

ਰੇਡੀਓ ਲੜੀਵਾਰ- ਟਿਕਾਊ ਵਿਕਾਸ - 'ਚਲਦੀ ਰਹੇ ਜ਼ਿੰਦਗੀ'
ਕੜੀ-47, ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ

Improvement of Transport System in Big cities

ਲੇਖਣ ਤੇ ਖੋਜ : ਸੁਧੀਰ ਬਾਦਾਮੀ

ਲੜੀਵਾਰ ਸੰਯੋਜਕ : ਡਾ. ਬੀ ਕੇ ਤਿਆਗੀ

ਪੰਜਾਬੀ ਰੁਪਾਂਤਰਨ ਤੇ ਖੋਜ: ਭਾਰਤ ਗਿਆਨ ਵਿਗਿਆਨ ਸੰਮਤੀ ਪੰਜਾਬ ਤੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ

(In this episode there is a discussion on the increasing density of traffic on the roads inside the cities especially in corporate and metropol mega cities. The increasing problem of fatal accidents involving most of the two wheeler users leading to fatal casualties. The issues of preventive measures at individual level have been discussed but it has been noted that the management of traffic at societal level is always more stable and saves more lives along with time and energy. Further the comparison between capital intensive metro rail and the Bus Rapid Transit (BRT) System has been discussed and obviously it has been seen that the BRT is very safe , time saving and less costly too. Infact in face of examples the BRT has been the winner over metro rail for mega cities.)

(ਇਸ ਕੜੀ ਵਿੱਚ ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਤੇ ਹੋਰ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵੱਧਦੇ ਵਾਹਣਾ ਕਰਕੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਵਧਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ । ਵੱਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨੇ ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਤਾਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਬਹੁਤੀ ਵਾਰੀ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੁੰਦੇ ਨੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਣਾਂ 'ਤੇ ਸਵਾਰ! ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਲ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਮਾ ਤੇ ਉਰਜਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜਿਆਦਾ ਨਸ਼ਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ , ਪਰ ਜੇ ਕਰ ਸਮਾਜਿਕ ਪੱਧਰ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਸਸਤਾ ਤੇ ਸੌਖਾ ਹੱਲ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੰਦਗੀਆਂ ਵੀ ਜਿਆਦਾ ਬਚ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ! ਉਚ -ਪੂੰਜੀ ਲਾਗਤ ਵਾਲੀ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬਸ ਤੇਜ ਲਾਂਘੇ (ਬੀ ਆਰ ਟੀ) ਦੇ ਬਦਲ ਨਾਲ ! ਇਸ ਵਿੱਚ ਭੀੜ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਅਤੇ ਜਾਮ ਵਿੱਚ ਫਸਣ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਾਸਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲਾਂਘੇ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕੇਵਲ ਬਸਾਂ ਵਾਸਤੇ ਹੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ । ਬਹੁਤ ਉਦਹਾਰਣਾਂ ਹਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਾਂਘਿਆਂ ਨਾਲ ਸਮਾ ਤੇ ਉਰਜਾ ਤਾਂ ਬਚਦੇ ਹੀ ਹਨ ਪਰ ਮੈਟਰੋ ਰੇਲ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਖਰਚਾ ਵੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ।)

ਪਾਤਰ

1. ਇਸਤਰੀ ਸੂਤਰਧਾਰ
2. ਪੁਰਸ਼ ਸੂਤਰਧਾਰ
3. ਜਸਮੀਤ: ਮਾਂ ਉਮਰ 42 ਸਾਲ
4. ਚੰਦਰ: ਪਿਤਾ ਉਮਰ 45 ਸਾਲ

5. ਅਨੰਨਿਆ: ਬੇਟੀ 13 ਸਾਲ
6. ਸੰਜੇ : ਬੇਟਾ 18 ਸਾਲ
7. ਸ਼ੈਲਜਾ: ਨਾਨੀ 65 ਸਾਲ
8. ਸੁਧੀਰ: ਜਸਮੀਤ ਦਾ ਬਾਈ ਪਰਿਵਹਿਣ ਵਿਵਸਥਾ ਮਾਹਰ

ਲੜੀਵਾਰ ਦੇ ਸੰਗੀਤ ਦੀ ਧੁਨ.....ਮੱਧਮ ਪੈ ਕੇ ਅਲੋਪ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

ਸੁਰੂਆਤੀ ਐਲਾਨ

(ਸਿਰਲੇਖ ਗੀਤ ਦਾ ਸੰਗੀਤ-ਟ੍ਰੈਕ ਸੁਣ ਰਿਹਾ ਹੈ)

ਟਿਕਾਉ ਵਿਕਾਸ - ਚਲਦੀ ਰਹੇ ਇਹ ਜਿੰਦਗੀ.....

(ਸੰਗੀਤ...)

ਐਲਾਨ: ਇਹ ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਡੀਓ ਹੈ। ਵਿਗਿਆਨ ਲੜੀਵਾਰ “ਟਿਕਾਉ ਵਿਕਾਸ - ਚਲਦੀ ਰਹੇ ਇਹ ਜਿੰਦਗੀ” ਦੀਆਂ ਛਿਆਲੀ ਕੜੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਅਸੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਗੱਲ ਸਾਡੇ ਕੁਦਰਤ ਵਿਰੋਧੀ ਖਪਤਵਾਦ ਨਾਲ ਲੱਢੇ ਵਿਕਾਸ ਮਾਡਲ ਦੀ ਜਿਸਨੇ ਬਦਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਸਾਡੀ ਤਰਜੇ ਜਿੰਦਗੀ ! ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਸਾਨੂੰ ਖਪਤਵਾਦ ਦਾ ਗੁਲਾਮ ! ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਇਸ ਖਪਤਵਾਦ ਦੇ ਕਾਰਨ , ਨਿੱਕਲ ਰਹੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੀ, ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ, ਜੋ ਦਰਪੇਸ਼ ਨੇ ਸਾਡੇ ਇਸ ਧਰਤ ਗ੍ਰਹਿ ਨੂੰ , ਇਥੋਂ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰਾਂ, ਪਹਾੜਾਂ, ਜੰਗਲ ਬੇਲਿਆਂ, ਜੰਗਲੀ ਜਾਨਵਰਾਂ, ਪਸ਼ੂ -ਪੰਛੀਆਂ ਤੇ ਦਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਤੇ ਮਨੁੱਖਤਾ ਨੂੰ ! ਅੱਜ ਦੀ ਕੜੀ “ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ” ਵਿੱਚ ਹੈ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਸਾਡੇ ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਾਹਣਾਂ ਦੀ , ਵਕਤ ਤੇ ਊਰਜਾ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਦੀ , ਅਜਾਈ ਮੌਤਾਂ ਦੀ !

ਸੰਗੀਤ (ਸਿਰਲੇਖ ਗੀਤ ਦਾ ਸੰਗੀਤ ਟ੍ਰੈਕ ਮੁੜ ਸੁਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ)

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਵਿਗਿਆਨ ਲੜੀਵਾਰ “ਚਲਦੀ ਰਹੇ ਇਹ ਜਿੰਦਗੀ” ਦੀ 47ਵੀਂ ਕੜੀ ਵਿੱਚ ਸੁਆਗਤ ਹੈ ਸਾਰੇ ਸ੍ਰੋਤਿਆਂ ਦਾ! ਸੱਭ ਨੂੰ ਸੁੱਭ ਸਵੇਰ!

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਪਿਛਲੀ ਕੜੀ “ਟਿਕਾਉ ਵਿਕਾਸ ਤੇ ਭਵਨ ਨਿਰਮਾਣ” ਵਿੱਚ ਕਹਾਣੀ ਸੀ ਕਿ ਭਵਣ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਧੰਦੇ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਟਿਕਾਉ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਮੋੜਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ !

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਸੁਣਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਸਾਨੂੰ ਹੁਣ ਧਰਤੀ ਤੇ ਲੇਟਵੇਂ ਰੁੱਖ ਦੀ ਬਜਾਏ ਖੜ੍ਹਵੇਂ ਰੁੱਖ ਭਵਣ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਬਣ ਗਈ ਹੈ !

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਹਾਂ ਜੀ ਚਰਚਾ ਸੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਸਮੇਂ ਦੇ ਫੇਰ ਨਾਲ ਭਵਣ ਨਿਰਮਾਣ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੋ ਗਏ ਨੇ ਬਦਲਾਅ !

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਸੁਣਾਈ ਸੀ ਕਹਾਣੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਮੁੜ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾ ਵਰਤਨ ਕਰਕੇ ਜਾਇਆ ਜਾਂਦੇ ਨੇ ਕੁਦਰਤੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ !

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਸੁਣਾਇਆ ਸੀ ਕਿਸਾ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਸਾਡੀ ਰਵਾਇਤੀ ਨਿਰਮਾਣ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਵੇਂ ਲੱਕੜੀ, ਇੱਟਾਂ, ਪੱਥਰ, ਗਾਰਾ ਤੇ ਸਰੱਕੜਾ ਮੁੜ - ਮੁੜ ਆ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਕੰਮ !

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਹਾਂ ਹੋਈ ਸੀ ਗੱਲ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਬਣ ਰਹੀਆਂ ਕੰਕਰੀਟ ਦੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਵਾਸਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਫੈਲਦਾ ਹੈ ਅੰਤਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ !

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਸੁਣਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੰਕਰੀਟ ਤਾਂ ਮੁੜ ਵਰਤਿਆ ਵੀ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰਾ ਵਿਅਰਥ ਹੀ ਜਾਂਦਾ ਹੈ । ਢਾਹ -ਢਹਾਈ ਤੇ ਚੱਕ-ਚੱਕਾਈ ਵੇਲੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਫੈਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ !

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਮੌਜੂਦਾ ਭਵਣ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਲੋਹਾ ਤਾਂ ਕੰਮ ਆ ਹੀ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਾ?

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਹਾਂ ! ਸੁਣਾਇਆ ਸੀ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਕੰਮ ਤਾਂ ਸਕਦਾ ਹੈ , ਪਰ ਕੰਕਰੀਟ ਵਿੱਚ ਜੜਿਆ ਲੋਹਾਂ ਕਢਣ ਵੇਲੇ ਤਾਂ ਹਵਾ ਪਾਣੀ ਤੇ ਧਰਤੀ ਸਾਰੇ ਹੀ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਨੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ !

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਸੁਣਾਈ ਸੀ ਗਾਥਾ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਅਜੋਕੀਆਂ ਕਚ ਦੀਆਂ ਦੀਵਾਰਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਕਰਦੀਆਂ ਨੇ ਖਪਤ ਬੇਵਹਾ ਊਰਜਾ ਦੀ !

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਗੱਲ ਹੋਈ ਸੀ ਕਿ ਆਧੁਨਿਕ ਭਵਣ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਕੰਮ ਹੈ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਟੀਮ ਦਾ ਸਮੁੱਚੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ! ਇਸ ਨਾਲ ਹੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਭਵਣਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੂੜ-ਕਬਾੜ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਾਸਤੇ ਵੀ ਚੰਗੀ ਵਿਵਸਥਾ ਬਣ ਸਕੇਗੀ !

ਔਰਤ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਅੱਜ ਦੀ ਇਸ ਸੰਤਾਲੀਵੀਂ ਕੜੀ “ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ” ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਕਹਾਣੀ ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਦੀਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੀ, ਹੋ ਰਹੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ! ਅਤੇ ਘੱਟ ਖਰਚੇ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਾਸਤੇ ਬਦਲਵੀਂਆਂ ਤਕਨੀਕਾਂ ਦੀ !

ਮਰਦ ਸੂਤਰਧਾਰ: ਅੱਜ ਸੁਣਾਵਾਂਗੇ ਬ੍ਰਿਤਾਂਤ, ਮਹਾਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਆਧੁਨਿਕ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਜਾਇਆ ਹੋਵੇ ਸਮਾ ਤੇ ਨਾਹੀ ਨਸ਼ਟ ਹੋਵੇ ਊਰਜਾ ! ਲਓ ਸੁਣੋ ਇਹ ਕਹਾਣੀ, ਸਾਡੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਲਾਕਾਰਾਂ ਦੀ ਜ਼ੁਬਾਨੀ !

(ਸਿਰਲੇਖ ਗੀਤ ਦਾ ਸੰਗੀਤ ਟ੍ਰੈਕ ਮੱਧਮ ਪੈਂਦਾ ਹੈ)

-----ਦ੍ਰਿਸ਼ ਪਰਿਵਰਤਨ ਸੰਗੀਤ-----

ਦ੍ਰਿਸ਼ ਪਹਿਲਾ

ਸੁਪੀਰ ਦੀ ਭੈਣ ਦਾ ਪਰਿਵਾਰ, ਸੁਪੀਰ ਦੇ ਘਰ ਆਏ ਹੋਏ ਹਨ... ਮੁੰਬਈ ਦੇ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਹਨ ਪਰ ਫਿਲਹਾਲ ਦਿੱਲੀ ਵਿਚ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ... ਓਹ ਸਾਰੇ ਡਰਾਇੰਗ ਰੂਮ ਵਿਚ ਬੈਠੇ ਹਨ... ਰੇਡਿਓ ‘ਤੇ ਨੌਂ ਵਜੇ ਵਾਲੀਆਂ ਖਬਰਾਂ ਸੁਣ ਰਹੇ

ਹਨ... ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਘਰ ਦੇ ਲਈ ਪਰੰਪਰਾ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ... ਟੀਵੀ ਤਾਂ ਕਦੇ ਕਦੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਦੇ ਲਈ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ..)

ਰੇਡਿਓ 'ਤੇ ਆਵਾਜ਼: ਇਹ ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਰੇਡਿਓ ਹੈ... ਤੁਸੀ ਸੁਣ ਰਹੇ ਹੋ ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਮਾਚਾਰ... ਅੱਜ

ਸਵੇਰੇ 25 ਸਾਲ ਦੇ ਇਕ ਨੌਜਵਾਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਚੱਲਦੀ ਗੱਡੀ ਨੇ ਕੁਚਲ ਦਿੱਤਾ... ਇਹ ਘਟਨਾ ਕੁਰਾਲੀ-ਰੋਪੜ ਹਾਈਵੇ 'ਤੇ ਸਥਿੱਤ ਕੁਰਾਲੀ ਫਲਾਈਓਵਰ ਦੀ ਹੈ... ਨੌਜਵਾਨ ਦੀ ਪਛਾਣ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫਤਿਹਗੜ੍ਹ ਸਾਹਿਬ ਦੇ ਪਿੰਡ ਖੇੜੀ ਨੌਧ ਸਿੰਘ ਦੇ ਨਰਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ... ਹਾਦਸਾ ਉਸ ਸਮੇ ਹੋਇਆ ਜਦੋਂ ਇਹ ਨੌਜਵਾਨ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਫਲਾਈਓਵਰ ਤੋਂ ਉਤਰ ਰਹੀ ਇੱਕ ਏ.ਸੀ. ਬਸ ਨੇ ਉਸਨੂੰ ਦਰੜ ਦਿੱਤਾ... ਉਸ ਨੂੰ ਪੀ.ਜੀ.ਆਈ., ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਗਿਆ... ਉਹ ਆਈ ਸੀ ਯੂ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੈ... ਉਸ ਦੀ ਹਾਲਤ ਗੰਭੀਰ ਹੈ... ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਵਿਚ ਕਈ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਫ੍ਰੈਕਚਰ ਵੀ ਹਨ... ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਬਸ ਤੇਜ਼ ਸੀ; ਨਰਿੰਦਰ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ... ਬਸ ਨੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਏ... ਗਵਾਹਾਂ ਮੁਤਾਬਿਕ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਤਾਂ ਕੀਤੀ ਪਰ ਗੱਡੀ ਸਿੱਧਾ ਨੌਜਵਾਨ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ... ਇਸ ਬਾਅਦ ਨੌਜਵਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਚੱਲ ਰਹੇ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਵੀ ਟਕਰਾਈ... ਸਾਰਾ ਕੁਝ ਐਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋਇਆ ਕਿ ਗੱਡੀ ਦੇ ਅਚਾਨਕ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਉਸਦੇ ਪਿੱਛੇ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ ਵੀ ਉਸ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ...

ਚੰਦਰ: ਮੈਨੂੰ ਸਮਝ ਨੀ ਆਉਂਦਾ ਕਿ ਲੋਕ ਗੱਡੀਆਂ ਇੰਨੀ ਤੇਜ਼ ਕਿਉਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ... ਕਿ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਣ ਤੇ ਬ੍ਰੇਕ ਵੀ ਨਾ ਲੱਗ ਸਕਣ... ਉਸ ਆਦਮੀ ਦਾ ਬਚਣਾ ਤਾਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ... ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ ਆਦਮੀ ਸ਼ਾਦੀਸ਼ੁਦਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਦਾ ਬਾਪ ਵੀ... ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਖ਼ਬਰ ਸੁਣਕੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਤਾ- ਪਿਤਾ ਦਾ ਕੀ ਹਾਲ ਹੋਵੇਗਾ... ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਗੰਭੀਰ ਕਾਂਡ ਦਰਦਨਾਕ ਹੀ ਨੇ...

ਸੰਜੇ : ਅੱਛਾ, ਤੁਸੀ ਉਸ ਗੱਡੀ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ ਕਿਉਂ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ... ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੌਜਵਾਨ ਦੀ ਦੀ ਹੀ ਗਲਤੀ ਹੋਵੇ... ਹਮੇਸ਼ਾ ਗੱਡੀਚਾਲਕ ਹੀ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ...

ਸੁਧੀਰ: ਤੂੰ ਸਹੀ ਕਹਿ ਰਿਹਾ ਹੈ ਸੰਜੇ... ਮੈਂ ਇਹ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਆਪਣੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਹੈ... ਮੈਂ ਉਸ ਹਾਈਵੇ ਤੋਂ ਗੁਜ਼ਰ ਰਿਹਾ ਸੀ... ਮੈਂ ਬਿਲਕੁਲ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਵਿਚ ਸੀ... ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਸੀ... ਉਹ ਨੌਜਵਾਨ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ... ਉਸਦੇ ਹੱਥ ਵਿਚ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿਚ ਉਹ ਲਗਾਤਾਰ ਦੇਖ ਰਿਹਾ ਸੀ... ਉਸਦਾ ਧਿਆਨ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵੱਲ ਹੈ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ... ਮੈਂ ਸਮਝ ਨਹੀਂ ਪਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਫਲਾਈਓਵਰ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਤੇਜ਼ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਵਿਚ ਉਹ ਸੜਕ ਕਿਵੇਂ ਪਾਰ ਕਰ ਸਕੂਗਾ...! ਓਹੋ ਜਿਹੀ ਹਾਲਤ 'ਚ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਜਿਵੇਂ ਖੁਦਖੁਸ਼ੀ ਕਰਨਾ... ਹੁਣ ਤੁਸੀ ਹੀ ਦੱਸੋ... ਇਸ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ

ਕਾਰਨ ਕੀ ਸੀ... ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਜਾਂ ਫਿਰ ਉਸ ਨੌਜਵਾਨ ਦੇ ਆਤਮਘਾਤੀ ਕਦਮ ... ਜਾ ਫਿਰ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਰਣ ਜਿਸ 'ਤੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਗਿਆ ਹੀ ਨਾ ਹੋਵੇ...?

ਚੰਦਰ: ਹੁਣ ਜਦੋਂ ਤੂੰ ਜ਼ਿਕਰ ਛੇੜ ਹੀ ਲਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਚਰਚਾ ਕਰ ਹੀ ਲਈਏ ! ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨੌਜਵਾਨ

ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਿਚ ਥੋੜੀ ਸਮਝਦਾਰੀ ਦਿਖਾ ਸਕਦਾ ਸੀ... ਫਲਾਈਓਵਰ ਤੋਂ ਉਤਰਦੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਸਪੀਡ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ... ਉਸ ਨੂੰ ਫਲਾਈਓਵਰ ਦੇ ਮੱਧ 'ਚ ਬਣੇ ਅੰਡਰਪਾਸ ਰਾਹੀਂ ਸੜਕ ਕਰਾਸ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ।

ਸੰਜੇ: ਪਰੰਤੂ , ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੱਲਣਾ ਪੈਂਦਾ... ਉਹ ਵੀ ਸਿਰਫ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ... ਇਹ ਤਾਂ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਨਾ...

ਚੰਦਰ: ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਅਜਿਹੀ ਹੀ ਹੈ ਸੰਜੇ... ਜਲਦ ਹੀ ਤੈਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੂੰ ਵੇਖੀਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪਲ-ਪਲ ਤੈਨੂੰ ਸਮਾਜ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਨਿਆਂ ਪੂਰਨ ਰਵੱਈਏ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਨਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ...

ਸੰਜੇ: ਅੱਛਾ ! ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨੀ ਬੈਠੇ ਹੋ ਕਿ ਇਹ ਅਨਿਆ ਚਲਦਾ ਹੀ ਰਹੇਗਾ !

ਸੁਧੀਰ: ਚੰਦਰ ! ਕੀ ਤੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਸਮਾਜ ਵਿਚ ਹੋ ਰਹੇ ਅਨਿਆਂਪੂਰਨ ਰਵੱਈਏ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ... ਇਸ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਲਿਆਉਣਾ ਵੀ ਓਨਾ ਹੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ... ਇਸ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਹੀ ਗੱਲ ਲੈ ਲਓ... ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਉੱਥੋਂ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰ ਹੀ ਕਿਉਂ ਰਿਹਾ ਸੀ ? ਅਸੀਂ ਅਕਸਰ ਹੀ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਲੋਕ ਗਲਤ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ... ਅਸੀਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕਿਉਂ ਚੱਲਦੇ ਹਾਂ?

ਸੰਜੇ: ਕਿਉਂ ਕਰਦੇ ਨੇ ਪਰ ਗਲਤ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ? ਸੜਕਾਂ ਬਣੀਆਂ ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਵਾਸਤੇ ਨੇ ? ਸਾਡੇ ਤੁਰਨ ਫਿਰਨ ਦੇ ਮੂਲ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੜਕਾਂ ਨੇ ਹਨਨ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ?

