బుల్లెట్ రైలు | ఎవరి ప్రయోజనాలకోసం?

దేశంలో ఎక్కడో ఒకచోట రైలు ప్రమాదం వార్త లేని రోజంటూ లేదు. ఇవన్నీ నిజంగా ప్రమాదాలేనా? అంటే ఎక్కువభాగం 'కాదు' అనే చెప్పుకోవలసివస్తుంది. రైల్వేల అసమర్ధ నిర్వహణ, నాసిరకం పరికరాలు (బోగీలు, ట్రాక్‌లు, సిగ్నలింగ్ వ్యవస్థ) వంటివే తరచూ రైలు ప్రమాదాలకు కారణాలుగా వుంటున్నాయి. అయితే పాలకులు మాత్రం, వీటన్నింటినీ మరుగుపరిచి, ప్రతి రైలు ప్రమాదం తర్వాత ఒక సంతాప ప్రకటనతోపాటు, ఒక విచారణా కమిటీని వేయటం, ఆ కమిటీ నివేదిక కాలగర్భంలో కలిసిపోవటం పరిపాటి అయింది.

'మింగమెతుకులేదు...మీసాలకు సంపెంగ నూనె' అన్న చందాన, ఒకవైపున రైలు ప్రయాణాలు ఇంతటి భయానకంగా తయారైవుండగా, వీటిని సరిదిద్దుకునే చర్యలకు బదులుగా 'బుల్లెట్ ట్రైన్ల'ను కేంద్రంలోని ఎన్.డి.ఏ ప్రభుత్వం ముందుకు తెస్తోంది. ఇటీవల జరిగిన కేంద్ర కేబినెట్ సమావేశంలో ముంబై-అహమ్మదాబాద్‌ల నడుమ (650 కి॥మీ) బులెట్ ట్రైను నడపాలని నిర్ణయించారు. భారతదేశంలో బులెట్ రైళ్ళు-బహుళజాతి, బడాకార్పొరేటు సంస్థల సూపర్ లాభాల సముపార్జన కోసమేనని (20-9-2014 సంచిక) 'జనశక్తి' వ్యాఖ్యానించింది. దీని కనుగుణంగానే మోడీ ప్రభుత్వం లక్షకోట్ల రూ॥(1470 కోట్ల డాలర్ల) వ్యయ అంచనాతో బులెట్ రైలు ప్రాజెక్టును చేపట్టనున్నట్లు ప్రకటించింది.

ఇటీవల ప్రయాణీకులతో కిక్కిరిసిన ముంబై సబర్బన్ రైలు నుండి 21 సం॥ ఓ సాంకేతిక ఉద్యోగి జారిపడటంతో రైలు ప్రయాణికుల భద్రత గురించి పార్లమెంటులో మరోసారి చర్చ జరిగింది. ఈ సందర్భంగా వెల్లడైన వివరాల ప్రకారం, గత దశాబ్దకాలంలో 25,722 మంది ప్రయాణీకులు ముంబై సబర్బన్ రైళ్ళ నుండి పడిపోయిన ప్రమాదాలలో 6,989 మంది మృతిచెందినట్లుగా వెల్లడైంది. జరుగుతున్న రైలు ప్రమాదాలపై యధాప్రకారం రైల్వేశాఖామంత్రి ఓ విచారణకమిటీని నియమిస్తున్నట్లు ప్రకటించాడు!

2011లో దేశవ్యాపితంగా రైల్వే ట్రాకులపై మొత్తం 14,973 మరణాలు సంభవించగా, 2012లో ఆ సంఖ్య 16,336కు, 2013లో 19,997కు పెరుగుతూవచ్చింది. కాగా, 2014 నాటికి ఈ సంఖ్య 25వేలకు పైగా చేరుకుంది. రైలు ప్రయాణమంటేనే భయపడే పరిస్థితి ఏర్పడింది. క్షేమంగా గమ్యం చేరగలుగుతామో లేదోననే భయాందోళనలకు ప్రయాణీకులు గురవుతున్న నేటి పరిస్థితుల్లో, ప్రయాణీకుల భద్రతపై దృష్టిసారించకుండా ప్రభుత్వం బులెట్ ట్రైన్ల ప్రతిపాదనలు సిద్ధం చేయటం-నిస్సందేహంగా ప్రభుత్వ ప్రజావ్యతిరేక స్వభావానికి అద్దంపడుతోంది.

2012లో రైల్వేల భద్రతపై నియమించిన ఉన్నత స్థాయి కాకోదర్ కమిటి సవివరంగా అధ్యయనంచేసి, రైలు ప్రమాదాలకు కారణాలను శాస్త్రీయంగా విశ్లేషించి, ప్రమాదాల నివారణకు, రైల్వేలలో భద్రతకు చేపట్టాల్సిన చర్యలను విస్తారంగా పేర్కొంది. రైల్వేలలో - నాసిరకం మౌలికసదుపాయాలు, వనరుల అరాకొరా కేటాయింపు, క్షేత్రస్థాయిలో నిర్ణయం తీసుకో లేకపోవటం వంటి వాటికి తోడు మౌలిక సదుపాయాల నిర్లక్ష్య నిర్వహణవంటి పలుకారణాలను ఈ నివేదికలో ప్రధానంగా పేర్కొంది. దేశంలోని 19వేల కిలోమీటర్ల రైల్వేట్రాక్‌ను తక్షణం ఆధునీకరించాల్సిన అవసరాన్ని పేర్కొంది. కాపలాలేని రైల్వే లెవల్ క్రాసింగ్‌ల వద్ద ఓవర్‌బ్రిడ్జి/లోబ్రిడ్జి నిర్మాణాలను చేపట్టటంద్వారా వాటిని పూర్తిగా నిర్మూలించాలని లెవల్ క్రాసింగ్ ప్రమాదాలను అరికట్టాలనే పలు ఉపయోగ కరమైన సూచనలను చేసింది. కాకోదర్ కమిటి నివేదికను అటక ఎక్కించిన పాలకులు తిరిగి రైల్వే ప్రమాదాలపై మరో కమిటీ నియమించటం వారి వంచక స్వభావాన్ని తేటతెల్లంచేస్తోంది.

కాకోదర్‌కమిటి సిఫార్సులను అమలుజరపటానికి ఆనాడు లక్షకోట్ల రూపాయలపైగా వ్యయమవుతుందని అంచనావేశారు. ఇది పెద్దమొత్తంగానే కన్పించినప్పటికీ (బడా పారిశ్రామిక వేత్తలు బ్యాంకుల నుండి తీసుకుని ఎగ్గొడుతున్న రుణాలతోనూ, నిరర్ధక ఆస్తులపేరున పారుబాకీలుగా ప్రభుత్వాలు రద్దుచేస్తున్న లక్షల కోట్ల రూపాయల బడా కార్పొరేటు సంస్థల మొండిబకాయిలతో పోలిస్తే-ఈ లక్షకోట్ల రూ॥ చాలా స్వల్పమే!) 19వేల రైళ్ళద్వారా, దేశవ్యాపితంగా రోజూ ప్రయాణించే 2 కోట్ల 30 లక్షలమందిని భద్రంగా గమ్యస్థానాలకు చేర్చేందుకు ఈ వ్యయం తప్పనిసరి అవసరం. కాగా, కాకోదర్‌కమిటి సూచనలను చెత్తబుట్టలో వేసిన ప్రభుత్వం, సంపన్నులు మాత్రమే ప్రయాణించ గలిగే హైస్పీడ్ రైళ్ళు (హెచ్ఎస్ఆర్), బులెట్ రైళ్ళకోసం ముంబై-అహమ్మదాబాద్ ఒక్క మార్గానికే లక్షకోట్ల రూ॥వెచ్చించటానికి సిద్ధమౌతోంది. ఇంతకంటే ప్రభుత్వ ప్రజావ్యతిరేక స్వభావానికి నిదర్శనమేముంటుంది?!

