್ಷಜನರಿಗೆ ನೇರ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶವಾಗಲಿದೆ. □

ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗ
ಯೋಜನಾ - ಕನ್ನಡ, ಮೊದಲನೆಯ ಅಂತಸ್ತು, 'ಎಫ್'ವಿಂಗ್, ಕೇಂದ್ರೀಯ ಸದನ, ಕೋರಮಂಗಲ, ಬೆಂಗಳೂರು - 560 034.
ದೂರವಾಣಿ : 080 - 25537244. E-mail : yojanakannada@yahoo.com

ಪ್ರಕಾಶನ ವಿಭಾಗ ಸರ್ದಾರ್ ಪಟೇಲ್ ಅವರನ್ನು ಕುರಿತು ಹೊರತಂದಿರುವ ಕೆಳಕಂಡ ಪುಸ್ತಕಗಳು ಮಾರಾಟಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಿವೆ.

1. ಭಾರತ್ ಕಿ ಏಕ್ತಾ ಕಾ ನಿರ್ಮಾಣ - ರೂ. 330/-	2. ಲೋಹ್ ಪುರುಷ್ ಸರ್ದಾರ್ ಪಟೇಲ್ - ರೂ. 90/-
3. ಸರ್ದಾರ್ ಪಟೇಲ್ (ಬಿಎಮ್‌ಎ ಸರಣಿ)	4. ಸರ್ದಾರ್ ಪಟೇಲ್ ಪಿಕ್ಚೋರಿಯಲ್ ಬಯಾಗ್ರಫಿ
ಹಿಂದಿ - ರೂ. 130/-	ಹಿಂದಿ-ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಹೆಚ್‌ಬಿ - ರೂ. 220/-
ಇಂಗ್ಲಿಷ್ - ರೂ. 135/-	ಪಿಪಿ - ರೂ. 200/-

ನಿಮ್ಮನಿಂದು ತಿಳಿದೆಯೇ?

ಇ. ಹಸ್ತಾಕ್ಷರ : “ಇ-ಹಸ್ತಾಕ್ಷರ” ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ದಾಖಲೆಗಳ ಮೇಲೆ ಡಿಜಿಟಲ್ ಹಸ್ತಾಕ್ಷರ ಸಹಿ ಹಾಕಲು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಾಗರಿಕ ಸೇವೆಯಾಗಿದೆ ಇದು ಆನ್‌ಲೈನ್ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಸಹಿ ಸೇವೆಯಾಗಿದ್ದು, ಮುಕ್ತ ಎಪಿಐ ಮೂಲಕ ಸೇವಾ ನೀಡಿಕೆ ಅನ್ವಯಿಕೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಬಹುದಾಗಿದೆ ನೊಂದಾಯಿತ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಇರುವ, ಆಧಾರ್ ಕಾರ್ಡುದಾರರು, ಡಿಜಿಟಲ್ ಸಹಿ ಹಾಕಬಹುದಾಗಿದೆ. ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅರ್ಜಿ / ಫಾರಂಗಳಿಗೆ ಡಿಜಿಟಲ್ ಸಹಿ ಬಳಸಬಹುದಾಗಿದೆ. “ಡಿಜಿಟಲ್ ಇಂಡಿಯಾ” ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಅಂಗವಾಗಿ ಈ ಸೇವೆ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ನಿಯಂತ್ರಕರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಸಿಡಾಕ್ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಣದ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಆಧಾರ್ ಇ ಕೆವೈಸಿ ಸೇವೆ ಬಳಸಿ ಆಧಾರ್ ಕಾರ್ಡುದಾರರು ಹಾಕಬಹುದಾದ ಅಧಿಕೃತ ಸಹಿ ಇದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಭಾರತೀಯ ಐಟಿ 2000 ಕಾಯ್ದೆಯ ನೀತಿ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಂತೆ ಇ-ಹಸ್ತಾಕ್ಷರ, ಸ್ವೀಕಾರಾರ್ಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಇ-ಹಸ್ತಾಕ್ಷರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ, ವೇಳೆ ಶ್ರಮ ಎರಡರ ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಭೌತಿಕವಾಗಿ ಹಾಕುವ ಪೇಪರ್ ಹಾಳೆ, ಪೇನ್, ಶಾಹಿ, ಉಳಿತಾಯವಾಗಿ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಕ್ರಮ ವೆನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಇ-ಸಹಿ ಉಪಕ್ರಮದಿಂದ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಆಧಾರ ಕಾರ್ಡುದಾರರಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಲಿದೆ. ಇ-ಸಹಿ ಬಳಕೆ

ಕಾನೂನು ಬದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ಹಾರ್ಡ್‌ವೇರ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಮಾಡ್ಯೂಲ್ ಮೇಲೆ ಆಧಾರ್ ಕಾರ್ಡುದಾರರ ಖಾಸಗಿ ಕೀಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದರಿಂದ ಸಹಿಗಳನ್ನು ಒಮ್ಮೆ ಬಳಸಿದ ನಂತರ ತಕ್ಷಣ ನಾಶ ಪಡಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹೀಗಾಗಿ ದುರುಪಯೋಗವಾಗ ಬಹುದೆಂಬ ಆತಂಕ ಉಂಟಾಗದು. ಇ-ಸಹಿ ನೀಡುವ ಸೇವಾದಾರರು ನಂಬಿಕಸ್ಥ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ವಜ್ರ ಚತುಷ್ಕೋನ : ದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ನಾಲ್ಕು ಬೃಹನ್ನಗರಗಳಾದ ದೆಹಲಿ ಮುಂಬಯಿ, ಚೆನ್ನೈ ಹಾಗೂ ಕೊಲ್ಕತ್ತ ನಗರಗಳನ್ನು ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲು ಜಾಲದ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು “ವಜ್ರ ಚತುಷ್ಕೋನ” ಎಂಬ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷೆಯ ಯೋಜನೆಯನ್ನು (ಡ್ರೈಮಂಡ್ ಕ್ವಾಡ್ರಿಲಯಾಟರಲ್) ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಹಮ್ಮಿ ಕೊಂಡಿದೆ. ಈ ನಗರಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ವೇಳೆಯನ್ನು ಗಮನೀಯವಾಗಿ ತಗ್ಗಿಸುವುದು ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದೇಶ. ಇದು ಈ ಹಿಂದೆ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ಈ ನಾಲ್ಕು ಬೃಹನ್ನಗರಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ಸುವರ್ಣ ಚತುಷ್ಕೋನ ಯೋಜನೆಯ ರೂಪುರೇಷೆಗಳನ್ನೇ ಹೊಂದಿದೆ. ವಜ್ರ ಚತುಷ್ಕೋನ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಒಂಭತ್ತು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

1. ದೆಹಲಿ - ಆಗ್ರಾ
2. ದೆಹಲಿ - ಚಂಡೀಗಢ
3. ದೆಹಲಿ - ಕಾನ್ಪುರ
4. ನಾಗ್ಪುರ -

ಬಿಲಾಸಪುರ 5. ಮೈಸೂರು - ಬೆಂಗಳೂರು - ಚೆನ್ನೈ 6. ಮುಂಬಯಿ - ಗೋವಾ 7. ಮುಂಬಯಿ - ಅಹ್ಮದಾಬಾದ್ 8. ಚೆನ್ನೈ - ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು 9. ನಾಗ್ಪುರ - ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್

ಮುಂಬಯಿ - ಅಹ್ಮದಾಬಾದ್ ನಗರಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರವನ್ನು ಒಂದು ಗಂಟೆಯ ಅವಧಿಯೊಳಗೆ ಕ್ರಮಿಸಲು ಇರುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಫ್ರಾನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಜಪಾನ್ ದೇಶಗಳ ತಜ್ಞರು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ನಂತರ ಈ ನಗರಗಳ ನಡುವಿನ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲು ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮೊದಲು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮುಂಬಯಿ - ಅಹ್ಮದಾಬಾದ್ ನಡುವಿನ ಉದ್ದೇಶಿತ 543 ಕಿ.ಮಿ. ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ಕಾರಿಡಾರ್‌ನ ಬಹುಪಾಲು ಮಾರ್ಗ ಗುಜರಾತ್ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಹೊಸದಾದ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲು ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲು ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಸೇರಿದಂತೆ ಬಹುಪಕ್ಷೀಯ ದ್ವಿಪಕ್ಷೀಯ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ 100 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಕಿ.ಲೋಮಿಟರ್ ಸಾಮಾನ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ಹಳಿ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ 10-12 ಕೋಟಿ ರೂಗಳಾದರೆ ಮೆಟ್ರೋ ಹಳಿಗೆ 150-200 ಕೋಟಿ ರೂ ಹಾಗೂ ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್ (ಹೈಸ್ಪೀಡ್) ಗೆ 30-120 ಕೋಟಿ ರೂಗಳಾಗುತ್ತದೆ. □

