ଯୋଜନା

ନଭେମ୍ବର ୨୦୧୫ | ବିକାଶମୂଳକ ମାସିକ ପତ୍ରିକା | ₹ ୧୦/-

ବିକାଶ ପାଇଁ ପରିବହନ ଜୀବନରେଖା

ପରିବହନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶର ସମସ୍ୟା
ପ୍ରଫେସର ଜି. ରଘୁରାମ

ସାଗରମାଳା ପାଇଁ ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦର
ଡଃ. ବିଶ୍ୱପତି ତ୍ରିବେଦୀ

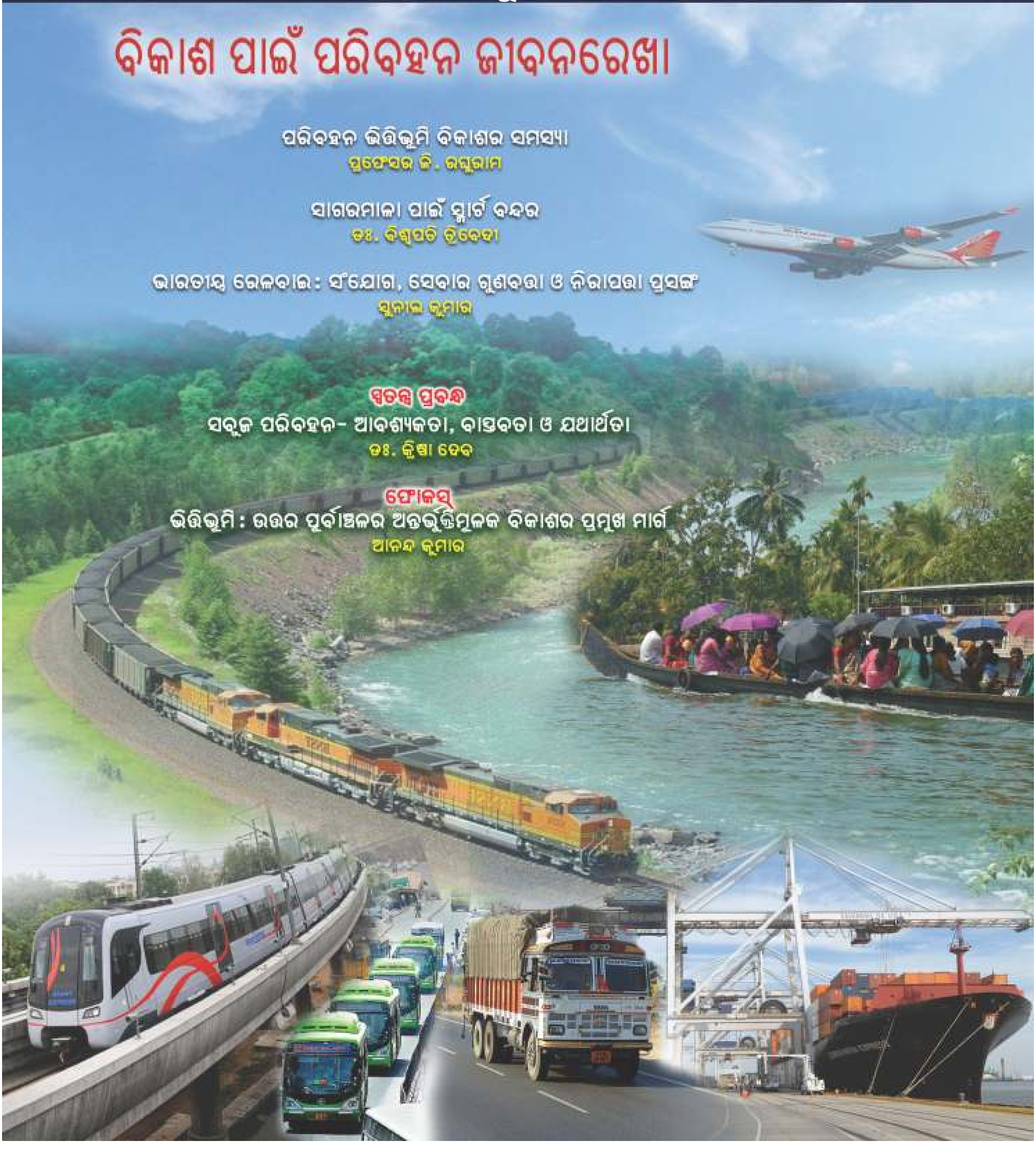
ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ : ସଂଯୋଗ, ସେବାର ଗୁଣବତ୍ତା ଓ ନିରାପତ୍ତା ପ୍ରସଙ୍ଗ
ସୁନୀଲ କୁମାର

ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପ୍ରବନ୍ଧ

ସବୁଜ ପରିବହନ- ଆବଶ୍ୟକତା, ବାସ୍ତବତା ଓ ଯଥାର୍ଥତା
ଡଃ. କୃଷ୍ଣା ଦେବ

ଫୋକସ୍

ଭିତ୍ତିଭୂମି : ଉତ୍ତର ପୂର୍ବାଞ୍ଚଳର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତିମୂଳକ ବିକାଶର ପ୍ରମୁଖ ମାର୍ଗ
ଆନନ୍ଦ କୁମାର



ଜଳପଥରେ ପରିବହନ ପାଇଁ ସରକାର ୧୦୧ଟି ଅତିରିକ୍ତ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥକୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିବା ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଆଇନ ତିଆରି କରିବାପାଇଁ ମଞ୍ଜୁର ଦେଇଛନ୍ତି ।

ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ତଥା ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ସକାଶେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ ବ୍ୟାପକ କ୍ଷମତା ହାସଲ କରିଛି । ପାର୍ଲାମେଣ୍ଟରେ ଏକ ଆଇନ ତିଆରି କରାଯିବା ପରେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ଜାହଜ ଚଳାଚଳ ପାଇଁ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥର ବିକାଶ ନିମନ୍ତେ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛନ୍ତି । ତେଣୁ ଜାହଜ ଚଳାଚଳ ସକାଶେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ୧୦୧ଟି ଜଳପଥର ଚିହ୍ନଟ କରିଛନ୍ତି । ଏହା ଦ୍ୱାରା ଜାତୀୟ ସ୍ତରରେ ଜଳପଥ ଦେଇ ପ୍ରଭୁତ ପରିବହନ ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ ।

ସାରା ବିଶ୍ୱରେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥକୁ ଇନ୍ଧନ ଅନୁକୂଳ, କର୍ମଖର୍ଚ୍ଚ ସମ୍ପନ୍ନ ଓ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ବୋଲି ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ବିପୁଳ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଜଳପଥ ଅତ୍ୟନ୍ତ ସୁବିଧାଜନକ ବୋଲି ବିଚାର କରାଯାଇଛି । ରେଳ, ସଡ଼କରେ ପରିବହନ ତୁଳନାରେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥରେ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ କରାଗଲେ କମ ଖର୍ଚ୍ଚ ପଡ଼ିବା ସହ ପରିବେଶ ପାଇଁ ଯଥେଷ୍ଟ ସହାୟକ ହୋଇପାରିବ । ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ ଦ୍ୱାରା ଅନେକ ଉପକାରିତା ମିଳିଥାଏ । ତାହା ହେଲା :

(୧) ମୂଲ୍ୟ ସଞ୍ଚୟ :

-୧ ଏଚପି ଶକ୍ତି ଜରିଆରେ ସଡ଼କରେ ୧୫୦ କେ.ଜି. ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ହୋଇଥାଏ । ମାତ୍ର ଏଡି ୧ ଏଚପି ଶକ୍ତି ଜରିଆରେ ରେଳ ପଥାରେ ୫୦୦ କେ.ଜି. ଓ ଜଳପଥରେ ୪୦୦୦ କେ.ଜି. ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ହୋଇଥାଏ । -୧ ଲିଟର ତୈଳ ଜରିଆରେ ସଡ଼କରେ ୨୪ କି.ମି. ଯାଇହୁଏ । ମାତ୍ର ୧ ଲିଟର ତୈଳ ଜରିଆରେ ରେଳରେ ୮୫ କି.ମି. ଓ ଜଳପଥରେ ୧୦୫ କିମି ଯାଇହୁଏ । -ରେଳ ଓ ସଡ଼କ ତୁଳନାରେ ଜଳପଥର ବିକାଶ ଅତି ସୁବିଧା ଓ ଖର୍ଚ୍ଚଶୂନ୍ୟ ହୋଇଥାଏ ।- ପରିବହନଜନିତ କ୍ଷତି ହ୍ରାସ କରିଥାଏ ।

ରେଳପଥରେ କିଲୋମିଟର ପିଛା ମାଲ ପରିବହନ ଭଡ଼ା ୧.୩୬ଟଙ୍କା ହୋଇଥିବାବେଳେ କର ପରିମାଣ ହୋଇଥାଏ ୩.୭୧ ପ୍ରତିଶତ । କିମି ପିଛା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥାଏ ୧.୪୧ ଟଙ୍କା । ରାଜପଥରେ କିଲୋମିଟର ପିଛା ମାଲ ପରିବହନ ଭଡ଼ା ୨.୫୦ ଟଙ୍କା ହୋଇଥିବାବେଳେ କର ପରିମାଣ ହୋଇଥାଏ ୩.୦୯ ପ୍ରତିଶତ । କିମି ପିଛା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥାଏ ୨.୫୮ ଟଙ୍କା । ଜଳପଥରେ କିଲୋମିଟର ପିଛା ମାଲ ପରିବହନ ଭଡ଼ା ୧.୦୬ଟଙ୍କା ହୋଇଥିବାବେଳେ କର ପରିମାଣ ହୋଇଥାଏ ୦ ପ୍ରତିଶତ । କି.ମି. ପିଛା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥାଏ ୧.୦୬ ଟଙ୍କା ।

(୨) ପରିବେ। ଅନୁକୂଳ :

-ଟନ ପିଛା ସବୁଠାରୁ କମ ଇନ୍ଧନ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥାଏ- ଟ୍ରକ ତୁଳନାରେ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗମନ ପରିମାଣ ହୋଇଥାଏ ୫୦ ପ୍ରତିଶତ କମ-ବହୁ କମ ପରିମାଣର ଜମିର ବ୍ୟବହାର ହୋଇଥାଏ -ବିପଦଶଙ୍କୁଳ ହୋଇନଥାଏ

(୩) ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଉପଯୋଗିତା :

-ସଡ଼କ ଓ ରେଳ ପାଇଁ ଭାର କମ କରେ -ସଡ଼କ ପଥରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ରୋକିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରେ ।

ଭାରତରେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥର ବିଶାଳ ନେଟଓ୍ୱାର୍କ ଥିବାବେଳେ ବିକଳ୍ପ ଓ ସହାୟକ ପରିବହନ ସେବା ପାଇଁ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥର ଭୂମିକା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥାଏ । ବିଗତ ୩୦ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଦେଶରେ ୫ଟି ପ୍ରମୁଖ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥକୁ ଘୋଷଣା କରାଯାଇଛି । ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା :

କ. ଗଙ୍ଗା-ଭାଗୀରଥି-ହୁଗଳି ନଦୀ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଆହ୍ଲାବାଦ-ହଳଦିଆ ପଥ (୧୬୨୦ କି.ମି.) ।

ଖ. ବ୍ରହ୍ମପୁତ୍ର ନଦୀର ଧୁବ୍ରି-ସାଦିୟା ଜଳପଥ (୮୯୧ କି.ମି.)

ଗ. ଉଦ୍ୟୋଗମଣ୍ଡଳ ଓ ଚମ୍ପାକରା କେନାଲ ସହ ପଶ୍ଚିମ ଉପକୂଳ କେନାଲର କୋଟ୍ଟାପୁରମ-କୋଲମ ଜଳପଥ (୨୦୫ କିମି) ।

ଘ. ଗୋଦାବରୀ ଓ କ୍ରିଷ୍ଣା ନଦୀ ସମେତ ଅନ୍ୟ କେତେକ କେନାଲର କାକିନଡା-ପୁଡୁଚେରି ଜଳପଥ (୧୦୭୮ କିମି) ।

ଚ. ପୂର୍ବତଟ କେନାଲ, ବ୍ରାହ୍ମଣୀ ନଦୀ, ମହାନଦୀ ତ୍ରିକୋଣଭୂମି ଜଳପଥ (୫୮୮ କିମି) ।

ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ ୫୫ ପୃଷ୍ଠାରେ

ପୃଷ୍ଠା ୨ର ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ

ସଡ଼କ ଓ ରେଳପଥ ତୁଳନାରେ ବିଶ୍ୱସ୍ତରରେ ଜଳପଥ ପାଇଁ ବିଶେଷ କିଛି ଖର୍ଚ୍ଚ କରାଯାଇ ନଥିବାବେଳେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ ସେପରି ଅର୍ଦ୍ଧବିକଶିତ ହୋଇ ରହିଛି । ନେଦରଲ୍ୟାଣ୍ଡରେ ଜଳପଥରେ ୪୨ ପ୍ରତିଶତ ସାମଗ୍ରୀ ଜଳପଥରେ ପରିବହନ କରାଯାଉଥିବାବେଳେ ଚୀନରେ ୮.୭ ପ୍ରତିଶତ ଓ ଆମେରିକାରେ ୮ ପ୍ରତିଶତ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ହୋଇଥାଏ । ମାତ୍ର ଭାରତରେ ଏହି ହାର ହୋଇଥାଏ ମାତ୍ର ୦.୪ ପ୍ରତିଶତ ଯଦ୍ୱାରା ଦେଶର ପ୍ରଭୁତ ଅର୍ଥନୈତିକ କ୍ଷତି ସାଧିତ ହୋଇଥାଏ ।

[illegible]

ଜଳପଥ ପାଇଁ ଭାରତ ସରକାର ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ ଜଳପଥର ସମନ୍ୱିତ ବିକାଶ ନିମନ୍ତେ ଏକ ନୀତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିଛନ୍ତି । ସମ୍ବିଧାନର ଧାରା ୭ର ତାଲିକା ୧ରେ ଥିବା ଏଣ୍ଟ୍ରି ନମ୍ବର ୨୪ ଅନୁସାରେ ଆଇନାନୁଯାୟୀ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ବିଷୟ ଘୋଷଣା କରିବେ । ତେଣୁ ଭାରତରେ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଥିବା ୧୦୧ଟି ଜଳପଥକୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ ଭାବେ ଘୋଷଣା କରିବା ସକାଶେ ଆଇନର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପାର୍ଲାମେଣ୍ଟରେ ଏନେଇ ଆଇନ ତିଆରି କରାଗଲେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ ଘୋଷଣା ସୁନିଶ୍ଚିତ ହେବ ।

ଜଳପଥର ଜରିଆରେ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ଜରୁରୀ ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଏହି ଦୀର୍ଘ ଅପେକ୍ଷାକୁ ହ୍ରାସ କରିବାକୁ ହେବ । ଏଥିପାଇଁ ସମସ୍ତ ପ୍ରସ୍ତାବିତ ଜଳପଥକୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ ଭାବେ ଘୋଷଣା କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଏଥିପାଇଁ ଆଇନ ତିଆରି କରାଯିବା ସହ ଏହି ପଥଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ନିମନ୍ତେ ସମସ୍ତ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯିବା ସହ ପାଣି ଯୋଗାଡ଼ ବିଷୟକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବାକୁ ହେବ ।

ଏକ ଜଳପଥକୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ ଘୋଷଣା କରାଗଲେ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଉପାୟରେ ଜଳପଥରେ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ଓ ନିୟାମକ କେନ୍ଦ୍ରସରକାରଙ୍କ ନିଷ୍ପତ୍ତି ଅଧୀନରେ ପରିଚାଳିତ ହେବ । ତେବ ଜଳର ବ୍ୟବହାର ସଂକ୍ରାନ୍ତ ଅଧିକାର ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଜମି, ଖଣି, ଧାତୁ ଆଦିର ମାଲିକାନା ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ହାତରେ ରହିବ ।

ସାମାଜିକ-ଅର୍ଥନୈତିକ ଉପକାରିତା :

ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପରି ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ ଜଳପଥ ଜରିଆରେ ସାମାଜିକ ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ କଲ୍ୟାଣ ସାଧିତ ହୋଇପାରିବ । ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ, ଜିଲ୍ଲା ରାଜପଥ ଓ ଗ୍ରାମ୍ୟ ସଡ଼କ ଯେପରି ଜାତୀୟ ରାଜପଥକୁ ଯଥେଷ୍ଟ ସହାୟତ ଦେଉଛି ସେପରି ଜଳପଥ ମଧ ବିଭିନ୍ନ ଦିଗରୁ ସମୃଦ୍ଧ ହେବ । ତେବେ ଏହି ନେଟୱର୍କ ଜଳପଥରେ ନଥିବାରୁ ବ୍ୟାପକ ଜଳପଥକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇପାରୁନାହିଁ । ବିଭିନ୍ନ ରାଜ୍ୟ ସହ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥର ବିକାଶ କରାଯାଇପାରିଲେ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏକ ବ୍ୟାପକ ପରିବର୍ତ୍ତନ ସମ୍ଭବ ହେବ ।

ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥର ଜଳପଥର ବିକାଶ ଯୋଗୁ ଆନ୍ତଃସଂଯୋଗପ୍ରାପ୍ତ ଯୋଗାଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସମନ୍ୱିତ ହେବ । ଏହା ନିଶ୍ଚିତ ଭାବେ ଦେଶର ଜିଡିପି ପାଇଁ ସହାୟକ ହେବ । ଏଥିପାଇଁ ଖନନ, ବନ୍ଦର ନିର୍ମାଣ, ବନ୍ଦରର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା, ବନ୍ଦର ମରାମତି, ଟର୍ମିନାଲ ସ୍ତରୀୟ କାର୍ଯ୍ୟ, ଦିବାରାତ୍ରି ଜାହଜ ଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା, ପର୍ଯ୍ୟଟକଙ୍କ ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ସୁବିଧା, ପରାମର୍ଶ, ମାନବଶକ୍ତିର ପ୍ରଶିକ୍ଷଣ, ଆଧୁନିକ ସହାୟତା, ଜଳସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ସର୍ଭେ ଆଦି ଜରିଆରେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥର ବିକାଶ ସମ୍ଭବ ହେବା ସହ ନିଯୁକ୍ତି ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହା ପ୍ରମୁଖ ଭାଗୀଦାର ହେବ । ଏହା ସହ ଭୂପୃଷ୍ଠରେ ଚାଲିଥିବା ସଡ଼କ ଓ ରେଳପଥରେ ପରିବହନଜନିତ ଚାପ ବହୁଳ ଭାବେ ହ୍ରାସ କରିବ । ଜଳ ମାର୍ଗ ବିକାଶ ପ୍ରକଳ୍ପ ପକ୍ଷରୁ ଏନେଇ ସର୍ଭେ କାର୍ଯ୍ୟ ଜାରି ରହିଛି ଏବଂ ନିଯୁକ୍ତି ସୁଯୋଗ ସମେତ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାର ବ୍ୟାବସାୟିକ ସୁଯୋଗ ପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି ।

ଘରୋଇ ନିବେଶ ଜରିଆରେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ନିମ୍ନୋକ୍ତ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ । ୧. ପୋତାଶ୍ରୟ, ୨. ମହଜୁଦ କରିବା ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ସୁବିଧା, ୩. ଜାହଜ ତିଆରି କାରଖାନା ପ୍ରତିଷ୍ଠା, ୪. ଟର୍ମ ଜାହଜ ମରାମତି ଓ ବଙ୍କର ସୁବିଧା, ୫. ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଡିପୋ/ଟର୍ମିନାଲ ପ୍ରତିଷ୍ଠା, ୬. ଶିଳ୍ପଭିତ୍ତିକ ୟୁନିଟ ଓ ଇଲାକା ପ୍ରତିଷ୍ଠା ।

ପୋତାଶ୍ରୟ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦୁଇଟି ସିଫ୍ଟ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ପ୍ରାୟ ୨୦ ଜଣ ଲୋକ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ନିଯୁକ୍ତି ପାଇପାରିବେ ଏବଂ ଆସନ୍ତା ୫-୬ ବର୍ଷ ମଧରେ ଏହି କ୍ଷେତ୍ରରେ ୧୦୦୦ ଲୋକ ନିୟୋଜିତ ହୋଇପାରିବେ । ଏହାଯୋଗୁ ସାରା ଦେଶରେ ୨୦ ହଜାର ଲୋକ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ନିଯୁକ୍ତି ପାଇପାରିବେ । ଏହା ଛଡ଼ା ପୋତାଶ୍ରୟ ନିର୍ମାଣ, ଏହାର ମରାପତି, ପରିଚାଳନା, ବିକାଶ ଆଦି କାର୍ଯ୍ୟରେ ଅଧିକ ନିବେଶ ହୋଇପାରିବ । ଏହି ସବୁ କ୍ଷେତ୍ରରେ ୧ ଲକ୍ଷ କୋଟି ଟଙ୍କା ଘରୋଇ ନିବେଶ ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ଏହା ଯୋଗୁ ୧ ଲକ୍ଷ ଲୋକ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ଭାବେ ନିୟୋଜିତ ହୋଇପାରିବେ ।

ଏହି ବିଶାଳ କ୍ଷେତ୍ର ପାଇଁ କୁଶଳୀ ଶ୍ରମଶକ୍ତି ଯୋଗାଡ଼ କରିବା ସକାଶେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥ କ୍ଷେତ୍ର ସାମର୍ଥ୍ୟ ବିକାଶ ପାଇଁ ପାଟନାଠାରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିଛି ପ୍ରଶିକ୍ଷଣ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ । ଏହାର ନାମ ରହିଛି ଜାତୀୟ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜାହଜ ଚଳାଚଳ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ । ଏହି ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ ଜରିଆରେ ପ୍ରଶିକ୍ଷାର୍ଥୀଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ କ୍ଷେତ୍ର ଉପରେ ତାଲିମ ଦିଆଯାଉଥିବା ସହ ପୋତାଶ୍ରୟ ପରିଚାଳନା, ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳପଥରେ ପରିବହନ ଆଦି ବିଷୟରେ ଜ୍ଞାନ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଉଛି ।

YOJANA (Odia) : Monthly November 2015 RNI No. 57203/93
ISSN 0971-8346 Total Number of Pages (56) ₹ 10.00 Annual Subscription : Rupees One Hundred Only

କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ତଥା ରାଜ୍ୟ ସିଭିଲ ସର୍ଭିସ ଆଶାୟୀ ପ୍ରତିଯୋଗୀମାନଙ୍କୁ ଏକ ଆହ୍ୱାନ

ସମ୍ମାନଜନକ ସିଭିଲ ସର୍ଭିସ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ନିଯୁକ୍ତି ସଂକ୍ରାନ୍ତ ପ୍ରତିଯୋଗିତାମୂଳକ ପରୀକ୍ଷା ପାଇଁ ନିଜ ନିଜକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରତିଯୋଗୀ ରୂପେ ଗଢିତୋଳନ୍ତୁ ।

ଯୋଜନା ପଢନ୍ତୁ ଏବଂ ଜ୍ଞାନ ପରିସର ପରିବ୍ୟାପ୍ତ କରନ୍ତୁ ।

ଯୋଜନା, ଦେଶର ବିଭିନ୍ନ ଉନ୍ନୟନମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ପ୍ରତି ସମର୍ପିତ, ଜାତୀୟ ତଥା ସାଂପ୍ରତିକ ଜ୍ୱଳନ୍ତ ସମସ୍ୟାବଳୀ, ଅର୍ଥନୈତିକ ଓ ସାମାଜିକ ବିକାଶ, କୃଷି, ଶିକ୍ଷା, ବାଣିଜ୍ୟ, ପରିବହନ, ଯୋଗାଯୋଗ, ଖାଉଟୀସୁରକ୍ଷା, ପରିବେଶ ସଂରକ୍ଷଣ, ପଞ୍ଚାୟତିରାଜ ଏବଂ ଗ୍ରାମ୍ୟ ଉନ୍ନୟନ ବିଷୟ ସାଙ୍ଗକୁ ସାଂସ୍କୃତିକ ତଥା ମହିଳା, ଯୁବ ଓ ଶିଶୁ ବିକାଶ ଇତ୍ୟାଦି ବିଷୟରେ ସୁପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ଗବେଷକ ତଥା ବିଶେଷଜ୍ଞମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଲିଖିତ ବିଶ୍ଳେଷଣାତ୍ମକ ପ୍ରବନ୍ଧମାନ ପ୍ରକାଶ କରିଥାଏ । ଯୋଜନା ନିୟମିତ ପଠନ ଦ୍ୱାରା ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରତିଯୋଗିତାମୂଳକ ପରୀକ୍ଷାର୍ଥୀ, ମହାବିଦ୍ୟାଳୟ ତଥା ବିଶ୍ୱବିଦ୍ୟାଳୟର ଛାତ୍ରଛାତ୍ରୀ, ଅଧ୍ୟାପକ, ଗବେଷକ, ବୁଦ୍ଧିଜୀବୀ ତଥା ଜ୍ଞାନପିପାସୁ ସାଧାରଣ ପାଠକ ପାଠିକା ଉପକୃତ ହେଉଛନ୍ତି ।

ଆପଣ ମଧ୍ୟ କାହିଁକି ଉପକୃତ ହେବେ ନାହିଁ ?

ଯୋଜନାର ଗ୍ରାହକ ହୁଅନ୍ତୁ ଏବଂ ନିଯୁକ୍ତି କ୍ଷେତ୍ର ଲାଗି ନିଜକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରତିଯୋଗୀ ରୂପେ ଗଢି ତୋଳନ୍ତୁ ।

ଓଡିଶାରେ ଯୋଜନା ପତ୍ରିକାର ମୁଖ୍ୟ ଏଜେଣ୍ଟ

* ଅକ୍ଷୟ କୁମାର ନାୟକ, ବସଷ୍ଟାଣ୍ଡ ବୁକ୍ ଷ୍ଟଲ, ଭୁବନେଶ୍ୱର -୯ * ମାଧବ ବୁକ୍ ଷ୍ଟୋର, ବାଦାମବାଡି, କଟକ -୯ * ମୂର୍ତ୍ତି ନ୍ୟୁଜ୍ ଏଜେନସୀ, ଓଲ୍ଡ ବସ୍ ଷ୍ଟାଣ୍ଡ, ବ୍ରହ୍ମପୁର, ଗଞ୍ଜାମ * ଶିବ ଶକ୍ତି, ପୁସ୍ତକାଳୟ ସେକ୍ଟର-୨, ବସ୍ଷ୍ଟାଣ୍ଡ, ରାଉରକେଲା । *ଗାୟତ୍ରୀ ଭଣ୍ଡାର, ବସନ୍ତ ବିହାର, ଯୁବଲୀଟାଉନ, ଭାପୁର-ଶଙ୍କରପୁର ରୋଡ, ଢେଙ୍କାନାଳ ଏବଂ ସମସ୍ତ **Employment News** ବିକ୍ରେତା ।

"ଯୋଜନା"ର ଗ୍ରାହକ ଦେୟ

* ପ୍ରତି ଖଣ୍ଡ - ୧୦ ଟଙ୍କା, ବାର୍ଷିକ - ୧୦୦ ଟଙ୍କା, ଦ୍ୱିବାର୍ଷିକ - ୧୮୦ ଟଙ୍କା, ତ୍ରୈବାର୍ଷିକ - ୨୫୦ ଟଙ୍କା, ପଡୋଶୀ ଦେଶ : ବାର୍ଷିକ - ୫୩୦ ଟଙ୍କା, ଇଉରୋପ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଦେଶ : ବାର୍ଷିକ - ୭୩୦ ଟଙ୍କା ।

ଗ୍ରାହକ ଦେୟ ପଠାଇବା ଠିକଣା :

Advertisement & Circulation Manager, YOJANA
Publications Division, Min. of I & B,
Soochna Bhawan, Room 48-53, CGO Complex, Lodi Road, New Delhi - 110003
The subscription may be sent through IPO/MO or Bank Draft in favour of the
"Director, Publications Division, Ministry of Information & Broadcasting, New Delhi

Printed and Published by Dr. (Ms) Sadhana Rout, Additional Director General & Head on behalf of Publications Division, Ministry of I & B, Govt. of India, Published from Soochna Bhavan, CGO Complex, Lodhi Road, New Delhi-110003 and Printed at: J K Offset Printers (P) Ltd, B-278, Okhla Phase -I, New Delhi -110020
Editor : Gopalkrishna Mohapatra

ଯୋଜନା

ତ୍ରୟୋବିଂଶ ବର୍ଷ : ଦ୍ୱିତୀୟ ସଂଖ୍ୟା : ନଭେମ୍ବର ୨୦୧୫

ଏ ସଂଖ୍ୟାରେ

୪	ସଂପାଦକୀୟ	
୫	ପରିବହନ ଭି ିଭୂମି ବିକାଶର ସମସ୍ୟା	ପ୍ରଫେସର ଜି. ରଘୁରାମ
୯	ସାଗରମାଳା ପାଇଁ ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦର	ଡଃ. ବିଶ୍ୱପତି ତ୍ରିବେଦୀ
୧୨	ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ: ସଂଯୋଗ, ସେବାର ଗୁଣବ ।ଓ ନିରାପ । ପ୍ରସଙ୍ଗ	ସୁନୀଲ କୁମାର
୧୯	ସବୁଜ ପରିବହନ- ଆବଶ୍ୟକତା, ବାସ୍ତବତା ଓ ଯଥାର୍ଥତା	ଡଃ. କ୍ରିଷ୍ଣା ଦେବ
୨୬	ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ- ଯାତ୍ରୀ ଓ ମାଲ ପରିବହନ ସାମର୍ଥ୍ୟର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆହ୍ୱାନ	ବିଜୟ ଦତ
୩୨	ଭି ିଭୂମି: ଉ ର ପୂର୍ବା ଳର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତିମୂଳକ ବିକାଶର ପ୍ରମୁଖ ମାର୍ଗ	ଆନନ୍ଦ କୁମାର
୩୬	ରାଜପଥର ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ	ଆଦିତ୍ୟନାରାୟଣ ଦାଶ
୩୮	ଭାରତରେ ସହରା ଳ ପରିବହନ	କନିକା କର୍ଲା
୪୫	ଭାରତରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କପଥର ସମସ୍ୟା ଓ ଆହ୍ୱାନ	ଅଶୋକ କେ. ସାର୍କା
୪୯	ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର ପ୍ରକଳ୍ପ	
୫୦	ଭାରତରେ ବିମାନ ଯାତ୍ରା: ସମସ୍ୟା ମଧ୍ୟରେ ସଫଳତା	ଶିଶିର ସିହ୍ନା
୫୪	ଆପଣ ଜାଣନ୍ତି କି ?	

ମୁଖ୍ୟ ସଂପାଦକ ଓ ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ : ଦୀପିକା କଛଲ

ସଂପାଦକ : ଗୋପାଳକୃଷ୍ଣ ମହାପାତ୍ର

ଯୁଗ୍ମ ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ (ଉତ୍ପାଦନ) : ଭି. କେ. ମିନା

ବ୍ୟବସାୟ ପରିଚାଳନା : ସୂର୍ଯ୍ୟକାନ୍ତ ଶର୍ମା

ପ୍ରଚ୍ଛଦପଟ ଶିଳ୍ପୀ : ଜି. ପି. ଧୋପେ

"ଯୋଜନା" ହେଉଛି ପରିକଳ୍ପନା ଓ ଉନ୍ନୟନର ମାସିକ ମୁଖପତ୍ର । ସୂଚନା ଓ ପ୍ରସାରଣ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ପକ୍ଷରୁ ପ୍ରକାଶିତ ହେଉଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଏହାର ପରିସର କେବଳ ସରକାରୀ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣ ପ୍ରକାଶନରେ ସୀମାବଦ୍ଧ ନୁହେଁ । "ଯୋଜନା" ଅସମିୟା, ବଙ୍ଗଳା, ଇଂରାଜୀ, ଗୁଜରାତୀ, ହିନ୍ଦୀ, କନ୍ନଡ଼, ମଲୟାଳମ, ମରାଠୀ, ଓଡ଼ିଆ, ପଞ୍ଜାବୀ, ତାମିଲ, ତେଲୁଗୁ ଓ ଉର୍ଦ୍ଦୁରେ ପ୍ରକାଶ ପାଉଛି ।

ସଂପାଦକୀୟ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ:

Editor

YOJANA (ODIA)

East Block 4, Level 7, R.K. Puram,

New Delhi -110066

Phone & Fax : 011-2617 6722

Website : www.publicationsdivision.nic.in

E-mail : yojanaoriya@rediffmail.com

Subscription & Business Queries :

pdjucir@yahoo.co.in

Ph. : 011-26100207

ଯୋଜନାରେ ପ୍ରକାଶିତ ପ୍ରବନ୍ଧରେ ବ୍ୟକ୍ତ ବିଚାର ଲେଖକଙ୍କ ନିଜସ୍ୱ ଅଟେ । ଏହା ଜରୁରୀ ନୁହେଁ ଯେ ଲେଖକ ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ସେହି ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ, ବିଭାଗ ତଥା ସଙ୍ଗଠନ ଗୁଡିକ ସହ ସଂବନ୍ଧ ବା ତାଙ୍କର ବି ଏହି ଦୃଷ୍ଟିକୋଣ ରହିଛି । ପତ୍ରିକାରେ ପ୍ରକାଶିତ ବିଜ୍ଞାପନଗୁଡିକର ବିଷୟବସ୍ତୁ ପାଇଁ ଯୋଜନା ଉତ୍ତରଦାୟୀ ନୁହେଁ ।

ସଂପାଦକୀୟ

ପ୍ରଗତିର ପଥେ

ମାନବ ସଭ୍ୟତାର ଇତିହାସ ଅନେକ ଦୁର୍ଗମ ପଥ ଦେଇ ଗତିଶୀଳ ହୋଇଆସିଛି । ଆଫ୍ରିକାରୁ ଏସିଆ ଓ ୟୁରୋପ ଏବଂ ପରେ କେନ୍ଦ୍ର ଏସିଆ । ତାପରେ ଭାରତ । ଏହାକୁ ବି ଆର୍ଯ୍ୟମାନଙ୍କ ପ୍ରବେଶ ବୋଲି ମଧ୍ୟ କୁହାଯାଏ । ସେହିପରି ଉ□ର ଆମେରିକାରୁ ଆଟଲା□ିକ- ତାପରେ ଆଲାସ୍କା ଓ ଆର୍କଟିକ ଇଲାକା । ସବୁଠି ମାନବ ସଭ୍ୟତାର ବିକାଶ ନିର୍ଭର କରିଆସିଛି ପରିବହନ ଓ ସାମଗ୍ରୀ ଉପରେ । ମାନବ ସଭ୍ୟତାର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପରିବହନ ସର୍ବଦା ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଆସିଛି । ପାଦରେ ଚାଲି ହେବ ବା ବଳଦ ଗାଡ଼ିରେ । ଘୋଡ଼ା ହେଉ ବା ଗଧ, ଖଚର ହେଉ ବା ଓଟ । ବିମାନ ହେଉ ବା ଅନ୍ୟ କିଛି । ତେବେ ସମ୍ପ୍ରତି ବିମାନ ଜରିଆରେ ମଣିଷ ବିଶ୍ୱର ଯେ କୌଣସି ସ୍ଥାନରେ କମ ସମୟରେ ପହ□ପାରୁଛି ଯାହାକି ପରିବହନର ବିକାଶ ବୋଲି କୁହାଯିବା ଯଥାର୍ଥ ।

ଆଜି ଆମେ ଯେତେବେଳେ ପରିବହନ ବିଷୟରେ କହୁ ସେତେବେଳେ ବାସ୍ତବରେ ରାଜପଥ, ସୁପର ରାଜପଥ, ବୁଲେଟ ଟ୍ରେନ ବିଷୟରେ ଚିନ୍ତା କରୁ ଯାହାକି ଗମନାଗମନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆମକୁ ବହୁଳ ଉପକୃତ କରାଇଛି । ସହରା□ଳର ଜୀବନକୁ ପରିବ□ିତ କରିଛି ମେଟ୍ରୋଟ୍ରେନ । ସଡ଼କ ପରିବହନ ଲୋକମାନଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ଭାବେ ସହାୟତା କରିବା ସହ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରୁ ଅନ୍ୟ ଏକ ସ୍ଥାନକୁ ଯିବା ପାଇଁ ସହଜ ମାର୍ଗ ଉନ୍ମୋଚିତ କରିଛି । ଏହାର ଅର୍ଥ ଏହା ଯେ, ଦେଶର ସମସ୍ତ ଭାଗକୁ ଉନ୍ନତମାନର ସଡ଼କ ଯୋଗାଯୋଗ ରହିବ ଏବଂ ଏହି ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକ ବିଭିନ୍ନ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଉନ୍ନତ ହେବା ସହ ଦେଶର ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କରିବାରେ ସକ୍ଷମ ହେବ । ଦେଶର ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକ ବିଭନ୍ନ ଦୁର୍ଗମ ଇଲାକାକୁ ଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଆମର ପୂର୍ବପୁରୁଷଙ୍କ ପରି ଆଜିର ଲୋକମାନେ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରୁ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନକୁ ବିଭିନ୍ନ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ଯାଇଥାନ୍ତି । ପିଢ଼ି ପରେ ପିଢ଼ି ଏହା ଚାଲିଆସିଛି । ଜୀବିକା ଅର୍ଜନ ପାଇଁ ଲୋକମାନେ ନିଜ ଗ୍ରାମ ବା ବସତି ଛାଡ଼ି ସହର ଅଭିମୁଖୀ ହେଉଛନ୍ତି । ଅବସରକାଳୀନ ଗସ୍ତ ମଧ୍ୟ ଆଜି ଏକ ଆବଶ୍ୟକତାରେ ପରିଣତ ହୋଇଛି । ଏହି କାରଣରୁ ଖାଉଟି ଓ ଅଣଖାଉଟି ସାମଗ୍ରୀଗୁଡ଼ିକୁ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରୁ ଅନ୍ୟ ଏକ ସ୍ଥାନକୁ ପରିବହନ ହେଉଛି । ଏହା କ୍ଷୀର ହେଉ ବା ପନିପରିବା, ରେଫ୍ରିଜେରେଟର ହେଉ ବା ଓ୍ୱାଶିଂ ମେସିନ । ତେଣୁ ଅର୍ଥନୀତିରୁ ମୁଖ୍ୟ ସ୍ନାୟୁ ହେଲା ସଡ଼କ । ଦେଶର ଅଧିକାଂଶ ଭାଗକୁ ସଂଯୋଗ କରିଥାଏ ସଡ଼କ । ଭାରତ ପରି ଏକ ଦେଶ ପାଇଁ ସଡ଼କ ପଥ ହୋଇଛି ସମୃଦ୍ଧିର ଉତ୍ସ । ଦେଶର ବିଭିନ୍ନ ଦୁର୍ଗମ ଇଲାକାକୁ ଯେପରି ସଡ଼କ ସଂଯୋଗ ହୋଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଛି । ବିଶେଷ କରି କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ମେକ ଇନ ଇଣ୍ଡିଆ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମରେ ଏଥିପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି ।

ସଭ୍ୟତାର ବିକାଶ ସହ ପ୍ରଗତି ତାଳ ମିଳାଇ ଚାଲିଛି । ବିଜ୍ଞାନ ମଣିଷ ସମାଜକୁ ଦେଇଛି ପ୍ରଗତି । ଆଶୀର୍ବାଦ ଫିଲ୍ମରେ ଅଶୋକ କୁମାର ଅଭିନୀତ 'ରେଲ ଗାଡ଼ି ରେଲ ଗାଡି' ଗୀତ ବଦଳରେ ଆମେ ଦେଖିବାକୁ ପାଇଥିଲେ ଶାହାରୁଖ ଖାନଙ୍କ ଛେଇଁୟା ଛେଇଁୟା ଗୀତ । ଛୁକ ଛୁକ ଗାଡ଼ିର ଅନେକ ପରିବ□ନ ଘଟିଛି । ମୋର ମନେ ଅଛି ପିଲାଦିନେ ଟ୍ରେନରେ ବସିବାର କି ଆଗ୍ରହ ଥିଲା । କୌଣସି ଏକ ବଙ୍କେଇ ଯାଇଥିବା ରେଳପଥରେ ଟ୍ରେନ ଯିବାର ଦୃଶ୍ୟକୁ ବଗିର ଏକ ଝରକା ନିକଟରେ ବସି ଦେଖିବାର ଆନନ୍ଦ ଏବେ ବି ମୋର ମନେ ପଡ଼େ । ମାତ୍ର ଦୃଶ୍ୟ ଦେଖିବା ସହ ମନୋରଞ୍ଜନର ବିଷୟ ଟ୍ରେନ ଆଉ ରହିନାହିଁ । ଏହା ହୋଇଯାଇଛି ଦେଶର ଲାଇ'ଲାଇନ । କାଶ୍ମୀରରୁ କନ୍ୟାକୁମାରୀ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କରିବା ସହ ଏହା କୋଇଲା ଓ ଲୁହାପଥରକୁ ବିଭିନ୍ନ କାରଖାନାକୁ ନେବାର ଗୁରୁ ଦାୟିତ୍ୱ ବହନ କରିଥାଏ । ବୋଧହୁଏ ଭାରତୀୟ ରେଳ ହେଉଛି ବିଶ୍ୱର ସବୁଠାରୁ ବ୍ୟସ୍ତବହୁଳ, ବୃହତ ଓ ବିଶାଳ ପରିବହନ ନେଟୱାର୍କ । ଦୈନିକ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ୨ ୧ହଜାର ଟ୍ରେନ ଚଳାଇଥାଏ । କେବଳ କୌଣସି ଦୁର୍ଘଟଣା ବା ବିଳମ୍ବ ହେଲେ ହିଁ ରେଳବାଇ ବିଷୟରେ ଖୋଳତାଡ଼ ହୋଇଥାଏ । ମାତ୍ର ଏତେ ଶସ୍ତାରେ ଯାତ୍ରା କରିବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ମାଧ୍ୟମ ଦେଇପାରି ନଥାଏ ।

ଦେଶର ତିନି ପାଖରେ ସମୁଦ୍ର ଥିବା ସହ ଅନେକ ବିଶାଳ ନଦୀର ଦେଶ ଭାରତ ହୋଇଥିବାରୁ ଜାହଜ ଓ ଜଳପଥରେ ପରିବହନ କରିବା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଆସିଛି । ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ପାଇଁ ସରକାର ସାଗରମାଳା ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭ କରିଛନ୍ତି ଯେଉଁଗୁଡ଼ିକ ଦେଶର ଅର୍ଥନୀତିର ବିକାଶର ଇଞ୍ଜିନ ଭାବେ ପରିଗଣିତ ହେବ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପରେ ଦେଶର ଜଳପଥଗୁଡ଼ିକୁ ଜାତୀୟ ଜଳପଥ ଭାବେ ଘୋଷଣା କରିବା ପାଇଁ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରଖାଯାଇଛି । ବିକାଶର ଏହା ମାଧ୍ୟମ ହୋଇପାରିବ ।

ପ୍ରଦୂଷଣ ବିନା କେହି ପରିବହନ ବିଷୟରେ ଚିନ୍ତା କରିପାରନ୍ତି ନାହିଁ । ପରିବହନ ଯେଉଁଠି ଥାଏ ସେଠାରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ବିଷୟ ଆସିଥାଏ । ଏବେ ସବୁଜ ପରିବହନର କଥା ଆସୁଛି । ଯଥା ସମ୍ଭବ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଉପାୟରେ ଯିବା ଆସିବା ବଦଳରେ ସାଇକେଲ, ସାଇକେଲ ରିକ୍ସା, ହାତଟଣା ଶଗଡ଼ ଆଦିରେ ପରିବହନ ବିଷୟରେ ଚିନ୍ତା କରାଯାଉଛି । ଏହାଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦୂଷଣମୁକ୍ତ ପରିବେଶ ସୃଷ୍ଟି ହେବ । ଅଳ୍ପ ବାଟ ଯିବା ପାଇଁ କୌଣସି ଗାଡ଼ିର ଆବଶ୍ୟକତା ନାହିଁ । ବରଂ ସାଇକେଲରେ ବା ଚାଲିଚାଲି ସେଠାକୁ ଯିବା ଉଚିତ । କିଛି ଗ୍ରୋସରୀ ସାମଗ୍ରୀ କିଣିବା ପାଇଁ ବାଇକର ଆବଶ୍ୟକତା କଣ ? ମର୍ଣ୍ଣିଂ ୱାକରେ ଅତିକମରେ କ୍ଷୀର ଓ ପାଉରୁଟି ଅଣାଯାଇପାରିବ । ଏହା ଦ୍ୱାରା ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ସୁସ୍ଥ ରହିବା ସହ ପରିବେଶ ପ୍ରଦୂଷଣ ହେବ ନାହିଁ । ଦେଶର ପ୍ରମୁଖ ରାଜପଥ ଓ ମୁଖ୍ୟ ସଡ଼କରେ ଏପରି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ଅମ୍ଳଜାନ ବହୁଳ ପରିମାଣରେ ଉପଲବ୍ଧ ହୋଇପାରିବ । ଏଦିଗରେ ସରକାରଙ୍କ ସବୁଜ ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରଶଂସନୀୟ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରେ ।

ବିମାନ ଯାତ୍ରା ଏବେ ବି ଧନୀମାନଙ୍କ ଲାଗି ବୋଲି ଆମର ଧାରଣା ରହିଛି । ତେବେ ଏହା ଏବେ ଆଉ ବିରଳ ହୋଇରହିନାହିଁ । ସମ୍ପ୍ରତି ସବୁବୟସ ଓ ବର୍ଗର ଲୋକ, ଅର୍ଥନୈତିକ ଅବସ୍ଥା ନିର୍ବିଶେଷରେ ବିମାନ ଯାତ୍ରା କଲେଣି । ଏହାର କାରଣ ହେଉଛି ଲୋକମାନେ ଟଙ୍କାକୁ ଖାତିର କରି ନଥାନ୍ତି ଏବଂ ସମୟକୁ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଇଥାନ୍ତି । ଦେଶରେ ପେପରି ଏକ ପ୍ରଗତିଶୀଳ ବିମାନ ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବ ସେଥିପାଇଁ ସରକାର ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଉଛନ୍ତି ।

ପ୍ରସିଦ୍ଧ ଇଂରାଜୀ କବି ରବର୍ଟ ଫ୍ରଷ୍ଟ ଏକ ବିଖ୍ୟାତ କବିତା ଲେଖିଥିଲେ । ତାହା ହେଲା ଜଙ୍ଗଲଗୁଡ଼ିକ ସୁନ୍ଦର, ଘ□ । ଏବଂ ଆଖି ମୁଦିବା ଆଗରୁ ମୋତେ ବହୁ ପଥ ଅତିକ୍ରାନ୍ତ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଇତିହାସ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ସମ୍ପର୍କରେ ଆମର ପ୍ରଥମ ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ଜବାହାରଲାଲ ନେହରୁ ଏହାକୁ ଅନେକ ବାର କହିଛନ୍ତି । ଏହା ସତ୍ୟ ଯେ, ପରିବହନର ପ୍ରମୁଖ ମାଧ୍ୟମ ଯଥା ସଡ଼କ, ରେଳପଥ ଓ ବିମାନ କୌଣସି ଦେଶର ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ ପାଇଁ ଦାୟୀ ହୋଇଥାଏ । ବିଶ୍ୱର ଅର୍ଥନୈତିକ ମାନଚିତ୍ରରେ ଭାରତକୁ ଯଦି ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ସ୍ଥାନ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିବ ତେବେ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

ପରିବହନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ବିକାଶର ସମସ୍ୟା

• ପ୍ରଫେସର ଜି. ରଘୁରାମ

ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ପରିବେଶ ପାଇଁ ରେଳ ବିଶେଷ କିଛି ବିପଦ ସୃଷ୍ଟି କରି ନଥାଏ । ଏହା ସହ ମୁକ୍ତ ପାଇଖାନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁ ଏହା ବିଶେଷ ପରିବେଶ ସମସ୍ୟା ସୃଷ୍ଟି କରିଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପାଇଖାନାର ଉପଯୁକ୍ତ ପରିଚାଳନା କରିବା ସହ କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ଉପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିବା ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ଭାରତରେ ପରିବହନର ଚାହିଦା କ୍ରମଶଃ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବାବେଳେ ସଡ଼କ ପରିବହନର ଅଂଶ କ୍ରମାଗତ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି । ସେହିପରି ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ପରିବହନର ପରିମାଣ ମଧ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ୨୦୦୦-୨୦୦୭ ସମୟକାଳ ମଧ୍ୟରେ ସଡ଼କ ପରିବହନଜନିତ ଆୟ ଜିଡ଼ିପି ଅଭିବୃଦ୍ଧି କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରମୁଖ ଅବଦାନ ଦେଇଛି । ସେହିପରି ଶକ୍ତି ଓ ପରିବେଶ, ନିରାପତ୍ତା ଉପରେ ମଧ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଛି । ସଡ଼କ ଓ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ପରିବହନର ଭୂମିକା ବଜାରର ଅଂଶଧନ ବୃଦ୍ଧି କରିଥିବାବେଳେ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯଥା ରେଳ ଓ ଜଳପଥଜନିତ ପରିବହନ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି ।

ରପ୍ତାନି ଓ ଆମଦାନୀ ସମେତ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଓ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ କାରବାର ଭାବେ ପରିବହନ ଚାହିଦା ପ୍ରାଥମିକ ସ୍ତରରେ ରହିଛି । ରପ୍ତାନି ଓ ଆମଦାନୀ ସକାଶ ବନ୍ଦର ଓ ବିମାନ ବନ୍ଦର ପ୍ରବେଶପଥ ଭାବେ ପରିଗଣିତ ହୋଇଛି । ଆମେ ପ୍ରଥମେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ପରିବହନ ଓ ପରେ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ପରିବହନ ଉପରେ ଆଲୋଚନା କରିବା ।

ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅବସ୍ଥାରେ ପରିବହନର ଚାହିଦା ମାଲ ଓ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ଭିତ୍ତିରେ ବିଭକ୍ତ କରାଯାଇ ଆଲୋଚନା କରାଯିବ । ଉଭୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପରିବେଶର ପ୍ରଭାବର ଆନୁମାନିକ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରାଯିବ । ତେବେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ବିଭିନ୍ନ ତଥ୍ୟକୁ ରାଜସ୍ୱ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବିଚାର କଲେ ଜଣାଯାଏ ଯେ, ଅର୍ଥନୈତିକ ମୂଲ୍ୟର ୭୦ ପ୍ରତିଶତ କେବଳ ମାଲ ପରିବହନରୁ ଆଦାୟ ହୋଇଥାଏ । ସେହିପରି ମାଲ ପରିବହନ ଯୋଗୁ ଆନ୍ତଃଆଞ୍ଚଳିକ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଯୋଗୁ ୮୦ ପ୍ରତିଶତ ଆୟ ହୋଇଥାଏ ।

ପରିବହନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ଯୋଜନାର ଏକ ପ୍ରମୁଖ ସଂଶୟର କାରଣ ହେଉଛି ସଡ଼କ ଅବସ୍ଥା ସମ୍ପର୍କରେ ସ୍ପଷ୍ଟ ସୂଚନାର ଅଭାବ । ଶେଷ ଥର ପାଇଁ ରାଇଟସ ଦ୍ୱାରା ଯୋଜନା କମିଶନ ଅନୁସାରେ ୨୦୦୭-୦୮ରେ ବୈଜ୍ଞାନିକ ଭିତ୍ତିରେ ନମୁନା ସର୍ଭେକ୍ଷଣ

କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଗବେଷଣାରୁ ପ୍ରତୀୟମାନ ହୋଇଥିଲା ଯେର, ୧୪୦୦ ବିଲିୟନ ନେଟ ଟନ କିମି (ବିଟିକିମି) ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଛି । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ସଡ଼କ ଜରିଆରେ ୭୦୬ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୫୦ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ରେଳ ଜରିଆରେ ୫୦୮ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୩୬ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ପାଇପଲାଇନ ଜରିଆରେ ୧୦୫ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୭.୫୦ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ଉପକୂଳ ଜାହଜ ପରିବହନ ଜରିଆରେ ୮୬ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୬ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ଅର୍ନ୍ତଦେଶୀୟ ଜଳ ପରବହନ ଜରିଆରେ ୩.୫ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୦.୨୪ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ଆକାଶମାର୍ଗ ଜରିଆରେ ୦.୩ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୦.୦୨ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୭-୦୮ରେ ମୋଟ ୧୪୦୮,୮ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏହାର ଅଂଶ ଥିଲା ୧୦୦ ପ୍ରତିଶତ ।

ବ□ମାନ ସମୟ ଆସିଛି ଅଧିକ ବୈଜ୍ଞାନିକ ଓ ପର୍ଯ୍ୟାୟଭି□କ ସଂଗ୍ରହ ଅନୁସାରେ ସଡ଼କ ପରିବହନଜନିତ ତଥ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ କରିବା । ସମ୍ପ୍ରତି ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ଭାବେ ସୂଚନା ଉପଲବ୍ଧ ଏବଂ ବହୁ ସଂଖ୍ୟକ ଟ୍ରକ କମ୍ପାନି ଓ ଜାହଜ ସଂସ୍ଥା ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ଗ୍ରହଣ କରିଛନ୍ତି ।

୨୦୩୧-୩୨ ସୁଦ୍ଧା ସାମଗ୍ରିକ ମାଲପରିବହନ ଟ୍ରାଫିକ ନେଇ ଜିଡିପି ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାରର ୧.୨ ହାରରେ ଜାତୀୟ ପରିବହନ ବିକାଶ ନୀତି କମିଟି ଆକଳନ କରିଛି ଯାହାକି ଜିଡିପି ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାରକୁ ଟପିପାରିନାହିଁ ଏବଂ ଜିଡିପି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତର ପ୍ରାୟ ୬୦ ପ୍ରତିଶତ ସେବା କ୍ଷେତ୍ରରୁ ହାସଲ ହୋଇଥାଏ । ୨୦୧୧-୧୨ରେ ରେଳ ଜରିଆରେ ୨୦୫୩ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୧୬-୧୭ରେ ୩୦୫୬ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ହେବ ବୋଲି ଆକଳନ କରାଯାଇଛି । ୨୦୨୧-୨୨ରେ ୪୮୩୪ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିବା ବେଳେ ୨୦୨୬-୨୭ରେ ୭୮୫୬ ବିଟିକିମି ଓ ୨୦୩୧-୩୨ରେ ୧୩୧୧୮ ବିଟିକିମି ମାଲ ପରିବହନ କରାଯିବାକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଛି ।

