

संकटमा सहरवासीको अधिकार

प्रा

यः सहरमा जस्तै काठमाडौँ उपत्यकाका सहरमा विभेद, असमानता र उत्पीडन व्यापक छ । विद्यमान शासकीय बेथितिले यी सबै अवस्थालाई थप जटिल बनाएका छन् । त्यसैले यहाँका नदीनालामा पानी होइन, ढल बग्छ । धारामा पानी आउँदैन । सहरका गल्ली र चोकमा फोहोरको थुप्रो छ । सहरको भित्री र बाहिरी भागमा धुँवाँ-धूलोको आक्रमण भयानक छ । हरियो र खुला स्थानको अभाव छ । सडकमा ट्राफिक नियमको पालना हुँदैन । निजी गाडी र मोटरसाइकलको विगविगी छ । गाडीको संख्या दिनहुँ बढ्दो छ । सडक जाम हुने समस्या उस्तै छ । सार्वजनिक यातायातको सुविधा छैन । सहरवासीका दुःखका सिलसिला कति-कति !

यो दुरावस्थामा एकैपटक सकारात्मक परिवर्तनको छाँट छैन किनकि भ्रष्ट आचरणले सार्वजनिक मूल्य-मान्यतालाई गाँजेको छ । आर्थिक र नैतिक भ्रष्टाचारलाई प्रवर्द्धन र संरक्षण गर्न शासकीय पद्धति कटिबद्ध छ । पुलिस-प्रशासन त्यही मूलधारलाई जोगाउन लागिपरेको छ । त्यसैले सहरि जीवनशैलीमा आमूल परिवर्तनको अपेक्षा गर्नु राजनीतिक शक्तिको मूलधारमा हावी अनुत्तरदायी शासनलाई कम आकलन गर्नुसह देखिन्छ । तर शासन-शक्तिमा विराजमानहरू भ्रष्ट छन् भन्दैमा जनगणको सरोकारलाई साँघुरो दायरामा सोच्नुपर्छ भन्ने छैन । अधिकारलाई खुम्च्याउन जरुरी छैन । टुटल र पठाओका सन्दर्भमा सार्वजनिक यातायातविरपरि उठेका आवाज त्यस्तै देखिए ।

गत साता सरकारले मोटरसाइकलमा गरिने सहयात्रा सेवालालाई गैरकानुनी करार गर्‍यो । सरकारी संयन्त्र ट्याक्सीवाला र माइक्रोवालाको दबावमा आयो । सरकारले कुनै सूचनाबिना हठात कानून हातमा लियो । नवप्रविधि प्रयोग गरेर आवतजावतको सेवा दिने टुटल र पठाओजस्ता कम्पनीसँग आबद्ध चालकलाई नियन्त्रणमा लियो । जरिवाना तिरायो र छाड्यो । सरकारी कार्यको चौतर्फी आलोचना भएपछि सरकार पछि हट्यो ।

यसबीच टुटल र पठाओको समर्थन गर्दै नवप्रविधि प्रयोग गरेर सेवा दिने उद्यमको पक्षमा धेरै आवाज उठे । ती आवाजलाई मूलतः चार बुँदामा समेट्न सकिन्छ । पहिलो, उपत्यकाको अव्यवस्थित र महँगो यातायातलाई टुटल र पठाओले सहज बनाएका छन् । ट्याक्सीको तुलनामा सस्तो पनि छ । दोस्रो, टुटल र पठाओले विभिन्न किसिमका युवालाई स्वरोजगार दिएका छन् । युवालाई आत्मनिर्भर हुने अवसर मिलेको छ । तेस्रो, सरकारको काम नयाँ उद्यमशीलतामाथि धावा बोल्ने होइन । आवश्यक



भास्कर गौतम

कानून बनाएर नयाँ उद्यमका लागि चाहिने वातावरण उपलब्ध गराउने हो । चौथो, ध्यान आर्थिक अवसरमा मात्र दिने होइन, टुटलले हिँडुलको निजी अधिकारलाई धेरै सहज बनाएको छ । यात्रुको गोपनीयताको अधिकारलाई सुरक्षित राखेको छ । टुटल प्रयोगकर्तामध्ये ४० प्रतिशत महिला छन् । पछिल्लो बुँदा प्रायः महिला यात्रुबाट आएको थियो ।

सञ्चार-जगत् र सामाजिक सञ्जालमा सरकारी कदमको आलोचना भएपछि सरकार पछि हट्यो । टुटल र पठाओ पहिला जसरी नै सञ्चालन हुने भए । टुटलका शिक्षित भट्टले 'हिँडुलको स्वतन्त्रताको पक्षमा आवाज उठाएका' सबैलाई धन्यवाद दिए ।

यी सबै आवाज आवश्यक छन् तर पर्याप्त छैनन् । सहरको सार्वजनिक सरोकारलाई जीवन्त बनाउन यतिले पुग्दैन । सहरवासीको राजनीतिक गतिशीलता सुनिश्चित गर्न यी अपर्याप्त छन् । तर सार्वजनिक चासोको महत्त्वबारे घोल्लिने अवसर उपलब्ध भएको छ । उपत्यकाका सहरमा विद्यमान असमानता र उत्पीडनबारे सहरवासीका तहबाट हस्तक्षेप गर्न उपलब्ध अवसरलाई विस्तार गर्नु अबको चुनौती हो । अन्यथा हाम्रो लोकतन्त्रलाई बलियो बनाउने कार्यमा सहरवासीको योगदान सीमित रहन्छ ।

धेरै पहिले सहरि समाजशास्त्री रोबर्ट पार्कले सहरलाई मानिसले निर्माण गरेको सबैभन्दा सफल संसार भनेका थिए । पार्कका अनुसार यदि सहर मानिसले निर्माण गरेको सफल संसार हो भने सहरमा बस्न मानिस बाध्य पनि छ । सहरमा बसे पनि मान्छेलाई उसको जीवनको मूल उद्देश्य के हो भन्ने प्रस्ट ज्ञात छैन । मूल उद्देश्यको चरित्रबारे थाहा नपाइकनै मान्छेले आफूलाई सहरसँगै अर्कै किसिमको मानवमा रूपान्तरित गरिरहेको छ । त्यसैले सहरमा बस्ने मान्छे धेरै कोणबाट गाउँमा बस्ने मानिसजस्तो छैन । धेरै किसिमले भिन्न छ ।

काठमाडौँको सन्दर्भमा त्यो भिन्नताको मानक के हो त ? सहरि शासकीय संरचनामा निहित भ्रष्टाचार ? सडक संस्कृतिमा देखिने असभ्यपन ? सार्वजनिक यातायातमा देखिएको गैरजिम्मेवारी ? नदीनालाको हरकले बताउने गैरआधुनिकता ? सहरको फोहोरमैला व्यवस्थापनमा देखिएको असफलता ? काठमाडौँ उपत्यकामा विद्यमान असमानता ? यी सबै प्रश्नलाई केलाउँदै जाँदा एउटा साक्षा उत्तर फेला पर्छ । त्यो के भने, हामी त्यस्तो सहरि युगमा बाँच्छौं, जहाँ आम मानिसको जीवन दिनदिनै मूल्यहीन बन्दै छ ।

उपत्यकाका सडकलाई नै हेरौं । प्रत्येक पदयात्रीलाई थाहा छ, उपत्यकाका सडक हिँडनलाई होइन, चारपांग्रे र दुईपांग्रे गाडी कुदाउन बनाइएका हुन्, पदयात्रीका लागि



गुणस्तरीय सहरी जीवनको अधिकारलाई सहरी गतिशीलता, उद्यम गर्न पाउने अधिकार एवं सरकारले नियमन गर्न पाउने हकमा सीमित गरिएको छ ।

होइनन् । बालबालिका र वृद्धवृद्धाका लागि त भन्नु होइनन् । साइकल चालकका लागि समेत होइनन् । उपत्यकाको सडक योजना र निर्माणमा गाडीवालाबाहेक अरूका लागि खासै स्थान छैन । त्यसैले मोटरसाइकलबाट उपलब्ध सहायात्रामा बन्देज लाग्दा त्यसविरुद्ध आवाज उठ्नु स्वाभाविक लाग्छ । तर त्यही समूहले आफूलाई सोध्नुपर्ने आधारभूत प्रश्न अस्वाभाविक लाग्छन् ।

