

# ঢাকার ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়নে পদক্ষেপঃ মিরপুর রোডের বাস্তবতা

লেখক

দেবরা ইফরইমসন, মাহবুবুল বারী

অনুবাদ

দেবরা ইফরইমসন, অমিত রঞ্জন দে, জিয়াউর রহমান লিটু

সম্পাদনা

সাইফুদ্দিন আহমেদ, অমিত রঞ্জন দে

ডিজাইন

সৈয়দ শামসুল আলম তুহিন

প্রকাশ

২৪ ফেব্রুয়ারী'০৫

মুদ্রণ

আইমেক্স মিডিয়া

প্রকাশনায়

ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট

## ভূমিকা

ঢাকার ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়নে সরকারের পক্ষ থেকে এ পর্যন্ত বিভিন্ন ধরনের পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে। এমনকি বর্তমানেও এ বিষয়ে প্রচুর কার্যক্রম পরিচালিত হচ্ছে। তা সত্ত্বেও ট্রাফিক ব্যবস্থার তেমন কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করা যায় না। আসলে প্রয়োজন সূষ্ঠ এবং সমন্বিত পরিকল্পনা যার মাধ্যমে ঢাকার পরিবহণ ব্যবস্থাকে গতিশীল ও সুশৃঙ্খল করা যায়।

ঢাকার ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়নকে বাধাগ্রস্ত করার মূলে যে সকল সমস্যা চিহ্নিত করা হয়েছে। তন্মধ্যে রিকসা এবং অন্যান্য অযান্ত্রিক যানবাহনকে অন্যতম প্রধান কারণ হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে। এর প্রেক্ষিতে ডিসেম্বর ২০০২ সালে গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত রিকসাসহ সকল প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল নিষিদ্ধ করা হয়। পরবর্তীতে অন্যান্য রাস্তা থেকে ক্রমান্বয়ে রিকসা ও অন্যান্য অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের প্রস্তাব করা হয়। কিন্তু শর্ত দেয়া হয় এই উদ্যোগ গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত যাতায়াত ব্যবস্থায় কি ধরনের প্রভাব ফেলে তার উপর ভিত্তি করে পরবর্তীতে সিদ্ধান্ত নেয়া হবে অন্যান্য রাস্তা হতে রিকসা এবং অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদ করা হবে কি না।

এর পরিপ্রেক্ষিতে গবেষণার দায়িত্ব বর্তায় এইচডিআরসি'র উপর। পরবর্তীতে এইচডিআরসি এই গবেষণার ভিত্তিতে একটি প্রতিবেদন প্রকাশ করে। প্রতিবেদনটিতে প্রকাশিত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যাবে, গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত রিকসা ও অন্যান্য অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের ফলে এই রোডে যাতায়াতের ক্ষেত্রে নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে। এরপরও ১৭ ডিসেম্বর ২০০৪ সালে রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত রিকসাসহ সকল প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল নিষিদ্ধ ঘোষণা করা হয়েছে। প্রশ্ন হলো যদি গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত রিকসা এবং অন্যান্য অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থায় নেতিবাচক প্রভাব পড়ে থাকে তাহলে এইচডিআরসি কর্তৃক গবেষণার উদ্দেশ্য কি ?

শর্তানুযায়ী গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত রিকসাসহ অযান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধের পরবর্তী অবস্থা বিবেচনায় অন্যান্য রাস্তা থেকে রিকসা ও অন্যান্য অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের ঘোষণা ছিল। যদি তাই হয়, তাহলে এইচডিআরসি'র গবেষণায় উক্ত রোডের যাতায়াত ব্যবস্থায় নেতিবাচক প্রভাব পড়া সত্ত্বেও কেন রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত রিকসাসহ সকল প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন বন্ধ করা হলো।

দেখা যাচ্ছে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের নামে বিভিন্ন ধরনের অসংলগ্ন কার্যক্রম পরিচালিত হচ্ছে। এখানে এইচডিআরসি'র প্রতিবেদনের ভিত্তিতে সেই কার্যক্রমগুলোর অসঙ্গতিটুকু তুলে ধরার চেষ্টা করা হয়েছে।

## ঢাকার যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে পদক্ষেপঃ মিরপুর রোডের বাস্তবতা

সিটি কর্পোরেশন কর্তৃপক্ষ ১৭ ডিসেম্বর'০৪ থেকে মিরপুর রোড এর রাসেল স্কোয়ার হতে আজিমপুর পর্যন্ত রিকসা নিষিদ্ধ করেছে। রিকসা নিষিদ্ধের পেছনে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ যুক্তি উপস্থাপন করেছেন রিকসা যানজটের মূল কারণ। এটি ধীর গতি সম্পন্ন এবং রাস্তায় বেশি জায়গা দখল করে। কর্তৃপক্ষের মতে মিরপুর রোডের গাবতলী থেকে কলাবাগান পর্যন্ত রিকসা নিষিদ্ধ থাকার প্রেক্ষিতে যান্ত্রিক যানবাহনের গতিবেগ ঘন্টায় ১৫-২০ কিঃ বৃদ্ধিতে পৌঁছেছে। বিশ্ব ব্যাংকের চাপে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ আগামী ২০০৫ নাগাদ আরো কিছু রাস্তা হতে রিকসা উচ্ছেদ করতে যাচ্ছে।

ঢাকা সিটি কর্পোরেশন চায় ঢাকার পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নতি। মানুষের জন্য রাস্তার উদ্দেশ্যও তাই। ঢাকা শহরের প্রধান প্রধান সড়কে অযান্ত্রিক এবং যান্ত্রিক যানবাহনের জন্য পৃথক লেন তৈরি করার বিষয়ে আমরা একমত পোষণ করছি। যদি ঢাকা শহরের যানজট কমে তাহলে এখানকার নাগরিকদের কষ্ট কমবে। কিন্তু এ পর্যন্ত নাগরিকদের সুবিধার জন্য যে সকল পদক্ষেপ গৃহীত হয়েছে সেগুলো সুপারিকল্পিত নয় ফলে ট্রাফিক ব্যবস্থার অবনতি ঘটছে, যাত্রীদের খরচ বাড়ছে, অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের অবস্থা আরো খারাপ হচ্ছে এবং বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ বৃদ্ধি পাচ্ছে। এক গবেষণায় দেখা যায়, এভাবে রিকসা উচ্ছেদ হতে থাকলে মহিলাদের সমস্যা বাড়বে। যেহেতু তারা রিকসার মত বিকল্প কোন বাহন পাচ্ছে না ফলে মহিলাদের সময় ও খরচ বাড়বে এবং অনেক প্রয়োজনীয় জায়গায় যাওয়া থেকে বিরত থাকতে হবে।

যাতায়াত ব্যবস্থার বর্তমান পরিস্থিতি উন্নয়নের জন্য কতিপয় পরিকল্পনা এবং সুপারিশঃ

**গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ারঃ-** গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত সড়কে ডিসেম্বর'০২ থেকে সকল প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল বন্ধ করা হয়েছে। ক্রমান্বয়ে আরো বেশ কিছু রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যানবাহন বন্ধ করা হবে। মূলতঃ এই প্রক্রিয়ার শুরুতে ১৭ ডিসেম্বর'০৪ রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত রাস্তায় সকল প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল বন্ধ করা হয়েছে।

ঢাকা ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন বোর্ড (ডিটিসিবি) কর্তৃক গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ারপর্যন্ত অযান্ত্রিক যানবাহন বন্ধ করার পরিপ্রেক্ষিতে সেখানে কি ধরনের সুবিধা-অসুবিধা তৈরি হয়েছে তা জানার জন্য হিউম্যান ডেভেলপমেন্ট রিসার্চ সেন্টার (এইচডিআরসি) একটি অনুসন্ধানমূলক গবেষণা ও প্রতিবেদন তৈরি করে। পুনরায় কোন রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ করার পূর্বে তারা কিছু কাজ করে নেওয়ার পরামর্শ দেয়।

**এইচডিআরসি'র প্রতিবেদনের কিছু তথ্য-**

এইচডিআরসি'র প্রতিবেদনের সুপারিশসমূহ বিশ্লেষণের পর আমাদের কাছে কিছু প্রশ্ন দেখা দিয়েছে তা হলো যাতায়াতের সময় কমানোর জন্য গরীবদের অবস্থা করণ হচ্ছে কিনা, যাত্রীদের খরচ বেড়ে যাচ্ছে কিনা এবং কিছু লোক ঠিক মতো যাতায়াত করতে পারছে কিনা, বিশেষ করে মহিলারা? অন্যদিকে অযান্ত্রিক যানবাহন তুলে দিয়ে মূল রাস্তা ও ফুটপথে যত্রতত্র প্রাইভেট গাড়ি পার্কিং করে রাখার কারণে গরীব ও মধ্যবিত্ত শ্রেণীর মানুষের দুর্ভোগ আরো বৃদ্ধি পাচ্ছে কিনা?

**অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের পর এর চালকদের উপর অর্থনৈতিক ও অন্যান্য কি ধরনের প্রভাব পড়েছেঃ**

অযান্ত্রিক যানবাহন তুলে দেওয়ার পূর্বের এবং পরের অবস্থা বিবেচনায় নিয়ে এইচডিআরসি'র গবেষণায় দেখা গেছে, যারা রিকসা, ভ্যান এবং ঠেলাগাড়ী চালায় তাদের উপর ব্যাপক নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে। নিম্নে রিকসা উচ্ছেদের পূর্বের এবং পরের তুলনামূলক চিত্র তুলে ধরা হলোঃ

১. রিকসাচালকদের মাসিক আয় কমেছে ৩২% এবং অন্যান্য অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের মাসিক আয় কমেছে ৩৪% (রিকসাচালকেরা আগে প্রতি মাসে আয় করতো ৩৮৩৬ টাকা বর্তমানে আয় করে ২৬০০ টাকা)।

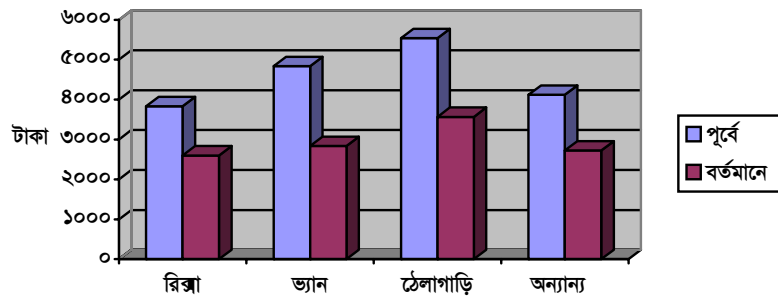
২. রিকসা বন্ধ করার পর রিকসাচালকেরা যে পরিমাণ অর্থ গ্রামে পাঠাতো তার পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে। আগে তারা আয়ের ৬৪% ঢাকায় খরচ করতো এবং ৩৬% গ্রামে পাঠাতো। বর্তমানে তারা ঢাকায় যা খরচ করত তার ২৭% এবং গ্রামে যা পাঠাতো তার ৪১% কমে গেছে। বাকি সব অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের অবস্থাও একই রকম।
৩. যাদের আয় কমেছে তাদেরকে আগের তুলনায় মাছ, মাংস, তেলসহ প্রয়োজনীয় খাদ্য অনেক কম খেতে হচ্ছে। এদের মধ্যে ৮৪.৯% বলেছে মাছ কম খাচ্ছে, ৮৭.৫% বলেছে মাংস কম খাচ্ছে আর ৬৫.১% বলেছে তেল কম খাচ্ছে এবং ৫৫.৩% আগের চেয়ে সবজি কম খাচ্ছে।
৪. একটি পরিবারে খরচ নির্বাহের জন্য রিকসা উচ্ছেদের আগের চেয়ে বর্তমানে উপার্জন করার মানুষের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে। আগে পরিবারে আয় করতো ১.২৪ জন বর্তমানে আয় করে ১.৩৭ জন। তার অর্থ হচ্ছে কিছু পরিবারের শিশুরা আগে স্কুলে যেত বর্তমানে রিকসা উচ্ছেদের কারণে তাদের কাজ করতে হচ্ছে।
৫. প্রতি মাসে সর্বসাধারণের কর্মদিবস বৃদ্ধি পেয়েছে ১.১ দিন (আগে প্রতি মাসে কাজ করতো ২৩.৬৭ দিন আর বর্তমানে কাজ করতে হচ্ছে ২৪.৭৮ দিন) এবং রিকসাচালকদের কর্মদিবস বৃদ্ধি পেয়েছে ১.৩ (রিকসা উচ্ছেদের আগে প্রতি মাসে ২৩.১৮ দিন কাজ করতো বর্তমানে কাজ করে ২৪.৪৪ দিন)
৬. প্রতিদিন সর্বসাধারণের গড় কর্মঘন্টা বৃদ্ধি পেয়েছে ১০.৩৩ থেকে ১০.৯৭ এবং শুধু রিকসা ওয়ালাদের বেড়েছে ১০.১৬ থেকে ১০.৭০।
৭. অনেক রিকসাচালক আগে অর্ধদিবস রিকসা চালাতো বর্তমানে তাদেরকে সারাদিন রিকসা চালাতে হচ্ছে। আগে সর্বসাধারণ সারাদিন কাজ করেছে ৫৬.৭% বর্তমানে সারা দিন কাজ করে ৬০.৫। রিকসাচালকরা আগে সারা দিন কাজ করেছে ৬০.৫% এখন সারা দিন কাজ করে ৬৫.১%।
৮. মাত্র ৫% চালক বলেছে তারা বর্তমানে আরো অন্য কিছু কাজ করে আয় করছে। তারপরও তাদের আয় আগের চেয়ে কমেছে।
৯. প্রায় সকল (৮১.৬%) চালক বলেছে তাদের আয় কমেছে। যারা ভ্যান চালায় তাদের ৮৬.১% বলেছে পূর্বের তুলনায় তাদের আয় কমে গেছে।
১০. এইচডিআরসি সুপারিশ করেছে যারা আগে অযান্ত্রিক যানবাহন চালাতো তারা এখন যান্ত্রিক যানবাহন চালানো শিখবে। কিন্তু এদের মধ্যে মাত্র ১.৬% বলে তারা যান্ত্রিক যানবাহন চালানো শিখতে চায়। ৫৫.৯% বলে অন্য বিকল্প কিছু করতে চায়। আর ৩১.৬% বলেছে অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য আলাদা লেন তৈরি করা দরকার।
১১. মাত্র ৬% যান্ত্রিক যানবাহনের হেলপার, সুপারভাইজার হিসেবে চাকুরী করতে চায়। ৩৬% চায় হকারের কাজ করতে। ২৭% কৃষি কাজে ফিরতে চায় আর ২৩% শ্রমিক হিসেবে কাজ করতে চায়।
১২. অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের ৪% বলে বড় রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যানবাহন নিষেধ করা ঠিক হয়েছে। বাকী লোক বলে যদি অযান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ করা হয় তাহলে তাদের পরিবার নিয়ে অর্থনৈতিক সঙ্কটে পড়তে হবে। এর ফলে চুরি, ছিনতাই সহ নানা ধরনের সামাজিক অপরাধ বৃদ্ধি পাবে।

আরেকটি গবেষণায় দেখা গেছে গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত অযান্ত্রিক যানবাহন বন্ধ করায় শুধু অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের নয় এই সড়কের পাশে অবস্থানরত হকার বা দোকানের আয় কমেছে। তারা তাদের কিছু সমস্যার কথা বলেছে।

