

ಅಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆ! ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಜೀವ ಅಗವೇ?

ವಾಹನಗಳನ್ನು
ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು
ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ
ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಧೋರಣೆ
ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ
ಕಂಟಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ
ಮೊದಲ ಆದ್ಯತೆ
ದೊರೆಯಬೇಕಿರುವುದು
ಪಾದಚಾರಿಗೇ ಹೊರತು
ವಾಹನಕ್ಕಲ್ಲ ಎನ್ನುವ
ಮನುಷ್ಯಪ್ರಜ್ಞೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ
ಅಗತ್ಯ.

2017 ರಿಂದ 2020ರವರೆಗಿನ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 500ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾವಿಗೀಡಾಗಿರುವುದು, ರಾಜಧಾನಿಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೃತ್ಯುಮಾರ್ಗಗಳ ರೂಪು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರ ಸಂಕೇತದಂತಿದೆ. 'ವರ್ಲ್ಡ್ ರಿಸೋರ್ಸ್ ಇನ್ ಸ್ಟ್ರಿಟುಟ್' (ಡಬ್ಲ್ಯು ಆರ್ ಐ) ಎನ್ನುವ ಸಂಶೋಧನಾ ಸಂಸ್ಥೆ ಕಲೆಹಾಕಿರುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು, ನಾಗರಿಕ ಜಗತ್ತಿನ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಆದ್ಯತೆ ದೊರೆತಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುವಂತಿವೆ. 2017ರಲ್ಲಿ 169, 2018ರಲ್ಲಿ 164 ಹಾಗೂ 2019ರಲ್ಲಿ 153 ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಸಾವನ್ನಪ್ಪಿದ್ದಾರೆ. ಕೊರೋನಾ ಲಾಕ್‌ಡೌನ್ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಜನ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಯದ 2020ರಲ್ಲೂ 58 ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಕೆಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ, 2017-2020ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ 2739 ಜನ ಸಾವಿಗೀಡಾಗಿದ್ದು, ಇವರಲ್ಲಿ 907 ಮಂದಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳು. ಈ ನಡವಳಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಶೇ. 32ರಷ್ಟಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಆತಂಕ ಹುಟ್ಟಿಸುವ ಸಂಗತಿ. ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರು, ಮಹಿಳೆಯರು ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳ ಪಾಲಿಗೆ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳು ತೀರಾ ಅಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿವೆ. ಅಂಗವಿಕಲರ ಪಾಲಿಗಂತೂ ರಸ್ತೆ ದಾಟುವುದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಸಕರ.

ಬಹುತೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಅಂಶವನ್ನು 'ಡಬ್ಲ್ಯು ಆರ್ ಐ' ತನ್ನ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಒತ್ತಿಹೇಳಿದೆ. ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಪಾಲಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿರಲು ಹಲವು ಕಾರಣಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು, ವಾಹನಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಧೋರಣೆ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವವರು, ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ದ್ವಿಮುಖಿ, ಚತುಷ್ಟಥ-ಷಟ್ಪಥ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸಪಾಟಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಚಿಸುತ್ತಾರೆಯೇ ಹೊರತು, ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೂ ಒಂದಷ್ಟು ಜಾಗ ಇರಬೇಕೆಂದು ಯೋಚಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಪ್ರಮುಖ ಬಡಾವಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೊರತುಪಡಿಸಿದರೆ, ಉಳಿದೆಡೆ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ವಾಹನಗಳಿಂದ ಕಿತ್ತಿದ ಕಿತ್ತಿಂಥೆಯಂತಹ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ನಡೆಯಲು ಕಸರತ್ತು ಮಾಡುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯ. ನಗರದ ಹೊರಭಾಗಗಳಲ್ಲಿನ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಂತೂ ಹೊಗೆಯನ್ನು ಸೇವಿಸುತ್ತ, ಕರ್ಕಶ ಹಾರನ್ನುಗಳನ್ನು ಸಹಿಸಿಕೊಂಡು, ಓಡುನಡಿಗೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ನಡುವೆ ನುಸುಳಿಕೊಂಡು ರಸ್ತೆ ದಾಟಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿದೆ.

ಸಂಚಾರ ಪೊಲೀಸರು ವಾಹನಗಳ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಹೊರತು, ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗಲ್ಲ. ವಾಹನಗಳ ಸಾಲು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ನೀಡುವ ಬಹುತೇಕ ಪೊಲೀಸರಿಗೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಆದ್ಯತೆಯ ಸಂಗತಿಯೆಂದೇ ಅನ್ನಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅತಿ ವೇಗದಿಂದ ಬರುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಜನ ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆಯೇ ಹೊರತು, ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ನಿಂತವರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನಹರಿಸುವ ವಾಹನ ಸವಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಕಡಿಮೆ. ಅತಿವೇಗದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ವಾಹನಗಳು ಹರಿಯುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಎನ್ನುವಂತಾಗಿದೆ.

ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಕೆಲವೆಡೆ ಮೇಲ್ಮೇಲೆಗಳನ್ನು, ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದರೂ, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕಳಪೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಅವುಗಳು ಅನ್ಯ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಬಳಕೆಯಾಗುವುದೇ ಹೆಚ್ಚು. ಮಳೆ ಬಂದಾಗ ವಾಹನ ಸಂಚಾರರು ಪಡಿಪಾಟಲು ಅನುಭವಿಸುವುದು ಮಾದ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಸುದ್ದಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಅವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಘೋರ.

ಕಳಪೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಗುಂಡಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಯನ್ನು ಹೈಕೋರ್ಟ್ ಅನೇಕ ಬಾರಿ ತರಾಟೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಗುಂಡಿಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ರಸ್ತೆಗಳು ನಗರದ ವರ್ಚಸ್ಸಿಗೆ ಕಪ್ಪುಚುಕ್ಕೆಗಳಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಅಸಮಾಧಾನ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುವುದು ದೊಡ್ಡ ಸುದ್ದಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ಸವಾರರನ್ನು ಕೇಂದ್ರವಾಗುಳ್ಳ ಈ ಕಳಕಳಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಇರಬೇಕು. ಎಷ್ಟೇ ಉತ್ತಮವಾಗಿದ್ದರೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳೇ ಆಗದಿರುವ ರಸ್ತೆ ಅಪೂರ್ಣವೇ ಸರಿ.

ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಸಂಚಾರ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸದಿರುವುದರಿಂದಲೂ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸುತ್ತವೆ. ಆದರೆ, ಬಹುತೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣವೇ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿದ್ದು, ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಸಂಚಾರ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸುವ ಸಂದರ್ಭವೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳು ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದು, ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಪಾಲಿಗೆ ಹೇರಿಕೆಯಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುವುದೂ ಇದೆ. ಕೆಲವೆಡೆ ರಸ್ತೆ ದಾಟಬೇಕೆಂದರೆ ಮೈಲಿಗಟ್ಟಲೆ ದೂರ ಕ್ರಮಿಸಬೇಕು. ವಾಹನ ಸವಾರರು ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಳಕಳಿ ಹೊಂದಿರಬೇಕು. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಆದ್ಯತೆ ದೊರೆಯಬೇಕಿರುವುದು ಪಾದಚಾರಿಗೇ ಹೊರತು ವಾಹನಕ್ಕಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಮನುಷ್ಯಪ್ರಜ್ಞೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅಗತ್ಯ.

■ ರಘುನಾಥ ಚ.ಹ.