रोबर्ट पार्कले भनेजस्तो सहर मानिसको उच्चतम संसार हो भन्ने मान्यतामै घोलिँऔं । पार्क सही हुन् भने हाम्रोसामु सहरी जीवन पद्धतिलाई लिएर केही महत्त्वपूर्ण सवाल तेर्सिएका छन् । हामी कस्तो सहर चाहन्छौं भन्ने प्रश्न कस्तो मानिस बन्न चाहन्छौं भन्ने प्रश्नबाट अलग रहन सक्दैन । हामी कस्तो सहरी दिनचर्याको कल्पना गर्छौं ? त्यस्तो जीवनले कस्तो किसिमको सामाजिक सम्बन्धको अपेक्षा राख्छ ? सहरी जीवनशैलीसँगै प्रकृतिसँग सम्बन्ध कस्तो हुँदा हामी समृद्ध सहरका वासिन्दा बन्छौं ? कस्तो किसिमको प्रविधिको हामीले चाहेजस्तो सहरी जीवनलाई सघाउन सक्छ ? कस्तो कलाकृतिले हाम्रो सहरी मूल्य-मान्यता बोक्न सक्छ ? त्यसैले सहरमा बाँच्न पाउने अधिकार भनेको टुटलको सन्दर्भमा उठेको हिँड्नुले गर्ने स्वतन्त्रता मात्र होइन । सहरमा उपलब्ध आर्थिक स्रोतमाथिको पहुँच मात्र पनि होइन । मूलभूत रूपमा सहरमाथिको अधिकारले सबैलाई आफूले चाहेजस्तो सहरवासी बन्ने अवसर दिन सक्नुपर्छ । सहरी जीवनशैली बदल्ने अधिकार हामीमै निहित हुनुपर्छ ।

यस्तो अधिकार वैयक्तिक मात्र हुन सक्दैन किनकि सहरीकरण कुनै एक व्यक्तिको चाहना वा अधिकारमा भर पर्ने कुरा होइन । त्यसैले अहिले टुटलको सन्दर्भमा उठेको सामूहिक आवाज यस्ता आधारभूत सहरी सवालतर्फ मुखरित हुन आवश्यक छ । अन्यथा उपत्यकाको सहरी दिनचर्यालाई गुणस्तरीय र त्यहाँ बसोबास गर्ने प्रत्येक जीवनलाई मूल्यवान बनाउने कार्य त टाढाको कुरा, सार्वजनिक यातायातलाई सुधार्ने हैसियत पनि गुम्ने खतरा छ ।

यसै पनि उपत्यकामा सार्वजनिक यातायात नाम मात्रको छ । साभ्ना यातायातले गर्दा सार्वजनिक यातायात छ कि भन्ने ठाउँ खाली छ । अन्यथा गाडीवालको सिन्डिकेट छ । ती गाडीवाल निजी लगानीमा बढी काम गर्छन् । साँभ्ना पर्नेवित्तिकै सहरवासीको हिँड्नुले गर्ने अधिकार वञ्चित नभएर पनि नियन्त्रित छ । सबै जानकार छन्, गाडी धनीसँगै हुने हो । मोटरसाइकल भने जेनतेन निम्नआय भएकासँग पनि छ । सरकारले सर्वसाधारणको सरोकारलाई ध्यान दिएको भए कार र ट्याक्सीजस्तै सार्वजनिक बसले समेत उच्च स्थान पाउँथ्यो । माइक्रो र मोटरसाइकलजस्तै विजुली गाडी र टूलीबसले स्थान पाउँथे । तर वास्तविकता त्यस्तो छैन ।

भर्खरै एक अध्ययनले औल्याएअनुसार उपत्यकाका ७० प्रतिशतभन्दा बढी सडकमा सडकपेटी छैन । विस्तार गरिएका धेरै सडकमा पैदलयात्रीका लागि पेटीको अभाव छ । सडकपेटी बनाइएका ठाउँमा कतिपय स्थान

