பாரதிய ஜனதா கட்சி

11, அஷோக் சாலை, புது தில்லி

<u>எம்.பி., பா.ஜ.க. பொதுச் செயலர், ஸ்ரீ அனந்த குமார், 2014-15 ஆண்டிற்கான இடைக்கால பட்ஜெட் பற்றிய பத்திரிகை அறிக்கை</u>

ஸ்ரீ மல்லிகார்ஜுன் கார்கேயின் இடைக்கால ரயில்வே பட்ஜெட் ஜோடனையான தந்திர வித்தைதான். இந்த ‘தேர்தல் பட்ஜெட்டில்’ குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும் திட்டங்கள் வெறும் குறுகிய கால ஆயுள் கொண்டது, என்பதால் இதை அமல்படுத்துவதே கேள்விக்குறியான ஒன்று, காரணம், அடுத்த 15 நாட்களில் மாதிரி நடத்தை விதிமுறைகள் அமலுக்கு வந்துவிடும்.

நாம் இந்த ஐக்கிய முற்போக்குக் கூட்டணி அரசின் ‘விடைபெறும் பட்ஜெட்’ என்று கூறலாம். திரு நரேந்திர மோடி தலைமையில் அமையப்போகும் அரசின் இனி வரும் மாதங்களுக்கான உண்மையான, இந்திய ரயில்வே துறையை மாற்றியமைக்கப்போகும் பட்ஜெட்டுக்காக ஒட்டுமொத்த தேசமும் காத்திருக்கிறது.

ஐக்கிய முற்போக்குக் கூட்டணியின் 10 வருட கால அரசில் ரயில்வே துறையைப் பொறுத்தவரை கர்நாடக மாநிலத்துக்கு மிகவும் மோசமானதாகவே கருதப்படும். ஒரு நாடு அதன் குடிமக்களுக்கு வழங்கும் சேவைகளைப் பொறுத்தே ஆளுகையின் தரம் மதிப்பிடப்படும், இந்தியாவில் ரயில்வே துறைக்கும் இது பொருந்தும். கர்நாடக மாநில மக்களும் ஒட்டுமொத்த இந்திய மக்களும் ஏராளமான தடவை தங்களது திறமையின்மையும் தொலைநோக்கு பார்வையற்ற தன்மையையும் வெளிப்படுத்திய திருமதி. சோனியா காந்தி, டாக்டர் மன்மோகன் சிங், திரு ராகுல் ஆகிய இந்த மூவரணியை அதிகாரத்திலிருந்து எப்போது அகற்றலாம் என்று ஆவலோடு நாடாளுமன்ற பொதுத் தேர்தல்களுக்காக காத்திருக்கின்றனர்.

இந்தியாவிலேயே ரயில்வே திட்டங்களுக்காக மாநில அரசின் பட்ஜெட்டில் ஒதுக்கீடுகள், நில ஒதுக்கீடு மற்றும் இதற்காகவே ஒரு விசேஷ கூட்டு சட்ட மன்ற குழு ஆகியவற்றை உருவாக்கி அதிக பட்ச ஆதரவை வழங்கி வரும் ஒரே மாநிலம் பா.ஜ.க. ஆட்சி செய்யும் கர்நாடகா மட்டுமே. இவ்வளவு ஆதரவுகளை அளித்து வந்தாலும், கர்நாடகாவும் தென்-மேற்கு ரயில்வே மண்டலங்களுக்கு எப்போதுமே புதிய ரயில்கள், இரட்டை ரயில் பாதை வசதி, மின் இணைப்பு, அகலப்பாதையாக மாற்றும் பணி, புதிய இருப்புப் பாதைகள் அல்லது பயணியருக்கான வசதிகள் ஆகிய விஷயங்களில் மிகவும் குறைவான சவுகரியங்களையே பெற்று வருகின்றன.

கர்நாடகாவும் தென் மேற்கு ரயில்வே மண்டலமும் முதலீடு விகிதங்களில் அதிகபட்ச வருமானத்தை ரயில்வே துறைக்கு பல ஆண்டுகளாகப் பெற்றுத் தந்து வருகின்றன. ஆனால், ஐக்கிய முற்போக்கு கூட்டணி அரசின் ஒவ்வொரு ரயில்வே பட்ஜெட்டிலும் இந்த மண்டலங்களுக்கு மிகவும் குறைவான ஒதுக்கீடுகளையே அளித்து வருகிறது.

