VP/AIR/JVV - Radio Serial on Sustainable Develpment

Episode No. 47

పెద్ద నగరాల్లో రవాణా వ్యవస్ మెరుగుదల

ఆంగ్లరచన : సుధీర్ బాదామి

తెలుగుసేత : డా॥ సమ్మెట గోవర్థన్

సెల్ : 9949038471

పాత్రలు

మద్య వయస్కులైన తల్లిదండ్రులు

(42 సంవత్సరాల తల్లి - స్మృతి / ఆయా)

(45 సంవత్సరా తండ్రి - వెంకటేష్ / వెంకి / అప్పా)

(13 సంవత్సరాల కూతురు - అనన్య / చోటీ)

(18 సంవత్సరాల కుమారుడు - అదిత్య / ఆను)

(70 సంవత్సరాల గల పిల్లల అమ్మమ్మ తరపు తాతయ్య - సుభాష్ / అన్ను / అజ్జా)

(65 సంవత్సరాల వయస్సుగ అమ్మమ్మ - శైలజ / అమ్మ / అజ్జి / తో కూడిన కుటుంబం, బెంగుళూరు నుండి చూసిపోడానికి వచ్చారు)

♦ సుభాష్ తమ్ముడు (60 సంవత్సరాల వయస్సుగల సుధీర్ / కాక / అజ్జుకాక రాత్రి భోజనానికి వారితో కలుస్తాడు. సుధీర్ బొంబాయి వాసి కాని ప్రసుత్తం ఢీలీల్లో ఉంటున్నాడు.

♦ వాడు డ్రాయింగ్ రూంలో కూర్చొని రేడియోద్వారా ఆకాశవాణి లేదా ఏ.ఐ.ఆర్ 9-00 గంటల వార్తలు వింటున్నారు. రాత్రి భోజనం తరువాత ఎన్నో ఏళ్ళుగా కొనసాగిస్తున్న సంప్రదాయం.

♦ కొన్ని ప్రత్యేక సందర్భాల్లో మాత్రమే టి.వి కార్యక్రమాలు చూస్తుంటాడు.

ఈ ఉదయం ట్రాఫిక్ రద్దీగా ఉన్న సమయంలో 20 ఏళ్ళుదాటిన రామేశ్ అనే యువకుడి ముంబై ఎక్స్‌ప్రెస్ హైవే అంధేరి ఫైఓవర్‌కు దక్షిణభాగంలో వేగంగా వెళ్తున్న కారు డీ కొట్టింది. అతడు రోడ్డు దాటేందుకు ప్రయత్నిస్తుండగా ఈ ప్రమాదం జరిగింది. అతన్ని జోగేశ్వరి దగ్గర్లోని మున్సిపల్ కార్పోరేషన్ ట్రామా సెంటర్‌కు తరలించడం జరిగింది. రక్తం కారుతూ, ఎముకలు విరిగిన ఇతనిని ఐ.సి.యూలో ఉంచడం జరిగింది.

(కారు బ్రేకులు సడన్‌గా వేయగా, బిగ్గరగా కీచుధ్వనితో, 'ధడ్' శబ్దంలో వ్యక్తిని తాకిన ధ్వని. అతరువాత మరోవ్యక్తి రోడ్డుపై మెత్తగా ఎగిరి పడ్డ ధ్వని. ఆరెండు మొదటి కారును ఢీకొట్టిన మరోకారు కోచుధ్వని.)

సుభాష్: ప్రజలు ఇలా వేగంగా, దురుసుగా ఎందుకు నడుపుతారో అర్థం కాదు. ఓ ప్రమాద నివారణకై కనీసం ఆగనైనా ఆగరు. అనేక గాయలైన ఆ అభాగ్యుడు బ్రతకకపోవచ్చు. బహుశ ఆ కారు ప్రకటనల్లో అందంగా, అతివేగంగా నడిచే కారై ఉండవచ్చు. అతడికి పెళ్లయిందో, పిల్లఎవరైనా ఉన్నారో ఆ దేవునికే తెలుసు. ప్రమాద వార్త విన్న అతడి తల్లిదండ్రులెలా ఉన్నారో ఏమో. అదెంతో బాధాకరమైన విషయం.

ఆదిత్య : అజ్జా డ్రైవర్ రాష్ డ్రైవింగ్, అతివేగాన్ని ఎందుకు నిందిస్తావు? రోడ్డుదాటేందుకు రామేశ్ చేసిన ప్రయత్నం తప్పేమో. కారుడ్రైవర్లు ఎల్లప్పుడు తప్పు చేయరు.

సుధీర్: నువ్వు ఒప్పే చెప్పావ్ ఆదు. ఈ ప్రమాదం జరుగుతుందని నేనూహించానంటే మీరు ఆశ్చర్య పోతారేమో. నేను వెస్టన్ ఎక్సస్ హైవే పై దక్షిణం వైపు వెళ్తున్నా ట్రాఫిక్ కుడివైపు చివరిలైన్‌లో నత్త నడక వేగంతో డ్రైవ్ చేస్తున్నా. ఈ వ్యక్తి బహుశా రమేశే అయిఉండవచ్చు, రోడ్డు మద్య మట్టినింపిన చెట్లునాటే ప్రాంతంలో నిలబడిఉన్నాడు. అతనికి ఒక చేతిలో మొబైల్ ఉంది. మద్య మద్యన ట్రాఫిక్‌ను చూస్తున్నాడు. ఆతడు పశ్చిమం వైపు రోడ్డెలా దాటుతున్నాడో అని చుస్తున్నా. శాంతాక్రుజ్ ఫ్లైఓవర్ నుండి ఒకదాని వెంట ఒకటిగా అతివేగంతో వస్తున్న కార్లను ఎలా దాటగలడో అని ఆలోచిస్తున్నా. దక్షిణ దిశగా వెళ్తున్న ట్రాఫిక్ సుమారు గంటకు 4 కిలో మీటర్ల వేగంతో వెళ్తూ ఉండవచ్చు. ఆ సగం మార్గం ఒక లేన్ తరువాత మరో లేన్ జాగ్రగ్తగా దాటడానికి తగిన వ్యవధి దొరికి ఉండవచ్చు. ఇలా అతడు చక్రవ్యూహం చిక్కిన అభిమన్యుడిలా కనిపించాడు. కందుకంటే అతడు ఈశాన్యం వైపు వెనక్కివెళ్ళలేదు. ఒక పశ్చిమం వైపు వెళ్ళడం ఆత్మహత్య సదృశ్యమే.

