

विकास मुद्दे एवं संभावनाएं

2.1	भौतिक	49
2.2	समाजिक	51
2.3	अर्थव्यवस्था	53
2.4	पर्यावरणीय	55
2.5	संस्थागत एवं विधिक	57

विकास मुद्दे एवं संभावनाएं

2.1 भौतिक

2.1.1 दक्षिण अंडमान में स्थित पोर्ट ब्लेयर नगर की 34 प्रतिशत से अधिक भूमि वन्य, कृषि, जल निकायों, खाली स्थान और रक्षा के अंतर्गत आती है तथा मात्र 66 प्रतिशत के लगभग हिस्सा विकास के लिए उपलब्ध है। विकास के अधीन आने वाली भूमि तीव्र ढलान वाली होने के कारण विकसित नहीं की जा सकती है और वर्तमान में अधिकतर वार्डों में 200 व्यक्ति प्रति हैक्टेयर की निवल सघनता पाई गई है। यह एक मुख्य मुद्दा है और इसलिए भविष्य में विस्तार के लिए साथ लगी बस्तियों की विकास क्षमता पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। दूसरा प्रमुख मुद्दा है द्वीप की कमजोर पारिस्थितिकी तंत्र, जिसमें 84 प्रतिशत वन्य क्षेत्र है। जिसमें क्षमता से और अधिक विकास कार्य करने पर रूकावट पैदा होती है।

2.1.2 द्वीप और पोर्ट ब्लेयर का काफी बड़ा भूभाग ऊर्जा, उपभोक्ता उत्पादों और भवन-निर्माण सामग्री के लिए मुख्यभूमि पर निर्भर है। जलापूर्ति आवर्धन और परिवहन तंत्र के विस्तार के लिए सीमित अवसर है। न केवल पोर्ट-ब्लेयर बल्कि इस द्वीप तक पहुंचना अन्य मुद्दा है। भूमि प्रबंधन के सीमित संस्थागत तंत्र के कारण पोर्ट ब्लेयर नगर में अतिक्रमण और अनधिकृत निर्माण और पर्यावरणीय रूप से अनिश्चित गतिविधियाँ पनप रही हैं। राजस्व भूमि और वन्य क्षेत्र में अतिक्रमण नियमित विकास के लिए बड़ी चुनौती बन गया है। पोर्ट ब्लेयर के भावी विकास प्रस्तावों में इन पहलुओं पर गौर किए जाने की आवश्यकता है।

2.1.3 विभिन्न भौतिक एवं विकास कार्यों में केन्द्र सरकार द्वारा क्षेत्रवार निवेश को समर्थन दिया जाना इस संघ राज्य क्षेत्र की बड़ी जीत है। विद्युत एवं ऊर्जा के संबंध में फोनिक्स बे, बंबूफ्लाट और चाथम की भविष्य की जरूरत को पूरा करने के लिए जेनरेटर क्षमता को 1000 किलोवाट प्रतिघंटा/प्रतिवर्ष प्रति व्यक्ति ऊर्जा उपयोग तक बढ़ाए जाने तथा न्यूक्लियर पावर जेनरेशन, महासागर वायु, बायोमास, सौर्य और जल-आधारित विद्युत उत्पादन संभावनाओं पर सरकार का ध्यान गया है। इसी प्रकार, औद्योगिक और खनिज क्षेत्रों की प्राथमिकता एयर-कारगो काम्प्लेक्स की स्थापना, राज्य उत्पादकता परिषद, द्वीपसमूह उद्यम विकास संस्थान, खाद्य प्रसंस्करण प्रकोष्ठ, औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, प्रदर्शनी केन्द्र तथा सोफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्क की स्थापना किया जाना है। ऐसी भौतिक विकास परियोजनाओं के लिए उपयुक्त भूमि की पहचान करना पूर्वापेक्षित है।

2.1.4 इस द्वीपसमूह में सुनामी 2004 के दौरान 1375 हैक्टेयर धान क्षेत्र जलमग्न हो गया तथा 73 प्रतिशत कृषि भूमि क्षतिग्रस्त हो गई। अतः कृषि क्षेत्र, कृषि गहनता और फसल तकनीकों के रोटेशन के साथ ऊंची कीमत (मसालों और फलों के लिए) तथा कम परिमात्रा (सीमित भूमि) फसल वाला क्षेत्र हो गया है। टर्मिनल मार्केट के अलावा भविष्य

के लिए मिश्रित पशुधन फार्मिंग और फोडर बीज उत्पादन फार्म विकास पर भी ध्यान दिया गया है। इनमें से कुछ को पोर्ट ब्लेयर के आसपास स्थापित किए जाने की आवश्यकता है, जिसके लिए भूमि होना आवश्यक है। मछली पालन क्षेत्र में मछली प्रसंस्करण यूनिट की सुविधाएं, शीत भण्डारण मात्रा और विपणन की सुविधाओं की जरूरत है। समुद्रतटों पर मात्स्यिकी म्यूजियम और मछलीघर बनाने पर भी विचार किया गया है, जिसके लिए भूमि की आवश्यकता है।

2.1.5 परिवहन क्षेत्र के अंतर्गत प्रस्तावित है कि पोर्ट ब्लेयर में मौजूदा एयरपोर्ट का विस्तार किया जाए और हैलीपैड, विमानन अवसंरचना तथा हैंगर्स बनाए जाएं। नगर में सड़क तंत्र इस प्रकार है कि पोर्ट ब्लेयर के निकट वन्दूर, छोलदारी, चिड़ियाटापू और डंडस प्वाइंट जैसे पर्यटन स्थलों तक पहुंचने के लिए 2 घंटे से भी अधिक का समय लग जाता है। अंतर्द्वीपीय सम्प्रेषण तंत्र में सुधार करने के अनुक्रम में सड़कों को चौड़ा किया जाना आवश्यक है। पोर्ट ब्लेयर के अंदर वाहन क्षमता को बढ़ाने के लिए 50 किलोमीटर सड़क का सुधार अपेक्षित है। 28 किलोमीटर से भी अधिक अंडमान ट्रंक रोड का सुधार, चौड़ीकरण किये जाने की आवश्यकता है, जिस पर पुल भी हों। इसी प्रकार, राज्य राजमार्ग के रूप में घोषित 18 किलोमीटर की ग्रामीण सड़क का स्तरोन्नयन किया जाना है। शहरी तंत्र विकास प्रभाग, अन्ना यूनिवर्सिटी द्वारा तैयार किए गए वृहत् यातायात एवं परिवहन योजना में यह महसूस किया गया है कि भीड़भाड़ वाले तीन महत्वपूर्ण जंक्शनों भातुबस्ती, जंगलीघाट, हयातसिंह जंक्शन के रास्ते चाथम को एयरपोर्ट से जोड़ने वाली सड़क को चौड़ा किये जाने की आवश्यकता है। अबरडीन में अपर्याप्त पार्किंग स्थल, सीमित नगर बस टर्मिनल और सिटी के अन्दर ट्रकों की आवाजाही अन्य मुद्दे हैं, जिनका समाधान किया जाना है।

2.1.6 जलापूर्ति एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है जिसपर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है क्योंकि यह एक चुनौतीपूर्ण मुद्दा है। पोर्ट ब्लेयर की वर्तमान जल आवश्यकता 195 लाख लीटर प्रतिदिन है। फिलहाल कुल मांग की 50 से 60 प्रतिशत पूर्ति हो पाती है, जिसमें मानसून के दिनों में जलापूर्ति सप्ताह में पांच दिन और ग्रीष्मकाल में सप्ताह में तीन दिन ही होती है। जलापूर्ति को चरणबद्ध तरीके से बढ़ाने के लिए अल्प अवधि मध्यम अवधि और दीर्घावधि उपाए किए जाने पर विचार किया जाना चाहिए। इस उद्देश्य हेतु दिल्लिथमान डिग्गी की गाद निकालना, डॉलीगंज डिग्गी का पुनरूद्धार, चक्करगांव डिग्गी पर बांध बनाने जैसे लघु अवधि उपायों पर विचार किया गया है। मध्यम अवधि के उपायों के रूप में धनीखाड़ी बांध की ऊंचाई (5मीटर) बढ़ाना, रटलैड द्वीप से पाइपों के जरिए पानी की आपूर्ति और इंदिरा नाला योजना के पुनरूद्धार की सिफारिश की गई है। स्थायी और दीर्घावधि समाधान के रूप में जल एवं विद्युत परामर्शी सेवा (भारत) लिमिटेड (वैपकोस) द्वारा संस्तुत फ्लैट बे परियोजना और पोर्ट ब्लेयर में इंजीनियर इंडिया लिमिटेड द्वारा सुझाए गए जल विलवणीकरण प्लांट पर गंभीरता से विचार किया जा रहा है।

2.1.7 पोर्ट ब्लेयर और आसपास के क्षेत्र में सीवरेज और ड्रेनेज प्रणाली को भूमि उपलब्धता, समुद्र में बारिस के पानी का बहाव के संबंध में चुनौतियों का सामना करना पड़ता है। वॉपकोस द्वारा सीवरेज और ड्रेनेज पर वृहत् अध्ययन रिपोर्ट में बताया गया है कि पोर्ट ब्लेयर के आसपास के क्षेत्र में वर्ष 2037 तक 45 एमएलडी गंदे पानी का निकास होगा। पहाड़ी इलाका होने के कारण यह संभव नहीं है कि गंदे पानी का बहाव एक ही दिशा में हो सके।

2.1.8 फिलहाल आवास की मांग प्रत्यक्षतः एक मुख्य मुद्दे नहीं लगता है। तथापि, गंदी बस्तियों के निवासियों के पुनर्वास, सुनामी प्रभावित लोगों के पारगमन आवास तथा विभागों के विस्तार के कारण अधिक सरकारी आवास की जरूरत से आवास के लिए अतिरिक्त मांग उत्पन्न होगी। 26500 सरकारी कर्मचारियों की तुलना में केवल 7340 कर्मचारियों को सरकारी आवास उपलब्ध है, शेष कर्मचारी किराए के मकानों में रहते हैं।

2.1.9 मलिन बस्तियों के पुनर्वास और मलिन बस्तियों के निवासियों के लिए घरों का प्रावधान करना समान रूप से चुनौतिपूर्ण है। एनकॉन परामर्शदाताओं द्वारा किए गए अध्ययन के अनुसार पोर्ट ब्लेयर के अन्दर 16 पॉकेट अथवा इलाके हैं, जहां मलिन बस्तियाँ स्थित हैं। यहां 2132 निवास इकाईयाँ हैं, जिनमें लगभग 9800 की कुल जनसंख्या है। मानचित्र सं. 6 पोर्ट ब्लेयर नगर के विभिन्न भागों में मलिन बस्तियाँ फैली हुई हैं। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि 10% से भी कम जनसंख्या मलिन बस्तियों में बसती है तथा 10% से कम जनसंख्या गरीबी रेखा से नीचे जीवनयापन करती है, पोर्ट ब्लेयर में पर्यावरणीय स्तरोन्नयन कार्यक्रम के जरिए मलिन बस्तियों को चरणबद्ध रूप से हटाया जा सकता है। सफाई की स्थिति और ठोस कचरा निपटान गंभीर चिंता के विषय हैं। इस तथ्य से मुख्य मुद्दा यह निकलता है कि 41% से अधिक घरों में शौचालय अथवा स्नानघर की सुविधाएं उपलब्ध न होने के कारण पर्यावरण में क्षय होता है।

2.1.10 दीवारों के लिए सैलक्रीट के स्थान पर वैकल्पिक भवन-निर्माण सामग्री की अथवा जी.आई. शीट और कंक्रीट के स्थान पर खोखले ब्लाकों और छत सामग्री को अपनाने के कारण स्थायित्व के संबंध में चुनौतियाँ पैदा हुई हैं। यहाँ एडोब क्ले दीवारों, ब्रिक पैनल स्लैबों, टाइलों और छप्पर के इस्तेमाल की संभावनाएं हैं, जो द्वीपसमूह के लिए उपयुक्त प्रौद्योगिकी बन सकती हैं। सौन्दर्यपरक और मानवीय अथवा विशिष्ट डिजाईन विवरणों को बढ़ावा देने के लिए शहरी विकास मंत्रालय द्वारा 1986 में गठित समिति की सिफारिशों पर गंभीरतापूर्वक विचार करने एवं उन्हें अपनाने की आवश्यकता है।

2.2 सामाजिक

2.2.1 आमतौर पर द्वीपसमूह में, विशेषकर पोर्ट ब्लेयर में जन समुदाय मिश्रित संस्कृति, धर्म और सामाजिक मूल्यों वाले विशेष समाज को दर्शाते हैं। नगर में साक्षरता दर का स्तर

