

ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ದುಃಸ್ವಪ್ನ 'ಟಾಂ ಟಾಂ' ಎಚ್ಚರದ ಕರೆಗಂಟೆ

ಮೇಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೋಟ್ಯಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುವವರು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಲಾಭ-ನಷ್ಟದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ನಗರದ ಹಲವೆಡೆ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಇಲ್ಲ; ವಾಹನಗಳ ಜೊತೆಜೊತೆಗೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಸಾಗಬೇಕು. ಈ ವಿರೋಧಾಭಾಸಗಳೇ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ವಿಷವ್ಯೂಹಗಳು ಬಲಿತುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಕಾರಣ.



ಈಶ್ವರ್

ಮುಂಬೈ ಮಹಾನಗರವನ್ನು ಕುರಿತ 'ಮುಂಬೈ ಜಾತಕ' ಕವಿ ಜಿ.ಎಸ್. ಶಿವರುದ್ರಪ್ಪನವರ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಕವಿತೆಗಳಲ್ಲೊಂದು. ಆ ಕವಿತೆಯಲ್ಲವರು 'ಸಾವಿರ ಗಾಲಿ ಉರುಳಿ ಹೊರಳುವ ರಸ್ತೆ', 'ಲಕ್ಷ ದಾರಿಗಳ ಚದುರಂಗದಾಟ', 'ಸಾವಿರ ಗಾಲಿಯುಜ್ಜುವ ಕನಸು ಬಂಡಿಯ ಕೆಳಗೆ ಹಾಸುಗಂಟಿಯ ಹಾಗೆ ತತ್ತರಿಸುತ್ತ ಮಲಗುವುದು' ಎನ್ನುವ ಎದೆ ಝಲ್ಲೆನ್ನಿಸುವ ಚಿತ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಮಹಾನಗರದ ಸಂಕೀರ್ಣತೆಯನ್ನು ಚಿತ್ರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಮುಂಬೈ ನಗರ ಕನ್ನಡಿಗರ ಪಾಲಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಜನ-ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ನಗರವಾಗಿ ಕಾಣುವ ಮೂಲಕ ಬೆರಗುಹುಟ್ಟಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಅಚ್ಚರಿಯೇಗ ಉಳಿದಿಲ್ಲ. ಮುಂಬಯಿಯ ಸಂಕೀರ್ಣತೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಕೂಡ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಚಿತ್ರವ್ಯೂಹದಲ್ಲಿ ಮುಂಬಯಿಯನ್ನಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ; ವಿಶ್ವದ ಎಲ್ಲ ನಗರಗಳನ್ನೂ ಹಿಂದಿಕ್ಕಿದೆ.

ವಿಶ್ವದಲ್ಲೇ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಹೊಂದಿರುವ ನಗರವೆಂದು 'ಟಾಂ ಟಾಂ' ಎನ್ನುವ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿರುವ 'ವಿಶ್ವ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಸೂಚ್ಯಂಕ-2019'ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಗುರ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಾಗರಿಕರು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 243 ತಾಸುಗಳನ್ನು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜಾಮ್‌ನಿಂದ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹತ್ತು ದಿನಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯವನ್ನು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಚಿತ್ರವ್ಯೂಹವೇ ಜೀರ್ಣಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ನಗರದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇಲ್ಲದ ಹಾಗೂ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿಯನ್ನು ತಾಳೆ ಹಾಕಿ ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿಶ್ವದ 57 ದೇಶಗಳ 416 ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ 'ಟಾಂ ಟಾಂ' ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ ವರದಿಯಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಮೂರು ಭಾರತದ ನಗರಗಳು ಟಾಂ 10ನಲ್ಲವೆ. ಮುಂಬೈ, ದೆಹಲಿ ಹಾಗೂ ಪುಣೆ ಉಳಿದ ಆ ನಗರಗಳು.

ಕಳೆದರೆಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಸಾಧನೆಯಿಂದಾಗಿ ಭಾರತದ ಸಿಲಿಕಾನ್ ವ್ಯಾಲಿ ಎನ್ನುವ ಕೀರ್ತಿಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದ್ದರಿಂದ ಇಡೀ ವಿಶ್ವ ಮಹಾನಗರದತ್ತ ಬೆರಗಿನಿಂದ ನೋಡುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಬೆರಗಿನ ಜಾಗದಲ್ಲಿಗೆ ಆತಂಕ ಇಣುಕುತ್ತಿದೆ. ಈ ದುಸ್ಥಿತಿಗೆ ಕಾರಣ ಮುಂದಾಲೋಚನೆಯ ಕೊರತೆ ಹಾಗೂ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಜನಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳ ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿತನ. ನಗರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ವೇಗಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸದಿರುವುದೇ ಪ್ರಸಕ್ತ ಬಿಕ್ಕಟ್ಟಿಗೆ ಕಾರಣ. ಮಹಾನಗರದ ತುಂಬ ಮೇಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಲಕ್ಷ ಲಕ್ಷ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಎಗ್ಗಿಲ್ಲದೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಅದೇ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬಲಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಲಾಭ-ನಷ್ಟದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ನೋಡತೊಡಗಿದವು. ಪಾದಚಾರಿಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಧ್ಯಯನವಂತೂ ನರಕಸದೃಶ. ನಗರದ ಅನೇಕ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಇಲ್ಲ; ವಾಹನಗಳ ಜೊತೆಜೊತೆಗೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಸಂಚರಿಸಬೇಕಾದ ಸ್ಥಿತಿ. ಈ ವಿರೋಧಾಭಾಸಗಳೇ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ವಿಷವ್ಯೂಹಗಳು ಬಲಿತುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾದವು. ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಅಷ್ಟೇ ಏನು - ನಗರದ ಕೆರೆಗಳೆಲ್ಲ ಹೂಳನ್ನೂ ರಾಸಾಯನಿಕಗಳ ನಂಜನ್ನೂ ತುಂಬಿಕೊಂಡಿವೆ. ವಾಯುಮಂಡಲ ಕಲುಷಿತವಾಗಿದೆ, ಅಂಚರ್ಪಲ ಗಡುಸಾಗಿದೆ. ಈ ರೂಪಾಂತರದಿಂದಾಗಿಯೇ 'ಉದ್ಯಾನ ನಗರಿ' ವಿಶೇಷಣ ಕರಗಿ, ಟ್ರಾಫಿಕ್ ನಗರಿ ಎನ್ನುವ ಹೊಸ ಮುಳ್ಳುಕಿರೀಟ ಬಂದಿದೆ.

ನಗರದ ಆರೋಗ್ಯ ಹದಗೆಡುವುದೆಂದರೆ ನಾಗರಿಕರ ಆರೋಗ್ಯ ಹದಗೆಡುವುದೆಂದೇ ಅರ್ಥ. ರಾಜಧಾನಿಯ ನಾಗರಿಕರಲ್ಲಿ ಉಸಿರಾಟದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಲಿಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಜೀವನಶೈಲಿಯೊಂದಿಗೆ ತಳಕು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ರಕ್ತದೊತ್ತಡ-ಮಧುಮೇಹ ಸಮಸ್ಯೆ ಉಲ್ಬಣಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಮಾಲಿನ್ಯ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದಾಗುವ ಒತ್ತಡ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. 'ಟಾಂ ಟಾಂ' ವರದಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಜಾಗೃತಗೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಎಚ್ಚರದ ಗಂಟೆಯಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಘನತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವಂತಹ ಕೆಲಸ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಹಾಗೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಎರಡನೇ ಹಂತದ ನಗರಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ರಾಜಧಾನಿಯ ಮೇಲಿನ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಅಗತ್ಯ. ರಸ್ತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ತಿಳಿಗೊಳಿಸುವ ಜೊತೆಗೆ, ಕೆರೆಗಳ ಪುನರುಜ್ಜೀವನಕ್ಕೆ ಒತ್ತುಕೊಡಬೇಕು, ಮಳೆನೀರು ಸಂಗ್ರಹ ನಮ್ಮ ಜೀವನದ ಭಾಗವಾಗಬೇಕು. ಲಾಲ್‌ಬಾಗ್-ಕಬ್ಬನ್ ಉದ್ಯಾನಗಳಂತಹದ ಶ್ವಾಸಕೋಶಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ಇದೆಲ್ಲ ಆಗದೆ ಹೋದರೆ ಇಡೀ ಮಹಾನಗರವೇ ತುರ್ತು ನಿಗಾ ಘಟಕದ ಸ್ವರೂಪ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಿದೆ.

■ ರಘುನಾಥ ಚ.ಹ.