ఆదు మరియు సుభాష్ దాదా ఇప్పుడు చెప్పండి? జరిగిన ప్రమాదం ఆతివేగం మరియు రాష్ డ్రైవంగ్ వల్ల జరిగిందా? లేక రామశ్రీ యొక్క దుస్సాహసం వల్ల జరిగిందా? లేక మనకు తెలియని మరేదైనా కారణం ఉందా?

సుభాష్: రామశ్రీ అలాంటి ప్రమాదకర స్థలంలోకి వెళ్ళడం గూర్చే చెబుతున్నావ్. కాని అతడు ఈశాన్యం వైపు దక్షిణం లోని అతిదగ్గరి క్రాసింగ్ దాకా నడిచి క్షేమంగా రోడ్డు దాటాల్సిన తెలివైన పనిచేసి ఉండాల్సి ఉండే. అలా జరగాల్సి ఉండే. 5 లేన్ల హైవేపై వాహనాలు అతివేగంతోనే వెళ్తాయి మరి.

ఆదిత్య: అజ్జా, కాని అతడు రోడ్డు దాటడానికి అంతదూరం నడవాలి. నడిచి వెళ్ళేవారికి అన్యాయం.

వెంకటేష్: జీవితమే అలాంటిది అను. ఈ సమాజం తీరు అర్థమైతే ఇలా జరగనే జరగదు.

సుధీర్: జీవితమే అలాంటిది అను. ఈ సమాజం తీరు అర్థమైతే ఇలా జరగనే జరగదు.

సుధీర్: వెంకీ తన జీవితాన్ని నిర్మించుకోవడం ఒకటైతే, సమాజంలో నెలకొన్న న్యా సమ్మతం కాని పోకడను పట్టించుకోకపోవడం సరైనది కాదు. దాన్ని సరిదిద్దే ప్రయత్నం చేయడం ముఖ్యమైనదీ.

రామేష్ విషయమే తీసుకొందా, దాటకూడని ప్రవేశంత ఆతదెందుకు దాటే ప్రయత్నం చేసాడు. అలాగే ఎంతో మంది దాటకూడని ప్రవేశాల్లో రోడ్డెందుకు దాటుతున్నాం? మనం రోడ్డుపై ఎందుకు నడుస్తున్నాం? రోడ్లు కేవలం మోటారు బళ్ళ కోసేనా? ఆసలు రోడ్డంటే ఏమిటి? ఇలాంటి ప్రశ్నలెన్నో లెవనెత్తి, జవాబులు కనుగోనాల్సి ఉంది.

నేను రోడ్డవతల 40 మీటర్ల దూరం చేరాలనుకుంటే, నేను రోడ్డవతల చేరడానికి 100 మీటర్లు క్రాసింగ్ దాకావెళ్ళి దాటి, 40 మీటర్ల దూరం జాగ్రత్తగా దాటి, మరో 100 మీటర్లు అంటే మొత్తం 240 మీటర్లు నడుస్తా. భద్రంగా చేరడానికి ఉద్దేశించిన ఈ క్రాసింగ్‌లు నిజంగా భద్రమైనవేనా? అనుకూలంగా ఉన్నాయా? ఆరురెట్ల సమయం అదనంగా కావాలి. ఇకపై వంతెన ఎక్కాల్సి వస్తే మరో ఎనిమిది లేదా పదిమీటర్లు. అందుకే నేనైతే. ఆ ప్రవేశంతోనే రోడ్డు దాటే రిస్క్ తీసుకుంటాను. ఒక్క మీటరు ఎక్కడం పదిమీటర్లు నడకలో సమానం అంటారు.

40 మీటర్ల అవతలకు చేరడానికి 400 మీటర్లు నడవడం మరియు ఎక్కడం చేయాల్సి ఉంటూంది. కాబట్టి 10 రెట్లు ఎక్కువ సమయం, శ్రమను తప్పించుకొనే ప్రయత్నం చేస్తాను. పైగా ఆ క్రాసింగ్ వద్ద మోటారు కార్లు నా దారికడ్డంగా లేదా నామీదికి ఎగురుతూ, నా ఈవితాన్ని ప్రమాదంలో పడేస్తాయి కూడా.

మేము వ్యతిరేకదిశల్లో డ్రైవ్ చేస్తున్న డ్రైవర్లను చూడాలా లేక అనుతించని, అంత భద్రంకాని " యూ" టర్న్ తీసుకొనే నిర్ధిష్ట స్థలాల్లో దాటాలి. శక్తిని, సమయాన్ని అదా చేసుకోవడం, మానవ స్వభావం. దీనితో వచ్చే సమస్యల్లా పాదచారుల జీవితం మరియు అవయావాలను ప్రమాదంలోకి నెట్టడమే. కానిడ్రైవర్లు ఒకఫైన్ లేదా వాహనం దెబ్బతింటే ఇన్సురెన్స్ చూసుకుంటుందని ధీమాగా ఉంటారు. ఎదురుగా వచ్చే వాహనాలతో ప్రమాదనం ఉన్నప్పటికి లేదా పాదచారులు సాధారణ భద్రతా నియాలు ఉల్లంఘించడాన్ని అంతగా పట్టించుకోరు.

సమాజంలోని వివిధ రంగాల్లో నెలకొన్న అసమానతలను పరిగణలోకకీ అందరికి సమానత్వం ఉండాలని మన రాజ్యాంగంలో చెప్పుకున్నా ప్రజాస్వామ్య మనది. ఎవరికి ప్రత్యేక సౌకర్యాలు ఉండరాదు. సమానత్వం సాధించడానికి ప్రయత్నాలు జరగాలని మన రాజ్యాంగం చెబుతోంది. సామాన్యుల సమయమూ, సౌకర్యమూ ముఖ్యమైనవే. ఒకరి సౌకర్యం, ఇతరులకు అసౌకర్యం లేదా ప్రమాదం కలిగించేదిగా ఉండరాదు.

స్మృతి: హైవేల్లో లేదా ఈ నిర్ధిష్ఠ ప్రమాదాన్ని వదిలేయండి. చిన్న చిన్న సదుల్లో సైతం కొందరు డ్రైవర్లు విపరీతమైన వేగంతో డ్రైవ్ చేస్తూ మన ప్రాణాలు, అవయవాలను ప్రమాదంలోకి నెట్టేస్తారు. ఇక నేను షాపింగ్ లేదా పనిచేయడానికి వెళ్ళడానికి ఇలాంటి ఆరులేన్ల రోడ్డు దాటాల్సి ఉంటుంది. ఇలాంటి రోడ్ల మధ్య పాదచారులు ఎక్కడ పడితే అక్కడ రోడ్డు దాటకుండా ఉండడానికి మొక్కలు నాటే స్థలాలు ఉంటాయి. ఇది డ్రైవర్లు రెండు సిగ్నళ్ళ మధ్య స్మూత్‌గా నడపడానికి సౌకర్యం కల్పిస్తారు. ఒక సిగ్నళ్ళ ప్రాంతంలో పాదచారులు దాటడానికి ఇచ్చే సమయం, సగం రోడ్డు దాటడానికే ఎంతో కష్టంగా సరిపోతుంది. ఆతరువాత మిగతా సమయాన్ని దాటడానికి 3 నుండి 5 నిమిషాలు వేచి ఉండాలి. మద్యలో మొక్కలు నాటే స్థలంలో కొంత ఆశ్రయం దొరకుతుంది. కాని అక్కడి రైలింగ్ కంచె ఉంటుంది. దీనితో మేం అతివేగంతో రోడ్డున పోయే డ్రైవర్లదయపై అధార పడి ఉంటాం.

నాకు నా సమయం ఎంతో విలువైనది. నా కుటుంబానికి కొన్ని సౌకర్యాలు కల్పిస్తున్నారు. ఆదే సమయంలో నేను పనిచేసే ప్రదేశానికి సమయానికి చేరాల్సిఉంది. నేనూ ఒక ఉద్యోగినే. నా పని ప్రదేశానికి వెళ్ళిరావడానికి అన్ని ప్రదేశాల్లో నేనెందుకు వెచి ఉండాలి! కొద్ది దూరం నడిచి వెళ్ళడానికి లేదా పాదచారుల పైవంతెన ఎక్కడానికి బదులు ఓ కారు కొనాలా! వెవల్ వాకింగ్ ప్రదేశాల్లో నాకు సీమ్‌లెస్ ఎందుకుండను? వాహన చోదకుల కోసమే, వారి సీమ్‌లెస్ ట్రావెల్ కోసమే అన్ని ప్రాథమిక సౌకర్యాలు కల్పించబడతాయి. అలాంటి సౌకర్యాలు లేని సందర్భాల్లో మిగతా సగం దాటడానికి నా జెడ్జిమెంట్ మీదే ఆధారపడతా. అవకాశం కోసం చూస్తా. కాబట్టి, ఇతరుల లాగే నేనూ సిగ్నల్ ప్రదేశాల్లో వాహనాలు అడ్డంగా ఉన్నప్పటికి పరుగెడుతా. డ్రీన్ సిగ్నల్ పడకుండానే కార్లు పరుగెట్టడం మొదలెడగాయి. ఇలా నా జీవితాన్ని నిరంతరం ప్రమాదంలోకి నెడుతున్నా, ఇలా పాదచారిగా నాకన్యాయం జరుగుతోంది.

శైలజ: అవును, నువ్వు చెప్పింది ఎప్పే. అన్నూ, నేను ఆలానడవడానికి, తాజగాలి పీల్చుకోవడానికి లా పార్కుకు లెళ్ళేటప్పుడు ఎగుడుదిగుడు ఫుట్‌పాత్‌ను దాటుతూ, దాటే ప్రదేశాల్లో అనవసరంగా

ఎంతో సమయం గడుపుతున్నాం. అరచేతిలో ప్రాణాలు పెట్టుకొని ఇలా చేయాల్సివస్తోంది. ఇక భరించరాని ట్రాఫిక్ శబ్దాల సంగతి సరేసరి. మేము గతంలోలాగా క్రాసింగ్‌లను వేగంగా దాటలేక పోతున్నాం. దీనిలో పార్కులో 20 నిమిషాల కంటే ఎక్కువ గడపలేకపోతున్నాం.

అనన్య: కానీ... అజ్జి... వీటన్నిటికి కొంత మంచి ఉందా. అజ్జా మరియు నువ్వు చేతులు పట్టుకొని గార్డెన్‌కు నడిచివెళ్లొచ్చు. అదెంతో రోమాంటిక్‌గా ఉంటుందికదా?

ఆనన్య: హి.... హి....హి

ఆదిత్య: అజ్జి - కాక నేనెక్కడో చదివిన గుర్తు. ముంబైలో ప్రజారవాణా వ్యవస్థ ద్వారానే ఎక్కువ ప్రయాణీకులు వెళ్తారని, ప్రజారవాణా వ్యవస్థ వినియోగించే ప్రజలు వారు రావడానికి, పోవడానికి బస్ స్టాప్ లేదా రెల్వే స్టేషన్‌కు నడిచివెళ్తానని, మరికొందరు ఆటోలు, టాక్సీల్లో వెళ్తారు. అంటే నగరంలోని ప్రతి ఒక్కరూ ఎంతో కొంత దూరం నడుస్తారని లేదా పనికి వెళ్ళేప్పుడైనా. ఇతర అవసరాలకు సైతం మనం నడుస్తుంటా కదా? మరి ప్రజలకై సౌకర్యవంతమైన ఫుట్‌పాత్‌లను నిర్మించాల్సిన అవసరం ఉందా...లేదా?

