ठूला शहरहरूमा परिवहनको सुधार

 प्रकरण- ४७ आलेख :सुधीर बदामी

नेपाली नाट्य रूपान्तरण : सुमन गजमेर

पात्रहरू

स्मृति: आमा (४२ वर्षीय)

वेंकटेश: पिता (४५ वर्षीय)

अनन्या: छोरी (१३ वर्षीय)

आदित्य: छोरा (१८ वर्षीय)

सुभाष: हजूर बा (७० वर्षीय)

शैलजा: हजूर आमा (६५ वर्षीय)

सुधीर: काका (६० वर्षीय)

(सुधीर रातको खानाको लागि घर आएका छन्‌| उनी स्थायी रूपमा मुम्बई निवासी हुन् तर हाल दिल्लीमा बस्छन्‌| उनीहरू बैठक कोठामा बसेका छन्‌| रेडियोमा नौ बजेको खबर सुनिरहेका छन्‌| यो उनीहरूको घरमा परम्परा नै भइसकेको छ| टीभी त कहिले कहीं कुनै विशेष कार्यक्रमहरूको लागिमात्र हेर्ने गरिन्छ|

रेडियामा आवाज : ये आकाशवाणी है, आप सुन रहे है अब तक के मुख्य समाचार| आज सुबह एक २० साल के युवक तेज दौड़ती गाड़ी ले कुचल दिया| यो घटना मुम्बई के दक्षिणी अंधेरी इलाके में वेस्टर्न एक्सप्रेस हाईवे फ्लाईओवर की है| युवक की पहचान रामाश्रय के रूप में की गई है| हादसा उस समय हुआ जब ये युवक सड़क पार करने की कोशिश कर रहा था| अभी उन्हें आईसीयू मे भर्ती किया गया है और हालात गंभीर है|

सुभाष: म यो बुझ्न सक्दिन कि मानिसहरू किन गाड़ी यति स्पीड चलाउँछन्‌| जरूरत हुँदा ब्रेक पनि लगाउन नसक्ने| अब त्यो मान्छे बॉंच्न त साह्रै होला| त्यो गाड़ी विज्ञापनमा देखाइने सुन्दर गाड़ी त होला नी| जसको बारेमा भनिन्छ नी तेज रफ्तार की रानी है| विचारा त्यो मान्छे विवाहित थियो कि... कुनै नानीहरू पनि थियो कि...| दुर्घटनाको खबर सुनेर उसको आमा बाबाको हालत कस्तो भयो होला|

आदित्य: हजूरबा, तपाई त्यस ड्राइभरको तेज रफ्तारलाई किन दोष दिनुहुँदैछ| हुनसक्छ त्यस युवकको नै गल्ती थियो| सधैं ड्राइभर नै गलत त हुँदैन नी|

सुधीर: तिमी सही भन्दैछौ आदित्य| तिमीलाई यो जान्दा आश्‍चर्य लाग्छ होला कि मैले यस्तो एक्सिडेन्ट आफ्नो आँखाले देखेको छु| गाड़ीको रफ्तार एकदमै कम्ति थियो| अर्को तिर रामाश्रय जस्ता एउटा युवक सड़क पार गर्ने कोशिश गरिरहेको थियो| उनको हातमा मोबाइल फोन थियो अनि उ लगातार त्यसैलाई हेरिरहेको थियो| उसको ध्यान ट्राफिकतिर पटक्कै थिएन| म सोंच्दै थिएँ कि सांताक्रूज फ्लाईओवरबाट चल्ने स्पीड गाड़ीहरूबिच उसले सड़क कसरी पार गर्छ होला| त्यहॉं त वाहनहरूको औसत गति ४ किलोमिटर प्रति घण्टाको हुँदछ| जहॉंबाट कसैले पनि एक-एक लेन गरेर सड़क पार गर्नसक्छ| मलाई त यस्तो लाग्यो, जस्तो कि अभिमन्यू चक्रव्यूहमा फँसेको छ| जसले पूर्वतिर आउन सोंच्न पनि सक्दैन अनि पश्‍चिमतर्फ जानु आत्माहत्या गरेजस्तो हुनेछ| अब आदित्य र हजूरबा, तपाईहरूले मलाई यो बताउनु पर्‍यो कि यस दुर्घटनाको कारण के थियो| यो तेज रफ्तारको कारणले भयो कि रामाश्रयको आत्मघाती कदमको कारणले| यसको अरू पनि त कुनै कारण हुनसक्छ जसमाथि हाम्रो ध्यान गएको छैन|

सुभाष: जब तिमीले रामाश्रयको करा निकालि हाल्यौ, त मलाई लाग्छ कि उसले सड़क पार गर्दा अलिकति अलिकति होसियारी देखाउन सक्थ्यो| पूर्वतिरबाट आइरहेको नजिकको क्रसिङमा सावधानीपूर्वक सड़क पार गर्नुपर्थ्यो| हाईवेमा टै्रफिकको स्पीड धेर हुन्छ जबकि त्यस इलाकामा पॉंच लेन भएको सड़क छ|

आदित्य: तर हजूरबा, यस प्रकारले त उसलाई हिंडाई ज्यादा पर्थ्यो| त्यो पनि केवल सड़क पार गर्नको लागि| यो त उसको लागि ठीक भएन नी|

वेंकटेश: जिन्दगी यस्तै हो आदित्य| चॉंड़ै तिमीलाई यस कुराको अनुभव हुनेछ अनि तिमी आफ्नो जिन्दगीलाई यस प्रकारले जिउने छौ कि तिमीलाई समाजको अन्यायपूर्ण व्यवहारको सामना गर्नुनपरोस्‌|

सुधीर: हो वेंक्टेश आफ्नो जीवनप्रति ध्यान दिनु एउटा कुरा हो| तर तिमीलाई लाग्दैन कि हामीले समाजमा भइरहेको अन्यायपूर्ण व्यवहारमाथि पनि ध्यान दिनुपर्छ| यसमा परिवर्तन ल्याउने कोशिश गर्नु पनि त्यति नै जरूरी छ| अब रामाश्रयकै कुरा लिऊँ| उसले त्यहॉंबाट सड़क पार किन गर्दैथ्यो? हामी सधैं देख्छौ कि मानिसहरू गलत तरिकाले गलत जगहमा सड़क पार गर्छन्‌| हामी सड़कमा किन हिंड़छौं? के सड़क केवल तेज रफ्तार गाड़ीहरूको लागि नै बनिएको छ? सड़क आखिर के हो? यस्ता धेरै प्रश्‍न उठाउन सकिन्छ अनि त्यसको जवाब खोज्न सकिन्छ| अब मान कि मेरो लक्ष्य यहॉंबाट चालिस किलोमिटर टाड़ो छ| अनि सड़क पार गर्नको लागि मैले सय मिटर टाड़ो क्रसिङसम्म जानु परोस् अनि फेरि फर्किनको लागि सय मिटर आउनु परोस्...अर्थात चालीस मिटर दूरी तय गर्नको लागि दुई सय चालिस मीटर हिंड़नु परोस्‌| त के यसो गर्नु ठीक हो? के सुरक्षित मानिने यो क्रसिङ सुविधाजनक पनि छ? अनि फेरि यसमा जुन छ: गुणा धेर समय अनि मेहनत लाग्छ फेरि त्यसको के? सड़क पार गर्नको लागि फुट ओवर ब्रिजको प्रयोग गर्नुपर्छ| त्यसमा पनि कति धेर समय र मेहनत लाग्छ| यी सबैबाट बॉंच्नको लागि त म पनि त्यहीं ठाउँबाट सड़क पार गर्ने जोखिम उठाउनेछु| भनिन्छ कि एक मीटर सीढ़ी चढ़नु दस मीटर हिंड़नु बराबर हो| अब तिमी आफै सोंच कि जब चालिस मीटरको सजिलो बाटो छ त्यो चाहे फेरि जोखिमपूर्ण नै किन नहोस्...| अनि त्यही जगह पुग्नको लागि यदि चॉंड़ो पुग्ने विकल्प छ भने त कसैले पनि कम समय र मेहनत लाग्ने विकल्प नै त चुन्छन्‌| त्यसै पनि क्रसिङमा पनि गाड़ीहरू कहॉं रोकिन्छ र| कोही बेला त रातो बत्तीको पनि ध्यान राख्दैनन्‌| अनि जिन्दगी नै खतरामा पारदिन्छन्‌| के गाड़ीहरूलाई उल्टा दिशामा आउँदै गरेको या फेरि त्यसलाई गलत ठाउँमा यू टर्न लिंदै गरेको देख्दा हामी हैरान हुन्छौं होइन? यो त मानवीय चालाकी हो| हामीलाई समय र ऊर्जा बचाउनमा मजा आउँछ| समस्या बस् यति नै हो कि यसबाट पैदल हिंड़नेहरूको ज्यानमा सधैं खतरा बनिरहन्छ| तर गाड़ी चालकको लागि जुर्माना या फेरि उसको गाड़ीलाई पुगेको नोक्सानीको क्षतिपूर्ति जति नै होस्...| यी सबमा ज्यान र माल दुवैको खतरा छ| कोही बेला त नियमहरूको उल्लंघन गर्नेले यसलाई उल्लंघन मान्दैनन्‌|

 हाम्रो एउटा संविधानको साथ एउटा लोकतन्त्र छ जसले हामीलाई बताउँदछ कि सबै क्षेत्रहरूमा समानता हुनुपर्छ| यो कुरा समाजमा अलग अलग क्षेत्रहरूमा विद्यमान असामानतालाई ध्यानमा राखेर भनिएको हो| कुनै पनि व्यक्तिलाई विशेषाधिकार प्राप्त हुँदैन| कुनै पनि समूहको साथ पक्षपात गरिनेछैन| संविधानमा त यो पनि लेखिएको छ कि समाजमा असमानतालाई कम गर्ने कोशिश गरिनुपर्छ| सामान्य व्यक्तिको समय र सुविधाको मोल धनी व्यक्तिको भन्दा कम हुनुहुँदैन| कसैले दिइने सुविधा कोही अरूको लागि असुविधाको कारण हुनुहुँदैन|

स्मृति: राजमार्ग वा यो विशेष दुर्घटनालाई छोड्यौ भने पनि यो कुरा त सही हो कि पातलो बाई-लेनमा पनि केही चालकहरूले एकदमै तेज गतिमा गाड़ी चलाउँछन्‌| फेरि यसबाट हाम्रो जिन्दगीलाई खतरा नै किन नहोस्‌| छ:वटा लेन भएको सड़कबाट म हरेक दिन हिंड़ने गर्छु| त्यहॉं डिवाइडरमा बगैंचा बनाएर हामीलाई यस्तो सुविघा दिइएको छ कि हामीले कहींबाट पनि सड़क पार गर्नसक्दैनौ| यसबाट गाड़ी चालकलाई पनि एउटा सिग्नलदेखि अर्को सिग्नलसम्म गाड़ी चलाउनमा सजिलो हुँदछ| तर यसमा पनि एउटा अप्ठ्यारो छ| सिग्नलमा सड़क पार गर्नको लागि जति समय दिइएको छ त्यो पर्याप्त छैन| त्यति समयमा त हामी यो छ: लेन भएको सड़कको आधा हिस्सामात्र पार गर्नसक्छौं| अनि फेरि त्यहॉं हामीले अघिल्लो आधा हिस्सा पार गर्नको लागि तीनदेखि पॉंच मिनटसम्म प्रतिक्षा गर्नुपर्छ| यी बगैंचामा जुन जगहहरूमा कॉंड़े तार लगाइएको छ त्यहॉंबाट सड़क पार गर्नसकिंदैन| यस्ता ठाउँहरूमा त हामी चालकहरूमाथि नै निर्भर हुनुपर्छ| मेरो लागि मेरो समय एकदमै बुहमूल्य छ| किनकि म खरीददारी गरेर घरको कामहरू गर्छु| या फेरि समयमा अफिस पुग्न चाहन्छु| म एक कामकाजी महिला हुँ| मलाई किन जगह-जगहमा सड़क पार गर्नको लागि प्रतिक्षा गर्न परोस्‌| या त फेरि मलाई पैदल दूरी तय गर्नको लागि गाड़ी किन्ने जरूरत छ| हामी जस्तो पैदल हिंड़ने यात्रीहरूको लागि किन ठोस प्रबन्ध गरिंदैन| जब गाड़ी चालकहरूको लागि यति प्रबन्ध हुँदछ| यति तैयारीहरू हुँदछ त हामी पैदल हिंड़नेहरूका निम्ति किन हुँदैन| किन मलाई सड़क पार गर्नको लागि गाड़ीहरूको भीड़सित जुझ्दै जानुपर्छ| रातो बत्तीको प्रतिक्षा गर्नुपर्छ अनि बत्ती हरियो हुनभन्दा अघि वा हरियो हुँदा हुँदै सड़क पार गर्न वाध्य हुनुपर्छ| म लगातार आफ्नो जिन्दगी खतरामा पार्छु| पैदल हिंड़नेहरूको लागि यो व्यवहार अनुचित छ|

शैलजा: एकदम सही कुरा गर्‍यौ स्मृति तिमीले| जब हजूरबा र म पार्कमा खुल्ला हावा खानको लागि जान्छौं तब हामी धेरै बेरसम्म फुटपाथ र सड़क पार गर्नको लागि हुने कठिनाईमाथि नै बात गर्नेगर्छौं| कस्तो प्रकारले हामी सड़क पार गर्नको लागि लामो समयसम्म प्रतिक्षा गर्नुपर्छ...| ट्राफिकको हल्ला सहन गर्नुपर्छ| अनि जब सड़क पार गर्दछौं त्यसबेला कलेजो पनि मुखमा आउँदछ| अब त हामी त्यति चॉंड़ो हिंड़न पनि सक्दैनौ| बाटोमै यति समय लाग्छ कि पार्कमा त हामी केवल बीस मिनटमात्र बस्नु पाउँछौं| रहल समय त आउनु जानुमा नै बित्दछ|

अनन्या: तर हजूर आमा...यसमा एउटा कुरा चैं राम्रो हुन्छ| तपाई र हजूरबा हात समाएर पार्कसम्म जानुहुन्छ| कति रमाईलो हुन्छ नी|

स्मृति: अनन्या यो ठट्टा गर्ने कुरा होइन|

अनन्या: ही...ही...ही|

आदित्य: हजूरबा, मैल कतै पढ़दै थिएँ कि मुम्बाईमा धेर जसो मानिस जन परिवहन अर्थात पब्लिक ट्रांसपोर्टद्वारा यात्रा गर्दछन्‌| तर यी मानिसहरू पनि त बस स्टपसम्म वा रेलवे स्टेशनसम्म पैदल यात्रा गर्छन् होला| केही मानिसहरू अटोरिक्शा वा टैक्सीमा आउँछन् जान्छन् होला| तर शहरमा त प्रत्येकले अलिकति भए पनि पैदल हिंड़छन्‌| अनि अरू कामको लागि पनि हामी घरबाट पैदल नै निस्कनु पर्छ | यस्तोमा के सरकारले राम्रो फुटपाथ बनाउनु पर्दैन त| अदालतले पनि सड़कको खाल्डो पुर्ने कुरा गर्छ तर राम्रो फुटपाथ बनाउने कुरा गर्दैन|

सुधीर: आदित्य, पहिला त राष्ट्रीय राजमार्ग र केन्द्रशासित प्रदेशहरूलाई छोड़िदियौं भने धेरजसो परिवहन प्रबन्ध राज्य सरकारहरूको हातमा हुँदछ| अनि साना शहरहरूमा नगर निगम र परिषदले नै सड़क परिवहनको जिम्मेवारी संभाल्दछ| धेरै अरू सरकारी संस्थाहरू जस्तै लोक निर्माण विभाग र राज्य सड़क विकास निगम, जसले नयॉं परियोजनाहरू विकसित गर्दछ र यी संस्थाहरूको माध्यमबाट बनाइएका बनियादी ढॉंचालाई बनाई राख्दछ| हामी मध्ये धेरैलाई यो जान्दा अचम्भ लाग्छ होला कि २००८ मा मुम्बई मेट्रोपोलिटन क्षेत्र विकास प्राधिकरणद्वारा जारी एउटा व्यापक आवागमन र परिवहन अध्य्यन रिपोर्टबाट थाहा लाग्दछ कि मुम्बईमा करीब ४४ प्रतिशत जनसंख्या काममा जॉंदा पैदल नै जॉंदछ| अनि ३.१ प्रतिशत मानिस साइकिलको उपयोग गर्दछन्‌| केवल २.८ प्रतिशत मानिस व्यक्तिगत वाहनहरूको उपयोग गर्दछन्‌| मुम्बईको स्थानीय बस सेवामा गिरावट आएपछि आँकड़ा केही हदसम्म बद्लिएको छ| यसको कारण सड़कमा धेरै गाड़ीहरू र मोटरसाइकिल देख्न पाइन्छ| जसको कारणले सड़कमा भीड़ र खतरा बढ़ेको छ| तर मोटर गाड़ीमा हिंड़नेहरूको अनुपात ४ प्रतिशतभन्दा अधिक हुनसक्दैन| ठूला शहरहरूलाई छोड्यौं भने पनि सानो ठाउँमा दुईचक्के वाहन चलाउनेहरूको भीड़ ज्यादा छ| हुनत मानिसहरू पैदल पनि हिंड़दछन् तर मुम्बईको तुलनामा यहॉं पैदल हिंड़नेहरूको आँकड़ा ठीक थिएन| हाम्रो संविधानले जीवनको अधिकारको ग्यारेन्टी दिंदछ| जीवनको अधिकारको मतलब केवल अस्तित्वको अधिकारमात्र होइन| तर यसको मतलब हो कि जीवन सुरक्षित, अर्थपूर्ण हुनुपर्छ अनि गरिमाको साथ जीउने पनि हुनुपर्छ| हामीसित सांसदको एउटा अधिनियम पनि छ जसले बताउँदछ कि सार्वभौमिक पहुँच प्रदान गरिनुपर्छ ताकि विकलांगताको साथ-साथ एउटा सार्थक जीवनको स्वतन्त्रता पनि सम्भव हुनसकोस्‌|

स्मृति: पछिल्लो तिहारमा म जब बैंगलुरू गएकी थिएँ| त्यसबेला, आमा थाहा छ तपाईलाई! हामी हेब्बल पोखरीपछि सिल्क रोड जंक्शनदेखि एस्टीम मालतर्फ आटोरिक्शामा आउँदै गर्दा कसरी रिंग रोडमा जाममा फँसेका थियौं| त्यहॉं त यति प्रदूषण थियो कि हजूरआमा त बिमार हुनुभयो नी| अहिले पनि स्थिति त्यति सुध्रिएको छैन| भगवानलाई धन्यवाद कि हामीले आदित्य र अनन्यालाई घरमै छोड़ेका थियौं| काका, मैले यस्तै स्थिति मुम्बईको सड़कहरूमा पनि झेलेको छु| यस्तो किन हुन्छ? तपाईलाई केही थाहा छ?

सुधीर: यदि हामी कुनै यस्तो जगहमा आटोमा यात्रा गरौं जहॉंको हवा शुद्ध हुन्छ त्यसबेला एकदमै मजा आउँदछ| जबसम्म कि एकदमै गर्मी हुँदैन तबसम्म आटोको यात्रा राम्रो लाग्छ| चाहे सड़कमा खाल्डा खुल्डी होस् या फेरि हल्ला पनि सहुनुपरोस्‌| जबकि ट्राफिक भएको क्षेत्रमा आटोद्वारा यात्रा गर्नु त्यति नै मुश्किल हुँदछ| ट्रैफिक भएको जगहमा पेट्रोल र डीजलको गन्ध हुँदछ अनि कार्बन मोनो आक्साइड पनि हुँदछ| यदि यो धेर मात्रामा शरीरमा आएको खण्डमा धेरै नोक्सानदायक हुँदछ| धेरैपल्ट आटो, बस या ट्रकको पछाड़ी रोकिन्छ| जहॉंबाट बस वा ट्रकको धुवॉं निस्कन्छ| अनि सबैभन्दा धेर मुश्किलमा पर्दछन् आटोमा बसेका यात्रीहरू| आटो चालक कोशिश गर्दछन् कि आटोलाई अघि बढ़ाएर वा दाहिने देब्रे गरेर त्यस धुवॉंबाट बॉंच्न सकून्‌| तर धुवॉंलाई आटोभित्र पस्नबाट रोक्न सकिंदैन| जब आटो चलिरहेको हुन्छ तब आटो चालक त आफ्नो अगाड़ीको ऐनाले बॉंच्दछ| सबभन्दा धेर त यात्रीहरूले नै प्रदूषणबाट कठिनाई झेल्नुपर्छ| अनि लामो समयसम्म प्रदूषित हवामा सांस लिनुदेखि लिएर सांसको समस्या अनि टाउको दुख्ने जस्ता कठिनाई बढ़दै जॉंदछ| अझ एउटा कुरा स्मृति| म कुनै पनि सानो परिवारको सन्दर्भमा यो कुरा भन्न चाहन्छु| धेरजसो परिवारहरूमा माता-पिता र एक वा दुई नानीहरू हुँदछ| पहिलो कुरा त यो कि सानो नानीलाई हातमा लिएर बाइकमा चढ़नु एकदमै खतरनाक हो| केही पैसा र समय बचाउनको लागि हामी आफ्नो नानीहरूको भविष्यलाई खतरामा पार्छौं| हुनसक्छ कुनै दुर्घटनाबाट बॉंचिएला तर यदि टाउकोमा लागेको चोट गहिरो भए नानीको सम्पूर्ण जीवन विकलांगतामा बित्नसक्छ| वायु प्रदूषणको कुरा गर्‍यौं भने सानो नानी जो कि स्कूटरमा अगाड़ी उभिएको हुन्छ या फेरि बाइकको अगाड़ीको भागमा बसेको हुन्छ| उनीहरूलाई सबैभन्दा ठूलो कठिनाई हुँदछ| एउटा त त्यो ठाउँ असुरक्षित छ अनि त्यहॉं अगाड़ीको वाहनको धुवॉंले अझ धेर समस्या गर्दछ| प्रत्येक दिन पाइने यस्ता प्रदूषित हवादेखि नानीहरूले भविष्यमा सांसको समस्या र अस्थमा जस्ता रोगहरूको सामना गर्नु पर्नेहुन्छ|

अनन्या: तपाईलाई यो सब कसरी थाहा भएको...गुगलको कारणले है?

सुधीर: अनन्या तिमी एकदम सही भन्दैछौ| म गूगलले जस्तै बात गरिरहेको छु| अनि फेरि स्मृति जब तिम्रो उमेरको हुँदा उनले मलाई यो प्रश्‍न सोधेकी थिइन् अनि मलाई एनसाइक्लोपीडिया भनेकी थिइन्‌|

वैंकटेश: अनन्या, उनी पढ़े लेखेका व्यक्ति हुन्...उनले यस समस्याको बारेमा धेरै कुराको अध्य्यन गरेका छन् अनि आफ्नो काममा यसको भरपूर प्रयोग गर्दछन्‌| तिमी उनीसित ट्राफिकको हल्लाको बारेमा पनि कुरा गर्नसक्छौ|

सुधीर: अनन्या, हल्ला एउटा ठूलो विषय हो| अहिलेको लागि बस् यति नै समझ कि सड़कमा बढ़दो वाहनको कारणले ट्रैफिकको हल्ला पनि बढ़ीरहेको छ| अनि यसबाट हुने नोक्सान पनि...| वायु प्रदूषण जस्तै ध्वनि प्रदूषण पनि स्वास्थ्यको लागि नोकसानदायक छ| हाम्रो उद्देश्य यो हुनुपर्छ कि हामी दुवै प्रकारका प्रदूषणलाई कसरी कम गर्नसक्छौं| ट्रैफिकमा चाहे तिमी धैर्यपूर्वक गाड़ी चलाऊ वा अधीर भएर| दुवै अवस्थामा यात्रामा त्यति नै समय लाग्दछ| अधीर भएर गाड़ी चलाउनाले ध्वनि प्रदूषण हुँदछ| अनि दुर्घटनाको खतरा पनि अधिक रहन्छ|

अनन्या: अच्छा, आदित्य दादा जब दुई महीना पहिला अठाह्र वर्षको भएका थिए तब उनलाई मोटरसाइकल दिइएको थियो| बाबा मलाई भन्नुहुन्छ कि मलाई साइकल मिल्नेछैन| म पनि त तेह्र वर्षकी भइसकें नी| यो त भेदभाव भएन र...| वहॉं भन्नुहुन्छ कि साइकल चलाउनेहरूका निम्ति सुरक्षित रहँदैन| सत्य त यो हो कि खबर कागजहरूमा मोटरसाइकल दुर्घटनाको खबर धेर आउँदछ| तर साइकल चलाउनेहरूको होइन| दादासित मेरो कुनै दुश्मनी छैन| तर सड़कमा मोटरसाइकल चलाउनेहरू एकदमै असुरक्षित छन्‌| त बाबाले दादालाई मोटरसाइकल किन दिनुभएको...|

सुधीर: तिमी एकदम सही भन्दैछौ| दुई चक्के वाहन चलाउनेहरूका निम्ति सड़क एकदमै असुरक्षित छ| फेरि चाहे त्यो स्कूटर होस् वा साइकल या त फेरि मोटरसाइकल| पुणे, जो एक समयमा साइकलको शहर हुनेगर्थ्यो त्यो आज मोटरसाइकलले भरिएको छ| त्यसै त यो मोटरसाइकलको मालिक र उसको अभिलाषामाथि निर्भर गर्दछ| यसमा अझ एउटा चीज एकदमै जरूरी छ अनि त्यो हो वाहनको पार्किंगको लागि ठाउँ खोज्नु| कुनै अरू वाहनलाई अलिकति छुनाले पनि मोटरसाइकल असन्तुलित हुँदछ| अनि लड़न सक्छ| मोटर साइकल चलाउनेलाई गहिरो चोट लाग्नसक्छ| गलत दिशाबट ओभर टेक गर्ने वाहनले त साइकल कुदाउनेलाई त देख्दैन पनि| अनि यस प्रकारले दुर्घटनाको संभावना बढ़दछ| यसैले कुनै पनि साइकल सवारको लागि हेलमेट र जैकेट लगाउनु जरूरी छ| अर्कोतिर मोटरसाइकलमा सवार हुनेहरूले त जानीबुझी खतरा मोल लिन्छन् वा स-सानो ठाउँबाट पनि मोटर साइकल निकाल्ने कोशिश गर्छन्‌| अनि तेज गतिमा मोटरसाइकल चलाउँछन्‌| यस्तोमा कुनै पनि बस वा गाड़ी चालकको एउटा सानो गल्तीले मोटरसाइकलमा सवार हुनेलाई नजिकैको लेनमा तीव्र गतिमा आइरहेको गाड़ीहरूको बिचमा फ्यॉंक्नसक्छ| वर्खाको समयमा त यति धेरै खाल्डो हुन्छ कि चार खुट्टे वाहन त त्यसको वरीपरीबाट निस्कन्छ तर चार खुट्टे वाहनको पछि हिंड़ने दुई चक्के वाहनको लागि त खाल्डो अचानकले नै अघि आउँदछ| अब उसले न त ब्रेक लगाउनु न त त्यो खाल्डोबाट आफ्नो मोटरसाइकल निकाल्नु| दुवै स्थितिमा उसको सन्तुलन गुमाउने र दुर्घटना हुने आशंका रहन्छ| केही मामिलाहरूमा त मोटरसाइकल सवारको अचानक ब्रेक लगाउनाले उसको पछिको गाड़ीबाट दुर्घटना हुने खतरा बनिरहन्छ| दुई चक्के वाहन चलाउने चालकले हतार गर्नुहुँदैन अनि वरीपरीका गाड़ीहरूदेखि उचित दूरी बनाई राख्नुपर्छ| साना-साना जगहहरूमा मोटरसाइकल निकाल्ने कोशिश गर्नुहुँदैन अनि सधैं हेलमेट लगाउनुपर्छ|

सुभाष: यो खाल्डो पनि किन हुनुपर्दो रहेछ? यो सब यसकारण हुन्छ कि किनकि सड़क बनाउने ठेकेदारले घटिया सामानको प्रयोग गरेर पैसा बचाउने गर्दछ|

सुधीर: सड़क निर्माण यति सजिलो छैन जति हेर्दा देखिन्छ| तर यो त्यति मुश्किल पनि छैन| सड़को सही प्रयोगको केही निर्देशहरू छ| जस्तै बट्यूमेन वा डामरको सड़क चिप्लो हुँदछ| यद्यपी त्यसमा गाड़ी कुदाउनमा मजा आउँदछ| तर ठोस सड़कहरूको तुलनामा कम टिकाऊ हुँदछ| यो सड़कले पेट्रोलियमको बर्बाद उप-उत्पादको उपयोग गर्दछ| ठोस सड़कलाई बनाउनमा सीमेन्टको उपयोग गरिन्छ| जो वास्तवमा पृथ्वीको खनन सामग्रीबाट बनिएको हो| कंक्रीट इंटरलाकिंगबाट पक्का सड़क बनाउने ब्लाक स-साना ढुङ्गाहरूबाट बनिएको सड़क पनि असामान्य हुँदैन| यदि साइकल बनाउने प्रत्येक सामान त्यसको तक्नीक विनिर्देश अनुकूल भए...अनि सड़कहरू पनि तक्निकी विनिर्देश अनुकूल बनाइए राम्रो हुनेछ| जस्तो कि सड़क बनाउँदाको समय त्यसको हरेक परतलाई ध्यानमा राखेर बनाउनु पर्नेछ| अनि जल निकासीको व्यवस्थालाई ध्यानमा राखेर सड़क बनाइए कच्चा सड़क बनाउने प्रश्‍नै उठ्‌दैन|कच्चा सड़कको निर्माणमा रोक लगाउनको लागि केवल तकनिकी विनिर्देशको पाल गर्नमात्र पर्याप्त छैन| तर नगर निगम र ठेकेदारहरूले पनि प्रशिक्षित अभियन्ता राख्नुपर्छ जसले हरेक कामलाई राम्ररी गर्न सकोस्‌| ठेका पनि यस्तो हुनुपर्छ जसमा गलतीको कुनै स्थान नहोस्‌‌‌| यी सबको शुरूवात हुँदछ राम्रो डिजाइनले| अनि जस्तो मैले भने कि सड़क बनाउनु कुनै कठिन काम होइन| तर त्यति सजिलो पनि छैन|

स्मृति: मैले देखे कि पश्‍चिमी एक्सप्रेस हाईवेमा मेट्रो रेलको काम पनि शुरू भइसकेको छ| केही जगहमा त यो सड़क एकदमै किनारामा छ| अनि केही जगहमा सड़कको बिचैमा छ| यसले राजमार्गको एउटा लेन पनि लिएको छ| यस्तो भनिन्छ कि यी परियोजनाहरू २०२१ सम्म पूरा हुनेछ| मुम्बईमा सबै सड़कहरू बिहान र बेलुकीको समय लगभग साढ़े तीन घण्टा एकदमै व्यस्त रहन्छ| त्यमाथि पनि अझ एउटा लेन कम भए ट्राफिक समस्या अझ धेर हुँदछ| जसबाट मानिसहरूलाई कठिनाई हुन्छ| सरकारले किन यस प्रकारको काम यति अनियोजित तरिकाले गरेको कुनी...वरसोवा-अंधेरी घाटकोमा मेट्रोको एघाह्र किलोमिटर लामो लाइन बनाउनको लागि हेर कति समय लाग्यो| पश्‍चिमी लिंक र डिली डैलींग सड़कलाई नै हेरौं यी परियोजनाहरू बहुसंख्यक मानिसहरूको लागि होइन जस्तो लाग्छ जो भीड़ रहने उप नगरीय रेलवे परिस्थितहरूमा यात्रा गरिरहेका छन्‌| भनिन्छ कि लगभग १७२ किलोमिटर लामो मेट्रो रेल नेटवर्कको निर्माण गर्ने योजना बनाइदैंछ| जुन दरमा पहिलो पंक्तिको निर्माण गरिएको थियो| त्यस हिसाबले त यसलाई पूरा हुनमा त सय वर्षको समय लाग्छ होला| परियोजनाहरूको प्राथमिकता तय गर्ने तरिकामा मलाई एकदमै रीस उठ्‌छ|

सुधीर: यस्तो होइन कि सरकारले कुनै योजना बनाउँदैन| तर जस्तो तिमीले भन्यौ कि उनको प्राथमिकतामा कठिनाई छ...तीव्र गतिमा विकसित भइरहेको शहरहरूमा धेरै संख्यामा परिवहनको जरूरत हुँदछ| यसैले उपनगरीय रेल र मेट्रोको कल्पना गरिएको छ| मेट्रो रेल आधुनिक तकनीकको साथ आउँदछ तर लागत अधिक छ| यी परियोजनाहरूको कल्पना र तैयारी यसरी गरिन्छ कि जसलाई उनीहरू विशेष प्रयोजन वाहन वा एसपीवी भन्दछन्‌| यस्ता ठाउँहरूमा जहॉं अलग-अलग प्रकारको वाहन एकै साथ आउँदछ| अनि सड़कमा ट्रैफिकको व्यवस्था र पैदल यात्रीहरूलाई हुने कठिनाई केही यस्ता पक्ष हुन् जसमा मुश्किलले ध्यान दिइन्छ| तटीय सड़कको चयन गरिदैंछ किनकि सी-लिंक बनाउने कीमत दुई गुणा हुनेछ| तर बस रैपिड ट्रांसिट सिस्टमको तुलनामा बीस गुणा महंगो भएर पनि मेट्रो सिस्टमलाई चुनिएको छ| यदि मुम्बईमा यातायात व्यवस्था दुरूस्त गर्नमा यति पैसा खर्च भए रहल शहरहरूको लागि पूञ्जी निवेश कसरी हुनसक्छ| के सबै सरकारहरूद्वारा एकदमै अधिक सावधानी अप्नाइएको छ? थाहा छैन किन तर मलाई यस्तो लाग्छ|

स्मृति: त यसको हल के छ? के हामीले कुनै प्रकारको सुधार देख्न पाउँछौ कि पाउँदैनौ? हामी कसरी सरकारको सही निर्णय लिनमा अनि सही कदम उठाउनमा मदद् गर्न सक्छौं?

सुधीर: सरकारको लागि सही निर्णय लिनु कठिन छ| यस्ता कति नै मानिसहरू छन् जो मान्दछन् कि सरकार राम्ररी जान्दछ कि के गर्नुपर्नेछ अनि सरकारको विचार पनि राम्रो छ| यस्तो यसकारण छ किनकि मानिसहरू जान्दैनन् कि सरकारको प्रस्तावहरूको विकल्प पनि छ| उदाहरणको रूपमा प्रस्तावित १७२ किलोमीटर मेट्रो रेल बनाउनमा औसतन ६०० करोड़ रूपियॉं प्रति किलोमिटरको दरले लगभग एक लाख तीन हजार दुई सय करोड़ रूपियॉं खर्च हुन्छ| यहॉं मुम्बईको सार्वजनिक परिवहन व्यवस्थाको क्षमता र आवश्यकताहरू माथि पनि ध्यान दिनुपर्नेछ| यस समय मुम्बईको आवश्यकता यो छ कि एक लाख अस्सी हजार मानिसहरू प्रत्येक घण्टा सार्वजनिक परिवहनको उपयोग गर्दछन्‌| अनि यो आवश्यकता अघिल्लो पॉंचदेखि आठ वर्षभित्र बीआरटीएसको माध्यमबाट पूरा गर्नसकिन्छ| यसको लागि तीन सय किलोमिटरको बीआरटीएम कारिडोर बनाउनु पर्नेछ| तर यो काम मेट्रो रेल सिस्टमको भरोसामा गरिए सन् २०३१ सम्म हामी एक लाख आठ हजार मानिस प्रति घण्टाले यसको फायदा उठाउन पाउनेछौं| यदि ट्राफिक व्यवस्थालाई ध्यानमा राखेर एक-एक गरी लाइन बनाइए यो काम पूरा हुनमा पचास वर्षभन्दा कम समय लाग्दैन| जबकि वर्तमान सरकारले तीव्र गतिमा निर्माणको काम शुरू गरेर यो सम्पूर्ण काम २०२१ सम्म समाप्त गर्नुपर्छ| एउटा प्रश्‍न यस्तो छ जो कसैले पनि सरकारलाई सोध्दैन...अनि न त सरकारले जनतालाई बताउँछ कि सरकार समक्ष यी परियोजनाहरू पूरा गर्नको लागि पूञ्जी छ...तब के हुनेछ यदि सरकारी पूञ्जी अन्य शहरहरूमा अन्य जरूरी परियोजनाहरूको लागि प्रयोग हुनथाल्छ आखिर यी शहरहरूलाई पनि त विकसित हुने हक छ| तीस करोड़ रूपियॉं प्रति किलोमीटरको दरले मुम्बईमा बीआरटी सिस्टम बनाइदैंछ, यसको कुल लागत नौ सय करोड़ रूपियॉं हुनेछ| अनि यो पूरै व्यवस्था २०२३ देखि २०२५ सम्म बन्न सक्नेछ| बस् आवश्यकता छ त राम्रो योजना र राम्रो ढॉंचाको...| बीआरटी कारिडोरको प्रयोगलाई बढ़ावा दिनाले ट्राफिकमा कमी अवश्यै आउनेछ तर सड़कमा यातायात सुध्रनेछ| जो मानिस यी बाहेक पनि गाड़ीको प्रयोग गर्न चाहन्छन् त उनीहरूका लागि टैक्सीको सेवाहरूलाई एकत्रित गर्ने कम्पनीहरूको मदद लिनुपर्नेछ| म निराशावादी होइन| मलाई विश्‍वास छ कि सरकारले ग्लोबल वर्मिंग र पर्यावरणमा भइरहेको परिवर्तनमा ध्यान दिंदै तटीय र सड़क परियोजनाको तट बचाव परियोजनामा परिवर्तन गरेर बॉंचेको जगहमा बोट-विरूवा लगाउने अनि मानिसहरूको लागि बस्ने-घुम्ने जगह बनाउनमा जोर दिनेछ| सरकारले बीआरटी सिस्टमलाई परिवहनको मुख्य आधार बनाउनेछ| किनकि त्यो मेट्रो परियोजनाभन्दा अघि चलिरहेको छ| मुम्बइले अब सार्वजनिक परिवहनका साधनहरूमा ढिलाई सहन गर्नसक्दैन...मुम्बईमा केवल वाहनहरूको लागि यातायात व्यवस्था बनाउनाले काम चल्नेछैन| तर त्यसलाई साइकल चालकहरू र पैदल यात्रीहरूको लागि पनि उत्तम व्यवस्था गर्नुपर्नेछ| यसको लागि बलियो इच्छा शक्ति र राम्रो डिजाइनरको आवश्यकता छ|

अनन्या: हजूरआमा मिठाईकहॉं छ? अघि बनाउनु हुँदै थियो नी| ए तपाई त्यसलाई ट्रेमा सजाउनु हुँदैछ| सबैलाई बॉंड़नको लागि म तपाईलाई सहयोग गर्छु तर त्यसको लागि मलाई एउटा मिठाई बेसी दिनुपर्छ|

स्मृति: सड़क सुरक्षा, ट्रैफिक र यसको समाधानमाथि धेरै ज्ञान भयो| अब जाऊँ हामी मिठाई खाऊँ| भोलि तपाईलाई दिल्ली जानुछ अनि मेरो पनि पूरा काम छ| हजूरबा र हजूर आमालाई भोलि बेंगलुरूको फ्लाइट पक्रिनु छ| त अब यस विषयमा चर्चा यहीं समाप्त गरौं|

अनन्या: आमा, अब अन्तिम एउटा प्रश्‍न|

स्मृति: ठीक छ, तर छिटो गर|

अनन्या: हजूरबा, यस विषयमा तपाईको समापन नारा के छ?

सुधीर: जलवायु परिवर्तनको युगमा, हिंड़ाई, साइकल अनि बीआरटीलाई प्राथमिकता दिऊँ|

अनन्या: जलवायु परिवर्तनको युगमा यसको मतलब के हो? अनि यो बीआरटी भनेको के हो?

स्मृति: काका, तपाई यसको जवाब अर्को हप्ता दिनुहोस् जब तपाई मुम्बईबाट फर्केर आउनुहुन्छ| स्मृति छिटो त्यो मिठाई खाऊ अनि गएर सुत| अब यो विषयमा कुनै चर्चा हुँदैन| सबैजना गएर सुतौं| चिया खाजा भोलि बिहान ७ बजी तयार हुनेछ|