काफी ऊंचा है, जोकि पुरुष साक्षरता दर 81% और महिला साक्षरता दर 72% है । इसी प्रकार स्वास्थ्य की स्थिति भी काफी अच्छी है । इसके बावजूद अंडमानी और निकोबारियों के अतिरिक्त ज्यादातर जनजातीय लोग अपने आपको इन सबसे दूर रखते हैं और समाज के साथ घुले मिले नहीं है । सामाजिक अवसंरचना के विश्लेषण और राज्य विकास रिपोर्ट 2006 के प्रेक्षणों से शिक्षा, स्वास्थ्य, व्यवसायिक और कृषक प्रशिक्षण पर जोर देते हुए सामाजिक अवसंरचना को मजबूत बनाने की जरूरत महसूस होती है ।

2.2.2 यद्यपि किसी समाज का आर्थिक स्तर, जीवन स्तर का संकेतक होता है, तथापि नगरों और शहरों में जीवन का स्तर कई सामाजिक पैरामीटरों और संकेतकों पर निर्भर करता है । संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम (यूएनडीपी) द्वारा तैयार की गई मानव विकास रिपोर्ट के अनुसार मानव विकास के तीन महत्वपूर्ण सूचकांक हैं, नामतः (i) मानव विकास सूचकांक, (ii) मानव गरीबी सूचकांक और लिंग भेदता सूचकांक । ग्रामीण इलाकों में मानव विकास सूचकांक की रैंकिंग में सुधार हुआ है जो 1981 में 12 से बढ़कर 1991 में 5 पर पहुंच गया है । शहरी क्षेत्रों में यह प्रवृत्ति बिगड़ती नजर आती है, जहाँ पर रैंक 1981 में 2 से गिरकर 1991 में 4 पर पहुंच गया, हालांकि संतोष की बात यह है कि इससे शहरी-ग्रामीण भिन्नता में कमी का संकेत मिलता है । लिंग-भेदता सूचकांक मूल्य 1981 में 0.645 से बढ़कर 1991 में 0.857 हो गया, जो समग्र मानव विकास में महिलाओं के योगदान को दर्शाता है । इन आंकड़ों से संकेत मिलता है कि पोर्ट ब्लेयर जैसे शहरी क्षेत्रों को घटते मानव विकास सूचकांक में सुधार लाने और समग्र मानव विकास हेतु सामाजिक अवसंरचना को मजबूत बनाने की आवश्यकता है ।

2.2.3 सामाजिक परिवेश के विभिन्न क्षेत्रों में शिक्षा प्राथमिक क्षेत्र है क्योंकि समाज का विकास मुख्यतः मानव संसाधन पर निर्भर करता है । जैसाकि पहले ही महसूस किया गया है कि यद्यपि उच्च माध्यमिक स्तर पर पर्याप्त शिक्षा सुविधाएं हैं और विद्यार्थी-स्टाफ का अनुपात भी उपयुक्त है तथापि वास्तविक नियोजन के संबंध में मुख्य मुद्दा पोर्ट ब्लेयर और आसपास के बाहरी इलाकों में स्कूलों की पहुंच बनाना है । ज्यादातर स्कूलों में भूमि और भवन विकास के रूप में ढांचागत सुविधाओं के बढ़ाने की आवश्यकता है । विशेषकर उच्चतर शिक्षा सुविधाएं जैसे व्यवसायिक और तकनीकी प्रशिक्षण संस्थानों को वर्तमान जरूरत और भविष्य के अनुसार बढ़ाना आवश्यक है । उच्चतर स्तर पर व्यवसायिक और तकनीकी शिक्षा की कमी है । एक ऐसे इंजीनियरिंग कालेज की जरूरत है । जिसमें पर्यावरण, जैव विविधता, मैरीन बायोलॉजी, महासागर अनुसंधान एवं आपदा न्यूनीकरण नियोजन से संबंधित कार्यक्रम हों । वन पारिस्थितिकी पर विचार करते हुए बाहरी इलाके में द्वीपसमूह वन महविद्यालय खोलना भी अच्छा होगा । पोर्ट ब्लेयर नगर के आसपास के उन दुर्गम इलाकों में जनजातीय कल्याण के लिए विभिन्न आश्रम स्कूलों पर भी ध्यान केन्द्रित किया जा सकता है । अच्छे वन्य संरक्षण विशेषकर बंबू, बेंत, बालसा की देशी हस्तकला को बढ़ावा देने के लिए एक आर्ट्स एंड क्राफ्ट कालेज खोलना भी अच्छा विचार है । यहाँ पर प्रशिक्षण प्राप्त शिल्पकार अपने शिल्पकला की वस्तुओं से पर्यटक एवं आगंतुकों का ध्यान आकर्षित कर सकते हैं ।

2.2.4 सामाजिक परिवेश के दूसरे कारक के रूप में स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण उचित ध्यान दिए जाने वाला क्षेत्र है। जनसांख्यिकी संकेतक वर्तमान में उपलब्ध स्वास्थ्य सुविधाओं की एक बहुत अच्छी तस्वीर पेश करते हैं। तथापि, भविष्य की वृद्धि को देखते हुए मौजूदा सुविधाओं को सुदृढ़ किए जाने और नई सुविधाओं का सृजन आवश्यक है। पारंपरिक ज्ञान प्रणाली की स्वास्थ्य सुविधाओं जैसे आयुर्वेद, सिद्धा, होमियोपैथी और यूनानी पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। पोर्ट ब्लेयर में ऐसे अस्पताल और दवाखाना खोलने पर विचार किया जाना चाहिए। आर्थिक विकास में मूल्य संवर्धन के रूप में पशु पालन और पशुचिकित्सा के संबंध में चिकित्सा सुविधाओं पर भी उचित महत्व प्रदान किया जाना आवश्यक है। मौजूदा पॉलीक्लिनिक दवाखाना, अस्पताल और प्रयोगशालाएं पर्याप्त तो हैं किंतु उनको और अधिक विकसित किए जाने की आवश्यकता है।

2.2.5 यद्यपि द्वीपसमूह और पोर्ट ब्लेयर में कुपोषण की कोई समस्या नहीं है, तथापि विटामिन और आयरन की कमी के कई मामले सामने आए हैं। इन समस्याओं के समाधान के लिए खनिज की बहुलता वाले खाद्य, फलों और सब्जियों के बारे में जागरूकता बढ़ाने के साथ-साथ सरकार यह सुनिश्चित कर सकती है कि ये सभी फल और सब्जियाँ द्वीपसमूह की जरूरत के अनुसार स्थानीय रूप से उगाई जाएं। विटामिन और खनिज बहुल स्थानीय किस्में जैसे बम्बू-शोट्स और “सहजन” शहरी क्षेत्र के बाहरी इलाके में उगाई जा सकती हैं। सब्जी और फलों के फार्म को भू-उपयोग नियोजन के संबंध में न केवल वास्तविक रूप से बल्कि पारिस्थितिकी रूप से भी समेकित किए जाने की आवश्यकता है।

2.3 अर्थव्यवस्था

2.3.1 अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह की राज्य विकास रिपोर्ट 2006 में एक चिंताजनक तथ्य उजागर हुआ है कि 2001-02 के दौरान प्रति व्यक्ति आय 15703 रु. प्रति वर्ष के स्तर पर है, जोकि देश की 12203 रु. प्रति व्यक्ति आय के स्तर से कहीं अधिक है। साथ ही सांकेतिक आय में 1994 से आगे 8% प्रतिवर्ष वृद्धि के संकेत हैं। इसी प्रकार, 25 वर्ष से कम आयु की जनसंख्या का 30% से अधिक में उत्पादकता में गिरावट का संकेत मिलता है, जो अपनी पूरी क्षमता से कार्यबल में योगदान नहीं कर रहा है। अंतिम सामान्य मुद्दा यह है कि इस संघ राज्य क्षेत्र का प्रदर्शन राष्ट्र के प्रदर्शन की तुलना में कम है। अधिक आर्थिक वृद्धि हेतु अवसंरचना विकास के स्तर की संवीक्षा करना संगतपूर्ण है। यह भी स्पष्टतः देखा गया है कि रोजगार के प्राथमिक एवं गौण क्षेत्रों की वृद्धि क्षमता का तुलनात्मक रूप से कम दोहन हुआ है। जैसाकि पहले ही उल्लेख किया गया है कि पर्यटन और मात्स्यिकी कार्यकलापों की क्षमता वाले प्राकृतिक संसाधन प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हैं। इसके अतिरिक्त कृषि क्षेत्र, अर्थव्यवस्था में योगदान कर सकता है।

2.3.2 **मत्स्य उद्योग:** भारत के कुल तटवर्ती क्षेत्र का एक-चौथाई भाग और कुल अनन्य आर्थिक क्षेत्र का लगभग 80% भाग के साथ अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह में मत्स्य उद्योग की महत्वपूर्ण क्षमता मौजूद है । अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह में मैरीन मछली उत्पादन का वर्तमान स्तर 30000 मीट्रिक टन का है, जो अनुमानित क्षमता का लगभग 12% है । मात्स्यकी विभाग की रिपोर्ट के अनुसार यहाँ लगभग 3448 सक्रिय और पूर्णकालिक मछुआरे हैं । 2012 तक की अवधि के लिए बना अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह का संदर्श योजना का लक्ष्य मात्स्यकी की अनुमानित क्षमता का कम से कम 40% दोहन करना है (अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह की राज्य विकास रिपोर्ट-जून 2006)।

उपर्युक्त तथ्यों से माना जा सकता है कि 2028 को समाप्त होने वाली योजना अवधि के दौरान कुल मत्स्यन क्षमता का कम से कम 75% का इस्तेमाल कर लिया जाएगा । इस मान्यता के अनुसार मत्स्यन से उत्पन्न होने वाले कुल रोजगार की संख्या 9500 हो जाएगी, जिससे अतिरिक्त सेवा रोजगार भी सृजित होंगे ।

2.3.3 मात्स्यकी विभाग का लक्ष्य मछली के भण्डारण, परिरक्षण तथा उनका प्रसंस्करण, विपणन सुविधाएं, बर्फ संयंत्र और शीतागार का संचालन एवं रखरखाव की सुविधाएं उपलब्ध कराना है । मछली पालन समुद्रतट के समीप मछली म्यूजियम और मछलीघर का उन्नयन और मत्स्यन सेवा केन्द्रों का निर्माण जैसे कुछ कार्यक्रम हैं, जिनसे द्वीपसमूह में आर्थिक गतिविधियों में सुधार आएगा ।

2.3.4 **पर्यटन :** अंडमान एवं निकोबार प्रशासन के विवरण के अनुसार पर्यटन क्षेत्र बहुत महत्वपूर्ण है । इसके अनुसार सर्वोच्च न्यायालय के दिनांक 7 मई, 2002 के निर्णय के अनुपालन में “द्वीपसमूह में काष्ठ आधारित उद्योग में गिरावट के साथ औद्योगिक कार्यकलापों हेतु सीमित क्षेत्र के कारण द्वीपसमूह में आर्थिक विकास, राजस्व और रोजगार सृजन हेतु आवश्यक क्षेत्र के रूप में पर्यटन को पहचान मिली है” । द्वीपसमूह की कमजोर पारिस्थितिकी और सीमित वहन क्षमता को ध्यान में रखते हुए, अंडमान एवं निकोबार प्रशासन का उद्देश्य स्थायी पर्यटन के लिए प्रयास करना है ।

भारतीय केन्द्रीय योजना आयोग का पूर्वानुमान है कि भारतीय पर्यटन के विदेशी पर्यटकों में 7% और घरेलू पर्यटकों में 9-10 % की वृद्धि होगी । अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह घरेलू एवं विदेशी पर्यटकों की संख्या के मामले में क्रमशः 27वां एवं 22वां (32 में से) स्थान है । पर्यटन को इन द्वीपसमूह की उभरती जीवन रेखा के रूप में जाना जाता है । “द ए एफ फर्गुसन एंड कं. ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि “घरेलू पर्यटकों का औसत ठहराव 5 दिन और विदेशी पर्यटकों का औसत ठहराव 10 दिन मानते हुए तथा यह मानते हुए कि उनके द्वारा 1000रु. और 2000रु. प्रति व्यक्ति प्रतिदिन का खर्च किया जाता है तो इस प्रकार प्रत्यक्ष राजस्व वर्तमान मूल्यों पर 300 करोड़ रु. होना प्रत्याशित है” ।

उपर्युक्त तथ्य से पता चलता है कि मत्स्यन और पर्यटन क्षेत्र रोजगार सृजन और आर्थिक विकास के लिए जबरदस्त अवसर प्रदान करता है ।

