୧୩/୦୪/୧୯୮୯

ଆମ ପରିବହନ ନୀତି

ଗତ ଅପ୍ରେଲ ୧୦ ତାରିଖରେ ଓଡ଼ିଶା ହାଇକୋର୍ଟର ମାନ୍ୟବର ବିଚାରପତି ଶ୍ରୀଯୁକ୍ତ ଟି.ପି. ମହାପାତ୍ର ଏବଂ ଶ୍ରୀଯୁକ୍ତ ଗୋପାଳସ୍ୱାମୀ ସେମାନଙ୍କର ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ରାୟରେ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଚଳିତ ବ୍ୟାନର ସ୍କିମ୍‌କୁ ଅବୈଧ ଓ ଅଧିକାର ବହିର୍ଭୂତ ବୋଲି ଘୋଷଣା କରିଦେବା ଫଳରେ ସଡ଼କ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏକ ବିଚିତ୍ର ଅବସ୍ଥା ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଛି । ଗୋଟିଏ ବିକାଶଶୀଳ ଗଣତାନ୍ତ୍ରିକ ରାଜ୍ୟରେ ଏକ ସୁଚିନ୍ତିତ ପରିବହନ ନୀତି ଯେ ଅତ୍ୟନ୍ତ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ, ଏକଥା ସମସ୍ତେ ସ୍ୱୀକାର କରିବେ । ବିଶେଷକରି ଓଡ଼ିଶା ପରି ଏକ ରାଜ୍ୟରେ ଏହାର ଆବଶ୍ୟକତା ଯଥେଷ୍ଟ ଅଧିକ । ଓଡ଼ିଶାର ଭାବଗତ ଏକତା ପାଇଁ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ବୈଷମ୍ୟ ଦୂରକରି ସମତୁଲ ଅର୍ଥନୈତିକ ବିକାଶ ପାଇଁ ସଡ଼କ ପରିବହନ ମୂଳରୁ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇ ରହିଛି । କାରଣ, ଓଡ଼ିଶାର ସବୁ ଜିଲ୍ଲାକୁ ଯୋଡ଼ିବା ପାଇଁ ଏବଂ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କର ଗମନାଗମନର ସୁବିଧା ପାଇଁ କେବଳ ଉପକୂଳବର୍ତ୍ତୀ ଜିଲ୍ଲାମାନଙ୍କୁ ଛାଡ଼ିଦେଲେ ଭାରତୀୟ ରେଳବାଇ ସେପରି କୌଣସି ଉଲ୍ଲେଖନୀୟ ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ନାହାନ୍ତି । ତେଣୁ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସ୍ୱାଭାବିକ ଭାବେ ଆମ ସମସ୍ତଙ୍କ ପାଇଁ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇପଡ଼ିଛି ।

ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କର ଗମନାଗମନ ପାଇଁ ସଡ଼କ ପରିବହନ ସବୁଠାରୁ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଥିଲେ ମଧ୍ୟ ସରକାରଙ୍କର ପରିବହନ ନୀତିରେ ଏହି ଗୁରୁତ୍ୱ ପ୍ରତିଫଳିତ ହେଉଥିଲା ପରି ମନେ ହେଉନାହିଁ । ସରକାର ଯେ ମୂଳରୁ ଏକ କାମଚଳା ମନୋବୃତ୍ତିର ଶିକାରହୋଇ ତାଙ୍କ ପରିବହନ ନୀତିର ସମସ୍ତ ଦୁର୍ବଳତାକୁ ପ୍ରଶାସନିକ କ୍ଷମତା ବଳରେ ଘଣ୍ଟ ଘୋଡ଼ାଇବାକୁ ଚେଷ୍ଟା କରି ଆସିଛନ୍ତି ଏବଂ ଅସହାୟ ବେସରକାରୀ ବସ୍ ମାଲିକମାନଙ୍କୁ ଅଯଥାରେ ଏ ନୀତିକୁ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ବାଧ୍ୟ କରି ଆସିଛନ୍ତି, ତାହା ଉକ୍ତ ରାୟ ଦ୍ୱାରା ଅଧିକ ସ୍ପଷ୍ଟ ହୋଇଯାଇଛି । ସରକାର ୧୯୮୧ ମସିହାଠାରୁ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ବିଭିନ୍ନ ପରୀକ୍ଷାମୂଳକ ସ୍କିମ୍ ଚଳାଇ ଆସିଛନ୍ତି । ୧୯୮୧ ମସିହାର ରୟାଲଟି ସ୍କିମ୍ ହାଇକୋର୍ଟ ଦ୍ୱାରା ଅସିଦ୍ଧ ହୋଇଯିବା ପରେ ୧୯୮୩ ମସିହାରେ ବ୍ୟାନର ସ୍କିମ୍ ପ୍ରଚଳନ କରାଗଲା । ତାହା ମଧ୍ୟ ବସ୍ ମାଲିକମାନେ ଗ୍ରହଣ କରିବା ପାଇଁ ରାଜି ନଥିଲେ । ଅତିନାଟକର ନାଲି

ଆମ ଭାରତର ହାଲଚାଲ

ସୌମ୍ୟରଂଜନ ପଟ୍ଟନାୟକ

ଆଖି ଦେଖାଇ ବସ୍‌ମାଲିକ ସଂଘ ସହିତ ଆଲୋଚନା କରି ବ୍ୟାନର ସ୍କିମ୍ ପ୍ରଚଳନ କରାଗଲା । ଏହା ପ୍ରଚଳନ କରାଯିବାର ମାତ୍ର ଗୋଟିଏ ବର୍ଷ ପରେ ପ୍ରାୟ ୯ କୋଟି ଟଙ୍କା ସରକାରଙ୍କର କ୍ଷତି ହେଲା । ଫଳରେ ୧୯୮୫ ମସିହାରୁ ଆଉ ଏକ ସଂଶୋଧିତ ବ୍ୟାନର ସ୍କିମ୍ ଲାଗୁ କରାଯାଇଅଛି, ଯାହାକୁ ମାନ୍ୟବର ବିଚାରପତିଦ୍ୱୟ ଅସିଦ୍ଧ ଘୋଷଣା କରିଛନ୍ତି । ଏହି ସଂଶୋଧିତ ବ୍ୟାନର ସ୍କିମ୍‌ରୁ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ ବାର୍ଷିକ ପ୍ରାୟ ୮୫ ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ବସ୍‌ମାଲିକମାନଙ୍କଠାରୁ ଆଦାୟ କରୁଥିଲା । ଏହାକୁ ବସ୍‌ମାଲିକମାନେ 'ଓଲୁ କର' ଓ 'ଜିଜିୟା କର' ଆଖ୍ୟା ମଧ୍ୟ ଦେଇଥିଲେ । ଓଡ଼ିଶାର ମୋଟ ୨୭୦୦ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ୍ ମଧ୍ୟରୁ ୭୦୦ ବସ୍ ନିଗମର ନିଜସ୍ୱ ହୋଇଥିବାବେଳେ ପ୍ରାୟ ୯୦୦ ବେସରକାରୀ ବସ୍ ତାଙ୍କ ପ୍ରଚଳିତ ବ୍ୟାନର ସ୍କିମ୍‌ରେ ଚାଲୁଅଛି । ଅବଶିଷ୍ଟ ୧୧୦୦ ବସ୍ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ବେସରକାରୀ ଭାବରେ ସିଧାସଳଖ ପରମିଟ୍ ହାସଲ କରି ଚାଲୁଛନ୍ତି । ବର୍ତ୍ତମାନ ଆମର ମୌଳିକ ପ୍ରଶ୍ନ ହେଲା, ଆମ ପରିବହନ ନୀତି କାହାପାଇଁ ଏବଂ କାହାର ସ୍ୱାର୍ଥସାଧନ କରିବା ପାଇଁ ? ସରକାରୀ ନିଗମ ନିଜର କ୍ଷତିକୁ ଭରଣା କରିବା ପାଇଁ ବେସରକାରୀ ବସ୍‌ମାଲିକଙ୍କ ଉପରେ ସେ କରଭାରକୁ ଲଦିଦେବା କେତେଦୂର ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ ? ସରକାରଙ୍କର ଜାତୀୟକରଣ କରିବାର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଧିକାର ରହିଛି । କିନ୍ତୁ ଯିଏ ୭୦୦ଟି ବସ୍ ଠିକ୍‌ଭାବେ ଚଳାଇପାରୁ ନାହିଁ, ସିଏ ୨୭୦୦ଟି ବସ୍ କିପରି ଚଳାଇବ ? ଯେଉଁମାନେ ସରକାରୀ ବସ୍‌ରେ ବସିଛନ୍ତି, ସେମାନେ ଏକଥା ଭଲଭାବେ ଜାଣନ୍ତି । ଆମ ମନ୍ତ୍ରୀ ଓ ଶାସନ ସଚିବମାନେ ବସ୍‌ରେ ତ ଯିବାଆସିବା କରନ୍ତି ନାହିଁ, ସେ ସମସ୍ୟାକୁ ବୁଝିବେ ବା କିପରି ? ତା ନ ହୋଇଥିଲେ ଖୋଦ୍ ପରିବହନ ମନ୍ତ୍ରୀ ଛାତ୍ରଛାତ୍ରୀ, ସ୍ୱାଧୀନତା ସଂଗ୍ରାମୀ ଓ ସାମ୍ବାଦିକମାନଙ୍କୁ ବସ୍‌ଭଡ଼ା ବାବଦକୁ ଦିଆଯାଉଥିବା ରିହାତି ଫଳରେ ପ୍ରାୟ ୪ କୋଟି ଟଙ୍କା ନିଗମର କ୍ଷତି ହେଉଛି ବୋଲି ମୁଖ୍ୟମନ୍ତ୍ରୀଙ୍କ ଉପସ୍ଥିତିରେ ପ୍ରକାଶ କରି ନଥାନ୍ତେ !

ହାଇକୋର୍ଟର ରାୟ ଫଳରେ ସରକାରଙ୍କୁ ବର୍ତ୍ତମାନ ଯେତେ ଅସୁବିଧା ହେଲେ ମଧ୍ୟ ତାଙ୍କ ପରିବହନ ନୀତିକୁ ସୁସ୍ପଷ୍ଟ ଓ ଯୁକ୍ତିଯୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଆଉ ଏକ ନୂଆ ସୁଯୋଗ ମିଳିଛି । ଏ ସୁଯୋଗକୁ ହାତଛଡ଼ା କଲେ ଏବଂ ପୁଣି ସେହି କାମଚଳା ମନୋବୃତ୍ତି ପୋଷଣ କଲେ ତାହା କ୍ଷମଣୀୟ ହେବନାହିଁ । ପରିବହନ ନୀତି କେବଳ ଜନାଭିମୁଖୀ ହେଲେ ଯଥେଷ୍ଟ ହେବନାହିଁ । ଏହାସହିତ ପ୍ରାୟ ୨ ହଜାର ଶିକ୍ଷିତ ଏବଂ ଆତ୍ମନିଯୁକ୍ତ ସ୍ୱାଭିମାନୀ ଓଡ଼ିଆ ବସ୍‌ମାଲିକଙ୍କର ଭବିଷ୍ୟତ ମଧ୍ୟ ଯୋଡ଼ିହୋଇ ରହିଛି । ସେମାନେ ସମସ୍ତେ ଜମିବନ୍ଧକ ଦେଇ ହେଉ ବା ଗହଣା ବିକ୍ରୀ କରି ହେଉ ଅର୍ଥ ଲଗାଣ ସଂସ୍ଥାଠାରୁ ଋଣକରି ବସ୍ ଚଳାଇ ଆସିଛନ୍ତି । ପରିବହନ ନିଗମର ଅପାରଗତା ଓ ଦୁର୍ବଳତାକୁ ଘଣ୍ଟ ଘୋଡ଼ାଇବା ଦାୟିତ୍ୱ ଅପେକ୍ଷା ଏମାନଙ୍କର ଥଇଥାନର ନୈତିକ ଦାୟିତ୍ୱ ଅଧିକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ନୁହେଁ କି ?