மத்தியில் ஆளும் ஐக்கிய முற்போக்கு கூட்டணி அரசின் தொடர்ச்சியான அலட்சியப் போக்கு பின்வரும் விளைவுகளை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

- பி.பி.பி. (Public-Private Partnership) முறையில் திட்டங்களை மேற்கொள்ள ஐக்கிய முற்போக்கு கூட்டணி அரசு தவறிவிட்டது. உதாரணமாக, தனித்துவம் வாய்ந்த கூட்டு-வளர்ச்சி திட்டங்களுடன் கர்நாடக அரசு முன்வந்தாலும், மத்திய ரயில்வே தனது பங்களிப்பை வழங்கவில்லை, இதனால், இந்தத் திட்டங்கள் நீண்ட காலமாக கிடப்பில் போடப்பட்டுள்ளன.
- பெங்களூருவுக்கு புற நகர் ரயில் சேவைக்காக கர்நாடக அரசு 50% செலவை ஏற்றுக்கொள்ள முன்வந்தது. மேலும், பெங்களூர்-மைசூர் & பெங்களூர்-தும்கூர் ரயில் காரிடார்களை இரட்டை ரயில் பாதை, மின் இணைப்பு வழங்குதல் மற்றும் தானியங்கி சிக்னல் கருவி பொருத்துதல் ஆகிய திட்டங்கள் ஒட்டுமொத்தமாக புறக்கணிக்கப்பட்டு விட்டன.
- கர்நாடகாதான் அளவில் 8ஆவது பெரிய மாநிலம் ஆனால், வட-கிழக்கு & ஜம்மு-காஷ்மீர் நீங்கலாக இங்கு நான்காவது மிகவும் குறைவான ரயில்கள் இயங்குகின்றன.
- இந்த பட்ஜெட்டில் அறிவிக்கப்பட்ட காத்ராவுக்கு செல்லும் ஒரே ஒரு வாராந்திர ரயிலைத் தவிர கர்நாடகாவின் எந்த இடத்திலிருந்தும் அமிர்தசர், ஜம்மு தாவி, டெஹ்ராடூன் & வாரனாசி போன்ற இடங்களுக்குச் சென்றடையும் வேறு எந்த நேரடி ரயில் போக்குவரத்தும் அறிவிக்கப்படவில்லை. அதுவும் இந்தியாவின் எல்லா இடங்களிலிருந்தும் மக்களைக் கவர்ந்து வரும் பெங்களூர் தகவல் தொடர்பு சேவைகள் தொழில் துறையில் மிக வேகமாக வளர்ந்து வரும் ஒரு நகரம்.
- ரயில் நிலையங்களும் பயணியர் வசதிகளும் கர்நாடகாவின் எல்லா நகரங்களிலும் புறக்கணிக்கப்பட்ட நிலையில்தான் உள்ளன, கடந்த பத்து வருடங்களில் எந்தவிதமான வளர்ச்சியும் அடையவில்லை.
- பொது மக்களுக்கு பல மாதங்களுக்கு முன்பாக டிக்கட் முன்பதிவு உறுதி செய்யப்படுவது மிகவும் அரிதான ஒரு விஷயம், எப்போதுமே டிக்கெட்டுகள் விற்றுப் போயிருக்கும். இந்த விஷயத்தில் இன்டர்நெட் வசதி இல்லாத மக்களுக்கும் நியாயமான வாய்ப்பை உறுதி செய்வதற்கான அரசியல் உறுதிப்பாடு இல்லை.
- ரயிலில் 10 வருடங்களுக்கு முன்பு இருந்த பயணிகளுக்கான வசதிகளும் நிலைமையும்தான் இன்றும் உள்ளன. மற்ற மண்டலங்களும் மாநிலங்களும் புது வடிவமைப்பிலான கோச்களை பெறும்போது, கர்நாடக மாநிலத்தில் நாங்கள், மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கும் அதே பழைய கோச்களில்தான் பயணம் செய்கிறோம்.
- பாதுகாப்பு அம்சம் புறக்கணிக்கப்பட்டு வருவதால் மிகப் பெரிய ரயில் விபத்துகள் இந்தப் பகுதிகளில் ஏற்பட்டு வருகின்றன. இதனால் நிறைய உயிர் இழப்புகள் ஏற்பட்டுள்ளன. கடந்த இரண்டு வருடங்களில் மட்டும் நடைபெற்ற விபத்துகளில் சில பின்வருமாறு:

- 28.12.2013 அன்று அனந்தபூர் மாவட்டத்தில் பெங்களூர் சிட்டி - நாந்தேட் எக்ஸ்பிரஸில் தீ
- 10.04.2013 அன்று முஸாஃபர்பூர்-யஷ்வந்தபூர் எக்ஸ்பிரஸ் அரக்கோணம் அருகி தடம் புரண்டது.
- 19.12.2012 அன்று மேடக் மாவட்டத்தில் இன்தூர் –யஷ்வந்த்பூர் எக்ஸ்பிரஸ் விபத்துக்குள்ளானது.
- 22.05.2012 அன்று ஹூப்ளி-பெங்களூர் ஹம்ப்பி எக்ஸ்பிரஸ் பெனுகொண்டா அருகில் சரக்கு ரயிலுடன் மோதிக்கொண்டது.

****

-