ରେଳ ପରିବହନ ହାର ୩୫ ପ୍ରତିଶତରୁ ୫୦ ପ୍ରତିଶତକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ ଏନଟିଡିପିସି ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖିଛି । ଏହାକୁ ଆକଳନ କରି ଆଶା କରାଯାଉଛି ଯେ, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ରେଳ ମାଲପରିବହନ ହାର ୬୫୦ ବିଟିକିମି ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୩୧-୩୨ରେ ଏହି ପରିମାଣ ୬୫୦୦ ବିଟିକିମି ହେବ ବୋଲି ଆକଳନ କରାଯାଇଛି । ସେହିପରି ଜଳପଥ ଜରିଆରେ ମାଲ ପରିବହନ ଉପରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଥିବାବେଳେ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ମାଲ ପରିବହନ ହାର ୨୦ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଉଛି । ଏହା ଯଦି ସମ୍ଭବ ହୁଏ ତେବେ କାର୍ବନ ନିର୍ଗମନ ପରିମାଣ ୩୦ ପ୍ରତିଶତ କମ ହେବ । ଖାଉଟି କୈନ୍ଦ୍ରିକ ଓ ସାମର୍ଥ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିନା ରେଳ ପରିବହନ ହାର ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । ଭି□ଭୂମି ଓ ସେବା ମଧ୍ୟରେ ପାର୍ଥକ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ଯୋଗୁଁ ଏହା ସମ୍ଭବ ହେବ । ପ୍ରତିଯୋଗିତା ଓ ଘରୋଇକରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ଏହି ବଜାରକୈନ୍ଦ୍ରିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଦ୍ୱାରା ଏହି ସେବା ସଫଳ ହୋଇପାରିବ ।

କ□େନର ସର୍ଭିସକୁ ଉନ୍ମୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି । ଏହି ଅଭିଜ୍ଞତାକୁ ଆଶା କରାଯାଇନଥିଲା । ଏହି ସବୁ ଅଭିଜ୍ଞତାରୁ ନାନା ବିଷୟରେ ଶିକ୍ଷା ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇପାରିଛି । ଭି□ଭୂମି ସେବା ପ୍ରଦାନକାରୀ ଏବଂ ସେବା ପ୍ରଦାନକାରୀଙ୍କ ଭୂମିକା ନିରୂପିତ ହୋଇଛି । ବ୍ୟାବସାୟିକ ନିୟାମକ ଭାବେ ଉପଯୁକ୍ତ କୌଶଳ ଅବଲୋକନର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଉପଭୋକ୍ତାକୈନ୍ଦ୍ରିକ ସୁଯୋଗର ସଦୁପଯୋଗ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରଶସ୍ତ କ୍ଷେତ୍ର ରହିଛି ।

ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସାମର୍ଥ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ଉଭୟ ଅତିରିକ୍ତ ଆଧୁନିକ ଭି□ଭୂମି ଯଥା ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡର ପ୍ରତିଷ୍ଠା ତଥା ବ□ମାନର ନେଟୱାର୍କର ସମ୍ପ୍ରସାରଣ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଛି । ସିଗନାଲିଂ ଓ ଭି□ଭୂମିର ସମ୍ପ୍ରସାରଣ ନେଇ ଅନେକ ସୁଯୋଗ ରହିଛି ଯାହାର ସଦୁପଯୋଗ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସୁବିଧା ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବିଚାର କରିବାକୁଗଲେ ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ଗତିବୃଦ୍ଧି ଏକ ସମୟର ଆବଶ୍ୟକତା । ବ□ମାନ ଅବସ୍ଥା ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଟ୍ରେନର ଗତି ବୃଦ୍ଧି କରିବା ହୁଏତ ସମ୍ଭବ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ସାମଗ୍ରିକ ଫଳାଫଳ ବିଶେଷ ଲାଭଦାୟକ ହେବନାହିଁ । କାରଣ ଜଟିଳ ଟ୍ରାଫିକ ସମସ୍ୟା । ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ହାଇସ୍ପିଡ କରିଡର ଏହି

ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ କରିବ । ଯୋଗାଯୋଗ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହା ଏକ ଗେମଚେଞ୍ଜର ହୋଇଥିବାବେଳେ ଏଥିପାଇଁ ଉନ୍ନତ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ପରିବେଶ ପାଇଁ ରେଳ ବିଶେଷ କିଛି ବିପଦ ସୃଷ୍ଟି କରି ନଥାଏ । ଏହା ସହ ମୁକ୍ତ ପାଇଖାନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁ ଏହା ବିଶେଷ ପରିବେଶ ସମସ୍ୟା ସୃଷ୍ଟି କରିଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପାଇଖାନାର ଉପଯୁକ୍ତ ପରିଚାଳନା କରିବା ସହ କଠିନ ବର୍ଜ୍ୟବସ୍ତୁ ପରିଚାଳନା ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ଉପଯୁକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରିବା ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ସଡ଼କ ପ୍ରତି ଉପଯୁକ୍ତ ଦୃଷ୍ଟି ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ସମସ୍ତ ଆ□ଳିକ କରିଡରଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିକ ଉନ୍ନତ କରିବା ସହ ଅଧିକ ଲେନ ନିର୍ମାଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ଥିବାବେଳେ କରିଡର, ଏକ୍ସପ୍ରେସ ୱେଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିକ ଉନ୍ନତ କରିବା ଦରକାର । ପିଏମଜିଏସୱାଇ ଅନୁସାରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକୁ ଉନ୍ନତ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ତେବେ ସଂଯୋଗ ସାଧାରଣତଃ ‘ଗ୍ରାମ’ରୁ ବସତି ଅଭିମୁଖୀ ହେବା ଦରକାର । ଏହି ସଂଯୋଗ ଯେପରି ମୋଟର ସାଇକେଲ ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ହେବ ସେଥିପାଇଁ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବ । କାରଣ ଗ୍ରାମା□ଳର ୩୦ ପ୍ରତିଶତ ପରିବାର ନିକଟରେ ବାଇକ ରହିଛି । ପାଣ୍ଠି ଯୋଗାଡରେ ଅନିୟମିତତା ଦୂର କରିବା ଏବଂ ଜମିଅଧିଗ୍ରହଣ, ପରିବେଶ ମଞ୍ଜୁରି ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ପିପିପି ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉପଯୋଗ କରିବା ଏବଂ ସରକାରଙ୍କ ଭୂମିକାକୁ ପ୍ରମୁଖ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଟ୍ରକ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଉଥିବା ଦୁର୍ନୀତିକୁ ହଟାଇବା ସହ ବିଭିନ୍ନ ନିୟମ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଉଥିବା ଅସହିଷ୍ଣୁତାକୁ ଦୂର କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବ୍ୟାବସାୟିକ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଯଥା ଡ୍ରାଇଭର ସମସ୍ୟା, ସଡକ ପାର୍ଶ୍ୱଜନିତ ସୁବିଧା, ପାୱାରକ୍ୟାବ ଓ ଟ୍ରେଲର ପାଇଁ ଦ୍ୱୈତ ଲାଇସେନ୍ସ ବ୍ୟବସ୍ଥା, ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ଟୋଲ ପ୍ରତି ଜରୁରୀ ଦୃଷ୍ଟି ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ସଡ଼କ ନିରାପ□ା କ୍ଷେତ୍ରରେ ବିଶ୍ୱରେ ଭାରତର ସ୍ଥାନ ଅତ୍ୟନ୍ତ ଦୟନୀୟ । ଏହାକୁ ଦୂର କରିବା ପାଇଁ ଉନ୍ନତ ରୋଡ ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ, ଡ୍ରାଇଭରମାନଙ୍କୁ ପ୍ରଶିକ୍ଷଣ ଓ ଠିକ ଉପାୟରେ ଲାଇସେନ୍ସ ପ୍ରଦାନ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ । ଜରୁରୀକାଳୀନ ସହାୟତା, ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱରେ ବିଭିନ୍ନ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିବା ଦରକାର । ପଥପାର୍ଶ୍ୱରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରାଯିବା ବେଳେ ଦୁର୍ଘଟଣା ପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ଦରକାର । କାରଣ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ଗବେଷଣାରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ବୃକ୍ଷ ହିଁ ଅଧିକାଂଶ ଦୁର୍ଘଟଣାର କାରଣ ।

ଦେଶରେ ପ୍ରାୟ ୮୦ ଲକ୍ଷ ଟ୍ରକ ରହିଛି ଏବଂ ହାରାହାରି ଉତ୍ପାଦନଭି□ିକ କ୍ଷମତା ହେଉଛି ଦୈନିକ ୩୦୦ କିମି । ଏହାକୁ ବୃଦ୍ଧି କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ଏବଂ ଅଯଥାରେ ରହିଥିବା ଷ୍ଟପେଜକୁ ହଟାଇବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଇ□ରନେଟଭି□ିକ ପ୍ଲାଟଫର୍ମ ଜରିଆରେ ପ୍ରତି ଯାତ୍ରା ଶେଷରେ ଟ୍ରକକୁ ପୁନଃବ୍ୟବହାର କରାଯାଇପାରିବ ।

ପେଟ୍ରୋଲିୟମ କମ୍ପାନିଗୁଡ଼ିକ ଦ୍ୱାରା ପାଇପଲାଇନ ମୁଖ୍ୟତଃ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥାଏ । କୋଇଲା ଓ ଲୁହା କ୍ଷେତ୍ରରେ ପାଇପଲାଇନର ମଧ ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ସେହି ଏକା କ୍ୟାପ୍ଟିଭ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ବିଶେଷକରି ଖଣି ଇଲାକାରେ କନଭେୟର ବେଲ୍ଟର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଜଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପାଇପଲାଇନର ମଧ ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ମାତ୍ର ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହାର ସଦୁପଯୋଗ କରାଯାଇପାରିନାହିଁ । ପାଇପଲାଇନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ଜରିଆରେ ନିବେଶ ସୁବିଧାକୁ ମଧ ନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇପାରିବ ।

ପରିବେଶ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଉପକୂଳଭି□ିକ ପରିବେଶ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ଦରକାର । ଭାରତର ଦୀର୍ଘ ଉପକୂଳ ରହିଥିବାରୁ ଏଥିପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଗଲେ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ବିଶେଷ ଲାଭବାନ ହେବ । ତେବେ ଯୋଗାଯୋଗରେ ଅଭାବ, ଶୁଳ୍କ, କର, ବୃହତ ବନ୍ଦରର ଅଭାବ, ବର୍ଥର ଅଭାବ ଆଦି କାରଣରୁ ଉପକୂଳର ଉପଯୁକ୍ତ ବ୍ୟବହାର ହୋଇପାରୁନାହିଁ । ଏଥିପାଇଁ ଉପକୂଳ ପରିବହନ ଉପରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ସହ ଜାହଜ ପରିଚାଳକ ଓ ସେବାପ୍ରଦାନକାରୀମାନଙ୍କୁ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ବଜାର ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା ସକାଶେ ସେମାନଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ରିହାତି ସୁଯୋଗ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଭାରତୀୟ ଜଳପଥ ଜରିଆରେ ପରିବହନର ଅନେକ ବୃହତ ସୁଯୋଗ ରହିଛି ଏବଂ ପରିବହନ ସକାଶେ ଏହି କ୍ଷେତ୍ରରେ ବିପୁଳ ନିବେଶ ସୁଯୋଗ ରହିଛି । ଶିଳ୍ପ ବିପ୍ଳବ ପାଇଁ ଭାରତ ଅନେକ ସୁଯୋଗ ହାତଛଡ଼ା କରିଛି । ଭାରତକୁ ଆଧୁନିକ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆସିବା ପରେ ଉଭୟ ସଡ଼କ ଓ ରେଳ ପରିବହନ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଆସିଛନ୍ତି । ଭାରତର ସର୍ବବୃହତ ଜଳପଥଭି□ିକ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କେବଳ ହୁଗୁଲି ନଦୀରେ ଥିଲା ଯାହାକି କୋଲକାତା ସହର ପ୍ରତିଷ୍ଠା ଦିଗରେ ସହାୟକ ହୋଇଥିଲା । ମାତ୍ର କୋଲକାତା ବନ୍ଦର

ଅଧୀନରେ ହୁଗୁଳି ଆସିବାରୁ ଏହା ଜଳପଥର ମାନ୍ୟତା ପାଇପାରିନଥିଲା । ଗୋଆର ନଦୀଗୁଡ଼ିକ ମଧ ପରିବହନ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିଲା । ଗଙ୍ଗା ନଦୀରେ ପରିବହନ ସକାଶେ ସରକାର ନିବେଶ କରିଆସିଛନ୍ତି । ଏସବୁ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଭି□ଭୂମିର ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁସାରେ ଅନେକ ଅଭିଜ୍ଞତା ହାସଲ ହୋଇପାରିଛି । ଉପକୂଳ ଓ ଜଳପଥ ଜରିଆରେ କୋଇଲା ଖଣିରୁ ତାପଜ ବିଦ୍ୟୁତ ପ୍ଲା□କୁ କୋଇଲା ପରିବହନ ସହଜସାଧ ହୋଇପାରିବ ।

ଭାରତରେ ଆକାଶମାର୍ଗ ସେବା ବହୁଳ ବୃଦ୍ଧି ହୋଇଛି । ଏୟାରଲାଇନ୍ସ ପାଇଁ ମୁକ୍ତ ଆକାଶ ନୀତି ଯୋଗୁ ଏହା ସମ୍ଭବ ହୋଇଛି । ବିମାନବନ୍ଦର ନିର୍ମାଣଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯାଇଛି । ତେବେ ଅନେକ ବିମାନ ବନ୍ଦର ରହିଛି ଯାହା ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରୁନାହାନ୍ତି । ଅଣବିମାନଚଳାଚଳ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ପଦକ୍ଷେପ ଦ୍ୱାରା ସେହି ବିମାନବନ୍ଦର ଗୁଡ଼ିକର ରାଜସ୍ୱ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇପାରିବ । ଏକ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତର ବିମାନ ବନ୍ଦର କ□ୃପକ୍ଷର ଭୂମିକା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ । ଏଥିପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସାୟିକ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିବ ଏବଂ କ୍ଷୁଦ୍ର ବିମାନର ଚଳାଚଳ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

ବିଶ୍ୱସ୍ତରରେ ବିମାନଚଳାଚଳ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ତେବେ ଏକ୍ଷେତ୍ରରେ ଅଧିକ ନିରାପ□ା ଓ ନିୟାମକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଦୃଷ୍ଟି ଆକର୍ଷଣ କରିବାରେ ସକ୍ଷମ ହୋଇପାରିନାହିଁ । ଭାରତର ବିମାନବନ୍ଦର କ□ୃପକ୍ଷଙ୍କ ପରିଚାଳନା କ୍ଷମତାରୁ ଆକାଶମାର୍ଗୀୟ ସେବାକୁ ଅଲଗା କରାଯିବା ପ୍ରସଙ୍ଗକୁ ଅଧିକ ବିଚାର କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ତେବେ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ଓ ବିମାନବନ୍ଦର ପରିଚାଳନା କ୍ଷେତ୍ରକୁ ନେଇ ବିବାଦ ସୃଷ୍ଟି କରିବାର କୌଣସି ଆବଶ୍ୟକତା ନାହିଁ ।

ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଟ୍ରାଫିକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତର ପ୍ରମୁଖ ଅଙ୍ଗ ହେଉଛନ୍ତି ବିମାନବନ୍ଦର । ଏହାର ଗୁରୁତ୍ୱ ଏଥିପାଇଁ ଯେ, ଏହା ଜରିଆରେ ବାହାର ଦେଶର ଯାତ୍ରୀ ଆମ ଦେଶକୁ ଆସୁଛନ୍ତି । ଏକ୍ଷେତ୍ରରେ ଦିଲ୍ଲୀ, ବାଙ୍ଗାଲୋର, ହାଇଦ୍ରାବାଦ ଓ ମୁମ୍ବାଇର ଭୂମିକା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ । ଅନ୍ୟ କେତେକ ବନ୍ଦର ମଧ ଏହି ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରୁଛନ୍ତି । ପାରମ୍ପରିକ ଭାବେ ଏହା ଅନୁଭବ କରାଯାଉଛି ଯେ, ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ପାଇଁ ବିମାନବନ୍ଦର ଏକ ହବରେ ପରିଣତ ହୋଇଛି । ବହୁ ବିମାନ କ୍ରମଶଃ ଦୂରଗାମୀ ହେଉଥିବା ସହ ହଲ୍ଟ କମହେଉଥିବାରୁ କେତେକ ବିମାନବନ୍ଦରର ଆବଶ୍ୟକତା ଗୌଣ ହୋଇପଡ଼ିଛି । ତେବେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଓ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ । ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଦୃଷ୍ଟିପଟରେ ଭାରତର କୌଣସି ମୁଖ୍ୟ ବିମାନ ବନ୍ଦର ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସେପରି କୌଣସି ବାସ୍ତବ ଅଗ୍ରଗତି ହାସଲ କରିପାରିନାହାନ୍ତି ।

ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକରେ ସାଧାରଣତଃ ଆର୍ନ୍ତଜାତିକ ପରିବହନର ୯୫ ପ୍ରତିଶତ ପରିବହନ କରାଯାଇଥାଏ । ତେବେ ଅଟୋମେସନ ଓ ଖଲାସ କ୍ଷେତ୍ରରେ କେତେକ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । କ□େନର ପରିବହନ ସକାଶେ ଘରୋଇ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତି ରହିଥିବାବେଳେ ଆନ୍ତଃଜାହଜଭି□କ ବନ୍ଦରର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଉପକୂଳରେ ଆନ୍ତଃଜାହଜ ପରିବହନ ହୋଇପାରିବା ପରି କ୍ଷମତା ଭାରତୀୟ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ରହିଛି । ତାହାର ବିକାଶ ଆବଶ୍ୟକ । ଏହା ସହ ଆଇନ ଓ ନିୟାମକ ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ଯେଉଁ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ବିଳମ୍ବିତ ହୋଇଛି ତାହାର ବ୍ୟାବସାୟିକ ଓ ନିରାପ□ା ମଞ୍ଜୁରି ପୂରଣ ଆବଶ୍ୟକ ।

ଶେଷୋକ୍ତ ଭାବେ କହିବାକୁ ଗଲେ ଅଧିକାଂଶ ପରିବହନ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବନ୍ଦର, ବିମାନବନ୍ଦର, ରେଳପଥର ବ୍ୟାପକ ବିକାଶ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଯାତ୍ରୀ ଓ ମାଲ ପରିବହନ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଏହା ଆବଶ୍ୟକ । ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ କଥା ହେଉଛି ଅଧିକାଂଶ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ସେମାନଙ୍କର ନିଜସ୍ୱ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଉଛନ୍ତି । ଏକ ସମନ୍ୱିତ ବହୁମୁଖୀ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଇଁ ସମୟ ଉପଗତ ହୋଇଛି । ଭି□ଭୂମିଗତ ସଂସ୍କାର ଜରିଆରେ ଆନ୍ତଃମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ସ୍ତରରେ ସମନ୍ୱୟ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇପାରିବ । ଲଜିଷ୍ଟିକ ପାର୍କ ପ୍ରତିଷ୍ଠା, ସାମଗ୍ରୀ ଓ ସେବା କରରେ ସୁଧାର ଆଦି ଜରିଆରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅଧିକ ସୁଧାର କରାଯାଇପାରିବ ।

ପରିବହନ ଭି□ଭୂମିର ବିକାଶ ଏକ ଉ□ମ ନିୟାମକ ଫ୍ରେମୱର୍କ ଆବଶ୍ୟକ କରେ । ଏହି ନିୟାମକ ଉପଯୁକ୍ତ ଲାଇସେନ୍ସ ବ୍ୟବସ୍ଥା, ପରିବେଶ ପ୍ରଭାବ, ନିରାପ□ା, ଦରଧାର୍ଯ୍ୟ, ସେବା, ବିବାଦ ସମାଧାନ ଆଦି ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ । ଯଦି ପ୍ରତିଯୋଗିତା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ତେବେ ଦରଧାର୍ଯ୍ୟ ଓ ସେବାସ୍ତରେ ମଧରେ ଉପଯୁକ୍ତ ନିୟାମକ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହେବା ଜରୁରୀ । ପରିବହନ ଭି□ଭୂମିର ବିକାଶ ସକାଶେ ଦ୍ରୁତ ସହନଶୀଳ, ନିରାପଦ ଓ ସମସ୍ୟାବିହୀନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରତି ସବୁସ୍ତରରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ଦରକାର । ■■

* *ଆଇଆଇଏମ, ଅହମ୍ମଦାବାଦ*

ବିକାଶ ପାଇଁ ପରିବହନ ଜୀବନରେଖା

ସାଗରମାଳା ପାଇଁ ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦର

• ଡଃ. ବିଶ୍ୱପତି ତ୍ରିବେଦୀ

> ବର୍ତ୍ତମାନ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକରେ ଅଧିକ ମାନବ ଶକ୍ତି ରହିଛନ୍ତି । ସେଗୁଡ଼ିକୁ ରଖିବା ସହ ପୁନଃମୁତୟନ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପେନ୍‌ସନ୍ ବାବଦରେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରତିବର୍ଷ ହଜାର ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରୁଛନ୍ତି । ତାହାକୁ ସମ୍ପ୍ରତି ବନ୍ଦ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ବା ନୂଆ ପେନସନ ଯୋଜନାକୁ ପରିବର୍ତ୍ତିତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଜମିର ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେଇ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିକ କ୍ରିୟାଶୀଳ କରିବା ଦରକାର । ମୁମ୍ବାଇ, କୋଲକାତା ଓ କାଣ୍ଡଲା ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ନିକଟରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଭୂସମ୍ପଦ ରହିଛି । ଏହାର ସଦୁପଯୋଗ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଭାରତରେ ୧୮୦ଟି କ୍ଷୁଦ୍ର ଓ ବୃହତ ବନ୍ଦର ରହିଛି ଯେଉଁଥିରୁ ୧୨ଟି ହେଉଛି ବୃହତ ବନ୍ଦର ଏବଂ ପ୍ରମୁଖ ବନ୍ଦର ଟ୍ରଷ୍ଟ ଆଇନ, ୧୯୬୩ ଅନୁସାରେ ସେଗୁଡ଼ିକ ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ମାଲିକାନାଧୀନ । ଏହି ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ସାଧାରଣତଃ ଟ୍ରଷ୍ଟ ଭାବେ ପରିଚାଳିତ ହୋଇଥାନ୍ତି । ତେବେ ଏଥିମଧ୍ୟରୁ ଏନ୍ନୋର ବନ୍ଦର କମ୍ପାନି ଆଇନ ଅନୁସାରେ ଏକ କମ୍ପାନି ଭାବେ ପରିଚାଳିତ । ତେବେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଟ୍ରଷ୍ଟ ଭାବେ ପରିଚାଳନା କରିବା ତ୍ରୁଟିଜନକ ଏବଂ ଏହା ଦୀର୍ଘକାଳ ସ୍ଥାୟୀ ହୋଇପାରି ନଥାଏ । ଏହି ଧରଣର ବନ୍ଦର ଯୋଗୁଁ ପ୍ରମୁଖ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ନାନା ପ୍ରକାର ସମସ୍ୟାର ସମ୍ମୁଖୀନ ହୋଇଥାନ୍ତି । ଦେଶରେ ଅନ୍ୟ କେତେକ ଅଣପ୍ରମୁଖ ବନ୍ଦର ରହିଛି ଯାହାକି ପ୍ରମୁଖ ବନ୍ଦର ଟ୍ରଷ୍ଟ ଆଇନ ଅନୁସାରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ହୋଇନଥାନ୍ତି । ସେଥିରେ ରହିଛନ୍ତି ମୁନ୍ଦ୍ରା, ଗଙ୍ଗାଭରମ, କ୍ରିଷ୍ଣାପଟ୍ଟନମ । ଅନ୍ୟ କେତେକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଅଧୀନରେ ଥାନ୍ତି । ସେଗୁଡିକ ହେଲା କାକିନଡ଼ା, ଭେରାଭଲ । ଅନ୍ୟକେତେକ ବନ୍ଦର ରହିଛି ଯାହାକୁ କ୍ଷୁଦ୍ର ଏବଂ ମାଛ ଧରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥାନ୍ତି । ଭାରତୀୟ ବନ୍ଦର ଆଇନ ୧୯୨୮ ଅନୁସାରେ ସେଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ।

ଏହି ସମସ୍ତ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ଯୋଜନା ରୂପାୟନ ଓ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାକୁ ନେଇ ତିଆରି ହୋଇଛି ସାଗରମାଳା ପ୍ରକଳ୍ପ । ଏହା ଏକ ସ୍ୱପ୍ନିଳ ପ୍ରକଳ୍ପ ଏବଂ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ସାର୍ବଜନୀନ ବିକାଶ ଦିଗରେ ଏହା ଅଭିପ୍ରେତ । ଦେଶର ସମସ୍ତ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଯଦି ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦରରେ ପରିଣତ କରାଯାଏ ତେବେ ସାଗରମାଳା ପ୍ରକଳ୍ପର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ସଫଳ ହେବ ବୋଲି ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଛି । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଜରିଆରେ ଦେଶର ପ୍ରମୁଖ ସରକାରୀ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ମଧ ରଖାଯାଇଛି ।

ବିଶ୍ୱାସ କରିବାକୁ ହେବ ଯେ ସ୍ମାର୍ଟ ହେଉଛି ବର୍ତ୍ତମାନ ସମୟର ଏକ ଆବଶ୍ୟକତା । ପ୍ରତ୍ୟେକ ବନ୍ଦର ବିକାଶଯୋଗ୍ୟ ଏବଂ କ୍ଷୁଦ୍ର ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର

ମଧ ସଂଜ୍ଞା ନିରୂପଣ ଆବଶ୍ୟକ ହୋଇଛି । ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦରର ଅର୍ଥ ଏହା ଯେ, ଉକ୍ତ ବନ୍ଦର ଭବିଷ୍ୟତରେ ଯେପରି ଅନେକ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ପୂରଣ କରିପାରିବ ଏବଂ ବିଗତ ୧୦ ବର୍ଷ ତଳେ ଯାହା ଥିଲା ତାହାଠାରୁ ବହୁଗୁଣ ଅଧିକ ଦାୟିତ୍ୱ ସମ୍ପାଦନ କରିବାକୁ ସକ୍ଷମ ହୋଇପାରିବ ।

ବ□ମାନ ଅବସ୍ଥାରେ ରହିଥିବା ବନ୍ଦରର ବିକାଶ ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତର ରୂପାୟିତ ବନ୍ଦର ନେଇ ସ୍ମାର୍ଟ ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି । ସମ୍ପ୍ରତି ଲିଗାସୀ ପ୍ରସଙ୍ଗ ନେଇ ଭାରତର ପ୍ରମୁଖ ସରକାରୀ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ନାନା ପ୍ରକାର ସମସ୍ୟାରେ ଉବୁଟୁବୁ । ବ□ମାନର ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁସାରେ ଉପଲବ୍ଧ ପ୍ରଯୁକ୍ତିକୁ ହାତେଇବାରେ କ୍ଷମତାର ଅଭାବ ତଥା ପ୍ରତିଯୋଗିତାପୂର୍ଣ୍ଣ ମନୋଭାବର ଅଭାବ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ସୃଷ୍ଟି କରୁଛି । ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ବାଣିଜ୍ୟର ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ସକ୍ଷମ ହୋଇପାରୁନାହାନ୍ତି । ଏହା ସହ ଜାହଜର ଆକାର, କୋହଳ ନିୟମ ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅନେକ ପ୍ରକାର ସମସ୍ୟା ରହିଛି । ବ□ମାନର ଆଧୁନିକ ବିଶ୍ୱ ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ କୋହଳ ନିୟମର ଗୁରୁତ୍ୱ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ଏହା ମଧ ସତ୍ୟ ଯେ, ବନ୍ଦର କ୍ଷେତ୍ରରେ ରହିଆସିଥିବା ଲିଗାସିକୁ ହଟାଇବାକୁ ପଡ଼ିବ । କାରଣ ଏହି ତଥାକଥିତ ଲିଗାସି ଆଜିର ବିଶ୍ୱ ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ହରାଇଛି ।

ଜଗତିକରଣ ବିଶ୍ୱରେ ଏକ କ□ବ୍ୟଶୀଳ, କୋହଳ, ଅତ୍ୟଧିକ ପାରଦର୍ଶିତା ସମ୍ପନ୍ନ ବନ୍ଦରର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପୂର୍ବେ ଗ୍ରୀକ, ରୋମାନ,ଚୋଳ, ମୌର୍ଯ୍ୟ, ସୁଇ ଓ ମିଙ୍ଗ ରାଜବଂଶ ଯେପରି ବନ୍ଦର ଦଖଲ କରୁଥିଲେ ସେହି ଅବସ୍ଥା ନାହିଁ । କୌଣସି ଦେଶର ସୀମା ଅଧିକୃତ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ନୌସେନାର ବ୍ୟବହାର ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ । ସେହିପରି ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ବାଣିଜ୍ୟ ସକାଶେ ଅଧିଗ୍ରହଣ ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ । ବ□ମାନର ସମସ୍ତ ବାଣିଜ୍ୟ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ସାମୁଦ୍ରିକ ସଂଗଠନ ଜରିଆରେ ପରିଚାଳିତ ଏବଂ ପାରସ୍ପରିକ ବୁଝାମଣା ଜରିଆରେ ଏହା ସମ୍ପନ୍ନ ହୋଇଥାଏ । ବ□ମାନ ସବୁଠାରୁ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ କଥା ହେଉଛି ପ୍ରତିଯୋଗିତାପୂର୍ଣ୍ଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ।

ଅର୍ଥନୀତିଜ୍ଞମାନେ ଦର୍ଶାଉଛନ୍ତି ଯେ, ବିଶ୍ୱରେସମ୍ପ୍ରତି ଜଗତିକରଣର ରାଜ୍ ଚାଲିବ ଏବଂ ସବୁଠାରୁ କୋହଳ ନିୟମରେ ପରିଚାଳିତ ତଥା ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ରାଷ୍ଟ୍ର ଯଥା କୋରିଆ ଓ ସିଙ୍ଗାପୋରଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ଜାପାନ ଓ ଗ୍ରୀସ ପରି ରାଷ୍ଟ୍ରଙ୍କୁ ପ୍ରଭାବିତ କରିପାରିବ । ସବୁଠି ବିକାଶର ସୀମା ରହିଛି ଏବଂ କେଉଁ କେଉଁ ରାଷ୍ଟ୍ର ଜଗତିକରଣର ପ୍ରଭାବର ମୁକାବିଲା କରିପାରିବ ତ ଆଉ କୌଣସି ରାଷ୍ଟ୍ର ଏହାର ମୁକାବିଲା କରିବାରେ ବିଫଳ ହେବ ।

ଏକ ପ୍ରଗତିଶୀଳ ଓ ଶକ୍ତିଶାଳୀ ସରକାରଙ୍କ ଅଧୀନରେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ପୁନଃଉଭାବିତ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ସାମୁଦ୍ରିକ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ପୁନର୍ବାର ଉଜ୍ଜୀବିତ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ଥିବା ବେଳେ ପୁରୁଣା ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଉତଖାତ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ବନ୍ଦର କ୍ଷେତ୍ରର ସଂସ୍କାର ହେଉଛି ସମୟର ଆବଶ୍ୟକତ । ବନ୍ଦରଭି□କ ବିକାଶ ଉପରେ ଦେଶକୁ ସୀମାବଦ୍ଧ କରିବାକୁ ହେବ ।

ଏଠାରେ ପ୍ରଥମରୁ ସ୍ପଷ୍ଟ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ଯେ, ଦେଶର ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଯୁଦ୍ଧ ଅଶ୍ୱ ରୂପେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ପ୍ରତିଯୋଗିତାପୂର୍ଣ୍ଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା ମଧରେ ଖାପଖୁଆଇବାକୁ ପଡ଼ିବ । ସାଗରମାଳା ପ୍ରକଳ୍ପର ପ୍ରମୁଖ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ହେଉଛି ଯେ, ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ସାମର୍ଥ୍ୟକୁ ବିକଶିତ କରିବା ସହ ବିକାଶ ଦିଗରେ ଏହିଗୁଡ଼ିକୁ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ କରିବାକୁ ହେବ ।

ଏକ ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦର ସକାଶେ ଅନେକ ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ସାମଗ୍ରିକ ବିକାଶ ସକାଶେ ବିଭିନ୍ନ ଦିଗ ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ । ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା:

୧. ସର୍ବପ୍ରଥମ କାର୍ଯ୍ୟ ହେଲା ପ୍ରଶାସନିକ ଢା□ର ପରିବ□ନ । ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ସମ୍ପ୍ରତି ଭୂମାଲିକ ବନ୍ଦର ମଡେଲ ଭାବେ ଅଛନ୍ତି । ସେଗୁଡ଼ିକୁ କମ୍ପାନି ଆଇନ ଅନୁସାରେ ପଞ୍ଜିକରଣ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଭି□ଭୂମି ଓ ନିରାପ□ା ଅନୁସାରେ ବନ୍ଦର ପ୍ରଶାସନଗୁଡ଼ିକୁ ସଜାଇବାକୁ ହେବ । ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ଦୈନନ୍ଦିନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅଂଶ ଭାବେ ସେଗୁଡ଼ିକୁ ଭାବିବା ଅନୁଚିତ ।

ବ□ମାନ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକରେ ଅଧିକ ମାନବ ଶକ୍ତି ରହିଛନ୍ତି । ସେଗୁଡ଼ିକୁ ରଖିବା ସହ ପୁନଃମୂତୟନ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପେନ୍‌ସନ୍ ବାବଦରେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରତିବର୍ଷ ହଜାର ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରୁଛନ୍ତି । ତାହାକୁ ସମ୍ପ୍ରତି ବନ୍ଦ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ବା ନୂଆ ପେନ୍‌ସନ୍ ଯୋଜନାକୁ ପରିବ□ିତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଜମିର ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେଇ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିକ କ୍ରିୟାଶୀଳ କରିବା ଦରକାର । ମୁମ୍ବାଇ, କୋଲକାତା ଓ କାଣ୍ଡଲା ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ନିକଟରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଭୂସମ୍ପଦ ରହିଛି । ଏହାର ସଦୁପଯୋଗ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ବ୍ୟାପକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଦେଖିବାକୁ ଗଲେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଅର୍ଥନୈତିକ ଭାବେ ସଶକ୍ତ କରିବା ସକାଶେ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନେବା ଦରକାର ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଦୃଷ୍ଟିଭଙ୍ଗୀ ପୋଷଣ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ। ଭାରତର ଏକମାତ୍ର ନଦୀଭି□କ ବନ୍ଦର ହେଉଛି କୋଲକାତା। ତେବେ ଏହି ବନ୍ଦର ପୋତି ହେବାରେ ଲାଗିଛି। ଏଣୁ ଏହାକୁ ଖନନ କରିବା ପାଇଁ ଯଦି ସବସିଡି ଉପାୟ ଅବଲମ୍ବନ କରାଯିବ ତେବେ ବନ୍ଦର ବିକାଶ ସମ୍ଭବ ହେବ। ମୁମ୍ବାଇ ଓ ଚେନ୍ନାଇ ବନ୍ଦରରେ ଯେପରି ଅଧିକ ମାଲପରିବହନ କରାଯାଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ସେହି ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ପରିବ□ନ ଆବଶ୍ୟକ ହେଉଛି। ଏହାଛଡ଼ା ଏହି ବନ୍ଦର ଚାରିପାଖରେ ସହର ବୃଦ୍ଧି ହେଉଥିବାରୁ ଏହାକୁ ଖନନ କରିବାପାଇଁ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ସହ ଏହାର ପୁନଃମୂଲ୍ୟାୟନ କରାଯିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି।

୨. ପ୍ରତିଦ୍ୱନ୍ଦ୍ୱିତାଶୀଳ ସ୍ୱଦେଶ ବଜାର ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ଅଧିକ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ କରିବା ସହ ନୂଆ ପାରଦର୍ଶିତା ପ୍ରତି ପ୍ରେରଣା ଯୋଗାଇଥାଏ। ସୌଭାଗ୍ୟବଶତଃ ଅଣପ୍ରମୁଖ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ପ୍ରତିଯୋଗିତା ସରକାରୀ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ସହାୟକ ହୋଇଛନ୍ତି। କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିଶ୍ୱସନୀୟତା ରକ୍ଷା କରିବା ଲାଗି ପଦକ୍ଷେପ ନେବାର ସମୟ ଉପଗତ ହୋଇଛି। ମୁଖ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀଙ୍କ ଉପରେ ଦାୟିତ୍ୱ ରହିଥିବା ବେଳେ ବିଭିନ୍ନ କ୍ଷେତ୍ରୀୟ ଦାୟିତ୍ୱବୋଧ ତୁଲାଇବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ସେ କ୍ଷମତାଶୀଳ ହୋଇନଥାନ୍ତି।

୩. ଅନ୍ୟ ଏକ ପ୍ରମୁଖ ପ୍ରସଙ୍ଗ ହେଲା ବନ୍ଦର ନିୟମରେ କୋହଳ ନୀତିର ଅଭାବ ଏବଂ କ□ୃତ୍ୱସାହୀ ଭୂମିକା। ଦୁର୍ନୀତି ନିବାରଣ ଆଇନର ଧାରା ୧୩(ଘ)ରେ ମଧ୍ୟ କେତେକ ସମସ୍ୟା ରହିଛି। ଯଦି କେତେକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଏ ତେବେ ଏହି ଆଇନକୁ ଆୟୁଧ କରି ତାହାକୁ ଅଟକାଇବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଛି। ଫଳରେ କୌଣସି ପ୍ରକାର ନିଷ୍ପ□ ନେବାରେ ଅନେକ ସମସ୍ୟା ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥାଏ। ପ୍ରତିଯୋଗିତାଶୀଳ ଘରୋଇ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଚଳିତ ନିୟମ ଅଲଗା ରହିଥାଏ। ସରକାରୀ ବନ୍ଦର କ୍ଷେତ୍ରରେ କୌଣସି ପ୍ରକାର ନିଷ୍ପ□କୁ ବିରୋଧ କରାଗଲେ ତାହାକୁ ହଟାଇବା ଅନେକ ସମୟରେ ସମ୍ଭବ ହୋଇନଥାଏ। ଫଳରେ ଅନେକ ନିଷ୍ପ□ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରି ନ ଥାଏ।

୪. ପ୍ରତିଯୋଗିତାତ୍ମକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଦେଖିବାକୁ ଗଲେ ଜଣାଯାଏ , ପ୍ରଭାବଶୀଳ ସମାଧାନ ସକାଶେ ପ୍ରମୁଖ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ସହଯୋଗୀଙ୍କୁ ଆବଶ୍ୟକ କରିଥାନ୍ତି। ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ଉଚିତ ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ରେଳବାଇ, ସୀମାଶୁଳ୍କ, ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ, ପରିବେଶ ଆଦି ବିଭାଗର ଭୂମିକା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ।

୫. ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ପାଇଁ କମ୍ପାନି ଓ ଶିଳ୍ପର ଭୂମିକା ମଧ୍ୟ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ। ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ମାଲ ପରିବହନ ଷ୍ଟେସନ, ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ସେବା, ଏଜେ□, ପରିବହନକାରୀ ଆଦି ରହିଥାନ୍ତି। ରପ୍ତାନିକାରୀ ଓ ଆମଦାନୀକାରଙ୍କ ଶୋଷଣରୁ ବନ୍ଦରକୁ ରକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ସେମାନେ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଅଧିକ ନିୟନ୍ତ୍ରିତ ଥାନ୍ତି। ଭାରତରେ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ବୃଦ୍ଧିକରିବା ସକାଶେ ବିଭିନ୍ନ ସ୍ତରରେ ସ୍ୱଚ୍ଛତା ବୃଦ୍ଧି ଆବଶ୍ୟକ। ସେହିପରି ବାଣିଜ୍ୟ ସେବା ଉପରେ ଅଧିକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଜାହିର କରିବା ଅନୁଚିତ। କୌଣସି ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦର ଏହି ସମସ୍ତ ତ୍ରୁଟିରୁ ମୁକ୍ତ ହୋଇଥାଏ। ତେଣୁ ଭାରତୀୟ ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକୁ ନୂଆ ରୂପ ଦେବା ସକାଶେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ଆରମ୍ଭ କରିଛନ୍ତି ସାଗରମାଳା ପ୍ରକଳ୍ପ ଯାହାକି ଦୀର୍ଘ ଦିନ ଧରି ପଡ଼ି ରହିଥିବା ସମସ୍ୟାବଳୀକୁ ସମାଧାନ କରିବାରେ ସକ୍ଷମ ହୋଇପାରିବ।

୬, କ୍ଷୁଦ୍ର ବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରର ଭୂମିକା ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ। ନିର୍ମାଣ, ମାଲିକାନା ଓ ହସ୍ତାନ୍ତର (ବିଓଟି) ପଦ୍ଧତିରେ ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯାଉଛି। ଏହା ଜରିଆରେ ଅନେକ ସରକାରୀ ବନ୍ଦର ସଫଳ ବିକାଶର ସ୍ୱାଦୁ ଚାଖିପାରିଛନ୍ତି। ବନ୍ଦରଭି□କ ଶିଳ୍ପର ମଧ୍ୟ ଆବଶ୍ୟକତା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି। ନିଜ ନିଜର ଶିଳ୍ପଗତ ଚାହିଦା ପୂରଣ କରିବା ପାଇଁ ନାଭା ସେବା ମୁମ୍ବାଇ, ମୁନ୍ଦ୍ରାସ୍ଥିତ ଆଦାନୀ ବନ୍ଦର ଓ କାଣ୍ଡଲା ବନ୍ଦର ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅର୍ଥନୈତିକ ଜୋନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିଛନ୍ତି। ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ଚାହିଦା ପୂରଣ ଦିଗରେ ସେମାନେ ସକ୍ଷମ ହୋଇଛନ୍ତି। କ୍ୟାପ୍ଟିଭ ବର୍ଥରେ ସରକାରୀ ନୀତି ଅନେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସହାୟକ ହୋଇଛି। ପିଇଟି କୋକ ଅଏଲ, ରାସାୟନିକ ପଦାର୍ଥ, ଲୁହାପଥର ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ କ୍ୟାପ୍ଟିଭ ବର୍ଥ ସହାୟକ ହୋଇଛି ଏବଂ ଏହା ଜରିଆରେ ପ୍ରଭୁତ ରାଜସ୍ୱ ମିଳୁଛି।

ଏକ ସ୍ମାର୍ଟ ବନ୍ଦର ସକାଶେ ଉପରୋକ୍ତ ବିଷୟଗୁଡ଼ିକ ଯଥାର୍ଥ। ଏହା ଜରିଆରେ କୌଣସି ଏକ ବନ୍ଦରକୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ କରାଯାଇପାରିବ ଏବଂ ପ୍ରତ୍ୟେକ ବନ୍ଦରର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ପୂରଣ କରାଯାଇପାରିବ। ଏହା ବାସ୍ତବରେ ସାଗରମାଳା ପ୍ରକଳ୍ପର ଆଭିମୁଖ୍ୟକୁ ପୂରଣ କରିବ। ■■

ଅଧ୍ୟକ୍ଷ, ଜାତୀୟ ଜାହାଜଚଳାଚଳ ବୋର୍ଡ

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ: ସଂଯୋଗ, ସେବାର ଗୁଣବ   ା ଓ ନିରାପ   ା ପ୍ରସଙ୍ଗ

• ସୁନୀଲ କୁମାର

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ ବଡ଼ ଆହ୍ୱାନ ହେଉଛି ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ବର୍ଦ୍ଧିତ ଚାହିଦା ପୂରଣ କରିବାରେ ଏହାର ଅକ୍ଷମତା। ଉଭୟ ମାଲପରିବହନ ଓ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସମ୍ପ୍ରତି ରେଳବାଇ ଅକ୍ଷମ। ନିବେଶ ସମେତ ଉନ୍ନତମାନର ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିବା, ସ୍ୱଚ୍ଛତା ରକ୍ଷା, ନିରାପ   ା, ଉଚ୍ଚ ସାମର୍ଥ୍ୟ ସମ୍ପନ୍ନ ଟ୍ରେନ ଚଳାଚଳ କରିବା, ଉନ୍ନତମାନର ଖାଦ୍ୟ ପରିବେଷଣ, ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ନିରାପ   ା, ଟିକେଟ ବୁକିଂରେ ସରଳତା ଆଦି ପ୍ରତି ତ୍ୱରିତ ଧ୍ୟାନ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି।

୧୮୫୦ ମସିହା ପୂର୍ବରୁ ଭାରତରେ ରେଳପଥ ନଥିଲା। ପ୍ରଥମେ ଭାରତରେ ୧୮୫୩ରେ ନିର୍ମିତ ହୋଇଥିଲା ରେଳପଥ। ଦେଶରେ ଏହି ନେଟଓ୍ୱାର୍କ ବୃହତ ଅ□ଳକୁ ଯୋଡ଼ିପାରିଛି। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ହେଉଛି ବିଶ୍ୱରେ ତୃତୀୟ ବୃହତ ପରିବହନ ଓ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ନେଟଓ୍ୱାର୍କ। ପ୍ରତିଦିନ ଦେଶରେ ଚଳାଚଳ କରୁଛି ୨୧ହଜାରରୁ ଅଧିକ ଟ୍ରେନ। ଦୈନିକ ୮ ହଜାରରୁ ଅଧିକ ଷ୍ଟେସନ ଦେଇ ପ୍ରାୟ ୧୩ ହଜାର ଟ୍ରେନ ୨୩ ନିୟୁତ ଲୋକଙ୍କୁ ନେବା ଆଣିବା କରିଥାନ୍ତି ଯାହାକି ଅଷ୍ଟ୍ରେଲିଆର ମୋଟ ଜନସଂଖ୍ୟା ସହ ସମାନ। ସେହିପରି ୮ ହଜାରରୁ ଅଧିକ ମାଲଗାଡ଼ି ରହିଛି ଯାହାକି ଦୈନିକ ୩ ନିୟୁତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଥାନ୍ତି। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ମୋଟ ନେଟଓ୍ୱାର୍କ ସୀମା ହେଉଛି ୬୫ ହଜାର କିଲୋମିଟର ଯାହାକି ସମଗ୍ର ପୃଥିବୀର ବ୍ୟାସାର୍ଦ୍ଧର ଅଧା। ଉନ୍ନତମାନର ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଚୀନ, ରୁଷ, ଆମେରିକା ସହ ଭାରତ ସମକକ୍ଷ ହୋଇଛି। ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୧୦୦୮.୦୯ ନିୟୁତ ଟନ ଅର୍ଥାତ ୧୦୦ ବିଲିୟନ ଟନ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ହୋଇପାରୁଛି। ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୧.୧ ବିଲିୟନ ଟନ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ହୋଇପାରିବ ବୋଲି ଆଶା ରଖାଯାଇଛି।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ହେଉଛି ରାଷ୍ଟ୍ରର ଲାଇଫ୍‌ଲାଇନ। ସମଗ୍ର ଦେଶର ବିଭିନ୍ନ କୋଣ ଅନୁକୋଣକୁ ଏହା ଯୋଗସୂତ୍ର ରକ୍ଷା କରିପାରୁଛି। ଆ□ଳିକ ଭାରସାମ୍ୟ ରକ୍ଷା କରିବା ସହ କୋଟି କୋଟି ଲୋକଙ୍କ ସହ ସମ୍ପର୍କ ଯୋଡ଼ିବାକୁ ସକ୍ଷମ ହୋଇଛି।

ବିଗତ ୬୪ ବର୍ଷରେ ଦେଶରେ ମାଲ ପରିବହନ ବୃଦ୍ଧି ହାର ୧୩୪୪ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇ ଏବଂ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ହାର ୧୬୪୨ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି। ରେଳପଥ ପରିମାଣ ୨୩ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିବା ବେଳେ ଦୋହରିକରଣ ଓ ବହୁମୁଖୀ ପଥର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ପରିମାଣ ୨୮୯ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି।

୧୯୫୦-୫୧ରେ ବ୍ରଡ୍‌ଗଜ୍ ପରିମାଣ ୨୫୨୫୮ କି.ମି. ଥିବା ବେଳେ ଏମଜି ଥିଲା ୨୪୧୮୫ କି.ମି. ଏବଂ ନ୍ୟାରୋଗଜ ଥିଲା ୪୧୫୩ କି.ମି.। ୨୦୧୩-୧୪ରେ ବ୍ରଡଗଜ ଥିଲା ୬୮୧୭୫ କି.ମି. ଏବଂ ନ୍ୟାରୋଗଜ ଥିଲା ୨୨୯.୭ କି.ମି.। ୧୯୫୦-୫୧ରେ ସମସ୍ତ ଗଜର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଥିଲା ୫୯୩୧୮ କି.ମି.। ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୮୯,୯୮୭ କି.ମି. ଯାହାକି ୫୨ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ସେହିପରି ୧୯୫୦-୫୧ରେ ମୋଟ ଟ୍ରାକ ପରିମାଣ ଥିଲା ୯୦, ୫୦୦ କି.ମି. ଏବଂ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୧,୧୪, ୯୦୭ କି.ମି. ଯାହାକି ୨୭ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ୧୯୫୦-୫୧ରେ ଦୋହରୀକରଣ ଓ ବହୁମୁଖୀ ରେଳପଥ ପରିମାଣ ଥିଲା ୫୧୨୭ କିମି, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହି ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୯, ୮୮୭ କି.ମି. ଯାହାକି ୨୮୯ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ୱାଗନ ସାମର୍ଥ୍ୟ ୧୯୫୦-୫୧ରେ ଥିଲା ୪.୧୪ ନିୟୁତ ଟନ ଯାହାକି ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଥିଲା ୧୩.୬୫ ନିୟୁତ ଟନ। ୧୯୫୦-୫୧ରେ ଯାତ୍ରାରମ୍ଭ କରୁଥିବା ଯାତ୍ରୀ ସଂଖ୍ୟା ୧୨୮୪ ନିୟୁତ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୮୪୨୦ ନିୟୁତ ଯାହାକି ୫୫୬ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ୧୯୫୦-୫୧ରେ ଦୈନିକ ୬୩୯୨ ଟ୍ରେନ ଯାଆ ଆସ କରୁଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୧୨୮୭୪ ଯାହାକି ୧୦୨ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ଉପସହରା□ଳରେ ସିଟ୍/ ବର୍ଥ ସାମର୍ଥ୍ୟ ୧୯୫୦-୫୧ରେ ୮୭୯୮୬ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୧୫୨୮୧୨ ଯାହାକି ୧୬୩୭ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ଅଣଉପସହରା□ଳରେ ୧୯୫୦-୫୧ରେ ସିଟ/ବର୍ଥ ସାମର୍ଥ୍ୟ ୮୫୪୬୭୮ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୩୫୪୩୪୨୩ ଯାହାକି ୩୨୭ ପ୍ରତିଶତ ଅଧିକ। ଗତ ୪ବର୍ଷରେ ନୂଆ ଲାଇନର ପରିମାଣ ୭୪ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି। ସେହିପରି ଦୋହରିକରଣ ଓ ବିଦ୍ୟୁତକରଣ ହାର ଯଥାକ୍ରମେ ୧୮୭ ପ୍ରତିଶତ ଓ ୨୧ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି। ନୂଆ ଲାଇନ ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୨୬୮ କି.ମି. ନିର୍ମିତ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୭୦୯, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୭୨୫କି.ମି., ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୫୦୧ କି.ମି., ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୪୫୦ କି.ମି. ଏପରି ମୋଟ ୨୬୪୩ କି.ମି. ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି। ସେହିପରି ଗଜ ପରିବ□ନ ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୧୫୧୬ କି.ମି. ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୮୩୭, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୮୫୫କି.ମି., ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୬୦୫ କି.ମି., ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୪୦୪ କି.ମି. ଏପରି ମୋଟ ୪୨୧୭ କି.ମି. ହୋଇଛି। ଦୋହରିକରଣ ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୪୪୮ କି.ମି. ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୭୬୯, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୭୫୦ କି.ମି., ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୭୦୫ କି.ମି., ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୭୦୮ କି.ମି. ଏପରି ମୋଟ ୩୩୮୦ କି.ମି. ହୋଇଛି। ବିଦ୍ୟୁତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୧୧୧୭ କି.ମି. ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୯୭୫, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୧୧୬୫ କି.ମି., ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୧୩୧୭ କି.ମି., ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୧୩୫୦ କି.ମି. ଏପରି ମୋଟ ୫୯୨୪ କି.ମି. ହୋଇଛି। ୨୦୧୪-୧୫ରେ ରେଳବାଇ ଦ୍ୱାରା ୧୯୮୩ କି.ମି. ନୂଆ ରେଳଲାଇନ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇଛି ଯାହାକି ସର୍ବକାଳୀନ ଥିଲା। ଏଥିରେ ୭୨୩ କି.ମି.ର ଦୋହରୀକରଣ ରେଳପଥ ରହିଛି।

କୋଇଲା ଓ ଇସ୍ପାତ ପରିବହନ ସକାଶେ ସଂଯୋଗ ଓ ମାଲପରିବହନ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ଝାଡ଼ଖଣ୍ଡ ସରକାରଙ୍କ ସହ କୋଇଲା ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ସହ ଏକ ବୁଝାମଣା ଚୁକ୍ତି ସ୍ୱାକ୍ଷରିତ ହୋଇଛି। କୋଇଲା କମ୍ପାନି ଓ ଇସ୍ପାତ କମ୍ପାନି ମଧରେ ବୁଝମଣା ଚୁକ୍ତି ଅନୁସାରେ ମିଳିତ କମ୍ପାନି ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି। ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟଭି□କ ଯାନ- ଏସପିଭି ଗଠନ କରିବା ପାଇଁ ୧୭ଟି ରାଜ୍ୟ ସମ୍ମତ ପ୍ରକାଶ କରିଛନ୍ତି ଯାହାକି ଅର୍ଥନୈତିକ ବ୍ୟାପାର କ୍ୟାବିନେଟ କମିଟି ନିକଟରେ ବିଚାରାଧୀନ ରହିଛି।

ଦିଗୀ ଓ ଜୟପୁର ବନ୍ଦରକୁ ରେଳ ସଂଯୋଗ କରିବା ସକାଶେ ବ୍ୟାପକ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ଏବଂ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଛି। ରେବାସ, ଛାରା, ନର୍ଗଲ, ଆନ୍ତୁନା ବନ୍ଦର ପାଇଁ ପ୍ରାଥମିକ ମଞ୍ଜୁରି ଦିଆଯାଇଛି ଯାହାକି ଜୁଲାଇ ୨୦୧୫ରୁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇଛି। ନର୍ଗଲ ବନ୍ଦର ସକାଶେ ଡିପିଆର ମଧ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇଛି। ଭଦ୍ରକ-ନିର୍ଗୁଣ୍ଡି ତୃତୀୟ ଲାଇନ ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତା ନିଯୁକ୍ତ କରାଯାଇଛି ଏବଂ କାଜିପେଟ ବିଜୟୱାଡା ସକାଶେ ଆର୍ଥିକ ପରାମର୍ଶଦାତା ମଧ ନିୟୋଜିତ କରାଯାଇଛି।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ ବଡ଼ ଆହ୍ୱାନ ହେଉଛି ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ବର୍ଦ୍ଧିତ ଚାହିଦା ପୂରଣ କରିବାରେ ଏହାର ଅକ୍ଷମତା। ଉଭୟ ମାଲପରିବହନ ଓ

ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସମ୍ପ୍ରତି ରେଳବାଇ ଅକ୍ଷମ । ନିବେଶ ସମେତ ଉନ୍ନତମାନର ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିବା, ସ୍ୱଚ୍ଛତା ରକ୍ଷା, ନିରାପ□ା, ଉଚ୍ଚ ସାମର୍ଥ୍ୟ ସମ୍ପନ୍ନ ଟ୍ରେନ ଚଳାଚଳ କରିବା, ଉନ୍ନତମାନର ଖାଦ୍ୟ ପରିବେଷଣ, ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ନିରାପ□ା, ଟିକେଟ ବୁକିଂରେ ସରଳତା ଆଦି ପ୍ରତି ତ୍ୱରିତ ଧ୍ୟାନ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଉନ୍ନତମାନର ସେବା ଯୋଗାଇଦେବା ସକାଶେ ଅନେକ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ।

୧. ସ୍ୱଚ୍ଛତା:

କ. ସ୍ୱଚ୍ଛ ରେଳ ସ୍ୱଚ୍ଛ ଭାରତ ମିଶନ ସକାଶେ ରେଳବାଇରେ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ବିଭାଗ ଖୋଲାଯାଇଛି ।

ଖ. ପ୍ରତ୍ୟେକ ଷ୍ଟେସନରେ ଓ ଏହାର ପରିସରକୁ ସ୍ୱଚ୍ଛ ରଖିବା ପାଇଁ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଅନେକ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛି । କୋଚଗୁଡ଼ିକରେ ବାୟୋ ଟଏଲେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିରକ୍ଷା ଗବେଷଣା ଓ ବିକାଶ ସଂଗଠନ ସହଭାଗିତାରେ କେତେକ ପ୍ରଯୁକ୍ତିଗତ ବିକାଶ କରାଯାଉଛି । ୨୦୧୬-୧୭ ସୁଦ୍ଧା ଯେପରି ସମସ୍ତ ନବନିର୍ମିତ କୋଚରେ ବାୟୋଟଏଲେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ଷ୍ଟେସନକୁ ସ୍ୱଚ୍ଛ ରକ୍ଷା କରାଯାଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯାଇଛି । ଆସନ୍ତା କିଛି ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଏନେଇ ବ୍ୟାପକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ହାତକୁ ନିଆଯିବ ।

ଗ. ସମସ୍ତ ଟ୍ରେନକୁ ସ୍ୱଚ୍ଛ ଓ ପରିଷ୍କାର ରଖିବା ପାଇଁ ଡିସପୋଜେବଲ ବ୍ୟାଗ ଯୋଗାଇଦିଆଯାଉଛି ଯେଉଁଥିରେ ଓବିଏଚଏସ ସୁବିଧା ରହିଛି । ନୂଆ ଏସି କୋଚଗୁଡ଼ିକରେ ଡଷ୍ଟବିନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ମଧ୍ୟ କରାଯାଉଛି ।

ଘ. ଜୁନ ୨୦୧୫ ସୁଦ୍ଧା ୬୭ଟି ଷ୍ଟେସନରେ ୧୦୦ଟି ପାଇଖାନା ନିର୍ମିତ ହୋଇଛି । ଟାର୍ଗେଟ ରହିଛି ୬୫୦ଟି ପାଇଖାନା ନିର୍ମାଣ କରିବାକୁ ।

ଚ. ଚଳିତ ବର୍ଷ ବାୟୋ ଟଏଲଟଗୁଡ଼ିକ ସହ ନୂଆରେ ତିଆରି ହୋଇଥିବା ଆଇସିଏଫ କୋଚ ସଂଯୋଗ କରାଯିବାକୁ ନିଷ୍ପ□ି ନିଆଯାଇଛି । ଛ. ଇତି ମଧ୍ୟରେ ୫୦୦ ଟ୍ରେନ ଓ ୧୦୦ଟି ଅତିରିକ୍ତ ଟ୍ରେନରେ ଓବିଏଚଏଚ ସଂଯୋଗ କରାଯାଇଛି ।

ଜ. ସଫେଇ କରିବା ପାଇଁ କୋଚିଭେଲି, ମାଲଦା ଓ ସାନ୍ତ୍ରାଗାଛିରେ ତିନିଟି ନୂଆ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଲଣ୍ଡ୍ରି ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯାଉଛି । ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ୨୯ଟି ସ୍ଥାନରେ ଏହା ନିର୍ମିତ ହେବ ।

୨. ଆରାମ ସକାଶେ ଇ-ପଦକ୍ଷେପ :

କ. ଅଣସଂରକ୍ଷିତ ଟିକେଟ ସକାଶେ ବୁକିଂ କାଉ□ରରେ ଲମ୍ବା ଧାଡ଼ି ହଟାଇବା ପାଇଁ ମୋବାଇଲ ଫୋନରେ ଏକ କାଗଜବିହୀନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି ଯାହାକି ଉପସହରା□ଳ ଇଲାକାରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଉଛି ।

ଖ. ୧୦୦୦ରୁ ଅଧିକ ଟ୍ରେନରେ ଇ-କ୍ୟାଟରିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି ଯେଉଁଠାରେ ଇ□ରନେଟ ଜରିଆରେ ଜଣେ ଯାତ୍ରୀ ନିଜ ପାଇଁ ଏକ ମିଲ ବୁକ କରିପାରିବେ ।

ଗ. ଅବସର ବିନୋଦନ ରୁମରେ ଅନଲାଇନ ବୁକିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଛି ।

ଘ. ୨୨ଟି ରେଳଷ୍ଟେସନରେ ଇ-କନସିୟର୍ଜ ସେବା ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଛି ।

ଚ. ସମସ୍ତ ରାଜଧାନୀ ଓ ଦୂରନ୍ତ ଏକ୍ସପ୍ରେସରେ ୮.୭.୨୦୧୫ରୁ ଲକ୍ଷ୍ୟସ୍ଥଳୀ ସଂକ୍ରାନ୍ତ ଆଲର୍ଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି ।

ଛ. ୧୧ଟି ଷ୍ଟେସନରେ ୱାଇଫାଇ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି ଏବଂ ଡିସେମ୍ବର ୨୦୧୬ ସୁଦ୍ଧା ସମସ୍ତ ଏ୧ ଓ ଏ ଶ୍ରେଣୀର ଷ୍ଟେସନରେ ଏହା ଶେଷ ହେବ ବୋଲି ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଛି ।

ଜ. ଓବିଏଚଏସ ଟ୍ରେନରେ ଓବିଏଚଏସରେ ଏସଏମଏସ ଜରିଆରେ ଅଭିଯୋଗର ସମାଧାନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି । କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଓ ଦକ୍ଷିଣ ପୂର୍ବ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ରେଳବାଇରେ ଏହା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି । ବର୍ଷ ଶେଷ ସୁଦ୍ଧା ସମସ୍ତ ଜୋନାଲ ରେଳବାଇରେ ଏହା ଶେଷ ହେବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଛି ।

୩. ସୁବିଧାସୁଯୋଗ:

କ. ବହୁ ସଂଖ୍ୟକ ଟ୍ରେନରେ ସ୍ୱଚ୍ଛ ଓ ଶସ୍ତା ପାନୀୟ ଜଳ ଯୋଗାଇଦେବା ସକାଶେ ଆଇଆରସିଟିସି ଜରିଆରେ ୱାଟର ଭେଣ୍ଡିଂ ମେସିନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବ ।

ଖ. ସମସ୍ତ ନୂଆ ସାଧାରଣ ଶ୍ରେଣୀ କୋଚରେ ମୋବାଇଲ ଚାର୍ଜିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା ରଖାଯିବ ।

ଗ. ନୂଆଦିଲ୍ଲୀ-ଚଣ୍ଡୀଗଡ଼ ଶତାବ୍ଦୀ ଏକ୍ସପ୍ରେସରେ ମନୋରଞ୍ଜନ ସେବା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି ।

ଘ. ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ୱେଟିଂ ଲିଷ୍ଟ ହ୍ରାସ

କରିବା ପାଇଁ ୪୬୦ଟି ଟ୍ରେନରେ ୧୦୦୦ କୋଚ ବଢ଼ାଇ ଦିଆଯାଇଛି ।

ଚ. ୪୦୦ ଷ୍ଟେସନରେ ବିଭିନ୍ନ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ପିପିପି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ।

ଛ. ନୂଆଦିଲ୍ଲୀ, ଆହ୍ଲାବାଦ, ବାରଣାସୀ, ଲକ୍ଷ୍ନୌ, ଗୁଆହାଟି, ଜୟପୁର, ପୁନେ, ଭୋପାଲ, ଅମୃତସର ଓ ନାଗପୁରରେ ଭିଡ଼ ରୋକିବା ଲାଗି ସାଟେଲାଇଟ ଷ୍ଟେସନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯାଇଛି ।

ଜ. ପାର୍ସଲ ସର୍ଭିସରେ ଉନ୍ନତି ଆଣିବା ପାଇଁ ପାର୍ସଲ ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା କେତେକ ଟ୍ରେନରେ ଟ୍ରାକିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ସେହି ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକ ହେଲା ଦିଲ୍ଲୀ - ହାଓ୍ୱଡ଼ା ଓ ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ କରିଡର । ପାର୍ସଲଗୁଡ଼ିକୁ ତୁରନ୍ତ ଯେପରି ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ବାର୍ କୋଡିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି ।

ଝ. ବେଡରୋଲ ଡିଜାଇନିଂ ପାଇଁ ଏନଆଇଏଫଟି, ଦିଲ୍ଲୀ ଆଗ୍ରହୀ ରହିଛି ।

ଟ. ବରିଷ୍ଠ ନାଗରିକଙ୍କ ପାଇଁ ଲୋଏର ବର୍ଥ କୋଟା କୋଚ ପିଛା ୨-୪ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଛି ।

ଠ. ବରିଷ୍ଠ ନାଗରିକ, ଗର୍ଭବତୀମାନଙ୍କ ସକାଶେ ଲୋୟର ବର୍ଥ ସକାଶେ ଟିଟିଇମାନଙ୍କୁ ସୂଚନା ଦିଆଯାଇଛି ।

ଡ. ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ସୁବିଧା ପାଇଁ ଅପର ବର୍ଥରେ ଚଢ଼ିବା ଲାଗି ସିଡ଼ି ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି ।

ଢ. ୨୪×୭ ହେଲପଲାଇନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି ଯାହାର ନମ୍ବର ହେଉଛି ୧୩୮ ଓ ୧୮୨ ।

୪. ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସମୟରେ ସୁବିଧା ଯୋଗାଇଦେବା ସହ ସମୟାନୁବ□ିତା ସକାଶେ ବ୍ୟାପକ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯାଇଛି । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ୨୫୫୮ଟି ମେଲ/ଏକ୍ସପ୍ରେସ ଟ୍ରେନ ସେବା ଯୋଗାଉଛି । ଆଇଟି ଦୃଷ୍ଟିରୁ ସଶକ୍ତ ସମନ୍ୱିତ କୋଚ ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଛି ଯାହାକି ଟ୍ରେନର ଗତିବିଧିକୁ ଅନୁଧ୍ୟାନ କରୁଛି । ସମ୍ପ୍ରତି ମେଲ/ଏକ୍ସପ୍ରେସ ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ସମୟାନୁବ□ିତା ହାର ରହିଛି ୮୦ ପ୍ରତିଶତ । ଏହାକୁ ଅଧିକ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି ।

ନିରାପ । ପ୍ରସଙ୍ଗ:

୨୦୧୩-୧୪ରେ ଦୈନିକ ୧୨୯୬୧ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ସମେତ ୨୧୫୯୮ଟି ଟ୍ରେନ ଯାଆସ କରୁଥିଲେ । ଦୈନିକ ୨୩ ନିୟୁତ ଯାତ୍ରୀ ଯାଆସ କରିବା ସହ ୧୦୫୮.୮୧ ନିୟୁତ ଟନ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ହେଉଥିଲା ।

ଏସବୁ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଟ୍ରେନରେ ନିରାପ□ା ପ୍ରସଙ୍ଗକୁ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଛି । ରେଳବାଇକୁ ସମ୍ମାନ ଦେବା ପାଇଁ ଏହାର ନିରାପ□ାକୁ ପ୍ରାଧାନ୍ୟ ଦିଆଯାଇଛି । ସେପ୍ଟେମ୍ବର ୨୦୧୫ରେ ଜୋନାଲ ରେଳବାଇ ସାଧାରଣ ପରିଚାଳକଙ୍କ ସମ୍ମିଳନୀରେ ଯୋଗଦେଇ ରେଳମନ୍ତ୍ରୀ ନିରାପ□ା ଉପରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ସହ ଅଧିକ ବୃ□ିଗତ ଭାବେ ଏହାର ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ଆହ୍ୱାନ ଦେଇଥିଲେ । ସେ କହିଥିଲେ କେବଳ ନିରାପ□ା ଉପରେ ରେଳବାଇ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଏନାହିଁ ବରଂ ଏହାକୁ ଦୁର୍ଘଟଣାମୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟାପକ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି ।

୧. ଟ୍ରେନ ଦୁର୍ଘଟଣା:

ଦୁର୍ଘଟଣାର ସଂଜ୍ଞା ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାର ରହିଛି । ଏହା ସାଧାରଣତଃ କୌଣସି ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ପ୍ରଭାବ ପକାଇ ପାରେ ବା ନ ପକାଇପାରେ । ଚିରାଚରିତ ଦୁର୍ଘଟଣା ମଧ୍ୟରେ ରହିଛି ଆକସ୍ମିକ ଦୁର୍ଘଟଣା ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ଯାତ୍ରୀ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥାନ୍ତି ବା ଆହତ ହୋଇଥାନ୍ତି ଏବଂ ଧନସମ୍ପଦର କ୍ଷତି ଘଟିଥାଏ । ଏହାଦ୍ୱାରା ଟ୍ରେନ ଟ୍ରାଫିକ ବିପର୍ଯ୍ୟସ୍ତ ହୋଇଥାଏ । ଧକ୍କା, ଲାଇନଚ୍ୟୁତ, ଅଗ୍ନିକାଣ୍ଡ, ଅନ୍ୟଯାନକୁ ଧକ୍କା ଦେବା ଆଦି ଘଟଣା ଦୁର୍ଘଟଣାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥାଏ ।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଦୁର୍ଘଟଣା, ଲାଇନଚ୍ୟୁତ, ଅଗ୍ନିକାଣ୍ଡ ଓ ଧକ୍କା ଆଦି ଦୁର୍ଘଟଣା ବାରମ୍ବାର ଦେଖାଦେଇଥାଏ ।

୨୦୦୪-୦୫ରେ ୧୩ଟି, ୨୦୦୫-୦୬ରେ ୯ଟି, ୨୦୦୬-୦୭ରେ ୮ଟି, ୨୦୦୭-୦୮ରେ ୮ଟି, ୨୦୦୮-୦୯ରେ ୧୩ଟି, ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୯ଟି, ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୫ଟି, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୯ଟି, ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୬ଟି, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୪ଟି, ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୫ଟି ଧକ୍କାଜନିତ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଛି ।

୨୦୦୪-୦୫ରେ ୧୩୮ଟି, ୨୦୦୫-୦୬ରେ ୧୩୧ଟି, ୨୦୦୬-୦୭ରେ ୯୬ଟି, ୨୦୦୭-୦୮ରେ ୧୦୦ଟି, ୨୦୦୮-୦୯ରେ ୮୫ଟି, ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୮୦ଟି, ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୮୦ଟି, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୫୫ଟି, ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୪୯ଟି, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୫୩ଟି, ୨୦୧୪-

୧୫ରେ ୬୩ଟି ଲାଇନଚ୍ୟୁତ ଘଟିଛି ।

୨୦୦୪-୦୫ରେ ୫ଟି, ୨୦୦୫-୦୬ରେ ୧୦ଟି, ୨୦୦୬-୦୭ରେ ୭ଟି, ୨୦୦୭-୦୮ରେ ୧୨ଟି, ୨୦୦୮-୦୯ରେ ୭ଟି, ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୫ଟି, ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୫ଟି, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୭ଟି, ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୫ଟି, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୪ଟି, ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୬ ଟି ଏମଏଲସି ଘଟିଛି । ୨୦୦୪-୦୫ରେ ୬୫ଟି, ୨୦୦୫-୦୬ରେ ୬୫ଟି, ୨୦୦୬-୦୭ରେ ୭୨ଟି, ୨୦୦୭-୦୮ରେ ୬୫ଟି, ୨୦୦୮-୦୯ରେ ୬୨ଟି, ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୬୫ଟି, ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୪୮ଟି, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୫୪ଟି, ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୫୩ଟି, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୪୭ଟି, ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୫୦ଟି ଯୁଏମଏଲସି ଘଟିଛି । ୨୦୦୪-୦୫ରେ ୧୦ଟି, ୨୦୦୫-୦୬ରେ ୧୫ଟି, ୨୦୦୬-୦୭ରେ ୪ଟି, ୨୦୦୭-୦୮ରେ ୫ଟି, ୨୦୦୮-୦୯ରେ ୩ଟି, ୨୦୦୯-୧୦ରେ ୨ଟି, ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୨ଟି, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୪ଟି, ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୯ଟି, ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୭ଟି, ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୬ଟି ଅଗ୍ନିକାଣ୍ଡଜନିତ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଛି ।

ଅନୁଧାନରୁ ଜଣାଯାଏ ଯେ, ସମ୍ପ୍ରତି ରେଳବାଇର ଦୁର୍ଘଟଣା ହ୍ରାସ ପାଇବାରେ ଲାଗିଛି ।

୨. ୨୦୧୨-୧୩ ଓ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଡବ୍ଲୁଆରଟି ସେଫଟି ପରଫର୍ମାନ୍ସ ରିପୋର୍ଟ ଅନୁସାରେ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ଭାରତରେ ଟ୍ରେନ ଦୁର୍ଘଟଣା ହ୍ରାସ ପାଇଛି ।

୨୦୧୨ରେ ୟୁରୋପରେ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ବ୍ରିଟେନରେ ମୋଟ ୨୬ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୫୩୫.୫୯ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୦୫ । ସେହିପରି ସ୍ପେନରେ ମୋଟ ୨୨ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୧୮୮.୭୩ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କି.ମି. ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୧୨ । ଜର୍ମାନୀରେ ମୋଟ ୧୩୯ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୧୦୩୮.୧୧ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୧୩ । ଡେନମାର୍କରେ ମୋଟ ୧୦ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୬୩.୦୬ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୧୬ । ଫ୍ରାନ୍ସରେ ମୋଟ ୮୫ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୫୧୧.୯ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୧୭ । ନେଦରଲ୍ୟାଣ୍ଡରେ ମୋଟ ୨୫ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୧୪୯.୭୭ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୧୭ । ଭାରତରେ ମୋଟ ୧୯୪ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୯୬୩.୪୮ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୨୦ । ସ୍ୱିଡେନରେ ମୋଟ ୩୩ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୧୪୦.୪୩ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୨୩ । ବେଲଜିୟମରେ ମୋଟ ୨୪ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୯୯.୨୬ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୨୪ । ଅଷ୍ଟ୍ରିଆରେ ମୋଟ ୪୪ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୧୪୯.୮ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୨୯ । ଫିନଲ୍ୟାଣ୍ଡରେ ମୋଟ ୧୬ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୫୦.୮୯ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୩୧ । ପ□ୁଗାଲରେ ମୋଟ ୧୩ଟି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିବାବେଳେ ପ୍ରତିନିୟୁତ ରେଳଲାଇନରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ହେଉଛି ୩୭.୫ । ନିୟୁତ ଟ୍ରେନ କିମି ପିଛା ଏହି ହାର ହେଉଛି ୦.୩୫ ।

ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ୟୁରୋପୀୟ ରାଷ୍ଟ୍ରରେ ଯେପରି ରେଳବାଇର ନିରାପ□ା ରହିଛି ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ନିରାପ□ା ମଧ୍ୟ ସମାନ ରହିଛି । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ୨୦୧୨-୧୩ରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ହାର ୦.୨୦୧ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହା ଥିଲା ୦.୧୪୭ । ୟୁରୋପରେ ୨୦୧୨ରେ ସାମଗ୍ରିକ ଭାବେ ଏହି ହାର ଥିଲା ୦.୨୧୦ । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ପ୍ରତି ୧୦୦ କୋଟି ଯାତ୍ରୀରେ ମୃତ୍ୟୁହାର ୦.୨୪୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ଏହି ହାର ଥିଲା ୦.୧୪୭ । ୟୁରୋପରେ ଏହି ହାର ଥିଲା ୧.୦୩୩ । ଯଦିଓ ୟୁରୋପ

ତୁଳନାରେ ଭାରତରେ ଦୁର୍ଘଟଣାର ହାର କମ ତଥାପି ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇକୁ ବିଭିନ୍ନ ଭାବେ ସମୃଦ୍ଧ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ।

୩. ଦୁର୍ଘଟଣାର କାରଣ:

ଭାରତରେ ସାଧାରଣତଃ ଜଗୁଆଳିବିହୀନ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ଯୋଗୁଁ ଦୁର୍ଘଟଣା ଅଧିକ ଘଟିଥାଏ । ଏହା ସହ ସଡ଼କରେ ଦାୟିତ୍ୱହୀନ ଗାଡ଼ି ଚାଳନା ଯୋଗୁଁ ରେଳବାଇରେ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥାଏ । ଚାଳକମାନେ ମୋଟର ଯାନ ଆଇନର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକ ସଠିକ ଭାବେ ଜାଣିନଥାନ୍ତି । ଏଥିପାଇଁ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପକ୍ଷରୁ ନାନା ପ୍ରକାର ସଚେତନତା କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ କରାଯାଉଛି ଏବଂ ସଡ଼କ ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କୁ ସଚେତନ କରାଯାଉଛି । ତେଣେ ଜଗୁଆଳିବିହୀନ ଫାଟକଗୁଡ଼ିକୁ ହଟାଇନିଆଯାଇ ସେଠାରେ ଓଭରବ୍ରିଜ ଓ ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଉଛି । ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଓ ଏନଏଚଏଆଇ ସହ ମିଳିତ ଭାବେ ବିଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ।

୪. ରେଳବାଇ କ୍ରସିଂ ହଟାଇନେବା:

୧.୪.୨୦୧୫ ସୁଦ୍ଧା ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୨୯,୪୮୭ । ସେଥିରୁ ୬୫ ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ ୧୯୦୪୭ ଜଗୁଆଳିସମ୍ପନ୍ନ ଥିବା ବେଳେ ୩୫ ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ ୧୦୪୪୦ ଜଗୁଆଳିବିହୀନ ଥିଲ । ରେଳପଥରେ ଯାଇଥିବା ସମସ୍ତ ଓଭରବ୍ରିଜ କାମ ଶେଷ କରିବା ପାଇଁ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଆବଶ୍ୟକ କରୁଛି ୩୯୦୦୧ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଏହା ଦ୍ୱାରା ସମସ୍ତ ଜଗୁଆଳିବିହୀନ ଫାଟକର ଦୁର୍ଘଟଣାଜନିତ ସମସ୍ୟା ଦୂର ହୋଇପାରିବ । ୨୦୧୦-୧୧ରେ ୮୦୦ ଫାଟକକୁ ବନ୍ଦ/ମିଶାଇଦେବା/ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପରି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ୪୩୪ଟି ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଜଗୁଆଳିବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ମୋଟ ୧୨୩୪ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୪୮୧ ଫାଟକକୁ ବନ୍ଦ/ମିଶାଇଦେବା/ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପରି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ୭୭୭ଟି ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଜଗୁଆଳିବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ମୋଟ ୧୨୫୮ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୭୦୦ ଫାଟକକୁ ବନ୍ଦ/ମିଶାଇଦେବା/ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପରି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ୪୬୩ଟି ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଜଗୁଆଳିବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ମୋଟ ୧୧୬୩ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୭୭୭ ଫାଟକକୁ ବନ୍ଦ/ମିଶାଇଦେବା/ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପରି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ୪୨୭ଟି ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଜଗୁଆଳିବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ମୋଟ ୧୧୪୮ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୭୨୧ ଫାଟକକୁ ବନ୍ଦ/ମିଶାଇଦେବା/ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପରି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ୪୨୭ଟି ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଜଗୁଆଳିବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ମୋଟ ୧୨୪୮ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ମୋଟଭାବେ ଦେଖିବାକୁ ଗଲେ ୩୪୭୯ ଫାଟକକୁ ବନ୍ଦ/ମିଶାଇଦେବା/ସବୱେ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପରି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ୨୪୨୬ଟି ଲେଭଲ କ୍ରସିଂରେ ଜଗୁଆଳିବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ମୋଟ ୫୯୦୯ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂ ସଂକ୍ରାନ୍ତରେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ।

କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ସଡ଼କ ପାଣ୍ଠି ଆଇନରେ ରହିଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁସାରେ ଡିଜେଲରୁ ମିଳୁଥିବା ଶୁଳ୍କକୁ ପାଥେୟ କରି ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଉପରୋକ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ସମ୍ପନ୍ନ କରୁଛି । ବାର୍ଷିକ ଏହି ପାଣ୍ଠିରୁ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ମାତ୍ର ୧୨.୫ ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରାପ୍ତ ହେଉଛି । ତେବେ ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ର ଏଥିରୁ ପାଉଛି ୫୦ ପ୍ରତିଶତ । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇକୁ ଅଧିକ ସୁଦୃଢ଼ କରିବା ପାଇଁ ଅଧିକ ପାଣ୍ଠିର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ସଡ଼କ ପାଣ୍ଠିରୁ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ପାଇବା ସକାଶେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ କେନ୍ଦ୍ର ନିକଟରେ ଦାବି କରୁଛି । ଲେଭଲ କ୍ରସିଂଗୁଡ଼ିକୁ ହଟାଇବା ପାଇଁ ଏହି ଅର୍ଥ ଜରୁରୀ ରହିଛି ଯଦ୍ୱାରା ଅନେକ ମୂଲ୍ୟବାନ ଜୀବନ ରକ୍ଷା କରାଯାଇପାରିବ ।

୫. ରେଳପଥ ନବୀକରଣ:

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ମୋଟ ଦୈର୍ଘ୍ୟ ହେଉଛି ୧,୧୪, ୯୦୭ କିଲୋମିଟର । ଏଥିରୁ ବାର୍ଷିକ ୪୫୦୦ କିମି ରେଳପଥର ନବୀକରଣ ଆବଶ୍ୟକ । ତେବେ ଆର୍ଥିକ ସମସ୍ୟା ଯୋଗୁ ଏହା ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରୁନାହିଁ । ଗତ ୬ ବର୍ଷରେ ଏହି ସମସ୍ୟାରେ ରେଳବାଇ ଜୁଡୁବୁଡୁ ହେଉଛି । ୧.୭.୨୦୧୪ ସୁଦ୍ଧା ୫୩୦୦ କିମି ରେଳପଥର ନବୀକରଣ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ଚଳିତ ବର୍ଷ ପାଇଁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରହିଛି ୨୧୦୦ କିମି । ବିଳମ୍ବ ହେଲେ ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚାନ୍ତ ହେବାକୁ ପଡ଼ିବ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଅଧିକ ଆବଶ୍ୟକ ହେବ ।

୬. ମନୁଷ୍ୟକୃତ ତ୍ରୁଟି:

ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଉଥିବା ଦୁର୍ଘଟଣାଜନିତ ସମସ୍ୟାକୁ ତଥା ଡ୍ରାଇଭରଜାତ ସମସ୍ୟାକୁ ସମାଧାନ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର ଆବଶ୍ୟକ । ଦ୍ରୁତ ଗତିରେ ଚଳାଚଳଜନିତ ସମସ୍ୟାରୁ ଘଟୁଥିବା ଧକ୍କା ସମସ୍ୟା ଦୂର କରିବା ପାଇଁ ଅଟୋମେଟିକ ଟ୍ରେନ ପ୍ରୋଟେକ୍ସନ୍ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ନେଟୱାର୍କରେ ନିରାପଦ ଇଲାକାରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଥିବାବେଳେ ଉପସହରା□ଳରେ ଏଟିପି ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି । ଦକ୍ଷିଣ ରେଳବାଇ ଓ କୋଲକାତା ମେଟ୍ରୋରେ ସମସ୍ତ ଇଏମୟୁରେ ଟ୍ରେନ ପ୍ରୋଟେକ୍ସନ୍ ଆଣ୍ଡ ୱାର୍ଣ୍ଣିଂ ସିଷ୍ଟମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି । ୩୩୦୦ କିମି ଅଟୋମେଟିକ୍ ସିଗନାଲିଂ ରୁଟ୍ ସକାଶେ ଟିପିଡବ୍ଲୁଏସ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି । ତେବେ ପାଣ୍ଠିର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ଏହା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରିନାହିଁ । ଆରଡିଏସଓ ଦ୍ୱାରା ଅଧିକ ଗବେଷଣା ଜରିଆରେ ଧକ୍କା ପ୍ରତିରୋଧକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଓ ଟିପିଡବ୍ଲୁଏସ ସଫଳ ହୋଇପାରିବ ।

୭. ନିରାପ   । ପାଇଁ ପାଣ୍ଠି:

୨୦୦୩-୦୮ରେ ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିବା ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ରେଳବାଇ ନିରାପ□ା ପାଣ୍ଠି ଫେଜ-୧ରେ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିବା ୧୬୩୧୮ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିରାପ□ା ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନା ବାବଦରେ ଏହି ଅର୍ଥ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ପୋଲ ନିର୍ମାଣ, ସିଗନାଲିଂ ସିଷ୍ଟମ, ରୋଲିଂ ଷ୍ଟକ, ଲାଇନ ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହି ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ।

ରେଳବାଇରେ ଅଧିକ ନିରାପ□ା ଆଣିବା ପାଇଁ ୨୦୧୧ ସେପ୍ଟେମ୍ବରରେ ଅନୀଲ କାକୋଦକରଙ୍କ ଅଧ୍ୟକ୍ଷତାରେ ଗଠିତ ହୋଇଥିଲା ଏକ ଉଚ୍ଚସ୍ତରୀୟ ନିରାପ□ା ସମୀକ୍ଷା କମିଟି । ଏହି କମିଟି ନିଜର ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା ୨୦୧୨ ଫେବୃଆରୀରେ । ରେଳ ନିରାପ□ା ପାଇଁ ଅନେକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାକୁ ଏହି କମିଟି ସୁପାରିସ କରିଥିଲା । ୫ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ୧,୦୩, ୧୧୦ କୋଟି ଅର୍ଥାତ ବାର୍ଷିକ ୨୦ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବା ପାଇଁ ଏହି କମିଟି ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇଥିଲା ।

କାକୋଦକର କମିଟିର ସୁପାରିସ ଅନୁଯାୟୀ ଦ୍ୱିତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟାୟ ଅନୁଦାନ ଯୋଗଇଦେବା ପାଇଁ ଅର୍ଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ନିକଟରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପକ୍ଷରୁ ଅର୍ଥ ଦାବି କରାଯାଇଛି ।

୮. କେଉଁ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବ:

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ନିମ୍ନୋକ୍ତ କ୍ଷେତ୍ରଗୁଡ଼ିକୁ ବିଶେଷ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା:

ପୁରୁଣା ହୋଇଯାଇଥିବା ଲାଇନ ହଟାଇ ନୂଆ ଲାଇନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା, ଉନ୍ନତମାନର ୱେଲଡ଼ିଂ କରିବା, ମୋଟା ୱେବ ଷ୍ଟିଚ କରିବା, ଯାନବାହନଜନିତ ଅଲଟ୍ରାସୋନିକ ଫ୍ଲ ଡିଟେକ୍ଟର ଖଞ୍ଜିବା, ରେଳଲାଇନର ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଉପାୟରେ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ, ପୁରୁଣା ସିଗନାଲିଂ ଗିୟରଗୁଡ଼ିକୁ ହଟାଇବା, ଟ୍ରେନ ସୁରକ୍ଷା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବା, ମୋବାଇଲ ଟ୍ରେନ ରେଡ଼ିଓ କମ୍ୟୁନିକେସନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବା, ମେନଲାଇନ କୋଚର ଉନ୍ନତିକରଣ, ଧୂଆଁ ଓ ଅଗ୍ନି ଠାବ କରିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା, ୱାଗନଗୁଡ଼ିକୁ ଉନ୍ନୀତ କରିବା, ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ଯା□ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଆଧୁନିକ ଉପାୟରେ କରିବା, ବିପର୍ଯ୍ୟୟ ପରିଚାଳନା, ଇଏମୟୁ/ ଲୋକସରେ ଅଗ୍ନି ନିରୋଧକ ବ୍ୟବସ୍ଥା, ପାୱାର କାରରେ ଡିଜି ସେଟ ପରିବ□ନ କରିବା, ପ୍ରଶିକ୍ଷଣ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନଗୁଡ଼ିକୁ ଉନ୍ନତ କରିବା, ଯାତ୍ରୀ ଲବି, ରନିଂରୁମ ଆଦିକୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ କରିବା, ସିଗନାଲିଂ ସେଫ୍ଟି ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ କରିବା ।

ନିରାପ   । ବ୍ୟବସ୍ଥାର ସିଂହାବଲୋକନ:

୧. ୟୁରୋପୀୟ ରେଳବାଇରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପରି ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ନିରାପଦ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା;

୨. ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ ସବୁଠାରୁ ବେଶୀ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥାଏ ଜଗୁଆଳିବିହୀନ ଫାଟକରେ । ଯାନବାହନ ଚାଳକମାନଙ୍କ ଅଣଯୋଗିତାରୁ ହିଁ ଏଠାରେ ବେଶି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥାଏ । ମୋଟର ଯାନ ଆଇନ ଅନୁସାରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଉ ନଥିବାରୁ ଏହା ଘଟିଥାଏ । ଓଭରବ୍ରିଜ ଓ ଅଣ୍ଡରବ୍ରିଜ ନିର୍ମାଣ ଜରିଆରେ ଏହି ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ହୋଇପାରିବ ।

୩. ପୁରୁଣା ହୋଇଯାଇଥିବା ରେଳ ଲାଇନଗୁଡ଼ିକୁ ହଟାଇ ନୂଆ ସ୍ଥାପନ କରିବା ।

୪. ସିଗନାଲ ପାସିଂ ଆଟ୍ ଡେଞ୍ଜର (ଏସପିଏଡି) ପ୍ରତି ବିଶେଷ ଧ୍ୟାନ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଏଥିପାଇଁ ଟ୍ରେନ ଧକ୍କା ଦୂର କରିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ ୨୫ପୃଷ୍ଠାରେ

ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପ୍ରବନ୍ଧ

ସବୁଜ ପରିବହନ- ଆବଶ୍ୟକତା, ବାସ୍ତବତା ଓ ଯଥାର୍ଥତା

• ଡଃ. କ୍ରିଷ୍ଣା ଦେବ

ସବୁଜ ପରିବହନ ଜରିଆରେ ପ୍ରଭାବଶୀଳ ଓ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ସମ୍ବଳର ବ୍ୟବହାରକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିଥାଏ ଏବଂ ପରିବହନର ଭି କୁ ପରିବ ତ କରିଥାଏ ଯାହାକି ବିଭିନ୍ନ ସ୍ତରରେ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟକର ପରିବେଶ ତିଆରି କରିଥାଏ । ଏହା ସାଧାରଣ ସଚେତନତା ବୃଦ୍ଧି କରୁଥିବା ବେଳେ ଅଂଶଗ୍ରହଣ, ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଓ ଅକ୍ଷୟଶକ୍ତର ଯଥା ସୌର, ବାୟୁ, ବିଦ୍ୟୁତ ଓ ଜୈବଜାଳେଣିର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିବା ଯାନବାହନ ତିଆରି ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ ।

ବିଶ୍ୱ ଜଳବାୟୁ ପରିବ□ନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପରିବହନର ଭୂମିକା ସର୍ବାଧିକ । ବିଶ୍ୱରେ ଜୀବାଶ୍ମ ଜାଳେଣିରୁ ବାହାରୁଥିବା ମୋଟ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ଦେଇଥାଏ ୨୩ ପ୍ରତିଶତ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ । ନିର୍ଗତ ହେଉଥିବା ମୋଟ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ସଡକ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରୁ ନିର୍ଗତ ହୋଇଥାଏ ୭୫ ପ୍ରତିଶତ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ । ବିଶ୍ୱରେ ପରିବହନ ସକାଶେ କେବଳ ତୈଳ ଜରିଆରେ ପରିବହନର ଭାଗ ହେଉଛି ୯୫ ପ୍ରତିଶତ । ଏହାସହ ମୋଟ ତୈଳ ବ୍ୟବହାରର ୬୦ ପ୍ରତିଶତ କେବଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥାଏ । ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ଜରିଆରେ ବ୍ୟାପକ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗତ ହେଉଥିବାରୁ ଏହା ଏକ ଜାତୀୟ ସଙ୍କଟ ସୃଷ୍ଟି କରିଥାଏ । ତେଣୁ ଏନେଇ ନାନା ପ୍ରକାର ନିୟମ କରିବା ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ସରକାର ନୀତି ନିୟମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିଥାନ୍ତି । ଗ୍ରୀନ ହାଉସ ଗ୍ୟାସର ମୁକାବିଲା କରିବା ସରକାରଙ୍କ ପାଇଁ ଆହ୍ୱାନରେ ପରିଣତ ହୋଇଥାଏ ।

ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରର ନକରାତ୍ମକ ପ୍ରଭାବ ଅର୍ଥନୀତି, ପରିବେଶ ଓ ସାମାଜିକ କ୍ଷେତ୍ର ଉପରେ ପଡ଼ିଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ଉନ୍ନତ ପରିବହନ ସକାଶେ ବିଭିନ୍ନ ସରକାର ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥାନ୍ତି । ତେବେ ଶକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର, ଗ୍ରୀନ ହାଉସ ନିର୍ଗମନ ଓ ବାୟୁ ପ୍ରଦୂଷଣ ପାଇଁ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ପ୍ରମୁଖ କାରଣ ହୋଇଥାଏ । ପରିବହନଜନିତ ପ୍ରଦୂଷଣ ଯୋଗୁ ଏହାର ପ୍ରଭାବ ସାମାଜିକ ବହିର୍ଭୁକ୍ତିର କାରଣ ହୋଇଥାଏ । ପରିବହନଜନିତ ପ୍ରଭାବର ସାଧାରଣତଃ ତିନିଟି ଦିଗ ରହିଥାଏ ।

ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ଯୋଗୁ ପରିବେଶ ଉପରେ ସବୁଠାରୁ ଅଧିକ କୁପ୍ରଭାବ ପଡ଼ିଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ସହନଶୀଳ ପରିବହନ ଓ ସବୁଜ ପରିବହନ ଉପରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା କରିଥାଏ । ଅଧିକାଂଶ ପରିବହନକାରୀ ଜୀବାଶ୍ମ ଜାଳେଣି ଉପରେ ନିର୍ଭର କରିଥାନ୍ତି ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଏହାର ବ୍ୟବହାର କରିବା ପାଇଁ ଅଧିକ ନିର୍ଭରଶୀଳ ହୋଇଥାନ୍ତି । ଅଧିକାଂଶ ସହରା□ଳ ରେଳ

ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିଦ୍ୟୁତର ବ୍ୟବହାର କରିଥାନ୍ତି ଏବଂ ସେଗୁଡ଼ିକର ପ୍ରମୁଖ ଉତ୍ସ ହେଉଛି ସାମଗ୍ରିକ ଭାବେ ଜୈବଜାଳେଣିରୁ ମିଳୁଥିବା ଶକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର । ଯଦିଓ ସମସ୍ତ ଯାନ୍ତ୍ରିକକୃତ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜୀବାଶ୍ମଭି□କ ଇନ୍ଧନରୁ ହୋଇଥାଏ ଅନ୍ୟ କେତେକ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇଥାଏ ସବୁଜ ଯାହାକି ଅନ୍ୟଠାରୁ ଅଲଗା ହୋଇଥାଏ । ଏକ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ 'ସବୁଜ' ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ତିନି ଭାଗରେ ଆକଳନ କରାଯାଇଥାଏ । ତାହା ହେଉଛି : ୧- ଶକ୍ତି-ସାମର୍ଥ୍ୟ , ୨- କାର୍ବନ ପରିମାଣ ଓ ୩- ମାନବ ପାଇଁ କ୍ଷତିକାରକ ହେଉଥିବା ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ ପଦାର୍ଥ ସୃଷ୍ଟି ହେବା । ରେଳ ଓ ବସ୍‌ଜନିତ ପରିବହନ ଜରିଆରେ ସବୁଜର ବ୍ୟବହାରକୁ ଅଧିକ ନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇପାରିବ ।

ବିକଳ୍ପ ଭାବେ 'ସବୁଜ'ର ବ୍ୟବହାର ଶକ୍ତି ସାମର୍ଥ୍ୟରୁ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ଭାବେ ଉପଗତ ହୋଇଥାଏ ଯଥା ଏକ ହାଇବ୍ରିଡ (ଗ୍ୟାସୋଲିନ/ବିଦ୍ୟୁତ) ଇଞ୍ଜିନର ବ୍ୟବହାର । ହାଇ ଲୋଡ ଫାକ୍ଟର ସହିତ ଏକ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ଇନ୍ଧନ ବ୍ୟବହାର ମାର୍ଗ ଶକ୍ତ ଅର୍ଥନୈତିକ ଉପକାରିତ ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ ଏବଂ ଶକ୍ତି ବ୍ୟବହାରକୁ ହ୍ରାସ କରିବା ସହ ନିର୍ଗମନ କମ କରିଥାଏ ।

ସବୁଜ ପରିବହନ କ ଣ ?

ଗ୍ରୀନ ହାଉସ ଗ୍ୟାସ ନିର୍ଗମନର କେତେକ ପ୍ରମୁଖ କାରଣ ମଧ୍ୟରୁ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ଅନ୍ୟତମ । ବାୟୁ ପ୍ରଦୂଷଣ ରୋକିବା ଏବଂ ସହନଶୀଳ ପରିବେଶ ସୃଷ୍ଟି କରିବାର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ନିର୍ଭର କରିଥାଏ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଉପରେ । ଏହା ଜରିଆରେ ସବୁଜ ପରିବହନ ସମ୍ଭବ ହୋଇଥାଏ ଯାହାକି ଏକ ଅନ୍ୟ ଏକ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର କାରଣ ହୋଇଥାଏ ଏବଂ ପରିବେଶ ଉପରେ କୌଣସି ନକରାତ୍ମକ ପ୍ରଭାବ ପଡ଼ି ନଥାଏ ।

ସବୁଜ ପରିବହନ ଜରିଆରେ ପ୍ରଭାବଶୀଳ ଓ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ସମ୍ବଳର ବ୍ୟବହାରକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିଥାଏ ଏବଂ ପରିବହନର ଭି□କୁ ପରିବ□ିତ କରିଥାଏ ଯାହାକି ବିଭିନ୍ନ ସ୍ତରରେ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟକର ପରିବେଶ ତିଆରି କରିଥାଏ । ଏହା ସାଧାରଣ ସଚେତନତା ବୃଦ୍ଧି କରୁଥିବା ବେଳେ ଅଂଶଗ୍ରହଣ, ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଓ ଅକ୍ଷୟଶକ୍ତର ଯଥା ସୌର, ବାୟୁ, ବିଦ୍ୟୁତ ଓ ଜୈବଜାଳେଣିର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିବା ଯାନବାହନ ତିଆରି ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ ।

ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନରେ ଅଫିସ ବା ମାର୍କେଟ ଯିବା ଆରାମଦାୟକ ହୋଇପାରେ କିନ୍ତୁ ବିଶ୍ୱର ଜଣେ ଦାୟିତ୍ୱସଂପନ୍ନ ନାଗରିକ ଭାବେ ଆମ୍ଭେମାନେ ସବୁଜ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯାହାକି ଆମ ସମସ୍ତଙ୍କ ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇଥାଏ ।

ସବୁଜ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାର ସବୁଜ ପରିବହନ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱାରୋପ କରିଥାଏ । ଏହାର ଭି□ ଖାଦ୍ୟ-ପିରାମଡ ଉପରେ ରହିଥାଏ । ସବୁଜ ପରିବହନ ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ ବେଶି ଅବଦାନ ଦେଇଥାନ୍ତି ପଦଯାତ୍ରୀମାନେ । କାରଣ ସେମାନେ ଏକ ପ୍ରକାର ବ୍ୟାୟାମ କରିବା ସହ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ ଯାନ ବ୍ୟବହାର କରିନଥାନ୍ତି । ଯାନରେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଭାବେ ଯାଉଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିମାନେ ସବୁଜ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ କମ୍ ଅବଦାନ ଦେଇଥାନ୍ତି । ତେଣୁ ଏକାକୀ ବିଭିନ୍ନ ଯାନର ବ୍ୟବହାରଠାରୁ ଦୂରେଇ ରହିବା ସଚେତନ ନାଗରିକର ଆଦର୍ଶ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ବିଗତ ଦୁଇ ଦଶନ୍ଧି ମଧ୍ୟରେ ଭାରତର ଦ୍ରୁତ ଅର୍ଥନୈତିକ ପ୍ରଗତି ହାସଲ ହୋଇଛି ଏବଂ ଅର୍ଥନୀତିର ଅନେକ ରୂପାନ୍ତରଣ ଘଟିଛି । ଲୋକମାନେ କୃଷି ଠାରୁ ଦୂରେଇବା ବେଳେ ଚାକିରି ପ୍ରତି ଆଗ୍ରହୀ ହୋଇଛନ୍ତି । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଭାରତର ଅନେକ ସହରର ଆଖିଦୃଶିଆ ବୃଦ୍ଧି ଘଟିଛି ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଏହା ଅଧିକ ବିକଶିତ ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଛି ।

ଅପରପକ୍ଷେ ଭାରତରେ ଯାନବାହନ ବିକ୍ରି ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି ଏବଂ ଗତ ଦୁଇ ଦଶନ୍ଧିରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ଆକାଶଛୁଆଁ ହୋଇଛି । ୧୯୯୧ରେ ସଡକ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଅନୁସାରେ ଦେଶବ୍ୟାପୀ ପଞ୍ଜିକୃତ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୨୧ ନିୟୁତ । ୨୦୧୨ ସୁଦ୍ଧା ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଯାଇଥିଲା ୧୫୯ ନିୟୁତ । ୧୧ଶ ପ□ବାର୍ଷିକ ଯୋଜନା କାଳରେ (୨୦୦୭-୦୮ରୁ ୨୦୧୧-୧୨)ରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବାହାରକୁ ଚାଲିଯାଇଥିଲା ।

୧୯୫୧ରେ ୩୦୬, ୦୦୦ ଯାନବାହନ ଥିବାବେଳେ ୧୯୬୧ରେ ୬୬୫,୦୦୦, ୧୯୭୧ରେ ୧୮୬୫୦୦୦, ୧୯୯୧ରେ ୨୧୩୭୪,୦୦୦ ଯାନ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା । ସେହିପରି ୨୦୦୧ରେ ୫୪୯୯୧, ୦୦୦ ଯାନ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୦୭ରେ ୯୬୭୦୭, ୦୦୦, ୨୦୦୮ରେ ୧୦୫୩୫୩, ୦୦୦, ୨୦୧୦ରେ ୧୨୭୭୪୬,୦୦୦, ୨୦୧୧ରେ

୧୪୧୮୮୬,୦୦୦, ୨୦୧୨ରେ ୧୫୯୪୯୧,୦୦୦ ଯାନ ଦେଶବ୍ୟାପୀ ପଞ୍ଜିକୃତ ହୋଇଥିଲା।

ଚଳିତ ଦଶନ୍ଧି ଶେଷ ବେଳକୁ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାର ବୃଦ୍ଧି ପାଇବ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଉଥିବାବେଳେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ଆଖିଦୃଶିଆ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବ। ଗତ ଦୁଇ ଦଶନ୍ଧିରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ଦେଶର ଯାନବାହନଜନିତ ନିର୍ଗମନ ହ୍ରାସ ପାଇଛି। ତେବେ ବାୟୁର ଗୁଣବ□ା ହ୍ରାସ ଓ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟଜନିତ ସମସ୍ୟା ଯୋଗୁଁ ନିର୍ଗମନ ସମସ୍ୟା ଅଧିକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି। ଅଧିକାଂଶ ଭାରତୀୟ ସହରରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ବଳୟ ଭିତରେ ରହିଛି ଏବଂ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ପ୍ରଦୂଷଣଯୁକ୍ତ ସହର ତାଲିକାରେ ସ୍ଥାନ ପାଇଛି। ନାଇଟ୍ରୋଜେନର ଅକ୍ସାଇଡ ପରିମାଣ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବାବେଳେ ନିର୍ଗମନ ସହ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଦ୍ରବ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ପ୍ରଦୂଷଣ ୩୦ରୁ ୫୦ ପ୍ରତିଶତ ଦାୟୀ। ଏହା ସହ ହାଇଡ୍ରୋକାର୍ବନ ଓ କାର୍ବନ ମନୋକ୍ସାଇଡର ପ୍ରଦୂଷଣ ମୁଖ୍ୟ ସମସ୍ୟା ରୂପେ ଉଭା ହୋଇଛି। ଭାରତରେ ଡିଜେଲ ଉପରେ ଅଧିକ ସବସିଡି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଉଥିବାରୁ ଡିଜେଲଚାଳିତ ଯାନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରେ ଲାଗିଛି। ନାଇଟ୍ରୋଜେନ ଅକ୍ସାଇଡ ଓ ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକା ନିର୍ଗମନ ବୃଦ୍ଧି କରୁଥିବା କାରଗୁଡ଼ିକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଉଛି। ଅଧିକ ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ ସକାଶେ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ଆବଶ୍ୟକ। ମାତ୍ର ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ଭାବେ ଏହା ପ୍ରଦୂଷଣ ବୃଦ୍ଧିର କାରଣ ମଧ୍ୟ ସାଜିଛି। ପରିବହନ ଯୋଗୁ ହାଇଡ୍ରୋକାର୍ବନ, କାର୍ବନ ମନୋକ୍ସାଇଡ୍, ନାଇଟ୍ରସ୍ ଅକ୍ସାଇଡ୍, ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକା ଆଦି ବହୁଳ ପରିମାଣରେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥାଏ। ଏହି ସମସ୍ୟାକୁ ଯୁଦ୍ଧକାଳୀନ ଭି□ିରେ ମୁକାବିଲା କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି।

୨୦୦୮ରେ କେନ୍ଦ୍ର ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବୋର୍ଡ ଦେଶର ୭୦ଟି ସର୍ବାଧିକ ପ୍ରଦୂଷଣଯୁକ୍ତ ସହର ଚିହ୍ନଟ କରିଥିଲା ଯାହାକି ପ୍ରଦୂଷଣର ୮୦ ପ୍ରତିଶତ କାରଣ ଥିଲା। ଏହି ସହରଗୁଡ଼ିକ ନାଇଟ୍ରସ୍ ଅକ୍ସାଇଡ୍ ଓ ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକାଗୁଡ଼ିକର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପାଇଁ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିନଥିଲେ। ଏହି ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରଦୂଷଣମୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ୨୦୦୯ରେ କେତେକ କଠୋର ନିୟମ କରାଗଲା। କ୍ଲିନଏୟାର ଇନିସିଏଟିଭ ପକ୍ଷରୁ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଥିଲା ଯେ, ୧୩୦ଟି ସହରରେ ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକା ପରିମାଣ ବହୁ ଅଧିକ ରହିଛି ଏବଂ ଏହି ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରଦୂଷଣମୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟାପକ ପଦକ୍ଷେପ ଆବଶ୍ୟକ। ଏହି ସହର ମଧ୍ୟରୁ ଅଧିକାଂଶ ସହରର ପ୍ରଦୂଷଣ ଅଧିକରୁ ବହୁ ଅଧିକ ଥିଲା ଏବଂ ଏହି ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସକାଶେ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇନଥିଲା। ବହୁ ବର୍ଷ ଧରି ଏହି ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଦିଗରେ ବିଶେଷ କିଛି କରାଯାଇ ନ ଥିବାରୁ ପ୍ରଦୂଷଣ ପ୍ରମୁଖ ସମସ୍ୟା ଭାବେ ଉପସ୍ଥାପିତ ହୋଇଥିଲା।

ଯାନବାହନଜନିତ ପ୍ରଦୂଷଣ, ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକା ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କାରଣ ଯୋଗୁ ବାୟୁମଣ୍ଡଳ ବ୍ୟାପକ ଭାବେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥାଏ ଏବଂ ଏହାର ପ୍ରଭାବ ସର୍ବସାଧାରଣଙ୍କ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ଉପରେ ପଡ଼ିଥାଏ। ବିଶେଷ କରି ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକା ଓ ନାଇଟ୍ରସ ଅକ୍ସାଇଡର ମାତ୍ରା ଯୋଗୁଁ ମଣିଷର ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ଗଭୀର ଭାବେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥାଏ। ବିଶ୍ୱ ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ସଂଗଠନ ପକ୍ଷରୁ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ୨୦୦୫ରେ ଭାରତରେ ଭାସମାନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟିକାରୀ କଣିକାଜନିତ ପ୍ରଦୂଷଣ ଯୋଗୁ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିଲେ ୧,୫୪,୦୦୦ ଲୋକ। ଏହି ସଂଖ୍ୟା କ୍ରମାଗତ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରେ ଲାଗିଛି।

ଭାରତରେ ଯେତେ ପରିମାଣର ଶକ୍ତି ବିଭିନ୍ନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଛି କେବଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଶକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର ପରିମାଣ ହେଉଛି ୧୮ ପ୍ରତିଶତ। ଶିଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରଦୂଷଣରେ ଭାରତର ସ୍ଥାନ ଦ୍ୱିତୀୟ। ଭାରତୀୟ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଶକ୍ତି ମଧ୍ୟରୁ ୯୮ ପ୍ରତିଶତ ଶକ୍ତି ପେଟ୍ରୋଲିୟମଜାତ ସାମଗ୍ରୀରୁ ଆସିଥାଏ ଏବଂ ଭାରତରେ ଯେତେପରିମାଣର ପେଟ୍ରୋଲିୟମଜାତ ସାମଗ୍ରୀ ବ୍ୟବହାର ହେଉଛି ତନ୍ମଧ୍ୟରୁ ଅର୍ଦ୍ଧାଧିକ ଭାଗ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଛି ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ। ଯଦି କୌଣସି ପ୍ରକାର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାନଯାଏ ତେବେ ଆସନ୍ତା ଦିନରେ ପ୍ରଦୂଷଣଜନିତ ସମସ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇବ। ୨୦୦୭ରେ ଭାରତୀୟ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ର ଜରିଆରେ ନିର୍ଗତ ୧୪୨ ମେଟ୍ରିକ ଟନ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ୨୭ ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରଜନିତ। ଯଦି ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗମନକୁ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରାନଯାଏ ତେବେ ୨୦୩୦ ସୁଦ୍ଧା ଏହି ପରିମାଣ ୧୦୦୦ ମେଟ୍ରିକ ଟନକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବ। ଏହି ପରିମାଣ ୨୦୧୦ରେ ଥିଲା ୨୬୦ ମେଟ୍ରିକ ଟନ।

ଇନ୍ଧନର ଗୁଣବ□ା ଓ ଯାନବାହନର ନିର୍ଗମନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ସ୍ତରରେ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରଶଂସନୀୟ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ଏହାର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଦିଗରେ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଛି। ସ୍ୱଚ୍ଛ ଯାନବାହନ

ପ୍ରଯୁକ୍ତି ସକାଶେ ସର୍ବାଧିକ ୧୦ ପିପିଏମ ଆବଶ୍ୟକ। ଭାରତ ୧୦ ପିପିଏମ ମାନକବିଶିଷ୍ଟ ସଲଫର ଇନ୍ଧନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜାତୀୟ ସ୍ତରରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ସକାଶେ ଭାରତ ଯୋଜନା କରୁଛି। ଭାରତର ଅଧିକାଂଶ ସହରରେ ଭାରତ-୩ ନିୟମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିବାବେଳେ କିଛି ସହର ଭାରତ-୪ ନିୟମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି। ବିପରୀତରେ ଆମେରିକା, ୟୁରୋପ, ଦକ୍ଷିଣ କୋରିଆ ଓ ଜାପାନରେ ବହୁବର୍ଷ ଧରି ୧୦ ପିପିଏମ ସଲଫର ଇନ୍ଧନ ବ୍ୟବହାର ହୋଇଆସୁଛି। ୟୁରୋ ୬/୬ ନିୟମ ଦିଗରେ ସମ୍ପ୍ରତି ୟୁରୋପ ଅବଧାରିତ। ଭାରତ ପରି ସମଧରଣର ଅର୍ଥନୀତିଭି□କ ରାଷ୍ଟ୍ର ଯଥା ଚୀନ, ମେକ୍ସିକୋ, ବ୍ରାଜିଲରେ ନିର୍ଗମନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସକାଶେ ନାନା ପ୍ରକାର ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛନ୍ତି।

ନିର୍ଗମନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ସକାଶେ ବିଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ସହ ଏହାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତ ନିକଟରେ ସମସ୍ତ ସାମର୍ଥ୍ୟ ରହିଛି। ଯଦି ନିୟମଗୁଡ଼ିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ ତାହା ଭାରତ ଅନେକ ସଫଳ ହୋଇପାରିବ। ବିଗତ ୪୦ ବର୍ଷ ଧରି ଆମେରିକା ନିର୍ଗମନ ରୋକିବା ଦିଗରେ ସଫଳ ହୋଇପାରିଛି। ଯାନବାହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିର୍ଗମନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପାଇଁ ଏବେ ନିର୍ମାଣକାରୀମାନେ ଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପ ନେଉଛନ୍ତି ଯେପରି ଜୀବନବ୍ୟାପୀ ଯାନବାହନ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟି କରିବେ ନାହିଁ ସେହି ପଦକ୍ଷେପ ନେଉଛନ୍ତି। ସେହିପରି ସର୍ବକାଳୀନ ଭାବେ ଯେପରି ତୈଳଜନିତ ପ୍ରଦୂଷଣ ସୃଷ୍ଟି ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ ସେଥିପାଇଁ ତୈଳ କମ୍ପାନି ମଧ ପଦକ୍ଷେପ ନେଉଛନ୍ତି। ଯେଉଁ ଯାନଗୁଡ଼ିକ ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ନିମନ୍ତେ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇପାରିବେ ନାହିଁ ସେହି ଯାନଗୁଡ଼ିକ ବିରୋଧରେ କଠୋର କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି।

ନିଜର ନିୟାମକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମଗୁଡ଼ିକୁ ପୂରଣ କରିବା ଦିଗରେ ଭାରତ ଆମେରିକାର ଅଭିଜ୍ଞତାଗୁଡ଼ିକୁ ଅନୁଧାନ କରିବାକୁ ପଡିବ। କେବଳ ନୂଆ ଯାନବାହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିର୍ଗମନ ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି। ମାତ୍ର ପୁରୁଣା ଯାନ ବାହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହା ଲାଗୁ କରାଯାଇପାରୁନାହିଁ। ଫଳରେ ଦେଶରେ ନିର୍ଗମନ ସମସ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରେ ଲାଗୁଛି। ଏପରିକି ତ୍ରୁଟିଯୁକ୍ତ ଓ ଦୁର୍ବଳ ପରୀକ୍ଷା ଶେଷରେ ବି ଯାନବାହନଗୁଡ଼ିକ ନିର୍ଗମନ କରିଥାନ୍ତି ଏବଂ ପରୀକ୍ଷା ରିପୋର୍ଟ ସ□େ ଅଧିକ ପରିମାଣର ନିର୍ଗମନ କରିଥାନ୍ତି। ତେଣୁ ପ୍ରକୃତରେ ଯେପରି ଯା□ ପ୍ରକ୍ରିୟା ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ନିୟମକାନୁନଗୁଡ଼ିକୁ ସଠିକ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇପାରିବ ସେଥିପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ। ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଶକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର ବହୁଳ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରେ ଲାଗିଛି। ବିଶେଷ କରି ଘରୋଇ ଯାନବାହନର ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବାହାରକୁ ଚାଲିଯାଇଛି। ଆସନ୍ତା ୨୦ବର୍ଷ ବେଳକୁ ଭାରତରେ ଯାନବାହନ ପରିମାଣ ଚାରିଗୁଣ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାର ସମ୍ଭାବନା ରହିଛି। ତେଣୁ ଭାରତର ଶକ୍ତି ନିରାପ□ା, ବାୟୁର ଗୁଣବ□ା, ଅର୍ଥନୀତି ଓ ବିଶ୍ୱ ତାପମାତ୍ରା ଆଦି କ୍ଷେତ୍ର ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେବାକୁ ହେବ। ଏହି ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ପ୍ରସଙ୍ଗଗୁଡ଼ିକର ସମାଧାନ କରିବା ପାଇଁ ଉଚ୍ଚସ୍ତରୀୟ ଓ ବିଶେଷଜ୍ଞ କମିଟିମାନ ଗଠନ କରାଯାଇଛି।

୨୦୦୩ରେ ମାଶେଲକର ଅଟୋ ଇନ୍ଧନ ନୀତି ପ୍ରକାଶ ପାଇଥିଲା। ଏହି ନୀତିରେ ପ୍ରତି ୫ବର୍ଷରେ ଅଟୋ ଇନ୍ଧନ ନୀତିର ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ କରିବା ପାଇଁ ସୁପାରିଶ କରିଥିଲା। ମାତ୍ର ଦୁର୍ଭାଗ୍ୟର ବିଷୟ ୨୦୧୩ ଯାଏ କୌଣସି ନୂଆ ଅଟୋ ଇନ୍ଧନ ନୀତି ସଂକ୍ରାନ୍ତ କମିଟି ଗଠନ ହୋଇପାରିନଥିଲା। ଇତି ମଧରେ ୧୦ ବର୍ଷ ବିତିଯାଇଥିଲେ ମଧ ପ୍ରଦୂଷଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବିଶେଷ କିଛି କରାଯାଇପାରିନାହିଁ। ଆସନ୍ତା ଦିନରେ ଏଣୁ ନୂଆ ଅଟୋ ଇନ୍ଧନ ନୀତି ସଂକ୍ରାନ୍ତ କମିଟି ଗଠନ କରିବା ବାଧତାମୂଳକ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ।

ଜାନୁଆରୀ ୨୦୧୩ରେ ଏକ ନୂଆ ଅଟୋ ଇନ୍ଧନ ନୀତି କମିଟି ଗଠିତ ହେବା ପରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅନେକ ସମ୍ଭାବନା ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିଲା। ଏହି କମିଟି ଦୁଇ, ତିନି ଓ ଚାରିଚକିଆ ଯାନ ପାଇଁ ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ନୀତି ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲା ଏବଂ ୨୦୨୫ ସକାଶେ ଅନେକ ସଂସ୍କାରମୂଳକ ନୀତି ତିଆରି କରିଥିଲା। ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ନିର୍ଗମନ ରୋକିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହି କମିଟି ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଛି। ସୁପାରିଶଗୁଡ଼ିକ ହେଲା:

- ଏହି ଦଶନ୍ଧିର ମଧଭାଗ ସୁଦ୍ଧା ୫୦ ପିପିଏମ ସଲଫର ଇନ୍ଧନକୁ ବାଧତାମୂଳକ କରିବା ଏବଂ ୨୦୨୦ ସୁଦ୍ଧା ୧୦ ପିପିଏମ ସଲଫର ଇନ୍ଧନକୁ ବାଧତାମୂଳକ କରିବା।
- ଚଳିତ ଦଶନ୍ଧିର ମଧଭାଗ ସୁଦ୍ଧା ଭାରତ-୪ ଇନ୍ଧନ ଗୁଣବ□ା ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ୨୦୨୦ ସୁଦ୍ଧା ଭାରତ-୬ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସାଧିତ ହୋଇପାରିବ।
- ଚଳିତ ଦଶନ୍ଧିର ମଧଭାଗ ସୁଦ୍ଧା ଭାରତ ଷ୍ଟେଜ-୧ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବା ଉଚିତ

ଏବଂ ଯାନବାହନରେ ଇନ୍ଧନ ଭରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଷ୍ଟେଜ ୨ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ହୋଇପାରିବ ।

- ସମସ୍ତ ନୂଆ ଯାନବାହନରେ ଅନବୋର୍ଡ ରିଫୁଏଲିଂ ଭେପର ରିକଭରି ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ ।

ଏପ୍ରିଲ ୨୦୧୪ରେ ଡଃ. କୀରିତ ପାରିଖଙ୍କ ଅଧକ୍ଷତାରେ ଗଠିତ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତିମୂଳକ ବିକାଶ ପାଇଁ ନିମ୍ନ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ କୌଶଳ ସଂକ୍ରାନ୍ତ ବିଶେଷଜ୍ଞ ଗୋଷ୍ଠଦ ରିପୋର୍ଟରେ ଦର୍ଶାଇଥିଲେ ଯେ, ଅଣ ମୋଟରଭି□କ ପରିବହନ ସକାଶେ ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହିତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଅଣମୋଟରଯାନଭି□କ ପରିବହନ ଯୋଗୁଁ କେବଳ ପରିବେଶର ସୁରକ୍ଷା ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ ବରଂ ଅନେକ ସାମାଜିକ ଉପକାରିତ ପ୍ରଦାନ କରିପାରିବ । ଥରେ ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରିଲେ ଅନେକ ପରିବ□ନ ଦେଖାଦେବ ଏବଂ ପାର୍କିଂଫି ଜରିଆରେ ବିକାଶମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇପାରିବ । ପ୍ରଦୂଷଣ ରୋକିବା ପାଇଁ ସାଇକେଲ ପଥ ନିର୍ମାଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଏହା ଯୋଗୁଁ ଲୋକମାନେ ସାଇକେଲରେ ଯିବା ଆସିବା କରିବା ପାଇଁ ଆଗ୍ରହୀ ହେବେ । ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନ ସକାଶେ ଅଲଗା ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ ପ୍ରଦୂଷଣ ରୋକିବାରେ ସହାୟକ ହେବ । ଏହା ଯୋଗୁ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗମନ ହ୍ରାସ ପାଇବ ।

ଜାନୁଆରୀ ୨୦୧୪ରେ ଡଃ. ରାକେଶ ମୋହନଙ୍କ ଅଧକ୍ଷତାରେ ଗଠିତ ଜାତୀୟ ପରିବହନ ବିକାଶ ନୀତିର ଉଚ୍ଚସ୍ତରୀୟ କମିଟି ନିଜ ରିପୋର୍ଟ ଦାଖଲ କରିଥିଲା ଏବଂ ଶକ୍ତି ଓ ପରିବେଶ ପ୍ରସଙ୍ଗରେ କେତେକ ସୁପାରିଶ କରିଥିଲା । ସେଗୁଡ଼ିକୁ ଏଠାରେ ଉପସ୍ଥାପିତ କରାଯାଉଛି ।

- ଦେଶରେ ଭାରତ-୪ ନିୟମାବଳୀ ବଳବ□ର ହୋଇଥିବା ବେଳେ ଭାରତ-୫ ନିୟାମକ ବଳବ□ର ହେବାକୁ ଯାଉଛି । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଭାରତ ସେହି ନିୟମାବଳୀଗୁଡ଼ିକୁ ଆଧାର କରି ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ଆବଶ୍ୟକ ।
- ପ୍ରତି ୫ବର୍ଷରେ ଥରେ ଏକ ନୂଆ ଅଟୋ ଇନ୍ଧନ ନୀତି କମିଟି ଗଠନ ହେବ ଏବଂ ସମୟକାଳୀନ ଭାବେ ନୂଆ ନୂଆ ସୁପାରିଶ କରିବ ।
- ନିର୍ଗମନ ରୋକିବା ଓ ଇନ୍ଧନର ଗୁଣବ□ା ସକାଶେ ଏକ ଜାତୀୟ ଅଟୋମୋବାଇଲ ପ୍ରଦୂଷଣ ଓ ଇନ୍ଧନ କ□ୃପକ୍ଷ ଗଠନ କରାଯାଇ ଏହାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ ।
- ବିଭିନ୍ନ ଯାନର ନିର୍ଗମନ ରୋକିବା ସହ ସଡ଼କ ନିରାପ□ାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଲାଗି ଭାରତ ଏକ କଠୋର ଯା□ ସଂକ୍ରାନ୍ତ ସାର୍ଟିଫିକେସନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ଉଦାହରଣରୁ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ପାଣ୍ଠି ଜାତୀୟ, ରାଜ୍ୟ ଓ ସହର ସ୍ତରରେ ଗଠନ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ । ବିଭିନ୍ନ ଜରୁରୀ ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ପୂରଣ କରିବା ଦିଗରେ ଏହି ପାଣ୍ଠି ସକ୍ଷମ ହେବା ସହ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ କିଛି ପରିବ□ନ ଆଣିବା ପାଇଁ ଏହି ପାଣ୍ଠିର ବିନିଯୋଗ ହେବ । ନିମ୍ନରେ ପ୍ରଦ□ କେତେକ ପ୍ରସ୍ତାବ ଅନୁସାରେ ଏହି ପାଣ୍ଠିର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

- ଦେଶବ୍ୟାପୀ ପେଟ୍ରୋଲ ଉପରେ ୨ ଟଙ୍କାର ଏକ ଗ୍ରୀନ ସରଚାର୍ଜ ଲାଗୁହେବା ଆବଶ୍ୟକ । ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନରେ ପେଟ୍ରୋଲ ବ୍ୟବହାର ହେଉଥିବାରୁ ସେମାନଙ୍କଠାରୁ ଏହି ସରଚାର୍ଜ ଆଦାୟ କରାଯିବା ଦରକାର ।
- ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନ ଉପରୁ ଏକ ଗ୍ରୀନ ସେସ ଆଦାୟ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ । କାର ଓ ଦୁଇଚକିଆ ଯାନ ସକାଶେ ବାର୍ଷିକ ୪ ପ୍ରତିଶତ ଆଦାୟ ହେଉ ।
- ନୂଆ କାର ଓ ଦୁଇ ଚକିଆ ଯାନ କିଣିବା ବେଳେ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ଶୁଳ୍କ ଆଦାୟ କରାଯାଉ । ପେଟ୍ରୋଲ ଚାଳିତ ଯାନର ମୋଟ ଦର ଉପରେ ଏହି କର ପରିମାଣ ୭.୫ ଏବଂ ଡିଜେଲ କାର ଉପରେ ଏହି କର ପରିମାଣ ୨୦ ପ୍ରତିଶତ ଲାଗୁ କରାଯାଉ ।
- ଶକ୍ତି ସାମର୍ଥ୍ୟ ସମ୍ପନ୍ନ ଯାନ ନିର୍ମାଣ ଉପରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉ ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ଦୂର ଯାତ୍ରା ସୁବିଧା ହେବ ଏବଂ ଗ୍ରୀନହାଉସ ଗ୍ୟାସ ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଏହା ସହାୟକ ହେବ ଏବଂ ନିର୍ଗମନ କମ କରିବ ।
- ମୋଟର ଯାନ ଆଇନ ଅନୁସାରେ ନିର୍ଗମନ ଓ ନିରାପ□ା ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଭାରତରେ ମୋଟ ସଡ଼କ ନେଟୱାର୍କ ପରିମାଣ ହେଉଛି ୫୨ ଲକ୍ଷ କିଲୋମିଟର ଯାହାକି ବିଶ୍ୱରେ ବିଶ୍ୱରେ ଦ୍ୱିତୀୟ । ଦେଶରେ ରହିଛି ୭୯ହଜାର କିଲୋମିଟର ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଯାହାକି ମୋଟ ସଡ଼କପଥର ୧.୫

ପ୍ରତିଶତ ଏବଂ ମୋଟ ରୋଡ ଟ୍ରାଫିକର ଏହା ହେଉଛି ୪୦ ପ୍ରତିଶତ ।

ସମ୍ପ୍ରତି ଗ୍ରୀନ ହାଇୱେର ନୂଆ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଛି । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହେଲେ ପ୍ରଦୂଷଣ ହ୍ରାସ ପାଇବ ଏବଂ ପରିବେଶ ପ୍ରତି ଏହାର କୌଣସି ବିଶେଷ ନକରାତ୍ମକ ପ୍ରଭାବ ପଡ଼ିବନାହିଁ । ଏଥିପାଇଁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ନୂଆ ଯୋଜନା, ଡିଜାଇନ, ନିର୍ମାଣ ଆବଶ୍ୟକ । ପରିବେଶକୁ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଇ ଏହା ନିର୍ମାଣ କରାଯିବ । ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଦ୍ୱାରା ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ପ୍ରତି କୌଣସି ବିପଦ ଆସିବ ନାହିଁ ଏବଂ ପରିବେଶ ନିରାପଦ ରହିପାରିବ ।

ନିକଟରେ କେନ୍ଦ୍ର ସଡ଼କ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ ଏବଂ ଜାହଜ ଚଳାଚଳ ମନ୍ତ୍ରୀ ନୀତିନ ଗଡ଼କରି ଗ୍ରୀନ ହାଇୱେ (ବନୀକରଣ, ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ ଓ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ) ନୀତି, ୨୦୧୫ର ଶୁଭାରମ୍ଭ କରିଥିଲେ । ଏହି ନୀତିର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ଥିଲା ରାଜପଥଗୁଡ଼ିକୁ ସବୁଜିମାରେ ଭରିବା ଏବଂ ଗୋଷ୍ଠୀ, କୃଷକ, ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ର, ଏନଜିଓ ଓ ସରକାରୀ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନକୁ ଏହି ଅଭିଯାନରେ ଯୋଡ଼ିବା ।

ନୀତିର ପ୍ରମୁଖ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ହେଉଛି :

- ମୋଟ ପ୍ରକଳ୍ପ ମୂଲ୍ୟର ୧ ପ୍ରତିଶତ ରାଜପଥରେ ବୃକ୍ଷ ଲଗାଇବା ଓ ଏହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପାଇଁ ରହିବ ।
- ବୃକ୍ଷରୋପଣ ସକାଶେ ପ୍ରତିବର୍ଷ ୧ହଜାର କୋଟିଟଙ୍କାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ ।
- ସବୁଜ ପାଣ୍ଠିର ପରିଚାଳନା ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀ ଓ ସଂସ୍ଥାର ସୁପାରିଶ ଅନୁସାରେ ପାଣ୍ଠି ପ୍ରଦାନ ସକାଶେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ କ□ପକ୍ଷ ପାଣ୍ଠି ପରିଚାଳକ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକରିବ ।
- ଗ୍ରାମା□ଳରେ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଜରିଆରେ ଯେପରି ୫ ଲକ୍ଷ ସ୍ଥାନୀୟ ଯୁବକଯୁବତୀ ନିଯୁକ୍ତି ପାଇବାର ସୁଯୋଗ ପାଇବେ ସେଥିପାଇଁ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯିବ ।
- ଇସ୍ରୋର ଭୁବନ ଓ ଗଗନ ସାଟେଲାଇଟ ସିଷ୍ଟମ ବ୍ୟବହାର ଦ୍ୱାରା ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ କୌଶଳ ଅବଧାରିତ ହେବ ।
- ରୋପଣ କରାଯାଇଥିବା ବୃକ୍ଷକୁ ଗଣନ କରାଯିବ ଏବଂ ଏହାର ସମୀକ୍ଷା କରାଯିବ ।
- ଯେଉଁ ସଂସ୍ଥା ବୃକ୍ଷ ରୋପଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ଗ୍ରହଣ କରିବେ ସେମାନଙ୍କୁ ପୁରସ୍କୃତ କରାଯିବ ।
- ଏହି ନୀତିର ସୁକାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସକାଶେ ଲୋକମାନଙ୍କଠାରୁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଆହ୍ୱାନ କରାଯିବ ।
- ରାସ୍ତା ପାର୍ଶ୍ୱରେ ୧୨୦୦ ସୁବିଧା କେନ୍ଦ୍ର ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବ ।

ଦେଶରେ ୧୯୫୦-୫୧ରେ ୧୯୮୧୧ କି.ମି. ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଥିବାବେଳେ ୧୯୬୦-୬୧ରେ ୨୩୭୮୯ କି.ମି., ୧୯୭୦-୭୧ରେ ୨୩୮୩୮ କି.ମି., ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୩୧୬୭୧ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୩୩୬୫୦ କି.ମି., ୨୦୦୦-୦୧ରେ ୫୭୭୩୭ କି.ମି., ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୭୦୯୩୪ କି.ମି. ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୭୯୧୧୬ କି.ମି. ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଥିଲା ।

୧୯୫୦-୫୧ରେ କୌଣସି ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ ନ ଥିବାବେଳେ ୧୯୭୦-୭୧ରେ ୫୬୭୬୫ କି.ମି., ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୯୪୩୫୯ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୧୨୭୩୧୧ କି.ମି., ୨୦୦୦-୦୧ରେ ୧୩୨୧୦୦ କି.ମି., ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୧୬୩୮୯୮ କି.ମି. ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୧୬୯୨୨୭ କି.ମି. ରାଜ୍ୟରାଜପଥ ଥିଲା ।

୧୯୫୦-୫୧ରେ ୧୭୩୭୨୩ କି.ମି. ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ପୂ□ରାସ୍ତା ଥିବାବେଳେ ୧୯୬୦-୬୧ରେ ୨୫୭୧୨୫ କି.ମି., ୧୯୭୦-୭୧ରେ ୨୭୬୮୩୩ କି.ମି., ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୪୨୧୮୯୫ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୫୦୯୪୩୫ କି.ମି., ୨୦୦୦-୦୧ରେ ୭୩୬୦୦୧ କି.ମି., ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୯୯୮୮୯୫ କି.ମି. ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୧୦୬୬୭୪୭ କି.ମି. ପୂ□ସଡ଼କ ଥିଲା ।

୧୯୫୦-୫୧ରେ ୨୦୬୪୦୮ କି.ମି. ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ଥିବାବେଳେ ୧୯୬୦-୬୧ରେ ୧୯୭୧୯୪ କି.ମି., ୧୯୭୦-୭୧ରେ ୩୫୪୫୩୦ କି.ମି., ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୬୨୮୮୬୫ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୧୨୬୦୪୩୦ କି.ମି., ୨୦୦୦-୦୧ରେ ୧୯୭୨୦୧୬ କି.ମି., ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୨୭୪୯୮୦୧ କି.ମି. ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୩୧୫୯୬୩୯ କି.ମି. ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ଥିଲା ।

୧୯୬୦-୬୧ରେ ୪୬୩୬୧ କି.ମି. ସହରା□ଳ ସଡ଼କ ଥିବାବେଳେ , ୧୯୭୦-୭୧ରେ ୭୨୧୨୦ କି.ମି., ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୧୨୩୧୨୦ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୧୮୬୭୯୯କି.ମି.,

୨୦୦୦-୦୧ରେ ୨୫୨୦୦୧ କିମି, ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୪୧୧୬୭୯ କିମି ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୪୪୬୨୩୮ କିମି ସହରା□ଳ ସଡ଼କ ଥିଲା ।

୧୯୭୦-୭୧ରେ ୧୩୦୮୯୩ କି.ମି. ପ୍ରକଳ୍ପ ସଡ଼କ ଥିବା ବେଳେ ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୧୮୫୫୧୧ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୨୦୯୭୩୭ କି.ମି., ୨୦୦୦-୦୧ରେ ୨୨୩୬୬୫ କି.ମି., ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୨୮୧୬୨୮ କି.ମି. ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୩୧୦୯୫୫ କି.ମି. ପ୍ରକଳ୍ପ ସଡ଼କ ଥିଲା ।

୧୯୫୦-୫୧ରେ ୩୯୯୯୪୨ କି.ମି. ମୋଟ ସଡ଼କ ଥିବାବେଳେ ୧୯୬୦-୬୧ରେ ୫୩୨୪୪୭୮ କି.ମି., ୧୯୭୦-୭୧ରେ ୯୧୪୯୭୯ କି.ମି., ୧୯୮୦-୮୧ରେ ୧୪୮୫୪୨୧ କି.ମି., ୧୯୯୦-୯୧ରେ ୨୩୨୭୩୬୨ କି.ମି., ୨୦୦୦-୦୧ରେ ୩୩୭୩୫୨୦ କି.ମି., ୨୦୧୧-୧୨ରେ ୪୬୭୬୮୩୮ କି.ମି. ଓ ୨୦୧୨-୧୩ରେ ୫୨୩୧୯୨୨ କି.ମି. ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଥିଲା ।

ସବୁଜ ରାଜପଥ ନୀତି ଯୋଗୁଁ ଦେଶରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ଅନେକ ମାତ୍ରାରେ ରୋକାଯାଇପାରିବ । ଏହା ଯୋଗୁ ଦେଶରେ ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣା ସଂଖ୍ୟା ହ୍ରାସ ପାଇବ ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକମାନେ ନିଯୁକ୍ତି ପାଇବାର ସୁଯୋଗ ପାଇପାରିବେ ।

ନୂଆ ସବୁଜ ରାଜପଥ ନୀତି ଯୋଗୁଁ ପରିବେଶର ବହୁଳ ଉପକାର ସାଧିତ ହେବ । ଜାତୀୟ ଜଙ୍ଗଲ ନୀତି ଅନୁସାରେ ଦେଶର ମୋଟ ଭୌଗୋଳିକ ଇଲାକାର ୩୩ ପ୍ରତିଶତ ଜଙ୍ଗଲ ବା ବୃକ୍ଷ ବହୁଳ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ । ମାତ୍ର ବିଜ୍ଞପିତ ଜଙ୍ଗଲ ପରିମାଣ ରହିଛି ୨୨ ପ୍ରତିଶତ । ତେଣୁ କେବଳ ବୃକ୍ଷ ରୋପଣ ଦିଗରେ କେବଳ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବ ନାହିଁ ବରଂ ଗଛଗୁଡ଼ିକ କିପରି ବ□ିପାରିବେ ସେଥିପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ଜରୁରୀ ।

ସମସ୍ତ ନୂଆ ପ୍ରକଳ୍ପ ସକାଶେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ ସକାଶେ ଆବଶ୍ୟକ ଜମି ପରିମାଣ ସବିଶେଷ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟରେ ପ୍ରଦର୍ଶିତ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ । ଫଳରେ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ବେଳେ ଦେଖାଦେଉଥିବା ସମସ୍ୟା ରହିବ ନାହିଁ । ଏହାର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ହେଉଛି ଜାତୀୟ ରାଜପଥଗୁଡ଼ିକୁ ସବୁଜିମାରେ ଆଚ୍ଛାଦିତ କରିବା ଏବଂ ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିବାସୀ, ଏନଜିଓ, ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ର, ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ, ସରକାରୀ ସଂସ୍ଥା, ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗକୁ ଏହି ଅଭିଯାନରେ ସାମିଲ କରିବା ।

ଏହି ନୀତି ଯୋଗୁଁ ଜଙ୍ଗଲ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବ୍ୟାପକ ସଫଳତା ହାସଲ ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ଇଚ୍ଛୁକ ଅଂଶଗ୍ରହଣକାରୀ ମଧ୍ୟ ବିଶେଷ ଉପକୃତ ହୋଇପାରିବେ । ପ୍ରତିବର୍ଷ ଶ୍ରେଷ୍ଠ ସଂସ୍ଥାଙ୍କୁ ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇ ସେମାନଙ୍କୁ ପୁରସ୍କୃତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଏହି ଆଭିମୁଖ୍ୟ ଯୋଗୁଁ ଭବିଷ୍ୟତରେ ୧୨ହଜାର ହେକ୍ଟର ଜମି ବୃକ୍ଷରୋପଣ ସକାଶେ ଉପଲବ୍ଧ ହେବ । ନୀତି କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାର ପ୍ରଥମ ବର୍ଷ ୬ହଜାର କିଲୋମିଟର ସଡ଼କରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ କରାଯିବ ବୋଲି ସରକାର ନିଷ୍ପ□ି ନେଇଛନ୍ତି ।

ସାମଗ୍ରିକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଦେଖିଲେ ସବୁଜଭାରତ ଅଭିଯାନ ଜରିଆରେ ଦେଶରେ ପ୍ରଦୂଷଣର ବାସ୍ତବ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରାଯାଇପାରିବ ଏବଂ ଗ୍ରୀନ ହାଉସ୍ ଗ୍ୟାସ୍ ନିର୍ଗମନକୁ ରୋକାଯାଇପାରିବ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଅନେକ ସମ୍ଭାବନା ସୃଷ୍ଟି କରେ ଏବଂ ରାଜପଥ ବିକାଶ ଓ ପରିବେଶ ସୁରକ୍ଷା ଦିଗରେ ଏହା ମହତ ଅବଦାନ ରଖିବ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ସଫଳ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଲେ ସବୁଜ ଭାରତ ଗଠନର ସ୍ୱପ୍ନ ସାକାର ହେବ ଏବଂ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ମୁକ୍ତ ପରିବେଶ ସମ୍ଭବହୋଇପାରିବ । ■■

ପୃଷ୍ଠା୧୮ର ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ

ଉପସଂହାର :

ବ□ମାନର ସମୟର ଆବଶ୍ୟକତା ହେଉଛି ଭି□ଭୂମିଗତ ସଂପ୍ରସାରଣ ଓ ଉନ୍ନତ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ପ୍ରୟୋଗ, ରେଳପଥରେ ବିଦ୍ୟୁତିକରଣ, ଉନ୍ନତମାନର ଜ୍ଞାନ କୌଶଳ ଜରିଆରେ ବିଭିନ୍ନ ନେଟୱାର୍କକୁ ଅପଡେଟ କରିବା ଇତ୍ୟାଦି । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ ଟ୍ରେନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ହେତୁ ବି ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟୁଛି । ପ୍ରମୁଖ ରୁଟ୍‌ରେ ଟ୍ରେନ ସଂଖ୍ୟା ଅଧିକ ହେତୁ ନେଟୱାର୍କ ସମ୍ପ୍ରସାରଣର ଆବଶ୍ୟକତା ଦେଖାଦେଇଛି । ସେହିପରି ନିରାପ□ା, ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ଆରାମଦାୟମ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରଦାନ, ପ୍ରକଳ୍ପ ଯୋଜନା ଓ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ । ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପୁଞ୍ଜିନିବେଶ ସମସ୍ୟା ଗୁରୁତର ହୋଇଛି ଏବଂ ନିବେଶର ଅଭାବ ଯୋଗୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ବାଧାପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇଛି । ସମ୍ପ୍ରସାରଣ ମଧ୍ୟ ହୋଇପାରୁନାହିଁ । ଦେଶର ଲାଇଫ୍‌ଲାଇନ୍ କୁହାଯାଉଥିବା ରେଳବାଇର ଅଭିବୃଦ୍ଧି ନେଇ ଅନେକ ସାଂଗଠନିକ ବିକାଶର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ଏବଂ ଏହାକୁ ଆର୍ଥିକ ଭାବେ ସଶକ୍ତ କରିବାର ସମୟ ଉପଗତ ହୋଇଛି । ■■

** ପୂର୍ବତନ ଅତିରିକ୍ତ ସଦସ୍ୟ, ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ବୋର୍ଡ ।*

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ- ଯାତ୍ରୀ ଓ ମାଲ ପରିବହନ ସାମର୍ଥ୍ୟର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆହ୍ୱାନ

• ବିଜୟ ଦତ

ସୂଚନା ଓ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ପ୍ରୟୋଗ ସକାଶେ ୧୩୧୫ କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ହେବ । ସ୍ୱଦେଶୀ କାରିଗରି ଭି ରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ବିକାଶ କରାଯିବ । ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଗବେଷଣା ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ ଖୋଲାଯିବ ଏବଂ ଗବେଷଣାକୁ ଅଧିକ କ୍ରିୟାଶୀଳ କରାଯିବ । ସ୍ୱଦେଶୀ କାରିଗରିଭି ିରେ ରେଳ ସାମଗ୍ରୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବ ।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ: ଏକ ସିଂହାବଲୋକନ ଓ କ୍ଷେତ୍ରୀୟ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟ:

ଭାରତର ଲାଇଫ୍‌ଲାଇନ୍ କୁହାଯାଉଥିବା ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଯଥେଷ୍ଟ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଆସୁଛି । ଏଠାରେ କୁହାଯାଇପାରେ ଯେ, ସଡ଼କ ପରିବହନ ଜରିଆରେ ଯେତିକି ବିଦ୍ୟୁତ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଉଛି ତାହାର ଏକ ଷଷ୍ଠାଂଶ ବିଦ୍ୟୁତ ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥାଏ । ଅନ୍ୟ ପକ୍ଷରେ ତୈଳ, ନୂଆ ଓ ଅକ୍ଷୟଶକ୍ତି ବ୍ୟତୀତ ବିଦ୍ୟୁତ ଜରିଆରେ ସମ୍ପ୍ରତି ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ମୁଖ୍ୟତଃ ପରିଚାଳିତ । ଅନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ବଜାରରେ ତୈଳ ଦର ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବା ବେଳେ ଭାରତ ବ୍ୟବହାର କରୁଥିବା ତୈଳ ମଧ୍ୟରୁ ସିଂହଭାଗ ଆମଦାନୀ ହିଁ ହୋଇଥାଏ । ଫଳରେ ଦେଶରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆଦର୍ଶ ଭାବେ ପରିଗଣିତ ହୋଇଛି ।

ସଡ଼କ ତୁଳନାରେ ରେଳବାଇରେ ଏକ ତୃତୀୟାଂଶ ଭାଗ ସଠିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ହୋଇଥାଏ । ଜନସଂଖ୍ୟା ବହୁଳ ତଥା ଭୂସମ୍ପଦ ପରିମାଣ କ୍ରମାଗତ ଭାବେ ହ୍ରାସ ପାଉଥିବା ରାଷ୍ଟ୍ର ଭାରତ ପାଇଁ ରେଳବାଇ ବାସ୍ତବରେ ଲାଇଫ୍‌ଲାଇନ୍‌ରେ ପରିଣତ ହୋଇଛି ।

ଟ୍ରେନଯାତ୍ରୀ ତଥା ମାଲ ପରିବହନର ହାର ସମ୍ପ୍ରତି ୧୦ ପ୍ରତିଶତ ଓ ୩୫ ପ୍ରତିଶତ ଥିବାବେଳେ ଏହି ସାମର୍ଥ୍ୟ ବିଶେଷ ଅଧିକ ହୋଇନାହିଁ । ଜାତୀୟ ସ୍ୱାର୍ଥ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଏହି ସାମର୍ଥ୍ୟର ବୃଦ୍ଧି ଆବଶ୍ୟକ ।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ନିଜର ସାମର୍ଥ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ସକାଶେ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଥିବାବେଳେ ଟ୍ରାଫିକ ପରିଚାଳନା କ୍ଷେତ୍ରରେ ସ୍ୱାଧୀନତା ଆବଶ୍ୟକ । ଜାତୀୟ ପରିବହନ କମିଟି ପକ୍ଷରୁ ପ୍ରକାଶିତ ରିପୋର୍ଟରେ ରେଳବାଇର ବିଭିନ୍ନ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟ ଉପରେ ଆଲୋକପାତ କରାଯାଇଛି ।

ସଡ଼କ କ୍ଷେତ୍ରରେ ମାଲ ପରିବହନ

କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ୭୫ରୁ ୯୦ ପ୍ରତିଶତ ବିଦ୍ୟୁତ କମ ଖର୍ଚ୍ଚ କରିଥାଏ ଏବଂ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ୫ରୁ ୨୧ ପ୍ରତିଶତ ବିଦ୍ୟୁତ କମ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥାଏ। ସେହିପରି ସଡ଼କ ପରିବହନ ତୁଳନାରେ ରେଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏନଟିକେଏମ ପିଛା ୨ ଟଙ୍କା କମ ହୋଇଥାଏ। ସେହିପରି କିଲୋମିଟର ପିଛା ୧.୬ ଟଙ୍କା କମ ହୋଇଥାଏ। ରେଳ ପରିବହନ ଜରିଆରେ କିଲୋମିଟର ପିଛା ୧୭ ଗ୍ରାମ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗତ ହେଉଥିବାବେଳେ ସଡ଼କ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ କିଲୋମିଟର ପିଛା ୮୪ ଗ୍ରାମ ନିର୍ଗତ ହୋଇଥାଏ। ରେଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏନଟିକେଏମ ପିଛା ୨୮ ଗ୍ରାମ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗତ ହେଉଥିବାବେଳେ ସଡ଼କ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ୬୪ ଗ୍ରାମ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗତ ହୋଇଥାଏ। ସେହିପରି ରେଳ ଦୁର୍ଘଟଣାରେ ହେଉଥିବା କ୍ଷତିଠାରୁ ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣାରେ କ୍ଷତି ପରିମାଣ ବହୁ ଅଧିକ ହୋଇଥାଏ। ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣାର କ୍ଷତି ପରିମାଣ ୪୫ ଗୁଣ ଅଧିକ ଥାଏ। ସେହିପରି ମାଲ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣାର ମୂଲ୍ୟ ରେଳ ଅପେକ୍ଷା ୮ଗୁଣ ଅଧିକ ହୋଇଥାଏ। ସଡ଼କ ପରିବହନ ତୁଳନାରେ ରେଳବାଇ ଜରିଆରେ ମାଲ ପରିବହନ ଅଧିକ ସୁରକ୍ଷିତ ହୋଇଥାଏ। ସହରା□ଳ ସକାଶେ ରେଳରେ ପରିବହନ ଏନଟିକେଏମ ପିଛା ୨.୮ ଏବଂ କିଲୋମିଟର ପିଛା ଥିଲା ୧.୭। ଅଣସହରା□ଳ କ୍ଷେତ୍ରରେ ରେଳ ପାଇଁ ଏହି ହାର ଥିଲା ଏନଟିକେଏମ ପିଛା ୨.୫ ଏବଂ କିଲୋମିଟର ପିଛା ୧.୭।

ରେଳବାଇକୁ ନୂଆ ରୂପ ଦେବା ପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ କମିଟି ଗଠିତ ହୋଇଛି ଏବଂ ଭି□ଭୂମିର ସୁରକ୍ଷା ଦିଗରେ ଧାନ ଦିଆଯାଇଛି। ରେଳପଥ, ସିଗନାଲିଂ, ଷ୍ଟେସନ, ଟର୍ମିନାଲ, ପିପିପି, ଜମି, ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡର, ସୂଚନା ଏବଂ ଯୋଗାଯୋଗ ପ୍ରଯୁକ୍ତି, ସ୍ୱଦେଶୀ ଜ୍ଞାନକୌଶଳର ବିକାଶ, ନିରାପ□ା, ପାଣି ବ୍ୟବସ୍ଥା, ମାନବ ସମ୍ବଳ ଓ ସଂଗଠନ ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ପୁଞ୍ଜିନିବେଶ କରିବା ପାଇଁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଛି।

ଆସନ୍ତା ୫ ବର୍ଷ ମଧରେ ରେଳବାଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ୫,୬୦,୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା ନିବେଶ ହେବ। ରେଳବାଇର ଆଧୁନିକୀକରଣ ସକାଶେ ଆଧୁନିକୀକରଣ କମିଟିର ସୁପାରିଶ ଅନୁସାରେ ଏହି ଅର୍ଥ ବ୍ୟୟ ହେବ।

ବିଶ୍ୱରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ହେଉଛି ତୃତୀୟ ବୃହ□ମ। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ରହିଛି ୭୦୮୩ଟି ଷ୍ଟେସନ, ୧,୩୧,୨୦୫ଟି ରେଳବାଇ ପୋଲ, ୯ ହଜାର ଇଞ୍ଜିନ, ୫୧,୦୩୦ ପାସେଞ୍ଜର କୋଚ, ୨,୧୯, ୯୩୧ ମାଲପରିବହନ କୋଚ। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ମୋଟ ଦୈର୍ଘ୍ୟ ହେଲା ୬୩, ୯୭୪ କିଲୋମିଟର। ସମ୍ପ୍ରତି ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଦୈନିକ ୧୯ହଜାର ଟ୍ରେନ ଚଳାଉଥିବାବେଳେ ସେଥିରେ ରହିଛି ୧୨ହଜାର ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଟ୍ରେନ ଏବଂ ୭ହଜାର ମାଲଗାଡ଼ି। ରେଳବାଇ ଜରିଆରେ ଦୈନିକ ୨.୬୫ ନିୟୁତ ଟନ ମାଲ ପରିବହନ ହେଉଥିବା ବେଳେ ୨୩ ନିୟୁତ ଯାତ୍ରୀ ଯିବାଆସିବା କରିଥାନ୍ତି। ପ୍ରତିବର୍ଷ ୭୨୦ କୋଟି ଲୋକ ରେଳବାଇକୁ ବ୍ୟବହାର କରିଥାନ୍ତି। ରେଳବାଇରେ ନିଯୁକ୍ତି ପାଇଥିବା କର୍ମଚାରୀ ସଂଖ୍ୟା ୧.୩୬ ନିୟୁତ ଏବଂ ଏହା ଜରିଆରେ ମିଳୁଥିବା ବାର୍ଷିକ ରାଜସ୍ୱ ପରିମାଣ ହେଉଛି ୧,୬୪, ୩୭୪ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଜିଡିପି ପାଇଁ ଅତିରିକ୍ତ ଭାବେ ୧.୫ରୁ ୩ ପ୍ରତିଶତ ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ।

କମିଟି ଦ୍ୱାରା କରାଯାଇଥିବା ପ୍ରମୁଖ ସୁପାରିଶଗୁଡ଼ିକ ମଧରେ ରହିଛି ଅନେକ ପ୍ରସ୍ତାବ ଯାହାକି ରେଳବାଇକୁ ଶକ୍ତିଶାଳୀ କରିବାରେ ସହାୟକ ହେବ। ସୁପାରିଶଗୁଡ଼ିକ ମଧରେ ରହିଛି:

୨୫ ଟନ ଆକ୍ସଲ ଲୋଡରେ ମାଲ ପରିବହନକାରୀ ଟ୍ରେନ ଥିବା ବେଳେ ସେଗୁଡ଼ିକର ଗତି ରହିଛି ଘ□ାପ୍ରତି ୭୫ରୁ ୧୦୦ କିମି। ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ଗତି ରହିଛି ୧୬୦ରୁ ୨୦୦ କିମି। ନିରାପ□ା ପାଇଁ ସହରା□ଳ, ଉପସହରା□ଳ, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବସତିରେ ରେଳଲାଇନ ପାର୍ଶ୍ୱକୁ ବାଡ଼ ଦେବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ। ଏହା ଯୋଗୁଁ କିମି ପିଛା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୪୦ ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା। ଅନ୍ୟ କେତେକ ଇଲାକାରେ ଗାଈ ଗୋରୁଙ୍କ ପ୍ରାଦୁର୍ଭାବ ରୋକିବା ପାଇଁ ମଧ ବାଡ ଦିଆଯିବ। ଏହା ଯୋଗୁ କିମି ପିଛା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୧୦ ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା। ୧୧୨୫୦ ପୋଲକୁ ଶକ୍ତିଶାଳୀ କରାଯିବା ସହ ୧୦୦ ପ୍ରତିଶତ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ପଦ୍ଧତି ଜରିଆରେ ଟ୍ରାକର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରାଯିବ। ଏହା ଯୋଗୁଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୩୩୦୪୬ କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ୫ ବର୍ଷରେ ଏହା ଶେଷ ହେବ। ଟ୍ରେନ ପରିଚାଳନା ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହ ଅଟୋମେଟିକ ବ୍ଲକ ସିଗନାଲିଂ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ। ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ସୁରକ୍ଷା ଲାଗି କ୍ୟାବ ସିଗାନାଲିଂ କରାଯିବ। ଏଥିପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୨୫ ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ୫ବର୍ଷରେ

ଏହା ଶେଷ କରାଯିବ । ରୋଲିଂ ଷ୍ଟକ, ନୂଆ ପିଢ଼ିର ଇଞ୍ଜିନ ନିର୍ମାଣ, ୯୦୦୦ ଓ ୧୨୦୦୦ ହର୍ଷ ପାୱାର ବୈଦ୍ୟୁତିକ ଇଞ୍ଜିନ, ୫୫୦୦ ହର୍ଷ ପାୱାରର ଡିଜେଲ ଚାଳିତ ଇଞ୍ଜିନ, ଟ୍ରାକ୍ସନ ବିକାଶ, ନିର୍ଗମନ, ହାଇସ୍ପିଡ ଏଲଏଚବି କୋଚ, ଉପସହରା□ଳ କୋଚର ଉନ୍ନତି, ହାଇସ୍ପିଡ ଇ□ରସିଟି ଟ୍ରେନ, ହାଇ ପେ-ଲୋଡ ଟ୍ରେନ, ଗ୍ରୀନ ଟଏଲେଟ, ହେଭି ହଲ ଫ୍ରାଏଟ ବଗି ଆଦି ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଉଛି । ଏଥିପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୭୨, ୫୭୧ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ଏହା ଶେଷ ହେବ ।

ଦେଶର ୧୦୦ଟି ପ୍ରମୁଖ ଷ୍ଟେସନକୁ ତ୍ୱରିତ ଆଧୁନିକୀକରଣ କରାଯିବ । ଆସନ୍ତା ୧୦ ବର୍ଷ ମଧରେ ୭୭୦ ଷ୍ଟେସନକୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ କରାଯିବ । ୫୦ଟି ଟର୍ମିନାଲର ବିକାଶ କରାଯିବ । ପ୍ରସ୍ତାବିତ ଷ୍ଟେସନଗୁଡ଼ିକର ପୁନଃବିକାଶ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୧,୧୦,୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲପରିବହନ କରିଡର ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ହେବ ୯୭ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା । ଉଦବୃ□ ଜମି ଓ ଏୟାର ସ୍ପେସ ବାବଦରେ ୫୦ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ କରାଯିବ । ୩୩୩୮ କିମି ବିଶିଷ୍ଟ ପୂର୍ବା□ଳ ଓ ପଶ୍ଚିମା□ଳ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ କରିଡରକୁ ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ନିର୍ମାଣ କରାଯିବ । ସେହିପରି ଉ□ର- ଦକ୍ଷିଣ, ପୂର୍ବ-ପଶ୍ଚିମ, ପୂର୍ବତଟ, ଦକ୍ଷିଣା□ଳ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡର ନିର୍ମାଣ ହେବ । ତେଣୁ ଆସନ୍ତା ୧୦ ବର୍ଷ ମଧରେ ୬୨୦୦ କି.ମି.ର କରିଡର ନିର୍ମାଣ ହେବ । ୨୫ଟନ ଆକ୍ସଲ ଲୋଡ ସକାଶେ ଡିଏଫସିକୁ ପ୍ରାୟ ୬ହଜାର କିଲୋମିଟର ଫିଡର ରୁଟର ଉନ୍ନତି କରାଯିବ । ଏଥିପାଇଁ ବ୍ୟୟ ହେବ ୨,୦୪, ୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା । ପୂର୍ବା□ଳ ଓ ପଶ୍ଚିମା□ଳ ଡିଏଫସିକୁ ୫ବର୍ଷରେ ଶେଷ କରାଯିବ । ସେହିପରି ଉ□ର-ଦକ୍ଷିଣ, ପୂର୍ବ-ପଶ୍ଚିମ, ପୂର୍ବ ତଟ ଓ ଦକ୍ଷିଣା□ଳ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡରକୁ ଆସନ୍ତା ୧୦ ବର୍ଷ ମଧରେ ଶେଷ କରାଯିବ । ୩୫୦ କି.ମି. ଗତିବିଶିଷ୍ଟ ଅହମ୍ମଦାବାଦ-ମୁମ୍ବାଇ ହାଇସ୍ପିଡ ରେଳଲାଇନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ୨୦୧୫-୧୬ ବଜେଟରେ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଛି । ଏଥିପାଇଁ ବ୍ୟୟ ହେବ ୬୦ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ।

କେତେକ ହାଇସ୍ପିଡ ରେଳ କରିଡରକୁ ମଧ ଇତି ମଧରେ ଚୟନ କରାଯାଇଛି । ସେଥିରେ ରହିଛି ୪୫୦ କି.ମି. ଦିଲ୍ଲୀ-ଚଣ୍ଡିଗଡ-ଅମୃତସର କରିଡର, ୬୬୪ କି.ମି. ବିଶିଷ୍ଟ ହାଇଦ୍ରାବାଦ-ବିଜୟୱାଡା-ଚେନ୍ନାଇ କରିଡର, ୧୩୫ କି.ମି. ବିଶିଷ୍ଟ ହାୱଡା-ହଳଦିଆ କରିଡର, ୮୫୦ କି.ମି. ବିଶିଷ୍ଟ ଚେନ୍ନାଇ-ବାଙ୍ଗାଲୋର-କୋଏମ୍ବାଟୁର-ଏର୍ଣ୍ଣାକୁଲମ କରିଡର, ୯୯୧ କି.ମି. ବିଶିଷ୍ଟ ଦିଲ୍ଲୀ-ଆଗ୍ରା-ଲକ୍ଷ୍ନୌ-ବାରଣାସୀ-ପାଟଣା କରିଡର, ୧୯୪ କିମି ବିଶିଷ୍ଟ ଏର୍ଣ୍ଣାକୁଲମ-ତ୍ରିଭେନ୍ଦ୍ରମ କରିଡର ।

ଉପରୋକ୍ତ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ସମ୍ପର୍କରେ ବ୍ୟାପକ ଅନୁଧାନ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ୫୦ରୁ ୯୦ ପ୍ରତିଶତ ନିବେଶ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପନ୍ନ ହୋଇଛି । ୩୪୦ଟି ରେଳଟ୍ରାକ ପ୍ରକଳ୍ପ ମଧରୁ ନୂଆ ଲାଇନ ପରିମାଣ ହେଉଛି ୧୨୯ କି.ମି., ଗଜ ପରିବ□ନ ହେଉଛି ୪୫ କି.ମି., ଦୋହରିକରଣ ହେଉଛି ୧୬୬ କିମି । ୬୬୪୩ କି.ମି. ରେଳପଥକୁ ଦୋହରିକରଣ ନିମନ୍ତେ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ୭୦୦ କି.ମି. ରେଳପଥର ଗଜ ପରିବ□ନ ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ୩୦୯୨ କି.ମି. ବିଶିଷ୍ଟ ୧୫ଟି ନୂଆ ଲାଇନ/ଦୋହରିକରଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ହାତକୁ ନିଆଯାଇଛି । ଆସନ୍ତା ୫ ବର୍ଷରେ ୭୫୦୦ କି.ମି. ରେଳପଥରେ ବୈଦ୍ୟୁତିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ । ଆସନ୍ତା ୫ ବର୍ଷରେ ୧୦ହଜାର କି.ମି. ନୂଆ ରେଳପଥ ନିର୍ମିତ ହେବ । ଯେଉଁ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଅର୍ଥ ଯୋଗାଡ଼ କରାଯାଇପାରୁନାହିଁ ସେହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ସକାଶେ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପାଣ୍ଠି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଉଛି । ଏଥିପାଇଁ ସ୍ୱଚ୍ଛ ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇଛି । ପ୍ରଥମ ଓ ଶେଷ ଲକ୍ଷ୍ୟସ୍ଥଳ ମଧରେ ସଂଯୋଗ ନିମନ୍ତେ ସମସ୍ତ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ।

ବିଭିନ୍ନ ଦୁର୍ଗମ ଇଲାକାକୁ ଟ୍ରେନ ଚଳାଚଳ ନିମନ୍ତେ ବନ୍ଦୋବସ୍ତ କରାଯାଇଥିବା ବେଳେ ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ୨୪ହଜାର କି.ମି. ରେଳପଥ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା ରହିଛି । ସେହିପରି ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ୭୫୦୦ କି.ମି. ରେଳପଥକୁ ଅତିରିକ୍ତ ବିଦ୍ୟୁତିକରଣ କରାଯିବ । ଏଥିପାଇଁ ବ୍ୟୟ ହେବ ୫୩, ୮୨୭ କୋଟି ଟଙ୍କା । ନୂଆ ଲାଇନ ପାଇଁ ବ୍ୟୟ ହେବ ଏକ ଲକ୍ଷ କୋଟି ଟଙ୍କା ।

ସୂଚନା ଓ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ପ୍ରୟୋଗ ସକାଶେ ୧୩୧୫ କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟ ହେବ । ସ୍ୱଦେଶୀ କାରିଗରି ଭି□ରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ବିକାଶ କରାଯିବ । ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଗବେଷଣା ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ ଖୋଲାଯିବ ଏବଂ ଗବେଷଣାକୁ ଅଧିକ କ୍ରିୟାଶୀଳ କରାଯିବ । ସ୍ୱଦେଶୀ କାରିଗରିଭି□ରେ ରେଳ ସାମଗ୍ରୀ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବ । ପ୍ରଶାସନିକ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନରେ ରେଳବାଇ ଗବେଷଣାଗାର ସହାୟତାରେ ବିଶ୍ୱବିଦ୍ୟାଳୟ ସ୍ତରୀୟ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବ । ଏଥିପାଇଁ ମୋଟ ବ୍ୟୟ ହେବ ୪୬୪ କୋଟି ଟଙ୍କା । ନିରାପ□ା ସକାଶେ

