

ಸವಾರರಿಗೆ ಸವಾಲು ಎಸೆಯುವ ಗುಂಡಿಗಳು: ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ನಡೆಯಲಿ

ರಸ್ತೆಗುಂಡಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆ ಉಲ್ಬಣಿಸಿ, ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಸಾವಿರಾರು ಗಂಟೆಗಳು ಅನುತ್ತಾದಕವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೇ ಕಳೆದುಹೋಗುತ್ತಿವೆ. 2016-2020ರ ನಡುವಣ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗುಂಡಿಗಳು ದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ 2,300 ಜೀವಗಳನ್ನು ಆಹುತಿ ಪಡೆದಿವೆ.

ರಸ್ತೆಗುಂಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ವರ್ಷ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ವಾಹನ ಸವಾರರಿಗೆ ಸವಾಲಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತಿವೆ. ಗುಂಡಿಗಳು ಈಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮಳೆ, ಚಳಿ, ಬೇಸಿಗೆ ಎಂಬ ಕಾಲದ ಹಂಗಿನಿಂದ ಬಿಡಿಸಿಕೊಂಡು ಅನಾಹುತಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಗುಂಡಿ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಈಡಾಗಿ ಜೀವ ಕಳೆದುಕೊಂಡ ಸುದ್ದಿಗಳು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವರದಿಯಾಗುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಗುಂಡಿ ಮುಚ್ಚುವುದಕ್ಕೆ ಬೃಹತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗೆ (ಬಿಬಿಎಂಪಿ) ಹೈಕೋರ್ಟ್ ಗಡುವು ನೀಡಬೇಕಾದಂತಹ ದಾರುಣ ಸ್ಥಿತಿ ತಲೆದೋರಿದೆ. ಗುಂಡಿಗಳ ಅವಾಂತರವು ಆ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಭೂತಾಕಾರ ತಳೆದಿದೆ.

ಆದರೆ, ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಸಂಸತ್ತಿಗೆ ಒದಗಿಸಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದರೆ ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಗುಂಡಿಗಳು ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ಕಾರಣವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿರುವ ಅಂಶ ಇದರಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗುಂಡಿಗಳಿಂದಾಗಿ 2019ರಲ್ಲಿ 4,775 ಹಾಗೂ 2020ರಲ್ಲಿ 3,564 ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿವೆ. 2016-2020ರ ನಡುವಣ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗುಂಡಿಗಳು ದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ 2,300 ಜೀವಗಳನ್ನು ಆಹುತಿ ಪಡೆದಿವೆ. 'ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕ್ರೈಮ್ ರೆಕಾರ್ಡ್ಸ್ ಬ್ಯೂರೋ' (ಎನ್‌ಸಿಆರ್‌ಬಿ) ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ, ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ 5ರಷ್ಟು ಸಾವುಗಳಿಗೆ ಗುಂಡಿಗಳು ಮತ್ತು ತೆರೆದ ಮ್ಯಾನ್‌ಹೋಲ್‌ಗಳು ಕಾರಣ.