న్యాయ స్థానాలు కూడా గుంటలు లేని రోడ్ల గూర్చి మాట్లాడు తుంటాయి గాని, నడకకు ఆనుకూలమైన ఫుట్‌పాత్‌ల అవశ్యకత గూర్చి మాట్లాడవు.

సుధీర్: ఆగు.... జాతీయ రహదారులు, కేంద్రపాలిత రాష్ట్రాల్లోని రహదారులను తప్పించి మిగతా రాహదార్లకు రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు నిర్వహిస్తుంటాయి. ఇక నగరాలు, స్థానిక సంస్థల్లో మున్సిపల్ కార్పోరేషన్లు, కౌన్సిల్ళు రోడ్ల నిర్వహణ చేస్తాయి. రోడ్ల నిర్మాణానికై మున్సిపాలిటీల్లో పెద్దయెత్తున వార్షిక బడెజట్ కేటాయిస్తారు. ప్రభుత్వ పబ్లిక్ పనుల శాఖలు, రాష్ట్ర రహదారుల అభివృద్ధి కార్పోరుషన్లు కొత్త రోడ్ల ప్రణాళలు వేస్తుంటాయి. నిర్వహిస్తుంటాయి.

ముంబై మెట్రోపోలిటన్ రీజన్ డెవలెప్‌మెంట్ ఆథారీటీ 2008లో నిర్వహించిన అధ్యయన నివేదిక ప్రకారం ముంబైలోని సుమారు 44 శాతం ప్రజలు పనికివెళ్ళడానికి నడిచే వెళ్తారని, 3.1 శాతం సైకిళ్ళు వినియోకిస్గారని, కేవలం 2.8 శాతం ప్రజలే మోటారు కార్లను వినియోగిస్తారని తెలుస్తోంది. ముంబైలో లోకల్ బస్ సర్వీసులు తగ్గిన కొద్దీ ఈ ల్కెల్లో కొంత తేగా వచ్చింది. బస్ సర్వీస్‌లు తగ్గినకోద్ది రోడ్లపై తిరిగే మోటారు కార్లు ఎక్కువయ్యాయి. దీనితో రోడ్లపై రద్దీ పెరితింది. బస్ సర్వీసులు మరింతగా తగ్గిపోయాయి. అయినప్పటికీ కార్ల ద్వారా వెళ్ళేవారు 4 శాతానికి మించరు.

మహ నగరాల్లో తప్పించి, ఇతర గరాల్లో ఎక్కు శాతం ప్రజలు టూవీలర్లతో పాటు సైకిళ్ళను వినియోగిస్తారు. సుమారుగా అందరూ ఎంతో కొంత దూరం నడిచినప్పటికీ ముంబైలో తప్పించి, ఇతర నగరాల్లో.. ముంబై ప్రజలంత ఎక్కువగా నడవరు.

మనరాజ్యాంగం జీవించే హక్కుకు ప్రసాదించింది. జీవించే హక్కంటే వ్యక్తి ఆస్థిత్వానికే కాకుండా భద్రంగా, ఆర్థవంతంగా, గౌరవంగా బ్రతకడం అన్నమాట. దివ్యాంగులు సైతం వీలైనంత స్వతంత్రంగా, ఆర్థవంతంగా జీవించాడానికి పార్లమెంట్ ఓ చట్టం చేసింది.

స్మృతి: గత దీపావళికి మేం బెంగుళూరుకు వెళ్ళినప్పుడు, ఆటోలో, బాహ్యావలయ రహదారిలో.. హెబ్బల్‌లేక్ దగ్గర్లో... సిల్క్ బోర్డు జెంక్షన్ నుండి ఈస్ట్రన్ మాల్‌వెళ్తూ ట్రాఫిక్‌లో చిక్కుకుపోయాం. అక్కడ గాలెంతో కాలుష్యంగా ఉందో. ప్రయాణం ఎంతో అసౌకర్యంగా ఉండడంతో... అమ్మ ఎంతో సిక్ అయ్యింది. మా సంగతీ అంతే అనుకో. అదు మరియు అనన్యను ఇంట్లో విడిచి వెళ్ళడం మంచిదైంది. సుధీర్... ముంబై రోడ్లపై ఆటో ప్రయాణం చేస్తూ ఇదే పరిస్థితి ఎదుర్కొన్నాం. ఇలా ఎందుకో నీకేమైనా తెలుసా?

సుధీర్: ట్రాఫిక్ రద్దీలేని సమయాన ఆటో ప్రయాణం ఎంత సౌకర్యవంతంగా ఉంటుందో మనకు తెలుసు. తాజాగాలి విస్తుఉండడం వల్ల అలా ఉంటుంది. ఆటోల నిర్మాణ తాజాగాలి రావడానికి అనుకూలంగా ఉంటుంది. వాతావరణం వేడిలేని సందర్భాల్లో ధ్వనికిలుష్యమైన, గుతుకుల రోడ్డైనా ఆటో ప్రయాణం ఎంతో సౌకర్యం ఉంటూంది.

కాని ట్రాఫిక్ రద్దీతో మాత్రం ఈ ప్రయాణం స్వరూపమే మారిపోతుంది. రద్దీ రోడ్లలో మోటారు వాహనాలు, పూర్తిగా మండని పెట్రోల్ లేదా డీసిల్‌ను వదులుతుంటాయి. దీంట్లో కార్బన్‌మోనాక్సైడ్ కూడా ఎక్కువే. ర్బాన్ మోనాక్సైడ్ గాఢత తలతిరిగెట్లు చేస్తుంది. బాగా ఎక్కువైతే ఎంతో ప్రమాదకరం కూడా. ఎన్నో సార్లు ఆటోలు, బస్సులు లేదా ట్రక్కులు ఎగ్జాస్ట్ మార్గాలకు దగ్గర్లో ఆడుతుంటాయి. ఆ పొగలన్నీ ఆటోలో కూర్చున్న ప్రయాణీకుల మీదికి వస్తుంటాయి. వాటిని తప్పించుకోవడానికి సాధారణంగా ఆటోడ్రైవర్ వాటిని దాటివెళ్ళే ప్రయత్నం చేస్తాడు. ప్రయాణంలో డ్రైవర్‌కు విండోషీల్డ్ రక్షణగా ఉంటుంది. స్మృతీ... ఈ విధమైన కలుషిత గాలి పీల్చినప్పుడు శ్వాస ఇబ్బందులు, తలనొప్పి వస్తాయి.

అవును ఇక్కడ మరో విషయం ప్రస్తావిస్తా. యువ కుటుంబాల సంగతి సాధారణంగా పీరలో భర్త, భార్య ఒకడు లేక ఇద్దరు చిన్నపిల్లలు ఉంటారు. బైక్ రైడ్ చేసేప్పుడు పిల్లలను చేతుల్లో పట్టుకొని ప్రయాణించడం ప్రమాదకరం. కొన్ని రూపాయలు ఆదా చేయడానికో లేక కొంత సమయం మిగుల్చుకోవడానికో, యువ తల్లిదండ్రులు వారి పిల్లల భవిష్యత్తును ప్రమాదంలో పడేస్తున్నారు. వారు దుర్ఘటన నుండి ప్రాణాలతో బయట పడవచ్చు. కాని వారి పిల్లల తలకేవైనా గాయమైతే జీవితాంతం, డిసెబిలిటితో బాధ పడాల్సి ఉంటుంది. ఇక వాయు కాలుష్యం విషయానికి వస్తే, యువజంటలు తరచుగా నాలుగైదేళ్ళ పిల్లలను స్కూటర్ ముందు నిలబెట్టడం లేదా మోటారు సైకిల్ ఫ్యూయల్ టాంక్‌పై కూర్చోబెట్టడం చూస్తా. ఇలా చేయడం వారిని ప్రమానంలోకి నెట్టేయడమే, పైగా ఆ స్థితిలో ముందున్న వాహనాల నుండి వచ్చే గాడమైన చెడుగాలి పీలుస్తుంటారు. రోజూ ఆలా చెడుగాలి పీల్చడం వల్ల టీనేజ్‌లో ఆ పిల్లలకు ఉబ్బసం వ్యాది వస్తుంది.

అనన్య: అజ్జకాకా .. ఈ విషయాలన్నీ నీకెలాతెలుసు. నువ్వు గురువ్‌గా అనిపిస్తున్నావు.

సుధీర్: చోటీ, యూ ఆర్ రైట్. నేను గుగుల్ లాగే అనిపిస్తా. స్మృతి కూడా నీ వయస్సుప్పుడు ఇలాగే అడిగింది. కాని అప్పుడు ఎన్‌సైక్లోపిడియా అనేపదం వాడింది.

వెంకటేష్: చోటీ .... అజ్జకాకా బాగా చదువుకోవడంతో పాటు, అడతు సబ్జెకక్టను బాగా ఆద్యయనం

చేయడంతో పాటు, అతడు సబ్జెక్ట్‌ను తనపనిలో ఉపయోగిస్తాడు కూడా. నువ్వతన్ని ధ్వని కూడా వివరించమని అడగవచ్చు.

సుధీర్: చోటీ... ధ్వని సమస్య ఒక విస్తృతమైన సబ్జెక్ట్. అయితే నీకొకటి మాత్రం చెబుతా. రోడ్లపై మోటారు కార్లు పెరుగుతున్న కొద్దీ.. ట్రాఫిక్ శబ్దాలు, వాటి ఎగ్జాస్ట్ ఎమిషన్లలాగే ఒక శాశ్వత హెల్త్ హజార్డ్‌గా పరిణమిస్తున్నాయి. వాహనాల రోడ్డె ప్రయాణం ద్వారా వెలువడుతున్న వాయు, శబ్ద కాలుష్యాలను వీలైనంత తగ్గించడమే మనధ్యేయం కావాలి.

ట్రాఫిక్ రద్దీలో ఒపికతో లేదా ఓపిక లేకుండా నడిపినా దాదాపు అంతే సమయం పడుతుంది. ఓపిక లేకుండా డ్రైవ్ చేయడం వల్ల ధ్వనికాలుష్యంతో పాటు, ప్రమాదాలకు తావిచ్చినట్లవుతుంది. అలసటకూ గురైపోవచ్చు.

అనన్య: అజ్జకాక, రెన్నెళ్ళక్రితం ఆదు దాదాకు 18 ఏళ్ళు వచ్చాక మోటార్ సైకిల్ వచ్చింది. నాకు 13 ఏళ్ళు వచ్చినా కూడా సైకిల్ కొనివ్వనని అప్పా అంటున్నాడు. ఇది వివక్షే. ఆయన... రహదారులు సైకిల్ ప్రయాణానికి భద్రమైనవి కావంటాడు. కాని పత్రికా వార్తల వల్ల తెలిసేదేమంటే, సికిళ్ళకాన్నా మోటారు సైకిళ్ళే ఎక్కువ ప్రమాదాల్లో చిక్కుకుంటాయని. రోడ్లే మోటారు సైకిళ్ళకు భద్రమైనవికావు. అప్పా.. అశుదారాకు మోటర్ సైకిల్ కొనివ్వక పోవాల్సిఉండే.

