

দেশের জন্য

একটি ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট প্রকাশনা

জুলাই - সেপ্টেম্বর ২০১৫, আষাঢ় - ভাদ্র ১৪২২
একাদশ বর্ষ, ৩য় সংখ্যা



বিশ্ব কারমুক্ত দিবস ২০১৫ উদযাপন
যানজট হ্রাসে ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণের আহ্বান

www.wbbtrust.org

info@wbbtrust.org

অন্যান্য পাতায় আছে

সম্পাদকীয়

বিশ্ব কারমুক্ত দিবস ২০১৫ যানজটহ্রাসে ব্যক্তিগত গাড়ি
নিয়ন্ত্রণের আহ্বান

অবৈধ পার্কিং বন্ধে পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান

হাঁটার প্রতিবন্ধকতা দূরীকরণে ফুটপাতে গাড়ি পার্কিং বন্ধ করা জরুরী
প্রাইভেট কারের পরিবর্তে গণপরিবহনকে প্রাধান্য দিয়ে ভাড়া ও
যাত্রী দুর্ভোগ কমানোর দাবি

পরিবেশ বিপর্যয় রোধে গাড়িমুক্ত শহর গড়ার প্রস্তাব

লালবাগ কেল্লার প্রাচীর পুনঃনির্মাণ দ্রুততার সাথে ভিতরের
বাগান তৈরির আহ্বান

এসডিজি ১১.২-এ হাঁটা ও বাইসাইকেল অন্তর্ভুক্ত করতে পদক্ষেপ
গ্রহণের দাবি

এসডিজি'র সূচক নির্ধারণে হাঁটা ও বাইসাইকেলকে অন্তর্ভুক্ত
করার আহ্বান

উন্নত রেলকেন্দ্রিক সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণের দাবি

লেভেল ক্রসিং দুর্ঘটনাহ্রাসে সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা প্রয়োজন

প্রাইভেট কারের কারণে সৃষ্ট সমস্যা এবং সমাধানে করণীয়

নিরাপদ যাতায়াতে পরিকল্পিত ও সমন্বিত পদক্ষেপ জরুরী

ঈদে নিরাপদ যাতায়াতে বিশেষ পরিকল্পনা ও তদারকি অব্যাহত
রাখার আহ্বান

১৩ লক্ষ যানের চাহিদা পূরণের বিকল্প রূপরেখা প্রয়োজন

সড়ক দুর্ঘটনার মামলার ক্ষেত্রে ৩০৪(খ) ধারায় মামলা করার
বাধ্যবাধকতা আরোপ না করার আহ্বান

নারী নির্যাতন প্রতিরোধে জাতীয় অর্থনীতিতে

গৃহস্থালী কাজে নারীর অবদান স্বীকৃতি দেয়ার আহ্বান

বালুর মাঠে কলেজ নির্মাণ পরিকল্পনা বাতিলের দাবি

জলাবদ্ধতা নিরসনে সকল এলাকার জন্য কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের দাবি

খাদ্য উৎপাদনে কীটনাশকের ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ জরুরী

গুলশান-বনানী লেক দূষণ দখল মুক্ত করার দাবি

যত্রতত্র কার পার্কিং বন্ধে হাইকোর্টের নির্দেশ

কোমল পানীয় বছরে ২ লক্ষ মানুষের মৃত্যুর কারণ

মাত্রাতিরিক্ত শব্দদূষণ বাড়াচ্ছে অসহিষ্ণুতা

যানজটে ক্ষতি ২৩ হাজার কোটি টাকা

কৃষিতে নারী ও পুরুষের মজুরি বৈষম্য কমেছে

রাস্তায় যানজট সৃষ্টির অন্যতম কারণ প্রাইভেট কার

পথে যেতে যেতে

সম্পাদনা পরিষদ

সম্পাদক

সাইফুদ্দিন আহমেদ

সম্পাদনা সহযোগী

আমিনুল ইসলাম সূজন

নাজনীন কবীর

প্রতিবেদন

নাঈমা আকতার

মুদ্রণ: আইমেস মিডিয়া লিঃ

ফোন: ৯১৪৪৯৮০, ০১৭১৩ ০১৪৪১২

পরিবহন ব্যবস্থার মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে, 'গাড়ি নয়, মানুষ ও মালামাল এক স্থান থেকে অন্য স্থানে পৌঁছে দেয়া'। দক্ষ, পরিবেশবান্ধব ও দীর্ঘস্থায়ী পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলার জন্য কতগুলো পূর্বশর্ত রয়েছে। যেমন- তুলনামূলক কম বিনিয়োগে, কম খরচে, নির্ধারিত সময়ে, নিরাপদে, জ্বালানীর ব্যবহার ও দূষণ কম করে মানুষ ও মালামাল পরিবহন করা। এ সকল বিবেচনায় আমাদের বর্তমান পরিবহন ব্যবস্থার নেতিবাচক দিকটিই সামনে চলে আসে। নীতি, পরিকল্পনা ও ব্যবস্থাপনাগত ত্রুটির কারণেই এ অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে।

ঢাকা শহরে পরিবহন ব্যবস্থায় প্রাইভেট কার কেন্দ্রিকতা বহুবিধ সমস্যার জন্ম দিচ্ছে। এর মধ্যে অন্যতম যানজট সমস্যা। এখানে প্রাইভেট কারে খুবই কম সংখ্যক যাতায়াত সংঘটিত হলেও শহরের অধিকাংশ জায়গা তারই দখলে, প্রাইভেট কার শুধুমাত্র সড়ক নয় ফুটপাথ এবং ভবনের উল্লেখযোগ্য পরিমাণ জায়গা দখল করছে।

জাতীয় সমন্বিত বহুমাত্রিক পরিবহন নীতিমালা, ২০১৩ এ প্রাইভেট কার নিয়ন্ত্রণের কথা থাকলেও তার বাস্তবায়ন নেই। স্ট্র্যাটেজিক ট্রান্সপোর্ট প্ল্যান (এসটিপি) তে শেষ ধাপে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণের সুপারিশ রয়েছে। অথচ গণপরিবহনকে টপকে প্রাইভেট কার বান্ধব এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণ করা হচ্ছে। এর ফলে সঙ্কট আরো প্রকট হবে বলে বিশেষজ্ঞদের ধারণা। ঢাকা ইমারত নির্মাণ বিধিমালা, ২০০৮ এ প্রতিটি ভবনে প্রাইভেট কার পার্কিং এর জন্য আনুপাতিক হারে জায়গা রাখা বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। যা প্রাইভেট কার ক্রয়ে মানুষকে চাপ প্রয়োগ করার শামিল।

ঢাকা'র কাঠামো পরিকল্পনা (২০১৬-২০৩৫) অনুযায়ী প্রাইভেট কারের ব্যবহার বৃদ্ধির কথা বলা হয়েছে। সব মিলিয়ে ঢাকা শহরে আগামী দিনে প্রাইভেট কারকেন্দ্রিক পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে ওঠার আশঙ্কা প্রকাশ করছেন বিশেষজ্ঞগণ। যার খেসারত হিসেবে আরো যানজট, দূষণ, জ্বালানী অপচয়, পরিবহন ব্যয়, দুর্ঘটনা বৃদ্ধির মাধ্যমে ঢাকা শহর অমানবিক ও জনবিরপ্ধ হয়ে উঠতে পারে।

এমতাবস্থায়, প্রাইভেট কারের নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন। সেক্ষেত্রে পরিকল্পিতভাবে মিশ্র এলাকা গড়ে তোলার মাধ্যমে যাতায়াতের দূরত্ব হ্রাস করা ও গণপরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নের পাশাপাশি হাঁটা, সাইকেল ও রিকশাসহ একটি সমন্বিত ও সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা প্রয়োজন। এছাড়া কনজেশন চার্জ, লাইসেন্স প্রদানের ফি, আমদানী কর, রোড ট্যাক্স, ফিক্সড ট্যাক্স বৃদ্ধি এবং ফুয়েল ট্যাক্স আরোপ ও বৃদ্ধির মাধ্যমে প্রাইভেট কার নিয়ন্ত্রণ করা জরুরী।

বিশ্ব কারমুক্ত দিবস ২০১৫ উদযাপন যানজটহ্রাসে ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণের আহ্বান

ঢাকা শহরে প্রাইভেট কারে পাঁচ শতাংশ ট্রিপ হয় এবং সড়কের সত্তর ভাগ জায়গা দখল করে। যা যানজট সৃষ্টির অন্যতম কারণ। এরপরও ঢাকায় প্রতিদিন শতাধিক নতুন প্রাইভেট কারের নিবন্ধন দেওয়া হয়। এছাড়া প্রাইভেট কারের বিনামূল্যে বা নামমাত্র মূল্যে পার্কিং সুবিধা, লোন সুবিধা, ফ্লাইওভার ও উড়াল সড়ক নির্মাণ এবং সড়কে অগ্রাধিকারসহ নানা সুবিধা রয়েছে। ঢাকায় বাস, রেল, নৌপথ, হাঁটা ও রিকশা এ সকল মাধ্যমে ৯৫ শতাংশ চলাচল হলেও এ মাধ্যমগুলির জন্য সুযোগ সুবিধা নিশ্চিত করা হয়নি। হাঁটা, সাইকেল, রিকশার সঙ্গে সমন্বয় করে উন্নত গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা হলে প্রাইভেট কারের উপর নির্ভরশীলতা কমানো সম্ভব। সঠিক নীতি ও পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রাইভেট কার নিয়ন্ত্রণ করে সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা জরুরী। বিশ্ব কারমুক্ত দিবস উপলক্ষে জাতীয় জাদুঘরের সামনে গত ২১ সেপ্টেম্বর ২০১৫, সোমবার সকাল ১০ টায় পরিবেশবাদী বিভিন্ন সংগঠন এবং শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের সম্মিলিত উদ্যোগে আয়োজিত (লুডু, দাবা, ক্যারামবোর্ড, ফুটবল, চেয়ার খেলা, দড়ি লাফ, সঙ্গীত, সাইক্লিং, হোলাহোপসহ বিভিন্ন খেলার আয়োজন সমৃদ্ধ) অবস্থান কর্মসূচি থেকে বক্তারা এ অভিমত ব্যক্ত করেন।



বক্তারা বলেন, যানজট সমস্যা সমাধানের জন্য ব্যক্তিগত গাড়ির ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ একমাত্র সমাধান। “জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা, ২০১৩” তে ৪.৮.১ ধারায় প্রাইভেট কার নিরুৎসাহিত করার কথা বলা হয়েছে। নীতিমালা অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ এখন সময়ের দাবি।

ওয়ার্ক ফর এ বেটোর বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর পরিচালক গাউস পিয়ারীর সভাপতিত্বে এবং সিনিয়র প্রকল্প কর্মকর্তা জিয়াউর রহমান এর সঞ্চালনায় কর্মসূচিতে উপস্থিত ছিলেন আবু নাসের খান, চেয়ারম্যান, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা); মারুফ হোসেন, প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, ওয়ার্ক ফর এ বেটোর বাংলাদেশ ট্রাস্ট; মহীদুল ইসলাম খান, সাবেক সাধারণ সম্পাদক, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা); ইবনুল সাইদ রানা, চেয়ারম্যান, নিরাপদ ডেভেলপমেন্ট ফাউন্ডেশন; তামিম আহমেদ, অরগানাইজিং সেক্রেটারি, ইন্টারন্যাশনাল টুরিজম স্টুডেন্টস কনফেডারেশন; আকিব দিপু, সদস্য, প্রত্যাশা মাদক বিরোধী সংগঠন; মোঃ আমিনুল ইসলাম টুববুস, সভাপতি, সাইকেল লেন বাস্তবায়ন পরিষদ; সাজেবিন কবির, নগরবিদ, এভান্টগার্ডস; শাহ মোবারক, সভাপতি, ইয়ুথ ডেভেলপমেন্ট সোসাইটি; ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট এর ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার নাজনীন কবীর ও প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এইচআর এনসিডি, সৈয়দা অনন্যা রহমান এবং মাস্তুল ফাউন্ডেশনের মনির হোসেন নিশাত প্রমুখ।

অবৈধ পার্কিং বন্ধে পদক্ষেপ গ্রহণের আহ্বান

রাজধানী ঢাকায় যানজটে বছরে প্রায় ২৩,০০০ কোটি টাকা অপচয় হয়। ঢাকা শহরে ব্যক্তিগত গাড়িতে মাত্র পাঁচ শতাংশ ট্রিপ সংঘটিত হয়ে থাকে। অথচ তাদেরকে প্রাধান্য দিতে গিয়ে যে সকল মাধ্যমে পাঁচানব্বই শতাংশ যাতায়াত সংঘটিত হয় সেগুলি উপেক্ষিত থেকে যাচ্ছে।



যে সকল রাস্তায় প্রশস্ত ফুটপাত দেখা যায়, তাও চলে গেছে ব্যক্তিগত গাড়ির দখলে। ধানমন্ডি সাত মসজিদ সড়কের পাশের ফুটপাত ও সড়কে বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, হাসপাতাল, বিপণীবিতানসহ বিভিন্ন ভবনের সামনে অবাধে গাড়ি পার্কিং করে রাখা হয়। এর ফলে হাঁটার ক্ষেত্রে প্রতিবন্ধকতার পাশাপাশি যানজট সৃষ্টি হচ্ছে। গত ৮ সেপ্টেম্বর ২০১৫, সকাল ১১ টায় রাজধানীর ধানমন্ডির সাত মসজিদ রোডস্থ আবাহনী মাঠের সম্মুখে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), অরণোদয়ের তরুণ দল, মাস্তুল ফাউন্ডেশন, সহায় উন্নয়ন সংস্থা এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটোর বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর সম্মিলিত উদ্যোগে আয়োজিত ‘হাঁটার প্রতিবন্ধকতা দূরীকরণ ও যানজটহ্রাসে ফুটপাত ও সড়কের অবৈধ পার্কিং বন্ধে উদ্যোগ নিন’ শীর্ষক অবস্থান কর্মসূচিতে বক্তারা এ কথা বলেন।

বক্তারা বলেন, পার্কিংয়ের জন্য জায়গা ও সময়ের মূল্যানুসারে ফি দিতে হলে মানুষ প্রাইভেট গাড়ি ব্যবহারে নিরুৎসাহিত হবে এবং রাস্তায় গাড়ির সংখ্যা কমাতে যানজট কমে আসবে। প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণের মাধ্যমে এই সমস্যার সমাধান করতে হবে। ফুটপাতে গাড়ি পার্কিং বন্ধে ভবনের সামনে র‍্যাম্পে খুঁটি (Bollard) স্থাপনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা জরুরী।