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೌಶಲ

ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಖನಿಜ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆ : ಕೇಂದ್ರ ಗಣಿ ಸಚಿವಾಲಯ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಖನಿಜ ಕ್ಷೇತ್ರ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಗಣಿಗಾರಿಕೆಯಿಂದ ಬಾಧಿತಗೊಂಡಿರುವ ಜನರ ಬದುಕನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ.

ಇದು ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕೊಡುವ ಒಂದು ಬಾರಿಯ ಉತ್ತೇಜನವಾಗಿರದೆ, ಸ್ಥಿರವಾಗಿ ಮತ್ತು ನಿರಂತರವಾಗಿ ತನ್ನದೇ ನಿಧಿಯಿಂದ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು

ಕೈಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ರೂಪಿಸಲಾಗಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಗಣಿ ಗುತ್ತಿಗೆ ಮೂಲಕ ದೊರಕುವ ರಾಯ ಧನದ ಶೇ. 10 ರಷ್ಟು ಧನದಿಂದ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಹಣಕಾಸು ನೆರವು ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

* **

ಬರಿಗಾಲು ತಂತ್ರಜ್ಞರು : ದೇಶದ 2500 ಅತಿಹಿಂದುಳಿದ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಾತ್ಮಾಗಾಂಧಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಕಾಯ್ದೆ ಮನರೇಗ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ನಿರೂಪಣೆ ಯೋಜನೆ ಉಸ್ತುವಾರಿ ವಿಷಯದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗಾ

ವಹಿಸಲು 10,000 ಯುವ ‘ಬರಿಗಾಲು ತಂತ್ರಜ್ಞರಿಗೆ’ ಸಿವಿಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್‌ನ ಮೂಲ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯಲ್ಲಿ ತರಬೇತಿ ನೀಡಲು ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಧರಿಸಿದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ, ಪರಿಶಿಷ್ಟ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಮನರೇಗಾ ಕೆಲಸದ ಕುಟುಂಬಗಳ ಆಯ್ಕೆ ಸುಶಿಕ್ಷಿತ ಯುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಮನರೇಗಾದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಮಾದರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಿವಿಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತರಬೇತಿ ನೀಡಿ ಅವರನ್ನು ಸನ್ನದ್ಧಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದು. ಇದರಿಂದ ಅವರ ಕೌಶಲ್ಯಭಿವೃದ್ಧಿ ಜತೆಗೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಯುವ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗವೂ ದೊರಕಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. □

ವಾರ್ತಾ ವಿಶ್ಲೇಷ

ವಸೂಲಾಗದ ಸಾಲದ ಪ್ರಮಾಣ (ಎಸ್‌ಪಿಎ) ತಗ್ಗಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ಗಳಿಗೆ (ಪಿಎಸ್‌ಬಿ) ಹೆಚ್ಚು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಸಮಸ್ಯೆ ಬಗೆಹರಿಸಿ ಕೊಳ್ಳುವ ಜತೆಗೆ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾಲ ನೀಡುವಾಗ ಬಹಳ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಇರಬೇಕು ಎಂದು ಭಾರತೀಯ ರಿಸರ್ವ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಗವರ್ನರ್ ರಘುರಾಂ ರಾಜನ್ ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮಿಷೋರಾನ್ ಐಜ್ವಾಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಆರ್‌ಬಿಐ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯ 55ನೇ ಸಭೆಯ ಬಳಿಕ ಅವರು ಸುದ್ದಿಗಾರರೊಂದಿಗೆ ಮಾತನಾಡಿದರು.