2.3.5 कृषि: यहां के भू-भाग की प्रकृति और विशेषकर सुनामी के पश्चात् यहाँ की मिट्टी सक्रिय परंपरागत कृषि कार्यों में बाधक है । तथापि, यह क्षेत्र अधिक मूल्य और कम उपज वाली फसलों पर ध्यान केन्द्रित करते हुए आर्थिक कार्यों में योगदान दे सकता है । इस संबंध में औषधीय पौधों/मसालों, नारियल और बागानी फसलों पर ध्यान देने की आवश्यकता है । राज्य स्तर पर कृषि प्रदर्शनियाँ (किसान मेले), केन्द्रीय तेल परीक्षण प्रयोगशाला की स्थापना उत्पादकता संवर्धन हेतु कृषि विभाग के कार्यक्रम हैं । इसके अलावा दक्षिण अंडमान में मिश्रित पशुधन फार्मिंग, पशुओं के पोषण के रूप में चारा उत्पादन और चारा बीज उत्पादन फार्म कुछ कार्यक्रम हैं ।

2.4 पर्यावरणीय

2.4.1 द्वीपसमूह के पारिस्थितिकीय रूप से कमजोर प्रकृति तथा भावी विकास को शामिल करने की जरूरत को देखते हुए निम्नलिखित पर्यावरणीय बातें महत्वपूर्ण प्रतीत होती हैं :-

1. भूमिगत जल आपूर्ति के निर्मित रूप और दूषित जल निकासी प्रणाली के कारण हाइड्रोलिक चक्र में परिवर्तन
2. सतही वितरण पैटर्न के कारण उपलब्ध वर्षाजल बेकार जाना ।
3. भूमिगत जल के खाली होने और कम स्तर तथा वर्षाजल पर बढ़ती निर्भरता जिसमें सुधार की आवश्यकता है ।
4. भूकंप, सुनामी और तटीय क्षेत्रीयकरण विनियम-IV के असर की संभावनाएं जिनमें भूमि के खिंचाव को आगे शहरी विकास से बाहर करना है ।
5. चट्टानों की कटाई-सफाई ऑस्टीनाबाद, पहाड़गांव, डॉलीगंज और डेयरी फार्म जैसे क्षेत्रों में उत्खनन एवं खनन कार्यों को विनियमित एवं प्रतिबंधित करना ।
6. पोर्ट ब्लेयर में मौजूदा 21 हैक्टेयर जल फैलाव में हार्बर में कार्गो हैडलिंग और जहाज मरम्मत कार्यों के कारण होने वाले जल प्रदूषण को विनियमित करना एवं उसे रोकना, तथा
7. चुनिंदा क्षेत्रों में मिट्टी, पानी और ध्वनि स्तर पर होने वाले प्रदूषण को विनियमित एवं प्रतिबंधित करना ।

2.4.2 इस द्वीपसमूह की मुख्य ताकत इसके वातावरण में पर्यटन को बढ़ावा देना है । एमराल्ड द्वीप भी कहलाने वाला यह द्वीपसमूह 3 लाख वर्ग किलोमीटर में फैला हुआ है, जिसमें मैरीन संपदा और कल्चर फिशरी का खजाना छुपा हुआ है । यहाँ के समुद्रतट, द्वीप, जंगल, वनस्पति और प्रवाल भित्ति यहाँ के वातावरण को जीवंत बनाते हैं । इन प्रकृतिक संसाधनों के गढ़े हुए खजाने का दोहन किए जाने की जरूरत है । इसी प्रकार, वन्य-आधारित कार्यों को बढ़ावा देने की आवश्यकता है । अंडमान एवं निकोबार प्रशासन का लक्ष्य राजस्व उगाहने, अधिक रोजगार के अवसर सृजन करने के उद्देश्यों के साथ प्राकृतिक पर्यावरण को अवरूद्ध किए बिना अवसंरचना के पर्यावरणीय सतत् विकास के जरिए मितव्ययी पर्यटकों के पसंदीदा स्थान के रूप

द्वीपसमूह में बढ़ते हुए बाजार के रूप में अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह का विकास करना है । भारत सरकार और द्वीपसमूह प्रशासन की नीतियों से निम्नलिखित बातें उभरकर आती हैं :-

1. अधिक कीमत कम उपज पर्यावरण अनुकूल एवं पर्यावरणीय रूप से सतत् पर्यटन को बढ़ावा देना ।
2. सतत् पर्यटन पर यूएनडीपी/डब्ल्यूटीडी रिपोर्ट 1996 को सम्मिलित करना
3. पर्यटन अवसंरचना के विकास में निजी क्षेत्र के निवेश को प्रोत्साहित करना
4. पर्यटन अवसंरचना के प्रबंधन का धीरे-धीरे निजीकरण करना तथा नए पर्यटन कार्यकलापों का विकास करना, तथा
5. एमराल्ड द्वीप को न केवल राष्ट्रीय स्तर पर बल्कि अंतरराष्ट्रीय स्तर पर भी प्रचलित करना ।

2.4.3 नीति स्तर पर उभरने वाले ऐसे प्रमुख मुद्दों के साथ निम्नलिखित कई सूक्ष्म स्तर के मुद्दे भी देखे गए हैं । पहला और अहम मुद्दा द्वीपसमूह और मुख्यभूमि के बीच संपर्क बनाना है । जैसाकि पहले ही उल्लेख किया गया है कि यहाँ पर भारत से सभी पर्यटक कोलकाता और चेन्नै के रास्ते वायुयान और जलयान द्वारा आते हैं । राजावेल रिपोर्ट (1998) और फाऊंडेशन फार एविएशन एंड सस्टेनेबल टूरिज्म (FAST 2002) रिपोर्ट के अनुसार यह देखा गया है कि 65% से 75% घरेलू पर्यटक जहाज से यात्रा करते हैं । जबकि केवल 10% से 20% विदेशी पर्यटक ही इस साधन को चुनते हैं । तथापि, आज की तारीख तक इस क्षेत्र में पहले के 2 एयरलाइन्स के मुकाबले 4 निजी एयरलाइन्स हैं और पोर्ट ब्लेयर एयरपोर्ट को अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट घोषित किए जाने से तथा हवाई-यात्रा किराया प्रतिस्पर्धी होने से परिदृश्य बदल चुका है ।

2.4.4 दूसरा मुद्दा द्वीपसमूह के अंदर यातायात से संबंधित है । पोर्ट ब्लेयर सहित द्वीपसमूह में यात्रा करना तथा वैकल्पिक और पूरक साधनों में तालमेल का अभाव होने के कारण लम्बी और थकाऊ है । राज्य विकास रिपोर्ट 2006 के अनुसार यह अवधारणा है कि द्वीपसमूह में औसत यात्रा की गति 12 से 18 किलोमीटर प्रति घंटा है । राजावेल सर्वेक्षण के अनुसार चौकाने वाला तथ्य सामने आता है कि लगभग 58% विदेशी तथा 28% घरेलू पर्यटक फेरी बोट, कंट्री बोट और डिंगी से जुड़ी “जोखिम की संभावनाओं” के कारण किसी अन्य द्वीप पर नहीं जाते हैं लगभग 32% घरेलू पर्यटक तथा 10% विदेशी पर्यटक, जो निजी कार, वैन और बस का प्रयोग करते हैं, वे यहाँ के रास्तों और वाहनों की क्वालिटी को लेकर अपना असंतोष जाहिर करते हैं । पोर्ट ब्लेयर को समीप के द्वीपों से जोड़ने वाली अग्रतट सेवा (फोरशोर सर्विस) के लिए पोर्ट, एकरिंग, बर्थिंग, भण्डारण और प्रसंस्करण सुविधाओं का उन्नयन किए जाने की आवश्यकता है । एक विकल्प अथवा कार्यनीति है कि एक छोटे से भौगोलिक क्षेत्र में उच्च क्वालिटी का गहन पर्यटन विकास किया जाए । समुद्री यातायात और हार्बर सुविधाओं को मौजूदा तटीय विनियमन क्षेत्र दिशा निर्देशों के कारण बाधाओं का सामना करना पड़ता है । वायु-यातायात और सड़क यातायात सुविधाओं को भी समस्याओं का सामना करना पड़ता है क्योंकि भूमि की उपलब्धता एक बाधा है ।

2.4.5 तीसरा मुद्दा पर्यटन नीति और नियोजन से जुड़ी समस्याओं और सीमाओं से जुड़ा है । यद्यपि पर्यटन नीति में पर्यावरण-अनुकूल रिसार्ट, कैम्पिंग ग्राऊंड मौजूदा अतिथि गृहों का उन्नयन एवं निजीकरण का प्रावधान है, तथापि यह समझना मुश्किल है कि पर्यटन विभाग के ऐसे स्वतंत्र

प्रयास पोर्ट ब्लेयर और द्वीपसमूह को अंतरराष्ट्रीय वायु यातायात और अंतरराष्ट्रीय जलमार्ग बनाने में कितने सहायक होंगे ।

2.4.6 चौथा मुद्दा सुरक्षा, पर्यावरण और सामाजिक पहलुओं से जुड़ा है । एक कार्यनीतिक न्यूक्लियर कमांड स्थापित करने के प्रस्ताव से अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह एक महत्वपूर्ण सुरक्षा क्षेत्र में आ जाएगा और इसके घरेलू और अंतरराष्ट्रीय पर्यटक तथा कार्गो संचलन पर असर पड़ेगा । पहले ही चर्चा किए जा चुके पर्यावरण, तटीय इलाकों से रेत निकालने पर प्रतिबंध लगाने, संरक्षित क्षेत्रों में वाणिज्यिक पौध रोपण करने तथा अतिक्रमण करने वालों को बाहर करने जैसे सभी मामलों के लिए एक मजबूत सांस्थानिक तंत्र एवं तकनीकी रूप से सुदृढ़ नियोजन प्राधिकरण के साथ एक कार्यनीति क्रियान्वित की जानी चाहिए । अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप बनाने और द्वीपसमूह के आकार, शक्ल और कवरेज चौड़ाई को ध्यान में रखते हुए तथा विकास की गहनता पर सख्त मानदण्डों के साथ 50 मीटर तटीय सुरक्षा घेरे का विकास करने के लिए जमीन की उपलब्धता पर गंभीरतापूर्वक विचार किए जाने की जरूरत है ।

2.4.7 अंत में, उपर्युक्त के संदर्भ में कुछ और निश्चित मुद्दे भी हैं । पहला मुद्दा पर्यटक यातायात का वास्तविक अनुमान लगाना और उनके ठहरने की अवधि का आकलन करना है । यह देखा गया है कि ज्यादातर घरेलू पर्यटक अर्थात् 84% 5 दिन से कम समय के लिए ठहरते हैं, जबकि ज्यादातर विदेशी पर्यटकों के ठहरने की अवधि 15 दिन या अधिक होती है, जोकि पुनः एक अटकलबाजी ही है । राज्य विकास रिपोर्ट 2006 का आकलन है कि ठहरने की उपर्युक्त अवधि को ध्यान में रखते हुए तथा यह मानते हुए कि देशी पर्यटक और विदेशी पर्यटक क्रमशः 1000रू. और 2000रू. प्रतिदिन खर्च करते हैं, तो इस अनुमान से चालू कीमतों पर कुल राजस्व 300 करोड़ रू. होता है । इस परिदृश्य में पर्यावरण अनुकूल पर्यटन विकास के परिणामस्वरूप बड़ी संख्या में देशी एवं विदेशी पर्यटकों का आगमन होगा ।

2.5 संस्थागत एवं विधिक

2.5.1 पोर्ट ब्लेयर, वर्तमान में एकमात्र शहरी तहसील मुख्यालय है, जो अंडमान जिले में स्थित है । पोर्ट ब्लेयर नगरपालिका में तीन पदाधिकारी नामतः (i) अध्यक्ष, (ii) वरिष्ठ उपाध्यक्ष (iii) कनिष्ठ उपाध्यक्ष तथा आठ चयनित सदस्य एवं चार नामित सदस्य हैं । सभी भौतिक नियोजन और विकास कार्य अंडमान लोक निर्माण विभाग द्वारा मुख्य अभियंता के नियंत्रण में किए जाते हैं । नगर और क्षेत्रीय इलाके के कार्यकलापों से पता चलता है कि ये सभी कार्य अंडमान लोक निर्माण विभाग की नगर एवं ग्राम नियोजन ईकाई द्वारा सह नगर एवं ग्राम योजनाकार के नियंत्रण में न्यूनतम तकनीकी सहायता से किए जाते हैं । अ.लो.नि.वि. अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह प्रशासन की एक प्रमुख निर्माण अभिकरण है। इस विभाग की लोगों, प्रशासन के दूसरे विभागों और मंत्रालयों के नियंत्रणाधीन कार्य करने वाले अन्य सभी विभागों को अवसंरचनात्मक सहायता प्रदान करने का कार्य सौंपा गया है । इसके मुख्य कार्यों में शामिल हैं :-सड़क एवं पुल,जल आपूर्ति एवं स्वच्छता,आवास,शहरी विकास,लोक निर्माण,लघु सिंचाई और नागरिक उड्डयन ।

