

## ಭಾರತದ ಬದಲಾಗುತ್ತಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ಚಹರೆ - ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯೋತ್ಸವ 2017 - ವಿಶೇಷ ಲೇಖನ - ನಿತಿನ್ ಗಡ್ಕರಿ

Posted On: 09 AUG 2017 12:49PM by PIB Bengaluru

ಒಂದು ದೇಶವು ಮನುಷ್ಯರ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ ಯಾವ ಬಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೂ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೂ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವಿದೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಲಭ್ಯವಿರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು, ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ನಡುವೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇತುವಿನಂತೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆ, ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ನೆರವು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಜತೆಗೆ, ಒಳ್ಳೆಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ದೇಶದ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದ ಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಕಟ್ಟಕಡೆಯ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ಕೂಡ ಸರಕುಗಳು ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ದೊರಕಿಸಿ ಕೊಡುವ ಮೂಲಕ ಸಮತೋಲಿತ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದರಲ್ಲೂ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವಾಗಿದೆ.

ಭಾರತವು ವಿಶ್ವದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ವಿಶಾಲವಾದ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದ್ದರೂ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಇದು ಮಂದಗತಿಯಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದು, ಜನರ ಪ್ರಯಾಣ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ನಾವು ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ವಲಯವು ಅನೇಕ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ತುಂಬಾ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವ ಮತ್ತು ದುರ್ಗಮವಾಗಿರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಲೆಕ್ಕಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಅಂತಹ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಅಲ್ಲಿನ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಾಲದಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು, ಸದಾ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತವೆ. ಜತೆಗೆ, ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಕಟ್ಟಡಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಮಂದಗತಿಯ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಇದು ಅಂತಿಮವಾಗಿ ತುಂಬಾ ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಸಮಯವು ವ್ಯರ್ಥವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ವಿಪರೀತ ಮಾಲಿನ್ಯಕ್ಕೂ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ನೋಂದಡೆಯಲ್ಲಿ, ಈ ರೀತಿಯ ಅಸಮರ್ಪಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದಾಗಿ ಅಪಾರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರತೀವರ್ಷವೂ ಸರಿಸುಮಾರು 1.5 ಲಕ್ಷ ಜನರು ತಮ್ಮ ಜೀವವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲೇ ಭೂಸಾರಿಗೆಯು (ಮೇಲ್ಮೈ ಸಾರಿಗೆ) ತುಂಬಾ ದುಬಾರಿಯಾದುದು. ಆದರೂ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಭೂಸಾರಿಗೆಯ ಮೂಲಕವೇ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಮಾಲಿನ್ಯವೂ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ನಿಜಕ್ಕೂ ಅಗ್ಗ ಮತ್ತು ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲವು ತುಂಬಾ ಮಂದಗತಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಇದು ಕೂಡ ನಮ್ಮ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಷ್ಟಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಜಲಸಾರಿಗೆಯಂತೂ ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಿಂತ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಅಗ್ಗವಾಗಿದ್ದು, ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಇದು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಿಂತಲೂ ತೀರಾ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ಇಂಥ ಅಸಮರ್ಪಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ನಮ್ಮ ಸರಕುಗಳು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಪರ್ಧಿಸಲು ಅಸಮರ್ಥವಾಗಿವೆ.

ಆದರೆ, ಕಳೆದ ಮೂರ್ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಈ ಚಿತ್ರಣವು ಬದಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ದೇಶದ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ವಿಶ್ವದರ್ಜೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಆದ್ಯತೆಯ ಮೇರೆಗೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿದೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು ಮಿತವ್ಯಯ, ಸುಲಭ ಲಭ್ಯತೆ, ಸುರಕ್ಷತೆ, ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದ ಮಾಲಿನ್ಯ ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟೂ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಪರಿಹರಗಳ ಬಳಕೆ- ಈ ಎಲ್ಲ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಜಾಗತಿಕ ಗುಣಮಟ್ಟದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯದ ಬಲವರ್ಧನೆ, ಹೊಸ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಈಗ ಇರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಆಧುನೀಕರಣ ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಇದು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ, ಖಾಸಗಿ ವಲಯದವರೊಂದಿಗೆ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಮತ್ತು ಇಂಥ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ವಾತಾವರಣ ನಿರ್ಮಾಣ- ಇವುಗಳ ಕಡೆಗೂ ಸರ್ಕಾರ ಗಮನ ಹರಿಸಿದೆ.

ಇಡೀ ದೇಶದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಇದರಲ್ಲಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 40ರಷ್ಟು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಗುಣಮಟ್ಟದೊಂದಿಗೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಮುಂದಾಗಿದೆ. 2014ರಲ್ಲಿ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದ ಕೇವಲ 96,000 ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಮಾತ್ರ. ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ 1.5 ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇದ್ದು, ಸದ್ಯದಲ್ಲೇ ಇದು 2 ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಾಗಲಿದೆ. ಜತೆಗೆ, ಇಷ್ಟರಲ್ಲೇ ಜಾರಿಗೆ ಬರಲಿರುವ 'ಭಾರತಮಾಲಾ' ಯೋಜನೆಯಡಿ ದೇಶದ ಗಡಿ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬೆಸೆಯಲಾಗುವುದು. ಅಲ್ಲದೆ, ಇದರ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಕಾರಿಡಾರುಗಳನ್ನು, ಅಂತರ್ದೇಶೀಯ ಕಾರಿಡಾರುಗಳನ್ನು, ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಾರಿಡಾರುಗಳ (ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ) ಸುಧಾರಣೆ, ದೇಶದ ಕರಾವಳಿ ಮತ್ತು ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಸಮರ್ಪಕ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಸುವಂಥ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವೇಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಕೂಡ 'ಭಾರತಮಾಲಾ' ಯೋಜನೆಯಡಿ ನಡೆಯಲಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಈಶಾನ್ಯ ವಲಯ, ನಕ್ಸಲ್ ಪೀಡಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳು, ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನೇ ಹೊಂದಿರದ ಒಳನಾಡುಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅಸ್ಸಾಂನಲ್ಲಿ ಬ್ರಹ್ಮಪುತ್ರಾ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಕಟ್ಟಲಾದ ಧೋಲಾ ಸಾದಿಯಾ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಜಮ್ಮು-ಕಾಶ್ಮೀರದಲ್ಲಿ ಲೋಕಾರ್ಪಣೆಗೊಂಡ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಚಿನಾನಿ-ನ್ಯಾಸಿ ಸುರಂಗಗಳು ಪ್ರಯಾಣದ ಅಂತರವನ್ನೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿವೆ. ಇಂಥ ಮತ್ತಷ್ಟು ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಸುರಂಗಗಳು ದೇಶದ ಹಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ದುರ್ಗಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತಿವೆ. ವಿಪರೀತ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಂಥ ವಡೋದರಾ-ಮುಂಬೈ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಚೆನ್ನೈ ಮತ್ತು ದೆಹಲಿ-ಮೀರತ್

ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ವಿಶ್ವದರ್ಜೆಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಲು ಸರ್ಕಾರ ಮುತುವರ್ಜಿ ವಹಿಸಿದೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವೇಗಳಲ್ಲಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಚಾರ್ ಧಾಮ್ ಮತ್ತು ಬೌದ್ಧ ಪುಣ್ಯಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಕರೆದೊಯ್ಯುವ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಿಂದ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ಸಂಚಾರ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು. ನಾವು ಕೇವಲ ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮಾತ್ರ ಉದ್ದೇಶಿಸಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ, ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತ ಪಯಣದ ಹಾದಿಗಳನ್ನಾಗಿಯೂ ಮಾಡಲು ಬದ್ಧರಾಗಿದ್ದೇವೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಒಂದು ಸಮಗ್ರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಪ್ರಕಾರ, ರಸ್ತೆಯ ವಿನ್ಯಾಸದಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಒತ್ತು, ಅಪಘಾತ ಸಂಭವಿಸುವಂಥ ಸ್ಥಳಗಳ ಪತ್ತೆ, ಸರಿಯಾದ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಸೂಚನಾ ಫಲಕಗಳ ಅಳವಡಿಸುವಿಕೆ, ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ಶಾಸನಗಳ ರೂಪಿಸುವಿಕೆ, ಸುಧಾರಿತ ವಾಹನ ಸುರಕ್ಷಾ ಮಾನದಂಡಗಳು, ಚಾಲಕರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ತರಬೇತಿ, ಸುಧಾರಿತ ವೈದ್ಯಕೀಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಜಾಗೃತಿ ಮೂಡಿಸುವುದು- ಇವುಗಳ ಕಡೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಗಮನ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮತ್ತೊಂದೆಡೆ, 'ಸೇತು ಭಾರತಂ' ಯೋಜನೆಯಡಿ ದೇಶದ ಎಲ್ಲ ರೈಲ್ವೆ ಲೆವೆಲ್ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ಗಳಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ನೇತುವೆ ಅಥವಾ ಅಂಡರ್ ಪಾಸ್ ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲಾಗುವುದು. ಜತೆಗೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲ ಸೇತುವೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಲು ಈಗ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಈ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದು, ಇಲ್ಲವೇ ಪುನರ್ನಿರ್ಮಾಣ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿದೆ.

ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರವು ರೂಪಿಸಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ (ತಿದ್ದುಪಡಿ) ಮಸೂದೆಯು ಈಗಾಗಲೇ ಲೋಕಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಗೀಕಾರಗೊಂಡಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಅನುಮೋದನೆ ಸಿಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆಗಾಗಿ ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ದುಬಾರಿ ದಂಡ ವಿಧಿಸುವಿಕೆ, ವಾಹನಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಕುರಿತ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು, ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವುದು ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಬಿಗಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಈ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳನ್ನು ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ತರಲಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂಬರುವ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನಂತೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಪಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚೇನೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಈ ಹೊಸ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಸ್ಟಾಂಟ್ ನೆರವಿಗೆ ಧಾವಿಸುವವರಿಗೆ ಶಾಸನಾತ್ಮಕ ರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಕೂಡ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

2020ರ ಏಪ್ರಿಲ್ 1ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಬಿಎಸ್-4 ಹಂತದ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಹಳೆಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸಂಚಾರದಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನೂ ಸರ್ಕಾರವು ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ, ಹೆದ್ದಾರಿಗಳುದ್ದಕ್ಕೂ ಸ್ಥಳೀಯರನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಗಡಮರಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಲು ಮತ್ತು ಫಾಸ್ಟ್ ಟ್ಯಾಗ್ ಎಂದು ಕರೆಯಲ್ಪಡುವ ಆರ್‌ಎಫ್‌ಐಡಿ ಟ್ಯಾಗ್ ಗಳ ಮೂಲಕ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಆಧಾರಿತ ಟೋಲ್ (ಸುಂಕ) ಸಂಗ್ರಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ವಿಧಾನವು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದರೆ, ಟೋಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಹೊತ್ತು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸರದಿ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಮೇಯವೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ, ಪರ್ಯಾಯ ಇಂಧನಗಳಾದ ಎಥೆನಾಲ್, ಬಯೋ-ಸಿಎನ್ ಜಿ, ಬಯೋ-ಡೀಸೆಲ್, ಮೀಥೆನಾಲ್ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತೇಜಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಕೆಲವು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥವಾಗಿ ಈ ಬದಲಿ ಇಂಧನಗಳನ್ನೇ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ದೇಶವು ಒಟ್ಟು 7,500 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾದ ಕರಾವಳಿ ತೀರ ಮತ್ತು 14,000 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾದ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅಗ್ಗವಾದ ಮತ್ತು ಪರಿಸರಸ್ನೇಹಿಯಾದ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯವನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ಸುಕವಾಗಿದೆ. ಇದರ ಅಂಗವಾಗಿ, 'ಸಾಗರಮಾಲಾ' ಯೋಜನೆಯಡಿ 111 ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು 'ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳು' ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ, ಬಂದರುಗಳನ್ನು ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವಾಹಕಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವ ಗುರಿ ಹೊಂದಲಾಗಿದೆ. ದೇಶದ 14 ಕರಾವಳಿ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಬಂದರುಗಳ ಕೈಗಾರಿಕೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು ಇದರ ಹಿಂದಿನ ಆಶಯವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಬಂದರುಗಳ ಆಧುನೀಕರಣ, ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ರಸ್ತೆ, ರೈಲು ಮತ್ತು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಮೂಲಕ ಬಂದರುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸುಧಾರಣೆ ಹಾಗೂ ದೇಶದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿರುವ ಜನಸಮುದಾಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು. ಇದರಿಂದಾಗಿ, ದೇಶದ ಸಾಗಣೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ 35ರಿಂದ 40 ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯವಾಗಲಿದ್ದು, 110 ಶತಕೋಟಿ ಡಾಲರುಗಳಷ್ಟು ಮೊತ್ತದ ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟು ಮತ್ತು ಒಂದು ಕೋಟಿ ಉದ್ಯೋಗಸೃಷ್ಟಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿದೆ. 'ಸಾಗರಮಾಲಾ' ಯೋಜನೆಯು ಮುಂದಿನ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ದೇಶೀಯ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ದುಪ್ಪಟ್ಟುಗೊಳಿಸಲಿದೆ.

ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಜತೆಗೆ, ಗಂಗಾ ಮತ್ತು ಬ್ರಹ್ಮಪುತ್ರಾ ನದಿಗಳ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕೆಲಸ ಸೇರಿದಂತೆ ಇನ್ನೂ ಹಲವು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕ್ ನೆರವಿನಿಂದ ಗಂಗಾ ನದಿ ಪಾತ್ರದಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿರುವ ಜಲಮಾರ್ಗ ವಿಕಾಸ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಹಾಲ್ದಿಯಾ ಮತ್ತು ಅಲಹಾಬಾದ್ ನಡುವೆ 1,500ರಿಂದ 2,000 ಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಹಡಗುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ವಾರಣಾಸಿ, ಸಾಹಿಬ್‌ಗಂಜ್ ಮತ್ತು ಹಾಲ್ದಿಯಾಗಳಲ್ಲಿ ಬಹುಬಗೆಯ ಸಂಚಾರ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕ್ಷಿಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಮೂಲಕ ದೇಶದ ಪೂರ್ವ ಮತ್ತು ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಕವೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಸಾಮಾನ್ಯ ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಬೆಲೆಯೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ. ಮುಂದಿನ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ 37 ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು. ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಕ್ಷಿಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಆಧುನೀಕರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಜತೆಗೆ, ಬಹುಬಗೆಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅನುಕೂಲಕರ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಿಳಿತಗೊಳಿಸಿ, ಒಂದು ಸಮಗ್ರ ಸಮ್ಮಿಶ್ರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಯತ್ನಗಳೂ ಸಾಗಿವೆ. ಇದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರವು 'ಲೀಪ್' (ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಎಫಿಷಿಯೆನ್ಸಿ ಎನ್‌ಹಾನ್ಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಮ್) ಎನ್ನುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿದ್ದು, ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ

ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿನ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ 50 ಆರ್ಥಿಕ ಕಾರಿಡಾರುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವಿಕೆ, ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ಉಗ್ರಾಣಗಳ ಸೌಲಭ್ಯವಿರುವ 35 ಮಲ್ಟಿಮೋಡಲ್ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲ ಬಗೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವಂಥ 10 ಇಂಟರ್-ಮೋಡಲ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಇವೆಲ್ಲವೂ ಆಗಲಿದೆ.

ಭಾರತದ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯವು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಕ್ಷಿಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನಿಶ್ಚಯವಾಗಿಯೂ ಇದು ದೇಶದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಬಹುದೊಡ್ಡ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿ

ಸಲಿದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಈ ಕ್ರಾಂತಿಯಿಂದಾಗಿ ದೇಶವು ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನಾವು ತಾಳಬಹುದಷ್ಟೆ ಅಲ್ಲ, ಇದುವರೆಗೂ ಇದರ ಲಾಭಗಳಿಂದ ವಂಚಿತರಾಗಿರುವ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ಇದರ ಫಲ ಸಿಗಲಿದೆ ಎಂಬ ನಿರೀಕ್ಷೆಯನ್ನೂ ನಾವು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

.....

**(ಲೇಖಕರು ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ನೌಕಾ ಖಾತೆಗಳ ಸಚಿವರು).**

.....

(Release ID :169766)

(Release ID: 1498925) Visitor Counter : 39

**This link will take you to a webpage outside this websiteinteractive page. Click OK to continue.Click Cancel to stop :**  
<http://pib.nic.in/newsite/efeatures.aspx>

