

ရန်ကုန်မြို့အတွင်း ခရီးသွားရတာ အဆင်မပြေဖြစ်နေတာ ကြာပြီ။ အရင်က ကားနဲ့ လူမမျှ။ ကားကနည်း လူကများ။
 အမြဲတမ်း ကားတွေက ကျပ်၍နေသည်။ လူ (၂၅) ယောက် စီးသတ်မှတ်ထားသော ဟီးနိုးကား အသေးလေးကို လူ (၁၀၀) ကျော် စီးနင်းနေရတော့ ကျပ်ပြီပေါ့။ အခုတော့ လူနဲ့ကား မမျှသည့် ပြဿနာက မပြေလည်သေး။
 ကားနဲ့လမ်း
 မမျှတဲ့ပြဿနာက ထပ်ပေါ်လာသည်။ ကားတွေပေါ်မှာ လူတွေကျပ်။ လမ်းတွေပေါ်မှာ ကားတွေကျပ်။ ယခင်က ရန်ကုန် မြောက်ဥက္ကလာခရီးမှာ တစ်နာရီသာ ကြာသည်။ ယခု နှစ်နာရီ ကြာသည်။ တန်ဖိုးရှိသော အချိန်တွေ
 ကားပေါ်မှာ ကုန်ဆုံးကြရသည်။ အခုမှ ခုံးကျော်တံတားတွေဆောက်၏။ တော်တော်နှောက်ကျနေပြီ။ ခုံးကျော် တံတား တစ်စင်းဆောက်က (ပြောတုန်းက လေးလဟု ဆိုသောလည်း) တစ်နှစ်ကျော်ကြာ၏။ အရင်က တည်းက မြို့အင်္ဂါနှင့်အညီ ဒီလို ခုံးကျော်တံတားတွေ ရှိသင့်သည်။ ကျွန်တော် တို့ ရန်ကုန်တွင် လမ်းတွေက ဒီထက်တိုးချဲ့လို့ မရတော့။ မြို့တွင်းမြို့ပြင် ခရီးသည်ပြဿနာကို အဓိက ဖြေရှင်းပေးနိုင်သော မြေအောက် ရထားကလည်း မရှိ။ (လန်ဒန်တွင် မြေအောက်ရထား ပြေးဆွဲခဲ့တာ နှစ် ၅၀၀ ကျော်ပြီ)။ ကျွန်တော်တို့ မိုးပျံတံတား နှစ်ထပ်လမ်းတွေ တည်ဆောက်ဖြေရှင်းမှ ဖြစ်တော့မည်။



လူတွေက ဒီမိုကရေစီခေတ်ဦး၊ ကားတွေကို လွတ်လပ်စွာ တင်သွင်းခွင့်ပြုလိုက်ခြင်းကြောင့် ဒီလိုပြဿနာတွေ ပေါ်သည်ဟု အပြစ်ပြောကြသည်။ တကယ်တော့ ကမ္ဘာမှာရှိသော နိုင်ငံများအလိုက် လူဦးရေနှင့် ကားစီးရေ အချိုးအစား ခွဲတမ်းအရဆိုလျှင် မြန်မာနိုင်ငံမှာ ဟိုးနှောက်ဆုံးပိတ်တွင် ရှိသည်။ လူတစ်ထောင်မှာ ကား(၇) စီးနှုန်းသာ ရှိသည်။ ကမ္ဘာတွင် ကားအများဆုံး ကားနှင့်လူနှုန်းမှာ San Marino ဥရောပတောင်ပိုင်းက အီတလီစကားပြော သမ္မတနိုင်ငံငယ်လေးဖြစ်ကာ လူဦးရေ သုံးသောင်းကျော်သာရှိသည့် နိုင်ငံဆိုလျှင် လူတစ်ထောင်မှာ ကားစီးရေ (၁၂၆၃) စီး ရှိသည်။ လူတစ်ယောက် တစ်စီး နှုန်းမက။ အမေရိကားနိုင်ငံမှာပင်

လူတစ်ထောင် ကား (၇၉၇) စီးသာ ရှိသည်။ အာရှတွင် ဂျပန်ကားများဆုံး လူတစ်ထောင်မှာ ကား (၅၉၁) စီးရှိ၏။ ပြင်သစ်၊ ဂျာမနီ၊ အင်္ဂလန် တို့ထက်သာပေသေးသည်။ (ကားစီးရေ ဆိုသည်မှာ ကိုယ်ပိုင်ကား၊ ခရီးသည်တင်ကား၊ ကုန်တင်ကား အားလုံးကို စုပေါင်းထားခြင်း ဖြစ်သည်) အရှေ့တောင်အာရှမှာ အများဆုံးက မလေးရှားဖြစ်ကာ၊ လူတစ်ထောင်မှာ ကား (၃၉၃) စီးနှုန်း ရှိ၏။ ကျွန်တော်တို့နှင့် ကပ်လျက် ထိုင်းပင်လျှင် လူတစ်ထောင်မှာ ကား (၁၆၅) စီးနှုန်း ရှိ၏။ ကျွန်တော်တို့မြန်မာက လူတစ်ထောင်မှာ ကား(၇)စီးနှုန်း။ (၂၀၂၀ စာရင်း ဖြစ်သည်။) အာဖရိက တန်းဖန်နီးယားနိုင်ငံနှင့် အတူတူ။ မြန်မာအောက်တွင် ရဝမ်ဒါ၊ အီသီယိုးပီးယားနှင့် ဆိုမာလီတို့သာ ရှိတော့သည်။

အဲဒီစာရင်းကိုကြည့်လျှင် မြန်မာပြည်တွင် ကားတွေများလွန်းသည်ဟု မယူဆနိုင်ကြောင်း သိလောက်ပါသည်။ ပြဿနာက အိမ်သာတွင်းမတူးဘဲ ပ်ဟင်းသောက်ချင်ခြင်း ဖြစ်သည်။ ကားတွေ တင်သွင်းတော့မည်ဆိုလျှင်၊ ထိုကားတွေနှင့် လိုက်ဖက်သော၊ ထိုကားတွေကောင်းမွန်စွာ သွားလာနိုင်သောလမ်း၊ တံတားအခင်းအကျင်း များ အရင်ရှိနေဖို့ လိုအပ်သည်။ ကျွန်တော်တို့ဆီတွင် စီမံသူတွေ ဒီလို ကြိုတင်တွက်ဆမှုမျိုး စီမံကိန်းမျိုး ရှိဟန်မတူ။ လူတွေက ကားတွေ သိပ်စီး ချင်နေလျှင် စီးခွင့်ပေးလိုက်မည်။

အဆိုပါ ပြဿနာတစ်ခု လောလောဆယ် ငြိမ်းသွားမည်။ ကျန်တာကတော့ နောင်ခါလာ နောင်ခါဈေးပေါ့ သဘောထားတတ်ကြသည်။ သို့ဖြင့် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံတွင် ဂျာအေးသူအမေရိကန်သလို ပြဿနာတွေ ရှင်းမရအောင် ဖြစ်နေတော့သည်။ ပြီးတော့ ပြဿနာကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရာတွင်လည်း နည်းလမ်းမကျ။

ဂျပန်မှ စုံစမ်းရေးကော်မရှင်က ရန်ကုန်တွင် လမ်းပိတ်ဆိုခြင်းကို လေ့လာသုံးသပ်ရာတွင် (နောင်မှ လုပ်ဆောင်ရမည့် ကိစ္စတွေအသာထား။) လောလောဆယ် အခြေအနေသုံးရပ် ထွက်ပေါ်လာသည်။ လမ်းတွေ ပိတ်ဆိုနေ ရခြင်းမှာ... (၁) မီးပွိုင့်တွေ တပ်ဆင်ထားပုံနှင့် အလုပ်လုပ်ပုံ နေရာမကျ၍ (၂) ဘတ်စ်ကား မှတ်တိုင်များ သတ်မှတ်ရာတွင် မှားယွင်းနေ၍ (၃) ယာဉ်မောင်းသူများ စည်းကမ်းမရှိ၍ ဟူ၍ အချက်သုံးချက် ထွက်ပေါ်လာသည်။ မီးပွိုင့်တွေအပြင် ဘတ်စ်ကားမှတ်တိုင်တွေ နေရာရွေ့ လိုက်တာနှင့် ပြဿနာကတော့ ပြေလည်သွားနိုင်သည်။ နောက်တစ်ချက်က ယာဉ်တွေ စည်းမဲ့ကမ်းမဲ့ မောင်းနှင်နေမှု။ (ဒါကလည်း ထိထိရောက်ရောက် အရေးယူ လိုက်လျှင် ရမည်။) နောက် လမ်းပေါ်တွင် ရပ်ထားသောကားများ။ လန်ဒန်ရောက်စဉ်က ရန်ကုန်မြို့မှာကဲ့သို့ (နေရာအနံ့အပြား) ရပ်ထားသောကားတွေ မတွေ့ရ။ လန်ဒန်မြို့ လည်ခေါင်ဖူးခဲ့။

တချို့ကိစ္စ တွေကတော့ စီမံကိန်းဆွဲကာ ရေရှည်ဆောင်ရွက်ရမည့် ကိစ္စများဖြစ်သည်။

(ဥပမာ- မိုးပျံလမ်းများတည်ဆောက်ရေး။) စုံစမ်းရေးကော်မရှင်က တင်ပြထားသော အချက်တွေက ချက်ချင်း အကောင်အထည်ဖော်၍ ရနိုင်သောအရာ ဖြစ်သည်။ ဘာကြောင့် အလျင်အမြန် မဆောင်ရွက်သေးတာလဲ။ ဆန္ဒပြမှာကို ထိုင်စောင့်နေကြလေသလား။ ကျွန်တော်တော့ တွေးမရ။