



ವಿನ್ಯಾಸ

ಪಾದಚಾರಿಗಳನ್ನು ರಕ್ಷಿಸಿ

ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು 'ನಿವೃತ್ತರ ಸ್ವರ್ಗ' ಎನ್ನುವ ಕಾಲವೊಂದಿತ್ತು. ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ

ನೋಡಿದರೆ, ನಿವೃತ್ತರು ಬಿಡಿ, ವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವವರೂ ವಾಸಿಸಲು ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ನಗರ ಎನ್ನುವ ದಿನಗಳು ದೂರವಿಲ್ಲ. 'ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ವಿಜ್ಞಾನ ಕೇಂದ್ರ' ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಡೆಸಿರುವ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ತೀವ್ರ ಗತಿಯಲ್ಲಿ ಏರುತ್ತಿದೆ. 'ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಾಲ್ಕನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಸಾವನ್ನಪ್ಪುತ್ತಿರುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಗಮನಿಸಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂರನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ' ಎಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆ ಬೋಟು ಮಾಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ 2011ರಲ್ಲಿ 762 ಜನರು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಸಾವನ್ನಪ್ಪಿದ್ದಾರೆ. 2012ರಲ್ಲಿ ಈ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ 760 ಆಗಿದ್ದರೆ, 2013ರಲ್ಲಿ 771ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, 2013ರಲ್ಲಿ 4289 ಜನ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಗಾಯಗೊಂಡು ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಸೇರಿದ್ದಾರೆ. ಇಡೀ ದಶಕದಲ್ಲಿ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆದ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿರುವ 'ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ವಿಜ್ಞಾನ ಕೇಂದ್ರ'ವು ದೇಶದ ಯಾವ ನಗರದಲ್ಲೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ನಡೆದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಬೋಟು ಮಾಡಿದೆ.

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಸ್ತಾರ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ನಮ್ಮ ತಂತ್ರಜ್ಞರ ಕಣ್ಣುಮುಂದೆ ವಾಹನ ಸವಾರರೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವೇಗವಾಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಏನೇನೂ ಮಾಡಬೇಕೋ ಅದೇನನ್ನೂ ಎಂಜಿನಿಯರರು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಇರುವುದು ವಾಹನ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ. ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ದಾಟುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದಾಗಲೀ, ರಸ್ತೆ ಪಕ್ಕದ ಫುಟ್‌ಪಾತ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆದು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದಾಗಲೀ ಅವರಿಗೆ ಕಾಳಜಿಯ ವಿಷಯವೇ ಅಲ್ಲ. ಎಂಜಿನಿಯರರ ಮತ್ತು ನಗರ ಯೋಜನಾ ತಜ್ಞರ ಈ ವಾಹನಕೇಂದ್ರಿತ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದಾಗಿ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಜೀವ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ಓಡಾಡಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹಲವು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ, ವಯಸ್ಸಾದವರು ಬಿಡಿ, ಹದಿಹರೆಯದವರೂ ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ದೊಡ್ಡ ಸರ್ಕಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ತರಾತುರಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಹಲವು ಅಂಡರ್‌ಪಾಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ನಿಷ್ಪ್ರಯೋಜಕವಾಗಿವೆ. ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತಾರದಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ತಪ್ಪುಗಳಿಂದಾಗಿಯೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಾವುಗಳು ಸಂಭವಿಸಿವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷೆಯೂ ಬೋಟು ಮಾಡಿದೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ನಗರಗಳೂ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನೇ ಅನುಕರಿಸುತ್ತಿವೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಸ್ತಾರ ಮಾಡುವಾಗ ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸರ ಅಥವಾ ದಶಕಗಳಿಂದ ನಗರದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಟೊರಿಕ್ವಾ ಓಡಿಸುವವರ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಯಾವತ್ತಾದರೂ ಪಡೆದದ್ದು ಇದೆಯೇ? ತಮ್ಮ ಆಯುಷ್ಯದ ಅರ್ಧಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ವರ್ಷಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಟೋ ಓಡಿಸುತ್ತಾ ಕಳೆಯುವ ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸುತ್ತಾ ಕಳೆಯುವ ಪೇದೆಗಳು 'ಪಾದಚಾರಿ ಸೈಕಾಲಜಿ'ಯ ಬಗ್ಗೆ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಅರಿವುಳ್ಳವರು. ಅವರನ್ನೂ ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತಾರದಲ್ಲಿ ಪಾಲುದಾರರಾಗಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓವರ್‌ಸ್ಟ್ರೀಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಲು ನೆರವಾಗುವಂತೆ ಎಂಜಿನಿಯರರು ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತಾರ ಮಾಡಿದರೆ; ಓವರ್‌ಸ್ಟ್ರೀಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ಸವಾರರನ್ನು ಹಿಡಿದು ದಂಡ ಕಕ್ಷಿಸಲು ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸರು ಸಜ್ಜಾಗಿ ನಿಂತಿರುತ್ತಾರೆ! ರಿಂಗ್‌ರೋಡ್‌ಗಳಲ್ಲಂತೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ಜೀಬ್ರಾ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಸಂಚಾರ ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲು ಫ್ಲೈ ಓವರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಕಡೆ, ಅದರ ಆರಂಭದಲ್ಲೇ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಹಕ್ಕಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮರೆಯಬೇಡಿ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ನಗರದಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ 700ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುವುದೆಂದರೆ ಉಪೇಕ್ಷಿಸುವ ಸಂಗತಿಯಂತೂ ಅಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವಾಗ ತಂತ್ರಜ್ಞರು ಸಾಮಾನ್ಯ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಬಳಸಿದರೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಜನರ ಪ್ರಾಣ ಉಳಿಸಬಹುದು. ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ಮಾಲೀನ್ಯದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯೂ ಇಲ್ಲಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ಇನ್ನೊಂದು ವಿಪರ್ಯಾಸ.

■ ಬಿ.ಎಂ.ಹನೀಫ್

ರಸ್ತೆಗಳು ಇರುವುದು ವಾಹನ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ. ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ದಾಟುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದಾಗಲೀ, ರಸ್ತೆ ಪಕ್ಕದ ಫುಟ್‌ಪಾತ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆದು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದಾಗಲೀ ಅವರಿಗೆ ಕಾಳಜಿಯ ವಿಷಯವೇ ಅಲ್ಲ. ಎಂಜಿನಿಯರರ ಮತ್ತು ನಗರ ಯೋಜನಾ ತಜ್ಞರ ಈ ವಾಹನಕೇಂದ್ರಿತ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದಾಗಿ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಜೀವ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ಓಡಾಡಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಗಿದೆ.



ಕುಬ್ಜರ