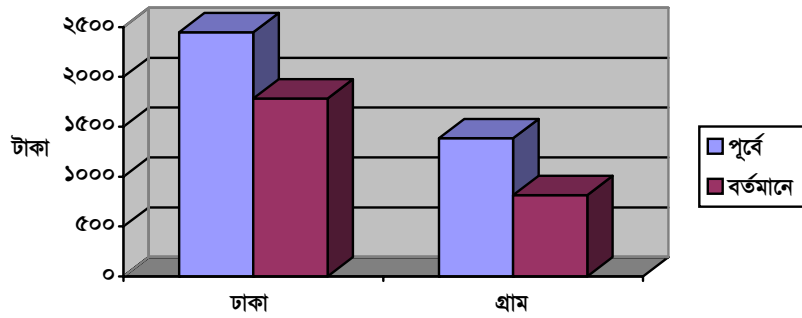
১. একটি পরিবার আগে তিনবেলা খেয়েছে বর্তমানে দুইবেলা খায়।
২. একটি মেয়ে আগে স্কুলে যেত বর্তমানে তাকে গার্মেন্টসে কাজ করতে হচ্ছে।
৩. একটি পরিবার থেকে জানা গেছে তাদের দশ বছরের ছেলেকে স্কুলে না পাঠিয়ে হয়ত কাজে পাঠাতে হবে।
৪. আগে যে টাকা গ্রামে পাঠিয়েছে তা কমে ৪০০ থেকে ৩০০ টাকা হয়েছে।

| অযান্ত্রিক<br>যানবাহনের ধরণ | মাসিক নীট আয় |          | মাসিক নীট আয়ের বণ্টন |          |          |          |
|-----------------------------|---------------|----------|-----------------------|----------|----------|----------|
|                             | গড়           |          | ঢাকা                  |          | গ্রাম    |          |
|                             | পূর্বে        | বর্তমান  | পূর্বে                | বর্তমান  | পূর্বে   | বর্তমান  |
| রিকসা                       | ৩,৮৩৪.১৭      | ২,৬০০.১৫ | ২,৪৪৮.০২              | ১,৭৮৪.৯৮ | ১,৩৮৬.১৬ | ৮১৫.১৬   |
| ভ্যান                       | ৪,৮৩৬.২৫      | ২,৮৩৭.০৩ | ৩,৮৩৪.৫৮              | ২,৪০৬.৪৭ | ১,০০১.৬৭ | ৪৩০.৫৬   |
| ঠেলা গাড়ী                  | ৫,৫৩৯.৪৩      | ৩,৫৬৪.৮০ | ৩,৭৭৯.৪৩              | ২,৪৮০.৩৩ | ১,৭৬০.০০ | ১,০৮৪.৪৭ |
| অযান্ত্রিক<br>যানবাহন প্রতি | ৪,১২১.১২      | ২,৭২৩.৩৯ | ২,৭৪৩.৬১              | ১,৯২৭.২০ | ১,৩৭৭.৫২ | ৭৬৯.১৯   |

চিত্র ১. অযান্ত্রিক যান চালকদের মাসিক আয়



চিত্র ২. রিক্সা চালকদের মাসিক আয়ের বণ্টন



## গাবতলী থেকে রাসেল স্কোয়ার পর্যন্ত রিকসা বন্ধ হওয়ায় রিকসা চালক পরিবারের উপর প্রভাব

নার্গিস বেগমের স্বামী আগে মিরপুর রোডে রিকসা চালাত। রিকসা উচ্ছেদ হওয়ায় তাদের আয় কমে গেছে। যেকারণে তাদের পরিবারে কিছু পরিবর্তন হয়েছে। আগে তারা তিনবেলা খেতে পারত। এখন শুধুমাত্র সকাল ও সন্ধ্যা দুবেলা খেতে হয়। আগে ওরা মোটামুটি প্রায় সবদিন মাছ খেতে পারত। বর্তমানে একেবারেই মাছ খেতে পারে না। পারিবারিক খরচ চালানোর জন্য স্কুলে পড়ুয়া এক মেয়েকে লেখাপড়া বন্ধ করে দিয়ে গার্মেন্টেস এর কাজে পাঠাতে হয়েছিল। তাকে সেখানে সকাল ৮টা থেকে রাত ১০ টা পর্যন্ত কাজ করতে হত। এত অমানসিক পরিশ্রম এই বাচ্চা মেয়ের পক্ষে করে উঠা সম্ভব হয়নি তাই সে চাকরী ছেড়ে দিয়েছে। এখন এই পরিবারের জন্য সংসার চালানো দুসাধ্য হয়ে পড়েছে।

রিকসা উচ্ছেদ হওয়ায় মোজাম্মেল এর পরিবারের অবস্থা সংকটাপন্ন হয়ে পড়েছে। সে এই রাস্তায় রিকসা চালিয়ে ঢাকায় নিজের সাংসারিক জীবন এর খরচ নির্বাহ করত এবং বাড়িতে প্রতি মাসে ৪০০ টাকা পাঠাতো। এখন সেখানে মাত্র ৩০০ টাকা পাঠাতে পারে। তার একটি ছেলে স্কুলে যেত। স্বপ্ন ছিলো ছেলেটিকে লেখাপড়া শেখাবে। কিন্তু এখন তার ১০ বছরের ছেলেকে স্কুল ছাড়িয়ে কাজে পাঠাতে হচ্ছে।

মিরপুর রোডে রিকসা বন্ধের প্রেক্ষিতে নাসরীন খন্দকার এবং রাউজ পরিচালিত এক গবেষণায় দেখা যায় , এ সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের প্রেক্ষিতে অনেক লোকের আয় কমে গেছে।

### মিরপুর রোড

| বিভিন্ন শ্রেণী | রিকসা বন্ধের পূর্বে আয় | রিকসা বন্ধের পরে আয় |
|----------------|-------------------------|----------------------|
| রিকসা ড্রাইভার | ২০০                     | ১২০                  |
| ভ্যান চালক     | ১৩০                     | ৭০                   |
| হকার           | ২০০                     | ১০০                  |
| দোকানদার       | ৩২৫                     | ২৫০                  |

এইচডিআরসি তাদের প্রতিবেদনে বলেছে, অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের ফলে এর চালকদের একটি বড় অংশের খুবই অসুবিধা হয়েছে। তাদের প্রধান যে সমস্যাগুলি হচ্ছে তা হলো তাদের আয় কমেছে এবং আগের চেয়ে অনেক বেশি সময় কাজ করতে হচ্ছে, তাদের গড়ে যে পরিমাণ খাবার প্রয়োজন তা তারা কিনতে পারছে না। পরিবারে যারা তার সাথে থাকে এবং গ্রামে যাদের জন্য সে টাকা পাঠায় তাদের জন্য তার নিজের প্রয়োজনীয় খরচ কমাতে হয়েছে।

অযান্ত্রিক যানবাহন তুলে দেওয়ায় গরীবদের শ্রমের পরিমাণ বেড়েছে অপরদিকে খাওয়া কমেছে এবং জীবন যাত্রার মান পূর্বের তুলনায় কমে গেছে। দেখা গেছে, রাস্তার গতি বাড়াতে গিয়ে অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের ছোট শিশুকে কাজ করতে হচ্ছে। তাদের পরিবারের জীবন যাত্রার মান আরও নিম্নমানের হয়েছে। তাহলে কি অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদ করা কি ঠিক হয়েছে?