ನಮ್ಮ ನಗರ, ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ತೀರಾ ಕೆಟ್ಟದಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರ ಅನುಭವಕ್ಕೂ ಬಂದಿರುವ ಸತ್ಯ. ಆದರೆ, ಇದ್ದುದರಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿವೆ ಎಂದು ಬಿಂಬಿತವಾಗಿರುವ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಕೂಡ ಗುಂಡಿಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿಲ್ಲ. ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಮತ್ತು ಮಳೆ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಶೋಚನೀಯಗೊಳಿಸಿವೆ. ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಕೆಲಸವು ತಾಳಿಕೆಯ ಗುಣ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಇವತ್ತು ಗುಂಡಿ ಮುಚ್ಚಿದರೆ, ವಾರ ಮುಗಿಯುವುದರೊಳಗೆ ಅದು ಮತ್ತಷ್ಟು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಬಾಯಿ ಬಿಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಕುಸಿತವೇ ಗುಂಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಲು ಪ್ರಧಾನ ಕಾರಣ. ಕಳಪೆ ದರ್ಜೆಯ ಕಚ್ಚಾ ಸಾಮಗ್ರಿ ಬಳಕೆ, ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಗಾಳಿಗೆ ತೂರಿ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ರಸ್ತೆಗಳ ಬಾಳಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಸಹಜವಾಗಿಯೇ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತವೆ. ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿನ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮತ್ತು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಕಾಳಜಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣ. ಮುನ್ನೆಚ್ಚರಿಕೆ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಚುನಾಯಿತ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬದ್ಧತೆಯೂ ಇಲ್ಲ. ಸಮಸ್ಯೆ ಬಿಗಡಾಯಿಸಲು ಇವೆಲ್ಲ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುತ್ತವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಂಥ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗುಂಡಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆ ಉಲ್ಬಣಿಸಿ, ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಸಾವಿರಾರು ಗಂಟೆಗಳು ಅನುತ್ತಾದಕವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೇ ಕಳೆದುಹೋಗುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಈ ಗುಂಡಿಗಳು ಸರಾಸರಿ 40 ಜೀವಗಳನ್ನು ಬಲಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಬೆನ್ನುಮೂಳೆಗೆ ಪೆಟ್ಟು ಮಾಡಿಕೊಂಡವರು, ಕತ್ತು ಉಳುಕಿಸಿಕೊಂಡವರು, ಕಾಲು ಮುರಿದುಕೊಂಡವರು, ಬಿದ್ದು ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಲೆಕ್ಕವಿಲ್ಲದಷ್ಟು.

ರಸ್ತೆಗುಂಡಿ ಮುಚ್ಚುವುದಕ್ಕೂ ಒಂದು ಕ್ರಮ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್, ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿದೆ. ಗುಂಡಿ ಮುಚ್ಚುವ ಮೊದಲು ಅದನ್ನು ಚೌಕಾಕಾರವಾಗಿ ಕೊರೆಯಬೇಕು. ಒಳಗಿರುವ ದೂಳನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕು. ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ಮೈಗೆ ಸಮತಟ್ಟಾಗಿರುವಂತೆ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಟಾರು ಹಾಕಬೇಕು. ಆದರೆ ಬಹುಪಾಲು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು ಪಾಲನೆಯೇ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಗುಂಡಿಗಳಿಗೆ ತರಾತುರಿಯಲ್ಲಿ ಟಾರು ಸುರಿದು 'ರಿಪೇರಿ ಆಯಿತು' ಎಂದು ಕೈತೊಳೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಪರಿಪಾಟ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಮತ್ತು ಜನಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳ ನಡುವೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಕೆಟ್ಟ ಮೈತ್ರಿಯಿಂದ ಜನರು ಪರಿತಪಿಸುವಂತಾಗಿದೆ.

'ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ದೋಷ ಮತ್ತು ದುಂದುವೆಚ್ಚ ತಡೆಯಲು ರಸ್ತೆಗಳ ಲೆಕ್ಕ ಪರಿಶೋಧನೆ ನಡೆಸಲಾಗುವುದು. ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳ ಇತಿಹಾಸ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ದಾಖಲಿಸಲಾಗುವುದು. ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಲೋಪ ಹಾಗೂ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಹೊಣೆ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದು' ಎಂದು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಬಸವರಾಜ ಬೊಮ್ಮಾಯಿ ಭರವಸೆ ನೀಡಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಅದು ಕಾರ್ಯಗತ ಆಗಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗುಣಮಟ್ಟ ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮಾತ್ರ ಗುಂಡಿಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತಿ ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯ.

■ ಎನ್. ಉದಯಕುಮಾರ್



ಗುಂಡಿಯನ್ನು ಪುಟ್ಟಾಲ್ ಚಿತ್ರವಾಗಿಸಿ ಕಲಾವಿದ ಬಾದಲರಿಂದ ಕಳಪೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಣಕ