

ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳೆದರೆ ಅಷ್ಟೇ!

ಮುಂಬೈ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದರೂ, ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ವೇಳೆ ಆ ಜನದಟ್ಟಣೆ ಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಕರಗುವುದಕ್ಕೆ ಅಗ್ಗದ ಲೋಕಲ್ ಟೈನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೇ ಕಾರಣ. ರೈಲ್ ಇಂಡಿಯನ್ ಎಕನಾಮಿಕ್ ಮತ್ತು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಸಂಸ್ಥೆ ಹಿಂದೊಮ್ಮೆ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಲ್ಲೂ ಈ ರೀತಿಯ ಅಗ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಬಹುದು.

‘ದೇಶದ ಐಟಿ ರಾಜಧಾನಿ’ ಎಂದು ಹೊಗಳಿಸಿಕೊಂಡು ವಿಶ್ವದ ಗಮನ ಸೆಳೆದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನಜೀವನ ದಿನಕಳೆದಂತೆ ದುರ್ಭರವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಯಾವ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರಕ್ಕೂ ಸಿಗದೆ ಪ್ರತಿದಿನ ರಸ್ತೆಗಳಿಗುತ್ತಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ನಗರ ಜೀವನ ಅಸಹನೀಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ. ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಕಿ.ಮೀ ಸಂಚರಿಸಲು ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದೂವರೆ ಗಂಟೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಎನ್ನುವಂತಾಗಿದೆ. ಹಿಂದೆಲ್ಲ ‘ಪೀಕ್ ಅವರ್’ಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಈ ಸಂಚಾರ ಸಮಸ್ಯೆ ಕಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ದಿನದ ಇಪ್ಪತ್ತನಾಲ್ಕು ಗಂಟೆಯೂ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆ ಸಹಜವಾಗಿದೆ. ಮಧ್ಯಮ, ಮೇಲ್ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ 2-3 ಕಾರುಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ. ಕಾಂಪೌಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಮಾತ್ರ ಓಡಾಡುವುದು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೇ ವಿಶಿಷ್ಟವಾದ ಸಮಸ್ಯೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ಮುಂಬೈ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈಗಳಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ದೃಶ್ಯ ಕಾಣಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೆಚ್ಚು ಜನದಟ್ಟಣೆಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮೂಹಿಕ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಇಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಹಾಗಾಗಿ ರಸ್ತೆ ತುಂಬ ಕಾರುಗಳ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್. ಬಡಾವಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರು ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಮನೆಯ ಕಾಂಪೌಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲೂ ಜಾಗವಿಲ್ಲ. ಮನೆ ಮುಂದಿನ ರಸ್ತೆಗಳೇ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ತಾಣಗಳು. ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ ಕೆಳಗೆ ಒಂದೇ ಕಡೆ ವಾಸಿಸುವ ಜನರು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹೋಗುವಾಗ ಪರಸ್ಪರ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಂಡು ಓಡಾಡುವ ‘ಕಾರ್ ಪೂಲಿಂಗ್’ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಚಾರ ನಡೆಯಿತು. ಆದರೆ ಆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿಲ್ಲ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಬಳಸಿ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರವೇನೋ ಪ್ರಚಾರ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ 80-90 ಜನ ನುಗ್ಗಿ, ನೇತಾಡಿ ಪಯಣಿಸುವುದು ನೋಡಿದರೆ ನಡೆದುಕೊಂಡೇ ಹೋಗುವುದು ವಾಸಿ ಅನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಫೈ ಓವರ್‌ಗಳಲ್ಲೂ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜಾಮ್! ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಅಸಹನೀಯಗೊಳಿಸುವ ಸಮಗ್ರ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿದು ಅದಕ್ಕೆ ಸಮಗ್ರ ಪರಿಹಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೊಂದನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಅಗತ್ಯ ಈಗ ಹಿಂದೆಂದಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಭಾರತದ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗವಾಗಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರ ಬೆಂಗಳೂರು. ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಿಂದ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಇಲ್ಲಿಗೆ ವಲಸೆ ಬರುತ್ತಿರುವ ಜನರ ಸಂಖ್ಯೆ ಒಂದೇ ಸಮನೆ ಏರುತ್ತಿದೆ. ಈ ಜನರಲ್ಲ ವಸತಿಗಾಗಿ ನಗರದ ಹೊರವಲಯಗಳನ್ನು ಆಶ್ರಯಿಸುವುದು ಸಹಜ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರ ಮಧ್ಯೆ ಎರಡು ಬೆಡ್‌ರೂಮ್‌ಗಳ ಒಂದು ಮನೆ ಖರೀದಿಸಬೇಕೆಂದರೆ ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯಾದರೂ ತೆರಬೇಕು. ಹಾಗಾಗಿ ಮಧ್ಯಮ, ಕೆಳವರ್ಗದ ಜನರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮನೆ ಹುಡುಕುತ್ತಾರೆ ಅಥವಾ ಕಟ್ಟುತ್ತಾರೆ.

ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ನಗರದೊಳಕ್ಕೆ ಬರುವ ಜನರು ವಸತಿಗಾಗಿ ನಗರದ ಹೊರವಲಯಕ್ಕೆ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೂಪುಗೊಂಡಿಲ್ಲದಿರುವುದೇ ಇಲ್ಲಿನ ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆ. ವರ್ತಮಾನ ರೈಲ್ವೆ ತರುತ್ತೇವೆಂದವರ ಸುದ್ದಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಮೋನೊ ರೈಲು ಸೂಕ್ತ ಎಂಬ ಮಾತುಕತೆಯೂ ನೆನೆಗುದಿಗೆ ಬಿದ್ದಿದೆ. ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯಂತೂ ಕುಂಟುತ್ತಲೇ ಸಾಗಿದೆ. ಮೆಟ್ರೊ ಯೋಜನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡರೂ 100 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ನಗರಕ್ಕೆ, ಒಟ್ಟು 114 ಕಿ.ಮೀ ದೂರ ಕ್ರಮಿಸುವ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ಯೋಜನೆ ಯಾವ ಲೆಕ್ಕ? ದೆಹಲಿಯಲ್ಲಿ ಈಗ 119 ಕಿ.ಮೀ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿರುವ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು, ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ನೊಯ್ಡಾ, ಗುರ್‌ಗಾಂವ್, ಗಾಜಿಯಾಬಾದ್‌ಗಳನ್ನೂ ತಲುಪುತ್ತಿದೆ. 2021ರಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ತಲುಪುವ ದೂರ 440 ಕಿ.ಮೀ ತಲುಪಲಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ದೂರದರ್ಶಿತ್ವ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ. ಜತೆಗೆ ನಗರದ ಹೊರವಲಯಕ್ಕೆ ಓಡಾಡುವ ಜನರಿಗೆ ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ತುಂಬ ಅಗ್ಗ; ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೊ ತೀರಾ ದುಬಾರಿ! ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಮತ್ತೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಲೇ ಕುರಿಮಂದೆಯಂತೆ ನುಗ್ಗಿ ಓಡಾಡಬೇಕಾದ ಸ್ಥಿತಿ.

ಮುಂಬೈ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದರೂ, ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ವೇಳೆ ಆ ಜನದಟ್ಟಣೆ ಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಕರಗುವುದಕ್ಕೆ ಅಗ್ಗದ ಲೋಕಲ್ ಟೈನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೇ ಕಾರಣ. ರೈಲ್ ಇಂಡಿಯನ್ ಎಕನಾಮಿಕ್ ಮತ್ತು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಸಂಸ್ಥೆ ಹಿಂದೊಮ್ಮೆ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಲ್ಲೂ ಈ ರೀತಿಯ ಅಗ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಬಹುದು. ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚೆಂದರೆ 7-8 ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ತಗುಲುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜನ್ನೂ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ 12 ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ದುಬಾರಿ ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ಓಡಾಡಿಸುವುದೇ ನಮ್ಮ ಆದ್ಯತೆಯಾಯಿತು. ಅದೂ ಕುಂಟುತ್ತಾ ಸಾಗಿದೆ. ವಸತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ, ಜನರ ಓಡಾಟಕ್ಕೂ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅರಿತು, ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸದಿದ್ದರೆ, ಇಲ್ಲಿನ ಬದುಕು ನರಕವಾಗುವುದು ಖಂಡಿತ.



ಈಶ್ವರ್