



ਯੋਜਨਾ

ਨਵੰਬਰ 2015

ਇਕ ਵਿਕਾਸ ਮਾਸਿਕ

₹10

ਆਵਾਜ਼ਾਈ : ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਜੀਵਨ-ਰੇਖਾ

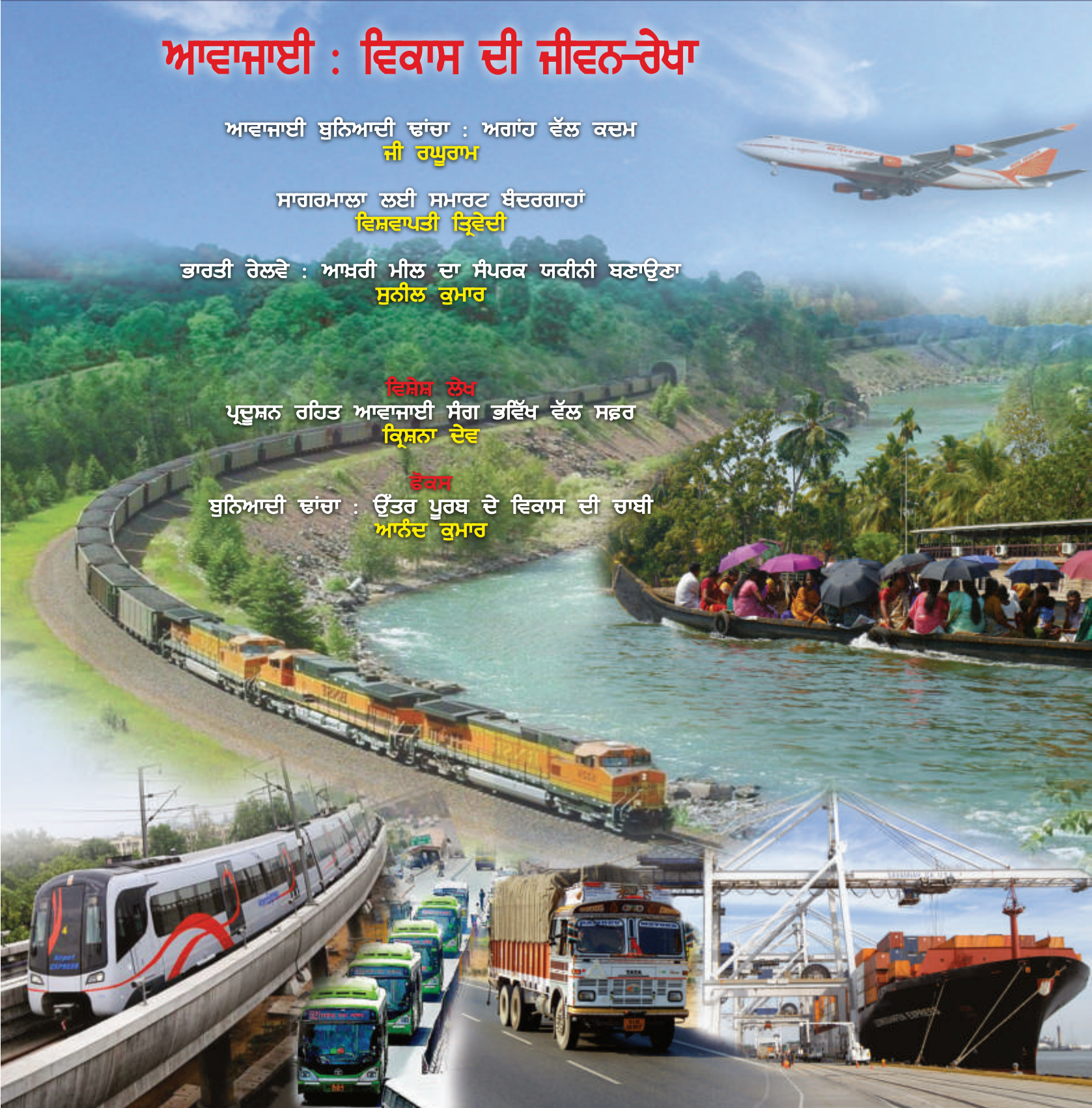
ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ : ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਕਦਮ
ਜੀ ਰਘੂਰਾਮ

ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਲਈ ਸਮਾਰਟ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ
ਵਿਸ਼ਵਾਪਤੀ ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ : ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ
ਸੁਨੀਲ ਕੁਮਾਰ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੇਖ
ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸੰਗ ਭਵਿੱਖ ਵੱਲ ਸਫ਼ਰ
ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਦੇਵ

ਫੋਕਸ
ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ : ਉੱਤਰ ਪੂਰਬ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਚਾਬੀ
ਆਨੰਦ ਕੁਮਾਰ



ਸੰਪਾਦਕੀ

ਮਾ ਨਵ ਇਤਿਹਾਸ ਪਰਵਾਸ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਪਿਆ ਹੈ। ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਤੋਂ ਏਸ਼ੀਆ ਤੇ ਯੂਰਪ; ਮੱਧ ਏਸ਼ੀਆ ਤੋਂ ਭਾਰਤ (ਆਰੀਆ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਹਮਲਾ); ਠੰਢੇ-ਠਾਰ ਅਟਲਾਂਟਿਕ ਵਿਚ ਉੱਤਰੀ ਅਮਰੀਕਾ ਤੋਂ ਅਲਾਸਕਾ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਖੇਤਰ ਆਦਿ। ਇਸ ਸਾਰੇ ਕੁੱਝ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ।

ਸੋ, ਮਨੁੱਖੀ ਉਤਪਤੀ ਵਿਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ਾ ਰਹੇ ਹਨ - ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਪੈਦਲ, ਬੈਲ-ਗੱਡੇ, ਘੋੜੇ, ਖੱਚਰ, ਯਾਕ, ਉਠ ਜਾਂ ਉੱਚੇ ਉੱਡਣ ਵਾਲੇ ਉਡਣ-ਖਟੇਲੇ ਹੋਣ ਜੋ ਕੁੱਝ ਹੀ ਘੰਟਿਆਂ ਅੰਦਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੁਨੀਆਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਮੌਜੂਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਅਸਲ ਵਿਚ ਸਾਡਾ ਮਤਲਬ ਸਾਹਰਾਹ ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਸਾਹਰਾਹ, ਤੇਜ਼ ਪਟੜੀਆਂ 'ਤੇ ਦੌੜ ਰਹੀਆਂ ਬੁਲੇਟ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ, ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਜਿਸ ਨੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜੀਵਨ ਦੀ ਕਾਇਆ ਪਲਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਤੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਕ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਥਾਂ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਸਾਧਨ ਹਾਲੇ ਵੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਆਰ-ਪਾਰ ਤੇ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵਧੀਆ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਪੁਰਖਿਆਂ ਵਾਂਗ ਇਹ ਪੀੜ੍ਹੀ ਵੀ ਪਰਵਾਸ ਦੇ ਅਸਰ ਹੇਠ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਦੀ ਭਾਲ ਵਿਚ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਗ੍ਰਹਿ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਪਰਵਾਸ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਛੁੱਟੀਆਂ ਲਈ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨਾ ਵੀ ਅੱਜ ਇਕ ਸ਼ੌਕ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਂ, ਖਪਤਕਾਰੀ ਅਤੇ ਗੈਰ ਖਪਤਕਾਰੀ ਵਸਤਾਂ ਵੀ ਇਕ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਵੇਂ ਲਿਜਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਦੁੱਧ ਤੇ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਹੋਣ ਜਾਂ ਫਰਿਜ ਅਤੇ ਕੱਪੜੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ। ਵੱਡੀ ਹੱਦ ਤਕ ਸੜਕਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦਾ ਪੁਰਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਦੇਸ਼ ਦੇ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਨਾ ਭਾਰਤ ਵਰਗੀ ਵਿਕਾਸਸ਼ੀਲ ਆਰਥਿਕਤਾ ਲਈ ਬੇਹੱਦ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਖਾਸ

ਕਰਕੇ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ 'ਮੈਕ ਇਨ ਇੰਡੀਆ' ਨੀਤੀਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ।

'ਛੁਕ ਛੁਕ ਗੱਡੀ' ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਫਿਲਮੀ ਗੀਤਾਂ ਵਿਚ ਅਲੰਕਾਰ ਵਜੋਂ ਵਰਤੀ ਗਈ ਹੈ - ਅਸ਼ੋਕ ਕੁਮਾਰ ਦੀ ਫਿਲਮ 'ਅਸ਼ੀਰਵਾਦ' ਵਿਚ 'ਰੇਲ ਗਾੜੀ ਰੇਲ ਗਾੜੀ' ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਸ਼ਾਹਰੁਖ ਖ਼ਾਨ ਦੀ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ 'ਛਈਆਂ ਛਈਆਂ' ਤਕ। ਮੇਰੇ ਬਚਪਨ ਦੌਰਾਨ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਇਕ ਰੋਚਕਤਾ ਜਾਂ ਉਤਸੁਕਤਾ ਖਿੜਕੀ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਮੋੜਾਂ-ਘੋੜਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਸਾਰੀ ਗੱਡੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਰੇਲਵੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੋਚੇ ਗਏ ਸੁਪਨਿਆਂ ਵਾਂਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨਾਲ ਰੇਲਵੇ ਅਸਲ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜੀਵਨ-ਰੇਖਾ ਹੈ। ਕਸ਼ਮੀਰ ਤੋਂ ਕੰਨਿਆਕੁਮਾਰੀ ਤਕ ਯਾਤਰੀ ਢੇਢ ਅਤੇ ਕੋਲਾ ਤੇ ਇਸਪਾਤ, ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਤਕ ਪੁੱਜਦਾ ਕਰਨਾ, ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਇਹ ਸਾਰੇ ਕੰਮ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਕੋਲ ਸ਼ਾਇਦ ਦੁਨੀਆਂ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਬਿਹਤਰ ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵਿਆਪਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ। ਇਸ ਵਲੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 21000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਤੱਥ ਵੱਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਗੱਲ ਸਿਰਫ਼ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਤੇ ਦੇਰੀ ਦੀ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਸਤੀਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਅ-ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਅਤੇ ਜਲ-ਮਾਰਗ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਾਧਨ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪਾਸੇ ਮਹਾਂਸਾਗਰ ਅਤੇ ਆਰ-ਪਾਰ ਲੰਘਦੇ ਦਰਿਆ ਹਨ। ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਇੰਜਣ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅੰਤਰਦੇਸ਼ੀ ਜਲ-ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਜਲ-ਮਾਰਗ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਾਡੇ ਦਰਿਆਈ ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਸੰਦ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕੇਗਾ।

ਤੁਸੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਿਆਂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਦੇਵੇਂ ਨਾਲੇ-ਨਾਲ ਚੱਲਦੇ ਹਨ, ਇਕ ਦੂਜੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵਜੂਦ ਨਹੀਂ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਸਾਧਨ ਜਿਵੇਂ ਸਾਈਕਲ, ਸਾਈਕਲ ਰਿਕਸ਼ਾ, ਵਿਕਟੋਰੀਆ, ਹੱਥ ਗੱਡੀਆਂ

ਆਦਿ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਤੋਂ ਉੱਤੇ, ਮਾਨਵ ਪੈਰ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਭ ਨੂੰ ਛੋਟੀ-ਮੋਟੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਨੇੜੇ-ਤੇੜੇ ਘਰੇਲੂ ਸਮਾਨ ਦੀ ਖਰੀਦੇ ਫਰੇਖਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਜਾਂ ਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਉਂ ਕਰੀਏ? ਦੁੱਧ ਅਤੇ ਬੈਂਡ ਖਰੀਦਣ ਜਾਣ ਲਈ ਸਵੇਰ ਦੀ ਸੈਰ, ਬਾਈਕ 'ਤੇ ਜਾਣ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਫਾਇਦੇ ਮੰਦ ਰਹੇਗੀ। ਸਾਹਰਾਹਾਂ ਅਤੇ ਵੱਡੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੁਆਲੇ ਹਰੀਆਂ ਪੱਟੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਲੇ ਆਕਸੀਜਨ ਪੱਟੀ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਹੋ ਸਕੇ। ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਰਾਜਮਾਰਗ ਨੀਤੀ ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਇਕ ਸਲਾਹੁਣਯੋਗ ਉਪਰਾਲਾ ਹੈ।

ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਨੂੰ ਹਾਲੇ ਵੀ ਅਮੀਰਾਂ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਜੇ ਅਸੀਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਵੱਲ ਝਾਤ ਮਾਰੀਏ ਤਾਂ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਵੀ ਅਲੋਪ ਹੁੰਦੀ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਹਰ ਉਮਰ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਰੁਤਬੇ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਲਬਾਲਬ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ, ਕਿਉਂਕਿ ਲੋਕ ਤੇਜ਼ ਸਫ਼ਰ ਕਰਕੇ ਜਲਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਪੁੱਜਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਅਹਿਮ ਸਾਧਨ ਬਣ ਗਈ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਸੱਚਾਈ ਦੇ ਹਾਣ ਦੀ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਮੀਦ ਹੈ ਕਿ ਸਿਵਲ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਜਲਦ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਵੀ ਰਾਬਰਟ ਫ੍ਰਾਸਟ ਨੇ ਆਪਣੀ ਇਕ ਕਵਿਤਾ ਵਿਚ ਲਿਖਿਆ ਸੀ, "ਜੰਗਲ ਪਿਆਰੇ ਪਿਆਰੇ, ਸੰਘਣੇ ਅਤੇ ਹਨ੍ਹੇਰੇ ਭਰੇ ਹਨ। ਮੈਂ ਮੁਕਾਮ 'ਤੇ ਪੁੱਜਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਨੰਤ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨਾ ਹੈ।" ਸਾਡੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਜਦੋਂ ਵਿਕਾਸ ਦਿਸ਼ਾਵੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੇ ਸਨ ਤਾਂ ਅਕਸਰ ਹੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਤਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿਆ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਾਧਨ - ਸੜਕ, ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਬਹੁਤ ਅਹਿਮ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆਂ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਨਕਸ਼ੇ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦਾ ਜਲਦੀ ਹੱਲ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।

- ਮੁੱਖ ਸੰਪਾਦਕ

ADVERTISEMENT UNIT
PUBLICATIONS DIVISION
MINISTRY OF INFORMATION & BROADCASTINGS

COMMERCIAL ADVERTISEMENT RATES FOR DPD JOURNALS
(w.e.f 1st June ,2013)

| Sl No. | Name of Journal | Inside Text Page | | | | Back Cover | 2 nd Cover page | 3 rd cover page |
|-----------|--|--------------------------|--------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | | Colour (Full Page) | Colour (Half Page) | Black & White (Full Page) | Black & White (Half Page) | | | |
| | (Rate for each Journals for one edition) | | | | | Full Page | Full Page | Full Page |
| 1 | Yojana (English & Hindi) | 25000 | 15000 | 18000 | 11000 | 75000 | 50000 | 50000 |
| 2 | Kurukshetra (English & Hindi) | 20000 | 12000 | | | 30000 | 27000 | 25000 |
| 3 | Ajkal (Hindi & Urdu) | 10000 | 6000 | 7000 | 5000 | 15000 | 12000 | 11000 |
| 4 | Yojana (Urdu/Punjabi/ Oriya/ Assamese/ Kannada/ Malayalam) | 7000 | 4500 | 5000 | 3000 | 10000 | 9000 | 8000 |
| 5 | Bal Bharti, | 22000 | 13000 | | | 30000 | 27000 | 25000 |
| 6 | Yojana (Bengali/ Telgu/ Marathi/ Tamil/Gujrati) | 13000 | 8000 | 10000 | 6000 | 20000 | 17000 | 15000 |

COMMERCIAL ADVERTISEMENT RATES FOR INDIA/BHARAT

| | India | | Bharat | |
|----------------------------|--------|---------------|--------|---------------|
| | Colour | Black & White | Colour | Black & White |
| Full Page | 30000 | 20000 | 20000 | 10000 |
| 2 nd Cover page | 60000 | | 50000 | |
| 3 rd Cover page | 50000 | | 40000 | |

Note :

- (i) Special issue - Yojana-(January, March, August & December), Kurukshetra – (October Annual Number)
- ii) 2nd cover page of magazines will be reserved for the DAVP and Government Organizations. The above rate are only for PSU advertisement received directly.
- iii) * 2% extra discount on each additional insertion of advertisement subject to maximum discount of 40%.

Mechanical Details

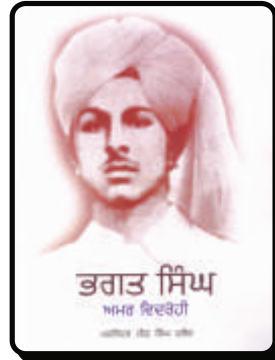
| | Yojana | Ajkal/Kurukshetra | Bal Bharti |
|--------------|---|-------------------|---------------|
| Overall Size | 19.5 x 27 cms | 21 x 28 cms | 18 x 24 cms |
| Print Area | 17 x 23 cms | 17 x 24 cms | 15 x 19.5 cms |
| | Advertisement material - Artpull/Artwork/CD/Positives | | |

Full advance payment by D.D. in favour of ADG(I/c), Publications Division, M/o I&B payable at New Delhi. Advertisement material and payment to be sent to the Business Manager (Advt.), Advertisement Unit, Publications Division, East Block 4, Level 7, R.K. Puram, New Delhi 110 066 26105590/26175516/26108979 Fax 26175516/26100207 Email: pdjucir@gmail.com

ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਰੋਚਕ ਅਤੇ ਗਿਆਨ ਭਰਪੂਰ ਪੁਸਤਕਾਂ



ਪੁਸਤਕ : ਭਾਰਤੀ ਵਿਗਿਆਨ ਦੇ ਚਾਨਣ ਮੁਨਾਰੇ
ਲੇਖਕ : ਕੁਲਦੀਪ ਸਿੰਘ ਧੀਰ
ਪੰਨੇ : 101, ਮੁੱਲ 130 ਰੁਪਏ



ਪੁਸਤਕ : ਭਗਤ ਸਿੰਘ ਅਮਰ ਵਿਦਰੋਹੀ
ਲੇਖਕ : ਮਲਵਿੰਦਰ ਜੀਤ ਸਿੰਘ ਵੜੈਚ
ਪੰਨੇ : 204, ਮੁੱਲ :200 ਰੁਪਏ



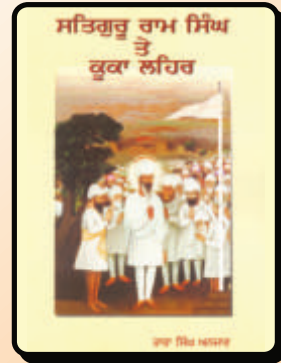
ਪੁਸਤਕ : ਯੁੱਗ ਪੁਰਸ਼
ਸਰਦਾਰ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ
ਲੇਖਕ : ਡਾ. ਮੁਹੰਮਦ ਇਦਰੀਸ
ਪੰਨੇ : 190, ਮੁੱਲ : 155 ਰੁਪਏ



ਪੁਸਤਕ : ਗ਼ਦਰ ਪਾਰਟੀ ਲਹਿਰ : ਸੰਖੇਪ ਇਤਿਹਾਸ
ਲੇਖਕ : ਰਘਬੀਰ ਸਿੰਘ
ਪੰਨੇ : 236, ਮੁੱਲ : 165 ਰੁਪਏ



ਪੁਸਤਕ : ਬੱਚਿਆਂ ਦੀਆਂ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਤੇ ਇਲਾਜ
ਲੇਖਕ : ਹਰਸਿੰਦਰ ਕੌਰ
ਪੰਨੇ : 60, ਮੁੱਲ : 70 ਰੁਪਏ



ਪੁਸਤਕ : ਸਤਿਗੁਰੂ ਰਾਮ ਸਿੰਘ ਤੇ ਕੂਕਾ ਲਹਿਰ
ਲੇਖਕ : ਤਾਰਾ ਸਿੰਘ ਅਨਜਾਣ
ਪੰਨੇ : 184, ਮੁੱਲ :105 ਰੁਪਏ

ਪੁਸਤਕਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਕਰੀ ਕੇਂਦਰਾਂ ਉਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹਨ :

• ਸੂਚਨਾ ਭਵਨ, ਸੀ.ਜੀ.ਓ. ਕੰਪਲੈਕਸ, ਲੋਧੀ ਰੋਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ - 110 003 (ਫ਼ੋਨ-24365610) • ਹਾਲ ਨੰ: 196, ਪੁਰਾਣਾ ਸਕੱਤਰੇਤ, ਦਿੱਲੀ -110 054 (ਫ਼ੋਨ-23890205) • ਕਾਮਰਸ ਹਾਊਸ, ਕਰੀਮਭਾਈ ਰੋਡ, ਬਾਲਾਰਡ ਪਾਇਰ, ਮੁੰਬਈ -400 038 (ਫ਼ੋਨ-22610081) • 8, ਐਸਪਲੇਨੇਡ ਈਸਟ, ਕੋਲਕਾਤਾ - 700 069 (ਫ਼ੋਨ-22488030) • ਏਂ ਵਿੰਗ, ਰਾਜਾਜੀ ਭਵਨ, ਬੇਸੇਟ ਨਗਰ, ਚੇਨੱਈ - 600 090 (ਫ਼ੋਨ-24917673) • ਪ੍ਰੈੱਸ ਰੋਡ, ਨਿਕਟ ਗੌਰਮਿੰਟ ਪ੍ਰੈੱਸ, ਤਿਰੂਵਾਨੰਤਪੁਰਮ - 695 001 (ਫ਼ੋਨ-2330650) • ਬਲਾਕ ਨੰ:-4, ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ, ਗ੍ਰਹਿਕਲਪ ਕੰਪਲੈਕਸ, ਐਮ.ਜੇ.ਰੋਡ, ਨਾਮਪੱਲੀ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ -500 001 (ਫ਼ੋਨ-24605383) • ਪ੍ਰਥਮ ਤਲ, 'ਐੱਫ਼' ਵਿੰਗ ਕੇਂਦਰੀ ਸਦਨ, ਕੋਰਾਮੰਗਲਾ, ਬੰਗਲੌਰ - 560 034 (ਫ਼ੋਨ-25537244) • ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੈਂਕ ਬਿਲਡਿੰਗ, ਅਸੋਕ ਰਾਜਪੱਥ, ਪਟਨਾ -800 004 (ਫ਼ੋਨ-2301823) • ਹਾਲ ਨੰ:1, ਦੂਜੀ ਮੰਜ਼ਿਲ, ਕੇਂਦਰੀ ਭਵਨ, ਸੈਂਕਟਰ-8, ਅਲੀਗੰਜ, ਲਖਨਊ - 226 024, (ਫ਼ੋਨ-2325455) • ਅੰਬੀਕਾ ਕੰਪਲੈਕਸ, ਪਹਿਲੀ ਮੰਜ਼ਿਲ, ਪਾਲਦੀ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ -380 007 (ਫ਼ੋਨ-26588669) • ਨੌਜਨ ਰੋਡ, ਉੱਜਾਨ ਬਜ਼ਾਰ, ਗੁਵਹਾਟੀ-781 001 (ਫ਼ੋਨ-2516792)



ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ
ਸੂਚਨਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਾਰਣ ਮੰਤਰਾਲਾ
ਸੂਚਨਾ ਭਵਨ, ਸੀ.ਜੀ.ਓ. ਕੰਪਲੈਕਸ,
ਲੋਧੀ ਰੋਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-110003



ਯੋਜਨਾ

ਸਾਲ 31 • ਅੰਕ 4 • ਨਵੰਬਰ 2015 • ਕੁੱਲ ਪੰਨੇ 56

ਮੁੱਖ ਸੰਪਾਦਕ
ਦੀਪਿਕਾ ਕੱਛਲ

ਇਸ ਅੰਕ ਵਿਚ

ਸੰਪਾਦਕ

ਗਗਨਦੀਪ ਕੌਰ ਦੇਵਗਨ

ਸੰਪਾਦਕੀ ਦਫ਼ਤਰ

ਈਸਟ ਬਲਾਕ-4, ਲੈਵਲ-7

ਆਰ. ਕੇ. ਪੁਰਮ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-110066

ਫ਼ੋਨ ਤੇ ਫੈਕਸ : 011-26177591

ਈਮੇਲ : yojanapunjab@yahoo.com

ਵੈਬਸਾਈਟ : www.yojana.gov.in

www.publicationsdivision.nic.in

https://www.facebook.com/pages/yojana-journal

ਸੰਯੁਕਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ (ਉਤਪਾਦਨ)

ਵੀ.ਕੇ. ਮੀਣਾ

ਬਿਜ਼ਨਿਸ ਮੈਨੇਜਰ

ਸੂਰੀਆਕਾਂਤ ਸ਼ਰਮਾ

ਫ਼ੋਨ: 011-24367260 ਫੈਕਸ : 011-24365609

(ਸਰਕੂਲੇਸ਼ਨ ਤੇ ਵਿਗਿਆਪਨ)

ਜਰਨਲ ਯੂਨਿਟ

ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ, ਸੂਚਨਾ ਤੇ ਪ੍ਰਸਾਰਨ ਮੰਤਰਾਲਾ,

ਕਮਰਾ ਨੰ. 48-53, ਸੂਚਨਾ ਭਵਨ, ਸੀ.ਜੀ.ਓ. ਕੰਪਲੈਕਸ,

ਲੋਧੀ ਰੋਡ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-110003

ਈਮੇਲ : pdjucir@gmail.com

ਕਵਰ : ਜੀ.ਪੀ.ਧੋਪੇ

| | |
|---|----|
| • ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ : ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਕਦਮ - ਜੀ ਰਘੂਰਾਮ | 4 |
| • ਸੰਕਲਪ ਪਰਚਾ - ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ - ਕਨਿਕਾ ਕਾਲਰਾ | 7 |
| • ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਲਈ ਸਮਾਰਟ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ - ਵਿਸ਼ਵਾਪਤੀ ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ | 13 |
| • ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸੰਗ ਭਵਿੱਖ ਵੱਲ ਕਦਮ - ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਦੇਵ | 15 |
| • ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ : ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ - ਸੁਨੀਲ ਕੁਮਾਰ | 20 |
| ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ | |
| • ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ - ਆਨੰਦ ਕੁਮਾਰ | 26 |
| ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ | |
| • ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨਾਲ ਭੀੜ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ - ਬੀ ਆਈ ਸਿੰਘਲ | 29 |
| • ਭਾਰਤ 'ਚ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਤੇ ਵੰਗਾਰਾਂ - ਅਸ਼ੋਕ ਕੇ ਸਰਕਾਰ | 34 |
| • ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ; ਵੱਡੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ - ਸ਼ਿਸ਼ਿਰ ਸਿਨਹਾ | 37 |
| • ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ - ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ - ਵਿਜੇ ਦੱਤ | 39 |
| ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਚੁਨੌਤੀਆਂ | |
| • ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਾਸ - ਸਰਬਜੀਤ ਸਿੰਘ ਛੀਨਾ | 46 |
| ਵਿਚ ਮਹੱਤਤਾ | |
| • ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ - ਮਨਪੀਰ ਸਿੰਘ ਦਿਓਲ | 49 |
| • ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ? - | 52 |
| • ਬੇਲੋੜੇ ਖੇਤੀ ਖਰਚੇ ਘਟਾਓ - ਆਮਦਨ ਵਧਾਓ - ਦੀਦਾਰ ਸਿੰਘ ਭੱਟੀ | 53 |
| - ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਥਿੰਦ | |

ਯੋਜਨਾ ਪੰਜਾਬੀ ਸਮੇਤ ਅਸਮੀਆ ਬਾਂਗਲਾ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ, ਗੁਜਰਾਤੀ, ਕੰਨੜ, ਮਲਿਆਲਮ, ਮਰਾਠੀ, ਓਡੀਆ, ਤੇਲਗੂ ਤੇ ਉਰਦੂ ਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਵਿਚ ਵੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪੱਤ੍ਰਿਕਾ ਮੰਗਾਉਣ ਵਾਸਤੇ, ਨਵੀਂ ਮੈਂਬਰਸ਼ਿਪ, ਨਵਿਆਉਣ, ਪੁਰਾਣੇ ਅੰਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੇ ਏਜੰਸੀ ਆਦਿ ਲਈ ਮਨੀਆਰਡਰ/ਡੀਮਾਂਡ ਡ੍ਰਾਫਟ/ਪੋਸਟਲ ਆਰਡਰ 'ADG(i/c), Publications Division' ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਬਣਵਾ ਕੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਤੇ 'ਤੇ ਭੇਜੋ। ਬਿਜ਼ਨਿਸ ਮੈਨੇਜਰ (ਸਰਕੂਲੇਸ਼ਨ ਤੇ ਵਿਗਿਆਪਨ) ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ, ਈਸਟ ਬਲਾਕ-4, ਲੈਵਲ-7, ਆਰ.ਕੇ. ਪੁਰਮ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-110066, ਫ਼ੋਨ-26100207, 26105590 ਤਾਰ: ਸੂਚਨਾਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ

ਮੈਂਬਰ ਬਣਨ ਤੇ ਪੱਤ੍ਰਿਕਾ ਮੰਗਾਉਣ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਸਾਡੇ ਹੇਠਲੇ ਵਿੱਕਰੀ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਸੰਪਰਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ : • ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ, ਸੂਚਨਾ ਭਵਨ, ਸੀ.ਜੀ.ਓ. ਕੰਪਲੈਕਸ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ -110003 (ਫ਼ੋਨ. 24365610) • ਹਾਲ ਨੰ. 196, ਪੁਰਾਣਾ ਸਕੱਤਰੇਤ, ਦਿੱਲੀ - 110054 (ਫ਼ੋਨ.23890205) • 701, ਬੀ ਵਿੰਗ, ਸੱਤਵੀਂ ਮੰਜਿਲ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਦਨ, ਬੇਲਾਪੁਰ, ਨਵੀਂ ਮੁੰਬਈ-400614 (ਫ਼ੋਨ. 27570686) • 8 ਐਸਪਲੇਨੇਡ ਈਸਟ, ਕੋਲਕਾਤਾ - 700069 (ਫ਼ੋਨ. 22488030) • ਏ ਵਿੰਗ, ਰਾਜਾਜੀ ਭਵਨ, ਬੇਸੰਟ ਨਗਰ, ਚੇਨੱਈ - 600090 (ਫ਼ੋਨ. 24917673) • ਪ੍ਰੈਸ ਰੋਡ, ਨੇੜੇ ਗੋਰਮਿੰਟ ਪ੍ਰੈਸ, ਤਿਰੂਵਾਨੰਤਪੁਰਮ 695001 (ਫ਼ੋਨ. 2330650) • ਬਲਾਕ ਨੰ. 4, ਗ੍ਰਹਿਕਲਪ ਕੰਪਲੈਕਸ, ਐਮ. ਜੀ. ਰੋਡ, ਨਾਮਪੱਲੀ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ - 500001 (ਫ਼ੋਨ.24605383) • ਪ੍ਰਥਮ ਤਲ, 'ਐਫ' ਵਿੰਗ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਦਨ, ਕੋਰਮੰਗਲਾ, ਬੰਗਲੋਰ - 560034 (ਫ਼ੋਨ. 25537244) • ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਸਹਿਕਾਰੀ ਬੈਂਕ ਬਿਲਡਿੰਗ, ਅਸ਼ੋਕ ਰਾਜਪਥ, ਪਟਨਾ - 800004 (ਫ਼ੋਨ.2683407) • ਹਾਲ ਨੰ. 1, ਦੂਜੀ ਮੰਜਿਲ, ਕੇਂਦਰੀ ਭਵਨ, ਸੈਕਟਰ ਐੱਚ, ਅਲੀਗੰਜ, ਲਖਨਊ - 226024 (ਫ਼ੋਨ.22254455) • ਅੰਬਿਕਾ ਕੰਪਲੈਕਸ, ਪ੍ਰਥਮ ਤਲ, ਉਪਰ ਯੂਕੋ ਬੈਂਕ, ਪਾਲਦੀ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ - 380007 (ਫ਼ੋਨ. 26588669) • ਕੇ.ਕੇ.ਬੀ ਰੋਡ, ਨਿਊ ਕਾਲੋਨੀ, ਹਾਊਸ ਨੰ. 7, ਚੇਨੀ ਕੁਥੀ, ਗੁਵਾਹਟੀ - 781003 (ਫ਼ੋਨ. 2665090)

ਚੰਦਾ ਦਰਾਂ : 1 ਸਾਲ ਰੁ.100, 2 ਸਾਲ ਰੁ.180, 3 ਸਾਲ ਰੁ.250 - ਸਾਰਕ ਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਾਲਾਨਾ ਰੁ.530 ; ਯੂਰਪੀ ਤੇ ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਾਲਾਨਾ ਰੁ.730. ਯੋਜਨਾ ਵਿਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਿਬੰਧਾਂ ਵਿਚ ਪੁਰਾਣੇ ਵਿਚਾਰ ਲੇਖਕਾਂ ਦੇ ਅਪਣੇ ਹਨ। ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਹ ਲੇਖਕ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮੰਤਰਾਲਿਆਂ, ਵਿਭਾਗਾਂ ਤੇ ਸੰਗਠਨਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵੀ ਇਹੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਨ ਹੋਵੇ। ਪੱਤ੍ਰਿਕਾ ਵਿਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਵਿਗਿਆਪਨਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ ਵਸਤੂ ਵਾਸਤੇ ਯੋਜਨਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ : ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਕਦਮ



ਜੀ ਰਘੁਰਾਮ

ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਮੰਗ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਨਿੱਜੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਸੜਕੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਕਾਰਨ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨੂੰ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ 2000 ਤੋਂ 2007 ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਵੱਡਾ ਹੁਲਾਰਾ ਮਿਲਣ ਕਰਕੇ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਦਰਜ ਹੋਇਆ ਪਰ ਉਰਜਾ, ਵਾਤਾਵਰਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਰੋਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਢਾਹ ਵੀ ਲੱਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਸੜਕੀ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿਚ ਵਧ ਰਹੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕਦਿਆਂ ਰੇਲ ਅਤੇ ਜਲ ਜਿਹੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਮੁਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਘਰੇਲੂ ਸਿਲਸਿਲੇ (ਬਰਾਮਦ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦ ਸਮੇਤ) ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਬਰਾਮਦ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਿਰ ਘਰੇਲੂ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਾਂਗੇ।

ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲੇਰੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਸੁਆਰੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੋਹਾਂ ਹੀ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਸਾਪੇਖ ਮੁੱਲਾਂ, ਜਤਨਾਂ ਜਾਂ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਪਰ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਦੇਖਦਿਆਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 70 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਆਰਥਿਕ ਯੋਗਦਾਨ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਹੈ। ਇੰਝ ਹੀ ਟੋਲ ਬੁਥਾਂ 'ਤੇ ਲਈ ਗਈ ਸੂਚਨਾ ਮੁਤਾਬਕ ਅੰਤਰਰਾਜੀ

ਸੜਕਾਂ ਤੋਂ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਯੋਗਦਾਨ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਹੈ।

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਸੜਕੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਸਟੀਕ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਉਪਲਬਧ ਨਾ ਹੋਣਾ ਹੈ। 2007-08 ਵਿਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਯੋਜਨਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਰਾਈਟਸ (ਆਰ ਆਈ ਟੀ ਈ ਐੱਸ) ਵਲੋਂ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਗਿਆਨਕ ਨਮੂਨਾ ਸਰਵੇਖਣ ਕਰਵਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਤਾਲਿਕਾ-1 ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ।

ਇਹ ਢੁਕਵਾਂ ਸਮਾਂ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਸੜਕੀ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਵਿਗਿਆਨਕ ਢੰਗ ਨਾਲ

ਤਾਲਿਕਾ-1 : ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਹਿੱਸਾ

| ਸਾਧਨ | 2007-08(ਆਰ ਆਈ ਟੀ ਈ ਐੱਸ) | |
|--------------------------------|---------------------------|--------|
| | ਬਿਟ ਕਿ.ਮੀ. ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ | |
| ਸੜਕੀ | 706.0 | 50.00 |
| ਰੇਲ | 508.0 | 36.00 |
| ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ | 105.0 | 7.50 |
| ਤੱਟੀ ਜਹਾਜ਼ੀ ਬੇੜਾ | 86.0 | 6.00 |
| ਘਰੇਲੂ ਜਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ (ਆਈ ਡਬਲਯੂ ਟੀ) | 3.5 | 0.24 |
| ਹਵਾਈ ਮਾਰਗ | 0.3 | 0.02 |
| ਕੁੱਲ | 1408.8 | 100.00 |

ਸਰੋਤ : ਐੱਨ ਟੀ ਡੀ ਪੀ ਸੀ 2013

ਤਾਲਿਕਾ-2 : ਰੇਲ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ

| ਸਾਲ | ਬਿਟ ਕਿ.ਮੀ. |
|---------|------------|
| 2011-12 | 2053 |
| 2016-17 | 3056 |
| 2021-22 | 4834 |
| 2026-27 | 7856 |
| 2031-32 | 13118 |

ਸਰੋਤ : ਐੱਨ ਟੀ ਡੀ ਪੀ ਸੀ 2013

ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਸਿਲਸਿਲਾ ਤਿਆਰ ਕਰੀਏ। ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਇਹ ਸੂਚਨਾ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਟਰੱਕ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਕੋਲ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਉਪਲਬਧ ਹੈ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਵਿਕਾਸ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ (ਐੱਨ ਟੀ ਡੀ ਪੀ ਸੀ) ਨੇ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਦਾ 1.2 ਗੁਣਾ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ 2031-32 ਤਕ ਸਮੁੱਚੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਸਹੀ ਮਾਪਦੰਡ ਹੋਣ ਵਿਚ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਪਿਛਲੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਵਿਕਾਸ ਦਰ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਦਰ ਤੋਂ ਉਪਰ ਨਹੀਂ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਤੱਥ ਸਾਹਮਣੇ ਹੈ ਕਿ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੇਵਾ ਖੇਤਰ ਦਾ 60 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। 1.2 ਦੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰਤ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਤਾਲਿਕਾ-2 ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕਮੇਟੀ ਰੇਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ 35 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ 50 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਰੇਲ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਬਿਟ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵੀ 2013 ਵਿਚ 650 ਤੋਂ 2031-32 ਵਿਚ ਦਸ ਗੁਣਾ ਯਾਨਿ ਕਿ 6500 ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਜਲ ਖੇਤਰ (ਤੱਟੀ ਜਹਾਜ਼ੀ ਬੇੜਾ ਅਤੇ ਆਈ ਡਬਲਯੂ ਟੀ) ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਵਧਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਾ ਕੇ ਚੱਲ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਵਾਤਾਵਰਨ ਸਹਾਇਕ

ਸਾਧਨ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 20 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤਕ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਾਰਬਨ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਕਟੌਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਭਾਗ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਉਦੋਂ ਤਕ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦ ਤਕ ਗਾਹਕ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਧੇ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪੱਖਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ। ਸਹੀ ਦਿਸ਼ਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਵਖਰੇਵਾਂ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਗਾਹਕ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਲਈ ਕੰਟੇਨਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਆਸ ਮੁਤਾਬਕ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। ਸਾਨੂੰ ਅਥਾਰਿਟੀ, ਜੋ ਕਿ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੋਵੇਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਦੇ ਕੰਮ-ਕਾਜ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਨੇਮਬੰਦੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਢੁਕਵਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਸਿਲਸਿਲਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਪਾਰਕ ਅਨੁਕੂਲਨ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਵੱਡੇ ਮੌਕੇ ਹਨ।

ਰੇਲ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਆਧੁਨਿਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਜਿਵੇਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਢੇਅ-ਢੁਆਈ ਲਾਂਘੇ ਵਿਕਸਤ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਵਰਤ ਕੇ ਦੋਵੇਂ ਢਾਂਚੇ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਵੱਡੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿ ਬਿਹਤਰ ਸਿਗਨਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਰਾਹੀਂ ਜੰਕਸ਼ਨਾਂ ਉਪਰ ਲੰਮੇ ਠਹਿਰਾਅ ਦੂਰ ਕਰਕੇ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਅੰਤਰਰਾਜੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਉਣ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਛਾਲ ਮਾਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਸੰਭਵ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਕਾਰਗਰ ਸਿੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਦਾ ਹੱਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਕਾਰੀਡੋਰ ਕਾਇਮ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਕਾਰਬਨ ਦੇ ਘੱਟ ਅਸਰ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਵਾਤਾਵਰਨ ਸਹਾਇਕ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵਿਚ ਪਖਾਨਾ ਸਮੱਗਰੀ ਡਿੱਗਣ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੀ ਵੈਰੀ ਵੀ ਹੈ। ਇਸ ਬਾਰੇ

ਢੁੱਕਵੀਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਅਜੇ ਵੀ ਸੰਕੇ ਬਾਕੀ ਹਨ। ਅੱਗੋਂ ਠੋਸ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਨੂੰ ਬਿਲੇ ਲਾਉਣ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਵੱਖਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਨਾ ਕੇਵਲ ਪਖਾਨਿਆਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਿਚ; ਸਗੋਂ ਠੋਸ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਦੇ ਨਿਬੇੜੇ ਲਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲੱਗਿਆਂ ਵੀ ਵਧੇਰੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ ਯੋਗ ਸਾਧਨਾਂ ਨਾਲ ਭਰਪੂਰ ਸਮੱਚਤਾ ਵਾਲੀ ਨੀਤੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਸੜਕਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਲਗਾਤਾਰ ਬਣੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਲਾੰਘਿਆਂ ਨੂੰ ਚਾਰ ਲੇਨਾ ਵਾਲੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਉੱਚ ਸੰਘਣਤਾ ਵਾਲੇ ਲਾੰਘਿਆਂ ਲਈ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਵੇਅ ਤਿਆਰ ਕਰਨੇ ਹੋਣਗੇ। ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਤਹਿਤ ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਸੁਧਰਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਪਿੰਡਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਬਸਤੀਆਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਸੜਕ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਹੋਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਦਿਹਾਤੀ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਵਿਚੋਂ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਕੋਲ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਹਨ।

ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਜ਼ਮੀਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀਆਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੜਕੀ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਸਰਕਾਰੀ ਭਾਈਵਾਲੀ (*ਪੀ ਪੀ ਪੀ*) ਦੇ ਮਾਡਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਜ਼ਮੀਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇਸ ਵਲੋਂ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਟਰੱਕਾਂ ਬਾਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨੇਮਬੰਦੀ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਦੇ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਅਤੇ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨ ਵਿਰੁੱਧ ਹਮਾਇਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ। ਚਾਲਕ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ, ਸੜਕਾਂ ਨੇੜਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ, ਪਾਵਰ ਟੈਕਸੀਆਂ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੀ ਦੂਹਰੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਟੋਲ ਜਿਹੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਵੇਲੇ ਵੀ ਤੁਰੰਤ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਚ ਪੂਰੇ ਵਿਸ਼ਵ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਮਾੜੀ ਹੈ। ਬਿਹਤਰ ਸੜਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ,

ਫਰਨੀਚਰ, ਚਾਲਕ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਉਪਰ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੋਂ ਸੜਕੀ ਹੰਗਾਮੀ ਸਹਾਇਤਾ ਸੇਵਾ ਦੀ ਮਦਦ ਮਿਲਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲਤਾ ਰੱਖਣ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇਗਾ। ਸਾਹ ਰਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਿਤ ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਰੁੱਖ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਹਾਲੀਆ ਪਹਿਲਕਦਮੀ ਵਿਚ ਚੌਕਸ ਰਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਕਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਰਵੇਖਣਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਰੁੱਖ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਾਰਕ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਗੱਲ ਹੋਰ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦ ਅਸੀਂ ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਔਸਤ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿਚ ਹਾਂ।

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਔਸਤ ਉਤਪਾਦਕਤਾ 300 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ। ਬੇਲੋੜੀ ਰੋਕ ਹਟਾ ਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਈ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਹਰ ਸਫ਼ਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਵਧੇਰੇ ਕਾਰਗਰ ਉਪਯੋਗ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਿਸ ਲਈ ਐਪ ਆਧਾਰੀ ਟੈਕਸੀਆਂ ਵਾਂਗ ਇੰਟਰਨੈੱਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਹੁਤ ਸਹਾਇਕ ਸਿੱਧ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਲੋਂ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕੋਲਾ ਅਤੇ ਲੋਹਾ, ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਖਾਨਾਂ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪੇਟੀਆਂ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਾਈਪ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਦੀ ਢੇਅ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਬਹੁਤੀ ਮਾਨਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਪਾਈਪ ਲਾਈਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਮੌਕੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਵੱਡਾ ਹੁਲਾਰਾ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੁਮੰਦਰੀ ਤੱਟ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲਤਾ ਨੂੰ ਦੇਖਦਿਆਂ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਵੀ ਤੱਟੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਮੌਕੇ ਹਨ। ਪਰ ਕਸਟਮ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਡਿਊਟੀ, ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚ ਸਥਾਨ ਦੀ ਕਮੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀਆਂ ਕਾਰਨ ਇਸ ਵਸੀਲੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਰਹੀ। ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ ਨੀਤੀਗਤ ਰੁਕਾਵਟਾਂ

ਹਟਾਉਣ ਅਤੇ ਤੱਟੀ ਆਵਾਜਾਈ ਹਟਾਉਣ ਵਿਚ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਮੁਹੱਈਆਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜਿਥੇ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਵਾਲੀ ਸਥਿਰ ਨੀਤੀ ਦੇਣੀ ਹੋਵੇਗੀ ਉਥੇ ਸ਼ੁਰੂ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਬਾਜ਼ਾਰ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਬਸਿਡੀ ਆਧਾਰੀ ਲਾਭ ਵੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ।

ਵੱਡਾ ਮੌਕਾ ਨਜ਼ਰ ਆ ਰਹੇ ਅਦਾਰੇ ਆਈ ਡਬਲਿਯੂ ਟੀ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅਤੇ ਅਮਲੀ ਸਾਧਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਵਿਚ ਕਾਫ਼ੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਨੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕ੍ਰਾਂਤੀ ਦਾ ਮੌਕਾ ਖੁੰਝਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਆਧੁਨਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਆਏ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਸਰਗਰਮ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਆਈ ਡਬਲਿਯੂ ਟੀ ਸਿਲਸਿਲਾ ਅਸਲ ਵਿਚ ਹੁਗਲੀ ਦਰਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਦਰਿਆ ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਆਈ ਡਬਲਿਯੂ ਟੀ ਵਜੋਂ ਮਾਨਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਹੱਦਬੰਦੀ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਗੋਆ ਵਿਚਲੇ ਦਰਿਆ ਨੂੰ ਵੀ ਆਈ ਡਬਲਿਯੂ ਟੀ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਸਹੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕਦਿਆਂ ਗੰਗਾ ਦੇ ਕਈ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਪੂੰਜੀ ਲਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਅਮਲੀ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੋਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਮਿਲ ਸਕੇਗੀ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਤੇ ਆਈ ਡਬਲਿਯੂ ਟੀ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਨਾਲ ਵੀ ਖਾਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਲੇ ਦੀ, ਤਾਪ ਬਿਜਲੀ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੀ ਬਣਦੀ ਹੈ।

ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ 'ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਆਕਾਸ਼' ਦੀ ਨੀਤੀ ਨਾਲ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਠੀਕ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਵਿਗਸ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਉਪਰ ਨਿੱਜੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਸਮੇਤ ਗੈਰ ਏ ਏ ਆਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ 6 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰੋਕ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ

ਚੁੱਕਵੀ ਮੰਡੀ ਸਿਖਲਾਈ ਨਾਲ ਗੈਰ-ਹਵਾਈ ਸਰੋਤਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਏ ਏ ਆਈ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿਚ ਖੁਦ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਕੰਮ ਦੇ ਕੇ ਨਿਗਰਾਨ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਏ। ਇਹ ਵੀ ਅਹਿਮ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਇਹ ਪੱਕੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਛੋਟੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾ ਫੰਡ ਕਾਇਮ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ।

ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਇਕ ਬਿਹਤਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਉੱਚ ਦਰਜੇ ਦਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮੁੱਦਾ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਏ ਏ ਆਈ ਦੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰਨ ਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਨਾ ਕੇਵਲ ਦਿਸ਼ਾ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਣਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਨਾ ਹੋਵੇ।

ਵਿਸ਼ਵ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਮੂੰਹ-ਮੁਹਾਂਦਰਾ ਹਨ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਵਾਲੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਬਹੁਤ ਉੱਚਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੈਂਗਲੁਰੂ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਨੇ ਇਹ ਪੱਧਰ ਹਾਸਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਏ ਏ ਆਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਇਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹਨ। ਰਵਾਇਤੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਬਣਾਉਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਵੇਂ ਇਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਤਕ ਸਿੱਧੀ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਘਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਘਰੇਲੂ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਡਾਣਾਂ ਵਿਚਲੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਜੇ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਾਡੇ ਵੱਡੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸਫ਼ਰ ਤੋੜ ਕੇ ਅਗਲੀ ਉਡਾਣ ਲਈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੇਵਾ ਦੇਣ ਲਈ ਸੰਗਠਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਢੇਅ-ਢੁਆਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ 95 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਪੂਰਾ

ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਕੰਟੇਨਰ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਵਿਕਸਤ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਪਰ ਬਾਹਰਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵੱਲ ਮਾਲ-ਅਸਬਾਬ ਭੇਜਣ ਲਈ ਅਸੀਂ ਆਪਣੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਹਾਣ ਦਾ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ। ਆਪਣੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਸਥਿਤੀ ਸਦਕਾ ਭਾਰਤ ਆਪਣੇ ਦੋਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਿਨਾਰਿਆਂ ਉਪਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਨੇਮਬੰਦੀ ਨਮੂਨੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਪਾਸ ਹੋਣ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ ਬਣਦੇ ਆ ਰਹੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀਆਂ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਨੀਤੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਅੰਤ ਵਿਚ ਬਹੁਤੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਅ-ਢੁਆਈ ਨੂੰ ਸੰਗਠਿਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉਪਰਲੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀਆਂ ਢਾਂਚਾਗਤ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੰਤਰਾਲਿਆਂ ਦਾ ਆਪੋ-ਆਪਣੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਢੰਗਾਂ ਉਪਰ ਕੇਂਦਰਿਤ ਰਹਿਣਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਇਕ ਸੰਗਠਿਤ ਸਿਲਸਿਲਾ ਵਿਕਸਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸਾਰੇ ਮੰਤਰਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨੀਤੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸੰਗਠਿਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਲਈ ਢਾਂਚਾਗਤ ਸੁਧਾਰਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਲਾਜਿਸਟਿਕ ਪਾਰਕ, ਸਾਜ਼ੋ-ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਸੇਵਾ-ਕਰ ਜਿਹੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮੁੱਦੇ ਵੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹਨ।

ਆਵਾਜਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਇਕ ਚੰਗੇ ਨੇਮਬੰਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ, ਵਾਤਾਵਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਆ, ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ, ਸੇਵਾ ਪੱਧਰਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਿਬੇੜੇ ਜਿਹੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

ਉਪਰੋਕਤ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਬਰਕਰਾਰਤਾ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਤਣਾਅ-ਰਹਿਤ ਰਹਿੰਦਿਆਂ ਰਫ਼ਤਾਰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਵੱਲ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹਦੀ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਆਈ ਆਈ ਐੱਮ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿਖੇ ਡੀਨ (ਫੈਕਲਟੀ) ਹੈ।)

e-mail :graghu@iimahd.ernet.in

ਸੰਕਲਪ ਪਰਚਾ - ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ

ਕਨਿਕਾ ਕਾਲਰਾ

ਜਾਣਪਛਾਣ

ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਸੋਂ ਵਿਚ 3 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤਿ ਸਾਲ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। 2011 ਦੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਮਾਨ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 377 ਮਿਲੀਅਨ ਹੈ। ਇਹ ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ ਦਾ 31 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਬਣਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਅਨੁਮਾਨ ਅਨੁਸਾਰ 2026 ਤਕ 38 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਭਾਰਤੀ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਨਿਵਾਸ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਸੋਂ ਵਧ ਕੇ 534 ਮਿਲੀਅਨ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ (ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਅੰਦਾਜ਼ੇ, 2006)।

ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਇੰਜਣ ਆਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ ਦਾ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਭਾਰਤ ਦਾ ਲਗਭਗ 62-63 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ (ਐੱਚ ਪੀ ਈ ਸੀ, 2011)। ਭਵਿੱਖੀ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਜ਼ੋਰ ਵੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ 2030 ਤਕ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਵਿਚ ਇਸ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ 75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਸੁਚਾਰੂ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਚ ਜਿਹੜੀ ਚੀਜ਼ ਅੜਿੱਕਾ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਰੋੜਾ ਅਟਕਾਉਣ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਸੋਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਆਕਾਰ ਦੇ ਚੱਲਦਿਆਂ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰ ਬੇਤਹਾਸ਼ਾ ਭੀੜ, ਨਿੱਘਰਦੀ ਵਾਯੂ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦਾ ਵਧਦਾ ਨਿਕਾਸ, ਜੋ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਵਲੋਂ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਵਧਦੀਆਂ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਬਾਲਣ ਦੀ ਬੇਤਹਾਸ਼ਾ ਵਧਦੀ ਮੰਗ, ਜੋ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਊਰਜਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ ਬਣ ਰਹੀ ਹੈ, ਦੇ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹਨ। ਅਗਲੀ ਇਕ ਪੀੜ੍ਹੀ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ

ਵਸੋਂ ਦੁੱਗਣੀ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਦਰ ਨਾਲ ਵਧਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੇ ਚਲਦਿਆਂ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਹੱਥੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ, ਜੋ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਢਾਹ ਲਾਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਤਕ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਕਦਮ ਨਾ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣ।

ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਸੋਂ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਪਿਛਲੇ ਦਹਾਕੇ ਦੌਰਾਨ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੰਨ 2000 ਦੇ 52.37 ਮਿਲੀਅਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ 2011 ਅੰਦਰ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧ ਕੇ 121.63 ਮਿਲੀਅਨ ਹੋ ਗਈ, ਮਤਲਬ ਹਰੇਕ ਸਾਲ 9 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦਾ ਔਸਤ ਵਾਧਾ। ਚਿੱਤਰ-1 ਵਿਚ 1951 ਤੋਂ 2011 ਤਕ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਵੱਡਾ ਵਾਧਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿਚ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਦਰ ਵਿਚ ਵਾਧਾ, ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 1951 ਦੀ 0.3 ਮਿਲੀਅਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 2011 ਵਿਚ ਲਗਭਗ 142 ਮਿਲੀਅਨ ਹੋ ਗਈ (ਸੜਕ ਤੇ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, 2013)। ਇਹ ਵਾਧਾ 7.7 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਜਦ ਕਿ ਇਸੇ ਦੌਰਾਨ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਦਰ 3.8 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸਾਲਾਨਾ ਸੀ। 2001-2011 ਦੌਰਾਨ ਵਾਧੇ ਦੀ ਦਰ 10 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸਾਲਾਨਾ ਦੇ ਲਗਭਗ ਸੀ।

ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਵਾਧੇ ਵਾਂਗ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਵਾਧਾ ਵੀ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੁੱਝ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਵਾਧਾ ਕਾਫ਼ੀ ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ। ਮੁੰਬਈ ਅਤੇ ਕੋਲਕਾਤਾ

ਵਰਗੇ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਵਿਚ ਦੂਜੇ ਅਤੇ ਤੀਜੇ ਪੜਾਅ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਦਰ ਕੁੱਝ ਸੁਸਤ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਿੱਤਰ-2 ਵਿਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਅੰਸ਼ਿਕ ਕਾਰਨ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਦਰ ਵਿਚ ਉੱਚ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਆਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸਾਲਾਂ ਬੱਧੀ ਬੇਰੋਕ-ਟੋਕ ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੈ। ਅਧਿਐਨ ਵਿਚ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁੰਬਈ ਅਤੇ ਕੋਲਕਾਤਾ ਵਰਗੇ ਸ਼ਹਿਰ, ਜਿਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਵਿਆਪਕ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ, ਉਥੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਦਰ ਘਟ ਰਹੀ ਹੈ।

ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਛੋਟੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਵਧੀਆ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਥੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਦਰ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰਹੀ। ਇਸ ਰੁਝਾਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਬੇਹੱਦ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਇਹ ਵੱਸੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਜਾਵੇ।

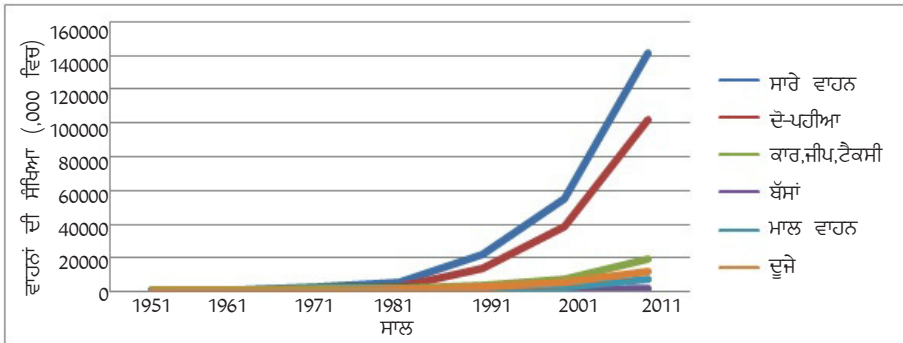
ਵਾਹਨਾਂ 'ਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧੇ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਕਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਹੇਠਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ :

- **ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ** : 1981 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 26 ਗੁਣਾ ਵਧ ਗਈ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਸੜਕੀ ਥਾਂ ਵਿਚ ਸਿਰਫ਼ 3.35 ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੜਕਾਂ ਲਈ ਘਟਿਆ ਥਾਂ ਅਤੇ ਗੋੜਿਆਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੇ ਗਿਣਤੀ ਨੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਗੰਭੀਰ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿਤਾ ਹੈ।

- **ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਘਟੀ ਹੋਈ ਰਫ਼ਤਾਰ** : ਭਾਰਤੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਸਾਈਕਲ, ਰਿਕਸ਼ਾ, ਆਟੋ-

ਚਿੱਤਰ-1 : ਵਰਗ ਕ੍ਰਮ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਵਾਹਨ



ਰਿਕਸ਼ਾ, ਟੈਕਸੀ, ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ, ਦੋ-ਪਹੀਆ, ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਇੱਕੋ ਸੜਕ 'ਤੇ ਚੱਲਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸੜਕ ਘੇਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਭ ਨਾਲੋਂ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਵੱਡੇ ਛੋਟੇ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਮੱਠੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ 'ਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਐਸਲ ਸਾਈਕਲ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ (15-16 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ) ਦੇ ਆਸ-ਪਾਸ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

● **ਸੁਰੱਖਿਆ** : 2001-2011 ਦਰਮਿਆਨ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ 22 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੀੜਤ ਪੈਦਲ ਅਤੇ ਦੋ-ਪਹੀਆ ਚਾਲਕ ਰਹੇ।

● **ਵਾਯੂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ** : ਅੰਕੜੇ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਲਗਭਗ 70 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਾਯੂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਕੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬੇ ਕਾਬੂ ਵਾਯੂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀਆਂ ਦੇ ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ 'ਤੇ ਮਾੜਾ ਅਸਰ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, 9

ਮਿਲੀਅਨ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆਂ ਦਾ ਚੌਥਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਸ਼ਹਿਰ ਗਰਦਾਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਬਾਰੇ ਅੰਕੜੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਐੱਸ ਓ₂ (ਸਲਫਰ-ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ) ਅਤੇ ਐੱਨ ਓ₂ (ਨਾਈਟਰੋਜਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ) ਦਾ ਪੱਧਰ ਬਹੁਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਾਯੂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਮਾਪਦੰਡ (ਐੱਨ ਏ ਏ ਕਿਊ ਐੱਸ) ਨਾਲੋਂ ਹੇਠਾਂ ਹੈ। ਮੁਅੱਤਲ ਖਾਸ ਪਦਾਰਥ - ਠੀਕ ਹੋਣ ਅਤੇ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਦੋਵੇਂ - ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੱਦ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਚੁੱਕੀ ਹੈ।

● **ਊਰਜਾ ਖਪਤ** : ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਈਫਣ ਦੀ ਖਪਤ 1981 ਦੇ 6.6 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 2011 ਵਿੱਚ 56.32 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਗਈ। ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਰਤ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਈਫਣ ਦਾ ਵੱਡਾ ਆਯਾਤਕ ਹੈ, ਤੇਲ ਖਪਤ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਵਾਧੇ ਨੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੁਦਰਾ ਭੰਡਾਰ ਨੂੰ ਵੱਡਾ ਖੇਰਾ ਲਾਇਆ ਹੈ। ਆਯਾਤ ਬਿੱਲ ਜੋ 1980-81 ਵਿੱਚ 53 ਬਿਲੀਅਨ ਰੁਪਏ (883 ਮਿਲੀਅਨ ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ) ਸੀ, ਉਹ 2011-12 ਵਿੱਚ

40 ਗੁਣਾ ਵਧ ਕੇ 7400 ਬਿਲੀਅਨ ਰੁਪਏ (123 ਬਿਲੀਅਨ ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ) ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ। ਸਾਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨੇ ਊਰਜਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ 1000 ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਪਿੱਛੇ ਔਸਤਨ 18 ਕਾਰਾਂ ਹਨ (2009), ਤਾਂ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਸੜਕਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਨਾਲ ਭਰੀਆਂ ਪਈਆਂ ਹਨ। ਆਵਾਜਾਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਦੇ ਰਵਾਇਤੀ ਤਰੀਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਲਾਈਓਵਰਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕਰਨ ਆਦਿ ਨੇ ਉਲਟਾ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਗੈਰ-ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੇ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਪਾਇਆ ਹੈ, ਜੋ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵ ਵਿੱਚ ਵਾਤਾਵਰਨ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਵਾਧੇ ਲਈ ਸੜਕ ਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਦਾ ਹੱਲ ਵਧੀਆ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਾਲੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਅਤੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਸਥਿਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ

ਸਥਿਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ 2006 ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ (ਐੱਨ ਯੂ ਟੀ ਪੀ) ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

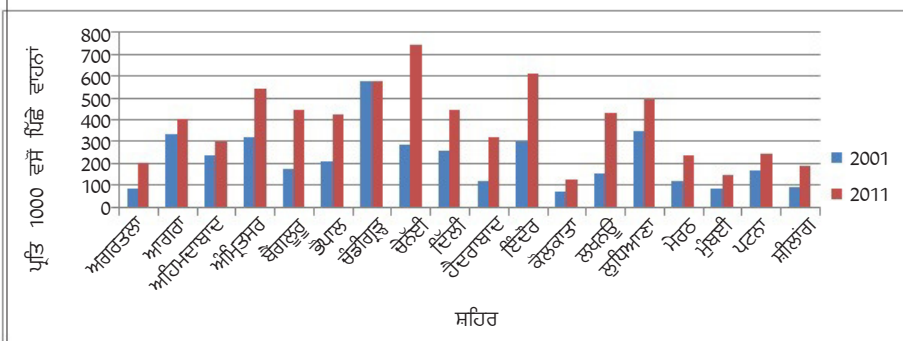
ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ (ਐੱਨ ਯੂ ਟੀ ਪੀ) 2006

ਲੋੜ

● ਨਿੱਜੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੋਂ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਮੋੜਾ।

● ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਾਲੀ ਵਿਆਪਕ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਗੈਰ-ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ।

ਚਿੱਤਰ-2 : ਚੋਣਵੇਂ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ 1000 ਵਸੋਂ ਪਿੱਛੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਰੁਝਾਨ



ਸਰੋਤ : ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਲਾਨਾ ਕਿਤਾਬ, 2012 (ਸੜਕ ਅਤੇ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ, 2013) ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ

ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ 2006 ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾਉਣ ਨਾਲ ਸਥਿਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਇਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਬਣ ਗਈ। ਵਾਤਾਵਰਨ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਕਾਬੂ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅੰਗ ਹੈ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ

- ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਤਸਲੀਮ ਕਰਨਾ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਬਿੰਦੂ ਲੋਕ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਫ਼ਾਇਦੇ ਤੇ ਭਲਾਈ ਵਾਸਤੇ ਹੋਣਗੀਆਂ।

- ਸਾਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆਂ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਹਿਣ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ 'ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਇੰਜਣ' ਬਣਨ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨੀ, ਜੋ 21ਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਗਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ।

- ਸਾਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਦਿੱਖ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ, ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਢੁਕਵੀਂ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਮਾਜਿਕ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਵਾਤਾਵਰਨ ਹੋਵੇ।

ਭਾਰਤ 'ਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਥਾਨ

ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ : ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ ਵਾਧੇ ਦਾ ਅਸਰ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਪਿਆ ਹੈ। ਜ਼ਾਹਿਰ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਗੇੜਿਆਂ 'ਤੇ ਵੀ ਪਿਆ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਬਣਤਰ ਵਿਚ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ 1991 ਵਿਚ 11 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸੀ, ਜੋ 1995 ਵਿਚ ਘਟ ਕੇ 1.1 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਰਹਿ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਇਸੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸਥਿਰ ਹੋ ਗਈ ਲਗਦੀ ਹੈ। ਬੇਸ਼ੱਕ, ਪ੍ਰਤਿ ਵਿਅਕਤੀ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤਾਲਿਕਾ-1 ਵਿਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਇਸ ਰੁਝਾਨ ਨੂੰ ਠੱਲ੍ਹਾ ਪਾਉਣ ਲਈ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬੱਸਾਂ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। 170 ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਲਈ

25000 ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਛੋਟੇ ਅਤੇ ਦਰਮਿਆਨੇ ਸ਼ਹਿਰ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ 17000 ਬੱਸਾਂ ਹੁਣ ਤਕ ਖਰੀਦੀਆਂ ਜਾ ਚੁੱਕੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੱਸਾਂ ਨੇ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਪਹੁੰਚਾਇਆ:

- ਸੜਕੀ ਸਥਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿ ਇਕਾਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਯਾਤਰੀ ਲਿਜਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੜਕ 'ਤੇ ਭੀੜ ਘੱਟ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਕ ਕਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬੱਸ 4.5 ਗੁਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਯਾਤਰੀ ਲਿਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

- ਹਵਾ ਦੀ ਸੁਧਰੀ ਹੋਈ ਗੁਣਵੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਬੱਸਾਂ ਪ੍ਰਤਿ ਵਿਅਕਤੀ ਮੀਲ ਘੱਟ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਾਰਾਂ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 4 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਅੱਜ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤਿ ਲੱਖ ਵਸੋਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ 13 ਤੋਂ ਘੱਟ ਬੱਸਾਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਅੰਦਾਜ਼ਨ 25 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਚੱਲ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਕਾਸ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ (ਐੱਨ ਟੀ ਡੀ ਪੀ ਸੀ) ਦੀ 2012 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਅਨੁਮਾਨਤ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਅਗਲੇ 15 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ 8 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਮੰਨ ਲਈਏ ਕਿ ਮੈਟਰੋ 2021 ਤਕ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ 2031 ਤਕ 40 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਕਰੇਗੀ, ਤਾਂ 2021 ਤਕ 8 ਲੱਖ ਅਤੇ 2031 ਤਕ 15.5 ਲੱਖ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਨੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ, ਸਮਾਰਟ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਜੂਨ 2015 ਵਿਚ ਆਰੰਭ ਕੀਤੇ ਸਮਾਰਟ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਮਿਸ਼ਨ ਵਿਚ ਵਿਆਪਕ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਹੁਲਾਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਮੁੜ ਜਾਗਰਿਤ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬਦਲਾਅ ਲਈ ਅਟੱਲ ਮਿਸ਼ਨ (ਏ ਐੱਮ ਆਰ ਯੂ ਟੀ) ਵਿਚ ਵੀ ਕੁਸ਼ਲ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਇਕ ਅਹਿਮ ਅੰਗ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਐੱਸ

ਬੱਸ ਰੈਪਿਡ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ ਸਿਸਟਮ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਬੱਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ (ਐੱਚ ਸੀ ਬੀ ਐੱਸ) ਦੇ ਨਾਮ ਨਾਲ ਵੀ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਲਗਾਤਾਰ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਮੁਤਾਬਕ, 16 ਸ਼ਹਿਰਾਂ (ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਭੋਪਾਲ, ਦਿੱਲੀ, ਇੰਦੌਰ, ਜੈਪੁਰ, ਪੂਣੇ, ਵਿਸ਼ਾਖਾਪਟਨਮ, ਕੋਲਕਾਤਾ, ਸੂਰਤ, ਰਾਜਕੋਟ, ਰਾਇਪੁਰ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ, ਭੁਬਨੇਸ਼ਵਰ, ਲੁਧਿਆਣਾ, ਹੁਬਲੀ, ਧਾਰਵਾੜ ਅਤੇ ਪਿੰਪਰੀ ਚਿੰਚਵਾੜ) ਲਗਭਗ 580 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਲਾਂਘੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਸਾਰੀ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਚਾਲੂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦਾ ਇਕ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਲਾਭ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਚੰਗੀ ਯੋਜਨਾ

| ਤਾਲਿਕਾ-1 : ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਕੁੱਲ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ | | | | | |
|--|-------------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| ਸਾਲ | ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ (ਮਿਲੀਅਨ) | ਕੁੱਲ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਵਾਹਨ ('000) | ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਬੱਸਾਂ ('000) | ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਵਸੋਂ ਬੱਸਾਂ | ਕੁੱਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ |
| 1951 | 361 | 306 | 34 | 94.2 | 11 |
| 1961 | 439 | 665 | 57 | 129.8 | 9 |
| 1971 | 548 | 1865 | 94 | 171.5 | 5 |
| 1981 | 683 | 5391 | 162 | 237.2 | 3 |
| 1991 | 846 | 21374 | 331 | 391.3 | 2 |
| 2001 | 1027 | 54991 | 634 | 617.3 | 1.1 |
| 2011 | 1210 | 141866 | 1604 | 1325 | 1.1 |

ਸਰੋਤ: ਭਾਰਤ ਦੇ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ, 2001-02, ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਲਾਨਾ ਕਿਤਾਬ 2010-2011, ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਜਨਰਲ ਆਫ ਇੰਡੀਆ 1951-2001 ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ

ਵਾਲੀ ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇਕ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ ਵੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਹਿਮ ਅੰਗ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਮੈਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਬਜਾਇ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਵਿਵਹਾਰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਾਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਹੁੰਚ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਤਰੇ ਹੇਠ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 7 ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਮਰਪਿਤ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਕਾਰਬਨ-ਡਾਇਆਕਸਾਈਡ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਕਾਫ਼ੀ ਗਿਰਾਵਟ ਆਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਗੈਰ-ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਲੋਂ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਤਿ ਰੁਝਾਨ ਵਧਣਾ ਹੈ। ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਐੱਸ ਧਾਰਨਾ ਨੇ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਕੁ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ੋਰ ਫੜਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੇ ਦਹਾਕੇ ਦੌਰਾਨ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਦਰ ਵਧ ਜਾਵੇਗੀ। 12ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੌਰਾਨ 1500 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਉਸਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ, ਜੋ ਰੇਲ ਆਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦਾ ਰਵਾਇਤੀ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਹੈ, ਵਲੋਂ ਕੋਲਕਾਤਾ ਮੈਟਰੋ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਕਰਕੇ ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਚੇਨੱਈ ਵਿਚ ਵੀ ਇਕ ਛੋਟੀ ਮੈਟਰੋ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਚਲਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਉਪ-ਨਗਰੀ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਵੀ ਇਸ ਵਲੋਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਪਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਵੇਖਿਆ ਕਿ ਇਸ ਦੀਆਂ ਅੰਤਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਘਾਟੇ ਵਿਚ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਨੈੱਟਵਰਕ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਮੁਤਾਬਕ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਇਕ ਸਾਂਝੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਪੱਧਤੀ ਉੱਭਰ ਕੇ ਆਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਭਾਈਵਾਲੀ ਹੇਠ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਉਸਾਰੀ ਕਰਕੇ ਚਲਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਦਿੱਲੀ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਪਹਿਲਾ ਕਦਮ ਸੀ, ਜੋ ਦਿੱਲੀ

ਮੈਟਰੋ ਚਲਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹੁਣ ਨੌਇਡਾ, ਗੁੜਗਾਉਂ, ਗਾਜ਼ੀਆਬਾਦ ਅਤੇ ਫ਼ਰੀਦਾਬਾਦ ਵਰਗੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤਕ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਕੇ ਕੁੱਲ 185 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਤਕ ਕਰ ਲਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ 'ਤੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 2.6 ਮਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰੀ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ 156 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਧ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਦਿਨ 1.7 ਮਿਲੀਅਨ ਕਾਰਾਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਘਟ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

ਦਿੱਲੀ ਮੈਟਰੋ ਦੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਕੇ ਕਈ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। 10 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਨਵੀਆਂ ਮੈਟਰੋ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਬਣ ਰਹੀਆਂ ਹਨ (ਬੰਗਲੌਰ, ਚੇਨੱਈ, ਕੋਲਕਾਤਾ, ਮੁੰਬਈ, ਕੋਚੀਨ, ਨਾਗਪੁਰ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ, ਜੈਪੁਰ, ਕੋਚੀ, ਗੁੜਗਾਉਂ) ਜੋ ਸਾਂਝੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਮਾਡਲ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ। ਮੁੰਬਈ ਦੀਆਂ ਕੁੱਝ ਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਵਿਚ ਇਕ ਮੈਟਰੋ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਉਸਾਰੀ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਬੰਗਲੌਰ, ਮੁੰਬਈ ਤੇ ਗੁੜਗਾਉਂ ਮੈਟਰੋ ਦੇ ਕੁੱਝ ਖੰਡ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਚਾਲੂ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬਾਕੀਆਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ।

ਮੈਟਰੋ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਸਥਾਰ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਖਨਊ, ਪੂਣੇ, ਗੁਹਾਟੀ, ਪਟਨਾ, ਆਗਰਾ, ਕਾਨਪੁਰ ਆਦਿ ਵਰਗੇ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਵੇਂ ਸ਼ਹਿਰ ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਮੱਧਵਰਤੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ

ਆਵਾਜਾਈ ਗੈਰ-ਰਸਮੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਆਟੋ ਰਿਕਸ਼ਾ, ਸਾਈਕਲ ਰਿਕਸ਼ਾ, ਗੈਰ-ਰਸਮੀ ਕਾਰ ਭਾਈਵਾਲੀ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਮੱਧਵਰਤੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਵੀ ਆਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਕਾਰ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਗੋੜਿਆਂ ਦਾ 3 ਤੋਂ 8 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਲੋਂ ਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੁਨੀਆਂ ਭਰ ਦੇ ਆਟੋ ਰਿਕਸ਼ਾ ਵਿਚੋਂ 75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ (ਆਟੋ ਰਿਕਸ਼ਾ ਖੇਤਰ,

2012)। ਪਹਿਲੇ ਤੇ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿਚ ਫੀਡਰ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਮੁੱਖ/ਜ਼ਰਨੈਲੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ/ਉੱਪ ਨਗਰੀ ਰੇਲ/ਬੱਸ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਵਧਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਗੱਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਲਈ ਸੱਚ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਆਈ ਪੀ ਟੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਦੀ ਹੈ, ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਛੋਟੇ ਅਤੇ ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਕਾਰ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਜਿਥੇ ਰਸਮੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨਦਾਰਦ ਹੈ। ਘੱਟ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਛੋਟੇ ਸ਼ਹਿਰ, ਗੋੜਿਆਂ ਦੀ ਘੱਟ ਲੰਬਾਈ, ਖਿੱਲਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਆਰਥਿਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਕ ਕੁਸ਼ਲ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾ ਸਕਦੀਆਂ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਆਈ ਪੀ ਟੀ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਬਦਲ ਵਜੋਂ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਇਹ ਮੰਗ ਮੁੱਖ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨਾਲ ਵਧੀ-ਫੁਲੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗੈਰ-ਰਸਮੀ ਸੁਭਾਅ ਕਾਰਨ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਸੰਗਠਨ, ਸੁਰੱਖਿਆ, ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਮਿੱਤਰਤਾ ਦੇ ਮਸਲੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੱਲ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾ ਸੰਬੰਧੀ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਆਈ ਪੀ ਟੀ ਵਲੋਂ ਨਿਭਾਈ ਅਹਿਮ ਭੂਮਿਕਾ ਨੂੰ ਵੇਖਦਿਆਂ ਸਮਾਰਟ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਮਿਸ਼ਨ ਵਿਚ ਆਈ ਪੀ ਟੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਗੈਰ-ਮੈਟਰੋ ਚਾਲਿਤ ਆਵਾਜਾਈ

ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਵਲੋਂ ਕੁੱਲ ਉਰਜਾ ਖਪਤ ਦਾ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਖਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਵੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਖਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸਾਈਕਲ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿ ਯਾਤਰੀ ਪ੍ਰਤਿ ਮੀਲ ਉਰਜਾ ਖਪਤ 2 ਤੋਂ 2.5 ਗੁਣਾ ਅਤੇ ਮੈਟਰ ਚਾਲਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ 3 ਤੋਂ 6 ਗੁਣਾ

ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਊਰਜਾ ਖਪਤ 3-4 ਗੁਣਾ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ 5 ਤੋਂ 10 ਗੁਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਐੱਨ ਐੱਮ ਟੀ ਦੇ ਫਾਇਦਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸਥਾਈ ਨਿਵਾਸ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਿਸ਼ਨ ਐੱਨ ਐੱਸ ਐੱਚ) 2009, ਜੋ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਾਤਾਵਰਨ ਬਦਲਾਅ ਕਾਰਜ ਯੋਜਨਾ ਤਹਿਤ 8 ਪ੍ਰਵਾਨਤ ਮਿਸ਼ਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਹੈ, ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਬਿੰਦੂ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਦੀ ਰਣਨੀਤੀ ਵਜੋਂ ਗੈਰ-ਮੋਟਰ ਚਾਲਤ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐੱਨ ਐੱਸ ਟੀ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਵਾਲਿਆਂ ਵਾਸਤੇ ਬਰਾਬਰ ਸੜਕੀ ਥਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ 2012 ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ ਜਾਬਤਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਚੇਨੌਈ ਸ਼ਹਿਰ ਨੇ ਇਕ ਸੜਕ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਾਰ ਮੁਖੀ ਤੋਂ ਲੋਕ ਪੱਖੀ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਬਦਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਨਿਗਮ ਵਲੋਂ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀਆਂ ਗੋਲਾਕਾਰ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ 'ਸੰਪੂਰਨ ਸੜਕਾਂ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਸਾਰੇ ਹੀ ਸੜਕ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਖਿਆਲ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਨਿਰੰਤਰ ਪੈਦਲ ਪੱਖ, ਸਾਈਕਲਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਟ੍ਰੈਕ (ਚੋਣਵੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ) ਅਤੇ ਸੰਗਠਿਤ ਸੜਕ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਇਸ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਚ ਬੱਸ ਸਟਾਪ, ਰੇਹੜੀ ਫੜੀ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਸੜਕੀ ਸਾਮਾਨ ਵੱਲ ਵੀ ਧਿਆਨ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਾ ਬਣਨ। ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਵਿਚ 26 ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਚੌੜੇ ਪੈਦਲ ਪੱਖ ਅਤੇ ਨਿਰੰਤਰ ਪੈਦਲ ਪੱਖ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪੜਾਅ ਅਧੀਨ 60 ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

ਪਰ ਐੱਨ ਐੱਮ ਟੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸਮਾਰਟ ਸ਼ਹਿਰ

ਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਏ ਐੱਮ ਆਰ ਯੂ ਟੀ ਮਿਸ਼ਨ, ਦੋਵੇਂ ਪੈਦਲ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕਾਂ ਵਾਸਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਈ-ਰਿਕਸ਼ੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਨੂੰ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਕ ਅੰਦਾਜ਼ੇ ਮੁਤਾਬਿਕ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਇਸ ਸਮੇਂ 2 ਲੱਖ ਈ-ਰਿਕਸ਼ੇ ਹਨ। ਇਸ ਪਹਿਲਕਦਮੀ ਦੀ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਲੋਂ ਹਮਾਇਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ ਹੈ।

ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ

ਚੁਸਤ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਆਧੁਨਿਕ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਟੀਚਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਾਧਨਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬਣਾਉਣਾ, ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਸਿਆਣਪ ਵਾਲਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ। ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ ਦੀਆਂ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਬਿਹਤਰ ਬੇੜੇ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਤਾਇਨਾਤੀ, ਨਿਯੁਕਤੀ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਵਲੋਂ ਵੈੱਬਸਾਈਟ, ਹੈਲਪ ਲਾਈਨ, ਸ਼ੋਸ਼ਲ ਮੀਡੀਆ, ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਤੇ ਇਸਤਿਹਾਰਬਾਜ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਵੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਿਚ ਵੀ ਸੁਧਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਅਤੇ ਊਰਜਾ ਖਪਤ ਵਿਚ ਵੀ ਕਮੀ ਲਿਆਉਂਦੀ ਹੈ।

ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਮੁੰਬਈ, ਦਿੱਲੀ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਮੈਸੂਰ, ਬੰਗਲੌਰ, ਪੂਣੇ, ਕੋਲਕਾਤਾ, ਚੇਨੌਈ ਅਤੇ ਹੈਦਰਾਬਾਦ। ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੁੱਝ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ :

- ਮੈਸੂਰ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਵਿਚ ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ।
- ਮੁੰਬਈ ਦੀ ਖੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਪ੍ਰਣਾਲੀ।
- ਬੰਗਲੌਰ ਟਰੈਫਿਕ ਇੰਪਰੂਵਮੈਂਟ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ (ਬੀ ਟੀ ਆਰ ਏ

ਸੀ), ਬੰਗਲੌਰ।

- ਜੈਪੁਰ ਵਿਖੇ ਸਵੈ-ਚਾਲਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਭਾੜਾ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਂਝੇ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਕਾਰਡ ਦੁਆਰਾ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ।
- ਬੈਸਟ ਈ-ਟਿਕਟ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ, ਮੁੰਬਈ।

ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਸਥਿਰ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕੁਸ਼ਲ ਆਵਾਜਾਈ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਵਾਸਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਮੁਤਾਬਕ, ਸਮਾਰਟ ਸ਼ਹਿਰ ਮਿਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਚੁਸਤ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਸਮਾਰਟ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਸਮਾਰਟ ਹੱਲ ਵਜੋਂ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ। ਮੰਤਰਾਲਾ ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ ਵਾਸਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਪੱਧਰ ਦੀ ਵਸਤੂ ਕਲਾ ਸਥਾਪਿਤ ਅਤੇ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਰੱਖਦੀ ਹੈ।

2011 ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਾਂਝਾ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਕਾਰਡ 'ਮੋਰ' ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜੋ ਕੀਮਤ ਨਿਰਧਾਰਨ ਅਤੇ ਭਾੜਾ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ, ਅੰਤਰ-ਮਾਡਲ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਅਤੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਨਿਰੰਤਰ ਸੰਪਰਕ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਵੱਲ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਦਮ ਹੈ। ਕਾਰਡ ਦੇ ਅੰਤਰ-ਸੰਚਾਲਕਤਾ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਚੱਲਤ ਹੋ ਸਕੇ। ਈ ਐੱਮ ਵੀ ਆਧਾਰਿਤ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਲੂਪ ਕਾਰਡ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੀਮਤ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦਰਜ ਹੋਵੇਗਾ, ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਡਲ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਕਾਰਡ ਪ੍ਰਚੂਨ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਦਰਜ ਕੀਮਤ ਆਧਾਰਤ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲੋਂ-ਨਾਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕੇਗਾ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੈਕਿੰਗ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਕਾਰਡ ਲਿਜਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸਹੀ ਅਰਥਾਂ ਵਿਚ ਸਮਾਰਟ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਅਦਾਇਗੀ ਕਾਰਡ ਬਣ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਕਾਰਡ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਈ ਐੱਮ ਵੀ ਸਮਰਥਿਤ ਪ੍ਰਚੂਨ ਅਦਾਇਗੀ ਨੈੱਟਵਰਕ 'ਤੇ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਈ ਐੱਮ ਵੀ ਆਧਾਰਤ, ਬਿਨਾਂ ਛੁਹਾਉਣ ਵਾਲੇ, ਦਰਜ ਕੀਮਤ ਵਾਲੇ ਕਾਰਡ ਨੂੰ ਕੋਚੀ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਲਿਮਿਟਿਡ ਵਲੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਅਤੇ

ਇਹ ਮਾਡਲ ਸਭ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਕੰਪਨੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਜੋ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਕਾਰਡ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰਕ ਮਾਡਲ ਵਜੋਂ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤਲਾਸ਼ਣ ਲਈ ਯਤਨ ਕਰਨਗੇ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ, ਸਾਂਝੇ ਮਾਪਦੰਡ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੁਲਕਣ

ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ, ਦਹਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਵਿਤਕਰੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਵੱਲ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ 10ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਸਮੇਂ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ-2006 ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ (ਐੱਚ ਪੀ ਈ ਸੀ) ਵਿਚ ਇਕ ਵੱਡਾ ਪਾੜਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਅਹਿਮ, ਇਸ ਮਸਲੇ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹਾਲ 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸੰਸਥਾਗਤ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੇਤਹਾਸ਼ਾ ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਉਪਜਣ ਵਾਲੀਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਬੰਧੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਨੇੜ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਅਹਿਮੀਅਤ ਨੂੰ ਪਛਾਣਦੇ ਹੋਏ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੰਤਰ ਅਪਣਾ ਕੇ ਇਸ ਚੁਨੌਤੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਦਮ ਉਠਾਏ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਦਮਾਂ ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾਉਣਾ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਦਮਾਂ ਨਾਲ ਕਈ ਅਹਿਮ ਪ੍ਰਾਪਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਹੋਣਾ ਹੈ ਕਿ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ ਹੀ ਮੁੱਖ ਹੱਲ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਸੜਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ। ਪਰ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਹਾਲੇ ਵੀ ਬਾਕੀ ਹਨ। ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਂਦਰ, ਰਾਜ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

ਹੁਣ ਲੋੜ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਆਪਕ ਤੇ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਈ ਜਾਵੇ ਨਾ ਕਿ ਉੱਚ ਲਾਗਤ ਵਾਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਬਾਰੇ ਸੋਚਿਆ ਜਾਵੇ।

ਵਧਦੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਨੇ ਕੇਂਦਰ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਕੁੱਝ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਖੱਸਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾ ਕੇ, ਰੇਲ ਅਤੇ ਖੱਸ ਰੈਪਿਡ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਕੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿਚ ਵਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਸੀਮਤ ਜਿਹੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵੱਡੇ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਫਾਇਦੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲ ਸਕੇ। ਚੰਗੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਲਈ ਕਈ ਮੋਰਚਿਆਂ 'ਤੇ ਕਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਨੀਤੀ, ਆਵਾਜਾਈ ਮੰਗ ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਸੜਕੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਵਿਕਾਸ, ਜੋ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਆਧਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣਾ।

ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਢਾਂਚਿਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਵਿਆਪਕ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੇ ਅਮਲ ਨੂੰ ਹੁਲਾਰਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ, ਦੇਸ਼ ਦੇ 11 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਯੂ ਐੱਮ ਟੀ ਏ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਮੇਟੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਥੇ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੇ ਕੰਮ ਲਈ ਨਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸੰਪੂਰਨ ਵਿਕਾਸ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੰਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਸਹਾਇਤਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਕੇ ਤਾਕਤਵਰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਮਲ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣਗੀਆਂ।

ਸ਼ਹਿਰੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਐੱਨ ਓ ਟੀ ਪੀ ਦੀ ਸੋਚ ਨੂੰ ਸੱਚਾਈ ਵਿਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਪੂੰਜੀਗਤ ਨਿਵੇਸ਼ (ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ) ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਦੋਵਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵਿਆਪਕ ਨਿਵੇਸ਼ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਨਿਵੇਸ਼ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾਉਣ ਲਈ

ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਬਣਾਈ ਉੱਚ ਤਾਕਤੀ ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਇਕੱਲੇ ਆਵਾਜਾਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਲਈ 21,783 ਬਿਲੀਅਨ ਰੁਪਏ (ਲਗਭਗ 434 ਬਿਲੀਅਨ ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇਗੀ। ਇਹ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਲੋੜਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਜਟ ਵਿਚੋਂ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਦੂਜੇ ਸਰੋਤਾਂ ਵੱਲ ਦੇਖਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਨਵੀਨਤਮ ਵਿੱਤੀ ਤਰੀਕੇ ਤਲਾਸ਼ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਲਾਭ, ਗੈਸੋਲੀਨ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਕਰ ਜਾਂ ਪੈਸਾ ਜੁਟਾਉਣ ਲਈ ਉੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸ। ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ, ਤੇਲ ਦਾ ਖਰਚ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਬਦਲਵੀਂ ਊਰਜਾ; ਜਿਵੇਂ ਬਿਜਲਈ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਬਾਇਊ ਗੈਸ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਵਧੀਆ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ 'ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ' ਦੀ ਬਜਾਏ 'ਲੋਕ ਮੁਖੀ' ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਏ ਐੱਮ ਆਰ ਯੂ ਟੀ ਅਤੇ ਸਮਾਰਟ ਸ਼ਹਿਰ ਮਿਸ਼ਨ ਤਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਕਦਮ

ਭਵਿੱਖ ਦਾ ਰਸਤਾ ਕੇਂਦਰ, ਰਾਜ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਸੰਸਥਾਗਤ ਢਾਂਚਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਹੈ। ਇਥੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੁਨਰ ਵਾਲੇ ਪੇਸ਼ੇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਿਆਪਕ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਅਮਲ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਅਮਲ ਵਿਚ ਲਿਆਉਣਗੇ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਲਈ ਸਮਰੱਥਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਡੇਟਾਬੇਸ ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਸਥਾਗਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਇਕ ਵੱਡਾ ਮੁੱਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਹੀ ਸਾਰਾ ਪੈਸਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ। ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਲਾਭਕਾਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਆਪਣੇ ਸਰੋਤ ਜੁਟਾਉਣ ਲਈ ਤਾਕਤਵਰ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸਲਾਹਕਾਰੀ, ਸਥਾਈ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਵਾਸਤੁਕਲਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ 'ਚ 12 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ।)

e-mail :kanikakalra22@gmail.com

ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਲਈ ਸਮਾਰਟ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ

ਵਿਸ਼ਵਾਪਤੀ ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ

ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ ਅਤੇ ਵੱਡੀਆਂ 180 ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ 12 ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ, ਜੋ ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ 1963 ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੇਠ ਹਨ। ਕੰਪਨੀਆਂ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਹੇਠ ਆਉਂਦੀ ਇੰਨੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਟਰੱਸਟ ਵਜੋਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਇਕ ਟਰੱਸਟ ਵਜੋਂ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮਾਡਲ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਉਕਾਈਆਂ ਵਾਲਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਅੱਗੇ ਚੱਲਣਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੈ। ਇਹੀ ਮਾਡਲ ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਵੀ ਹੈ। ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਸਟ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਹੇਠ ਨਾ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀਆਂ ਮੁੰਦਰਾ, ਰੀਗਵਰਮ, ਕ੍ਰਿਸਨਾਪੱਟਨਮ ਜਿਹੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ, ਜਦ ਕਿ ਕਾਕੀਨਾਡਾ ਅਤੇ ਵੇਰਾਵਾਲ ਜਿਹੀਆਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ। ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਮੱਛੀਆਂ ਫੜਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਹੀ ਕੰਮ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ 1928 ਤਹਿਤ ਕਾਇਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਹ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤਹਿਤ ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਸਕੀਮ ਦੇ ਮਣਕਿਆਂ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨਗੀਆਂ, ਜੋ ਕਿ 'ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਾਰੀ ਵਿਕਾਸ' ਦੇ ਨੀਤੀ ਵਾਕ ਤਹਿਤ ਇਕ ਵੱਡੇ ਟੀਚਿਆਂ ਵਾਲੀ ਸਕੀਮ ਹੈ।

ਇਸ ਲੇਖ ਵਿਚ ਮੁੱਖ ਜ਼ੋਰ ਇਹ ਗੱਲ ਦੱਸਣ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਗਰਮਾਲਾ

(ਸਾਗਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਲਾ) ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਕਿਆਸੇ ਗਏ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਾਰੀ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਤਾਂ ਹੀ ਸੰਭਵ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਅਸੀਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ (ਸਮਾਰਟ) ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦੇਈਏ।

ਇਝ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਸਮਾਰਟ' ਜਾਂ ਆਧੁਨਿਕ ਸ਼ਬਦ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਕਾਲ ਦਾ ਹਾਮੀ ਹੈ। ਅੱਜ ਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਕਾਇਮ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਸਮੇਂ 'ਸਮਾਰਟ' ਜਾਂ ਆਧੁਨਿਕ ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ

ਸਾਨੂੰ ਇਕ 'ਸਮਾਰਟ' ਜਾਂ ਆਧੁਨਿਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਉਲੀਕਣ ਲਈ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਇਕੋ-ਇਕ ਲਾਭ ਲਮੇਰੇ ਭਵਿੱਖ-ਮੁਖੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਨ ਨੂੰ ਸੰਭਵ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ।

ਉਕਤ ਸਿਲਸਿਲਾ ਮੌਜੂਦਾ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਹੀ ਸਮਝ ਲਈਏ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਅਜੇ ਵੀ ਪੁਰਾਤਨ ਮੁੱਦਿਆਂ ਅਤੇ ਨੀਤੀਆਂ ਤਹਿਤ ਚੱਲ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉੱਭਰ ਰਹੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ

ਸਾਗਰਮਾਲਾ

ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਇਕ ਜੀਵੰਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਖੇਤਰ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸਕੀਮ ਹੈ। ਇਸ ਸਕੀਮ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ 'ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਾਰੀ ਵਿਕਾਸ' ਦੇ ਅਮਲ ਰਾਹੀਂ ਭਾਰਤੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣਾ ਹੈ।

ਇਸ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਦੇਸ਼ ਦੇ 9 ਸਮੁੰਦਰੀ ਖੇਤਰ ਵਾਲੇ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ 9 ਜਲ-ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਰ ਹਲਕਾ ਉਦਯੋਗ, ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ, ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਆਦਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਗਠਿਤ ਕਰਨ ਯੋਗ ਸਕੀਮਾਂ ਦੀ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕਰੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਤਾਲਮੇਲ ਲਈ ਸਾਰੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਧਾਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮਾਡਲ ਨਾਲ ਸੰਗਠਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਕੀਮਾਂ ਵਲੋਂ ਰਾਜ ਵਿਚਲੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਵਿਚ ਰਖਦਿਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਲੇ ਹੀ ਵਿਕਾਸ ਮਾਡਲ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨੇ ਹੋਣਗੇ।