సుధీర్: అవును.. చోటీ టూవీలర్ మోటార్ సైకిళ్ళు, స్కూటర్లు లేదా సైకిళ్ళకు రోడ్లు అనువైనవికావు. ఒకప్పుడు పూనెను బైసికిల్ సీటీగా పిలిచేవారు. ఇప్పుడు మోటరైజ్‌డ్ టూవీలర్‌గా మారిపోయింది. ప్రజల ఆశలు, కొనేశక్తి, ఎక్కడైనా పార్కింగ్ చేసుకొనే వీలుండటమే ఇందుకు కారణం.

ఒక వాహనాన్ని మరోవాహనొ కొద్దిగా తాకితే, తుల్యం కోల్పోయి రైడర్ మరియు పిల్లియన్ క్రిందపడి తీవ్రంగా గాయపడతారు. ముఖ్యంగా తలకు హెల్మెట్ లేకపోతే మరీ ప్రమాదం. ఎడమవైపు నుండి ఓవర్‌టెక్ చేసే క్రమశిక్షణ లేని వాహనాల వల్ల, సైకిల్ నడిపే వారు డ్రైవరుకు దాదాపుగా కనిపించరు. కాబట్టి సైకిల్ నడిపేవారు హెల్మెట్ మరియు రిఫ్లెక్టివ్ జాకెట్ ధరించాలి.

పైగా మోటార్ సైకిల్ నడిపేవారు. లేని గాప్‌లను సృష్టించుకొంటూ వేగంగా సాధారణ వేగంతో నడిచే ట్రాఫిక్‌ను దాటే అనవసర ప్రయత్నం చేస్తుంటారు. అతడు ఒక్క తప్పు చేసినా మోటరిస్టుతేలేదా బస్‌డ్రైవర్ చేసినా, ఆతడు ప్రక్క లేనితో వేగంగా వెళ్ళున్న ట్రాఫిక్ దారిలోకి ఎగిరి పడతాడు.

వర్షాకాలంలో రోడ్డుపై గుంటలు ఏర్పడితే నాలుగు చక్రాల వాహనాలు, వాటిని తప్పించుకోవడానికి సైడ్‌వీల్స్ మధ్య నుండి వెడతారు. వెనకే వస్తున్నా మోటార్ సైకిలిస్టు గుంటలు చూసి ఆశ్చర్యంలో మునిగిపోతాడు. అతడు సడన్‌గా బ్రెక్‌లైనా వెస్తాడు. లేదా గుంట మీది నుండి వెళ్తాడు. ఎలా జరిగిన అతడు తుల్యం కోల్యోఇ ఒక్కోసారి ఎక్కలేక

పడతాడు. ఆలాగే అతడు సడెన్ బ్రెక్ వేయడాన్ని గమనించని వెనక వాహనం వచ్చితాకుతుంది.

కాబట్టి మోటరైజ్డ్ టూవీలర్ నడిపే వారెవరైనా తొందరపడొద్దు. ముందున్న వాహనాన్ని తగినంత దూరంలో ఉండాలి. సందుల్లో దూరే ప్రయత్నం చేయరాదు. హెల్మెట్ తప్పక ధరించాలి.

సుభాష్: అసలు రోడ్లపై గుంటలెందుకు ఏర్పడాలి? మనకంత సామర్థ్యం లేకకాదు. కంట్రాక్టర్లు నాసిరకం మెటీరియల్ వాడి డబ్బుచేసుకొటున్నారు.

సుధీర్: అయితే రోడ్డు నిర్మాణం అంత సులభమైనదీ కాదు. లేదా రాకెట్ సైన్స్ అంత క్లిష్టమైనదీ కాదు. నిర్థిష్ట రోడ్ల నిర్మాణానికి తగిన సాంకేతిక ప్రమాణాలున్నాయి. బిట్యుమెన్ లేదా ఆస్ఫాల్ట్ రోడ్లు మృదువైన ప్రయాణానికి అనుకూలంగా ఉంటాయి. కాని కాంక్రీట్ రోడ్లతో పోల్చితే వాటి మన్నిక కాలం తక్కువ. ఈ రోడ్లు పెట్రోలియం, ఉప ఉత్పత్తులను ఉపయోగించి నిర్మాస్తారు. ఇక కాంక్రీట్ రోడ్లు భూగర్భగనుల్లోంచి తీసిన సిమెంట్‌ను ఉపయోగించి నిర్మిస్తారు. సిమెంట్ బ్లాకులు మరియు నునుపు చేసిన రాళ్ళతో సైతం రోడ్డు నిర్మాస్తుంటారు.

తగిన సాంకేతిక ప్రమాణాలు కలిగిన పదార్థాలతో, నిర్దేశిత సాంకేతిక ప్రమాణాలకు లోబడి వున్నా నిర్మించబడిన రోడ్లు, డ్రైనేజీకి వీలుకలిగినవి బాగానే ఉంటాయి. కానిరోడ్ల నిర్మాణంలో కొన్ని పొరపాట్లు చేయడం వల్ల, ఒక్కోసారి తెలియనితనంవల్ల, ఒక్కోసారి కావాలని పొరపాట్లు చేయడం వల్ల రోడ్డు దెబ్బతింటాయి.

అయితే చెడ్డరోడ్ల నిర్మాణాన్ని ఆపాలంటే, తగిన సాంకేతిక ప్రమాణాలు పాఇంచడంతో పాటు, మున్సిపాలిటీ మరియు కంట్రాక్టర్లు తగిన శిక్షణ పొందిన ఇంజనీర్లను కలిగిఉండాలి. వారు పర్యవేక్షణలో ఎలాంటి అలసత్యం ప్రదర్శించినారు. కాంట్రాక్టు సైతం ఎలాంటి లోపాలకు తావివ్వరాదు. ఇవన్నీ తగిన రూకల్పన వర్కింగ్ డ్రాపింగ్‌లతో మొదలవుతాయి.

నేనిదివరకే చెప్పినట్లు రోడ్లు వేయడం రాకెట్ సైన్స్ అంత క్లిష్టమూ కాదు.. ఆలాగే అనుకున్నంత సరళమూ కాదు.

స్మృతి: వెస్టన్ ఎక్స్‌ప్రెస్ హైవేపై మెట్రోరైల్ నిర్మాణ పనులు ప్రారంభమైనట్టున్నాయి. అది కొన్ని ప్రదేశాల్లో రోడ్డు కొసగా ఉంటే మరికొన్ని చోట్ల రోడ్ల మద్యలో ఉంది. దానితో హైవేలో ఒకలేన్ పోతుంది. ఈ ప్రాజెక్ట్ 2021 నాటికి పూర్తివుతుందంటున్నారు. ముంబై రోడ్డన్నీ ఉదయం 3 1/2 గంటలు, సయంత్రం 3 1/2 గంటలు ఎంతో రద్దీగా ఉంటాయి. ఒక లేన్ తగ్గితే ట్రాఫిక్ రద్దీబాగా ఎక్కవౌతుంది. ఎంతో అసౌకర్యంగా ఉంటుంది, అలస్యము జరుగుతుంది. ప్రభుత్వం సరైన ప్రణాళిక లేకుండా పనులెందుకు చేస్తుంది? 11 కి.మీ వెర్సోవా - అంధేరి - ఘట్కసర్ మెట్రోలైన్ నిర్మాణానికి ఎంతో సమయం పట్టింది. ఇక కోస్టల్ రోడ్డు, వెస్టన్ ఏలింక్ నిర్మాణం సరేసరి. ఈ ప్రాజెక్ట్‌లు కిక్కిరిసి ప్రయానాన్ని సబర్బన్ రైల్వే ప్రయాణీకుల కోసం కాదన్నట్లుంది. ఇంకా వాళ్ళు 172 కి.మీ మెట్రో రైల్ మార్గం నిర్మించాలనుకున్నట్లుంది.

మొదటిలైన్ నిర్మించడానికి పట్టిన సమయంతో చూస్తే గాని నిర్మాణానికి వంద సంవత్సరాలకు ఎక్కు పట్టేట్టుఉంది. ప్రాజెక్టుల ప్రధాన్యతలను చేస్తే నాకెంతో కోపం వస్తుంది.

సుధీర్: ప్రభుత్వం వద్ద ప్రణాలికేం లేకకాదు. కాని నీవన్నట్లు దాని ప్రాధాన్యతలే తప్పు. పెరుగుతున్న నగరాలకు వేగంగా వెళ్ళడానికి తగిన సౌకర్యాలు ఉండాలి. అందుకే సబర్బన్ రైల్ లేదా మెట్రోరైల్ ఏర్పాట్లు. మెట్రోరైల్ ఆధునిక సాంకేతికలో కూడినది. ఖర్చు తక్కువ. ఈ ప్రాజెక్టులు స్పెషల్ పర్పస్ వెహికిల్స్ లేదా ఎస్.పి నిలిచే రూపకల్పన చేసి, నిర్మించబడతాయి. ఇతర ప్రయాణ సౌకర్యాలు, రోడ్ల ట్రాఫిక్‌ను పాదచారుల అవసరాలను ఇవి అంతగా పట్టించుకోవు. సీ లింక్ నిర్మాణం, కోస్టల్ రోడ్ కాదే రెండు రెట్లు ఎక్కువ న్యయమౌతుది. కాని లన్‌రాపిక్ ట్రాన్సిట్ సిస్టమ్ కన్నా 20 రెట్లు ఎక్కువ వ్యయమయ్యే మెట్రో ఎన్నుకొన్నారు.

ఒక్క ముంబైకే అంతడబ్బు వ్యయ పరిస్తే... ఇతర నగరాల్లు ఈ ప్రాజెక్టులు చేపట్టడానికి ఎన్ని నిదులు కావాలి? ఏ ప్రభుత్వాలైనా ఎంత జాగరూకతో వ్యవహరిస్తున్న తగిన జాగ్రత్తలు తీసుకోవడం లేదని నాకనిపిస్తుంది.

స్మృతి: మరిదానికి పరిష్కారమేంటి? సరైనా మార్పు వస్తుందా? రాదా? ప్రభుత్వం సరైన నిర్ణయం తీసుకొనేట్లు ఎలా చేయగలం?

సుధీర్: ప్రభుత్వం సరైన నిర్ణయం తీసుకొనేట్లు చేయడం కష్టం ప్రభుత్వానికే బాగా తెలుసని, ప్రభుత్వ ఉద్దేశ్యం. ఉత్తమమైనదని భావించే వారెందరో ఉన్నారు.

ప్రభుత్వ ప్రతిపాదనలను ఇతర ప్రత్యామ్నాయాలు ఉంటాయని ప్రజలకు తెలియదు. 173 కి.మి మెట్రో నిర్మాణానికి, కిలో మీటరుకు 800 కోట్లు రూపాయలు ఖర్చవుతుందనుకొన్నా, మొత్తం 1,03,200 కోట్లు కావాలి. ఇప్పుడు ఆదనంగా గంటలకు, 1,80,000 వ్యక్తులను రవాణా చేసే సదుపాయం కావాలి. దాన్ని ఐదు నుండి ఎనిమిదేళ్ళ కాలంలో 300 కిలోమీటర్ల బి.ఆర్.టి.ఎస్ ద్వారా సాధించవచ్చు. కాని ఇప్పుడు తలపెట్టిన మెట్రో 2031 నాటికి కేవలం 1,08,000ల వ్యక్తుల రవాణాకు ఉద్దేశించచబడినది. ట్రాఫిక్ రద్దీ నివారించడానికి ఒక్కోలేన్ నిర్మించినా, సుమారు 50 సం॥లు పడుతుంది. అనేక ప్రదేశాల్లో నిర్మాణాల ఎకేసారి మొదలుపెట్టడం ద్వారా 2021 నాటికి అది పనికి ఉపోయగపడేట్లు చేయగలననుకుంటోంది. కాని అందుకు అవసరమైన నిధులు ఉన్నాయా అని ప్రభుత్వాన్ని ఎవరూ అడగడం లేదు. ప్రభుత్వమూ ప్రజలకు చెప్పడం లేదు. రాష్ట్రం లేదా దేశంలోని అంతే ప్రాముఖ్యత గల ఇతర ప్రాజెక్టులకు ప్రభుత్వం నిధులు మళ్ళిస్తే ఏంజరుగుతుందో ఎందుకంటే ఇతర పట్టణాలు కూడా అభివృద్ధి సరిబడలికదా.