ਸੁਧੀਰ: ਹਾਂ ਸੰਜੇ ! ਇਹ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵੀ ਹਨ ਹੋਰ ਵੀ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕੀ ਸੜਕਾਂ ਸਿਰਫ ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਲਈ ਹੀ ਬਣੀਆਂ ਹਨ? ਸੜਕ ਹੁੰਦੀ ਕੀ ਹੈ? ਐਨੇ ਲੰਬੇ ਤੇ ਉਚੇ ਪੁਲ ਕਿਸਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦੇ ਨੇ ਤੇ ਕਿਸ ਵਾਸਤੇ ਮਣਦੇ ਨੇ ਜਾਨ ਦਾ 'ਤੇ ਰੋਜ਼ੀ ਰੋਟੀ ਦਾ ਖੌਂ ? ਅਜਿਹੇ ਕਈ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ... ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਲੱਭੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ... ਹੁਣ ਮੰਨ ਲਓ ਕੇ ਮੇਰੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਇੱਥੋਂ ਚਾਲੀ ਮੀਟਰ ਦੂਰ ਹੈ... ਅਤੇ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਸੌ ਮੀਟਰ ਦੂਰ ਕ੍ਰਾਸਿੰਗ ਤੱਕ ਜਾਣਾ ਪਵੇ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸੌ ਮੀਟਰ ਵਾਪਸ ਆਉਣਾ ਪਵੇ... ਮਤਲਬ ਚਾਲੀ ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਦੋ ਸੌ ਚਾਲੀ ਮੀਟਰ ਤੁਰਨਾ ਪਵੇ... ਤਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਠੀਕ ਹੈ? ਕੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਮੰਨੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਇਹ ਕ੍ਰਾਸਿੰਗਾਂ ਸੁਵੀਧਾਜਨਕ ਵੀ ਹਨ? ਹੋਰ ਤਾਂ

ਹੋਰ ਜਿਹੜਾ ਛੇ ਗੁਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਮਿਹਨਤ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਉਸਦਾ ਕੀ? ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਕਈ ਥਾਈਂ ਫੁੱਟ ਓਵਰ ਬ੍ਰਿਜ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਉਸ ਵਿਚ ਕਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਕਿੰਨੀ ਮਿਹਨਤ ਲੱਗਦੀ ਹੈ...? ਅਪੰਗਤਾ ਵਾਲੇ ਬਜ਼ੁਰਗ ਅਤੇ ਬੱਚੇ ਤਾਂ ਕਈ ਵਾਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੌੜੀਆਂ ਚੜਦੇ ਉਤਰਦੇ ਹੀ ਥੱਕ ਜਾਂਦੇ ਨੇ !

ਚੰਦਰ: ਪਰ ਕੀ ਉਰਜਾ ਤੇ ਸਮਾ ਜੀਵਣ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਕੀਮਤੀ ਨੇ ?

ਸੁਧੀਰ: ਨਹੀਂ ! ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ! ਪਰ ਹਕੀਕਤ ਇਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਨਸਾਨ ਸੌਖੇ ਵਿਕਲਪ ਚੁਣਦਾ ਹੈ ! ਅਜਿਹੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਤਾਂ ਮੈਂ ਵੀ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਜ਼ੋਖਿਮ ਉਠਾ ਲਵਾਂਗਾ... ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਮੀਟਰ ਪੌੜੀਆਂ ਚੜਣਾ ਦਸ ਮੀਟਰ ਚੱਲਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ... ਹੁਣ ਤੂੰ ਹੀ ਸੋਚ ਕਿ ਜਦ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਚਾਲੀ ਮੀਟਰ ਦਾ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਚਾਰ ਸੌ ਮੀਟਰ ਦਾ ਰਸਤਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਬੰਦਾ ਘੱਟ ਮਿਹਨਤ ਵਾਲਾ ਹੀ ਵਿਕਲਪ ਚੁਣੇਗਾ ਨਾ... ਵੈਸੇ ਕ੍ਰਾਂਸਿੰਗ ਉੱਤੇ ਵੀ ਗੱਡੀਆਂ ਕਿਹੜਾ ਰੁਕ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ... ਕਈ ਬਾਰ ਤਾਂ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਦਾ ਵੀ ਖਿਆਲ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੀਆਂ... ਅਤੇ ਸਾਡੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਖਤਰੇ ਵਿਚ ਪਾ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ... ਕੀ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਉਲਟੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਯੂ-ਟਰਨ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖ ਕੇ ਸਾਨੂੰ ਹੈਰਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ? ਇਹ ਤਾਂ ਇਨਸਾਨੀ ਫਿਤਰਤ ਹੈ...

ਸੰਜੇ: ਹਾਂ ਜੀ ! ਕਾਹਲੀ ਨਾਲ ਤੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਨਵ-ਅਮੀਰਾਂ ਵਾਸਤੇ ਤਾਂ ਸਾਡੀ ਮੌਤ ਵੀ ‘ਚਿੜੀਆਂ ਦਾ ਮਰਨ ਗਵਾਰਾਂ ਦਾ ਹਾਸਾ’ ਹੋ ਨਿਬੜਦਾ ਹੈ ! ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਾਂ ਮਜ਼ਾ ਆਉਂਦਾ ਹੈ... ਪਰ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਨ ‘ਤੇ ਹਮੇਸ਼ਾ ਹੀ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ... ਗੱਡੀ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਤਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਜਾਂ ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਵਰਗੇ ਹੀ ਲੱਗਦੀਆਂ ਨੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੋਈਆਂ ਮੌਤਾਂ ! ਇਸ ਤੇਜ ਰਫਤਾਰ ਤੇ ਬੇਪ੍ਰਵਾਹੀ ਵਿਚ ਜਾਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੋਨਾਂ ਦਾ ਖਤਰਾ ਹੈ, ਕਈ ਵਾਰ ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਉਲੰਘਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣ ਮੰਨਦੇ ਹੀ ਨਹੀਂ... ! ਜੇ ਇਹ ਘੋਰ ਅਨਿਆ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਹੋਰ ਕੀ ਹੈ ?

ਸੁਧੀਰ: ਨਹੀਂ ਸੰਜੇ ! ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ! ਸਾਡੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਅਨੁਸਾਰ ਤਾਂ ਸਾਡਾ ਦੇਸ਼ ਇਕ ਲੋਕਤੰਤਰ ਹੈ ਜੋ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਸਮਾਨਤਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ... ਇਹ ਗੱਲ ਸਮਾਜ ਵਿਚ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦ ਅਸਮਾਨਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਹੀ ਗਈ ਹੈ... ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ... ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੂਹ ਦੇ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ... ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿਚ ਤਾਂ ਇਹ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਜ ਵਿਚ ਅਸਮਾਨਤਾ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ... ਆਮ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸੁਵਿਧਾ ਦੀ ਕੀਮਤ ਧਨੀ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ... ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸੁਵਿਧਾ ਕਿਸੇ ਦੂਸਰੇ ਦੇ ਲਈ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਸਬੱਬ ਨਹੀਂ ਬਣਨੀ ਚਾਹੀਦੀ... !

ਜਸਮੀਤ: ਜੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਵੀ ਦੇਈਏ... ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਗੱਲ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਚਾਲਕ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ... ਚਾਹੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਾਡੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਨੂੰ ਖਤਰਾ ਹੀ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ... ਛੇ ਲੇਨ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਜਿਥੋਂ ਮੈਂ ਅਕਸਰ ਲੰਘਦੀ ਹਾਂ... ਉੱਥੇ ਡਿਵਾਈਡਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਗੀਚੇ ਬਣਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨੇ ਕਿ ਅਸੀਂ ਕਿਤੋਂ ਵੀ ਸੜਕ ਪਾਰ ਨਾ ਕਰ ਸਕੀਏ... ਇਸ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਇਕ ਸਿਗਨਲ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਗਨਲ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਿਚ ਆਸਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਨਾਲ ਵੀ ਇਕ ਮੁਸੀਬਤ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਸਿਗਨਲ 'ਤੇ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿੰਨਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ... ਓਨੀ ਦੇਰ ਵਿਚ ਅਸੀਂ ਛੇ ਲੇਨ ਵਾਲੀ ਇਸ ਸੜਕ ਦਾ ਅੱਧਾ ਹਿੱਸਾ ਹੀ ਪਾਰ ਕਰ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ... ਅਤੇ ਫਿਰ ਸਾਨੂੰ ਅਗਲੇ ਅੱਧੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਪੰਜ ਮਿੰਟ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ... ਇੰਨ੍ਹਾਂ ਬਗੀਚਿਆਂ ਵਿਚ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਕੰਡੇਦਾਰ ਤਾਰਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਉੱਥੋਂ ਸੜਕ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ... ਅਜਿਹੀਆਂ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਸਾਨੂੰ ਗੱਡੀਆਂ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਰਹਿਮ 'ਤੇ ਰਹਿਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ...

ਚੰਦਰ: ਪਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਜਾਮ ਰੋਕਣ ਵਾਸਤੇ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਥਾਂ ਤੋਂ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਵਾਸਤੇ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ! ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਜਾਨ ਦਾ ਖਤਰਾ ਹੀ ਘੱਟਦਾ ਹੈ !

ਜਸਮੀਤ: ਵੇਖਣ ਸੁਣਨ ਵਿੱਚ ਚੰਗਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ! ਪਰ ਕੀ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਉਰਜਾ ਦੀ ਕੋਈ ਕਦਰ ਨਹੀਂ ? ਮੇਰੇ ਲਈ ਮੇਰਾ ਸਮਾਂ ਬਹੁਤ ਕੀਮਤੀ ਹੈ... ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਂ ਘਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਹੱਥ ਵਟਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਦਫ਼ਤਰ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹਾਂ... ਮੈਂ ਇਕ ਕੰਮਕਾਜੀ ਮਹਿਲਾ ਹਾਂ... ਮੈਨੂੰ ਕਿਉਂ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਥਾਂ-ਥਾਂ 'ਤੇ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇ... ਜਾਂ ਫਿਰ ਮੈਨੂੰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਕਿਉਂ ਪਵੇ...? ਮੇਰੇ ਵਰਗੇ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਠੋਸ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ... ਜਦੋਂ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਾਲਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਇੰਨੇ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ... ਇੰਨੀਆਂ ਤਿਆਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ... ਕਿਉਂ ਮੈਨੂੰ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਭੀੜ ਨਾਲ ਜੂਝਦੇ ਹੋਏ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ... ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇ ਅਤੇ ਬੱਤੀ ਹਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਹੁੰਦੇ ਹੁੰਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਹੋ ਜਾਵਾਂ... ਮੈਂ ਲਗਾਤਾਰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਖਤਰੇ ਵਿਚ ਪਾਉਂਦੀ ਹਾਂ... ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਹਾਰ ਗ਼ਲਤ ਹੈ...

ਸ਼ੈਲਜਾ: ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਜਸਮੀਤ... ਜਦੋਂ ਅਨੂੰ ਅਤੇ ਮੈਂ ਪਾਰਕ ਵਿਚ ਖੁੱਲੀ ਹਵਾ ਲਈ ਜਾਂਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਫੁੱਟਪਾਥ ਅਤੇ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਆ ਰਹੀਆਂ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕਾਫੀ ਗੱਲਾਂ ਕਰਦੇ ਹਾਂ... ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਨੂੰ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇਰ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ... ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਤੇਜ਼ ਸ਼ੋਰ ਨੂੰ ਝੱਲਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ... ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਵੀ ਹਾਂ ਤਾਂ ਕਲੇਜਾ ਮੂੰਹ ਨੂੰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ... ਹੁਣ ਤਾਂ ਸਾਡੇ ਤੋਂ ਇੰਨੀ ਤੇਜ਼

ਚੱਲਿਆ ਵੀ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ... ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਹੀ ਇੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਕ ਵਿਚ ਅਸੀਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨਾਲ ਵੀਹ ਕੁ ਮਿੰਟ ਹੀ ਬੈਠ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ... ਬਾਕੀ ਸਮਾਂ ਤਾਂ ਆਉਣ ਜਾਣ ਵਿਚ ਹੀ ਨਿਕਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ...

ਅਨੰਨਿਆ: ਪਰੰਤੂ ਨਾਨੀ... ਇਸ ਵਿਚ ਇਕ ਗੱਲ ਵਧੀਆ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਨਾਨਾ ਜੀ ਤੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦਾ ਹੱਥ ਫੜਕੇ ਪਾਰਕ ਤੱਕ ਜਾਂਦੇ ਹੋ... ਕਿੰਨਾ ਰੁਮਾਂਟਿਕ ਹੈ ਨਾ ਇਹ...!

ਜਸਮੀਤ: ਅਨੰਨਿਆ, ਇਹ ਮਜ਼ਾਕ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ...

ਅਨੰਨਿਆ: ਹੀਹੀਹੀਹੀਹੀ...

ਸੰਜੇ : ਮਾਮਾ ਜੀ , ਮੈਂ ਕਿਤੇ ਪੜ੍ਹ ਰਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿਚ ਅਨੇਕਾਂ ਲੋਕ ਲੋਕਲ ਬਸਾਂ ਵਿਚ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਹਨ... ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਲੋਕ ਵੀ ਤਾਂ ਬੱਸ ਸਟਾੱਪ ਤੱਕ ਪੈਦਲ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਹੋਣਗੇ... ਕੁੱਝ ਲੋਕ ਆਟੋ ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਟੈਕਸੀ 'ਤੇ ਆਉਂਦੇ ਜਾਂਦੇ ਹੋਣਗੇ... ਸ਼ਹਿਰ ਵਿਚ ਹਰ ਕੋਈ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਪੈਦਲ ਤੈਅ ਕਰਦਾ ਹੈ... ਅਤੇ ਦੂਸਰੇ ਕੰਮਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵੀ ਸਾਨੂੰ ਘਰ ਤੋਂ ਪੈਦਲ ਨਿਕਲਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ... ਅਜਿਹੇ ਵਿਚ ਕੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਧੀਆ ਫੁੱਟਪਾਥ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਣੇ ਚਾਹੀਦੇ... ਅਦਾਲਤ ਵੀ ਸੜਕ ਦੇ ਟੋਏ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਗੱਲ ਤਾਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਵਧੀਆ ਫੁੱਟਪਾਥ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਨਹੀਂ...

ਸੁਧੀਰ: ਸੰਜੇ ! ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗ ਤੇ ਕੇਂਦਰ-ਸ਼ਾਸ਼ਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਕੀ ਜਗ੍ਹਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ... ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਨਗਰ-ਨਿਗਮ ਜਾਂ ਨਗਰ ਪਾਲਕਾ ਹੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੰਭਾਲਦੀ ਹੈ... ਕਈ ਹੋਰ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਲੋਕ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸੜਕ ਵਿਕਾਸ ਨਿਗਮ, ਵੀ ਕਈ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਣਾਉਂਦੇ ਨੇ ! ਯਾਦ ਰੱਖਣਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 2008 ਵਿੱਚ ਮੁੰਬਈ ਮਹਾਨਗਰ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਅਧਿਐਨ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁੰਬਈ ਵਿਚ ਕਰੀਬ 44% ਆਬਾਦੀ ਕੰਮ 'ਤੇ ਪੈਦਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤੇ 3.1% ਲੋਕ ਜਾਂਦੇ ਨੇ ਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ! ਕੇਵਲ 2.8% ਲੋਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਉਪਯੋਗ ਕਰਦੇ ਹਨ... ਮੁੰਬਈ ਦੀ ਲੋਕਲ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਵਿਚ ਗਿਰਾਵਟ ਆਉਣ ਬਾਅਦ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਕੁੱਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਦਲ ਗਏ ਹਨ... ਇਸ ਕਰਕੇ ਸੜਕ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੱਡੀਆਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਮਿਲਦੇ ਹਨ... ਇਸ ਨਾਲ ਸੜਕ 'ਤੇ ਭੀੜ ਅਤੇ ਖਤਰਾ ਵਧ ਗਿਆ ਹੈ... ਪਰੰਤੂ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਰਾਹੀਂ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ 4% ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ... ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਈਏ ਤਾਂ ਛੋਟੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਦੋ-ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵੀ ਕਾਫੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ...

ਅਨੰਨਿਆ: ਪਰ ਗੱਡੀਆਂ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਗਿਆਰਾਂ ਗੁਣਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਨ ਦੀ ਰਾਖੀ ਦੀ ਤਾਂ ਲੋੜ ਹੈ ਹੀ !

ਸੁਧੀਰ: ਸਾਡਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਜੀਵਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ... ਜੀਵਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਿਰਫ ਹੋਂਦ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ... ਬਲਕਿ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜੀਵਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੇ ਅਰਥਪੂਰਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਜ਼ਤ ਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਜਿਉਣ ਵਾਲਾ ਵੀ... ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਤਾਂ ਵਿਕਲਾਂਗਤਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਕ ਸਾਰਥਕ ਜੀਵਨ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਭਵ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵੀ ਹੈ !

ਜਸਮੀਤ: ਪਿਛਲੀ ਦਿਵਾਲੀ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮੋਹਾਲੀ ਆ ਰਹੇ ਸੀ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਉਥੇ ਇੱਕ ਸ਼ਾਪਿੰਗ ਮਾਲ ਦੇ ਕੋਲ ਅਤੇ ਫਿਰ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨ ਚੌਕ 'ਤੇ, ਜਾਮ ਵਿਚ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫਸ ਗਏ ਸੀ... ਉਥੇ ਤਾਂ ਐਨਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਸੀ ਕਿ ਲੱਗਦਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਅਸੀਂ ਸੁੰਦਰ ਸ਼ਹਿਰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ 'ਚ ਹਾਂ ... ਚੰਗਾ ਰਿਹਾ ਕਿ ਅਸੀਂ ਸੰਜੇ ਅਤੇ ਅਨੰਨਿਆ ਨੂੰ ਘਰ ਹੀ ਛੱਡ ਗਏ ਸੀ... ਹੁਣ ਵੀ ਹਾਲਾਤ ਕੋਈ ਬਹੁਤੇ ਸੁਹਾਵੇ ਨਹੀਂ.. ਮੁੰਬਈ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹਰ ਵਕਤ ਹੀ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ... !

ਸੁਧੀਰ: ਜਿਆਦਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਵਿਚ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਕਾਫੀ ਹੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ... ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਾਲੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਪੈਟਰੋਲ ਅਤੇ ਡੀਜਲ ਦੀ ਬਦਬੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਬਨ ਮੋਨੋਆਕਸਾਈਡ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਜੇ ਇਹ ਗੈਸ ਜਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਸਰੀਰ ਵਿਚ ਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕਾਫੀ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਕਈ ਵਾਰ ਬੱਸ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਦਾ ਧੂੰਆਂ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ... ਅਤੇ ਲੰਬੇ ਸਫਰ ਤੱਕ ਇਸ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਹਵਾ ਵਿਚ ਸਾਹ ਲੈਣ ਨਾਲ ਤਕਲੀਫ ਅਤੇ ਸਿਰ ਦਰਦ ਦੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਵਧਦੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ !

ਜਸਮੀਤ... ਇਕ ਹੋਰ ਗੱਲ... ਛੋਟੇ ਬੱਚਿਆਂ ਬਾਬਤ! ਬੱਚੇ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿਚ ਜੀਵਣ ਭਰ ਵਾਸਤੇ ਆਰੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ... ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕਾਰਨ, ਛੋਟੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਜੋ ਕਿ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਕੂਟਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਖੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਫਿਰ ਬਾਈਕ ਦੇ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੇ ਬੈਠਦੇ ਹਨ... ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁਸੀਬਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਇਕ ਤਾਂ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਥੇ ਅੱਗੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਧੂੰਆਂ ਹੋਰ ਵੀ ਜਿਆਦਾ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ... ਹਰ ਰੋਜ਼ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀ ਇਸ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਹਵਾ ਨਾਲ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਜੀਵਨ ਵਿਚ ਸਾਹ ਦੀ ਤਕਲੀਫ ਅਤੇ ਦਮੇ ਵਰਗੀ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ... !

ਅਨੰਨਿਆ: ਮਾਮਾ ਜੀ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਸਭ ਕਿਵੇਂ ਪਤਾ... ਗੁਗਲ ਦੀ ਵਜ੍ਹਾ ਨਾਲ...

ਸੁਧੀਰ: ਤੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਠੀਕ ਕਹਿ ਰਹੀ ਹੈ... ਮੈਂ ਗੁਗਲ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹਾਂ ! 20 ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਬੱਚੇ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਸਵਾਲ ਪੁੱਛਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਇਨਸਾਈਕਲੋਪੀਡੀਆ ਕਿਹਾ ਸੀ...

ਚੰਦਰ: ਅਨੰਨਿਆ! ਤੇਰੇ ਮਾਮਾ ਜੀ, ਬਹੁਤ ਪੜੇ ਲਿਖੇ ਵਿਅਕਤੀ ਹਨ... ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਬਾਰੇ ਕਾਫੀ ਕੁੱਝ ਪੜ੍ਹਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਵਿਚ ਇਸਦੀ ਭਰਪੂਰ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ... ਤੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸ਼ੋਰ 'ਤੇ ਵੀ ਗੱਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈਂ...!

ਅਨੰਨਿਆ: ਹਾਂ ! ਮਾਮਾ ਜੀ ਸ਼ੋਰ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਤਾਂ ਅੱਜ ਕੱਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜਿਆਦਾ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ !

ਸੁਧੀਰ: ਸ਼ੋਰ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ... ਸੜਕ ਦੇ ਵਧਦੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸ਼ੋਰ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੈ... ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਨੁਕਸਾਨ ਵੀ... ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧੁਨੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵੀ ਸਿਹਤ ਲਈ ਬਹੁਤ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਹੈ... ਸਾਡਾ ਮਕਸਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੋਨਾਂ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰੀਏ... ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਿਚ ਤੁਸੀਂ ਚਾਹੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ ਜਾਂ ਬੇ-ਸਬਰ ਹੋ ਕੇ, ਦੋਨੋਂ ਹੀ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਵਿਚ ਵਕਤ ਤਾਂ ਕਰੀਬ ਓਨਾ ਹੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ... ਬੇ-ਸਬਰੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਧੁਨੀ ਅਤੇ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ... ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਖਤਰਾ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ !

ਅਨੰਨਿਆ: ਜਦ ਦੋ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਜੇ ਵੀਰਾ ਅਠਾਰਾਂ ਸਾਲ ਦੇ ਹੋਏ ਸੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ... ਮੈਂ ਤੇਰਾਂ ਸਾਲ ਦੀ ਹੋ ਗਈ ਹਾਂ... ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਸਾਈਕਲ ਨਹੀਂ ਲੈ ਕੇ ਦੇ ਰਹੇ ! ਇਹ ਤਾਂ ਲੜਕੇ - ਲੜਕੀ ਵਿੱਚ ਦਰਿਆਂਤ ਹੋਈ ਨਾ ! ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸੜਕਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ...! ਜਦ ਕਿ ਸੱਚਾਈ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਖ਼ਬਾਰਾਂ ਵਿਚ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀਆਂ ਖ਼ਬਰਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ...!

ਸੁਧੀਰ: ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਗਈਆਂ ਨੇ... ਫਿਰ ਚਾਹੇ ਉਹ ਸਕੂਟਰ ਹੋਵੇ, ਸਾਈਕਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਹੋਵੇ... ਪੂਣੇ ਜੋ ਇਕ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਸਾਈਕਲਾਂ ਦਾ ਸ਼ਹਿਰ ਹੋਇਆ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅੱਜ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲਾਂ ਨਾਲ ਭਰ ਗਿਆ ਹੈ... ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਛੂਹ ਜਾਣ ਨਾਲ ਵੀ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਗੜ ਜਾਂਦਾ ਹੈ...! ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕ ਡਿੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਗਹਿਰੀ ਸੱਟ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ... ਕਈ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਤਾਂ ਜਾਣ ਬੁੱਝ ਕੇ ਖ਼ਤਰਾ ਮੁੱਲ ਲੈਂਦੇ ਹਨ... ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ... ਉਹ ਛੋਟੀ-ਛੋਟੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਇੱਧਰ -ਉਧਰ ਕਰਕੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਕੱਢਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ... ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕ ਦਿਖਦਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ... ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਸ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਚਾਲਕ ਦੀ ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਗਲਤੀ, ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਨੂੰ ਨਾਲ ਵਾਲੀ ਲੇਨ ਵਿਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੁੱਟ ਸਕਦੀ ਹੈ...

ਸੰਜੇ: ਪਰ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਐਡੀਆਂ ਐਡੀਆਂ ਅੱਖਲੀਆਂ, ਬਿਨਾ ਕਿਸੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਬੋਰਡਾਂ ਦੇ ਖੋਦੇ ਹੋਏ ਡੂੰਘੇ ਟੋਏ ਤਾਂ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖੜ੍ਹੇ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਦਿਸਦੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਜਾਂ ਜੇ ਅਚਾਨਕ ਹੀ ਸਮਾਹਣੇ ਆ ਜਾਣ ਤਾਂ... ਹੁਣ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਹ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਏ ਜਾ ਉਸ ਵਿੱਚੋਂ ਆਪਣੀ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਕੱਢੇ... ਦੋਨੋਂ ਹੀ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਹੀ ਉਸਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਗੜਨ ਦੀ ਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ... ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਤਾਂ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਦੇ ਅਚਾਨਕ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਉਸਦੇ ਪਿੱਛੇ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਵੀ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ... ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਚਾਲਕ ਨੂੰ ਜਲਦਬਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਅਤੇ ਆਸ-ਪਾਸ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਤੋਂ ਉੱਚਿਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ... ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਰੱਖਿਅਤਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈਲਮੇਟ ਪਹਿਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ...

ਜਸਮੀਤ: ਇਹ ਟੋਏ ਹੋਣ ਹੀ ਕਿਉਂ? ਅਸੀਂ ਇੰਨੇ ਗਏ-ਗੁਜ਼ਰੇ ਤਾਂ ਨਹੀਂ... ਇਹ ਸਭ ਇਸ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸੜਕ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਘਟੀਆ ਤੇ ਘੱਟ ਸਮਾਨ ਲਗਾਉਂਦੇ ਨੇ, ਪੈਸੇ ਬਚਾਉਂਦੇ ਨੇ ਤੇ ਰਿਸ਼ਵਤ ਦੇ ਕੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਵਾ ਲੈਂਦੇ ਨੇ !

ਸੁਧੀਰ: ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਇੰਨਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਜਿੰਨਾ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ... ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਇੰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਵੀ ਨਹੀਂ ... ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਉਣ ਵਾਸਤੇ ਕੁੱਝ ਮਾਪ-ਦੰਡ ਵੀ ਨੇ... ਜਿਵੇਂ ਲੁੱਕ ਜਾਂ ਅਸਫਾਲਟ ਜੋ ਪੈਟਰੋਲ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿੱਕਲਿਆ ਫੋਕਟ ਹੈ, ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਚਿਕਨੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਪਰੰਤੂ ਸੀਮੈਂਟ ਕੰਕਰੀਟ (ਸੰਗਰੂਰ ਤੋਂ ਪਟਿਆਲਾ ਨਵੀਂ ਬਣੀ) ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਇਹ ਘੱਟ ਟਿਕਾਊ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ... ਪ੍ਰੰਤੂ ਸੀਮੈਂਟ -ਕੰਕਰੀਟ ਤਾਂ ਦਰਅਸਲ ਬਣਦੇ ਨੇ ਪ੍ਰਿਥਵੀ ਦੀ ਖਣਨ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ...ਜੋ ਹੋ ਨਿਬੜਦੀ ਹੈ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਜਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ! ਜੇ ਸੜਕ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਕਾਰਜ ਤਕਨੀਕੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇ... ਸੜਕ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਹਰ ਪਰਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਪ ਦੰਡਾਂ 'ਤੇ ਖਰੀ ਉਤਰੇ , ਸੜਕ 'ਤੇ ਜਲ ਨਿਕਾਸੀ ਦੀ ਸਹੀ ਵਿਵਸਥਾ ਬਣਾਈ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਸੜਕ 'ਚ ਟੋਏ ਬਣਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਨਹੀਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ...! ਠੇਕੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਣ ਕਿ ਗਲਤੀ ਜਾ ਠੱਗੀ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੀ ਨਾ ਹੋਵੇ... ਇਸਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਬੇਹਤਰੀਨ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਨਾਲ...

ਜਸਮੀਤ: ਮੈਂ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਖਰੜ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਐਲੀਵੇਟਡ ਸੜਕ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ... ਇਹ ਸੜਕ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਵਿਚਕਾਰ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਾਈਡਾਂ 'ਤੇ ਆਰਜ਼ੀ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਬਸ ਵੱਟੇ ਪਾ ਕੇ ਲੀਪਾ ਪੋਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋਰ ਵੀ ਗੰਭੀਰ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਲਈ ਤਾਂ ਐਥੋਂ ਲੰਘਣਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਜਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੂਰੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਿੱਤ ਘਰਾਂ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨਾਂ ਵਾਲੇ ਵੀ ਸਾਰਾ ਦਿਨ ਪੂੜ ਫੱਕ-ਫੱਕ ਕੇ ਬਿਮਾਰ ਰਹਿਣ ਲੱਗੇ ਹਨ। ਬਰਸਾਤਾਂ ਦੇ ਦਿਨਾਂ 'ਚ ਤਾਂ ਹਾਲਾਤ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਾੜੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਨੇ।

ਘੰਟਿਆਂ ਬੱਧੀ ਜਾਮ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਜਿਉਣਾ ਦੁੱਭਰ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਨੇ। ਐਲੀਵੇਟਡ ਸੜਕ ਲਈ ਪੁਰਾਣੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ਮੀਨ ਹੋਰ ਅਕੁਆਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਹੈ ਜੇ ਨਵੀਂ ਉਸਾਰੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾ ਹੀ ਓਨੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜੋੜ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਸੜਕ ਐਨੀ ਚੌੜੀ ਹੋ ਜਾਣੀ ਸੀ ਕਿ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਮੱਸਿਆ ਹੱਲ ਹੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ। ਉਸਾਰੀ ਦੌਰਾਨ ਸਾਲਾਂ ਬੱਧੀ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਸਿਆ ਤੋਂ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਛੁਟਕਾਰਾ ਹੋ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਲੋਕ ਸਰਕਾਰੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਕੋਸਦੇ ਨਹੀਂ ਥੱਕ ਰਹੇ !

ਸੁਧੀਰ: ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀ... ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਤਰਜੀਹਾਂ ਵਿਚ ਫਰਕ ਹੈ... ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋ ਰਹੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਵਾਹਣਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ... ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ... ਪਰ ਸੜਕ ਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਵਿਕਲਪ ਵਿਵਸਥਾ ਅਤੇ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਕੁੱਝ ਅਜਿਹੇ ਪਹਿਲੂ ਹਨ ਜਿੰਨਾ ਤੇ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨਾਲ ਹੀ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ... ਬਸ ਰੈਪਿਡ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਿਸਟਮ (**ਬਸ ਤੇਜ਼ ਲਾਂਘਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ**) ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਸਸਤੀ ਤੇ ਸਵਿਧਾਜਨਕ ਹੈ ! ਪਰ ਦਿੱਲੀ-ਮੁੰਬਈ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵੀਹ ਗੁਣਾ ਮਹਿੰਗਾ ਮੈਟਰੋ ਸਿਸਟਮ ਨੂੰ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ... ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮੈਟਰੋ ਦੀ ਕਾਮਯਾਬੀ ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਕਿੰਤੂ -ਪ੍ਰੰਤੂ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ **ਬਸ ਰੈਪਿਡ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਿਸਟਮ** ਦੀ ਬਜਾਏ ਮੈਟਰੋ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਹੈ !

ਸੰਜੇ: ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਾਂ ਮੁੰਬਈ ਵਿਚ ਮੈਟਰੋ ਦੀ ਥਾਂ **ਬਸ ਰੈਪਿਡ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਿਸਟਮ** ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਕੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਰਾਸ਼ੀ ਬਚ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਪੈਸਾ ਬਾਕੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਾਸਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ !

ਸੁਧੀਰ: ਹਾਂ ਵਰਤਿਆ ਤਾਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ.....!

ਅਨੰਨਿਆ: ਨਾਨਾ ਜੀ! ਪਰ ਕੀ.....?

ਸੁਧੀਰ: ਕਈ ਵਾਰ ਅਜਿਹੇ ਸਮਝੋਤੇ ਜਾ ਹਾਲਾਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਪੁੱਛ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦੀ !

ਜਸਮੀਤ: ਇਸ ਦਾ ਹਲ ਕੀ ਹੈ ? ਕੀ ਸਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੁਧਾਰ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਮਿਲੇਗਾ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ? ਅਸੀਂ ਕਿਵੇਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਵਿਚ ਅਤੇ ਸਹੀ ਕਦਮ ਉਠਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ /ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ?

ਸੁਧੀਰ: ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ... ਅਜਿਹੇ ਕਿੰਨੇ ਹੀ ਲੋਕ ਹਨ ਜੋ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਬੇਹਤਰ ਜਾਣਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਵੀ ਵਧੀਆ ਹੈ... ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਲੋਕ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਵੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ... ਉਦਾਹਰਨ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮੁੰਬਈ ਦੀ 172 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਮੈਟਰੋ 'ਤੇ 600 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ

ਦੇ ਹਿਸਾਬ 1,03,200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਹੋਣਗੇ... ਇਸ ਸਮੇਂ ਮੁੰਬਈ ਵਿੱਚ 1,80,000 ਲੋਕ ਹਰ ਘੰਟੇ ਸਰਵਜਨਿਕ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ...! ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਤੋਂ ਅੱਠ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੀਆਰਟੀਐੱਸ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ... ਜਦ ਕਿ ਮੈਟਰੋ ਰਾਹੀਂ ਤਾਂ ਸੰਨ 2031 ਤੱਕ ਅਸੀਂ ਇਕ ਲੱਖ ਅੱਠ ਹਜ਼ਾਰ ਲੋਕ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟੇ ਦਾ ਹੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਸਕਾਂਗੇ...! ਪਰ ਮੈਂ ਨਿਰਾਸ਼ਾਵਾਦੀ ਨਹੀਂ ਹਾਂ... ਮੈਨੂੰ ਉਮੀਦ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਗਲੋਬਲ ਵਾਰਮਿੰਗ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਿਚ ਹੋ ਰਹੇ ਬਦਲਾਅ ਉੱਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਤੱਟ ਪਰਿਯੋਜਨਾ ਵਿਚ ਬਦਲ ਕੇ ਬਚੀ ਹੋਈ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਪੇੜ-ਪੌਦੇ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਬੈਠਣ-ਟਹਿਲਣ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਬਣਾਉਣ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਵੇਗੀ... ਸਰਕਾਰ ਬੀਆਰਟੀ ਸਿਸਟਮ ਨੂੰ ਮਹਾਨਗਰੀ ਤੇ ਨਿਗਮੀ ਸਹਿਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਮੁੱਖ ਆਧਾਰ ਬਣਾਏਗੀ... ਕੇਵਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਹੀ ਨਹੀਂ... ਬਲਕਿ ਸਾਨੂੰ ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਲਈ ਵੀ ਉੱਤਮ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ...!

ਅਨੰਨਿਆ: ਨਾਨੀ ਜੀ ! ਆਹ ਖੀਰ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਬਣਾਈ ਹੈ ਮੈਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੀ ਮੱਦਦ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹਾਂ... ਪਰ ਇਸਦੇ ਬਦਲੇ ਖੀਰ ਦੀ ਮੈਨੂੰ ਇਕ ਕਟੋਰੀ ਹੋਰ ਮਿਲਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ...!

ਸਾਰੇ ਹੱਸਦੇ ਹਨ....

ਜਸਮੀਤ: ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਹੱਲ ‘ਤੇ ਬਹੁਤ ਗਿਆਨ ਹੋ ਗਿਆ... ਹੁਣ ਚੱਲੋ ਆਪਾਂ ਖਾਂਦੇ ਹਾਂ ਖੀਰ ,ਉਹ ਵੀ ਘਰ ਦੀ ਬਣਾਈ ! ਕੱਲ੍ਹ ਨੂੰ ਸਾਰਿਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਚਾਲੇ ਵੀ ਪਾਉਣੇ ਨੇ ... ਇਸ ਚਰਚਾ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦੇ ਹਾਂ... ਇੱਥੇ ਹੀ...!

ਅਨੰਨਿਆ: ਬਸ ਇਕ ਸਵਾਲ...!

ਜਸਮੀਤ: ਠੀਕ ਹੈ ! ਜਲਦੀ ਕਰ...!

ਅਨੰਨਿਆ: ਨਾਨਾ ਜੀ , ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ‘ਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਸੰਦੇਸ਼.....!

ਸੁਧੀਰ: “ਜਲਵਾਯੂ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਇਸ ਯੁੱਗ ਵਿਚ, ਪੈਦਲ ਚੱਲਣ, ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਬੀਆਰਟੀ ਨੂੰ ਦੇਖੀਏ ਪਹਿਲ”!

.....ਸਮਾਪਤੀ ਸੰਗੀਤ.....

ਪ੍ਰਸ਼ਨ

ਪ੍ਰਸ਼ਨ 1: ਬੀ ਆਰ ਟੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕੀ ਹੈ ਤੇ ਕਿਉਂ ?

ਉਤਰ 1 : ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਤੇ ਨਿਗਮੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸਰਵਜਨਕ ਬਸਾਂ ਦੇ ਜਾਮ ਘਟਾਉਣ ਵਾਸਤੇ ਬੱਸ ਤੇਜ ਲੰਘਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜੋ ਗਿਆਰਾਂ ਗੁਣਾ ਸਸਤੀ ਹੈ ਮੈਟਰੋ ਨਾਲੋਂ !

ਪ੍ਰਸ਼ਨ 2: ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਣਾਂ ਦੇ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਜਿਆਦਾ ਕਿਉਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ?

ਉਤਰ 2: ਸੜਕ ਤੇ ਅਚਾਨਕ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈਆਂ ਖਾਈ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਵਾਹਣ ਚਾਲਕਾਂ ਦੇ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ , ਬੇਧਿਆਨੇ , ਵਿੰਗ ਟੇਢ ਪਾ ਕੇ ਵਾਹਣ ਕੱਢਣ ਦੀਆਂ ਆਦਤਾਂ ਕਰਕੇ !