ଅତ୍ୟାଧୁନିକ ଟ୍ରାକ ମେସିନ ଖଞ୍ଜାଯିବ । ହ୍ୱିଲ ଇମ୍ପାକ୍ଟ ଲୋଡ ଡିଟେକ୍ଟର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ । ରେଳବାଇ ୱ୍ୱାର୍କସପଗୁଡ଼ିକୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ କରାଯିବ । ଟ୍ରେନ ପ୍ରୋଟେକ୍ସନ ୱାର୍ଣ୍ଣି ସିଷ୍ଟମ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ସହ ଡିଜିଟାଇଜଡ଼ ଓ ଅଲଟ୍ରାସୋନିକ ଫ୍ଲ ଡିଟେକ୍ଟର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ । ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନରେ ଓଭରବ୍ରିଜ ଓ ଅଣ୍ଡରବ୍ରିଜ ନିର୍ମାଣ କରି ଜଗୁଆଳିବିହୀନ ଲେଭଲ କ୍ରସିଂଗୁଡ଼ିକୁ ହଟାଇ ଦିଆଯିବ । କୋଚିଂ ଡିପୋଟଗୁଡ଼ିକୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ କରାଯିବ । ବିପର୍ଯ୍ୟୟ ପରିଚାଳନା ସକାଶେ ଉନ୍ନତ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ । ସୋସିଆଲ ନେଟୱ୍ୱାର୍କ/କ୍ୟାମେରା/ଭିଡ଼ିଓ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ଜରିଆରେ ନିରାପ□ା ଉପରେ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବ । ନିରାପ□ା ସକାଶେ ବ୍ୟୟ ହେବ ୩୯, ୮୩୬ କୋଟି ଟଙ୍କା ।

ଉପରୋକ୍ତ ସମସ୍ତ ଆଧୁନିକୀକରଣ ପ୍ରକଳ୍ପ ସକାଶେ ରେଳବାଇ ବ୍ୟୟ କରିବା ମୋଟ ୫,୬୦, ୩୯୬ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଏହାସହ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିକାଶମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ସକାଶେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଆବଶ୍ୟକ କରେ ୪,୪୨,୬୪୪ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ଏହା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ । ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ରେଳବାଇରେ ନିବେଶ କରାଯିବ ୮,୩୯,୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଏଥିରେ ରହିଛି ଆଧୁନିକୀକରଣ ସକାଶେ ୩,୯୬,୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଏକାଦଶ ଯୋଜନାରେ ୨,୦୩,୦୦୦ କୋଟିଟଙ୍କା ନିବେଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିବା ବେଳେ ୧୦ମ ଯୋଜନାରେ ନିବେଶ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରହିଛି ୮୪ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା । ରେଳବାଇ ପାଇଁ ମୋଟ ବଜେଟ ସହାୟତା ପରିମାଣ ୨୫୦୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା ରହିଥିବାବେଳେ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉତ୍ସରୁ ଆୟ ପରିମାଣ ରହିଛି ୨୦୧୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଧାର ସୂତ୍ରରୁ ୧୦୧୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଣାଯିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ ରହିଥିବାବେଳେ ପିପିପି ଜରିଆରେ ସଂଗୃହିତ ହେବ ୨୨୯୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଲାଭାଂଶ ବାବଦ ରିହାତି ପରିମାଣ ୨୪ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିବାବେଳେ ନିରାପ□ା ପାଣ୍ଠି ବାବଦରେ ବ୍ୟୟ ହେବ ୧୬୮୪୨ କୋଟି ଟଙ୍କା । ରେଳବାଇ ସକାଶେ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଆଧୁନିକୀକରଣ ପାଣ୍ଠି ତିଆରି ହେବ ଏବଂ ଏହା ଜରିଆରେ ରେଳବାଇର ବିକାଶ କରାଯିବ । ରେଳବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ ଜରିଆରେ ପିପିପି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ କରାଯିବ ।

ଭାରତୀୟ ରେଳ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଅଧୀନରେ ରହିଛି ଆଇଆରସିଓଏନ ନାମକ ଏକ ରାଷ୍ଟ୍ରାୟ□ ଉଦ୍ୟୋଗ ଯାହାକୁ ଏପ୍ରିଲ ୨୦୧୨ରେ ଗଠିତ ହୋଇଥିଲା । ରେଳ ଜମି ବିକାଶ କ□ୃପକ୍ଷ ସହ ମିଳିତ ଭାବେ ଏହା ଗଠିତ ହୋଇଥିଲା । ନୂଆ ରେଳ ଷ୍ଟେସନ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା ଏବଂ ବ□ମାନ ଥିବା କେତେକ ଷ୍ଟେସନକୁ ଆଧୁନିକୀକରଣ କରିବା ଥିଲା ଏହାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ।

ରେଳବଜେଟ ୨୦୧୫-୧୬ରେ ମୁମ୍ବାଇ-ଅହମ୍ମଦାବାଦ ପ୍ରଥମ ହାଇସ୍ପିଡ ରେଳ କରିଡର ପ୍ରକଳ୍ପ ନିମନ୍ତେ ବ୍ୟୟ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଛି । ସେହିପରି ରେଳବାଇରେ ବ୍ରଡଗଜ ପଥର ବିହୀନ ଟ୍ରାକ ନିମନ୍ତେ ମଞ୍ଜୁର କରାଯାଇଛି । ମୁମ୍ବାଇ -ଅହମ୍ମଦାବାଦ ମଧ୍ୟରେ ୩୫୦ କି.ମି./ଘ□ା ରେଳ ଚଳାଚଳ କରିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ଉପସହରା□ଳ ରେଳ ଟ୍ରାନଜିଟ ସିଷ୍ଟମରେ ବିରାରରୁ ଚର୍ଚ୍ଚଗେଟ ମଧ୍ୟରେ ପଶ୍ଚିମା□ଳ ଉପସହରା□ଳ କରିଡର ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବ । ରାଇଟସ ପକ୍ଷରୁ ଏ ନେଇ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଛି । ସିଏସଟିଏମ-କଲ୍ୟାଣ ମଧ୍ୟରେ ସମଧରଣର କରିଡର ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବ । ସିଡବ୍ଲୁସି, କନକର, ଡିଏଫସିସିଆଇଏଲକୁ ରିହାତି ହାରରେ କାମ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ।

ଡିସେମ୍ବର ୧୯୮୬ରେ ଆଇଆରଏଫସି ଏକ ରାଷ୍ଟ୍ରାୟ□ କମ୍ପାନୀ ଭାବେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ରେଳମନ୍ତ୍ରଣାଳୟର ବିଭିନ୍ନ ଆବଶ୍ୟକତାଗୁଡ଼ିକୁ ପୂରଣ କରିବା ପାଇଁ ବଜାରରୁ ଟଙ୍କା ଉଠାଇବା ଆଭିମୁଖ୍ୟ ନେଇ ଏହା ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଥିଲା । ଏହା ସହ ରେଳବାଇର ବିକାଶ ଅନ୍ୟତମ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଥିଲା । ୩୧ ମାର୍ଚ୍ଚ ୨୦୧୪ ଯାଏ କମ୍ପାନୀ ୧,୧୨, ୨୬୬ କୋଟି ଟଙ୍କାର ସମ୍ପ□ି ସୃଷ୍ଟି କରିଥିବାବେଳେ ୨୦୧୩-୧୪ରେ ୧୪, ୬୮୬୫ କୋଟି ଟଙ୍କାର ଫାଇନାନ୍ସ କରିବାରେ ସକ୍ଷମ ହୋଇଛି । ଇଞ୍ଜିନ, ୱାଗନ ଓ କୋଚ ତିଆରି ସକାଶେ ଆଇଆରଏଫସି ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛି । ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ପକ୍ଷରୁ ଆଇଆରଏଫସିକୁ ନିୟମିତ ଭାବେ ଲିଜ ପେମେ□ ଦିଆଯାଇଆସୁଛି । ୨୦୧୩-୧୪ରେ ରେଳବିକାଶ ନିଗମକୁ ମଧ ଏହି କମ୍ପାନି ପ୍ରଦାନ କରିଛି ୨୬୨୩ କୋଟି ଟଙ୍କା ।

ମାଧେପୁରାରେ ଇଲେକ୍ଟ୍ରି ଲୋକୋମୋଟିଭ କାରଖାନା ଓ ମାରୱାରାରେ ଡିଜେଲେ ଲୋକୋମୋଟିଭ କାରଖାନା ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି । ମିଳିତ ଉଦ୍ୟୋଗ ଭାବେ ରେଳ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଇକ୍ୱିଟିରେ ୨୬ ପ୍ରତିଶତ ନୁବେଶ କରିଛି । ମାଧେପୁରାରେ ଲୋକୋମୋଟିଭ କାରଖାନା ପ୍ରତିଷ୍ଠା ସହ ନଗର ମଧ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି । ମାଧେପୁରା ଓ ମାରୱାରାରେ ୧୨୦୦ ଏଚପି ଇଲେକ୍ଟ୍ରିକ ଓ ୪୫୦୦/୬୦୦୦

ଏଚପିର ଡିଜେଲ ଲୋକୋମୋଟିଭ କାରଖାନା ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି । ସେହିପରି ଦୁଇଟି ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଡିପୋ ଏବଂ ଗୋଟିଏ ପ୍ରଶିକ୍ଷଣ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ନିର୍ମିତ ହୋଇଛି ।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ୨୬ ପ୍ରତିଶତ ଓ ଏନଟିପିସିର ୭୪ ପ୍ରତିଶତ ଅଂଶଧନରେ ଭାରତୀୟ ରେଳ ବିଜୁଳି ନିଗମ ଲିମିଟେଡ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି । ଆସନ୍ତା ଡିସେମ୍ବରରେ ୧୦୦୦ ମେଗାୱାଟ ସଂପନ୍ନ କୋଇଲାଭି□କ ତାପଜ ବିଦ୍ୟୁତ ପ୍ଲା□ ବିହାରର ନବୀ ନଗରରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହେବ । ପଶ୍ଚିମବଙ୍ଗର ପିଟ ହେଡରେ ଆଦ୍ରାରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହେବ ୧୬୬୯ ମେଗାୱାଟ ସମ୍ପନ୍ନ କୋଇଲାଭି□କ ତାପଜବିଦ୍ୟୁତ ପ୍ଲା□ । ଥାକୁଲି କଲ୍ୟାଣରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହେବ ୪୫୦ ମେଗାୱାଟ ସମ୍ପନ୍ନ ଗ୍ୟାସଭି□କ ପାୱାର ପ୍ଲା□ ।

ଅକ୍ଷୟଶକ୍ତି କ୍ଷେତ୍ରରୁ ଉତ୍ପାଦିତ ୧୦ ପ୍ରତିଶତରୁ ଅଧିକ ବିଦ୍ୟୁତକୁ ବ୍ୟବହାର କରିବା ଲାଗି ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପ୍ରତିଶ୍ରୁତିବଦ୍ଧ । ମହାରାଷ୍ଟ୍ର ଓ ଆନ୍ଧ୍ରପ୍ରଦେଶରୁ ରିହାତି ଭି□ରେ ୨୦୦ ମେଗାୱାଟ ସୌରଶକ୍ତି ଆଣିବାକୁ ରେଳବାଇ ନିଷ୍ପ□ ନେଇଛି । ଅତିରିକ୍ତ ୫୦ ମେଗାୱାଟ ଶକ୍ତି ସୌର ରୁଫ ଟପରୁ ଆଣିବା ପାଇଁ ରେଳବାଇ ଯୋଜନା କରୁଛି ଯେଉଁଥିପାଇଁ ୬୦ କୋଟି ଟଙ୍କାର ସବସିଡି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ଗତ ୬ବର୍ଷ ଧରି ରେଳବାଇର ଟୁଟିକୋରିନଠାରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ପାୱାର ପ୍ଲା□ରୁ ୧୦.୫ ମେଗାୱାଟ ପବନଚାଳିତ ଶକ୍ତି ଉତ୍ପାଦିତ ହେଉଛି । ରାଇଟସର ଅନ୍ୟତମ ସହଯୋଗୀ ସଂସ୍ଥା ରେଳବାଇଭୁକ୍ତ ପରିଚାଳନା କମ୍ପାନୀ ରାଜସ୍ଥାନରେ ଗତ ଏପ୍ରିଲ ୨୦୧୫ରେ ୨୫ମେଗାୱାଟ ପବନଚାଳିତ ଶକ୍ତି ପାଇଁ ଅର୍ଡର ଦେଇଛି ।

ଆନ୍ଧ୍ରପ୍ରଦେଶରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ ପ୍ରକଳ୍ପରୁ ଅତିରିକ୍ତ ୧୩୨ ମେଗାୱାଟ ବିଦ୍ୟୁତ ଉତ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଯୋଜନା ରହିଛି ।

ବିଭିନ୍ନ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡରରେ ମାଲ ପରିବହନର ସାମର୍ଥ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ଦିଲ୍ଲୀ, ମୁମ୍ବାଇ, ଚେନ୍ନାଇ ଓ ହାୱଡାରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ଚତୁଃକୋଣୀ ସଂଯୋଗ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ସ୍ୱର୍ଣ୍ଣ ଚତୁଃକୋଣୀ କୁହାଯାଉଛି ଏବଂ ଏହାର ଅଂଶବିଶେଷ ହେଉଛନ୍ତି ଦିଲ୍ଲୀ-ଚେନ୍ନାଇ ଓ ମୁମ୍ବାଇ-ହାୱଡା ପଥ । ଏହା ଯୋଗୁ ମୋଟ ରେଳପଥ ପରିମାଣ ହୋଇଛି ୧୦୧୨୨କିମି । ଏହାଜରିଆରେ ରେଳବାଇ ୫୫ ପ୍ରତିଶତ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ କରିପାରୁଛି । ପୂର୍ବା□ଳ କରିଡରର ହାୱଡା-ଦିଲ୍ଲୀ ଓ ପଶ୍ଚିମା□ଳ କରିଡରର ମୁମ୍ବାଇ-ଦିଲ୍ଲୀ ପଥ ବ୍ୟସ୍ତ ସାବ୍ୟସ୍ତ ହୋଇଛି ଯାହାର ହାର ହୋଇଛି ୧୧୫ରୁ ୧୫୦ ପ୍ରତିଶତ । ଭି□ଭୂମି ନିର୍ମାଣ ସକାଶେ ବିଦ୍ୟୁତର ଯଥେଷ୍ଟ ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ଏବଂ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ବାଣିଜ୍ୟ ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ଭି□ଭୂମିର ବିକାଶ ଯଥାର୍ଥ ହୋଇଛି । ଏକ୍ଷେତ୍ରରେ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡରର ଭୂମିକା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି ।

ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଭାରତ ସରକାର ପଶ୍ଚିମା□ଳ ଡିଏଫସି କରିଡର (୧୫୦୦ କି.ମି.) ଓ ପୂର୍ବା□ଳ ଡିଏଫସି(୧୮୦୦ କି.ମି.) ନିର୍ମାଣ କରିବା ସକାଶେ ମଞ୍ଜୁର ଦେଇଛନ୍ତି । ପୂର୍ବା□ଳ କରିଡର ପଶ୍ଚିମବଙ୍ଗର ଡାନକୁନିରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ବିହାର, ଉ□ରପ୍ରଦେଶ, ହରିଆନା ଦେଇ ପଞ୍ଜାବର ଲୁଧିଆନାରେ ପହ□ିବ । ପଶ୍ଚିମା□ଳ କରିଡର ଉ□ରପ୍ରଦେଶର ଦାଦ୍ରିରୁ ବାହାରି ମୁମ୍ବାଇର ଜବାହାରଲାଲ ନେହରି ବନ୍ଦରରେ ପହ□ିବ । ଏହା ଦିଲ୍ଲୀ, ହରିଆନା, ରାଜସ୍ଥାନ, ଗୁଜରାଟ ଓ ମହାରାଷ୍ଟ୍ର ଦେଇ ଯିବ । ତେଣୁ ଭାରତର ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲପରିବହନ କରିଡର ଲିମିଟେଡ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟଭି□କ ପ୍ରକଳ୍ପ ଯାହାର ଯୋଜନା ଓ ବିକାଶ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ।

ପୂର୍ବ-ପଶ୍ଚିମ କରିଡର (କୋଲକାତା-ମୁମ୍ବାଇ: ପ୍ରାୟ ୨୦୦୦ କି.ମି.), ଉ□ର-ଦକ୍ଷିଣ କରିଡର (ଦିଲ୍ଲୀ- ଚେନ୍ନାଇ: ପ୍ରାୟ ୨୧୭୩ କି.ମି.), ପୂର୍ବତଟ କରିଡର (ଖଡଗପୁର-ବିଜୟୱାଡା: ପ୍ରାୟ ୧୧୦୦ କି.ମି.), ଦକ୍ଷିଣା□ଳ କରିଡର (ଚେନ୍ନାଇ-ଗୋଆ: ୮୯୦ କି.ମି.) ।

ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ସୁବିଧା ଓ ଭି□ଭୂମି ପ୍ରତିଷ୍ଠା ସହ ଶିଳ୍ପଭି□କ ସହର ପ୍ରତିଷ୍ଠା ସକାଶେ ଦିଲ୍ଲୀ- ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡରର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରହିଛି । ଦିଲ୍ଲୀରୁ ମୁମ୍ବାଇ ଉତ୍ସର୍ଗୀକୃତ ମାଲ ପରିବହନ କରିଡର ଯୋଗୁ ଏହି ଆଶା ସଫଳ ହେବ । ଏହି କରିଡର ଯୋଗୁ ହାଇସ୍ପିଡ ରେଳ ସଂଯୋଗ ସମ୍ଭବ ହେବ ଏବଂ ଡବଲ ଷ୍ଟାକଡ କ□େନର ଯିବା ଆସିବା କରିପାରିବ । ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ପ୍ରତିଯୋଗିତା ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଜରିଆରେ ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ ।

ଡିଏଜଆଇସି ଜରିଆରେ ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ ସମ୍ଭବ ହେବା ସହ ଶିଳ୍ପଭି□କ ଉତ୍ପାଦନ, ନିଯୁକ୍ତି ସୁଯୋଗ, ରପ୍ତାନି ଅଧିକ ହୋଇପାରିବ ଯାହାକି ଜିଡିପି ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାରକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବ ।

ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର ଜରିଆରେ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ଅଧିକ ହେବ । ଜୁଲାଇ ୨୦୧୪ ବଜେଟ ଉପସ୍ଥାପନ ବେଳେ ରେଳମନ୍ତ୍ରୀ ନାନା ପ୍ରକାର ଘୋଷଣା କରିଥିଲେ । ୨୦୦ କିମି ବେଗରେ ଯାଇପାରୁଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଟ୍ରେନ ପ୍ରଚଳନ,

ପ୍ରଯୁକ୍ତିଗତ ଭାବେ ଉନ୍ନତ ବୁଲେଟ ଟ୍ରେନ ପ୍ରଚଳନ କରିବା ପାଇଁ ଘୋଷଣା କରାଯାଇଥିଲା। ମୁମ୍ବାଇ-ଅହମ୍ମଦାବାଦ କରିଡରରେ ହାଇସ୍ପିଡ ଟ୍ରେନ ଯିବା ଆସିବା କରିବା ପାଇଁ ବଜେଟରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇଥିଲା।

ଲଗାତର ୮ ବର୍ଷ ଧରି ରେଳବାଇର ସେହିପରି ଆଖିଦୃଶିଆ ଯାତ୍ରୀ ଭଡ଼ା ଓ ମାଲପରିବହନ ଭଡ଼ା ବୃଦ୍ଧି ପାଇନାହିଁ। ନିକଟରେ ମହିଳା ବରିଷ୍ଠ ନାଗରିକଙ୍କ ବୟସ ସୀମାକୁ ୫୮ ବର୍ଷକୁ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଛି। ଭିନ୍ନକ୍ଷମଙ୍କ ପାଇଁ ନାନା ପ୍ରକାର ସୁବିଧା ରାଜଧାନୀ ଓ ଶତାବ୍ଦୀ ଏକ୍ସପ୍ରେସରେ କରାଯାଇଛି। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର କ୍ରମାଗତ ଅର୍ଥନୈତିକ ଲାଭ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଆସିଛି। ୨୦୧୪-୧୫ରେ ରେଳବାଇରୁ ମୋଟ ୧,୬୪,୩୭୪ କୋଟି ଟଙ୍କା ଆୟ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ୧,୪୯, ୧୭୬କୋଟି ଟଙ୍କା। ଲାଭାଂଶ ପରିମାଣ ଥିଲା ୯୧୩୫ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଡିଭିଡେଣ୍ଡ ପରେ ଲାଭ ପରିମାଣ ଥିଲା ୯୨.୫ ପ୍ରତିଶତ। ୨୦୧୩-୧୪ରେ ରେଳବାଇରୁ ମୋଟ ୧,୪୩, ୭୪୨ କୋଟି ଟଙ୍କା ଆୟ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ବ୍ୟୟ ହୋଇଥିଲା ୧,୨୭, ୨୬୦କୋଟି ଟଙ୍କା। ଲାଭାଂଶ ପରିମାଣ ଥିଲା ୩୭୮୩ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଡିଭିଡେଣ୍ଡ ପରେ ଲାଭ ପରିମାଣ ଥିଲା ୯୭.୮ ପ୍ରତିଶତ।

କେନ୍ଦ୍ରର ଅନେକ ବିଭାଗ ସାଧାରଣତଃ ସବସିଡି ଉପରେ ନିର୍ଭର କରୁଥିବା ବେଳେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ୬.୨୫ ପ୍ରତିଶତ ଡିଭିଡେଣ୍ଡରେ ପରିଚାଳିତ ହେଉଛି। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ୯୧୩୫ କୋଟି ଟଙ୍କାର ରାଜସ୍ୱ ପ୍ରଦାନ କରୁଥିବା ବେଳେ ବିଶ୍ୱ ସ୍ତରରେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇର ଭଡା ସବୁଠାରୁ କମ ରହିଛି। ତେବେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ପାଇଁ ସବୁଠାରୁ ସମସ୍ୟା ହେଲା ଯେ ସ୍ୱାଧୀନତା ପରଠାରୁ ଯଥେଷ୍ଟ ସାମର୍ଥ୍ୟବୃଦ୍ଧି ହୋଇପାରୁନାହିଁ। ୧୯୪୭ ମସିହାରେ ଦେଶରେ ରେଳ ନେଟୱାର୍କ ଥିଲା ୫୩୭୦୦ କିଲୋମିଟର। ଭାରତ ଏପରି ଏକ ଦେଶ ଯିଏକି ନିଜ ଆବଶ୍ୟକତାର ତୈଳ ମଧ୍ୟରୁ ୯୦ ପ୍ରତିଶତ ତୈଳ ଆମଦାନି କରିଥାଏ। ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ବିଦ୍ୟୁତ ବ୍ୟବହାର କରି ଯଥେଷ୍ଟ ଶକ୍ତି ସ□ୟ କରିପାରିଛି। ମାଲ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ରେଳ କୋଏଫିସିଏ□ ୩୦ ପ୍ରତିଶତକୁ ଖସିଆସିଥିବା ବେଳେ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହା ୧୦ ପ୍ରତିଶତକୁ ଖସିଆସିଛି। ଅପରପକ୍ଷେ ୧୯୯୦ ମସିହା ସୁଦ୍ଧା ୪୫୦୦୦ ଆରକେଏମ ନେଟୱର୍କଭି□କ ରାଷ୍ଟ୍ର ଚୀନରେ ରହିଛି ୧୦୭୦୦୦ ଆରକେଏମ ହାଇକ୍ୱାଲିଟି ନେଟୱାର୍କ।

୨୦୧୪-୧୫ରେ ମୋଟ ୬୫, ୪୪୫ କୋଟି ଟଙ୍କା ନିବେଶ ହୋଇଥିବାବେଳେ ବଜେଟ ସହାୟତା ପରିମାଣ ଥିଲା୧୦୧୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉପାୟରେ ସଂଗ୍ରହ ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୫୩୫୦ କୋଟିଟଙ୍କା। ବଜେଟ ବାହାରୁ ସହାୟତା ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୧୭୯୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ରେଳପଥ ନିରାପ□। ପାଣ୍ଠି ପରିମାଣ ଥିଲା ୨୨୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ପିପିପି ବରାଦ ଥିଲା ୬୦୦୫ କୋଟିଟଙ୍କା। ୨୦୧୩-୧୪ରେ ମୋଟ ୬୩, ୩୬୩ କୋଟି ଟଙ୍କା ନିବେଶ ହୋଇଥିବାବେଳେ ବଜେଟ ସହାୟତା ପରିମାଣ ଥିଲା୨୬୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉପାୟରେ ସଂଗ୍ରହ ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୪୨୬୦ କୋଟିଟଙ୍କା। ବଜେଟ ବାହାରୁ ସହାୟତା ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୫୧୩୯ କୋଟି ଟଙ୍କା। ରେଳପଥ ନିରାପ□। ପାଣ୍ଠି ପରିମାଣ ଥିଲା ୨୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ୨୦୧୨-୧୩ରେ ମୋଟ ୬୦, ୧୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା ନିବେଶ ହୋଇଥିବାବେଳେ ବଜେଟ ସହାୟତା ପରିମାଣ ଥିଲା୨୪୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉପାୟରେ ସଂଗ୍ରହ ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୮୦୫୦ କୋଟିଟଙ୍କା। ବଜେଟ ବାହାରୁ ସହାୟତା ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୬୦୫୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ରେଳପଥ ନିରାପ□। ପାଣ୍ଠି ପରିମାଣ ଥିଲା ୨୦୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା।

ରେଳବାଇର ଆଧୁନିକୀକରଣ ସକାଶେ ୨୦୧୨ ଫେବୃଆରୀରେ ସୁପାରିଶ କରାଯାଇଥିଲା। ଏହି କମିଟି ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇଥିଲା ଯେ, ଆସନ୍ତା ୫ବର୍ଷରେ ଆଧୁନିକୀକରଣ ସକାଶେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଖର୍ଚ୍ଚ କରିବାକୁ ହେବ। ସେତେବେଳେ ବାର୍ଷିକ ଯୋଜନା ପରିମାଣ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା ୧୫୦୦୦୦ କୋଟିଟଙ୍କା। ମାତ୍ର ସେହି ବର୍ଷ ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଥିଲା ୬୪୩୦୫ କୋଟି ଟଙ୍କା।

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ହେଉଛି ଅତ୍ୟନ୍ତ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ପରିବହନର ମାଧ୍ୟମ। ଅଧିକାଂଶ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇକୁ ଅଗ୍ରାଧିକାର ଦେଇଥାନ୍ତି। ତେଣୁ ମାଲ ଓ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନକୁ ଅଧିକ ସୁସଂହତ କରିବା ସକାଶେ ରେଳବାଇର ଆଧୁନିକୀକରଣ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ। ତେବେ ରେଳବାଇର ସାମର୍ଥ୍ୟକୁ ବୃଦ୍ଧି କରାନଯିବା ଯୋଗୁ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ୧୯୪୭ରେ ୮୦ ପ୍ରତିଶତରୁ ସମ୍ପ୍ରତି ୧୦ପ୍ରତିଶତକୁ ଖସିଆସିଛି। ସେହପରି ମାଲ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ

ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ ୩୫ପୃଷ୍ଠାରେ

ଭି ିଭୂମି: ଉ ର ପୂର୍ବା ଳର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତିମୂଳକ ବିକାଶର ପ୍ରମୁଖ ମାର୍ଗ

• ଆନନ୍ଦ କୁମାର

ଉ ର ପୂର୍ବା ଳରେ ଅଜସ୍ର ଭୌଗଳିକ ସମ୍ପଦ ଭରି ରହିଛି । ଏହି ଇଲକାରେ ଅନେକ ପ୍ରକାର ମୃ ିକା ଦେଖାଯାଏ । କଠିନ ପ୍ରସ୍ତରଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ନାନା ପ୍ରକାର ଖଣିଜ ପଦାର୍ଥ ଏଠାରେ ଭରି ରହିଛି । କଠିନ ପ୍ରସ୍ତର କାଟିବା ସହ ମୃ ିକା ଇଲାକାକୁ ପରିବ୍ୟାପ୍ତ କରାଯାଇପାରୁଛି । ତେବେ ଭି ିଭୂମି ନିର୍ମାଣ, ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନାନା ପ୍ରକାର ଆହ୍ୱାନ ଦେଖାଯାଏ ।

ଉ□ର ପୂର୍ବା□ଳର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ନିହାତି ଆବଶ୍ୟକ । ଜମି, ଖଣି, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମ୍ପଦ ଓ ମାନବ ଶକ୍ତି ଆଦି ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ପାଇଁ ଅପରିହାର୍ଯ୍ୟ । ଏହି କ୍ଷେତ୍ରଗୁଡ଼ିକ ଜରିଆରେ ସମ୍ବଳର ସଦୁପଯୋଗ ହେବା ସହ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ହେବ ଏବଂ ମାନବ ସମ୍ବଳର ସଦୁପଯୋଗ ହେବ । ଏହା ଜରିଆରେ ନିଯୁକ୍ତି ସୃଷ୍ଟି ହେବା ସହ କୁଶଳୀ, ଅର୍ଦ୍ଧକୁଶଳୀ ଓ ଅଣକୁଶଳୀ ବ୍ୟକ୍ତିମାନେ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ଜରିଆରେ ନିଯୁକ୍ତି ପାଇପାରିବେ । ଏହାଛଡ଼ା ଦୁର୍ଗମ, ପଛୁଆ ଓ ଅବହେଳିତ ଇଲାକାର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏମାନେ ଭାଗୀଦାରି ହୋଇପାରିବେ ।

ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ବିକାଶ କୌଣସି ସାଧାରଣ କଥା ନୁହେଁ । ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅନେକ ପ୍ରତାର ପ୍ରତିବନ୍ଧକ ଦେଖାଦେଇଥାଏ ଯାହାର ସଫଳ ମୁକାବିଲା ଆବଶ୍ୟକ । ବର୍ଷ ବର୍ଷ ଧରି ଅବହେଳାର ଶିକାର ହୋଇଆସିଥିବାରୁ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ଲୋକମାନେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କୁ ସମାଲୋଚନା କରିଆସିଛନ୍ତି । ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ କଚ୍ଛପ ଗତିରେ ଚାଲୁଥିବାରୁ ଏହି ଅ□ଳର ଲୋକମାନେ ଅନ୍ୟକୁ ଦୋଷ ଦେଇଥାନ୍ତି । ଏହା ସହ ଏହି ଅ□ଳ ଭି□ିଭୂମି ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପଛରେ ରହିଥିବାରୁ ଏହାର ପ୍ରଭାବ ଲୋକଙ୍କ ଉପରେ ପଡ଼ିଥାଏ । ଦୀର୍ଘ ଦିନ ଧରି ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳ ଅବହେଳିତ ହୋଇ ରହିଆସିଛି ଏବଂ ଭି□ିଭୂମି କ୍ଷେତ୍ରର ବିକାଶ ନ ଘଟିବା ଯୋଗୁ ଏହି ଅ□ଳ ବିକାଶର ସ୍ୱପ୍ନ ଦେଖିପାରିନାହିଁ ।

ତେବେ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ବିକାଶ ପାଇଁ ଉଭୟ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାରମାନେ କ୍ରମାଗତ ଚେଷ୍ଟା କରିଆସିଛନ୍ତି । ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ପାଇଁ ନାନା ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ୨୦୧୪ ଜୁଲାଇ ୧୮ରେ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ପକ୍ଷରୁ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ସଡ଼କ ଓ ରାଜପଥର ବିକାଶ ସକାଶେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଓ ଭି□ିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ ଗଠନ

କରିଥିଲା । ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ ଓ ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିବାସୀଙ୍କ ବିଭିନ୍ନ କ୍ଷେତ୍ରୀୟ ବିକାଶ ଦିଗରେ କେନ୍ଦ୍ର ବିଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛି । ପରିବର୍ଦ୍ଧିତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଯୋଗୁ ସମଗ୍ର ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ଅନେକ ଦୁର୍ଗମ ଇଲାକାକୁ ଯୋଗାଯୋଗ କରାଯାଇପାରିଛି ଏବଂ ଆନ୍ତଃସୀମା ବାଣିଜ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସମୃଦ୍ଧି ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଛି । ଏହାଦ୍ୱାରା ଭାରତର ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ସୀମାରେ ମଧ୍ୟ ବାଣିଜ୍ୟ କାରବାର ବୃଦ୍ଧି ପାଇପାରିଛି ।

ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ଅଜସ୍ର ଭୌଗୋଳିକ ସମ୍ପଦ ଭରି ରହିଛି । ଏହି ଇଲକାରେ ଅନେକ ପ୍ରକାର ମୃ□ିକା ଦେଖାଯାଏ । କଠିନ ପ୍ରସ୍ତରଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ନାନା ପ୍ରକାର ଖଣିଜ ପଦାର୍ଥ ଏଠାରେ ଭରି ରହିଛି । କଠିନ ପ୍ରସ୍ତର କାଟିବା ସହ ମୃ□ିକା ଇଲାକାକୁ ପରିବ୍ୟାପ୍ତ କରାଯାଇପାରୁଛି । ତେବେ ଭି□ିଭୂମି ନିର୍ମାଣ, ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନାନା ପ୍ରକାର ଆହ୍ୱାନ ଦେଖାଯାଏ । ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭି□ିଭୂମି ଭି□ିକ କମ୍ପାନୀଗୁଡ଼ିକ ନାନା ପ୍ରକାର ଆହ୍ୱାନର ସମ୍ମୁଖୀନ ହୋଇଥାନ୍ତି । ସେମାନଙ୍କ ପାଇଁ ନିରାପ□ା ପ୍ରମୁଖ ଆହ୍ୱାନ ସୃଷ୍ଟି କରିଥାଏ । ମୁଣ୍ଡଜାମିନ, ଦାଦାବଟି ଆଦି ଏହି ଅ□ଳ ପାଇଁ ପ୍ରମୁଖ ସମସ୍ୟାର କାରଣ ହୋଇଥାଏ । ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ଅନେକ ଦୁର୍ଗମ ଇଲାକା ରହିଛି ଏବଂ ନିର୍ମାଣ ସାମଗ୍ରୀ ଯୋଗାଣରେ ଅଭାବ, କୁଶଳୀ ଶ୍ରମିକଙ୍କ ଅଭାବ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମ୍ବଳର ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ଭି□ିଭୂମି କାର୍ଯ୍ୟ ବ୍ୟାହତ ହୋଇଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ଏକକ ଦୃଷ୍ଟିଭଙ୍ଗୀ ପୋଷଣ କରିବା ସହ ଆହ୍ୱାନଗୁଡ଼ିକର ମୁକାବିଲା ଦିଗରେ ସରକାର ବ୍ରତୀ ହୋଇଛନ୍ତି । ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ, ରେଳପଥ ନିର୍ମାଣ, ରେଳ ଓ ସଡ଼କ ପୋଲ ନିର୍ମାଣ, ଟନେଲ ଆଦି ନିର୍ମାଣ, ଅପ୍ଟିକାଲ ଫାଇବର ବିଛାଇବା, ରେଳ କରିଡର ଆଦି ହେଉଛି ଏକକ ବିକାଶର ମାର୍ଗ ।

ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଓ ଶିଳ୍ପଭି□ିକ ପାର୍କ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଥିବା ବେଳେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ଏହା ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା ପାଇଁ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ରହିଛି । ପ୍ରଶାସନ ଓ ଯୋଜନା ରୂପାୟନକାରୀ ଏହି ସବୁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଉପରେ ବିଚାରବିମର୍ଶ କରୁଛନ୍ତି । ଭି□ିଭୂମିର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ର ଯଥା ବେସାମରିକ ବିମାନ ଚଳାଚଳ, ଯୋଗାଯୋଗ, ଶିକ୍ଷା, ଶକ୍ତି, ପରିବହନ, ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ସହ ପର୍ଯ୍ୟାୟ କ୍ରମେ ଏହାର ବିକାଶ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଛି । ଆସନ୍ତା ୩୦ରୁ ୪୦ ବର୍ଷର ଯୋଜନାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ବିକାଶମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଜାରି ରହିଛି ଏବଂ ଅର୍ଥନୈତିକ, ପରିବେଶ, ସାମାଜିକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳକୁ ସମୃଦ୍ଧ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ଏକକ ଓ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟ ଭି□ିରେ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ବିକାଶ ପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଥିବାବେଳେ ଏହା ଯେପରି ସ୍ଥାନୀୟ ଇଲାକାର ବିକାଶ କରିବ ଏବଂ ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ଭାବେ ନାନା ପ୍ରକାର ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ କରିବ ତାହା ଉପରେ ଜୋର ଦିଆଯାଉଛି । ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ସହ ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ପ୍ରକଳ୍ପ ଜରିଆରେ ଯେପରି ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ବିକାଶ ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଉଛି । ସାମାଜିକ ଆବଶ୍ୟକତା ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ଅବସ୍ଥା ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ବିକାଶ ଓ ଭି□ିଭୂମି ବିଷୟ ଚିନ୍ତା କରାଯାଉଛି । ତେଣୁ ଭି□ିଭୂମି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିବେଶ ସର୍ବଦା ବାସ୍ତବତା ଭି□ିରେ ହେବା ସହ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟଭି□ିକ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ସକାଶେ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯିବା ସହ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଏହି ନୂଆ ପ୍ରଯୁକ୍ତି ବିଶେଷ କରି ଦୀର୍ଘସ୍ଥାୟୀ ହେବା ସହ ସାମାଜିକ ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ଭି□ିଭୂମିକୁ ସୁଦୃଢ଼ କରିବାରେ ସହାୟକ ହୋଇଥାଏ । ଏହା ସହ ପ୍ରଯୁକ୍ତିଗୁଡ଼ିକୁ ସ୍ୱଦେଶୀକରଣ କରିବା ସହ ପ୍ରସ୍ତୁତି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିୟୋଜିତ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ଓ ସାମଗ୍ରୀଗୁଡ଼ିକୁ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ଦିଗରେ ପ୍ରୟୋଗ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ନୂଆ ପ୍ରଯୁକ୍ତି ଯେପରି ଦୀର୍ଘସ୍ଥାୟୀ ଓ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ହୋଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯିବା ସହ ଏହାର ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ସାମାଜିକ, ଅର୍ଥନୈତିକ ଓ ପରିବେଶଗତ ମୂଲ୍ୟ ଯେପରି ଦୀର୍ଘସ୍ଥାୟୀ ହୋଇପାରିବ ସେଥିପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ମୃ□ିକାର ଗୁଣବ□ାର ସୁରକ୍ଷା, ଢାଲୁ ଅ□ଳଗୁଡ଼ିକର ସୁରକ୍ଷା, ତୁରନ୍ତ ପୋଲ ନିର୍ମାଣ, ଟନେଲ ନିର୍ମାଣ ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ନୂଆ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇପାରିବ । ମୃ□ିକାର ସ୍ଥିତାବସ୍ଥା ରକ୍ଷା କରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଯେପରି ବିଷ ପ୍ରକ୍ରିୟାର ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ସେଥିପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ସକାଶେ କ□୍ରାକ୍ଟର ଓ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ଯୋଗାଣକାରୀମାନଙ୍କୁ ସହଜ କିସ୍ତିରେ ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା ଯୋଗାଇଦିଆଯାଇଥାଏ । ସେମାନେ ଯେପରି ପ୍ରକଳ୍ପରେ ମାନବଶକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର କରିପାରିବେ ଏବଂ ଭି□ିଭୂମି

ବିକାଶ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ସେମାନଙ୍କୁ ସାମିଲ କରାଯାଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ। ସହଜ କିସ୍ତିରେ ଋଣ ଯୋଗାଇବାପାଇଁ ନାନା ପ୍ରକାର ଆର୍ଥିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି। ଏହାଦ୍ୱାରା ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳ ପ୍ରତି ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା ଅଧିକ ହୋଇପାରିବ।

ଏହି ସବୁ ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ପାଇଁ ହୁଏତ ଏକ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳ ଭି□ିଭୂମି ପାଣ୍ଠି ଗଠନ କରିବା ଜରୁରୀ ହୋଇଥାଇପାରେ। ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ସକାଶେ ତଥା ବିଭିନ୍ନ ଭି□ିଭୂମିଗତ ପ୍ରକଳ୍ପର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ସକାଶେ ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ସଂସ୍ଥା ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯଥା ଇପିସି, ଆନୁଇଟି ବା ହାଇବ୍ରିଡ ଆନୁଇଟି ପରି କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଗ୍ରହଣ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ।

ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତିମୂଳକ ବିକାଶ ଲାଗି ଉଭୟ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାର କୁଶଳୀ ବା ଅର୍ଦ୍ଧକୁଶଳୀ ମାନବ ଶକ୍ତି ବା ମ୍ୟାନେଜର ବା ଯନ୍ତ୍ରପାତି ଚାଳକମାନଙ୍କ ଉପରେ ନିର୍ଭର କରିବା ଅନୁଚିତ। ଉଭୟ ସରକାର ସ୍ଥାନୀୟ ଅ□ଳର କ□ାକ୍ଟରମାନଙ୍କ ସହାୟତାରେ ହିଁ ବିକାଶମୂଳକ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ। ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ୟାକେଜ ସକାଶେ ଏହା ବାସ୍ତବରେ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇପାରିବ। ଏପରି କିଛି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯେପରି ସ୍ଥାନୀୟ କ□ାକ୍ଟରମାନେ ନିଲାମ ପ୍ରକ୍ରିୟାରେ ଭାଗ ନେଇପାରିବେ। ଅଳ୍ପ କିଛି ସହାୟତା ପ୍ରଦାନ କରାଗଲେ ସ୍ଥାନୀୟ କ□ାକ୍ଟରମାନେ ଉପକୃତ ହୋଇପାରିବେ ଏବଂ ସେମାନେ ବୃହତ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଆଗଭର ହେବେ। ଯାହାକି ସ୍ଥାନୀୟ ଅ□ଳ ପାଇଁ ବିଶେଷ ସହାୟକ ହେବ। ଏହି ଅ□ଳର ଅର୍ନ୍ତଭୁକ୍ତିମୂଳକ ବିକାଶ ପାଇଁ ସ୍ଥାନୀୟ ଯୁବକ ଓ କ□ାକ୍ଟରମାନଙ୍କ ବିକାଶ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ। କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଭବିଷ୍ୟତ ଯୋଜନା ଗ୍ରହଣ କରି ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ ଓ ପ୍ରଶାସନିକ ସମାଧାନ କରାଯାଇ ବିକାଶମୂଳକ ପଦକ୍ଷେପକୁ ଆଗେଇ ନେବା ଦରକାର। ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଓ ଭି□ିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ ପରି କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ସଂସ୍ଥା ବିଭିନ୍ନ ଭାବେ ଦୂରଦୃଷ୍ଟି ସହ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମଗୁଡ଼ିକୁ ରୂପାୟିତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ।

୧୮ ଜୁଲାଇ ୨୦୧୪ରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଥିଲା ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଓ ଭି□ିଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମ ଲିମିଟେଡ। ଏହାର ପ୍ରକୃତରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥିଲା ୨୨ ସେପ୍ଟେମ୍ବର ୨୦୧୪ରେ। ଏହାର ବାସ୍ତବ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ଥିଲା ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର କିପରି ବିକାଶ ସାଧନ ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳ ପ୍ରତି ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଇ ଏହାର ଭି□ିଭୂମି ସୁଦୃଢ଼ ଜରିଆରେ ଜାତୀୟ ବିକାଶରେ ପ୍ରମୁଖ ଭାଗୀଦାରି କରିପାରିବ। ଗୋଷ୍ଠୀଭି□ିକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଜରିଆରେ ତଥା ସ୍ୱଚ୍ଛତା ଭାବେ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ ରୂପାୟନ କରିବା ହେଉଛି ଏହି ନିଗମର ବାସ୍ତବ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ।

ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶନାମା ଅନୁସାରେ ଭି□ିଭୂମି ପରିଚାଳନା କମ୍ପାନୀ ବା କ□ୃପକ୍ଷଗୁଡ଼ିକ କୌଶଳ ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ। ପ୍ରଥମେ ସେମାନେ ଇ-ସାମଗ୍ରୀ, ଇ-ଅଫିସ, ଇ-ଟେଣ୍ଡରିଂ, ଇ-ମନିଟରିଂ, ଇ-ଆସେସ ଆଦି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁସାରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ସହ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷେତ୍ରରେ ପାରଦର୍ଶିତା ଓ ସ୍ୱଚ୍ଛତା ରକ୍ଷା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ। ସେହିପରି ଭି□ିଭୂମି ବ୍ୟବସାୟକୁ ନିଶ୍ଚିତ କିରବା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଅଂଶୀଦାର ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଓ ବିଧିଗୁଡ଼ିକୁ ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ। କର୍ମଚାରୀ ଓ ଅଂଶୀଦାରମାନଙ୍କ ସାମର୍ଥ୍ୟର ବିକାଶ ନିମନ୍ତେ ସେମାନେ କାର୍ଯ୍ୟକରିବେ। ସେମାନେ ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର କରି ପ୍ରକଳ୍ପ ରୂପାୟନ କରିବେ। ଡିଜାଇନ ପ୍ରସ୍ତୁତି, ଦୀର୍ଘସ୍ଥାୟିତ୍ୱ, ତ୍ୱରିତ ସମ୍ପନ୍ନ, ମୂଲ୍ୟ ହ୍ରାସ, ନିରାପ□ା ରକ୍ଷା, ପରିବେଶର ସୁରକ୍ଷା ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେଇ ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକଳ୍ପକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ଦରକାର। ସମସ୍ତ ଅଂଶୀଦାର ଯଥା ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ବିଭିନ୍ନ ବିଶେଷଜ୍ଞ ଓ ପ୍ରମୁଖ ଗବେଷଣା ସଂସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରି ବୈଜ୍ଞାନିକ ଓ ନୂତନ ପ୍ଲାଟଫର୍ମ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ। ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ପରି କମ୍ପାନୀଗୁଡ଼ିକର ଅଙ୍ଗୀକାର ଓ ପ୍ରତିବଦ୍ଧତା ଜରିଆରେ ବିବାଦର ତ୍ୱରିତ ସମାଧାନ ହେବା ସହ ବିନା କାରଣରେ ବିବାଦ ସୃଷ୍ଟି ପ୍ରକ୍ରିୟାକୁ ଦୂର କରାଯାଇପାରିବ। ସେମାନେ ନିୟମିତ ଭାବେ ବିଭିନ୍ନ ଅଂଶୀଦାରମାନଙ୍କ ସହ ନିୟମିତ ପରାମର୍ଶ କରି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟ ଆଗେଇ ନେବା ଆବଶ୍ୟକ। ଗୋଟିଏ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ଗୋଟିଏ ଅଭିଯାନ ଭାବେ ସମସ୍ତେ ଏକାଗ୍ର ଭାବେ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳର ବିକାଶ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ।

ସମସ୍ତ ଜଟିଳ ପ୍ରଯୁକ୍ତିଗତ ସମ୍ବଳ ଓ ଯନ୍ତ୍ରପାତିକୁ ଏକତ୍ରିକରଣ କରି ସର୍ବସାଧାରଣଙ୍କ କଲ୍ୟାଣରେ ନିୟୋଜିତ କରିବା ପାଇଁ ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ନିୟୋଜିତ ସମସ୍ତ କମ୍ପାନିଙ୍କୁ ନିଷ୍ପ□ି ନେବାକୁ ପଡ଼ିବ। ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ଭି□ିଭୂମିଗତ ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ତ୍ୱରାନ୍ୱିତ କରିବା ପାଇଁ ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ଯେଉଁ ନୀତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରୁଛି ତାହାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ। ଉ□ରପୂର୍ବା□ଳରେ ନିର୍ମାଣ

କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଆଗେଇନେବା ପାଇଁ ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ଆସାମ, ଅରୁଣାଚଳ ପ୍ରଦେଶ, ମଣିପୁର, ନାଗାଲାଣ୍ଡ, ତ୍ରିପୁରା, ମେଘାଳୟ ଓ ମିଜୋରାମରେ ଶାଖା ଖୋଲିଛି ।

ବ□ମାନ ସୁଦ୍ଧା ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ୧୦୮ଟି ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିଥିବାବେଳେ ମୋଟ ୭୪୦୦ କିମିର ରାଜପଥ ପ୍ରାୟ ଏକ ଲକ୍ଷ କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ନିର୍ମିତ କରିବ । ଗଠନର ପ୍ରଥମ ବର୍ଷରେ ହିଁ ଏନଏଚଆଇଡିସିଏଲ ୬୪୪୬ କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ୬୦୦ କିଲୋମିଟର ବିଶିଷ୍ଟ ୧୮ଟି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରିଛି । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ସମ୍ପର୍କରେ ଏଠାରେ ବିବରଣୀ ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା ।

ତ୍ରିପୁରାରେ ମୋଟ ୨ଟି ପ୍ୟାକେଜ ଘୋଷିତ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୧୨୨ କିଲୋମିଟର ରାଜପଥ ନିର୍ମିତ ହେଉଛି ଏବଂ ଏହାର ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ପରିମାଣ ହେଲା ୮୭୯ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଆସାମରେ ମୋଟ ୧୦ଟି ପ୍ୟାକେଜ ଘୋଷିତ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୮୨ କିଲୋମିଟର ରାଜପଥ ନିର୍ମିତ ହେଉଛି ଏବଂ ଏହାର ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ପରିମାଣ ହେଲା ୪୦୦୮ କୋଟି ଟଙ୍କା । ମେଘାଳୟରେ ଗୋଟିଏ ପ୍ୟାକେଜ ଘୋଷିତ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୬୨ କିଲୋମିଟର ରାଜପଥ ନିର୍ମିତ ହେଉଛି ଏବଂ ଏହାର ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ପରିମାଣ ହେଲା ୨୯୨ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଅରୁଣାଚଳ ପ୍ରଦେଶରେ ମୋଟ ୫ଟି ପ୍ୟାକେଜ ଘୋଷିତ ହୋଇଥିବାବେଳେ ୧୩୪ କିଲୋମିଟର ରାଜପଥ ନିର୍ମିତ ହେଉଛି ଏବଂ ଏହାର ବ୍ୟୟ ଅଟକଳ ପରିମାଣ ହେଲା ୧୩୭୯ କୋଟି ଟଙ୍କା ।

୨୦୧୫-୧୬ରେ କମ୍ପାନି ୮ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ୮୦୦ କି.ମି. ରାଜପଥ ନିର୍ମାଣ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇଛି । ୨୦୧୬-୧୭ରେ ୫୦ ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କା ବ୍ୟୟରେ ୪୯୦୦ କିଲୋମିଟର ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣ କରିବା ପାଇଁ କମ୍ପାନି ପ୍ରସ୍ତାବ ଦେଇଛି ।

ଭି□ଭୂମିର ବିକାଶ ହେଉଛି ଉଭୟ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ମିଳିତ ଦାୟିତ୍ୱବୋଧର ପରିପ୍ରକାଶ । ଜମି ଯୋଗାଇଦେବା ସହ ଜଙ୍ଗଲ ସଂକ୍ରାନ୍ତ ମଞ୍ଜୁରି ଦେବା ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ହାତରେ ନ୍ୟସ୍ତ ଥିବାବେଳେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପରି ବୃହତ ପ୍ରକଳ୍ପ କ୍ଷେତ୍ରରେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଭୂମିକା ଅଧିକ ହୋଇଥାଏ । ଗୋଟିଏ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରଖି ଯଦି ଉଭୟ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାର କାର୍ଯ୍ୟ ନ କରିବେ ତେବେ ବିକାଶର ଗୋଟିଏ ଲକ୍ଷ୍ୟ କେବେ ବି ପୂରଣ ହୋଇପାରିବ ନାହିଁ । ତେଣୁ ଗୋଟିଏ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଗୋଟିଏ ଅଭିଯାନ ପାଇଁ ଉଭୟ କେନ୍ଦ୍ର ଓ ରାଜ୍ୟ ମିଳିତ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବେ ।

ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ କରିବାରେ ବିଳମ୍ବ, ଜଙ୍ଗଲ ମଞ୍ଜୁରି ଦେବାରେ ଅବହେଳା, ଚୁକ୍ତି ଅନୁସାରେ କାର୍ଯ୍ୟାଦେଶ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ଅଯଥା ବିଳମ୍ବ, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମସ୍ୟାଗୁଡ଼ିକର ସମାଧାନରେ ବିଫଳତା, ଉପଯୁକ୍ତ ପାଣ୍ଠିର ଅଭାବ ଆଦି କାରଣରୁ ଅନେକ ପ୍ରକଳ୍ପ ଆରମ୍ଭ ହୋଇପାରେନାହିଁ ଏବଂ ଏହାର ଫଳ ଏହା ହୁଏ ଯେ ବିକାଶ ସମ୍ଭବ ହୁଏନାହିଁ । ଏଥିପାଇଁ ଉ□ର ପୂର୍ବା□ଳର ବିକାଶ ଲାଗି ମିଳିତ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରାଗଲେ ବିକାଶ ପଥରେ ଉ□ର ପୂର୍ବା□ଳ ଆଗେଇଯାଇପାରିବ । ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଓ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ମଧ୍ୟରେ ଉପଯୁକ୍ତ ସମନ୍ୱୟ ରହିପାରିଲେ କୌଣସି ସମସ୍ୟା ରହିପାରିବ ନାହିଁ । ଉ□ର ପୂର୍ବା□ଳରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପରିମାଣର ଜମି ରହିଛି । ସେବା କ୍ଷେତ୍ର ଉତ୍କୃଷ୍ଟ ଏବଂ ଯଥେଷ୍ଟ ମାନବ ଶକ୍ତି ରହିଛି । ତେଣୁ ଏହି ଅ□ଳର ଆର୍ଥିକ ପ୍ରଗତି ଲାଗି ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ଗ୍ରହଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ପ୍ରଯୁକ୍ତିର ପ୍ରୟୋଗ, ଆର୍ଥିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା, ସାମର୍ଥ୍ୟର ବିକାଶ, ସ୍ୱଳ୍ପକାଳୀନ ଓ ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ପାଣ୍ଠି ଯୋଗାଡ଼ ଜରିଆରେ ଉ□ର ପୂର୍ବା□ଳକୁ ବିକାଶର ପଥରେ ଅବଧାରିତ କରାଯାଇପାରିବ । ■■

** ନିର୍ଦ୍ଦେଶକ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଓ ଭି□ଭୂମି ବିକାଶ ନିଗମର ପ୍ରତିଷ୍ଠାତା ପରିଚାଳନା*

ପୃଷ୍ଠା୩୧ର ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ

୧୯୪୭ରେ ୮୦ ପ୍ରତିଶତରୁ ଏବେ ୩୦ ପ୍ରତିଶତକୁ ଖସିଆସିଛି । ଏଥିପାଇଁ ରେଳବାଇକୁ ଅଧିକ ଶକ୍ତିଶାଳୀ କରିବା ସହ ଏହାର ନେଟୱାର୍କ ପରିବ୍ୟାପ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଜାତୀୟ ସ୍ୱାର୍ଥ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ସରକାର ଏକ୍ଷେତ୍ରରେ ଅଧିକ ନିବେଶ ଯୋଜନା କରୁଛନ୍ତି ।

ଡିଏଫସିସିଆଇଏଲ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରି ବିଭିନ୍ନ ମାଲ ପରିବହନ ପ୍ରକଳ୍ପ ନିମନ୍ତେ ସରକାର ଚିନ୍ତା କରୁଛନ୍ତି । ହାଇସ୍ପିଡ କରିଡର ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରି ପିପିପି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ରେଳବାଇକୁ ଅଧିକ ଶକ୍ତିଶାଳୀ କରିବା ସହ ଏହି କ୍ଷେତ୍ରକୁ ଅଧିକ ସହାୟତା କରିବା ପାଇଁ ସରକାର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରଖିଛନ୍ତି । ଏକ ପରିବେଶ ଅନୁକୂଳ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ନେଟୱାର୍କର ସାମର୍ଥ୍ୟ ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇପାରିଲେ ଏହା ସମସ୍ତଙ୍କ ଲାଗି ଅଗ୍ରାଧିକାରର କ୍ଷେତ୍ରରେ ପରିଗଣିତ ହୋଇପାରିବ । ■■

ରାଜପଥର ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ

• ଆଦିତ୍ୟନାରାୟଣ ଦାଶ

ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ସମୟରେ ପରିବେଶ ସନ୍ତୁଳନ ପ୍ରତି ବିଶେଷ ଧ୍ୟାନ ଦିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । ସାଧାରଣତଃ ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର ନିର୍ମାଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଚାଲୁଥିବା ବେଳେ ଏଥିରେ ନଷ୍ଟ ହେଉଥିବା ପ୍ରାକୃତିକ ସମ୍ବଳଗୁଡିକୁ ପୁଣି ଥରେ ସୁରକ୍ଷିତ କରିବା ନିହାତି ଜରୁରୀ । ଅପରପକ୍ଷରେ ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକ ପରିବେଶରେ ସନ୍ତୁଳନ ଓ ଭାରସାମ୍ୟ ରକ୍ଷା କରିବା ନିମନ୍ତେ କେତୋଟି ସୋପାନ ଦେଇ ଗତି କରିଥାଏ । ଏହାର ପ୍ରଥମ ସୋପାନଟି ହେଉଛି, ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପର ଯୋଜନା, ଦ୍ୱିତୀୟଟି ହେଉଛି ପ୍ରକଳ୍ପର ରୂପରେଖ ଏବଂ ତୃତୀୟ ସୋପାନଟି ହେଉଛି ରାଜପଥ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟର ବାସ୍ତବ ରୂପାୟନ । ତେବେ ଗ୍ରୀନ୍ କରିଡର୍ ବା ସବୁଜ ବଳୟ ନାମରେ ବିକଶିତ ବା ଉନ୍ନୀତ ହେଉଥିବା ରାଜପଥ ଜୈବ ବିବିଧତା, ପଶୁ ବା ଉଦ୍ଭିଦର ପ୍ରାକୃତିକ ଆବାସସ୍ଥଳୀର ପୁନଃ ବିକାଶ ସହିତ ରାଜପଥ ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ସ୍ଥାନୀୟ ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସମସ୍ତେ ଯେପରି, ସୁସ୍ଥ ପରିବେଶ, ଆର୍ଥିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ସହିତ ସର୍ବାଙ୍ଗୀନ ଉନ୍ନତି ନିମନ୍ତେ ଉତ୍ସାହିତ ବା ପ୍ରେରିତ ହେବେ ସେଥିପ୍ରତି ମଧ୍ୟ ବିଶେଷ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବା ଦରକାର । ଏହାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ଶ୍ରୀ ନରେନ୍ଦ୍ର ମୋଦୀଙ୍କ ନେତୃତ୍ୱାଧୀନ ଏନ୍.ଡି.ଏ. ସରକାର, ସଡକ ପରିବହନ ଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ସବୁଜ ରାଜପଥ ଉପରେ ବିଶେଷ ଗୁରୁତ୍ୱାରୋପ କରିଛନ୍ତି । ବିଶେଷକରି ବୃକ୍ଷରୋପଣ, ବୃକ୍ଷ ପ୍ରତିରୋପଣ, ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ ଓବଂ ସର୍ବୋପରି ଏହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ- ନିୟମ- ୨୦୧୫- ଅନୁଯାୟୀ ଏହା ସମଗ୍ର ଦେଶରେ ଲାଗୁ କରାଯାଇଛି । ବିଶେଷକରି ଦେଶରେ ଥିବା ରାଜପଥଗୁଜିକରେ ସୁସ୍ଥ ଓ ସନ୍ତୁଳିତ ପରିବେଶ, ବାତାବରଣ ସୃଷ୍ଟି କରିବାରେ ଗୋଷ୍ଠୀ କେନ୍ଦ୍ର (Community Centres), କୃଷକ, ବେସରକାରୀ ସ୍ୱେଚ୍ଛାସେବୀ ଅନୁଷ୍ଠାନ ବା NGO's, ବେସରକାରୀ ସଂସ୍ଥା (Private Sectors) , ଅନୁଷ୍ଠାନ, ସରକାରୀ ସଂସ୍ଥା ଏବଂ ଜଙ୍ଗଲ ବିଭାଗର ମିଳିତ ସହେଯୋଗରେ ଏହା କେବଳ ସମ୍ଭବପର ହୋଇପାରିବ ।

ସୂଚନାଯୋଗ୍ୟ ଯେ, ଭାରତରେ ୪୬ ଦଶମିକ ନଅ ନଅ ଲକ୍ଷ କିଲୋମିଟର ଦୀର୍ଘ ସଡକ ପଥ ବା ରାସ୍ତାଥିବା ବେଳେ, ତନ୍ମଧ୍ୟରୁ ୯ ଲକ୍ଷ ୬ ହଜାର ୨୧୪ କିଲୋମିଟର ହେଉଛି ଜାତୀୟ ରାଜପଥ । ତେବେ ମୋଟ ରାସ୍ତା ଲମ୍ବାର ଏହା ମାତ୍ର ୨ ପ୍ରତିଶତ ଅଟେ । ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଉପରେ ଅନ୍ୟୁନ ଶତକଡା ୪୦ ପ୍ରତିଶତ ଯାନବାହନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣର ଭାର ବା ବୋଝ ବୋହିବାକୁ ପଡିଥାଏ । ତେବେ ବ□ମାନ ଥିବା ଜାତୀୟ ରାଜପଥଗୁଡିକ ସହିତ ଅଧିକ ୪୦ ହଜାର କିଲୋମିଟର, ଅତିରିକ୍ତ ସଡକ ପଥର ଉନ୍ନତିକରଣ ନିମନ୍ତେ କେନ୍ଦ୍ର ସଡକ ପରିବହନ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଆଗାମୀ ବର୍ଷଗୁଡିକରେ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିବାବେଳେ ଏହାର ନାମ ରଖାଯାଇଛି Green Highways ବା ସବୁଜ ରାଜପଥ ଏହାର ମୂଳ ଲକ୍ଷ୍ୟ ବା ଆଭିମୁଖ୍ୟ ହେଉଛି ବାୟୁମଣ୍ଡଳରେ ସୃଷ୍ଟି ହେଉଥିବା ବାୟୁ ଓ ଧୂଳିକଣା ଜନିତ ପ୍ରଦୂଷଣର ମାତ୍ରାକୁ ହ୍ରାସ କରିବା । ଏଥିପାଇଁ ଜାତୀୟ

ରାଜପଥଗୁଡିକରେ ରୋପଣ କରାଯାଇଥିବା ବଡ ଗଛ ସହିତ ଛୋଟ ବୁଦାଳିଆ ଗଛଗୁଡିକ ପ୍ରଦୂଷଣକୁ ପ୍ରାକୃତିକ ଉପାୟରେ ଶୋଷିନେବା ସହିତ ନଦୀବନ୍ଧରେ ହେଉଛିବା ମୃ□ିକା କ୍ଷୟକୁ ମଧ୍ୟ ରକ୍ଷା କରିଥାଏ ।

ଜାତୀୟ ରାଜପଥର ମଧ୍ୟସ୍ଥଳୀ ଏବଂ ଦୁଇପାର୍ଶ୍ୱରେ ହୋଇଥିବା ବୃକ୍ଷରୋପଣ ଦ୍ୱାରା ବିପରୀତ ଦିଗରୁ ଆସୁଥିବା ଗାଡି ଚାଳକର ଲାଇଟ୍ ବିକରଣ କରୁଥିବା ଆଲୋଗ ରଶ୍ମିକୁ କମ୍ କରିବା ସହ ବେଳେବେଳେ ଏହାଦ୍ୱାରା ହେଉଥିବା ସଡକ ଦୁର୍ଘଟଣାକୁ ମଧ୍ୟ ହ୍ରାସ କରିଥାଏ । ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ସହାୟତାରେ କରାଯାଉଥିବା ବୃକ୍ଷରୋପଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କୁ ସିଧାସଳଖ ଭାବେ ଲାଭ ମିଳିବା ସହ ନିଯୁକ୍ତି ଦେବାରେ ଏହା ମଧ୍ୟ ସହାୟକ ହୋଇଥାଏ । ବିଶେଷକରି ପ□ାୟତ ସମିତି, (NGO's) ଏବଂ ସ୍ୱୟଂ ସହାୟକ ଗୋଷ୍ଠୀ ବା (SHGS) ଗୁଡିକୁ ମଧ୍ୟ ବୃକ୍ଷରୋପଣ ଏବଂ ଏହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ ନିୟୋଜନ କରାଯିବ । ତେବେ ସ୍ଥାନୀୟ ଅ□ଳର ଭୌଗୋଳିକ ସ୍ଥିତି, ପରିବେଶ, ଜଳବାୟୁ, ବର୍ଷା ଏବଂ ମୃ□ିକା ଆଦିକୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ବିଭିନ୍ନ ବୃକ୍ଷର ବର୍ଗ ବା ଜାତି ନିରୂପଣ କରାଯାଇପାରିବ । ଉଦାହରଣସ୍ୱରୂପ କେତେକ ସ୍ଥାନର ମୃ□ିକାରେ ଜାମୁ ଓ ଆମ୍ବଗଛ ରୋପଣ ଅନୁକୂଳ ହେଉଥିବାବେଳେ ଆଉ କେତେକ ସ୍ଥାନରେ ଘାସ ଗଛ ଦ୍ୱାରା ସବୁଜ ବଳୟ ସୃଷ୍ଟି ସହିତ ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ ମଧ୍ୟ କରାଯାଇପାରିବ । ଆବଶ୍ୟକସ୍ଥଳେ ରାସ୍ତାର ପ୍ରଶସ୍ତିକରଣକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ପୂର୍ବରୁ ଥିବା ବୃକ୍ଷର ପ୍ରତିରୋପଣକୁ ମଧ୍ୟ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯିବ ।

ଏହି ନୀତିର ମୁଖ୍ୟ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ହେଉଛି ରାଜପଥର ଉଭୟ ପାର୍ଶ୍ୱରେ ହେଉଥିବା ବୃକ୍ଷରୋପଣ ନୀତିରେ ବ୍ୟାପକ ପରିବ□ନ ସହ ଭୂ-ଭାଗ ବା ପ୍ରାକୃତିକ ଦୃଶ୍ୟ ସୃଷ୍ଟି କରିବାରେ ମଧ୍ୟ ସହାୟକ ହୋଇପାରିବ । ପୂର୍ବରୁ ବୃକ୍ଷରୋପଣ ନିମନ୍ତେ ଭୂମି ଦରକାର ହେଉଥିବାବେଳେ ବ□ମାନର ପରିବ□ିତ ନିୟମ ସେ ସମୟରେ ବିସ୍ତୃତ ପ୍ରକଳ୍ପ ରିପୋର୍ଟ ବା ଡକକ କୁ ଦେବା ସମୟରେ ବିଶେଷ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉନଥିଲା । ମାତ୍ର ନୂତନ ନୀତି ଅନୁଯାୟୀ ରାଜପଥରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଭୂମି, ପୂର୍ବରୁ ଜମି ଅଧିଗ୍ରହଣ ନିୟମ ମଧ୍ୟରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହେବା ସହିତ ଏହାକୁ ଡି.ପି.ଆଇର (Detailed Project Report) କୁ ପରାମର୍ଶଦାତାମାନେ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥାନ୍ତି । ଏହାଦ୍ୱାରା ବୃକ୍ଷରୋପଣରେ ପୂର୍ବର୍କ ପ୍ରସ୍ତୁତି ସହିତ ଏଥିପାଇଁ ଚିହ୍ନଟ ଜାଗା ମଧ୍ୟ ନିରୂପଣ କରାଯାଇପାରିବ । ଯାହାଫଳରେ କି ଜାତୀୟ ସଡକ ପଥର ନିର୍ମାଣ ପୂର୍ବରୁ ମଧ୍ୟ ସଠିକ୍ ରୂପେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରାଯାଇପାରିବ । ତେବେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ, ଅଥବା ସବୁଜ ବଳୟର ଉନ୍ନତିକରଣ ନିମନ୍ତେ, ରାସ୍ତା ନିର୍ମାଣର ମାତ୍ର ଏକ ପ୍ରତିଶତ ବ୍ୟୟ କରାଯିବ । ନୂତନ ନୀତି ଅନୁଯାୟୀ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ନିର୍ମାଣ ନିମନ୍ତେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଭାବେ କେତେକଙ୍କୁ ଦାୟିତ୍ୱ ଅର୍ପଣ କରାଯାଇଛି । ତେବେ ଜାତୀୟ ସଡକ ପଥର ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ ନିମନ୍ତେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରୁଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକ ମଧ୍ୟ ସଠିକ ଏବଂ ସୁଚାରୁରୂପେ ଦାୟିତ୍ୱ ନିର୍ବାହ କରିବା ନିମନ୍ତେ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଛି । ବିଶେଷକରି ବୃକ୍ଷରୋପଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ ନିୟୋଜିତ ଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରାଯାଇଥିବା ସ୍ଥାନ ଗୁଡିକର ପରିଦର୍ଶନ ସହିତ ଭି□ଭୂମିର ପ୍ରସ୍ତୁତି, ମଂଜିବୁଣାଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ଅଙ୍କୁରୋଦଗମ ଏବଂ ସର୍ବୋପରି ଆବଶ୍ୟକ ହେଉଥିବା ସର୍ବୋ□ମ ମାନର ବୃକ୍ଷରୋପଣ ସାମଗ୍ରୀ ବ୍ୟବହାର ଉପରେ ମଧ୍ୟ ବିଶେଷ ଧ୍ୟାନ ଦିଆଯାଇଛି ।

ଅପରପକ୍ଷରେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣର ସ୍ଥିତି ଅନୁଧ୍ୟାନ କରିବା ହେଉଛି ଏହି ନୀତିର ଏକ ଅଭିଚ୍ଛେଦ୍ୟ ଅଙ୍ଗ । ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରୁଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକ ବୃକ୍ଷରୋପଣର ମାନ ସହିତ ଏହାର ଅଭିବୃଦ୍ଧି ଉପରେ ମଧ୍ୟ ସବୁ ସମୟରେ ତୀକ୍ଷଣ ନଜର ରଖିବାକୁ କୁହାଯାଇଛି । ତେବେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ହେଉଥିବା ବୃକ୍ଷରୋପଣର ସ୍ଥାନ ପରିଦର୍ଶନ ସହିତ ରୋପଣ କରାଯାଇଥିବା ବୃକ୍ଷକୁ ବ□ାଇବା, ଅଭିବୃଦ୍ଧି, ଆକାର ଏବଂ ସର୍ବୋପରି ଏହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଉପରେ ମଧ୍ୟ ସଦାସର୍ବଦା ଅନୁଧ୍ୟାନ ଜାରି ରଖିବା ନିମନ୍ତେ ଅନୁଧ୍ୟାନକାରୀ ସଂସ୍ଥା ବା Monitoring Agency କୁ ଦାୟିତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି । ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣର ନିରୀକ୍ଷଣ କରୁଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକ ପ୍ରତିବର୍ଷ ଏହାର ଆୟ ବ୍ୟୟର ହିସାବ ବା ଅଡିଟ୍ ରିପୋର୍ଟ ଆକଳନ କରିବା ସହିତ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରୁଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକର ପୂର୍ବକାର୍ଯ୍ୟର ମାନକୁ ତର୍ଜମା କରି ସେହି ସଂସ୍ଥାମାନଙ୍କର କାର୍ଯ୍ୟକରିବାର ଅବଧିକୁ ମଧ୍ୟ ପରିବ□ନ କରାଯାଇ ପାରିବ ।

ସୂଚନାଯୋଗ୍ୟ ଯେ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ବା ସଡକପଥରେ କରାଯାଇଥିବା ବୃକ୍ଷରୋପଣ ଏବଂ ଏହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କାର୍ଯ୍ୟର ଯା□ କୌଣସି ବାହ୍ୟ ସଂସ୍ଥାକୁ ଦିଆଯାଇପାରିବ ବୋଲି ମଧ୍ୟ କେନ୍ଦ୍ର ସଡକ ପରିବହନଏବଂ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟର

ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ ୪୪ପୃଷ୍ଠାରେ

ଭାରତରେ ସହରା ଳ ପରିବହନ

• କନିକା କର୍ଲା

ସମସ୍ତ ସହରରେ ଲୋକମାନେ କେନ୍ଦ୍ରମୁଖୀ ହୋଇଛନ୍ତି ଏବଂ ସମସ୍ତ ଯୋଜନାକୁ ଏପରି ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ସମସ୍ତଙ୍କ କଲ୍ୟାଣ ସାଧନ ହେବ । ସହରଗୁଡ଼ିକ ଅର୍ଥନୈତିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧିର ଇଞ୍ଜିନ ହୋଇଥିବାରୁ ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ଅତିକମରେ ବାସୋପଯୋଗୀ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯିବା ଦରକାର ।

ଭାରତରେ ସହରା□ଳ ଜନସଂଖ୍ୟା କ୍ରମାଗତ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରେ ଲାଗିଛି । ପ୍ରତିବର୍ଷ ସହରା□ଳ ଜନସଂଖ୍ୟା ୩ ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି । ୨୦୧୧ ଜନଗଣନା ଅନୁସାରେ ସହରା□ଳ ଜନସଂଖ୍ୟା ୩୭୭ ନିୟୁତ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ମୋଟ ଜନସଂଖ୍ୟାର ଏହି ଭାଗ ହେଉଛି ୩୧ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୧୬ ସୁଦ୍ଧା ଏହି ସଂଖ୍ୟା ୩୮ ପ୍ରତିଶତ ହେବ ବୋଲି ଆକଳନ କରାଯାଇଛି । ସେତେବେଳକୁ ସହରା□ଳ ଜନସଂଖ୍ୟା ୫୩୪ ନିୟୁତ ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ରହିଛି ।

ସହରଗୁଡ଼ିକ ହେଉଛନ୍ତି ଅର୍ଥନୈତିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧିର ଇଞ୍ଜିନ । ମୋଟ ଜନସଂଖ୍ୟାରୁ ଯଦିଓ ସହରା□ଳ ଜନସଂଖ୍ୟା ୩୦ ପ୍ରତିଶତ ତଥାପି ଭାରତର ସାମଗ୍ରିକ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉପାଦାନର ୬୨-୬୩ ପ୍ରତିଶତ ସହରା□ଳରୁ ଆସିଥାଏ । ସହରା□ଳର ବିକାଶ ଯେଉଁ ଧାରାରେ ହେଉଛି ତାହା ଯଦି ଏହି ଧାରାରେ ଲାଗି ରହେ ତେବେ ଆସନ୍ତା ୨୦୩୦ ରେ କେବଳ ସହରା□ଳର ଅବଦାନ ପରିମାଣ ଜିଡ଼ିପି ପାଇଁ ହେବ ୭୫ ପ୍ରତିଶତ । ଏଣୁ ଭାରତର ଅର୍ଥନୈତିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ସହରା□ଳର ଭୂମିକା ଅଗ୍ରଗଣ୍ୟ ।

ସହରା□ଳରେ ଜନସଂଖ୍ୟା ସମ୍ପ୍ରତି ଏହି ପରିମାଣ ରହିଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଅଧିକାଂଶ ଭାରତୀୟ ସହରର ଜନବହୁଳ ହୋଇଛି । ସହରଗୁଡ଼ିକର ବାୟୁର ଗୁଣବ□ା ନଷ୍ଟ ହୋଇଛି, ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରୁ ଗ୍ରୀନ ହାଉସ ଗ୍ୟାସ ନିର୍ଗମନ ପରିମାଣ ବହୁ ମାତ୍ରାରେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣା ସୀମା ଟପିଛି ଏବଂ ପେଟ୍ରୋଲିୟମ ପଦାର୍ଥର ବହୁଳ ବ୍ୟବହାର ଯୋଗୁଁ ଏହାର ନିରାପ□ା ବିପନ୍ନ ହୋଇଛି । ଆସନ୍ତ ଗୋଟିଏ ପିଢ଼ି ବେଳକୁ ସହରା□ଳର ଜନସଂଖ୍ୟା ପ୍ରାୟ ଦୁଇଗୁଣ ହେବ ଏବଂ ପରିସ୍ଥିତି ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବାହାରକୁ ଚାଲିଯିବ । ଯଦି ଏହାର ସୁଚିନ୍ତିତ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆ ନଯିବ ତେବେ ପରିସ୍ଥିତି ଅତ୍ୟନ୍ତ ଖରାପ ହେବ ।

ସହରା□ଳ ଜନସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପରେ ଦ୍ରୁତ ବିକାଶ

ଯୋଗୁଁ ଗତ ଦଶନ୍ଧିରେ ଦେଶରେ ମୋଟର ଯାନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ୨୦୦୦ ମସିହାରେ ଦେଶରେ ମୋଟ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୫୨.୩୭ ନିୟୁତ ଥିବାବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୨୧.୬୩ ନିୟୁତ । ଏହି ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାର ହେଉଛି ୯ ପ୍ରତିଶତ । ବାସ୍ତବରେ ଜନସଂଖ୍ୟା ତୁଳନାରେ ଯାନବାହନର ବୃଦ୍ଧି ହାର ବହୁ ଅଧିକ । ୧୯୫୧ରେ ଦେଶରେ ମୋଟ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୦.୩ ନିୟୁତ ଥିବାବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୧୪୨ ନିୟୁତ । ଯାହାର ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାର ଥିଲା ବାର୍ଷିକ ୭.୭ ପ୍ରତିଶତ । ତେବେ ଏହି ସମୟକାଳରେ ଜନସଂଖ୍ୟାର ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାର ଥିଲା ବାର୍ଷିକ ୩.୮ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୦୧-୧୧ରେ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାର ଥିଲା ବାର୍ଷିକ ୧୦ ପ୍ରତିଶତ ।

ଜନସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପରି ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ମଧ ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ବହୁଳ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରେ ଲାଗୁଛି । ମୁମ୍ବାଇ ଓ କୋଲକାତା ପରି ମେଗାସିଟିରେ ଯାନବାହନ ବୃଦ୍ଧି ସଂଖ୍ୟା ଟାଏର-୨ ଓ ଟାଏର-୩ ସହରର ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ତୁଳନାରେ ଧୀମା ବୃଦ୍ଧି ରହିଛି । ଏହାର କାରଣ ହେଉଛି ଜନସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ହେବା ସ□େ ଭି□ଭୂମିର ଅଭାବ ଏବଂ ସ୍ଥାନାଭାବ ଯୋଗୁ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇପାରୁନାହିଁ । ମୁମ୍ବାଇ ଓ କୋଲକାତାରେ ଏଥିପାଇଁ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବିଶେଷ ବୃଦ୍ଧି ପାଇପାରୁନାହିଁ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଅଗରତାଲାରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୧୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୨୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଆଗ୍ରାରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୩୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୪୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଅହମ୍ମଦାବାଦରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୨୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୪୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଅମୃତସରରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୩୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୫୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ବେଙ୍ଗାଲୁରୁରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୨୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୪୫୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଭୋପାଳରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୨୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୪୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଚେନ୍ନାଇରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୩୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୭୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ଦିଲ୍ଲୀରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୩୦୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୫୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ କୋଲକାତାରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୧୫୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୨୦୦ । ୨୦୦୧ ମସିହାରେ ମୁମ୍ବାଇରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୧୫୦ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଥିଲା ୧୫୦ । ତେଣୁ କ୍ଷୁଦ୍ର ସହର ହେଲେ ବି ଯେଉଁଠାରେ ଉ□ମ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ନାହିଁ ସେଠାରେ ମୋଟର ଯାନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ହେବା ଯୋଗୁଁ ଏହାର ନକରାତ୍ମକ ପ୍ରଭାବ ବିଭିନ୍ନ ଭାବେ ପଡୁଛି । କେତେକ ସହରରେ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ୧୯୮୧ ପରଠାରୁ ବଢ଼ିଛି ୨୬ ଗୁଣ । ମାତ୍ର ଏହି ସବୁ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସଡ଼କ ପରିମାଣ ବଢ଼ିଛି ମାତ୍ର ୩.୩୫ ପ୍ରତିଶତ । ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ବେଳେ ରାସ୍ତା ନଥିବା ଯୋଗୁଁ ଅନେକ ସହରରେ ପରିସ୍ଥିତି ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବାହାରକୁ ଚାଲିଯାଇଛି । ଭାରତରେ ସାଧାରଣତଃ ଗୋଟିଏ ପ୍ରକାର ରାସ୍ତାରେ ସାଇକେଲ, ରିକ୍ସା, ଅଟୋ, ଟାକ୍ସି, ମୋଟରବାଇକ, କାର, ବସ, ଟ୍ରକ ଆଦି ଚଳାଚଳ କରିଥାଏ । ସେହିପରି ଧୀମା ଗତିରେ ଯାଉଥିବା ଯାନ ଏବଂ ଦ୍ରୁତ ଗତିରେ ଯାଉଥିବା ଯାନ ସେହି ଏକା ରାସ୍ତାରେ ଯାଇଥାନ୍ତି । ତେଣୁ ଆବଶ୍ୟକତାଠାରୁ କମ ଗତିରେ ଯାଉଥିବାରୁ ଏହାର ଅନେକ ନକରାତ୍ମକ ପ୍ରଭାବ ପରିବେଶ ଉପରେ ପଡ଼ିଥାଏ । ୨୦୦୧ରୁ ୨୦୧୧ ମଧରେ ସଡ଼କ ଦୁର୍ଘଟଣା ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି ୨୨ ପ୍ରତିଶତ । ଏ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସବୁଠାରୁ ଅଧିକ କ୍ଷତି ସହିଛନ୍ତି ପଦଯାତ୍ରୀ ଓ ଦୁଇଚକିଆ ଆରୋହୀ । ପ୍ରଦୂଷଣ ବହୁଳ ଭାବେ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି ଏବଂ ସଡ଼କ ପରିବହନ ଯୋଗୁଁ ପ୍ରଦୂଷଣର ବୃଦ୍ଧି ହାର ହୋଇଛି ୭୦ ପ୍ରତିଶତ । ଏହା ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ଉପରେ ପ୍ରତିକୂଳ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଛି । ଉଦାହରଣ ସ୍ୱରୂପ ଦିଲ୍ଲୀରେ ରହିଛି ପ୍ରାୟ ୯୦ ଲକ୍ଷ ଯାନ । ଏହି ସହର ଏବେ ହୋଇଛି ବିଶ୍ୱର ଚତୁର୍ଥ ସର୍ବାଧିକ ପ୍ରଦୂଷିତ ସହର । ଜାତୀୟ ହାର ତୁଳନାରେ ଏହି ସହରରେ ସଲଫର ଡାଇଅକ୍ସାଇଡ ଓ ନାଇଟ୍ରସ ଅକ୍ସାଇଡ ପରିମାଣ ବହୁ ଅଧିକ । ସେହିପରି ଭାରତରେ ପେଟ୍ରୋଲିୟମ ପଦାର୍ଥର ବ୍ୟବହାର ବହୁଳ ଭାବେ ବଢ଼ିଛି । ୧୯୮୧ରେ ୬.୬ ନିୟୁତ ଟନ ପେଟ୍ରୋଲିୟମ ପଦାର୍ଥ ବ୍ୟବହାର

ହେଉଥିବାବେଳେ ୨୦୧୧ରେ ଏହି ପରିମାଣ ଥିଲା ୫୬.୩୨ ନିୟୁତ ଟନ। ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ପରିମାଣର ପେଟ୍ରୋଲିୟମ ପଦାର୍ଥ ଆମଦାନୀ ହେଉଥିବାରୁ ବିପୁଳ ବୈଦେଶିକ ମୁଦ୍ରା ବାହାରକୁ ଚାଲିଯାଉଛି। ୧୯୮୦-୮୧ରେ ଏହି ପରିମାଣ ଥିଲା ୫୩୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ତେବେ ୨୦୧୧-୧୨ରେ ଏହି ପରିମାଣ ହୋଇଯାଇଥିଲା ୭୪୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ଯାହାକି ୧୪୦ ଗୁଣ ଅଧିକ। ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ଦ୍ରୁତ ସଂଖ୍ୟାରେ ଯାନବାହନ ବୃଦ୍ଧି ଯୋଗୁ ଶକ୍ତି ନିରାପ□ା ଉପରେ ଆହ୍ୱାନ ସୃଷ୍ଟି କରୁଛି।

ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କର ଆକଳନ ଅନୁଯାୟୀ ଦେଶରେ ୨୦୦୯ରେ ପ୍ରତି ୧୦୦୦ ଲୋକରେ ୧୮ଟି କାର ରହିଛି। ଏହା ବି ପ୍ରଦୂଷଣର ଅନ୍ୟତମ କାରଣ। ଫ୍ଲାଏ ଓଭର ନିର୍ମାଣ ଏବଂ ରାସ୍ତାକୁ ଓସାର କରିବା ଯୋଗୁଁ କେବଳ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ହେବା ସାର ହୋଇଛି। ବିଶେଷ କରି ବ୍ୟକ୍ତିଗତ କାର ବ୍ୟବହାର ହେତୁ ଦେଶରେ ଗ୍ରୀନ ହାଉସ ଗ୍ୟାସର ପରିମାଣ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି। ଏହା ଭାରତ ଓ ବିଶ୍ୱ ପାଇଁ ବିପଦ ସୃଷ୍ଟି କରୁଛି। ଅନେକ ରାଷ୍ଟ୍ର ସଡ଼କ ସମ୍ପ୍ରସାରଣର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ହୃଦବୋଧ କଲେଣି ଏବଂ ରାସ୍ତା ତୁଳନାରେ କାର ସଂଖ୍ୟା ବହୁ ଅଧିକ ବୋଲି ପ୍ରମାଣିତ ହେଲାଣି। ଏହି ସମସ୍ୟାର ସମାଧାନ ସକାଶେ ଉନ୍ନତମାନର ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ଏକମାତ୍ର ବିକଳ୍ପ ବୋଲି ଦର୍ଶାଯାଉଛି। ସେହିପରି ଅଣମୋଟରକୃତ ପରିବହନ ବି କେତେକାଂଶରେ ଏହି ସମସ୍ୟାକୁ ସମାଧାନ କରିପାରେ।

ଏହି ସମସ୍ୟାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଭାରତ ସରକାର ସହନଶୀଳ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାପାଇଁ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରଖିଛନ୍ତି ଏବଂ ୨୦୦୬ ଜାତୀୟ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ନୀତି ଅନୁସାରେ କେତେକ ପଦକ୍ଷେପ ନେଉଛନ୍ତି। ୨୦୦୬ରେ ସରକାର ଏହି ଜାତୀୟ ପରିବହନ ନୀତିକୁ ଅବଲମ୍ବନ କରିବା ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ। ଏହି ନୀତିର ପ୍ରମୁଖ ଆଭିମୁଖ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ହେଲା:

ସମସ୍ତ ସହରରେ ଲୋକମାନେ କେନ୍ଦ୍ରମୁଖୀ ହୋଇଥଶନ୍ତି ଏବଂ ସମସ୍ତ ଯୋଜନାକୁ ଏପରି ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ସମସ୍ତଙ୍କ କଲ୍ୟାଣ ସାଧନ ହେବ। ସହରଗୁଡ଼ିକ ଅର୍ଥନୈତିକ ଅଭିବୃଦ୍ଧିର ଇଞ୍ଜିନ ହୋଇଥିବାରୁ ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ଅତିକମରେ ବାସୋପଯୋଗୀ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯିବା ଦରକାର। ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ସହରା□ଳ ଆକାରରେ ନିର୍ମିତ କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ। ଏହା ଦ୍ୱାରା ଲୋକଙ୍କ ସାମାଜିକ ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ସାକାର ହୋଇପାରିବ।

ଭାରତରେ ସହରା ଳ ପରିବହନର ଅବସ୍ଥା:

ସହରା ଳ ବସ୍ ସେବା:

ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ଦ୍ରୁତ ଗତିରେ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବା ବେଳେ ଏହାର ପ୍ରଭାବ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ଯାନ ଉପରେ ପଡ଼ିଥାଏ। ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବାବେଳେ ବସ୍ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ହ୍ରାସ ପାଇବାରେ ଲାଗିଛି। ୧୯୯୫ରେ ୧୧ ପ୍ରତିଶତ ଲୋକ ବସରେ ଯାଉଥିବାବେଳେ ୧୯୯୧ରେ ସେମାନଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ହୋଇଛି ୧.୧ ପ୍ରତିଶତ। ୧୯୫୧ରେ ୩୬୧ ନିୟୁତ ଲୋକ ଥିବାବେଳେ ଯାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୩୦୬୦୦୦। ପଞ୍ଜିକୃତ ବସ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୩୪ହଜାର। ପ୍ରତି ୧୦ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୯୪.୨। ମୋଟ ଯାନ ସଂଖ୍ୟାରୁ ବସ୍‌ର ହାର ଥିଲା ୧୧ ପ୍ରତିଶତ। ୧୯୬୧ରେ ୪୩୯ ନିୟୁତ ଲୋକ ଥିବାବେଳେ ଯାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୬୬୫୦୦୦। ପଞ୍ଜିକୃତ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୫୭ହଜାର। ପ୍ରତି ୧୦ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୨୯.୮। ମୋଟ ଯାନ ସଂଖ୍ୟାରୁ ବସ୍‌ର ହାର ଥିଲା ୯ ପ୍ରତିଶତ। ୧୯୭୧ରେ ୫୪୮ ନିୟୁତ ଲୋକ ଥିବାବେଳେ ଯାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୮୬୫୦୦୦। ପଞ୍ଜିକୃତ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୯୪ହଜାର। ପ୍ରତି ୧୦ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୭୧.୮। ମୋଟ ଯାନ ସଂଖ୍ୟାରୁ ବସ୍‌ର ହାର ଥିଲା ୫ ପ୍ରତିଶତ। ୧୯୮୧ରେ ୬୮୩ ନିୟୁତ ଲୋକ ଥିବାବେଳେ ଯାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୫୩୯୧୦୦୦। ପଞ୍ଜିକୃତ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୬୨ହଜାର। ପ୍ରତି ୧୦ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୨୩୭.୨। ମୋଟ ଯାନ ସଂଖ୍ୟାରୁ ବସ୍‌ର ହାର ଥିଲା ୩ ପ୍ରତିଶତ। ୧୯୯୧ରେ ୮୪୬ ନିୟୁତ ଲୋକ ଥିବାବେଳେ ଯାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୩୧୩୭୪୦୦୦। ପଞ୍ଜିକୃତ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୩୩୧ହଜାର। ପ୍ରତି ୧୦ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୩୯୧.୩। ମୋଟ ଯାନ ସଂଖ୍ୟାରୁ ବସ୍‌ର ହାର ଥିଲା ୨ ପ୍ରତିଶତ। ୨୦୦୧୧ରେ ୧୦୨୭ ନିୟୁତ ଲୋକ ଥିବାବେଳେ ଯାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୪୧୮୬୬୦୦୦। ପଞ୍ଜିକୃତ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୬୦୪ହଜାର। ପ୍ରତି ୧୦ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ବସ୍ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୩୨୫। ମୋଟ ଯାନ ସଂଖ୍ୟାରୁ ବସ୍‌ର ହାର ଥିଲା ୧.୧ ପ୍ରତିଶତ।

ସହରଗୁଡ଼ିକର ଆଭିମୁଖ୍ୟରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରିବା ପାଇଁ ସହରାଞ୍ଚଳ ବିକାଶ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ବିଭିନ୍ନ ସହରକୁ ବସ୍ କିଣିବା ସକାଶେ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରୁଛି । ୧୭୦ଟି ସହର ପାଇଁ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ପକ୍ଷରୁ ୨୫ହଜାର ବସ୍ କିଣିବା ସକାଶେ ଅର୍ଥ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି । ତେବେ ଏହି ସହର ମଧ୍ୟରୁ କିଛି ସହରରେ ବସ୍ ଚଳାଚଳ କରିବା ସକାଶେ ସେପରି କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନାହିଁ । ଏହି ବସ୍ ସେବା ଜରିଆରେ ସହରର ବିଭିନ୍ନ ଦିଗରୁ ଉପକାର ସାଧିତ ହୋଇଥାଏ ।

୧. ସହରର ବହୁ ଲୋକେ ବସ ଜରିଆରେ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରୁ ଅନ୍ୟ ଏକ ସ୍ଥାନକୁ ଯାଇଥାନ୍ତି ଏବଂ ଭିଡ଼ ହ୍ରାସ ପାଇଥାଏ । ଏକ କାର ତୁଳନାରେ ଏକ ବସ୍‌ରେ ୪.୫ ଗୁଣ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଥାନ୍ତି ।

୨. ବସ୍‌ରେ ଯାତ୍ରା କରିବା ନିରାପଦ ହୋଇଥାଏ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଯାନ ତୁଳନାରେ ଏଥିରେ ଦୁର୍ଘଟଣା କମ ହୋଇଥାଏ ।

୩. ପ୍ରଦୂଷଣ କମ ଯୋଗୁଁ ବସ୍ ଯାତ୍ରା ପରିବେଶ ପାଇଁ ଉପକାର ସାଧିତ ହୋଇଥାଏ । ବସ ତୁଳନାରେ କାର ଯାତ୍ରା ୪ଗୁଣ ଅଧିକ ନିର୍ଗମନର କାରଣ ହୋଇଥାଏ ।

ସମ୍ପ୍ରତି ଦେଶରେ ପ୍ରତି ଏକ ଲକ୍ଷ ଲୋକରେ ମାତ୍ର ୧୩ଟି ବସ ରହିଛି । ସେଥିରୁ ୨୫ ପ୍ରତିଶତ କେବଳ ସହରାଞ୍ଚଳରେ ଚାଲିଥାଏ । ଜାତୀୟ ପରିବହନ ବିକାଶ ନୀତି କମିଟି ରିପୋର୍ଟ ଅନୁସାରେ ସହରାଞ୍ଚଳରେ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନର ଅଭିବୃଦ୍ଧି ହାର ଆସନ୍ତା ୧୫ବର୍ଷରେ ହେବ ୮ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୨୧ରେ କେବଳ ମେଟ୍ରୋ ଜରିଆରେ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ହେବ । ୨୦୩୧ ସୁଦ୍ଧା ଏହା ହେବ ୪୦ ପ୍ରତିଶତ । ୨୦୨୧ ସୁଦ୍ଧା ୮ ଲକ୍ଷ ବସ୍ ଓ ୨୦୩୧ ସୁଦ୍ଧା ୧୫.୫ ଲକ୍ଷ ବସ ଦେଶରେ ଦରକାର ହେବ । ବସର ଚାହିଦା ପୂରଣ କରିବା ସକାଶେ ସହରାଞ୍ଚଳ ବିକାଶ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଇଛି ଏବଂ ୨୦୧୫ ଜୁନରେ ଆରମ୍ଭ ହୋଇଥିବା ସ୍ମାର୍ଟ ସିଟି ମିଶନରେ ସାମଗ୍ରିକ ବିକାଶକୁ ଆଗେଇ ନେବା ପାଇଁ ବିଧିବଦ୍ଧ କାର୍ଯ୍ୟ କରିଛି । ପୁନଃସଶକ୍ତିକରଣ ଏବଂ ସହରାଞ୍ଚଳ ରୂପାନ୍ତରଣ ସକାଶେ ଅଟଳ ମିଶନ ଜରିଆରେ ସହରାଞ୍ଚଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରକୁ ସମୃଦ୍ଧ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି ।

ଭାରତର ବିଭିନ୍ନ ସହରରେ ବସ ରାପିଡ ଟ୍ରାନଜିଟ ସିଷ୍ଟମ - ବିଆରଟିଏସ ବା ଏଚସିବିସି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି । ସହରାଞ୍ଚଳ ବିକାଶ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ଅନୁସାରେ ଅହମ୍ମଦାବାଦ, ଭୋପାଳ, ଦିଲ୍ଲୀ, ଇନ୍ଦୋର, ଜୟପୁର, ପୁନେ, ବିଶାଖପାଟଣରା, କୋଲକାତା, ସୁରଟ, ରାଜକୋଟ, ରାୟପୁର, ଅମୃତସର, ଭୁବନେଶ୍ୱର, ଲୁଧିଆନା, ହୁବଲି, ଧାନବାଦ ଓ ପିମ୍ପ୍ରିଚିନଚିୱାଦରେ ୫୮୦ କିମି ବିଆରଟିର ବିକାଶ କରାଯାଉଛି । ଭାରତୀୟ ସହର ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ବିଆରଟିଏସର ଗୁରୁତ୍ୱ ଏହା ଯେ, ଏହା ଜରିଆରେ ଲୋକଙ୍କୁ ସମୟାନୁସାରେ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇପାରୁଛି । ସୁସଂହତ ବିଆରଟିଏସ ଯୋଜନାରେ ମୋଟର ଓ ପଦଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ଗତିବିଧିକୁ ନେଇ ବସ୍ ଚଳାଚଳ କରାଯାଇଥାଏ ଏବଂ ସେହି ଅନୁସାରେ ଭିତ୍ତିଭୂମି ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯାଇଥାଏ । ଏହା ଦ୍ୱାରା ପରିବହନ ଅତ୍ୟନ୍ତ ନିରାପଦ ହୋଇଥାଏ । ସମ୍ପ୍ରତି ଦେଶରେ ୭୦ଟି ବିଆରଟିଏସ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଉଛି ଏବଂ ଅଙ୍ଗାରକାମ୍ଳ ନିର୍ଗମନ ପରିମାଣ ବହୁଳ ଭାବେ ହ୍ରାସ ପାଇଛି । ଆସନ୍ତା ୧୦ ବଷ ମଧ୍ୟରେ ବିଆରଟିଏସ ଯୋଜନାକୁ ଅଧିକ ପରିବ୍ୟାପ୍ତ କରାଯିବ । ୧୨ଶ ପଞ୍ଚବାର୍ଷିକ ଯୋଜନାରେ ୧୫୦୦ କିମିରୁ ଅଧିକ ରାସ୍ତାକୁ ବିଆରଟିଏସ ସକାଶେ ବ୍ୟବହାର କରାଯିବ ।

ମେଟ୍ରୋ ରେଲ :

ରେଳ ସେବା ଯୋଗାଇଦେବାରେ ଭାରତ ପଛରେ ପଡିନାହିଁ । ମେଟ୍ରୋ ଟ୍ରେନ ସେବା ଏଥିରୁ ଗୋଟିଏ ଯାହାକି କୋଲକାତାରେ ରହିଛି । ପରେ ଚେନ୍ନାଇରେ ଏହି ସେବା ଯୋଗାଇଦିଆଯାଇଛି । ତେବେ ସହର ବାହାର ସହ ସଂଯୋଗ କ୍ଷେତ୍ରରେ କ୍ଷତି ଘଟୁଛି ବୋଲି ରେଳବାଇ ହୃଦବୋଧ କରିଛି । ଏଥିପାଇଁ ଜାତୀୟ ନେଟଓ୍ୱର୍କ ଉପରେ ରେଳବାଇ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଉଛି । ମେଟ୍ରୋ ରେଲ ସିଷ୍ଟମର ମିଳିତ ମାଲିକାନା ଭିତ୍ତିରେ ଜାତୀୟ ଓ ରାଜ୍ୟ ସରକାରମାନେ ମିଳିତ ଉଦ୍ୟୋଗ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରୁଛନ୍ତି । ଦିଲ୍ଲୀରେ ପ୍ରଥମେ ଏହି କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇ ଗଠନ କରାଯାଇଥିଲା ଦିଲ୍ଲୀ ମେଟ୍ରୋ ରେଳ ନିଗମ ଯାହାକି ଦିଲ୍ଲୀ ମେଟ୍ରୋକୁ ପରିଚାଳନା କରୁଛି । ଏହି କମ୍ପାନୀ ଏବେ ନୋଇଡା, ଗୁରୁଗାଓଁ, ଘାଜିଆବାଦ ଓ ଫରିଦାବାଦ ସହ ମେଟ୍ରୋ ସଂଯୋଗ କରିଛି ଯାହାର ମୋଟ ଦୂରତା ହେଉଛି ୧୮୫ କିଲୋମିଟର । ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ଦୈନିକ ୨.୬ ନିୟୁତ ଯାତ୍ରୀ ଯାଆସ କରିପାରୁଛନ୍ତି ଏବଂ ଗତ ୫ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଏହାର ବ୍ୟବହାର ପରିମାଣ ୧୫୬ ପ୍ରତିଶତ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ଏହା ନ ହୋଇଥିଲେ ପ୍ରତିଦିନ ସଡ଼କ ପଥରେ ୧.୭ ନିୟୁତ କାର ଯାଆସ କରିଥାନ୍ତା !

ଦିଲ୍ଲୀ ମେଟ୍ରୋର ଉଦାହରଣ ଅନୁସାରେ ଅନ୍ୟ କେତେକ ସହରରେ ଏହି ଯୋଜନା

କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଉଛି । ବାଙ୍ଗାଲୋର, ଚେନ୍ନାଇ, କୋଲକାତା, ମୁମ୍ବାଇ, କୋଚିନ, ନାଗପୁର, ହାଇଦ୍ରାବାଦ, ଜୟପୁର, କୋଚି, ଗୁରୁଗାଓଁରେ ନୂଆ ମେଟ୍ରୋ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବାକୁ ଯାଉଛି । ସରକାରୀ-ଘରୋଉ ଭାଗୀଦାରିତାରେ ମୁମ୍ବାଇ ଓ ହାଇଦ୍ରାବାଦରେ ମେଟ୍ରୋ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଉଛି । ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଘରୋଇ ମାଲିକାନାରେ ଗୁରୁଗାଓଁରେ ମେଟ୍ରୋ ସେବା କରାଯାଉଛି । ଲକ୍ଷ୍ନୌ, ଆଗ୍ରା, ପାଟନା, କାନପୁର ଆଦି ସହରରେ ମେଟ୍ରୋ ସେବା ସମ୍ପ୍ରସାରଣ ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଉଛି ।

ଅନ୍ତଃବ ୀ ସାଧାରଣ ପରିବହନ:

ଅଟୋ ରିକ୍ସା, ସାଇକେଲ ରିକ୍ସା, ଟାଣିଟାଣି ଶଗଡ଼ରେ ନେବା ଆଦି ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅନ୍ତଃବ□ୀକାଳୀନ ସାଧାରଣ ଟ୍ରାନଜିଟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କୁହାଯାଇଥାଏ । ବିଶ୍ୱରେ ଯେତେ ପରିମାଣର ଅଟୋ ରିକ୍ସା ରହିଛି ତନ୍ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ଭାରତରେ ରହିଛି ତାହାର ୭୫ ପ୍ରତିଶତ । ଏହା ଜରିଆରେ ଯାତ୍ରୀମାନେ ବହୁଳ ଭାବେ ପରିବହନ ହୋଇଥାନ୍ତି । ତେବେ ମେଟ୍ରୋରେଲ, ଉପସହରା□ଳ ରେଳ, ବସ ଟ୍ରାନ୍‌ଜିଟ ଆଦି ଜରିଆରେ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଗୁରୁତ୍ୱ ଅଧିକ ହୋଇଥାଏ । ବିଶେଷ କରି କ୍ଷୁଦ୍ର ଓ ମଧ୍ୟମ ଆକାର ବିଶିଷ୍ଟ ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ସର୍ବସାଧାରଣ ଟ୍ରାନଜିଟ ସିଷ୍ଟମର ଗୁରୁତ୍ୱ ଅଧିକ ଥାଏ । କେତେକ ସହରରେ ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥାଏ । ଯେଉଁ ସହର କ୍ଷୁଦ୍ର ସେଠାରେ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ସର୍ବସାଧାରଣ ଟ୍ରାନଜିଟ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ପ୍ରମାଣ କରାଯାଇପାରି ନ ଥାଏ । ତେଣୁ ଆଇପିଟିକୁ ବିକଳ୍ପ ଭାବେ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥାଏ । ଚାହିଦା ଅନୁସାରେ ଏହାର ସମ୍ପ୍ରସାରଣ କରାଯାଇଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ଯୋଜନା, ସଂଗଠନ, ନିରାପ□ା, ସାମର୍ଥ୍ୟ, ପରିବେଶ ଆଦି ପ୍ରସଙ୍ଗକୁ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଥାଏ । ଭାରତୀୟ ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ଆଇପିଟି ଜରିଆରେ ପ୍ରମୁଖ କ□ବ୍ୟ ସାଧିତ ହେଉଥିବାବେଳେ ଏହାକୁ ଆଗେଇ ନେବାରେ ସହାୟକ ହୋଇଛି ସ୍ମାର୍ଟ ସିଟି ଯୋଜନା ।

ଅଣମୋଟରଭି କ ପରିବହନ:

ମୋଟ ବ୍ୟବହୃତ ଶକ୍ତିର ବ୍ୟବହାର ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ହୋଇଥାଏ ଏକ ତୃତୀୟାଂଶ ଶକ୍ତି ବ୍ୟବହାର । ସଡ଼କ ପରିବହନ ଜରିଆରେ ଶକ୍ତି ବ୍ୟବହାର ହୋଇଥାଏ ୮୦ ପ୍ରତିଶତ । ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ସକାଶେ ମାଇଲ ପିଛା ଯାତ୍ରୀ ପିଛା ଶକ୍ତି ବ୍ୟବହାର ହୋଇଥାଏ ୨ରୁ ୨.୫ ପ୍ରତିଶତ । ତେବେ ଚାଲିବା ତୁଳନାରେ ମୋଟରଯାନ ଜରିଆରେ ହେଉଥିବା ପରିବହନ ସକାଶେ ଏହା ୫ରୁ ୧୦ଗୁଣ ଅଧିକ ହୋଇଥାଏ । ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନର ଉପକାରିତାକୁ ସ୍ୱୀକୃତ କରି ସହନଶୀଳ ବସତି ସକାଶେ ଜାତୀୟ ମିଶନ, ୨୦୦୯ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାକି ଜୀତୟ ଜଳବାୟୁ ପରିବ□ନ ଆକ୍ସନ ପ୍ଲାନ ଅଧୀନସ୍ଥ ୮ଟି କ୍ଷେତ୍ରରୁ ଅନ୍ୟତମ । ଏହା ଜରିଆରେ ଗ୍ରୀନ ହାଉସ ଗ୍ୟାନ ନିର୍ଗମନ ହ୍ରାସ ପାଇବା ସହ ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନ ଅଧିକ ହୋଇପାରିଛି ।

ଭାରତ ସରକାର ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନକୁ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦେଉଛନ୍ତି । ସଡ଼କର ଆକାର, ପଦଯାତ୍ରୀ ଓ ସାଇକେଲଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଉଛି । ଏଥିପାଇଁ ସହରା□ଳ ବିକାଶ ମନ୍ତ୍ରଣାଳ ପକ୍ଷରୁ ୨୦୧୨ରେ ସହରା□ଳ ସଡକ ପାଇଁ ନୀତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇଛି । ଏହି ନୀତି ଅନୁସାରେ ଚେନ୍ନାରେ ଷ୍ଟ୍ରିଟ ଡିଜାଇନ ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି ଯେଉଁଥିରେ କାର୍‌କୈନ୍ଦ୍ରିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବଦଳରେ ଲୋକାଭିମୁଖୀ ସହର ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି । ସହରର ସବୁ ଗଳିର ଲୋକେ ଯେପରି ଏହାର ବ୍ୟବହାର କରିପାରିବେ ସେହି ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ଏଥିରେ ଧାରାବାହିକ ଫୁଟପାଥ, ଅଲଗା ସାଇକେଲ ରାସ୍ତା, ସଂଗଠିତ ପାର୍କିଂ ଆଦିର ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇଛି । ଏହି ଡିଜାଇନ ଅନୁସାରେ ବସ ଷ୍ଟପ ସହ ସଂଯୋଗ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯିବ ଏବଂ ପଦଯାତ୍ରୀମାନେ ଯେପରି କୌଣସି ଅସୁବିଧାର ସମ୍ମୁଖୀନ ହେବେ ନାହିଁ ସେଥିପାଇଁ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯିବ । ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ୨୬ଟି ଗଳିକୁ ସଂଯୋଗ କରାଯିବ । ଦ୍ୱିତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଆଉ ୬୦ଟି ଗଳିକୁ ସଂଯୋଗ କରାଯିବ ।

ବିଭିନ୍ନ ସହରରେ ଅଣମୋଟରଭି□କ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଅଧିକ ସୁସଂହତ କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ସ୍ମାର୍ଟ ସିଟି ମିଶନ ଓ ଅମୃତ ମିଶନରେ ପଦଯାତ୍ରୀ ଓ ସାଇକେଲ ଆରୋହୀଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି । ଭାରତ ସରକାର ମଧ୍ୟ ଇ-ରିକ୍ସା କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମକୁ ସହାୟତା ପ୍ରଦାନ କରୁଛନ୍ତି । ଦେଶରେ ସମ୍ପ୍ରତି ୨ ଲକ୍ଷ ଇ-ରିକ୍ସା ରହିଛି ।

ବୌଦ୍ଧିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା (ଆଇଟିଏସ):

ଅଧିକ ନିରାପଦ, ସମନ୍ୱିତ ଓ ସ୍ମାର୍ଟ ପରିବହନ ସକାଶେ ବୌଦ୍ଧିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି

ଯେଉଁଥିରେ ଉଦ୍ଭାବନ ଜରିଆର ପରିବହନକୁ ଅଧିକ ସମନ୍ୱିତ କରାଯାଉଛି ଏବଂ ଯାତ୍ରୀ ପରିଚାଳନା କରାଯାଉଛି । ୱେବସାଇଟ, ହେଲ୍ପଲାଇନ, ସୋସିଆଲ ମିଡ଼ିଆ, ଟ୍ରାନଜିଟ ଯାନରେ ଡିସପ୍ଲେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆଦି ଜରିଆରେ ଉନ୍ନତ ଯାତ୍ରୀ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇପାରୁଛି ଏବଂ ସ୍ମାର୍ଟ ପରିବହନ ସେବା ଯୋଗାଯାଇପାରୁଛି ।

ଯାନବାହନ ଓ ଟ୍ରାନଜିଟ ଷ୍ଟେସନରେ ସିସିଟିଭି ଲଗାଇବା, ପ୍ରଦୂଷଣ ହ୍ରାସ କରିବା ଓ ଶକ୍ତି ସଂରକ୍ଷଣ ହେଉଛି ବୌଦ୍ଧିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଗୁରୁତ୍ୱ । ମୁମ୍ବାଇ, ଦିଲ୍ଲୀ, ଅହମ୍ମଦାବାଦ, ମହୀଶୂର, ବାଙ୍ଗାଲୋର, କୋଲକାତା, ପୁନେ, ଚେନ୍ନାଇ, ହାଇଦ୍ରାବାଦ ଆଦି ସହରରେ ବୌଦ୍ଧିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି । ବୌଦ୍ଧିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ଅଧିକରୁ ଅଧିକ ଲୋକଙ୍କୁ ଉନ୍ନତ ସେବା ଯୋଗାଇଦେବା ପାଇଁ ଭାରତ ସରକାର ଯୋଜନା କରୁଛନ୍ତି । ସ୍ମାର୍ଟ ସିଟି ମିଶନ ଅନୁସାରେ ବୌଦ୍ଧିକ ଭାବେ ଟ୍ରାଫିକ ପରିଚାଳନା ଓ ସ୍ମାର୍ଟ ପାର୍କିଂ ସକାଶେ ଅର୍ବାନ ମୋବିଲିଟି ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି । ଏହା ସହ ବୌଦ୍ଧିକ ଉପାୟରେ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସକାଶେ ଜାତୀୟ, ଆ□ଳିକ ଓ ସହରସ୍ତରୀୟ ସ୍ଥାପତ୍ୟ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା ପାଇଁ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରହିଛି ।

୨୦୧୧ରେ ଭାରତ ସରକାର ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ ଜାତୀୟ ସାଧାରଣ ମୋବିଲିଟି କାର୍ଡ ଯୋଜନା ଯାହାକି ଦରନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ଓ ଭଡ଼ା ସଂଗ୍ରହ ଦିଗରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଥିଲା । ସିମବିହୀନ ଯୋଗାଯୋଗ, ସମସ୍ତ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ ଭୌଗଳିକ ଇଲାକାରୁ ନେବାଆଣିବା କରିବା ଉପରେ ଏଥିରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଜାତୀୟ ସାଧାରଣ ମୋବିଲିଟି କାର୍ଡ ଯୋଜନା ଥିଲା ଏକ ମୂଲ୍ୟବୋଧଭି□କ ଯୋଜନା ଏବଂ ଆକାଉ□ଭି□କ ରିଟେଲ ଆବେଦନପତ୍ରର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଟ୍ରାନଜିଟ ସେବା ଅନୁସାରେ ଏହାକୁ ପ୍ରୟୋଗ କରାଯାଇଥିଲା । ଏଣୁ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ବ୍ୟାଙ୍କିଙ୍ଗ ଓ ଟ୍ରାନଜିଟ ଆବଶ୍ୟକତା ସକାଶେ ଅଲଗା କାର୍ଡ ଆଣିବା ଆବଶ୍ୟକ ହେଉ ନ ଥିଲା । ତେଣୁ ଏକ ବାସ୍ତବ ସ୍ମାର୍ଟ ମୋବିଲିଟି ପେମେ□ କାର୍ଡ ବ୍ୟବହାର ହେଉଥିଲା । ଇଏମଭିଭି□କ ରିଟେଲ ପେମେ□ ନେଟୱର୍କ ଅନୁସାରେ ସାରା ଦେଶରେ ଏହା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇପାରିବ । କୋଚି ମେଟ୍ରୋ ରେଲ ଲିମିଟେଡରେ ଇଏମଭି ଭି□କ ଯୋଗସୂତ୍ରବିହୀନ ଷ୍ଟୋରଡ ଭାଲ୍ୟୁ କାର୍ଡ ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରଚଳନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ବହୁ ଦଶନ୍ଧି ଧରି ଭାରତରେ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ଅବହେଳିତ ହୋଇ ରହିଆସିଛି । ଜାତୀୟ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ନୀତି ୨୦୦୬ ପରେ ପ୍ରଥମ ଥର ପାଇଁ ୧୦ମ ପ□ବାର୍ଷିକ ଯୋଜନାରେ ଏଥିପ୍ରତି ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି । ସହରା□ଳ ପରିବହନ ସକାଶେ ଉନ୍ନତ ଭି□ଭୂମି ଓ ସେବା ସକାଶେ ଏହି ନୀତିରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି ।

ଭାରତର ଭବିଷ୍ୟତ ପାଇଁ ଦ୍ରୁତ ସହରୀକରଣ ଓ ତଦ୍‌ଜନିତ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବୃହତ ଆହ୍ୱାନ ସୃଷ୍ଟି କରୁଛି । ଏହି କ୍ଷେତ୍ରର ଗୁରୁତ୍ୱକୁ ଉପଲବ୍ଧ କରି ଭାରତ ସରକାର ଜାତୀୟ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ନୀତି ଜରିଆରେ କେତେକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାପାଇଁ ଚିନ୍ତାକରିଥିଲେ ଏବଂ ଜାତୀୟ ସହରା□ଳ ନବୀକରଣ ମିଶନ ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ । ଏହା ଦ୍ୱାରା ଦେଶର ଅଶେଷ କଲ୍ୟାଣ ସାଧିତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଉନ୍ନତି ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା ।

ତେବେ ଏକ୍ଷେତ୍ରରେ ରହିଛି ଅନେକ ଆହ୍ୱାନ । ସହରଗୁଡ଼ିକୁ ଉନ୍ନତ କରିବା ପାଇଁ କେନ୍ଦ୍ର, ରାଜ୍ୟ ଓ ସ୍ଥାନୀୟ କ□ପକ୍ଷ ବ୍ୟୟ କରୁଛନ୍ତି । ଉପଯୁକ୍ତ ସମନ୍ୱୟ ଜରିଆରେ ଏହି ଯୋଜନାଗୁଡ଼ିକର ରୂପାୟନ ଜରୁରୀ ହୋଇଛି । ସହରଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଦୂଷଣ ବୃଦ୍ଧି ପାଉଥିବାରୁ ଏହାର ମୁକାବିଲା ସକାଶେ ସର୍ବସାଧାରଣ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଉଛି ଏବଂ ବସ, ଟ୍ରେନ ସେବା ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି । ଏଥିପାଇଁ ପ୍ରଚୁର ନିବେଶ ମଧ୍ୟ କରାଯାଉଛି । ସହରା□ଳ ଅଭିବୃଦ୍ଧି ନୀତି, ପରିବହନ ଆବଶ୍ୟକତା, ସଡ଼କ ଭି□ଭୂମିର ବିକାଶ, ପ୍ରଦୂଷଣର ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ଆଦି ପ୍ରତି ବିଶେଷ ଧ୍ୟାନ ଦେବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ପ୍ରଶାସନିକ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ସମନ୍ୱିତ ବିକାଶ ଆଣିବା ପାଇଁ ସମସ୍ତ ଯୋଜନାକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ସମନ୍ୱୟ ମାଧ୍ୟମରେ ସଂପାଦନ କରିବା ଦରକାର । କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶରେ ୟୁଏମଟିଏ ୧୧ଟି ସହରରେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ହୋଇଛି । ତେବେ ଏଥିରେ ରହିଛି ଅପରିଣାଦର୍ଶୀ ଅଫିସର ଯେଉଁମାନେ ବାସ୍ତବତାକୁ ଗୁରୁତ୍ୱ ନ ଦେଇ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଛନ୍ତି । ସହରା□ଳ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରର ଗୁରୁତ୍ୱକୁ ଉପଲବ୍ଧ କରି ଏହି ପ୍ରତିଷ୍ଠାନକୁ ପ୍ରଯୁକ୍ତିଗତ ଓ ଆର୍ଥିକ ସଶକ୍ତ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ ।

ସହରଗୁଡ଼ିକର ମୋବିଲିଟି ବୃଦ୍ଧି ପାଇଁ ଏବଂ ଏନୟୁଟିପିର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତାକୁ ବାସ୍ତବ ରୂପ ଦେବା ପାଇଁ ବିପୁଳ ନିବେଶର

ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ଭି□ିଭୂମି ସୁଦୃଢ଼ ହୋଇପାରିବ । ସହରା□ଳ ଭି□ିଭୂମିର ବିକାଶ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ନିବେଶ ପରିମାଣକୁ ଆକଳନ କରାଯାଇଛି । ଏଥିପାଇଁ ୨୧,୭୮୩, ୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା ଆବଶ୍ୟକ ବୋଲି କୁହାଯାଇଛି । ଏହାଦ୍ୱାରା ଦେଶରେ ଆସନ୍ତା ୨୦ ବର୍ଷ ଲାଗି ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସୃଷ୍ଟି ହେବାକୁ ଥିବା ନାନା ସମସ୍ୟାର ସଫଳ ମୁକାବିଲା କରାଯାଇପାରିବ । ଏହି ବୃହତ ପରିମାଣର ଅର୍ଥ ସକାଶେ ବିକଳ୍ପ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଗ୍ରହଣ ନ କରି ସାଧାରଣ ବଜେଟରୁ ଭରଣା କରାଯିବା ସମ୍ଭବ ନୁହେଁ । ତେଣୁ ପ୍ରତ୍ୟେକ ସହର ଏଥିପାଇଁ ନିଜସ୍ୱ ଆୟର ମାଧମ ଉପଯୋଗ କରିବେ । ଯଥା ସହର ହାତରେ ରହିଥିବା ଜମିଗୁଡ଼ିକୁ ବ୍ୟବସାୟିକ କାର୍ଯ୍ୟକଳାପ ଲାଗି ବ୍ୟବହାର କରିବେ, ଅତିରିକ୍ତ କର ଆଦାୟ କରିବେ, ଗ୍ୟାସୋଲିନ ଉପରେ ଅଧିକ କର ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିବେ । ବିଦ୍ୟୁତ ଯାନର ପ୍ରଚଳନ କରିବା ସହ ବାୟୋଗ୍ୟାସର ବ୍ୟବହାରକୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦେବେ ।

ଉ□ମ ସହରା□ଳ ପରିବହନ ଯୋଜନା ସକାଶେ ସମସ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂକୈନ୍ଦ୍ରିକ କରିବା ଅପେକ୍ଷା ଲୋକକୈନ୍ଦ୍ରିକ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଅମୃତ ଓ ସ୍ମାର୍ଟ ସିଟି ମିଶନ ଏହାର ଉଦାହରଣ ।

କେନ୍ଦ୍ର, ରାଜ୍ୟ ଓ ସହର ସ୍ତରୀୟ ଯୋଜନାର ରୂପାୟନ ଲାଗି ସମନ୍ୱିତ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ, କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା, ସେବା, ସାମର୍ଥ୍ୟର ବିକାଶ ଆଦି ଦିଗରେ ମିଳିତ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ଆବଶ୍ୟକ । ସାମର୍ଥ୍ୟର ବିକାଶ ଜରିଆରେ ପ୍ରଭାବଶୀଳ ଯୋଜନା ପ୍ରସ୍ତୁତ ଲାଗି ଏକ ଡାଟାବେସ ପ୍ରସ୍ତୁତ ହୋଇପାରିବ । ଏଥିପାଇଁ ସହରା□ଳ ବିକାଶ ମନ୍ତ୍ରଣାଳୟ ପକ୍ଷରୁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଛି । ସହରା□ଳ ପରିବହନ ସକାଶେ ଉପଯୁକ୍ତ ପରିମାଣର ଅର୍ଥ ଯୋଗାଡ କରିବା ଏକ ପ୍ରମୁଖ ଆହ୍ୱାନ । କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର କେବଳ ଏକମାତ୍ର ଅର୍ଥପ୍ରଦାନକାରୀ ସଂସ୍ଥାରେ ପରିଣତ ହୋଇପାରିବେ ନାହିଁ । ନିଜର ବିକାଶ ଲାଗି ପ୍ରତ୍ୟେକ ସହର ସେମାନଙ୍କ ସାମର୍ଥ୍ୟ ଅନୁସାରେ ବିକଳ୍ପ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଗ୍ରହଣ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ■■

ପୃଷ୍ଠା୩୭ର ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ

ପ୍ରାବଧାନ ରହିଛି । ଏଥିପାଇଁ ମଧ୍ୟ କେନ୍ଦ୍ର ସଡକ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ MORTH (Ministery of Road Transport & Highways), NHAI (National Highways Authority of India) ବା ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ପ୍ରାଧିକରଣ, ବୃକ୍ଷରୋପଣ କରୁଥିବା ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ ରାଜପଥରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କାର୍ଯ୍ୟରେ କେବଳ ବିଜ୍ଞାପନ ମାଧ୍ୟମରେ ସ୍ୱୀକୃତିପ୍ରାପ୍ତ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକୁ ତାଲିକାଭୁକ୍ତ କରାଯାଇ ଚୟନ କରାଯିବ । ରାଜପଥରେ ସବୁଜ ବଳୟ ବା ଗ୍ରୀନ କରିଡର ସୃଷ୍ଟି ନିମନ୍ତେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଣୀତ ନୀତି ଏହାକୁ ଏକ ନୂତନ ଦିଗ୍‌ଦର୍ଶନ ଦେଇଛି । ଏଠି ମନରେ ସ୍ୱତଃ ଏକ ପ୍ରଶ୍ନ ଉଙ୍କିମାରି ଯେ, ରାଜପଥର ଉନ୍ନତିକରଣ କାର୍ଯ୍ୟ ଦ୍ୱାରା ଆମ ପରିବେଶ ଏବଂ ପ୍ରାକୃତିକ ସମ୍ବଳଗୁଡିକ ପ୍ରତି ବିପଦ ସୃଷ୍ଟି ହେଉନାହିଁ ତ !

କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ରାଜପଥ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କାର୍ଯ୍ୟର ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ପଦକ୍ଷେପ ସ୍ୱରୂପ ପରିବେଶ ସୁରକ୍ଷା ତଥା ସନ୍ତୁଳନର ଏକ ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ସୁରକ୍ଷା କବଚ ଭାବେ ଉଭା ହୋଇପାରିନାହିଁ । ତେବେ ରାଜପଥର ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣ ନିମନ୍ତେ କରାଯାଉଥିବା ବୃକ୍ଷରୋପଣକୁ ଦୀର୍ଘସ୍ଥାୟୀ କରିବା ନିମନ୍ତେ କାର୍ଯ୍ୟର ସମୀକ୍ଷା ଓ ବିଶ୍ଳେଷଣ ଦ୍ୱାରା ହିଁ ଏ ଦିଗରେ ସୁବ୍ୟବସ୍ଥିତ ଏବଂ ବିବେକାନୁମୋଦିତ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇପାରିବ ।

ବାସ୍ତବିକ ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ଶ୍ରୀ ନରେନ୍ଦ୍ର ମୋଦିଙ୍କ ନେତୃତ୍ୱାଧୀନ ସରକାରଙ୍କ ଏହି ନୂତନ ରାଜପଥ ନୀତି ୨୦୧୫ - ଦେଶରେ ଥିବା ରାଜପଥରେ ସବୁଜ ବଳୟ ସୃଷ୍ଟି ସହିତ ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟକରଣର ମଧ୍ୟ ବିଶେଷ ସହାୟକ ହେବ । ଏହା ଆମ ଦେଶର ବିଶେଷକରି ରାଜପଥ ମାର୍ଗର ଉନ୍ନତିକରଣ ଦିଗରେ ଏକ ଆଦର୍ଶ ତଥା ଦୀର୍ଘ ସ୍ଥାୟୀ ନୀତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରାଯାଇପାରିବ ।

ପରିଶେଷରେ ଏତିକି କୁହାଯାଇ ପାରେକି, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ବା ସଡକପଥରେ ବୃକ୍ଷରୋପଣ କାର୍ଯ୍ୟର ଉନ୍ନତିକରଣ ଦିଗରେ ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ସହଯୋଗ ଦ୍ୱାରା ହିଁ ପ୍ରକୃତିରାଣୀର ଅନୁପମ ସୌନ୍ଦର୍ଯ୍ୟ ସ୍ୱରୂପ ବା ସବୁଜ ବଳୟର ସୁରକ୍ଷା କରାଯାଇପାରିବ । ସର୍ବୋପରି ଏ ଦିଗରେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ନୀତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ, ଉଚ୍ଚ ମାନରକ୍ଷାକରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଏଭଳି ଏକ ମହନୀୟ ପ୍ରକଳ୍ପର ସଫଳତା ସଂପୂର୍ଣ୍ଣ ରୂପେ ନିର୍ଭର କରୁଛି ଏକ ଶକ୍ତ ତଥା ନିରପେକ୍ଷ ଯା□ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ।

କେବଳ ସେତିକି ନୁହେଁ, ସ୍ଥାନୀୟ ଲୋକଙ୍କ ସକ୍ରିୟ ଅଂଶ ଗ୍ରହଣ ସହିତ ଗୋଷ୍ଠୀର ମାଲିକାନା ବା ଭାଗିଦାରିତା ଉପରେ ମଧ୍ୟ ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପର ଭାଗ୍ୟ ଓ ଭବିଷ୍ୟତ ନିର୍ଭର କରୁଛି କହିଲେ କିଛି ଅପ୍ରାସଙ୍ଗିକ ହେବ ନାହିଁ । ■■

ବିକାଶ ପାଇଁ ପରିବହନ ଜୀବନରେଖା

ଭାରତରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କପଥର ସମସ୍ୟା ଓ ଆହ୍ୱାନ

• ଅଶୋକ କେ. ସାର୍କା

୧. ଉପକ୍ରମ:

ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ, ସାମାଜିକ ପ୍ରଗତି ଓ ଗ୍ରାମୀଣ ଜନଗଣଙ୍କ ଜୀବନର ଗୁଣବ□। ସକାଶେ ପରିବହନ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଥାଏ। ସଡ଼କ ପଥର ଅଭାବ ଯୋଗୁ ଲୋକମାନଙ୍କ ମୌଳିକ ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ଆବଶ୍ୟକତାଗୁଡ଼ିକ ପୂରଣ ହୋଇପାରି ନଥାଏ ଏବଂ ସେମାନେ ସାମାଜିକ, ସାଂସ୍କୃତିକ ଓ ଅର୍ଥନୈତିକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହୋଇଥାନ୍ତି। ଏହା ସହ ସେମାନଙ୍କ ସକାଶେ ନିଯୁକ୍ତିଗତ ସୁଯୋଗ ମଧ୍ୟ ହାତଛଡ଼ା ହୋଇଥାଏ। ଭାରତରେ ପ୍ରାୟ ୬ ଲକ୍ଷ ଗ୍ରାମ ରହିଛି। ଗୋଟିଏ ଅ□ଳର ଭୌଗଳିକ ଅବସ୍ଥା ଅନ୍ୟ ଏକ ଅ□ଳଠାରୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଲଗା। ଏହା ସହ ଭାରତର ସୀମା ପାକିସ୍ତାନ, ଚୀନ, ନେପାଳ, ଭୁଟାନ, ବାଂଲାଦେଶ ଓ ମ୍ୟାମାର ସହ ରହିଛି। ଉ□ର, ଉ□ର ପୂର୍ବ, ପଶ୍ଚିମ ଓ ଦକ୍ଷିଣ ପଶ୍ଚିମା□ଳରେ ବୃହତ ପର୍ବତମାଳା ରହିଛି। ରାଜସ୍ଥାନ ଓ ଗୁଜରାଟରେ ମଧ୍ୟ ବ୍ୟାପକ ମରୁଭୂମି ଅ□ଳର ରହିଛି। ଅନେକ ରାଜ୍ୟ ସହ ଉପକୂଳ ଅ□ଳ ସମ୍ପର୍କିତ ରହିଛି। କେତେକ ଅ□ଳରେ ବ୍ୟାପକ ବର୍ଷା ହେଉଥିବା ବେଳେ ଆଉ କେତେକ ଅ□ଳରେ ବର୍ଷା କମ ହୋଇଥାଏ। ଏହିସବୁ ବିଭିନ୍ନତା ଯୋଗୁ ଭାରତରେ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଏକ ପ୍ରମୁଖ ଆହ୍ୱାନ ବୋଲି ପରିଗଣିତ ହୋଇଥାଏ।

୨. ଭାତରରେ ସଡ଼କ ବିକାଶ ଯୋଜନା:

ଭାରତରେ ଏକ ଉପଯୁକ୍ତ ସଡ଼କ ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ବହୁ ଆଗରୁ ଚିନ୍ତା କରାଯାଇଥିଲା। ଭାରତରେ ପ୍ରଥମ ସଡ଼କ ବିକାଶ ଯୋଜନା ୧୯୪୩-୬୧ରେ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହାକୁ ନାଗପୁର ଯୋଜନା ବୋଲି କୁହାଯାଉଥିଲା। ଦେଶରେ ସଡ଼କର ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଦୀର୍ଘକାଳୀନ ଭି□ିରେ ଏହାର ନିର୍ମାଣ କରିବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିଲା। ପ୍ରଥମ ଥର ପାଇଁ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକୁ ବିଭିନ୍ନ ଭାବେ ନାମିତ କରାଯାଇଥିଲା। ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା: ଜାତୀୟ ରାଜପଥ, ରାଜ୍ୟ ରାଜପଥ, ପ୍ରମୁଖ ଜିଲ୍ଲା ସଡ଼କ, ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଜିଲ୍ଲା ସଡ଼କ ଓ ଗ୍ରାମ୍ୟ ସଡ଼କ। ଦେଶରେ ଶେଷୋକ୍ତ ଦୁଇ ପ୍ରକାର ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ରହିଥାଏ। ଦେଶରେ ସମସ୍ତ ପ୍ରକାର ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇ ପରବ□ୀ

ବିକାଶଶୀଳ ରାଷ୍ଟ୍ରଗୁଡ଼ିକରେ ଗ୍ରାମା ଳଗୁଡ଼ିକୁ ମୋଟରଯାନ ଯାଇପାରିବା ପରି ସଡ଼କ ଯୋଗାଇଦିଆଯିବା ସମ୍ଭବ। ତେବେ ଗତ କିଛି ଦଶନ୍ଧିରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ବାସ୍ତବରେ ଏହା ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିନାହିଁ। ଅନେକ ଗବେଷକ ଏଥିନିମନ୍ତେ କେତେକ ସମସ୍ୟାର ଉପସ୍ଥାପନ କରିଛନ୍ତି।

୨୦ବର୍ଷରେ ଦେଶର ସଡ଼କ ବିକାଶ ଯୋଜନାକୁ ଏକ ନୂଆ ରୂପ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଏବଂ ସଡ଼କ ଘନତା ବୃଦ୍ଧି କରାଯାଇଥିଲା । ଦେଶରେ ୪.୬ନିୟୁତ କିମିର ସଡ଼କ ରହିଥିବା ବେଳେ ତନ୍ମଧ୍ୟରୁ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କର ଭାଗ ହେଲା ୨.୬ ନିୟୁତ କିମି । ସମ୍ପ୍ରତି ୧୦୦ରୁ ଅଧିକ ଜନସଂଖ୍ୟା ବିଶିଷ୍ଟ ଗ୍ରାମ ବା ଜନବସତିକୁ ସଦାବେଳିଆ ସଡ଼କ ପଥ ଯୋଗାଇଦେବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି, ଏବଂ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ନେଟଓ୍ୱର୍କକୁ ଯୋଜନାବଦ୍ଧ ଭାବେ ରୂପ ଦେବା ପାଇଁ ଭିଜନ ୨୦୨୧ ଯୋଜନାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଉଛି ।

୩. ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ :

ଭାରତର ସମ୍ବିଧାନ ଅନୁସାରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଓ ଏହାର ବିକାଶ ସାଧାରଣତଃ ରାଜ୍ୟ ହାତରେ ନ୍ୟସ୍ତ ଥାଏ ଏବଂ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକୁ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ପାଣ୍ଠି ଯୋଗାଡ଼ କରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ସଂଶ୍ଳିଷ୍ଟ ହୋଇନଥାନ୍ତି । ତେବେ ପ□ମ ପ□ବାର୍ଷିକ ଯୋଜନା ପରଠାରୁ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡ଼ିକ ସକାଶେ ପାଣ୍ଠି ପ୍ରଦାନ କରିବା ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ ଅନେକ ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥିଲା । ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା : ସର୍ବନିମ୍ନ ଆବଶ୍ୟକତା କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ (ଏମଏନପି), ଜାତୀୟ ଗ୍ରାମୀଣ ନିଯୁକ୍ତି କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ(ଏନଆରଇପି), ଗ୍ରାମୀଣ ଭୂମିହୀନ ନିଶ୍ଚିତ ନିଯୁକ୍ତି ଯୋଜନା (ଆରଏଲଇଜିପି), ଜବାହାର ରୋଜଗାର ଯୋଜନା (ଜେଆରୱାଇ) । ଗ୍ରାମୀଣ ଜୀବନରେ ଗୁଣବ□ାର ବିକାଶ ପାଇଁ ସଡ଼କ ସଂଯୋଗୀକରଣର ଯଥେଷ୍ଟ ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଏହାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକୁ ସଂଯୋଗ କରିବା ଓ ତାହାର ବିକାଶ କରିବା ଦିଗରେ ସରକାର ନାନା ପ୍ରକାର ପଦକ୍ଷେପ ନେଇଛନ୍ତି । ଏହା ଦ୍ୱାରା ଗ୍ରାମୀଣ ଅ□ଳଗୁଡ଼ିକର ବିକାଶ ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ । ୨୦୦୦ ମସିହାରେ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଥିଲା ଯେ, ଦେଶର ୪୦ ପ୍ରତିଶତ ଜନବସତିକୁ ସଦାବେଳିଆ ସଡ଼କ ପଥରେ ସଂଯୋଜିତ କରାଯାଇନାହିଁ । ଏଥିପାଇଁ ରାଜ୍ୟସରକାର ସ୍ତରରେ ଯଦିଓ ଚେଷ୍ଟା କରାଯାଇଥିଲା ତଥାପି ତାହା ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିନଥିଲା । ଅପରପକ୍ଷେ ନିମ୍ନମାନର ନିର୍ମାଣ ଯୋଗୁ ଯେଉଁ ଯେଉଁ ଇଲାକାରେ ସଦାବେଳିଆ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିଲା ସେଠାରେ ତାହା ଲକ୍ଷ୍ୟ ପୂରଣ କରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଅଭାବରୁ ତାହା ବିକାଶ ଦିଗରେ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିପାରି ନ ଥିଲା । ଗ୍ରାମୀଣ ଭାରତରେ ସଡ଼କ ନେଟଓ୍ୱର୍କକୁ ଅଧିକ ସମନ୍ୱିତ କରିବା ସକାଶେ ଭାରତ ସରକାର ୨୦୦୦ ମସିହାରେ ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ଗ୍ରାମ ସଡ଼କ ଯୋଜନା ବା ପିଏମଜିଏସୱାଇ । ଏହି ବିଶାଳ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ ସକାଶେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ପାଣ୍ଠି ପ୍ରଦାନ କରିଆସୁଥିଲେ ମଧ୍ୟ ବିଭିନ୍ନ ବହୁମୁଖୀ ସଂସ୍ଥା ଯଥା ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ ଓ ଏସୀୟ ବିକାଶ ବ୍ୟାଙ୍କ ମଧ୍ୟ ସହାୟତା ପ୍ରଦାନ କରିଆସୁଛନ୍ତି । ୨୦୦୩ ମସିହା ସୁଦ୍ଧା ୧୦୦୦ ବା ତଦୁର୍ଦ୍ଧ ଲୋକ ବାସକରୁଥିବା ସମତଳ ଅ□ଳ ଏବଂ ୫୦୦ ବା ତଦୁର୍ଦ୍ଧ ଲୋକ ବାସକରୁଥିବା ପାର୍ବତ୍ୟା□ଳ ବା ମରୁଭୂମି ଅ□ଳ ବା ଆଦିବାସୀ ଅଧ୍ୟୁଷିତ ଅ□ଳକୁ ୩.୭୫ ମିଟିର ଓସାରର ସଦାବେଳିଆ ସଡ଼କପଥ ଯୋଗାଇଦେବା ପାଇଁ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରହିଥିଲା । ପରବ□ୀ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଏହି ଯୋଜନାର ଆଭିମୁଖ୍ୟ ରହିଥିଲା; ୨୦୦୭ ସୁଦ୍ଧା ସମତଳ ଅ□ଳରେ ୫୦୦ରୁ ଅଧିକ ଲୋକ ବାସକରୁଥିବା ବସତି ଏବଂ ପାର୍ବତ୍ୟା□ଳ, ମରୁଭୂମି ଓ ଆଦିବାସୀ ଅଧ୍ୟୁଷିତ ଅ□ଳରେ ୨୫୦ରୁ ଅଧିକ ଲୋକ ବାସକରୁଥିବା ବସତିକୁ ସଦାବେଳିଆ ସଡ଼କ ଯୋଗାଇଦେବା ଲାଗି ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିଲା । ଯେଉଁ ଯେଉଁ ଅ□ଳକୁ ସଡ଼କ ପଥ ନଥିଲା ସେହି ସବୁ ଅ□ଳକୁ ସଡ଼କ ପଥ ଯୋଗାଇଦେବା ପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଇଥିଲା । ସଂଯୋଗ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଥିବା ଇଲାକା ମଧ୍ୟରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ ୨୦୧୩ ସୁଦ୍ଧା ୫୧ ପ୍ରତିଶତ ଅ□ଳକୁ ସଂଯୋଗୀକରଣ କରାଯାଇଛି । ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ପିଏମଜିଏସୱାଇରେ ନିର୍ମିତ ସଡ଼କ ମଧ୍ୟରୁ ଅଧିକାଂଶ ସଡ଼କ ୧୨ବର୍ଷରୁ ଅଧିକ ପୁରାତନ ହୋଇଯାଇଛି । ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଏହି ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଦାୟିତ୍ୱ ସଂପୃକ୍ତ କ□ାକ୍ଟରମାନଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ମାତ୍ର ଫଳ ଏହା ହେଲା ଯେ, ଏହି ସବୁ ସଡ଼କର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସଠିକ ହୋଇପାରିଲାନାହିଁ ଏବଂ ଦିନକୁ ଦିନ ଅଧିକରୁ ଅଧିକ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇବାରୁ ଏହି ପଥଗୁଡ଼ିକ ବିପର୍ଯ୍ୟସ୍ତ ହେବାରେ ଲାଗିଲା । ବିଭିନ୍ନ ପରିବେଶଗତ କାରଣ ମଧ୍ୟ ଏଥିପାଇଁ ଦାୟୀ ଥିଲା । ଏହା ମଧ୍ୟ ପରିଦୃଷ୍ଟ ହୋଇଥିଲା ଯେ, କେତେକ ସଡ଼କରେ ଯାହା ଆଶା କରାଯାଉଥିଲା ତାହାଠାରୁ ବହୁ ଅଧିକ ଗୁଣ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳ କରିବାରୁ ସଡ଼କ ନଷ୍ଟ ହୋଇଗଲା । ଏହି କାରଣରୁ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକୁ ୫.୫ ମିଟର ଓସାର କରିବା ଏବଂ ଅଧିକ ମଜଭୁତ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ପଡ଼ିଲା ଏବଂ ନୂଆ ଯୋଜନା ପିଏମଜିଏସୱାଇ - ୨ ଆରମ୍ଭ କରାଗଲା । ପିଏମଜିଏସୱାଇ-୧ରେ ଯେଉଁ ରାଜ୍ୟମାନେ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଶେଷ କରିଥିଲେ କେବଳ ସେହି ରାଜ୍ୟଗୁଡ଼ିକୁ ପିଏମଜିଏସୱାଇ-୨ରେ ପାଣ୍ଠି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ନିଷ୍ପ□ି ହୋଇଥିଲା । କେଉଁ କେଉଁ ସଡ଼କପଥକୁ ଉନ୍ନୀତ କରାଯିବ ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକତା ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବିକଶିତ କରାଯିବ ସେନେଇ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯାଇଥିଲା । ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକ ଯୋଗୁ ଗ୍ରାମୀଣ ବିକାଶ ଓ ସଂଯୋଗୀକରଣ ଯୋଜନା

ସଫଳ ହୋଇପାରିଛି । ତେବେ ସେହିସବୁ ସଡ଼କର ପରିମାଣ ଓ ତାହାର ପ୍ରଭାବ ସମ୍ପର୍କରେ ବିଶେଷ କିଛି ଆକଳନ କରାଯାଇପାରିନାହିଁ ।

୪. ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ଓ ସଂଯୋଗ ବ୍ୟବସ୍ଥା:

କୌଣସି ଏକ ଅ□ଳର ସାମଗ୍ରିକ ସଂଯୋଗ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରିବା ପାଇଁ ବିଶ୍ୱବ୍ୟାଙ୍କ ଗ୍ରାମୀଣ ପ୍ରବେଶ ସୂଚକ (ଆରଏଆଇ) ପ୍ରସ୍ତୁତ କରିଥିଲା । ଆରଏଆଇର ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ସଂଜ୍ଞା ଥିଲା: ମୋଟ ଗ୍ରାମୀଣ ଜନସଂଖ୍ୟା ତୁଳନାରେ ୨୦-୨୫ ମିନଟର ଚଲାରାସ୍ତା ବା ଦୁଇ କିଲୋମିଟର ମଧ୍ୟରେ ବାସକରୁଥିବା ଲୋକଙ୍କ ପାଇଁ ରହିଥିବା ସଦାବେଳିଆ ରାସ୍ତାର ପରିମାଣ । ପିଏମଜିଏସୱାଇ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁସାରେ ଏକ ବସତିର ସଂଯୋଗୀକରଣ ହେଉଛି ତାହା, ଯାହାକି ଜନବସତିର ୫୦୦ ମିଟର ମଧ୍ୟରେ ସଦାବେଳିଆ ସଡ଼କ ରହିଥିବ । ପାର୍ବତ୍ୟା□ଳ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏହା ରହିଛି ୧.୫ କିମି ।

ରାଜସ୍ଥାନର ଅଲୱାର, ଝୁନଝୁନୁ, ଟୋଙ୍କ, ଚୁରୁ ଓ ବିକାନିର ଜିଲ୍ଲାରେ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ପିଏମଜିଏସୱାଇ ପରେ ସଂଯୋଗର ହାର ୧୪ରୁ ୧୯ ପ୍ରତିଶତକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଛି । ଅଲୱାରରେ ଆରଏଆଇ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପ୍ରଭାବ ହାର ସବୁଠାରୁ ଅଧିକ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଛି । ଏଠାରେ ଉଲ୍ଲେଖଯୋଗ୍ୟ ଯେ, ଅଲୱାରରେ ଜନସଂଖ୍ୟାଭି□କ ଘନତା ସବୁଠାରୁ ଅଧିକ । ଜନବସତିଗୁଡ଼ିକ ଅଧିକ ନିକଟତର ଥିଲେ କମ ସଡ଼କର ଆବଶ୍ୟକତା ହୋଇଥାଏ । ଏହା ଅଲୱାର କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଇଛି । ଜନବସତିଗୁଡ଼ିକୁ ସଂଯୋଗ କରିବା ପାଇଁ ଜନସଂଖ୍ୟା ଘନତା ଓ ମୋଟ ସଡ଼କ ଦୈର୍ଘ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ସମ୍ପର୍କ ରକ୍ଷା କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ଏହା ମଧ୍ୟ ପରିଲକ୍ଷିତ ହୋଇଛି ଯେ, ଯେତେବେଳେ ଜନସଂଖ୍ୟା ଘନତା କମ ରହିଛି ସେତେବେଳେ ସେହି ଇଲାକାରେ ମୋଟ ସଡ଼କ ନେଟୱର୍କର ଦୈର୍ଘ୍ୟ ଅଧିକ । ଉଦାହରଣ ସ୍ୱରୂପ ଅଲୱାର ଜିଲ୍ଲାରେ ଜନସଂଖ୍ୟା ଘନତା ଅଧିକ ରହିଥିବା ବେଳେ ବିକାନିର ଜିଲ୍ଲାରେ ଏହି ହାର କମ । ବ□ମାନର ଆରଏଆଇ ହାସଲ କରିବା ସକାଶେ ବିକାନିର ଜିଲ୍ଲା ତୁଳନାରେ ଅଲୱାର ଜିଲ୍ଲାରେ କମ ସଡ଼କ ପଥ ନିର୍ମାଣ କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ଅଲୱାର ଜିଲ୍ଲାରେ ପି.ଏମ.ଜି. ଏସ.ୱାଇରେ ମୋଟ ୬୭୬.୫ କିମି ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ପି.ଏମ.ଜି. ଏସ.ୱାଇ ସହିତ ୬୩.୭୩ କିମି ଏବଂ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ବିନା ୪୪.୫୯ କିମି ପ୍ରତିଶତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଛି । ଆରଏଆଇ ଅନୁସାରେ ପ୍ରଭେଦ ହେଉଛି ୧୯.୧୪ ପ୍ରତିଶତ । ସେହିପରି ଝୁନଝୁନୁ ଲ୍ଲାରେ ପିଏମଜିଏସୱାଇରେ ମୋଟ ୪୯୯.୧ କିମି ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସହିତ ୬୪.୪୨ କିମି ଏବଂ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ବିନା ୪୮.୨୧ କିମି ପ୍ରତିଶତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଛି । ଆରଏଆଇ ଅନୁସାରେ ପ୍ରଭେଦ ହେଉଛି ୧୬.୨୦ ପ୍ରତିଶତ । ଟୋଙ୍କ ଜିଲ୍ଲାରେ ପିଏମଜିଏସୱାଇରେ ମୋଟ ୪୫୯.୩ କିମି ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସହିତ ୫୭.୫୮କିମି ଏବଂ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ବିନା ୪୦.୩୦କିମି ପ୍ରତିଶତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଛି । ଆରଏଆଇ ଅନୁସାରେ ପ୍ରଭେଦ ହେଉଛି ୧୧୭,୨୭ ପ୍ରତିଶତ । ଚୁରି ଲ୍ଲାରେ ପିଏମଜିଏସୱାଇରେ ମୋଟ ୫୪୩.୪ କିମି ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସହିତ ୫୬.୩୮ କିମି ଏବଂ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ବିନା ୩୮.୫୬କିମି ପ୍ରତିଶତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଛି । ଆରଏଆଇ ଅନୁସାରେ ପ୍ରଭେଦ ହେଉଛି ୧୭.୮୧ ପ୍ରତିଶତ । ବିକାନିର ଜିଲ୍ଲାରେ ପିଏମଜିଏସୱାଇରେ ମୋଟ ୫୮୪.୨ କିମି ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସହିତ ୫୩.୩୮ କିମି ଏବଂ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ବିନା ୩୯,୮୩କିମି ପ୍ରତିଶତ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଛି । ଆରଏଆଇ ଅନୁସାରେ ପ୍ରଭେଦ ହେଉଛି ୧୩.୫୪ ପ୍ରତିଶତ । ୧୯୮୦ ଦଶକ ପ୍ରାରମ୍ଭ ଯାଏ ଏହା ସର୍ବଗ୍ରହଣୀୟ ଥିଲା ଯେ, ବିକାଶଶୀଳ ରାଷ୍ଟ୍ରଗୁଡ଼ିକରେ ଗ୍ରାମା□ଳଗୁଡ଼ିକୁ ମୋଟରଯାନ ଯାଇପାରିବା ପରି ସଡ଼କ ଯୋଗାଇଦିଆଯିବା ସମ୍ଭବ । ତେବେ ଗତ କିଛି ଦଶନ୍ଧିରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ବାସ୍ତବରେ ଏହା ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିନାହିଁ । ଅନେକ ଗବେଷକ ଏଥିନିମନ୍ତେ କେତେକ ସମସ୍ୟାର ଉପସ୍ଥାପନ କରିଛନ୍ତି । ସେମାନେ ଯୁକ୍ତ କରନ୍ତି ଯେ, ପରିବହନ ସକାଶେ ଆବଶ୍ୟକତାଗୁଡ଼ିକର ପୂରଣ କରିବା ଅପେକ୍ଷା ଗୋଷ୍ଠୀ ଓ ବ୍ୟକ୍ତିବିଶେଷଙ୍କ ଆବଶ୍ୟକତା ଯେପରି ପୂରଣ ହୋଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଗଲେ ସଡ଼କ ସମସ୍ୟାର କିଛିଟା ସମାଧାନ ହୋଇପାରିବ । ସେହି ଅନୁସାରେ ବିଭିନ୍ନ ରାଷ୍ଟ୍ରରେ ସମନ୍ୱିତ ଗ୍ରାମୀଣ ଯୋଗାଯୋଗ ସକାଶେ ଯୋଜନା (ଆଇଆରଏପି) କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଛି । ଉଦାହରଣ ସ୍ୱରୂପ ତାଞ୍ଜାନିଆ, ଫିଲିପାଇନ୍ସ, ବାଂଲାଦେଶ, ମାଲାୱି, ଭାରତ, ନେପାଳ ଓ ଜିମ୍ବାୱେରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ସମନ୍ୱିତ ଗ୍ରାମୀଣ ଯୋଗାଯୋଗ ସକାଶେ ଯୋଜନା ପରି କେତେକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମ କରାଯାଇଛି ଯାହାକି ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ସମସ୍ୟାକୁ ଦୂରୀଭୂତ କରିବାରେ ସକ୍ଷମ ହୋଇଛି ।

ରାଜସ୍ଥାନର ଅଲୱାର ଜିଲ୍ଲାରେ ଦୁଇ ପ୍ରକାର କେତେକ ଗ୍ରାମକୁ ନେଇ ଏକ ସର୍ଭେ କରାଯାଇଥିଲା । କେତେକ ଗ୍ରାମକୁ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସଡ଼କ ଯାଇଥିବା ବେଳେ

ଅନ୍ୟ କେତେକ ଗ୍ରାମକୁ ଯାଇ ନ ଥିଲା କୌଣସି ଏକ ସଡ଼କ । ଏହି ଦୁଇଟି ଗ୍ରାମର ସ୍ୱାସ୍ଥ୍ୟ ସେବା ନେଇ ସର୍ଭେ କରାଯାଇଥିଲା । ଦୂରତା, ସଡ଼କର ପ୍ରକାର, ସଡ଼କର ଅବସ୍ଥା, ଯାତ୍ରା ସମୟ, ଯାତ୍ରା ମୂଲ୍ୟ ଆଦି ସମ୍ପର୍କରେ ଅନୁଧାନ କରାଯାଇଥିଲା । ସର୍ବାଧିକ ୫ ନମ୍ବରକୁ ଆଧାର କରି ଉପରୋକ୍ତ ବିଷୟଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ ମାର୍କି କରାଯାଇଥିଲା । ଯେଉଁ ଗ୍ରାମକୁ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସଡ଼କ ଯାଇଥିଲା ସେହି ଗ୍ରାମ ୩.୦୩ ଓ ୩.୦୯ ମାର୍କ ରଖିଥିବା ବେଳେ ଯେଉଁ ଗ୍ରାମକୁ କୌଣସି ସଡ଼କ ଯାଇନଥିଲା ସେହି ଗ୍ରାମ ରଖିଥିଲେ ୧.୪୨ ଓ ୨.୫୪ ।

୫. ସମସ୍ୟା ଓ ଆହ୍ୱାନ :

ଦେଶର ବିକାଶ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସଡ଼କ ପ୍ରମୁଖ ଭୂମିକା ନିର୍ବାହ କରିଥିବାବେଳେ ଏନେଇ ଅନେକ ଦୂର ଯିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି । ସେହିପରି ଅନେକ ସମସ୍ୟା ବି ରହିଛି । ସଂଯୋଗ ସକାଶେ ଅନେକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବା ସହ ନିମ୍ନରେ କେତେକ ପ୍ରସଙ୍ଗ ସମ୍ପର୍କରେ ଆଲୋଚନା କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

କ. କମ ଜନସଂଖ୍ୟା ବିଶିଷ୍ଟ ଜନବସତିଗୁଡ଼ିକୁ ସଂଯୋଗ କରିବା ବେଳେ ବ□ମାନର ଜନସଂଖ୍ୟାଭି□କ ସ□ାବଳୀ ଏକ ସାମର୍ଥ୍ୟଶୀଳ ନେଟୱର୍କ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିପାରିବ ନାହିଁ । ଏଣୁ ଚାହିଦା ଭି□ରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କରାନ ଯାଇ ଆବଶ୍ୟକତା ଦୃଷ୍ଟିରୁ ଏହା ନିର୍ମାଣ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ସେହିପରି ବିଭିନ୍ନ ଆବଶ୍ୟକତାକୁ ଅବଲୋକନ କରି ଏକ ବିକାଶଶୀଳ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ପୋଷଣ କରିବା ଦରକାର ।

ଖ. କେବଳ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ହୋଇଗଲେ ଗୋଟିଏ ଜାଗାରୁ ଅନ୍ୟ ଏକ ଜାଗାକୁ ଯିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ପୂରଣ ହେବ ନାହିଁ । ବ□ମାନର ପିଏମଜିଏସୱାଇ ସ□ାବଳୀ ଅନୁସାରେ ଗୋଟିଏ ଗ୍ରାମକୁ ଯିବା ସମ୍ଭବ ହେବ ଯଦି ସମତଳ ଅ□ଳରେ ଏହା ୦.୫ କିମି ଓ ଦୁର୍ଗମ/ପାର୍ବତ୍ୟା□ଳରେ ୧.୫ କିମି ମଧରେ ରହିଛି । ମରୁଭୂମି ଇଲାକାରେ ଏହା କିନ୍ତୁ ବିଫଳ ହୋଇଥାଏ । କାରଣ ଉପଯୁକ୍ତ ପରିବହନ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅଭାବ ଯୋଗୁ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନରୁ ଗୋଟିଏ ସ୍ଥାନକୁ ଯିବା ଅତ୍ୟନ୍ତ କଷ୍ଟକର ହୋଇଥାଏ । ବିନା କୌଣସି ସହାୟତାରେ ଏହା ବିଫଳ ହୋଇଥାଏ । ତେଣୁ ଯେଉଁମାନେ ନିଜ ଯାନରେ ବିଭିନ୍ନ ସୁବିଧାସୁଯୋଗ ହାତେଇ ପାରନ୍ତି ସେମାନେ ହିଁ ଏକ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣରୁ ଅଧିକ ସୁଯୋଗ ଲାଭ କରନ୍ତି ।

ଗ. କିଛି ବର୍ଷ ତଳେ ଯେଉଁ ସବୁ ଇଲାକାରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ନିର୍ମିତ ହୋଇଥିଲା ସେହି ସଡ଼କ ଏବେ ବ୍ୟସ୍ତବହୁଳ ଏବଂ ଯାନବାହନ ସଂଖ୍ୟା ଅଧିକ ହୋଇଛି । କିନ୍ତୁ ଯଦି ସେଗୁଡ଼ିକୁ ଏମଡିଆର ବା ଏସଏଚ ଭାବେ ବିଭକ୍ତ କରାଯାଏ ତେବେ ପାଣ୍ଠି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅସୁବିଧା ହୋଇଥାଏ କାରଣ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ଓ ଏହାର ରକ୍ଷଣବେକ୍ଷଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସରକାରଙ୍କ ନିକଟରେ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଅର୍ଥ ନଥାଏ ।

- ସମ୍ପ୍ରତି ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କର ନିର୍ମାଣ, ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସକାଶେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ପାଣ୍ଠି ଯୋଗାଇଥାନ୍ତି ତଥାପି ଏହା ସଙ୍କଟଜନକ ହୋଇଥାଏ । କାରଣ ରାଜ୍ୟସରକାରମାନେ ଏଥିପାଇଁ ପର୍ଯ୍ୟାପ୍ତ ଅର୍ଥ ବିନିଯୋଗ କରିନଥାନ୍ତି । ତେଣୁ ଉପଯୁକ୍ତ ପାଣ୍ଠି ଜରିଆରେ ଏହି ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକ ନିର୍ମାଣ କରିବା ଏବଂ ଏହାକୁ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରିଆ ଆବଶ୍ୟକ ହୋଇଥାଏ । ଏଥିପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ଉପରେ ଅଧିକ ବୋଝ ପଡ଼ିଥାଏ ।

- ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକର ନିର୍ମାଣ ବାବଦ ବ୍ୟୟ କ୍ରମଶଃ ବଢ଼ିବାରେ ଲାଗିଛି ଏବଂ ବେଳେବେଳେ ପାଣ୍ଠି ସଂଗ୍ରହ କଷ୍ଟସାଧ ହୋଇଯାଇଥାଏ । ତେଣୁ ସ୍ଥାନୀୟ ଅ□ଳରେ ଉପଲବ୍ଧ ବିଭିନ୍ନ ସାମଗ୍ରୀ ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ଦେବା ଦରକାର । ସର୍ବନିମ୍ନ ଖର୍ଚ୍ଚରେ କିପରି ସଡ଼କଗୁଡ଼ିକୁ ନିର୍ମିତ କରାଯାଇପାରିବ ସେଥିପାଇଁ ଚେଷ୍ଟା ଚାଲିଛି ।

- ପାର୍ବତ୍ୟା□ଳରେ ଅନେକ ନଦୀ ଓ ଝରଣା ପ୍ରବାହିତ । ତେଣୁ ସେହି ସବୁ ଅ□ଳରେ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କଷ୍ଟସାଧ ବ୍ୟାପାର । ଅଧିକ ଖର୍ଚ୍ଚାନ୍ତ ହେବାକୁ ବି ପଡ଼େ । ସେହିପରି ନର୍ଦ୍ଦମା ଓ ଗଡ଼ାଣିଆ ଅ□ଳ ପରିଚାଳନା ଯୋଜନା ଉପରେ ଦୃଷ୍ଟି ଦିଆଯାଉଛି ।

- ପିଏମଜିଏସୱାଇ ପରି ଉଚ୍ଚମାନର ରୋଡ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ଅନେକ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କରେ ଉଚ୍ଚ ଗୁଣବ□ା ସଡ଼କ ପରିଦୃଷ୍ଟ ହୋଇନାହିଁ । ସେହି ସବୁ ରାସ୍ତାରେ ମୋଟରଯାନ ସଂଖ୍ୟା ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିବାବେଳେ ସଡ଼କ ନିରାପ□ା ପ୍ରମୁଖ ପ୍ରସଙ୍ଗ ହୋଇଛି ।

ଉପସଂହାର :

ପିଏମଜିଏସୱାଇ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପରଠାରୁ ଅର୍ଥାତ ୨୦୦୦ରୁ ଗ୍ରାମୀଣ ସଡ଼କ ପଥଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ ଗୁରୁତ୍ୱ ଦିଆଯାଇଛି । ଯଦିଓ ଏହି ଯୋଜନା ବିଭିନ୍ନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ସଫଳ ହୋଇଛି ତଥାପି ଦେଶରେ ସାମଗ୍ରିକ ନେଟୱର୍କ ବିଷୟରେ ଆମୂଳଚୁଳ ପରିବ□ନ ହୋଇଛି । କେତେକ ଅନେକ କାରଣରୁ ଏହା ଏକକ ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ହୋଇପାରୁନାହିଁ । ଏହାର କାରଣ ନୂଆ ସଡ଼କ ପଥ ନିର୍ମାଣ କରିବା ଏବେ ଅତ୍ୟନ୍ତ କଷ୍ଟସାଧ ଏବଂ ତାହାର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ତହୁଁ ବଳକା । ତେଣୁ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଗ୍ରାମୀଣ ଇଲାକାରେ ସଡ଼କ ନିର୍ମାଣ ସକାଶେ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ । ସର୍ବନିମ୍ନ ଦରରେ ଯେପରି ଦେଶର ସବୁଭାଗର ଲୋକ ସୁବିଧା ଭାବେ ସଡ଼କ ପାଇପାରିବେ ସେଥିପାଇଁ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି । ■■

ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର ପ୍ରକଳ୍ପ

ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର (ଡିଏମଆଇସି) ପ୍ରକଳ୍ପକୁ ଏକ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ଉତ୍ପାଦନ ଓ ପୁଞ୍ଜି ବିନିଯୋଗର ଲକ୍ଷ୍ୟସ୍ଥଳ ଭାବେ ବିକଶିତ କରାଯାଉଛି । ତେବେ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ନିର୍ମାଣକାରୀ ଏବଂ ପୁଞ୍ଜି ବିନିଯୋଗ କ୍ଷେତ୍ର ଭାବେ ଏହା ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଲକ୍ଷ୍ୟସ୍ଥଳ ରୂପେ ୨୦୦୭ ଅଗଷ୍ଟରୁ ହୋଇଥିବା ନୀତି ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ବା ଚୁକ୍ତି ଅନୁସାରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିଆସୁଛି ।

ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର ଉନ୍ନତିକରଣ ନିଗମ (ଡିଏମଆଇସିଡିସି)ର ପ୍ରତିଷ୍ଠାର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହେଉଛି ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡିକର ବିକାଶ, ସମନ୍ୱୟ ସ୍ଥାପନ ଏବଂ ପରିଶେଷରେ ପ୍ରକଳ୍ପଗୁଡିକର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ବା ରୂପାୟନ । ୨୦୧୨ ମସିହା ସେପ୍ଟେମ୍ବରରେ ଡିଏମଆଇସି ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ଟ୍ରଷ୍ଟ ପାଣ୍ଠିକୁ ଟ୍ରଷ୍ଟ ଭାବେ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯାଇଥିଲା । ନୂତନ ଶିଳ୍ପ ସହର ପ୍ରତିଷ୍ଠା ନିମନ୍ତେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଜମି ଯୋଗାଇ ଦେବାର ପ୍ରାବଧାନ ଏଥିରେ ରହିଛି । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପଟି ବିଭିନ୍ନ ସୋପାନ ମଧ ଦେଇ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥାଏ । ଏଥିନିମନ୍ତେ ପ୍ରାଥମିକ ଭାବେ ୬ଟି ପୁଞ୍ଜି ବିନିଯୋଗ ଅଂଚଳକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଛି । ପ୍ରକଳ୍ପଟି ବିଭିନ୍ନ ସୋପାନ ଦେଇ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଉଥିବା ବେଳେ ସେଗୁଡିକ ହେଲା :