2.5.2 अ.लो.नि.वि की नगर एवं ग्राम नियोजन ईकाई का कार्य नियोजन डाटा अद्यतनीकरण एवं विकासात्मक कार्यक्रमों में से कुछ का समन्वयन करने का है । इस प्रकार की ईकाई का सशक्तिकरण अनुकूलतम भविष्यवाणियों और सभी नियोजन निर्णयों के आकाशीय समेकन के लिए अनिवार्य है । मौजूदा नगर एवं ग्राम नियोजन ईकाई को तकनीकी मानवशक्ति, वित्त और अवसंरचना दोनों के संबंध में मजबूत बनाए जाना आवश्यक है ।

2.5.3 यह देखा गया है कि अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह तटीय क्षेत्र प्राधिकरण का गठन संशोधन ए.ओ. सं. 992(ई) 26 नवम्बर 1998 के द्वारा किया गया है तथा इसके सदस्यों के विस्तार के संबंध में नवीनतम अधिसूचना दिनांक 31 मार्च 2005 को जारी की गई है । यह प्राधिकरण सभी भौतिक विकास से संबंधित कार्य करता है तथा यह कार्य नगर पालिका के कर्मचारियों, राजस्व विभाग, त.वि.क्षे जिला के उपायुक्त और प्रखंड वन्य अधिकारी की सहायता से करता है । विभिन्न भौतिक विकास परियोजनाएं व्यक्तिगत रूप से मामला-दर-मामला की जाती है न कि समन्वित विकासात्मक योजना के आलोक में । वैकल्पिक तौर पर नगर नियोजन ईकाई के साथ समन्वयन की कमी है । अतः तट के साथ लगी परियोजनाएं अनियंत्रित रूप से आगे बढ़ रही है । अंत में, हालांकि सम्पूर्ण द्वीपसमूह त.वि.क्षे -IV के अधीन है, तथापि त.वि.क्षे -II के अंतर्गत विश्रेणीकरण हेतु प्रस्ताव पोर्ट ब्लेयर के तटवर्ती विस्तार, बंबूफ्लाट, हट-बे और कैम्पबेल मुख्यालय में सक्रीय रूप से विचाराधीन है ।

2.5.4 एक मजबूत वैधानिक ढांचा महत्वपूर्ण है जो भविष्य के निदेशित विकास कार्यनीति हेतु पर्याप्त रूप से लचीला हो, एक मजबूत वैधानिक ढांचे के अभाव में प्रस्तावित विकास कार्यनीति को प्राप्त नहीं किया जा सकता । अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह हेतु क्षेत्रीय योजना और नगर एवं ग्राम नियोजन संगठन, भारत सरकार द्वारा बनाए गए रुपरेखा विकास योजना को क्रियान्वित नहीं किया जा सका क्योंकि उन्हें आवश्यक वैधानिक समर्थन नहीं था । यह मास्टर प्लान उस कमी को पूरा करेगा ।

2.5.5 वर्तमान में पोर्ट ब्लेयर नगर पालिका के साथ-साथ अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह निम्नलिखित वैधानिक अथवा कानूनी ढांचे द्वारा शासित होता है, जिसमें भवन एवं भूमि कार्यकलापों के विनियमन और विकास के लिए प्रावधान किए गए हैं :-

1. अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह (नगरपालिका) विनियम, 1994-8 दिसम्बर 1994 से प्रभावित ।
2. अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह नगर एवं ग्राम नियोजन विनियम, 1994-19 दिसम्बर 1994 से प्रभावी ।
3. पोर्ट ब्लेयर नगर पालिका भवन उपनियम-13 अक्टूबर 1999 से प्रभावी
4. अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह नगर एवं ग्राम नियोजन नियम 2005-28 सितम्बर 2005 से प्रभावी ।