ਇਸ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਇਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਥਾਰਿਟੀ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਅੰਤਰ-ਮੰਤਰਾਲੇ, ਅੰਤਰ-ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ-ਰਾਜ ਤਾਲਮੇਲ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਹਨ, ਜੋ ਰਾਜ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਭਾਗਾਂ ਅੰਦਰਲੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨ ਤਾਲਮੇਲ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖਣਗੀਆਂ।

ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਕ ਕੰਪਨੀ ਕਾਇਮ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਈ ਪੀ ਸੀ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸਰਕਾਰੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਸਿਲਸਿਲੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਕੀਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਭ ਕੁਝ ਲਾਗੂ ਕਰੇਗੀ।

ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਢਾਲਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਧੁਨਿਕ ਵਿਸ਼ਵ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨਵੇਂ ਨਿਯਮਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਆਕਾਰ ਆਦਿ ਮੁਤਾਬਕ ਆਧੁਨਿਕ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਹ ਸੱਚਾਈ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੁਰਾਤਨ ਨੀਤੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਸਮਾਂ ਵਿਹਾਅ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਖਤਮ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

ਅੱਜ ਦੇ ਵਿਸ਼ਵ ਲਈ ਇਕ ਗਤੀਸ਼ੀਲ, ਲਚਕੀਲੀ, ਚੁਸਤ-ਦਰੁਸਤ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਕਾਰਗਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਯੂਨਾਨ, ਰੋਮ, ਚੋਲਾ, ਮੋਰਯਾ, ਸੂਈ ਅਤੇ ਮਿੰਗ ਸ਼ਾਸਨਾਂ ਵਾਂਗ ਅੱਜ ਕੋਈ ਜਲ ਬੇੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜੋ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚ ਕਰਕੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਾਰਾ ਵਪਾਰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਅਦਾਰੇ ਦੇ ਜਲ-ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਚਲਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਦੁਵੱਲੇ ਸਮਝੌਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅੱਜ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲ ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਹੈ।

ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰੀ ਇਸ ਸਦੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਆ ਰਹੇ ਹਨ ਕਿ 'ਵਿਸ਼ਵੀਕਰਨ ਦੀ ਲਹਿਰ' ਸਿਰਫ਼ ਕੋਰੀਆ ਤੇ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਵਰਗੀਆਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਚਕੀਲੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਗਰ ਆਰਥਿਕਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਹਾ ਲੈਣ ਦੇਵੇਗੀ ਅਤੇ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਰਗਰਮ ਹੋ ਕੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਆਰਥਿਕਤਾਵਾਂ (ਜਾਪਾਨ ਤੇ ਯੂਨਾਨ) ਨੁਕਸਾਨ ਉਠਾਉਣਗੀਆਂ, ਜਦ ਕਿ ਸਥਿਰ ਅਤੇ ਬੋਝਲ ਆਰਥਿਕਤਾਵਾਂ ਇਕ ਹੱਦ ਤਕ ਹੀ ਵਿਕਾਸ ਕਰ ਸਕਣਗੀਆਂ। ਅਸੀਂ ਤੀਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਹੇਠ ਆਉਂਦੇ ਹਾਂ।

ਅੱਜ ਮਜ਼ਬੂਤ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਕਰ ਰਹੀ ਸਰਕਾਰ ਹੇਠ ਸਾਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸੁਰਜੀਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਮੂਲ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਬਦਲਾਅ ਲਿਆਉਣੇ ਹੋਣਗੇ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਧਾਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਪਰ ਆਪਣੇ-ਆਪ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ।

ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ

ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਲਈ ਬਿਲਕੁਲ ਤਿਆਰ ਹੋਣ। ਆਧੁਨਿਕ ਜਾਂ 'ਸਮਾਰਟ' ਦਾ ਮੋਰਾ ਸੰਕਲਪ ਇਸ ਫਲਸਫੇ ਵਿੱਚੋਂ ਵਿਗਸਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਮੂਲ ਆਧਾਰ ਇਲਾਕਾਈ ਸਮੁੰਦਰ ਕੰਢੇ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਦਿਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਾਈ ਜਾਵੇ।

ਭਾਵੇਂ ਨਿੱਜੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਮਨ ਮੁਤਾਬਿਕ ਚਲਣਗੀਆਂ ਫਿਰ ਵੀ ਮੈਂ ਇਕ ਆਧੁਨਿਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਖਾਕਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹਾਂ :

(1) ਸ਼ਾਸਕੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਹੇਠ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਕੇਵਲ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਦੇਖਰੇਖ ਕਰੇ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੇ ਕਾਰਜ ਵਿਚ ਦਖਲ ਨਾ ਦੇਵੇ।

ਮੌਜੂਦਾ ਵਾਧੂ ਮਨੁੱਖੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਮੁੜ ਤਾਇਨਾਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਕ ਹਜ਼ਾਰ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਸਾਲਾਨਾ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਨਵੀਂ ਪੈਨਸ਼ਨ ਸਕੀਮ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਵਸੀਲੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਲਾਹਾ ਲੈ ਕੇ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੁੰਬਈ, ਕੋਲਕਾਤਾ ਅਤੇ ਕਾਂਡਲਾ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਕੋਲ ਬਹੁਤ ਮੁੱਲਵਾਨ ਜ਼ਮੀਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਵੱਡੀਆਂ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਅਮਲ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਖਿਆਲ ਰਹੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚਲੀ ਹਾਨੀ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯਤਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਇਕੋ-ਇਕ ਦਰਿਆਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਕੋਲਕਾਤਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਹਮਾਇਤ ਇਸ ਦੀ ਗਾਦ ਕੱਢਣ ਬਾਰੇ ਸਬਸਿਡੀ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾ ਕੇ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ ਅਤੇ ਚੇਨੱਈ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਮਾਲ-ਵਾਹਕ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਜੋਂ ਬਦਲਣਾ ਹੋਵੇਗਾ।

(2) ਘਰੇਲੂ ਬਾਜ਼ਾਰ ਦਾ ਜੋਸ਼ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ

ਨੂੰ ਨਵੀਨਤਾ ਧਾਰਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਾਰਜ-ਕੁਸ਼ਲ ਬਣਨ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਪਾਵੇਗਾ। ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਲੋਂ ਦਰਪੇਸ਼ ਮੁਕਾਬਲਾ ਸਰਕਾਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਜ-ਕੁਸ਼ਲ ਹੋਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿਚ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਭਾਰੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਅਨੁਭਵ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਵੇਂ ਅੰਤਿਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਹ ਆਪਣੀਆਂ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਮੁਖੀਆਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਖ਼ਤਿਆਰਾਂ ਨਾਲ ਲੈਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

(3) ਅਗਲੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਲਚਕੀਲੇਪਨ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਅੱਗੋਂ ਵਿਕੇਂਦਰੀ-ਕਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹਨ। ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਰੋਕੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 13ਡੀ ਇਸ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਅੜਚਣ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਫ਼ੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਚੁਨੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਪੱਕਾ ਹੱਲ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਤੇ ਲੱਭੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਫ਼ੈਸਲੇ ਲੈਂਦਿਆਂ ਨਾ ਡਰਨ।

(4) ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ੀ ਵਾਲਾ ਹੋਣ ਲਈ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਲੋਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਗਰ ਹੱਲ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਰੇਲਵੇ, ਕਸਟਮ, ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਰਗੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਿਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਨੀਤੀਆਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿਚ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ।

(5) ਹੋਰ ਧਿਰਾਂ, ਸੇਵਾਵਾਂ ਆਦਿ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਹਨ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚ ਮਾਲ-ਭਾੜਾ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਲੌਜਿਸਟਿਕ ਮੁਹੱਈਆਕਾਰ, ਏਜੰਟ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਜਿਹੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮੁਹੱਈਆਕਾਰ ਹਨ। ਉਹ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਬਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੇ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਅਤੇ ਲੁੱਟ-ਖੋਹ ਉਪਰ ਰੋਕ ਲਾਉਣ ਲਈ ਉੱਚ-ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਨੇਮਬੱਧ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪਾਰਦਰਸ਼ਿਤਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਤੈਅਸ਼ੁਦਾ ਦਰਾਂ ਐਲਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਵੱਡੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਥੇ ਅਜੇ ਵੀ ਵਪਾਰਕ ਅਮਲਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਨੇਮਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਧੁਨਿਕ (ਸਮਾਰਟ) ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਜਿਹੀ ਗ਼ੈਰ-ਪਾਰਦਰਸ਼ੀ

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਗ ਭਵਿੱਖ ਵੱਲ ਕਦਮ

ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਦੇਵ

ਆ ਵਾਜਾਈ ਵਿਸ਼ਵ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਦਾ ਇਕ ਵੱਡਾ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਜੈਵਿਕ ਬਾਲਣ ਦੇ ਬਲਣ ਨਾਲ ਇਹ ਦੁਨੀਆਂ ਦੇ ਕੁੱਲ ਕਾਰਬਨ ਨਿਕਾਸ ਦੇ 23 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦਾ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਕਾਰਬਨ ਨਿਕਾਸ ਵਿਚੋਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਹਿੱਸਾ 75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ ਇਹ ਦਿਨੋ-ਦਿਨ ਵਧਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਲਗਭਗ 95 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੈ; ਇਹ ਦੁਨੀਆਂ ਦੀ ਤੇਲ ਦੀ ਕੁੱਲ ਖਪਤ ਦੇ 60 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਰਾ ਕੁੱਝ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਤੇਲ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰਾਂ ਤੇ ਨੀਤੀਆਂ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਕਰਨ ਦਾ ਵੱਡਾ ਦਬਾਅ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਆਰਥਿਕ, ਵਾਤਾਵਰਨ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਆਰਥਿਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਕਟੌਤੀ ਨਾਲ ਮਾਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸੁਧਰੀ ਹੋਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ। ਪਰ, ਆਵਾਜਾਈ ਉਰਜਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਵਾਯੂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਵਾਤਾਵਰਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸਮਾਜਿਕ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਮਾਜਿਕ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਰਗੇ ਸਹਿ-ਲਾਭ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤਿੰਨ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਤਾਲਿਕਾ-1 ਵਿਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਵਾਤਾਵਰਨ ਸਥਿਰਤਾ ਪ੍ਰੀਤ ਵਧਦਾ ਡਿਕਰ 'ਸਥਿਰ ਆਵਾਜਾਈ' ਅਤੇ 'ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ' ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਵਧੇਰੇ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਸ਼ਬਦਾਂ

ਵਿਚ, ਪੈਦਲ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਮੋਟਰ ਚਾਲਿਤ ਦੂਜੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਜਾਂ ਸਥਿਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿਚ ਜੈਵਿਕ ਬਾਲਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ। ਆਧੁਨਿਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਬਿਜਲੀ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਜੈਵਿਕ ਬਾਲਣਾਂ ਨੂੰ ਬਾਲ ਕੇ ਹੀ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਹੀ ਮੋਟਰ ਚਾਲਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਜੈਵਿਕ ਬਾਲਣ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ, ਪਰ ਕੁਝ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੂਜੀਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਘੱਟ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਹਨ। ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ 'ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ' ਤੱਤ ਤਿੰਨ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਨਾਪਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ :

(1) ਉਰਜਾ ਕੁਸ਼ਲਤਾ, (2) ਕਾਰਬਨ ਤੀਬਰਤਾ, ਅਤੇ (3) ਉਹ ਸੀਮਾ ਜਿਸ ਤਕ ਇਹ ਸਥਾਨਕ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਮਨੁੱਖੀ ਸਿਹਤ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰੇਲ ਅਤੇ ਬੱਸ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਕਾਰ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵੱਲ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਕੇ 'ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ' ਸਥਿਤੀ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਵਿਕਲਪਿਕ ਤੌਰ ਤੇ, 'ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ' ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਿਹਿਤ ਅਤੇ ਸਰੋਤ ਉਰਜਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੋਗਲੇ (ਗੈਸੋਲੀਨ/ਬਿਜਲੀ) ਇੰਜਣ ਦੀ ਸਰੋਤ ਉਰਜਾ ਦੀ ਸਿੱਧੀ ਉਰਜਾ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਇਕ ਰਵਾਇਤੀ ਗੈਸੋਲੀਨ ਇੰਜਣ ਦੇ। ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਰਤੀ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੀ ਆਵਾਜਾਈ

| ਤਾਲਿਕਾ-1 : ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਤਿੰਨ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਅਸਰ | |
|---|--|
| ਪਹਿਲੂ | ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਨ-ਪ੍ਰਭਾਵ |
| ਆਰਥਿਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ | ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਫ਼ਾਇਦੇ (ਯਾਨਿ ਭਲਾਈ) ਕਿਉਂਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ, ਨੌਕਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। |
| ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ | <ul style="list-style-type: none"> ਉਰਜਾ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਪ੍ਰੀਤ ਇਕਾਈ ਉਤਪਾਦਨ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ (ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧਤਾ ਕਾਰਬਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਜਾਂ ਸੀ ਓ2 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਿਕਾਸ) ਜੋ ਵਾਤਾਵਰਨ ਬਦਲਾਅ 'ਤੇ ਅਸਰ ਅੰਦਾਜ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਪਾਈਪ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਜੋ ਮਨੁੱਖੀ ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ (ਪੀ ਐਮ ਦਾ ਕਣ ਵਾਲਾ ਪਦਾਰਥ) |
| ਸਮਾਜਿਕ ਸਥਿਰਤਾ | <ul style="list-style-type: none"> ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤਕ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਹੁੰਚ - ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਦਾਇਰੇ ਹੇਠ ਲਿਆ ਕੇ ਪਹੁੰਚ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਾਜਬਤਾ ਅਤੇ ਭੌਤਿਕ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤਕ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣਾ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ - ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੁਨੌਤੀ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਮਾੜੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲੀ ਹਵਾ ਤੋਂ ਬਚਾਅ। |

ਮਜ਼ਬੂਤ ਆਰਥਿਕ ਲਾਭ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਰਜਾ ਖਪਤ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸ ਘੱਟ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

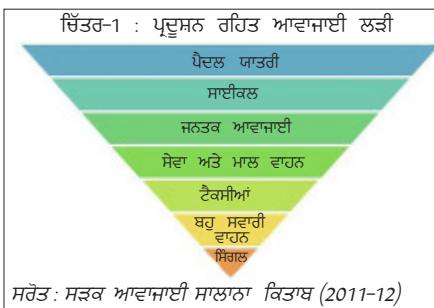
ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਹੈ ਕੀ?

ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਭਾਗੀਦਾਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਯੂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਘੱਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਥਿਰ ਵਾਤਾਵਰਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਿਸ਼ਾਨੇ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਹ ਰਸਤਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਥਾ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਜੋ ਵਾਤਾਵਰਨ ਖੋਖੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦਾ ਵਾਤਾਵਰਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਬੁਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ।

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਸਰੋਤਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਇਸਤੇਮਾਲ, ਆਵਾਜਾਈ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਅਤੇ ਸਿਹਤਮੰਦ ਯਾਤਰਾ ਚੋਣ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਵੱਧ ਜਨਤਕ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਅਤੇ ਭਾਗੀਦਾਰੀ, ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਅਤੇ ਨਵਿਆਉਣਯੋਗ ਉਰਜਾ ਜਿਵੇਂ ਸੌਰ, ਹਵਾ, ਬਿਜਲੀ, ਜੈਵਿਕ ਬਾਲਣ ਆਦਿ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਰੋਜ਼ਮਰਾ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਵਿਚ ਦਫ਼ਤਰ ਜਾਂ ਬਾਜ਼ਾਰ ਜਾਣ ਲਈ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੌਖਾ ਅਤੇ ਆਰਾਮਦਾਇਕ ਲਗਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਾਗਰਿਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਸਾਰਿਆਂ ਵਾਸਤੇ ਸੌਖੇ ਉਪਲਬਧ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਲੜੀ ਤਹਿਤ ਚਿੱਤਰ-1 ਵਿਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਲੜੀ ਵਿਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਸਾਧਨ ਸ਼ਾਮਿਲ



ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਖਾਣੇ ਦੀ ਪਿਰਾਮਿਡ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ - ਜਿਸ ਵਿਚ ਪੈਦਲ ਚਲਣ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਸਰਬਉੱਚ ਪਹਿਲ ਅਤੇ ਇਕੱਲੀ ਸਵਾਰੀ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਛੋਟਾ ਹਿੱਸਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਸਭ ਤੋਂ ਅਖੀਰਲੀ ਪਹਿਲ। ਜਿਥੇ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਇਕੱਲੀ ਸਵਾਰੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

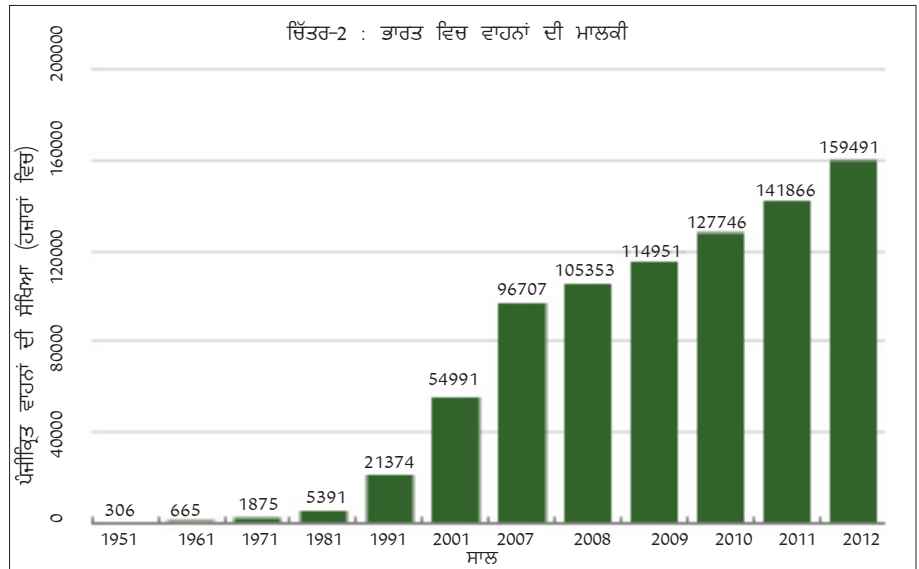
ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਆਵਾਜਾਈ : ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਲੋੜ ਕਿਉਂ?

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ, ਤੇਜ਼ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ (ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ) ਨੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਤੋਂ ਦੂਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵੱਲ ਨੂੰ, ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੀ ਢਾਂਚਾਗਤ ਬਣਤਰ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਲਿਆਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਹੀ ਸਮੇਂ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦਾ ਪਸਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ।

ਇਸ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਿਚ ਜ਼ਬਰਦਸਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜਮਾਰਗਾਂ ਬਾਰੇ ਮੰਤਰਾਲਾ ਮੁਤਾਬਕ 1991 ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ 21 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਰਤਾ ਵੱਧ ਸੀ। 2012 ਦੇ ਆਉਂਦਿਆਂ ਇਹ ਸੰਖਿਆ

ਵਧ ਕੇ 159 ਮਿਲੀਅਨ ਹੋ ਗਈ। 11ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੌਰਾਨ (2007-08 ਤੋਂ 2011-12) ਇਹ ਸੰਖਿਆ ਰਾਕਟ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਵਧੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਚਿੱਤਰ-2 ਵਿਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਉੱਚ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਦੇ ਚਲਦਿਆਂ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਪੰਜੀਕਰਨ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇਸ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਬਾਕੀ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਸੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤ ਨੇ ਲੰਮਾ ਸਫ਼ਰ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲੇ ਵੀ, ਹਵਾ ਦੀ ਮਾੜੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਜਨ ਸਿਹਤ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨਿਕਾਸ 'ਤੇ ਹੋਰ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦਾ ਸ਼ੁਮਾਰ ਦੁਨੀਆਂ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਾਈਟਰੋਜਨ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਾਹਨ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ 30-50 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਕਣ ਮੈਟਰ (ਪੀ ਐੱਮ) ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਹਾਈਡਰੋਕਾਰਬਨ (ਐੱਚ ਸੀ) ਅਤੇ ਕਾਰਬਨ ਮੋਨੋਆਕਸਾਈਡ ਨਿਕਾਸ ਲਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ। ਇਹ ਸਮੱਸਿਆ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਡੀਜ਼ਲ 'ਤੇ ਸਬਸਿਡੀ ਮਿਲਣ ਕਰਕੇ ਡੀਜ਼ਲ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦੇਣ ਨਾਲ ਹੋਰ ਵਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਡੀਜ਼ਲ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਗੈਸੋਲੀਨ ਕਾਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐੱਨਓ_x ਅਤੇ ਪੀ ਐੱਮ ਨਿਕਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ।



ਸਰੋਤ : ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸਾਲਾਨਾ ਕਿਤਾਬ (2011-12), ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਬਾਰੇ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਦਾ ਨਿਰੰਤਰ ਵਿਕਾਸ ਹੋਰ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਅਹਿਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਗੰਭੀਰ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਟਿਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਐੱਚ ਸੀ, ਸੀ ਓ, ਐੱਨ ਓ ਐੱਸ, ਪੀ ਐੱਮ ਅਤੇ ਸੀ ਓ, ਇਕ ਗੰਭੀਰ ਮੁੱਦਾ ਹਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਜੰਗੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

2008 ਵਿਚ ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਬੋਰਡ (ਸੀ ਪੀ ਸੀ ਬੀ) ਵਲੋਂ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚੋਂ 70 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜੋ ਐੱਨ ਓ ਐੱਸ ਅਤੇ ਪੀ ਐੱਮ ਮਾਨਕਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹ 2009 ਵਿਚ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਖ਼ਤ ਵਾਯੂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਕਲੀਨ ਏਅਰ ਏਸ਼ੀਆ (ਸੀ ਏ ਆਈ) ਵਲੋਂ ਭਾਰਤ ਦੇ 130 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਪੀ ਐੱਮ ਗਾੜ੍ਹੇਪਨ ਦੇ ਮੁੱਲਕਣ ਵਿਚ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸ਼ਹਿਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਪਾਰ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੱਦ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ, ਬਹੁਤ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸ਼ਹਿਰ ਸੀਮਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਆ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਨੇੜ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਿਚ ਵੱਡਾ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਠੋਸ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਵਧਦੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਹਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਿਚ ਨਿਘਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਵੀ ਮਾੜਾ ਅਸਰ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ, ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਪੀ ਐੱਮ ਅਤੇ ਐੱਨ ਓ ਐੱਸ ਨਾਲ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੋਗਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਅਤੇ ਮੌਤਾਂ ਵਧ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਵਿਸ਼ਵ ਸਿਹਤ ਸੰਸਥਾ ਵਲੋਂ ਕਰਵਾਏ ਇਕ ਅਧਿਐਨ ਵਿਚ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 2005 ਅੰਦਰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ 154,000 ਵਿਅਕਤੀ, ਵਿਆਪਕ ਮਹੀਨ ਪਾਰਟੀਕੁਲੇਟ ਮੈਟਰ (ਪੀ ਐੱਮ 2.5) ਨਾਲ ਹੀ ਮੌਤ ਦੇ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਏ। ਇਹ ਸੰਖਿਆ ਉਦੋਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਕਾਫ਼ੀ ਵਧ ਚੁੱਕੀ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਇਕੱਲਾ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਹੀ ਕੁੱਲ ਊਰਜਾ ਦਾ 18 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਖਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੂਜੇ ਨੰਬਰ 'ਤੇ ਹੈ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਲਗਭਗ 98 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਊਰਜਾ ਲੋੜਾਂ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਉਤਪਾਦਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਉਤਪਾਦਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਖਪਤ ਦਾ ਲਗਭਗ ਅੱਧ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਲੇਖੇ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਹੀਲਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਊਰਜਾ ਦੀ ਮੰਗ ਹੋਰ ਵਧਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ।

2007 ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਵਲੋਂ ਨਿਕਾਸ ਕੀਤੀ ਗਈ 142 ਮੀਟਰਿਕ ਟਨ ਕਾਰਬਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਵਿਚੋਂ 87 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਗੈਰ-ਸੜਕੀ ਵਾਹਨ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਵਲੋਂ ਨਿਕਾਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜੇ ਕੋਈ ਹੀਲਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਕੁੱਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸੀ ਓ, ਨਿਕਾਸ 2030 ਤਕ 1000 ਮੀਟਰਿਕ ਟਨ ਦੇ ਲਗਭਗ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ 2010 ਦੇ 260 ਮੀਟਰਿਕ ਟਨ ਨਾਲੋਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਤੇਲ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨਿਕਾਸ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਪਿੱਛੇ ਹੈ। ਤੇਲ ਵਿਚ ਸਲਫਰ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਸਾਫ਼-ਸੁਥਰੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 10 ਪੀਪੀਐੱਮ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਭਾਰਤ ਕੋਲ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ 10 ਪੀਪੀਐੱਮ ਸਲਫਰ ਪੱਧਰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਹੈ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਨਿਕਾਸ ਮਾਪਦੰਡ ਉਥੇ ਨਹੀਂ ਜਿਥੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਭਾਰਤ-3 ਪੱਧਰ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਦ ਕਿ ਮੁੱਠੀ ਭਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਭਾਰਤ-4 ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਅਮਰੀਕਾ, ਯੂਰਪ, ਦੱਖਣੀ ਕੋਰੀਆ ਅਤੇ ਜਾਪਾਨ ਵਿਚ ਪਿਛਲੇ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ 10 ਪੀ ਪੀ ਐੱਮ ਸਲਫਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਅਮਲ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਯੂਰਪ ਯੂਰੋ 6/6 ਵੱਲ ਜਾਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤਹਿਤ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਪੱਧਰ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਜਿਵੇਂ ਚੀਨ, ਮੈਕਸੀਕੋ ਅਤੇ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਵੀ ਤੇਲ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨਿਕਾਸ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹਨ।

ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਕਦਮ

ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਨੇਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਕਰਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਗੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ। ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦਾ ਫ਼ਾਇਦਾ ਤਾਂ ਹੀ ਹੈ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਪਾਲਣਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਅਮਰੀਕਾ ਵਲੋਂ 40 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਮੋਹਰੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਨਿਕਾਸ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਸੰਬੰਧੀ ਧਿਆਨ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਵੱਲ ਕਰਕੇ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਭਰ ਪ੍ਰਵਾਨਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਚਲਦੇ ਰਹਿਣ। ਇਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਤੇਲ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਵੰਡ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਨੇ ਤੇਲ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਤੇਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਤੇਲ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਹਰ ਸਮੇਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਈ ਜਾਵੇ। ਵਾਪਸ ਸੱਦਣ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਖ਼ਤ ਨੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿਚ ਦੰਡਾਤਮਕ ਕਦਮਾਂ ਨੇ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਤੇਲ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਉਤਪਾਦ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਅਮਰੀਕਾ ਤੇ ਦੂਜੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ ਸਿੱਖਿਆ ਲੈ ਕੇ ਆਪਣੇ ਨਿਯਮਨ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦੌਰਾਨ ਨਿਕਾਸ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਕਤਾ ਬਾਰੇ ਮੁੱਲਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਅੰਕੜੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਕਮਜ਼ੋਰ ਜਾਂਚ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮੁਢਲੀ ਨਿਕਾਸੀ ਜਾਂਚ ਪਾਸ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਉਹ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਕਾਸ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਿਚ ਛੱਡਣਗੇ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ, ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਤੇਲ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਹਕੀਕਤ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਵਲੋਂ ਊਰਜਾ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਾਟਕੀ ਢੰਗ ਨਾਲ

ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੈ। ਅਧਿਐਨ ਪੇਸ਼ੀਨਗੋਈ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਗਲੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਵਲੋਂ ਊਰਜਾ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਦੋ ਤੋਂ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਤਕ ਵਧ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਸਖਤ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਊਰਜਾ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਆਰਥਿਕਤਾ, ਵਾਯੂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵੀ ਤਪਸ਼ ਲਈ ਨਤੀਜੇ ਭਿਆਨਕ ਹੋਣਗੇ।

ਲਮੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਨੀਤੀ

ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਮਾਹਿਰ ਕਮੇਟੀਆਂ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਲੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਹਿਮ ਮੁੱਦਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਦੀਰਘ-ਕਾਲੀ ਹੱਲ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਹਨ।

2003 ਵਿਚ ਮਾਸ਼ੇਲਕਰ ਆਟੋ ਫਿਊਲ ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਆਟੋ ਫਿਊਲ ਨੀਤੀ ਦੀ ਹਰ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਤਾਂ ਵੀ 2013 ਤਕ ਇਕ ਨਵੀਂ ਆਟੋ ਫਿਊਲ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ ਦਾ 10 ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਵੀ ਗਠਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਬਾਵਜੂਦ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਕਿ ਮਾਸ਼ੇਲਕਰ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਜਨਾਦੇਸ਼ 2010 ਤਕ ਸੀ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਪੰਜ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਪਿਛਲੀ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ 'ਤੇ ਨਵੀਂ ਆਟੋ ਫਿਊਲ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਜਨਵਰੀ 2013 ਵਿਚ ਨਵੀਂ ਆਟੋ ਫਿਊਲ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ ਹੋਂਦ ਵਿਚ ਆਉਣ ਨਾਲ, ਭਾਰਤ ਕੋਲ ਉੱਪਰ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਮੱਦਾਂ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ। ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਦੋ ਪਹੀਆ, ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਤੇ ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਸਤੇ ਦੀਰਘਕਾਲੀ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨੀਤੀਆਂ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਲ 2025 ਲਈ ਸੁਧਾਰਾਂ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਹੇਠ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ਾਂ ਕਮੇਟੀ ਵਾਸਤੇ ਦੀਰਘਕਾਲੀ ਵਾਹਨ ਨਿਕਾਸੀ ਅਤੇ ਤੇਲ ਖਪਤ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬਿੰਦੂ ਹਨ:

- ਇਸ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅੱਧ ਤਕ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ 50 ਪੀ ਪੀ ਐੱਮ ਸਲਫਰ ਪੱਧਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤੇ 2020 ਤਕ 10 ਪੀ ਪੀ ਐੱਮ ਸਲਫਰ ਤੇਲ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰ

ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਇਸ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅੱਧ ਤਕ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਭਾਰਤ-4 ਤੇਲ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦਾ ਮਾਪਦੰਡ ਅਮਲ ਵਿਚ ਲਿਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੋਂ 2020 ਤਕ ਇਹ ਭਾਰਤ-6 ਤਕ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਮਿੱਥਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅੱਧ ਤਕ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਸਟੇਜ-1 ਦੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਚੁਨ ਤੇਲ ਵਿੱਕਰੀ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨੂੰ ਤੇਲ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤੇਲ ਭਰਾਈ ਲਈ ਸਟੇਜ-2 ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ।

- ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਹੀ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਆਨ ਬੋਰਡ ਫਿਊਲਿੰਗ ਵੇਪਰ ਰਿਕਵਰੀ (ਉ ਆਰ ਵੀ ਆਰ) ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਅਪ੍ਰੈਲ 2014 ਵਿਚ ਸੰਮਿਲਤ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਨਿਮਨ ਕਾਰਬਨ ਰਣਨੀਤੀਆਂ ਬਾਰੇ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੇ ਸਮੂਹ, ਜਿਸ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਡਾ. ਕਿਰਿਤ ਪਾਰਿਖ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨੂੰ ਗ਼ੈਰ-ਯੰਤਰਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਅਨਿਖੜਵਾਂ ਅੰਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਗ਼ੈਰ-ਯੰਤਰਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਫ਼ਾਇਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਘੱਟ ਕਾਰਬਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਤਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਵੱਡੇ ਸਮਾਜਿਕ ਫ਼ਾਇਦੇ ਵੀ ਹੋਣਗੇ। ਇਕ ਵਾਰ ਗ਼ੈਰ-ਯੰਤਰਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਏ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸ ਵੀ ਵਧਾ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਭੀੜ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਉੱਚਿਤ ਹੋਣਗੇ। ਇਕ ਵਾਰ ਗ਼ੈਰ-ਯੰਤਰਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਏ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸ ਵੀ ਵਧਾ ਦੇਣੀ

ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਉੱਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਮਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਵੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਉਨਾ ਹੀ ਹੱਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿੰਨਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਦਾ। ਢੁੱਕਵੀਂ ਚੌੜਾਈ ਵਾਲੇ ਪੈਦਲ ਪਥ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਵੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਸਤੇ ਜਗ੍ਹਾ ਘੱਟ ਕਿਉਂ ਨਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇ। ਇਸ ਨਾਲ ਜਨਤਕ ਅਤੇ ਗ਼ੈਰ-ਯੰਤਰਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਹੁਲਾਰਾ ਮਿਲੇਗਾ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਨੀਤੀਆਂ ਦੇ ਢੁੱਕਵੇਂ ਮਿਸ਼ਰਣ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਭਵਿੱਖ ਸਿਰਜਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਹੈ, ਜੋ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਸੰਮਿਲਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਸਗੋਂ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਘੱਟ ਕਾਰਬਨ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਵੀ ਸਿਰਜ ਦੇਵੇਗਾ।

ਜਨਵਰੀ 2014 ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਕਾਸ ਨੀਤੀ ਬਾਰੇ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਕਮੇਟੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਡਾ. ਰਾਕੇਸ਼ ਮੋਹਨ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਊਰਜਾ ਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ।

- ਜਦੋਂ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਭਾਰਤ-4 ਨਿਯਮਨ ਲਾਗੂ ਹੋ ਜਾਣ ਤਾਂ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਦੁਨਿਆਵੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਜਾਂਚ ਚੱਕਰਾਂ ਨੂੰ ਅਖ਼ਤਿਆਰੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ-5 ਨਿਯਮਨ ਲਾਗੂ ਹੋ ਜਾਣ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਜਦੋਂ ਪਿਛਲੀ ਕਮੇਟੀ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਕਰ ਲਏ ਤਾਂ ਹਰ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਨਵੀਂ ਆਟੋ ਫਿਊਲ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਟੋ ਮੋਬਾਈਲ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਅਤੇ ਫਿਊਲ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਵਾਹਨ ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਤੇਲ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗੀ।

- ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ (ਆਈ ਐੱਸ ਸੀ) ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਨਿਜ਼ਾਮ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਦੀ

| ਤਾਲਿਕਾ-2 : 1951 ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ | 1950-51 | 1960-61 | 1970-71 | 1980-81 | 1990-91 | 2000-01 | 2011-12 | 2012-13 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ਸੜਕ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ | 19811 | 23798 | 23838 | 31671 | 33650 | 57737 | 70934 | 79116 |
| ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ ਮਾਰਗ | 0 | 0 | 56765 | 94359 | 127311 | 132100 | 163898 | 169227 |
| ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ | 173723 | 257125 | 276833 | 421895 | 509435 | 736001 | 998895 | 1066747 |
| ਪੇਂਡੂ ਸੜਕਾਂ | 206408 | 197194 | 354530 | 628865 | 1260430 | 1972016 | 2749804 | 3159639 |
| ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੜਕਾਂ | 0 | 46361 | 72120 | 123120 | 186799 | 252001 | 411679 | 446238 |
| ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਸੜਕਾਂ | 0 | 0 | 130893 | 18551 | 209737 | 223665 | 281628 | 310955 |
| ਕੁੱਲ | 399942 | 524478 | 914979 | 1485421 | 2327362 | 3373520 | 4676838 | 5231922 |

ਸਰੋਤ: 2012-13, ਭਾਰਤ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਸੜਕਾਂ ਬਾਰੇ ਐਕਟ, ਸੜਕੀ ਅਤੇ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ

ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਵੇਗਾ।

ਦੁਨਿਆਵੀ ਮਿਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਸਬਕ ਲੈਂਦਿਆਂ, ਇਕ ਸਮਰਪਿਤ ਅਤੇ ਨਾ ਖਤਮ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਫੰਡ (ਯੂ ਟੀ ਐੱਫ) ਰਾਸ਼ਟਰੀ, ਰਾਜ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੂੰਜੀਗਤ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਯੂ ਟੀ ਐੱਫ ਕੁੱਝ ਖਾਸ ਸੰਚਾਲਨ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇਣ ਲਈ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਯੂ ਟੀ ਐੱਫ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਾਲ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸੁਝਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਸਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿਚ ਪੈਟਰੋਲ 'ਤੇ 2 ਰੁਪਏ ਦਾ ਗ੍ਰੀਨ ਸਰਚਾਰਜ ਲਾਉਣਾ। ਇਸ ਪਿੱਛੇ ਤਰਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪੈਟਰੋਲ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਵਲੋਂ ਖਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

- ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੋਪਹੀਆ, ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਬੀਮਾਕ੍ਰਿਤ ਕੀਮਤ ਦੀ 4 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦਰ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਗ੍ਰੀਨ ਸੈੱਸ ਲਾਉਣਾ।

- ਨਵੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸਮੇਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰ ਲਾਉਣਾ, ਜੋ ਪੈਟਰੋਲ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕੁੱਲ ਕੀਮਤ ਦਾ 7.5 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਡੀਜ਼ਲ ਕਾਰਾਂ 'ਤੇ 20 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੋਵੇਗਾ।

- ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਉਰਜਾ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਾਪਦੰਡ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਨੀਤੀ : ਫੌਰੀ ਲੋੜ

52 ਲੱਖ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਾਲਾ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੁਨੀਆਂ ਵਿਚ ਦੂਸਰਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ 79,000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ (ਵੇਖੋ ਤਾਲਿਕਾ-2) ਜੋ ਕੁੱਲ ਸੜਕੀ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਮਹਿਜ਼ 1.5 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਬਣਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕੁੱਲ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ 40 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਭਾਰ ਝੱਲਦਾ ਹੈ।

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਇਕ ਨਵਾਂ ਸੰਕਲਪ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਸੜਕ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਸਥਿਰਤਾ ਨੂੰ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਅਤੇ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਸਾਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਇਕ ਵਾਤਾਵਰਣਿਕ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਨਾਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਕਲਪ ਦਾ ਟੀਚਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਸਿਹਤ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਚੱਲਦੇ ਹਨ।

ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ, ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਬਾਰੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੰਤਰੀ ਸ੍ਰੀ ਨਿਤਿਨ ਗਡਕਰੀ ਵਲੋਂ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਈਵੇਜ਼ (ਰੁੱਖ ਲਾਉਣਾ, ਪ੍ਰਤਿਰੋਪਣ, ਸੁੰਦਰੀਕਰਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ) ਨੀਤੀ, 2015 ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਰਾਜ-ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ, ਕਿਸਾਨਾਂ, ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ, ਗ਼ੈਰ-ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਗਠਨਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਨਾਂ ਦੀ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ :

- ਸਾਰੇ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ਦਾ 1 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਰਾਜ-ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਰੁੱਖ

ਲਾਉਣ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

- ਹਰੇਕ ਸਾਲ ਲਗਭਗ 1000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਰੁੱਖ ਲਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਗੇ।

- ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇਅ ਅਥਾਰਿਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (ਐੱਨ ਐੱਚ ਏ ਆਈ) ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਫੰਡ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੇ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ 'ਤੇ ਪੈਸਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰੇਗੀ।

- ਇਹ ਨੀਤੀ ਲਗਭਗ 5 ਲੱਖ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਮੌਕੇ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗੀ।

- ਇਸਰੋ ਦੀ ਭੂਵਨ ਅਤੇ ਗਗਨ ਉਪਗ੍ਰਹਿ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਨਿਗਰਾਨੀ ਤੰਤਰ ਮੌਜੂਦ ਰਹੇਗਾ।

- ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਰੇਕ ਰੁੱਖ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਹਿਸਾਬ-ਕਿਤਾਬ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

- ਚੰਗੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਾਲੀਆਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਇਨਾਮ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

- ਨੀਤੀ 'ਤੇ ਬਿਹਤਰ ਅਮਲ ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਕੋਲੋਂ ਸੁਝਾਅ ਵੀ ਮੰਗੇ ਗਏ ਹਨ।

- ਸੜਕਾਂ ਕਿਨਾਰੇ 1200 ਸਹੂਲਤ ਬਿੰਦੂ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਦੀ ਨੀਤੀ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਬਣਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗੀ। ਇਸ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਘੱਟ ਕਰਨ ਵਿਚ ਵੀ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ। ਇਸ ਨੀਤੀ ਦੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਸਥਾਨਕ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸਨਮਾਨਜਨਕ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਹੈ।

ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਰਾਜ-ਮਾਰਗਾਂ ਬਾਰੇ ਨਵੀਂ ਨੀਤੀ 'ਤੇ ਅਮਲ ਨਾਲ ਘੱਟ ਹੋ ਰਹੇ ਜੰਗਲ ਹੇਠਲੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਦਰੁਸਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਵੀ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਜੰਗਲਾਤ ਨੀਤੀ ਵਿਚ 33 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਭੂਗੋਲਿਕ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਜੰਗਲ ਜਾਂ ਰੁੱਖਾਂ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ : ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ

 ਸੁਨੀਲ ਕੁਮਾਰ

ਜਾਣ-ਪਛਾਣ

1850 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ ਹੁੰਦੀਆਂ। 1853 ਵਿਚ ਪਹਿਲੀ ਰੇਲ ਲਾਈਨ ਵਿਛਾਉਣ ਨਾਲ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਆਇਆ। ਅੱਜ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਜਾਲ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਤੀਜਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 21000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪ੍ਰਤਿ ਦਿਨ ਉਪ ਮਹਾਂਦੀਪ ਵਿਚ ਫੈਲੇ 8000 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਦੀਆਂ, 23 ਮਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਲਈ ਲਗਭਗ 13000 ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨ ਵਸੋਂ ਨੂੰ ਸਫ਼ਰ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਰੋਜ਼ਾਨਾ 8000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤਿ ਦਿਨ 3 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਅ-

ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। 65000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਇਸ ਦਾ ਜਾਲ ਧਰਤੀ ਦੀ ਗੋਲਾਈ ਨਾਲੋਂ ਡੇਢ ਗੁਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਚੋਣਵੇਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਜਿਵੇਂ ਚੀਨ, ਰੂਸ ਅਤੇ ਅਮਰੀਕਾ ਦੀ ਰੇਲ ਸੂਚੀ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਥੇ 2012-13 ਦੌਰਾਨ 1008.09 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ (ਮਤਲਬ 1 ਬਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ) ਮਾਲ ਲੱਦਿਆ ਗਿਆ। 2013-14 ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ 1.05 ਬਿਲੀਅਨ ਟਨ ਦੀ ਲਾਭਕਾਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੇ 2014-15 ਦੌਰਾਨ 1.1 ਬਿਲੀਅਨ ਟਨ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ।

ਸੰਪਰਕ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ ਹੈ। ਇਹ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚ ਕੇ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੰਪਰਕ ਅਤੇ ਸੰਤੁਲਿਤ ਖੇਤਰੀ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਏਕੀਕਰਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਪਿਛਲੇ 64 ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਜਦ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਵਿਚ 1344 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ

ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰਾਂ ਵਿਚ 1642 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ, ਮਾਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰਾਂ ਵਿਚ ਕੇਵਲ 23 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਬਹੁ-ਲੰਬਾਈ ਵਾਲੇ ਮਾਰਗ ਵਿਚ ਸਿਰਫ਼ 289 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਪਿਛਲੇ 64 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਵਿਕਾਸ ਗਾਥਾ ਤਾਲਿਕਾ-1 ਵਿਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਪਸਾਰ

ਪਿਛਲੇ ਚਾਰ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਜਦ ਕਿ ਨਵੀਆਂ ਰੇਲ ਪਟੜੀਆਂ ਵਿਛਾਉਣ ਵਿਚ 74 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਦੋਹਰੀਕਰਨ ਤੇ ਬਿਜਲਈਕਰਨ ਵਿਚ ਕ੍ਰਮਵਾਰ 167 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ 21 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

2014-15 ਦੌਰਾਨ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ 1983 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪਟੜੀਆਂ ਵਿਛਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ 723 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਦੋਹਰੀਕਰਨ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ।

ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਅਤੇ ਕੋਲੇ ਤੇ ਇਸਪਾਤ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਕੋਲਾ ਮੰਤਰਾਲਾ ਅਤੇ ਝਾਰਖੰਡ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਇਕ ਸਮਝੌਤੇ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਤਾਂ ਕਿ ਝਾਰਖੰਡ ਵਿਚ ਨਿਸ਼ਾਨਦੇਹੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੋਲਾ ਸੰਪਰਕ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ 'ਤੇ ਅਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਕੋਲਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਇਸਪਾਤ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚਾਲੇ ਭਾਈਵਾਲੀ ਵਾਲੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਗਠਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ। 17 ਰਾਜਾਂ ਵਲੋਂ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ ਤੇ ਐੱਸ ਪੀ ਵੀ ਗਠਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਵੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮਾਮਲਾ



| ਤਾਲਿਕਾ-1 | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------|-----------|-------|-----------|----------|--------|----------------|---------------|
| ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਮਾਪਦੰਡ | | | | | | | | |
| ਮੱਦਾਂ | 1950-51 | | | 2013-14 | | | ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਬਦਲਾਅ | |
| ਮਾਰਗ ਕਿ.ਮੀ. (ਸਾਰੇ ਗੇਜ਼) | ਬੀ.ਜੀ | ਐਮ.ਜੀ. | ਐਨ.ਜੀ | ਬੀ.ਜੀ. | ਐਮ.ਜੀ. | ਐਨ.ਜੀ. | ਬੀ.ਜੀ. | ਐਮ.ਜੀ. ਐਨ.ਜੀ. |
| | 25258 | 24185 | 4153 | 58175 | 5334 | 2297 | | |
| ਚਲੰਤ ਟਰੈਕ ਕਿ.ਮੀ. (ਸਾਰੇ ਗੇਜ਼) | 59,315 | | | 89,987 | | | | 52ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਕੁੱਲ ਟਰੈਕ (ਕਿਲੋਮੀਟਰ) | 90,500 | (1964-65) | | | 1,14,907 | | | 27ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਦੌਰੇ ਅਤੇ ਬਹੁ-ਮਾਰਗ ਦੀ ਲੰਬਾਈ(ਕਿ.ਮੀ.) | 5,127 | | | 19,887 | | | | 289ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਸਮਾਨ ਢੋਇਆ (ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ) | 73 | | | 1,054 | | | | 1344ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਡੱਬਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ (ਦਿਨ) | 11 | | | 5.13 | | | | (-)54ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਡੱਬਿਆਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ (ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ) | 4.14 | | | 13.65 | | | | 230ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ (ਮਿਲੀਅਨ) | 1,284 | | | 8,420 | | | | 556ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਯਾਤਰੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਮਿਲੀਅਨ) | 66,517 | | | 11,58,742 | | | | 1642ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲ | 6,392 | | | 12,874 | | | | 102ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਗੱਡੀਆਂ (ਮੁਢਲਾ ਸਾਲ 1982-83) | | | | | | | | |
| ਸੀਟ/ਬਰਥ ਸਮਰੱਥਾ (ਉਪ-ਸ਼ਹਿਰੀ) | 87,986 | | | 15,28,124 | | | | 1637ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |
| ਸੀਟ/ਬਰਥ ਸਮਰੱਥਾ (ਗ਼ੈਰ-ਉਪ ਸ਼ਹਿਰੀ) | 8,54,678 | | | 36,43,423 | | | | 327ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ |

ਸਰੋਤ : ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਸਾਲਾਨਾ ਕਿਤਾਬਾਂ

| ਤਾਲਿਕਾ-2: ਪਿਛਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਸਿਲਸਿਲੇ ਦਾ ਪਾਸਾਰ | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| ਪਿਛਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਪਾਸਾਰ | | | | | | |
| ਸਾਲ | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | ਕੁੱਲ |
| ਨਵੀਆਂ ਪਟੜੀਆਂ (ਕਿਲੋਮੀਟਰ) | 258 | 709 | 725 | 501 | 450 | 2643 |
| ਗੇਜ਼ ਬਦਲੀ (ਕਿਲੋਮੀਟਰ) | 1516 | 837 | 855 | 605 | 404 | 4217 |
| ਦੌਰਾਕਰਨ (ਕਿਲੋਮੀਟਰ) | 448 | 769 | 750 | 705 | 708 | 3380 |
| ਰੇਲਵੇ ਬਿਜਲਈਕਰਨ (ਕਿਲੋਮੀਟਰ) | 1117 | 975 | 1165 | 1317 | 1350 | 5924 |

ਵਜ਼ਾਰਤ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੈ।

ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਵੀ ਪਹਿਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਡਿੱਘੀ ਅਤੇ ਜੈਪੁਰ ਦੀ ਖੁਸ਼ਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਰੇਲ ਸੰਪਰਕ ਹੇਠ ਲਿਆਉਣ ਨੂੰ ਵੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਰੇਵਾਸ, ਛਾਰਾ, ਨਾਰਗੋਲ, ਅੰਤੁਨਾ ਦੀਆਂ ਖੁਸ਼ਕ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਸਿਧਾਂਤਕ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਟੂਨਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਪਟੜੀ ਜੁਲਾਈ 2015 ਵਿਚ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਨਾਰਗੋਲ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਲਈ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਭਦਰਕ ਨਾਰਗੋਲੀ ਤੀਜੀ ਪਟੜੀ ਲਈ ਸਲਾਹਕਾਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਜ਼ਿਪੇਟ ਵਿਜੈਵਾੜਾ ਪਟੜੀ ਲਈ ਵਿੱਤੀ ਸਲਾਹਕਾਰ ਵਾਸਤੇ ਟੈਂਡਰ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ

ਅੱਜ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਚੁਨੌਤੀ, ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੋਵਾਂ ਲਈ

ਆਪਣੇ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਤਾ ਹੈ। ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵੀ ਇਕ ਮੁੱਦਾ ਹੈ। ਸਵੱਛਤਾ, ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ, ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ, ਖਾਣੇ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਟਿਕਟਾਂ ਲੈਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਆਦਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਤੁਰੰਤ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਕਦਮ ਉਠਾਏ ਹਨ :

ਸਵੱਛਤਾ

'ਸਵੱਛ ਰੇਲ ਸਵੱਛ ਭਾਰਤ' ਦੇ ਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਮਲ ਵਿਚ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਦੇਖਭਾਲ ਦਾ ਇਕ ਨਵਾਂ ਵਿਭਾਗ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਪੂਰਨ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੇਣ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨ/ਪਟੜੀਆਂ ਨੂੰ

ਸਾਫ਼ ਰੱਖਣ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਬੱਧਤਾ ਦੇ ਚਲਦਿਆਂ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿਚ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਜੈਵਿਕ ਪੌਸ਼ਟਿਕਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਤਕਨੀਕ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਸੰਸਥਾਨ (ਡੀ ਆਰ ਡੀ ਓ) ਵਲੋਂ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ 2016-17 ਤਕ ਸਾਰੇ ਹੀ ਨਵੇਂ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਡੱਬਿਆਂ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਕੁੱਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਸਾਰੇ ਹੀ ਯਾਤਰੀ ਡੱਬਿਆਂ ਦੇ ਬੇੜੇ ਵਿਚੋਂ ਸਿੱਧਾ ਬਾਹਰ ਡਿੱਗਣ ਵਾਲੀ ਮਲ-ਮੂਤਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਹਿਰਦ ਯਤਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਸਾਰੀਆਂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਕੂੜਾ-ਕਰਕਟ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਕਾਰਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਬੈਲੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਗ਼ੈਰ-ਵਾਤਾਨਕੂਲਿਤ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿਚ ਕੂੜੇ ਵਾਲੇ ਡੱਬਿਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਜੂਨ 2015 ਤਕ 67 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ 100 ਪੌਸ਼ਟਿਕਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਪੂਰਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਟੀਚਾ 650 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਪੌਸ਼ਟਿਕ ਉਸਾਰਨ ਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ ਇਕ ਨੀਤੀਗਤ ਫ਼ੈਸਲਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਸਾਰੇ ਹੀ ਨਵੇਂ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਆਈ ਸੀ ਐਫ਼ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿਚ ਜੈਵਿਕ ਪੌਸ਼ਟਿਕ ਹੋਣਗੇ।

500 ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਓ ਬੀ ਐੱਚ ਐੱਸ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਅਤੇ 100 ਵਾਧੂ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਇਹ ਸਹੂਲਤ ਇਸ ਵਿੱਤੀ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਬਿਸਤਰੇ ਆਦਿ ਦੀ ਧੁਆਈ ਲਈ 3 ਨਵੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨ ਯੁਕਤ ਲਾਂਡਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕੋਚੀਵਲੀ, ਮਾਲਦਾ ਅਤੇ ਸ਼ਾਂਤਰਾਗਾਚੀ ਵਿਖੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। 29 ਨਵੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਵੀ ਚੁਣ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਸੁੱਖ-ਸਹੂਲਤਾਂ - ਈ-ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ

ਗ਼ੈਰ-ਰਾਖਵੀਆਂ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਬੁਕਿੰਗ ਵਾਸਤੇ ਲੰਮੀਆਂ ਕਤਾਰਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮੋਬਾਈਲ ਤੇ ਕਾਗਜ਼ ਰਹਿਤ ਟਿਕਟ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਚੋਣਵੇਂ ਉਪ

ਨਗਰੀ ਖੰਡਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

1000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਈ-ਕੈਟਰਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਇੰਟਰਨੈੱਟ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀ ਆਪਣੀ ਪਸੰਦ ਦਾ ਖਾਣਾ ਆਰਡਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਆਰਾਮ-ਘਰਾਂ ਦੀ ਆਨ-ਲਾਈਨ ਬੁਕਿੰਗ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

22 ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਈ-ਦਰਬਾਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਸਾਰੀਆਂ ਰਾਜਧਾਨੀ ਅਤੇ ਦੁਰਾਂਤੋਂ ਰੇਲਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ 8.7.2015 ਤੋਂ ਪਹੁੰਚ ਸਥਾਨ ਬਾਰੇ ਸਾਵਧਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

11 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਵਾਈ ਫਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦਸੰਬਰ 2016 ਤਕ ਏ1 ਅਤੇ ਏ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣ ਦਾ ਟੀਚਾ ਹੈ।

ਕੇਂਦਰੀ ਅਤੇ ਦੱਖਣ-ਪੂਰਬ ਕੇਂਦਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਓ ਬੀ ਐੱਚ ਐੱਸ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ, ਐੱਸ ਐੱਮ ਐੱਸ ਦੁਆਰਾ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਤਕ ਇਹ ਸੇਵਾ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰੀ ਖੰਡਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ।

ਮੁੱਖ ਸਹੂਲਤ

ਸਵੱਛ ਅਤੇ ਸਸਤੇ ਪਾਣੀ ਲਈ ਆਈ



ਆਰ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਵਲੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਪਾਣੀ ਵਾਲੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਲਾਉਣ ਲਈ ਨੀਤੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਆਮ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿਚ ਮੋਬਾਈਲ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਐਕਸਪ੍ਰੈੱਸ ਵਿਚ ਸਫਰ ਦੌਰਾਨ ਮਨਪ੍ਰਚਾਵੇ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਉਡੀਕ ਸੂਚੀ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ 460 ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਕੇ 1000 ਡੱਬੇ ਵਾਧੂ ਜੋੜਨ ਦੀ ਕਵਾਇਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

400 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ, ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਦੇ ਮਾਡਲ ਤਹਿਤ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਪੁਨਰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਵਜ਼ਾਰਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਹੈ।

ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਅਲਾਹਾਬਾਦ, ਵਾਰਾਣਸੀ, ਲਖਨਊ, ਗੁਹਾਟੀ, ਜੈਪੁਰ, ਪੁਨੇ, ਭੋਪਾਲ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਨਾਗਪੁਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ 'ਤੇ ਭੀੜ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪ-ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਪਾਰਸਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ

ਵਾਸਤੇ, ਦਿੱਲੀ-ਹਾਵੜਾ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ-ਮੁੰਬਈ ਲਾਈਨਾਂ 'ਤੇ ਪਾਰਸਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਆਨ-ਲਾਈਨ ਨਿਗਰਾਨੀ ਰੱਖੀ ਜਾ ਸਕੇਗੀ। ਸੌਖੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਪਾਰਸਲਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਵਾਸਤੇ ਬਾਰ ਕੋਡ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਰੰਭ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਐੱਨ ਆਈ ਐੱਫ ਟੀ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਬਿਸਤਰੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਬਿਰਧ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਲਈ ਹੇਠਲੀ ਬਰਥ ਦਾ ਕੋਟਾ ਪ੍ਰਤਿ ਡੱਬਾ 2 ਤੋਂ ਵਧਾ ਕੇ 4 ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਟੀ ਟੀ ਈ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਕਿ ਬਜ਼ੁਰਗ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਅਤੇ ਗਰਭਵਤੀ ਮਹਿਲਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਲੀ ਬਰਥ ਦੇਣ ਲਈ ਮਦਦ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਬਰਥ 'ਤੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੇ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੀ ਪੌੜੀ ਨੂੰ ਵੀ ਮੁੜ ਤੋਂ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਚੌਵੀ ਘੰਟੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ 138 ਅਤੇ 182 ਨੰਬਰ ਹੈਲਪ-ਲਾਈਨ ਨੰਬਰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ

ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪੱਖ ਹੈ, ਜੋ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ 2558 ਡਾਕ/ਐਕਸਪ੍ਰੈੱਸ ਰੇਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ (31 ਦਸੰਬਰ 2014 ਤਕ)। ਸੂਚਨਾ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨਾਲ ਭਰਪੂਰ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਡੱਬਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ (ਆਈ ਸੀ ਐੱਮ ਐੱਸ) ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਚੱਲਣ ਤੇ ਆਨ-ਲਾਈਨ ਨਿਗਰਾਨੀ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਵਰਤਮਾਨ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਡਾਕ/ਐਕਸਪ੍ਰੈੱਸ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ। ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਮੁੱਦੇ

2013-14 ਦੌਰਾਨ, ਔਸਤਨ 21598 ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਚਲਾਈਆਂ ਗਈਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ 12961 ਮੁਸਾਫ਼ਰ ਗੱਡੀਆਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ। ਲਗਭਗ 23 ਮਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਬੁਕਿੰਗ ਕਰਵਾਈ ਅਤੇ 1058.81 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ (ਮੁਢਲੇ ਅੰਕੜੇ) ਮਾਲ ਦੀ ਸਾਲ ਭਰ ਵਿਚ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਅਸਾਸਿਆਂ ਦੇ ਇਸ ਬੇਤਹਾਸ਼ਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਕੇ ਸੰਚਾਲਤ ਕਾਰਜ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਪੱਖੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋ ਨਿਬੜਦੀ ਹੈ। ਨਵੀਆਂ ਬੁਲੰਦੀਆਂ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਉੱਚ ਪਹਿਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸਤੰਬਰ 2015 ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਸਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਖੇਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰਾਂ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਨ ਕਰਦਿਆਂ ਰੇਲ ਮੰਤਰੀ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਸਰਬ-ਉੱਚ ਪਹਿਲ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਆਖਿਆ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਵਰਤੀ ਗਈ ਢਿੱਲ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸਿਫ਼ਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਮਿਸ਼ਨ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ

ਸ਼ਬਦ 'ਦੁਰਘਟਨਾ' ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵਾਪਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈ ਵੀ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਹੀਂ ਵੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿਚ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਮਨੁੱਖੀ ਜਾਨਾਂ ਦੀ ਹਾਨੀ ਜਾਂ ਫੱਟੜ ਹੋਣ, ਰੇਲਵੇ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਆਵਜਾਈ ਵਿਚ ਵਿਘਨ ਜਿਹੇ ਗੰਭੀਰ ਸਿੱਟੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿਚ ਸਿੱਧੀ ਟੱਕਰ, ਪੱਟੜੀ ਤੋਂ ਲੱਥ ਜਾਣਾ, ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਅੱਗ ਲੱਗਣਾ, ਸੜਕੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਜ਼ਮੀਨੀ ਫਾਟਕਾਂ 'ਤੇ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ ਅਤੇ ਕੁੱਝ ਖ਼ਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ 'ਫੁਟਕਲ' ਰੇਲ ਹਾਦਸੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਰੇਲਵੇ ਵਿਚ ਵੱਡੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਹੋਣ ਲਿਖੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਹਨ :

- ਫਾਟਕਾਂ 'ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸੇ।

- ਪਟੜੀ ਤੋਂ ਲੱਥ ਜਾਣਾ।
- ਅੱਗ ਲੱਗਣਾ।
- ਸਿੱਧੀ ਟੱਕਰ।

2004-05 ਤੋਂ 2014-15 ਤਕ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਰੇਲ ਹਾਦਸੇ ਤਾਲਿਕਾ-3 ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ:

ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਲਿਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਵਿਸ਼ਵ ਮਾਪਦੰਡ

2012-13 ਅਤੇ 2013-14 ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਸਾਰੇ ਯੂਰਪ ਦੇ 2012 ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਆਵਾਜਾਈ ਘਣਤਾ ਪੱਖੋਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਸੁਖਾਲਾ ਕਰਨ ਲਈ 'ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ' ਦੀ ਸੂਚੀ ਨੂੰ ਹੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਰਿਕਾਰਡ ਯੂਰਪੀਨ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਆਧੁਨਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਲਗਭਗ ਹਾਣ ਦਾ ਹੀ ਹੈ। 2012-13 ਅਤੇ 2013-14 ਲਈ ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਦਰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿਚ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਅਤੇ 0.147 ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਯੂਰਪ ਵਿਚ ਇਹ 0.210 ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿ ਬਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਮੌਤਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਦਰ 2012-13 ਲਈ 0.240 ਅਤੇ 2013-14

| ਤਾਲਿਕਾ-3 : 2004-05 ਤੋਂ 2014-15 ਤਕ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਕਿਸਮ | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 |
| ਸਿੱਧੀ ਟੱਕਰ | 13 | 9 | 8 | 8 | 13 | 9 | 5 | 9 | 6 | 4 | 5 |
| | 5.56% | 3.85% | 4.10% | 4.12% | 7.32% | 5.45% | 3.55% | 6.87% | 4.92% | 3.39% | 3.70% |
| ਪਟੜੀ ਤੋਂ ਲਹਿ ਜਾਣਾ | 138 | 131 | 96 | 100 | 85 | 80 | 80 | 55 | 49 | 53 | 63 |
| | 58.97% | 55.98% | 49.23% | 51.55% | 48.02% | 48.48% | 56.74% | 41.98% | 40.16% | 44.92% | 46.67% |
| ਐਮ ਐਲ ਸੀ | 5 | 10 | 7 | 12 | 7 | 5 | 5 | 7 | 5 | 4 | 6 |
| | 2.14% | 4.27% | 3.59% | 6.19% | 3.95% | 3.03% | 3.55% | 5.34% | 4.10% | 3.39% | 4.44% |
| ਯੂ ਐਮ ਐਲ ਸੀ | 65 | 65 | 72 | 65 | 62 | 65 | 48 | 54 | 53 | 47 | 50 |
| | 27.78% | 27.78% | 36.92% | 33.51% | 35.03% | 39.39% | 34.04% | 41.22% | 43.44% | 39.83% | 37.04% |
| ਅੱਗ ਲੱਗਣਾ | 10 | 15 | 4 | 5 | 3 | 2 | 2 | 4 | 9 | 7 | 6 |
| | 4.27% | 6.41% | 2.05% | 2.58% | 1.69% | 1.21% | 1.42% | 3.05% | 7.38% | 5.93% | 4.44% |
| ਫੁਟਕਲ | 3 | 4 | 8 | 4 | 7 | 4 | 1 | 2 | - | 3 | 5 |
| | 1.28% | 1.71% | 4.10% | 2.06% | 3.95% | 2.42% | 0.71% | 1.53% | 0.00% | 2.54 | 3.70% |
| ਕੁੱਲ | 234 | 234 | 195 | 194 | 177 | 165 | 141 | 131 | 122 | 118 | 135 |
| ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਘਟਨਾਵਾਂ | 0.29 | 0.28 | 0.23 | 0.22 | 0.19 | 0.17 | 0.15 | 0.12 | 0.11 | 0.1 | 0.1 |

- ਰੇਲ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸਹਿਜੇ-ਸਹਿਜੇ ਕਮੀ
- ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿਚ ਕਮੀ।

| ਤਾਲਿਕਾ-4 | | | |
|--|------------|---------------------------------|-------------------------------|
| ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਯੂਰਪੀਨ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ | | | |
| 2012 ਵਿਚ ਔਸਤ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ | | | |
| ਦੇਸ਼ | ਕੁੱਲ ਹਾਦਸੇ | ਕੁੱਲ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿ.ਮੀ. ਦੀ ਸੰਖਿਆ | ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿ.ਮੀ. ਹਾਦਸੇ |
| ਯੂ.ਕੇ. | 26 | 535.59 | 0.05 |
| ਸਪੇਨ | 22 | 188.73 | 0.12 |
| ਜਰਮਨੀ | 139 | 1038.11 | 0.13 |
| ਡੈਨਮਾਰਕ | 10 | 63.06 | 0.16 |
| ਫਰਾਂਸ | 85 | 511.9 | 0.17 |
| ਨੀਦਰਲੈਂਡ | 25 | 149.77 | 0.17 |
| ਭਾਰਤ | 194 | 963.48 | 0.20 |
| ਸਵੀਡਨ | 33 | 140.43 | 0.23 |
| ਬੈਲਜੀਅਮ | 24 | 99.26 | 0.24 |
| ਆਸਟ੍ਰੀਆ | 44 | 149.8 | 0.29 |
| ਫੀਨਲੈਂਡ | 16 | 50.89 | 0.31 |
| ਪੁਰਤਗਾਲ | 13 | 37.5 | 0.35 |

| ਤਾਲਿਕਾ-5 | | | |
|----------|----------------------------|---------------------|------|
| ਸਾਲ | ਬੰਦ ਕੀਤੇ/ ਮਿਲਾਏ ਗਏ/ ਸਬ-ਵੇਅ | ਮਨੁੱਖੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਾਲੇ | ਕੁੱਲ |
| 2010-11 | 800 | 434 | 1234 |
| 2011-12 | 481 | 777 | 1258 |
| 2012-13 | 700 | 463 | 1163 |
| 2013-14 | 777 | 325 | 1102 |
| 2014-15 | 721 | 427 | 1148 |
| ਕੁੱਲ | 3479 | 2426 | 5905 |

ਲਈ 0.147 ਹੈ, ਜੋ ਯੂਰਪ (1.033) ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਹੈ। ਪਰ, ਇਸ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ।

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਯੂਰਪ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਘੱਟ ਹੈ, ਕੁਝ ਤੋਖਲੇ ਫਿਰ ਵੀ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਕੇ ਸਾਡੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੌਤਾਂ ਮਨੁੱਖੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਰਹਿਤ ਫਟਕਾਂ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸੜਕ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਫਾਟਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ

ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਤਾਂ ਵੀ, ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਕਦਮਾਂ ਕਾਰਨ ਮਨੁੱਖ ਰਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਫਾਟਕਾਂ 'ਤੇ ਰੇਲ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿਚ ਕਮੀ ਆਈ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਚਾਰ ਮੁਹਿੰਮਾਂ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ ਜੋ ਸੜਕ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਚਲਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਪੁਲ ਅਤੇ ਘੱਟ ਉੱਚਾਈ ਵਾਲੇ ਸਬ-ਵੇਅ ਬਣਾ ਕੇ ਮਨੁੱਖ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਅਥਾਰਿਟੀ ਆਦਿ ਦੇ ਸਹਿਯੋਗ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਰੇਲ ਫਾਟਕਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ

01.04.2015 ਤਕ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ 29,487 ਫਾਟਕ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ 19047 (65 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ) ਮਨੁੱਖੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਾਲੇ ਅਤੇ 10440 (35 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ) ਮਨੁੱਖ ਰਹਿਤ ਹਨ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਪੁਲ, ਘੱਟ ਉੱਚਾਈ ਦੇ ਸਬ-ਵੇਅ ਦੀ ਚੋਲ ਰਹੀ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਮਨੁੱਖ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ 39,001 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਰਕਾਰ ਹਨ। ਇਸ ਸਾਲ ਕੰਮ ਨੂੰ ਲੀਹ 'ਤੇ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਵਿਚਾਲੇ ਤਾਲਮੇਲ ਬਿਠਾਉਣ ਲਈ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਪਿਛਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਮਾਨਵ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕਾਂ ਦਾ ਖਾਤਮਾ (01.04.2015 ਤਕ)

ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਪੈਸਾ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਡੀਜ਼ਲ ਸੈਂਸ ਤੋਂ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਸੜਕ ਫੰਡ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਫੰਡ ਵਿਚ ਸਾਲਾਨਾ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਦਾ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ 12.5 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ 50 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਰਾਜਾਂ ਵਲੋਂ ਸਾਂਝਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਨਿਗੂਣੀ ਜਿਹੀ ਰਕਮ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸੜਕ ਫੰਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਯਤਨ ਕਰਦਾ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਮਾਨਵ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕਾਂ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ

ਖਤਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੀਮਤੀ ਜਾਨਾਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਧਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਨੀਤੀਕਰਨ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਦੀਆਂ ਪਟੜੀਆਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 1,14,907 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚੋਂ 4500 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਸਾਲਾਨਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਰ, ਵਿੱਤੀ ਮਜ਼ਬੂਰੀਆਂ ਕਰਕੇ ਪਿਛਲੇ ਛੇ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਪਟੜੀਆਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿਚ ਲਗਾਤਾਰ ਗਿਰਾਵਟ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। 01.07.2014 ਤਕ 5300 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਾਲ ਦਾ ਟੀਚਾ ਸਿਰਫ਼ 2100 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਹੈ। ਪਟੜੀਆਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਉੱਚ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਨਿਕਲੇਗਾ। ਇਸ ਨਾਲ ਅਸਾਸਿਆਂ ਦੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਵਿਚ ਵੀ ਕਮੀ ਆਵੇਗੀ।

ਮਨੁੱਖੀ ਗਲਤੀਆਂ

ਇੰਜਣ ਚਾਲਕਾਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਦਖਲ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਵੈ-ਚਾਲਿਤ ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਆ (ਏ ਟੀ ਪੀ) ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਇੰਜਣ ਚਾਲਕਾਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੋਂ ਉਪਜਣ ਵਾਲੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਸਿੱਧੀਆਂ ਟੱਕਰਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਤੇ ਇਸ ਸੁਰੱਖਿਆ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਉੱਚਿਤ ਪਹਿਲ/ਸਰੋਤ ਵੰਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੀ ਅਤੇ ਏ ਟੀ ਪੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਉਪ-ਨਗਰੀ ਖੰਡਾਂ ਤਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਚਿਤਾਵਨੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ (ਟੀ ਪੀ ਡਬਲਿਊ ਐੱਸ) ਦੱਖਣੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਉਪ-ਨਗਰੀ ਖੰਡਾਂ, ਕੋਲਕਾਤਾ ਮੈਟਰੋ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਏ ਐੱਮ ਯੂ ਡੱਬਿਆਂ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਟੀ ਪੀ ਡਬਲਿਊ ਐੱਸ 3300 ਮਾਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਸਿਗਨਲ ਖੰਡਾਂ ਲਈ ਵੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਫੰਡ ਦੀ ਕਮੀ ਕਰਕੇ ਟੀ ਪੀ ਡਬਲਿਊ ਐੱਸ 'ਤੇ ਅਮਲ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਟੀ ਸੀ ਏ ਐੱਸ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਭਿੜਤ ਵਿਰੋਧੀ ਯੰਤਰ (ਏ ਸੀ ਡੀ) ਅਤੇ ਟੀ ਪੀ ਡਬਲਿਊ ਐੱਸ, ਦੋਵਾਂ ਦੀਆਂ ਖੂਬੀਆਂ ਹਨ, ਵੀ ਆਰ ਡੀ

ਐੱਸ ਓ ਵਲੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਫੰਡ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੇਲਵੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਫੰਡ (ਐੱਸ ਆਰ ਐੱਸ ਐੱਫ) ਖੰਡ-1, ਜੋ 2003-2008 ਦੌਰਾਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਵਿਚ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ 16,138 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਖਰਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਪੁਲਾਂ, ਸਿਗਨਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਪਟੜੀ ਅਤੇ ਰੇਲ ਦੇ ਡੱਬੇ ਅਤੇ ਇੰਜਣਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੀ ਅਨਿਲ ਕਾਕੋਡਰਕ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਹੇਠ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਮੀਖਿਆ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਸਤੰਬਰ 2011 ਵਿਚ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਵਲੋਂ ਫਰਵਰੀ 2012 ਵਿਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਅਮਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੋ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਲਈ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ 1,03,110 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ, ਮਤਲਬ ਹਰੇਕ ਸਾਲ 20,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ, ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਲਈ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਵਿੱਤ ਮੰਤਰਾਲਾ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੇਲਵੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਫੰਡ ਦੇ ਦੂਜੇ ਦੌਰ ਲਈ ਗਰਾਂਟ ਦੇਣ ਵਾਸਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਕਾਕੋਡਰਕ ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਅਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ :

- ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪਟੜੀਆਂ ਅਤੇ ਵੇਲਾ ਵਿਹਾਅ ਚੁੱਕੇ ਪੁਲਾਂ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ।
- ਮੋਟੇ ਵੈੱਬ ਸਵਿੱਚ, ਬਿਹਤਰ ਵੈਲਡਿੰਗ

ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਅਤੇ ਵੈਲਡ ਹੋਣ ਯੋਗ ਸੀ ਐੱਸ ਐੱਸ ਚੌਰਾਹੇ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ।

- ਨੁਕਸ ਲੱਭਣ ਲਈ ਗੱਡੀਆਂ ਤੇ ਯੰਤਰ ਅਤੇ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਯੰਤਰ ਕ੍ਰਿਤ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ।
- ਪਟੜੀਆਂ ਦੇ ਨਿਖੇੜੇ ਲਈ ਕੰਮ।
- ਵੇਲਾ ਵਿਆਹ ਚੁੱਕੇ ਸਿਗਨਲ ਗੀਅਰ, ਕਰਸ਼ਣ ਵੰਡ ਅਸਾਸੇ, ਮਸਤੂਲ/ਅਹਿਮ ਇਮ-ਪਲਾਂਟੇਸ਼ਨ ਪੋਰਟਲ ਆਦਿ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ।
- ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ (ਟੀ ਪੀ ਡਬਲਿਊ ਐੱਸ ਅਤੇ ਟੀ ਸੀ ਏ ਐੱਸ)।
- ਮੋਬਾਈਲ ਰੇਲ ਰੇਡੀਓ ਸੰਚਾਰ।
- ਮੁੱਖ ਪਟੜੀ ਵਾਲੇ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਅੱਗ ਅਤੇ ਧੂੰਆਂ ਲੱਭਣ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣ।
- ਨਗਦ ਯੋਗ ਬਫਰ।
- ਡੱਬਿਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ, ਰੇਲ ਜਾਂਚ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਆਫ਼ਤ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸਹੂਲਤਾਂ।
- ਈ ਐੱਮ ਯੂ/ਇੰਜਣਾਂ ਵਿਚ ਅੱਗ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ।
- ਉਰਜਾ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਡੀਜ਼ਲ ਜਨਰੇਟਿੰਗ ਸੈੱਟਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਪਟੜੀ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ/ਈ ਐੱਮ ਯੂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੱਧ ਵਿਚ ਪੁਨਰ-ਸਥਾਪਨਾ।
- ਸਿਖਲਾਈ ਸੰਸਥਾਨਾਂ, ਚਲੰਤ ਕਮਰਿਆਂ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਲਾਬੀਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ।
- ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰ ਦੀ ਸਿਗਨਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ : ਸਾਰ

1. ਵਿਸ਼ਵ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਲਿਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਰਿਕਾਰਡ ਯੂਰਪੀਨ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਆਧੁਨਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

2. ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੌਤਾਂ ਮਾਨਵ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕਾਂ 'ਤੇ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਕਰਕੇ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸੜਕ ਯਾਤਰੀਆਂ/ਚਾਲਕਾਂ ਵਲੋਂ ਮਾਨਵ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਨਾ ਵਰਤਣਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਪੁਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਹੇਠਾਂ ਸਥ-ਵੇਅ

ਬਣਾ ਕੇ ਘੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

3. ਪਟੜੀ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਵਧਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਵੱਡੀ ਮਿਹਨਤ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਨਾਲ ਅਸਾਸਿਆਂ ਦੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਵਿਚ ਵੀ ਕਮੀ ਆਵੇਗੀ।

4. ਸਿਗਨਲ ਪਾਸਿੰਗ ਐਟ ਡੇਜ਼ਰ (ਐੱਸ ਪੀ ਏ ਡੀ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਚਲੰਤ ਸਟੇਫ਼ ਕਰਕੇ ਹੁੰਦੇ ਹਾਦਸੇ ਚਿੰਤਾ ਦਾ ਵੱਡਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਟੀ ਸੀ ਏ ਐੱਸ, ਇਕ ਦੇਸੀ ਹੱਲ ਹੈ, ਜੋ ਟੱਕਰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ ਪਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਚਾਲਕਾਂ ਵਲੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਸਿੱਟਾ

ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਪਸਾਰ, ਭੀੜ ਘੱਟ ਕਰਨ, ਤਕਨੀਕ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ, ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਸੁਯੋਗ ਬਿਜਲਈਕਰਨ, ਆਖਰੀ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਾਉਣ ਆਦਿ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਹਨ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅੱਜ ਦਾ ਅਸਲ ਮੁੱਦਾ ਮੁੱਖ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਭੌਤਿਕ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਕਮੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਰੀਭੀਰ ਭੀੜ ਹੈ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਭਰ ਕੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਵਧੀਕ ਆਵਾਜਾਈ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਅਸਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪਸਾਰ, ਗਾਹਕ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ, ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਅਮਲ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਪਵੇਗਾ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਘੱਟ ਨਿਵੇਸ਼ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪਸਾਰ ਅਤੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਇੱਛਤ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਮਾਲ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਖੋਰਾ ਲੱਗਿਆ ਹੈ। ਇਕ ਤੱਥ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਸ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਵਿੱਤ ਪੱਖੋਂ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ।

(ਲੇਖਕ ਸਾਬਕਾ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਮੈਂਬਰ (ਆਈ ਟੀ) ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਸੀ ਆਰ ਆਈ ਐੱਸ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਹੈ।)

e-mail : sunilk2202@yahoo.co.in

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ

 ਆਨੰਦ ਕੁਮਾਰ

ਯਕੀਨਨ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਮੋਹਰੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ, ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥਾਂ ਹੋਰ ਸਰੋਤਾਂ ਅਤੇ ਮਨੁੱਖੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ, ਨੀਮ ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਮੌਕੇ ਪੈਦਾ ਕਰਕੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਦੇ, ਪੱਛੜੇ ਅਤੇ ਅਣਗੌਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਵਿਚ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਵਸੀਲਾ ਹੋ ਨਿਬੜਦਾ ਹੈ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤੇ ਵਿਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਸੌਖਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਆਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਵੱਡੀਆਂ ਵੰਗਾਰਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕੇਂਦਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਭੂਤਕਾਲ ਵਿਚ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਕਈ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ 18 ਜੁਲਾਈ 2014 ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਬਾਰੇ ਮੰਤਰਾਲਾ ਨੇ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਤੇਜ਼ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਬਣਾਇਆ। ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਮੁੱਚੇ ਲਾਭ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਵਸੋਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਿਆਂ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਆਰਥਿਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਮਜ਼ਬੂਤ ਬਣਾਉਣਾ ਵੀ ਸੀ। ਇਸ ਪਹਿਲਕਦਮੀ ਨਾਲ ਵਧੇ ਸੜਕੀ

ਸੰਪਰਕ ਨਾਲ ਸਰਹੱਦ ਪਾਰ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਮਿਲੇਗਾ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਰਹੱਦ ਦੀ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੋ ਸਕੇਗੀ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤੇ ਵਿਚ ਭੂਗੋਲਿਕ ਵੰਨ-ਸੁਵੰਨਤਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਇਥੇ ਮਿੱਟੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਠੋਸ ਚੱਟਾਨ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਨਰਮ ਮਿੱਟੀ ਤਕ ਹੈ। ਇਕ ਪਾਸੇ ਜਿਥੇ ਠੋਸ ਚੱਟਾਨ ਨੂੰ ਕੱਟਣਾ ਵੱਡੀ ਚੁਨੌਤੀ ਹੈ, ਉਥੇ ਨਰਮ ਮਿੱਟੀ ਵਿਚ ਸਥਿਰਤਾ ਲਿਆਉਣੀ ਵੀ ਸੌਖੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ। ਭੂਗੋਲਿਕ ਚੁਨੌਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਰੋਤਾਂ ਦੀ ਘੱਟ ਉਪਲਬਧਤਾ ਨਾਲ ਹੋਰ ਵੀ ਤੀਬਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਬਾਰੇ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵੀ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਚਿੰਤਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤੇ ਨੂੰ ਦੂਰ ਸਥਿਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਉਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਵਿਚ ਕਮੀ, ਨੀਮ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ ਮਨੁੱਖੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਰੋਤਾਂ ਦੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਕਰਕੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਇਕ ਸੰਗਠਿਤ ਨੀਤੀ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਘੋਖ ਕਰ ਲੈਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਦੇ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸੰਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਪੁਲਾਂ ਜਾਂ ਸੁਰੰਗਾਂ ਜੋ ਦੋਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਆਵੇ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਆਪਟੀਕਲ ਫਾਈਬਰ, ਸੰਚਾਰ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਵਿਛਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਰੱਖਣਾ ਸੰਗਠਿਤ ਸਿਲਸਿਲੇ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲੋਂ-ਨਾਲ ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਕੇਂਦਰ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਪਾਰਕ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਿੱਧ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਸਿਵਲ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ, ਸੰਚਾਰ, ਉਦਯੋਗ, ਬਿਜਲੀ, ਆਵਾਜਾਈ, ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਆਦਿ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਇਕੱਠਿਆਂ ਸਨਾਖਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਸੰਗਠਿਤ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾਉਂਦਿਆਂ ਅਗਲੇ 30 ਤੋਂ 40 ਸਾਲਾਂ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਰਖਦਿਆਂ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਨਾ ਕੇਵਲ ਆਰਥਿਕ, ਵਾਤਾਵਰਨ ਸੰਬੰਧੀ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਲਾਗਤਾਂ ਵਿਚ ਕਮੀ ਆਵੇਗੀ ਸਗੋਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਵੀ ਤੇਜ਼ੀ ਆਵੇਗੀ।

ਸੰਗਠਿਤ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਮੁਖੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਿਆਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਮਿਆਰ ਅਤੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਵੱਲ ਬਣਦੀ ਤਵੱਜੋ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਵਿਚ ਮਾੜੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਆਦਿ ਦੀ ਚੋਰੀ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਲੰਮੀ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਮਿਆਰ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲੱਗਿਆਂ ਮਿਆਰ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਲਈ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਰਹੇ।

ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਉਪਯੋਗਿਤਾ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੋਵੇ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਟੀਚੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਤੋਂ ਉਪਜੇ

ਹੋਣਾ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਹੋਵੇ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤੇ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕਰਦਿਆਂ ਨਵੀਆਂ ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤਿ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਨਵੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਕਾਰਗਰਤਾ ਵਧਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਆਰਥਿਕ, ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਸੰਬੰਧੀ ਲਾਗਤਾਂ ਵਿਚ ਚੁਨੌਤੀ ਲਿਆ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਰੋਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਕਾਰੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਪਯੋਗੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਹੀ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਨਰਮ ਮਿੱਟੀ ਨੂੰ ਠੋਸ ਬਣਾਉਣ, ਢਲਾਨਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪੁਲ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਸੁਰੰਗਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਵਲ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਮੁਹੱਈਆਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਮਾਲੀ ਮਦਦ ਮਿਲਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਆਸਾਨ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਕਰਜ਼ੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਕਿ ਅੱਜ ਜਦ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਤੇਜ਼ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਜ਼ਾਰੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਦੇ ਖੇਤਰ ਉਪਰ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਣੇ ਰਹਿ ਨਾ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਫੰਡ ਇਸ ਦਾ ਹੱਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ ਜਾਂ ਨੀਮ ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ ਮੈਨੇਜਰਾਂ ਜਾਂ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਦਾ ਕਾਰਜ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਉਪਰ ਨਹੀਂ; ਸਗੋਂ ਸਥਾਨਕ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਾਉਣ ਉਪਰ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਪੈਕੇਜ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਮੂਲੀ ਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾਲ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤੇ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਕੇ ਵੱਡੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਣਾ ਅਤੇ

ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਲੰਮੇਰੇ ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਦਾ ਰਾਹ ਖੁੱਲ੍ਹੇਗਾ। ਸਥਾਨਕ ਨੌਜਵਾਨਾਂ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰ ਇਸ ਖਿੱਤੇ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋ ਸਕੇਗਾ।

ਜਦ ਕਿ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਰਾਜਾਂ ਵਲੋਂ ਭਵਿੱਖਮੁਖੀ ਸੰਗਠਿਤ ਨੀਤੀ ਆਪਣਾ ਕੇ ਨਜਿੱਠਣਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਖਿੱਤੇ ਅੰਦਰ ਸਕੀਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰ ਰਹੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਵਰਗੀਆਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪੇਸ਼ਾਵਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਭਾਵੇਂ 18 ਜੁਲਾਈ 2014 ਵਿਚ ਬਣੀ ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਵਿਚ ਪਹਿਲੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 22 ਸਤੰਬਰ 2014 ਨੂੰ ਇਹ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੋਈ। ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਇਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਦਿਆਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਉੱਚ ਦਰਜੇ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਦੇਖ-ਰੇਖ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਪੇਸ਼ਾਵਰ ਕੰਪਨੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਜੋ ਸਮੁਦਾਇਆਂ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭ ਦਿੰਦਿਆਂ ਵਧੇਰੇ ਕਾਰਜ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਪਾਰਦਰਸ਼ਿਤਾ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਬਾਰੇ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਵਲੋਂ ਸ਼ਨਾਖਤ ਕੀਤੀਆਂ ਰਣਨੀਤੀਆਂ ਤਹਿਤ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

| ਤਾਲਿਕਾ-1 : ਐੱਨ ਐੱਚ ਆਈ ਡੀ ਸੀ ਐੱਲ ਵਲੋਂ 2014-15 ਦੌਰਾਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ | | | |
|--|-----------------|---------------|----------------|
| ਰਾਜ | ਸਕੀਮਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ | ਰਕਬਾ ਕਿਲੋਮੀਟਰ | ਲਾਗਤ ਕਰੋੜਾਂ 'ਚ |
| ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ | 2 | 122 | 879 |
| ਅਸਾਮ | 10 | 282 | 4,008 |
| ਮੇਘਾਲਿਆ | 1 | 62 | 292 |
| ਅਰੁਨਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ | 5 | 134 | 1,379 |
| ਕੁੱਲ | 18 | 600 | 6,446 |

ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਈ-ਆਫ਼ਿਸ, ਈ-ਠੇਕੇ, ਈ-ਮਾਨੀਟਰਿੰਗ ਅਤੇ ਕਾਰਜ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਪਾਰਦਰਸ਼ਿਤਾ ਲਈ ਈ-ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਕਾਰ-ਵਿਹਾਰ ਬਾਰੇ ਅਜੋਕੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਮਲਾਂ ਅਤੇ ਢੰਗ-ਤਰੀਕਿਆਂ ਦਾ ਗਿਆਨ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੀਜਾ ਹਾਲੀਆ ਆਧੁਨਿਕ ਵਿਕਾਸ ਲੀਹਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਚੱਲਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਅਮਲੇ ਅਤੇ ਭਾਈਵਾਲ ਧਿਰਾਂ ਸਮੇਤ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਸਮਰੱਥਾ ਉਸਾਰੀ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਨੂੰ ਅੱਗੋਂ ਮਿਆਰ, ਲੰਮੀ ਮਿਆਦ, ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ, ਲਾਗਤ ਵਿਚ ਕਟੌਤੀ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਸਰੋਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਦਿਆਂ ਨਵੀਆਂ ਪਰ ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪੰਜਵੀਂ ਰਣਨੀਤੀ ਤਹਿਤ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਵਰਗੇ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਮਾਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਚੋਟੀ ਦੇ ਖੋਜ ਅਦਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਨਾਲ ਲੈਂਦਿਆਂ ਵਿਗਿਆਨਕ ਅਤੇ ਨਵੀਨਤਾ ਵਾਲਾ ਰੁਝਾਨ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਮੰਚ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਛੇਵੀਂ ਰਣਨੀਤੀ ਤਹਿਤ ਗ਼ੈਰ-ਜ਼ਰੂਰੀ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਬਚਾਅ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਵਰਗੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਵਿਵਾਦ ਹੱਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਵਚਨਬੱਧਤਾ ਬਣੀ ਰਹੇ। 7ਵੀਂ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਰਣਨੀਤੀ ਤਹਿਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਭਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਟੀਚਾ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਿਰਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਹਲਕੇ ਵਿਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਉਪਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗਤ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਸਾਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਸਰੋਤਾਂ ਅਤੇ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਭੰਡਾਰ ਵਜੋਂ ਰੱਖਦਿਆਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਨੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਹੀ ਅਸਾਮ, ਅਰੁਨਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮਨੀਪੁਰ, ਨਾਗਾਲੈਂਡ, ਤ੍ਰਿਪੁਰਾ, ਮੇਘਾਲਿਆ ਅਤੇ

ਮਿਜ਼ੋਰਮ 'ਚ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਾਖਾਵਾਂ ਖੋਲ੍ਹੀਆਂ ਹਨ।

ਅੱਜ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਮੁਤਾਬਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਉਪਰ 7400 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਲਗਭਗ ਕੁੱਲ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚੋਂ 108 ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਜਿਸ ਉਪਰ ਲਗਭਗ ਇਕ ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਲਾਗਤ ਆਉਣੀ ਹੈ। ਕਾਇਮ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲ ਵਿਚ ਹੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟਡ ਨੇ 600 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖੇਤਰ ਵਾਲੀਆਂ ਅਤੇ 6,446 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਾਲੀਆਂ 18 ਸਕੀਮਾਂ ਲਈ ਸਮਝੌਤੇ ਕੀਤੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਤਾਲਿਕਾ-1 ਵਿਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

2015-16 ਦੇ ਮਾਲੀ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ 8000 ਕਰੋੜ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਾਲੇ 800 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਲਗਭਗ ਰਕਬੇ ਵਾਲੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਰੱਖੀ ਹੈ। 2016-17 ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਦੀ 4900 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਰਸਤਾ ਉਸਾਰਿਆਂ ਲਗਭਗ 50,000 ਕਰੋੜ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ।

ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕੇਂਦਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸਾਂਝੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਜ਼ਮੀਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣ, ਜੰਗਲਾਤ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤਬਾਦਲੇ ਜਿਹੀਆਂ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀਆਂ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਜਿਹੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਏਜੰਸੀ ਦੀ ਚੋਣ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਦ ਤਕ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੋਵੇਂ ਇਕ ਮਤ ਅਤੇ ਇਕ ਟੀਚਾ ਰੱਖ ਕੇ ਨਹੀਂ ਚਲਦੇ, ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਹੀ ਨਹੀਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿਚ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਤੇਜ਼ ਵਿਕਾਸ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਸਮੁਦਾਇ ਦਰਮਿਆਨ ਪ੍ਰਭਾਵਕਾਰੀ ਸੰਚਾਰ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵਿਕਾਸ ਨਿਗਮ ਦਾ ਬਾਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਹੈ।)
e-mail :aanand9@rediffmail.com

ਸਫ਼ਾ 19 ਦੀ ਬਾਕੀ

ਹੇਠ ਲਿਆਉਣ ਬਾਰੇ ਸੁਪਨਾ ਸਿਰਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਜੰਗਲ ਖੇਤਰ ਸਿਰਫ਼ 22 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ। ਜ਼ੋਰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਰੁੱਖ ਲਾਉਣ 'ਤੇ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਿਊਂਦੇ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੀ ਲਾਭ ਹੈ।

ਸਾਰੇ ਨਵੇਂ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਲਈ ਜੋ ਪੌਦੇ ਲਾਉਣ ਵਾਸਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਣ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇਗਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੀਤੀ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੋਚ, ਸਥਾਨਕ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ, ਗ਼ੈਰ-ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ, ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸੰਸਥਾਨਾਂ, ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀਆਂ ਅਤੇ ਜੰਗਲਾਤ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਨਾਲ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਰੁੱਖਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਜਾਤੀਆਂ ਦੀ ਵਿਗਿਆਨਕ ਚੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਲਾਗੇ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਹ ਨੀਤੀ ਜੰਗਲਾਤ ਵਿਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਵੱਡੇ ਮੌਕੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਸਾਲ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਿਹਤਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਇਨਾਮ ਸਨਮਾਨ ਵੀ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ-ਮਾਰਗਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਹਰਿਆਲੀ ਪੱਟੀ ਇਕ ਮਾਪਦੰਡ ਹੋਵੇਗਾ। ਰੁੱਖ ਲਾਉਣ ਲਈ 12,000 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਨਿਸ਼ਾਨਦੇਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲ ਵਿਚ 6,000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਰੁੱਖ ਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਈ ਬੈਠੀ ਹੈ। ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਇਹ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਰਾ ਭਾਰਤ ਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਸਥਿਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਇਸ ਸੱਚਾਈ 'ਤੇ ਕੋਈ ਕਿਤੂ ਨਹੀਂ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਉਤਸ਼ਾਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਹਾਂ-ਪੱਖੀ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਟੀਚਾ ਰਾਜ-ਮਾਰਗ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਰਮਿਆਨ ਸੰਤੁਲਨ ਬਿਠਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੀ ਸਫ਼ਲ

ਸੰਪੂਰਨਤਾ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਭਾਰਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ 'ਚ ਕਾਰਬਨ ਨਿਕਾਸ ਘੱਟ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਲੇਖਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਖੇਤਰ ਦਾ ਮਾਹਿਰ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਸਲਾਹਕਾਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।)

e-mail :kd.krishnadev@gmail.com

ਬਾਕੀ ਸਫ਼ਾ 14 ਉੱਤੇ

ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਸਕਦੀ। ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸੁਰਜੀਤ ਕਰਨ ਲੱਗਿਆਂ ਪੁਰਾਣੇ ਲਟਕਦੇ ਆ ਰਹੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਵੀ ਨਜ਼ਿੰਨਿਆ ਜਾਵੇ।

(6) ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਅਹਿਮੀਅਤ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਉਸਾਰੇ, ਮਲਕੀਅਤ ਲਵੇ ਅਤੇ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰੇ ਸੰਬੰਧੀ ਵੱਡੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਚ ਨਿੱਜੀ ਪਹਿਲਕਦਮੀ ਦਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਸਫ਼ਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਆਧਾਰੀ ਉਦਯੋਗ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਨਹਾਵਾ ਸ਼ੇਵਾ ਮੁੰਬਈ ਵਿਖੇ ਕਈ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਮੁੰਦਰਾ ਵਿਖੇ ਅਦਾਨੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਤੇ ਕਾਂਡਲਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੇ ਆਪਣੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਮੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪ੍ਰਸਾਰ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਰਥਿਕ ਹਲਕੇ (ਸੇਜ਼) ਕਾਇਮ ਕੀਤੇ ਹਨ।

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਘਾਟ (ਸਾਗਰਮਾਲਾ) ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨੀਤੀ ਵੀ ਬਹੁਤ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਾਬਤ ਹੋਈ ਹੈ। ਬਹੁਤਾ ਕਰਕੇ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਕੋਕ ਤੇਲਾਂ, ਰਸਾਇਣਾਂ ਅਤੇ ਕੱਚੇ ਲੋਹੇ ਵਰਗੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕਈ ਅਜਿਹੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਭੰਡਾਰ ਸਥਾਨ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਆਮਦਨ ਵਿਚ ਭਾਈਵਾਲੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸਾਰੇ ਗਏ ਹਨ।

ਇਕ 'ਸਮਾਰਟ' ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਇਹ ਨੁਕਤੇ ਗਿਣਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਨਾਲ ਲੈਂਦਿਆਂ ਬੜੀ ਮਿਹਨਤ ਨਾਲ ਸੰਗਠਿਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਆਧਾਰੀ ਵਿਕਾਸ ਸਕੀਮ ਸਾਗਰਮਾਲਾ ਦੇ ਮਾਡਲ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਕਾਰੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੰਤਿਮ ਉਤਪਾਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

(ਲੇਖਕ ਚੇਅਰਮੈਨ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਬੋਰਡ ਹੈ।)

e-mail :drvtrivedi@gmail.com

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨਾਲ ਭੀੜ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ

ਬੀ ਆਈ ਸਿੰਘਲ

ਗ ਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਮੁੱਦੇ

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਧਦੀ ਹੋਈ ਭੀੜ ਅਤੇ ਘਟ ਰਹੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਜੂਝ ਰਹੇ ਹਨ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਹਵਾ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਘਟ ਰਹੀ ਹੈ। ਜੈਵਿਕ ਬਾਲਣ, ਜਿਸ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬੇਅਰਥ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਗ੍ਰੀਨ ਹਾਊਸ ਗੈਸਾਂ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਵਿਸ਼ਵ ਲਈ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਮੁੱਦਾ ਹੈ। ਜੀਵਨ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਵਿਚ ਆਮ ਨਿਘਾਰ ਆਇਆ ਹੈ।

ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਰਗਾਂ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ੀਬਤਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਝਗੜਾ ਰਹਿਤ ਅਤੇ ਰੁਕਾਵਟ ਰਹਿਤ ਰਸਤਾ ਚੱਲਣ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੋਟਰ-ਗੱਡੀਆਂ ਕਰਕੇ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਲੈਣ ਲਈ ਜੱਦੋ-ਜਹਿਦ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਕਈ ਵਾਰ ਤਾਂ ਜਾਨ ਜੋਖਮ ਵਿਚ ਵੀ ਪਾਉਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਲੰਮੀ ਉਡੀਕ, ਸਫ਼ਰ ਦਾ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਮੱਠੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਚਲਦੇ ਟਰੈਫਿਕ ਕਰਕੇ ਹੌਲੀ ਚੱਲਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਲਾਲ ਬੱਤੀਆਂ ਤੇ ਚੌਰਾਹਿਆਂ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਦੇਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸੜਕੀ ਝਗੜਿਆਂ, ਅੰਨ੍ਹੇਵਾਹ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਕਰਕੇ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬੇਚੈਨ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਮਾੜੀ ਗੱਲ; ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਗਲਤ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਭੀੜ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸੜਕ ਦੇ ਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਚਲਤ ਅਸੰਤੁਲਨ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ (ਐੱਮ ਆਰ ਟੀ) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਬਜਾਇ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਘੱਟ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਨਿੱਜੀ ਤੇ ਜਨਤਕ ਦੋਵੇਂ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਾਰਾਂ, ਦੋਪਹੀਏ, ਤਿੰਨ ਪਹੀਏ ਟੈਪੂ ਆਦਿ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਧ ਰਹੀ ਹੈ। ਘੱਟ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਇਹ ਸਾਧਨ ਅਲਾਭਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੀ ਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸਮਾਜਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਬੇਅਰਥ ਹਨ ਅਤੇ ਭੀੜ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਥਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਮਾਮੂਲੀ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ, ਕੁਸ਼ਲ ਸ਼ਹਿਰੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਸੜਕੀ ਥਾਂ ਦਾ, ਘੱਟ ਤੇ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਲੋਂ ਸੰਤੁਲਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹੇਠਲੇ ਚਿੱਤਰ ਵਿਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਯਾਤਰੀ ਢੇਣ ਲਈ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਵਲੋਂ ਘੇਰੇ ਥਾਂ ਨੂੰ ਵਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਚੁਨੌਤੀ

ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਚੁਨੌਤੀ ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ ਦੀ ਵਧ ਰਹੀ ਉੱਚ ਦਰ, ਪਿੰਡਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਸ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਰੁਝਾਨ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਇਕ ਦਹਾਕੇ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਤਾ, ਜੋ 2001 ਵਿਚ 2.26 ਸੀ, ਦੇ 2031 ਤਕ ਵਧ ਕੇ 4 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਤ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ (ਹਵਾਲਾ : ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਬਾਰੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਸਮੂਹ ਦੀ 12ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਲਈ ਰਿਪੋਰਟ)। ਉਦੋਂ ਤਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਸੋਂ

ਵਧ ਕੇ 600 ਮਿਲੀਅਨ ਹੋਣ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਚੁਨੌਤੀ ਦੁੱਗਣੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਚ ਹਾਲੇ ਵੀ ਵੱਡਾ ਪਾੜਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ ਥਾਪੀ ਗਈ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਉੱਚ ਤਾਕਤੀ ਕਮੇਟੀ (ਮਾਰਚ 2011) ਨੇ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ 50 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਤ ਤੋਂ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਤ ਘਾਟ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਵਧਦੀ ਮੰਗ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਈ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਢਾਂਚਾ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤ ਹੋ ਸਕੇ, ਇਸ ਘਾਟ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਤੀਜਾ, ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਹ ਸਾਰਾ ਕੁਝ ਇੰਨਾ ਸੌਖਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਨਿਵੇਸ਼ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।

ਉੱਚ ਸ਼ਕਤੀ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਕਮੇਟੀ (ਐੱਚ ਪੀ ਈ ਸੀ) ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ 2031 ਤਕ 'ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ' ਲਈ ਕੁੱਲ 39 ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਦੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲਾ 23 ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਦਾ ਖਰਚ ਹੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਖਰਚੇ ਦੇ ਅੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਮੈਕਿੰਜੇ ਗਲੋਬਲ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ (ਐੱਮ ਜੀ ਆਈ) ਵਲੋਂ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵਲੋਂ ਅਗਲੇ ਵੀਹ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ 1182 ਬਿਲੀਅਨ ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ (ਲਗਭਗ 53 ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ) ਦੇ ਪੂੰਜੀਗਤ ਖਰਚ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ



ਅਤੇ ਦਰਮਿਆਨੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਲੋ-ਫਲੋਰ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੀ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਅਲਾਭਕਾਰੀ ਸਿੱਧ ਹੋਵੇਗੀ। ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੋਵੇਗੀ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਨੂੰ ਵੇਖਦਿਆਂ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ 170 ਦੇ ਲਗਭਗ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ

ਆਪਣੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਅ ਸਕਣ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਲਈ ਹੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਪੂੰਜੀਗਤ ਖਰਚ ਦੇ ਅੱਧ, ਮਤਲਬ 591 ਬਿਲੀਅਨ ਅਮਰੀਕੀ ਡਾਲਰ (ਲਗਭਗ 26 ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ।

ਪੈਸੇ ਦੀ ਵੱਡੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਜਿਹੇ ਵੱਡੇ ਖਰਚ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਸੰਸਥਾਗਤ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਹੈ। ਪਾਣੀ, ਮਕਾਨ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਜਿਹੀਆਂ ਦੂਜੀਆਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਉਲਟ, ਸ਼ਹਿਰੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਬਹੁਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸਮਰਪਿਤ ਏਜੰਸੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ

ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦਾ ਰਸਤਾ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਛੋਟੇ ਅਤੇ ਦਰਮਿਆਨੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ (1 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ) ਵਿਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਰਾਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ (ਇਕ ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ) ਵਿਚ ਤੇਜ਼ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ, ਲਾਈਟ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ, ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਅਤੇ ਮੋਨੋਰੇਲ ਦੀ ਮੰਗ ਮੁਤਾਬਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ

ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਜੋ ਦੂਜੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਗੇੜਿਆਂ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਲਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲ ਆਦਿ ਦੂਜੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਸਲ ਵਿਚ, ਛੋਟੇ

ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ 26,000 ਆਧੁਨਿਕ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਨੂੰ ਹਰੀ ਝੰਡੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਰ, ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਦਿਆਂ ਵੱਲ ਖ਼ਾਸ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ; ਸੇਵਾ ਦੀ ਮਾੜੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀਕਰਨ।

ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ

ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ, ਗੈਰ-ਯਕੀਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵਾਰੀ ਦੇ ਹਿਤ ਵਾਲੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਟਰੱਕ ਦੀ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਬੱਸ ਦੀ ਬਾਡੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਉੱਚਾਈ 1 ਮੀਟਰ ਦੇ ਲਗਭਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਸ 'ਤੇ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦਾ ਚੜ੍ਹਨਾ ਤੇ ਉੱਤਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਬਿਰਧਾਂ, ਔਰਤਾਂ ਅਤੇ ਅਪਾਹਜ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ। ਇਸ ਨਾਲ ਇਸ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦਾ ਅਕਸ ਖਰਾਬ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਬੱਸ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨਾ, ਪਹਿਲੀ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਹੋਰ ਕੋਈ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਉਹ ਹੀ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਸਖ਼ਤ ਆਲੋਚਨਾ ਇਸ ਦੀ ਅਨਿਯਮਤਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਗੇੜਿਆਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਮਾਂ ਸਾਰਣੀ ਜਾਰੀ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਇ ਉਲੰਘਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਤਕਲੀਫ਼ ਸ਼ਹਿਰੀ ਪੈਦੀ ਹੈ; ਜਦੋਂ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਰੱਦ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਜੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸੇਵਾ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਜਾਂ ਰੱਦ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਉਹ ਸਮਝਦਾਰੀ ਨਾਲ ਬਦਲਵਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ।

2006 ਵਿਚ ਡੀ ਆਈ ਐੱਮ ਟੀ ਐੱਸ ਲਿਮਿਟਡ ਵਲੋਂ ਬੀ ਆਰ ਟੀ 'ਤੇ ਕਰਵਾਏ ਯਾਤਰੀ ਸਰਵੇਖਣ ਵਿਚ ਇਹ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਇਆ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਬੇਰੋਕ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਆਰਾਮਦਾਇਕ, ਸੌਖੀ, ਭਰੋਸੇਮੰਦ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦ, ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ, ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ; ਜਿਸ ਦੇ ਚਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਚਾਲਕਾਂ ਦਾ ਵਤੀਰਾ ਸ਼ਾਲੀਨਤਾ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇ।

ਇਸ ਲਈ, ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਸਵੱਛਤਾ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ, ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ, ਨਿਯਮਤਤਾ, ਸੁਰੱਖਿਆ, ਯੋਗਤਾ, ਵਿਵਹਾਰ ਅਤੇ ਚਾਲਕ ਦਲ ਦੀ ਸਿਖਲਾਈ, ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ, ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਅਕਸ ਸੁਧਾਰਨ ਵਿਚ ਅਹਿਮ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਣਗੇ। ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਆਧੁਨਿਕ ਸਾਧਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਰੇਲ ਆਦਿ ਦੇ ਹਾਣ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨੀਵੇਂ ਫਰਸ਼ ਜਾਂ ਅਰਧ ਨੀਵੇਂ ਫਰਸ਼ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਅਕਸ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਤਾ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੰਮਲ ਬਦਲਾਅ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਆਮ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਵਾਤਾਨਕੂਲਿਤ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਅਤੇ ਕੰਟੈਨਰ ਕੈਰਿਜ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੋਪਹੀਆ ਜਿਹੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋਣਗੇ; ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕੀ ਭੀੜ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਆਮ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਅੰਤਰ ਸਬਸਿਡੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ।

ਵਿੱਤੀਕਰਨ

ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਘਾਟੇ ਵਿਚ ਚੱਲਦੀਆਂ ਹਨ; ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਪੂੰਜੀ ਅਤੇ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਸਬਸਿਡੀ, ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਸਮੇਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਪਿਆ; ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਨਿਮਨ ਵਿੱਤੀ ਵਾਜਬਤਾ ਅਤੇ ਸਬਸਿਡੀ ਸੀ ਜੋ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਵੱਸੋਂ ਬਾਹਰ ਦੀ ਗੱਲ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਤੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਜਨਤਾ ਦੀ ਮਾਲੀ ਹਾਲਤ ਦੇ ਚਲਦਿਆਂ ਘੱਟ ਕਿਰਾਏ

ਵਸੂਲਣਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਬੈਂਕੀਆਂ ਹੀ ਹੋਣ ਪਰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਵੀ ਹਨ ਜਿਥੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਬਸਿਡੀ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਅਸਲ ਵਿਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵੀ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ ਜਿਥੇ ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਸਾਂਝ (ਪੀ ਪੀ ਪੀ) ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਬੱਸ ਚਾਲਕਾਂ ਵਲੋਂ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਲੀਜ਼ ਬਦਲੇ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪੈਸਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਤੋਂ ਸਬਕ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਧੀਆ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦਾ ਸਵੈ-ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਲਈ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਤੀ ਵਿਹਾਰਕਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੁਧਾਰਾਂ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਜੋੜ ਦਿੱਤਾ।

- ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਇਕ ਨੋਡਲ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ।
- ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਅਤੇ ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਏਕੀਕਰਨ ਦੇ ਤਾਲਮੇਲ ਲਈ ਯੂ ਐੱਮ ਟੀ ਏ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ।
- ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਐੱਸ ਪੀ ਵੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ।
- ਚੌਰਾਹਿਆਂ, ਸਮਰਪਿਤ/ਨਿਸ਼ਾਨਦੇਹੀ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦੇਣੀ।
- ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਫੰਡ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ।
- ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਰਾਜਕੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਕਰਾਂ ਵਿਚ ਛੋਟ/ਭੁਗਤਾਨ।
- ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕਿਰਾਇਆਂ ਵਿਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਸਮੀਖਿਆ ਲਈ ਤੰਤਰ।
- ਇਸ਼ਤਿਹਾਰਬਾਜ਼ੀ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਅਮਲ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਲਈ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣਾ।
- ਆਵਾਜਾਈ ਮੁਖੀ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣਾ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਅਮਲ ਲਈ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਣਾ।
- ਆਈ ਟੀ ਐੱਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ

ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕੇਂਦਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ।

ਕੁਝ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਨਿੱਜੀ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ। ਫੀਸ ਅਤੇ ਸ਼ੁੱਧ ਲਾਗਤ ਰਿਆਇਤਾਂ ਨਾਲ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ; ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਸਾਰਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਨਿੱਜੀ ਚਾਲਕਾਂ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲੀ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ। ਨਾ ਤਾਂ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਵਧੀਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਚਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਸਹਿ-ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਕਿਉਂਕਿ ਜਨਤਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਚਲਦਿਆਂ ਕਿਰਾਇਆ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਘੱਟ ਕਿਰਾਏ ਨਾਲ ਇਕ ਮਾੜੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਹੀ ਚਲਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨਤੀਜਾ ਆਖਰ ਨੂੰ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਹੀ ਭੁਗਤਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦਾ ਜ਼ੋਖਮ ਚੁੱਕਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤਿ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ (ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ਮਾਡਲ)। ਇਸ ਮਾਡਲ ਤਹਿਤ ਇੱਛਤ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਰਮਾਨਾ ਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਬੱਸ ਡਿਪੂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੀਆਂ ਪੈਣਗੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਨਿੱਜੀ ਚਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਆਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ 5 ਤੋਂ 7 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਰਿਆਇਤੀ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਹ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਜ਼ਮੀਨ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਪੈਸਾ ਖਰਚਣਾ।

ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਦਾ ਵਿੱਤੀ ਪੱਖ ਵੀ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਵੇਗਾ।

ਜਨਤਕ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ-ਨੀਤੀ

ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ 12ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮੂਹ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਅੰਸ਼ਿਕ ਮਦਦ ਨਾਲ ਜਨਤਕ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ; ਜੋ ਹੇਠ

ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ :

- ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ ਜਾਰੀ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਅਨੁਸਾਰ 2 ਲੱਖ ਜਾਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ, ਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਰਾਜਧਾਨੀਆਂ ਵਿਚ ਸੰਗਠਿਤ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨੀ।

- 1 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ 51 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤਿ ਮਿਲੀਅਨ ਵਸੋਂ 20 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਦਾ ਵਾਧਾ।

- ਪ੍ਰਤਿ 10 ਮਿਲੀਅਨ ਵਸੋਂ ਪਿੱਛੇ 10 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਵਾਧਾ, 2 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ 3 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਅਰੰਭ। 12ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੌਰਾਨ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਿੱਤੀ ਤਰੱਕੀ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ਦਾ 25 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸੋਚੀ ਗਈ ਹੈ।

- ਮੌਜੂਦਾ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ (4 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ) ਵਿਚ ਪ੍ਰਤਿ ਸਾਲ 10 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ।

- 4 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸਮੂਹਾਂ ਵਿਚ ਉਪ-ਨਗਰੀ ਰੇਲ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ; ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਜਨਤਕ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ (ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ) ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਹਨ। ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 19 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਚਾਲਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਹੈ। ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ ਮੁੰਬਈ ਵਿਚ ਮੈਨੋਰੇਲ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕੋਚੀਕੋਡ, ਚੇਨੱਈ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਵਰਗੇ ਸ਼ਹਿਰ ਮੈਨੋਰੇਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ ਸੋਚ ਰਹੇ ਹਨ। 500 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਉੱਤੇ ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਨਿਰਮਾਣ ਅਧੀਨ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਚਾਲੂ ਵੀ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਖੇਤਰੀ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ

ਜਨਤਕ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਵੱਡੇ ਨਿਵੇਸ਼ ਤੋਂ ਪੂਰਾ ਫ਼ਾਇਦਾ ਚੁੱਕਣ ਲਈ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਾਸਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਸਹਿਯੋਗ ਦੇਣ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਵਿਆਪਕ ਸੜਕੀ ਜਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ

ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ, ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਵਾਉਣਾ, ਚਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਸੜਕ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸਿਖਲਾਈ, ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣਾ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਮੰਗ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਆਦਿ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਸੜਕੀ ਜਾਲ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ

ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਸੜਕੀ ਜਾਲ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਪੱਖ ਜਿਵੇਂ ਗਲੀਆਂ ਦਾ ਫਰਨੀਚਰ, ਚੌਰਾਹੇ, ਲਾਲ ਬੱਤੀਆਂ, ਗੋਲ ਚੱਕਰ, ਗੈਡ ਸੈਪਰੇਟਰ, ਦਰਿਆਵਾਂ, ਨਾਲਿਆਂ ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ 'ਤੇ ਪੁਲ, ਸੜਕ ਬਾਈਪਾਸ, ਟਰਮੀਨਲ, ਅੰਤਰ-ਮਾਡਲ ਤਬਦੀਲੀ ਬਿੰਦੂ, ਪਾਰਕਿੰਗ, ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ, ਬਾਈਸਾਈਕਲ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਪਹਿਲ ਸਕੀਮਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਸਾਰੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਾਹਨ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਸੰਚਾਲਨ ਲੋੜਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਆਉਣ-ਜਾਣ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਹੱਤਵ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਅੰਜਾਮ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ

ਆਪਣੀਆਂ ਪਟੜੀਆਂ ਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹਨ ਪਰ ਯਾਤਰੀ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਲਈ ਸੜਕੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵੀ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਲਾਂਘੇ ਪੱਖੋਂ, ਸੜਕੀ ਨੈੱਟਵਰਕ ਤੇ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜਨਤਕ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਭਵਿੱਖੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ

ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਭਵਿੱਖੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਅਪਡੇਟ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਈਧਣ ਪੂਰਤੀ, ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਢੁਕਵੇਂ ਨਿਯਮਨ ਕਦਮਾਂ ਲਈ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਵਿਚ ਲਚਕੀਲਾਪਨ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਸਾਂਝੇ ਉਪਕ੍ਰਮਾਂ ਅਤੇ ਸਾਂਝੇ ਦੇ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਜੋ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਣਗੇ, ਰਾਹੀਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯੋਗ ਰਿਆਇਤਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਦੇਵੇਂ ਹੋਣਗੇ ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਸਥਾਪਿਤ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰ ਸਕਣ। ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ੀ

ਸਥਾਪਤ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਬਿਹਤਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉੱਭਰ ਰਹੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ੀ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰੇਗੀ।

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ

ਜਨਤਕ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਜਾਲ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਸਿਰਫ਼ ਪਹਿਲਾ ਕਦਮ ਹੈ; ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਦੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਦਮ ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਏਕੀਕਰਨ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਹਨ।

ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਏਕੀਕਰਨ

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਮੁੱਢੋਂ ਹੀ ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਵਾਲੀ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਅਨੇਕ ਲਾਂਘੇ ਹਨ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਮੰਗ ਕੁਝ ਸੌ ਫੇਰਿਆਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ ਕਈ ਹਜ਼ਾਰ ਗੋੜਿਆਂ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ, ਮਿਨੀ ਬੱਸ ਤੋਂ ਮਿੱਡੀ ਅਤੇ ਮੈਕਸੀ ਬੱਸ ਅਤੇ ਅਖੀਰ ਨੂੰ ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਤਰੀਕੇ, ਹਰੇਕ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਲਾਂਘਿਆਂ ਨੂੰ ਉੱਚ ਲਾਗਤ, ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੀ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਕ ਬੱਸ ਸਾਰੇ ਲਾਂਘਿਆਂ 'ਤੇ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ਇਕ ਵਾਜਬ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਚੁਣੇ ਗਏ ਵਿਕਲਪ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਮੰਗ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਹੋਵੇ। ਕਿਸੇ ਲਾਂਘੇ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ; ਅਜਿਹਾ ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਘੱਟ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਵਿੱਤੀ ਵਿਹਾਰਕਤਾ ਵਾਲਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਪਹੁੰਚ ਵਿਚ ਅਤੇ ਸਥਾਈ ਹੋਵੇਗਾ।

ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸਪਰ ਬਦਲੀ ਵਾਲੇ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਵਾਹਨ ਬਦਲਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ, ਯਾਤਰੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਬਦਲਣਾ ਪਸੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਹ ਕਸ਼ਟਦਾਇਕ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਗੁਆਉਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਸਪਰ ਬਦਲੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਤਮ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਕੁਸ਼ਲ ਪ੍ਰਸਪਰ ਬਦਲੀ ਵਾਲੇ ਬਿੰਦੂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਕੇ ਅਰਾਮਦਾਇਕ ਬਣਾਇਆ



ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਬੀ ਆਰ ਟੀ



ਦਿੱਲੀ ਮੈਟਰੋ



ਮੁੰਬਈ ਉੱਪ-ਨਗਰੀ ਰੇਲ



ਮੁੰਬਈ ਮੋਨੋ ਰੇਲ

ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇ। ਸਾਰੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਲਈ ਇਕ ਹੀ ਟਿਕਟ, ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਸੇਵਾ ਸਮਾਂ ਸਾਰਣੀ ਅਤੇ ਸੰਪਰਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਾਸਤੇ ਸੌਖੀ ਉਪਲਬਧ ਜਾਣਕਾਰੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਬਚਾਵੇਗੀ। ਅਸਲ ਵਿਚ, ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸਾਰੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਵਾਸਤੇ ਇਕ ਪ੍ਰਸਪਰ ਬਦਲੀ ਦੇ ਬਿੰਦੂ ਤਕ ਸੀਮਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਗ੍ਰਿਡ ਪੈਟਰਨ ਵਿਚ ਅਜਿਹੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਫੈਲੀ ਹੋਵੇ। ਸਾਰੇ ਸਾਧਨਾਂ, ਨਿੱਜੀ, ਐੱਨ ਐੱਮ ਟੀ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਰੰਤਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿਚ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਪਰ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਔਖਾ ਤੇ ਅਹਿਮ ਪੱਖ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ/ਸਟਾਪ ਤੇ ਸਾਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਾਸਤਵਿਕ ਏਕੀਕਰਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਸੋਚ ਦੇ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਬਹੁ-ਮਾਡਲ ਰੂਪ ਹੋ ਨਿਬੜੇਗਾ। ਜੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅੰਗਾਂ ਨੂੰ ਆਜ਼ਾਦਾਨਾ ਤੌਰ ਤੇ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਭੌਤਿਕ ਏਕੀਕਰਨ ਬਾਰੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਇਹ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂਕਾਰ ਪੱਖੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਤਾਲਮੇਲ ਲਈ ਸੰਸਥਾਗਤ ਏਕੀਕਰਨ ਦਾ ਮਹੱਤਵ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਜੰਸੀਆਂ ਵਲੋਂ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਪ੍ਰਥਾ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਏਕੀਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਤੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਆਰਾਮਦਾਇਕ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਫ਼ਾਇਦੇਮੰਦ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਪ੍ਰਸਪਰ ਬਦਲੀ ਵਾਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਅਜਿਹੀਆਂ ਬਦਲੀਆਂ ਨੂੰ ਸੌਖਾ ਅਤੇ ਨਿਰੰਤਰ ਬਣਾ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਇਕ ਅੰਤਰ-ਮਾਡਲ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਸ਼ਹਿਰੀ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਹਾਲਾਤ ਵਿਚ ਹਵਾਈ, ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ

ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੁਆਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ, ਮੁੱਖ ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਿਥੇ ਮੁਸਾਫਰ ਦਿਨ-ਭਰ ਲਈ ਆਪਣੀ ਕਾਰ ਛੱਡ ਕੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਜਾਣ ਲਈ ਰੇਲ ਜਾਂ ਬੱਸ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦਹ ਪੂਰੇ ਸ਼ਹਿਰ 'ਚ ਪਹਿਲੇ ਤੋਂ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਤਕ ਸੰਪਰਕ

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਦਿਲ-ਖਿੱਚਵਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਹ ਪੂਰੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਨੂੰ ਯਕੀਨ ਦੁਆਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੀ ਯਾਤਰਾ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਰਾਹੀਂ ਪੂਰੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਲਾਂਘੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਹੱਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਐੱਮ ਆਰ ਟੀ ਤਰੀਕੇ ਭਾਵੇਂ ਸੜਕ ਜਾਂ ਰੇਲ ਆਧਾਰਤ ਹੋਣ, ਦਰਾਂ ਤਕ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ। ਦੂਜੇ ਤਰੀਕੇ, ਜਿਵੇਂ ਪੈਦਲ, ਸਾਈਕਲ, ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ - ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੋਪਹੀਆ - ਟੈਪੂ ਅਤੇ ਆਟੋ ਆਦਿ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਤਕ ਸੌਖੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਹੁੰਚ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਤੋਂ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਤਕ ਸੰਪਰਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਹਿਲੇ ਤੇ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰ ਭਰ ਵਿਚ ਫੈਲਾਅ ਦੇਵੇਗੀ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਬਹੁਗਾਂ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇਗੀ। ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਪਸੰਦੀਦਾ ਸੇਵਾ ਬਣਾਉਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕਤਾ ਵਿਚ ਵੀ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ।

ਐੱਸ ਪੀ ਵੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨਾ

ਚੰਗੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸ ਅਤੇ ਐੱਮ ਆਰ ਟੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਕਲਾ ਕੌਸ਼ਲ ਵਾਲੀ ਇਕ ਟੀਮ ਦੀ

ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ, ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ, ਚੁਸਤ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਕਿਰਾਏ ਤੈਅ ਕਰਨ, ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਅਤੇ ਲਾਗਤ ਲਾਭ ਮੁੱਲਕਣ ਵਿਚ ਮੁਹਾਰਤ ਰੱਖਦੀ ਹੋਵੇ। ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਮੰਦ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂਕਾਰ ਪੱਖੀ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀਆਂ ਆਸ਼ਾਵਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਦੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰੇ। ਇਹ ਸੇਵਾ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਵੇ। ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਕਲਾ ਕੌਸ਼ਲ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ ਆਧਾਰਿਤ ਅੰਤਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਨੁਭਵ ਹੈ। ਪਰ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਅੰਤਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਗਤੀ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਸੇਵਾ ਦਾ ਸਮਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਨੂੰ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲੀ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਵਿਹਾਰਕਤਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੰਤਵੀ ਵਾਹਨ ਵੱਡੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੋਣਗੇ।

ਟਿੱਪਣੀਆਂ

ਸੜਕੀ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਾ ਕੇ ਭੀੜ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਤਜਰਬਾ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭੀੜ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਮਗਰੋਂ ਫਿਰ ਪਰਤ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਭੀੜ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਕ ਕੁਸ਼ਲ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ, ਜੋ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸੇਵਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਭੀੜ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ। ਪਰ, ਭੀੜ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣ ਲਈ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣਯੋਗ ਸ਼ਹਿਰ ਹੋਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਸਥਾਨ, ਭਾਰਤ ਦਾ ਸਾਬਕਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਤਕਨੀਕੀ ਸਲਾਹਕਾਰ ਰਹਿ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।)

e-mail :bisngal@yahoo.com

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਅਤੇ ਵੰਗਾਰਾਂ

 ਅਸ਼ੋਕ ਕੇ ਸਰਕਾਰ

ਭਾਮਿਕਾ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸੜਕੀ ਸਾਧਨ ਦਿਹਾਤੀ ਵਸੋਂ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ, ਸਮਾਜਿਕ ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਮਿਆਰ ਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅੰਗ ਹਨ। ਇਸ ਦੀ ਘਾਟ ਨਾਲ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਸਭਿਆਚਾਰਕ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸੰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕਮੀ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਉੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਮੌਕੇ ਵੀ ਸੀਮਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਭਾਰਤ 6 ਲੱਖ ਪਿੰਡਾਂ ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਾਲਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਦੇਸ਼ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਭੂਗੋਲਿਕ ਅਤੇ ਮੌਸਮੀ ਸਥਿਤੀਆਂ ਇਕ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਪਾਕਿਸਤਾਨ, ਚੀਨ, ਨੇਪਾਲ, ਭੂਟਾਨ, ਬੰਗਲਾਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਮਿਆਂਮਾਰ ਨਾਲ ਲੰਮੀ ਸਰਹੱਦ ਸਾਂਝੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰ, ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ, ਪੱਛਮ ਅਤੇ ਦੱਖਣ-ਪੱਛਮੀ ਹਲਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪਹਾੜ ਹਨ। ਰਾਜਸਥਾਨ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿਚ ਵੱਡਾ ਮਾਰੂਥਲ ਦਾ ਇਲਾਕਾ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਲਕਾ ਸਮੁੰਦਰ ਕੰਢੇ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਕਈ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਜਿੱਥੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਖਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਕਈ ਹੋਰ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਵਰਖਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੌਸਮ ਅਤੇ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਇੰਨੀ ਵਿਆਪਕ ਵੰਨ-ਸੁਵੰਨਤਾ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਇਕ ਵੱਡੀ ਚੁਨੌਤੀ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਵਿਕਾਸ ਯੋਜਨਾਵਾਂ

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸੜਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਹੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਾਗਪੁਰ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਸੜਕ ਵਿਕਾਸ ਯੋਜਨਾ (1943-61) ਵਿਚ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਸੜਕ ਸੰਬੰਧੀ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੀਰਘਕਾਲੀ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਖਦਿਆਂ

ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸੜਕੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਅਮਲੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਦਿਆਂ ਇਸ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹਰਾਹਾਂ (ਐੱਨ ਐੱਚ), ਰਾਜ ਸ਼ਾਹਰਾਹਾਂ (ਐੱਸ ਐੱਚ), ਮੁੱਖ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਸੜਕਾਂ (ਐੱਮ ਡੀ ਆਰ), ਹੋਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਸੜਕਾਂ (ਓ ਡੀ ਆਰ) ਅਤੇ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ (ਵੀ ਆਰ) ਵਿਚ ਵੰਡ ਦਿਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਦੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਸੰਘਣਾਪਨ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਕਰਦਿਆਂ ਸੜਕੀ ਵਿਕਾਸ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਸੜਕੀ ਜਾਲ ਲਗਭਗ 4.6 ਮਿਲੀਅਨ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ 2.6 ਮਿਲੀਅਨ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੜਕਾਂ ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ 'ਚ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਤਾਜ਼ਾ ਸੜਕੀ ਵਿਕਾਸ ਯੋਜਨਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ 2021 ਵਿਚ 100 ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਸਭ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਤੰਤਰ ਰਾਹੀਂ ਜੋੜਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਰੱਖਦਿਆਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾਂ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਉਸਾਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਹੈ।

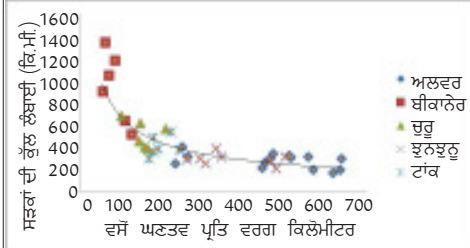
ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ

ਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕੀ ਸਕੀਮਾਂ ਨੂੰ ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਦੇਣ ਵਿਚ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਭਾਰਤ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਤੋਂ ਹੀ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ 'ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਲੋੜਾਂ ਬਾਰੇ ਸਕੀਮ' (ਐੱਮ ਐੱਨ ਪੀ), 'ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਦਿਹਾਤੀ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਸਕੀਮ' (ਐੱਨ ਆਰ ਈ ਪੀ), 'ਦਿਹਾਤੀ ਭੂਮੀਹੀਣ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਜ਼ਾਮਨੀ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ' (ਆਰ ਐੱਲ ਈ ਜੀ ਪੀ) ਅਤੇ 'ਜਵਾਹਰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਯੋਜਨਾ' (ਜੇ ਆਰ ਵਾਈ) ਜਿਹੇ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕੀ ਸਕੀਮਾਂ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ

ਰੱਖਦਿਆਂ ਕਿ ਦਿਹਾਤੀ ਜੀਵਨ ਦੇ ਮਿਆਰ ਨੂੰ ਉੱਚਾ ਚੁੱਕਣ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਦੀ ਬਹੁਤ ਅਹਿਮ ਭੂਮਿਕਾ ਹੈ, ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤਕ ਸੰਪਰਕ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸੰਨ 2000 ਵਿਚ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਦੇਸ਼ ਦੀ 40 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦੇ ਲਗਭਗ ਵਸੋਂ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਵਾਂਝੀ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਦੇ ਮਾੜੇ ਪੱਧਰ ਕਾਰਨ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਸਨ (ਸਰਕਾਰ ਈ ਟੀ ਏ ਐੱਲ)। ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਸੁਧਾਰਨ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਾਲ 2000 ਵਿਚ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ (ਪੀ ਐੱਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ) ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੀਤੀ। ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਬਜਟ ਵਿਚ ਮਦਦ ਲੈਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਸਕੀਮ ਵਿਚ ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਅਨ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਬੈਂਕ ਆਦਿ ਵਲੋਂ ਵੀ ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਨੂੰ ਮੈਦਾਨੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ 1000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਪਹਾੜੀ ਮਾਰੂਥਨ ਅਤੇ ਕਬਾਇਲੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ 500 ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਸਾਲ 2003 ਦੇ ਅੰਤ ਤਕ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ (ਆਲ ਵੈਦਰ) (3.75 ਮੀ. ਚੌੜੀ, ਸਿੰਗਲ ਲੇਨ) ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਅਗਲਾ ਕਦਮ 500 ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਮੈਦਾਨੀ ਅਤੇ 200 ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਪਹਾੜੀ, ਮਾਰੂਥਲ ਅਤੇ ਕਬਾਇਲੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ 2007 ਦੇ ਅੰਤ ਤਕ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵਾਂਝੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਵੀ ਨਵਾਂ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ

ਆਈ ਡੀ ਏ ਦੇ ਮਾਨਕਾਂ ਤਹਿਤ ਦਿਹਾਤੀ ਪਹੁੰਚ ਸੰਕੇਤਕਾਂ ਨੂੰ ਭਾਗ ਇਕ (ਈ ਕਿਊ 1) ਵਿਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
 ਆਰ ਏ ਆਈ (ਆਈ ਡੀ ਏ) = $\frac{\text{ਸਾਰੀਆਂ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ 2 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅੰਦਰ ਵਸਦੇ ਲੋਕ}}{\text{ਬਲਾਕ ਦੀ ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ}} \times 100$
 ਮੈਦਾਨੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ (ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ) ਦੇ ਮਾਨਕਾਂ ਤਹਿਤ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕ ਪਹੁੰਚ ਆਰ ਏ ਆਈ ਨੂੰ ਭਾਗ (ਈ ਕਿਊ 2) ਵਿਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
 ਆਰ ਏ ਆਈ (ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ) = $\frac{\text{ਸਾਰੀਆਂ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਅੱਧੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅੰਦਰ ਵਸਦੇ ਲੋਕ}}{\text{ਬਲਾਕ ਦੀ ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ}} \times 100$
 ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਅਤੇ ਮਾਰੂਥਲੀ ਹਲਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ (ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ) ਮਾਨਕ ਦੇ ਆਈ ਮੁਤਾਬਿਕ ਸੜਕੀ ਪਹੁੰਚ ਸੰਕੇਤਕਾਂ ਨੂੰ ਭਾਗ 3 (ਈ ਕਿਊ 3) ਰਾਹੀਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
 ਆਰ ਏ ਆਈ (ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ) = $\frac{\text{ਸਾਰੀਆਂ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਡੇਢ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅੰਦਰ ਵਸਦੇ ਲੋਕ}}{\text{ਬਲਾਕ ਦੀ ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ}} \times 100$
 ਪਹਾੜੀ ਅਤੇ ਮਾਰੂਥਲ ਹਲਕੇ ਵਿਚ

ਚਿੱਤਰ-1: ਵਸੋਂ ਘਣਤਵ ਤੇ ਕੁੱਲ ਸੜਕੀ ਲੰਬਾਈ 'ਚ ਸੰਬੰਧ



ਤਾਲਿਕਾ-1 : ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਆਰ ਏ ਆਈ (ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਿਚ)

| ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ | ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ | ਆਰ ਏ ਆਈ (ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ) | | |
|---------|------------------|-------------------------|----------------------------|----------|
| | ਉਸਾਰੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ | ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ ਦੇ ਨਾਲ | ਪੀ ਐਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ | ਫਰਕ |
| ਅਲਵਰ | 676.5 | 63.73284 | 44.59091 | 19.14193 |
| ਝੁਨਝੁਨੂ | 499.1 | 64.42531 | 48.21902 | 16.20629 |
| ਟਾਂਕ | 459.3 | 57.58115 | 40.30879 | 17.27235 |
| ਚੂਰੂ | 543.4 | 56.38355 | 38.56386 | 17.81969 |
| ਬੀਕਾਨੇਰ | 584.2 | 53.38355 | 39.83894 | 13.54461 |

ਤਾਲਿਕਾ-2 : ਅਲਵਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਹੇਠਲੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਰਾਹੀਂ ਜੁੜੇ ਪਿੰਡਾਂ ਤਕ ਸਿਹਤ ਸੰਪਾਲ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਪੱਧਰ

| ਪਿੰਡ | | ਵਾਸਲਾ | ਸੜਕ ਦੀ ਕਸਮ | ਸੜਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ | ਸਫਰ ਦਾ ਸਮਾਂ | ਸਫਰ ਦੀ ਲਾਗਤ | ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਪੱਧਰ |
|---------------|------|-------|------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| ਅਦਿੰਦ | ਵਜ਼ਨ | 0.27 | 0.20 | 0.15 | 0.30 | 0.08 | 3.36 |
| | ਅੰਕ | 3.36 | 3.36 | 3.36 | 3.0 | 4.79 | |
| ਭੀਮਸਿੰਘਪੁਰਾ | ਵਜ਼ਨ | 0.16 | 0.27 | 0.14 | 0.25 | 0.18 | 3.03 |
| | ਅੰਕ | 2.08 | 3.15 | 3.15 | 3.0 | 3.69 | |
| ਚਾਵੰਡੀ | ਵਜ਼ਨ | 0.16 | 0.23 | 0.27 | 0.16 | 0.18 | 3.29 |
| | ਅੰਕ | 2.0 | 3.86 | 4.5 | 1.86 | 3.14 | |
| ਦੌਲਤਸਿੰਘਪੁਰਾ | ਵਜ਼ਨ | 0.17 | 0.22 | 0.23 | 0.15 | 0.23 | 3.27 |
| | ਅੰਕ | 2.8 | 3.7 | 3.8 | 2.2 | 3.4 | |
| ਦਾਨੀ ਚੰਦਾਸਵਲੀ | ਵਜ਼ਨ | 0.19 | 0.25 | 0.25 | 0.19 | 0.12 | 3.69 |
| | ਅੰਕ | 3.0 | 5.0 | 5.0 | 2.0 | 2.0 | |
| ਕੂਟੀਨਾ | ਵਜ਼ਨ | 0.16 | 0.23 | 0.15 | 0.23 | 0.23 | 3.68 |
| | ਅੰਕ | 3.5 | 4.0 | 3.8 | 3.0 | 4.1 | |
| ਮਹਿਤਾਵਾਸ | ਵਜ਼ਨ | 0.14 | 0.26 | 0.29 | 0.17 | 0.14 | 3.28 |
| | ਅੰਕ | 2.0 | 4.0 | 3.83 | 3.0 | 2.43 | |

ਐੱਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨਾਲ ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਇਜ਼ੇ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਨ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ।

ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ

ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਨੇ ਕਿਸੇ ਹਲਕੇ ਵਿਚ ਸਮੁੱਚੀ ਪਹੁੰਚ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿਹਾਤੀ ਪਹੁੰਚ ਮਾਪਦੰਡ (ਆਰ ਏ ਆਈ) ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਮਾਪਦੰਡ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਆਰ ਏ ਆਈ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਕੁੱਲ ਦਿਹਾਤੀ ਵਸੋਂ ਵੱਲ ਪੱਕੀ ਸੜਕ ਦੇ 2 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਸਦੇ ਦਿਹਾਤੀ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਔਸਤ ਹੈ। ਪੀ ਐੱਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ ਸੇਧਾਂ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਸੰਪਰਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕੇ ਦੇ 500 ਮੀਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰ (ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ 1.5 ਮੀਟਰ) ਦੀ ਵਿੱਥ 'ਤੇ ਪੱਕੀ ਸੜਕ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਫਾਰਮੂਲਿਆਂ ਨੂੰ 1,2,3 ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਰਾਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੇ ਪੰਜ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਅਲਵਰ, ਝੁਨਝੁਨੂ, ਟਾਂਕ, ਚੂਰੂ ਅਤੇ ਬੀਕਾਨੇਰ ਵਿਚ ਕਰਵਾਏ ਸਰਵੇਖਣ ਰਾਹੀਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ (ਤਾਲਿਕਾ-1) ਦੇ ਉਸਾਰੀ ਉਪਰੰਤ ਸੜਕੀ ਪਹੁੰਚ 14 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵਧ ਕੇ 19 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਅਲਵਰ ਵਿਚ ਸਥਿਤੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੁਧਰੀ ਹੈ। ਅਲਵਰ ਦਾ ਵਸੋਂ ਸੰਘਣਾਪਨ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਜ਼ਿੰਨਾ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਘਣਤਵ ਹੋਵੇਗਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੀ ਲੋਕ ਨੇੜੇ-ਨੇੜੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹੀਆਂ ਹੀ ਘੱਟ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਵੀ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਸੋਂ ਸੰਘਣਾਪਨ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਦਾ ਸੜਕੀ ਜਾਲ

ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਸੰਪਰਕ ਦੇ ਯੋਗ ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ ਦੇ 51 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਨੂੰ ਮਾਰਚ 2013 ਤਕ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਵਿਚ ਬਣੀਆਂ ਕੁੱਝ ਸੜਕਾਂ ਹੁਣ 12 ਸਾਲ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਪਹਿਲੇ 5 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਆਦਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਠੇਕੇਦਾਰ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਬੋਝ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਮਲੀ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਮਾੜੀ

ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁੱਝ ਸੜਕੀ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਆਵਾਜਾਈ ਕਿਆਸੇ ਗਏ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਉਪਰ ਚਲੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗਾਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉੱਚਾ ਚੁੱਕਣ ਤਹਿਤ ਪੱਕੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ 5.5 ਮੀਟਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ-2 ਦਾ ਨਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਕੇਵਲ ਪੀ ਐੱਮ ਜੀ ਐੱਸ ਵਾਈ-1 ਤਹਿਤ ਬਣੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਹੀ ਇਸ ਸਕੀਮ ਹੇਠ ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੀ

| ਤਾਲਿਕਾ-3: : ਅਧਿਐਨ ਹੇਠਲੇ ਅਲਵਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਵਿਚਲੇ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਨਾਲ ਨਾ ਜੁੜੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਸਿਹਤ ਸੰਭਾਲ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਪੱਧਰ | | | | | | | |
|--|------|-------|------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| ਪਿੰਡ | | ਫਾਸਲਾ | ਸੜਕ ਦੀ ਕਸਮ | ਸੜਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ | ਸਫਰ ਦਾ ਸਮਾਂ | ਸਫਰ ਦੀ ਲਾਗਤ | ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਪੱਧਰ |
| ਬਟਾਨਾ | ਵਜ਼ਨ | 0.15 | 0.21 | 0.26 | 0.21 | 0.17 | 1.42 |
| | ਅੰਕ | 1.6 | 2.0 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | |
| ਡਾਨੀ ਬਿਡਲਾਵਾਲੀ | ਵਜ਼ਨ | 0.21 | 0.22 | 0.22 | 0.21 | 0.14 | 1.78 |
| | ਅੰਕ | 2.0 | 1.0 | 1.0 | 2.0 | 3.6 | |
| ਕੁੰਦਨਸਿੰਘਪੁਰਾ | ਵਜ਼ਨ | 0.20 | 0.25 | 0.24 | 0.19 | 0.12 | 1.97 |
| | ਅੰਕ | 2.0 | 1.0 | 2.0 | 2.0 | 3.8 | |
| ਪ੍ਰਤਾਪਪੁਰ | ਵਜ਼ਨ | 0.20 | 0.20 | 0.19 | 0.21 | 0.20 | 2.14 |
| | ਅੰਕ | 2.0 | 1.56 | 2.0 | 2.33 | 2.78 | |
| ਸਪੇਰਾ ਬਸਤੀ | ਵਜ਼ਨ | 0.21 | 0.21 | 0.21 | 0.21 | 0.16 | 1.32 |
| | ਅੰਕ | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 3.0 | |
| ਉਮਰਾਓਗੜ੍ਹ | ਵਜ਼ਨ | 0.29 | 0.23 | 0.23 | 0.15 | 0.10 | 2.54 |
| | ਅੰਕ | 2.0 | 3.6 | 3.6 | 1.2 | 1.2 | |

