



ರೈಲುಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ಹೀಗಿದ್ದರೆ ಇನ್ನು ಹಿಂದೂಪುರ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ನಂಥ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಗಾಡಿಗಳ ಕಷ್ಟ ಕೇಳಲು ಯಾರಿಗಾದರೂ ಪುರಸ್ಕೃತಿಯೇ? ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸಂಜೆ 5.45ಕ್ಕೆ ಹೊರಡಬೇಕಾದ ಗಾಡಿ 7 ಗಂಟೆಯಾದರೂ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ರೈಲು ತಡವಾಗುತ್ತಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನಾದರೂ ಫಲಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರದರ್ಶಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಕನಿಷ್ಠ ಸೌಜನ್ಯವನ್ನೂ ರೈಲ್ವೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತೋರಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಗೋಲ್‌ಗುಂಬಜ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಹೊರಟ ಎಷ್ಟೋ ಹೊತ್ತಿನ ನಂತರ ಮಾಹಿತಿ ಫಲಕದಲ್ಲಿ ಅದರ ಉಲ್ಲೇಖ ಬರುತ್ತದೆ. ಹೇಳುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಇದು ಕೊನೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ...

ಕೇಂದ್ರ ಹಣಕಾಸು ಸಚಿವೆ ನಿರ್ಮಲಾ ಸೀತಾರಾಮನ್ ಮಂಡಿಸಿದ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗೆಗಿನ ಉಲ್ಲೇಖ ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಇವೆಲ್ಲವೂ ನೆನಪಾದವು. ಪ್ರಸ್ತುತ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಅನುಪಾತ (ಆಪರೇಟಿಂಗ್ ರೇಶ್ಯೂ ಓಆರ್) 120 ರೂಪಾಯಿ ಎಂಬ ಅಂದಾಜು ಇದೆ. ಅಂದರೆ 100 ರೂಪಾಯಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಲು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಮಾಡುವ ವೆಚ್ಚ 120 ರೂಪಾಯಿ. ಪ್ರಸಕ್ತ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ 25 ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಬಹುದು ಎಂಬ ಅಂದಾಜು ಇದೆ. ಆದಾಯ ಗಳಿಕೆ ಸೊರಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನೇ ಮುಂದು ಮಾಡಿಕೊಂಡು, ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯಕ್ಕಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವಕ್ಕೆ ವೇಗ ಸಿಗುತ್ತಿದೆ. ಐಒಒ ಮೂಲಕ ಈಚೆಗಷ್ಟೇ ಷೇರುಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಲಿಸ್ಟಿಂಗ್ ಆದ ಐಆರ್‌ಸಿಟಿಐ ಮೂಲಕ ಈಗಾಗಲೇ ತೇಜಸ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ 100

ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳ 150 ರೈಲುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲು ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಚಾಲನೆ ಸಿಗಲಿದೆ.

ಒಂದು ದಿನಕ್ಕೆ 13 ಸಾವಿರ ರೈಲುಗಳ ಮೂಲಕ, 1 ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಹಳೆಯಲ್ಲಿ 2.3 ಕೋಟಿ ಜನರನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತಿರುವ ದೈತ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 150 ರೈಲುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿದರೆ ಏನಾದೀತು ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆ ನಿಮ್ಮನ್ನೂ ಕಾಡಬಹುದು. ನಿಗದಿತ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗಮ್ಯ ನಿಲ್ದಾಣ ತಲುಪದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತಪ್ಪುಕಾಣಿಕೆ ಕೊಡುವ ತೇಜಸ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಅಪಾಯಗಳಿವೆ. ಇಂಥ ಐರಾವತಗಳು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಗಮ್ಯ ಸ್ಥಾನ ತಲುಪಲು, ಹಿಂದೂಪುರ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ನಂಥ ಸಾಮಾನ್ಯರ, ಬಡವರ ರೈಲುಗಳು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಯುವ ಅವಧಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಬಹುದು ಅಷ್ಟೇ.

ಜನವರಿ 27ರಂದು ನೀಡಿದ ಒಂದು ಹೇಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವ ಪೀಯೂಷ್ ಗೋಯಲ್ '2024ರ ವೇಳೆಗೆ ದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದು. ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳ ಬಳಕೆ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗುವುದು' ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ನಿರ್ವಹಣೆ, ವೇಗ ಮತ್ತು ಪರಿಸರನೈಹಿವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮೇಲುಗೈ ಸಾಧಿಸುತ್ತವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಸಚಿವರ ಹೇಳಿಕೆ ಶ್ಲಾಘನೀಯ.

ಆದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಬಿಹಾರದ ಮಾರ್‌ಹೌರಾ ಕಾರ್ಖಾನೆಯಲ್ಲಿ ಅಮೆರಿಕದ ಜನರಲ್ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ಸ್, ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ 100 ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳ ಕತೆಯೇನು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಸಚಿವರು ಬಾಯಿಬಿಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲೆಡೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾದರೆ, ಈಗಾಗಲೇ

ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಒಪ್ಪಂದದಂತೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ನೂರು ಎಂಜಿನ್‌ಗಳಂತೆ ಮುಂದಿನ 9 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧವಾಗುವ 900 ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತದೆ?

ಕಳೆದ ಸುಮಾರು 25 ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಜಗತ್ತಿನ ವಿವಿಧೆಡೆ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಕಂಪನಿಗಳ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಎಂಜಿನ್ ಮತ್ತು ಬೋಗಿಗಳ ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಕೈಬಿಟ್ಟಿವೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿಯೂ ಸ್ಥಳೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೆಮುಡೆಮು ಮೂಲಕ ಇದು ಚಾಲ್ತಿಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ದೂರಗಾಮಿ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಬೇರೆ ರೈಲುಗಳಿಗೆ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ರೈಲಿನ ಎರಡೂ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರ ಕ್ಯಾಬಿನ್‌ಗಳು ಇರುವ ಇಂಥ ಹೊಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೂ ಹಲವು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

ಇಂಥ ರೈಲುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸುಲಭ, ವೇಗವೂ ಹೆಚ್ಚು, ಕಡಿಮೆ ಶಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಭಾರ ಎಳೆಯುತ್ತವೆ. ಜಗತ್ತು ಹೀಗೆ ಬದಲಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಭಾರತ ಮಾತ್ರ ಹೊಸ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ತಯಾರಿಸಬೇಕೋ ಅಥವಾ ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಎಂಬ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಮುಳುಗಿದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೇ ತಯಾರಿಸುವುದಾದರೆ ಯಾರು ಅದರ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಯಾವ ಇಲಾಖೆಯದ್ದಾಗಿರಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಅಂತ್ಯವಿಲ್ಲದ ಚರ್ಚೆಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಇಂದಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನಾಳೆ ಇಂಥ ರೈಲುಗಳ ಆಳವಡಿಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯ ಎಂಬ ಅರಿವಿದ್ದರೂ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾತ್ರ, 'ಭಾರತಕ್ಕೆ ಇಂಥ ರೈಲುಗಳು ಹೊಂದುವುದಿಲ್ಲ' ಎಂಬ ಯಥಾಸ್ಥಿತಿವಾದವನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಗೊಂದಲದ ಗೂಡಾಗಿರುವ