ಸಣ್ಣ ಉದ್ದಿಮೆದಾರರು ಮತ್ತು ಸ್ವಸಹಾಯ ಸಂಘಗಳು ಸಾಲ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಆದರೆ, ಸಾಲದ ಸುಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಲುಕಿಕೊಳ್ಳದಂತೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ವಹಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ ಎಂದರು. ಈಗಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಾಲ ಪಡೆಯಬಹುದು. ಆದರೆ, ಸಾಲ

ನೀಡುವವರು ಮತ್ತು ಸಾಲ ಪಡೆಯುವವರು ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಅರಿತು ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು.

* * *

ದೀನ್ ದಯಾಳ್ ಉಪಾಧ್ಯಾಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಕೌಶಲ ಯೋಜನೆಯ (ಡಿಡಿಯು-ಜಿಕಿಯು) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದ 13 ಲಕ್ಷ ಯುವಕ ಯುವತಿಯರಿಗೆ ಕೌಶಲಾಧಾರಿತ ತರಬೇತಿ ನೀಡಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಕೇಂದ್ರ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಚಿವ ಶ್ರೀ ಬಿರೇಂದರ್ ಸಿಂಗ್ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬಡತನ ನಿರ್ಮೂಲನೆಯ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೌಶಲ ತರಬೇತಿ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮುಂದಿನ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ರೂ. 4,400 ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಗುವುದು ಎಂದರು. ದೇಶದಲ್ಲಿ 1,600 ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. 22 ರಾಜ್ಯಗಳ 572 ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಡ ಕುಟುಂಬದ ಯುವಕ ಯುವತಿಯರು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಲಾಭ ಪಡೆಯಲಿದ್ದಾರೆ. ಒಟ್ಟು 21 ವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು

ಆಧಾರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ತರಬೇತಿ ನೀಡಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು.

* * *

ಬ್ರಿಟನ್ ಮೂಲದ 'ಬ್ಯಾಂಡ್ ಫೈನಾನ್ಸ್' ಸಲಹಾ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ ವಾರ್ಷಿಕ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತಕ್ಕೆ 7ನೇ ಸ್ಥಾನ ಲಭಿಸಿದೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷ 8ನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ಭಾರತದ ಬ್ರಾಂಡ್ ಮೌಲ್ಯದಲ್ಲಿ ಶೇ. 32ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು 13,735 ಕೋಟಿ ರೂ. ಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

* * *

ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಜನರಿಗೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ತಲುಪಿಸಲು ರೂ. 2 ಸಾವಿರ ಕೋಟಿಯ ಹೊಸ ನಿಧಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಭಾರತೀಯ ರಿಸರ್ವ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ (ಆರ್‌ಬಿಐ) ತಿಳಿಸಿದೆ. ವಿತ್ತೀಯ ಸೇರ್ಪಡೆ ನಿಧಿ ಮತ್ತು ವಿತ್ತೀಯ ಸೇರ್ಪಡೆ ತಂತ್ರ ಜ್ಞಾನ ನಿಧಿ ಎಂಬ ಎರಡು ನಿಧಿಗಳನ್ನು ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಿ ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಇನ್‌ಕ್ಯೂಷನ್ ಫಂಡ್ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. □

Subscription Coupon

[For New membership /Renewal/Change of Address]

I want to subscribe to :

Yojana / Kurukshetra / Ajkal / : 1 yr. Rs.100/-; 2 yrs, Rs.180/- ; 3 yrs, Rs.250/-

Bal Bharati : 1 yr. Rs.80/-; 2 yrs, Rs.150/- ; 3 yrs, Rs.200/-

(Circle the magazine of your choice and the period of subscription)

DD/PO/MO No. _____ date _____

Name (in block letters) : _____

Subscriber's profile : Student / Academician / Institution / Others

Address : _____

PIN : _____

The amount may kindly be sent in the form of D.D. It should be drawn in favour of ADG (I/C), Publications Division, Min. of I & B, GOI and payable at New Delhi. The D.D. along with duly filled coupon may kindly be sent to The Business Manager (Journals), Publications Division, Ministry of Information & Broadcasting, Room No. 48-53, Soochna Bhawan, CGO Complex, Lodi Road, New Delhi – 110 003.

Please allow us 4 to 6 weeks for the dispatch of the first issue.

P.S. : For Renewal / change in address, please quote your subscription number