



ನಿಮ್ಮೊಡನೆ

ಬಲಗೊಳ್ಳಬೇಕಿದೆ 'ರೈಲ್ವೆ ಸಂಸ್ಕೃತಿ'

‘ಭಾರತದ ಜೀವನಾಡಿ’ ಎನ್ನುವ ಬಣ್ಣನೆಗೊಳಗಾಗುವ ಹಾಗೂ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿದ್ದರೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾತ್ರ ‘ರೈಲ್ವೆ ಪ್ರಯಾಣ’ ಒಂದು ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಪಕ್ಕದ ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ‘ರೈಲ್ವೆ ಸಂಸ್ಕೃತಿ’ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳದಿರುವುದು ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣ. ರಾಜ್ಯದ ಸಂಸದರು ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕಿದರೂ, ಇಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗಿಲ್ಲ. ಎಚ್.ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡರು ಪ್ರಧಾನಿಯಾಗಿದ್ದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಘೋಷಣೆಯಾದ ಯೋಜನೆಗಳು ಈಗಲೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿರುವುದರ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲ್ವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪಾತ್ರ ಇಲ್ಲದಿಲ್ಲ. ದಾವಣಗೆರೆಯಂಥ ವ್ಯಾಪಾರ ನಗರಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೋಗಲು ಈಗಲೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಾಳಜಿಯಿಂದ ಮಾತನಾಡುವ ರಾಜಕೀಯ ಧುರೀಣರು, ಕಳೆದ ಎರಡು ದಶಕಗಳಿಂದ ನೆನೆಗುದಿಗೆ ಬಿದ್ದಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸಿಲ್ಲ.

ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಾಳಜಿಯಿಂದ ಮಾತನಾಡುವ ರಾಜಕೀಯ ಧುರೀಣರು, ಕಳೆದ ಎರಡು ದಶಕಗಳಿಂದ ನೆನೆಗುದಿಗೆ ಬಿದ್ದಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸಿಲ್ಲ.

ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೇವೆಯಾದ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಪ್ರಯಾಣ ಸುಲಭವಾಗಲಿದೆ. ಬಡವರು, ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ರೈಲುಗಳಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಒತ್ತಡವೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಿದ್ದೂ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ದಶಕಗಳಿಂದ ನೆನೆಗುದಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಇವೆ. ಈ ಆಮೆಗತಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದತ್ತ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಬೆರಳು ತೋರಿಸಿದರೆ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಪಾಲಿನ ಹಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಂದ್ರ ಆರೋಪಿಸುತ್ತದೆ. 2015ರ ರೈಲ್ವೆ ಬಜೆಟ್ ಕೂಡ ರಾಜ್ಯದ ರೈಲ್ವೆ ನಕಾಶೆಗೆ ಹೊಸ ಶಕ್ತಿ ತುಂಬುವಂತೆನೂ ಕಾಣಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಹೊಸ ರೈಲುಗಳನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದರೂ, ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವರು ಯಾವುದೇ ಹೊಸ ರೈಲು ಓಡಿಸಲು ಮನಸು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ, ಅಪೂರ್ಣ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವರು ಒತ್ತು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದೊಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯದು ಕೂಡ. ಕಾಗದದ ಮೇಲಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಯಾರಿಗೂ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬದಲಿಗೆ, ಈಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಯರೂಪದಲ್ಲಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುವುದು ಒಳ್ಳಿತು.

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಮುಂದಿಟ್ಟಿದ್ದ 12 ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ಈ ಬಾರಿಯ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಣ ದೊರೆತಿರುವುದು 7 ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆಂದು ಪ್ರಸಕ್ತ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 1001 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದ್ದಲ್ಲಿ 195 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಭರಿಸಿದರೆ, ಉಳಿದ ಮೊತ್ತ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಮಾತಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ದೊರೆತಿರುವ ಹಣದ ಪ್ರಮಾಣ ನೋಡಿದರೆ ನಿರಾಶೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಎರಡು ಬಹುಮುಖ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಾದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ಹಾಗೂ ತುಮಕೂರು-ದಾವಣಗೆರೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ. 1996-97ರಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆದ, 167 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ಯೋಜನೆ ಇನ್ನೂ ಅಪೂರ್ಣವಾಗಿಯೇ ಉಳಿದಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಈ ಮಹತ್ವದ ಯೋಜನೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ದೊರೆತಿರುವುದು 12 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ. 190 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ತುಮಕೂರು- ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಹಾಗೂ ದಾವಣಗೆರೆಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಯೋಜನೆಗೆ ದೊರೆತಿರುವ ಹಣ 14 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ. ಆನೆಯ ಹೊಟ್ಟೆಗೆ ಅರೆಕಾಸಿನ ಮಜ್ಜೆಗೆಯಂತೆ ಕಾಣಿಸುವ ಈ ಹಣದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವುದಾದರೂ ಹೇಗೆ?

ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಈಗ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲ್ವೆ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಆಮೆಗತಿ ಎರಡನೇ ಹಂತದ ನಗರಗಳಿಗೆ ಪಾಲವಾಗಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರುಗಳಂಥ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲುಗಳ ಸಾಧ್ಯತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಚಿಂತನೆಯೇ ನಡೆದಿಲ್ಲ. ನಗರಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಊಹಿಸಿ, ಅಗತ್ಯ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಯೋಜಿಸುವ ದೂರದೃಷ್ಟಿಯಾಗಲೇ ವ್ಯವಧಾನವಾಗಲಿ ನಮ್ಮ ನೀತಿನಿರೂಪಕರಿಗೆ ಇದ್ದಂತಿಲ್ಲ.

-ರಘುನಾಥ ಚ.ಹ.



ಈಶ್ವರ್