

‘ಬರ್ಮುಡಾ ತ್ರಿಕೋನ’ ಮೀರಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಗುಂಡಿಗಳ ರಹಸ್ಯ

ರಸ್ತೆ ದುರಸ್ತಿ ಎಂಬುದು ವಾರ್ಷಿಕ ವಿಧಿಯಾಗಿದ್ದು, ಮರು ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಹಣದ ಹೊಳೆಯೇ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಹಣ ಖರ್ಚಾದರೂ ರಸ್ತೆಗಳು ಗುಂಡಿಮಯ ಆಗಿರುವುದು ಏಕೆ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಹುಡುಕ ಹೊರಟರೆ, ಮೂಗಿಗೆ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರದ ಗಬ್ಬುವಾಸನೆ ಬಡಿಯುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಹಣ ವ್ಯಯಿಸಿದ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಎಲ್ಲ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ನುಣುಪಾದ ಮೇಲ್ಮೈಯಿಂದ ಫಳ ಫಳ ಹೊಳೆಯಬೇಕಿತ್ತು. ಆದರೆ, ವಾಸ್ತವ ಸಂಗತಿಯನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಹೆಚ್ಚು ದೂರವೇನೂ ಹೋಗಬೇಕಿಲ್ಲ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಕಚೇರಿ ಇರುವ ವಿರಾಸಪಾಳ್ಯದ ಸುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೇ ಒಮ್ಮೆ ಅವಲೋಕಿಸಿದರೆ ಸಾಕು; ಇಲ್ಲವೆ ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ಮೇಲೆ ಕಣ್ಣಾಡಿಸಿದರೂ ಆದೀತು.

‘ಭಾರತೀಯ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸಂಶೋಧನಾ ಸಂಸ್ಥೆ’ಯು (ಐಸಿಎಂಆರ್) ಈಚೆಗೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿರುವ ವರದಿ ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆಗಳ ದುಸ್ಥಿತಿಗೊಂದು ಕನ್ನಡಿಬಿಂಬ. ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಅಪಾಯಕಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ ರಾಜ್ಯಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಈಗ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಏರಿತು! ಇದೇನು ಬೀಗಬೇಕಾದ ಸಾಧನೆಯಲ್ಲ; ನಾಚಿತಲೆ ತಗ್ಗಿಸುವಂತಹ ಶ್ರೇಯಾಂಕ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹದಗೆಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಸಾವಿರಾರು ಅಮಾಯಕರನ್ನು ಬಲಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವುದು ಕಳೆದ ಎರಡೂವರೆ ದಶಕಗಳಿಂದಲೂ ನಡೆದೇ ಇದೆ.

ರಸ್ತೆ ದುರಸ್ತಿ ಎಂಬುದು ವಾರ್ಷಿಕ ವಿಧಿಯಾಗಿದ್ದು, ಮರು ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಹಣದ ಹೊಳೆಯೇ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟೊಂದು ಹಣ ಖರ್ಚಾದರೂ ರಸ್ತೆಗಳು ಗುಂಡಿಮಯ ಆಗಿರುವುದು ಏಕೆ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಹುಡುಕ ಹೊರಟರೆ, ಮೂಗಿಗೆ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರದ ಗಬ್ಬುವಾಸನೆ ಬಡಿಯುತ್ತದೆ. ಅಟ್ಲಾಂಟಿಕ್ ಮಹಾಸಾಗರದ ‘ಬರ್ಮುಡಾ ತ್ರಿಕೋನ’ದಂತೆ ಈ ರಸ್ತೆ ಗುಂಡಿಗಳ ಚಮತ್ಕಾರ ಕೂಡ ವಿಸ್ಮಯಕಾರಿ. ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಹಣ ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಹರಡುವ ಜಲ್ಲಿಕಲ್ಲು, ಸುರಿವ ಡಾಂಬರಿನ ಮಿಶ್ರಣ ಅದು ಹೇಗೆ, ಅಷ್ಟು ಬೇಗ ಅದೃಶ್ಯ ಆಗಿಬಿಡುವುದೋ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮುಚ್ಚಿದ ಕೆಲವು ದಿನಗಳಲ್ಲೇ ಗುಂಡಿಗಳು ಯಥಾಪ್ರಕಾರ ಬಾಯ್ಬಿರೆದು ಕುಳಿತಿರುತ್ತವೆ. ಆ ಗುಂಡಿಗಳನ್ನು ಪುನಃ ಮುಚ್ಚುವಂತೆ ಸ್ವತಃ ಹೈಕೋರ್ಟ್, ಕಿವಿಯನ್ನು ಹಿಂಡಬೇಕಾದಂತಹ ಸ್ಥಿತಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿರುವುದು ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟೊಂದು ಜಡ್ಡುಗಟ್ಟಿದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿ.