- ରାଜସ୍ଥାନର ନିମରଣାଠାରେ ଥିବା ଆଦର୍ଶ ସୌରଶକ୍ତି ପ୍ରକଳ୍ପ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଇ.ପି.ସି ଠିକାଦାର ୫ ମେଗାୱାଟ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଆଦେଶ ପାଇଥିବାବେଳେ ବାକି ରହିଥିବା ୧ ମେଗାୱାଟ୍‌ର ସମନ୍ୱିତ ସୌର ପ୍ରକଳ୍ପ କାର୍ଯ୍ୟ ମଧ୍ୟ ଖୁବ୍ ଶୀଘ୍ର ଆରମ୍ଭ ହେବାକୁ ଯାଉଛି ।

- **ଲଜିଷ୍ଟିକ୍ ଡାଟା ବ୍ୟାଙ୍କ:** ଟାରିଫଂ ଅଥରିଟି ଅଫଂ ମେଜର ପୋର୍ଟସ ଦ୍ୱାରା ଏକ ନୋଟିସ ଜାରି କରାଯାଇଛି ଯେ ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ବାଧତାମୂଳକ ଭାବେ ୟୁଜର୍ ଚାର୍ଜେସ୍ ଆଦାୟ କରାଯିବ ।

- ଉତର ପ୍ରଦେଶର ଗ୍ରେଟର ନୋଏଡାରେ ସମନ୍ୱିତ ଶିଳ୍ପ ସହରରେ ସ୍ପେସିଆଲ ପରପସ୍ ଭେହିକେଲ (ଏସପିଭି)କୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିବା ବେଳେ ଡିଏମଆଇସି ଟ୍ରଷ୍ଟର ଇକ୍ୱିଟି ଏବଂ ସଂପୃକ୍ତ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ପକ୍ଷରୁ ମଧ ଆର୍ଥିକ ସହଯୋଗ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଛି । ଅପରପକ୍ଷରେ ଇ.ପି.ସି ଠିକାଦାର ଚୟନ ପାଇଁ ମଧ ଟେଣ୍ଡର ଆହ୍ୱାନ କରାଯାଇଛି । ଏହି କଂଟ୍ରାକ୍ଟରମାନେ ବୃହତ୍ ଭି□ଭୂମି କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ସହିତ ଏହାର ଆନୁମାନିକ ଖର୍ଚ୍ଚ ରହିଛି ଅନ୍ୟୁନ ୫ ଶହ କୋଟି ଟଙ୍କା । ଏ ନେଇ ମଧ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କୁ ସୂଚନା ଦିଆଯାଇଛି ।

- ମଧପ୍ରଦେଶରେ ଥିବା ବିକ୍ରମ୍ ଉଦ୍ୟୋଗପୁରୀ ସମନ୍ୱିତ ଶିଳ୍ପ ସହର କାର୍ଯ୍ୟରେ ଏସ୍.ପି.ଭି.କୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିବାବେଳେ ଡିଏମଆଇସି ଟ୍ରଷ୍ଟର ଇକ୍ୱିଟି ସହିତ ସଂପୃକ୍ତ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ମଧ ଆର୍ଥିକ ସହଯୋଗ ଏସପିଭିକୁ ପ୍ରଦାନ କରିଛନ୍ତି । ଭିତିଭୂମିର କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ପାଇଁ ମଧ ଇପିସି ଠିକାଦାର ଅପସ୍ଥାପିତ ହୋଇଛି । ମାତ୍ର ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ ପରାମର୍ଶଦାତାଙ୍କ ଚୟନ ପ୍ରକ୍ରିୟା ସଂପ୍ରତି ଚାଲୁରହିଛି ।

- **ଗୁଜୁରାଟର ଅହମ୍ମଦାବାଦସ୍ଥିତ ଧୋଲେରା ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପୁଞ୍ଜି ବିନିଯୋଗ ଅଂଚଳ:** ଏଥିପାଇଁ ଅଂଶୀଦାର ଏବଂ ରାଜ୍ୟ ମଧରେ ଏକ ଚୁକ୍ତି ଅନୁବନ୍ଧିତ ହୋଇଥିବା ବେଳେ ଏନେଇ ରାଜ୍ୟର ଆର୍ଥିକ ସହଯୋଗ ସଂପର୍କୀୟ ଚୁକ୍ତି ଚୂଡାନ୍ତ ହୋଇ ଖୁବ୍ ଶୀଘ୍ର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବ ବୋଲି ଜଣାପଡିଛି । ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ପରିବେଶ ମଞ୍ଜୁରୀର ଅନୁମତି ନିଆଯାଇଥିବାବେଳେ, ପ୍ରାଥମିକ ସ୍ତରରେ ଆବଶ୍ୟକ ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ କାର୍ଯ୍ୟ ମଧ ଶେଷ ହୋଇଛି । କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ଏହାର ବୃହତ୍ ଭିତିଭୂମି କାର୍ଯ୍ୟକୁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରିଥିବାବେଳେ ୨୨.୫ ସ୍କୋୟାର

ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ ୫୪ ପୃଷ୍ଠାରେ

ଭାରତରେ ବିମାନ ଯାତ୍ରା: ସମସ୍ୟା ମଧ୍ୟରେ ସଫଳତା

• ଶିଶିର ସିହ୍ନା

ସାଧାରଣତଃ କୁହାଯାଇଥାଏ ଉଡ଼ିବା ହେଉଛି ଆଭିଜାତ୍ୟର ପ୍ରତୀକ । ଅନେକେ ଏହାକୁ ସମ୍ମତି ଜଣାଇଥାନ୍ତି । ମାତ୍ର ବ□ମାନ ଉପଲବ୍ଧ ତଥ୍ୟାବଳୀ ଏହାକୁ ଭୁଲ ପ୍ରମାଣିତ କରୁଛି । ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ୨୦୧୫ ଜାନୁଆରୀରୁ ଅଗଷ୍ଟ ମଧ୍ୟରେ ୧୨୫ କୋଟି ଲୋକସଂଖ୍ୟାର ରାଷ୍ଟ୍ର ଭାରତରେ ବିଭିନ୍ନ ବିମାନରେ ଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ମାତ୍ର ୫୬ ଲକ୍ଷ । ଏହା ଏକ ବୃହତ ସଂଖ୍ୟା କି ? ସେଥିରୁ ଅନେକ ଯାତ୍ରୀ ରହିଛନ୍ତି ଯେଉଁମାନେ ବାରମ୍ବାର ଯିବାଆସିବା କରିଛନ୍ତି । ଏଥିରୁ ପ୍ରତୀୟମାନ ଯେ, ଭାରତର ମାତ୍ର ୧-୨ ପ୍ରତିଶତ ଲୋକ ବିମାନରେ ଯାତ୍ରା କରିଥାନ୍ତି ।

ଅନ୍ୟ ଏକ ତଥ୍ୟ ନିଆଯାଉ । ୨୦୧୧ ଜନଗଣନା ଅନୁସାରେ ଭାରତରେ ଥିଲା ୪୦୪୧ଟି ସହର । ଯେଉଁଥିରେ ଥିଲେ ପୌର ନିଗମ, କ୍ୟା□ନମେ□ ବୋର୍ଡ, ଏନଏସି ଇତ୍ୟାଦି । ଏଥିରୁ ମାତ୍ର ୭୮ ସହରରେ ଥିଲା ଆକାଶମାର୍ଗୀୟ ସଂଯୋଗ ବ୍ୟବସ୍ଥା । ଏହି ୭୮ଟି ସହର ମଧ୍ୟରୁ ୯୦ ପ୍ରତିଶତ ଟ୍ରାଫିକ ଥିଲା ୨୦ଟି ସହରରେ । ଏଥିରୁ ପ୍ରତୀୟମାନ ହେଉଛି ଯେ, ଭାରତର ବୃହତ ଭାଗ ଏବେ ବି ଆକାଶମାର୍ଗ ସଂଯୋଗରୁ ବ□ିତ । ଏହି ଅବସ୍ଥାରେ ଆକାଶମାର୍ଗ ଯାତ୍ରାକୁ ଆଭିଜାତ୍ୟପୂର୍ଣ୍ଣ ବୋଲି କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । ତେଣୁ କେଉଁଠି ସମସ୍ୟା ରହିଛି ଏବଂ କିପରି ଏହାର ସମାଧାନ ହୋଇପାରିବ ତାହାକୁ ନେଇ ପ୍ରଶ୍ନ ଉତଥାପିତ ହୋଇଛି । ଏହି କ୍ଷେତ୍ରକୁ ଯିବା ପୂର୍ବରୁ ବ□ମାନର ସ୍ଥିତି ସମ୍ପର୍କରେ ଆଲୋଚନା କରାଯିବାର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି ।

ସମ୍ପ୍ରତି ଦେଶରେ ୧୦ଟି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବିମାନ ସଂସ୍ଥା ରହିଛନ୍ତି ଯାହାକି ସରକାରୀ ପଞ୍ଜିକୃତ ଏବଂ ୱେବସାଇଟରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ଟିକେଟ ଦର ଅନୁସାରେ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କରିଥାନ୍ତି । ତନ୍ମଧ୍ୟରେ ରହିଛି ସରକାରୀ ମାଲିକାନାପ୍ରାପ୍ତ ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ । ଏଥିରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ରହିଛି ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ ଏକ୍ସପ୍ରେସ ଓ ଆଲାଏନ୍ସ ଏୟାର । ଅନ୍ୟ ୯ଟି ଘରୋଇ କମ୍ପାନି ରହିଛନ୍ତି । ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା ଇଣ୍ଡିଗୋ, ଜେଟ ଏୟାରୱେଜ(ଜେଟ ଲାଇଟ ସମେତ),

ଭାରତରେ ଏକ ବ୍ୟବସାୟ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା ଲାଗି କେତେକ ପ୍ରମୁଖ ସମସ୍ୟା ଚିରାଚରିତ ଭାବେ ରହିଛି । ଏକ ସାଧାରଣ ଅଭିଯୋଗ ରହିଛି ଯେ, ଭାରତରେ କୌଣସି ଶିଳ୍ପ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ଅହେତୁକ ବିଳମ୍ବର କାରଣ ହୋଇଥାଏ ।

ସ୍ପାଇସ ଜେଟ', ଗୋ ଏୟାର, ଏୟାର ଏସିଆ, ଭିସ୍ତାରା, ଏୟାର କୋଷ୍ଟା, ଏୟାର ପେଗାସସ, ଟ୍ରୁ ଜେଟ । ଏହି ସମସ୍ତ କମ୍ପାନୀର ମୋଟ ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ହେଉଛି ୪୧୭ । ଚୀନରେ ୨୪୦୦ ବିମାନ ଥିବା ବେଳେ ସିଙ୍ଗାପୋରରେ ରହିଛି ୨୦୦ଟି ଜେଟ । ଏହା ତୁଳନାରେ ଭାରତ ପରି ଏକ ଜନବହୁଳ ଓ ବୃହତ ରାଷ୍ଟ୍ରରେ ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ଯଥେଷ୍ଟ କମ ବୋଲି କହିବାକୁ ହେବ । ଭାରତୀୟ ବିମାନଗୁଡ଼ିକୁ ସାଧାରଣତଃ ଦୁଇ ଭାଗରେ ବିଭକ୍ତ କରାଯାଇଥାଏ । ପ୍ରଥମଟି ପୂର୍ଣ୍ଣକାଳୀନ ସେବା ଏବଂ ଅନ୍ୟଟି ସାମୟିକ ସେବା । ପୂର୍ଣ୍ଣକାଳୀନ ସେବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଖାଦ୍ୟ/ସ୍ନାକ୍ସ ଇତ୍ୟାଦି ବିମାନରେ ଦିଆଯାଇଥାଏ । ଏହାସହ ମାଗଣା ଖବରକାଗଜ ଏବଂ ଆବଶ୍ୟକତା ଅନୁସାରେ କିଛି ସାମଗ୍ରୀ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇଥାଏ । ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ, ଭିସ୍ତାରା ଓ ଜେଟ ଏୟାରୱେଜ ଏହି ଧରଣର ବିମାନ ଶ୍ରେଣୀରେ ଆସିଥାନ୍ତି । ଅନ୍ୟ ପକ୍ଷରେ ଇଣ୍ଡିଗୋ, ସ୍ପାଇସଜେଟ', ଏୟାର ଏସିଆ, ଗୋ ଏୟାରରେ କେତେକ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନଥାଏ ଏବଂ ଖାଦ୍ୟ ଓ କିଛି ସାମଗ୍ରୀ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇନଥାଏ । ତେବେ ଏହି ଧରଣର ବିମାନ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କଠାରୁ ବିଭିନ୍ନ ଭାବେ ଅଧିକ ଅର୍ଥ ନେଇଥାନ୍ତି । ଯଥା ଏମର୍ଜେନ୍ସି ୱିଣ୍ଡୋ, ପ୍ରଥମ ଧାଡ଼ିରେ ବସିବା ଲାଗି ଅଧିକ ଅର୍ଥ ଦାବି କରାଯାଇଥାଏ । କାରଣ ଏହି ସ୍ଥାନରେ ଅଧିକ ସ୍ଥାନ ମିଳିଥାଏ ।

ସାଧାରଣତଃ ଏହା ଆଶା କରାଯାଇଥାଏ ଯେ, କମ ମାନର ବିମାନରେ କମ ଭଡ଼ା ସମ୍ପନ୍ନ ଟିକେଟ ମିଳିଥାଏ । ତେବେ କେତେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦେଖାଯାଇଛି ଯେ, ଅନେକ ବିମାନ କମ୍ପାନି ବେଳେବେଳେ ଟିକେଟ ଦର ବୃଦ୍ଧି କରିନ୍ତି । ଆବଶ୍ୟକତାଠାରୁ ଅଧିକ ଚାହିଦା, ଡାଇନାମିକ ଫେୟାର ପ୍ରାଇସିଂ, ବିଭିନ୍ନ ଯୋଜନା ଆଦି କ୍ଷେତ୍ରରେ ଦରବୃଦ୍ଧି ସମସ୍ୟା ଦେଖାଯାଇଥାଏ ।

ସମ୍ପ୍ରତି ଭିସ୍ତାରା ଏୟାରଲାଇନ୍ସ ପାଇଁ ଏସୀୟ ପ୍ରଶାନ୍ତ ବିମାନ ସରବରାହ ସଂସ୍ଥା ପକ୍ଷରୁ କରାଯାଇଥିବା ଗବେଷଣାରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ୪୩ଟି ରାଷ୍ଟ୍ର ମଧ୍ୟରେ ଭାରତରେ ବିମାନଯାତ୍ରା ସବୁଠାରୁ ଶସ୍ତା । ସେହିପରି ଟ୍ରେନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଭାରତର ସ୍ଥାନ ୩୦ ଓ ବସ କ୍ଷେତ୍ରରେ ରହିଛି ୫ମ ସ୍ଥାନ । ବିଭିନ୍ନ କାରଣରୁ ଏହି ଶସ୍ତା ଭଡ଼ା ଭାରତରେ ଦେଖାଯାଇଥାଏ ।

ଇଣ୍ଡିଆ ବ୍ରାଣ୍ଡ ଇକ୍ୱିଟି ଫାଉଣ୍ଡେସନ ପକ୍ଷରୁ ନିମ୍ନରେ କେତେକ କାରଣ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯାହାକି ଭାରତରେ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ଶିଳ୍ପର ବିକାଶ ସକାଶେ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇପାରିବ ।

୨୦୧୪ରେ ଭାରତରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିପାରୁଥିବା ୧୫ରୁ ୬୪ବର୍ଷ ବୟସର ଲୋକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ୮୧୨ ନିୟୁତ ଥିବା ବେଳେ ୨୦୩୦ ବେଳକୁ ସେମାନଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ହେବ ୯୦ କୋଟି । ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହେବ ଆମେରିକାର ମୋଟ ଜନସଂଖ୍ୟାର ୩ ଗୁଣ ।

ଦ୍ୱିତୀୟରେ ଆସନ୍ତା ବର୍ଷ ଦେଶରେ ମଧବ□ି ଆୟ କରୁଥିବା ଜନସଂଖ୍ୟା ହେବ ୨୬ କୋଟି । ୨୦୧୧ରେ ସେମାନଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୧୬ କୋଟି । ଏହି ସଂଖ୍ୟା ହେଉଛି ଜର୍ମାନୀର ମୋଟ ଜନସଂଖ୍ୟାର ତିନିଗୁଣ ।

୨୦୧୫ରେ ଦେଶରେ ଯାତ୍ରା ବ୍ୟବସାୟ ପରିମାଣ ଥିଲା ୧୯.୧ ବିଲିୟନ ଡଲାର । ୨୦୨୪ ସୁଦ୍ଧା ଏହି ପରିମାଣ ହେବ ୬୦.୪ ବିଲିୟନ ଡଲାର । ୨୦୧୫ରେ ଅବସରକାଳୀନ ଯାତ୍ରା ବାବଦ ଖର୍ଚ୍ଚ ୯୬.୦୧ ବିଲିୟନ ଡଲାର ହୋଇଥିବାବେଳେ ୨୦୨୪ ସୁଦ୍ଧା ଏହି ପରିମାଣ ହେବ ୨୨୪.୬ ବିଲିୟନ ଡଲାର ।

୨୦୧୪ରେ ଭାରତରେ ଯାତ୍ରା ଓ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଶିଳ୍ପର ମାତ୍ର ୧୨୫.୨ ବିଲିୟନ ଡଲାର ଥିବାବେଳେ ୨୦୨୪ ବେଳକୁ ଏହି ପରିମାଣ ୧୦.୭୯ ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ ୩୪୯ ବିଲିୟନ ଡଲାରକୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇବ ।

ଏଥିରୁ ସ୍ପଷ୍ଟ ହେଉଛି ଯେ, ଭାରତରେ ବିମାନ ସେବାର ବ୍ୟାପ୍ତ କ୍ଷେତ୍ର ରହିଛି ଏବଂ ନିବେଶକମାନେ ଏଥିପାଇଁ ବହୁଳ ଆଗ୍ରହୀ ରହିଛନ୍ତି ।

ଥ୍ରୀଡି ଉପାୟରେ ନିବେଶ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ନରେନ୍ଦ୍ର ମୋଦି ନିବେଶକମାନଙ୍କୁ ଆମନ୍ତ୍ରଣ କରୁଛନ୍ତି । ଏଠାରେ ତିନିଟି ଡି-ର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଡେମୋକ୍ରାସି (ଯାହାକି ବିକଶିତ), ଡିମାଣ୍ଡ (ଯାହାକି ବୃଦ୍ଧି ପାଉଛି) ଏବଂ ଡିଭିଡେଣ୍ଡ (୬୫ ପ୍ରତିଶତ ଜନଗଣଙ୍କ ସକାଶେ ଉତ୍ସାହପ୍ରଦ) । କୌଣସି ଶିଳ୍ପ ପାଇଁ ଏହା ଶୁଭସଙ୍କେତ ଏବଂ ଆଶାନୁରୂପ ଫଳ ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ । ତେବେ ଏହି ଶିଳ୍ପରେ କେତେକ ଚିରାଚରିତ ସମସ୍ୟା ରହିଛି ।

ଭାରତରେ ଏକ ବ୍ୟବସାୟ ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରିବା ଲାଗି କେତେକ ପ୍ରମୁଖ ସମସ୍ୟା ଚିରାଚରିତ ଭାବେ ରହିଛି । ଏକ ସାଧାରଣ ଅଭିଯୋଗ ରହିଛି ଯେ, ଭାରତରେ କୌଣସି ଶିଳ୍ପ ପ୍ରତିଷ୍ଠା ଅହେତୁକ ବିଳମ୍ବର କାରଣ ହୋଇଥାଏ । ବିଶ୍ୱ ବ୍ୟାଙ୍କ କରାଯାଇଥିବା ସର୍ଭେରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ମୁମ୍ବାଇରେ କୌଣସି ବ୍ୟବସାୟ ପାଇଁ ୧୩ଟି ବିଷୟରେ କ୍ଲିଅରାନ୍ସ ଆଣିବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଏଥିପାଇଁ ଅତିକମରେ ୩୦ ଦିନ ଆବଶ୍ୟକ । ବିମାନ ସେବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଆହୁରି ଅଧିକ ବିଷୟ ପ୍ରତି ଧାନ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିବ ଏବଂ ଏଥିପାଇଁ ଅଧିକ ଦିନ ଅପେକ୍ଷା କରିବାକୁ ପଡ଼ିଥାଏ ।

ବେସାମରିକ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ମହାନିର୍ଦ୍ଦେଶାଳୟ ପକ୍ଷରୁ ପ୍ରକାଶିତ ଏୟାର ଅପରେଟର ସାର୍ଟିଫିକେସନ ମାନୁଆଲ ଅନୁସାରେ ଜଣେ ଆବେଦନକାରୀ ଏକ ଏଓପି ୯୦ ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ପାଇବେ ଯଦି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଗାଇଡଲାଇନ ଅନୁସାରେ ସାର୍ଟିଫିକେସନ ସମ୍ପନ୍ନ ହୋଇଥାଏ। ତେବେ ବାସ୍ତବରେ ଭାରତରେ ଏକ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ଲାଇସେନ୍ସ ପାଇଁ ବହୁଳ ସମୟ ଆବଶ୍ୟକ ହୋଇଥାଏ ଏବଂ କଠିନ ନିୟାମକ ଓ ଆଇନଗତ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ମୁକାବିଲା କରି ଏଓପି ପାଇବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅନେକ ବିଳମ୍ବ ହୋଇଥାଏ। ଏପରିକି ପରମିଟ ପାଇବା ପରେ ବି ଏକ ଏୟାରଲାଇନ ନିଜସ୍ୱ ସମସ୍ୟାରେ ନିଜକୁ ଯୁଝିବାକୁ ପଡ଼ିଥାଏ। ଅତ୍ୟଧିକ କର ବୋଝ ଯୋଗୁ ବିମାନ ସଂସ୍ଥା ଉତପୀଡ଼ିତ ହୋଇଥାଏ। ଲୋକଙ୍କ ମଧ୍ୟରେ ଧାରଣା ରହିଛି ଯେ, ସାଧାରଣତଃ ଥିଲାବାଲା ଲୋକ ହିଁ ବିମାନରେ ଯାତ୍ରା କରନ୍ତି। ବାସ୍ତବରେ ଏହା କହିବା ମୂଳରେ କିଛି ଭୁଲ ନଥାଏ।

ଉଦାହରଣ ସ୍ୱରୂପ ଇକୋନୋମି ଶ୍ରେଣୀରେ ସେବା କର ପରିମାଣ ମୋଟ ଟିକେଟ ଦର ଉପରେ ୫.୬ ପ୍ରତିଶତ ହୋଇଥାଏ। ବିଜନେସ କ୍ଲାସରେ ଏହି ହାର ହୋଇଥାଏ ୮.୪ ପ୍ରତିଶତ।

ବିଭିନ୍ନ ରାଜ୍ୟରେ ଆଭିଏସନ ଟରବାଇନ ଫୁଏଲ ଉପରେ ହାରାହାରି ବିକ୍ରିକର ପରିମାଣ ରହିଛି ୨୪ ପ୍ରତିଶତ। ଏହା ସହ ଅନ୍ୟ କେତେକ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଟିକସ ପରେ ଇନ୍ଧନର ଦର ଆହୁରି ଅଧିକ ହୋଇଥାଏ। ବିମାନ ଚଳାଚଳର ୫୦ ପ୍ରତିଶତ ଆୟ କେବଳ ଇନ୍ଧନ ପାଇଁ ଯାଇଥାଏ। ବିଶ୍ୱସ୍ତରରେ ଏହି ପରିମାଣ ୩୦-୩୨ ପ୍ରତିଶତ ଥିବାବେଳେ ଭାରତରେ ଏହା ୫୦ ପ୍ରତିଶତ ହେବାରୁ ବିମାନ କମ୍ପାନି ଅଧିକ କ୍ଷତି ସହିଥାନ୍ତି। ଏହା ସତ୍ତ୍ୱେ ଯଦି ଭାରତ ବିମାନ ଭଡ଼ା କ୍ଷେତ୍ରରେ ବିଶ୍ୱରେ ୪୩ଟି ରାଷ୍ଟ୍ର ତୁଳନାରେ ସବୁଠାରେ ନିମ୍ନରେ ରହେ ତେବେ ଏହାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଯେ ଭାରତରେ ମୌଳିକ ଟିକେଟର ଦର କମ ରହିଛି ଏବଂ ଏହି କାରଣରୁ ହିଁ ଭାରତୀୟ ବିମାନ କମ୍ପାନି ୨୦୧୪-୧୫ରେ ୭ହଜାର କୋଟି ଟଙ୍କାରୁ ଅଧିକ କ୍ଷତି ସହିଛନ୍ତି। ଏହି ବର୍ଷ ଇନ୍ଧନ ଦର ୩୫ ପ୍ରତିଶତ ହ୍ରାସ କରାଯାଇଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ଏହି କ୍ଷତି ହୋଇଛି।

ଦ୍ୱିତୀୟ କାରଣ ହେଉଛି ବିଦେଶ ଉଡ଼ାଣ କ୍ଷେତ୍ରରେ ରହିଥିବା ସର୍ତ୍ତାବଳୀ। ନିୟମାବଳୀରେ ରହିଛି ଯେ, ଯେଉଁ କମ୍ପାନି ସ୍ୱଦେଶରେ ଅତି କମରେ ୫ବର୍ଷ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ ଏବଂ କମ୍ପାନି ନିକଟରେ ଅତି କମରେ ୨୦ଟି ବିମାନ ଥିବ ସେହି କମ୍ପାନିକୁ ବିଦେଶକୁ ଉଡ଼ିବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ଦିଆଯିବ। ଏହି ନିୟମକୁ ୫/୨୦ ନିୟମ କୁହାଯାଇଥାଏ। ବିପରୀତରେ ଅନେକ ଦେଶରେ ପ୍ରଥମ ଦିନରୁ ହିଁ ବିଦେଶକୁ ଉଡ଼ାଣ ପାଇଁ ନୂଆ ବିମାନ କମ୍ପାନିଙ୍କୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥାଏ। ଏହା ଛଡା ସେମାନଙ୍କ ନିକଟରେ ୪-୫ଟି ବିମାନ ଥିଲେ ବି ଏହି ଅନୁମତି ଦିଆଯାଏ। ଏହି ନିୟମ ଯୋଗୁ ଭାରତୀୟ ବିମାନ କମ୍ପାନିମାନେ ଅନାଗ୍ରହୀ ହୋଇଥାନ୍ତି। ୨୦୧୫-୧୬ ଏପ୍ରିଲ-ଜୁନରେ ଭାରତୀୟ ବିମାନ କମ୍ପାନି ୪୫ ଲକ୍ଷରୁ ଅଧିକ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ନେବା ଆଣିବା କରିଛନ୍ତି। ତେବେ ବିଦେଶୀ ବିମାନ କମ୍ପାନି ୭୬ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ନେବା ଆଣିବା କରିଛନ୍ତି। ଏହା ସତ୍ତ୍ୱେ ଦେଶରେ ରହିଛି ମୋଟ ୪୭୬ଟି ବିମାନ ବନ୍ଦର ଓ ଏୟାରଷ୍ଟ୍ରିପ। ଭାରତର ବିମାନ ବନ୍ଦର କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ମାଲିକାନାରେ ଏହିସବୁ ପରିଚାଳିତ ହୋଇଥାନ୍ତି। ମାତ୍ର ଆଶ୍ଚର୍ଯ୍ୟର କଥା ସେମାନଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ ମାତ୍ର ୭୮ଟି କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ। ଟାଏର ୨ରୁ ଟାଏର ୩ ସହର ସହ ଯୋଗାଯୋଗ ସକାଶେ ଭିତ୍ତିଭୂମିର ବିକାଶ ଆବଶ୍ୟକ। ଏଥିପାଇଁ ସରକାର ୨୦୦୭ରେ ପ୍ରଚଳିତ କରିଥିଲେ ଆଞ୍ଚଳିକ ଏୟାରଲାଇନ୍ସ ନୀତି। ଏହି ନିୟମ ଅନୁସାରେ ଦୁଇଟି କ୍ଷୁଦ୍ର ସହର ମଧ୍ୟରେ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ପାଇଁ କୌଣସି କମ୍ପାନିଙ୍କୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇପାରୁଥିଲା। ତେବେ ବର୍ତ୍ତମାନ ମାତ୍ର ତିନୋଟି ଆଞ୍ଚଳିକ ଏୟାର ଲାଇନ ଯଥା ଏୟାର କୋଷ୍ଟା, ଏୟାର ପେଗାସସ ଓ ଟ୍ରୁ ଜେଟ ରହିଛନ୍ତି। ଏପରିକି ଆଞ୍ଚଳିକ ସଂଯୋଗ ବୃଦ୍ଧି ଦିଗରେ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାକୁ ବିଭିନ୍ନ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କୁ କେନ୍ଦ୍ର ଅନୁରୋଧ କରିଥିଲେ ମଧ୍ୟ ତାହା ବିଶେଷ ଫଳବତୀ ହୋଇନାହିଁ।

ବିଭିନ୍ନ ସମସ୍ୟା ମଧ୍ୟରେ ଭାରତୀୟ ବିମାନ ଶିଳ୍ପ ବିକଶିତ ହେବାର ସମ୍ଭାବନା ରହିଛି। ଏଥିପାଇଁ ବିଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପ ଆବଶ୍ୟକ। ବିଭିନ୍ନ ଦିଗକୁ ପର୍ଯ୍ୟାଲୋଚନା କରି ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ବିମାନ ପରିବହନ ସଂଗଠନରର ମହାନିର୍ଦ୍ଦେଶକ ଓ ମୁଖ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟନିର୍ବାହୀ ଟୋନି ଟାଇଲର କହିଛନ୍ତି ଯେ, ଭାରତୀୟ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ଉପରେ ବିଶ୍ୱର ଦୃଷ୍ଟି ରହିଛି। ବିମାନ ନିର୍ମାଣକାରୀ ସଂସ୍ଥାଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ପର୍ଯ୍ୟଟନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ, ଏୟାରଲାଇନ୍ସ , ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଯାତ୍ରୀ, ଜାହଜ ସଂସ୍ଥା, ବ୍ୟବସାୟୀ ଓ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ବ୍ୟବସାୟ ସଂସ୍ଥାର ଦୃଷ୍ଟି ଭାରତ ଉପରେ ରହିଛି। ଭାରତୀୟ ବିମାନ ସେବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ଯଦି ସମସ୍ତ ଅଂଶୀଦାରଙ୍କ ସାଧାରଣ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟକୁ ଅବଲୋକନ କରାଯାଏ ତେବେ ଜଣାଯାଏ ଯେ, ଭାରତୀୟ ବିମାନ ସେବା କ୍ଷେତ୍ରର ଉତ୍କୃଷ୍ଟ ଭବିଷ୍ୟତ ରହିଛି।

ବର୍ତ୍ତମାନର ସରକାର ଏସବୁ ହୃଦବୋଧ କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ନୂଆ ବିମାନ ଚଳାଚଳ

ନୀତିକୁ ଚୂଡ଼ାନ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଆରମ୍ଭ କରିଛନ୍ତି । ବିଭିନ୍ନ ସହର ମଧ୍ୟକୁ ବିମାନ ସଂଯୋଗ, ବିଦେଶକୁ ଯେପରି ଅଧିକ ବିମାନ ଯାଇପାରିବ, ବିଭିନ୍ନ କର୍ପୋରେଟ ହାଉସକୁ ବିମାନ ସେବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ନିୟୋଜିତ କରିବା କ୍ଷେତ୍ରରେ ସରକାର ବିଭିନ୍ନ ପଦକ୍ଷେପ ଗ୍ରହଣ କରିଛନ୍ତି ।

ଆ□ଳିକ ଓ ଦୁର୍ଗମ ଇଲାକାକୁ ବିମାନସେବା ଯୋଗାଇଦେବା ସକାଶେ ପ୍ରତି ବିମାନଟିକେଟ ଉପରେ କିଛି ଶୁଳ୍କ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ନେଇ ପ୍ରସ୍ତାବ ଆସୁଛି । ସେହିପରି କେତେକ ଆ□ଳିକ ଏୟାରଲାଇନକୁ ଜାତୀୟ ଏୟାରଲାଇନରେ ରୂପାନ୍ତରିତ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତାବ ରହିଛି । ଏହା ଯୋଗୁ କେତେକ ଏୟାରଲାଇନ ବ୍ୟାବସାୟିକ ଭାବେ ସଫଳ ହୋଇପାରିବେ ବୋଲି ବିଶ୍ୱାସ କରାଯାଉଛି । ଆଉ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ରହିଛି ଯେ, ଦେଶର ବିଭିନ୍ନ ସ୍ଥାନକୁ ଏନଏସଓପି ଅନୁମତି ଦିଆଯାଉ । ଏହି ଧରଣର ୪୦୦ ବିମାନ ରହିଥିବା ବେଳେ ଅପରେଟରଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ରହିଛି ୧୨୨ । ଯଦି ସମସ୍ତ ବିମାନକୁ ବିଭିନ୍ନ ରୁଟରେ ପରିଚାଳିତ କରାଯାଏ ତେବେ ସାମଗ୍ରିକ ଭାବେ ଅର୍ଥନୀତି ସୁଦୃଢ଼ ହେବ ଏବଂ ବିମାନ ଚଳାଚଳ ସଂସ୍ଥା ଲାଭବାନ ହେବେ ।

ଅଧିକ ସଂଯୋଗ ସାଧାରଣତଃ ବିମାନ ବନ୍ଦରର ଭି□ଭୂମି ଉପରେ ନିର୍ଭର କରୁଛି । ପୂର୍ବରୁ ଭାରତର ବିମାନ ବନ୍ଦର କ□ୃପକ୍ଷ ବିମାନ ବନ୍ଦର ପରିଚାଳନା କରିବା ପାଇଁ ଏକକ ଅନୁଷ୍ଠାନ ଥିଲା । ମାତ୍ର ବ□ମାନ ଦିଲ୍ଲୀ, ମୁମ୍ବାଇ, ବେଙ୍ଗାଲୁରୁ, ହାଇଦ୍ରାବାଦ ଓ କୋଚିନ ବିମାନ ବନ୍ଦର ସରକାରୀ-ଘରୋଇ ସହଭାଗିତାରେ ନିର୍ମିତ ହୋଇଛି । ସମୟ ପରିବ□ନ ସହ ବିଭିନ୍ନ ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ମଧ୍ୟ ପରିବ□ନ ଘଟୁଛି । ବ□ମାନ ସରକାର ଚିନ୍ତା କରୁଛନ୍ତି ଯେ, ଦ୍ୱାଦଶ ପ□ବାର୍ଷିକ ଯୋଜନାରେ ୨୦୧୨-୧୭ରେ ଘରୋଇ କ୍ଷେତ୍ରର ନିବେଶ ଜରିଆରେ ୯.୩ ବିଲିୟନ ଡଲାର ପୁଞ୍ଜିନିବେଶ ହୋଇପାରିବ । ଗତ ଯୋଜନାରେ ଏହି ପରିମାଣ ଥିଲା ୫.୫ ବିଲିୟନ ଡଲାର । ଗତ ୫ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ୨୩ଟି ବିମାନ ବନ୍ଦରର ଆଧୁନିକୀକରଣ କରାଯାଇଛି । ୨୦୨୦ ସୁଦ୍ଧା ଦେଶର ୨୫୦ଟି ବିମାନବନ୍ଦରକୁ ଉନ୍ନୀତ କରିବା ତଥା ଏହି ବିମାନ ବନ୍ଦର ଜରିଆରେ ବିମାନ ଚଳାଚଳ କରିବା ପାଇଁ ଭାରତୀୟ ବିମାନ ବନ୍ଦର କ□ୃପକ୍ଷ ଯୋଜନା କରୁଛନ୍ତି ।

ଆକଳନରୁ ଜଣାଯାଇଛି ଯେ, ୨୦୧୩ ଜାନୁଆରୀ-ଡିସେମ୍ବରରେ ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ ଜରିଆରେ ୧୧୯.୦୯ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଥିବା ବେଳେ ଘରୋଇ ବିମାନ କମ୍ପାନିରେ ୪୯୫.୧୭ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଛନ୍ତି । ଉଭୟ ବିମାନ ସେବାରେ ଯାଇଥିବା ବିମାନଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୬୧୪.୨୫ ଲକ୍ଷ । ୨୦୧୪ ଜାନୁଆରୀ-ଡିସେମ୍ବରରେ ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ ଜରିଆରେ ୧୨୪.୨୫ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଥିବା ବେଳେ ଘରୋଇ ବିମାନ କମ୍ପାନିରେ ୫୪୯.୫୮ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଛନ୍ତି । ଉଭୟ ବିମାନ ସେବାରେ ଯାଇଥିବା ବିମାନଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୬୭୩.୮୩ ଲକ୍ଷ । ୨୦୧୫ ଜାନୁଆରୀ-ଅଗଷ୍ଟରେ ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ ଜରିଆରେ ୮୭.୧୪ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଥିବା ବେଳେ ଘରୋଇ ବିମାନ କମ୍ପାନିରେ ୪୩୬.୪୧ ଲକ୍ଷ ଯାତ୍ରୀ ଯାଇଛନ୍ତି । ଉଭୟ ବିମାନ ସେବାରେ ଯାଇଥିବା ବିମାନଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୫୨୩.୫୫ ଲକ୍ଷ । ■■

ପୃଷ୍ଠା ୪୯ର ଅବଶିଷ୍ଟାଂଶ

କିଲୋମିଟର ଆକ୍ଟିଭେସନ୍ ଏରିଆ ପାଇଁ ଅନ୍ୟୂନ ୨୭୮୪.୮୩ କୋଟି ଟଙ୍କାର ଏକ ପ୍ୟାକେଜ୍‌କୁ ଅନୁମୋଦନ ଦେବା ସହ ଏଥିନିମନ୍ତେ ପର୍ଯ୍ୟାୟକ୍ରମେ ଟେଣ୍ଡର ଗୁଡିକ ଆସୁଥିବାର ଜଣାପଡୁଛି ।

- ମହାରାଷ୍ଟ୍ରର ସେଣ୍ଡ୍ରା ବିଡକିନ୍ ଶିଳ୍ପ ପାର୍କ: ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ପାଇଁ ଅଂଶୀଦାର ଓ ରାଜ୍ୟ ସହଯୋଗ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତି ହୋଇଛି । ଇତିମଧ୍ୟରେ ମହାରାଷ୍ଟ୍ର ଇଣ୍ଡଷ୍ଟ୍ରିଆଲ୍ କର୍ପୋରେସନ୍ ପକ୍ଷରୁ ଏସପିଭିକୁ ଜମି ହସ୍ତାନ୍ତର କରାଯାଇଛି । ପରିବେଶଗତ ମଞ୍ଜୁରୀର ଅନୁମତି ପୂର୍ବରୁ ନିଆଯାଇଥିବା ବେଳେ ପ୍ରାଥମିକ ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ କାର୍ଯ୍ୟ ସହ ସିଂହଭାଗ ଭିତିଭୂମି କାର୍ଯ୍ୟ ମଧ୍ୟ ଶେଷ ହୋଇଛି । ସେହିପରି ଡିଏମଆଇସି ଟ୍ରଷ୍ଟର ସେୟାର ଏବଂ ଇକ୍ୱିଟିକୁ ମଧ୍ୟ ଏସପିଭିକୁ ଦିଆଯାଇଛି । ଏଥିନିମନ୍ତେ ଆବଶ୍ୟକ ପ୍ରକଳ୍ପ ପରିଚାଳକଙ୍କୁ ନିଯୁକ୍ତି ଦିଆଯାଇଛି । କେନ୍ଦ୍ର ସରକାର ଭିତିଭୂମି କାର୍ଯ୍ୟପାଇଁ ମୋଟ୍ ୧୫୩୩.୪୪ କୋଟି ଟଙ୍କାର ପ୍ୟାକେଜ୍‌କୁ ମଞ୍ଜୁରୀ ପ୍ରଦାନ କରିଛନ୍ତି ।

ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର ପ୍ରକଳ୍ପର ଲକ୍ଷ୍ୟ ହେଉଛି ଶକ୍ତିଶାଳୀ ଅର୍ଥନୈତିକ ଭିତିଭୂମି ସହ ବିଶ୍ୱସ୍ତରୀୟ ପ୍ରତିଯୋଗିତାମୂଳକ ପରିବେଶ ସୃଷ୍ଟି କରିବା । ଅପରପକ୍ଷରେ ଦିଲ୍ଲୀ-ମୁମ୍ବାଇ ଶିଳ୍ପ କରିଡର ସହରଗୁଡିକ ସହରୀକରଣର ଚାପ ବା ଆହ୍ୱାନର ମୁକାବିଲା କରିବା ସହିତ ଆଗାମୀ ୨୦ରୁ ୩୦ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ଭାରତର ଅଭିବୃଦ୍ଧିକୁ ସୁବ୍ୟବସ୍ଥିତ କରିବ । ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଗୁଡିକ ଚାକିରି ଆଶାୟୀଙ୍କ ନିମନ୍ତେ ନିଯୁକ୍ତି ସୁଯୋଗକୁ ଦ୍ୱିଗୁଣିତ କରିବ, ଶିଳ୍ପ ସଂସ୍ଥାଗୁଡିକର ଉତ୍ପାଦନକୁ ତିନିଗୁଣା କରିବା ସହିତ ସର୍ବୋପରି ରପ୍ତାନୀକୁ ଆଗାମୀ ୭ରୁ ୯ ବର୍ଷ ମଧ୍ୟରେ ୪ ଗୁଣା କରିବ ବୋଲି ଆଶା କରାଯାଉଛି । ■■

** ପିଆଇବି*

ଆପଣ ଜାଣନ୍ତି କି ?

ଇ-ହସ୍ତାକ୍ଷର ବା ଇ-ସାଇନ

ଇ-ହସ୍ତାକ୍ଷର ଏକ ନାଗରିକ ସେବା ଯାହାକି ନିଜର ନଥିପତ୍ରରେ ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର କରିବା ଦିଗରେ ନାଗରିକମାନେ ସକ୍ଷମ ହୋଇପାରିବେ। ଏକ ନଥିରେ ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର କରିବା ପାଇଁ ଜଣେ ଆଧାର କାର୍ଡଧାରୀ ବ୍ୟକ୍ତି ନିଜର ମୋବାଇଲ ନମ୍ବର ପଞ୍ଜିକୃତ କରିବେ। ଅନଲାଇନ ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ସ୍ୱାକ୍ଷର ସେବାକୁ ଏକ ମୁକ୍ତ ଏପିଆଇ ଜରିଆରେ ବ୍ୟବସ୍ଥାପନା କରାଯିବ। ହାତରେ ଲିଖିତ ସ୍ୱାକ୍ଷରଗୁଡ଼ିକ ଏକ ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ସ୍ୱାକ୍ଷର ଜରିଆରେ ରୂପାୟିତ ହେବ। ଏହି ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ଭାବେ ରହିବ। ଡିଜିଟାଲ ଇଣ୍ଡିଆ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ରମର ଏକ ଅଂଶଭାବେ ଏହି ପ୍ରକ୍ରିୟା ଆରମ୍ଭ ହୋଇଛି। ପ୍ରମାଣ କରୁଥିବା କ□ପକ୍ଷଙ୍କ ନିୟନ୍ତ୍ରକଙ୍କ ଅଧୀନରେ ଏହା ଏକ ସହରଭି□ିକ ସି-ଡିଏସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଭାବେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବ। ଆଧାର-ଇ କେଓ୍ୱାଇସି ସେବା ଜରିଆରେ ଜଣେ ଆଧାରକାର୍ଡଧାରୀ ଅନଲାଇନ ଜରିଆରେ ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ସ୍ୱାକ୍ଷର ସେବା ପାଇପାରିବେ। ଭାରତୀୟ ଆଇଟି ଆଇନ ୨୦୦୦ ଅନୁସାରେ ଏହା ଆଇନଗତ ଭାବେ ଗ୍ରହଣୀୟ ହେବ। ଏହି ପ୍ରକ୍ରିୟା ଯୋଗୁ ନଥିଗୁଡ଼ିକରେ ଇଲେକ୍ଟ୍ରୋନିକ ସ୍ୱାକ୍ଷର ସମ୍ଭବ ହେବ ଏବଂ ସମୟ ସ□ୟ କରାଯାଇପାରିବ। କାଗଜ ଓ କଲମରେ ସ୍ୱାକ୍ଷରଠାରୁ ଏହି ଅନଲାଇନ ସେବା ଅନେକ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିବ। ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଆଧାର ଆଇଡି ଆବଶ୍ୟକ କରୁଥିବାରୁ ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ପ୍ରମାଣୀକୃତ ହୋଇପାରିବ ଏବଂ ପ୍ରାଇଭାସି ବି ରକ୍ଷା କରାଯାଇପାରିବ। ଇ-କେଓ୍ୱାଇସିର ପ୍ରମାଣ ପାଇଁ ବାୟୋମେଟ୍ରିକ (ଅଙ୍ଗୁଳି ଛାପ ବା ଆଇରିସି ସ୍କାନ) ବା ଓଟିପି (ଆଧାର ଡାଟାବେସ ଅନୁସାରେ ପଞ୍ଜିକୃତ ମୋବାଇଲ ନମ୍ବର ଜରିଆରେ) ଏହା କରାଯିବ।

ଇ-ସ୍ୱାକ୍ଷର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଯୋଗୁ ଲକ୍ଷଲକ୍ଷ ଆଧାରକାର୍ଡଧାରୀଙ୍କ ବୈଧ ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର ସେବା ସମ୍ଭବ ହୋଇପାରିବ। ଏହା ସରଳ ହେବା ସହ ଆବେଦନପତ୍ର ସହ ସହଜରେ ସମନ୍ୱିତ ହୋଇପାରିବ। ସେହିପରି ମୂଳ ନଥିଗୁଡ଼ିକୁ ନେବା ଆଣିବା କରିବା,ରଖିବା ଆଦି ସମସ୍ୟାରୁ ମୁକ୍ତି ମିଳିବ। ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥା ଜରିଆରେ ଅଧିକ ନିରାପ□ା ବି ମିଳିବ। କାରଣ ଆଧାର କାର୍ଡଧାରୀମାନଙ୍କ ତଥ୍ୟ ହାର୍ଡଓ୍ୱେର ସିକ୍ୟୁରିଟି ମଡ୍ୟୁଲ ଜରିଆରେ ସୃଷ୍ଟି ହେବ ଏବଂ ଥରେ ବ୍ୟବହାର ହେବା ମାତ୍ରେ ତୁରନ୍ତ ଏହାକୁ ହଟାଇଦିଆଯାଇପାରିବ।

ଏଥିରେ ସ୍ୱାକ୍ଷରକାରୀଙ୍କ ସମ୍ମତ ମଧ ଆବଶ୍ୟକ ହୋଇଥାଏ। ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର ପ୍ରମାଣପତ୍ର ମଞ୍ଜୁରକାରୀଙ୍କ ଅନୁରୋଧ, ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର ସୃଷ୍ଟି ଏବଂ ଏହାର କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା ତଥା ଡିଜିଟାଲ ସ୍ୱାକ୍ଷର ପ୍ରମାଣପତ୍ର ଗ୍ରହଣ ଆଦି ସୂଚନା ପ୍ରଯୁକ୍ତି ଆଇନ ଅନୁସାରେ ସମ୍ପାଦିତ ହୋଇଥାଏ। ଆଧାର ଇ-କେଓ୍ୱାଇସି ସେବା ଜରିଆରେ ଜଣେ ସ୍ୱାକ୍ଷରକାରୀଙ୍କ ପ୍ରମାଣ ସମ୍ଭବ ହୋଇଥିବାବେଳେ ନଥିରେ ସ୍ୱାକ୍ଷର ଇ-ସ୍ୱାକ୍ଷର ପ୍ରଦାନକାରୀଙ୍କ ସର୍ଭରରୁ ତାହାକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯାଇଥାଏ। ଇ-ସ୍ୱାକ୍ଷର ସେବା ବିଶ୍ୱସ୍ତ ତୃତୀୟ ପକ୍ଷ ସେବା ପ୍ରଦାନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସମ୍ପନ୍ନ କରାଯାଇଥାଏ। ଆଇଟି ଆଇନ ଅନୁସାରେ ଲାଇସେନ୍ସପ୍ରାପ୍ତ ସାର୍ଟିଫାଇଂ ଅଥରିଟି ଦ୍ୱାରା ସମ୍ପ୍ରତି ଏହା ସମ୍ପନ୍ନ ହେବ। ଏପିଆଇ ବୈଶିଷ୍ଟ୍ୟ ଏବଂ ଏପିଆଇର ଲାଇସେନ୍ସିଂ ମଡେଲ ଜରିଆରେ ଏହା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଥାଏ। ସାମଗ୍ରିକ ଡିଜିଟାଲ ଅଡିଟ ଟ୍ରେଲ ଜରିଆରେ କୌଣସି ପ୍ରକାର କାର୍ଯ୍ୟାବଳୀର ବୈଧତାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିଥାଏ।

ହୀରକ ଚତୁର୍ଭୁଜ

ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ଅଧୀନରେ ହୀରକ ଚତୁର୍ଭୁଜ ହେଉଛି ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଯୋଜନା ଯାହାକି ଏକ ହାଇସ୍ପିଡ ରେଳ ନେଟଓ୍ୱର୍କ ଭାବେ ପରିଗଣିତ। ଏହା ଚାରୋଟି ପ୍ରମୁଖ ମେଟ୍ରୋ- ଦିଲ୍ଲୀ, ମୁମ୍ବାଇ, ଚେନ୍ନାଇ ଓ କୋଲକାତାକୁ ସଂଯାଗ କରିବ। ଏହି ସହରଗୁଡ଼ିକ ମଧରେ ଯିବାଆସିବା ସମୟ ହ୍ରାସ କରିବା ଲାଗି ଏହି ପ୍ରକଳ୍ପ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ। ଚାରୋଟିଯାକ ମେଟ୍ରୋକୁ ଏକ୍ସପ୍ରେସ ଓ୍ୱେ ଜରିଆରେ ସଂଯୋଗ କରିବା ସଂକ୍ରାନ୍ତ ସୁବର୍ଣ୍ଣ ଚତୁର୍ଭୁଜ ଯୋଜନା ପରି ହୀରକ ଚତୁର୍ଭୁଜ ରେଳପ୍ରକଳ୍ପ ମଧ ଅଭିପ୍ରେତ। ହୀରକ ଚତୁର୍ଭୁଜ ପାଇଁ ବ□ମାନ ସୁଦ୍ଧା ୯ଟି କ୍ଷେତ୍ର ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଛି। ସେଗୁଡ଼ିକ ହେଲା ଦିଲ୍ଲୀ-ଆଗ୍ରା, ଦିଲ୍ଲୀ-ଚଣ୍ଡିଗଡ଼, ଦିଲ୍ଲୀ-କାନପୁର, ନାଗପୁର-ବିଳାସପୁର, ମହୀଶୂର-ବେଙ୍ଗାଲୁରୁ-ଚେନ୍ନାଇ, ମୁମ୍ବାଇ-ଗୋଆ, ମୁମ୍ବାଇ-ଅହମ୍ମଦାବାଦ, ଚେନ୍ନାଇ-ହାଇଦ୍ରାବାଦ ଓ ନାଗପୁର-ସିକନ୍ଦରାବାଦ। ଫ୍ରାନ୍ସ ଓ ଜାପାନର ବିଶେଷଜ୍ଞମାନଙ୍କ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରଦାନ ପରେ ହାଇସ୍ପିଡ ଟ୍ରେନ ଚଳାଚଳ କରିବା ପାଇଁ ମୁମ୍ବାଇ-ଅହମ୍ମଦାବାଦ ରେଳପଥ ପ୍ରକୃଷ୍ଟ ବୋଲି ଚିହ୍ନଟ କରାଯାଇଛି। ମୁମ୍ବାଇ-ଅହମ୍ମଦାବାଦ ୫୪୩ କିମି ଦୂରତାର ଏହି ଦୁଇ ସହର ମଧରେ ମାତ୍ର ଏକ ଘ□ାରେ ଯୋଗସୂତ୍ର ଯେପରି ସମ୍ଭବ ତାହାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ହାଇସ୍ପିଡ କରିଡର କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରାଯିବ। ଏହି ପଥ ଗୁଜରାଟ ଦେଇଯିବ। ବୁଲେଟ ଟ୍ରେନ ପ୍ରକଳ୍ପ ଅଧିକ ଭି□ିଭୂମିର ଆବଶ୍ୟକତା କରେ ଏବଂ ବ□ମାନ ଚାଲୁଥିବା ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ଆଧୁନିକୀକରଣ ଆବଶ୍ୟକ। କେତେକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଟ୍ରେନଗୁଡ଼ିକର ଗତି ୧୬୦ରୁ ୨୦୦ କିଲୋମିଟର ବୃଦ୍ଧି କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଉଛି। ଏହାଦ୍ୱାରା ପ୍ରମୁଖ ସହରଗୁଡ଼ିକ ମଧରେ ଯୋଗସୂତ୍ର ତ୍ୱରିତ ହୋଇପାରିବ। ସରକାରୀ, ବହୁମୁଖୀ, ଦ୍ୱିପାକ୍ଷିକ ପାଣ୍ଠି ସଂଗ୍ରହ ଜରିଆରେ ଏହି ହାଇସ୍ପିଡ ରେଳ ପ୍ରକଳ୍ପ ସମ୍ଭବ ହେବ ଏବଂ ସରକାରୀ- ଘରୋଇ ଭାଗିଦାରିତା ଜରିଆରେ ପାଣ୍ଠି ଯୋଗାଡ଼ ହେବ। ଆରଭିଏନଏଲ/ଏଚଏସଆରସି ହାଇସ୍ପିଡ ପ୍ରକଳ୍ପ ସକାଶେ କେନ୍ଦ୍ର ବଜେଟରେ ୧୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କାର ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି। ବୁଲେଟ ଟ୍ରେନ ପାଇଁ ପ୍ରତି କିମି ରେଳଲାଇନ ପିଛା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେବ ୮୦ରୁ ୧୨୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ସାଧାରଣ ରେଳପଥ ପାଇଁ କିମି ପିଛା ୧୦-୧୨ କୋଟି ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଉଥିବାବେଳେ ମେଟ୍ରୋ ପଥ ପାଇଁ ଖର୍ଚ୍ଚ ହେଉଛି ୧୫୦ରୁ ୨୦୦ କୋଟି ଟଙ୍କା। ■■