## এইচডিআরসি'র জরিপে রিকসা চালকদের কাছ থেকে পাওয়া কিছু তথ্য

### এইচডিআরসি : কেন রিকসা চালান?

**চালক :** গ্রামে নিজের কোন জমি নাই এবং ঢাকায় অন্য কোন কাজ পাই নাই। তাছাড়া বাবা মারা যাওয়ায় সংসার চালানোর জন্য রিকসা চালাতে বাধ্য হয়েছি। চালকদের মধ্যে থেকে অন্য অরেকজন বলেছে, আমরা গরীব মানুষ আমাদের গ্রামে তেমন কোন কাজ নেই। আমাদের বাবা-মা ঠিকমত খেতে দিতে পারে না। গরীব হওয়ার কারণে আমরা ঢাকায় কাজ করতে এসেছি।

### এইচডিআরসি : যাত্রীরা রিকসা থেকে কি সুবিধা পায়?

**চালক :** রিকসায় করে যে কোন জায়গায় যাওয়া যায়। বেশী দূরে যাওয়ার জন্য হাঁটার দরকার হয় না। বৃষ্টিতে না ভিজেই ঠিক সময়ে গন্তব্যে পৌঁছানো যায় এবং খুব আরামে যাতায়াত করা যায়।

### এইচডিআরসি : রিকসা উচ্ছেদের ফলে কি সমস্যা হচ্ছে?

**চালক :** খাওয়া-দাওয়া, জামা-কাপড় এবং বাসস্থানের সমস্যা হচ্ছে। এদের একজন বলেছে, আমি আগে প্রতিদিন দুই কেজি চাল কিনেছি বর্তমানে এক কেজি চাল কিনতে পারি। আগে আমি সপ্তাহে এক দিন মাংস খেতাম এখন শুধু মাসে একবার খেতে পাই। অনেক রিকসাচালক তাদের শিশুদের স্কুলে পাঠাতে পারছে না। একজন চালক বলেছে, সে দুই মাসের ঘর ভাড়া দিতে পারছে না। আর একজন বলেছে, অভাবের জন্য বাসায় কোন শান্তি নাই।

### এইচডিআরসি : যান্ত্রিক যানে যারা যাতায়াত করে তাদের কি সুবিধা হয়েছে?

**চালক :** ট্যাক্সি বা সিএনজি চালকরা মিটারের চেয়ে অতিরিক্ত ভাড়া না দিলে তারা যাত্রী উঠাতে চায় না। ধনীরা কিছু সুবিধা পাচ্ছে। বিশেষ করে যাদের গাড়ী আছে তারা পূর্বের তুলনায় কিছুটা দ্রুত গন্তব্যে পৌঁছতে পারছে এবং যানজট কিছুটা কমেছে।

### এইচডিআরসি : রিকসা উচ্ছেদের কারণে যাত্রীদের কি সমস্যা হয়েছে?

**চালক :** রিকসা তুলে দিয়ে সেখানে যথেষ্ট পরিমাণে বিকল্প পরিবহন দেয়া হয়নি। যারা অফিসে যায় তাদেরকে অনেক সময় বাসের জন্য দাঁড়িয়ে থাকতে হয়। যারা নিয়মিত বাসে যাতায়াত করে তাদের বাদুদের মত ঝুলে ঝুলে গন্তব্যে পৌঁছতে হচ্ছে। ফলে বাস থেকে পড়ে যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। এই যাত্রীরা আগে সাচ্ছন্দে রিকসায় যেতে পারতো।

### এইচডিআরসি : আপনারা সরকারের কাছে কোন সুপারিশ দিতে চান কি না?

**চালক :** একজন রিকসাচালক বলেছে, সরকার আমাদের জন্য যদি এমন কিছু করতো যা থেকে আমরা গরীব মানুষেরা বেঁচে থাকতে পারতাম। উদাহরণস্বরূপ সরকার আমাদেরকে ব্যবসা করার জন্য কিছু টাকা দিতে পারে অথবা আমাদের কিছু জমির ব্যবস্থা করে দিতে পারে যেখানে আমরা চাষ করতে পারবো।

## অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের ফলে যাত্রীদের উপর কি প্রভাব পড়েছে :

- এইচডিআরসি'র গবেষণা থেকে দেখা গেছে, যারা আগে অযান্ত্রিক যানবাহনে চলাচল করত বর্তমানে তাদের অবস্থা কি?
১. গড়ে প্রতিদিনের যাতায়াত খরচ বেড়েছে। আগে প্রতিদিন ৮২.৭ টাকা খরচ হত সেখানে বর্তমানে খরচ হয় ৯১ টাকা। শুধু গার্মেন্টস কর্মীদের খরচ একটু কমেছে। কারণ ওরা এখন রিকসায় না গিয়ে হেটে যাতায়াত করছে। ওদের আগে খরচ হত ২১.৩ টাকা, বর্তমানে খরচ হয় ২০.৫ টাকা।
  ২. মাসিক যাতায়াত খরচ পূর্বে ছিল ৫০০.৮ টাকা বর্তমানে তা বেড়ে হয়েছে ৫৪৬.৪ টাকা।
  ৩. অনেকেই বলেন পূর্বের তুলনায় তাদের যাতায়াত সময় কমেছে। তারা যে সমস্ত জায়গায় বেশি যাতায়াত করত সে সমস্ত জায়গার মধ্যে এক জায়গায় যেতে পূর্বে ৩০.৪ মিনিট লাগত। সেখানে বর্তমানে ২২ মিনিট সময় লাগছে।
    - এই বিবৃতিতে কিছু সমস্যা রয়েছে। যেহেতু তারা শুধুমাত্র এক জায়গার কথা বলেছে সেহেতু এখান থেকে পরিষ্কার কিছু বোঝা যায় না। কারণ আমাদের যাতায়াতগুলো এক জায়গায় সীমাবদ্ধ না। অতএব বাকী জায়গাগুলোর অবস্থাও জানা দরকার।
    - আমরা যখন রিকসায় যাতায়াত করি তখন বাসা থেকে বেরোনোর পর রিকসা পাওয়ার জন্য ১-২ মিনিট অপেক্ষা করতে হয়। কিন্তু বাসের জন্য প্রায় ২০ মিনিট অপেক্ষা করতে হয়। তাছাড়া বাসে উঠার আগের রাস্তা এবং পরের রাস্তাটুকুও আমাদের অতিক্রম করতে সময় ব্যয় হয়।
    - এইচডিআরসি'র প্রতিবেদন থেকে দেখা যায় মানুষ আগে যে সমস্ত পরিবহণে যাতায়াত করত এবং বর্তমানে যেভাবে যাতায়াত করছে এই দুই সময়ের গতি বিশ্লেষণ করে দেখা যায় মানুষের যাতায়াত সময় ৫০% বেড়েছে।
  ৪. মাত্র ২.৮% মানুষ বলছে রিকসায় যাতায়াতে কোন ধরনের সুবিধা নেই।
  ৫. অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের ফলে মহিলা ও ছাত্রীরা বেশী কষ্ট ভোগ করছে। বাসে উঠতে তাদেরকে নানা সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়। তাছাড়া বর্তমানে যাতায়াতের জন্য তাদেরকে রিকসা এবং বাসে দুটি যানবাহনই ব্যবহার করতে হচ্ছে। ফলে সময় ও খরচ উভয়ই বৃদ্ধি পেয়েছে।
  ৬. রিকসা উচ্ছেদের পর মানুষের প্রয়োজনীয় যাতায়াত কমেছে। বিশেষ করে অনেকেই কেনাকাটা ও ডাক্তারের কাছে যেতে পারছে না। এমনকি ছাত্র/ ছাত্রীদের প্রাইভেট পড়তে যাওয়ার জন্য ভোগান্তি পোহাতে হচ্ছে। এখন মানুষ হেটে, বাসে এবং সি,এন,জিতে বেশী যাতায়াত করছে। যদিও এইচডিআরসি বলে হাটা স্বাস্থ্যের জন্য ভাল। কিন্তু সব সময় কি হেটে চলাচল করা সম্ভব? বিশেষ করে আবহাওয়া যখন খারাপ থাকে এবং বয়স্করা যখন চলাচল করতে চায়। তাছাড়া যখন কাছে একটু ভারী কোন জিনিস থাকে তখন সেটা নিয়ে হেটে যাতায়াত করা কষ্টসাধ্য।
  ৭. অধিকাংশ (৪৭.৬%) যাত্রীরা বলেছে তারা প্রতিদিন প্রায় ১-৫ কিলোমিটার রাস্তা যাতায়াত করে। এ স্বল্প দুরত্বের রাস্তায় যাতায়াতের জন্য যান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহার করা গুরুত্বপূর্ণ নয়। স্বল্প দুরত্বের জন্য যান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহার বেশি ব্যয়বহুল, এর থেকে দূষণ তৈরি হয় এবং জ্বালানী খরচ হয়। সুতরাং এক্ষেত্রে বেশি কার্যকর হচ্ছে হাটা, রিকসায় চড়া এবং সাইকেলে যাতায়াত করা।
  ৮. এখনো অনেক মানুষ রিকসা পছন্দ করে এর মূল কারণ হচ্ছে রিকসায় করে সহজে ও স্বচ্ছন্দে যাতায়াত করা যায়। এইচডিআরসি তাদের প্রতিবেদনে বলেছে রিকসাতে যে কোন জায়গায় যাওয়ার জন্য পরিবহণ পরিবর্তন করার দরকার হয় না। একই পরিবহণে করে একস্থান থেকে অন্যস্থানে যাওয়া যায়। বাস কোন অবস্থাতেই একেবারে নির্দিষ্ট পৌঁছতে পারে না। যে কোন জায়গায় যাওয়া জন্য সি,এন,জি এবং ট্যাক্সি সহজ ও আরামদায়ক হবে কাছে বা দূরে হোক। কিন্তু তারা কাছাকাছি দুরত্বে যেতে চায় না, গেলেও অনেক বেশি ভাড়া দাবী করে।



## অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের প্রেক্ষিতে নারী ও কিশোরীদের মতামত

১. ধানমন্ডি গার্লস স্কুলের মেয়েদের মতামত : ওদের মধ্যে প্রায় সবাই বলেছে অযান্ত্রিক যানবাহন উচ্ছেদের কারণে তাদের স্কুলে যেতে আগের চেয়ে অনেক বেশি সময় লাগে। এখন তাদের অনেকগুলো যানবাহন ব্যবহার করতে হয়। আগে তাদের স্কুলে যেতে এক থেকে দেড় ঘন্টা সময় লাগত বর্তমানে সেখানে দুই থেকে তিন ঘন্টা সময় লাগে।

স্কুলে যাতায়াতের জন্য এখন আগের চেয়ে বেশী খরচ হচ্ছে। আগে তাদের স্কুলে যেতে ১৫-২০ টাকা লাগত এখন ৩০-৪০ টাকা লাগে। বর্তমানে তাদের বাসে যেতে সমস্যা হয় বিধায় সিএনজিতে যেতে হয়।

বাসে চলাচলের ক্ষেত্রে তাদেরকে যে সমস্ত সমস্যার সম্মুখীন হতে হচ্ছে- যাতায়াতের জন্য বাসের পাশাপাশি অন্যান্য পরিবহণ ব্যবহার করতে হচ্ছে। বাসে উঠার জন্য অনেকক্ষণ লাইনে দাঁড়িয়ে থাকতে হয়। বাসের মধ্যে উঠার পরে অন্য যাত্রীদের ধাক্কাধাক্কিতে বিব্রত হতে হয়। বাস স্ট্যাণ্ডে যাত্রী ছাউনী না থাকার কারণে রোদ ও বৃষ্টির কবলে পড়তে হয় এবং বাস কিছুক্ষণ পরপর বিভিন্ন স্ট্যাণ্ডে দাঁড়ানোর কারণে সময় বেশী লাগে।

বাসে বেশী সময় লাগার আর একটি কারণ হচ্ছে ট্রাফিক পুলিশ। ট্রাফিক পুলিশ রাস্তার যেখানে সেখানে বাস দাঁড় করিয়ে বাসের প্রয়োজনীয় কাগজপত্র দেখতে চায়। অনেক মেয়েরা বলেছে বাসের মধ্যে ছেলেরা তাদের সাথে অসৌজন্যমূলক আচরণ করে থাকে। অনেক সময় দেখা যায় বাস চলার সময় দৌড়ে উঠতে হয়। তাছাড়া বাসে নারীদের জন্য কম সিট রাখা হয় এবং এসমস্ত সিটে প্রায় সময় পুরুষদের বাসে থাকতে দেখা যায়। যে কারণে সিট পেতে সমস্যা হয়।

ছাত্রীরা বলে তাদের স্কুলে যেতে কষ্ট হচ্ছে। এভাবে কষ্ট করে যখন ওরা স্কুলে গিয়ে পৌঁছায় তখন তারা ঠিক মত ক্লাসে মনোযোগী হতে পারে না। বাসায় ফিরেও তাদের একই সমস্যা হয়। পরীক্ষার সময় তাদের বেশী সমস্যা হয়। তখন বাস পাবে কি পাবে না এ ধরনের দুঃশ্চিন্তা মাথায় নিয়ে অনেক আগে বাসা থেকে বের হতে হয়। যখন রিকসায় চড়ে পরীক্ষা দিতে গিয়েছি তখন এই সমস্যা ছিল না।

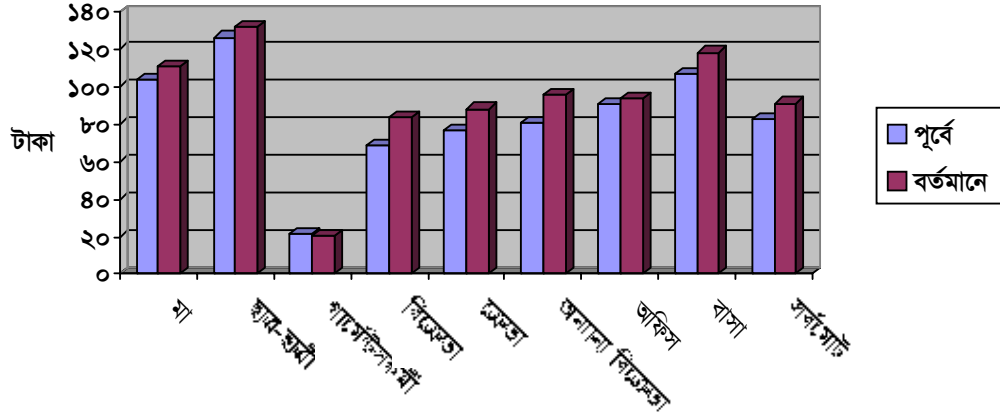
রিকসার বিভিন্ন সুবিধা হচ্ছে কাছাকাছি যাতায়াতে কম সময় লাগে। একই পরিবহনে নিরাপদে গন্তব্যে পৌঁছানো যায়। রিকসা শব্দদূষণ ও বায়ুদূষণ করে না। যে কোন জায়গায় সাচ্ছন্দে যাওয়া যায় এবং এটি সবার জন্য উপযোগী বাহন।

ওদের মধ্যে অনেকে বলেছে রিকসা উচ্ছেদের কারণে বড় কোন সুবিধা হয়নি। তবে কারো কারো মতে খরচ ও যানজট কিছুটা কমেছে। আবার অনেকে বলেছে রিকসা রাস্তায় থাকতে হবে। কারণ রিকসায় সি,এ,নজি অপেক্ষা কম ভাড়াই গন্তব্যে যাওয়া যায়। রিকসায় করে বাসের চেয়ে সাচ্ছন্দে ও সহজে যাতায়াত করা যায়। মহিলা, বৃদ্ধ, শিশু ও রোগীসহ যারা বাসে উঠতে পারেন না তারা রিকসায় যাতায়াত করতে সাচ্ছন্দ বোধ করেন।

২. ইডেন মহিলা কলেজের মেয়েদের মতামত : ইডেন কলেজের মেয়েরাও ধানমন্ডি গার্লস কলেজের মেয়েদের মতোই প্রায় একই রকম মতামত দিয়েছে। তাদের মধ্যে অনেকে বলেছে বাসের হেলপাররা তাদের সঙ্গে অসৌজন্যমূলক আচরণ করে। যদি কেউ প্রতিবাদ করে তাহলে তারা বলে আপনি প্রাইভেট গাড়ি কিনেন না কেন।

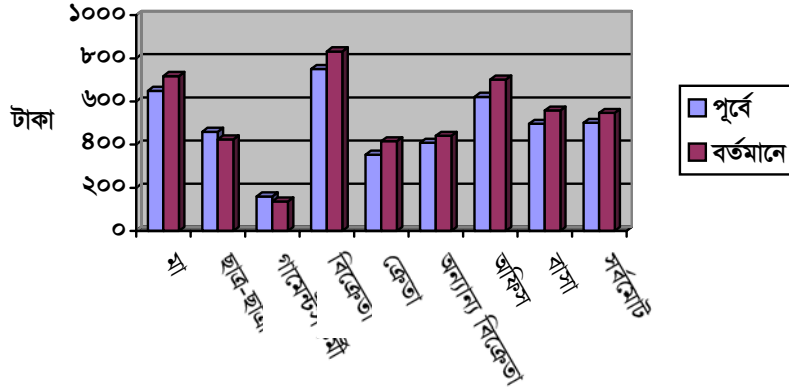
৩. **স্কুলে যাওয়া শিশু ও মায়েদের বক্তব্য :** রিকসা নিরাপদ ও আরাম দায়ক বাহন। বাসে পুরুষরা বিভিন্ন রকম সমস্যা করে। তাছাড়া রিকসায় করে স্কুল থেকে বাচ্চাকে নিয়ে আসার সময় খুচরা বাজার করতাম কিন্তু রিকসা উচ্ছেদের ফলে বাসে যাতায়াত করতে হচ্ছে। ফলে এখন তা সম্ভব হচ্ছে না। রিকসা উচ্ছেদের কারণে যাতায়াত খরচ বেড়েছে। বেশীর ভাগ মায়েদের মতামত রিকসা থাকা অবস্থায় তাদের যাতায়াতে কোন সমস্যা ছিল না। তারা চায় রাস্তায় রিকসা চালাচল করুক।
৪. **খুচরা কেনাকাটা করা নারীদের মতামত:** বর্তমানে অনেকে এখনো রিকসায় যাতায়াত করছে। কিন্তু রাস্তায় যাতায়াতে আগের চেয়ে খরচ ও সময় বেশী লাগছে। খুচরা কেনাকাটা করার জন্য বাসে যাওয়া খুব কষ্টকর। এমনিতে বাসে উঠা কঠিন তারপর খুচরা কেনাকাটা করে ব্যাগ নিয়ে বাসে উঠা যায় না। অন্য সকলের মত তাদেরও একই মতামত রাস্তা থেকে রিকসা যেন উচ্ছেদ না করা হয়।

চিত্র ৩: প্রতিদিনের পারিবারিক যাতায়াত খরচ



(চিত্র ৩ ও ৪ এ সেসব মায়েদের বুঝানো হয়েছে যারা স্কুলগামী ছেলেমেয়েদের আনা নেওয়া করে। ছাত্র-ছাত্রী বলতে বোঝানো হয়েছে স্কুল কলেজে নিয়মিত যাতায়াতকারী মেয়েদের। গার্মেন্টস মানে- গার্মেন্টসে কর্মরত শ্রমিকদে। বিক্রেতা বলতে কাচাঁবাজারের বিক্রেতাদের বোঝানো হয়েছে এবং ক্রেতা বলতে কাচাঁবাজারের ক্রেতাদের বোঝানো হয়েছে। এছাড়া অন্যান্য বিক্রেতা বলতে ফলমূল বা অন্যান্য জিনিসপত্র বিক্রেতাদের বোঝানো হয়েছে। অফিস বলতে অফিসগামীদের বোঝানো হয়েছে এবং বাসা বলতে আবাসিক এলাকার জনগণকে বোঝানো হয়েছে।)

চিত্র ৪: মূল গন্তব্যে মাসিক পরিবারিক যাতায়াত খরচ



যারা রিকসা উচ্ছেদের পক্ষে তাদের মতামত: এইচডিআরসি'র জরিপে দেখা যায় ৫৪% লোক রিকসা উচ্ছেদের পক্ষে। তারা প্রায় ৭৮০ জন মানুষের মতামত নিয়েছে। গত কয়েক বছর ধরে পত্র পত্রিকায় রিকসা নিয়ে বিভিন্ন রকম খবর ছাপানো হয়েছে। বেশীর ভাগ পত্রিকায় রিকসার জন্য রাস্তায় যানজট তৈরি হয় বলে তথ্য দিয়েছে। এর ফলে অনেকে মনে করে রিকসা হচ্ছে যানজটের মূল কারণ। তারপরেও প্রায় অর্ধেক লোক চায় না রিকসা উচ্ছেদ হোক। এইচডিআরসি তাদের জরিপে কত জন মহিলা ছিল তা উল্লেখ করেনি। কিন্তু নারীদের মতামত থেকে বুঝা যায় তারা রিকসা উচ্ছেদ হোক এটি চায় না।

যারা নিয়মিত অফিসে যায় তাদের মতামত: রাস্তায় বাস এত কম যে তাতে উঠা প্রায় অসম্ভব। তারপরও যাত্রীরা বাসের দরজায় ঝুলে যাতায়াত করে। বাসে উঠার সময় একে অপরের গায়ে ধাক্কা খেতে হয়। এ অবস্থার মধ্য দিয়ে পুরুষরা হয়তো কষ্ট করে উঠতে পারবে কিন্তু মহিলাদের পক্ষে উঠা সম্ভব নয়। মাঝে মাঝে দেখা যায় হেটে বাসের চেয়ে আগে যাওয়া যায়। কিন্তু সবাই হাটতে পারে না।

এক ব্যক্তি বলেছে রিকসা উচ্ছেদের পূর্বে তার অফিসে যেতে ১৫/২০ খরচ হতো বর্তমানে রিকসা না থাকার কারণে তার ৫০/৬০ টাকা খরচ হয়। কারণ যে পরিমাণ বাস থাকার কথা সে পরিমাণ নেই তাই অধিকাংশ সময় সিএনজি বা ট্যাক্সিতে যাতায়াত করতে হয়। সিএনজি এবং ট্যাক্সির ভাড়া অনেক বেশী। সবার পক্ষে এতো ভাড়া বহন করা সম্ভব হচ্ছে না।

বাসে যাতায়াত করার আরো সমস্যা হলো- বাস পাওয়ার জন্য কতক্ষণ অপেক্ষা করতে হবে তা জানা থাকে না। বাসে উঠার জন্য লাইনে দাঁড়িয়ে থাকতে হয়। রোদ, বৃষ্টির সম্মুখীন হতে হয়। বাসের মধ্যে পকেট চুরি যাওয়ার সম্ভাবনা থাকে। বিশেষ করে ভিড়ের মধ্যে পকেটমারদের সুবিধা হয়। রিকসায় যাতায়াতে সুবিধা ছিল কম সময়ে, কম খরচে, সহজে, নিরাপদে গন্তব্যে পৌঁছানো যেত।

### এইচডিআরসি'র সুপারিশমালা:

১. বড় রাস্তা থেকে রিকসা উচ্ছেদের আগে তাদের জন্য কিছু কাজ করা উচিত।

- (ক) অযান্ত্রিক যানবাহনের চালকদের সাহায্যে ঋণ অথবা প্রশিক্ষণ দেওয়া।
- (খ) তাদেরকে বিকল্প কাজ দেওয়া যেন তারা রিকসা না চালিয়ে অন্য কাজ করতে পারে।

২. অন্য কোন রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যান তুলে দেওয়ার আগে যাত্রীদের জন্য বিকল্প পরিবহণ দিতে হবে। অযান্ত্রিক যান তুলে দেওয়ার ফলে লাখ লাখ মানুষের কষ্ট বেড়েছে। রিকসা উচ্ছেদের পর যে পরিমাণ পরিবহন রাস্তায় দেওয়ার কথা ছিল তা দেওয়া হয় নি। কোন ধরনের বিকল্প পরিবহনের ব্যবস্থা না করে অযান্ত্রিক যানবাহন তুলে দেওয়ায় রাস্তায় পরিবহন শূণ্যতা তৈরি হয়েছে। এসমস্যা নিরসনে কিছু কাজ করতে হবে। যেমন-

- (ক) পাবলিক পরিবহন বাড়ানো
- (খ) সিএনজি বেবিট্যাক্সি বাড়ানো
- (গ) টেক্সি ক্যাব বাড়ানো
- (ঘ) বাস বাড়ানো
- (ঙ) যাত্রী ছাউনীর ব্যবস্থা করা
- (চ) পরিবহনের সংখ্যা বাড়ানো বিশেষ করে সকালে এবং সন্ধ্যায় বাস বাড়ানো
- (ছ) ট্রাফিক আইন ব্যবস্থা আরো মজবুত করা
- (জ) জরিমানা বাড়ানো ( যেমন- যেখানে সেখানে বাসে যাত্রী উঠা নামার জন্য )
- (ঝ) স্কুল ছাত্র/ছাত্রীদের জন্য প্রাইভেট পরিবহণ কোম্পানিগুলো থেকে সহযোগিতা নিয়ে সকালে বিকালে যাতায়াতের ব্যবস্থা করা।

### এইচডিআরসি'র সুপারিশমালা নিয়ে আমাদের মতামত:

আমাদের জানামতে রিকসা উচ্ছেদের আগে যে সকল সুবিধা দেওয়ার কথা ছিল তার কিছুই দেওয়া হয় নি। রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত মানুষের যাতায়াত সুবিধার জন্য বাস বাড়ানো হয়েছিল। কিন্তু সেটা কিছু দিনের জন্য। দীর্ঘ সময়ের জন্য পরিকল্পিতভাবে কোন পরিবহন ব্যবস্থা চালু করা হয়নি। তাছাড়া বাসের বিভিন্ন সমস্যা রয়েছে সেগুলো তড়িৎ কোন সমাধান দেওয়া হচ্ছে না। সিএনজি বা ট্যাক্সিতে যাতায়াত করতে হলে ভাড়া বেশী লাগে এবং অধিকাংশ সময় সিএনজি বা ট্যাক্সি যাত্রীর প্রয়োজন মত জায়গায় যেতে চায় না। তারা প্রায় সময় মিটারের চেয়ে বেশী ভাড়া চায়। তাই যাতায়াতের জন্য সিএনজি বা ট্যাক্সি বাড়ানো সমাধান না। ট্রাফিক আইনগুলো বাস্তবায়িত হচ্ছে না। বিশেষ করে যেখানে সেখানে গাড়ী পার্কিং হচ্ছে। অন্যদিকে অযান্ত্রিক যান চালকদের পূর্ণবাসনে কোন প্রকার সাহায্যে দেওয়া হয়নি।

### অযান্ত্রিক যান নিষিদ্ধের ক্ষেত্রে বিশ্ব ব্যাংকের অবস্থান কি?

অযান্ত্রিক যানের বিষয়ে বিশ্ব ব্যাংকের অবস্থান নিয়ে অনেক তথ্য রয়েছে যা ওয়েব সাইটে পাওয়া যায়। বিশ্ব ব্যাংকের নিজস্ব ডকুমেন্ট (Cities on the Move)এ তারা অযান্ত্রিক যানবাহনের প্রয়োজনীয়তা স্বীকার করে, কিন্তু তারপরও তারা ঢাকা শহরের অযান্ত্রিক যান হ্রাসের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। বিশ্বব্যাংক খোলাখুলি ভাবেই স্বীকার করে অযান্ত্রিক যান দরিদ্র ও অন্যান্য ব্যক্তিদের জন্য প্রয়োজনীয়। তাদের মতে “যানবাহন ব্যবহারে উৎসাহিত করার ক্ষেত্রে অযান্ত্রিক যান প্রাধান্য দেয়া উচিত। যাদের যান্ত্রিক যান ব্যবহারের সামর্থ নেই তাদের জন্য অযান্ত্রিক যান অনেক প্রয়োজনীয় ও উপযোগী। অনেক দিক থেকেই অযান্ত্রিক যান একটি যথাপোযুক্ত ও উপযোগী বাহন।”

“আয় ও পরিবহনে যাতায়াতের দিক বিবেচনা করলে অযান্ত্রিক যান অর্থনৈতিক দিক থেকে দরিদ্রদের জন্য সুবিধাজনক। পরিবেশের দিক বিবেচনা করলেও অযান্ত্রিক যানের সুবিধা আছে। অযান্ত্রিক যানের অনেক সুবিধা থাকা সত্ত্বেও অনেক

রাস্তায় এর ব্যবহার নিষিদ্ধ করা হচ্ছে। একটি সমন্বিত ও সুষ্ঠু ট্রাফিক ও অর্থনৈতিক ব্যবস্থাপনা অযান্ত্রিক যান ব্যবহার নিরাপদ ও আর্কষণীয় করতে পারে। এ ফলে শুধু দরিদ্ররাই নয় অপেক্ষাকৃত কম দরিদ্র ব্যক্তিরাও লাভবান হবে।”

বিশ্ব ব্যাংক ভাল করেই জানে যান্ত্রিক যানের ব্যবহার অযান্ত্রিক যান ব্যবহার নিরুৎসাহিত করে। যা বায়ুদূষণ সৃষ্টি এবং দরিদ্রদের যাতায়াতের জন্য প্রতিবন্ধকতা তৈরি করে। “ যান্ত্রিক যানবাহনের উন্নয়ন এবং নিরাপত্তার চিন্তা প্রায় সময়ই অযান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার হ্রাস করে।”

বিশ্ব ব্যাংক এটাও জানে যে, অল্প টাকায় অযান্ত্রিক যানের উন্নয়ন করা সম্ভব, যা দরিদ্র মানুষ ব্যাপকভাবে ব্যবহার করবে। আমাদের একটি কথা অবশ্যই এখানে স্মরণ রাখা প্রয়োজন, দরিদ্রদের জন্য সাইকেল যাতায়াত বাসে যাতায়াত অপেক্ষা অনেক সস্তা। “স্বল্প আয়ের লোকদের জন্য সাইকেল ও পথ তৈরি করতে খুবই অল্প পরিমাণ পুঁজির প্রয়োজন।”

বিশ্ব ব্যাংক যদিও প্রথম অবস্থাতে রিকসা উচ্ছেদ করার জন্য সরকারের উপর চাপ প্রয়োগ করেছে। কিন্তু বর্তমানে তাদের এই অবস্থার পরিবর্তন হয়েছে। রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত রিকসা উচ্ছেদ এর পরবর্তী সময়ে বিশ্ব ব্যাংক বলছেঃ

- গত ১০ ফেব্রুয়ারি’০৫ দৈনিক নিউ এজ পত্রিকা বিশ্ব ব্যাংক এর এক সংবাদ সম্মেলনের বক্তব্য তুলে ধরে। সেখানে তারা বলেছে রিকসা উচ্ছেদের ফলে শুধুমাত্র একটি বিশেষ শ্রেণী সুবিধা পাচ্ছে।
- বিশ্ব ব্যাংক এর প্রতিনিধি “ক্রিস্টিনা ওয়ালেক” ২ ফেব্রুয়ারী’০৫ ডিটিসিবিকে একটি চিঠির মাধ্যমে জানিয়েছেন, যদি রিকসা উচ্ছেদের ফলে যাত্রী ও চালকরা পর্যাপ্ত সুযোগ-সুবিধা না পায় তাহলে বিশ্ব ব্যাংক সরকারকে পরিবহন খাতে কোন সমর্থন দিবে না।

গত ১২ ফেব্রুয়ারী’০৫ যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের জন্য বিশ্ব ব্যাংক থেকে আরেকটি পত্রের মাধ্যমে কিছু কাজ করার জন্য বলা হয়। তাহল-

- রাস্তায় পার্কিং নিষিদ্ধ করা
- যে সকল রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল বন্ধ করা হয়েছে, সে সকল রাস্তার পাশে শুধুমাত্র অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করার জন্য কিছু পৃথক রাস্তা তৈরি করা
- যে সকল রাস্তা দিয়ে অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের ব্যবস্থা করা হয়েছে সে সকল রাস্তা চলাচলের অনুপোযোগী। তাই অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের রাস্তাগুলো মেরামত করে নির্বিঘ্নে যাতায়াত নিশ্চিত করা

**রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত রিকসা উচ্ছেদ:**

রাসেল স্কোয়ার থেকে আজিমপুর পর্যন্ত সড়কে ২০০৪ সালের ১৭ ডিসেম্বর থেকে সকল প্রকার অযান্ত্রিক যান চলাচল বন্ধ করা হয়েছে, এর ফলাফল কি? এই জায়গার অবস্থা পর্যবেক্ষণ করলে বেশ কিছু বিষয় অনুধাবন করা যাবে। যেমন-

