

ঢাকার যাতায়াত ব্যবস্থা :
বর্তমান পরিস্থিতি ও ভবিষ্যৎ

দেবরা ইফ্রাইমসন
মাহবুবুল বারী

অনুবাদ
অমিত রঞ্জন দে

জুলাই ২০০৫

ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট

বর্তমানে ঢাকার যাতায়াত ব্যবস্থা নিয়ে ব্যাপক আলাপ আলোচনা চলছে। ঢাকা শহরের যানজট এখন অধিকাংশ মানুষের মাথা ব্যাথা হওয়ার কারণ হয়ে দেখা দিয়েছে। সরকারি কর্তৃপক্ষ এই যানজটের জন্য রিকসাকেই মূল দায়ি হিসেবে চিহ্নিত করেছেন এবং ক্রমান্বয়ে প্রধান প্রধান সড়ক থেকে রিকসা তুলে দেয়া হচ্ছে। এখন প্রশ্ন হল রিকসাকে যে যানজটের মূল কারণ হিসেবে চিহ্নিত করা হচ্ছে সে সম্পর্কে আমাদের কাছে কি পরিমান তথ্য আছে বা কোন তথ্যের ভিত্তিতে রিকসা তুলে দেয়া হচ্ছে এবং রিকসা তুলে দিলে কি ধরনের প্রভাব পড়তে পারে।

আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা:

এটা স্মরণ রাখা দরকার যে বিশ্বের এমন কোন শহর নেই যেখানে যানজট নিরসনের জন্য রিকসা তুলে দিয়ে সুফল বয়ে এনেছে। ব্যাংকক, জাকাতাসহ কিছু কিছু শহরে সেটা চেষ্টা করা হয়েছে। কিন্তু এর উভয় স্থানই বর্তমানে যানজটের জন্য বিখ্যাত। আসলে ধনি-দরিদ্র, পশ্চিমা- প্রাচ্য যে কোন দেশেই হোক না কেন গাড়ি নির্ভর শহরগুলোতেই যানজট সর্বোচ্চ আকার ধারণ করেছে।

যানজট নিরসন করার জন্য আরো নতুন নতুন করে রাস্তা নির্মাণ করার চিন্তা করা হচ্ছে। সেটিও আসলে কোন ভাল সমাধান নয়। কারণ রাস্তা বৃদ্ধি করা হলে তার সাথে সাথে গাড়িও বৃদ্ধি পাবে। যখন রাস্তা প্রসারিত করা হয় তখন রাস্তার আশেপাশের অনেক বাড়ি-দোকান ভাঙ্গা প্রয়োজন হয় এবং এগুলি অন্যত্র স্থানান্তরিত করা প্রয়োজন হয়ে পড়ে। যে কারণে যাতায়াতের দূরত্ব বৃদ্ধি পায়। তখন বাড়ি এবং দোকান নির্মাণের জন্য অর্থ বিনিয়োগ প্রয়োজন হয়ে পড়ে। অর্থ বিনিয়োগ প্রয়োজন হয় দূরে চলে যাওয়া বাড়ি বা দোকানগুলোর সাথে যোগাযোগ তৈরি এবং তার জন্য গাড়ি ক্রয় করার পেছনে। এ সমস্ত গাড়ি রাস্তায় আবার যানজট বৃদ্ধি করে। অর্থাৎ এ চক্র কোন সময় নিঃশেষ হয় না। আমরা যে শুধু এটা বলছি তা নয়, অধিকাংশ শহরের অভিজ্ঞতা থেকে তা প্রতীয়মান হয়েছে।

আমেরিকার মধ্যে লসএঞ্জেলস সবচেয়ে বেশি গাড়ি নির্ভর শহর এবং এখানেই দেশের সবচেয়ে বেশি যানজট লেগে থাকে। লসএঞ্জেলস এ যে সমস্ত যাত্রীরা গাড়িতে নিয়মিত যাতায়াত করে তাদের প্রায় প্রত্যেকেরই বছরে প্রায় ৯৩ কর্মঘন্টা যানজটে নষ্ট হয়। আমেরিকার দুটি গ্রন্থত্বপূর্ণ শহর লসএঞ্জেলস এবং হিস্টনে ৭০% জায়গা গাড়ি চলাচল এবং পার্কিং এর জন্য ব্যয় হচ্ছে। অর্থাৎ এখানকার মাত্র ৩০% জায়গা মানুষ অন্য কাজে ব্যবহার করতে পারছে। এখন প্রশ্ন হলো ইতোমধ্যে ঢাকা শহরের কি পরিমান জায়গা আমরা গাড়ির জন্য ব্যয় করেছি এবং আরো কতো জায়গা গাড়ির জন্য বরাদ্দ দিয়ে ক্ষতিগ্রস্ত হতে চায়?

ব্যাংকক শহরে প্রতিদিন যানজটে গাড়ি দাড়িয়ে থাকার জন্য ১.৪ মিলিয়ন সমমূল্যের তেল অপচয় হচ্ছে। এ ছাড়াও আরো বেশি আর্থিক ক্ষতি হচ্ছে ব্যবসায়ীদের ঠিকমত মালামাল দিতে না পারার জন্য এবং চাকুরিজীবির কর্মক্ষেত্রে সময় মত পৌঁছে তার নির্ধারিত কাজ করতে না পারার কারণে। ব্যাংকক শহরে রিকসা নিষেধ করা হয়েছে ১৯৬০ সালে এবং বলা যায় রাস্তায় কোন প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন নেই। তারপরও এখানে যানজটের কারণে মানুষের ৪৪ কর্মদিবস নষ্ট হয়।

এই দিনগুলি নষ্ট না হলে দেশের সামগ্রিক জাতীয় আয় (জিএমপি) আরো ১০ ভাগ বৃদ্ধি পেত। এরপর ব্যাংকক শহরের নতুন রাস্তা তৈরি করার জন্য প্রচুর অর্থ ব্যয় করা হচ্ছে।

গাড়ি, তেল ও সরকারি খরচ ঃ ইন্দোনেশিয়ার অভিজ্ঞতা

২০০৪ সালের ২৩ সেপ্টেম্বর স্ট্রেইট টাইম পত্রিকায় প্রকাশিত হয়েছে যে ইন্দোনেশিয়ার সরকার তেলের জন্য ৬৩ ট্রিলিয়ন রুপি (৫.৬ বিলিয়ন ইউরো) ভর্তুকি দেবে। যা থেকে দেশের বেশির ভাগ মানুষ উপকৃত হবে। এই ভর্তুকি তাদের সারা বছরের জাতীয় উন্নয়ন বাজেটের কাছাকাছি। (৬৯.৬ ট্রিলিয়ন রুপি) এরজন্য সেখানকার সচেতন কিছু মানুষ ব্যাপক প্রতিবাদ করছে। কারণ শিক্ষা এবং স্বাস্থ্যের জন্য প্রয়োজনীয় বরাদ্দ দিতে পারছে না। তাদের দাবী এ থেকে মূল সুবিধা পাচ্ছে গাড়ির মালিকেরা এবং ব্যাপক সংখ্যক গরিব মানুষ সুবিধা বঞ্চিত হচ্ছে। তারা বলছেন এই তেল এর একটা বড় অংশ চোরা চালানোর মাধ্যমে দেশের বাইরে চলে যাচ্ছে।

১৯৮০ সাল থেকে পরবর্তী ১০ বছরের জন্য জাকাতার সরকার রাস্তা উন্নয়নের জন্য ১৮০০ মিলিয়ন ইউএস ডলার ব্যয় করেছে। সেখানে তারা শহরের মধ্যে ৬টি লেইনযুক্ত হাইওয়ে এবং কিছু বাইপাস রেখেছে। যা থেকে রাস্তা বৃদ্ধি পেয়েছে মাত্র ২.৫ ভাগ। এ সময় প্রতি বছর গাড়ির সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে ১০ ভাগ। এই কর্মসূচির যারা কনসালটেন্ট ছিলেন তারা অবশেষে শিকার করেছেন যে যতই নতুন রাস্তা তৈরি করা হোক না কেন রাস্তার চাহিদা কখনো পুরোপুরি পূরণ করা সম্ভব হবে না।

রাস্তায় সবচেয়ে বেশি জায়গা দখল করে প্রাইভেট গাড়ি। যদিও এই গাড়িতে কম যাত্রী যাতায়াত করে। ১৯৮০ সালে কাছাকাছি সময়ে ব্যাংকক শহরের রাস্তা সমূহে ৭০% জায়গা দখল করেছে গাড়ি। কিন্তু সেখানে মাত্র ২৮ ভাগ যাত্রী গাড়িতে যাতায়াত করতে পেরেছে। ১৯৮০ সালে ম্যানিলা শহরের রাস্তাগুলোতে চলাচলকারী গাড়ি সমূহের মধ্যে ৭০-৯০ ভাগ ছিল প্রাইভেট গাড়ি এবং তাতে মাত্র ২৮-৪০ ভাগ যাত্রী যাতায়াত করতে পেরেছে। দিল্লী ১৯৭২ সালে প্রায় ম্যানিলা শহরের মত অবস্থায় ছিল। এই তিনটি শহরের কমপক্ষে ৬৩% ভাগ যাত্রী পাবলিক বাসে যাতায়াত করেছে। সেখানে বাস রাস্তায় জায়গা দখল করেছে মাত্র ১২-১৯ ভাগ।

যদি আমরা চিন্তা করি ঢাকা শহরের ট্রাফিক ব্যবস্থা খুব খারাপ অবস্থায় আছে তাহলে অযান্ত্রিক যানমুক্ত শহরগুলি কি অবস্থায় আছে তা দেখতে হবে। লন্ডন শহরে ১৯৮৭-৮৮ সালের সন্ধ্যাকালীন সময়ে গড়ে গতিবেগ ছিল ১১.৬ এমপিএইচ, জাকার্তায় মাত্র ৯.৩ এমপিএইচ। বর্তমানে সেখানকার বাস্তব অবস্থা আরো বেশি ভিন্ন। সেখানে সাইকেলে গাড়ির চেয়ে দ্রুত যাওয়া যায়।

যদি প্রাইভেট গাড়ি অনিয়ন্ত্রিতভাবে বাড়তে থাকে তাহলে সরকার যত বেশি রাস্তা তৈরির জন্য অর্থ ব্যয় করুক না কেন রাস্তার সংকট কখনো দূর হবে না। দুঃখজনক বিষয় হলো প্রাইভেট গাড়ি যখন বাড়তে থাকে তখন আরো কম সংখ্যক মানুষ যাতায়াত করতে পারে। লন্ডনে ১৯৫৬ সালে ব্যস্ততম সময়ে ৪,০৪,০০০ মানুষ হাইওয়েতে যাতায়াত করতে পেরেছে। তার ৪০ বছর পরে অর্থাৎ ১৯৯৬ সালে হাইওয়েতে মাত্র ২,৫১,০০০ মানুষ যাতায়াত করতে পেরেছে সেখানকার রাস্তায় গাড়ি বৃদ্ধি পাওয়ার কারণে। কারণ আগে পাবলিক বাস বেশি থাকায় বেশি মানুষ গাড়িতে যাতায়াত করতে পারতো। বর্তমানে সেখানে প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি পাওয়ায় কম মানুষ যাতায়াত করতে পারছে।

প্রাইভেট গাড়ি যে শুধুমাত্র যাতায়াত করার জন্য জায়গা দখল করছে তা নয় পার্কিং এর জন্যও প্রচুর জায়গা নেয়। আমেরিকার একটি পরিসংখ্যান রয়েছে যে একটি গাড়ির পার্কিং এর জন্য ৮টি স্থান প্রয়োজন হয়। যেমন বাসা, বাজার, কর্মস্থল, স্কুল হোটেল দোকানসহ বিভিন্ন জায়গায়। যখন একটি গাড়ি বাড়িতে না থাকে তখন সেই গাড়িটি হয় রাস্তায় চলাচল করছে না হয় অন্য কোথাও পার্কিং করা আছে। অথবা যাত্রী নামিয়ে দিয়ে ফাঁকা গাড়ি নিয়ে শুধুমাত্র চালক নিজে রাস্তার জায়গা দখল করে বাসায় ফিরছে। যখন একটি গাড়ি রাস্তায় চলাচল করছে বা এক জায়গায় পার্কিং করছে তখন ওই জায়গা অন্য কেউ ব্যবহার করতে পারছে না। অর্থাৎ এই জায়গা শুধু একজন যাত্রী ব্যবহার করছে। রিকসা রাস্তায় আরো কম জায়গা দখল করে, এক জায়গায় বেশিক্ষণ অপেক্ষা করে না এবং সাধারণত খালি অবস্থায় কম যাতায়াত করে।

শহরে যদি রাস্তা বৃদ্ধি পায় তাহলে ট্রাফিক অবস্থা আরো খারাপ হয়। কারণ রাস্তা বেশি থাকলে মানুষ আরো বেশি দুরে যায় এবং আরো মানুষ গাড়ি কেনে। এটি আমরা ব্যাংকক লসএঞ্জেলস, জাকার্তা, লন্ডনসহ আরো অনেক গাড়ি নির্ভর শহরগুলো অভিজ্ঞতা বিশ্লেষণ করলে বুঝতে পারি।

আমরা যখন গাড়ির জন্য বেশি জায়গা এবং অর্থ ব্যয় করি তখন গাছ, পার্ক এবং বিকল্প পরিবহনের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ এবং জায়গা থাকে না। আসলে ঢাকা শহরকে আমরা কেমন দেখতে চায়? শহরের কোথাও কোথাও গাছ, পার্ক থাকবে সেটা না গাড়ির জন্য পার্কিং?

পার্কিং এবং যাতায়াত

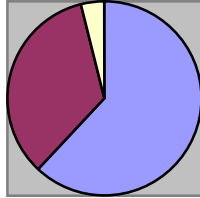
প্রাইভেট গাড়ি যাতায়াতের চেয়ে অধিকাংশ সময় পার্কিং অবস্থায় থাকে। যাতায়াতের জন্য প্রাইভেট গাড়ি রাস্তায় যে পরিমাণ জায়গা নেয় তার চেয়ে বড় কথা হলো পার্কিং এর জন্য কত জায়গা নেয়। এই প্রতিবেদনটিতে প্রাইভেট গাড়ির চেয়ে অযান্ত্রিক যানবাহনের যে সকল সুবিধা দেখানো হয়েছে সেগুলি ছাড়াও প্রাইভেট গাড়ির চেয়ে অযান্ত্রিক যানবাহনের আরো অনেক সুবিধা রয়েছে যেমন-প্রাইভেট গাড়ি পার্কিং এর জন্য অনেক বেশি জায়গা নেয়। কিন্তু অযান্ত্রিক যানবাহন পার্কিং এর জন্য খুব বেশি জায়গার প্রয়োজন পড়ে না।

প্রাইভেট গাড়ি ৯৫ ভাগ সময় পার্কিং অবস্থায় রাখা হয়। প্রাইভেট গাড়ি অধিক গতিসম্পন্ন হলেও বেশিরভাগ সময় পার্কিং করা থাকে। সেক্ষেত্রে প্রাইভেট গাড়ি রাস্তায় পার্কিং করায় অন্যান্য যানবাহন চলাচলের স্বাভাবিকতা বিঘ্নিত হচ্ছে। যে কারণে মানুষের যাতায়াত ব্যাহত হচ্ছে।

একটি প্রাইভেট গাড়ি যখন ২ কি মি যায় এবং নির্দিষ্ট স্থানে ৮ ঘন্টা অবস্থান করে আবার ২ কি মি রাস্তা অতিক্রম করে ফিরে আসে সেক্ষেত্রে রাস্তায় যাতায়াতের চেয়ে পার্কিং এর জন্য ৬.৭ গুণ বেশি জায়গা নেয়। পক্ষান্তরে একইভাবে একটি সাইকেল যাতায়াতের চেয়ে পার্কিং এর জন্য ২ গুণ বেশি জায়গা নেয়। সাইকেল যাতায়াত এবং পার্কিং এর ক্ষেত্রে খুব কম জায়গা নেয় এটি বলার অপেক্ষা রাখে না।

ফ্রান্সের একটি শহরে দেখা যায়, ব্যবসায়ী কাজ ব্যতিরেকে শুধুমাত্র মানুষের যাতায়াতের জন্য যে সমস্ত যানবাহন ব্যবহৃত হয়ে থাকে সেগুলি পার্কিং এর জন্য শহরের ৬২ ভাগ জায়গা ব্যয় হয়, প্রাইভেট গাড়ি যাতায়াতে প্রয়োজন পড়ে ৩৪ ভাগ এবং অন্যান্য সকল পাবলিক পরিবহনসহ বাইসাইকেলে, হেঁটে, মোটরসাইকেলে যাতায়াতের জন্য মাত্র ৪ ভাগ জায়গা নিয়ে থাকে। পার্কিং ক্ষেত্রে যে বিষয়টি গুরুত্বের সঙ্গে বিবেচনা করা দরকার সেটি হচ্ছে। পার্কিং এর খরচ নির্ধারণে মনে রাখতে হবে একটি পরিবহন কতটুকু জায়গা নিল তার পাশাপাশি কত সময় অবস্থান করলো।

ফ্রান্সের লিয়ন শহরে যাতায়াত ও পার্কিং এর জন্য কি পরিমাণ জায়গা এবং কতটুকু সময় লাগে



সিঙ্গাপুর, হংকং, কোপেনহেগেনসহ আরো কিছু শহরে পাবলিক পরিবহনের জন্য বেশি অর্থ ব্যয় করেছে, অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করার সুযোগ রেখেছে এবং প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রিত রেখেছে। ফলে সেখানকার ট্রাফিক ব্যবস্থা ভালো হয়েছে, মানুষ স্বাচ্ছন্দে যাতায়াত করতে পারে এবং বায়ু ও শব্দদূষণ কম হয় এরজন্য সেখানকার সরকারসহ দেশের মানুষ অর্থনৈতিকভাবে লাভবান হচ্ছে।

যখন আমরা গাড়ির জন্য কম জায়গা দেই এবং গাড়ির বিকল্প বৃদ্ধি করি তখন মানুষ গাড়িতে আরো কম যাতায়াত করে। হেঁটে, সাইকেলে বা পাবলিক বাসে বেশি যাতায়াত

করে। অপ্রয়োজনে কম যাতায়াত করে এবং দূরে যাওয়ার চেয়ে নিজের কিছু কাজ কাছাকাছি করার চেষ্টা করে। যখন গাড়ির জন্য বেশি জায়গা দেয়া হয়, তখন আরো বেশি চাহিদা বাড়তে থাকে। কম জায়গা দিলে চাহিদা কম থাকে। ফলে রাস্তার জন্য খরচ কম হয় এবং জায়গা বৃদ্ধি পায়। রাস্তায় গাছ, পার্ক, হাটা, সাইকেল এবং পাবলিক বাসের জন্য অর্থ এবং জায়গা বৃদ্ধি পায়। এর অর্থ শহর সুন্দর এবং নিরাপদ হচ্ছে। ফলে মানুষ আরো বেশি হাটবে বা সাইকেলে যাতায়াত করবে। গাড়ির চাহিদা কমে যাবে।

ঢাকা শহরের পরিবহন ব্যবস্থা

ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট এর ১৯৯৭ সালের গবেষণা পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যাবে ঢাকা শহরের রাস্তাগুলোতে কত ভাগ মানুষ কিসে যাতায়াত করে এবং রাস্তায় কোন পরিবহন কি পরিমাণ চলাচল করে। অন্য একটি পরিসংখ্যান থেকে কোন গাড়িতে গড়ে কি পরিমাণ যাত্রী চলাচল করে এবং প্রতি পরিবহন রাস্তায় কি পরিমাণ জায়গা নেয় সে সংক্রান্ত তথ্য আমরা পেয়েছি।

১৯৯৭ সালের তথ্য নিয়ে আমরা আলোচনা করতে চাই। ভবিষ্যতে কোন কোন ধরনের যানবাহন কমবে আবার কোন কোন ধরনের গাড়ি বৃদ্ধি পাবে এবং এর ফলে ভবিষ্যতে কি ধরনের পরিস্থিতি তৈরি হতে পারে সে বিষয়গুলো বিশ্লেষণ করা প্রয়োজন।

প্রথমে আমরা ১৯৯৭ সালের তথ্য দিয়ে শুরু করছি। ৯৭ সালে সবচেয়ে বেশি যাতায়াত হয়েছে হেটে। ঢাকায় সর্বপ্রকার যাতায়াতের মধ্যে হেটে যাতায়াত করছে ৬৩ ভাগ মানুষ। দ্বিতীয় অবস্থায় অর্থাৎ ২০ ভাগ রিকসায় এবং ১০ ভাগ বাসে। আমরা যদি হেটে যাতায়াতের বিষয়টি বাদ দিয়ে যানবাহনে যাতায়াতের কথা হিসেব করি তাহলে ৫৪% যাতায়াত ছিল রিকসায়, ২৮% বাসে এবং প্রাইভেট গাড়িতে যাতায়াত ছিল ৯% এরও কম।

যখন ১০ জন ব্যক্তি ১ কি মি রাস্তা অতিক্রম করে সেটি অবশ্যই ১ জন ব্যক্তির ১ কি মি দূরত্ব অতিক্রম করার চেয়ে অনেক বেশি গুরুত্ব পাওয়া উচিত। কেননা যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে ১ জনের থেকে ১০ জন ব্যক্তির সুবিধাকেই বিবেচনা করতে হবে।

১ জন মানুষ কত কি মি দূরত্ব অতিক্রম করল এই হিসেবকে প্রাধান্য দেওয়া হলে অল্প কিছু সংখ্যক মানুষ সুবিধা পেতে পারে। এর পরিবর্তে ১ জন তার গন্তব্যে পারল সেই বিষয়টিকে গুরুত্ব দিলে অধিক সংখ্যক মানুষের যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করা সম্ভব। মানুষ কত কি মি যাতায়াত করেছে, সে হিসেবে দেখা যাবে ১ জন হয়তো তার গন্তব্যে পৌঁছানোর জন্য অনেক বেশি দূরত্ব অতিক্রম করেছে। অধিক দূরত্বে খুব কম মানুষ যাতায়াত করে। মানুষের উদ্দেশ্য গন্তব্যে পৌঁছানো। দেখা যায় অধিকাংশ মানুষের গন্তব্যস্থল খুব কাছাকাছি এলাকায়। সেক্ষেত্রে দূরে যাতায়াতের পথকে প্রাধান্য দেওয়া হলে এবং কাছাকাছি এলাকায় যাতায়াতের সুবিধা বাড়ানো না গেলে বেশিরভাগ মানুষ যাতায়াত সুবিধা থেকে বঞ্চিত হবে। বেশিরভাগ মানুষের যাতায়াত সুবিধা না থাকলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন সম্ভব নয়। অল্প দূরত্বে যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধিতে ফুটপাথ সংস্কারের প্রয়োজন রয়েছে। তাছাড়া রিকশা ও সাইকেলে করে নিরাপদ ও নির্বিঘ্নে যাওয়ার জন্য পৃথক লেনের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

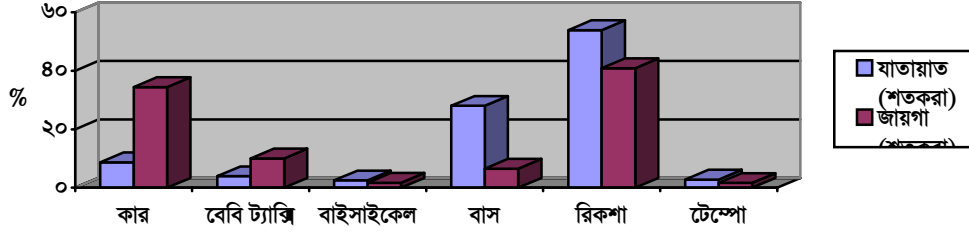
দূরত্ব ও গন্তব্য

ধরা যাক, ধানমন্ডি থেকে গুলশানের দূরত্ব ২০ কি মি এবং ধানমন্ডি থেকে আজিমপুরের দূরত্ব ২ কি মি। ১ জন ব্যক্তি ধানমন্ডি থেকে গুলশান যাওয়ার জন্য অতিক্রম করবে ২০ কি মি পথ। অপরদিকে ১০ জন ব্যক্তির ধানমন্ডি থেকে আজিমপুর যেতেও ২০ কি মি পথ অতিক্রম করতে হবে। সেক্ষেত্রে ১ জন মানুষ কত কি মি পথ অতিক্রম করেছে এই বিষয়টিকে গুরুত্ব দেওয়া হলে অধিকাংশ মানুষ যাতায়াত সুবিধা থেকে বঞ্চিত হবে। কারণ ঢাকা শহরে অধিকাংশ মানুষ ২ কি মি এর মধ্যে যাতায়াত করে থাকে।

টেবিল ১ঃ ১৯৯৭ সালে ঢাকা শহরে কোন ধরনের যানবাহন রাস্তায় কি পরিমাণ জায়গা ব্যবহার করেছে

| যাতায়াতের মাধ্যম | যাতায়াত (শতকরা) | শুধুমাত্র যানবাহনে যাতায়াত (শতকরা) | প্রতি যানবাহনে গড়ে কতজন যাত্রী যাতায়াত করে | রাস্তায় কতভাগ কি ধরনের যানবাহন চলাচল করে | রাস্তায় প্রাইভেট গাড়ির তুলনায় অন্য যানবাহন কি পরিমাণ জায়গা নেয় | কোন পরিবহণ রাস্তায় কতটুকু জায়গা নেয় (শতকরা) |
|-------------------|------------------|-------------------------------------|--|---|---|--|
| কার | ৩.২৪ | ৮.৭৩ | ১.৫০ | ১২.১৮ | ১.০০ | ৩৯.২২ |
| বেবি ট্যাক্সি | ১.৪৮ | ৩.৯৮ | ২.২০ | ৫.৫৬ | ০.৮২ | ১০.০১ |
| বাইসাইকেল | ০.৯৪ | ২.৫৩ | ১.০০ | ৫.২৯ | ০.১০ | ১.৭০ |
| বাস | ১০.৪২ | ২৮.০৩ | ৫২.০০ | ১.১৭ | ১.৮০ | ৬.৫৪ |
| রিকশা | ২০.০৪ | ৫৩.৯০ | ১.৬০ | ৭৫.২১ | ০.১৮ | ৪০.৮৮ |
| টেম্পো | ১.০৫ | ২.৮৩ | ১০.২০ | ০.৫৯ | ০.৮৮ | ১.৬৫ |
| পথচারী | ৬২.৮২ | | | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | | ১০০.০০ | | ১০০.০০ |

১৯৯৭ সালের চিত্রঃ যাতায়াত এবং ব্যবহৃত রাস্তার পরিমাণ

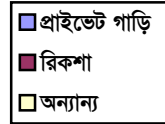
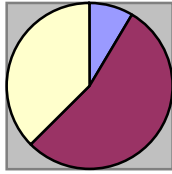


আমরা দেখতে পারি যে ৯৭ সালে রাস্তায় যে সমস্ত যানবাহন চলাচল করতো তার মধ্যে রিকসা ৭৫%, প্রাইভেট গাড়ি ১২%, বাইসাইকেল ৫% এবং বাস ১%।

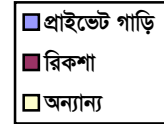
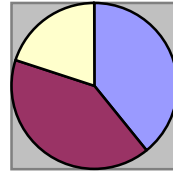
কোন পরিবহণ রাস্তায় কি পরিমাণ জায়গা দখল করে তার সাথে দুইটি বিষয় যুক্ত থাকে। একটি হল পরিবহণটি আয়তন কত বড়, অন্যটি এই পরিবহণটি কত দ্রুত যাতায়াত করে। কোন পরিবহণ যদি রাস্তায় দ্রুত চলাচল করে তবে তা থেকে অন্য গাড়ির দূরত্ব বেশি রাখা প্রয়োজন হয়।

একটি গাড়ির জায়গায় দশটি সাইকেল যেতে পারে এবং একটি বাস প্রায় দুইটি গাড়ির জায়গা দখল করে। ১৯৯৭ সালে বেবিট্যাক্সি রাস্তায় ১০% জায়গা দখল করত, বাইসাইকেল ১.৭%, বাস ৬.৫%, প্রাইভেট গাড়ি ৩৯%, রিকসা ৮০%, এবং টেম্পো ১.৬% জায়গা দখল করত।

১৯৯৭ সালের চিত্রঃ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয়



১৯৯৭ সালের চিত্রঃ কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ ব্যবহৃত হয়



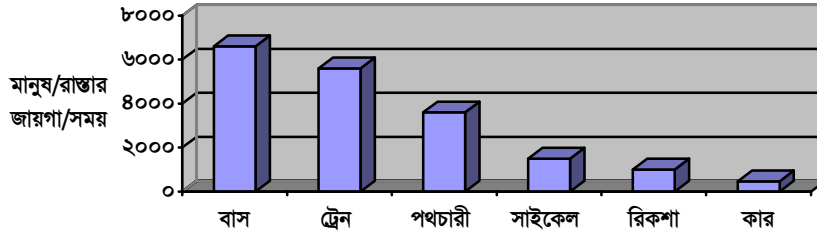
১৯৯৭ সালে অন্যান্য পরিবহণের চেয়ে রিকসা রাস্তায় বেশি জায়গা দখল করে চলত। কিন্তু যে পরিমাণ জায়গা দখল করত তার চেয়ে অনেক বেশি যাত্রীবহন করত। রিকসা জায়গা দখল করত ৮০ ভাগ কিন্তু যানবাহনে যে পরিমাণ যাতায়াত হয়েছে তার ৫৪ ভাগ যাতায়াত হয়েছে রিকসায়। প্রাইভেট গাড়ি রাস্তায় ৩৯ ভাগ জায়গা নিয়েছে কিন্তু তাতে যাতায়াত হয়েছে মাত্র ৯ভাগ। অর্থাৎ রিকসা নয় গাড়িই বেশি জায়গা অপচয় করে। সাইকেল রাস্তায় ১.৭ ভাগ জায়গা নেয়। কিন্তু যাতায়াত হয় ২.৫, বাস ৬ ভাগ জায়গা নেয় কিন্তু যাতায়াত হয় ২৮ ভাগ এর অর্থ দাড়াচ্ছে বাস এবং সাইকেল তুলনামূলকভাবে কম জায়গা দখল করে। কিন্তু এতে বেশি যাতায়াত হয়। অর্থাৎ এদুটিই পরিবহণের জন্য ভাল। সে সময় বেবিট্যাক্সি ১০ ভাগ জায়গা দখল করত এবং তাতে যাতায়াত করত মাত্র ৮০ ভাগ। সুতরাং বেবিট্যাক্সিও যাতায়াতের সুবিধাজনক বাহন নয়।

অন্য একটি হিসেব থেকে দেখা যায় যে একজন রিকসা যাত্রীর চেয়ে একজন প্রাইভেট গাড়ির যাত্রী ৪৫ ভাগ জায়গা বেশি দখল করবে। একজন যাত্রী বাসে না গিয়ে যদি গাড়িতে যায় তবে বাসযাত্রী অপেক্ষা ৫-১০ গুণ বেশি জায়গা দখল করবে। যদিও রিকসা প্রাইভেট গাড়ির চেয়ে ধীরগতিসম্পন্ন তথাপিও রিকসা রাস্তায় কম জায়গা নেয়। কারণ রিকসা আকারে ছোট, অল্প জায়গার ভেতরে ঘোরানো যায় এবং একটি রিকসা থেকে আরেকটি রিকসার মাঝে খুব বেশি দূরত্ব রাখতে হয় না।

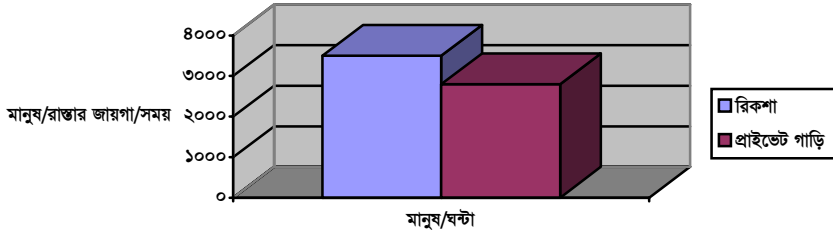
একটি জরিপ থেকে দেখা গেছে যে ১৯ ফুট চওড়া একটি রিকসা লেনে ১ ঘন্টায় ৩৫০০ রিকসা গিয়েছে। আরো বেশি যাওয়া সম্ভব হত কিন্তু কিছু কিছু গাড়ি পার্কিং থাকায় তা সম্ভব হয়নি। অন্যদিকে ২০ ফুট চওড়া রাস্তায় যেখানে কোন পার্কিং নেই সেখান দিয়ে ঘন্টায় সর্বোচ্চ ১৩০০ প্রাইভেট গাড়ি যেতে পারবে। এর অর্থ দাড়াচ্ছে রিকসাতে প্রতি ঘন্টায় ৫০ থেকে ২৯০ ভাগ যাত্রী বেশি যাতায়াত করতে পারবে। অর্থাৎ আমরা যদি রাস্তায় বেশি মানুষের যাতায়াতের কথা চিন্তা করি তাহলে রিকসাজন্য বেশি জায়গা বরাদ্দ রাখব।

গ্যালাঘারের পরিসংখ্যান মতে প্রতি প্রাইভেট গাড়িতে ২.২ জন এবং রিকসাতে ১.৬ জন যাত্রী যাতায়াত করে। রিকসায় পরিসংখ্যানটি শুধুমাত্র বাংলাদেশের পুরানো ঢাকার এক জরিপ থেকে প্রাপ্ত। বাকী হিসেব আন্তর্জাতিক আরো অনেক পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত। এ সমস্ত জায়গায় প্রাইভেট গাড়ি একদিকে চলাচল করে এবং বাস, সাইকেল, রিকসা আলাদা আলাদা লেনে চলাচল করে। বেশিরভাগ যাতায়াত যে মাধ্যমে-গ্যালাঘার মানুষ/রাস্তার জায়গা/সময় বাস ট্রেন পথচারী সাইকেল রিকসা কার

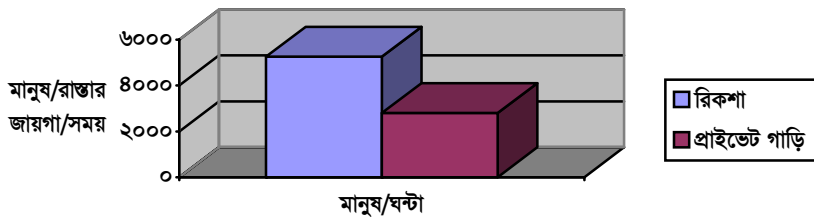
বেশিরভাগ যাতায়াত যে মাধ্যমে-গ্যালাঘার



প্রতি ঘন্টায় কতজন যাতায়াত করে (প্রাইভেট গাড়ি বনাম রিকসা): প্রাইভেট গাড়িতে ১ জন রিকসায় ১ জন



প্রতি ঘন্টায় কতজন যাতায়াত করে (প্রাইভেট গাড়ি বনাম রিকসা): প্রাইভেট গাড়িতে ১ জন রিকসায় ১.৫ জন



প্রতিঘন্টায় কত যাত্রী গাড়ি অথবা রিকসায় যেতে পারবে।

অনেকেই বলেন অযান্ত্রিক যানবাহনের কারণে যান্ত্রিক যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হয়। রাস্তায় রিকসা থাকলে হয়তোবা কখনো কখনো যান্ত্রিক যানবাহনের গতি কমে। কিন্তু এক্ষেত্রে দুটি বিষয়ের উপর গুরুত্ব দেওয়া প্রয়োজন। প্রথমতঃ-

পরিবহণের গতি বিষয়ে ভাববার আগে রাস্তার পরিস্থিতি নিয়ে ভাবা প্রয়োজন। একটি পরিবহণ কত বেশি গতিসম্পন্ন শহরে চলাচলের জন্য এটি বিবেচনার বিষয় নয়। শহরে চলাচলের ক্ষেত্রে অনেকগুলি ব্যাপার রয়েছে যেমনঃ-ট্রাফিক সিগন্যাল, গাড়ির পরিমাণ, যাত্রী ওঠানামা করার জন্য কাছাকাছি জায়গায় স্টপেজ। এসব কারণে শহরে চলাচলের ক্ষেত্রে যানবাহনগুলিকে নিদ্দিষ্ট গতি বজায় রাখতে হয়। পৃথিবীর অনেক শহরেই কোন অযান্ত্রিক যানবাহন নেই তারপরও সেখানে যান্ত্রিক যানবাহনের গতি প্রায় সাইকেলের গতির সমান।

যাতায়াতের ক্ষেত্রে শুধুমাত্র গাড়িতে উঠার পরের সময়টুকু হিসেবে আনলে চলবে না। আসলে দেখতে হবে পুরো যাতায়াতের জন্য কত সময় লাগে। গাড়িতে গেলে গাড়ি পার্কিং থেকে বের করা এবং পার্কিং খোজার জন্যও সময় প্রয়োজন হয়। বাসে যাওয়ার মধ্যে স্টপেজ এ যাওয়ার সময়, বাসের জন্য অপেক্ষা করা এবং বাসস্টপেজ থেকে গন্তব্যস্থলে পৌঁছানো এই সামগ্রিক সময় বিবেচনায় আনতে হবে। কারণ রিকসাতে এক দরজা থেকে অন্য দরজা পর্যন্ত পৌঁছানো যায় এবং বেশির ভাগ সময় রিকসার জন্য অপেক্ষা করার প্রয়োজন হয় না। অর্থাৎ অল্প দূরত্বের রাস্তায় যাতায়াত করার জন্য যত বেশি গতিযুক্ত গাড়িতেই যাতায়াত করা হোক না কেন রিকসাতে তার চেয়ে আগে পৌঁছানো সম্ভব। রাস্তা থেকে যদি রিকসা উচ্ছেদ করা হয় এবং এই যাত্রীরা যদি বাসে যেতে চায় তাহলে তাদের কর্মস্থলে পৌঁছানোর সময় বৃদ্ধি পাবে। রিকসা উচ্ছেদ করা হলে যাদের প্রাইভেট গাড়ি আছে তাদের হয়ত সাময়িক সময়ের জন্য লাভ হবে কিন্তু অল্প কিছুদিন যেতে না যেতেই প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি পাবে এবং যানজট আবার পূর্বের অবস্থায় চলে যাবে। অন্যদিকে বেশির ভাগ মানুষকে এই অল্প সংখ্যক মানুষের সাময়িক সুবিধার জন্য দূর্ভোগ পোহাতে হবে।

ঢাকা শহরের ৭০% যাতায়াত কম দূরত্বে এবং এর বেশির ভাগ দুই কিলোমিটারের মধ্যে। কম দূরত্বে যাওয়ার জন্য যান্ত্রিক যান ব্যবহার করার অর্থ হচ্ছে অপচয় করা। সুতরাং এ ক্ষেত্রে রিকসা অনেক বেশি কার্যকরী। রিকসায় যাতায়াত করলে বিনা তেল খরচে এবং শব্দদূষণ বা বায়ুদূষণ না করে যাতায়াত করা যায়। অন্যদিকে রিকসায় যাতায়াত করেই দ্রুত পৌঁছানো সম্ভব। কারণ রিকসার জন্য অপেক্ষা করার প্রয়োজন হয়না।

বায়ুদূষণের প্রধান কারণ কি গাড়ি না রিকসা

গাড়ি স্টার্ট দেওয়ার পর বায়ুদূষণ শুরু হয়ে যায়, তা সে জ্যামে দাঁড়িয়ে থাকুক আর চলতে থাক। কিছু মানুষের বক্তব্য হচ্ছে রিকসা যদিও দূষণমুক্ত পরিবহন তবুও রিকসার কারণে গাড়ির গতি কমে যাওয়ায় বায়ুদূষণ বাড়ছে। কিন্তু বাস্তবতা হচ্ছে গাড়ি যদি বাধাহীনভাবেও চলাচল করার সুযোগ পায় এবং খুব ভাল গাড়িও হয় তারপরও সে বায়ুদূষণ তৈরি করে। বায়ুদূষণ এবং জলবায়ু পরিবর্তনের মূল কারণ যে গাড়ি তা ইতোমধ্যে আন্তর্জাতিকভাবে তা স্বীকৃত হয়েছে।

আমেরিকায় রিকসা নেই, গাড়ি এবং ট্রাফিকের অবস্থাও ভাল। কিন্তু পৃথিবীর সবচেয়ে বেশি বায়ু দূষণ হচ্ছে আমেরিকায়। যেহেতু সেখানে মানুষ বেশি গাড়িতে যাতায়াত করে। গাড়ি মানে বায়ুদূষণ, বেশি গাড়ি মানে বেশি বায়ুদূষণ। যদিও সিএনজি অন্য জ্বালানী থেকে কম বায়ুদূষণ করে তারপরও সিএনজি থেকে বেনজিন এবং কার্বন মনো-অক্সাইড উৎপন্ন হয়। বেনজিন ক্যান্সার সৃষ্টির একটি উপাদান। আমরা যখন হেঁটে, সাইকেলে এবং রিকসাতে যাতায়াত করি তখন সেখান থেকে কোন বায়ুদূষণ হচ্ছে না। পক্ষান্তরে আমরা যখন কোন যান্ত্রিক যানে যাতায়াত করি তখন বায়ুদূষণ বৃদ্ধি করে থাকি। যদিও এই দূষণ বেশি তৈরি হচ্ছে ধনীদের গাড়ি থেকে। কিন্তু তার শিকার হচ্ছে সবাই। ধনীরা যদি চিন্তা করে থাকে যে তারা যেহেতু শীততাপ নিয়ন্ত্রিত গাড়িতে যাতায়াত করছে সেহেতু তাদের কোন সমস্যা হচ্ছে না বা হবে না। কিন্তু তাদেরও জানা দরকার এ সমস্যার শিকার তারাও হচ্ছে। কারণ শীততাপ নিয়ন্ত্রিত থাকার ফলে হয়তবা গন্ধ লাগছে না কিন্তু রাসায়নিক থেকে কেউ রেহাই পায় না।

সবচেয়ে ভাল পরিবহন কোনটি?

প্রাইভেট গাড়ি থেকে কেউ কেউ কিছু সুবিধা পেয়ে থাকেন। কিন্তু তার সাথে খরচ এবং অন্যান্য কিছু অসুবিধাও যুক্ত থাকে। সারা পৃথিবীতে বায়ুদূষণের প্রধান কারণ হচ্ছে গাড়ি। দূষণমুক্ত কোন যান্ত্রিক যানবাহন নেই। সব যানবাহনই দূষণ করছে। কেউ কম আর কেউ বেশি। আমেরিকায় আগে যে গাড়িগুলো ব্যবহৃত হত তার তুলনায় বর্তমান ব্যবহৃত

গাড়িগুলো অপেক্ষাকৃত কম বায়ুদূষণ করছে। তারপরও সেখানে বায়ুদূষণের পরিমাণ বৃদ্ধি পাচ্ছে। কারণ আরো বেশি মানুষ গাড়ি ব্যবহার করছে।

আমরা হয়ত অনুমান করতে পারি না যে, প্রতি গাড়ি থেকে কি পরিমাণ বায়ুদূষণ হয়। ঢাকা শহরে টু-স্ট্রোক বেবিট্যান্ড্রি বন্ধ এবং জ্বালানী থেকে সীসামুক্ত করার প্রেক্ষিতে বায়ুদূষণ অনেক কমে গেছে। তার অর্থ এই নয় যে ঢাকার বাতাস নির্মল। আমরা যখন গ্রামে যাই তখন নির্মল বাতাস উপভোগ করতে পারি এবং শহরে যারা খুব ভোরে উঠতে পারি তারাও কিছুটা নির্মল বাতাস পেয়ে থাকি। নির্মল বাতাস কতটা স্বস্তিদায়ক তা আমরা অনুভব করতে পারি যখন তা উপভোগ করা সম্ভব হয়। আবার যখন গাড়ি চলা শুরু হয় তখন বুঝতে পারি একটি গাড়ি বাতাসকে কত বেশি দূষিত করে তোলে।

আমাদের রাস্তাগুলো যখন গাড়িতে পরিপূর্ণ থাকে তখন বায়ুদূষণ বৃদ্ধি পায়। গরমের সময় গাড়ি এবং রাস্তা দুইই গরমের মাত্রা বৃদ্ধি করে। ঢাকা শহরের শব্দদূষণের মূল কারণও গাড়ি এবং গাড়ির হর্ন। ঢাকা শহরের ৯৭% ছাত্র-ছাত্রীদের অভিমত হল গাড়ির হর্নের কারণে তাদের লেখা পড়া বিঘ্নত হচ্ছে। ৯৬ ভাগ সাধারণ মানুষের অভিমত হল শব্দদূষণের মূল কারণ হল গাড়ির হর্ন। ৯৮ সালের অক্টোবর মাসে যখন রিকসা ধর্মঘট ছিল তখন প্রচুর পরিমাণে শব্দদূষণ ছিল।

যেহেতু খুব কম সংখ্যক (১০-২০) মানুষ রাস্তায় গাড়িতে যাতায়াত করছে, সেহেতু গাড়ির জন্য রাস্তায় কম জায়গা রাখতে হবে। গাড়ি চালানোর সময় গাড়ির চালককে অবশ্যই রাস্তার আশেপাশে বসবাসকারীদের কথা চিন্তা করতে হবে। যারা রাস্তার আশেপাশে বসবাস করে বা কাজ করে তাদেরও নীরবে থাকা বা কাজ করার অধিকার রয়েছে। কিন্তু এ বিষয়টি একজন গাড়ি চালকের মাথায় একেবারেই থাকে না। সামাজিক জীবনের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হচ্ছে একজন অন্যজনের কাজকে শ্রদ্ধা করবে। কিন্তু একজন গাড়ির মালিক বা চালক যখন রাস্তা দিয়ে গাড়ি চালান তখন তারা মনে করেন রাস্তাটি শুধুমাত্র তাদের ব্যবহারের জন্য। তারা অন্যদের অধিকার বা প্রয়োজনের কথা একেবারে ভুলে যান।

শিশু ও পরিবহন

আপনি যখন ছোট ছিলেন তখন কিভাবে স্কুলে গিয়েছেন? হেটে না সাইকেলে। শিশুদের শারীরিক, মানসিক উন্নয়ন এবং সামাজিকভাবে সম্পৃক্ততার জন্য নিজে নিজে যাতায়াত করার বিষয়টি যে কত বেশি জরুরি তা বোধ হয় আমরা ভুলে গেছি। শিশুরা যাতায়াতের জন্য যখন বড়দের উপর নির্ভরশীল হয়ে পড়ে তখন তার স্বকীয়তা এবং আত্মনির্ভরশীলতা কমে যায়। তারা যদি সবসময় গাড়িতে যাতায়াত করে তবে তাদের মোটা হয়ে যাওয়ার সম্ভাবনা বেড়ে যায় এবং তাদের শরীরে ডায়াবেটিস, হৃদরোগ উচ্চরক্তচাপসহ বেশ কিছু কঠিন রোগের সম্ভাবনা বেড়ে যায়। শিশুরা যখন স্কুলে যাবার সময় অন্য শিশুদের সাথে মেশার সুযোগ কম পায় তখন তাদের সামাজিক সম্পৃক্ততা বা সামাজিক অভিজ্ঞতা কম থাকে।

এই সমস্যা যে শুধু ঢাকাতে হচ্ছে তা নয়। যুক্তরাজ্য, ইউরোপের অন্যান্য দেশ অপেক্ষা বেশি গাড়ি নির্ভর। ৭/৮ বছরের যে সমস্ত শিশুরা নিজে নিজে স্কুলে যেত তাদের মধ্যে গত ২৫ বছরে এদের পরিমাণ ৮০% থেকে ৯% এ নেমে গেছে। বর্তমানে নেদারল্যান্ড ৮৩% শিশুরা স্কুলে যায় সাইকেলে। কিছুকিছু পিতা-মাতা আছেন যারা তাদের বাচ্চাদেরকে দুর্ঘটনার ভয়ে সাইকেলে বা হেটে স্কুলে যেতে দিতে চান না। আমেরিকাতে যে সমস্ত শিশুরা স্কুলের কাছে দুর্ঘটনার স্বীকার হয় তার অর্ধেকই অন্য শিশুদের পিতামাতার ব্যবহৃত গাড়ি। যা তারা তাদের শিশুদের আনা নেওয়ার কাজে ব্যবহার করে থাকেন। আমেরিকা কিছু শহরে সকালে রাস্তায় যে পরিমাণ গাড়ি থাকে তার ৩০% হচ্ছে শিশুদের স্কুলে নিয়ে যাওয়া গাড়ি। এখানে ১৯৭০ সালের আগে যে সমস্ত শিশুদের বাড়ি স্কুল থেকে এক মাইলের মধ্যে ছিল এদের ৯০% হেটে বা সাইকেলে যেত। যা বর্তমানে ৩১% এসে দাড়িয়েছে।

শিশুদের জন্য আমরা কি চায়?

শিশুরা সঠিকভাবে চলাচল করতে পারবে না গাড়ির পেছনে বন্দি হবে? দুর্ঘটনার ভয়ে আমরা শিশুদেকে গাড়িতে নিয়ে গেলে দুর্ঘটনা আরো বৃদ্ধি পাবে। এর চেয়ে আমরা যদি শিশুদের জন্য রাস্তায় নিরাপদ অবস্থা তৈরি করতে পারি যাতে তারা হেঁটে, সাইকেলে বা দৌড়ে স্কুলে যাবে। তাহলে শিশুদের শারীরিক, মানসিক এবং সামাজিক উন্নয়ন হবে।

যখন কোন সমাজে বা জায়গায় একজন মানুষ অন্যদের অধিকার খর্ব করেন এবং রাস্তাসহ সর্বত্র তাদের প্রাধান্যের কথা চিন্তা করেন তখন ওই সমস্ত সমাজে, অপরাধ, নিষ্ঠুরতা বৃদ্ধি পায় এবং প্রতিবেশীদের মধ্যে আন্তরিকতার ঘাটতি তৈরি হয়। ফলে একত্রিতভাবে থাকার পরিবেশ নষ্ট হয়।

ঢাকার ভবিষ্যৎ পরিবহণ ব্যবস্থা কি হবে?

প্রথমেই আমরা দেখি ঢাকা শহরে যদি প্রাইভেট গাড়ি বাড়ে এবং রিকসা কমতে থাকে তাহলে কি হতে পারে? প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি পাওয়ার পেছনে বিজ্ঞাপন, ব্যাংক ঋণের সহজ প্রাপ্যতা এবং গাড়ির ওপর কর কম থাকাসহ অনেকগুলো কারণ কাজ করছে। এর সাথে ঢাকার বিভিন্ন রাস্তা থেকে রিকসা তুলে দেয়ার জন্য বিশ্ব ব্যাংকের চাপ রয়েছে।

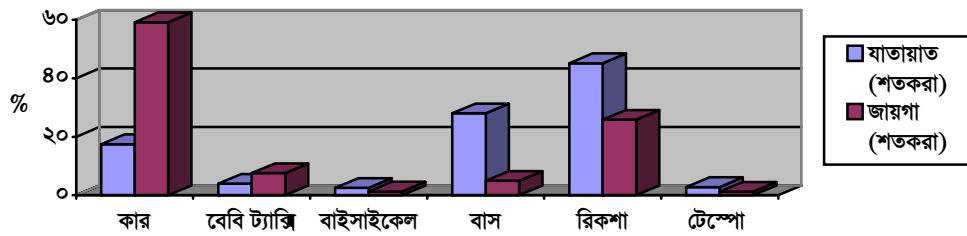
টবিল-২

রাস্তায় ৯৭ সালের চেয়ে গাড়ি যদি দ্বিগুন হয় এবং রিকসা কমতে থাকে। একটি পরিসংখ্যান থেকে দেখা যায় যে প্রতি বছর গাড়ি ১২% বৃদ্ধি পাচ্ছে। যদিও আমরা জানি না রাস্তায় কি পরিমাণ গাড়ি যাতায়াত করছে তারপরও আমরা যদি ধরে নেই বর্তমানে ৯৭ সালে অপেক্ষা দ্বিগুন গাড়ি যাতায়াত করছে এবং রিকসা ৯৭ সালের চেয়ে সামান্য কমছে তাহলে কিরকম অবস্থা তৈরি হবে? ১৭% যাত্রীর গাড়িতে যাওয়ার জন্য রাস্তায় অর্ধেক জায়গা প্রয়োজন হবে রিকসায় যখন ৪৫% যাত্রী যায় তখন তারা ২৫% জায়গা দখল করে। এই অবস্থা চলতে থাকলে দু'টি বড় সমস্যা তৈরি হবে। যে পরিমাণ যাত্রী প্রাইভেট গাড়িতে যাচ্ছে তার তুলনায় অনেক বেশি জায়গা দখল করছে এবং ৯৭ সালের চেয়ে ৩০% রাস্তা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন হবে। যদিও এর মধ্যে পার্কিং এর জায়গা অন্তর্ভুক্ত নেই। এই সময়ে নিশ্চয় রাস্তা ৩০ ভাগ বৃদ্ধি পায়নি। অর্থাৎ বর্তমানে রাস্তায় যানজটের মূল কারণ প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি পাওয়া।

টেবিল ২. ছক-১৪ ১৯৯৭ তুলনামূলকভাবে যাতায়াতের জন্য প্রাইভেট গাড়ি দ্বিগুন হারে বৃদ্ধি পায় এবং রিকশার পরিমাণ হ্রাস পায়

| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ১৭.৪৫ | ২৫.৮৪ | ৫৯.১৫ |
| বেবি ট্যাক্সি | ৩.৯৮ | ৪.০২ | ৭.৫৫ |
| বাইসাইকেল | ২.৫৩ | ৫.৬১ | ১.২৮ |
| বাস | ২৮.০৩ | ১.২০ | ৪.৯৩ |
| রিকশা | ৪৫.১৭ | ৬২.৭১ | ২৫.৮৪ |
| টেম্পো | ২.৮৩ | ০.৬২ | ১.২৪ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

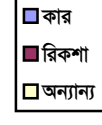
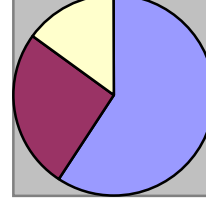
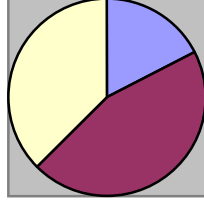
ছক-১৪ প্রাইভেট গাড়ির বৃদ্ধি, রিকশা হ্রাস



গাড়ির মালিকরা হয়ত এ অবস্থা চায় ওরা রাস্তায় আরো জায়গা পাবে। দেশের টাকায় আরো বেশি রাস্তা ওদের জন্য তৈরি হবে। আর বাকি সবাই অল্প জায়গায় পাওয়ার জন্য বগড়া করবে। ২০ ভাগের কম মানুষ রাস্তায় অর্ধেকের বেশি জায়গা দখল করবে সেটি কিভাবে সম্ভব? যদি এটা হয় তাহলে কি পরিমাণ বায়ু ও শব্দদূষণের শিকার হতে হবে, কত টাকা অপচয় হবে জ্বালানী এবং গাড়ি কেনার জন্য কত অর্থ হবে রাস্তা বা ফ্লাইওভার নির্মাণ করার জন্য। আমরা কত জায়গা নষ্ট করব গাড়ি পার্কিং করার জন্য? যে জায়গায় পার্কিং না হলে আমরা আরো অনেক প্রয়োজনে ব্যবস্থায় করতে পারতাম।

ছক-১৪ কোন মাধ্যমে কভাগ যাতায়াত হয়

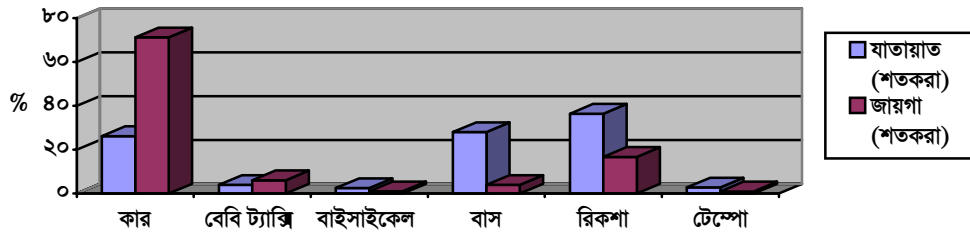
ছক-১৫ কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ ব্যবহৃত হয়



টেবিল ৩. ছক-২৪ যাতায়াতের ক্ষেত্রে প্রাইভেট গাড়ি তিনগুন বৃদ্ধি পায় রিকশা আরো হ্রাস পায়

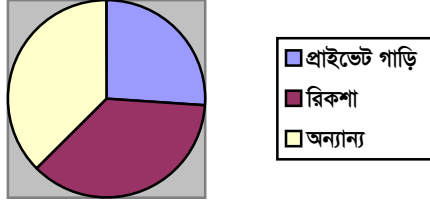
| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ২৬.১৮ | ৩৮.৪৫ | ৭১.২২ |
| বেবি ট্যাক্সি | ৩.৯৮ | ৩.৯৯ | ৬.০৬ |
| বাইসাইকেল | ২.৫৩ | ৫.৫৬ | ১.০৩ |
| বাস | ২৮.০৩ | ১.১৯ | ৩.৯৬ |
| রিকশা | ৩৬.৪৫ | ৫০.১৯ | ১৬.৭৩ |
| টেম্পো | ২.৮৩ | ০.৬১ | ১.০০ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

ছক-২৪ প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি, রিকশা হ্রাস

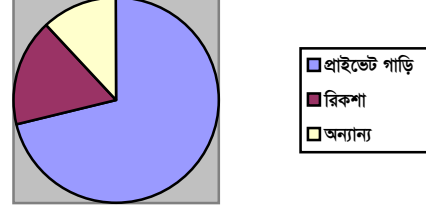


টেবিল ৩ এর সাহায্যে আমরা আর একটি অবস্থা দেখি যে ৯৮ সালের চেয়ে প্রাইভেট গাড়ি আরো ৩ গুন বৃদ্ধি পাচ্ছে এবং রিকশা আরো কমেছে। যারা যানবাহনে যাচ্ছে এর ২৬ ভাগ যাচ্ছে প্রাইভেট গাড়িতে। তার জন্য তারা রাস্তায় ৬৯ ভাগ জায়গা দখল করেছে। ৩৬ ভাগ যাত্রীরা রিকসায় যাতায়াত করছে এবং তারা ব্যবহার করছে ১৬%, বাকি পরিবহণ খুব সামান্য জায়গা পাচ্ছে। যদি এই অবস্থা বাস্তবায়ন করতে হয় তাহলে রাস্তা ৬০% বৃদ্ধি করতে হবে। কিন্তু এটি অসম্ভব। ফলে যানজট অনেক বৃদ্ধি পাবে। রাস্তা তৈরিতে খরচ বাড়বে এবং খুব কম সংখ্যক মানুষ ঠিকমত যাতায়াত করতে পারবে।

ছক-২৪ কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ ব্যবহৃত হয়



ছক-২৪ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয়



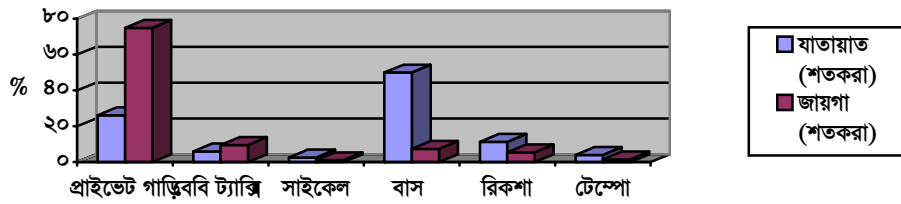
আপনি হয়তো এখনো রিকসাকে সমস্যা হিসেবে চিন্তা করছেন। যদি রিকসার জন্য মাত্র ৫ ভাগ জায়গা দেয়া হয় তাহলে কি হবে? আমরা টেবিল ৪ এর সাহায্য এ অবস্থা ব্যাখ্যা করবো।

বেশির ভাগ মানুষ

টেবিল ৪. ছক-৩৪ প্রাইভেট গাড়ি প্রাধান্য, রিকশা আরোহাস

| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ২৬.১৮ | ৫৬.০৯ | ৭৪.৯৪ |
| বেবি ট্যাক্সি | ৬.০০ | ৮.৭৬ | ৯.৬০ |
| বাইসাইকেল | ২.৫৩ | ৮.১২ | ১.০৮ |
| বাস | ৫০.০০ | ৩.০৯ | ৭.৪৩ |
| রিকশা | ১১.২৯ | ২২.৬৮ | ৫.৪৫ |
| টেম্পো | ৪.০০ | ১.২৬ | ১.৪৮ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

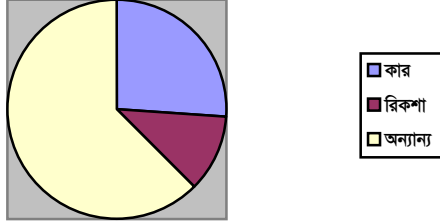
ছক-৩৪ প্রাইভেট গাড়ি ও বাস বৃদ্ধি, রিকশা হ্রাস



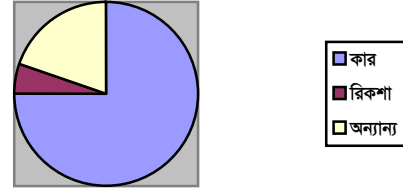
টেবিল ৩ এ দেখেছি ২৬% যাত্রী গাড়িতে যাতায়াত করেছে। ৪ নং টেবিলেও সমপরিমাণ যাত্রী প্রাইভেট গাড়িতে যাতায়াত করবে। এরা যাতায়াত করার জন্য রাস্তায় ৭৫% জায়গা দখল করবে। অর্ধেক যাত্রীরা বাসে যাবে। তারা রাস্তায় মাত্র ৭% জায়গা পাবে। বাসে অনেক কম জায়গায় বেশি মানুষ যাতায়াত করতে পারে। কিন্তু যদি অর্ধেক মানুষের বাসে যাতায়াত করতে হয় তাহলে আরো অনেক বাস কেনা প্রয়োজন হবে। ৬% যাত্রীরা সি এন জি, বেবিট্যাক্সিতে যাতায়াত করবে এবং তারা রাস্তায় ৯.৬% জায়গা দখল করে। অনেক মানুষ নিজস্ব যান্ত্রিক যানবাহনে যেতে চায় যেহেতু তারা নিজেরা গাড়ি কিনতে পারে না তাই তারা সিএনজিতে যাতায়াত করে।

যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি পাওয়ার কারণে বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ বৃদ্ধি পাবে। এই পরিস্থিতির মধ্যে ২.৫% মানুষ সাইকেলে যাতায়াত করবে এবং রাস্তায় মাত্র ১% জায়গা পাবে। ১১% যাত্রী রিকসায় যাবে এবং তারা পাবে ৫% জায়গা, যেহেতু অনেক রাস্তা থেকে রিকসা নিষেধ করা হয়েছে বা হবে, সেহেতু ঢাকা শহর একটি যান্ত্রিক যানের শহরে পরিণত হতে যাচ্ছে। মানুষ প্রচুর সময় বাসের জন্য অপেক্ষা করবে। যারা হেটে, সাইকেলে বা বাসে যাবে তাদের প্রচুর কষ্ট হবে। এমনকি প্রাইভেট গাড়িতে যারা যাবে তারাও কষ্ট পাবে। কারণ সব জায়গায় যানজট বৃদ্ধি পাবে। তখন আর কেউ রিকসাকে দায়ী করতে পারবে না। অবশেষে সবাই বুঝবে যানজটের মূল কারণ প্রাইভেট গাড়ি। ১৯৯৭ সালের চেয়ে রাস্তা ২২৫% বৃদ্ধি পাবে এ দুঃস্বপ্ন দেখা কোন ক্রমেই উচিত নয়। এত বেশি রাস্তা বানানোর জন্য খরচের পাশাপাশি কতগুলো বাড়ি ভাঙতে পারবে গাড়ি চলাচল এবং তার পার্কিং এর জন্য সেবিষয়টি বিবেচনায় রাখা প্রয়োজন।

ছক-৩৪ কোন মাধ্যমে কত ভাগ যাতায়াত হয়



ছক-৩৫ কোন মাধ্যমে রাস্তায় কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয়



রাস্তা বানানোর খরচ

১০ বছর পূর্বে ঢাকা মিউনিসিপ্যালিটি কর্পোরেশন প্রতিবছর ৩৩ কোটি টাকা ব্যয় করত রাস্তার জন্য। যদি রাজউক, নতুন হাইওয়ে বিভাগ এবং ঢাকা মিউনিসিপ্যাল কর্পোরেশন এর হিসেব সমন্বিত করা হয় তাহলে দাড়ায় ১০০ কোটি টাকা। ওই সময় ঢাকা শহরে যে পরিমাণ লোক বাস করত তাদের প্রত্যেকের জন্য বরাদ্দ ছিল মাত্র ২০০ টাকা। ১৯৮৭ সালে ৪টি ফ্লাইওভার নির্মাণের ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছিল ১০০ কোটি টাকা। যদি গাড়ি পার্কিং এর জন্য কয়েক তলা বিশিষ্ট গাড়ি পার্কিং এর জায়গা তৈরি করার কথা চিন্তা করা হয় তাহলে সেখানে ব্যয় হবে কমপক্ষে ২০ কোটি টাকা। ৪টি ফ্লাইওভার না বানিয়ে ওই অর্থ যদি যারা বস্তিতে থাকে তাদের বাসস্থানের জন্য ব্যয় করার কথা চিন্তা করা হয় তাহলে ৩০ হাজার পরিবার অপেক্ষাকৃত ভাল থাকতে পারবে। যে পরিমাণ অর্থই আমরা রাস্তা তৈরির জন্য ব্যয় করি না কেন যানজট কখনো শেষ হবে না। কারণ রাস্তা বৃদ্ধি পাওয়ার সাথে সাথে গাড়ি এবং যানজট বৃদ্ধি পাবে। রাস্তার চেয়ে রাস্তায় গাড়ির পরিমাণ দ্রুত বৃদ্ধি পাবে।

ফ্লাইওভার নির্মাণের প্রকৃত খরচ আগের হিসেবের চেয়ে অনেক বেশি হচ্ছে। শুধুমাত্র মহাখালি ফ্লাইওভার নির্মাণের খরচ হয়েছে ১১৩.৫২ কোটি টাকা। কিন্তু তা থেকে কি যানজট কমেছে? এখন আমরা শুনছি আরো রাস্তায় ফ্লাইওভার নির্মাণ করতে হবে। উন্নয়ন, স্বাস্থ্যসেবা এবং শিক্ষা ক্ষেত্রে বরাদ্দ না বাড়িয়ে কেন আমরা এই খাতে অর্থ বেশি বরাদ্দ করব যেখানে কোন সময়ই খুব বেশি লাভ হবে না? আমরা কেন পাবলিক বাস এবং দূষণমুক্ত অথচ সস্তা অযান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির জন্য অর্থ বরাদ্দ বাড়ানোর কথা চিন্তা করব না।

অনেক মানুষের অভিমত রাস্তায় রিকসা না থাকলে গাড়ি ঠিকমত চলাচল করতে পারবে। তাদের ভাষ্য হল যারা রিকসায় যাতায়াত করে তারা রিকসায় না গিয়ে বাসে অথবা হেটে যাতায়াত করবে। তারা কি চিন্তা করে দেখেছে এর জন্য যে পরিমাণ বাস প্রয়োজন তা রাস্তায় থাকার জন্য কতখানি জায়গা লাগবে, গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত রিকসা উচ্ছেদ হওয়ায় দেড় বছর পর পর্যন্তও পর্যাপ্ত পরিমাণ বাস রাস্তায় পাওয়া যায়নি। তাছাড়া রিকসা তুলে দেওয়ায় নারী, শিশু, বৃদ্ধদের বাসে যাতায়াত করতে প্রচুর সমস্যার মুখোমুখি হতে হয়েছে।

মানুষ যখন আশেপাশে যাওয়ার জন্য বাসে যাতায়াত করতে চায় তখন দূরে যাওয়া মানুষকে বাসে জায়গা পাওয়ার জন্য আরো বেশি সময় অপেক্ষা করতে হয়। মানুষ কি ২ কিলোমিটার রাস্তা যাওয়ার জন্য ২০-৪০ মিনিট অপেক্ষা করবে? তাছাড়া যে সমস্ত জায়গায় আমরা যাচ্ছি বা যেতে চায় তার সমস্ত জায়গায় কি বাস স্টপেজের কাছাকাছি থাকে? যারা বাস স্টপেজ থেকে দূরে থাকে এবং এত সময় অপেক্ষা করতে চায় না তাদের একমাত্র উপায় হল পায়ে হাটা।

কিন্তু ঢাকা শহরে আমাদের হাটার ব্যবস্থা কি? প্রাইভেট গাড়ি বেশি থাকার কারণে আমাদের হাটার অবস্থা নাজুক হয়ে পড়েছে। রাস্তাগুলোতে আমরা ঠিকমত পারাপার করতে পারি না। গাড়ির পরিত্যক্ত ধোঁয়া এবং অশেষ হর্ন বাজানোর কারণে হেটে চলা দুরূহ হয়ে পড়ে। ফুটপাথ বা রাস্তার পাশ দিয়েও আমরা হাটার সুযোগ পাচ্ছি না গাড়ি পার্কিং করে রাখার কারণে। ফুটপাথ বা রাস্তার পার্শ্ববর্তী এলাকা দিয়ে মানুষ যখন হাটতে পারে না তখন তারা হাটার জন্য রাস্তার মাঝখানে জায়গা দখল করে। রাস্তায় যে জায়গা দিয়ে আগে রিকসা চলাচল করত এখন সে জায়গা মানুষ দখল করবে হাটার জন্য। কিন্তু রিকসার চেয়ে হেটে আমরা অনেক দেরীতে গন্তব্যে পৌঁছাতে পারব। যারা বাসের জন্য অপেক্ষা করবে তারাও জায়গা নিবে ফুটপাথ এবং রাস্তায়। যে চিত্র বর্তমানে বাস স্টপেজগুলোর দিকে তাকালে আমরা দেখতে পাই। তাহলে কি আগে রিকসা চলত সে জায়গা এখন বাসের জন্য অপেক্ষমান এবং হেটে যাওয়া মানুষ দখল করবে।

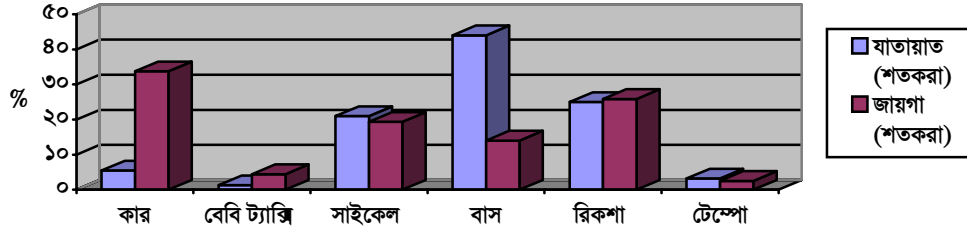
যে সমস্ত ধনী ব্যক্তির প্রাইভেট গাড়িতে যাতায়াত করতে চায় তারা এরপরও দ্রুত যাতায়াত করতে পারবে না। তখন তারা কি বলবেন? “যারা হেটে চলাচল করছে বা রাস্তায় বাসের জন্য অপেক্ষা করছে তাদের রাস্তায় বের হওয়া দরকার নেই, তারা বাসায় থাকুক, এ রাস্তা আমাদের”। যদি কিনা সেটিও হয় তারপরও যানজট থাকবে এবং সেখানে থাকবে শুধু প্রাইভেট গাড়ি। যে অবস্থা পৃথিবীর অনেক শহরে এখন দেখা যায়।

তাহলে অন্য কোন বিকল্পের কথা চিন্তা করা কি সম্ভব? একটি হতে পারে তাহলো প্রাইভেট গাড়ি সিএনজি এবং রিকসা কমবে এবং বেশির ভাগ মানুষ বাসে (৪৪%) ও সাইকেলে (২১%) যাতায়াত করবে। সাইকেলে রাস্তায় ১৯% জায়গা দখল করবে এবং খুব কম খরচে যাতায়াত করা যাবে এবং এ থেকে কোন ধরনের বায়ুদূষণ বা শব্দদূষণ হবে না। মাত্র ৫.৫% মানুষ প্রাইভেট গাড়িতে যাবে। তারপরও তারা ৩৩% জায়গা দখল করবে। রিকসায় ২৫% মানুষ যাবে এবং ২৫% জায়গা দখল করবে। এটা বাস্তবায়ন করার জন্য আরো অনেক বাস প্রয়োজন হবে এবং সাইকেলে যাতায়াত অনেক বাড়তে হবে। রিকসা কমে যাওয়ায় মহিলা, শিশু এবং বয়স্কদের যাতায়াতের সমস্যা তৈরি হবে। তারপরও এটি বাস্তবায়িত হলে একটা বড় সুবিধা পাওয়া যেতে পারে। ৯৮ সালের তুলনায় ৭৬% জায়গা প্রয়োজন হবে। রাস্তাগুলো যখন ফাঁকা হয়ে যাবে তখন আর একটি প্রশ্ন তৈরি হয়। তাহলো রাস্তা যেহেতু ফাঁকা হয়ে যাবে তাহলে কেন নারী, শিশু এবং বয়স্কদের কষ্ট বৃদ্ধি করব, কিছু মানুষের জীবিকার ক্ষেত্র নষ্ট করবো।

টেবিল ৫. ছক-৪ঃ প্রাইভেট গাড়ি, রিকসা, বেবি ট্যাক্সিতে যাতায়াত কমেছে; বাস এবং সাইকেলে যাতায়াত বেড়েছে

| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ৫.৫ | ৮.৭২ | ৩৩.৭৫ |
| বেবি ট্যাক্সি | ১.৩ | ১.৪১ | ৪.৪৬ |
| বাইসাইকেল | ২১.০ | ৪৯.৯৫ | ১৯.৩৩ |
| বাস | ৪৪.০ | ২.০১ | ১৪.০২ |
| রিকসা | ২৫.০ | ৩৭.১৬ | ২৫.৮৯ |
| টেম্পো | ৩.২ | ০.৭৫ | ২.৫৪ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

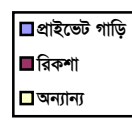
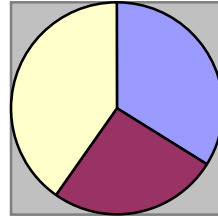
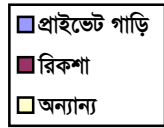
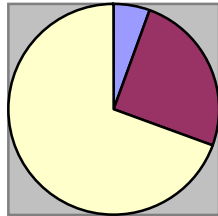
ছক-৪৪ বাইসাইকেল ও বাসের বৃদ্ধি



ছক-৪৪ বাইসাইকেল ও বাসের বৃদ্ধি যাতায়াত জায়গা (শতকরা) কার বেবি ট্যাক্সি সাইকেল বাস রিকশা টিকিট
যদি আমরা সাইকেলে যাতায়াত বৃদ্ধি করতে চাই তাহলে সাইকেলের জন্য আলাদা লেইন তৈরি করতে হবে। যা অনেক মানুষকে সাইকেল চালানোর জন্য উৎসাহিত করবে। এই সমস্ত লেনে এমন কিছু প্রতিবন্ধকতা তৈরি করতে হবে যাতে সেখানে অন্য কোন যানবাহন প্রবেশ করতে না পারে। সাইকেলের উপর থেকে কর কমাতে হবে এবং সাইকেল পার্কিং এর ব্যবস্থা রাখতে হবে। সাইকেল বৃদ্ধি পেলে অনেকগুলি সুবিধা হবে। বিশেষ করে গরীব মানুষের। কারণ হাটার পরে সবচেয়ে সস্তা পরিবহণ সাইকেল। সাইকেল স্বাস্থ্যের জন্যে ভাল, কোন রকম বায়ু বা শব্দদূষণ তৈরি করে না। কোন জ্বালানী প্রয়োজন হয় না। মানুষ যখন সাইকেলে যাতায়াত করে তখন অন্যদের সাথে যোগাযোগ বৃদ্ধি পায় এবং যাত্রীদের মধ্যে একটি আন্তরিক সম্পর্ক তৈরি হয়। কাছাকাছি অনেক মানুষ থাকে, একে অন্যের বিপদে কাছে এসে দাড়াতে পারে। ফলে নিজেদের মধ্যে সহিংসতা কমে যায়।

ছক-৪৪ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয়

কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয়



ছক-৪৪ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয় কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয় প্রাইভেট গাড়ি রিকশা অন্যান্য

যখন সাইকেল বৃদ্ধি পাবে, বিশেষ করে প্রাইভেট গাড়ির পরিবর্তে মানুষ যদি সাইকেলে বেশি যাতায়াত করে তাহলে রাস্তায় যানজট যেমন কমে যাবে তেমনি অনেক বড় বড় দুর্ঘটনাও কমে যাবে। শিশুরা যদি হেটে বা সাইকেলে স্কুলে যেতে পারত তাহলে যানজট আরো কমে যেত এবং তারা আরো সুস্থ থাকত ও আনন্দ উপভোগ করতে পারবে।

সাইকেলে আমরা যত সহজে এক জায়গা থেকে অন্য জায়গায় যেতে পারবো বাসে কি সেটা সম্ভব? তাছাড়া সাইকেল যত দ্রুত বাড়ানো সম্ভব বাস কি তত দ্রুত বাড়ানো সম্ভব? বাস বাড়ানোর পাশাপাশি বাসের সেবার মান বাড়ানোর কথাও চিন্তা করতে হবে। এমন কিছু সুবিধা সেখানে থাকতে হবে যাতে করে যাত্রীরা বাসে যাতায়াত করতে স্বাচ্ছন্দ বোধ করে। যাত্রীরা যানজটে বসে বিরক্তি বোধ করে। এ থেকে রক্ষা করার জন্য যানজট কমাতে হবে এবং বাসের জন্য আলাদা লেন তৈরি করতে হবে। মোড় ঘোরার জন্য কিছু জায়গা শুধুমাত্র বাসের জন্য নির্দিষ্ট করতে হবে। কিছু জায়গায় বাসই হবে একমাত্র যান্ত্রিক যান।

অবশ্য এটাও বুঝতে হবে যে বাসের পরিমাণ এবং সেবার মানবৃদ্ধি করার জন্য অনেক সময় ও অর্থের প্রয়োজন। যদিও বাসের অনেক সুবিধা তারপরও প্রাইভেট গাড়ির মত কিছু সমস্যা তৈরি করে। বাস বায়ুদূষণ করে, অনেক বেশি আওয়াজ করে, বিদেশ থেকে আমদানীকৃত জ্বালানী বা আমাদের সীমিত সিএনজি নিঃশেষ করে ফেলে। বাসের প্রয়োজন মূলত দূরে যাওয়ার জন্য। সুতরাং কাছাকাছি যাতায়াত করার জন্য সাইকেল, রিকসার মতো অযান্ত্রিক যানবাহনই সুবিধাজনক। কারণ

এগুলি ব্যবহারে কোন প্রকার জ্বালানী প্রয়োজন হয় না। ভবিষ্যতে হয়তো বাসের চেয়ে আরো নিরাপদ ও কম দূষণমুক্ত পরিবহণের প্রয়োজন হবে। যেমন ট্রেন বা ট্রাম।

আমরা যদি প্রাইভেট গাড়ি কমাতে পারি তাহলে রাস্তায় আরো বেশি জায়গা পাওয়া যাবে। যে জায়গায় বিকল্প পরিবহণে আরো অনেক মানুষ স্বাচ্ছন্দে যাতায়াত করতে পারবে। কোন পরিবহণে কি পরিমাণ যাত্রী যাতায়াত করতে পারছে সেটি বিবেচনায় নিয়ে যদি আমরা রাস্তার জায়গা বরাদ্দ দিতে পারতাম তাহলে সাইকেল বাস এবং রিকসা অগ্রাধিকার পেত। এর ফলে রাস্তায় যান্ত্রিক যানবাহন কমে যেত রাস্তাগুলো আরো শান্তিপূর্ণ ও নিরাপদ হতো, বাতাস আরো বেশি পরিষ্কার হতো। ফলে আরো জায়গা থাকতো গাছ লাগানোর জন্য, হেটে বা সাইকেলে যাতায়াত করার জন্য। আরো কম মানুষ গাড়িতে চড়ত। এটি একটি ইতিবাচক পরিবর্তনের চক্র। এ ধরনের পরিবর্তন থেকে আরো অনেকগুলো ইতিবাচক পরিবর্তন সাধিত হবে।

দূরে এবং বেশিরভাগ মানুষের যাতায়াত করার মূল পরিবহণ বাস। কিন্তু প্রাইভেট গাড়িতে খুব কম মানুষ যাতায়াত করতে পারে। অধিকাংশ ক্ষেত্রে দেখা যায় খুব কম দূরত্বে যাতায়াত করার জন্যেও গাড়ি ব্যবহৃত হচ্ছে। সুতরাং বাস যেহেতু বেশি মানুষের জন্য যাতায়াত সুবিধা প্রদান করছে এবং প্রাইভেট গাড়ি খুব কম মানুষের যাতায়াত ব্যবস্থা নিশ্চিত করতে পারছে তাই রাস্তায় বাসের জন্য জায়গা বৃদ্ধি করতে হবে এবং প্রাইভেট গাড়ির জন্য কমাতে হবে। বাস যখন বেশি জায়গা পাবে তখন বাসের সেবার মানও বৃদ্ধি পাবে। যাত্রীরা আরো বেশি বাসে যাতায়াত করতে আগ্রহ প্রকাশ করবে। আরো একটি ইতিবাচক চক্রের জন্ম দিবে।

রিকসা খুব কম জায়গায় বেশি মানুষ বহন করতে পারে। রিকসা দূষণমুক্ত পরিবহণ এবং দেশের সবচেয়ে গরীব শ্রেণী এই পেশার সাথে যুক্ত। প্রায় পঞ্চাশ লক্ষ মানুষ রিকসা উপার্জন এর উপর নির্ভর করে জীবন যাপন করে। সুতরাং রিকসা তুলে দেওয়া বা কমিয়ে ফেলা কোন ভাল সমাধান নয়। বরং প্রয়োজন এটি যাতায়াতের ওপর কিছু নিয়ন্ত্রণ আনা। যেমন রাস্তার দু'পাশ দিয়ে রিকসা জন্য আলাদা লেন তৈরি করে দেওয়া।

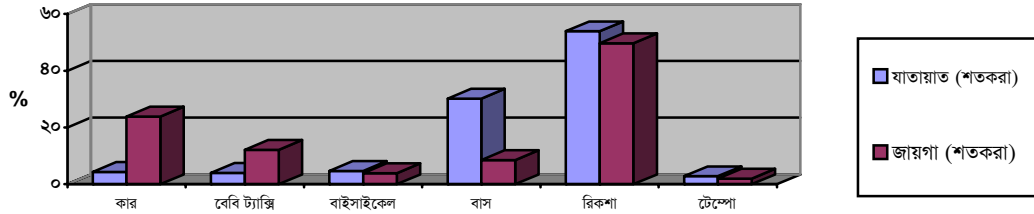
প্রাইভেট গাড়ি রাস্তায় যে পরিমাণ জায়গা দখল করছে তার পরিমাণ কমাতে হবে। প্রাইভেট গাড়িতে যদি ১০-২০% যাত্রী যাতায়াত করতে পারে তাহলে তার জন্য ১০-২০% জায়গা বরাদ্দ দিতে হবে। চলাচল এবং পার্কিং এর জন্য। প্রাইভেট গাড়ি কমানোর জন্য কিছু কাজ করা দরকার তার মধ্যে গলি বা ছোট রাস্তায় এর ব্যবহার নিষিদ্ধ করতে হবে, যে সমস্ত জায়গায় যানজট বেশি হচ্ছে সে সমস্ত জায়গা থেকে প্রাইভেট গাড়ি তুলে দিতে হবে। রাস্তায় এবং ফুট পথ থেকে পার্কিং নিয়ন্ত্রণ করতে হবে, পার্কিং খরচ বাড়াতে হবে, প্রাইভেট গাড়ির উপর কর বৃদ্ধি করা এবং লাইসেন্স দেওয়ার পরিমাণ কমানো।

টেবিল-৬ এর সাহায্যে আমরা দেখবো যদি বাস এবং সাইকেল বৃদ্ধি করা হয় এবং প্রাইভেট গাড়ি কমানো হয় তাহলে কি পরিস্থিতি তৈরি হতে পারে। যে সমস্ত পরিবহন রাস্তায় কম জায়গা দখল করে এবং বেশি মানুষ বহন করে রাস্তায় সে সমস্ত যানবাহন বেশি থাকছে। কিছু মানুষ কখনো কখনো সাইকেলে আবার কখনো কখনো রিকসায় যাতায়াত করবে। কারণ এর সাথে রাস্তা এবং প্রাকৃতিক পরিবেশের বিষয়টাও যুক্ত থাকে। যখন বৃষ্টি বা বেশি গরম পড়ে তখন হয়ত মানুষ সাইকেলের পরিবর্তে রিকসায় যাতায়াত করবে।

টেবিল ৬. ছক-৫৪ প্রাইভেট গাড়িতে যাতায়াত অর্ধেক কমেছে; বাইসাইকেল এবং বাসে যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে

| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ৪.৩৬ | ৬.৬১ | ২৩.৮১ |
| বেবি ট্যাক্সি | ৩.৯৮ | ৪.১২ | ১২.১৫ |
| বাইসাইকেল | ৪.৭১ | ১০.৭১ | ৩.৮৫ |
| বাস | ৩০.২১ | ১.৩২ | ৮.৫৬ |
| রিকশা | ৫৩.৯০ | ৭৬.৬০ | ৪৯.৬৩ |
| টেম্পো | ২.৮৩ | ০.৬৩ | ২.০০ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

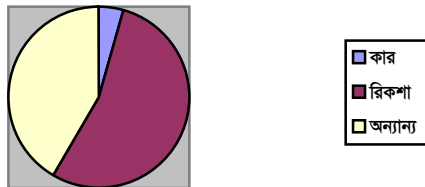
ছক-৫৪ প্রাইভেট গাড়ি অর্ধেক কমেছে, বাইসাইকেল এবং বাসে যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে



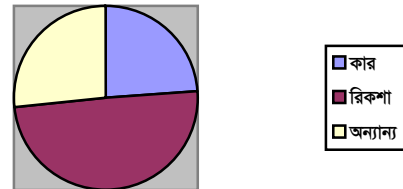
প্রাইভেট গাড়ি অর্ধেক কমেছে, বাইসাইকেল এবং বাসে যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে

কিছু মানুষ হয়ত কখনো সাইকেলে যাতায়াত করতে পারবে না। এরমধ্যে রয়েছে ছোট শিশু, অসুস্থ মানুষ, বৃদ্ধ এবং বর্তমান পরিস্থিতিতে নারীরা। এই টেবিলে সাইকেলে যাতায়াত ৯৭ সালের চেয়ে দ্বিগুন বৃদ্ধি করা হয়েছে। তারপরও এটি মাত্র ৫ ভাগেরও নীচে থাকছে। ৩০ ভাগ যাত্রী বাসে যাতায়াত করছে এবং রিকসায় ৯৭ সালের সমপরিমাণ অর্থাৎ ৫৪% যাত্রী যাতায়াত করবে। গাড়িতে মাত্র ৪% যাত্রী যাতায়াত করবে। তারপরও যাত্রী অপেক্ষা ৫গুন বেশি জায়গা দখল করবে প্রাইভেট গাড়ি।

ছক-৫৪ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয়



ছক-৫৪ কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয়



উপরে যে চিত্র রয়েছে তাতে সবার জন্য মোটামুটি সমভাবে রাস্তার জায়গাকে বণ্টন করা হয়েছে। যদিও এখানে প্রাইভেট গাড়ি এবং সিএনজির জন্য বেশি জায়গা বরাদ্দ দেয়া হয়েছে, তারপরও এখান থেকে বেশির ভাগ মানুষ যাতায়াত সুবিধা পাবে। যেহেতু বেশি মানুষ রিকসা এবং সাইকেলে যাতায়াত করবে এবং প্রাইভেট গাড়িতে কম যাতায়াত করবে সেহেতু রাস্তায় হেঁটে চলার পরিবেশ তৈরি হবে। যখন বেশি মানুষ হেঁটে চলায় আগ্রহ দেখাবে তখন পরিবহনের উপর চাপ কমবে এবং এই অবস্থায় ৯৭ সালের তুলনায় ৮৪% জায়গা লাগবে।

প্রাইভেট গাড়ি কমে গেলে রাস্তায় যানজট কমে যাবে রাস্তায় বেশিরভাগ মানুষ স্বাচ্ছন্দে যাতায়াত করতে পারবে। এক্ষেত্রে গতি কোন সমস্যা তৈরি করবে না। কারণ আশে পাশে যাওয়ার জন্য মানুষ সাইকেল বা রিকসা এবং দূরে যাওয়ার জন্য বাসে যাতায়াত করবে। অযান্ত্রিক যান এবং যান্ত্রিক যান একই রাস্তায় চলাচল করে তখন যে সমস্যা তৈরি হয় তার জন্য রিকসা তুলে দেওয়া সঠিক সমাধান নয়। বরং যান্ত্রিক যান এবং অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য আলাদা আলাদা লেন তৈরি করার মাধ্যমে সমাধান করা যেতে পারে। এক্ষেত্রে অযান্ত্রিক যান এবং বাসকে অগ্রাধিকার দেওয়া উচিত।

আমাদের হিসেব মতে, ঢাকার সবগুলো রাস্তাতে অযান্ত্রিক যান থাকবে, কারণ

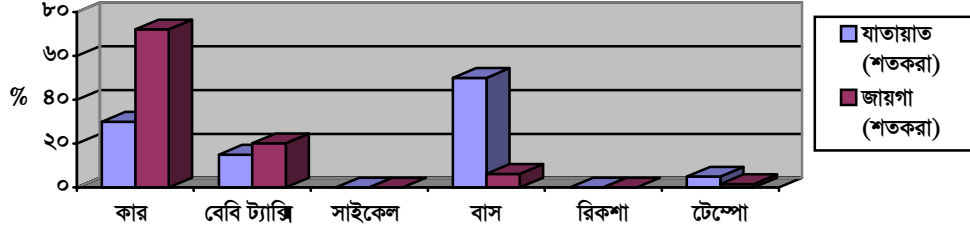
- (১) অনেকগুলো রাস্তাতে বাস কম যায় আবার অনেক রাস্তায় বাস যেতে পারে না। সবগুলো রাস্তাতে বাস সার্ভিস চালু করা ব্যয় বহুল।
- (২) অনেক সময় বড় রাস্তাতে মানুষ কম দূরত্বে যাতায়াত করে। এ সমস্ত রাস্তায় বাসে যাওয়া যেমন পোষায় না তেমনি বড় রাস্তায় সাধারণত হেঁটে যাওয়ার মত পরিস্থিতি থাকে না।
- (৩) কম দূরত্বে যাতায়াতের জন্য বায়ুদূষণ শব্দদূষণ তৈরি এবং তেল পোড়ানোর কোন অর্থ হয় না।
- (৪) রাস্তায় জায়গা এবং বাসের মধ্যে জায়গার অপচয় হয়। যেটি দূরের যাত্রীদের জন্য রাখা প্রয়োজন।
- (৫) যারা কম দূরত্বে যাতায়াত করছে তারা যদি হেঁটে, সাইকেলে বা রিকসায় যাতায়াত করে তাহলে যারা দূরে যাবে তারা বাসের জন্য আরো কম সময় অপেক্ষা করবে। বাস আরো কম স্টপেজে থামলে চলবে।
- (৬) দূরের যাত্রীরা আরো তাড়াতাড়ি গন্তব্যে পৌঁছাতে পারবে এবং স্টপেজে স্টপেজে দাঁড়িয়ে তেল পুড়বে না। আমাদের বড় রাস্তাগুলোতে যান্ত্রিক এবং অযান্ত্রিক যান চলার মত পর্যাপ্ত জায়গা রয়েছে। রাস্তার মধ্যে গাড়ি পার্কিং, ডাস্টবিন, কাঠ ইত্যাদি রাখার ফলে যাতায়াতের জন্য অনেক জায়গা অব্যবহৃত থাকছে। এগুলি তুলে দিয়ে যদি যান্ত্রিক যান এবং অযান্ত্রিক যানের জন্য আলাদা লেন তৈরি করে দেয়া হয় তাহলে যাত্রীদের যাতায়াত ব্যবস্থা আরো বেশি সুগম হবে।

সব রাস্তাতে আমরা যে যান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করার সুযোগ তৈরি করছি তা যে শুধু অপ্রয়োজনীয় তা নয়, এটি ক্ষতিকরও বটে। ছোট রাস্তা এবং গলিতে যান্ত্রিক যান একেবারেই প্রয়োজন নেই। যখন রাস্তায় একটি গাড়ি প্রবেশ করে তখন দেখা যায় যে গাড়ি আটকে গেছে। বিশাল যানজট তৈরি হয়েছে এবং জীবন যাত্রা থমকে গেছে। এই ছোট রাস্তাগুলোতে যদি শুধু অযান্ত্রিক যান যাতায়াত করে তাহলে বাতাস পরিষ্কার থাকবে, শব্দদূষণ কম থাকবে, নিরাপত্তা বাড়বে। রাস্তার নিকটবর্তী এলাকার মানুষের নিজের জায়গায় পরিণত হবে। সবাই বাইরে বসতে পারবে, শিশুরা নিজের মত করে চলাচল এবং খেলাধুলা করতে পারবে।

টেবিল ৭. ছক-৬ঃ সকল যান্ত্রিক যানবাহন

| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ৩০.০০ | ৭০.৭৫ | ৭২.০৬ |
| বেবি ট্যাক্সি | ১৫.০০ | ২৪.১২ | ২০.১৫ |
| বাইসাইকেল | ০.০০ | ০.০০ | ০.০০ |
| বাস | ৫০.০০ | ৩.৪০ | ৬.২৪ |
| রিকসা | ০.০০ | ০.০০ | ০.০০ |
| টেক্সো | ৫.০০ | ১.৭৩ | ১.৫৫ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

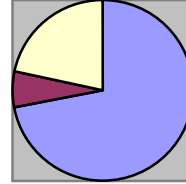
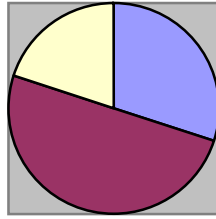
ছক-৬ঃ শুধুমাত্র অযান্ত্রিক যানবাহন



সিএনজি যদি আরো কমানো যায় তাহলে রাস্তার অবস্থা আরো ভাল হবে। কারণ এটি যাত্রী বহনের চেয়ে রাস্তায় বেশি জায়গা দখল করে। ৭নং টেবিলের সাহায্যে আমরা এ অবস্থা পর্যবেক্ষণ করব। মাত্র ২% যাত্রী সিএনজিতে যাতায়াত করেছে। কিন্তু জায়গা দখল করেছে ৯ ভাগ। ৬নং টেবিলের অন্যান্য সব পরিবহনের জন্য যদি জায়গা এবং যাত্রী অপরিবর্তিত রাখা হয় তাহলে ১৯৯৭ সালের তুলনায় রাস্তায় জায়গা প্রয়োজন হবে ৭৮%।

ছক-৬ঃ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয়

ছক-৬ঃ কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয়

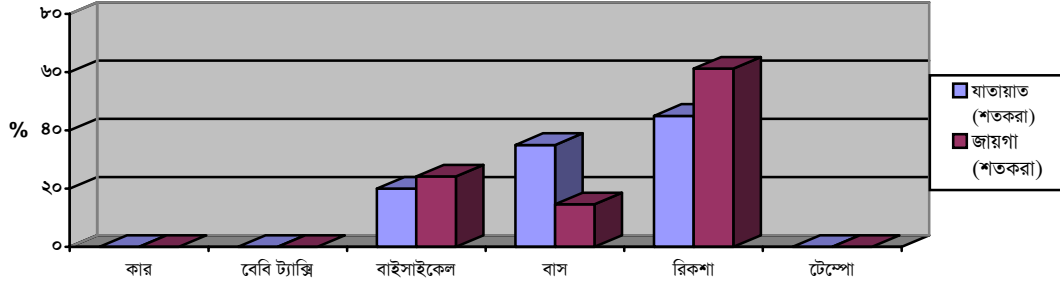


ছক-৬ঃ কোন মাধ্যমে রাস্তার কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয় কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয় কার বাস অন্যান্য আমরা যখন রাস্তায় কোন যানবাহন কত জায়গা দখল করছে বলছি তখন পার্কিং এর কথা বলছি না। গাড়ি যখন যাতায়াত করে শুধুমাত্র তখন জায়গা দখল করছে না। পার্কিং এর জন্যও রাস্তায় প্রায় একটা লেন বন্ধ করে রাখে। পার্কিং এর জন্য যে জায়গা ব্যবহৃত হচ্ছে সে জায়গায় অযান্ত্রিক যান বাহন চলাচল করতে পারত বা হাঁটার জন্য ব্যবহৃত হতে পারতো। সুতরাং পার্কিং এর জন্য আরো বেশি জায়গা তৈরি করা কোন সমাধান নয়।

টেবিল ৮. ছক-৭ঃ সকল অযান্ত্রিক যানবাহন এবং বাস

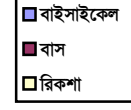
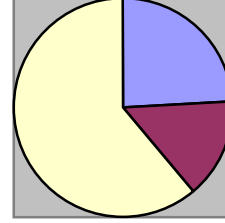
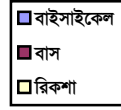
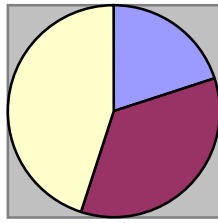
| যানবাহনের ধরণ | যাত্রী (শতকরা) | যানবাহন (শতকরা) | রাস্তার ব্যবহার (শতকরা) |
|---------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| কার | ০.০০ | ০.০০ | ০.০০ |
| বেবি ট্যাক্সি | ০.০০ | ০.০০ | ০.০০ |
| বাইসাইকেল | ২০.০০ | ৪০.৯৯ | ২৪.১৭ |
| বাস | ৩৫.০০ | ১.৩৮ | ১৪.৬৪ |
| রিকশা | ৪৫.০০ | ৫৭.৬৪ | ৬১.১৯ |
| টেম্পো | ০.০০ | ০.০০ | ০.০০ |
| পথচারী | | | |
| মোট | ১০০.০০ | ১০০.০০ | ১০০.০০ |

ছক-৭৪ সকল অযান্ত্রিক যানবাহন এবং বাস যাতায়াত



ছক-৭৪ কোন মাধ্যমে কতভাগ যাতায়াত হয়

ছক-৭৪ কোন মাধ্যমে রাস্তায় কতভাগ জায়গা ব্যবহৃত হয়



যদি কোথাও কখনো গাড়ি পার্কিং এর জন্য জায়গা তৈরি করা হয় সে জায়গা তৈরি করার খরচ নিশ্চয় গাড়ির মালিকের কাছ থেকে আসছে না। সেটি হয় সরকার তৈরি করছে অথবা দোকান বা মার্কেটের মালিক তৈরি করছে। অর্থাৎ সরকার এবং দোকানী অন্যদেরকে বঞ্চিত করে মাত্র কয়েক জনের জন্য সুযোগ তৈরি করছে। ঢাকা শহরে এমনিতে জায়গার পরিমাণ খুবই কম। তারপরও কেন আমরা জায়গা অপচয় করব। যদি পার্কিং এর জন্য জায়গা ব্যয় করা না হয় তাহলে-

- (১) বাসার নিচে পার্কিং এর জায়গায় আরো বেশি মানুষ বাস করতে পারবে।
- (২) শপিং মলে অবস্থিত দোকানের জন্য এবং ক্রেতাদের সাজসজ্জা যাতায়াত করার জন্য প্রয়োজনীয় জায়গা পাওয়া য়েত।
- (৩) কিছু মাঠ এবং পার্কে বর্তমানে গাড়ি পার্কিং দেখা যাচ্ছে। শিশুদের খেলাধুলা করার জন্য এবং বয়স্কদের অবসর যাপন করার জন্য এই মাঠ, পার্কসহ খোলা জায়গা খুবই প্রয়োজন।

বিভিন্ন টেবিলের সাহায্যে আমরা রাস্তার বিভিন্ন প্রকার চিত্র দেখলাম। প্রাইভেট গাড়ি যখন বৃদ্ধি পায় তখন রাস্তার জায়গা আরো অনেক বেশি দখল করে। টেবিল-২ তে আমরা দেখেছি ৯৭ সালের চেয়ে গাড়ি দ্বিগুন এবং রিকসা কমিয়ে দেখেছি। তাতে ৯৭ সালের চেয়ে ১২% জায়গা বেশি প্রয়োজন। টেবিল-৩ এবং টেবিল-৪ এ ৯৭ সালের চেয়ে তিনগুন গাড়ি এবং রিকসা আরো কমিয়ে দেখেছি তখন ১৫৬-২২২% জায়গা প্রয়োজন। টেবিল-৬ এ দেখা যায় গাড়ির পরিমাণ অর্ধেক সাইকেল এবং বাস বেশি তখন ৮৬% জায়গা লাগবে। প্রাইভেট গাড়ি এবং সিএনজি যদি কমানো হয় তাহলে রাস্তায় ৭৮% জায়গা লাগবে। এর থেকে যদিও বিষয় সম্পর্কে পরিস্কার ধারণা পাওয়া যায় তারপরও আরো দু'টি পরিস্থিতি ব্যাখ্যা করতে চাই।

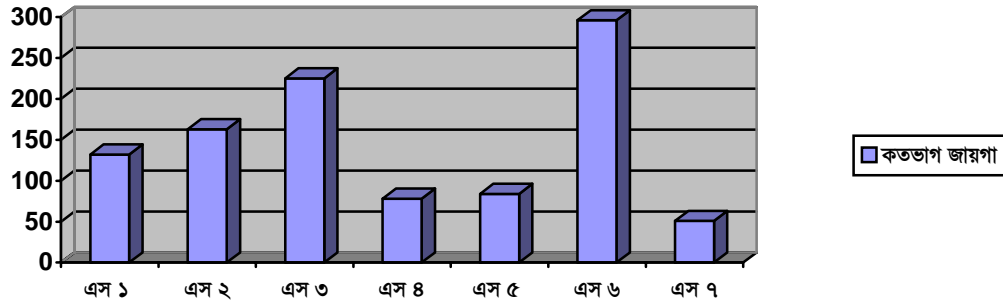
কিছু মানুষ বলে থাকেন অন্য রাস্তায় অযান্ত্রিক যান থাকার কারণে যেখানে শুধুমাত্র যান্ত্রিক যান বাহন চলছে সেখানে অসুবিধা হচ্ছে। যদি রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যান তুলে দেয়া হয় তাহলে কি হবে?

টেবিল-৮ এর সাহায্যে এই পরিস্থিতি ব্যাখ্যা করা হলো। এখানে কোন অযান্ত্রিক যান নাই। যে পরিমাণ গাড়ি আছে তারমধ্যে সবচেয়ে বেশি ভাগ হচ্ছে প্রাইভেট গাড়ি। ৩০% যাত্রীরা যাচ্ছে প্রাইভেট গাড়িতে এবং তারা রাস্তায় ৬৬% জায়গা দখল করছে। সিএনজিতে ১৫% যাত্রী যাতায়াত করছে এবং তারা জায়গা দখল করছে ২৬%, আর অর্ধেক যাত্রীরা

যাচ্ছে বাসে এবং তারা পাচ্ছে মাত্র ৬ ভাগ জায়গা। এই চিন্তা বাস্তবায়ন করার জন্য ৯৮ সালের চেয়ে রাস্তার জন্য ৩০৮% অর্থাৎ ৩ গুণ জায়গা প্রয়োজন হবে। শুধু তাই নয় খরচ আমাদেরকে খুন করার আগে বায়ুদূষণে আমরা মারা যেতাম।

আমরা যদি আর একটু অন্যভাবে ভাবতে পারি তাহলে কি হবে? রাস্তায় যদি শুধুমাত্র বাস ছাড়া আর কোন যান না থাকে তাহলে কি হবে? টেবিল-৯ এর সাহায্যে দেখানো হয়েছে ৪৫% যাত্রী রিকসায়, ৩৫% বাসে এবং সাইকেলে ২০% যাত্রী যাতায়াত করবে। প্রাইভেট গাড়ি এবং সিএনজি রাস্তায় না থাকলে রাস্তা শান্তিপূর্ণ থাকবে। ফলে আরো বেশি মানুষ হেটে চলাচল করতে স্বাচ্ছন্দ বোধ করবে। এই পরিকল্পনা বাস্তবায়িত হলে ৯৭ সালের তুলনায় রাস্তায় মাত্র অর্ধেক জায়গা প্রয়োজন হবে। এ থেকে যে খালি জায়গা তৈরি হবে সেখানে গাছ লাগানোর ফলে যারা হেটে বা সাইকেলে যাতায়াত করবে তারা রাস্তায় ছায়া পাবে। বয়স্ক ও শিশুরা অবসর যাপন এবং খেলার জায়গা পাবে। রাস্তায় কি পরিমাণ জায়গা রয়েছে সে সম্পর্কে আমাদের ধারণা আছে। এই রাস্তায় যদি প্রাইভেট গাড়ি বাড়ানো হয় এবং রিকসা কমানো হয় তাহলে স্বাচ্ছন্দে যাতায়াত করার জন্য আরো রাস্তা বাড়ানো প্রয়োজন হবে। আমাদের রাস্তার জন্য যে পরিমাণ জায়গা রয়েছে এটিকে আরো ফাঁকা করা সম্ভব যদি প্রাইভেট গাড়ি ব্যবহার কমানো হয় এবং অযান্ত্রিক যান ও হাটার উপযুক্ত পরিবেশ তৈরি করা যায়।

১ থেকে ৭ নম্বর পর্যন্ত ছকে উল্লেখিত ১৯৯৭ সালে তুলনামূলকভাবে রাস্তা ব্যবহারের চিত্র কতভাগ জায়গা



সিদ্ধান্ত আমাদের হাতে, আমরা কি করব?

প্রাইভেট গাড়ি বা যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি করে অতিরিক্ত আওয়াজ সৃষ্টি করব, বাতাসে ধোঁয়া বাড়বে না অযান্ত্রিক যান বৃদ্ধি করে অনেক মানুষের কম খরচে যাতায়াতের সুব্যবস্থা, পরিবেশ, বাতাস পরিষ্কার থাকবে, রাস্তায় নিরাপত্তা থাকবে এবং অনেক মানুষ কাজ পাবে।

এখন প্রশ্ন হলো রাস্তা কি শুধুমাত্র ইট-বালি-সিমেন্ট আর গাড়িতে পরিপূর্ণ থাকবে, রাস্তা কি প্রতিযোগিতার জন্য থাকবে যেখানে প্রতিনিয়ত দ্রুত যাওয়ার প্রবণতা দেখা দিবে। নাকি মানুষ এক জায়গা থেকে অন্য জায়গায় পৌঁছাবে। যেখানে থাকবে আন্তরিক পরিবেশ। যখন রাস্তায় স্বল্প গতিসম্পন্ন গাড়ি চলাচল করে তখন রাস্তার আশে পাশের মানুষদের সাথে বিনিময় হয়, দুর্ঘটনা এবং অপরাধ কমে। কোনটি আমাদের প্রত্যাশা?

কার কর্মসংস্থান প্রয়োজন নেই?

রিকসা চালানোর মাধ্যমে অনেক গরীব মানুষের কর্মসংস্থান হয়। যারা রিকসা চালাচ্ছে এদের বেশির ভাগ অক্ষরগুণ শূণ্য বা কম শিক্ষিত। তাছাড়া রিকসা থেকে যে শুধুমাত্র এর চালক বা তার পরিবার লাভবান হচ্ছে তা নয়। রিকসার উপর ভর করে যারা রিকসা সারাই করে, যারা ফুটপাথে খাবার বিক্রি করে তাদের কর্মসংস্থান হচ্ছে। অধিকাংশ ক্ষেত্রে দেখা গেছে যে রিকসা চালকদের পরিবার গ্রামে থাকে। গ্রামে পরিবারের ভরন পোষণের জন্য রিকসা চালক তার উপার্জিত অর্থ গ্রামে পাঠায়। যে অর্থ গ্রামে বিভিন্ন দ্রব্য উৎপাদনকারী ও বিক্রেতাদের সাথে বিনিময় হয়।

কিছু মানুষ বলে থাকেন পরিবহনের সাথে দারিদ্র বিষয়টি সম্পৃক্ত না। রিকসাওয়ালারা যদি রিকসা চালানো বাদ দিয়ে গ্রামে ফিরে যায় তাহলে সে জমি চাষ করতে পারবে অথবা ঢাকায় থাকলে কাজ পাবে। কিন্তু এই চিন্তাগুলোর সাথে বাস্তবতার সম্পর্ক কতটুকু। আমরা কি সিদ্ধান্তগুলো গ্রহণ করব ধনীদেব প্রয়োজন এবং ইচ্ছেগুলোর উপর ভিত্তি করে? আমরা কি পরিবেশ, স্বাস্থ্য এবং জীবনের অস্তিত্বের বিষয়টি বাদ দিয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করব? নাকি আমরা বেশির ভাগ মানুষের অবস্থা বিবেচনায় নিয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করব?

যাদের কর্মসংস্থান আছে তারা হয়ত ভাবছেন অন্যদের কাজ দরকার নেই। যারা কিছু আগে শহরে বসে ভাল অবস্থায় আছেন তারা অত্যন্ত সহজভাবে গরীবদের বলতে পারেন দেশে ফিরে যেতে। কিন্তু প্রশ্ন হলো- তিনি নিজে কেন ঢাকায় বা শহরে আছেন, গ্রামে কি পর্যাপ্ত কর্মসংস্থান রয়েছে? গরীব মানুষের চাষযোগ্য জমিই বা কতটুকু? মূল বিষয় হলো ঢাকা শহরে যখন গরীব মানুষের কাজ কমানো হয় তখন এর সাথে সংশ্লিষ্ট আরো অনেক মানুষের কষ্ট বাড়ে। গরীব মানুষের যখন কর্মসংস্থান থাকে না তখন নিজে ও তার পরিবার অভুক্ত থাকে। তার শিশুরা পর্যাপ্ত খাবার না খেয়ে থাকে। তার শিশুরা পর্যাপ্ত না খেয়ে থাকে। ফলে শিক্ষা বা চুরির প্রবণতা বৃদ্ধি পায়।

যখন ধনী এবং দরিদ্রের মধ্যে ব্যবধান বেড়ে যায় তখন অপরাধ প্রবণতাও বেড়ে যায়। গরীবদের যখন কর্মসংস্থান থাকে তখন অপরাধ প্রবণতা কমে যায় এবং সামাজিক পরিবেশ আরো বেশি সুন্দর থাকে। গরীবদের নিয়ে চিন্তা করা বোকামী নয় বরং তাদেরকে বাদ দিয়ে চিন্তা করা ভুল।

সুপারিশমালা :

ঢাকার পরিবহন ব্যবস্থা নিয়ে পরিকল্পনা করার সময় জীবনের আর অন্য বিষয়গুলোকে বাদ দিয়ে চিন্তা করলে চলবে না। বরং এগুলোকে মাথায় নিয়েই পরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে। সবচেয়ে ভাল সিদ্ধান্ত তখনই হবে যখন বেশিরভাগ মানুষের যাতায়াত সুবিধার পাশাপাশি জীবন ধারণের আনুসঙ্গিক বিষয়গুলোকে বিবেচনায় নিয়ে পরিকল্পনা গ্রহণ করা হবে। যা থেকে আমাদের পরিবেশ এবং জীবন যাত্রার সামগ্রিক মান উন্নত হবে। কিন্তু তা কিভাবে সম্ভব?

প্রাইভেট গাড়ির উপর নির্ভরশীলতা বৃদ্ধি পেলে আমাদের সামাজিক, অর্থনৈতিক এবং পরিবেশ গত যে পরিস্থিতি এখনো বিরাজ করছে তা বেশি দিন ধরে রাখা যাবে না। এই নির্ভরশীলতা কমাতে হবে। প্রাইভেট গাড়িতে যাতায়াত করার উৎসাহ কমাতে হবে। অপ্রয়োজনে দূরে যাতায়াতের প্রবণতা কমাতে হবে এবং প্রয়োজনীয় জিনিস যাতে কাছাকাছি পাওয়া যায় তার জন্য উপযুক্ত ব্যবস্থা গড়ে তুলতে হবে। যে সমস্ত পরিবহন যাত্রী বহন করায় অপেক্ষাকৃত কম জায়গা দখল করে এবং কম দূষণ সৃষ্টি করে সে সমস্ত যানবাহনকে উৎসাহ দেওয়া এবং তা নির্বিঘ্নে চলাচল করার পরিবেশ গড়ে তোলা।

বর্তমানে ঢাকা শহরের লাইসেন্স বিহীন রিকসাগুলো আটক করা হচ্ছে এবং ভেঙ্গে ফেলা হচ্ছে। এক তথ্যসূত্র থেকে দেখা গেছে ঢাকা শহরের ৮৯,০০০ রিকসার লাইসেন্স আছে। আরো প্রায় ২/৩ গুণ রিকসা রাস্তায় চলাচল করে। এই রিকসার প্রয়োজনীয়তা এবং চাহিদা রয়েছে। সরকার বিশ্বব্যাপক এবং কিছু কিছু মানুষের ভাষ্য রিকসা ব্যয় বহুল। কিন্তু রিকসা স্বল্প দূরত্বে যাতায়াত করার জন্য বেশি ব্যবহৃত হয়ে থাকে। এখন যে সমস্ত রাস্তা থেকে রিকসা তুলে দেয়া হয়েছে সে সমস্ত

রাস্তায় যারা রিকসায় যাতায়াত করত তাদের একটা অংশ সিএনজি বা ট্যাক্সিতে যাতায়াত করছে। অর্থাৎ এদের ব্যয় দ্বিগুণের চেয়েও বেশি বৃদ্ধি পেয়েছে। অন্যদিকে বাস কখনো রিকসার বিকল্প হতে পারে না। কারণ বাস সব জায়গায় যেতে পারে না। রিকসা দরজা থেকে দরজায় পৌঁছে দিতে পারে। তাছাড়া যারা রিকসায় যাতায়াত করত তারা এটিতেই স্বাচ্ছন্দ্য বোধ করে।

৬৩% যাতায়াত হচ্ছে হেটে। এর অর্থ দাঁড়াচ্ছে বেশি সংখ্যক মানুষ যাতায়াতের জন্য কোন পরিবহন ব্যবহার করতে পারে না। এদের মধ্যে একটা বড় অংশ দিন মজুর, গার্মেন্টস কর্মী বা এ ধরনের শ্রেণী পেশার মানুষ। যেহেতু সাইকেল একটা কম দামী পরিবহন সেহেতু রাস্তায় যদি সাইকেল চালানোর মত উপযুক্ত পরিবেশ থাকে এবং সাইকেলের মূল্য আরো কমানো সম্ভব হয় তাহলে এখন যারা হেটে যাতায়াত করছে তাদের অনেকেই সাইকেলে যাতায়াত করতে পারবে। যাতায়াত সুযোগ পাওয়া মানুষের মৌলিক অধিকার। যারা সে অধিকার থেকে বঞ্চিত হচ্ছে তারা সাইকেলে যাতায়াত করার সুযোগ পেলে তাদের সে অধিকার কিছুটা হলেও পূরণ হবে। এই অধিকার পাওয়ার সাথে সাথে তার অর্থনৈতিক অবস্থা ভাল হবে এবং তারা দেশের জন্য আরো বেশি অবদান রাখতে পারবে। ছোট শিশু, নারী, অসুস্থ মানুষ, বৃদ্ধসহ যারা সাইকেলে যেতে পারে না তারা রিকসায় যাতায়াত করতে পারবে।

পরিবহনের উন্নয়নের নামে এ পর্যন্ত যে কাজ হচ্ছে তা মূলত যান্ত্রিক যান বাহনকে প্রাধান্য দিয়ে করা হচ্ছে। অযান্ত্রিক যানবাহনের উন্নয়নের জন্য এ পর্যন্ত কোন কাজ হয়নি। রাস্তা বিভক্তিকরণের জন্য রাস্তার মাঝে যে সমস্ত বিভক্তিকরণ ভিত তৈরি করা হয়েছে তাতে কোথাও কোথাও এক মাইলের চেয়েও বেশি দূরে ছেদ টানা হয়েছে। এরজন্য রিকসা এবং সাইকেলকে অনেক বেশি রাস্তা ঘুরতে হয়। রিকসা লেইন যখন তৈরি হয় বা যে সমস্ত রিকসা লেইন আছে তা খুবই সরু। তারপরও এখন দিয়ে প্রচুর মানুষ রিকসায় যাতায়াত করছে।

প্রচুর কাজ করা হচ্ছে রিকসা কমানোর জন্য। যেমন লাইসেন্স বিহীন রিকসাসমূহ ভেঙ্গে ফেলা, বড় রাস্তা থেকে রিকসা নিষেধ করা এবং অনেক জায়গায় রিকসা পার্কিং বন্ধ করা। প্রাইভেট গাড়ি কমানোর জন্য এ পর্যন্ত কোন কাজ হয়নি। “প্রাইভেট গাড়ি যে কোন জায়গায় যাতায়াত করতে বা বিনা খরচে পার্কিং করতে পারে। এর ফলে যারা অন্য পরিবহনে বা হেটে চলাচল করছে শুধুমাত্র তারাই যে সমস্যার মধ্যে পড়ছে তা নয়, প্রাইভেট গাড়ির যাত্রীরাও সমস্যায় ভুগছেন। অর্থাৎ সর্বক্ষেত্রেই সবচেয়ে খারাপ পরিবহন হচ্ছে প্রাইভেট গাড়ি”-গ্যালেঘার। তবে কেন রিকসা লাইসেন্স বৃদ্ধি না করে রিকসা আটক বা ভেঙ্গে ফেলা হচ্ছে। অযান্ত্রিক যানবাহনের সুবিধা বৃদ্ধি করা গেলে ঢাকা শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন সম্ভব।

পরিবহন নিয়ে আরো কিছু ভাবনা

আমরা চিন্তা করছি প্রাইভেট গাড়ি শুধুমাত্র সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি করছে তা নয়। প্রাইভেট গাড়ি খুবই প্রয়োজন। আসলে কি তাই? সে বিষয়ে কিছু চিন্তা করা উচিত। প্রাইভেট গাড়ি থেকে আমরা কি সুবিধা পেয়ে থাকি এবং এই সুবিধাটুকু পাওয়ার জন্য আমরা কি হারাচ্ছি। যা পাওয়ার প্রত্যাশা ছিল তা কি আমরা পাচ্ছি? আমরা চিন্তা করি গাড়িতে নিরাপদে এবং ঝামেলামুক্তভাবে আরাম-আয়েসের মধ্য দিয়ে তাড়াতাড়ি গন্তব্যে পৌঁছাতে পারব। কিন্তু প্রকৃত অবস্থা কি?

| ধারণা | প্রকৃত অবস্থা | কি মূল্য আমাদের দিতে হচ্ছে |
|--|--|---|
| ১. যান্ত্রিক পরিবহণে আমরা তাড়াতাড়ি যেতে পারি। | ১. ট্রাফিক সিগন্যাল এবং যানজটে বহুবার থামবার কারণে দেখা যায় যান্ত্রিক যান এবং অযান্ত্রিক যান প্রায় কাছাকাছি সময়ে পৌঁছায়। | ১. যানজটে গাড়ি দাড়িয়ে সেখানে বাতাসে প্রচুর পরিমাণে কালো ধোঁয়া বৃদ্ধি করে। জ্বালানির অপচয় হয় এবং শব্দদূষণ বৃদ্ধি পায়। |
| ২. গাড়িতে যাওয়া আনন্দদায়ক। | ২. যেহেতু ট্রাফিক ব্যবস্থা ভাল না সেহেতু গাড়িতে যাওয়া খুব বেশি আনন্দদায়ক নয়। তাছাড়া যারা প্রাইভেট গাড়িতে যাচ্ছে না তারা প্রাইভেট গাড়ির কারণে অসুবিধায় পড়ছে। | ২. যারা রাস্তায় হেটে বা সাইকেলে যেতে চায় তারা রাস্তায় চলাচল করায় নিরাপত্তা হারাচ্ছে। যারা গাড়ি চড়ছেন তাদের গাড়ির রক্ষনাবেক্ষণের জন্য প্রচুর অর্থ ব্যয় হচ্ছে। |
| ৩. প্রাইভেট গাড়ি স্বাভাবিক বজায় রাখে | ৩. হ্যাঁ প্রাইভেট গাড়িতে চলাচল করার স্বাভাবিক রক্ষিত হয়। | ৩. কিন্তু এত বেশি আলাদা হয়ে পড়তে হয় যে প্রতিবেশীদের সাথে কোন যোগাযোগ থাকে না। বাচ্চারা খেলাধুলা করতে বাইরে আসতে পারে না। রাস্তার মানুষের মধ্যে যে প্রতিবেশীসুলভ আচরণ থাকার কথা তা নষ্ট হয়। |
| ৪. প্রাইভেট গাড়ি নিরাপদ | ৪. যারা গাড়িতে যাতায়াত করছে এবং যারা রাস্তায় চলাচল করছে তাদের মধ্যে লক্ষ লক্ষ মানুষ প্রতিবছর মৃত্যুবরণ করছে। | ৪. পৃথিবী ব্যাপি প্রতিবছর প্রায় তিন লক্ষ শিশু সড়ক দুর্ঘটনার কারণে মৃত্যুবরণ করছে। আমেরিকায় ৯০ সালে মৃত্যু কারণ গুলোর মধ্যে সড়ক দুর্ঘটনা ছিল ৯ নম্বর। এই ধারাবাহিকতা অব্যাহত থাকলে ২০২০ সালে ৩ নম্বর কারণ হিসেবে দেখা দিবে। হাসপাতালে যে পরিমাণ সিট থাকে তার ১০ ভাগ সড়ক দুর্ঘটনাজনিত রোগী থাকে। |
| ৫. গাড়িতে সহজে যাতায়াত করা যায় | ৫. কিছুটা হয়ত সঠিক। যেকারণে মানুষ হেটে যাতায়াত করে না। | ৫. ফলে তারা মোটা হয়। শরীর দুর্বল হয়ে পড়ে। ব্যায়াম না করায় আরো অনেকগুলো রোগ দেখা দেয়। যেমন ডায়াবেটিস, হৃদরোগ, স্ট্রোক ক্যান্সার ইত্যাদি এবং যাদের প্রাইভেট গাড়ি নেই তাদের যাতায়াত করা কষ্টদায়ক হয়ে পড়ে। |
| ৬. অনেকে মনে করেন গাড়ি মানে স্ট্যাটাস | ৬. কারো কারো জন্য হয়ত তাই। কিন্তু তার জন্য আরো অনেক মানুষের স্ট্যাটাস নষ্ট হয়। | ৬. একজন মানুষের গাড়ি চালানোর সাথে যারা গাড়ি চালায় না সে রকম আরো ব্যাপক মানুষের অর্থ বেশি যুক্ত থাকে। বিশেষ করে রাস্তা, ফ্লাইওভার, পার্কিং ইত্যাদি বানানোর জন্য। এখন প্রশ্ন হলো সবার জন্য প্রস্তুতকৃত রাস্তায় একজন মাস্তান প্রাইভেট গাড়িতে চললেও তাদেরকে শ্রদ্ধা করব? পক্ষান্তরে ভাল মানুষ এবং গরীব মানুষ রিকসা বা হেটে চললে তাকে অশ্রদ্ধা করব বা তাকে কেউ সম্মান করবে না? এ ধারণা কোন ক্রমেই বাস্তব সম্মত নয়। |
| ৭. গাড়ি আধুনিক এবং সারা পৃথিবীর সকল মানুষের প্রিয় পরিবহণ। আর গুধুমাত্র রিকসা গরীবদের বা গরীব দেশের পরিবহণ। | ৭. ইউরোপসহ সমগ্র পৃথিবীতে প্রাইভেট গাড়ির পার্কিং এবং যাতায়াতের জন্য রাস্তা কমানো হচ্ছে এবং পাবলিক পরিবহণ ও অযান্ত্রিক যানের জন্য জায়গা বাড়ানো হচ্ছে। ইউরোপ এবং আমেরিকার কিছু শহরে এখন সাইকেল ও রিকসায় করে মানুষ এবং মালামাল আনা নেওয়া করা হচ্ছে। | ৭. আধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার করতে গিয়ে আধুনিক কিছু সমস্যার মুখোমুখি হচ্ছে আমরা। বায়ুদূষণ, শব্দদূষণ, যানজট, জলবায়ু পরিবর্তন ইত্যাদি। এগুলি পূর্বের সমস্যা ছিল না। কিন্তু বর্তমানে মানুষের চেয়ে গাড়িকেই বেশি প্রাধান্য দেয়া হচ্ছে। প্রাইভেট গাড়ি পার্কিং এর জন্য আমাদের দেশে সুষ্ঠু নীতিমালার অভাব রয়েছে। |

| | | |
|--|---|--|
| <p>৮. আমরা ভাবি প্রযুক্তি ব্যবহার করলেই সব সমস্যার সমাধান হয়ে যাবে।</p> | <p>৮. কোন কোন ক্ষেত্রে প্রযুক্তির ব্যবহার হয়ত দুর্ঘটনা কমাতে এবং জ্বালানীর অপচয় কমবে। কিন্তু গাড়ি থেকে আরো অনেক সমস্যা হচ্ছে। যার কিছুই করতে পারবে না প্রযুক্তি।</p> | <p>৮. প্রযুক্তির সুবিধার সাথে সাথে অসুবিধাও বিদ্যমান। প্রাইভেট গাড়ি তৈরি করেছে নানামুখি সমস্যা। এর পরিবর্তে সাইকেল ব্যবহার করলে আসতে পারে একটি ভাল সমাধান।</p> |
| <p>৯. শহর থাকলে সেখানে গাড়ি থাকা উচিত। গাড়ি মুক্ত শহরের কথা চিন্তা করা অসম্ভব।</p> | <p>৯. আগামী ৩০-৫০ বছরের মধ্যে জ্বালানী প্রায় নিঃশেষ হয়ে যাবে। বাংলাদেশের গ্যাসও হয়তবা একটা নির্দিষ্ট সময় পর নিঃশেষ হবে। এ সময় অযান্ত্রিক যান ছাড়া আর কোন উপায় থাকবে না। জ্বালানী শেষ হওয়া বা জলবায়ুর এই নেতিবাচক পরিবর্তনের পূর্বেই আমাদের সতর্ক হওয়া উচিত।</p> | <p>৯. এত বেশি প্রাইভেট গাড়ি আছে এবং তা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। ফলে রাস্তায় বাস, এ্যাম্বুলেন্স এবং আরো অন্যান্য পরিবহণ রাস্তায় জায়গা পাচ্ছে না। শিশু, বৃদ্ধ এবং যাদের গাড়ি নেই তারা ঠিকমত যাতায়াত করতে পারছে না। সমাধানের চেয়ে প্রাইভেট গাড়ি বেশি সমস্যা তৈরি করেছে।</p> |

আমাদের এই চিন্তাগুলো হয়তবা নতুন এবং কঠিন। কিন্তু এগুলো আমরা যদি ঠিকমত চিন্তা করি তাহলে দেখা যাবে যে আমাদের অনেক ধারণা ঠিক না এবং জীবনের উপর অনেক খারাপ প্রভাব পড়ছে। আমরা অন্যদের কথা শুনতে বা ঘুমতে পারি না। ঠিকমত শ্বাস-প্রশ্বাস নিতে পারি না। আমাদের শিশুরা বাইরে বের হতে পারে না, খেলতে পারে না এবং বৃদ্ধদের বাসায় থাকতে হয়। রাস্তায় চলাচল করতে বা পার হতে পারে না। এক ভয়ংকর অবস্থার মতো মুখি হতে হয় তাদেরকে। আমাদের প্রতিবেশীদের সাথে আমাদের আলোচনা হচ্ছে না আর প্রতিবছর হাজার হাজার মানুষ রাস্তায় দুর্ঘটনায় মৃত্যুবরণ করেছে। তারপরও আমরা ঠিকমত যাতায়াত করতে পারছি না। চিকিৎসা পদ্ধতি যদি রোগের চেয়ে ভয়ংকর আকার ধারণ করে তাহলে চিকিৎসা পদ্ধতিই বর্জন করা শ্রেয়। প্রাইভেট গাড়ি আমাদের পরিবহণ সমস্যাকে দিনদিন বৃদ্ধি করেছে। সুতরাং এটি সীমিত করে অযান্ত্রিক যানের দিকে দৃষ্টি ফেরানো দরকার।