কর্মসূচিতে উপস্থিত ছিলেন ওয়ার্ক ফর এ বেটোর বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার, নাজনীন কবীর; সিনিয়র প্রকল্প কর্মকর্তা, জিয়াউর রহমান লিটু; প্রকল্প কর্মকর্তা মো: আতিকুর রহমান, সহকারি এডভোকেসি কর্মকর্তা তানজিলা হক, সহকারি প্রকল্প কর্মকর্তা আয়েশা আরাফাত ইকরা, আতিক মোর্শেদ, প্রোগ্রাম কো-অর্ডিনেটর, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা); শহীদুল ইসলাম বাবু, সভাপতি, অরণোদয়ের তরুণ দল; শেখ মোহাম্মদ ইউসুফ হোসেন, নির্বাহী পরিচালক, সহায় উন্নয়ন সংস্থা; ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের ইনস্টিটিউট অব এডুকেশন এন্ড রিসার্চ এর ছাত্র ও দৃষ্টি প্রতিবন্ধী ব্যক্তি মোঃ শামীমজাহান রকি; ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের প্রাক্তন শিক্ষার্থী তালুকদার রিফাত পাশা, মাস্তুল ফাউন্ডেশন এর নাসির মাহবুবুল ইসলাম, কাজী আবু সাঈদসহ আরো অনেকে। আয়োজনটি সঞ্চালনা করেন নাজমা আকতার, সহকারি এডভোকেসি কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটোর বাংলাদেশ ট্রাস্ট।

হাঁটার প্রতিবন্ধকতা দূরীকরণে

ফুটপাতে গাড়ি পার্কিং বন্ধ করা জরুরী

ঢাকার ৯৩ শতাংশ যাতায়াত গণপরিবহন, হাঁটা এবং সাইকেলের মাধ্যমে হওয়া সত্ত্বেও আমাদের যাতায়াত ব্যবস্থা গড়ে উঠছে ব্যক্তিগত গাড়িকে কেন্দ্র করে। প্রকল্পসমূহ গৃহীত হচ্ছে ব্যক্তিগত গাড়িকে উৎসাহিত করে। প্রতিদিন গড়ে ৬৭টি ব্যক্তিগত গাড়ি নিবন্ধিত হচ্ছে। বর্তমানে কেবল মাত্র ঢাকা শহরে ব্যক্তিগত গাড়ির সংখ্যা তিন লক্ষেরও অধিক। রাস্তায় এবং ফুটপাতে যত্রতত্র ব্যক্তিগত গাড়ি পার্কিং, হাঁটার ক্ষেত্রে প্রতিবন্ধকতা ও যানজট সৃষ্টি করে। ব্যক্তিগত গাড়ির আধিক্য দূষণ বৃদ্ধিতে ভূমিকা রাখছে। যে কারণে বাংলাদেশে বছরে প্রায় ১৫,০০০ মানুষ মৃত্যুবরণ করে। তাই হাঁটার প্রতিবন্ধকতা দূরীকরণ এবং যানজট হ্রাসে ফুটপাতে এবং ব্যস্ত সড়কে পার্কিং বন্ধ করা জরুরী। গত ১৫ সেপ্টেম্বর ২০১৫, মঙ্গলবার সকাল ১১ টায় পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর যৌথ উদ্যোগে আয়োজিত “পার্কিংয়ের কারণে সৃষ্ট সমস্যা: সাত মসজিদ রোডের বাস্তবতা” শীর্ষক আলোচনা সভায় বক্তারা উক্ত মতামত ব্যক্ত করেন।



নাজমা আকতার, সহকারি এডভোকেসি কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট, সভায় মূল প্রবন্ধে ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর পক্ষ থেকে ধানমন্ডি সাত মসজিদ রোডের অবৈধ পার্কিং এর উপর সংঘটিত একটি পর্যবেক্ষণের ফলাফল উল্লেখ করে বলেন, মাত্র ১.৫ কিলোমিটার রাস্তার মাঝে অন্তত ১৬ টি পয়েন্ট আছে যেখানে অবৈধ পার্কিং লক্ষ্য করা যায়। বিদ্যমান আইন ও নীতিমালায় অবৈধ পার্কিং এর শাস্তির উল্লেখ থাকলেও তার কোন প্রয়োগ দেখা যায় না।

মারুফ হোসেন, প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট আলোচনা সভা সম্বলনাকালে বলেন, নীতি, পরিকল্পনা ও প্রকল্পসমূহ কারকেন্দ্রিক হওয়ায় যাতায়াত ব্যবস্থা সঙ্কটাপন্ন। ঢাকা স্ট্রাকচার প্ল্যান ২০১৬-৩৫ খসড়ায় ১০ টি নতুন পার্কিং ভবন এবং ৩ টি এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের প্রস্তাব রয়েছে। ইমারত নির্মাণ বিধিমালা, ২০০৮ এ গাড়ি পার্কিং বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। যা এই শহরে প্রাইভেট কার বৃদ্ধির জন্য একটি অপকৌশল হিসেবে চিহ্নিত।

নাজনীন কবীর, ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট, বলেন, যত্রতত্র গাড়ি পার্কিং এবং গাড়িতে হাইড্রোলিক হর্ন ব্যবহার নিষিদ্ধ করে হাইকোর্ট থেকে রুলের প্রেক্ষিতে শব্দদূষণ এবং অবৈধ পার্কিং এর কারণে সৃষ্ট যানজট এর ফলে যে জনদুর্ভোগ তা দূর হবে বলে আমরা আশা করি। রাজিয়া সামাদ, নিবাহী সদস্য, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন

(পবা), বলেন, যদি ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণ করা না যায় তবে ঢাকা শহরকে বসবাসযোগ্য শহরে পরিণত করা সম্ভব হবে না। তালুকদার রিফাত পাশা, প্রাক্তন শিক্ষার্থী, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় বলেন, ব্যক্তিগত গাড়ির ব্যবহার নিয়ন্ত্রণের জন্য গণপরিবহন সুবিধা নিশ্চিত করা জরুরী এবং সেই গণপরিবহন অবশ্যই প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের ব্যবহার উপযোগী হতে হবে।

আলোচনা সভার সভাপতি, আবু নাসের খান, চেয়ারম্যান, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) বলেন, বর্তমানে যে সকল পরিকল্পনা গৃহীত হচ্ছে তা ঢাকা শহরকে আরো বেশি বসবাস অযোগ্য করে তুলবে। যানজট সমস্যা সমাধানের জন্য ব্যক্তিগত গাড়ির ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ একমাত্র সমাধান।

উক্ত আলোচনা সভায় আরো বক্তব্য রাখেন মো আলী হাজারী, নিবাহী পরিচালক, ইউনাইটেড পিপলস ট্রাস্ট; সেলিম খান, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন; আতিক মোর্শেদ, প্রোগ্রাম কো-অর্ডিনেটর, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর প্রকল্প কর্মকর্তা মো আতিকুর রহমান এবং সহকারি এডভোকেসি কর্মকর্তা তানজিলা চৌধুরী।

প্রাইভেট কারের পরিবর্তে গণপরিবহনকে প্রাধান্য দিয়ে ভাড়া ও যাত্রী দুর্ভোগ কমানোর দাবি

পরিবহন পরিকল্পনায় গণ-পরিবহনের প্রতি অবহেলা, নানা অনিয়ম আর অব্যবস্থাপনায় যাত্রী হয়রানি চরম আকার ধারণ করেছে। গণপরিবহনের অপ্রতুলতা ও নিয়ন্ত্রণহীন ভাড়া আদায় এবং রাস্তায় প্রাইভেটকার চলাচল প্রাধান্য পাওয়ায় মানুষ প্রাইভেট কারের দিকে ঝুঁকছে। পরিণামে রাস্তায় অসহনীয় যানজটে ঘন্টার পর ঘন্টা দুর্ভোগ পোহাতে হচ্ছে।



এমতাবস্থায় পরিবহন ব্যবস্থায় নৈরাজ্য বন্ধে গণপরিবহন প্রধান যাতায়াত ব্যবস্থার পাশাপাশি প্রাইভেটকার নিয়ন্ত্রণ করা জরুরী। গত ০৫ সেপ্টেম্বর ২০১৫, শনিবার, সকাল ১১টায় শাহবাগস্থ চারুকলা অনুষ্ঠানের সামনে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ (ডাব্লিউবিবি) ট্রাস্ট, অরুণোদয়ের তরুণ দল এবং মাস্তুল ফাউন্ডেশনের সম্মিলিত উদ্যোগে আয়োজিত মানববন্ধন থেকে উক্ত দাবি জানানো হয়।

বক্তারা বলেন, নগরীর পরিবহন ব্যবস্থায় চলছে চরম নৈরাজ্যের পরিস্থিতি। ঘন্টার পর ঘন্টা দাঁড়িয়ে থেকেও কোন যানবাহন পাওয়া যায় না। যান পেলেও যানজটে মহামূল্যবান সময়ের অপচয় হচ্ছে। মহিলা যাত্রীদের পক্ষে যাতায়াত কঠিন হয়ে পড়েছে। পাশাপাশি গণপরিবহনের ভাড়া নিয়ন্ত্রণহীনভাবে বাড়ছে। যত্রতত্র প্রাইভেট গাড়ি পার্কিং করায় ফুটপাতে দিয়ে হেঁটে চলাচলও কঠিন হয়ে পড়েছে, বেড়ে গেছে দুর্ঘটনা। এ অবস্থা থেকে উত্তরণের জন্য ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণ এবং গণপরিবহন ব্যবস্থা উন্নত করার কোন বিকল্প নেই।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে মানববন্ধনে বক্তব্য রাখেন পবার সমন্বয়কারী আতিক মোরশেদ, বাংলাদেশ পীস মুভমেন্টের সভাপতি অধ্যাপক কামাল আতাউর রহমান, ডাব্লিউবিবি প্রকল্প কর্মকর্তা মো: আতিকুর রহমান, মাস্কুল ফাউন্ডেশনের সভাপতি কাজী আরিফ, অরণ্যদয়ের তরুণ দলের সভাপতি শহিদুল ইসলাম বাবু, ইয়ুথ সানের সভাপতি মো: মাকিবুল হাসান বাপ্পি, পবার নির্বাহী সদস্য আশরাফ আফরোজ, মো: আকবর, বাংলাদেশ সাইকেল লেন বাস্তবায়ন পরিষদের সভাপতি আমিনুল হক প্রমুখ।

পরিবেশ বিপর্যয় রোধে গাড়িমুক্ত শহর গড়ার প্রস্তাব

শহরের একটি প্রচলিত ধারণা হচ্ছে উঁচু দালান আর প্রাইভেট কার থাকতেই হবে। এর বিপরীতে যদি এমনটি হয় যে, একুশ শতকের শহরগুলি হবে প্রাইভেট কারমুক্ত। যেখানে উন্নত গণপরিবহন ব্যবস্থা থাকবে। মানুষ তার বাসা অথবা কর্মস্থল থেকে পাঁচ মিনিটের হাঁটা দূরত্বে গণপরিবহন পেয়ে যাবে। শহরে পর্যাপ্ত উন্মুক্ত স্থান ও গণপরিবহন থাকবে যেখানে সামাজিকীকরণের সুযোগ বৃদ্ধি পাবে। শিশুরা নিরাপদে ও নির্বিঘ্নে খেলাধুলা করতে পারবে।



এটি কল্পনা নয়। পশ্চিম ইউরোপের অনেক শহর প্রাইভেট কারমুক্ত করা হয়েছে অথবা প্রাইভেট কার নিয়ন্ত্রণ করা হয়েছে। এর মধ্যে ইটালি, বেলজিয়াম, ডেনমার্ক, নেদারল্যান্ড, স্পেন, পর্তুগাল, সুইজারল্যান্ড এর অনেক শহর রয়েছে। বাংলাদেশেও অনেক শহরে প্রাইভেট কার ছাড়াই যাতায়াত ব্যবস্থা গড়ে উঠেছে। ঢাকা শহরেও প্রাইভেট কারে মাত্র পাঁচ শতাংশ যাতায়াত হয়ে থাকে। ভবিষ্যতে ঢাকার আশেপাশের এলাকা এবং দেশের অন্যান্য ছোট ও মাঝারী শহর উন্নয়নের ক্ষেত্রে যেন প্রাইভেট কার এর প্রয়োজন না পরে সেভাবে গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা জরুরী। কারণ প্রাইভেট কারের আধিক্য যানজট, দূষণ, জ্বালানী অপচয়, ভূমির অপচয়, দুর্ঘটনা, স্বাস্থ্যহানি ও নানা সামাজিক সমস্যার জন্ম দেয়।

গত ১৩ আগস্ট ২০১৫ সন্ধ্যা ৬.৩০ মিনিটে ইনস্টিটিউট অব ওয়েলবিইং, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (বাপা), বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব প্ল্যানার্স (বিআইপি), পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর সমন্বিত উদ্যোগে ধানমন্ডির ছায়ানট সাংস্কৃতিক সেন্টার এর রমেশ চন্দ্র দত্ত স্মৃতি মিলনায়তনে জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব এবং করণীয় বিষয়ে “জোয়েল ক্রফোর্ড” পরিচালিত “Recovering from Disruption” শীর্ষক প্রামাণ্য চলচ্চিত্রের উদ্বোধনী প্রদর্শনীর আয়োজন করা হয়।

প্রদর্শনীর পূর্বে সংক্ষিপ্ত আলোচনা অনুষ্ঠানে সভাপতিত্ব করেন ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর নির্বাহী পরিচালক সাইফুদ্দিন আহমেদ। বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন দেবরা ইফরইমসন, আঞ্চলিক পরিচালক, হেলথ ট্রীজ, কানাডা, আবু নাসের খান, চেয়ারম্যান, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), মিহির বিশ্বাস, বুড়িগঙ্গা বাঁচাও আন্দোলন, বাংলাদেশ

পরিবেশ আন্দোলন (বাপা), খোন্দকার এম আনসার হোসেন, নির্বাহী সদস্য, বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব প্ল্যানার্স (বিআইপি)। অনুষ্ঠানটি সঞ্চালনা করেন ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট এর ন্যাশনাল এডভোকেসি অফিসার মারুফ হোসেন।

লালবাগ কেল্লার প্রাচীর পুনঃনির্মাণ দ্রুততার সাথে ভিতরের বাগান তৈরির আহ্বান

জুন ২০১৫ এর মাঝামাঝি সময়ে লালবাগ কেল্লার প্রাচীর ভেঙ্গে কেল্লার ভিতরে পার্কিং অবকাঠামো নির্মাণের কাজ শুরু করা হয়। এর প্রতিবাদে পরিবেশবাদী সংগঠনসমূহ বিভিন্ন কর্মসূচি পালন করে এবং গণমাধ্যমে গুরুত্ব সহকারে তা প্রচার পায়। এই তৎপরতায় একটি রিট দায়ের করা হলে মহামান্য আদালত কেল্লার ভিতর পার্কিং অবকাঠামো নির্মাণ ২৪ ঘণ্টার মধ্যে বন্ধ করা এবং কেল্লা পূর্বের অবস্থায় কেন ফিরিয়ে আনা হবে না এ বিষয়ে নির্দেশ জারি করেন।

হাইকোর্টের নির্দেশনা মেনে লালবাগ কেল্লাসহ সকল প্রত্নতাত্ত্বিক নিদর্শন সংরক্ষণের সুপারিশমালা সম্বলিত স্মারকলিপি প্রদানের জন্য গত ৩০ জুন ২০১৫, সকাল ১১টায় পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের নেতৃত্বে বিভিন্ন সংগঠনের সমন্বয়ে একটি টিম প্রত্নতত্ত্ব অধিদপ্তরের মহাপরিচালক মো: আলতাফ হোসেনের সাথে সাক্ষাৎ করে। মহাপরিচালক লালবাগ কেল্লার দেয়াল এক সপ্তাহের মধ্যে তুলে দেয়াসহ অন্যান্য নির্মাণ সামগ্রী অবিলম্বে সরিয়ে নেয়ার আশ্বাস দেন। শুধু লালবাগ কেল্লা নয়, সারা দেশের প্রত্নতাত্ত্বিক নিদর্শন সমূহের যথাযথ সংরক্ষণেও তার আন্তরিক সহযোগিতার প্রতিশ্রুতি ব্যক্ত করেন।