కిలో మీటరుకు రు. 30 కోట్లు వంతున ముంబైలో 300 కి.మి బి.ఆర్.టి వ్యవస్థ నిర్మాణానికి రు. 9000 కోట్లు అవసరమౌతాయి. పైగా 2023 - 2025 నాటికే మొత్తం మార్గాన్ని వినియోగంలోకి తెవచ్చు. అయితే తగిన రూపకల్పన, ప్రణాళికతోనే ఇది సాధ్యం.

మోటరు కార్ వినియోగదారులను ఆకర్షించగల సౌకర్యాలతో బి.ఆర్.టి నిర్మించగలిగితే రోడ్లపై రద్దీ గణనీయంగా తగ్గుతుంది.

నేను నిరాశతో ఏంలేను. ప్రభుత్వం, భూవాసం వాతావరణ మార్పులకు తగిన ప్రముఖ్యత ఇస్తుందని, సముద్ర మట్టాల పెరుగుదల ప్రభావాన్ని గమనించి కోస్టల్ రోడ్ ప్రాజెక్టును, కోస్ట్ ప్రొటెక్షన్ ప్రాజెక్ట్‌గా మారుస్తుందని భావిస్తున్నా. నేలను రిక్లేమ్‌చేసి, ఖాళీ పబ్లిక్ స్పేస్‌ను సృష్టించి, చెట్లతో కూడిన గార్డెన్లు ఏర్పాటు చేయగలరని కోరుకొంటున్నా. మెట్రో ప్రాజెక్ట్ కొనసాగిస్తూ కూడా బి.ఆర్.టి వ్యవస్థను తొందరగా ఏర్పాటు చేయాలి. కారణాలేమైనప్పటికి, బొంబై మాస్ ట్రన్సిట్ నిర్మాణంలో అల్యాన్ని భరించే స్థితితో లేదు. అలాగే సీమెలెస్ వాకింగ్ మరియు సైక్లింగ్ సౌకర్యాకలకు ముంబై ప్రాధాన్యత ఇవ్వాలి. కేవలం వాహనాల రవాణా సౌకర్యాల ఏర్పాటుపై దృష్టి సారిస్తే సరిపోదు. దానికెంతో పట్టుదలగల, రూపకల్పన చేసే వారు కావాలి.

అనన్య: అజ్జీ.. నువ్వు తయారు చేస్తున్నడెసర్ట్ ఏది? ఓహ్.. దాన్ని నువ్వు ఇప్పుడే ట్రేలో పెడుతున్నావా. దాన్నందరికి వడ్డించడానికి సహాయ పడతా. అందుకు నేను కొంత ఎక్కువ తీసుకొంటా.

స్మృతి: సుధీర్.. రోడ్లు, భద్ర, రోడ్లపై రద్దీ మరియు దానికి పరిష్కారాల గూర్చిన చర్చ ఇంతటితో ఆపేద్దాం. ఇప్పుడు మనం డెసర్ట్‌ను ఎంజాయ్ చేసి ఈ రోజుకు విశ్రాంతి తీసుకుందాం. నేను రేపు కొన్ని పనులు చేసువాల్సి ఉంది. నువ్వేమో మార్నింగ్ ఫ్లైట్‌కు ఢీల్లీవెళ్తున్నావ్. ఇక అమ్మా మరియు అన్నా సాయంత్రం ఫైట్‌కు బెంగుళూరు వెళతారు. కాబట్టి ఈ విషయంపై చర్చ ఇంతటితో ముగిందీ.

అనన్య: ప్లీజ్, ప్లీజ్, ప్లీజ్... ఆబా... ఒకటే ఆకరి ప్రశ్న.

స్మృతి: ఓ.కే చోటు. త్వరగా అడుగు

అనన్య: ఆజ్జ - కాక ఈ సబ్జెక్టుపై నీ ఆఖరి నినాదం ఏంటి?

సుధీర్: ఈ వాతావరణ మార్పు శకంలో, నడక, సైక్లింగ్ మరియు బి.ఆర్.టికి ప్రాధాన్యత ఇవ్వండి.

అనన్య: ఈ వాతావారణ మార్పు శకం అంటే అర్థం ఏమిటి? ఆలాటే బి.ఆర్.టి అంటే నిజానికేంది.

స్మృతి: సుధీర్.. నువ్వు వచ్చేవారం ముంబై వచ్చినప్పుడు ఈ ప్రశ్నలకు జవాబివ్వవచ్చు. చోటీ నీ డెసర్ట్ పూర్తిచేసి, నిద్రించడానికి ఉపక్రమించు. ఇదందరికీ వర్తిస్తుంది. ఆదు, ఆమ్మా - అన్న మరియు సూధీర్‌కు. వెంకీ నువ్వు కొంచెం వేచి ఉండు. ఈ డెసర్ట్‌ను శుభ్రం చేయడంలో నాకు సహకరించు. ఉదయం 6.30 కు కాఫీ మరియు పాలు శుభ్రంగా ఉంటాయి. సుధీర్ .. అంత ఉదయం ... 2 కప్పుల కాఫీతో పరిపెట్టుకుంటావనుకుంటా. మీరు విమానాశ్రయానికి తీసుకెళ్ళడానికి చీజ్ చట్నీ .. సాండ్‌విచ్ తయారు చేస్తా.

-డా॥ సమ్మెట గోవర్ధన్.

ప్రశ్న - జవాబు

ప్రశ : గతంలో సైకిల్స్ సీటీగా ఏ నగరం పుర్కొంది?

జ : పూనే

చిరునామా