

# ಪ್ರೀಡಂ ನ್ಯೂಸ್



## 50 ಪ್ರೌಢಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಪಿಯು ಕಾಲೇಜು ಭಾಗ್ಯ!

### ಗ್ರಾಮೀಣ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳ ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಬಲ

**ಬೆಂಗಳೂರು:** ಕರ್ನಾಟಕದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎಸ್‌ಎಸ್‌ಎಲ್‌ಸಿ ನಂತರ ಕಾಲೇಜು ಶಿಕ್ಷಣ ಪಡೆಯಲಾಗದೆ ಓದು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಸಾವಿರಾರು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿನಿಯರ ಬಾಳಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಹೊಸ ಆಶಾಕಿರಣ ಮೂಡಿಸಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಆಯ್ದು 50 ಸರ್ಕಾರಿ ಪ್ರೌಢಶಾಲೆಗಳನ್ನು ಪದವಿಪೂರ್ವ (ಪಿಯು) ಕಾಲೇಜುಗಳನ್ನಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ ಅಧಿಕೃತ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ. ಈ ಮಹತ್ವದ ನಿರ್ಧಾರವು ಹಳ್ಳಿಗಳ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ತಮ್ಮ ಮನೆಯ ಸನಿಹದಲ್ಲೇ ಕಾಲೇಜು ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲು ಪೂರಕವಾಗಲಿದೆ. 2025-26ನೇ ಸಾಲಿನ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಶಿಕ್ಷಣ ಇಲಾಖೆ ಈಗ ವೇಗ ನೀಡಿದ್ದು, ಶೀಘ್ರದಲ್ಲೇ ಈ ಶಾಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಿಯು ತರಗತಿಗಳು ಆರಂಭವಾಗಲಿವೆ.

ಉನ್ನತೀಕರಣಕ್ಕೆ ಮಾನದಂಡಗಳೇನು? ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಶಾಲೆಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲು ಸರ್ಕಾರ ಕೆಲವು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಿನ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿದೆ. ಕನಿಷ್ಠ 15 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಸರ್ಕಾರಿ ಪದವಿಪೂರ್ವ ಕಾಲೇಜು ಇಲ್ಲದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರೌಢಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಮೊದಲ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ, ಯಾವ ಶಾಲೆಯನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಬೇಕೋ ಅಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ 40 ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿರಬೇಕು ಎಂಬ ನಿಬಂಧನೆ ವಿಧಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ದಾಖಲಾತಿ ಹೊಂದಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ಶಾಲೆಗಳಿಗೂ ವರದಾನವಾಗಲಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ 10ನೇ ತರಗತಿಯಲ್ಲಿ 100 ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿರುವ ಶಾಲೆಗಳಿಗೂ ಈ ಉನ್ನತೀಕರಣದ ಲಾಭ ದೊರೆಯಲಿದೆ. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಕಲೆ ಅಥವಾ ವಾಣಿಜ್ಯದಂತಹ ಒಂದೆರಡು ಸಂಯೋಜನೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಪಿಯು ತರಗತಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಇಲಾಖೆ ನಿರ್ಧರಿಸಿದೆ.



ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಹಂಚಿಕೆ ಮತ್ತು ಅನುದಾನ: ಈ ಯೋಜನೆಯು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಹರಡಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಸಮರ್ಪಕ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ಮೈಸೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಮತ್ತು ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ತಲಾ ಎರಡು ಪ್ರೌಢಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಈ ಭಾಗ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿದೆ. ಬೆಳಗಾವಿ, ಕೋಲಾರ, ವಿಜಯಪುರ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಗದಗ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ತಲಾ ಒಂದು ಶಾಲೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಲಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಭಾಗದ ಶಾಲೆಗಳೂ ಈ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿವೆ. ವಿಶೇಷವೆಂದರೆ, ಕಲ್ಯಾಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಭಾಗದ 14 ಶಾಲೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕೆಕೆಆರ್‌ಡಿಬಿ (KKRDB) ಅನುದಾನ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಸಾಮಾಜಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ (CSR) ಅಡಿ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನೆರವು ಪಡೆಯಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಶಿಕ್ಷಣದ ಅರ್ಥಕ್ಕೆ ಮೊಟಕುಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬ್ರೇಕ್: ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ ಮುಗಿದ ನಂತರ ಮುಂದಿನ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಮೈಲುಗಟ್ಟಲೆ ದೂರ ಹೋಗಬೇಕಾದ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಇತ್ತು. ಬಸ್ ಸೌಲಭ್ಯದ ಕೊರತೆ ಮತ್ತು ಭದ್ರತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅನೇಕ ಪೋಷಕರು ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳನ್ನು ದೂರದ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಲು ಹಿಂದೇಟು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಪ್ರತಿಭಾವಂತ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿನಿಯರ ಶಿಕ್ಷಣ 10ನೇ ತರಗತಿಗೆ ಅಂತ್ಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಶಾಲೆಗಳೇ ಕಾಲೇಜುಗಳಾಗಿ ಬದಲಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ, ಈ ಅಡೆತಡೆಗಳು ನಿವಾರಣೆಯಾಗಲಿವೆ. ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಶಿಕ್ಷಣ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಲ್ಲದೆ, ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ದಾಖಲಾಗುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿನಿಯರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು (GER) ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಈ ದೂರದೃಷ್ಟಿಯ ಕ್ರಮವು ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳ ಸಬಲೀಕರಣಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವದ ಬುನಾದಿಯಾಗಲಿದೆ.

# ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಿಂತ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ಅಪಘಾತ!

**ಮೈಸೂರು:** ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ನಗರಿ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಜೀವನಾಡಿಯಾಗಿರುವ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಈಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲಿಗೆ ಆತಂಕದ ವಾಹನಗಳಾಗಿ ಬದಲಾಗುತ್ತಿವೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳೇ ಸುರಕ್ಷಿತ ಎಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ, ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಈ ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಸುಳ್ಳು ಮಾಡಿವೆ. ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬರೋಬ್ಬರಿ 307 ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಅಪಘಾತಕ್ಕೀಡಾಗಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಂತರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಅಪಘಾತ ಸಂಭವಿಸುವ ಎರಡನೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿದೆ.

ವಿಶೇಷವಾಗಿ 'ಶಕ್ತಿ' ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ದ್ವಿಗುಣಗೊಂಡಿದೆ. ಇಂತಹ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆ ಆದ್ಯತೆಯಾಗಬೇಕಿತ್ತು. ಆದರೆ, ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ 194 ಮತ್ತು ನಗರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ 113 ಬಸ್‌ಗಳು ಅಪಘಾತದ ಸುಳಿಗೆ ಸಿಲುಕಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಅಪಘಾತದ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೇವಲ 146ಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಜೀವಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತಿವೆ ಎಂಬ ಆಘಾತಕಾರಿ ಸತ್ಯ ಹೊರಬಿದ್ದಿದೆ.



ಈ ದುರ್ಘಟನೆಗಳಿಗೆ ಚಾಲಕರ ಅತಿವೇಗ ಮತ್ತು ಅಜಾಗರೂಕತೆಯೇ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಚಾಲಕರ ವಲಯದಿಂದ ಕೇಳಿ ಬರುತ್ತಿರುವ ಮಾಹಿತಿ ಪ್ರಕಾರ, ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಥ ತರಬೇತುದಾರರ ಕೊರತೆಯಿದೆ. ಕೇವಲ ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷದ ಅನುಭವವಿರುವವರನ್ನು ತರಬೇತುದಾರರನ್ನಾಗಿ ನೇಮಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಚಾಲನೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟ ಕುಸಿಯಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ ಎನ್ನಲಾಗಿದೆ. ಇಲಾಖೆಯು ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸರ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸುರಕ್ಷಾ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದರೂ, ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮಾತ್ರ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಏರುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಈಗಲಾದರೂ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಿನ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಿದೆ.