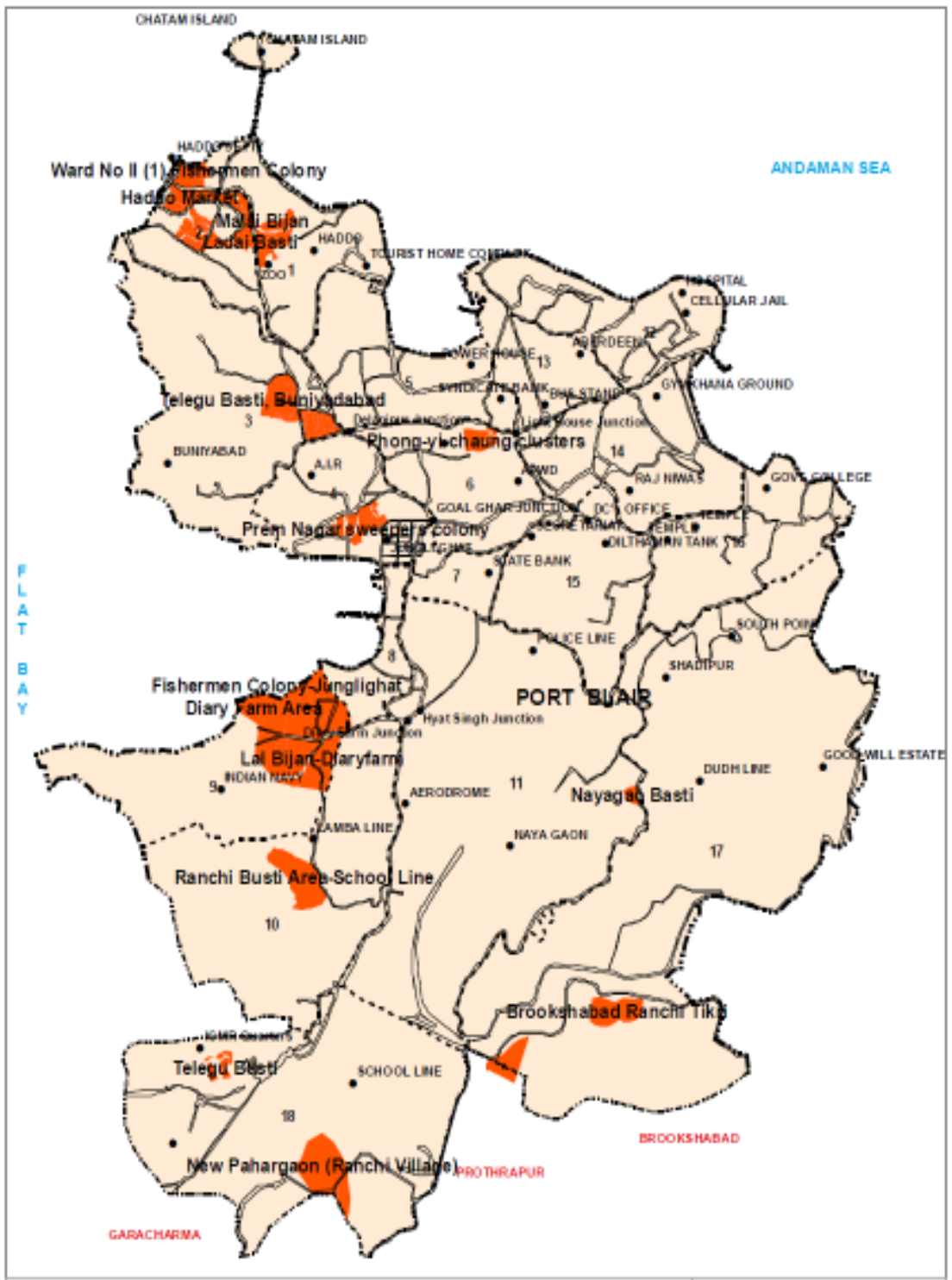
2.5.6 अंडमान एवं निकोबार (नगरपालिका) विनियमन, 1994 प्राचीनतम विधान है, जिसमें पूरे अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह संघ शासित क्षेत्र को कवर किया गया है। पूरा ध्यान एवं जोर शासन, प्रशासन एवं प्रबंधन पर दिया गया है। अध्याय X भवनों से संबंधित है, जिसमें 'मंजूरी' प्रक्रिया पर ध्यान केन्द्रित किया गया है। अध्याय -III के अंतर्गत धारा 78(1) में उपसमितियाँ बनाने के लिए प्रावधान है। देखा गया है कि "नगर नियोजन" "कार्य और सुधार" जैसे वित्त करारोपण, जन स्वास्थ्य, स्वच्छता, जलकार्य, शिक्षा और सामाजिक न्याय पर अन्य उपसमितियों से जुड़ा है। विकासात्मक कार्यकलापों को मास्टर प्लान के फ्रेमवर्क के अन्दर समेकित किए जाने की जरूरत है और इसलिए नियोजन पर एक पृथक उपसमिति बनाए जाने की आवश्यकता है।

2.5.7 अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह नगर एवं ग्राम नियोजन विनियमन 1994 में एक स्थापना के जरिए नगर नियोजन कार्यों का मानीटरन, मास्टर प्लान तैयार करने की प्रक्रिया और उसे लागू करने पर ध्यान दिया गया है। सांविधिक मास्टर प्लान के पश्चात् भूमि विकास के विनियमन से संबंधित अध्याय IV की खंड (II) के उप-भाग (3) और खंड (14) में "भूमि" को "सार्वजनिक उद्देश्य" हेतु मानना, इस विनियम के मजबूत और अच्छे प्रावधान है। मास्टर प्लान में निर्धारित लक्ष्यों एवं उद्देश्यों की प्राप्ति नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग की स्थापना से संभव है।

2.5.8 अक्टूबर 1999 से लागू पोर्ट ब्लेयर नगरपालिका परिषद उपनियम सभी भूमि और भवन निर्माण कार्यकलापों को विनियमित करने के सबसे विस्तृत और प्रत्यक्ष लोक अभिमुखी के दायित्व वाला विधान है। सभी प्रावधान भारत के अन्य राज्यों में बने और लागू किए जा रहे उपनियमों के समानान्तर है। सतत और हरित बिल्डिंग संकल्पना के रूप में अनिवार्य अपेक्षा विशेषकर सभी सरकारी भवनों के लिए आवश्यक है। मौजूदा कर्मचारी सभी भवन और भूमि कार्यकलापों को देखने के लिए अपर्याप्त है, विशेषकर जबकि इस संस्थान की छवि काफी ऊंची है। पोर्ट ब्लेयर नगरपालिका की सीमाओं से आगे शहरी विकास के विस्तार को देखते हुए यह दायित्व और अधिक महत्वपूर्ण हो जाता है।

2.5.9 मास्टर प्लान की तैयारी, मुद्रण, मानीटरन और क्रियान्वयन के संबंध में अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह नगर एवं ग्राम नियोजन नियम 2005 सुविचारित और मार्गदर्शक विधान है। ये नियम पुनः पूरे "एमराल्ड द्वीप" पर लागू होते हैं। मास्टर प्लान में "शहरी, उप-शहरी और ग्रामीण" के रूप में श्रेणीकरण एक रचनात्मक सुझाव है। तथापि, यह महसूस किया जाता है कि पारिस्थितिकीय रूप से संवेदी क्षेत्रों में समेकन, प्राकृतिक आपदा की स्थिति में क्षेत्रों का उप श्रेणीकरण, अभिज्ञात खनन और उत्खनन कार्यों का मानीटरन, और नगर नियोजन विभाग और द्वीपसमूह तटीय जोन प्रबंधन प्राधिकरण के बीच समन्वयन ऐसे मुद्दे हैं, जिनपर तुरन्त ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। शहरी, उप शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में विकास अथवा पुनर्विकास हेतु शुल्क की पुनःजांच आवश्यक है।

पर्यावरणीय रूप से संवेदी क्षेत्रों के डिग्रेडेशन के लिए “पर्यावरण शुल्क” अथवा अस्पष्ट प्रस्ताव को एक सतत् अपराध माना जा सकता है ।



LEGEND 			
Scale: 1 : 30000		DMP 6	
CLIENT Andaman Public Works Department A & N Administration, Port Blair		APWD	
CONSULTANTS School of Architecture & Planning Anna University, Chennai-25			

पोर्ट ब्लेयर में मलिन बस्तियों की स्थिति
 पोर्ट ब्लेयर नियोजन क्षेत्र - 2028 के लिए मास्टर प्लान