बटुवाले उपयोग गर्न पाएका छैनन् । धेरै पेटी गाडीधनीका लागि पार्किङ स्थल बनेका छन् । कतिपय ठाउँमा पसल र रेस्टुराँले सडकपेटी ओगटेका छन् । साना व्यापारीका लागि सरकारले न्यायोचित ठाउँ उपलब्ध नगराएकाले अन्य कतिपय सडकपेटी खुद्रा व्यापारीका कारोबार स्थल बनेका छन् । यी सबै अभ्यासको मार पैदलयात्री, बालबालिका र वृद्धवृद्धालाई परेको छ । उनीहरूलाई हिँड्न असुविधा छ । दुर्घटनाको डरले असुरक्षित बनाएको छ ।

अहिले मोटरसाइकलले दैनिक तीनदेखि चार हजार यात्रुलाई सहायात्रा दिइरहेका छन् । केही वर्षमा त्यो दसौं हजारमा पुगे पनि मोटरसाइकल सार्वजनिक यातायातको विकल्प हुन सक्दैन । सहयोगी मात्र हुने हो । त्यसैले सार्वजनिक यातायातका आधारभूत पक्षबारे सकारात्मक प्रयासको अभाव छ ।

आधारभूत सुविधासमेत नभएको अहिलेको अवस्थामा सफा र सुविधासम्पन्न बस कल्पना लाग्न सक्छ । समयमा आउने र समयमा छुट्टे बस बेटुकको कुरा लाग्ला । त्यस्तो बलियो व्यवस्था, जहाँ यात्रुलाई हुने कुनै पनि दुर्व्यवहारमाथि गुनासो गर्ने प्रावधान हाँस्यास्पद सुनिएला । उचित कारवाहीको व्यवस्था अरण्यरोदन लाग्ला । तर यस्ता सामान्य सुविधा माग्नबाट सहरवासी किन हँचकने ? आफ्नो अधिकारलाई किन सीमित राख्ने ?

बसमा यात्रा गर्दा सहर प्रस्टसँग देखिनुपर्ने । सहरका भित्री र बाहिरी भागमा खुला स्थान हुनुपर्ने । त्यस्ता स्थान सहिद गेटवरिपरि सेनाले नियन्त्रण गरेजस्तो अवस्थामा हुनु भएन । टुटलको पक्षमा उठेका स्वर यतातर्फ मुखरित नहुँदा सार्वजनिक यातायातका यात्रु अहिलेकै अवस्थामा रहने सम्भावना प्रबल छ । कुनै मालसामानजस्तै, जो सहरको एक भागबाट उठाइन्छन् र अर्को भागमा फारिन्छन् । यात्रुहरू जीवन्त मानिस हुन्, जसले सहरलाई जीवन दिन्छन्, स्रोत दिन्छन्, नाफा कमाउने आधार दिन्छन् र सहरलाई सहर हुनुको अर्थ दिन्छन् । त्यसैले आम यात्रु सहरको सार्वजनिक जीवनको हिस्सा बन्ने सम्भावनातर्फ हाम्रा स्वर उठ्नुपर्छ ।

गुणस्तरीय सहरी जीवनको अधिकारलाई सहरी गतिशीलता, उद्यम गर्न पाउने अधिकार एवं सरकारले नियमन गर्न पाउने हकमा सीमित गरिएको छ । यसले खासै उपलब्धि हात लादैन । वर्चस्वशालीले सहरी स्थानलाई केवल व्यापारिक स्वार्थका लागि उपयोग गरिरहेका सहरभित्र र वरिपरिका प्रकृति विद्रूप बनिरहने छन् । सहरमा निर्माण भइरहेको अतिरिक्त मुनाफालाई निजी फाइदाका लागि मात्र दुरुपयोग गर्नेछन् । तर केही अमूक व्यक्तिको स्रोतमाथिको निजी पहुँचले सहरलाई गतिशील र जीवन्त बनाउँदैन । सहरवासीले सार्वजनिक स्रोतमाथि नियन्त्रण कायम राख्नुपर्छ । त्यस्तो नियन्त्रणले सहरका विभिन्न स्थानमाथि सामूहिक अधिकार कायम गर्न सघाउँछ । प्रकारान्तरले सहरी जीवनशैली परिवर्तन गर्दै सहरलाई पनि परिवर्तन गर्छ ।