## ಕೆಲಸ ಕಳೆದುಕೊಂಡ 200ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೋಟೆಲ್ ಸಿಬ್ಬಂದಿ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಕೆಲವು ದಿನಗಳಿಂದ ಎದುರಾಗಿರುವ ವಾಣಿಜ್ಯ ಅಡುಗೆ ಅನಿಲ (LPG) ಸಿಲಿಂಡರ್‌ಗಳ ತೀವ್ರ ಕೊರತೆಯು ಹೋಟೆಲ್ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ಅಕ್ಷರಶಃ ಬೀದಿಗೆ ತಂದಿದೆ. ಪೂರೈಕೆಯಲ್ಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಯದಿಂದಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ನೂರಾರು ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ವ್ಯಾಪಾರ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿ ಬಾಗಿಲು ಮುಚ್ಚಿವೆ. ಕೇವಲ ಐದು ದಿನಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಟೆಲ್ ಉದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಅಂದಾಜು 100 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೂ ಅಧಿಕ ನಷ್ಟ ಸಂಭವಿಸಿದೆ ಎಂದು ವರದಿಯಾಗಿದೆ. ಈ ಬಿಕ್ಕಟ್ಟಿನ ನೇರ ಪರಿಣಾಮ ಈಗ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಮೇಲೆ ಬಿದ್ದಿದ್ದು, ಸುಮಾರು 200ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೋಟೆಲ್ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ತಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಉಳಿದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಸಂಬಳ ಕಡಿತದ ಆತಂಕದಲ್ಲಿ ದಿನ ದೂಡುವಂತಾಗಿದೆ. ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಗಂಭೀರತೆಯನ್ನು ಅರಿತಿರುವ ಸರ್ಕಾರ, ಪರ್ಯಾಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಸಭೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದೆ.

ಇದೇ ವೇಳೆ, ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಆತಂಕದ ವರದಿಗಳು ಹೊರಬಂದಿವೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಸುರಕ್ಷಿತ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಜನರಲ್ಲಿತ್ತು, ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಆತಂಕಕಾರಿ ಸತ್ಯವನ್ನು ಬಿಚ್ಚಿಟ್ಟಿವೆ. ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯೊಂದರಲ್ಲೇ 307 ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಅಪಘಾತಕ್ಕೀಡಾಗಿವೆ. ಆಶ್ಚರ್ಯದ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ಅಪಘಾತ ಸಂಭವಿಸುವಲ್ಲಿ ಮುಂಚೂಣಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಇಷ್ಟೊಂದು ಪ್ರಮಾಣದ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ.



# ಬಳ್ಳಾರಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳ ಬದಲಾವಣೆ ಅನಿವಾರ್ಯತೆ ಜಾಗನೂರು ಕೈಬಿಟ್ಟು ಕುಡಿತಿ ನಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಚಿತ್ತ!



**ಬಳ್ಳಾರಿ:** ರಾಜ್ಯದ ಗಣಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಳ್ಳಾರಿಯ ದಶಕಗಳ ಕನಸಾದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಯೋಜನೆ ಈಗ ಹೊಸದೊಂದು ವಿವಾದಕ್ಕೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡಿದೆ. ಸುಮಾರು 15 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಜಾಗನೂರು ಮತ್ತು ಸಿರವಾರ ಗ್ರಾಮಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗಿದ್ದ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಈಗ ಮೂಲಗುಂಪಾಗುವ ಲಕ್ಷಣಗಳು ದಟ್ಟವಾಗಿವೆ. 2009ರಲ್ಲಿ ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ ಅವರ ಸರ್ಕಾರವಿದ್ದಾಗ ಅಂದಿನ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದ ಜನಾರ್ದನ ರೆಡ್ಡಿ ಅವರ ಆಸಕ್ತಿಯ ಮೇರೆಗೆ 987 ಎಕರೆ ಫಲವತ್ತಾದ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ, ಅಂದು ರೈತರು ನಡೆಸಿದ ಬೃಹತ್ ಪ್ರತಿಭಟನೆ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ಮೊರೆ ಹೋದ ಕಾರಣ ಯೋಜನೆ ಕುಂಟುತ್ತಾ ಸಾಗಿತ್ತು. ಆದರೂ ಬಿಡದ ಸರ್ಕಾರ, 2021ರಲ್ಲಿ 330 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದ ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಚಾಲನೆ ನೀಡಿ 'ಶ್ರೀಕೃಷ್ಣದೇವರಾಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ' ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ಸಚಿವ ಎಂ.ಬಿ. ಪಾಟೀಲ್ ಅವರು ನೀಡಿರುವ ಹೇಳಿಕೆಯು ಇಡೀ ಯೋಜನೆಯ ದಿಕ್ಕನ್ನೇ ಬದಲಿಸಿದೆ. ಹೊಸ ಸ್ಥಳದ ಹುಡುಕಾಟದ ಹಿಂದಿರುವ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ: ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಡೆದ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತವಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಂತೆ, ಜಾಗನೂರು ಭಾಗದ ಜಾಗವು ಕೇವಲ ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬ ಆಕ್ಷೇಪ ವ್ಯಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ (ವಿಜಯನಗರ) ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿರ್ಮಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತ ಎಂಬ ನಿರ್ಧಾರಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದಿದೆ. ಹೊಸ ಸ್ಥಳವು ಹಂಪಿಯಂತಹ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ತೋರಣಗಲ್ಲು-ಕುಡಿತಿ ನಿ ಭಾಗದ ಬೃಹತ್ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಹತ್ತಿರವಾಗಲಿದೆ. ಕುಡಿತಿ ನಿ ಬಳಿ ಆರ್ಸೆಲರ್ ಮಿತ್ತಲ್ ಕಂಪನಿಗಾಗಿ ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ 12 ಸಾವಿರ ಎಕರೆಗೂ ಅಧಿಕ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಬಹುಪಾಲು ಈಗಲೂ ಸರ್ಕಾರದ ಬಳಿಯೇ ಇದೆ. ಈ ಬಂಜರು ಭೂಮಿಯನ್ನು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಂಡರೆ ಫಲವತ್ತಾದ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಉಳಿಸಬಹುದು ಎಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ಹೊಸ ತರ್ಕವಾಗಿದೆ.

ರೈತರ ಆಕ್ರೋಶ ಮತ್ತು ಭವಿಷ್ಯದ ಆತಂಕ: ಸ್ಥಳ ಬದಲಾವಣೆಯ ಈ ತೀರ್ಮಾನವು ಜಾಗನೂರು ಮತ್ತು ಸಿರವಾರ ಭಾಗದ ರೈತರನ್ನು ಸಂಕಷ್ಟಕ್ಕೆ ತಳ್ಳಿದೆ. 15 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ತಮ್ಮ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಲಾಗದೆ, ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗದೆ ಪರದಾಡಿದ್ದ ರೈತರಿಗೆ ಈಗ ಸರ್ಕಾರ ಜಾಗ ಬದಲಿಸುತ್ತಿರುವುದು 'ಗಾಯದ ಮೇಲೆ ಬರೆ' ಎಳೆದಂತಾಗಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಸರ್ಕಾರ ಸುಮಾರು 100 ಕೋಟಿಗೂ ಅಧಿಕ ಹಣವನ್ನು ಜಾಗನೂರಿನಲ್ಲಿ ಕಾಂಪೌಂಡ್ ಗೋಡೆ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ವ್ಯಯಿಸಿದೆ. ಈಗ ಈ ಹಣ ವ್ಯರ್ಥವಾದಂತೆಯೇ ಸರಿ ಎಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಆಕ್ರೋಶ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಸ್ಥಳದ ಸುತ್ತ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಈ 'ಸ್ಥಳಾಂತರ ಪರ್ವ'ವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ದಶಕಗಳ ಕಾಲ ಮುಂದೂಡುವಂತೆ ಮಾಡಿದೆ. ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ: ಸರ್ಕಾರ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಹೊಸ ಸ್ಥಳವು ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರದಿಂದ 19 ಕಿ.ಮೀ ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದು, ಹಂಪಿಗೆ ಕೇವಲ 26 ಕಿ.ಮೀ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆಗೆ 33 ಕಿ.ಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಮತ್ತು ಉದ್ಯಮಿದಾರರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರ ಎಂಬುದು ನಿಜವಾದರೂ, ಹೊಸದಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಆರಂಭಿಸುವುದು, ಪರಿಸರ ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯುವುದು ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ವರದಿ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವುದು ಯೋಜನೆಗೆ ಬೇಕಾದ ವರ್ಷಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಕೇವಲ ರಾಜಕೀಯ ಅಸ್ತವಾಗಿ ಉಳಿಯದೆ, ಜನರ ನಿಜವಾದ ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಪೂರೈಕೆಯಾಗಬೇಕಿದ್ದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಗೊಂದಲಗಳಿಗೆ ಶೀಘ್ರವೇ ತೆರೆ ಎಳೆಯಬೇಕಿದೆ.



## ಹಳಿ ತಪ್ಪಿದ ಉಪನಗರ ರೈಲು: 'ಮಲ್ಲಿಗೆ' ಕಾರಿಡಾರ್ ಕಾಮಗಾರಿಯಿಂದ ಹಿಂದೆ ಸರಿದ ಎಲ್ ಆಂಡ್ ಟಿ ಸಂಸ್ಥೆ!



**ಬೆಂಗಳೂರು:** ಸಿಲಿಕಾನ್ ಸಿಟಿಯ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಗೆ ಮುಕ್ತಿ ನೀಡಬೇಕಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರು ಉಪನಗರ ರೈಲು ಯೋಜನೆ (BSRP) ಈಗ ಆಮೆಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ನಿರೀಕ್ಷೆಗಳು ಹುಸಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬೆನ್ನಿಗಾನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಚಿಕ್ಕಬಾಣಾವರ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ 25.01 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ 'ಮಲ್ಲಿಗೆ' ಮಾರ್ಗದ (ಕಾರಿಡಾರ್-2) ಕಾಮಗಾರಿ ಕಳೆದ ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ. ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳದ ಕಾರಣ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಗುತ್ತಿಗೆ ಪಡೆದಿದ್ದ ಎಲ್ ಆಂಡ್ ಟಿ (L&T) ಸಂಸ್ಥೆ ಕಾಮಗಾರಿಯಿಂದ ಹಿಂದೆ ಸರಿದಿರುವುದು ಯೋಜನೆಗೆ ದೊಡ್ಡ ಹೊಡೆತ ನೀಡಿದೆ. ಕೆ-ರೈಡ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಮರು ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದಿದ್ದರೂ, ಹೊಸ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಕಾರ್ಯಾದೇಶ ನೀಡುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಇನ್ನೂ ಹಳಿ ಏರಿಲ್ಲ.

ಈ ಯೋಜನೆಯ ವಿಳಂಬವು ಕೇವಲ ಸಮಯವನ್ನಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ, ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೂ ಭಾರಿ ನಷ್ಟ ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ 15,767 ಕೋಟಿ ರೂ. ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವು ಈಗ ಅಚ್ಚರಿಯ 23,342 ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಸಿವಿಲ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿಳಂಬ ಮತ್ತು ರೈಲು ಬೋಗಿಗಳ (Rolling Stock) ಖರೀದಿ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಗೊಂದಲ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಸಲಹೆಯಂತೆ ಪಿಪಿಪಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ನಿಯೋಜಿಸಲು ನಡೆಸಿದ ಪ್ರಯತ್ನ ವಿಫಲವಾಗಿದ್ದು, ಈಗ ನೇರವಾಗಿ ಐಸಿಎಫ್ ಚೆನ್ನೈನಿಂದ 4,300 ಕೋಟಿ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಪಾಲಿನ ಶೇ.50ರಷ್ಟು ಹಣ ನೀಡಲು ಒಪ್ಪಿದ್ದರೂ, ಕೇಂದ್ರದ ಅಂತಿಮ ನಿರ್ಧಾರ ಬಾಕಿ ಇದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಯ ಸ್ಥಿತಿಗತಿ ನೋಡಿದರೆ, ಎನ್‌ಸಿಸಿ ಕಂಪನಿಯು ಉಪನಗರ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸಿದೆ. ಯಶವಂತಪುರ ಮತ್ತು ಬೆನ್ನಿಗಾನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪಿಲ್ಲರ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ನಡೆದಿದ್ದರೂ, ಟ್ರ್ಯಾಕ್ ಅಳವಡಿಕೆ, ಸಿಗ್ನಲಿಂಗ್ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕದ ಕೆಲಸಗಳು ಹೊಸ ಕಂಪನಿ ಬರುವವರೆಗೂ ಆರಂಭವಾಗುವಂತಿಲ್ಲ. 44 ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳ ಪೈಕಿ ಕೇವಲ 6 ಮಾತ್ರ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅನೇಕ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಅರ್ಧಕ್ಕೇ ನಿಂತಿವೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಡೆತಡೆಗಳಿಂದಾಗಿ 2026ಕ್ಕೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಬೇಕಿದ್ದ ಈ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿ ಯೋಜನೆ ಈಗ 2030ಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗರ ಉಪನಗರ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಕನಸು ನನಸಾಗಲು ಇನ್ನೂ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಕಾಯುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ.