Development of Transport and Communication System in Assam After Independence

Introduction

Transport and communication form the backbone of economic and social development, facilitating trade, mobility, and regional integration. Assam, the gateway to Northeast India, has witnessed significant transformation in its transport and communication infrastructure since independence. However, despite its strategic location and abundant natural resources, the state has faced geographical, political, and infrastructural challenges that have hindered rapid progress.

While Assam boasts the most extensive transport network in the Northeast, terrain constraints, annual floods, insurgency, and poor investment have affected its overall development. This article provides a detailed analysis of Assam's transport and communication development post-independence, focusing on **roadways, railways, waterways, and airways**.

1. Waterways:

Water transport has played a crucial role in Assam's trade and communication since ancient times. The Brahmaputra and Barak rivers have historically served as major trade routes, linking Assam to Bengal, Bihar, and Orissa.

Ripun Doley

Achievements in Water Transport

Ancient and British-Era Trade Routes:

- The **Brahmaputra river** connected Assam with **Calcutta via Pabna, Ganga, and Matabanga rivers**.
- Traders from Goalpara used **country boats** to transport goods within Assam and to external markets.
- During **British rule (1848), the East India Company started steamer services** between **Calcutta and Guwahati**.

Expansion of Steamer Services:

- **India General Steam Navigation Company (1860)** operated **six-day-a-week steamer services** in Assam.
- **Dibrugarh-Dhubri daily mail steamer service (1884)** improved connectivity.
- **Four major river ports—Dhubri, Goalpara, Bilasipara, and Dologama**—became crucial trade hubs.

Integration of River and Rail Transport:

- The **Dhubri-Jatrapur steamer service** connected directly to railway lines for seamless transport.

- In **1902, steam ferry services linked Kaunia-Tista-Dharla-Dhubri**, enhancing

Challenges in Water Transport

- **Slow travel time:** A boat journey from Goalpara to Calcutta took **25-43 days**, making it inefficient compared to rail and road transport.
- **Post-Partition Impact:** The **Brahmaputra and Barak river routes** became disconnected from sea trade after the Partition of India in 1947.
- **Declining Usage:** With the rise of road and rail transport, river trade declined significantly.

2. Roadways:

Roadways have played a crucial role in connecting Assam's towns, villages, and trade centers. However, the region's **difficult terrain, frequent floods, and lack of early investment** led to slow road development.

Ripun Doley

Achievements in Road Development

Assam has the longest road network in Northeast India, spanning approximately 3,37,777 km (as of 2017).

Major Highway Projects:

- **National Highway Development Project (NHDP)** expanded major highways connecting Assam to the rest of India.
- **Special Accelerated Road Development Programme (SARDP-NE) (2006):** Aimed to construct **6,500 km of roads in Northeast India**.

Current Road Infrastructure in Assam (2017):

- **Total road length: 3,37,777 km**
  - **National Highways: 3,844 km**
  - **State Highways: 2,530 km**
  - **District Roads: 4,379 km**
  - **Rural Roads: 3,00,123 km**

Challenges in Road Transport

- **Frequent Flood Damage:** Roads are washed away annually due to Brahmaputra floods.

- **Poor Road Conditions in Remote Areas:** Many district and panchayat roads remain **unpaved**.
- **Slow Implementation of Projects:** Many highway projects **miss deadlines due to bureaucratic delays and insurgency threats**.

3. Railways:

The British established railway lines in Assam to **transport tea, timber, and coal to export markets**. Railways later became **crucial for passenger transport and regional integration**.

Historical Growth of Railways in Assam

- **First Railway Line in Assam (1881):** Connected **Dibrugarh to Sadiya** to transport tea.
- **Dhubri-Guwahati Line (1913):** Connected Assam to Bengal, boosting trade.
- **Partition Disruption (1947):** Assam's railway links were severed as routes passed through East Pakistan (now Bangladesh).
- **Reconstruction (1948-49):** India built a **new line from Alipurduar (Bengal) to Fakiragram (Assam)** to reconnect the region.

Post-Independence Railway Expansion

Ripun Doley

- **Conversion to Broad Gauge:** Assam's metre gauge tracks were upgraded for high-speed connectivity.
- **Electrification of Railways:** Reduced fuel dependency and increased efficiency.
- **New Railway Projects:** 11 railway projects underway to improve connectivity.

Challenges in Railway Transport

- **Hilly Terrain:** Railway expansion is **expensive and difficult** in Assam's mountainous regions.
- **Flood Damage:** Tracks are frequently **damaged by landslides and erosion**.

4. Airways:

Air transport is crucial for Assam due to its **hilly terrain, strategic location, and long distances** from mainland India. The state has witnessed **significant improvements in air connectivity post-independence**.

Achievements in Air Transport

Major Airports in Assam:

- **Lokapriya Gopinath Bordoloi International Airport (Guwahati):** The largest and only international airport in Northeast India.
- **Other Operational Airports:** Dibrugarh, Jorhat, Silchar, Tezpur.

- **Increased Domestic Connectivity:** Regular flights now connect Assam with Delhi, Kolkata, Mumbai, Chennai, and other major cities.
- **Expansion of Regional Air Connectivity:** Smaller airports in **Lilabari (Lakhimpur) and Rupsi (Dhubri)** have been revived under the **UDAN Scheme**.

Challenges in Air Transport

- **Difficult Terrain:** Most of Northeast India is **hilly**, restricting airport expansion.
- **Weather Challenges:** Heavy rainfall and fog frequently **disrupt flight schedules**.

Conclusion: Progress and Future Prospects

Key Achievements in Assam's Transport Development:

- **Expanded road network covering 3,37,777 km.**
- **Improved rail connectivity with broad gauge conversions and new routes.**
- **Water transport remains an important mode for cargo and passenger movement.**
- **Air travel has expanded, with Guwahati serving as a major hub for Northeast India.**

Way Forward for Sustainable Transport Growth:

Rinun Doley

- **Strengthen flood-resistant infrastructure.**
- **Expand road and rail connectivity in remote districts.**
- **Modernize water transport for commercial viability.**
- **Boost private sector investment in transport infrastructure.**

With strategic planning, Assam's transport sector **can become a gateway for trade, commerce, and regional integration**, ensuring sustained progress in the years to come.

অসমত স্বাধীনতাৰ পিছৰ যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ উন্নয়ন

পৰিচয়

যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাই অৰ্থনৈতিক আৰু সামাজিক উন্নয়নৰ মেৰুদণ্ড হিচাপে বাণিজ্য, গতিশীলতা আৰু আঞ্চলিক সংহতিত অগ্ৰণী ভূমিকা পালন কৰে। উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ প্ৰৱেশদ্বাৰ হিচাপে খ্যাত অসমে স্বাধীনতাৰ পিছৰ পৰা যাতায়ত আৰু যোগাযোগৰ ক্ষেত্ৰত গুৰুত্বপূৰ্ণ পৰিৱৰ্তন অনুভৱ কৰিছে। অৱশ্যে, ভৌগোলিকভাৱে সুবিধাজনক অৱস্থান আৰু

প্ৰাকৃতিক সম্পদেৰে সমৃদ্ধ হ’লেও ৰাজ্যখনৰ উন্নয়নত ভূ-প্ৰকৃতি, ৰাজনৈতিক অস্থিৰতা, বন্যা আৰু অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতাই বাধাৰ সৃষ্টি কৰিছে।

উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ ভিতৰত অসমৰ যাতায়ত ব্যৱস্থাই সৰ্বাধিক বিস্তৃত নেটৱৰ্ক গঢ়ি উঠিলেও পৰ্বতময় অঞ্চল, বাৰ্ষিক বানপানী, বিদ্ৰোহ আৰু বিনিয়োগৰ অভাৱে ইয়াৰ সমগ্ৰ উন্নয়নক প্ৰভাৱিত কৰিছে। এই লেখনীত স্বাধীনতা-উত্তৰ অসমৰ ৰাস্তা, ৰেল, জল আৰু বিমান পথৰ উন্নয়নৰ এক বিশদ বিশ্লেষণ আগবঢ়োৱা হৈছে।

১. জলপথ

প্ৰাচীন কালৰে পৰা অসমৰ বাণিজ্য আৰু যোগাযোগত জলপথে গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰি আহিছে। ব্ৰহ্মপুত্ৰ আৰু বৰাক নদীয়ে ঐতিহাসিকভাৱে বংগ, বিহাৰ, ওড়িশা আদিৰ সৈতে অসমক সংযুক্ত কৰি ৰাখিছে।

Ripun Doley

জলপথৰ সাফল্য

প্ৰাচীন আৰু বৃটিছ যুগৰ বাণিজ্য পথ:

- ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীৰে কলকাতালৈ পাবনা, গংগা আৰু মতাবাংগা নদীৰ মাজেদি সংযোগ স্থাপন হৈছিল।
- গোৱালপাৰাৰ বেপাৰীসকলে দেশীয় নাওৰ সহায়ত অসমৰ ভিতৰত আৰু বাহিৰত বস্তু পৰিবহন কৰিছিল।
- বৃটিছ শাসনকালত (১৮৪৮ চনত) ইষ্ট ইণ্ডিয়া কোম্পানীয়ে কলকাতা আৰু গুৱাহাটীৰ মাজত ষ্টীমাৰ সেৱা আৰম্ভ কৰে।

ষ্টীমাৰ সেৱাৰ সম্প্ৰসাৰণ:

- ইণ্ডিয়া জেনেৰেল ষ্টীম নেভিগেচন কোম্পানীয়ে (১৮৬০) অসমত সপ্তাহত ছয়দিনীয়া ষ্টীমাৰ চলায়।
- ১৮৮৪ চনত দিনেকীয়া ডিব্ৰুগড়-ধুবুৰী মেইল ষ্টীমাৰে সুগমতা বৃদ্ধি কৰে।

- ধুবুৰী, গোৱালপাৰা, বিলাসিপাৰা, ডলোগামা আদি চাৰিটা মুখ্য নদীবন্দৰে বাণিজ্যিক কেন্দ্ৰৰ ৰূপ লয়।

ৰেল আৰু নদী পথৰ সংযোগ:

- ধুবুৰী-জট্ৰাপুৰ ষ্টীমাৰে ৰেললাইনৰ সৈতে প্ৰত্যক্ষভাৱে সংযোগ স্থাপন কৰে।
- ১৯০২ চনত কাউনিয়া-তিস্তা-ধৰলা-ধুবুৰী লৈ ষ্টীম ফেৰী সেৱাই পৰিবহনৰ গতি বৃদ্ধি কৰে।

জলপথৰ প্ৰত্যাহ্বান:

- ধীৰ গতি: গোৱালপাৰাৰ পৰা কলকাতালৈ নাওযাত্ৰাত ২৫-৪৩ দিন সময় লাগিছিল।
- দেশ বিভাজনৰ প্ৰভাৱ: ১৯৪৭ চনত ব্ৰহ্মপুত্ৰ আৰু বৰাক নদীৰ সমুদ্ৰ পথ ছিন্নভিন্ন হয়।
- হ্ৰাসমান ব্যৱহাৰ: ৰাস্তা আৰু ৰেলপথৰ বিকাশে নদী বাণিজ্যক পিছপেলাইছে।

Ripun Doley

২. ৰাস্তাৰ ব্যৱস্থা

অসমৰ গাঁও-চহৰ আৰু বাণিজ্যকেন্দ্ৰসমূহ সংযুক্ত কৰাত ৰাস্তাৰ ভূমিকা অপৰিসীম। কিন্তু পৰ্বতময় ভূ-প্ৰকৃতি, বাৰ্ষিক বানপানী আৰু বিনিয়োগৰ অভাৱে ৰাস্তাৰ উন্নয়নক মন্থৰ কৰিছিল।

ৰাস্তাৰ উন্নয়নৰ সাফল্য:
২০১৭ চনলৈ অসমৰ ৰাস্তাৰ মুঠ দৈৰ্ঘ্য প্ৰায় ৩,৩৭,৭৭৭ কিলোমিটাৰ।
প্ৰধান ঘাইপথ প্ৰকল্প:

- ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাইপথ উন্নয়ন প্ৰকল্প (NHDP)-ই অসমক ভাৰতৰ অন্যান্য অঞ্চলৰ সৈতে সংযুক্ত কৰিছে।
- SARDP-NE (২০০৬): উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলত ৬,৫০০ কিলোমিটাৰ ৰাস্তা নিৰ্মাণৰ লক্ষ্য।

২০১৭ চনৰ ৰাস্তাৰ তথ্য:

- ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাইপথ: ৩,৮৪৪ কিমি

- ৰাজ্যিক ঘাইপথ: ২,৫৩০ কিমি
- জিলা পথ: ৪,৩৭৯ কিমি
- গ্ৰাম্য পথ: ৩,০০,১২৩ কিমি

ৰাস্তাৰ প্ৰত্যাহ্বান:

- বানপানীৰ ক্ষতি: বছৰি ব্ৰহ্মপুত্ৰৰ বানে ৰাস্তা ধ্বংস কৰে।
- দুৰ্গম অঞ্চলত ৰাস্তাৰ বেয়া অৱস্থা: বহু গ্ৰাম্য পথ কাঁচী হৈ ৰয়।
- প্ৰকল্পৰ বিলম্ব: আমোলাতান্ত্ৰিক জটিলতা আৰু বিদ্ৰোহী সমস্যাই সময়সীমা উলংঘা কৰে।

৩. ৰেলপথ

বৃটিছসকলে চাহ, কয়লা আৰু কাঠ ৰপ্তানি কৰিবলৈ অসমত ৰেলপথ স্থাপন কৰিছিল। স্বাধীনতাৰ পিছত ৰেলই যাত্ৰী সেৱা আৰু আঞ্চলিক সংহতিৰ বাবে গুৰুত্বপূৰ্ণ হৈ পৰে।

Ripun Doley

ৰেলপথৰ ঐতিহাসিক বিকাশ:

- অসমৰ প্ৰথম ৰেললাইন (১৮৮১): ডিব্ৰুগড়-শদিয়াক সংযুক্ত কৰি চাহ পৰিবহন কৰা হৈছিল।
- ধুবুৰী-গুৱাহাটী লাইন (১৯১৩): বংগৰ সৈতে সংযোগই বাণিজ্যক চাঙ কৰিলে।
- দেশ বিভাজন (১৯৪৭): অসমৰ ৰেলপথ পূৰ্ব পাকিস্তান (বৰ্তমান বাংলাদেশ)ৰ মাজেৰে যায় বাবে বিচ্ছিন্ন হয়।
- পুনৰ্নিৰ্মাণ (১৯৪৮-৪৯): আলিপুৰদুৱাৰৰ পৰা ফকিৰাগ্ৰামলৈ নতুন ৰেললাইন নিৰ্মাণ।

স্বাধীনতাৰ পিছৰ ৰেল সম্প্ৰসাৰণ:

- ব্ৰড গেজলৈ ৰূপান্তৰ: দ্ৰুত গতিৰ বাবে মিটাৰ গেজক ব্ৰড গেজলৈ উন্নীত কৰা হয়।
- ৰেলৰ বৈদ্যুতিকীকৰণ: ইন্ধনৰ ওপৰত নিৰ্ভৰতা হ্ৰাস।
- নতুন ৰেল প্ৰকল্প: ১১টা প্ৰকল্পৰ জৰিয়তে সংযোগ বৃদ্ধি।

ৰেলপথৰ প্ৰত্যাহ্বান:

- পৰ্বতময় ভূ-প্ৰকৃতিত নিৰ্মাণ ব্যয়বহুল।
- বানপানী আৰু ভূমিস্খলনৰ ফলত ৰেললাইন ক্ষতিগ্ৰস্ত হয়।

৪. বিমানপথ

অসমৰ দুৰ্গম ভূ-প্ৰকৃতি, কৌশলগত অৱস্থান আৰু মূল ভাৰতৰ পৰা দূৰত্বৰ বাবে বিমানপথে গুৰুত্ব লাভ কৰিছে।

বিমানপথৰ সাফল্য:
প্ৰধান বিমানবন্দৰ:

- লোকপ্ৰিয় গোপীনাথ বৰদলৈ আন্তঃৰাষ্ট্ৰীয় বিমানবন্দৰ (গুৱাহাটী): উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ একমাত্ৰ আন্তঃৰাষ্ট্ৰীয় বিমানবন্দৰ।
- অন্যান্য: ডিব্ৰুগড়, যোৰহাট, শিলচৰ, তেজপুৰ।
- UDAN যোজনাৰ অধীনত ৰূপসী (ধুবুৰী) আৰু লীলাবাৰী (লক্ষীমপুৰ) আদি সৰু বিমানবন্দৰ সক্ৰিয় কৰা হৈছে।

Ripun Doley

প্ৰত্যাহ্বান:

- পৰ্বতময় অঞ্চলত বিমানবন্দৰ সম্প্ৰসাৰণ কঠিন।
- বৰষুণ আৰু ধোঁৱাৰ বাবে বিমান সেৱা বাধাগ্ৰস্ত হয়।

সমাপনি: অগ্ৰগতি আৰু ভৱিষ্যতৰ সম্ভাৱনা
অসমৰ যাতায়ত ক্ষেত্ৰৰ উল্লেখযোগ্য সাফল্য:

- ৩,৩৭,৭৭৭ কিমি ৰাস্তাৰ নেটৱৰ্ক।
- ৰেলপথৰ উন্নীত গেজ আৰু নতুন লাইন।
- জলপথে মালবাহী আৰু যাত্ৰী সেৱাত গুৰুত্ব ৰাখিছে।
- গুৱাহাটী উত্তৰ-পূৰ্বাঞ্চলৰ প্ৰধান বিমান কেন্দ্ৰ হৈছে।

ভৱিষ্যতৰ পৰিকল্পনা:

- বানপ্ৰতিৰোধী পথ গঢ়িব লাগিব।
- দুৰ্গম জিলাসমূহত ৰাস্তা আৰু ৰেল সংযোগ বৃদ্ধি।
- জলপথক বাণিজ্যিকভাৱে সক্ষম কৰিব লাগে।
- বেচৰকাৰী বিনিয়োগক উৎসাহিত কৰা।

সঠিক পৰিকল্পনাৰ জৰিয়তে অসমৰ যাতায়ত ব্যৱস্থাই বাণিজ্য, অৰ্থনীতি আৰু আঞ্চলিক সংহতিৰ প্ৰৱেশদ্বাৰ হিচাপে গঢ়ি উঠিব পাৰে।

Ripun Doley