# ಪತ್ರಿಕಾ ಪ್ರಕಟಣೆ

ಭಾರತೀಯ ರೈಲಿನ ಉನ್ನತಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗವಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಕರೆಯನ್ನು ಭಾಜಪ ಹಿರಿಯ ನಾಯಕ ಶ್ರೀ ಬಲಬೀರ್ ಪುಂಜ್ ನೀಡಿದ್ದಾರೆ. "ಒಂದು ಭಾಗ ವಾಣಿಜ್ಯ ಉದ್ದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ಕಾರ್ಯವಹಿಸಿದರೆ, ಮತ್ತೊಂದು ಭಾಗ ಸಾಮಾಜಿಕ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ದೇಶದ ರಕ್ಷಣಾ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ತೊಡಗಬೇಕು."

ರಾಜ್ಯ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇಂದು(12-3-13) ರೈಲ್ವೆ ಮುಂಗಡ ಪತ್ರ ಕುರಿತ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ಅವರು, ಸಾಮಾಜಿಕ ಹಾಗೂ ತಂತ್ರಗಾರಿಕೆಯ ಆವಶ್ಯಕತೆಯಿಂದ ಆರಂಭಿಸುವ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಮುಂಗಡ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಭಾರತ–ಚೀನಾ ಗಡಿಯವರೆಗೂ ಚೀನಾ ದೇಶ ರೈಲು ಜಾಲ ವಿಸ್ತರಿಸಿದೆ, ಆದರೆ ಭಾರತದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕಜಾಲ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ.

ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ, ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿವೆ. ಈ ದುರ್ಗಮ ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಫಲ ತಲುಪಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಭಾಗದ ಜನ ದೇಶದ ಉಳಿದ ಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಳೆದುಕೊಂಡು, ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಭಾರತ ಹಾಗೂ ಚೀನಾ ನಡುವೆ ಘರ್ಷಣೆವುಂಟಾದರೆ, ಚೀನಾ ದೇಶದ ಸೈನಿಕರ ಹೋಲಿಕೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸಶಸ್ತ್ರಪಡೆಗಳು ಸಂಪರ್ಕ ಕೊರೆತೆಯಿಂದ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಲಿದ್ದು, ಯುದ್ಧ ಭೂಮಿಗೆ ಪೂರಕ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ತಲುಪಿಸಲು ಅವರು ರೈಲು ಜಾಲ ಬಳಸಿ ಮೇಲುಗೈ ಸಾಧಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಮುಖ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ದೇಶದ ದೂರದ ದುರ್ಗಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು, ಅಗತ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಹಾಲಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಪಕ ಅನುದಾನ ನೀಡಬೇಕು ಎಂದು ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ತಿಳಿಸಿದರು.

ರೈಲ್ವೆ ವಲಯವನ್ನು ಪುನಶ್ಚೇತನದ ದಾರಿಗೆ ತರಲು ರೈಲ್ವೆ ಮುಂಗಡ ಪತ್ರವು ಯುಪಿಎ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಮತ್ತೊಂದು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿತ್ತು, ಆದರೆ ಆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಸೂಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸದೆ ಇದದ್ದು ಶೋಚನೀಯವೆಂದು ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವರು ಕೇವಲ 'ಕಟ್ ಎಂಡ್ ಪೇಸ್ಟ್' ಮುಂಗಡ ಪತ್ರ ಮಂಡಿಸಿರುವುದಾಗಿ ಆಪಾದಿಸಿದ ಅವರು, ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯದ ಕಾಯಕಲ್ಪಕ್ಕಾಗಿ ಅಗತ್ಯ ದೂರದೃಷ್ಟಿ ಹಾಗೂ ನೂತನ ಕಲ್ಪನೆಯ ಕೊರತೆ ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತಿದೆ ಎಂದರು.

ಯುಪಿಎ ಒಂದು ಹಾಗೂ ಎರಡರ ಸರ್ಕಾರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಲಾದ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲ್ವೆ ಮುಂಗಡಪತ್ರಗಳಲ್ಲೂ ಮೂರು ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂಗತಿಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ.

ಉದಾಹರಣೆಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ಮೂರು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದನೆಯದು, ಎಲ್ಲಾ ಮುಂಗಡ ಪತ್ರಗಳು ಭರವಸೆಗಳ ಸುರಿಮಳೆಗೈದಿವೆ. ಎರಡನೆಯದು, ಹಲವು ಹೊಸ ಸಂಘಟನೆಗಳು ಹಾಗೂ ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳ ಘೋಷಣೆಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲೂ ಕಾಣಬಹುದು.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಕ್ರಮವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಸಚಿವರ ಬಜೆಟ್ ಭಾಷಣಗಳಲ್ಲೂ, ಅವರ ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷ ಮಾಡಿದ ಭರವಸೆಗಳು ಮತ್ತು ಘೋಷಣೆಗಳ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಪೂರ್ವ ಸಚಿವರು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳು ತಮ್ಮದೆಂಬ ಹಾಲಿ ಸಚಿವರ ಹೇಳಿಕೆ ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ಆಪಾದಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳು ಇಂತಿವೆ:

- ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆಯಲು ಬಯಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಆಧಾರಿತ ಸಮಯ ವಿಸ್ತರಣೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಜೂನ್ 2010ರಂದು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ್ದು ಪೂರ್ವ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವೆ ಮಮತಾ ಬ್ಯಾನರ್ಜಿಯವರು
- ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಟಿಕೆಟ್ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು 2008-09ರಂದು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ್ದು ಶ್ರೀ ಲಾಲು ಪ್ರಸಾದ್ ಅವರು.
- ಮುಂಗಡ ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆದವರಿಗೆ ಎಸ್‌ಎಂಎಸ್ ಮೂಲಕ ಆಸನ ಖಚಿತ ಪಡಿಸುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ನೀಡಲು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ 139ನ್ನು ಕು.ಮಮತಾ ಬ್ಯಾನರ್ಜಿ ಯವರು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು 2009-10ರಲ್ಲಿ.
- ಮುಂದಿನ ಪೀಳಿಗೆಯ ಇ–ಟಿಕೆಟ್ ಕಾಯ್ದಿರಿಸುವಿಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ್ದು, 2012-13ನೇ ಸಾಲಿನ ರೈಲ್ವೆ ಬಜೆಟ್ ಮಂಡಿಸಿದ್ದ ಆಂದಿನ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವ ಶ್ರೀ ಮುಕುಲ್ ರಾಯ್ ಅವರು.
- ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಮಾಹಿತಿ ಫಲಕಗಳ ಮೂಲಕ ಅಗತ್ಯ ಮಾಹಿತಿ ಒದಗಿಸುವ ಸೇವೆ ಪ್ರಕಟಿಸಿದ್ದು ಶ್ರೀ ಲಾಲು ಪ್ರಸಾದ್ 2008-09ರ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ

ಸವಕಳಿ ಸಂಚಿನ ನಿಧಿಯ(ಡಿಆರ್‌ಎಫ್) ಕಡಿತದಿಂದ ರೈಲ್ವೆ ಸೇವೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಇಳಿಯುವ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಲಿದೆ.

ಸಂಚಿನ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಹಳೆ ಸೇತುವೆಗಳ, ಹಳಿಗಳ ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಅನುಪಯುಕ್ತ ಉಪಕರಣಗಳ ಬದಲಾವಣೆಗಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರೈಲ್ವೆ ಸಿಗ್ನಲ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಸಂವಹನ ಜಾಲದ ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ನೀಡಲಾಗುವ ಅನುದಾನವನ್ನು 953 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಇಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹಳಿಗಳ ನವೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ನಿಗದಿಯಾದ ಮೊತ್ತವನ್ನು 661 ಕೋಟಿಗಳಷ್ಟು ಹಾಗೂ ಸೇತುವೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಗಾಗಿ ಇಡಲಾದ ಮೊತ್ತವನ್ನು 124 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಇಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಅಗತ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಬೇಕಾದ ಅನುದಾನವನ್ನು 120 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಕತ್ತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅನುದಾನದ ಕಡಿತದಿಂದ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ಆರೋಪಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಅಲಹಾಬಾದ್ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕುಂಭ್ ಭಕ್ತರ ಶೋಚನೀಯ ಸಾವಿನ ವಿಚಾರ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಶ್ರೀ ಪುಂಜ್ ಅವರು, ಈ ದುರ್ಘಟನೆಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವಾಲಯವನ್ನು ದೂಷಿಸಿದ್ದು, ಸಾವಿಗೀಡಾದವರು ದುರ್ಘಟನೆಗೆ ಬಲಿಯಾಗದೆ, ಕೊಲೆಯಾಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಮ್ಮ ನೋವು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು.

ಕುಂಭ್ ಮೇಳ ಆರಂಭವಾಗುವ ಮುನ್ನ, ಅಲಹಾಬಾದ್ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕುರಿತು ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವರು ಪೂರ್ವಭಾವಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿದ್ದರೆ ಇಲ್ಲವೆ ಎಂದು ಶ್ರೀ ಮುಂಜ್ ಪ್ರಶ್ನಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸದೆ ಇದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಅದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಕೋರಿದ್ದಾರೆ.

ರೈಲ್ವೆ ಹಣಕಾಸು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮಾಡಿದ ಶ್ರೀ ಮುಂಜ್ ಅವರು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ದರವನ್ನು ಶೇಕಡ 5.8ರಷ್ಟು ಏರಿಸಿದ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಖಂಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. 2001ರಿಂದ ಈಚೆಗೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ದರವನ್ನು 450 ಬಾರಿ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಅವರು ತಿಳಿಸಿದರು. 2001ರಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಪಾಲು ಶೇಕಡ 60ರಷ್ಟಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂದು ಅದರ ಪಾಲು ಶೇಕಡ 30ಕ್ಕೆ ಬಂದು ತಲುಪಿದೆ. ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ದರದ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದ, ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಹಣದುಬ್ಬರದ ಒತ್ತಡ ಹೆಚ್ಚಲಿದೆ. ಇದರಿಂದ, ಉಕ್ಕು, ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು, ಸಿಮೆಂಟ್ ಹಾಗೂ ಉಪ್ಪಿನಂತಹ ಅಗತ್ಯ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಬೆಲೆ ಹಲವಾರು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಲಿದೆ.

ಭಾರತಕ್ಕೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಲಭಿಸಿದ ವೇಳೆ, ದೇಶದ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲ ಕೇವಲ 53,000 ಕಿ.ಮೀನಷ್ಟಿತ್ತು. ಕಳೆದ 65 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ದೇಶ ಕೇವಲ 13,000 ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಜಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿದೆ, ಅಂದರೆ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕೇವಲ 200 ಕಿ.ಮೀ. ನಮ್ಮ ಹೋಲಿಕೆಯಲ್ಲಿ, ಚೀನಾ, ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 70,000ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದೆ.