International Journal of Kannada Research
www.kannadajournal.com

ISSN: 2454–5813
IJKR 2021; 7(1): 110-114
© 2021 IJKR
www.kannadajournal.com
Received: 25-11-2020
Accepted: 27-12-2020

ಡಾ.ಜನಾರ್ದನ
ಸಹ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರು
ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ
ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ
ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ

Corresponding Author:
ಡಾ.ಜನಾರ್ದನ
ಸಹ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರು
ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ
ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ
ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ

ದಾವಣಗೆರೆ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ನಗರಗಳ ನಡುವೆ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ನಗರದ ಮೂಲಕ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದ ಅವಶ್ಯಕತೆ

ಡಾ.ಜನಾರ್ದನ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲದ ಪಾತ್ರ ಬೀಜಸದೃಶವಾದುದಾಗಿದೆ. ಆರೋಗ್ಯವಂತ ಮನುಷ್ಯನ ದೇಹದಲ್ಲಿ ನರಮಂಡಲ ಹೇಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೋ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ 'ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲ' ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಒಂದು ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿ, ಚಟುವಟಿಕೆ, ವ್ಯವಹಾರ ಅಲ್ಲಿನ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇಂದು ಜಗತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಬದುಕುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿಯೂ 1991ರ ಉದಾರೀಕರಣ–ಖಾಸಗೀಕರಣ–ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟೀಕರಣ ಪರ್ವದ ಆರಂಭದ ನಂತರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದರೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಇವೆರಡನ್ನೂ ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ಇವೆರಡೂ ಸೇರಿ ಉದ್ಯೋಗ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ.

ಅನಂತ ಸೇವಾಶ್ರಮ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಮಲ್ಲಾಡಿಹಳ್ಳಿ, ಅಲ್ಲಮಪ್ರಭು ಸಂಶೋಧನಾ ಕೇಂದ್ರ– ಮುರುಘಾಮಠ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರ ಪರಿಷತ್(ರಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರು 'ರೈಲ್ವೇ ಲಿಂಕ್ ಬಿಟ್ವೀನ್ ದಾವಣಗೆರೆ ತುಮ್ಕೂರ್ ವೈಯಾ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ: ಇಷ್ಯೂಶ್ ಅಂಡ್ ಚಾಲೆಂಜಸ್' ಅನ್ನುವ ವಿಷಯ ಕುರಿತು ಆಯೋಜಿಸಿದ್ದ ಒಂದು ದಿನದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಮ್ಮೇಳನದಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ಮಂಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಈ ಲೇಖನದಲ್ಲಿ ದಾವಣಗೆರೆ– ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತುಮಕೂರು– ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕುರಿತು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿದೆ, ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಜನರನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರನ್ನು ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುವವರನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಿ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕಲೆಹಾಕಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ರೈಲು ಹೋರಾಟ ಸಮಿತಿ ನೀಡಿರುವ ವರದಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ಭಾರತ ಸರಕಾರದ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ನೀತಿ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಕ್ರಿಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಕರಡು ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಲೇಖನವನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ವಿಷಯ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲನೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ– ರೈಲುಸಾರಿಗೆಯ ಅನುಕೂಲಗಳು ಮತ್ತು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕದ ರೈಲು ಸೇವೆಯ ಅಗತ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯದ ಅವಷ್ಯಕತೆ ಕುರಿತು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಎರಡನೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ– ರೈಲು ಸೇವೆ ಆರಂಭದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿಯ ಆತಂಕದ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಭಾಗ–1
ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಅನುಕೂಲಗಳು ಮತ್ತು ಅವಷ್ಯಕತೆ

ಹತ್ತಿರದ ಸಾಗಟಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದರೆ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರ. ಹೆಚ್ಚು ತೂಕದ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಗಾತ್ರದ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಣಿಕೆಗೆ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದರೆ ಕಡಿಮೆ ತೂಕದ, ಕಡಿಮೆ ಗಾತ್ರದ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಕರ.

- ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ ಹೆಚ್ಚುಗಾರಿಕೆಯೆಂದರೆ ಇದು 'ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ' ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿದೆ.
- ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ, ವಾಹನ ಸಾರಿಗೆಯು ಅತ್ಯಂತ ಪರಿಸರ ಪ್ರದೂಷಣ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿದೆ.

ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು 100 ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗಿಸ ಬೇಕಾದರೆ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ 50 ಲೀಟರ್ ಡಿಸೆಲ್(ಅಂದಾಜು) ಅಗತ್ಯವಾದರೆ– ಅದೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ 1000 ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು 100 ಕಿ. ಮೀ. ಸಾಗಿಸಬೇಕಾದರೆ ಕನಿಷ್ಟ 100 ಲೀಟರ್ ಡಿಸೆಲ್ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಹಜವಾಗಿ 50 ಲೀಟರ್ ಡಿಸೆಲ್ ಸುಡುವುದರಿಂದ ರೈಲು ಉಗುಳುವ ಕಾರ್ಬನ್ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಯಿರುತ್ತದೆ. 100 ಲೀಟರ್ ಡಿಸೆಲ್ ಸುಟ್ಟ ರಸ್ತೆ ವಾಹನ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಹೊರ ಸೂಸುವ ಕಾರ್ಬನ್ ಪ್ರಮಾಣ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚಿರುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯ ಹೋಲಿಕೆಯನ್ನು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಬಳಕೆ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಸಾವಿರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು 100 ಕಿ. ಮೀ ಸಾಗಿಸಲು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಮಾಣವು ಅದೇ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಾದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಮಾಣ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು– ಅದು ಡಿಸೆಲ್ ಅಥವಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯದ್ದಾಗಲಿ– ರಸ್ತೆ – ವಾಹನ ಸಾರಿಗೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಉಳಿತಾಯದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಸುಖಕರ ಸಾರಿಗೆ(ವೃದ್ಧರು, ಮಹಿಳೆಯರು, ಮಕ್ಕಳು, ವಿಕಲಚೇತನರು ಹಾಗೂ ಅನಾರೋಗ್ಯ ಪೀಡಿತರ ಪ್ರಯಾಣದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ) ಇದು ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಕರ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಈಗಾಗಲೇ ದಾವಣಗೆರೆ– ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು– ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಳ್ಳಕೆರೆಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಗುಂತಕಲ್ ಸಂಪರ್ಕದ ರೈಲುಮಾರ್ಗವಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ದಾವಣಗೆರೆ–ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು–ಬೀರೂರು–ಅರಸೀಕೆರೆ–ತಿಪಟೂರು–ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರಲು ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಗೂಡ್ಸ್ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ 23 ರೈಲುಗಳು ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ. ರಾಜಧಾನಿಗೆ ತೆರಳುವವರು ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೇ ಹೋಗಬಹುದಲ್ಲ? ಅನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಉದ್ಭವಿಸುವುದು ಸಹಜ. ಆದರೆ ದಾವಣಗೆರೆ–ಬರಮಸಾಗರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ–ಹಿರಿಯೂರು–ಶಿರಾ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತುಮಕೂರು ಸಂಪರ್ಕದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಇಂದು ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ರಾಜದಾನಿಯಾದ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ದಾವಣಗೆರೆ ಮಧ್ಯದ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಲು ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರಿನ ಜನರು ತಮ್ಮ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ.

ಏಕೆಂದರೆ ದಾವಣಗೆರೆ –ಚಿತ್ರದುರ್ಗ–ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ 262ಕಿ.ಮೀ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದೇ ಈಗಿರುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದರೆ ಅದು 320 ಕಿ.ಮೀ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ವಾಯುಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ 244 ಕಿ.ಮೀ.ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವೇಗವರ್ಧಕ ಯುಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅತೀ ಹತ್ತಿರದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ತಲುಪುವುದು ಮತ್ತೆ ಕೆಲಸ ಮುಗಿಸಿ ಮರಳಿ ತಮ್ಮ ವಾಸಸ್ಥಳ ಸೇರಿಕೊಳ್ಳಲು ಜನರು ಬಯಸುತ್ತಾರೆ. ಜನರ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗದ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ.

ನಮಗೆ ಆಶ್ಚರ್ಯವಾಗುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಷ್ಟಿದೆ ಎಂದರೆ– ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ 1959 ಸರಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ (ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ಇದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಎರಡು ಪಟ್ಟು ಓಡಾಡುತ್ತಿರಬಹುದು ಅದರ ಲೆಕ್ಕ ಇಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ) ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜಹಂಸ, ವೈಭವ, ಐರಾವತದಂತಹ ಮಲ್ಟಿ ಆ್ಯಕ್ಸೆಲ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳಾದ ವಾಯುವ್ಯ ಸಾರಿಗೆ, ಈಶಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸುವರ್ಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ದಿನದ 24ಗಂಟೆಯೂ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಷ್ಟು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಜನರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಹೇಗೆಂದರೆ ಇಷ್ಟು ಬಸ್ ಸೇವೆಯಿದ್ದರೂ ಜನರು ತಮ್ಮ ತುರ್ತು ಕೆಲಸದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ, ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಅಥವಾ ಅವರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಪಡೆದು ಓಡಾಡುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ ಸಂಚರಿಸುವಾಗ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಮಿತಿಮೀರಿದ ವೇಗ, ಟೈರ್ ಬರ್ಸ್ಟ್ ಅಂತಹುಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯತೆಯ ಕಾರಣದಿಂದ ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಕೆಲವರು ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಂಡರೆ ಕೆಲವರು ಅಂಗವಿಕಲರಾಗಿ ತಮ್ಮ ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಸಮಾಜಕ್ಕೆ ಹೊರೆಯಾಗಿ ಜೀವನಪೂರ್ತಿ ನೋವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮನೆಯವರಿಗೂ ಹೊರೆಯಾಗಿ ಬದುಕನ್ನು ದೂಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು, ಸಾವುನೋವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಈ ಮಾರ್ಗದ ರೈಲುಸೇವೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಪಂಚದ ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಅಪಾಯಗಳಿದ್ದು ರೈಲುಸೇವೆಯಿಂದ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಡೆತ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದು ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರೈಲು ಸೇವೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

ಸಂಚಾರ ಸಾರಿಗೆಯು ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ತರ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಭೂಸಾರಿಗೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಆಧುನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ 'ಕೊಳವೆ' ಮಾರ್ಗಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಕೊಳವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ದೇಶದ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು ಇದು ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ, ನೈಸರ್ಗಿಕ ಅನಿಲ ಮತ್ತು ಹಾಲನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಲು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಭೂ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ–ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ವಿಭಾಗಿಸಬಹುದು. ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ–ಒಳನಾಡಿನ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿ ವಿಭಾಗಿಸಬಹುದು. ಹಾಗೆಯೇ ವಾಯುಸಾರಿಗೆಯನ್ನು–ಆಂತರಿಕ ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಾಯುಸಾರಿಗೆಯಾಗಿ ವಿಭಾಗಿಸಬಹುದು. ಹೀಗೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿವೆ. ಈ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿ ಪ್ರಪಂಚವು ಚಿಕ್ಕದಾಗುತ್ತಾ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಅಗ್ಗದ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಭೂ ಸಾರಿಗೆ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲಿಗೆ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಅತ್ಯಂತ ಅಗ್ಗದ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇತ್ತೀಚಿಗಂತೂ