సామాన్య ప్రజానీకానికి, వున్నంతలో అందుబాటులో వున్న ఏకైక రవాణా సౌకర్యమైన రైలు ప్రయాణాలపై పాలకులు నానాటికీ భారాలను పెంచుతున్నారు. జనరల్ బోగీల సంఖ్యను ఒకవైపున తగ్గిస్తూ, వాటిల్లో ప్రయాణించే ప్రయాణికులను పురుగులకంటే హీనంగా పరిగణిస్తూ, జనరల్ బోగీల్లో ప్రయాణాన్ని దుర్భరం, దుస్సహంగా మార్చారు. రిజర్వేషన్ చేసుకొంటేనే రైలు ప్రయాణం సాధ్యమనుకొనేలా మలిచారు. మరోవైపున రైల్వేబడ్జెట్టుకుముందూ, ఆ తర్వాతా అనేక రూపాల్లో ప్రయాణీకులపై అధిక భారాలు మోపుతూ వస్తున్నారు. ప్రీమియం ట్రైన్ పేరుతో, తత్కాల్ రిజర్వేషన్‌ల పేరుతో టికెట్ ధరలను భారీగా పెంచటంతోపాటు, వాటి రద్దుకు నిబంధలను సవరించి భారీగా సొమ్ముచేసుకుంటున్నారు. ప్లాట్‌ఫాం టిక్కెట్ల ధరను పెంచటంతో పాటు, రద్దీ సమయాల్లో ప్లాట్‌ఫాంలపై జనసమ్మర్దాన్ని నియంత్రించే పేరిట మరింత ధర పెంచటం వంటి చర్యలు; చిన్న పిల్లల బెర్తులకు కూడా పెద్దలతో సమానంగా ఛార్జీవసూలు, వాపసుచేసే టిక్కెట్లపై అధిక కోతలు తదితర రూపాల్లో వేలకోట్ల రూపాయలను ప్రయాణీకులనుండి కొల్లకొడుతూ, మరోవైపున ఈ డబ్బును సంపన్నుల విలాసవంతమైన రైలుబండ్లకు, బులెట్‌రైళ్ళకు దోచిపెట్టడాన్ని కనీస ఇంగితమున్న ఎవ్వరైనా ఎలా సమర్ధించగలుగుతారు?

రైల్వేలలో విదేశీ ప్రత్యక్ష పెట్టుబడులను ఆహ్వానిస్తున్న మోడీ ప్రభుత్వం, ఇప్పటికే రైల్వేలలోని పలు విభాగాలను (టికెట్ బుకింగ్, కేటరింగ్, పారిశుద్ధ్యం మొ॥) ప్రైవేటు కాంట్రాక్టర్లకప్పగించిన విధంగా వివిధ మార్గాలలో రైళ్ళ నిర్వహణను కార్పొరేట్లకు కట్టబెట్టే యోచనలో వుంది. ప్రపంచంలోనే 3వ అతిపెద్దదిగా వున్న భారత రైల్వే వ్యవస్థలో పనిచేస్తున్న లక్షలాదిమంది ఉద్యోగుల, కార్మికుల భవితవ్యాన్ని ప్రశ్నార్థకం చేస్తోంది. ఈ నేపధ్యంలో చారిత్రక పోరాట నేపధ్యమున్న భారత రైల్వే కార్మికవర్గం, యావత్తు ప్రజానీకంతో కలసి తమ ఉద్యోగాల పరిరక్షణతోపాటు, కోట్లాది మంది ప్రయాణీకుల భద్రమైన ప్రయాణానికి, రైల్వేవ్యవస్థ సక్రమ నిర్వహణ కోసం ఉద్యమించాలి.