ਵੱਡਾ ਸੀ। ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਤਾਲਿਕਾ ਇਸ ਤੁਲਨਾ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ।

1980 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨੂੰ ਕਿ ਢੁੱਕਵੀਂ ਪੱਕੀ ਸੜਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚ ਬਣਾਏਗੀ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਿਕਾਸ ਹੋਵੇਗਾ, ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਦਹਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਇਹ ਕਹਿੰਦਿਆਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਧਿਆਨ ਸਮੁਦਾਇਆਂ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਪਰਿਵਾਰਿਕ ਇਕਾਈਆਂ ਦੀਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਲੋੜਾਂ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਤਨਜ਼ਾਨੀਆ, ਫਿਲੀਪੀਨਸ, ਬੰਗਲਾਦੇਸ਼, ਮਲਾਵੀ, ਭਾਰਤ, ਨੇਪਾਲ ਅਤੇ ਸ਼ਿੰਬਾਬਵੇ ਜਿਹੇ ਰਾਸ਼ਟਰਾਂ ਵਿਚ ਸੰਗਠਿਤ ਦਿਹਾਤੀ ਪਹੁੰਚ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ (ਆਈ ਆਰ ਏ ਪੀ) ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੇ ਅਲਵਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਵਿਚ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੇਂਡੂ ਇਲਾਕਿਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਕਿਸੇ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਵਿਚ ਸਿਹਤ-ਸੰਭਾਲ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਫਾਸਲਾ, ਸੜਕ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਸੜਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ, ਸਫਰ ਦਾ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਸਫਰ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ। ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ ਪੰਜ ਵਿਚੋਂ 3.03 ਤੋਂ 3.69 (ਤਾਲਿਕਾ-2) ਅੰਕ ਮਿਲੇ ਜਦ ਕਿ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ 1.42 ਤੋਂ

2.54 ਅੰਕ ਮਿਲੇ (ਤਾਲਿਕਾ-3)।

ਮੁੱਦੇ ਅਤੇ ਚੁਨੌਤੀਆਂ

ਭਾਵੇਂ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਰਾਹੀਂ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਪਹੁੰਚ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸੁਧਰੀ ਹੈ। ਪੂਰਨ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜੇ ਕਾਫੀ ਮਿਹਨਤ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਕੁਝ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖਤ ਹਨ :

- ਵੱਸੋਂ ਆਧਾਰੀ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਦੇਣ ਦਾ ਫਾਰਮੂਲਾ ਘੱਟ ਵੱਸੋਂ ਵਾਲੇ ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ, ਮੰਗ ਅਧਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

- ਸੜਕ ਉਸਾਰੀ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਨਹੀਂ ਵੀ ਬਣਾ ਸਕਦੀ। ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਯਮ ਕਿ ਪਿੰਡ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਪਹੁੰਚ ਹੇਠ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇ ਇਹ ਮੈਦਾਨੀ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਅੱਧਾ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਅਤੇ ਪਹਾੜੀ/ ਮਾਰੂਥਲ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਡੇਢ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਥਿਤ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਵੀ ਦੇ ਸਕਦਾ।

- ਕੁਝ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਆਵਾਜਾਈ ਬਹੁਤ ਹੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਐੱਮ ਡੀ ਆਰ ਜਾਂ ਐੱਸ ਐੱਚ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇਣ ਨਾਲ ਘੱਟ ਮਾਲੀ ਸੰਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਦੇਣ ਵਿਚ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ।

- ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਲਈ

ਆਰਥਿਕ ਮਦਦ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਪਰ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਮਾਲੀ ਤੰਗੀ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਕੀਤੇ ਜਾਣਾ ਇਕ ਚੁਨੌਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਇਕ ਢੁੱਕਵਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸਿਲਸਿਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਕਈ ਦਰਿਆਵਾਂ ਅਤੇ ਝਰਨਿਆਂ ਆਦਿ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਕਾਰਨ ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਦੇਣਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਅਤੇ ਖਰਚੀਲਾ ਕੰਮ ਹੈ।

- ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਤਹਿਤ ਉੱਚ-ਮਿਆਰੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨਾਲ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਣੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੜਕੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸਿੱਟਾ

ਸੰਨ 2000 ਵਿਚ ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਗ੍ਰਾਮ ਸੜਕ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਰੰਭ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਦਿਹਾਤੀ ਸੜਕਾਂ ਵੱਲ ਬਣਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਤੈਅਸੂਦਾ ਟੀਚਾ ਹਾਸਲ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਚੋਖਾ ਸੁਧਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਈ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਇਹ ਸੁਧਾਰ ਲਗਾਤਾਰ ਇਕਸਾਰਤਾ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਨਵੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਜਿਹੇ ਕਈ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਣਾ ਬਾਕੀ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਫੌਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਉਸਾਰੀ ਲਈ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਅਸਾਸਿਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸਿਲਸਿਲਾ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਰ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਵੱਸਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਸੰਪਰਕ ਦੇਣ ਲਈ ਸੜਕੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਸੀਨੀਅਰ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਅਤੇ ਬੀ.ਆਈ.ਟੀ.ਐੱਸ. ਪਿਲਾਈ ਦਾ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਵੀ ਹੈ।)

e-mail : aksarkar@pilani.bits-pilani.ac.in

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ : ਵੱਡੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ

 ਸ਼ਿਸ਼ਿਰ ਸਿਨਹਾ

ਤੁਹਾਡੇ ਵਿਚੋਂ ਕਈ ਇਸ ਆਮ ਕਥਨ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣਗੇ ਕਿ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਹੁਣ ਐਸੋ-ਆਰਾਮ ਦੀ ਵਸਤੂ ਨਹੀਂ ਰਹੀ, ਪਰ ਇਸ ਕਥਨ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜਤਾ ਮੌਜੂਦਾ ਅੰਕੜੇ ਕਰਦੇ ਨਹੀਂ ਦਿਸਦੇ। ਸਵਾ ਅਰਥ ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਾਲੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਜਨਵਰੀ ਤੋਂ ਅਗਸਤ 2015 ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਐਸਤਨ 56 ਲੱਖ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਹੀ ਹਰ ਮਹੀਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਘਰੇਲੂ ਹਵਾਈ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਸੰਖਿਆ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਅੱਧੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰ ਬਾਰ-ਬਾਰ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਅਸਲੀਅਤ ਵਿਚ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਵਸੋਂ ਦਾ 1 ਤੋਂ 2 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ ਹੀ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਹੋਰ ਜਾਇਜ਼ੇ ਮੁਤਾਬਕ 2011 ਦੀ ਮਰਦਮਸ਼ੁਮਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਨਗਰ-ਪਾਲਿਕਾ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਫ਼ਾਉਂਟੀ-ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਟਾਊਨ ਏਰੀਆ ਆਦਿ ਸਮੇਤ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 4041 ਸ਼ਹਿਰ ਹਨ ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੇਵਲ 78 ਹੀ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ 78 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਵੀ 90 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਚੋਟੀ ਦੇ 20 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਹੈ। ਭਾਵ ਕਿ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਇਲਾਕਾ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਸੱਖਣਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਇਹ ਵੀ ਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਐਸੋ-ਆਰਾਮ ਤੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਾਧਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨੂੰ ਅਜੇ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਸਾਧਨ ਹੋਣ ਵਿਚ ਦੇਰ ਹੈ। ਸਮੱਸਿਆ ਅਤੇ ਹੱਲ ਵਿਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਆਓ ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਵੇਖੀਏ।

ਯਾਤਰੀ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ

ਇਸ ਸਮੇਂ 10 ਤੈਅਸ਼ੁਦਾ ਯਾਤਰੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਸਰਕਾਰੀ

ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ (ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਐਕਸਪ੍ਰੈੱਸ ਅਤੇ ਅਲਾਇੰਸ ਏਅਰ ਸਮੇਤ) ਅਤੇ ਨੌਂ ਨਿੱਜੀ ਕੰਪਨੀਆਂ, ਇੰਡੀਗੋ, ਜੈੱਟ ਏਅਰਵੇਜ਼ (ਜੈੱਟ ਲਾਇਟ ਸਮੇਤ), ਸਪਾਈਸ ਜੈੱਟ, ਗੋ-ਏਅਰ ਏਸ਼ੀਆ, ਵਿਸਤਰਾ, ਏਅਰ ਕੋਸਟਾ, ਏਅਰ ਪੈਗਾਸਸ ਅਤੇ ਟੂ-ਜੈੱਟ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਕੁੱਲ 417 ਹਵਾਈ-ਜਹਾਜ਼ ਹਨ। ਚੀਨ ਦੀ 2400 ਅਤੇ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਜਿਹੇ ਛੋਟੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ 200 ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ।

ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ 2 ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਪੂਰਨ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਮੂਲ ਸੇਵਾ। ਪੂਰਨ ਸੇਵਾ ਵਿਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ, ਅਖਬਾਰ ਅਤੇ ਮੰਗਣ 'ਤੇ ਕੰਬਲ, ਸਿਰਹਾਣਾ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਅੰਦਰ ਮੁਫਤ ਖਾਣਾ ਆਦਿ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਏਅਰ-ਇੰਡੀਆ, ਜੈੱਟ ਏਅਰਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਵਿਸਤਰਾ ਇਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇੰਡੀਗੋ, ਸਪਾਈਸ ਜੈੱਟ, ਏਅਰ-ਏਸ਼ੀਆ ਅਤੇ ਗੋ-ਏਅਰ ਮੂਲ ਸਫ਼ਰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੋਈ ਸਹੂਲਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀਆਂ, ਸਗੋਂ ਕੁਝ ਸਹੂਲਤਾਂ ਬਦਲੇ ਵਾਧੂ ਪੈਸੇ ਵੀ ਲੈਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸਾਧਾਰਨ ਰੂਪ ਵਿਚ ਦੇਖਦਿਆਂ ਇੱਝ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਮੂਲ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਟਿਕਟ ਸਸਤੇ ਹੋਣਗੇ ਪਰ ਕਈ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਤਿਉਹਾਰਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਿਕਟ ਮਹਿੰਗੇ ਵਿਕਦੇ ਹਨ।

ਇਸੇ ਦੌਰਾਨ ਵਿਸਤਰਾ ਏਅਰਲਾਇੰਸ ਦੇ ਸੈਂਟਰ ਫਾਰ ਏਸ਼ੀਆ ਪੈਸਿਫਿਕ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਇੰਡੀਆ (ਸੀ ਏ ਪੀ ਏ ਇੰਡੀਆ) ਨੇ ਹਾਲੀਆ ਅਧਿਐਨ ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੀ ਦੁਨੀਆਂ ਦੇ 43 ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਨਮੂਨਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ 100 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤ

ਸਭ ਤੋਂ ਸਸਤਾ ਦੇਸ਼ ਹੈ।

ਬਾਜ਼ਾਰ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਸ਼ਿਮੇਵਾਰ ਇੰਡੀਆ ਬ੍ਰਾਂਡ ਇਕੁਇਟੀ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (ਆਈ ਬੀ ਈ ਐੱਫ) ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਗੌਰ ਕਰੀਏ ਤਾਂ 15 ਤੋਂ 64 ਸਾਲ ਦੀ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਵਸੋਂ ਦੀ 2014 ਵਿਚ 812 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵਧ ਕੇ 2030 ਵਿਚ 9 ਹਜ਼ਾਰ ਮਿਲੀਅਨ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਮਰੀਕੀ ਵਸੋਂ ਦਾ ਲਗਭਗ 3 ਗੁਣਾਂ ਹੈ।

ਦੂਜਾ, ਮੱਧ-ਆਮਦਨ ਵਾਲੀ ਵਸੋਂ ਦੇ 2011 ਵਿਚ 160 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵਧ ਕੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲ 260 ਮਿਲੀਅਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਜਰਮਨੀ ਦੀ ਵਸੋਂ ਦੇ 3 ਗੁਣਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਵਪਾਰਕ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਉਪਰ ਖਰਚ 2015 ਵਿਚ 19.1 ਬਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ ਤੋਂ 2024 ਵਿਚ ਵਧ ਕੇ 60.4 ਬਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ ਅਤੇ ਸ਼ੌਕੀਆ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਉਪਰ ਖਰਚ ਦੇ 2015 ਵਿਚ 96.01 ਅਰਬ ਡਾਲਰ ਤੋਂ 224.6 ਅਰਬ ਡਾਲਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।

ਹਵਾਈ ਅਤੇ ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਉਦਯੋਗ ਦੇ 2014 ਵਿਚ 125.2 ਅਰਬ ਤੋਂ 2024 ਵਿਚ 349 ਅਰਬ ਡਾਲਰ ਦੀ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਨਾਲ 10.79 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਾਧੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।

ਇਹ ਸਾਰੇ ਤੱਥ ਚੰਗੇਰੇ ਭਵਿੱਖ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਨਿਵੇਸ਼ਕਾਂ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਹਨ।

ਸਮੱਸਿਆ ਕਿੱਥੇ ਹੈ?

ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਵਲੋਂ ਉਦਯੋਗਪਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਵੇਸ਼ ਲਈ ਸੱਦੇ ਵਾਸਤੇ ਅਮੂਮਨ ਹਵਾਲਾ

ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਤਿੰਨ 'ਡੀ' ਡੈਮੋਕਰੇਸੀ, ਡੀਮਾਂਡ ਅਤੇ ਡੈਮੋਗ੍ਰਾਫਿਕ ਲਾਭ (65 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਸੋਂ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਮੂਲ ਤੱਤ ਹਨ ਅਤੇ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਉਦਯੋਗ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰ ਇਸ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਆਮ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਹਨ।

ਆਮ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਮੁੱਖ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਉਦਯੋਗ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਸੰਬੰਧੀ ਹਨ। ਇਕ ਆਮ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਦਫ਼ਤਰੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀਆਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ਵ ਬੈਂਕ ਵਲੋਂ 'ਭੂਇੰਗ ਬਿਜ਼ਨਸ 2015' ਦੀ ਇਕ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁੰਬਈ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਉਦਯੋਗ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ 13 ਦਫ਼ਤਰੀ ਅਮਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿਕਲਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਵਿਚ ਲਗਭਗ 30 ਦਿਨ ਲੱਗ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਉਦਯੋਗ ਵਧੇਰੇ ਤਕਨੀਕੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਕਈ ਹੋਰ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

"ਸਿਵਲ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਜਨਰਲ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ 'ਏਅਰ ਓਪਰੇਟਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਮੈਨੂਅਲ' ਮੁਤਾਬਿਕ ਤੈਅਸ਼ੁਦਾ ਸੇਧਾਂ ਤਹਿਤ ਸਾਰੇ ਤਸਦੀਕੀ ਅਮਲਾਂ ਦੇ ਪੂਰਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਕਰਤਾ 90 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਏ ਓ ਪੀ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਮਲੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਨੇਮਬੰਦੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਦੇਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ, ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਕਾਰਨ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਵਿਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਸਮਾਂ (ਕਈ ਵਾਰ ਇਕ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ) ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।" ਉਪਰੋਕਤ ਗੱਲ ਸੀ ਏ ਪੀ ਏ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਕਹੀ ਹੈ।

ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਇਕ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਕੁੱਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਉੱਚ ਟੈਕਸ-ਦਰ ਸੱਚਮੁਚ ਤਕਲੀਫ਼ਦੇਹ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਸੋਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਸਮਾਜ ਦੀ ਅਮੀਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਪਰ ਉੱਚ-ਟੈਕਸ ਦਰ ਲਾਉਣ ਵਿਚ ਕੁਝ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸੋਚ ਉਪਰ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਸਾਧਾਰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਟਿਕਟ ਉਪਰ ਸੇਵਾ-ਕਰ ਮੂਲ ਕਿਰਾਏ ਦਾ 5.6 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਇਹ ਮੂਲ ਕਿਰਾਏ ਦਾ 8.4 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਈਥਨ (ਏ ਟੀ ਐੱਫ) ਉਪਰ ਐਸਟ ਵਿੱਕਰੀ-ਕਰ 24 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਰ ਕੇਂਦਰੀ ਕਰਾਂ ਆਦਿ ਨਾਲ ਈਥਨ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ 30 ਤੋਂ 32 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ ਲਾਗਤ ਵਿਚ ਈਥਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ 50 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤਕ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਭ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ 43 ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹਵਾਈ ਕਿਰਾਏ ਵਾਲਾ ਦੇਸ਼ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡਾ ਮੂਲ ਕਿਰਾਇਆ ਘੱਟ ਹੈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ 2014-15 ਦੌਰਾਨ 7 ਹਜ਼ਾਰ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਘਾਟਾ ਹੋਣ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ।

ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ

ਦੂਜਾ ਮੁੱਖ ਨੁਕਤਾ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਹਨ। ਨੇਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ 5 ਸਾਲ ਦੀ ਘਰੇਲੂ ਉਡਾਣ ਅਤੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 20 ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਬੇੜਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਕਈ ਦੇਸ਼ 4-5 ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਵਾਲੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਹੀ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਉਡਾਣ ਭਰਨ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਈ ਹੈ। ਸਾਲ 2015-16 ਦੀ ਅਪ੍ਰੈਲ ਤੋਂ ਜੂਨ ਦੀ ਤਿਮਾਹੀ ਦੌਰਾਨ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣਾਂ ਵਲੋਂ 76 ਲੱਖ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੇ ਕੇਵਲ 45 ਲੱਖ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵੱਲ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਭੇਜਿਆ ਹੈ।

ਖੇਤਰੀ ਸੰਪਰਕ

ਭਾਵੇਂ ਭਾਰਤੀ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਿਟੀ, ਰੱਖਿਆ ਵਿਭਾਗ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਧੜਿਆਂ ਦੇ ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 476 ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ/ਹਵਾਈ ਪੱਟੀਆਂ (ਸਰਗਰਮ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਸਰਗਰਮ) ਹਨ, ਪਰ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੇਵਲ 78 ਤੋਂ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਟੀਅਰ 2 ਅਤੇ 3 ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੋਂ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 2007 ਵਿਚ ਖੇਤਰੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਬਾਰੇ ਇਕ ਨੀਤੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤਹਿਤ ਕੇਵਲ ਇਕ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ (ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਉਹ 2 ਸਾਲਾਂ ਅੰਦਰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 2 ਹੋਰ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦ ਲਵੇਗਾ) ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੀ 2 ਛੋਟੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਕੇਵਲ 3 ਹੀ ਖੇਤਰੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਏਅਰ-ਕੋਸਟਾ, ਏਅਰ ਪੈਗਾਸਸ ਅਤੇ ਟੂ-ਜੈੱਟ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਵਲੋਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪਾਅ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਬਾਰ-ਬਾਰ ਕਹਿਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੱਡੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ।

ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ

ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਉੱਚਾ ਉੱਠਣ ਦੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਲਈ ਕਈ ਤੱਤਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ (ਆਈ ਏ ਟੀ ਏ) ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਫ਼ਸਰ ਟੋਨੀ ਟਾਇਲਰ ਦੇ ਕਹੇ ਸ਼ਬਦ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ, "ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਤਾਵਾਂ, ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਬੋਰਡਾਂ, ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਪਾਰਾਂ ਤੋਂ ਨਿੱਜੀ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤਕ ਪੂਰੀ ਦੁਨੀਆਂ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਵੱਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਜੇ ਅਸੀਂ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਸਾਂਝੇ ਮੰਤਵ ਨੂੰ ਲੱਭ ਸਕੀਏ ਤਾਂ ਇਕ ਸ਼ਾਨਦਾਰ ਭਵਿੱਖ ਸਾਹਮਣੇ ਹੈ" ਇਹ ਗੱਲ ਇਕ ਉਦਯੋਗਿਕ ਮਿਲਣੀ 'ਚ ਉਸ ਨੇ ਕੁਝ ਚਿਰ ਪਹਿਲਾਂ ਕਹੀ।

ਬਾਕੀ ਸਫ਼ਾ 48 ਉੱਤੇ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ : ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਚੁਣੌਤੀਆਂ

 ਵਿਜੇ ਦੱਤ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ - ਜਾਣ-ਪਛਾਣ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਉਰਜਾ ਕੁਸ਼ਲ ਸਾਧਨ ਹੈ। (ਸੜਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਉਰਜਾ ਦੀ ਖਪਤ 1/6 ਹਿੱਸਾ ਹੈ।) ਅਜੋਕੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਬਿਜਲੀ 'ਤੇ ਚੱਲਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਤੇਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਸਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਹਵਾ ਅਤੇ ਸੌਰ ਉਰਜਾ ਵਰਗੇ ਨਵੇਂ ਅਤੇ ਨਵਿਆਉਣਯੋਗ ਉਰਜਾ ਸਰੋਤ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਦੁਨੀਆਂ ਦਾ ਤੇਲ ਸੰਕਟ ਇਸ ਸਚਾਈ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਕਿ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਤੇਲ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਵਾਸਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਸੜਕ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੇਲਵੇ 1/3 'ਰਸਤੇ ਦੇ ਹੱਕ' ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਡੀ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਵਾਲੇ ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਕ ਹੋਰ ਲਾਭਕਾਰੀ ਪੱਖ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਕਮੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਕ ਮੁੱਦਾ ਬਣੀ ਰਹੇਗੀ। ਰੇਲ ਗੁਣਕ (ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠ ਵਰਤੋਂ) ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਜੋ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿਚ 10 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠ ਅਤੇ 35 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠ ਹੈ, ਘਟ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵਿਚ ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਵਾਧਾ ਘੱਟ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰਕੇ ਰੇਲ ਗੁਣਕ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਿੱਤ ਵਿਚ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਇਜ਼ਾਫੇ, ਆਜ਼ਾਦੀ ਅਤੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨੂੰ ਤਰਕਸੰਗਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਫ਼ਾਇਦਿਆਂ ਨੂੰ ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਨਵੀਂ ਛਪੀ ਰਿਪੋਰਟ (ਅਪ੍ਰੈਲ 2014) ਵਿਚ ਬਾਖ਼ੂਬੀ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (ਵੇਖੋ ਤਾਲਿਕਾ 1.4)।

ਰੇਲਵੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਬਾਰੇ ਕਮੇਟੀਆਂ

ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਬਾਰੇ ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਨਿਵੇਸ਼ ਵਾਸਤੇ 15 ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ - ਪਟੜੀਆਂ, ਸਿਗਨਲ, ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟਰਮੀਨਲ, ਪੀ ਪੀ ਪੀ, ਜ਼ਮੀਨ, ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਦੇ ਲਾਂਘੇ, ਸੂਚਨਾ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਤਕਨਾਲੋਜੀ, ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਵਿਕਾਸ, ਸੁਰੱਖਿਆ, ਪੈਸਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ, ਮਨੁੱਖੀ ਸਰੋਤ ਅਤੇ ਸੰਗਠਨ। ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਲਈ ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ 5,60,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੁਨੀਆਂ ਦਾ ਤੀਸਰਾ ਵੱਡਾ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ 7083 ਸਟੇਸ਼ਨ, 1,31,205 ਰੇਲਵੇ ਪੁਲ, 9000 ਇੰਜਣ, 51,030 ਯਾਤਰੀ ਡੱਬੇ, 2,19,931 ਮਾਲ ਢੇਡ ਵਾਲੇ ਡੱਬੇ ਅਤੇ 63,974 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਮਾਰਗ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਅੱਜ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 19000 ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿਚ 12,000 ਯਾਤਰੀ ਗੱਡੀਆਂ ਅਤੇ 7000 ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਇਸ ਵਲੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 2.65 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ ਮਾਲ ਤੇ 23 ਮਿਲੀਅਨ

ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਾਲ ਵਿਚ 7.2 ਬਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰੀ ਇਸ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ 1.36 ਮਿਲੀਅਨ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹਨ ਅਤੇ 31 ਮਾਰਚ, 2015 ਨੂੰ 1,64,374 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਆਮਦਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਹੋ ਸਕੇ ਤਾਂ ਰੇਲਵੇ 1.5 ਤੋਂ 2 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠ ਵਾਧੂ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਵਿਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਸਮਰੱਥਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸੰਬੰਧੀ ਕੀਤੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸਿਫ਼ਾਰਿਸ਼ਾਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ :

ਪਟੜੀਆਂ ਅਤੇ ਪੁਲ : ਵਰਤਮਾਨ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ 19000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਰੂਟ ਏ, ਬੀ ਅਤੇ ਡੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ) : 25 ਟਨ ਐਕਸਲ ਲੋਡ ਅਤੇ 75/100 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੀਆਂ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ/ਯਾਤਰੀ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 160/200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ। ਜ਼ਮੀਨੀ ਫਾਟਕਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਪਟੜੀਆਂ ਦੁਆਲੇ ਵਾੜ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ : ਸ਼ਹਿਰੀ, ਅਰਧ ਸ਼ਹਿਰੀ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਵਸੋਂ ਜਿੱਥੇ ਵਿਆਪਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਵਾੜ ਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਲਾਗਤ 40 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤਿ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਆਵੇਗੀ। ਬਾਕੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਪਸ਼ੂਆਂ/ਜਾਨਵਰਾਂ ਦਾ ਲਾਂਘਾ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਹਲਕੀ ਵਾੜ ਲਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਇਸ 'ਤੇ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤਿ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਖਰਚ ਆਵੇਗਾ। 11,250 ਪੁਲਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨਾ। ਰੂਟ ਏ ਅਤੇ ਬੀ 'ਤੇ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ 100 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠ ਯੰਤਰਿਕ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ : ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲ-

ਤਾਲਿਕਾ-1 : ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਾਤਾਵਰਨ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸਥਿਰਤਾ ਪੱਖੋਂ ਤੁਲਨਾ।

| | |
|--------------------------------------|---|
| ਊਰਜਾ ਖਪਤ | ਸੜਕ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਲਈ 75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ 90 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ 5 ਤੋਂ 21 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਘੱਟ ਊਰਜਾ ਦੀ ਖਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। |
| ਵਿੱਤੀ ਲਾਗਤ | ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿ ਇਕਾਈ ਲਾਗਤ ਦੇ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤਿ ਐੱਨ ਟੀ ਕੇ ਐੱਮ ਅਤੇ 1.60 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤਿ ਪੀ ਕੇ ਐੱਮ ਘੱਟ ਸੀ (ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਾਲ 2000 ਵਿਚ)। |
| ਵਾਤਾਵਰਣਿਕ ਠੁਕਸਾਨ | ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ 84 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਿ ਪੀ ਕੇ ਐੱਮ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੇਲਵੇ 17 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਿ ਪੀ ਕੇ ਐੱਮ ਕਾਰਬਨ-ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ 64 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਿ ਐੱਨ ਟੀ ਕੇ ਐੱਮ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੇਲਵੇ ਆਵਾਜਾਈ 28 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਿ ਐੱਨ ਟੀ ਕੇ ਐੱਮ ਕਾਰਬਨ-ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਕਰਦੀ ਹੈ। |
| ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਾਗਤ | ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਾਗਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਨ। ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸੜਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਾਗਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲੋਂ 45 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹਨ। ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸੜਕੀ ਹਾਦਸਾ ਲਾਗਤਾਂ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲੋਂ 8 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਹਨ। |
| ਸਮਾਜਿਕ ਲਾਗਤਾਂ (ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ) | ਸਮੂਹਿਕ ਲਾਗਤਾਂ ਜਾਂ ਸਮਾਜਿਕ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਹੱਥ ਉੱਚਾ ਹੈ (ਇਹ ਫ਼ਾਇਦਾ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਵੱਧ ਹੈ)। ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਲਾਗਤ ਫ਼ਾਇਦਾ (ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਾਲ 2000) ਐੱਨ ਟੀ ਕੇ ਐੱਮ ਲਈ 2.80 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਪੀ ਕੇ ਐੱਮ ਲਈ 1.7 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਗ਼ੈਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਲਾਗਤ ਫ਼ਾਇਦਾ (ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਾਲ 2000) ਐੱਨ ਟੀ ਕੇ ਐੱਮ ਲਈ 2.5 ਰੁਪਏ ਪੀ ਕੇ ਐੱਮ ਲਈ 1.7 ਰੁਪਏ ਸੀ। |

ਕਦਮੀਆਂ 'ਤੇ 33,046 ਕਰੋੜ ਖਰਚ ਹੋਣ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ।

ਸਿਗਨਲ : ਏ ਅਤੇ ਬੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਰੁਕਣ ਦਾ ਸਿਗਨਲ, ਜੋ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗਾ; ਰੇਲ ਗੱਡੀ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਏ ਅਤੇ ਬੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੈਬ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ 'ਤੇ 25,000 ਕਰੋੜ ਖਰਚ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪੰਜ ਸਾਲ ਵਿਚ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ।

ਰੇਲਿੰਗ ਸਟਾਕ : ਨਵੀਂ ਪੀੜ੍ਹੀ ਦੇ ਇੰਜਣ ; ਬਿਜਲਈ ਇੰਜਣ (9000 ਅਤੇ 12000 ਐੱਚ ਪੀ) ; ਉੱਚ ਹਾਰਸ ਪਾਵਰ ਵਾਲੇ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ (5500 ਐੱਚ ਪੀ); ਤੇਲ ਕੁਸ਼ਲਤਾ, ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਕਰਸ਼ਣ ਵਿਕਾਸ ; ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੇ ਐੱਲ ਐੱਚ ਬੀ ਡੱਬੇ (160/200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ); ਸੁਧਰੇ ਹੋਏ ਉੱਚ ਨਗਰੀ ਡੱਬੇ ; ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੀ ਅੰਤਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ; ਭਾਰ ਅਤੇ ਬਾਰਦਾਨਾ ਅਨੁਪਾਤ

ਮੁਤਾਬਕ ਆਧੁਨਿਕ ਮਾਲ ਡੱਬੇ; ਸਾਰੀਆਂ ਯਾਤਰੀ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰਹਿਤ ਪਖ਼ਾਨੇ; ਭਾਰੀ ਢੁਆਈ ਵਾਲੀਆਂ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਬੋਰੀਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ 'ਤੇ 72,571 ਕਰੋੜ ਦਾ ਖਰਚ ਆਉਣ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟਰਮੀਨਲ

100 ਮੁੱਖ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਫੌਰੀ ਤੌਰ ਤੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਅਗਲੇ 10 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਕੁੱਲ 770 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਮਿਥਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 34 ਮਲਟੀ ਮਾਡਲ ਸਾਮਾਨ ਪਾਰਕਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਟਰਮੀਨਲ - ਮੁੱਖ 50 ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲ 'ਤੇ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ 100 ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ 1,10,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ, ਟਰਮੀਨਲ ਅਤੇ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਲਈ 97,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹਨ।

ਜ਼ਮੀਨੀ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ : ਵਾਧੂ

ਜ਼ਮੀਨ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਿੱਕਰੀ ਨਾਲ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਲਈ 50,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਜੁਟਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘੇ (ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ)

ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘੇ (3,338 ਕਿਲੋਮੀਟਰ) ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਉਸਾਰੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਉੱਤਰ-ਦੱਖਣ, ਪੂਰਬ-ਪੱਛਮ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘੇ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਗਲੇ 10 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ 6200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲਾਂਘੇ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਟਨ ਐਕਸਲ ਲੋਡ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਚੱਲਣ ਲਈ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਮਾਰਗਾਂ ਵਿਚ ਉੱਨਤੀ, ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਰੇਲ ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨਾਲ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਲਾਂਘਿਆਂ ਲਈ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ 2,04,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਆਉਣ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ 5 ਸਾਲ, ਜਦ ਕਿ ਉੱਤਰ-ਦੱਖਣ, ਪੂਰਬ-ਪੱਛਮ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘਿਆਂ ਲਈ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ 10 ਸਾਲ ਹੈ।

ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਯਾਤਰੀ ਰੇਲ ਲਾਂਘੇ

ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਦਰਮਿਆਨ 350 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੀ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਰੇਲਵੇ ਪਟੜੀ ਦੀ ਉਸਾਰੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ 'ਤੇ ਅਮਲ ਨੂੰ 2015-16 ਦੇ ਬਜਟ ਵਿਚ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ ਦਰਮਿਆਨ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਰੇਲ ਪਟੜੀਆਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਖਰਚ 60,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਪਛਾਣੇ ਗਏ 6 ਦੂਸਰੇ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਰੇਲ ਲਾਂਘਿਆਂ ਬਾਰੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਧਿਐਨ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ : (1) ਦਿੱਲੀ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ (450 ਕਿਲੋਮੀਟਰ); (2) ਹੈਦਰਾਬਾਦ-ਦੋਰਨਾਕਲ-ਵਿਜੇਵਾੜਾ-ਚੇਨੱਈ (664 ਕਿਲੋਮੀਟਰ), (3) ਹਾਵੜਾ-ਹਲਦੀਆ (135 ਕਿਲੋਮੀਟਰ), (4) ਚੇਨੱਈ-ਬੰਗਲੌਰ-ਕੋਇੰਬਟੋਰ-ਇਰਨਾਕੁਲਮ (850 ਕਿਲੋਮੀਟਰ) (5) ਦਿੱਲੀ-ਆਗਰਾ-ਲਖਨਊ-ਵਾਰਾਨਸੀ-ਪਟਨਾ (991 ਕਿਲੋਮੀਟਰ) ਤੇ (6) ਇਰਨਾਕੁਲਮ-

ਤ੍ਰਿਵੈਦਰਮ (194 ਕਿਲੋਮੀਟਰ)। ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ, ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਯਾਤਰਾ ਤੇਜ਼ ਹੋਵੇਗੀ।

ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ।

ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ 'ਪਹਿਲ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ' ਦੇ ਅਮਲ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਲਿਆਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

- ਸੰਪੂਰਨਾ ਦੇ ਆਖਰੀ ਪੜਾਅ ਵਿਚ ਪੁੱਜੇ 101 ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ, ਜਿੱਥੇ 50 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ 90 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਨਿਵੇਸ਼ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

- ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਵਾਲੀਆਂ ਰੇਲ ਪਟੜੀਆਂ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ : ਕੁੱਲ 340 ਰੇਲ ਪਟੜੀ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਵਿਚੋਂ (ਨਵੀਂ ਲਾਈਨ-129, ਗੇਜ਼ ਬਦਲੀ-45, ਦੋਹਰਾਕਰਨ-166) ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਟੜੀ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 33,133 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬਣਦੀ ਹੈ, ਵਿਚੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

- 115 ਦੋਹਰੀਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 6643 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ (ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਹਨ)।

- ਨਵੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ/ਗੇਜ਼ ਬਦਲੀ ਦੇ 15 ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 700 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ (ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਹਨ)।

- ਰੇਲ ਪਟੜੀਆਂ ਵਾਸਤੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ : ਨਵੀਂ ਲਾਈਨ/ਦੋਹਰੀਕਰਨ ਵਾਲੇ 15 ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ, ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 3,092 ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਮਿਲਣੀ ਬਾਕੀ)।

- 7500 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਰੇਲ ਮਾਰਗ ਦੇ ਬਿਜਲੀਕਰਨ 'ਤੇ ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਅਮਲ।

- ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ 10,000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਨਵੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ ਵਿਛਾਉਣਾ। ਇਹ ਨਵੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਹਾਸਲ ਕਰਨਗੀਆਂ ਅਤੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ।

- ਗ਼ੈਰ-ਵਿਹਾਰਕ, ਜੋ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਫੰਡ ਸਥਾਪਤ ਕਰਕੇ ਸਿਰਫ਼ ਸਮਾਜਿਕ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ, ਲਈ ਫੰਡ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣੇ। ਓ ਐੱਫ ਐੱਮ ਦਾ ਫ਼ਰਕ ਜੋ ਪਾਰਦਰਸ਼ੀ ਹਿਸਾਬ-

ਕਿਤਾਬ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਲਈ ਨਿਯਮਨ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਖਰਚਾ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਢੁਕਵੇਂ ਨੀਤੀਗਤ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਕੇ ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਮੀਲ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ।

- ਜੰਕਸ਼ਨ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਰੇਲ ਫਲਾਈਓਵਰਾਂ ਲਈ ਗਰੇਡ ਨਿਖੇੜੇ ਵਾਸਤੇ ਬਾਈਪਾਸ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਕੇ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਨਾਲ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚ, ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਵਧੀਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਬ੍ਰਾਡ ਗੇਜ਼ ਪਟੜੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 24000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ 7500 ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਧੀਕ ਬਿਜਲਈ ਰੇਲ ਪਟੜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ। 'ਪਹਿਲ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ' ਲਈ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਖਰਚ 53,827 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਨਵੀਆਂ ਪਟੜੀਆਂ ਦੇ ਵਿਛਾਉਣ ਲਈ 1,00,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ 5 ਸਾਲ ਹੈ।

ਸੂਚਨਾ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਤਕਨਾਲੋਜੀ

ਨਿਵੇਸ਼ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ 1315 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 1 ਤੋਂ 4 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਵਿਕਸਤ।

- ਕਾਫ਼ੀ ਦੇਸੀ ਸਮਰੱਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ।
- ਇੰਡੀਅਨ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ਼ ਰੇਲਵੇ ਰਿਸਰਚ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਨਾ।

- ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਲਵੇ ਖੋਜ ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ।

- ਸਥਾਨਕ ਸਮਰੱਥਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਆਰ ਡੀ ਐੱਸ ਓ ਦੀ ਮਜ਼ਬੂਤੀ।

- ਦੇਸੀ ਨਿਰਮਾਣ (ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਢੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੋਗੀਆਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਢਲਾਈ ਸਹੂਲਤਾਂ) ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ।

- ਰੇਲਵੇ ਵਾਸਤੇ ਭਾਰਤੀ ਮਾਪਦੰਡ, ਅਹਿਮ ਵਿਕਰੇਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਟੋਕਾਲ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ।

- ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ਵਵਿਦਿਆਲਿਆਂ ਨਾਲ

ਸਾਂਝ ਵਧਾਉਣਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਖਰਚ 464 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਆ

- ਪਟੜੀਆਂ ਦੇ ਯੰਤ੍ਰਿਕ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਆਧੁਨਿਕ ਪਟੜੀ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨੀਆਂ।

- ਪਹੀਆਂ 'ਤੇ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਟੋਹਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਲਾਉਣਾ।

- ਰੇਲਵੇ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ।

- ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਆ ਚਿਤਾਵਨੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ (ਟੀ ਪੀ ਡਬਲਯੂ ਐੱਸ) ਨਾਲ ਲੈਸ ਕਰਨਾ।

- ਸਾਰੀ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਨੁਕਸ ਲੱਭਣ ਲਈ ਗੱਡੀਆਂ ਤੇ ਡਿਜੀਟਲ, ਰਿਕਾਰਡ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅਲਟਰਾਸੋਨਿਕ ਯੰਤਰ ਲਾਉਣਾ।

- ਅਮਲਾ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਕੇ, ਬੰਦ ਕਰਕੇ, ਮਿਲਾ ਕੇ, ਓਵਰ ਬਿਜ਼ ਅਤੇ ਅੰਡਰ ਪਾਸ ਬਣਾ ਕੇ ਮਾਨਵ ਰਹਿਤ ਫਾਟਕਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ।

- ਡੱਬਿਆਂ ਦੇ ਡਿਊਆਂ ਨੂੰ ਉੱਨਤ ਕਰਨਾ।

- ਆਫ਼ਤ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ।

- ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ।

- ਸ਼ੇਸ਼ਲ ਨੈੱਟਵਰਕ/ਕੈਮਰਾ/ਵੀਡੀਓ, ਦੂਜੇ ਨਵੇਂ ਯੰਤਰਾਂ ਅਤੇ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਇਸਤੇਮਾਲ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਦਮਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਰੇਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਮਿਲੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਦਮਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਲਾਗਤ 39,836 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ।

ਵਿੱਤੀਕਰਨ

ਉਪਰ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਦੇ ਕਦਮਾਂ ਲਈ 5,60,396 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਕੁੱਲ ਨਿਵੇਸ਼ ਜੁਟਾਉਣਾ। ਰੇਵਲੇ ਵਲੋਂ ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਹੋਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਵੇਸ਼ਾਂ ਲਈ 4,42,744 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਧੀਕ ਲੋੜ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਬਿਆਨ ਕੀਤੀਆਂ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਹਨ। 4.13.2 ਅਗਲੇ ਪੰਜ

ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ 8,39,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਖਾਕਾ ਉਲੀਕਣਾ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਯੋਜਨਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੇ 3,96,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਇਹ ਗਿਆਰ੍ਹਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੇ 2,03,000 ਕਰੋੜ ਅਤੇ 10ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੇ 84,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਨਿਵੇਸ਼ ਨਾਲੋਂ ਵੱਡੀ ਛਾਲ ਹੋਵੇਗੀ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਿਰਾਂ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਉਪਰੰਤ ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਤਾਲਿਕਾ-2 ਵਿਚ ਵਿੱਤੀ ਪੱਧਤੀ ਮੁਤਾਬਕ ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦਾ ਵਿਨਿਵੇਸ਼ ਕਰਕੇ 16,469 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਵਿੱਤੀ ਖੱਪੇ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

164,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਕਾਇਆ ਲੋੜ, ਜੋ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਯੋਜਨਾ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ, ਜਨਤਕ ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜੋ ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਮਤਲਬ ਪੰਜ ਸਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਇਸ ਨਾਲ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਯੋਜਨਾ ਵਾਸਤੇ ਕੁੱਲ ਪੀ ਪੀ ਪੀ ਵਿੱਤੀਕਰਨ 3,93,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਐੱਸ ਆਰ ਐੱਸ ਐੱਫ ਦੀ ਤਰਜ਼ 'ਤੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਲਈ ਸਥਿਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਕ ਵੱਖਰਾ 'ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਫੰਡ' ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ।

ਪੀ ਪੀ ਪੀ ਲਈ ਸਿਫਾਰਿਸ਼

- ਰੇਲ ਵਿਕਾਸ ਨਿਗਮ ਲਿਮਿਟਡ (ਆਰ ਵੀ ਐੱਨ ਐੱਲ) ਵਲੋਂ ਪੀ ਪੀ ਪੀ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਆਰ ਵੀ ਐੱਨ ਐੱਲ ਦਾ ਗਠਨ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਬਣਾਉਣ ਵਾਸਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਰ ਵੀ ਐੱਨ ਐੱਲ ਵਲੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ :

- ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਦੀ ਤਰੱਕੀ।

ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟਰਮੀਨਲ : ਆਈ ਆਰ ਸੀ ਓ ਐੱਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਦੀ ਸਹਾਇਕ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਮੰਤਰਾਲਾ ਦਾ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਸੰਸਥਾਨ, 'ਇੰਡੀਅਨ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ' ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪ੍ਰੈਲ

| | |
|---|----------------|
| ਤਾਲਿਕਾ-2 : ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ 8,39,140 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਜੁਟਾਉਣ ਲਈ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਸਰੋਤ | |
| ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਸਰੋਤ | ਰੁਪਏ ਕਰੋੜਾਂ 'ਚ |
| ਕੁੱਲ ਬਜਟ ਸਹਾਇਤਾ | 250,000 |
| ਅੰਦਰੂਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਜੁਟਾਉਣਾ | 201,805 |
| ਲੀਜ਼/ਉਧਾਰ | 101,000 |
| ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀਆਂ | 229,024 |
| ਲਾਭਅੰਸ ਛੋਟ | 24,000 |
| ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਫੰਡ | 16,842 |
| ਕੁੱਲ | 822,671 |

2012 ਵਿਚ ਰੇਲ ਲੈਂਡ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਅਥਾਰਿਟੀ (ਆਰ ਐੱਲ ਡੀ ਏ) ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਦਿਤਾ ਗਿਆ।

ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਰੇਲ ਲਾਂਘੇ

ਮੁੰਬਈ ਅਤੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦਰਮਿਆਨ ਪਹਿਲੇ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਰੇਲ ਲਾਂਘੇ ਨੂੰ 2015-16 ਦੇ ਰੇਲ ਬਜਟ ਵਿਚ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ : ਰੋੜੀ ਰਹਿਤ, 1676 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬ੍ਰਾਡ ਗੇਜ ਪਟੜੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 350 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟੇ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਮੁੰਬਈ-ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿਚਾਲੇ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮਾਂ (ਬਿਨਾਂ ਰੁਕੇ) 1 ਘੰਟਾ 52 ਮਿੰਟ ਦਾ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਵਰਤਮਾਨ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨਾਲ ਸੰਪੂਰਨ ਅੰਤਰ-ਸੰਚਾਰਕਤਾ ਦੀ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੁਢਲੀ ਨਿਰਮਾਣ ਲਾਗਤ 60,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ।

ਉੱਚਾ ਚੁੱਕਿਆ ਰੇਲ ਲਾਂਘਾ

ਉੱਚ ਨਗਰੀ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਵਧੀਕ ਲਾਂਘਾ ਉਸਾਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦਿਆਂ, ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਹੁੰਦਾ, ਜੋ ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਚਰਚਗੇਟ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪੱਛਮੀ ਉਪਨਗਰੀ ਲਾਂਘੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਜੋ ਸੀ ਐੱਸ ਟੀ ਐੱਮ ਅਤੇ ਨਾਰੀਮਨ ਪੁਆਇੰਟ/ਮੰਤਰਾਲਾ ਤਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਂਘੇ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੇਂਦਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਉਪਨਗਰੀ ਮਾਰਗ, ਮਤਲਬ ਸੀ ਐੱਸ ਟੀ ਐੱਮ ਅਤੇ ਕਲਿਆਣ ਲਈ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਨਿੱਜੀ ਮਾਲ ਟਰਮੀਨਲ

ਇਸ ਸਰਗਰਮੀ ਲਈ ਸੀ ਡਬਲਯੂ ਸੀ,

ਸੀ ਓ ਐੱਨ ਸੀ ਓ ਆਰ ਅਤੇ ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ ਸੀ ਆਈ ਐੱਲ ਨੂੰ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਵੈਗਨ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦੇਣਾ

ਆਈ ਆਰ ਐੱਫ ਸੀ ਦੀ ਪਬਲਿਕ ਲਿਮਿਟਡ ਕੰਪਨੀ ਵਜੋਂ ਦਸੰਬਰ, 1986 ਵਿਚ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਇਕ ਮਾਤਰ ਉਦੇਸ਼ ਰੇਲਵੇ ਮੰਤਰਾਲਾ ਦੇ ਯੋਜਨਾ ਖਰਚ ਲਈ ਬਾਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਪੈਸਾ ਜੁਟਾਉਣਾ ਸੀ ਤਾਂ ਕਿ ਵਿਕਾਸ ਮੁਖੀ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਕੰਪਨੀ ਵਲੋਂ 31 ਮਾਰਚ, 2014 ਤਕ 1,12,266 ਕਰੋੜ ਕੀਮਤ ਦੇ ਰੇਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਅਸਾਸੇ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। 2013-14 ਦੌਰਾਨ ਲਗਭਗ 14,785 ਕਰੋੜ ਕੀਮਤ ਦੇ ਅਸਾਸਿਆਂ ਦਾ ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਆਈ ਆਰ ਐੱਫ ਸੀ ਵਲੋਂ ਇੰਜਣ, ਡੱਬੇ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਡੱਬੇ ਲਈ ਪੈਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ ਆਈ ਆਰ ਐੱਫ ਸੀ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਗਾਤਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਵਲੋਂ 2013-14 ਦੇ ਵਿੱਤੀ ਵਰ੍ਹੇ ਦੇ ਅਖੀਰ ਤਕ 2623 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਫੰਡ ਰੇਲ ਵਿਕਾਸ ਨਿਗਮ ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਵੰਡੇ ਗਏ ਹਨ।

ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਡੱਬਾ ਨਿਰਮਾਣ ਇਕਾਈਆਂ

ਬਿਜਲੀ ਇੰਜਣ ਫੈਕਟਰੀ, ਮਾਧੋਪੁਰਾ (ਈ ਐੱਲ ਪੀ) ਅਤੇ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਫੈਕਟਰੀ ਮਾਰਹੋਵਰਾ (ਡੀ ਐੱਲ ਐੱਫ) ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲਾ 26 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸ਼ੇਅਰ ਸਾਂਝੇ ਉੱਦਮ ਵਿਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੀ ਸੀਮਾ ਹਰੇਕ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਵਿਚ 100 ਕਰੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਮਧੋਪੁਰਾ (ਈ ਐੱਲ ਐੱਫ) ਅਤੇ ਮਾਰਹੋਵਰਾ (ਡੀ ਐੱਲ ਪੀ) ਵਿਖੇ 12000 ਹਾਰਸ ਪਾਵਰ ਦੇ ਬਿਜਲਈ ਇੰਜਣ ਅਤੇ 4500/6000 ਹਾਰਸ ਪਾਵਰ ਦੇ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੰਜਣ ਫੈਕਟਰੀ ਅਤੇ ਬਸਤੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ। ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਦੋ ਡਿਪੂ ਅਤੇ ਇਕ ਸਿਖਲਾਈ ਸੰਸਥਾਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਨੀ।

ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਰਜਾ ਉਤਪਾਦਨ

- ਭਾਰਤੀ ਰੇਲ ਬਿਜਲੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਐੱਨ ਟੀ ਪੀ ਸੀ ਦਾ 26 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ 74 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਵਾਲਾ ਸਾਂਝਾ ਉੱਦਮ ਹੈ।

• ਨਬੀ ਨਗਰ, ਬਿਹਾਰ ਦੀ ਸੇਨਨਗਰ ਗਰਵਾ ਲਾਈਨ 'ਤੇ 1000 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦਾ ਕੋਲਾ ਆਧਾਰਿਤ ਤਾਪ ਬਿਜਲੀਘਰ (4×250 ਮੈਗਾਵਾਟ)/250 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਇਕਾਈ ਦਸੰਬਰ 2015 ਵਿਚ ਉਤਪਾਦਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ। ਆਦਰਾ (ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ) ਵਿਖੇ 1660 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦਾ ਕੋਲਾ ਵਾਲਾ ਤਾਪ ਬਿਜਲੀਘਰ (2×830 ਮੈਗਾਵਾਟ)। ਇਹ ਸੁਪਰ ਕ੍ਰਿਟੀਕਲ ਬੁਆਇਲਰ ਤਕਨੀਕ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ।

• ਠਾਕੁਰਲੀ ਕਲਿਆਣ ਵਿਖੇ 450 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦਾ ਗੈਸ ਆਧਾਰਿਤ ਬਿਜਲੀਘਰ।

ਨਵਿਆਉਣਯੋਗ ਊਰਜਾ ਪ੍ਰਜੈਕਟ (ਸੌਰ, ਹਵਾ ਆਦਿ)

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਊਰਜਾ ਦਾ 10 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਨਵਿਆਉਣਯੋਗ ਊਰਜਾ ਸਰੋਤਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਸੰਕਲਪ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਆਂਧਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਰਗੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਸੁਲਕ ਆਧਾਰਿਤ ਬੋਲੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 200 ਮੈਗਾਵਾਟ ਸੌਰ ਊਰਜਾ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 50 ਮੈਗਾਵਾਟ ਵਾਧੂ ਊਰਜਾ ਛੱਤਾਂ 'ਤੇ ਲੱਗੇ ਸੌਰ ਊਰਜਾ ਇਕਾਈਆਂ ਤੋਂ ਖਰੀਦੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਲਈ 60 ਕਰੋੜ ਦੀ ਸਬਸਿਡੀ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ।

ਜੇ ਵਾਧੂ ਊਰਜਾ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰੀਏ ਤਾਂ 10.5 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦਾ ਹਵਾ ਆਧਾਰਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਬਿਜਲੀਘਰ ਟਿਊਟੀਕਾਰਨ ਵਿਖੇ ਪਿਛਲੇ 6 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਊਰਜਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕੰਪਨੀ (ਆਰ ਈ ਐੱਮ ਸੀ) ਜੋ ਆਰ ਆਈ ਟੀ ਈ ਐੱਸ ਦੀ ਸਹਾਇਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ, ਵਲੋਂ ਅਪ੍ਰੈਲ, 2015 ਵਿਚ ਰਾਜਸਥਾਨ ਅੰਦਰ ਹਵਾ ਆਧਾਰਿਤ ਪਲੇਟ ਲਾਉਣ ਲਈ 25 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦਾ ਆਰਡਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਂਧਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਰਗੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ 132 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦੇ ਵਧੀਕ ਪ੍ਰਜੈਕਟ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਹੇਠ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਹਨ।

ਮਾਲ ਵਪਾਰ - ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘਾ ਪ੍ਰਜੈਕਟ 'ਚ ਸਮਰੱਥਾ ਉਤਪਾਦਨ

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਚਤੁਰਭੁਜ ਦੇ ਅਕਾਰ ਵਿਚ ਦਿੱਲੀ, ਮੁੰਬਈ, ਚੇਨੱਈ ਅਤੇ ਹਾਵੜਾ ਦੇ

ਚਾਰ ਮੈਟਰੋਪਾਲੀਟਨ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਸੁਨਹਿਰੀ ਚਤੁਰਭੁਜ ਆਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਿਰਛੇ ਖੰਡ (ਦਿੱਲੀ-ਚੇਨੱਈ ਅਤੇ ਮੁੰਬਈ-ਹਾਵੜਾ) ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 10,122 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬਣਦੀ ਹੈ, ਰਲ ਕੇ ਮਾਲ ਭਾਰੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਦਾ 55 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਮਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਪੂਰਬੀ ਲਾਂਘੇ ਦੇ ਹਾਵੜਾ-ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਲਾਂਘੇ ਦੇ ਮੁੰਬਈ-ਦਿੱਲੀ ਜਰਨੈਲੀ ਮਾਰਗ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੁੱਝੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਲਾਈਨ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 115 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ 150 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਵਧਦੀ ਹੋਈ ਊਰਜਾ ਦੀ ਮੰਗ ਜਿਸ ਦੇ ਲਈ ਕੋਲੇ ਦੀ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ, ਵਧਦੀ ਹੋਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਵਧਦਾ ਹੋਇਆ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਪਾਰ, ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਲਾਂਘਿਆਂ 'ਤੇ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਰੇਲ ਮਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਾਧੂ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।

ਪਹਿਲੇ ਪੜਾਅ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਦੋ ਲਾਂਘਿਆਂ - ਪੱਛਮੀ ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ (1500 ਮਾਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ) ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਲਾਂਘੇ (1800 ਮਾਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ) ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 3300 ਮਾਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਲਾਂਘਾ, ਜੋ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਦਾਨਕੁਨੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਬਿਹਾਰ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੋਇਆ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਲੁਧਿਆਣਾ ਜਾ ਕੇ ਸਮਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਪੱਛਮੀ ਲਾਂਘਾ ਦਾਦਰੀ (ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼) ਤੋਂ ਮੁੰਬਈ-ਜਵਾਹਰਲਾਲ ਨਹਿਰੂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤਕ ਦਾ ਸਫ਼ਰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਦਿੱਲੀ, ਹਰਿਆਣਾ, ਰਾਜਸਥਾਨ, ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚੋਂ ਗੁਜ਼ਰੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਡੈਡੀਕੇਟਿਡ ਫਰੇਟ ਕਾਰੀਡੋਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟਡ (ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ ਸੀ ਆਈ ਐੱਲ)

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਤੇ ਵਿਕਾਸ, ਵਿੱਤੀ ਸਾਧਨ ਜੁਟਾਉਣ ਅਤੇ ਉਸਾਰੀ, ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘੇ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਭਵਿੱਖੀ ਲਾਂਘੇ

ਰੇਲਵੇ ਮੰਤਰਾਲਾ ਵਲੋਂ 4 ਵਾਧੂ ਲਾਂਘੇ ਬਣਾਉਣ ਬਾਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਤਲਾਸ਼ਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਆਰ ਆਈ ਟੀ ਈ ਐੱਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਹੈ। ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ ਸੀ ਆਈ ਐੱਲ ਨੂੰ ਇਸ ਕੰਮ ਲਈ ਨੋਡਲ ਏਜੰਸੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਲਾਂਘੇ ਹਨ : ਪੂਰਬੀ-ਪੱਛਮੀ ਲਾਂਘਾ (ਕੋਲਕਾਤਾ-ਮੁੰਬਈ) ਲਗਭਗ 2000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਉੱਤਰ-ਦੱਖਣ ਲਾਂਘਾ (ਦਿੱਲੀ-ਚੇਨੱਈ) ਲਗਭਗ 2173 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਲਾਂਘਾ (ਖੜਗਪੁਰ-ਵਿਜੇਵਾੜਾ) ਲਗਭਗ 1100 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਦੱਖਣੀ ਲਾਂਘਾ (ਚੇਨੱਈ-ਗੋਆ) ਲਗਭਗ 890 ਕਿਲੋਮੀਟਰ।

ਦਿੱਲੀ ਮੁੰਬਈ ਉਦਯੋਗਿਕ ਲਾਂਘਾ

ਦਿੱਲੀ ਮੁੰਬਈ ਉਦਯੋਗਿਕ ਲਾਂਘੇ ਦਾ ਸੰਕਲਪ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਉਦਯੋਗਿਕ ਬਸਤੀਆਂ ਵਸਾਉਣ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਦਿੱਲੀ (ਦਾਦਰੀ) ਤੋਂ ਮੁੰਬਈ (ਜੇ ਐੱਨ ਪੀ ਟੀ) ਤਕ ਦੇ ਸਮਰਪਿਤ ਮਾਲ ਲਾਂਘੇ (ਪੱਛਮੀ) ਵਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੌਕਿਆਂ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰ ਦਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੈਗਨਾਂ (25 ਟਨ) ਜੋ ਦੋ ਛੱਤੇ ਹੋਣਗੇ, ਲਈ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਰੇਲ ਸੰਪਰਕ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲਾ ਵਾਤਾਵਰਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਅਹਿਮ ਗੁਣ ਹੈ, ਜੋ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦਗਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

ਡੀ ਐੱਮ ਆਈ ਸੀ ਦਾ ਟੀਚਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰ

| ਤਾਲਿਕਾ-2 | | | | | | |
|----------|--------------------|-------------------|-----------------|-------------------------|--------------------|------------------|
| ਸਾਲ | ਕੁੱਲ ਕਮਾਈ | ਖਰਚਾ | ਲਾਭਾਂਸ | ਲਾਭਾਂਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁਨਾਫ਼ਾ | ਸੰਚਾਲਨ ਔਸਤ | ਲੱਦਾਈ |
| 2014-15 | 1,64,374 (ਕਰੋੜ) | 1,49,17 (ਕਰੋੜ) | 9,135 (ਕਰੋੜ) | 3,783 (ਕਰੋੜ) | 92.5 (ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ) | 1101 (ਐੱਮ ਟੀ) |
| 2013-14 | 1,43,742 (ਕਰੋੜ) | 127260 (ਕਰੋੜ) | | | 87.8 (ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ) | 1047 (ਐੱਮ ਟੀ) |

| ਤਾਲਿਕਾ-4 : ਹਾਲੀਆ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਯੋਜਨਾ | | | | | | |
|--|---------------------|--------------------|------------------|--|-----------------|-----------------|
| ਸਾਲ | ਕੁੱਲ ਨਿਵੇਸ਼ | ਆਮ ਆਮਦਨ | ਵਾਧੂ | ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ | ਸੰਚਾਲਨ | ਪੀ ਪੀ ਪੀ |
| 2014-15 (ਫ਼ਰਵਰੀ ਅੰਤਰਿਮ) | | ਤੋਂ ਬਜਟ ਸਹਾਇਤਾ | ਬਜਟ ਸਹਾਇਤਾ | ਜਿਸ 'ਚ ਬਾਜ਼ਾਰੀ ਉਧਾਰ (ਆਈ ਆਰ ਐੱਫ ਸੀ, ਪੀ ਪੀ ਪੀ ਰਾਹੀ) ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ | ਔਸਤ | ਫੰਡ |
| 2014-15 | 65,445 (ਕਰੋੜ) | 30,100 (ਕਰੋੜ) | 15350 (ਕਰੋੜ) | 11,790 (ਕਰੋੜ) | 2,200 (ਕਰੋੜ) | 6,005 (ਕਰੋੜ) |
| 2013-14 | 63,363 (ਕਰੋੜ) | 26000 (ਕਰੋੜ) | 14260 | 15130 ਕਰੋੜ + 6000 ਕਰੋੜ (ਪੀ ਪੀ ਪੀ) | 2000 (ਕਰੋੜ) | |
| 2012-13 | ਰੁ.60,100 (ਕਰੋੜ) | ਰੁ.24000 (ਕਰੋੜ) | 18,050 (ਕਰੋੜ) | 16050 (ਕਰੋੜ) | 2000 (ਕਰੋੜ) | |

ਦੇ ਮੌਕੇ, ਉਦਯੋਗਿਕ ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਕੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਕੁੱਲ ਘਰੇਲੂ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਦੋ ਅੰਕਾਂ ਦੀ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਨੂੰ ਹੁਲਾਰਾ ਮਿਲੇਗਾ।

ਯਾਤਰੀ ਖੰਡ ਵਿਚ ਸਮਰੱਥਾ ਨਿਰਮਾਣ

- ਜੁਲਾਈ 2014 ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਰੇਲ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਭਾਸ਼ਨ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਖੇਤਰਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਦੀ ਗੱਲ ਆਖੀ ਗਈ :

- ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਯਾਤਰੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਇਕ ਡਾਇਮੰਡ ਚਤੁਰਭੁਜ, ਜਿਸ ਦੇ ਖੰਡ ਹੋਣ, ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

- ਚੋਣਵੇਂ ਲਾਂਘਿਆਂ ਤੇ ਦੇਸੀ ਤਕਨੀਕ ਨਾਲ ਬੁਲੇਟ ਟਰੇਨ ਤਕਨੀਕ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ-ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਲਾਂਘੇ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਲਾਂਘੇ ਵਜੋਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ

ਅਸਲ ਵਿਚ ਲਗਾਤਾਰ ਅੱਠ ਸਾਲ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭਾੜੇ ਵਿਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਨਿਗੂਣਾ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਲ ਹੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਔਰਤ ਸੀਨੀਅਰ ਸਿਟੀਜ਼ਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਉਮਰ ਘਟਾ ਕੇ 58 ਸਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਅਪੰਗ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਰਿਆਇਤ ਰਾਜਧਾਨੀ ਅਤੇ ਸ਼ਤਾਬਦੀ ਰੇਲਾਂ ਲਈ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜੁਲਾਈ 2014 ਦੇ ਅੰਸ਼ਕ ਬਜਟ ਵਿਚ ਵੀ ਯੂ.ਪੀ.ਏ. ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਮੁਲਤਵੀ ਕੀਤੇ ਭਾੜਾ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਵਿੱਤੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦਾ ਮੁਲੰਕਣ ਕਰਨਾ ਦਿਲਚਸਪ ਹੋਵੇਗਾ। ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਵਿਚ ਲਗਾਤਾਰ ਤਰੱਕੀ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਰੁਝਾਨ ਤਾਲਿਕਾ-3 ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਜਦ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਭਾਗ ਸਬਸਿਡੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹਨ, ਪਰ ਸਿਰਫ਼ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ 6.25 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦਾ ਪੂਰਾ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਆਮ ਆਮਦਨ ਲਈ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ 9135 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਹੈ ਪਰ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਵ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਿਰਾਏ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਸਾਲਾਨਾ ਯੋਜਨਾਵਾਂ

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਆਜ਼ਾਦੀ ਉਪਰੰਤ ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਢੁੱਕਵਾਂ ਵਿਕਾਸ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। 1947 ਵਿਚ ਰੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 53700 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲ ਗੁਣਕ (ਰੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤਤਾ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ, ਜਿਥੇ 90 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੇਲ

ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਵਰਗਾ ਸਾਧਨ ਜੋ 6 ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਉਰਜਾ ਕੁਸ਼ਲ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਿਜਲੀ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਥੇ ਰੇਲ ਗੁਣਕ ਲਗਾਤਾਰ ਹੇਠਾਂ ਆਇਆ ਹੈ, ਜੋ ਮਾਲ ਵਾਸਤੇ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਾਸਤੇ 10 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਸਾਡੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਚੀਨ ਵਿਚ, ਜਿਸ ਕੋਲ 1990 ਤਕ ਲਗਭਗ 45,000 ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਸੀ, ਹੁਣ ਉਸ ਕੋਲ 107,000 ਰੇਲ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਲਗਭਗ ਉੱਚ ਪੱਧਰੀ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ। ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਹੱਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਸਾਰ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਵਿਚ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਮੁਲੰਕਣ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ।

ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਸਾਲਾਨਾ ਯੋਜਨਾ ਵੱਲ ਲੈ ਕੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਤਾਲਿਕਾ-4 ਵਿਚ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤੱਤਸਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਸ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਅਸੀਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਬਾਰੇ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਫ਼ਰਵਰੀ 2012 ਵਿਚ ਆਈ। ਕਮੇਟੀ ਵਲੋਂ ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ 7.5 ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਖਰਚ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਾਲਾਨਾ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਲੋੜ ਵਰਤਮਾਨ ਸਾਲ ਦੇ 64,305 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 150,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਰੱਖੀ ਗਈ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਬਾਰੇ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਿਸ਼ ਵੀ ਚੀਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕਾਫ਼ੀ ਨਿਗੂਣੀ ਹੈ, ਜਿਥੇ 5 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ 13 ਲੱਖ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਾਲਾਨਾ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਲੋੜ 2,60,000 ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸਿੱਟਾ

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸਸਤਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਜਨਤਕ ਸਾਧਨ ਹੈ। ਜਨ ਸਧਾਰਨ ਦਾ ਇਹ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲ ਵਾਲਾ ਸਾਧਨ ਵੀ ਹੈ। ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭਾੜਾ ਦੁਨੀਆਂ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਰੱਖ ਕੇ ਵੀ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਪਸਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਸਲਾਹੁਣਯੋਗ

ਬਾਕੀ ਸਫ਼ਾ 48 ਉੱਤੇ

ਖ਼ਾਨਾਂ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਭਲਾਈ ਸਕੀਮਾਂ ਦਾ ਆਰੰਭ

ਖ਼ਾਨਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਇਲਾਕਿਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਲਈ ਇਕ ਨਵੇਂ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ 'ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਖਣਿਜ ਖੇਤਰ ਕਲਿਆਣ ਯੋਜਨਾ (ਪੀ ਐੱਮ ਕੇ ਕੇ ਕੇ ਵਾਈ)' ਦੀ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਤਪਾਦਕ ਖ਼ਾਨਾਂ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਪੰਜਵੀਂ ਸੂਚੀ ਹੇਠ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਥੇ ਬਹੁਤਾ ਕਰਕੇ ਕਬਾਇਲੀ ਲੋਕ ਵੱਸਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਬਾਇਲੀ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ, ਵਾਤਾਵਰਨ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੀ ਰਾਖੀ ਕਰਨੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮੌਕੇ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਲੋਂ ਕੱਢੇ ਜਾਂਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖਣਿਜ ਭੰਡਾਰਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈ ਸਕਣ। ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੇਠ ਲਿਖਿਤ ਹੈ :

(ੳ) ਖਣਿਜ ਭੰਡਾਰ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪੂਰਕ ਵਿਕਾਸ ਮੁਖੀ ਅਤੇ ਭਲਾਈ ਸਕੀਮਾਂ ਚਲਾਉਣਾ।

(ਅ) ਖ਼ਾਨਾਂ ਵਾਲੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿਚ ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥ ਕੱਢਣ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਨ, ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ 'ਤੇ ਪੈਂਦੇ ਮਾੜੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਜਾਂ ਖਤਮ ਕਰਨਾ।

(ੲ) ਖ਼ਾਨਾਂ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਬਣੇ ਰਹਿਣ ਯੋਗ ਲੰਮੀ ਮਿਆਦ ਵਾਲੀ ਉਪਜੀਵਿਕਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ।

ਇਸ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਖ਼ਾਨਾਂ ਅਤੇ ਖਣਿਜ (ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਨੇਮਬੰਦੀ) ਤਰਮੀਮੀ ਕਾਨੂੰਨ 2015 ਹੇਠ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਖਣਿਜ ਫਾਉਂਡੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖ਼ਾਨਾਂ ਦੀ ਪੁਟਾਈ ਕਰਕੇ ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥ ਕੱਢਣ ਵਾਲੇ ਉਦਯੋਗਪਤੀਆਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲਗਭਗ 6000 ਕਰੋੜ

ਰੁਪਏ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੈ।

ਸਕੀਮ ਦੇ ਨੇਮ ਤਹਿਤ ਫੰਡਾਂ ਦਾ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 60 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ ਪੀਣ ਯੋਗ ਪਾਣੀ ਦੀ ਪੂਰਤੀ, ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਪਾਅ, ਮੁਢਲੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੀ ਸਿਹਤ ਸੰਭਾਲ, ਸਿੱਖਿਆ, ਔਰਤਾਂ, ਬੱਚਿਆਂ, ਬਜ਼ੁਰਗਾਂ ਅਤੇ ਸਰੀਰਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਮੁਥਾਜ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਭਲਾਈ, ਮੁਹਾਰਤ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਸਾਫ਼-ਸਫ਼ਾਈ ਉਪਾਵਾਂ ਵਿਚ ਖਰਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। 40 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤਕ ਦੀ ਰਕਮ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ, ਸਿੱਜਾਈ, ਊਰਜਾ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਵਿਭਾਜਕ ਬਣਾਉਣ ਜਿਹੀਆਂ ਸਰਗਮੀਆਂ ਅਤੇ ਖ਼ਾਨਾਂ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦਾ ਪੱਧਰ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਖਰਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਹਰੇ-ਭਰੇ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ ਨੀਤੀ

ਹਰੇ-ਭਰੇ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ (ਬੂਟੇ ਲਾਉਣਾ, ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਸੁੰਦਰਤਾ) ਨੀਤੀ 2015 ਨੂੰ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਮੁਦਾਇਆਂ, ਕਿਸਾਨਾਂ, ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ, ਸਵੈ-ਇੱਛਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਰੇ ਖੇਤਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਇਹ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਬਾਰੇ ਸਕੀਮਾਂ ਉਪਰ ਲਾਗਤ ਦਾ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਉਪਰ ਬੂਟੇ ਲਾਉਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਲਈ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਸਾਲਾਨਾ ਇਹ ਹਜ਼ਾਰ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਦਿਹਾਤੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਲਗਭਗ 5 ਲੱਖ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਮਿਲੇਗਾ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਇਸਰੋ, ਭੁਵਨ ਅਤੇ ਗਗਨ ਉਪ-ਗ੍ਰਹਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਲਾਏ ਗਏ ਹਰ ਰੁੱਖ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਆਧਾਰਿਤ ਇਨਾਮ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਰੱਖਦਿਆਂ ਲੇਖਾ ਮੁਆਇਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੜਕਾਂ ਕੰਢੇ ਲਗਭਗ 1200 ਸਹੂਲਤਾਂ ਵੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ।

ਹਰੇ-ਭਰੇ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਨੀਤੀ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਮੁਕਤ ਕਰਨ ਅਤੇ

ਸੜਕੀ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿਚ ਕਮੀ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਟੀਚਾ ਹੈ।

ਜੰਗਲਾਂ ਬਾਰੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਨੀਤੀ ਮੁਤਾਬਕ ਕੁੱਲ ਭੂਗੋਲਿਕ ਇਲਾਕੇ ਦਾ 33 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹਿੱਸਾ ਜੰਗਲਾਂ ਜਾਂ ਰੁੱਖਾਂ ਹੇਠ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜੰਗਲੀ ਇਲਾਕੇ ਬਾਰੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਹਲਕਾ ਸਿਰਫ਼ 22 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੈ। ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਨੂੰ ਹਰਾ-ਭਰਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਹ ਕਮੀ ਦੂਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਜ਼ੋਰ ਸਿਰਫ਼ ਰੁੱਖ ਲਾਉਣ 'ਤੇ ਹੀ ਨਹੀਂ; ਸਗੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਿਉਂਦੇ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਉਪਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਵੀ ਹੈ।

ਮਹਾਤਮਾ ਗਾਂਧੀ ਨਰੇਗਾ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪੇਂਡੂ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੀ ਸਿਖਲਾਈ

ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪੂਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚਲੀਆਂ 2500 ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੱਛੜੀਆਂ ਤਹਿਸੀਲਾਂ ਵਿਚ 10 ਹਜ਼ਾਰ ਦਿਹਾਤੀ ਨੌਜਵਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਦੀ ਮੂਲ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇ ਕੇ ਮਹਾਤਮਾ ਗਾਂਧੀ ਨਰੇਗਾ ਸਕੀਮ ਵਾਸਤੇ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਕਰਨ, ਆਧਾਰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਲਈ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਨੰਗੇ ਪੈਰਾਂ ਵਾਲਾ ਕਾਰੀਗਰ ਉਹ ਪੜ੍ਹਿਆ ਲਿਖਿਆ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਕਬਾਇਲੀ ਅਤੇ ਪੱਟੀ ਦਰਜ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਮਹਾਤਮਾ ਗਾਂਧੀ ਨਰੇਗਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਚੁਣ ਕੇ ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਮੂਲ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕਰਕੇ ਕੰਮ 'ਤੇ ਲਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਜਿਥੇ ਮਹਾਤਮਾ ਗਾਂਧੀ ਨਰੇਗਾ ਸਕੀਮ ਹੇਠ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦਾ ਮਿਆਰ ਵਧੇਗਾ; ਸਗੋਂ ਸਮਾਜ ਦੀਆਂ ਕਮਜ਼ੋਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਨੌਜਵਾਨ ਔਰਤਾਂ ਅਤੇ ਮਰਦਾਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਮੌਕੇ ਵੀ ਹਾਸਲ ਹੋਣਗੇ। □□

ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਮਹੱਤਤਾ

 ਸਰਬਜੀਤ ਸਿੰਘ ਛੀਨਾ

ਅੱਜ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕ ਯੁਗ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਇਦ ਕਦੀ ਇਹ ਖਿਆਲ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਅਤੇ ਢੰਗਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਕਿੰਨਾ ਵੱਡਾ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਦਿਵਚ ਸੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਕਸਤ ਹੈ ਉਥੇ ਵਿਕਾਸ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਇਆ ਉਥੇ ਵਿਕਾਸ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਯੂਰਪ, ਅਮਰੀਕਾ, ਅਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਵਿਚ ਜਿਥੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਥੇ ਵਿਕਾਸ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਏਸ਼ੀਆ ਅਤੇ ਅਫਰੀਕਾ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਅਜੇ ਵੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਉਸ ਪੱਧਰ ਤਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ ਜਿਸ ਦੀ ਇਕ ਵਿਕਸਤ ਅਤੇ ਖੁਸ਼ਹਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਘੱਟ ਵਿਕਸਤ ਹੋਣ ਦਾ ਵੱਡਾ ਕਾਰਨ ਵੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਏਸ਼ੀਆ ਵਿਚ ਜਾਵਾਨ ਦੀ ਇਕ ਉਹ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ ਜਿਥੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਜਾਪਾਨ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਸਥਿਤੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੀ ਜਿਥੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨਾ ਇੰਨਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਜਾਪਾਨ ਵਿਚ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ, ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਢੰਗਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹੀ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਥੋਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਇੰਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਆਈ ਕਿ ਇਸ ਵੇਲੇ ਜਾਪਾਨ ਦੁਨੀਆਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਠ ਖੁਸ਼ਹਾਲ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ।

ਦੁਨੀਆਂ ਭਰ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ 'ਚ ਹੀ ਖੇਤੀ ਹੀ ਇਕ ਉਹ ਮੁੱਖ ਖੇਤਰ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਬਹੁਤੀ ਵਸੋਂ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਖੇਤੀ ਵਿਕਸਤ ਹੋਈ

ਤਾਂ ਇਸ ਨੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਅਸਾਨ ਬਣਾਇਆ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚ 19ਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅਖ਼ੀਰ ਵਿਚ ਖੇਤੀ ਇਨਕਲਾਬ ਦਾ ਯੁਗ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਵਿਚ ਖੇਤੀ ਉਪਜ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਹਰ ਫ਼ਸਲ ਵਿਚ ਨਵੇਂ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਖੇਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤਿ ਇਕਾਈ ਉਪਜ ਵਿਚ ਵੱਡਾ ਵਾਧਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਖੇਤੀ ਇਨਕਲਾਬ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੱਪੜਾ, ਫਰਨੀਚਰ, ਖੰਡ, ਸੀਮੈਂਟ, ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਕਈ ਇਕਾਈਆਂ ਲਗਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤੀ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਵਿੱਕਰੀ ਲਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਢੰਗਾਂ ਅਤੇ ਸਾਧਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਫਿਰ ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਮਹਿਸੂਸ ਹੋਈ।

ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਕਾਈਆਂ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਲਈ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦਾ ਮਿਲਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਉਸ ਇਕੱਲੀ ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਕਾਈ ਵਿਚ ਤਾਂ ਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚੋਂ ਜਾਂ ਦੂਰ-ਦਰਾਜ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਮੰਗਵਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਖੇਤੀ ਉਪਜ ਹੋਵੇ, ਖਣਿਜ ਪਦਾਰਥ ਹੋਵੇ, ਲੱਕੜ ਹੋਵੇ, ਤੇਲ ਜਾਂ ਰਸਾਇਣਕ ਪਦਾਰਥ ਹੋਣ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੰਗਵਾਉਣ ਲਈ ਸੜਕਾਂ, ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਲਈ ਉਹ ਸਾਧਨ ਵਿਕਸਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਸ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਪਰ ਟਰੱਕ, ਰੇਲ ਦੇ ਡੱਬੇ, ਟਰਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਬੇਅਰਥ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਚੱਲਣ ਲਈ ਠੀਕ ਹਾਲਤ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਨਾ ਹੋਣਾ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਵਿਚ ਸੜਕਾਂ ਸਫਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ

ਮੁਢਲਾ ਆਧਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਅਦ ਰੇਲਾਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਯੋਗ ਢੰਗ ਅਤੇ ਰਸਤਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਫਲਤਾ ਨਾਲ ਚਲਣ ਦਾ ਆਧਾਰ ਬਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਖਰੀਦਾਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਸ ਹੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਜਾਂ ਉਸ ਹੀ ਦੇਸ਼ 'ਚ ਹੋਣ, ਉਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਹਾਂਦੀਪਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਦੂਰ-ਦਰਾਜ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤਕ ਪਹੁੰਚਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਯੋਗ ਢੰਗ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਢੁਆਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਤਿਆਰ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਅੱਜ ਦੇ ਵਿਸ਼ਵੀਕਰਨ ਦੇ ਯੁਗ ਵਿਚ ਜਦੋਂ ਸਾਰਾ ਸੰਸਾਰ ਇਕ ਵਿਸ਼ਵੀ ਪਿੰਡ ਵਿਚ ਬਦਲ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਭੂਮਿਕਾ ਹੈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਯੋਗ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ। ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਭਾਰਤ ਦੀ ਬਣੀ ਵਸਤੂ ਅਮਰੀਕਾ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਵਿਚ ਜਾ ਕੇ ਵਿਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਚੀਨ ਦੀਆਂ ਬਣੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਆ ਕੇ ਵਿਕਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਲਈ ਯੋਗ ਢੰਗਾਂ ਦੀ ਅਸਾਨ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਵਪਾਰ ਸੰਭਵ ਹੀ ਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਢਲੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਯੋਗ ਅਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਣਾ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਵਪਾਰ ਸੰਭਵ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਗੱਲ ਸਭ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੈ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਧਾਈਆਂ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਧਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ ਯੂਰਪ, ਅਮਰੀਕਾ

ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਚੀਨ, ਜਾਪਾਨ ਅਤੇ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਦੇ ਦੇਸ਼।

ਭਾਰਤ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਦੇਸ਼ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ, ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 3965390 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੜਕਾਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਸਾਲ ਹੀ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਦੇ ਅਰੁਨਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਮੇਘਾਲਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤਕ ਪਹਿਲਾਂ ਰੇਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਹੁੰਚਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਵੀ ਰੇਲ ਲਾਈਨਾਂ ਵਿਛਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਕਸ਼ਮੀਰ ਵੈਲੀ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤਕ ਰੇਲ ਲਾਈਨਾਂ ਪਹੁੰਚਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਿਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਜਾਲ ਨਾਲ ਜਿਸ ਵਿਚ 80 ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ 1980-81 ਵਿਚ 3245000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭਾਰਤ ਦੇ 6.50 ਲੱਖ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵੇਲੇ ਢੁਆਈ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ 1987098 ਟਰੱਕ, 17369546 ਕਾਰਾਂ, 4242968 ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 115419175 ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਹਨ ਜੋ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗਾਂ ਨਾਲ ਦਰਜ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ 1980-81 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜਿਹੜਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਵਾਧਾ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਢੁਆਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਵਪਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਦਯੋਗਿਕ ਇਕਾਈਆਂ ਦਾ ਲਗਣਾ ਸੰਭਵ ਹੀ ਤਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਥੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣ। ਦੂਰ-ਦਰਾਜ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਵਿਚ ਆਰਥਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। 1950-51 ਵਿਚ ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਵੇਲੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚ ਤਰਜੀਹ

ਦਿਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਵੀ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਇਕ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਬਹੁਤ ਚੰਗਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵੀ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਫ਼ਸਲਾਂ ਦੀ ਵਿੱਕਰੀ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਖੇਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿਚ ਵੀ ਵੱਡਾ ਵਾਧਾ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ।

ਪੰਜਾਬ ਨੂੰ ਖੇਤੀ ਪ੍ਰਧਾਨ ਰਾਜ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹੀ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਖੇਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਖੇਤੀ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ 97.5 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਸਿੰਜਾਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹੋ ਵਜ੍ਹਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁੱਲ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ 1.51 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਖੇਤਰ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵੀ ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁੱਲ ਅਨਾਜ ਭੰਡਾਰਾਂ ਵਿਚ 60 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਰਾ ਇਨਕਲਾਬ ਜੋ 60ਵਿਆਂ ਦੇ ਅਖੀਰ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਉਸ ਵਿਚ ਜਿਥੇ ਬਿਜਲੀ, ਖਾਦਾਂ, ਬੀਜਾਂ, ਸਿੰਜਾਈ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਸੀ, ਉਸ ਵਿਚ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਯੋਗਦਾਨ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਵੇਲੇ ਪੰਜਾਬ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤਿ ਵਿਅਕਤੀ ਅਮਦਨ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਸੀ ਅਤੇ ਖੇਤੀ ਵਿਚ ਇਕ ਵਿਕਸਤ ਰਾਜ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਵਿਚ ਸਿਰਫ਼ ਸ਼ਹਿਰ ਹੀ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਕੱਚੇ ਰਸਤੇ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਸਨ। ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਸਮਝਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ 1968 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਦਾ ਕੰਮ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਨਾਲ ਖੇਤੀ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਆਈ। 1977 ਤਕ ਜਿਥੇ ਸਾਰੇ ਹੀ ਰਾਜ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਬਿਜਲੀ ਪਹੁੰਚਾਈ ਗਈ, ਉਥੇ ਸਾਰੇ ਪਿੰਡ ਸੰਪਰਕ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿਤੇ ਗਏ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਕੰਢੀ ਖੇਤਰ ਜੋ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਕੁੱਲ ਖੇਤਰ ਦਾ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰ, ਰੋਪੜ ਅਤੇ ਪਠਾਨਕੋਟ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿਚ ਸਥਿਤ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵੀ ਸੰਪਰਕ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਰਨੈਲੀ ਸੜਕਾਂ ਵਿਚ ਵੱਡਾ ਵਾਧਾ 1980-81 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ। 1980-81 ਵਿਚ ਇਹ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਜਰਨੈਲੀ ਸੜਕਾਂ 964 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸਨ ਜੋ 2011-12 ਵਿਚ ਵਧ

ਕੇ 1739 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋ ਗਈਆਂ। ਪਿੰਡਾਂ ਦੀਆਂ ਸੰਪਰਕ ਸੜਕਾਂ 30777 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋ ਗਈਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਕੁੱਲ 12203 ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚੋਂ 12131 ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਕੁੱਲ ਪਿੰਡਾਂ ਦਾ 99.4 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਖੇਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਇਹ ਵੀ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਜੋ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਨਾ ਜੁੜਿਆ ਹੋਵੇ। ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਕੁੱਲ ਖੇਤਰ ਵਿਚ 1000 ਵਰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਮਗਰ 167 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੜਕਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਕ ਲੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਮਗਰ 296 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੜਕਾਂ ਹਨ। ਇਸ ਵੇਲੇ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਕੁੱਲ 68879 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬਾਈ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਹਨ ਜੋ 1980-81 ਵਿਚ ਸਿਰਫ਼ 32446 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸਨ।

ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਇਸ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਆਮ ਵਿਅਕਤੀ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾਂ ਸੜਕਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਉਨੇ ਹੋਰ ਸਾਧਨ ਜਿਵੇਂ ਹਵਾਈ ਸਫਰ, ਰੇਲਾਂ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਰਸਤਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ, ਨਾਂ ਹੀ ਇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਰੇਲਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਭਾਵੇਂ ਕਾਫ਼ੀ ਹਨ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਹੀ ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ ਪਰ ਅਜੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਉਹ ਖੇਤਰ ਹਨ ਜਿਥੇ ਰੇਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਦੂਰ ਦਰਾਜ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਮੀਲ ਸਫਰ ਲਈ ਸਿਰਫ਼ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਹੀ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਰਾਹੀਂ ਇੰਨੀ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਦਾ ਸਫਰ ਇੰਨਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਪੈਸਾ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲਗਦੇ ਹਨ।

ਹਵਾਈ ਸਫਰ ਵੀ ਕੁਝ ਕੁ ਲੋਕਾਂ ਵਲੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਅੱਜਕੱਲ੍ਹ ਮੁਹਾਲੀ ਵਿਚ ਦੋ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿਚ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਹੈ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ। ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਤੋਂ ਹੀ ਕਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ

ਹਵਾਈ ਉਡਾਣਾਂ ਵੀ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਨੂੰ ਯੂਰਪ ਅਤੇ ਮੱਧ ਪੂਰਬ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਡਾਣਾਂ ਵਿਚ ਕੁਝ ਵਪਾਰਿਕ ਵਸਤੂਆਂ ਵੀ ਸੀਮਤ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹੋਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮੰਜ਼ਿਲਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ। ਲੁਧਿਆਣਾ, ਬਠਿੰਡਾ ਅਤੇ ਪਠਾਨਕੋਟ ਦੇ ਹਵਾਈ ਰਸਤੇ ਵੀ ਹਨ ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪਠਾਨਕੋਟ ਤਕ ਹੀ ਕੁਝ ਉਡਾਣਾਂ ਹਫ਼ਤੇ 'ਚ ਕੁਝ ਦਿਨ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਆਮ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਦੂਰੀ 1500 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਿਚ ਵੱਡੀ ਰੁਕਾਵਟ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਪੰਜਾਬ, ਪਾਕਿਸਤਾਨ, ਅਫ਼ਗਾਨਿਸਤਾਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸੜਕ ਦੇ ਰਸਤੇ ਰਾਹੀਂ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਤਾਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਰਾਜਨੀਤਕ ਕਾਰਨਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਕਰਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਲੈ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਉਦਯੋਗਾਂ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਲੋਹੇ ਅਤੇ ਕੋਲੇ ਨੂੰ ਵੀ 1200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਮੰਗਵਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ ਯੋਗ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਢੁਆਈ ਵਾਲਾ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਰੇਲਾਂ ਦਾ ਢਾਂਚਾ।

ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅਸਾਨ ਅਤੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਵਲੋਂ 1568, ਪੈਪਸੂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਲੋਂ 1089 ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਲੋਂ 3949 ਬੱਸਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਪੰਜਾਬ ਭਰ ਵਿਚ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪੰਜਾਬ ਵਿਚ ਬਰਾਡ (ਵੱਡੀਆਂ) ਰੇਲ ਲਾਈਨਾਂ 4001 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤਕ ਅਤੇ (ਛੋਟੀ) ਨੈਰੋ ਰੇਲ ਲਾਈਨਾਂ 260.85 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤਕ ਇਸ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਧੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

(ਲੇਖਕ ਉੱਘਾ ਅਰਥਸ਼ਾਸਤਰੀ ਅਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਪੱਤਰਕਾਰ ਹੈ।)

ਸਫ਼ਾ 44 ਦੀ ਬਾਕੀ

ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰੀ ਸਬਸਿਡੀ ਦੇ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪਰ, ਰੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਪਸਾਰ ਢੁੱਕਵਾਂ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਯਾਤਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ 1947 ਦੇ 80 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘਟ ਕੇ 10 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੇ ਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਇਹ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ 'ਤੇ ਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਗਠਿਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਮੇਟੀਆਂ ਤੇ ਸਮੂਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਪੱਖ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਿਆਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਸਮਰੱਥਾ ਪਸਾਰ ਲਈ ਵਾਧੂ ਨਿਵੇਸ਼ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਹਿੱਤ ਵਿਚ ਰੇਲਵੇ 1947 ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਦੁਬਾਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕੇ।

ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਿਫ਼ਾਰਿਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਅਮਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵੱਡੀਆਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਡੀ ਐੱਫ ਸੀ ਸੀ ਆਈ ਐੱਲ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟਾਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦਾ ਲਾਇਆਂ 'ਤੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੇ ਲਾਂਘੇ ਬਣਾਉਣ ਵੱਲ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਜਨਤਕ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ, ਸੰਸਥਾਗਤ ਵਿੱਤੀਕਰਨ ਆਦਿ ਵੀ, ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਤ ਵੰਡਣ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਪਰ ਹਾਲੇ ਵੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਗਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਾ ਕੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਵਧਦੀਆਂ ਉਮੰਗਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਣ। ਇਸ ਨਾਲ ਰੇਲਵੇ ਮੁੜ ਤੋਂ ਉੱਚ ਪਹਿਲ ਵਾਲਾ ਸਾਧਨ ਬਣ ਜਾਵੇਗਾ।

(ਲੇਖਕ ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ (ਬਿਜਲੀ) ਦਾ ਸਾਬਕਾ ਵਧੀਕ ਮੈਂਬਰ ਹੈ।)

e-mail :vijyadutk@gmail.com

ਸਫ਼ਾ 38 ਦੀ ਬਾਕੀ

ਮੌਜੂਦਾ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਸਮਝ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਵੀਂ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦੇਣ ਦੇ ਅਮਲ ਵਿੱਚੋਂ ਗੁਜ਼ਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਜੋ ਘਰੇਲੂ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਅਤੇ ਹਵਾ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵੱਡੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਇਥੇ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਕਾਇਮ

ਕਰਨ ਵਿਚ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਹੋਣਗੀਆਂ।

ਇਸ ਬਾਰੇ ਖ਼ਬਰਾਂ ਹਨ ਕਿ ਇਲਾਕਾਈ ਅਤੇ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਦੇ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹਰ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟ ਉਪਰ ਸੈੱਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਖ਼ਬਰ ਹੈ ਕਿ ਇਲਾਕਾਈ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਪੜਾਅ-ਵਾਰ ਵੰਗ ਨਾਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਉਪਰ ਵਿਚਾਰ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਇਹ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਧੇਰੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਗ਼ੈਰ-ਸੂਚੀਬੱਧ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਉਡਾਣਾਂ ਭਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀ ਵੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ। ਯਾਦ ਰਹੇ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 400 ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਾਲੇ ਅਜਿਹੇ 122 ਓਪਰੇਟਰ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਭਨਾਂ ਉਪਾਵਾਂ ਨਾਲ ਜਿਥੇ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਵਧੇਗਾ ਉਥੇ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਮੁੱਚੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਹੁਲਾਰਾ ਮਿਲੇਗਾ।