ರೈಲ್ವೆ ಹೆಚ್ಚುಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಉಳಿದೆಲ್ಲ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಗಳಿಗಿಂತ ಜನರು ರೈಲು ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಆಸನಗಳು ವಿಶಾಲವಾಗಿದ್ದು, ಮಕ್ಕಳು, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು, ಬಾಣಂತಿಯರು, ವಿಕಲಚೇತನರು ಹಾಗೂ ರೋಗಿಗಳು ಮತ್ತು ವೃದ್ದರು ಕೂರುವುದಕ್ಕೆ, ಕಾಲು ಚಾಚಿ ಮಲಗಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ, ಬೇಸರವಾದರೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಅಲ್ಲಿಯೇ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ, ಶೌಚ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಮುಂತಾದ ಅನುಕೂಲಗಳು ಈ ಪ್ರಯಾಣದಿಂದ ಲಭ್ಯವಾಗುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬಯಸುತ್ತಾರೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಸರಕು ಮತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸಬಲ್ಲ ಮಹತ್ವದ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿದೆ. ಕಳೆದ ಒಂದು ಶತಮಾನದಿಂದಲೂ ದೇಶದ ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಮಹಾ ಸಮಗ್ರತೆಯ ಶಕ್ತಿಯಾಗಿ ಕ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ದಾವಣಗೆರೆ –ಚಿತ್ರದುರ್ಗ–ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗದ ಜೊತೆಗೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಂದು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಸ್ತುತವಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸರಕು ಮತ್ತು ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗೂಡ್ಸ್ ಗಾಡಿಗಳ ಅಗತ್ಯವೂ ಇದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಚುರುಕಾಗುತ್ತವೆ. ದಾವಣಗೆರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಹತ್ತಿ ಬೆಳೆಯುವ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿ ಬಟ್ಟೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದವು ಈಗ ಭತ್ತ ಮತ್ತು ಮಂಡಕ್ಕಿ ಭಟ್ಟಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಇರುವುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯ ಮಂಡಕ್ಕಿ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ಸಾಗಿಸಲು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಮಾರಾಟದಂತಹ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಇದೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಚಳ್ಳಕೆರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಎಣ್ಣೆ ಬೀಜಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ ಶೇಂಗಾ ಬೀಜ ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಸೂರ್ಯಕಾಂತಿ, ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡ್ಲೆಕಾಳು ಬೆಳೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಚೆಳ್ಳಕೆರೆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಎಣ್ಣೆ ಗಿರಣಿಗಳು ಇರುವುದು ನಮ್ಮೆಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದಿದೆ. ಇವುಗಳ ಮಾರಾಟಕ್ಕೆ ಸುಲಭವಾಗಲು ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಇದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಮಳೆ ಬೀಳುವ ಪ್ರದೇಶ ಚಳ್ಳಕೆರೆಯ ನಾಯಕನಹಟ್ಟಿಯಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಕೆಲವು ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಾಡು ಸೀಮೆಯೆಂತಲೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗಾಗಿ ಈ ಭಾಗದ ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಬೇಕಾದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ. ಹಾಗೆಯೇ ಹಿರಿಯೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇಂಗಾ ಮತ್ತು ಸೂರ್ಯಕಾಂತಿ ಬೆಳೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೂ ಬೆಳೆಯುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಇವುಗಳು ಮಾರಾಟದಂತಹ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಹಾಗೂ ರೈತರು ಸ್ವಾವಲಂಬಿಯಾಗಿ ತಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ಮಟ್ಟವನ್ನು ವೃದ್ಧಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಇದೆ.

ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆಗಳು: ನಗರ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೇಂದ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿರುವುದು ಹೊಸದೇನಲ್ಲ. ಅದರಂತೆ ದಾವಣಗೆರೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆ ನೀಡುವ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು ಕೇಂದ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿದೆ. ಬಾಪೂಜಿ ಮೆಡಿಕಲ್ ಕಾಲೇಜು ಮತ್ತು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯು ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸೇವೆ ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸೇವೆ ಪಡೆಯಲು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಹಾವೇರಿ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರೋಗಿಗಳು ಆಗಮಿಸಿ ತಮ್ಮ ರೋಗಕ್ಕೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಳ್ಳಿಯ ಜನರು ನಗರ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆ ಪಡೆಯಲು ದಿನನಿತ್ಯ ಎಣಗುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗಾಗಿ ರೋಗಿಗಳ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರ, ಬಾಣಂತಿಯರ, ಮಕ್ಕಳ, ವೃದ್ಧರ ಸುರಕ್ಷಿತ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೇವೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಶಿಕ್ಷಣ: ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ಮಧ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿವೆ. ಇಲ್ಲಿ ವೈದ್ಯಕೀಯ, ಮತ್ತು ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಹಾಗೂ ನರ್ಸಿಂಗ್ ಜೊತೆಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪದವಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹಲವಾರು ವಿದ್ಯಾಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಈ ಎರಡು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ನಲೆಗೊಂಡಿವೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕವು ವಸತಿಯುತ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾಗಿವೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಬೇಡಿಕೆಯಿದ್ದು ರಾಜ್ಯದ ಮೂಲೆಮೂಲೆಗಳಿಂದ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ತಮ್ಮ ಪ್ರವೇಶಾತಿ ಕೋರಿ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಮತ್ತು ವೈದ್ಯಕೀಯ ಹಾಗೂ ನರ್ಸಿಂಗ್ ಕೋರ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೊರರಾಜ್ಯದ ಮತ್ತು ದೇಶ ವಿದೇಶಗಳಿಂದಲೂ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಶ್ರೀ ಮುರುಘಾ ಮಠದ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಕಾಲೇಜು ಮತ್ತು ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಕಾಲೇಜು ಹಾಗೂ ಶ್ರೀ ಬಸವೇಶ್ವರ ಕಾಲೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ಶಿಕ್ಷಣ ಪಡೆಯಲು ದೇಶ ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಮೂಲೆಮೂಲೆಗಳಿಂದ ಶಿಕ್ಷಣಾರ್ಥಿಗಳು ಆಗಮಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇವರ ಮತ್ತು ಇವರ ಪೋಷಕರ ನಿರಂತರ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲು ಮತ್ತು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಮತ್ತಷ್ಟು ಚುರುಕಾಗಲು ಈ ರೈಲು ಸೇವೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಬೆಳವಣಿಗೆ: ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಧಾರ್ಮಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ದಿನದಿಂದ ದಿನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಆದಾಯದ ಮೂಲವೂ ಹೌದು, ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಶ್ರೀ ಮುರುಘಾ ಮಠಕ್ಕೆ ಭಕ್ತರು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಆಗಮಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇವರ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೇವೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದಿಂದ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ನಡೆದು ಅಲ್ಲಿಯ ಜನರ ಬದುಕಿನ ಆದಾಯದ ಮೂಲವಾಗಿದೆ. ಅದು– ಅಲ್ಲಿಯ ಸ್ಥಳಿಯ ಆಟೋ ಚಾಲಕರಿಗೆ, ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳಿಗೆ, ಗೈಡ್‌ಗಳಿಗೆ, ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಿಗೆ, ಭಿಕ್ಷುಕರಿಗೆ ಹೀಗೆ ಅನೇಕರಿಗೆ ಅನೇಕರೀತಿಯ ಜೀವನೋಪಾಯದ ಮೂಲವಾಗಿವೆ. ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಗೆ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಸರಕಾರಗಳೂ ಕೂಡ ಪ್ರಾವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರೋತ್ಸಾಯಿಸುತ್ತಿವೆ. ಈ ನಮ್ಮ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ವೀರ ಮದಕರಿ ನಾಯಕ ಅವರು ಆಳಿದ ಕಲ್ಲಿನ ಕೋಟೆ ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿಯೇ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರುವ ಚಂದ್ರವಳ್ಳಿಯ ಅಶೋಕನ ಶಾಸನ ಮತ್ತು ಹಿರಿಯೂರಿನ ವಾಣಿವಿಲಾಸ ಸಾಗರ ಇರುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ದೇಶ ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ವರ್ಷಂಪೂರ್ತಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಆಗಮಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವರ ಸುರಕ್ಷಿತ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ್ಕೆ ಈ ರೈಲು ಸೇವೆ ಅತ್ಯಂತ ತುರ್ತಾಗಿ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

ಈ ರೈಲು ಹಳಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ. ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲಿಂದ ಸರಿದೂಗಿಸುವುದು ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆ

ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಗಣಿಬಾದಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತೆಗೆದಿರಿಸಿದ ಹಣವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮುಂದಾಗಿದೆ. ಈ ಗಣಿಬಾದಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಣದ ಸದ್ಬಳಕೆಗಾಗಿ ಸುಪ್ರಿಂ ಕೋರ್ಟ್ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಎಂಪವರ್ಡ್ ಕಮಿಟಿ(ಸಿಇಸಿ) ಸಮಿತಿಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಮೇರೆಗೆ ಶೇ.60ರಷ್ಟು ಭಾಗದ ಹಣವನ್ನು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಶೇ.40ರಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತಲಾ ಶೇ.20ರಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಬಳಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಸುಪ್ರಿಂ ಕೋರ್ಟ್ ಹಸಿರು ನಿಶಾನೆ ತೋರಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದ ರೈಲು ಹಳಿ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಆರಂಭಿಸಿ ಮುಗಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಕಲ್ಪಿಸಿ ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ 2011–12ರಲ್ಲಿ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆ ದೊರೆತು ರೂ.913ಕೋಟಿಗಳ ಬಿಡುಗಡೆಗೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ದೊರೆತಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ 197.7ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದೆ. ದಾವಣಗೆರೆ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ಈ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಂದ ಒಟ್ಟು 2135 ಎಕರೆಗಳ ಭೂಮಿ ಒತ್ತುವರಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಈಗಾಗಲೇ ತನ್ನ ಅಧಿಸೂಚನೆ 4(1)ರ ಪ್ರಕಾರ 230 ಎಕರೆ ಸರ್ವೆಕಾರ್ಯ ಮುಗಿಸಿ ಉಳಿದ 756 ಎಕರೆಗಳ ಒತ್ತುವರಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟು 2135ಎಕರೆಗಳ ಪೈಕಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯೊಂದರಲ್ಲೆ 1070ಎಕರೆಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಉದ್ದದ ರೈಲು ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ರೂ.1801ಕೋಟಿಗಳ ಅಗತ್ಯವಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು, ಉದ್ಯಮಿಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರಸ್ತರು, ರೋಗಿಗಳು ಮತ್ತಿತರರು ಈ ಮಾರ್ಗದ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಯಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಭೂಮಿ ಒತ್ತುವರಿ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಕೆಲವು ರೈತರಿಗೆ ಆತಂಕವಿದೆ. ಅದು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಳ್ಳಕೆರೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಹಿರಿಯೂರು ಹಾಗೂ ಶಿರಾ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಈ ಭಾಗದ ರೈತರು ತಮ್ಮ ಜಮೀನನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಒತ್ತುವರಿ ಮಾಡಲು ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮುಷ್ಕರ ಮಾಡಿದ ಉದಾಹರಣೆಗಳೂ ಇವೆ. ಏಕೆಂದರೆ– ತಮಗೆ ಇರುವ ಎರಡು ಎಕರೆ ಅಥವಾ ಮೂರು ಎಕರೆ ಜಮೀನಿನ ನಡುವೆ ರೈಲು ಹಳಿ ಹಾದುಹೋದರೆ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿನ ಬದುಕು, ಭವಿಷ್ಯ ಯಾವರೀತಿ ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು? ನಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಭವಿಷ್ಯವನ್ನು ಹೇಗೆ ರೂಪಿಸುವುದು? ಎಂಬ ಆತಂಕದಲ್ಲಿದ್ದು ಬಹಳ ವಿರೋಧವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಿರುವುದು, ಪ್ರತಿಭಟನೆ ನಡೆಸಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಸರಕಾರ ನೀಡುವ ಪರಿಹಾರ ಧನ ಕೈಯ್ಯಲ್ಲಿ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ ಅನ್ನುವ ಸತ್ಯಸಂಗತಿಯೂ ಅವರಲ್ಲಿದೆ.

ಭಾಗ–2
ಸವಾಲು ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯತೆಗಳು

–ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಯಾಗಿ ನಾನು ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಈ ರೀತಿ ಪರಿಭಾವಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಸಂಪರ್ಕಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ಸಂಪರ್ಕದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರದೇಶ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಒಣ ಭೂಮಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಒಂದುವೇಳೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸಿದರೆ ಯಾವಯಾವ ಅನುಕೂಲಗಳು ಆಗಬಹುದು? ಹಾಗೆಯೇ ಯಾವ ಅನಾನುಕೂಲಗಳು ಆಗಬಹುದು? ಎನ್ನುವುದು ಗಮನಾರ್ಹ.

ಸಂವಿಧಾನದ ಆಶಯ ಎಲ್ಲರನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳುವ ಸಮಾಜದ ಸೃಷ್ಠಿಯಾಗಿದೆ. ಅದು ಜಸ್ಟ್ ಸೊಸೈಟಿ– ಸಮಾನತೆ–ಸೋದರತ್ವ–ಸಹಬಾಳ್ವೆ ಆಗಿದೆ. ಈ ರೈಲು ಗಾಡಿ ಬಂದರೆ ನಮ್ಮ ಈ ಸಂವಿಧಾನದ ಆಶಯ ಈಡೇರುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡರೆ; ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ವಿಧಗಳಿವೆ. ಅವು ಗೂಡ್ಸ್ ರೈಲು, ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ರೈಲು, ಎಕ್ಸಪ್ರೆಸ್ ರೈಲು, ಸೂಪರ್ ಫಾಸ್ಟ್ ರೈಲು, ಇಂಟರ್ ಸಿಟಿ ರೈಲು ಈ ರೀತಿ. ಒಂದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಎಸಿ ಬೋಗಿಯಿದೆ. ಎಸಿ ಬೋಗಿಯಲ್ಲಿ ತ್ರೀ ಟೈರ್, ಟೂ ಟೈರ್, ಕೂಪೆ ಯಂತಹ ಐಶಾರಾಮಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿರುವ ಬೋಗಿಯಿರುತ್ತವೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಇದೇ ಟ್ರೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ಲೀಪರ್ ಬೋಗಿ ಹಾಗೂ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಬೋಗಿಯಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒಂದೇ ರೈಲಿನಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಜನರು ತಮ್ಮ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಹಣ ಪಾವತಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಒಂದು ರೀತಿ ನಮ್ಮ ಅಸಮಾನ ಸಮಾಜದ ನೆನಪನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ರೂಪಕವಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು.

ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ತಮ್ಮ ಸರಕು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ತಯಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಅದೇ ರೀತಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು. ಅದೇ ರೀತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ಈ ಭಾಗದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಏನು ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು? ಭೂಮಿ ಕಳೆದುಕೊಂಡವರಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು? ಅನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಎದುರಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಕಣ್ಣ ಮುಂದೆ ಮತ್ತೊಂದು ನಿದರ್ಶನ ಬರುತ್ತದೆ. ಅದು ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತಕ್ಕೆ ರೈಲು ಬಂದ ನಂತರ ಶ್ರೀಮಂತರು ಒಂದು ಕಡೆಯಾಗುತ್ತಾರೆ ಬಡವರು ಒಂದು ಕಡೆಯಾಗಿ ವಿಭಜನೆಯಾಗಿರುವ ಮಾದರಿಗಳು ಕಂಡುಬಂದು ಬಡವ ಶ್ರೀಮಂತರ ನಡುವಿನ ಗೋಡೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಗಟ್ಟಿಯಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆ ಹೀಗೆಯೇ ಮುಂದುವರೆದರೆ ಸಮ ಸಮಾಜದ ನಿರ್ಮಾಣದ ಕಲ್ಪನೆಗೆ ಏನು ಅರ್ಥವಿದೆ?

ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಒಣಭೂಮಿ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಡಂಪಿಂಗ್ ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನಾಗಿ ರೂಪಿಸುವ ಆಲೋಚನೆಗಳು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿವೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಎಲ್ಲ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಯಾವುದೇ ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲ. ಒಣಭೂಮಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಾದ್ದರಿಂದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಈ ರೀತಿಯ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ, ಕಚ್ಚಾ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಶೇಖರಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟರೆ ಯಾರಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಅನುಕೂಲಗಳಾಗುತ್ತವೆ? ಎನ್ನುವ ಅಂದಾಜು ನಮಗೆ ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಿಂದ ನಮ್ಮ ಜನರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಒಳಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಜನರನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸಬೇಕು? ಇಲ್ಲವೇ ಸಜ್ಜುಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆಯೇ? ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೇವೆಯಿಂದ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುವುದಾದರೆ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುತ್ತವೆ? ಎಷ್ಟು ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗಬಹುದು? ಯಾವ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುತ್ತವೆ? ಒಂದು ವೇಳೆ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳದ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುವುದಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ನಾವು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಯಿಸಬೇಕು? ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದ ಟ್ರಿಕಲ್‌ಡೌನ್ ಥಿಯರಿ ಪ್ರಕಾರ ಸಂಪತ್ತಿನ ಸಂಗ್ರಹ ಹೆಚ್ಚಾದರೆ ಮೇಲಿನಿಂದ ಕೆಳಮುಖವಾಗಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಹರಿದು ಬರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ವಾದವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆ? ಅಥವಾ 1990 ನಂತರ ಪ್ರಚಲಿತವಿರುವ ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಗೆ ಒತ್ತು ಕೊಡಬೇಕೆ? ಅನ್ನುವ ಸತ್ಯದ ಸಂಗತಿಯನ್ನೂ ಆಲೋಚಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ರೈಲು ಹಳಿ ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದರ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದುವೇಳೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾದರೆ ಅದರ ಸದ್ಬಳಕೆಗೆ ಈ ಭಾಗದ ಜನರನ್ನು ಯಾವರೀತಿ ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸುವುದು? ಅನ್ನುವ ಕನಿಷ್ಟ ಮಟ್ಟದ ತಿಳುವಳಿಕೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಒಟ್ಟಾರೆ, ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಬಸ್ಸು – ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗಿಂತ ಅದೆಷ್ಟೋಪಾಲು ಉತ್ತಮವಾದುದು. ಹಾಗೆಯೇ, ಯಾವುದೇ ಒಂದು ದೇಶವು ತನಗೆ ಬೇಕಾದ ಎಲ್ಲ ಬಗೆಯ ಸ್ವಾಭಾವಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಅಲ್ಲಿಯ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ ಕೂಡ ವಿವಿಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಪ್ರದೇಶವು ತಾನು ಉತ್ಪಾದಿಸಿದ ವಸ್ತುಗಳು ಅಥವಾ ಸೇವೆಯನ್ನು ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ರವಾನಿಸುವ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಜನರ ಬದುಕಿನ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಹಾಗೂ ಆ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸಬಲರಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಲು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೇವೆ ಅತ್ಯಂತ ಜರೂರಾಗಿದೆ.

ಪರಾಮರ್ಶನ ಗ್ರಂಥಗಳು

1. ಜೋನ್ಸ್ ವೈ.ಎಚ್.ಝುಮಾನಿ ಅಂಡ್ ಆರ್.ರೀಹಾಲ್ (1996); ಫೈನಾನ್ಸಿಂಗ್ ಮಾಡೆಲ್ಸ್ ಫಾರ್ ನ್ಯೂಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್'. ಡೈರೆಕ್ಟರೇಟ್ ಜೆನರಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್ ಪೋರ್ಟ್, ಯೂರೋಪಿಯನ್ ಕಮಿಷನ್. ಬ್ರುಸೆಲ್ಸ್
2. ಅನುಪಂ ರಸ್ತೋಗಿ, 'ರೈಸಿಂಗ್ ರಿಸೋರ್ಸ್ ಫಾರ್ ರೈಲ್ವೆ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ಸ್' ಎಕನಾಮಿಕ್ ಅಂಡ್ ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ವೀಕ್ಲಿ, ಜೂನ್ 12, 2004
3. "ಇಂಡಿಯನ್ ರೈಲ್ವೇಸ್ 1973–74" ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ, ನ್ಯೂ ಡೆಲ್ಲಿ, 1975 ಪುಟಸಂಖ್ಯೆ 8–10