ರಸ್ತೆಗಳ ದುಸ್ಥಿತಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಣಹಾನಿ ಒಂದೆಡೆಯಾದರೆ, ಹೆಚ್ಚಿದ ಮಾಲಿನ್ಯ, ಇಂಧನದ ಪೋಲು, ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೇ ಅನುತ್ತಾದಕವಾಗಿ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಸಾವಿರಾರು ಗಂಟೆಗಳ ಅಪವ್ಯಯ, ಹದಗೆಡುವ ಆರೋಗ್ಯ ಮೊದಲಾದವುಗಳ ದೂರಗಾಮಿ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಇನ್ನೊಂದೆಡೆ. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರನೊಬ್ಬ ಕಾಮಗಾರಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಗೆ ಮರು ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ಮುಂದಿನ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಆತನೇ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಷರತ್ತು ಇರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ, ಕಾಮಗಾರಿ ಮುಗಿದು ಮರುವಾರವೇ ಗುಂಡಿ ಬಿದ್ದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿಯೇ ಅದನ್ನು ಮುಚ್ಚಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಕುಚೋದ್ಯ.

‘ಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲು ಅಗತ್ಯವಾದ ಎಲ್ಲ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವೂ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಒಂದೊಮ್ಮೆ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದರೆ ಕನಿಷ್ಠ ಐದು ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಅವುಗಳು ಬಾಳಿಕೆ ಬರುತ್ತವೆ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಬೇಗ ರಸ್ತೆ ಹಾಳಾದರೆ ಕಳಪೆ ಕಾಮಗಾರಿಯಲ್ಲದೆ ಬೇರೆ ಕಾರಣವೇ ಇರಲಾರದು’ ಎನ್ನುವುದು ಭಾರತೀಯ ವಿಜ್ಞಾನ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಾರಿಗೆತಜ್ಞರ ಸ್ಪಷ್ಟ ಅಭಿಮತ. ‘ಕಳಪೆ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಮಾಫಿಯಾದಲ್ಲಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಜತೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೈಜೋಡಿಸಿದ್ದಾರೆ; ಅದಕ್ಕೆ ಜನಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳ ಆಶ್ರಯವೂ ಇದೆ’ ಎಂಬ ಆರೋಪಕ್ಕೆ ಪುಷ್ಟಿ ನೀಡುವಂತೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಕಛಾಟಿನಿಂದ ಹಗರಣಗಳ ಅಸ್ಥಿಪಂಜರಗಳು ಆಗಾಗ ಹೊರಬೀಳುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಂತೂ ಹಲವು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ಸದಸ್ಯರೇ ಆಗಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನ ನಿರ್ದೇಶನದಂತೆ ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್ ರಾಜಾರಾವ್ ನೇತೃತ್ವದ ಸಮಿತಿ ಈ ಹಿಂದೆ ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲಿ 12 ತಿಂಗಳು ರಸ್ತೆಗಳ ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿ, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ನೂರಕ್ಕೂ ಅಧಿಕ ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿತ್ತು. ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಆರಂಭವಾದ ಮೇಲೆ ಜನಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇರಬಾರದು, ರಸ್ತೆ ಅಗೆತಕ್ಕೆ ಆಸ್ತದ ಇಲ್ಲದಂತೆ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಮನೆಯ ಮುಂದೆಯೂ ಡಕ್ಕು ಬಿಡಬೇಕು ಎಂಬುದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದವು. ಈ ಶಿಫಾರಸುಗಳೆಲ್ಲ ಏನಾದವು? ‘ರಸ್ತೆಗೆ ಹಾಕುವ ತೇಪೆ ಕೆಲಸದಿಂದ ಬೀಗಬೇಡಿ. ತೇಪೆ ಹಚ್ಚುವುದೇ ನಿಮ್ಮ ಕೆಲಸವಲ್ಲ. ಗುಂಡಿಗಳೇ ಬೀಳದಂತೆ ಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಬೇಕು. ಪ್ರಾಣಹಾನಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು’ ಎಂದೂ ಈ ಹಿಂದೆ ಕೋರ್ಟ್ ಕುಟುಕಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಕಾಪಾಡುವಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಬದ್ಧತೆಯನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುವ ಮೂಲಕ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆಯನ್ನು ವೃದ್ಧಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸವಾಲು ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದಿದೆ.

■ ಪ್ರವೀಣ ಕುಲಕರ್ಣಿ



ಈಶ್ವರ