গত ৪ জুলাই ২০১৫, সকাল ১১টায় পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলনের চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের নেতৃত্বে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), গ্রীন মাইন্ড সোসাইটি, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্টসহ বিভিন্ন সামাজিক সংগঠনের একটি দল সর্বশেষ অবস্থা জানার জন্য ঘটনাস্থল পরিদর্শন করে। পরিদর্শনে দেখা যায়, প্রত্নতত্ত্ব অধিদপ্তর কর্তৃক কেল্লার প্রাচীরের ভেঙ্গে ফেলা অংশ পুনঃনির্মাণ করা হচ্ছে। তবে প্রাচীর পূর্বের অবস্থানে ফিরিয়ে আনতে হলে আগের উপকরণ ব্যবহার করা প্রয়োজন। পাশাপাশি দ্রুততার সাথে ভিতরের বাগান তৈরির আহ্বান জানানো হয়। প্রাচীরটি পূর্বের অবস্থানে ফিরিয়ে আনতে হলে বিশেষজ্ঞের মাধ্যমে নির্মাণ করা প্রয়োজন বলে মনে করেন পরিদর্শক দল। এছাড়া অতিসড়র এর ভিতরে যে পার্কিং অবকাঠামো রয়েছে তা ভেঙ্গে সেখানে পুনরায় বাগান তৈরির প্রতিশ্রুতি দ্রুততার সঙ্গে বাস্তবায়ন হবে বলে পরিদর্শন দল আশাবাদ ব্যক্ত করেন।

পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলনের চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের নেতৃত্বে পরিদর্শন দলে অংশগ্রহণ করেন স্থানীয় মহিলা কমিশনার আলেয়া পারভীন রনজু, গ্রীন মাইন্ড সোসাইটির মহাসচিব আমির হাসান, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট'র ন্যাশনাল এডভোকেসি অফিসার মারুফ হোসেন, প্রকল্প কর্মকর্তা জিয়াউর রহমান লিটু প্রমুখ।

এসডিজি ১১.২-এ

হাঁটা ও বাইসাইকেল অন্তর্ভুক্ত করতে পদক্ষেপ গ্রহণের দাবি

মিলেনিয়াম ডেভেলপমেন্ট গোল (এমডিজি) ২০০০-২০১৫ মেয়াদ শেষে সাসটেইনএবল ডেভেলপমেন্ট গোল (এসডিজি) ২০১৬-২০৩০ অনুমোদিত হতে যাচ্ছে। এ বিষয়ে জাতিসংঘের অন্তর্ভুক্ত দেশগুলির সরকার প্রধানদের নিয়ে ২৫-২৭ সেপ্টেম্বর ২০১৫ নিউ ইয়র্কে বিশেষ সমিট আয়োজন করা হয়।



এসডিজি'র ১৭ টি গোলার মধ্যে ১১ নং গোলটি নগরকে নিরাপদ, টেকসই ও বাসযোগ্য করে গড়ে তোলার বিষয়টি নির্দেশ করে। যার অধীনে ১১.২ এ গণপরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নের কথা তুলে ধরা হয়েছে, যা অত্যন্ত প্রশংসনীয়। তবে হাঁটা এবং সাইকেল চালানোর বিষয়টি সেখানে অনুপস্থিত। বর্তমান প্রেক্ষাপটে যখন জ্বালানী সংকট আসন্ন এবং পরিবেশ দূষণ একটি অন্যতম মুখ্য সমস্যা, তখন হাঁটা এবং সাইকেল চালানো একটি যুগোপযোগী সমাধান। কাজেই এসডিজি'র ১১.২-এ হাঁটা এবং সাইকেলের বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত করা জরুরী। এ বিষয়ে সরকারের সংশ্লিষ্ট বিভাগ কর্তৃক উদ্যোগ নেওয়া প্রয়োজন। গত ১ সেপ্টেম্বর ২০১৫ পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর যৌথ উদ্যোগে সকাল ১১টায় জাতীয় প্রেসক্লাবের সম্মুখে অবস্থান কর্মসূচিতে বক্তারা এ কথা বলেন।

বক্তারা বলেন, আমাদের দেশের প্রেক্ষিতে এসডিজি'র ১১.২-এ গণপরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নের পাশাপাশি হাঁটা এবং সাইকেল চালানোর বিষয়টি যুক্ত করা অত্যন্ত জরুরী। যান্ত্রিক যান নির্ভরতা কমিয়ে জ্বালানী সাশ্রয় ও দূষণ নিয়ন্ত্রণের জন্য হাঁটা ও সাইকেল খুবই গুরুত্বপূর্ণ যাতায়াত মাধ্যম। বিশ্বে ২৫ শতাংশ দূষণ হয় যান্ত্রিক যানবাহন থেকে নির্গত ধোঁয়ার মাধ্যমে। সফল গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তুলতে হেঁটে যাতায়াত এবং পরিবেশবান্ধব অযান্ত্রিক যানবাহন প্রয়োজনীয়। কাজেই এসডিজি'র ১১.২-এ হাঁটা এবং সাইকেল বিষয় দুটি অন্তর্ভুক্ত করা প্রয়োজন।



পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট আয়োজিত অনুষ্ঠানে উপস্থিত ছিলেন পবা'র চেয়ারম্যান আবু নাসের খান, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্টের প্রোগ্রাম ম্যানেজার মারুফ হোসেন, ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার, নাজনীন কবীর; সিনিয়র প্রকল্প কর্মকর্তা, জিয়াউর

রহমান লিটু, প্রকল্প কর্মকর্তা শারমিন আকতার রিনি, মো: আতিকুর রহমান, ফাহমিদা ইসলাম এবং সহকারী এডভোকেসী কর্মকর্তা তানজিলা হক ও নাদিমা আকতার; আতিক মোরশেদ, প্রোগ্রাম কো-অর্ডিনেটর, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা)সহ আরো অনেকে।

এসডিজি'র সূচক নির্ধারণে

হাঁটা ও বাইসাইকেলকে অন্তর্ভুক্ত করার আহ্বান

স্বাস্থ্য, পরিবেশ, অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি ও সমতা আনয়নে যাতায়াত ব্যবস্থায় হাঁটা ও বাইসাইকেল গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। হেঁটে ও বাইসাইকেলে চলাচলে কম জায়গা লাগে, জ্বালানীর প্রয়োজন পড়ে না, যাতায়াত খরচ লাগে না, ব্যায়াম হয় এবং যাতায়াত অবকাঠামো নির্মাণে সাশ্রয় হয়। এজন্য সাসটেইনএবল ডেভেলপমেন্ট গোল (এসডিজি) এর সূচক নির্ধারণে হাঁটা ও বাইসাইকেলকে অন্তর্ভুক্ত করা প্রয়োজন। গত ৩ সেপ্টেম্বর ২০১৫ বাংলাদেশ আরবান ফোরামের সভাকক্ষে বাংলাদেশ আরবান ফোরাম, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন (পাবা), পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) ও ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর সম্মিলিত উদ্যোগে “এসডিজিতে মতামত প্রদানের সুযোগ এবং টারগেট ১১.২-এ হাঁটা ও বাইসাইকেলকে অন্তর্ভুক্তকরণ” শীর্ষক মতবিনিময় সভায় বক্তারা এ অভিমত ব্যক্ত করেন।



মোস্তফা কাইয়ুম খান, উপদেষ্টা, বাংলাদেশ আরবান ফোরাম, সভা সঞ্চালনা করেন এবং তিনি সূচনা বক্তব্যে বলেন, ১৭ টি গোল নিয়ে সাসটেইনএবল ডেভেলপমেন্ট গোল (এসডিজি) ২০১৬-২০৩০ প্রণীত হয়েছে। সেপ্টেম্বর মাসে জাতিসংঘের অন্তর্ভুক্ত দেশগুলির সরকার প্রধানদের উপস্থিতিতে এটি অনুমোদন হবে। তিনি সফলভাবে এসডিজি বাস্তবায়নে সকলের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করে সরকারের প্রতি আহ্বান জানান।

মারুফ হোসেন, প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট, মূল প্রবন্ধে উল্লেখ করেন, এসডিজি'র আলোকে আগামীতে বিভিন্ন দেশে কতটুকু অগ্রগতি সাধিত হয়েছে তা নিরূপনের সূচক নির্ধারণ করা হচ্ছে। জাতিসংঘের পরিসংখ্যান কমিশন কর্তৃক গঠিত “আন্তঃসংস্থা বিশেষজ্ঞ দল” সূচক চূড়ান্তকরণের কাজ করছে। এ সূচকে হাঁটা এবং সাইকেলের বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত করা জরুরী।

আবু নাসের খান, চেয়ারম্যান, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) বলেন, এসডিজি'র গোল বা টারগেটগুলোতে পরিবর্তন না করা গেলেও গোলগুলো সঠিকভাবে অর্জিত হচ্ছে কিনা তা নিরূপনের জন্য সূচক নির্ধারণে মতামত প্রদানের সুযোগ রয়েছে।

মো. আকতারজ্জামান, ইউএন হ্যাবিটেট-বাংলাদেশ, বলেন, ভবিষ্যত প্রজন্মের কথা ভেবে হাঁটা এবং বাইসাইকেলকে প্রাধান্য দিয়ে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে উদ্যোগ গ্রহণ অত্যন্ত প্রয়োজনীয়। প্রফেসর গোলাম রহমান, সাধারণ সম্পাদক, বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব প্ল্যানার্স, বলেন, সমাজে সমতা আনয়ন এসডিজি'র অন্যতম উদ্দেশ্য। হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নের মাধ্যমে

সামাজিক সমতা আনয়ন সম্ভব। মো আতিকুর রহমান, প্রকল্প কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট, বলেন, এসডিজিতে হাঁটা এবং সাইকেল অন্তর্ভুক্তির মাধ্যমে অসংক্রামক রোগ নিয়ন্ত্রণে আনা সম্ভব হবে।

মিহির বিশ্বাস, যুগ্ম সম্পাদক, বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলন এবং ড. নুরুল ইসলাম নাজেম, পরিচালক, নগর গবেষণা কেন্দ্র, বলেন, আমাদের দেশের বেশিরভাগ মানুষ পায়ে হেঁটে যাতায়াত করে। সরকারের প্রতি আহবান জানাই, সাধারণ মানুষকে যেন পরিকল্পনায় প্রাধান্য দেন এবং হাঁটা ও সাইকেলকে এসডিজিতে অন্তর্ভুক্তির জন্য পদক্ষেপ নেন।

অনুষ্ঠানে আরো উপস্থিত ছিলেন, ফাতিমা জাহান সীমা, ইমপ্যাক্ট এন্ড ইভালুয়েশন কো-অর্ডিনেটর, কেয়ার বাংলাদেশ; লিমিয়া দেওয়ান, ব্র্যাক; শর্মিনা জাহান, বাংলাদেশ এসোসিয়েশন ফর সোশ্যাল এ্যাডভান্সমেন্ট; মো: নজরুল ইসলাম সরকার, নির্বাহী পরিচালক, গ্রামীণ উন্নয়ন সংস্থা হোমনা; আতিক মোরশেদ, প্রোগ্রাম কো-অর্ডিনেটর, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), মো আলী হাজারী, সিইও, ইউনাইটেড পিপলস ট্রাস্ট; ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার নাজনীন কবীর; সিনিয়র প্রকল্প কর্মকর্তা জিয়াউর রহমান লিটু এবং সহকারী এডভোকেসি কর্মকর্তা নাইমা আকতারসহ আরো অনেকে।

উন্নত রেলকেন্দ্রিক সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণের দাবি

সড়কপ্রধান যাতায়াতে দুর্ঘটনায় প্রাণহানিসহ যাত্রী দুর্ভোগের মাধ্যমে পরিবহন ব্যবস্থায় চরম নৈরাজ্যিক পরিস্থিতি বিরাজ করছে। নিরাপদ, পরিবেশবান্ধব ও আরামদায়ক যাতায়াত মাধ্যম রেলকে উপেক্ষা করে সড়কপথে প্রাধান্য দেওয়ার এ ধারা এখনি বন্ধ করা না হলে পরিবহন ব্যবস্থায় মহাবিপর্ষয় নেমে আসবে। যাতায়াত দুর্ভোগ ও দুর্ঘটনা লাঘবে উন্নত রেলকেন্দ্রিক ও অন্যান্য পরিবহনের সাথে সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার বিকল্প নেই।



গত ৩০ জুলাই ২০১৫, বৃহস্পতিবার, সকাল ১১ টায় চারুকলা অনুষদের সামনে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), নাগরিক অধিকার সংরক্ষণ ফোরাম (নাসফ), ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট, আইনের পাঠশালা ও পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির যৌথ উদ্যোগে আয়োজিত মানববন্ধনে উক্ত দাবী জানানো হয়।

বক্তারা বলেন, পরিবেশ, অর্থনীতি, রাজনীতি, সংস্কৃতি, শিক্ষা, চিকিৎসাসহ মানব সম্পদের উন্নয়ন তথা দেশের সামগ্রিক উন্নয়নে উপযোগী পরিবহন ব্যবস্থার গুরুত্ব অপরিসীম। কম খরচে, নিরাপদে, নির্দিষ্ট সময়ে গন্তব্যে

পৌছানোর জন্য একটি সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থা মানুষের অধিকার। নিরাপদ, সাশ্রয়ী ও টেকসই পরিবহন ব্যবস্থা বলতে রেল ও নৌপথ বিশেষ গুরুত্বের সঙ্গে বিবেচনা করা সময়ের দাবি। এই সৃষ্ট সমস্যা সমাধানের লক্ষ্যে দূরদর্শীতার সঙ্গে নিরাপদ যাতায়াতের একটি সমন্বিত পদক্ষেপ গ্রহণ করা জরুরী।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে মানববন্ধনে বক্তব্য রাখেন নাসফের সভাপতি হাফিজুর রহমান ময়না, ডাব্লিউবিবির প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, মারুফ হোসেন, আইনের পাঠশালার সভাপতি সুব্রত দাস খোকন, পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির সভাপতি বুরহান উদ্দিন আহমেদ, পুরান ঢাকা নাগরিক উদ্যোগের সভাপতি মো: নাজিম উদ্দিন, পবার নির্বাহী সদস্য প্রকৌশলী তোফায়েল আহমেদ, গ্রীণ মাইন্ড সোসাইটির সভাপতি আমির হাসান, বাংলাদেশ পীস মুভমেন্টের সভাপতি অধ্যাপক কামাল আতাউর রহমান প্রমুখ।

লেভেল ক্রসিং দুর্ঘটনা হ্রাসে সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা প্রয়োজন

পরিবেশবান্ধব, সাশ্রয়ী এবং নিরাপদ গণপরিবহন হিসেবে রেল সকলের কাছে জনপ্রিয়। যাতায়াত ব্যবস্থায় এই বাহনটিই গণমানুষের প্রতিনিধিত্ব করছে। অথচ রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন না ঘটিলে অবহেলা, অব্যবস্থাপনা ও ষড়যন্ত্রের মাধ্যমে রেলকে ধ্বংসের দ্বারপ্রান্তে নিয়ে যাওয়া হচ্ছে।



গত ২৫ আগস্ট ২০১৫ চট্টগ্রামের সীতাকুণ্ডের বাড়বকুন্ডে কনটেইনারবাহী ট্রেইলরের সঙ্গে বিজয় এক্সপ্রেস ট্রেনের দুর্ঘটনা ঘটে। শুধু রেল বিভাগের অবহেলায় নয় বরং সরকারের বিভিন্ন সংস্থার সাথে সমন্বয়হীনতায় রেল দুর্ঘটনা বিশেষ করে লেভেল ক্রসিং দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পাচ্ছে। রেল দুর্ঘটনা হ্রাসে দুর্ঘটনার কারণ চিহ্নিতকরণ, দায়ীদের শাস্তি এবং সরকারের বিভিন্ন সংস্থার সাথে সমন্বয় সাধন করতে হবে। গত ২৭ আগস্ট ২০১৫ বৃহস্পতিবার সকাল ১১টায় চারুকলা অনুষদের সামনে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), নাগরিক অধিকার সংরক্ষণ ফোরাম, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্টের যৌথ উদ্যোগে আয়োজিত মানববন্ধন থেকে উক্ত দাবী জানানো হয়।

মানববন্ধনে সভাপতিত্ব করেন পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খান। মানববন্ধনে বক্তব্য রাখেন ডাব্লিউবিবি ট্রাস্টের প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, মারুফ হোসেন, প্রোগ্রাম অফিসার আতিকুর রহমান, নাসফের সভাপতি হাফিজুর রহমান ময়না, বিসিএইচআরডির নির্বাহী পরিচালক মো: মাহবুবুল হক, পবার সদস্য রাজিয়া সামাদ, মডার্ণ ক্লাবের সভাপতি আবুল হাসনাত, পুরান ঢাকা নাগরিক উদ্যোগের সভাপতি নাজিম উদ্দিন প্রমুখ।

ঢাকা শহরে প্রাইভেট কারের ব্যবহার বৃদ্ধি যানজটের অন্যতম কারণ। ঢাকায় যানজটের কারণে নষ্ট হচ্ছে অমূল্য সময়, অপচয় হচ্ছে অতি মূল্যবান জ্বালানী এবং ঢাকা শহরে প্রাইভেট কারের বৃদ্ধিতে রাস্তা, পার্কিং সুবিধা দিতে গিয়ে নাগরিকদের মৌলিক প্রয়োজন মেটানোর মত জায়গা সংকুচিত হয়ে পড়ছে। এছাড়া প্রাইভেট অতি গুরুত্বপূর্ণ খাতসমূহ অবহেলিত হয়ে পড়ছে। এজন্য এখনই সঠিক পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রাইভেট নিয়ন্ত্রণ এবং একই সঙ্গে পাবলিক বাস, রেল, নৌ-যান, হাঁট

ব্যক্তিগত গাড়ির কারণে সৃষ্ট সমস্যা:

- ব্যক্তিগত গাড়ি যাত্রী অনুপাতে রাস্তায় জায়গা বেশি নেয় ফলে যানজট সৃষ্টি হয়, যার আর্থিক ক্ষতি বছরে প্রায় ২৩,০০০ কোটি টাকা।
- ব্যক্তিগত গাড়ি থেকে নির্গত ধোঁয়া এবং এতে ব্যবহৃত হর্নের ফলে সৃষ্ট বায়ু দূষণ এবং শব্দ দূষণ পরিবেশ ও স্বাস্থ্যের জন্য মারাত্মক ক্ষতিকর।
- দূষণের ফলে যে স্বাস্থ্যগত ক্ষতি হয় তার ফলে সরকারের স্বাস্থ্য খাতে ব্যয় বৃদ্ধি পায়।
- বাংলাদেশের অর্থনৈতিক সামর্থ্য বিবেচনায় ক্রম বর্ধমান ব্যক্তিগত গাড়ির জন্য জ্বালানী নিশ্চিত করা অপচয়ের সামিল।
- অনেকেই মান মর্যাদার পরিমাপক হিসেবে ব্যক্তিগত গাড়িকে বিবেচনা করে যা সামাজিক দূরত্ব সৃষ্টি করে।
- ব্যক্তিগত গাড়ির বেপরোয়া চালনার কারণে অনেকেই রাস্তায় হাঁটতে স্তম্ভিত হন এবং দুর্ঘটনা ঘটে।
- অনেক সময় ব্যক্তিগত গাড়িগুলোকে রাস্তায় এবং ফুটপাথে পার্কিং করা অবস্থায় দেখা যায়, যা চলাচলে বাধা এবং সড়কে যানজট সৃষ্টি করে।
- প্রাইভেট কারের জন্য ব্যবহার উপযোগী অবকাঠামো যেমন- ফ্লাইওভার, এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে প্রভৃতি গড়ে তোলার ফলে সরকারের প্রচুর অর্থ ব্যয় হয়।
- ব্যক্তিগত গাড়ি বহির্বিশ্ব হতে আমদানি করা হয় ফলে প্রচুর বৈদেশিক মুদ্রা অপচয় হয়।

ব্যক্তিগত গাড়ির সংখ্যা বৃদ্ধির কারণ:

- আমাদের দেশের বিভিন্ন নীতিমালায় পথচারীকে প্রাধান্য দিয়ে নীতিমালা প্রণয়ন করা হলেও সকল অবকাঠামো (ফ্লাইওভার, এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে, ফুটওভারব্রিজ) এবং প্রকল্প গৃহীত হয় ব্যক্তিগত গাড়িকে প্রাধান্য দিয়ে।
- সিএনজি এর দাম কম হওয়ায় ব্যক্তিগত গাড়িগুলো সিএনজিতে পরিবর্তন করা হচ্ছে। ফলে কম খরচে গাড়ি চালানো সম্ভব হওয়ায় ব্যবহার বাড়ছে।
- গাড়ি কেনা সহজ এবং সম্ভব করার জন্য বর্তমানে ব্যাংক ঋণ প্রাপ্তি এবং শর্ত অনেক শিথিল করে দেয়া হয়েছে।
- বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানে উচ্চ পদস্থ কর্মকর্তাদের প্রতিষ্ঠান থেকে গাড়ি দেয়ার ফলে গাড়ি একটি মর্যাদার পরিমাপক হিসেবে পরিগণিত হয়। ফলে অনেকেই গাড়ির দিকে আগ্রহী হয়ে ওঠে।
- গাড়ি ব্যবহারের কোন বিধি নিষেধ না থাকায় একই পরিবারে একাধিক গাড়ি ব্যবহার হচ্ছে।
- বিভিন্ন উৎসব, বিশেষ করে দুটি ঈদ এই দেখা যায়, রয়্যাল ফেল ড্র এর পুরস্কার হিসেবে গাড়ি থাকে, যা মানুষকে গাড়ির দিকে আকর্ষিত করে।
- মানুষকে গাড়ির প্রতি নিরুৎসাহিত করার জন্য যথেষ্ট এবং স্বাচ্ছন্দ্যময় গণপরিবহন ব্যবস্থা নেই।
- সকল ধরনের সুযোগ সুবিধা ঢাকাকে কেন্দ্র করে গড়ে ওঠায় মানুষ অধিকহারে ঢাকামুখী হয়ে পড়ছে। জনসংখ্যা বৃদ্ধির সাথে সাথে বাড়ছে ব্যক্তিগত গাড়ির সংখ্যা।

ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণে সুপারিশসমূহ:

- ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণে সুনির্দিষ্ট নীতিমালা প্রণয়ন করা।
- লাইসেন্স অনুযায়ী একদিন জোড় এবং অন্যদিন বেজোড় সংখ্যার ব্যক্তিগত গাড়ি চলাচলের ব্যবস্থা করা।
- সপ্তাহে একদিন ব্যক্তিগত গাড়ি চলাচল নিষিদ্ধ করা।
- জায়গা এবং সময় অনুযায়ী পার্কিং চার্জ নির্ধারণ ও আদায় করা এবং অবৈধ পার্কিং সম্পূর্ণরূপে বন্ধের উদ্যোগ গ্রহণ করা।
- যত্রতত্র পার্কিং বন্ধে একটি পার্কিং নীতিমালা প্রণয়ন করা।
- ঢাকা ইমারত নির্মাণ বিধিমালা, ২০০৮ এর ৫৬ নং ধারা সংশোধন সাপেক্ষে ভবন নির্মাণের ক্ষেত্রে পার্কিং এর জায়গা রাখার বিধান ঐচ্ছিক করা।
- ব্যক্তিগত গাড়ির আমদানি কর বৃদ্ধি এবং রিকভিশন গাড়ি আমদানি নিষিদ্ধ করা।
- গাড়ি কেনার জন্য ব্যাংক ঋণ সুবিধা বন্ধ করা।
- গাড়িকে প্রাধান্য দিয়ে অবকাঠামো নির্মাণ বন্ধ করার পদক্ষেপ গ্রহণ করা।
- ব্যক্তিগত গাড়িতে সিএনজি'র ব্যবহার নিষিদ্ধ করা।
- পুরাতন ব্যক্তিগত গাড়ি, যেগুলো অধিক হারে পরিবেশ দূষণ করে সেগুলো নিষিদ্ধ করা।
- ঢাকা শহরকে বিকেন্দ্রীকরণ করার মাধ্যমে ঢাকার উপর জনসংখ্যার চাপ, যাতায়াত এবং যানবাহনের পরিমাণ কমিয়ে আনা।
- উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ ঢাকাকেন্দ্রিক না করে সমগ্র দেশব্যাপী সমানভাবে গ্রহণ করা।
- রেলকে একটি গুরুত্বপূর্ণ গণপরিবহনে রূপান্তর করার মাধ্যমে যানজট সমস্যা দূরীকরণে উদ্যোগ গ্রহণ করা।
- একই পরিবারে একাধিক গাড়ির ব্যবহার কঠোরভাবে দমন করা।
- বিভিন্ন অফিসে উচ্চ পদস্থ কর্মকর্তাদের জন্য ব্যক্তিগত গাড়ির পরিবর্তে বাস ব্যবস্থা চালু করা।
- শিক্ষা প্রতিষ্ঠানগুলোতে যাতায়াতের জন্য বাসের ব্যবস্থা করা।
- গণপরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা এবং প্রয়োজনীয় রুটে পর্যাপ্ত বাস সুবিধা নিশ্চিত করা।
- সাইকেলের জন্য আলাদা লেন, পথচারীবান্ধব অবকাঠামো গড়ে তোলা।
- জাতীয় সমন্বিত বহুমাত্রিক পরিবহন নীতিমালা ২০১৩, ঢাকা মহানগরী পুলিশ অর্ডিন্যান্স ১৯৭৬, মোটরযান অধ্যাদেশ, ১৯৮৩ ও সিটি কর্পোরেশন আইন ২০০৯ যথাযথভাবে প্রয়োগ ও বাস্তবায়ন করা।
- সরকারের সকল বিভাগের মাঝে সমন্বয় সাধনের মাধ্যমে যানজট সমস্যা সমাধানে কাজ করা।

দূষিত হচ্ছে প্রাকৃতিক ও বসবাসের পরিবেশ। শুধুমাত্র ঢাকায় নয়, বিশ্বের যেখানেই প্রাইভেট কারের উপর নির্ভরশীলতা বেড়েছে সর্বত্র একই চিত্র দেখা যায়। সড়ক কার বৃদ্ধি পাওয়ায় ফ্লাইওভার, এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের মত অবকাঠামো তৈরির জন্য বেশি বেশি অর্থ বরাদ্দের কারণে পানি, বিদ্যুৎ, গ্যাস, শিক্ষা, স্বাস্থ্যসহ স্ট্রাটাজি, সাইকেল ও রিকশাসহ একটি সমন্বিত গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা প্রয়োজন।

আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা:

পাইওনিয়ার কোর্ট হাউস: এ জায়গাটি পোর্টল্যান্ডের 'লিভিং রুম' নামে পরিচিত। পাইওনিয়ার কোর্ট হাউস মূলত একটি উন্মুক্ত স্থান যার দৈর্ঘ্য ৪০,০০০ বর্গফুট এবং এর অবস্থান অরিগন, যুক্তরাষ্ট্রের একদম মাঝখানে। এ জায়গাটি পূর্বে গাড়ি পার্কিং এর জন্য ব্যবহৃত হত। বর্তমানে এটি বিশ্বের শ্রেষ্ঠ উন্মুক্ত স্থানগুলোর মধ্যে চতুর্থ। প্রতি বছর এখানে অসংখ্য অনুষ্ঠান আয়োজিত হয়ে থাকে। সকল বয়সের মানুষের জন্য এখানে বিনামূল্যে বিভিন্ন অনুষ্ঠান আয়োজিত হয়। পূর্বে যে জায়গাটি গাড়ি পার্কিং এর জন্য ব্যবহৃত হতো, সে জায়গাটি বর্তমানে একটি গুরুত্বপূর্ণ সামাজিকীকরণের স্থানে পরিণত হয়েছে।

স্ট্রিগেট: কোপেনহেগেনের স্ট্রিগেট এলাকাটি একটি গাড়িমুক্ত এবং পথচারীবান্ধব এলাকা। এটি ইউরোপে আগত পর্যটকদের জন্য একটি অন্যতম আকর্ষণের এলাকা। এ জায়গাটিতে পূর্বে ব্যক্তিগত গাড়ি এবং যান্ত্রিক যান প্রাধান্য পেত। বর্তমানে এ রাস্তায় শুধুমাত্র পথচারীগণ চলাচল করে থাকে। এ রাস্তাটি শুধুমাত্র পথচারীদের জন্য উন্মুক্ত করে দেয়ার ফলে শহরে ব্যক্তিগত গাড়ির পরিবর্তে সাইকেল এবং পথচারীদের প্রাধান্য দেয়ার কার্যক্রমটি অনেক সহজ হয়েছে। তাদের এ উদ্যোগটি আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃতি লাভ করেছে।



ছবি: পোর্টল্যান্ডের পাইওনিয়ার কোর্ট হাউস

আইন ও নীতিমালা:

ঢাকা মহানগরী পুলিশ অর্ডিন্যান্স, ১৯৭৬

ধারা ৬৬ : ভুল স্থানে গাড়ী দাঁড়াইয়া রাখার শাস্তি : কোন ব্যক্তি যদি রাস্তায় বা সাধারণের ব্যবহার্য স্থানের এমন কোন অংশে কোন গাড়ী রাখিয়া যায় বা গাড়ী থামাইয়া রাখে, যেখানে গাড়ী দাঁড়াইয়া রাখা পুলিশ কমিশনার কর্তৃক নিষিদ্ধ, তবে সেই ব্যক্তি একশত টাকা জরিমানা দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবে।

ধারা ৬৭ : পায়ে চলা পথ বন্ধ করার শাস্তি : কোন ব্যক্তি যদি পায়ে চলার পথে প্যারাসুলেটার ভিন্ন কোন গাড়ী উক্ত পায়ে চলা পথে আড়াআড়ি ভাবে বা পথের উপরে থাকে তবে সেই ব্যক্তি একশত টাকা পর্যন্ত জরিমানা দণ্ডে দণ্ডনীয় হইবে।

মোটরযান অধ্যাদেশ ১৯৮৩

ধারা-১৫৭ : প্রকাশ সড়কে বা প্রকাশ্য স্থানে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি : কোন ব্যক্তি প্রকাশ্য সড়কে বা প্রকাশ্য স্থানে মোটর গাড়ী রাখিয়া উহা মেরামত করাইলে অথবা বিক্রয়ের জন্য সেখানে মোটর গাড়ীর যন্ত্রাংশ বা অন্য কোন জিনিস রাখিলে যদি যানবাহন চলাচলে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হয় তাহা হইলে সে এই ধারানুযায়ী সর্বোচ্চ পাঁচশত টাকা জরিমানা হইবে এবং সেই মোটরগাড়ী বা এর যন্ত্রাংশ বাজেয়াপ্ত হইবে।

সিটি কর্পোরেশন আইন ২০০৯

তৃতীয় তফসিল ধারা ১৯.১ : পথচারী যাহাতে পথ চলিতে বিপদগ্রস্ত না হন এবং তাহার নিরাপদ ও অনায়াসে পথে চলাফেরা করিতে পারে সেই জন্য কর্পোরেশন প্রবিধান দ্বারা যানবাহনের চলাচল নিয়ন্ত্রণ করিতে পারিবে।

জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা ২০১৩

ধারা ৪.৮.১: প্রাইভেট কার নিরুৎসাহিত করার জন্য বাস সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে সরকার সৃজনশীল উদ্ভাবনকে উৎসাহিত করবে যাতে বাসসমূহ পরিচ্ছন্ন, অধিকতর আরামপ্রদ, নির্ভরযোগ্য ও কারের একটি আকর্ষণীয় বিকল্প মাধ্যম হিসেবে বিবেচিত হয়।

ধারা ৪.৮.৭: মোটরযান আইনে কঠোর নির্গমন মান (Emission Standard) সহ সড়ক পরিবহনের ক্ষেত্রে আদর্শ পরিবেশ মান প্রবর্তন করা হবে।

ধারা ৫.১.১: 'পথচারীর অগ্রাধিকার' (Pedestrian First) কর্মসূচি প্রবর্তনের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নগর এলাকায় ফুটপাথ হতে অননুমোদিত জবরদখলকারীদের উচ্ছেদকরণ।

ধারা ৫.১.২: সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ।

ধারা ৫.১.৩: প্রশস্ত ফুটপাথের সুযোগ সৃষ্টিসহ পথচারীবান্ধব সড়ক নির্মাণ।

ধারা ৫.১.৪: ফুটপাথের উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচ্ছন্নতা নিশ্চিতকরণ।

ধারা ৫.৩.৯: প্রাইভেট কারের ব্যবহার সীমিত এবং গণপরিবহন ব্যবহার বৃদ্ধি করার বিষয়ে জনসচেতনতা সৃষ্টি করা হবে।

ধারা ৫.৩.১৬: নগরের ব্যস্ততম ও যানজটপূর্ণ এলাকায় যান্ত্রিক যানবাহনের প্রবেশ নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহ সরকারের অনুমোদন সাপেক্ষে প্রয়োজনীয় নিয়ন্ত্রণমূলক ব্যবস্থা (যেমন মাণ্ডল আদায়) প্রবর্তনের বিষয়টি বিবেচনা করবে।

ধারা ৫.৩.১৭: সরকার পার্কিং নীতিমালা প্রণয়ন করবে। এ নীতিমালায় সড়কের উপর ও সড়কের বাইরে স্বল্পকালীন ও দীর্ঘকালী পার্কিং এর ব্যবস্থা এবং তার জন্য আদায়যোগ্য মাণ্ডলের হার নির্ধারণ অন্তর্ভুক্ত থাকবে। সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহকে সড়কের উপর পার্কিং নিয়ন্ত্রণের ক্ষমতা প্রদান করা হবে।

নিরাপদ যাতায়াতে পরিকল্পিত ও সমন্বিত পদক্ষেপ জরুরী

নিরাপত্তার নামে গত ২৭ জুলাই ২০১৫ থেকে মহাসড়কে ছোট যান চলাচল নিষিদ্ধকরণসহ বিক্ষিপ্তভাবে বিভিন্ন কার্যক্রম গ্রহণ করা হচ্ছে। এর ফলে মানুষের যাতায়াত দুর্ভোগ এবং পণ্য পরিবহনে বিড়ম্বনা বৃদ্ধি পেয়েছে। যার প্রভাব মহানগরী ঢাকাতেও পড়ছে। এই প্রেক্ষিতে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এর উদ্যোগে ০৪ আগস্ট ২০১৫, মঙ্গলবার, সকাল ১১ টায় পবা কার্যালয়ে “নিরাপদ যাতায়াতে বিচ্ছিন্ন উদ্যোগ নয়, পরিকল্পিত ও সমন্বিত পদক্ষেপ জরুরী” শীর্ষক সংবাদ সম্মেলনে বক্তারা উক্ত অভিমত ব্যক্ত করেন।



নিরাপদ যাতায়াত ব্যবস্থা গড়ে তোলার জন্য মহাসড়কের পাশে স্থানীয় যানবাহনের জন্য জায়গা তৈরি করা, বিদ্যমান সড়কের চিহ্নিত ট্রাফি দূরীকরণে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করা ও যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রণ করা, পুরো যাতায়াত ব্যবস্থার নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ, ব্যবস্থাপনা এবং তদারকির জন্য প্রাতিষ্ঠানিক শক্তি বৃদ্ধি করা, যাতায়াত ব্যবস্থায় কোন কার্যক্রম গ্রহণের পূর্বে সঠিকভাবে যাচাই বাছাই সাপেক্ষে অনুমোদন করা, সড়কপথের সম্প্রসারণ বন্ধ করে রেল ও নৌপথ পুনরুদ্ধার ও সম্প্রসারণ করা, যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে সরকারের গৃহীত সকল প্রকল্প ও কার্যক্রমে জাতীয় সমন্বিত বহু মাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা, ২০১৩ এর অনুসরণ করা, মোটরযান অধ্যাদেশ, ১৯৮৩-এর অধিকতর সংশোধনকল্পে প্রণীত “মোটরযান (সংশোধিত) আইন, ১৯৮৮” এর পরিবর্তে নতুন করে যুগোপযোগী আইন প্রণয়ন ও তার যথাযথ বাস্তবায়ন করা, রাজনৈতিক, প্রশাসনিক এবং অর্থনৈতিক বিকেন্দ্রীকরণের মাধ্যমে সারাদেশে যাতায়াত ব্যবস্থার সুসম উন্নয়ন করার কথা সংবাদ সম্মেলনে তুলে ধরা হয়।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে সংবাদ সম্মেলনে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ডাব্লিউবিবি ট্রাস্টের প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, মো: মারুফ হোসেন। অন্যান্যের মধ্যে বক্তব্য রাখেন পবার নির্বাহী সাধারণ সম্পাদক প্রকৌশলী মো: আবদুস সোবহান, সম্পাদকমণ্ডলীর সদস্য ফেরদৌস আহমেদ উজ্জ্বল, সহ-সম্পাদক স্থপতি শাহীন আজিজ, নির্বাহী সদস্য প্রকৌশলী তোফায়েল আহমেদ প্রমুখ।

ঈদে নিরাপদ যাতায়াতে

বিশেষ পরিকল্পনা ও তদারকি অব্যাহত রাখার আহ্বান

প্রতিবছর ঈদ উপলক্ষে যাতায়াত ব্যবস্থায় চরম বিশৃঙ্খল পরিস্থিতির সৃষ্টি হয়। সড়কপথে মর্মান্তিক দুর্ঘটনায় অনেক প্রাণহানিসহ ঘরমুখো মানুষকে রাস্তায় সীমাহীন দুর্ভোগ পোহাতে হয়। ২০১৫ এর ঈদুল ফিতরে দেশের বিভিন্ন স্থানে সড়ক দুর্ঘটনায় প্রায় তিনশত মানুষ মারা যান। আহত হয়ে পঙ্গু হওয়ার পথে আরো শত শত মানুষ। ঈদ যাতায়াত নিরাপদ করতে বিশেষ পরিকল্পনার আলোকে ব্যবস্থাপনা তদারকি অব্যাহত রাখতে হবে। পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর যৌথ উদ্যোগে ০৯ সেপ্টেম্বর ২০১৫, তারিখ, সকাল ১১টায়, পবা কার্যালয়ে

আয়োজিত আলোচনা সভায় বক্তারা উক্ত অভিমত ব্যক্ত করেন।



পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে গোলটেবিল বৈঠকে বক্তব্য রাখেন পবার নির্বাহী সাধারণ সম্পাদক প্রকৌশলী মোঃ আবদুস সোবহান, যুগ্ম-সাধারণ সম্পাদক সৈয়দ মনোয়ার হোসেন, ডাব্লিউবিবি ট্রাস্টের প্রোগ্রাম ম্যানেজার এলসি, এনসিডি মো: মারুফ হোসেন, প্রকল্প কর্মকর্তা মো: আতিকুর রহমান, ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার নাজনীন কবীর, পবার নির্বাহী সদস্য প্রকৌশলী তোফায়েল আহমেদ, সহ-সম্পাদক মো: সেলিম, ইউনাইটেড পিপলস ট্রাস্টের নির্বাহী পরিচালক আলী হাজারীসহ প্রমুখ।

১৩ লক্ষ যানের চাহিদা পূরণের বিকল্প রূপরেখা প্রয়োজন

বিকল্প ব্যবস্থা না করে সাম্প্রতিক সময়ে হঠাৎ করে মহাসড়কে ছোট যান চলাচল নিষিদ্ধকরণের ফলে যাতায়াতে অসহনীয় দুর্ভোগ ও বিড়ম্বনা বৃদ্ধি পেয়েছে। তাছাড়া শাকসবজিসহ কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণ ও কৃষি উপকরণ পরিবহনে মারাত্মক অসুবিধার সৃষ্টি হয়েছে। যার প্রভাব গ্রামীণ অর্থনীতিতে কেবল নয় মহানগরী ঢাকার বাজারেও পড়ছে। জনদুর্ভোগ লাঘব ও বিশাল



বাংলার অর্থনীতি সচল রাখতে ১৩ লক্ষ যানের চাহিদা পূরণের বিকল্প রূপরেখা কি হতে পারে তা নির্ধারণ ও তার দ্রুত বাস্তবায়ন জরুরী। পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), নাগরিক অধিকার সংরক্ষণ ফোরাম (নাসফ), আইনের পাঠশালা ও পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির যৌথ উদ্যোগে ০৬ আগস্ট ২০১৫, বৃহস্পতিবার, সকাল ১১ টায়, শাহবাগস্থ চারুকলা অনুষদের সামনে আয়োজিত মানববন্ধন থেকে উক্ত দাবী জানানো হয়।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে মানববন্ধনে বক্তব্য রাখেন ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর প্রোগ্রাম ম্যানেজার এলসি, এনসিডি, মারুফ হোসেন, আইনের পাঠশালার সভাপতি সুব্রত দাস খোকন, পবার সমন্বয়কারী আতিক মোরশেদ, পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির সভাপতি বুরহান উদ্দিন আহমেদ, পুরান ঢাকা নাগরিক উদ্যোগের সভাপতি মো: নাজিম উদ্দিন, পবার সহ-সম্পাদক মো: সেলিম ও নির্বাহী সদস্য এ কে এম সিরাজুল ইসলাম প্রমুখ।

সড়ক দুর্ঘটনার মামলার ক্ষেত্রে ৩০৪(খ) ধারায় মামলা করার বাধ্যবাধকতা আরোপ না করার আস্থান

সম্প্রতি স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের এক উপ-কমিটির সভায় সড়ক দুর্ঘটনা সম্পর্কিত মামলা ৩০২ ধারায় না নিয়ে ৩০৪(খ) ধারায় হওয়া উচিত বলে উল্লেখ করা হয়েছে। সড়ক দুর্ঘটনা সম্পর্কিত মামলা ৩০৪(খ) ধারায় হবে এটি সুনির্দিষ্ট করে দেওয়ার সিদ্ধান্তটি অনাকাঙ্ক্ষিত। এ ধারায় জামিনযোগ্য ও আপোসযোগ্য সর্বোচ্চ ৩ বছরের শাস্তির উল্লেখ রয়েছে। এর পরিবর্তে ৩০৪ ধারায় শাস্তির মেয়াদ সর্বোচ্চ দশ বছর হওয়ায় এই ধারায় মামলার বিধান চালকদের সতর্ক করবে। এছাড়া কোন ধারায় চার্জ গঠন হবে ও কোন ধারায় মামলা নিষ্পত্তি হবে তা আদালত কর্তৃকই নির্ধারিত হওয়া বাঞ্ছনীয়। তা না হলে আইনের স্বাভাবিক গতি ব্যাহত হবে। এ ধরনের সিদ্ধান্ত পরিবহন শ্রমিকদের আরো বেপরোয়া গাড়ি চালানোর জন্য প্রভাবিত করবে এবং দুর্ঘটনা বেড়ে যাবে। গত ২৬ আগস্ট ২০১৫, বুধবার, সকাল ১১ টায়, পবা কার্যালয়ে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) এর উদ্যোগে আয়োজিত মতবিনিময় সভায় বক্তারা উক্ত অভিমত ব্যক্ত করেন।



পবার নির্বাহী সাধারণ সম্পাদক প্রকৌশলী মো: আবদুস সোবহানের সভাপতিত্বে সভায় মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্টের প্রোগ্রাম ম্যানেজার, এলসি, এনসিডি, মারুফ হোসেন। অন্যদের মধ্যে বক্তব্য রাখেন পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খান, যুগ্ম সাধারণ সম্পাদক হাফিজুর রহমান ময়না, মডার্ন ক্লাবের সভাপতি আবুল হাসনাত, পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির সভাপতি বুরহান উদ্দিন আহমেদ, পবার সহ-সম্পাদক স্থপতি শাহীন আজিজ, মো: সেলিম প্রমুখ।

নারী নির্যাতন প্রতিরোধে জাতীয় অর্থনীতিতে গৃহস্থালী কাজে নারীর অবদান স্বীকৃতি দেয়ার আস্থান

জাতীয় অর্থনীতিতে নারীর গৃহস্থালী কাজের অবদান স্বীকৃতি দেয়া হলে নারীর সামাজিক মর্যাদা বৃদ্ধি পাবে এবং নারী নির্যাতন কমে আসবে। ২৯ আগস্ট ২০১৫ সকাল ১১টায় চারুকলা ইনস্টিটিউট এর সামনে ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট আয়োজিত এক অবস্থান কর্মসূচিতে বক্তারা এ দাবী করেন। ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট এর পরিচালক গাউস পিয়ারীর সভাপতিত্বে কর্মসূচি সঞ্চালনা করেন ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট-এর সিনিয়র প্রকল্প কর্মকর্তা জিয়াউর রহমান।



বক্তারা বলেন, সমাজ ও রাষ্ট্রে নারীরা নানা রকম বৈষম্যের শিকার। বৈষম্যের কারণে নারীরা তাদের প্রাপ্য অধিকার থেকে বঞ্চিত হচ্ছে। অথচ সমাজ, রাষ্ট্র ও সভ্যতার উন্নয়নে নারীর অবদান অনস্বীকার্য। কিন্তু নারীর এই অবদান যথাযথভাবে মূল্যায়ন করা হচ্ছে না। শিশুর যত্ন, রোগির সেবা, ঘরের যাবতীয় কাজের দায়িত্ব পালনসহ প্রতি নিয়ত তারা অনেক দায়িত্বশীল ও গুরুত্বপূর্ণ কাজ করে যাচ্ছে। নারীদের গৃহস্থালী এসব কাজকে অদৃশ্য শ্রম হিসাবে বিবেচনা করায় তাদের এই অবদানকে মূল্যায়ন করা হচ্ছে না। কিন্তু তাদের এসব মজুরীবিহীন কাজ পরিবারে, সমাজে এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে।

কর্মসূচিতে বক্তব্য রাখেন রোকসানা বেগম, সেন্টার ম্যানেজার, অপরায়েজ বাংলাদেশ, ফারহানা জামান লিজা, রিসার্চ এ্যাসিস্টেন্ট, টোব্যাকো কন্ট্রোল রিসার্চ সেল, ঢাকা ইন্টারন্যাশনাল ইউনিভার্সিটি, বরাত হোসেন, অরণোদয়ের তরুণ দল, তাজুল্লি শিফা বর্ণ, নারী অধিকারকর্মী, ইনস্টিটিউট অব ওয়েল বিইং এর আ ন ম মাসুম বিল্লাহ, তানজিলা হক ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট এর এ্যাসিস্টেন্ট এডভোকেসি অফিসার।

বালুর মাঠে কলেজ নির্মাণ পরিকল্পনা বাতিলের দাবি

রাজধানীর বাসাবো বালুর মাঠে কলেজ নির্মাণের পরিকল্পনা বাতিল করার দাবি জানিয়েছে বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলনসহ (বাপা), বালুর মাঠ রক্ষা কমিটি, ব্লু প্ল্যান্ট ইনিশিয়েটিভ (বিপিআই), গ্রিন ভয়েস, নিরাপদ ডেভেলপমেন্ট ফাউন্ডেশন, আদি ঢাকাবাসী ফোরাম, সুন্দর জীবন, পিস এবং ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট। ঢাকা রিপোর্টার্স ইউনিটির সাগর রুনি মিলনায়তনে ৩ জুলাই ২০১৫ তে আয়োজিত এক সংবাদ সম্মেলনে এ দাবি জানানো হয়।



বাসাবো বালুর মাঠে স্থাপনা নির্মাণের পরিকল্পনার প্রতিবাদে সংগঠনগুলো এ সংবাদ সম্মেলনের আয়োজন করে। সরকার ঢাকা শহরে ১১টি স্কুল এবং ছয়টি কলেজ নির্মাণের প্রকল্প নিয়েছে। এর আওতায় বাসাবো বালুর মাঠে কলেজ নির্মাণের পরিকল্পনা রয়েছে।

সংবাদ সম্মেলনে জানানো হয়, বাসাবো বালুর মাঠের এক বর্গকিলোমিটারের মধ্যে ১৩০টি শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান আছে। এলাকার একমাত্র খেলার মাঠটি প্রভাবশালীরা নানাভাবে অপব্যবহারের চেষ্টা করে আসছে। এমন একটি শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান সমৃদ্ধ জনবহুল এলাকার গুরুত্বপূর্ণ মাঠ বিনষ্ট করা শুধু জলাধার আইনের লঙ্ঘনই নয়, শিশু-কিশোরদের অধিকার ও প্রধানমন্ত্রীর প্রত্যয়েরও পরিপন্থী।

২০১২ সালে বাসাবো বালুর মাঠকে রক্ষা করতে গঠিত কমিটির সদস্য সচিব হানিফ শহীদ হাইকোর্টে রিট করলে হাইকোর্ট এই স্থানে কোনো ধরনের স্থাপনা ও স্কুল-কলেজ নির্মাণে নিষেধাজ্ঞা জারি করেন।

বাপার যুগ্ম সম্পাদক শরীফ জামিলের সঞ্চালনায় সংবাদ সম্মেলনে বক্তব্য দেন হানিফ শহীদ, সাবেক ক্রিকেটার গাজী আশরাফ হোসেন লিপু, সংগঠনটির যুগ্ম সম্পাদক ইকবাল হাবিব, আলমগীর কবির প্রমুখ।

জলাবদ্ধতা নিরসনে

সকল এলাকার জন্য কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের দাবি

বর্ষাকালে মহানগরী ঢাকা ভয়াবহ জলাবদ্ধতার শিকার হয়। হাজার হাজার কোটি টাকার মালামালের ক্ষয়ক্ষতির পাশাপাশি জনদুর্ভোগ চরমে উঠে। কর্তৃপক্ষ ধানমন্ডি, গুলশান, বনানীর মতো অভিজাত এলাকার সেবা সরবরাহে মনোযোগী থাকলেও বিশাল ঢাকাবাসীর জলাবদ্ধতা দূরীকরণে পরিকল্পিত কোন কার্যক্রম পরিচালনা করে না। অথচ জলাবদ্ধতা একটি সামগ্রিক সমস্যা। এর সমাধানও করতে হবে সামগ্রিক বিবেচনায়। জলাবদ্ধতা দূরীকরণে কেবল অভিজাত এলাকার জন্য নয় বরং সকল এলাকার জন্য সমন্বিত কার্যকর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। গত ২৫ জুলাই ২০১৫, শনিবার সকাল ১১টায় নগর ভবনের সামনে পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা), নাগরিক অধিকার সংরক্ষণ ফোরাম (নাসফ), আইনের পাঠশালা ও পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটি এর যৌথ উদ্যোগে আয়োজিত মানববন্ধন থেকে উক্ত দাবি জানানো হয়।



বক্তারা বলেন, সামান্য বৃষ্টিতেই মহানগরী ঢাকার বিভিন্ন এলাকায় পানি জমে যায় এবং ভারি বর্ষণে শহরের অধিকাংশ এলাকা জলাবদ্ধতায় প্রায় অচল হয়ে পড়ে। ড্রেনেজ লাইনের সাথে সুর্য্যারেজের বর্জ্য মিশে দুর্বিসহ পরিস্থিতি তৈরি হয়। অসংখ্য বাড়ী ঘর ও দোকানপাটে দূষিত পানি উঠে যায়, রাস্তায় যান চলাচল অসম্ভব হয়ে পড়ে এবং পাইকারী বাজারে লক্ষ লক্ষ মন চাল-ডালসহ অনেক দ্রব্য-সামগ্রী নষ্ট হয়ে যায়। জলাবদ্ধতা নিরসনে সমগ্র ঢাকা মহানগরীকে পরিকল্পনায় নিয়ে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে মানববন্ধনে বক্তব্য রাখেন নাসফের সভাপতি হাফিজুর রহমান ময়না, আইনের পাঠশালার সভাপতি সুব্রত দাস খোকন, পবার নির্বাহী সদস্য প্রকৌশলী তোফায়েল আহমেদ, এ কে এম সিরাজুল ইসলাম, সহ-সম্পাদক মো: সেলিম, সমন্বয়কারী আতিক মোরশেদ, পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির সভাপতি বুরহান উদ্দিন আহমেদ, পুরান ঢাকা নাগরিক উদ্যোগের সভাপতি নাজিম উদ্দিন, মডার্ন ক্লাবের সভাপতি আবুল হাসনাত প্রমুখ।

খাদ্য উৎপাদনে কীটনাশকের ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ জরুরী

আশংকাজনক হারে রোগব্যাধি বৃদ্ধিসহ সম্প্রতি কীটনাশকের বিষক্রিয়ায় শিশুর করুণ মৃত্যুর মধ্য দিয়ে খাদ্যে বিষ ও ভেজালের ভয়াবহতার দিকটি স্পষ্ট হয়ে উঠেছে। খাদ্যদ্রব্য উৎপাদন থেকে বাজারজাত করা পর্যন্ত প্রতিটি ক্ষেত্রে বিভিন্ন রাসায়নিক দ্রব্যাদি ব্যবহার করা হচ্ছে। জনস্বাস্থ্য ও পরিবেশের জন্য অত্যন্ত ক্ষতিকর এই বিষাক্ত ও ভেজাল খাদ্য প্রতিরোধে সংশ্লিষ্ট আইনসমূহের যথাযথ বাস্তবায়নের পাশাপাশি সমন্বয়যোগী কীটনাশক নিয়ন্ত্রণ আইন প্রণয়ন করা জরুরী। পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন ঢাকার বিভিন্ন এলাকার ফলমূলের ফরমালিন পরীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফল ও বিষাক্ত খাদ্যের

বর্তমান অবস্থায় করণীয় তুলে ধরতে ০৬ জুলাই ২০১৫, সোমবার, সকাল ১১ টায় পবা কার্যালয়ে আয়োজিত এক সংবাদ সম্মেলনে উক্ত দাবী জানানো হয়।



সংবাদ সম্মেলন থেকে জানানো হয়- কৃষিজাত পণ্যে বিভিন্ন রাসায়নিক পদার্থ ও কীটনাশক, ফল, মাছ, শাকসবজিতে ফরমালিন, ক্যালসিয়াম কার্বাইড ব্যবহার করা হচ্ছে। মিষ্টিতে কাপড়ের রং প্রয়োগ করা হয়। শুটকি মাছ সংরক্ষণে ডিডিটি ও হেপ্টাক্লোর ব্যবহার করা হয়। ডিডিটি, অ্যালড্রিন, ক্রোমিয়াম, কার্বামেট, আর্সেনিক, সীসা- সবই মানবদেহের জন্য মারাত্মক ক্ষতিকর। কৃষিতে কীটনাশকের ব্যাপক অপপ্রয়োগ দেশের জনস্বাস্থ্যকে বিশাল ঝুঁকির মুখে ঠেলে দিয়েছে। কৃষিপণ্যকে কীটনাশক থেকে রক্ষা করা গেলে মানুষ অনেকটা ঝুঁকিমুক্ত হতে পারে।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে সংবাদ সম্মেলনে মূল বক্তব্য তুলে ধরেন পবার নির্বাহী সাধারণ সম্পাদক প্রকৌশলী মো: আবদুস সোবহান। অন্যান্যের মধ্যে উপস্থিত ছিলেন পবার যুগ্ম-সাধারণ সম্পাদক ডা: লেলিন চৌধুরী, সম্পাদকমন্ডলীর সদস্য ফেরদৌস আহমেদ উজ্জল, এডভোকেট হাসান তারিক চৌধুরী, সহ-সম্পাদক মো: নজরুল ইসলাম, সহ-সম্পাদক মো: সেলিম, শাহীন আজিজ, পরিবেশ উন্নয়ন সোসাইটির সভাপতি বুরহান উদ্দিন আহমেদ, ইউনাইটেড পিপলস ট্রাস্টের নির্বাহী পরিচালক আলী হাজারী প্রমুখ।

গুলশান-বনানী লেক দূষণ দখল মুক্ত করার আহ্বান

মহানগরী ঢাকার পরিবেশ ও জীববৈচিত্র্যের জন্য লেকসমূহের গুরুত্ব অপরিসীম। পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) মহানগরীর লেকসমূহের পানির গুণাগুণ নিয়মিত পরীক্ষার সাথে সাথে লেকের দখল ও ভরাট পর্যবেক্ষণ করে আসছে। পরীক্ষায় দেখা যায় গুলশান-বনানী লেকের অধিকাংশ স্থানের পানির নমুনায় দ্রবীভূত অক্সিজেন শূণ্যের কোঠায় এবং দখল-ভরাটে আয়তন প্রায় অর্ধেকে নেমে এসেছে। শতকোটি টাকা ব্যয়ের পরও গুলশান-বনানী লেকের দূষণ-দখল অব্যাহত রয়েছে। ১৯ আগস্ট ২০১৫, বুধবার, সকাল ১১ টায় পবা কার্যালয়ে গুলশান-বনানী-বারিধারা লেক দূষণের প্রাপ্ত ফলাফল ও দখল-ভরাটের বর্তমান অবস্থার ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত প্রতিবেদন প্রকাশের নিমিত্তে আয়োজিত এক সংবাদ সম্মেলনে বক্তারা উক্ত অভিমত ব্যক্ত করেন।

পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা) ২০১৪ সালের ফেব্রুয়ারী থেকে গুলশান লেকের পানির দ্রবীভূত অক্সিজেন ও পিএইচ নিয়মিতভাবে পরীক্ষা এবং দখল ও ভরাট পর্যবেক্ষণ করে যাচ্ছে। পবার পর্যবেক্ষণকালে দেখা যায় যে, বনানী, গুলশান, বারিধারা, বাড্ডা, কালাচানপুর এলাকার গৃহস্থালী বর্জ্য, পুরাতন বিল্ডিংয়ের ভাঙ্গা অংশ, বিল্ডিং মেরামত ও পুনঃসংস্কার থেকে সৃষ্ট বর্জ্য লেকে



ফেলে ভরাট করা হচ্ছে এবং সেখানে গাছ লাগিয়ে, নার্সারী গড়ে তুলে, চায়ের দোকান দিয়ে, বাঁশের ঘর ও আধা পাকা ঘর তুলে দখল করা হচ্ছে।

পবার চেয়ারম্যান আবু নাসের খানের সভাপতিত্বে সংবাদ সম্মেলনে মূল প্রবন্ধের আলোকে বক্তব্য তুলে ধরেন পবার নির্বাহী সাধারণ সম্পাদক এবং পরিবেশ অধিদপ্তরের সাবেক অতিরিক্ত মহাপরিচালক প্রকৌশলী মোঃ আবদুস সোবহান। অন্যান্যের মধ্যে উপস্থিত ছিলেন পবার যুগ্ম সাধারণ সম্পাদক ডাঃ লেলিন চৌধুরী, ডাঃ মোজাহেবুল হক, পবার নির্বাহী সদস্য প্রকৌশলী তোফায়েল আহমেদ, সহ-সম্পাদক মোঃ সেলিম, আবুল হাসনাত প্রমুখ।

যত্রতত্র কার পার্কিং বন্ধে হাইকোর্টের নির্দেশ

রাজধানীতে যত্রতত্র কার পার্কিং ও শব্দদূষণ রোধে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে সরকারকে নির্দেশ দিয়েছেন হাইকোর্ট। এ বিষয়ে আগামী ৩ নভেম্বর সরকারের পক্ষে স্বরাষ্ট্র সচিব, পরিবেশ মন্ত্রণালয়ের সচিব এবং ঢাকা মহানগর পুলিশ কমিশনারকে আদালতে অগ্রগতি প্রতিবেদন দাখিল করতে বলা হয়েছে।

বিচারপতি কাজী রেজাউল হক ও বিচারপতি আবু তাহের মোহাম্মদ সাইফুর রহমান এর সম্মুখে গঠিত হাইকোর্ট বেঞ্চ রুলসহ এ আদেশ দেন। রুলে যেখানে সেখানে গাড়ি পার্কিং ও শব্দদূষণ বন্ধে কেন নির্দেশ দেয়া হবে না, তা জানতে চাওয়া হয়েছে। চার সপ্তাহের মধ্যে রিটের সংশ্লিষ্ট বিবাদীদের এ রুলের জবাব দিতে বলা হয়েছে।

জুন ২০১৫ তে একটি জাতীয় দৈনিকে রাজধানীতে যেখানে সেখানে গাড়ি পার্কিং ও শব্দদূষণের বিষয়ে একটি প্রতিবেদন প্রকাশ হয়। ওই প্রতিবেদন যুক্ত করে সম্প্রতি হাইকোর্টে জনস্বার্থে একটি রিট করেন সুপ্রিম কোর্টের আইনজীবী ইউনুস আলী আকন্দ। ১৩ সেপ্টেম্বর ২০১৫ ওই রিটের শুনানি নিয়ে আদেশ দেন আদালত।

শুনানিতে আবেদনকারীর পক্ষে বলা হয়, রাজধানীর কমলাপুর, পুরান ঢাকার বিভিন্ন এলাকাসহ মতিঝিল, গুলশান ও বনানীর মতো অভিজাত এলাকায় যেখানে সেখানে কার পার্কিং করা হচ্ছে। যানবাহনে ব্যবহৃত হাইড্রোলিক হর্নে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছেন হৃদরোগে আক্রান্ত ব্যক্তি ও স্কুলগামী শিশুরা। এ আবেদনের পরিপ্রেক্ষিতে যেখানে সেখানে কার পার্কিং, শব্দদূষণ ও হাইড্রোলিক হর্ন বন্ধের নির্দেশ দেন আদালত।

আদেশের পরে ড. ইউনুস আলী বলেন, সংবিধানের ১৮ (এ) অনুচ্ছেদে নাগরিকদের জন্য সুস্থ পরিবেশ নিশ্চিত করার কথা বলা হয়েছে। অথচ যানবাহনে হাইড্রোলিক হর্ন ব্যবহারের ফলে মারাত্মক মাত্রায় শব্দদূষণের শিকার হচ্ছে মানুষ। রাজধানীর প্রায় সবখানে শব্দদূষণ গ্রহণযোগ্য মাত্রার

অনেক উপরে উঠে গেছে। হাইড্রোলিক হর্ন শিশু ও রোগীদের জন্য মারাত্মক ক্ষতিকর। আর যেখানে সেখানে কার পার্কিংয়ের কারণে অহরহ দুর্ঘটনা ঘটছে। এসব বিষয় গুরুত্বসহকারে নিয়ে হাইকোর্ট নির্দেশনাসহ রুল জারি করেছেন।



প্রসঙ্গত, যেখানে সেখানে গাড়ি পার্কিং ও যাত্রী ওঠানামা, সিগন্যাল অমান্য করে গাড়ি চালানো এখন রাজধানীর নিত্যদিনের চিত্র। এর ফলে অকার্যকর হয়ে পড়েছে রাজধানীর ট্রাফিক ব্যবস্থা।

সূত্র: দৈনিক বণিকবার্তা, ১৪ সেপ্টেম্বর ২০১৫

কোমল পানীয় বছরে ২ লক্ষ মানুষের মৃত্যুর কারণ

বাজারে প্রচলিত কোমল পানীয় খেয়ে প্রতি বছর ২ লক্ষ মানুষের মৃত্যু হচ্ছে। আমেরিকান হার্ট অ্যাসোসিয়েশনস এর প্রকাশিত একটি গবেষণাপত্রে সম্প্রতি এমনই আশঙ্কাজনক তথ্য উঠে এসেছে। গবেষণায় জানা গেছে জনপ্রিয় নানা কোমল পানীয় খেয়ে দুরারোগ্য রোগে আক্রান্ত হচ্ছে মানুষ। এর মধ্যে রয়েছে ডায়াবেটিস, হৃদরোগ, এমনকি ক্যান্সারও।



এই প্রথম Sugar-Sweetened Beverages এর প্রভাব নিয়ে বিশ্বব্যাপী গবেষণা চালানো হল। গবেষণা থেকে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী, প্রতি বছর ডায়াবেটিসে আক্রান্ত হয়ে মৃতের সংখ্যা ১ লক্ষ ৩৩ হাজার। প্রায় ৪৫ হাজার মানুষের মৃত্যু হয় হৃদরোগে এবং সাড়ে ছয় হাজার মানুষ ক্যান্সার আক্রান্ত হয়ে মারা যায়। সব ধরনের মিষ্টি কোমল পানীয়ের ক্ষতিকর প্রভাব পাওয়া গেছে গবেষণায়।

সূত্র: হাজারিকা প্রতিদিন, ২ জুলাই ২০১৫

মাত্রাতিরিক্ত শব্দদূষণ বাড়াচ্ছে অসহিষ্ণুতা

মাত্রাতিরিক্ত শব্দদূষণে ধৈর্যচ্যুতি ঘটছে রাজধানীবাসীর। দীর্ঘসময় উচ্চ শব্দের মধ্যে থাকার কারণে মানুষের সহ্য ক্ষমতা কমে যাচ্ছে। পাবলিক পরিবহনের বিভিন্ন অপ্রীতিকর ঘটনার অন্যতম কারণ এ অসহিষ্ণুতা। সংশ্লিষ্টরা বলছেন, শব্দদূষণ এখনই প্রতিরোধ না করলে ও উচ্চ মাত্রা অব্যাহত থাকলে দীর্ঘমেয়াদে বধির হয়ে যাওয়ার আশঙ্কা রয়েছে রাজধানীর বেশীরভাগ মানুষের।

বাংলাদেশের শব্দদূষণ নীতিমালা-২০০৬ অনুযায়ী আবাসিক এলাকায় সকাল ৬টা থেকে রাত ৯টা পর্যন্ত সর্বোচ্চ শব্দসীমা ৫৫ ডেসিবেল এবং রাত ৯টা থেকে সকাল ৬টা পর্যন্ত শব্দের সহনমাত্রা ৪৫ ডেসিবেল। নীরব এলাকার জন্য এই শব্দসীমা যথাক্রমে সর্বোচ্চ ৫০ ও ৪০ ডেসিবেল, মিশ্র এলাকায় ৬০ ও ৫০ ডেসিবেল, বাণিজ্যিক এলাকায় ৭০ ও ৬০ ডেসিবেল এবং শিল্প এলাকার জন্য সর্বোচ্চ শব্দসীমা ৭৫ ও ৭০ ডেসিবেল হওয়া উচিত।

বিশ্বস্বাস্থ্য সংস্থার (ডব্লিউএইচও) হিসাব মতে, কোনো এলাকায় ৬০ ডেসিবেল মাত্রার বেশী শব্দ হলে সেই এলাকা শব্দদূষণ প্রবণ এলাকার আওতায় আসবে। সংস্থার হিসাব মতে ৬০ ডেসিবেল শব্দ মানুষের সাময়িক শ্রবণশক্তি নষ্ট করতে পারে। ১০০ ডেসিবেল শব্দ চিরতরে মানুষের শ্রবণশক্তি নষ্ট করে দিতে পারে।



ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট এর পরিচালিত গবেষণায় দেখা গেছে ঢাকা শহরের সায়েদাবাদ বাস টার্মিনাল এলাকায় শব্দদূষণের মাত্রা ১০২ ডেসিবেল, মতিঝিল বাণিজ্যিক এলাকায় দূষণের মাত্রা ৯৩ ডেসিবেল, বাংলামোটর এলাকায় ৯২ ডেসিবেল, সদরঘাট এলাকায় ৮৮ ডেসিবেল, ফার্মগেট এলাকায় ৯৩ ডেসিবেল, শাহবাগ এলাকায় ৮৬ ডেসিবেল, মহাখালীতে ৯৪ ডেসিবেল, ধানমন্ডি আবাসিক এলাকায় ১০১ ডেসিবেল, তেজগাঁও শিল্প এলাকায় ৯৫ ডেসিবেল। যা শব্দের সহনীয় মাত্রার চেয়ে প্রায় দ্বিগুণ।

সরকারের কাছে আহবান তারা যেন সাউন্ড মিটার দিয়ে শব্দদূষণের মাত্রা দ্রুত পরিমাপ করেন। যেখানে মাত্রাতিরিক্ত শব্দদূষণ হচ্ছে তা নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা করতে হবে। জনসচেতনতা সৃষ্টি করতে প্রয়োজনে গণমাধ্যমে বিজ্ঞাপন দেওয়া যেতে পারে।

সূত্র: দৈনিক প্রতিদিনের সংবাদ, ২২ সেপ্টেম্বর ২০১৫

যানজটে ক্ষতি ২৩ হাজার কোটি টাকা

যানজটের কারণে রাজধানীতে প্রতিবছর বাণিজ্যিক ক্ষতি হচ্ছে ২৩ হাজার কোটি টাকা। একই কারণে প্রতিদিন নগরবাসীর ৩২ লাখ কর্মঘণ্টা নষ্ট হচ্ছে। ঢাকার যানজট থেকে উত্তরণের উপায় নিয়ে ঢাকা উত্তর সিটি করপোরেশনের (ডিএনসিসি) গোলটেবিল আলোচনায় বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) অধ্যাপক শামসুল হক এ তথ্য তুলে ধরেন। তিনি বলেন, এ হিসাব ২০১০-১১ অর্থবছরের। এরপর গত পাঁচ বছরে যানজট বাড়ার পাশাপাশি আর্থিক ক্ষতিও বৃদ্ধি পেয়েছে।

আলোচনায় চারটি তথ্যচিত্র প্রদর্শন করা হয়। এতে ঢাকার যানজটের কারণ, উত্তরণের উপায়, ভবিষ্যৎ পরিকল্পনার বিষয় উঠে আসে। বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) অধ্যাপক শামসুল হক তাঁর তথ্যচিত্রে বলেন, বর্তমানে ঢাকায় চলাচলকারী মানুষের মাত্র ৬ শতাংশ ব্যক্তিগত গাড়ি ব্যবহার করেন। অথচ এই গাড়িগুলো সড়কের ৮০ শতাংশ জায়গা ব্যবহার করে। অন্যদিকে ঢাকার ৭৫ শতাংশ মানুষ চলাচল করে বাসে, যা মোট সড়কের ২০ ভাগেরও কম জায়গা ব্যবহার করে।

তথ্যচিত্রের ভিত্তিতে ঢাকা মহানগর পুলিশের (ডিএমপি) অতিরিক্ত কমিশনার গোলাম ফারুক বলেন, অপরিষ্কৃত রাস্তা নির্মাণ, রাস্তা ভাঙা, উন্নয়ন কাজে রাস্তা বন্ধ থাকা, বিপরীত দিক থেকে আসা গাড়ি ইত্যাদি কারণে যানজট কমছে না। ভিআইপি সড়কে মেট্রোরেল নির্মাণের কাজ শুরু হলে পুরো ঢাকা অচল হয়ে যাবে।

ঢাকার যানজট কমাতে স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদি কিছু প্রস্তাব উত্থাপন করা হয়। স্বল্পমেয়াদি প্রকল্পগুলো বাস্তবায়নই আপাতত সিটি করপোরেশনের কাছে গুরুত্ব পাবে বলে মেয়ররা জানান। এর মধ্যে নতুন বাস নামানো অন্যতম।

মুক্ত আলোচনায় অংশ নিয়ে বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলনের (বাপা) যুগ্ম সম্পাদক ইকবাল হাবিব বলেন, মেট্রোরেল হলেও তার ভাড়া সাধারণ নাগরিকদের নাগালের বাইরে চলে যাবে। সূত্র: দৈনিক প্রথম আলো, ২১ সেপ্টেম্বর ২০১৫

কৃষিতে নারী ও পুরুষের মজুরি বৈষম্য কমেছে

দুই বছর ধরে দেশে নারী-পুরুষের মজুরি বৈষম্য ১০ শতাংশ হারে কমেছে। সাত বছর আগেও দেশে নারী শ্রমিকেরা পুরুষের অর্ধেকেরও কম মজুরি পেতেন। চলতি বছরের মে মাসের মজুরির হিসাবে এই পার্থক্য ২৫ শতাংশে নেমে এসেছে। অর্থাৎ কৃষি মজুরি হিসেবে পুরুষ যদি ১০০ টাকা পান, নারী পান ৭৫ টাকা। সাত বছর আগে একই কাজের জন্য নারী পেতেন ৪৮ টাকা।



বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরোর (বিবিএস) কর্তৃক মে ২০১৫ তে করা ওই জরিপে দেখা গেছে, কৃষি খাতে পুরুষের গড় মজুরি দিনের খাবার ছাড়া ৩২২ টাকা ও খাবারসহ ৩০০ টাকা। আর নারীদের মজুরি খাবার ছাড়া ২৪৪ টাকা ও খাবারসহ ২২৫ টাকা।

গত কয়েক বছরে নারী শ্রমিকের দক্ষতা ও চাহিদা বেড়ে যাওয়া ও গ্রামীণ পুরুষের বড় অংশ প্রবাসী শ্রমিক হিসেবে রূপান্তর এবং পুরুষ শ্রমিকদের অন্য খাতে স্থানান্তরের কারণে গ্রামে কৃষি-মজুরির সংকট দেখা দিচ্ছে। ওই শ্রমের ঘাটতি নারীরা পূরণ করে কৃষিকে এগিয়ে নিচ্ছেন।

বিবিএসের সর্বশেষ ২০১০ সালের শ্রমশক্তি জরিপে দেখা গেছে, দেশে কৃষিকাজে নিয়োজিত শ্রমশক্তির সংখ্যা ২ কোটি ৫৬ লাখ। এর মধ্যে নারী প্রায় ১ কোটি ৫ লাখ। এক দশক আগেও নারীদের এ সংখ্যা ছিল ৩৮ লাখ। অর্থাৎ ১০ বছরের ব্যবধানে কৃষিকাজে যুক্ত হয়েছেন ৬৭ লাখ নারী। এক দশক ধরে প্রতিবছর কৃষিকাজে ৪ শতাংশ হারে কৃষিশ্রমিক বাড়লেও তা মূলত নারীনির্ভর। আর পুরুষের অংশগ্রহণ কমেছে সাড়ে ৩ শতাংশ।

সূত্র: দৈনিক প্রথম আলো, ২৯ সেপ্টেম্বর ২০১৫

রাস্তায় যানজট সৃষ্টির অন্যতম কারণ প্রাইভেট কার

- রাস্তার শত্রু প্রাইভেট কার। এখানে প্রাইভেট কার বলতে বুঝানো হচ্ছে ব্যক্তিগতভাবে ব্যবহৃত সকল transport, যথা car, jeep, micro, pick-up, station wagon ইত্যাদি সবকিছুকে- চাই সেটা ক্রয়সূত্রে হোক বা ব্যবহারের অধিকার সূত্রে হোক, যেমন সরকারী যানবাহন কর্মকর্তাদের ব্যবহারের জন্য।
 - পৃথিবীব্যাপী গবেষণা ও অভিজ্ঞতার দ্বারা দেখা গেছে রাস্তায় যানজট সৃষ্টির অন্যতম কারণ প্রাইভেট কার।
 - সকল প্রকার যানবাহনের মধ্যে প্রাইভেটকার রাস্তার সবচেয়ে বড় অপব্যবহারকারী।
 - প্রাইভেট কারের জন্য যত সুবিধা বৃদ্ধি করা হয়, ততই প্রাইভেট কারের সংখ্যা ও চলাচল বৃদ্ধি পেতে থাকে। কাজেই, প্রাইভেট কারের কারণে যে যানজটের সৃষ্টি হয়, সুবিধা বৃদ্ধি করে সেই যানজট কখনও নিরসন করা যায় না। Los Angeles, Houston, Bangkok ইত্যাদি শহর এই সত্যতা প্রমাণ করে।
 - প্রাইভেট কারের চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা ব্যতীত কোন বড় শহরের রাস্তার যানজট নিরসন করা সম্ভব নয়। যানজট নিরসনের জন্য পৃথিবীর প্রায় সকল বড় শহরেই প্রাইভেট কার চলাচল অত্যন্ত কঠোরভাবে নিয়ন্ত্রণ করা হয়।
 - প্রাইভেট কার রাস্তার উপর বহু সংখ্যক useless trip generate করে। যেমন, কোন পরিবারে একটি প্রাইভেট কার সকাল আটটায় বাচ্চাকে স্কুলে নামিয়ে দিয়ে আবার বাসায় ফিরে আসল। এই ফিরে আসাটা একটি useless trip. এরপর সকাল নয়টায় সাহেবকে অফিসে নামিয়ে দিয়ে আবার বাসায় ফিরে আসল। এই ফিরে আসাটা আর একটি useless trip. এরপর দশটার সময় মেয়েকে বিশ্ববিদ্যালয়ে নামিয়ে দিয়ে বাসায় ফিরে আসল। এই ফিরে আসাটা আর একটি useless trip হল।
- কাজেই দেখা যাচ্ছে যে তিনটি কাজ করার জন্য একটি প্রাইভেট কারকে ছয়টি ট্রিপ দিতে হয়েছে, অর্থাৎ ছয়বার রাস্তা ব্যবহার করতে হয়েছে। রিক্সা বা অন্য কোন transport হলে মাত্র তিনটি ট্রিপের প্রয়োজন হত অর্থাৎ তিনবার রাস্তা ব্যবহৃত হত।
- ঢাকার রাস্তায় সার্ভে করে দেখা গেছে প্রাইভেট কার যে সমস্ত ট্রিপ generate করে তার অন্তত ৪০ পার্সেন্ট useless trip.
- অনেক ক্ষেত্রে দেখা যায় প্রাইভেট কার ব্যবহারকারী কোন গন্তব্যে পৌঁছার পর, তার কাজ সমাধা না হওয়া পর্যন্ত প্রাইভেট কারটিকে কোন নির্দিষ্ট জায়গায় পার্ক করে রাখা হয়। ধরা যাক একজন ব্যক্তি প্রাইভেট কার নিয়ে নিউমার্কেটে বাজার করতে গিয়েছে এবং তার বাজার করতে একঘন্টা সময় লাগবে। এই একঘন্টা যাবৎ তার গাড়িটি রাস্তার উপর পার্কিং অবস্থায় থাকবে। এই জায়গায় অন্তত দুটো রিক্সা দাঁড়াতে পারে। রিক্সা কোন ব্যস্ত এলাকায় পাঁচ মিনিটের বেশি দাড়িয়ে থাকে না। রিক্সা একজনকে বহন করে এনে নামিয়ে দিয়ে আর একজনকে উঠিয়ে নিয়ে চলে যায়। কাজেই দেখা যায় যে, একটি কার পার্কিং এর জায়গায় প্রতি পাঁচ মিনিটে দুটো রিক্সা চারজন লোককে সার্ভিস দিতে পারে এবং এক ঘন্টায় ৪৮ জন লোককে সার্ভিস দিতে পারে। অথচ প্রাইভেট কার এক ঘন্টা দাঁড়িয়ে থেকে মাত্র একজন লোককে সার্ভিস দিয়ে থাকে। কাজেই পার্কিং Space বিবেচনা করলে রিক্সা প্রাইভেট কারের চেয়ে অন্তত ৪৮গুণ বেশী উপকার করে থাকে।
 - প্রাইভেট কারের পার্কিং এর জন্য প্রায় ১৬০ বর্গফুট জায়গার দরকার হয়। হিসাব করে দেখা গেছে মতিঝিলে এই পরিমাণ (১৬০ বর্গফুট) জায়গার দাম অন্তত ২২ লক্ষ টাকা এবং নিউমার্কেটে অন্তত ১৫ লক্ষ টাকা। ব্যক্তিগত সুবিধার জন্য জনগনের সম্পদ বিনামূল্যে ব্যবহার করার সুযোগ দেওয়া কোন যুক্তিতেই ন্যায়সঙ্গত হতে পারে না। এই সমস্ত এলাকায় প্রাইভেট কার পার্কিং

এর জন্য অবশ্যই ন্যায়সঙ্গত হারে পার্কিং চার্জ আদায় করা উচিত।

- কতগুলো ট্রিপ আছে যেগুলোর জন্য বাস সার্ভিস উপযোগী নয়। যেমন, লাগেজ বা বোঝা নিয়ে লঞ্চঘাট, রেল স্টেশন বা বাস টার্মিনালে যাওয়া, অথবা তথা হতে আসা, বাজার করে সওদা নিয়ে বাসায় ফিরা, রোগী নিয়ে হাসপাতালে যাওয়া, বাচ্চাদের স্কুলে নেওয়া পরিবারসহ কোন অনুষ্ঠানে যোগদান করা, তাছাড়া বন্ধ, প্রতিবন্ধী ব্যক্তি, শিশু ও রক্ষণশীল পরিবারের মহিলাদের যাতায়াত, ইত্যাদি। এই সমস্ত ট্রিপের জন্য প্রাইভেট কারের বিকল্প হল রিক্সা। রিক্সা যখন তখন যেখানে সেখানে পাওয়া যায়। কিন্তু ব্যাপকভাবে প্রধান সড়কগুলোতে রিক্সা চলাচল বন্ধ করে দেওয়াতে জনসাধারণের যাতায়াত দুঃসাধ্য হয়ে পড়েছে। ফলে, অনেক মধ্যবিত্ত পরিবারের লোকেরাও এখন প্রাইভেট কার কিনতে বাধ্য হচ্ছে। আগে উচ্চবিত্ত পরিবারে একটা প্রাইভেট কার হলেই চলত। কারন তাদেরও অনেক ট্রিপ রিক্সায়ই সমাধা হত। কিন্তু রিক্সা বন্ধ হওয়ার পর উচ্চবিত্ত পরিবার তিন/ চারটা প্রাইভেট কার রাখতে বাধ্য হচ্ছে।
- ফলে প্রাইভেট কারের সংখ্যা অতি দ্রুতগতিতে বাড়ছে। প্রাইভেট কারের সংখ্যা যত বাড়বে, ঢাকার রাস্তা তত অচল হয়ে পড়বে।
- পুরান ঢাকা এলাকা ও ঢাকার অপরিকল্পিত এলাকার সরু রাস্তাসমূহ কার চলাচলের জন্য উপযোগী নয়। তাই পুরান ঢাকার ধনী ব্যবসায়ীরা কখনও কার ক্রয় করার ব্যাপারে আগ্রহী ছিল না। কিন্তু রিক্সা বন্ধ করার কারণে তাদের যাতায়াত দুঃসাধ্য হয়ে পড়েছে। ফলে, অনেক ধনী ব্যবসায়ী কার কিনে নিয়েছে। পুরান ঢাকার রাস্তায় যখন শুধু রিক্সা চলাচল করত, তখন বিশেষ কোন যানজট দেখা যেত না। কিন্তু এখন পুরান ঢাকার রাস্তায় প্রায়ই প্রাইভেট কার চুকে পড়ে, আর সাথে সাথে যানজট শুরু হয়ে যায়। পুরান ঢাকার যানজট বর্তমানে নিউনৈমিত্তিক ব্যাপার হয়ে গিয়েছে।
- রিক্সার কারণে যানজট হলে, সেটা সহজেই নিরসন করা যায়, কারণ রিক্সা সহজেই সরিয়ে দেওয়া যায়। প্রাইভেট কারের কারণে যানজট হলে সেটা সহজে নিরসন করা যায় না। বিশেষ করে পার্কিং করা প্রাইভেট কার সহজে সরানো যায় না। প্রাইভেট কার কাজ শেষ না হওয়া পর্যন্ত স্থান ত্যাগ করে না।
- প্রাইভেট কারের চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা ব্যতীত কোন বড় শহরের যানজট নিরসন করা সম্ভব নয়। যানজট নিরসনের জন্য পৃথিবীর প্রায় সকল বড় শহরেই প্রাইভেট কার চলাচল অত্যন্ত কঠোরভাবে নিয়ন্ত্রণ করা হয়।
- প্রাইভেট কার চলাচল নিয়ন্ত্রণ করার প্রধান উপায় হল প্রাইভেট কারের পার্কিং নিয়ন্ত্রণ করা। যেমন-
 ১. Arterial road এর উপর দিয়ে প্রাইভেট কার শুধু চলতে পারবে, কিন্তু সিগন্যাল ব্যতীত রোডের উপর কোন প্রাইভেট কার থামতে পারবে না। যদি থামতে হয় তবে Arterial রোড হতে বের হয়ে যেতে হবে।
 ২. Arterial রোডের পাশে ও ফুটপাথে প্রাইভেট কার পার্কিং সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ করা।
 ৩. শহরের ভিতরে শপিং সেন্টার ও কাঁচাবাজারের আশেপাশে প্রাইভেট কার পার্কিং সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ করা।
 ৪. শহরের ভিতরে যে কোন public এলাকায় প্রাইভেট কার পার্কিং এর জন্য উপযুক্ত হারে পার্কিং চার্জ আদায় করতে হবে।
 ৫. সাধারণের সকল প্রকার public transport যথা বাস, ট্রাক, টেলিক্যাব, অটোরিক্সা, রিক্সা ইত্যাদি নির্দিষ্ট public space এ ফ্রি-পার্কিং এর সুযোগ পাবে।
 ৬. পার্কিং সংক্রান্ত নিয়ম নীতি অনেক ব্যাপক। এই অল্প পরিসরে পার্কিং সংক্রান্ত সকল নিয়মনীতি ব্যক্ত করা সম্ভব নয়। এখানে কয়েকটি শুধুমাত্র উদাহরণ হিসাবে উল্লেখ করা হল।

ওয়ার্ক ফর এ বেটর বাংলাদেশ ট্রাস্ট কর্তৃক ২০০৯ সালের ২৯ অক্টোবর নিজস্ব সভাকক্ষে “পার্কিং সমস্যা এবং সমাধান” শীর্ষক মত বিনিময় সভায় উপস্থাপিত প্রবন্ধ।



পথে যেতে যেতে

দখলে বিপর্যস্ত গুলশান লেক উদ্ধারে উদ্যোগ গ্রহণ প্রয়োজন

অপরিকল্পিত নগরায়নের ফলে রাজধানী থেকে অনেক খাল, লেক ও জলাশয় বিলীন হয়ে গেছে। রাজধানীর যে কটি লেকের অস্তিত্ব এখনো বিরাজমান তার মধ্যে গুলশান লেক অন্যতম। কিন্তু দখলে-দূষণে বিপর্যস্ত হয়ে পড়েছে এ লেকটিও। প্রতিদিনই টন টন ময়লা পড়ছে। বাঁশের খুঁটি গেড়ে, ঘর বানিয়ে লেকের বিভিন্ন স্থান দখল হচ্ছে প্রতিনিয়ত। মাঝে-মাঝে উদ্ধার কাজ চললেও দখল ও দূষণ বন্ধ হচ্ছে না। গুলশান লেকের দুই পাড়ের অনেকাংশই বেদখল হয়ে গেছে গত পাঁচ দশকে।



গুলশান লেকের অস্তিত্ব রক্ষায় রাজউকের উদ্যোগে প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। লেক জুড়ে ৪০ ফুট চওড়া ওয়াকওয়ে তৈরির কথা রয়েছে। নগর বিশেষজ্ঞ ও পরিবেশবাদীদের মতে ওয়াকওয়ে করে কঠোর মনিটরিং ব্যবস্থা চালু করলে বেঁচে যাবে গুলশান লেক। অপরদিকে লেককে পরিবেশবান্ধব হিসেবে গড়ে তুলতে বিভিন্ন প্রকল্প হাতে নিয়েছে রাজউক, ওয়াসা, ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশন এবং ঢাকা জেলা প্রশাসন।

তবে অব্যাহত দূষণ আর প্রয়োজনীয় পরিচর্যার অভাবে লেকটি পরিবেশগত বিবেচনায় বিপন্ন হয়ে উঠেছে। এ অবস্থায় লেকের আশপাশের অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ এবং লেকের ভেতরের বিভিন্ন স্যুয়ারেজ লাইন বন্ধ করা প্রয়োজন। দূষণ নিয়ন্ত্রণ ও প্রশমন, লেকের প্রাকৃতিক পরিবেশ সংরক্ষণ, পরিবেশগত মান উন্নয়নে টেকসই পরিবেশগত ব্যবস্থা নিতে হবে। এই লেক রক্ষার ব্যাপারে হাইকোর্ট ২০০৯ সালের ১৪ জুলাই একটি নির্দেশনা দেন। ওই নির্দেশনা অনুসারে লেকের সীমানা জরিপসহ বিভিন্ন কার্যক্রম গ্রহণের উদ্যোগ নেয়া জরুরী।

গুলশান এলাকাসীরা আশা রাজউক, ওয়াসা, ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশন এবং ঢাকা জেলা প্রশাসন যদি সমন্বিতভাবে কাজ করে তাহলে গুলশান লেক দূষণ ও অবৈধ দখলের হাত থেকে মুক্ত হবে এবং আবারও নগরবাসীর আকর্ষণে পরিণত হবে।

তথ্য কণিকা

প্রাইভেট কার ছাড়াই পাঁচ হাজার বছর ধরে শহরে মানুষ চলাচল করেছে।

একশত বছরের অটোমোবাইল শিল্পের ইতিহাসে পঞ্চাশ বছরের মধ্যে অনেক শহরেই প্রাইভেট কার সৃষ্ট সমস্যা অনুধাবন সাপেক্ষে নিষিদ্ধ অথবা নিয়ন্ত্রণ করা হয়েছে।

একটি প্রাইভেট কার পার্কিং এর জন্য প্রায় একশত ঘাট বর্গফুট জায়গার প্রয়োজন পড়ে।

প্রাইভেট কার নব্বই থেকে পঁচানব্বই ভাগ সময় পার্কিং অবস্থায় থাকে।

আমাদের প্রেক্ষাপটে একটি সাধারণ প্রাইভেট কার বিশ বছর ধরে ব্যবহার করলে প্রায় এক কোটি টাকার প্রয়োজন পড়ে।

ঢাকা শহরে প্রাইভেট কারে পাঁচ শতাংশ ট্রিপ হয় এবং সড়কের সত্তর শতাংশ জায়গা দখল করে।

প্রাইভেট কার নিয়ন্ত্রণে পার্কিং ফি বৃদ্ধি, লাইসেন্স নিয়ন্ত্রণ, কনজেশন চার্জ বৃদ্ধির মত বিভিন্ন উদ্যোগ পৃথিবীর বিভিন্ন দেশে গ্রহণ করা হয়েছে।

দৃষ্টি আকর্ষণ

ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট তার মুখপত্রে যে কোন ইতিবাচক কার্যক্রমের সংবাদ ছাপতে চায়। আপনার অথবা এলাকার যে কোন সংগঠনের বা কোন ব্যক্তির ইতিবাচক কার্যক্রমের সচিত্র সংবাদ আমাদের নিকট পাঠিয়ে দিন। ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট এর কার্যক্রম সম্পর্কে আপনাদের মতামত ও কোন বিষয়ে জানার থাকলে সম্পাদক বরাবর চিঠি লিখুন।

প্রাপক

.....
.....
.....
.....
.....

BOOK POST