

जेमी ओस्बॉर्न (बाएं) मालिनी चिब से बात करते हुए जो अपनी गोद में रखे कंप्यूटर की मदद से अपनी आवाज को सुनने लायक बनाती हैं।



## जेमी ओस्बॉर्न विकलांगों के लिए डिज़ाइन

आलेख एवं फोटो: कुमुद मोहन

जेमी ओस्बॉर्न का कहना है, “छोटे-छोटे परिवर्तनों से भी विकलांग लोगों के जीवन में बड़ा बदलाव आ सकता है। ओस्बॉर्न कैलिफोर्निया की सैन फ्रांसिस्को म्युनिसिपल ट्रांसपोर्टेशन एजेंसी में परिवहन योजनाकार हैं। वह कहते हैं कि वरिष्ठ नागरिकों और विकलांगों को चलने-फिरने में मदद करना कोई रॉकेट विज्ञान जैसा कठिन विषय नहीं है लेकिन हां, किसी भी परियोजना को शुरू करते समय ही इन मुद्दों पर विचार किया जाना चाहिए। “साथ ही विकलांग लोगों तथा वरिष्ठ नागरिकों को योजना बनाते समय ही इस काम से जोड़ लेना चाहिए क्योंकि बाद में सुधार करना महंगा साबित होता है और प्रभाव भी कम पड़ता है...।”

हाल ही में नई दिल्ली में आयोजित एक सम्मेलन में ओस्बॉर्न ने एक प्रस्तुति दी जिसमें उन्होंने बताया कि सैन फ्रांसिस्को इस तरह आवाजाही में मदद करता है। उन्होंने एक दर्शक की नजर से भारत में इस काम में आने वाली बाधाओं के बारे में भी बताया। गैरसरकारी संगठन स्वयं, दिल्ली सरकार के परिवहन मंत्रालय और भारत के पर्यटन मंत्रालय द्वारा आयोजित सम्मेलन में कहा कि टिकाऊ समाधान कभी बाहर से नहीं आते। ये स्थानीय लोगों के अपनी ज़रूरतों के मुताबिक अनुकूलन का नतीजा होते हैं।

ओस्बॉर्न ने कहा, “अपने आकार तथा चलाने में सुगमता के कारण ऑटो रिक्शा बसों, रेलवे स्टेशनों और

मेट्रो जैसे सार्वजनिक यातायात के लिए फीडर सेवा की तरह काम आ सकता है।” प्रवेश के स्थान पर बेल्ट या अवरोधक लगाने पर यह अधिक सुरक्षित हो सकता है।

“मैं यह अनुभव करता हूँ कि दिल्ली मेट्रो का पहला फेज वरिष्ठ नागरिकों और विकलांगों के आवागमन के लिए आश्चर्यजनक रूप से सफल रहा है। इस मेट्रो प्रणाली में आवागमन की आसानी के लिए कई प्रकार की व्यवस्थाएं हैं जैसे लिफ्ट, सभी स्टेशनों पर किराया-द्वारों को व्हील चेयर से पार करने की सुविधा, रेल के रुकने की जगहों के बारे में श्रव्य तथा दृश्य उद्घोषणाएं, मेट्रो प्रणाली से संबंधित उद्घोषणाओं के साथ ही नेत्रहीनों के लिए स्पर्श की मदद से राह ढूंढने की सुविधा। विश्व में अन्यत्र ऐसी प्रणालियां कम ही हैं...। “लेकिन हां कुछ मेट्रो स्टेशन तक पहुंचने के लिए कई बाधाओं को पार करना पड़ता है। कर्व रैपों की कमी, अनुपयोगी फुटपाथों और खतरनाक पैदल रास्तों के कारण काफी लोग इन मेट्रो स्टेशन में आने-जाने से वंचित रह जाते हैं।”

ओस्बॉर्न का भारत से छह वर्ष पुराना संबंध है जब उन्हें यूनिवर्सिटी ऑफ कैलिफोर्निया, बर्कली की एक बधिर छात्रा मिशेल फ्रीडनर ने आमंत्रित किया था। फ्रीडनर मेडिकल मानव विज्ञान में पीएच. डी. के लिए इस विषय पर काम कर रही थीं कि भारत में बधिर युवक अपने भविष्य के बारे में क्या सोचते हैं। ओस्बॉर्न ने फ्रीडनर से शादी कर ली और उन्हें भारत में समय बिताने का मौका मिल गया। वे अपनी छुट्टियां बढ़ाकर भारतीय यातायात नेटवर्क, आधारभूत स्तर की योजना बनाने और सार्वजनिक सहयोग का स्वतंत्र अध्ययन कर रहे हैं।

ओस्बॉर्न ने 1990 के दशक के मध्य में जॉर्जिया इंस्टीट्यूट ऑफ टेक्नोलॉजी से इलेक्ट्रिकल इंजीनियरी की स्नातक परीक्षा और बायोइंजीनियरी का सर्टिफिकेट कोर्स किया। वह याद करते हुए कहते हैं, “मैं अपने ज्ञान का उपयोग केवल व्यापारिक उद्देश्य के लिए नहीं करना चाहता था। मैं दूसरों को अधिक से अधिक उत्पादों का उपभोग करने के लिए प्रोत्साहित करने के बजाय अपने काम से समाज को लाभ पहुंचाना चाहता था।” इसलिए उन्होंने ब्रिटेन की ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी के वर्सेस्टर

कॉलेज में पुनर्वास इंजीनियरी के ग्रीष्मकालीन कार्यक्रम में दाखिला ले लिया। वहां से स्नातक परीक्षा पास करने के बाद वे बर्कली के सेंटर फॉर एक्सेसिबल टेक्नोलॉजी में पुनर्वास इंजीनियर बन गए।

वह कहते हैं, “एक युवा महिला अपने पैरों पर बहुत कम चल-फिर सकती थी। तब मैंने एक समायोजित होने वाला दाब संवेदी स्विच बनाया। प्रौद्योगिकी का सहयोग लिया और इसके अन्य तकनीक की मदद से वह कंप्यूटर पर शैक्षिक गेम खेलने और परिवार के साथ बात करने में सक्षम हो सकी। मैंने व्हील चेयर का प्रयोग करने वाले एक बहरे व्यक्ति के लिए वाइब्रेट करके समय बताने वाला उपकरण बनाया क्योंकि उसे दवा लेने और बैठने की मुद्रा बदलने का समय याद दिलाना पड़ता था।”

भारत के लगभग एक करोड़ विकलांग लोगों में से पांचवे हिस्से को ही ऐसे सहयोगी साधनों की सुविधा उपलब्ध है। वह कहते हैं, “मैंने जिन साधनों का विकास किया, वे विशेष पर्यावरणीय परिस्थितियों के लिए उचित थे। ...भारत में बड़ी संख्या में प्रतिभाशाली पुनर्वास इंजीनियर और चिकित्सक हैं। मुझे विश्वास है कि भारतीय पुनर्वास इंजीनियर उपयोगी समाधान खोज सकते हैं।” ओस्बॉर्न ने कहा कि भारत ने प्रौद्योगिकी तथा आधारभूत संरचना के क्षेत्र में अभूतपूर्व प्रगति है। मैंने दिल्ली हॉट और ‘गार्डन ऑफ फाइव सेंसेज’, नई दिल्ली और कोल्स पार्क तथा एपीडी हार्टिकल्चर ट्रेनिंग सेंटर, बेंगलूर में ऐसे कुछ शानदार उदाहरण देखे हैं।

ओस्बॉर्न ने कहा कि भारत में पैदल यात्रियों की संख्या वाहन चालकों से ज्यादा है। लेकिन, मुख्य सड़कें तथा हाईवे उन्हें ध्यान में रखकर नहीं बनाए गए हैं। “आदर्श रूप से सड़कों का आकार इस तरह बनाया जाना चाहिए कि पैदल यात्री सुरक्षित रूप से चौराहों को पार कर सकें। इसी तरह मुख्य सड़कों का डिज़ाइन इस तरह बनाया जाए कि पैदल पथ के चौराहे सही तरह से ऊपर अथवा भूमिगत मार्गों के साथ उचित रूप से जुड़े हुए हों।”



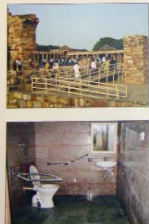
कुमुद मोहन स्वतंत्र लेखिका और फोटो पत्रकार हैं और नई दिल्ली में रहती हैं।

दिल्ली स्थित कुतुब मीनार परिसर को वर्ष 2008 में विकलांगों के अनुकूल बनाया गया।

**India's first completely accessible world heritage site**

In consultation with Svayam, the Archaeological Survey of India (ASI) has made the Qutub Minar complex completely accessible.

As a result, there is an accessible ticket window, parking bay, signages, unisex accessible toilets and 5 ramps placed strategically in the Qutub Minar Complex.



Svayam