

২০১৪-১৫ র অন্তর্বর্তী রেল বাজেট নিয়ে বিজেপির সাধারণ সম্পাদক ও সাংসদ

অনন্ত কুমারের প্রেস বিবৃতি

মল্লিকার্জুন খার্গের পেশ করা অন্তর্বর্তী রেল বাজেট নির্বাচনী চমক ছাড়া আর কিছুই নয়। এই নির্বাচনী বাজেটে প্রস্তাবগুলি এতটাই ক্ষণস্থায়ী যে এর প্রয়োগের ব্যাপারে বিশাল প্রশ্নচিহ্ন থেকে যাচ্ছে। কারণ আর ১৫ দিনের মধ্যে নির্বাচনী আচরণবিধির খসড়া প্রকাশ্যে চলে আসবে।

আমরা এই অন্তর্বর্তী রেল বাজেটকে ইউপিএ কংগ্রেস সরকারের বিদায় বাজেট হিসেবে চিহ্নিত করতে পারি। গোটা দেশ এখন নরেন্দ্র মোদীর নেতৃত্বাধীন সরকারের আসল রেল বাজেটের অপেক্ষায়, যা ভারতীয় রেলে বিপ্লব আনবে।

কর্নাটকে রেলের উন্নয়নে গত দশ বছরে ইউপিএ সরকারের ভূমিকা অত্যন্ত ন্যাক্কারজনক। এটা বলা হয় যে প্রশাসনের গুণগত মান বিবেচ্য হয় নাগরিক পরিষেবার মাপকাঠিতে। ভারতে রেলের ক্ষেত্রে এটা খুবই সত্য। কর্ণাটকের মানুষ এবং গোটা দেশের মানুষ লোকসভা ভোটের অপেক্ষায়। শ্রীমতি সোনিয়া গান্ধী, ডঃ মনমোহন সিং ও রাহুল, দুরদৃষ্টির অভাব যাদের রন্ধে রন্ধে তাদের জমানা অবসানের অপেক্ষায় রয়েছে ভারতের আমজনতা।

কর্নাটকের বিজেপি সরকার দেশের মধ্যে একমাত্র যারা রেলের প্রকল্পগুলি গড়ে তুলতে সর্বাধিক সক্রিয়। এজন্য রাজ্য বাজেটের বাইরে টাকা বরাদ্দ করে কাজ এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার চেষ্টা করে তারা। রেলের প্রকল্প গড়তে যাতে জমির অভাব না হয় এজন্য যৌথ কমিটি তৈরী করা হয়েছে। এ সত্বেও কর্ণাটক ও দক্ষিণ-পশ্চিম রেল সবথেকে বঞ্চিত। নতুন ট্রেনই হোক বা নতুন লাইন বা ডবল লাইন পাতার কাজ, বৈদ্যুতিকীকরণ, যাত্রী স্বাচ্ছন্দ্য সবদিক থেকেই পিছিয়ে রয়েছে তারা।

রেলের বিনিয়োগের সর্বাধিক রিটার্ন দিয়ে আসছে কর্ণাটক ও দক্ষিণ-পশ্চিম রেল। কিন্তু প্রত্যেকটা রেল বাজেটে এই জোনকে উপেক্ষা করেছে ইউপিএ সরকার।

কেন্দ্রের ইউপিএ সরকারের দৃষ্টিভঙ্গীর ফলাফল-----

পিপিপি মডেলে কাজ করতে ইউপিএ সরকারের ব্যর্থতা। উদাহরণ হিসেবে বলা যায়, প্রয়োজনীয় জমি ও অর্থের যোগান দিয়ে কর্ণাটক সরকার যৌথ উন্নয়ন প্রকল্পগুলিকে এগিয়ে নিয়ে যেতে চাইলেও, রেল উদ্যোগী না হওয়ায় এই প্রকল্পগুলির দীর্ঘকাল ধরে কাজ অসম্পূর্ণ হয়ে গেছে।

বেঙ্গালুরুর সুবার্বান রেল সার্ভিস যার ৫০ শতাংশ ব্যয়ভার কর্ণাটক সরকার বহন করবে বলে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ এবং বেঙ্গালুরু-মাইসোর ও বেঙ্গালুরু-টুমকুর রেল করিডোরে ডবল লাইন, বৈদ্যুতিকীকরণ ও স্বয়ংক্রিয় সিগনালিং এর প্রকল্প পুরোপুরি উপেক্ষিত।

কর্নাটক দেশের অষ্টম বৃহত্তম রাজ্য। কিন্তু রেলের ঘনত্বের দিক থেকে জম্মু কাশ্মীর ও উত্তর পূর্বাঞ্চলের রাজ্যগুলির ঠিক আগেই এর অবস্থান।

এই বাজেটে কাটরা পর্যন্ত একটা সাপ্তাহিক ট্রেন দেওয়া হয়েছে। এছাড়া আর অন্য কোনও সরাসরি যোগাযোগের ট্রেন যেমন কর্ণাটক থেকে অমৃতসর, জম্মু, তাওয়াই, দেবাদুন, বারানসী, পর্যন্ত ট্রেন চালুর প্রস্তাব দেওয়া হয়নি। তথ্য প্রযুক্তি ও পরিষেবা ক্ষেত্রে বেঙ্গালুরুর মত শহরের দ্রুত উত্থান সত্ত্বেও।

কর্নাটকের সমস্ত শহরের রেলস্টেশনগুলিতে যাত্রী স্বাচ্ছন্দ্য উপেক্ষিত। এবং গত দশ বছর ধরেই এটা চলে আসছে।

একমাস আগে আসন সংরক্ষণ করতে গিয়েও হেস্টনেস্ট হতে হয় এখানকার সাধারণ মানুষকে। সাধারণের জন্য ইন্টারনেট ব্যবস্থা পুরোপুরি চালু করার ক্ষেত্রে রাজনৈতিক সদিচ্ছার অভাব রয়েছে।

ট্রেনের কামরাগুলির অবস্থাও তথৈবচ। এগুলি সবই দশ বছরের পুরোনো। অন্যান্য জোনে যখন আধুনিক ডিজাইনের কামরায় ভ্রমণ করছেন সাধারণ মানুষ, সেখানে কর্ণাটকে এখনও ভরসা পুরোনো লড়াইয়ে কামরা।

নিরাপত্তার দিকটা পুরোপুরি উপেক্ষিত হওয়ায় রাজ্যে বেশ কয়েকটি ভয়াবহ রেল দুর্ঘটনা ঘটেছে। প্রাণ হারিয়েছেন বহু মানুষ। গত দু বছরে এরকম বেশ কয়েকটি দুর্ঘটনার সাক্ষী হয়েছে রাজ্য।

২৮-১২-২০১৩ তে অনন্তপুর জেলায় বেঙ্গালুরু-নানদেদ এক্সপ্রেসে অগ্নিকাণ্ড

১০-০৪-২০১৩ তে আরাক্কোনামে মুজফ্ফরপুর- যশবন্তপুর এক্সপ্রেস বেলাইন

১৯-১২-২০১৩ তে মেডাকে ইন্দোর-যশবন্তপুর এক্সপ্রেস দুর্ঘটনা

২২-০৫-২০১২ তে পেনুকোন্ডায় ছবলি-বেঙ্গালুরু হামপি এক্সপ্রেসের সঙ্গে মালগাড়ির সংঘর্ষ

-----