ਵਧੇਰੇ ਹਵਾਈ ਸੰਪਰਕ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਬਿਹਤਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਹਿਲਾਂ, ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ (ਏ ਏ ਆਈ) ਹੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ, ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਉਡਾਣਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਪਰ ਹੁਣ ਦਿੱਲੀ, ਮੁੰਬਈ, ਬੈਂਗਲੁਰੂ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅਤੇ ਕੋਚੀਨ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ-ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਨਾਲ ਉਸਾਰੇ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਬਦਲ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਹੁਣ ਸਰਕਾਰ ਆਸ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ 11ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ ਦੌਰਾਨ 5.5 ਅਰਬ ਡਾਲਰ ਤੋਂ 12ਵੀਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾ (2012-15) ਦੌਰਾਨ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਵਧ ਕੇ 9.3 ਅਰਬ ਡਾਲਰ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪਿਛਲੇ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ 23 ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਅਤੇ ਉੱਚ ਦਰਜੇ ਦਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ 2020 ਤਕ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ 250 ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਸਰਗਰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਰਖਦੀ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਸੁਤੰਤਰ ਪੱਤਰਕਾਰ ਹੈ।)

e-mail :hblshishir@gmail.com

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ

ਮਨਧੀਰ ਸਿੰਘ ਦਿਓਲ

ਭਾਰਤ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਦੇਸ਼ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਸਥਿਤੀ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਹਾਲਤਾਂ ਵਾਲੀ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਸਥਿਤੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਰਾਹ ਉਪਰ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇਜ਼ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ ਤੇ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵ ਤਾਕਤ ਬਣਨ ਵੱਲ ਕਦਮ ਵਧਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਬਹੁ-ਸਭਿਆਚਾਰਾਂ ਵਾਲਾ ਦੇਸ਼ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸਮਾਜਿਕ, ਧਾਰਮਿਕ, ਸੱਭਿਆਚਾਰਕ ਤੇ ਪ੍ਰਾਤਿਕ ਭਿੰਨਤਾ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲੋਂ ਨਿਖੇੜਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਤੇਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਅਹਿਮ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖੇਤਰਫਲ ਹੈ ਤੇ ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਪਹਾੜਾਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਲੜੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਹਿਮਾਲਿਆ ਵਰਗਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਪਰਬਤ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੱਧਰੇ ਮੈਦਾਨ ਹਨ ਜੋ ਹਿਮਾਲਿਆ ਤੋਂ ਨਿਕਲਦੀਆਂ ਨਦੀਆਂ ਨੇ ਬਣਾਏ ਹੋਏ ਹਨ। ਅੱਗੋਂ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦਾ ਰੇਗਿਸਤਾਨ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਿਚ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਦੇ ਪਠਾਰੀ ਮੈਦਾਨ ਹਨ ਤੇ ਧੁਰ ਦੱਖਣ ਵਿਚ ਮੈਦਾਨੀ/ਪਹਾੜੀ ਮਿਲਗੋਭੇ ਵਾਲੀ ਪੱਥਰੀਲੀ, ਭੁਰਭੁਰੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਰ ਕੋਨੇ ਦੀ ਭੂਗੋਲਿਕ ਭਿੰਨਤਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਹਨ ਤੇ ਮੈਦਾਨੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਰਗਾ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸਿਰਜਣ ਵਰਗੀ ਮੌਜ ਪਹਾੜੀ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ

ਰਾਹਾਂ ਦੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸਾਧਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਨੀਮ ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਇਕ ਵੱਖਰੀ ਚੁਨੌਤੀ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੀ ਗੀੜ੍ਹ ਦੀ ਹੱਡੀ ਉਸ ਦਾ ਬੁਨਿਆਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਢਾਂਚਾ ਹੈ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ, ਉਸ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਭਰਦਾ ਹੋਵੇ।

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸੜਕ ਪਰਿਵਹਿਨ ਤੇ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਮੰਤਰੀ ਨਿਤਿਨ ਗਡਕਰੀ ਵਲੋਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬਣਾਉਣ ਉਪਰ ਖ਼ਾਸਾ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੁਤਾਬਕ, 'ਸਾਨੂੰ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਹਾਈਵੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਸਮੇਤ ਕਈ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਸਮੇਤ ਮੁਰੰਮਤ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਤੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।'

ਸ੍ਰੀ ਗਡਕਰੀ ਨੇ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਤੇ ਡਿਜ਼ੀਟਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ 360 ਡਿਗਰੀ ਵਾਲਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ 'ਗਗਨ' ਤੇ 'ਭੂਵਨ' ਉਪਗ੍ਰਹਿ ਤਕਨੀਕਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਤੇ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਪ੍ਰਾਜੈਕਟ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਿਚ ਆਸਾਨੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ 'ਹਰੇ ਰਾਜ ਮਾਰਗ ਨੀਤੀ-2015' ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਹਰਿਆ-ਭਰਿਆ ਬਣਾਉਣ ਲਈ 1000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਮੁਹੱਈਆ ਹੋਣਗੇ। ਪੰਜ ਲੱਖ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਰੋਕਣ ਦੀ ਪਹਿਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪੌਦਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਦਾ ਬਚਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਵੀ ਹੋਣਗੀਆਂ।

ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨ ਹਨ, ਦੁਨੀਆਂ ਦਾ ਵੱਡਾ ਰੇਲਵੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ, ਸੜਕੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਤਕ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ ਦੀ ਹੈ ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਰਗ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਦਾਇਰਾ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰੀ ਅਤੇ ਪੇਂਡੂ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਆਪਣਾ ਢਾਂਚਾ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੀ ਬਹੁਤੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਭਾਰ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਰੇਲਾਂ ਉਪਰ ਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ 70 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਵਲੋਂ ਸਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਦੇਸ਼ ਆਜ਼ਾਦ ਹੋਇਆ ਤਾਂ 1951 ਤਕ ਰੇਲਾਂ ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਆਵਾਜ਼ਾਈ 30 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਸੀ ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਵਧ ਕੇ 90 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿਚ ਸਾਲਾਨਾ 10 ਤੋਂ 12 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਚੁਨੌਤੀਆਂ ਬਾਰੇ ਹੁਣ ਤੋਂ ਹੀ ਗੰਭੀਰ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ।

ਭਾਰਤ ਵਰਗੇ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਰ ਰੇਲਵੇ ਵਲੋਂ ਢੋਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਰੇਲ ਆਵਾਜ਼ਾਈ 1853 ਨੂੰ ਮੁੰਬਈ ਤੋਂ ਥਾਨੇ ਦਰਮਿਆਨ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ 34 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਫ਼ਾਸਲਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹੁਣ ਇਹ ਦੁਨੀਆਂ ਦਾ ਤੀਜਾ ਵੱਡਾ ਰੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਰੇਲ ਮੰਤਰਾਲਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤੇ ਸਾਲਾਨਾ

ਰੇਲ ਬਜਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਸਮੁੱਚਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ 7500 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਹਨ, 9500 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੇਲ ਇੰਜਣ (ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ) ਹਨ ਤੇ 55000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀ ਡੱਬੇ, ਦੋ ਲੱਖ 39 ਹਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਫਰਾਈਟ ਕਾਰਾਂ ਹਨ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ 64000 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਮਾਰਗ ਆਪਣੀਆਂ 12000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁਸਾਫ਼ਰ ਗੱਡੀਆਂ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਲਗਭਗ 25 ਮਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਢੋਦੀ ਹੈ। ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਡੈਡੀਕੇਟਡ ਫਰਾਈਟ ਕੋਰੀਡੋਰ ਇਕ ਨਵੀਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

ਆਜ਼ਾਦੀ ਪਿੱਛੋਂ ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਜਾਲ ਵਿਛਾਇਆ ਗਿਆ ਤੇ ਹੁਣ ਭਾਰਤ ਵਿਚ 4.7 ਮਿਲੀਅਨ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹ, ਸੂਬਾਈ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੀ ਡਬਲਿਊ ਡੀ ਵਲੋਂ ਸਾਂਝੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਹਨ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪੇਂਡੂ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਵੱਡਾ ਨੈੱਟਵਰਕ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਹਵਾਈ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਮੀਰਾਂ ਲਈ ਹੀ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਰਹੀ ਹੈ ਪਰ ਪਿਛਲੇ ਦਹਾਕੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ ਦੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦਾ ਹਵਾਈ ਬਾਜ਼ਾਰ ਖੇਤਰ ਹੁਣ ਦੁਨੀਆਂ ਵਿਚ ਨੌਵੇਂ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਹੈ।

ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਕੇ ਨਿੱਜੀ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਲੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਸਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਈ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਉੱਪਰ ਸਾਲਾਨਾ 160 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ 75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਮੁਸਾਫ਼ਿਰ ਘਰੇਲੂ ਦੱਸੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਧਾ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਦਰ 8 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਲ-ਭਾੜੇ ਵਿਚ ਵੀ ਵਾਧਾ ਦਰਜ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪਾਸੇ ਸਮੁੰਦਰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਵੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੈ, ਜੋ ਕੋਲਕਾਤਾ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟਾਂ ਤਕ ਲੱਖਾਂ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਤਕ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਡੀ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਚੋਖਾ ਠੁੱਮਣਾ ਦੇਣਾ ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਦੀਆਂ ਪੁਰਾਣਾ ਸਾਧਨ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਵੀ ਵਪਾਰਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲਾਸ਼ੇਰੀ ਦਿੰਦਾ ਰਹੇਗਾ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਕੁੱਲ ਵਪਾਰ ਦਾ 70 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਇਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਇਕ ਦਰਜਨ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਉੱਪਰ ਸਾਲਾਨਾ ਅਰਬਾਂ ਰੁਪਏ ਦਾ ਮਾਲ ਬਰਾਮਦ ਤੇ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਕੰਢਿਆਂ 'ਤੇ ਤੱਟਾਂ ਉੱਪਰ 200 ਦੇ ਲਗਭਗ ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ (ਪੋਰਟ) ਹਨ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਾਹ ਭਾਰਤ ਲਈ ਸਸਤੇ ਸਾਧਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ 9 ਰਾਜ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ। ਤਿੰਨ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਮਾਰਗਾਂ ਰਾਹੀਂ ਦੁਨੀਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। 1997 ਵਿਚ ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਲਈ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਤੇ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰੀ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਉੱਪਰ ਸਾਲਾਨਾ 900 ਮਿਲੀਅਨ ਟਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਚ ਪਹਿਲੇ 20 ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਬਰਾਮਦ-ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਭਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ, ਚੇਨੱਈ, ਕੋਚੀ ਤੇ ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ ਦਿਨੋ-ਦਿਨ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤੇ ਉਹ ਸ਼ਹਿਰ ਹੋਰ ਫੈਲ ਰਹੇ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਮੁੱਖ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਰਗਾਂ ਉੱਪਰ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਸੰਨਅਤੀਕਰਨ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਸ਼ਹਿਰ, ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਵਿਚਰਦੇ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਲਾਇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਪਿਛਲੇ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਪਿੰਡਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਜਾਣ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਵਧਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਭੀੜ ਵਧੀ ਹੈ, ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਦਬਾਅ ਵਧਿਆ ਹੈ।

ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਕਈ ਸ਼ਹਿਰ ਅਜਿਹੇ ਹਨ ਜਿਥੇ ਆਬਾਦੀ 10 ਲੱਖ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦਿਨੋ-ਦਿਨ ਘਟ ਰਹੇ ਹਨ ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਚਲਨ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਦੋ-ਪਹੀਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲੰਬੀਆਂ ਕਤਾਰਾਂ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਆਮ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਦਾ 70 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਭਾਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅੰਦਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਭਰਮਾਰ ਹੈ। ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤੇ 142 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗੱਡੀਆਂ ਹੁਣ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਪਿਛਲੇ 60 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਕਾਫ਼ੀ ਤਰੱਕੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਪਰ ਅਜੇ ਹੋਰ ਵੀ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਬਾਕੀ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਲਈ ਜੇ ਰੇਲਵੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨੂੰ ਹੋਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਅਸੀਂ 7-10 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਵਿਕਾਸ ਦਰ ਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕਰ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੱਡੇ ਸੁਧਾਰਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਵਿਗਿਆਨਕ ਤਕਨੀਕਾਂ ਵਰਤ ਕੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ। ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣੇ ਤੋਂ ਹੀ ਸਮਝ ਕੇ ਚੱਲਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ 'ਅਪ੍ਰੋਸ਼ਨਲ ਸਿਸਟਮ' ਤੇ 'ਪ੍ਰਬੰਧ' ਨੂੰ ਨਿਖੇੜਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਭਾਗਾਂ ਜਿਵੇਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ, ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ, ਸਿਗਨਲ ਤੇ ਟੈਲੀਕਾਮ ਦਰਮਿਆਨ ਤਾਲਮੇਲ ਨੂੰ ਹੋਰ ਬਿਹਤਰ ਕਰਕੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇਗਾ ਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣਾ ਵੀ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇਗਾ।

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਹਾਈ ਸਪੀਡ ਰੇਲ

ਗੱਡੀਆਂ ਤੇ ਬੁਲੇਟ ਟਰੇਨ ਦਾ ਸੁਪਨਾ ਪੂਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਕਦਮਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਕੋਈ ਗਹੁ ਨਾਲ ਦੇਖ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਉਣ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤੇ ਰੇਲ ਡੱਬਿਆਂ ਅੰਦਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਧਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਛੇ ਡੈਡੀਕੇਟਡ ਫਰਾਈਟ ਕੋਰੀਡੋਰ ਇਸੇ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਕਦਮ ਹੈ।

ਆਉਣ ਵਾਲੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਤਤਕਾਲੀ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਹਾਣ ਦਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਵੱਡੇ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। ਰੇਲ ਪੱਟੜੀਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਕਦਮ ਪੁੱਟਣੇ ਪੈਣਗੇ। ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖੋਜ-ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਸੂਚਨਾ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਫ਼ੈਲਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਨੁੱਖੀ ਸਰੋਤਾਂ ਦੀ ਸੁਚੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਭਾਰਤੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੀ ਰੀੜ੍ਹ ਦੀ ਹੱਡੀ ਮੰਨੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਚੋਖਾ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨੀਤੀਆਂ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨ ਦੌਰਾਨ ਬਣ ਰਹੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਹੋਈ ਹੈ ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਪੁਲ ਬਣ ਰਹੇ ਹਨ, ਅੰਡਰਪਾਸ ਉਸਾਰੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਸੁਧਾਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਜਾਰੀ ਹਨ। ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

ਪਿੰਡਾਂ ਤਕ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਜਾਲ ਵਿਛਾਇਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਪੰਚਾਇਤੀ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਤਹਿਤ ਸਥਾਨਕ ਵਿਧਾਇਕਾਂ ਅਤੇ ਸੰਸਦ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀਆਂ ਪੀ. ਡਬਲਿਯੂ ਡੀ, ਮੰਡੀ ਬੋਰਡਾਂ, ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀਆਂ ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਨਗਰ ਨਿਗਮਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪੰਜ ਸਾਲਾ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਣਾ ਕੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੁਧਾਰੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪੰਜ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡੀ ਹੋਈ ਹੈ ਤੇ ਇਹ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸ਼ਾਹ ਰਾਹਾਂ, ਸਟੇਟ ਹਾਈਵੇਜ਼, ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਦੀਆਂ

ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਦੂਜੀਆਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੰਜਵਾਂ ਵਰਗ ਪੇਂਡੂ ਸੜਕਾਂ ਹਨ।

ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ ਤੇ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਖਿੱਤਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੱਖਣੀ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸੁਧਾਰਨ ਦੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਸਰਕਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਰਥਿਕ ਖਿੱਤਿਆਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਤਰੱਕੀ ਦੇਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ ਜਾਂ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਜੋੜੀ ਰਖਣਾ ਅਹਿਮ ਕਾਰਜ ਹੋ ਨਿਬੜਿਆ ਹੈ। ਇੰਡਮਟੀਰੀਅਲ ਹੱਬਾਂ, ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ, ਸੈਲਾਨੀ ਕੇਂਦਰਾਂ, ਸਿੱਖਿਆ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿਚ ਆਰਥਿਕ ਤਰੱਕੀ ਵਿਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਹੁਣ ਅਹਿਮ ਕਾਰਕ ਬਣ ਗਈ ਹੈ। ਚੱਲ ਰਹੀ 12ਵੀਂ ਵਿੱਤ ਯੋਜਨਾ ਤਹਿਤ 'ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਸੜਕਾਂ' ਤੇ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੜਕਾਂ' ਉਪਰ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਸਰਕਾਰੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਕਈ ਕਾਰਜ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ। ਸੜਕਾਂ ਉਪਰ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦੀ ਸਲਾਮਤੀ ਲਈ ਕਾਠੂਨ ਬਣੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ, ਦੋ-ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਕਾਰ ਚਾਲਕਾਂ ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਸਖ਼ਤ ਨਿਯਮ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਿਭਾਗ ਤੇ ਆਰ ਟੀ ਏ ਮਹਿਕਮੇ ਦੀ ਵੱਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿਚ ਕੀਮਤੀ ਜਾਨਾ ਅਜ਼ਾਈ ਚਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵੱਲ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਦੇ ਬੰਦੋਬਸਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ 'ਸੁੰਦਰ ਕਮੇਟੀ' ਦੀਆਂ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵੱਲ ਕਦਮ ਵਧਾਏ ਜਾਣ।

ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਪਿਛਲੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਨਵੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਆਈਆਂ ਹਨ। ਨਵੇਂ ਮਾਰਗ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਰਗਾਂ ਵਿਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਰਗ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਸੁਧਾਰੇ ਗਏ ਹਨ, ਨਵੇਂ ਅੱਡੇ ਵੀ ਉਸਾਰੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਵਧੇ ਹਨ। 2020 ਤਕ ਇਹ ਸੰਨਅਤ 70 ਬਿਲੀਅਨ ਹੋ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਨਵੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਆ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਅਸੀਮ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ 2020 ਤਕ 260 ਅਮਰੀਕੀ ਬਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ ਨਵੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦਣ ਤੇ ਪੁਰਾਣਿਆਂ ਦੇ ਬਦਲਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੋਣਗੇ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟਾਂ ਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਉਪਰ ਇਕ ਦਹਾਕੇ ਦੌਰਾਨ ਦਰਾਮਦ ਤੇ ਬਰਾਮਦ ਵਧੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਅੰਦਰ ਕਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ, ਜਿਥੇ ਪਾਣੀ ਵਾਲੇ ਛੋਟੇ ਜਹਾਜ਼ ਚਲਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਘੱਟ ਖਰਚੀਲਾ ਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਪੱਖੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚ ਨਦੀਆਂ ਢੋਅ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਦੋਂ ਬਹੁਤੀ ਆਬਾਦੀ ਜਾਂ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰ ਨਦੀਆਂ ਕਿਨਾਰੇ ਹੀ ਉਸਾਰੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਪੁਰਾਤਨ ਸੱਭਿਆਤਾਵਾਂ ਵੀ ਨਦੀਆਂ ਕਿਨਾਰੇ ਹੀ ਪਨਪੀਆਂ ਸਨ। ਹੁਣ ਵੀ ਨਦੀਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਢੋਣ ਦੇ ਕੰਮ ਆ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਵਸਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਭਾਰਤ ਦੀ 70 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿਚ ਰਹਿੰਦੀ ਆਬਾਦੀ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਸਤੇ ਸਾਧਨ ਦੇਣ ਨਾਲ ਕਈ ਫ਼ਾਇਦੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਿੰਡਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵੱਲ ਨੂੰ ਹਿਜ਼ਰਤ ਘਟੇਗੀ ਤੇ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਨਵੇਂ ਮੌਕੇ ਬਣਨਗੇ। ਪੰਜਾਬ, ਹਰਿਆਣਾ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਹੁ-ਗਿਣਤੀ ਇਲਾਕੇ ਪੇਂਡੂ ਸੜਕਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਹੁਣ ਵਿਕਾਸ ਵੱਲ ਵਧ ਰਿਹਾ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪਛਾਣ ਬਣਾਈ ਹੈ ਤੇ ਦੱਖਣੀ ਏਸ਼ੀਆ ਖਿੱਤੇ ਵਿਚ ਸਰਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਹੁਣ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਵੀ ਨਵੀਆਂ ਪੁਲਾਂਘਾਂ ਪੁੱਟ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(ਲੇਖਕ ਸੁਤੰਤਰ ਪੱਤਰਕਾਰ ਹੈ।)

e-mail :mandhir_deol@yahoo.co.in

ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ?

ਈ-ਦਸਤਖਤ ਜਾਂ ਈ-ਸਾਈਨ

ਈ-ਦਸਤਖਤ ਅਜਿਹੀ ਨਾਗਰਿਕ ਸੇਵਾ ਹੈ, ਜੋ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਉਪਰ ਡਿਜੀਟਲ ਰੂਪ ਵਿਚ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਆਨ-ਲਾਈਨ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਦਸਤਖਤ ਸੇਵਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿ ਇਕ ਏ ਪੀ ਆਈ ਰਾਹੀਂ ਸੇਵਾ ਡਿਲਿਵਰੀ ਕਾਰਕ ਨਾਲ ਸੰਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੈਲਫੋਨ ਵਾਲਾ ਆਧਾਰ ਕਾਰਡ ਧਾਰਕ ਕਿਸੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਉਪਰ ਡਿਜੀਟਲ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਸਤਖਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੇਵਾ 'ਡਿਜੀਟਲ ਇਡੀਆ' ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸ਼ਹਿਰ ਆਧਾਰੀ ਸੀ, ਡੈਕ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਿਟੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੋ ਕਿ ਅੱਗੋਂ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਨ ਹੇਠ ਹੋਵੇਗੀ।

ਆਨ-ਲਾਈਨ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਦਸਤਖਤ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਆਧਾਰ ਈ-ਕੇ ਵਾਇ ਸੀ ਸੇਵਾ ਰਾਹੀਂ ਆਧਾਰ ਕਰਤਾ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰ ਕੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸੂਚਨਾ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਕਾਨੂੰਨ 2000 ਤਹਿਤ ਮਾਨਤਾ ਹਾਸਲ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਹੱਥ ਨਾਲ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਦੀ ਥਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਉਪਰ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣਗੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਮਿਹਨਤ ਦੀ ਬੱਚਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਸੇਵਾ ਰਵਾਇਤੀ ਦਸਤੀ ਦਸਤਖਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਿਹਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂਕਾਰ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੀ ਬੱਚਤ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵੀ ਡਿਜੀਟਲ ਦਸਤਖਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਵੱਡੀ ਸਹੂਲਤ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਕਾਰਜ ਲਈ ਆਧਾਰ ਆਈ ਡੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਰੋਕਾਰਾਂ ਦਾ ਵੀ ਖਿਆਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੇ ਵਾਈ ਸੀ ਲਈ ਤਸਦੀਕੀ ਵਿਕਲਪਾਂ ਵਿਚ ਬਾਇਓ-ਮੀਟਰਿਕ ਹੱਥਾਂ ਦੀਆਂ ਉਂਗਲਾਂ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਜਾਂ ਅੱਖਾਂ ਦਾ ਅਕਸ ਜਾਂ ਫਿਰ ਓ ਟੀ ਪੀ ਹਨ।

ਈ-ਦਸਤਖਤ ਸੇਵਾ ਰਾਹੀਂ ਲੱਖਾਂ ਹੀ ਆਧਾਰ ਕਾਰਡ ਮਾਲਿਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਡਿਜੀਟਲ ਦਸਤਖਤ ਸੇਵਾ ਦਾ ਲਾਭ ਉਠਾ

ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਢੰਗ ਵੀ ਬਹੁਤ ਸੁਖਾਲਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕੀ-ਭੰਡਾਰ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੋਈ ਚਿੰਤਾ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਆਧਾਰ ਕਾਰਡ ਧਾਰੀ ਦੀਆਂ ਨਿੱਜੀ ਕੀ ਹਾਰਡਵੇਅਰ ਸਕਿਓਰਿਟੀ ਮਾਡਿਊਲ 'ਤੇ ਬਣ ਕੇ ਵਰਤਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਰੰਤ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਵਿਚ ਦਸਤਖਤ ਕਰਤਾ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਡਿਜੀਟਲ ਦਸਤਖਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਬੇਨਤੀ, ਡਿਜੀਟਲ ਦਸਤਖਤ ਕਾਇਮ ਕੀਤੇ ਜਾਣਾ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤਹਿਤ ਡਿਜੀਟਲ ਦਸਤਖਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਦਸਤਖਤ ਕਰਤਾ ਦੀ ਤਸਦੀਕ, ਆਧਾਰ ਈ-ਕੇ ਵਾਈ ਸੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਉਪਰ ਦਸਤਖਤ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਈ-ਦਸਤਖਤ ਮੁਹੱਈਆਕਾਰ ਦੇ ਸਰਵਰ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਈ-ਦਸਤਖਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਸੇਵਾ ਮੁਹੱਈਆਕਾਰ ਰਾਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਏ ਪੀ ਆਈ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਲਾਇਸੰਸਿੰਗ ਨਮਨੇ ਰਾਹੀਂ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਡਿਜੀਟਲ ਲੇਖਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਡਾਇਮੰਡ ਕੁਆਡਰਿਲੇਟਰਲ

ਇਹ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਹੇਠ ਆਉਂਦੀ ਇਕ ਸਕੀਮ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਚਾਰ ਅਹਿਮ ਮੈਟਰੋ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਲੇ ਸਫਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਉੱਚ-ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਰੇਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਚਾਰ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਦਿੱਲੀ, ਮੁੰਬਈ, ਚੇਨੱਈ ਅਤੇ ਕੋਲਕਾਤਾ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਨ ਵਾਲੀ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਗੋਲਡਨ ਕੁਆਡਰਿਲੇਟਰਲ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਚਾਰ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਨੂੰ ਐਕਸਪ੍ਰੈੱਸ ਸੜਕਾਂ ਰਾਹੀਂ ਜੋੜਨ

ਦੀ ਗੱਲ ਕਹੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਹੁਣ ਤਕ ਨੌਂ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਨਾਖਤ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਦਿੱਲੀ-ਆਗਰਾ, ਦਿੱਲੀ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ, ਦਿੱਲੀ-ਕਾਨਪੁਰ, ਨਾਗਪੁਰ-ਬਿਲਾਸਪੁਰ, ਮੈਸੂਰ-ਚੈਂਗਲੂਰ-ਚੇਨੱਈ, ਮੁੰਬਈ-ਗੋਆ, ਮੁੰਬਈ-ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਚੇਨੱਈ-ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅਤੇ ਨਾਗਪੁਰ-ਸਿਕੰਦਰਾਬਾਦ ਹੈ। ਮੁੰਬਈ-ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਫਰਾਂਸ ਅਤੇ ਜਾਪਾਨ ਦੇ ਮਾਹਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਅਮਲੀ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਦੂਰੀ ਇਕ ਘੰਟੇ ਵਿਚ ਪੂਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਉੱਚ-ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਰੇਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਲਾਂਘੇ ਵਜੋਂ ਸ਼ਨਾਖਤ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਤਜਵੀਜ਼-ਸ਼ੁਦਾ 543 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਮਾ ਮੁੰਬਈ-ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਉੱਚ-ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਲਾਂਘੇ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿਚ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਜਦ ਕਿ ਬੁਲੇਟ ਰੇਲਾਂ ਲਈ ਅਸਲੋਂ ਨਵੇਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ, ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਉੱਚ-ਰਫ਼ਤਾਰ ਲਈ ਇਸ ਵੇਲੇ ਉਪਲਬਧ ਸਿਲਸਿਲੇ ਨੂੰ ਹੀ ਉੱਚ-ਪੱਧਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਚੋਣਵੇਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਰੇਲਾਂ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 160-200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਘੰਟਾ ਤਕ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਤਾਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਹਿਮ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਸਫ਼ਰ ਦਾ ਸਮਾਂ ਘਟ ਸਕੇ। ਇਸ ਉੱਚ-ਰਫ਼ਤਾਰੀ ਰੇਲ ਸਕੀਮ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਮਦਦ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਨਿੱਜੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਸਮੇਤ ਬਹੁਵੱਲੀ ਅਤੇ ਦੁਵੱਲੀ ਮਾਲੀ ਮਦਦ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਕੇਂਦਰੀ ਬਜਟ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਵਾਸਤੇ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਬੁਲੇਟ ਰੇਲ ਲਈ ਪਟੜੀ ਵਿਛਾਉਣ ਉਪਰ ਪ੍ਰਤਿ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 80 ਤੋਂ 120 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਖਰਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਸਾਧਾਰਨ ਪਟੜੀ ਉੱਪਰ 10-20 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਪਟੜੀ ਉੱਪਰ 150-200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।



ਯੋਜਨਾ (ਪੰਜਾਬੀ)

ਦਾ ਅਗਲਾ ਅੰਕ

• ਦਸੰਬਰ 2015 - ਇਹ ਅੰਕ ਜਲਵਾਯੂ ਪਰਿਵਰਤਨ ਅਤੇ ਸਥਿਰਤਾ ਉੱਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਵੇਗਾ।

ਬੇਲੋੜੇ ਖੇਤੀ ਖਰਚੇ ਘਟਾਓ - ਆਮਦਨ ਵਧਾਓ

 ਦੀਦਾਰ ਸਿੰਘ ਭੱਟੀ ਅਤੇ ਸੁਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਥਿੰਦ

ਪੰਜਾਬ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦਾ ਪੌਦਾ ਰੋਗ ਹਸਪਤਾਲ ਸਾਲ 1993 ਤੋਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿਚ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਬੀਮਾਰ ਫ਼ਸਲਾਂ ਦੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰ ਕੇ ਢੁੱਕਵੇਂ ਇਲਾਜ ਬਾਰੇ ਸਲਾਹ ਦਿਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਕੇਂਦਰ ਤੋਂ ਫ਼ਸਲਾਂ, ਸਬਜ਼ੀਆਂ, ਫਲਾਂ ਦੀ ਸਫਲ ਕਾਸ਼ਤ ਦੀਆਂ ਵਿਗਿਆਨਕ ਤਕਨੀਕਾਂ ਸੰਬੰਧੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵੀ ਦਿਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਂਦਰ ਵਿਚ ਆਏ ਬਹੁਤੇ ਕਿਸਾਨ ਫ਼ਸਲਾਂ ਉਪਰ ਅਜਿਹੇ ਖਰਚੇ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਅਜਿਹੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਫ਼ਸਲਾਂ ਦੇ ਝਾੜ ਵਿਚ ਤਾਂ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਸਗੋਂ ਬੇਲੋੜੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਖੇਤੀ ਲਾਗਤ ਵਧਣ ਕਰਕੇ ਆਮਦਨ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਈ ਵਾਰ ਕਿਸਾਨ ਕੁੱਝ ਉਹ ਖਰਚ ਜੋ ਅਤਿ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਫ਼ਸਲਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰਾ ਝਾੜ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਖੇਤੀ ਉੱਪਰ ਬੇਲੋੜੇ ਖਰਚੇ, ਖਾਦਾਂ, ਖੇਤੀ ਜ਼ਹਿਰਾਂ, ਬੀਜਾਂ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਉੱਪਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਵਾਰ ਪੰਜਾਬ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਵਲੋਂ 'ਖੇਤੀ ਨਵੀਨਤਾ ਅਪਣਾਓ - ਜੀਵਨ ਮਿਆਰ ਵਧਾਓ' ਦਾ ਨਾਅਰਾ ਮੇਲਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਦਿਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਨਵੀਆਂ ਵਿਗਿਆਨਕ ਤਕਨੀਕਾਂ ਅਪਣਾ ਕੇ ਖਰਚੇ ਘਟਾ ਕੇ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਲੇਖ ਵਿਚ ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਲੋਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਕੁਝ ਬੇਲੋੜੇ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਾਂਗੇ।

ਜੇਕਰ ਖਾਦਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਪੰਜਾਬ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਇਹ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕਰਦੀ

ਹੈ ਕਿ ਖਾਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਮਿੱਟੀ ਪਰਖ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਰੋ ਅਤੇ ਖਾਦਾਂ ਨੂੰ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਵੰਗ ਨਾਲ ਪਾਓ। ਝੋਨੇ ਲਈ ਨਾਈਟਰੋਜਨ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਮਿਆਨੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ (0.4 ਤੋਂ 0.75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਜੀਵਕ ਕਾਰਬਨ) ਲਈ 110 ਕਿਲੋ ਯੂਰੀਆ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਤ ਦੀ ਘਾਟ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ (0.4 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਜੀਵਕ ਕਾਰਬਨ) ਵਿਚ 130 ਕਿਲੋ ਅਤੇ ਵੱਧ ਨਾਈਟਰੋਜਨ ਤੱਤ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ (0.75 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੀਵਕ ਕਾਰਬਨ) ਵਿਚ 90 ਕਿਲੋ ਯੂਰੀਆ ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਪਾਉਣ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਖੇਤੀ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਚਾਰਕ ਅਤੇ ਪਸਾਰ ਸਦਕਾ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦਾ ਵਾਧੂ ਯੂਰੀਆ ਵਰਤਣ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਕੁਝ ਘਟਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਅਜੇ ਵੀ ਕੁਝ ਕਿਸਾਨ ਝੋਨੇ ਵਿਚ 3-4 ਥੈਲੇ (150-200 ਕਿਲੋ) ਯੂਰੀਆ ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਵਰਤ ਰਹੇ ਹਨ। ਲੋੜ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਯੂਰੀਆ ਖਾਦ ਪਾਉਣ ਨਾਲ ਜਿਥੇ ਖੇਤੀ ਖਰਚ ਵਧਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅਜਿਹੀ ਫ਼ਸਲ ਤੇ ਕੀੜੇ ਅਤੇ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਵੀ ਵੱਧ ਹੱਲਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਖੇਤਾਂ ਵਿਚ ਝੁਲਸ ਰੋਗ, ਝੂਠੀ ਕਾਂਗਿਆਰੀ ਦਾ ਹਮਲਾ ਵਧੇਰੇ ਹੋਣ ਦਾ ਖਦਸ਼ਾ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

ਜਿਥੇ ਕਿਸਾਨ ਯੂਰੀਆ ਖਾਦ ਦੀ ਬੇਲੋੜੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਉਥੇ ਖਾਦ ਪਾਉਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਵੀ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਝੋਨੇ ਵਿਚ ਯੂਰੀਆ ਖਾਦ ਤਿੰਨ ਬਰਾਬਰ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿਚ ਝੋਨਾ ਲਾਉਣ ਵੇਲੇ, ਝੋਨਾ ਲਾਉਣ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਹਫ਼ਤੇ ਅਤੇ ਫਿਰ ਛੇ ਹਫ਼ਤੇ ਬਾਅਦ ਪਾਉਣ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਕਿਸਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਝੋਨਾ ਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਯੂਰੀਆ ਪਾਉਂਦਾ

ਹੋਵੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨ ਝੋਨਾ ਨਿਸਰਨ ਵੇਲੇ ਤਕ ਯੂਰੀਆ ਖਾਦ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਗਲਤ ਹੈ। ਯੂਰੀਆ ਖਾਦ ਦੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੀਫ ਕਲਰ ਚਾਰਟ (ਪੱਤਾ ਰੰਗ ਚਾਰਟ) ਦੀ ਵੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਚਾਰਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਝੋਨੇ ਅਤੇ ਮੱਕੀ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਯੂਰੀਆ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸਾਨ ਫਾਸਫੋਰਸ ਖਾਦਾਂ ਦੀ ਵੀ ਬੇਲੋੜੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੱਤ ਵਿਚ ਦਰਮਿਆਨੀਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ (5 ਕਿਲੋ ਤੇ 20 ਕਿਲੋ ਫਾਸਫੋਰਸ ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ) ਵਿਚ ਜਿਥੇ ਕਣਕ ਨੂੰ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ 55 ਕਿਲੋ ਡੀ.ਏ.ਪੀ. ਪਾਈ ਹੋਵੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਉਣੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫ਼ਸਲ ਨੂੰ ਫਾਸਫੋਰਸ ਖਾਦ ਪਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੀ। ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਕਿਸਾਨ ਝੋਨੇ ਅਤੇ ਨਰਮੇ ਨੂੰ ਡੀ.ਏ.ਪੀ. ਖਾਦ ਪਾਈ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਨਰਮੇ ਪੱਟੀ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਕਿਸਾਨ ਨਰਮੇ/ਕਪਾਹ ਦੀ ਖੜ੍ਹੀ ਫ਼ਸਲ ਵਿਚ 25-30 ਕਿਲੋ ਡੀ ਏ ਪੀ ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਲਾਈਨਾਂ ਵਿਚ ਕੇਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ। ਫਾਸਫੋਰਸ ਤੱਤ ਦੀ ਘਾਟ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਸਥਿਰ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਖੜ੍ਹੀ ਫ਼ਸਲ ਵਿਚ ਪਾਈ ਫਾਸਫੋਰਸ ਵਾਲੀ ਖਾਦ ਵਿਚੋਂ ਇਹ ਤੱਤ ਸਿੱਲ੍ਹਾ ਰਾਹੀਂ ਜੜ੍ਹਾਂ ਤਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦਾ। ਪੋਟਾਸ਼ ਖਾਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੀ ਸਿਰਫ਼ ਘਾਟ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ (ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਵਿਚ ਉਪਲਬਧ ਪੋਟਾਸ਼ ਤੱਤ 55 ਕਿਲੋ ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਵਿਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਕਈ ਕਿਸਾਨ ਪੋਟਾਸ਼ ਖਾਦ ਦੀ ਵੀ ਬੇਲੋੜੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ,

ਜਿਸ ਦਾ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਝਾੜ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ, ਸਗੋਂ ਖਰਚਾ ਹੀ ਵਧਦਾ ਹੈ। ਕਈ ਕਿਸਾਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪੋਟਾਸ਼ ਇਸ ਲਈ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਦਾਣਿਆਂ ਦੀ ਰੰਗਤ ਚੰਗੀ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਠੀਕ ਹੈ ਪੋਟਾਸ਼ ਤੱਤ ਦਾਣਿਆਂ ਅਤੇ ਫਲਾਂ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਰੰਗਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਚੰਗੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਪੋਟਾਸ਼ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਬਾਹਰੋਂ ਪਾਈ ਹੋਈ ਪੋਟਾਸ਼ ਖਾਦ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੱਜਕੱਲ੍ਹ ਸਲਫਰ (ਗੰਧਕ) ਤੱਤ ਪਾਉਣ ਦਾ ਵੀ ਕਾਫੀ ਰੁਝਾਨ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਗੰਧਕ ਤੱਤ ਦੀ ਘਾਟ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਰੇਤਲੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਵਿਚ ਕਣਕ ਅਤੇ ਤੇਲ ਬੀਜ ਫ਼ਸਲਾਂ ਉਪਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਪਸਮ ਇਸ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਸਸਤਾ ਸਾਧਨ ਹੈ। ਬੂਟਿਆਂ ਦੇ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿਚ ਆਏ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਮ ਖਾਦਾਂ ਵਾਂਗ ਝੋਨੇ ਵਿਚ 5-7 ਕਿਲੋ ਲੋਹਾ (ਫੈਰਸ ਸਲਫੇਟ) ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਪਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਜ਼ਮੀਨ ਵਿਚ ਫੈਰਸ ਸਲਫੇਟ ਪਾਉਣ 'ਤੇ ਲੋਹਾ ਤੱਤ ਬੂਟਿਆਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਲੋਹੇ ਦੀ ਘਾਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਫੈਰਸ ਸਲਫੇਟ ਦੇ 1 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਘੋਲ (ਇਕ ਕਿਲੋ ਫੈਰਸ ਸਲਫੇਟ 100 ਲਿਟਰ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਘੋਲ ਕੇ) ਦੇ ਸਪਰੇਅ ਕਰਨੇ ਹੀ ਕਾਰਗਰ ਹਨ ਅਤੇ ਘਾਟ ਮੁਤਾਬਿਕ 2-3 ਸਪਰੇਅ ਹਫ਼ਤੇ-ਹਫ਼ਤੇ ਦੀ ਵਿੱਥ 'ਤੇ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਛੋਟੇ ਤੱਤਾਂ ਦੇ ਮਿਸ਼ਰਣ ਵੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਿਸਾਨ ਫ਼ਸਲਾਂ ਉਪਰ ਵਰਤ ਕੇ ਬੇਲੋੜਾ ਖਰਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਜੇ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਦਾ ਬੀਜ ਸੋਧ ਰਾਹੀਂ ਇਲਾਜ ਸੰਭਵ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਬੀਮਾਰੀ ਆਉਣ 'ਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਇਲਾਜ ਕਾਰਗਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜਦ ਕਿ ਬੀਜ ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਘੱਟ ਖਰਚ ਅਤੇ ਖੇਚਲ ਨਾਲ ਕੁਝ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਬਹੁਤੇ ਕਿਸਾਨ ਬੀਜ ਸੋਧ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾ ਰਹੇ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਬੀਮਾਰੀ ਆਉਣ 'ਤੇ ਬੇਲੋੜੇ ਖਰਚ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਬਾਸਮਤੀ (ਪ੍ਰਸਾ-1121) ਵਿਚ ਪੈਰਾਂ ਦਾ ਗਾਲਾ ਕਾਫੀ

ਨੁਕਸਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਬੀਮਾਰੀ ਨਾਲ ਬੂਟੇ ਸੁੱਕ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਬੀਮਾਰੀ ਦਾ ਬੀਜ ਸੋਧ ਰਾਹੀਂ ਇਲਾਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦ ਕਿ ਖੇਤ ਵਿਚ ਬੀਮਾਰੀ ਆਉਣ 'ਤੇ ਇਲਾਜ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਬੀਜ ਨੂੰ ਬਾਵਿਸਟਨ (20 ਗ੍ਰਾਮ) ਅਤੇ ਸਟੈਰਪੋਰਾਥਾਈਲੀਨ (ਇਕ ਗ੍ਰਾਮ) 10 ਲਿਟਰ ਪਾਣੀ ਵਾਲੇ ਘੋਲ ਵਿਚ 12 ਘੰਟੇ ਡੁਬੋ ਕੇ ਸੋਧ ਲਵੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪਨੀਰੀ ਖੇਤ ਵਿਚ ਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਜੜ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 6 ਘੰਟੇ ਲਈ 0.2 ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਤ ਬਾਵਿਸਟਨ 50 ਡਬਲਯੂ ਪੀ (200 ਗ੍ਰਾਮ ਦਵਾਈ 100 ਲਿਟਰ ਪਾਣੀ) ਦੇ ਘੋਲ ਵਿਚ ਡੁਬੋਣ ਨਾਲ ਬੀਮਾਰੀ 'ਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਟ੍ਰਾਈਕੋਡਰਮਾ ਜੀਵਾਣੂ ਨਾਲ ਬੀਜ (15 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਿ ਕਿਲੋ ਬੀਜ ਅਤੇ ਪਨੀਰੀ ਦੀਆਂ ਜੜ੍ਹਾਂ (15 ਗ੍ਰਾਮ ਪ੍ਰਤਿ ਲਿਟਰ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤਿ 6 ਘੰਟੇ ਲਈ) ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੇ ਬੀਜਣ ਨਾਲ ਵੀ ਇਹ ਰੋਗ ਘੱਟ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਝੋਨੇ ਦਾ ਝੁਲਸ ਰੋਗ ਜਿਸ ਦਾ ਕੋਈ ਰਸਾਇਣਕ ਇਲਾਜ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਕਿਸਾਨ ਇਸ ਰੋਗ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਲੀ-ਨਾਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਖਰਚਾ ਕਰੀ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਚੰਗਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸਮਾਂ ਬੀਜੋ ਜੋ ਰੋਗ ਰਹਿਤ ਹੋਣ ਜਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਗ ਘੱਟ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਹਲਦੀ ਰੋਗ ਦਾ ਇਲਾਜ ਝੋਨਾ ਨਿਸਰਨ ਵੇਲੇ ਬਲਾਈਟੋਕਸ (500 ਗ੍ਰਾਮ) ਉਪਰੰਤ 10 ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਟਿਲਟ 200 ਮੀ.ਲਿ. ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਨੂੰ 200 ਲਿਟਰ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਘੋਲ ਕੇ ਸਪਰੇਅ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੀਮਾਰੀ ਆਉਣ 'ਤੇ ਸਪਰੇਅ ਬੇਲੋੜੇ ਹਨ। ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਮੁੰਜਰਾਂ ਉਪਰ ਬੀਮਾਰੀ ਆਉਣ 'ਤੇ ਸਪਰੇਅ ਕਰਕੇ ਸਿਰਫ ਖਰਚ ਵਧਾਉਣਾ ਹੀ ਹੈ।

ਉੱਲੀ-ਨਾਸ਼ਕਾਂ ਵਾਂਗ ਕੀਟ ਨਾਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਵੀ ਕਾਫੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ। ਬਹੁਤੇ ਕਿਸਾਨ ਵੇਖੋ-ਵੇਖੀ ਕੀਟ ਨਾਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੀ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਿਥੇ ਖਰਚਾ ਤਾਂ ਵਧਦਾ ਹੀ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵੀ ਜ਼ਹਿਰੀਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਝੋਨੇ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨ ਸਿਉਕ ਮਾਰਨ ਵਾਲੀ ਜ਼ਹਿਰ (ਕਲੋਰੋਪਾਈਰੀਫਾਸ) ਇਕ ਲਿਟਰ ਪ੍ਰਤਿ ਏਕੜ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਬੋਤਲ ਵਿਚ ਪਾ ਕੇ ਛਿੜਕਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ

ਇੰਜ ਕਰਨ ਨਾਲ ਬੂਟੇ ਕੋੜੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕੀੜੇ ਹਮਲਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹਾਂਗੇ ਕਿ ਸਿਉਕ ਦਾ ਹਮਲਾ ਝੋਨੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਪਿਰਤ ਨੂੰ ਰੋਕੋ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਨਵੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਬੀਜਾਂ ਉਪਰ ਵੀ ਬੇਲੋੜਾ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਗੱਲ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਸੋਚ ਅਗਾਂਹਵਧੂ ਹੈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਨਵਾਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹਿਆ ਹੈ ਪਰ ਨਵੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਵਿਚ ਕਈ ਵਾਰ ਤੁਸੀਂ ਗ਼ੈਰ-ਸਿਫਾਰਸ਼ੀ ਨਵੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਬੀਜ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗੇ ਭਾਅ 'ਤੇ ਖਰੀਦਦੇ ਹੋ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਬੇਲੋੜਾ ਖਰਚ ਤਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੀ ਹੈ ਸਗੋਂ ਕਈ ਵਾਰ ਖਰੀਦੀ ਗ਼ੈਰ-ਸਿਫਾਰਸ਼ੀ ਕਿਸਮ ਦੂਸਰੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿਚ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਫੈਲਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਵੀ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਤੁਸੀਂ ਨਵੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰ ਖਰੀਦੋ, ਪਰ ਉਹੀ ਜਿਹੜੀਆਂ ਪੰਜਾਬ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਰ ਸਾਲ ਨਵਾਂ ਬੀਜ ਖਰੀਦਦੇ ਰਹੋ, ਚੰਗਾ ਹੋਵੇ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਹਰ ਸਾਲ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਿਸਮਾਂ ਦਾ ਬੀਜ ਥੋੜ੍ਹੇ ਰਕਬੇ ਲਈ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਸੰਸਥਾ ਤੋਂ ਖਰੀਦ ਕੇ ਬੀਜ ਲਈ ਬੀਜੋ ਅਤੇ ਬੀਜ ਆਪ ਤਿਆਰ ਕਰੋ। ਹਰ ਸਾਲ ਇਸ ਪਰੰਪਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਰੱਖੋ ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡਾ ਬੇਲੋੜਾ ਬੀਜ ਖਰਚਾ ਘਟੇਗਾ।

ਖੇਤੀ ਸੰਬੰਧੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਵੱਖ-ਵੱਖ 11 ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿਚ ਫਾਰਮ ਸਲਾਹਕਾਰ ਸੇਵਾ ਸਕੀਮਾਂ ਚੱਲ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਗਿਆਨੀਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਖੇਤੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੀ ਵਿਗਿਆਨ ਕੇਂਦਰ ਤਕਰੀਬਨ ਸਾਰੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦ ਹਨ, ਉਥੋਂ ਵੀ ਖੇਤੀ ਗਿਆਨ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਕੇ ਕਿਸਾਨ ਬੇਲੋੜੇ ਖੇਤੀ ਖਰਚ ਘਟਾ ਕੇ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(ਲੇਖਕ ਪੌਦਿਆਂ ਦਾ ਹਸਪਤਾਲ, ਪੰਜਾਬ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ।)