১. মিরপুর সড়কে এখনো যানজট আছে।
২. আশে পাশে কিছু রাস্তায় বিশেষ করে এলিফ্যান্ট রোডে আগের চেয়ে বেশী যানজট হচ্ছে।
৩. মিরপুর সড়কে এখন গাড়ী পার্কিং এর জন্য এক থেকে দুই লেন বন্ধ করে রাখছে। ঐ স্থানে ইচ্ছে করলে সরকার অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য লেন বরাদ্দ দিতে পারে।
৪. কোথাও কোথাও সরকার অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য যদিও পৃথক লেন দিয়েছে কিন্তু সেই সব লেনে যান্ত্রিক যানবাহনও চলাচল করছে। নিউ মার্কেট কাঁচা বাজারের ভিতর দিয়ে অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের জন্য লেন দেয়া হয়েছে। কিন্তু সেখানে যান্ত্রিক যানবাহন বেশী চলাচল করছে।
৫. নিউ মার্কেট কাঁচা বাজারের ভিতর দিয়ে অযান্ত্রিক যান চলাচলের জন্য যে লেন দেয়া হয়েছে সেই লেনের অবস্থা খুবই খারাপ।

৬. যারা এখনো রিকসায় যাতায়াত করছে তাদের চলাচলে খুব কষ্ট হচ্ছে। তাদের যাতায়াতে ভাড়া এবং সময় বেড়েছে। রিকসা লেনে অনেকক্ষণ রিকসায় বসে থাকতে হয়। কারণ রিকসার জন্য এক লেন দেয়া হয়েছে। অনেকে বলে বর্তমানে ধানমন্ডি থেকে শাহাবাগ যাতায়াত করা প্রায় অসম্ভব। আগে যেখানে রিকসা করে আজিমপুর থেকে ধানমন্ডি আসতে ১৫ টাকা লাগতো বর্তমানে সিএনজিতে আসতে ৩০ টাকা খরচ হয়। রিকসা উচ্ছেদের পূর্বে ধানমন্ডি থেকে রিকসায় করে প্রেস ক্লাব যেতে খরচ হতো ১৫ টাকা বর্তমানে সিএনজিতে যেতে খরচ হয় ৩৫-৪৫ টাকা (যানজটের কারণে বৃদ্ধি পায়)। অনেকে বলেন তাদের আগের চেয়ে যাতায়াতের সময় বেড়েছে দ্বিগুণ। মহিলাদের মধ্যে অনেকে বলেছে বর্তমানে অন্যান্য দিনের চেয়ে হরতালে যাতায়াত করা সহজ।
৭. রিকসা উচ্ছেদের পরে যে পরিমাণ বাস দেওয়ার কথা ছিল তা দেওয়া হয়নি। বাস স্ট্যান্ডে অনেক সময় বাসের জন্য অপেক্ষা করতে হচ্ছে।
৮. সাইন্স ল্যাবরেটরি, নিউ এ্যালিফ্যান্ট রোড বাটা সিগন্যাল পর্যন্ত রিকসা চলাচল করে না। সেখানেও যানজট সব সময় লেগে থাকে। বাসের জন্য যাত্রীদের অনেকক্ষণ অপেক্ষা করতে হয়।
৯. রিকসা উচ্ছেদের ফলে পুরুষদের চেয়ে নারীদের বেশী কষ্ট হচ্ছে। তারা বাসে পর্যাপ্ত সুবিধা পাচ্ছে না। সরকার মিরপুর রোডে নারীদের জন্য আলাদা কোন সার্ভিসও চালু করেনি।
১০. সরকার বলেছে অযান্ত্রিক যান চালকদের জন্য বিকল্প কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করবে কিন্তু তা করা হয় নি। যদিও এইচডিআরসি'র প্রতিবেদনে এটাই ছিল প্রধান সুপারিশ এবং বিশ্ব ব্যাংক বলেছে রিকসা উচ্ছেদের সাথে সাথে অযান্ত্রিক যান চালকদের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করতে হবে।
১১. যারা আগে ফুটপাথে হকার ছিল তাদের অনেককে উচ্ছেদ করা হয়েছে এবং বর্তমানে যারা আছে তাদের আয় অনেক কমেছে। কারণ আগে রিকসা করে এসে অনেকে হকারদের কাছ থেকে জিনিসপত্র কেনাকাটা করত। কিন্তু বর্তমানে বাসে চলার কারণে তারা তা পারছে না। যে সকল হকারদের উচ্ছেদ করা হয়েছে তাদের জন্য কোন বিকল্প ব্যবস্থা করা হয় নি।

যখন বেশির ভাগ মানুষ অযান্ত্রিক যান এর পরিবর্তে যান্ত্রিক যানে চলাচল করবে তখন আমাদের পরিবেশে বায়ু ও শব্দদূষণ বাড়বে। শব্দ দূষণ যে অবস্থায় থাকার কথা ছিল তার চেয়ে বেশি আছে। এর মূল কারণ হচ্ছে গাড়ির হর্ণ। সেক্ষেত্রে রিকসা অবশ্যই দূষণমুক্ত পরিবহন। তারপরও আমরা অনেক সময় শুনে থাকি অনেকে বলেন রিকসার কারণে বায়ুদূষণ বাড়ছে। কারণ রিকসা থেকে যানজট হয়। কিন্তু বর্তমানে যেসব রাস্তা থেকে অযান্ত্রিক যান উচ্ছেদ করা হয়েছে সেসব রাস্তায় যানজট কমেনি। যান্ত্রিক যান মানেই বায়ুদূষণ সেটা নতুন হোক বা পুরনো হোক। ডিজেল, পেট্রোল অথবা গ্যাস দ্বারা চালিত যে কোন যান্ত্রিক যান ট্রাফিক জ্যামে আটকে থাকলে বায়ু ও শব্দ দূষণ করতে থাকে।

অযান্ত্রিক যানবাহনে চলাচল করলে বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ খুব সহজেই কমানো সম্ভব। সাধারণ মানুষের যাতায়াত খরচ কমেবে, রাস্তায় চলাচল সহজ হবে এবং গরীব মানুষ কাজ পাবে। অযান্ত্রিক যান উচ্ছেদ না করে সব বড় রাস্তায় আলাদা লেন তৈরি করা যেতে পারে। আমাদের রাস্তাগুলোতে যে পরিমাণ জায়গা রয়েছে তাতে আলাদা আলাদা লেন দেয়া সম্ভব। সাইকেল, রিকসা, বাস ও সকল প্রকার অযান্ত্রিক যান বিশেষ করে সাইকেল ও রিকসার জন্য আলাদা লেন দিলে যাতায়াত ব্যবস্থা আরো বেশি সচল হবে।

এখানে একটি বিষয় উল্লেখ করা প্রয়োজন তা হল যাতায়াত ক্ষেত্রে রাস্তা তৈরি, বিশেষ করে ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য বেশির ভাগ অর্থ খরচ হচ্ছে। সেখানে পাবলিক পরিবহনের জন্য খুব কম খরচ করা হচ্ছে। মহাখালী ফ্লাইওভার চালু হবার পর দেখা গেছে সেখানে যানজট কমেনি বরং কোন কোন ক্ষেত্রে বেড়েছে। আরও কিছু ফ্লাইওভার তৈরি করার পরিকল্পনা সরকারের রয়েছে। উল্লেখ করা প্রয়োজন ব্যাংকক শহর যানজটের জন্য বিখ্যাত একটি শহর। আর আমরা এই শহরের মত করে সমাধান খুঁজছি। পৃথিবীর অনেক বড় শহরে দেখা গেছে বেশি রাস্তা মানে বেশি গাড়ি, আর বেশি গাড়ি মানে বেশি যানজট। এমন কোন শহর নেই যেখানে রাস্তা বড় করার ফলে যানজট সমস্যার খুব বেশি সমাধান হয়েছে।

সারা পৃথিবীতে তেলের পরিমাণ কমেছে এবং দাম বাড়ছে। ভবিষ্যতে আরও তেলের দাম বেড়ে যাবে। আমাদের গ্যাসও পর্যাপ্ত নেই। ২০-৩০ বছরের মধ্যে যান্ত্রিক যানের বিকল্প খুঁজতে হবে। কারণ সারা পৃথিবীতে যে পরিমাণ তেল প্রয়োজন

হবে তা পাওয়া যাবে না। তাছাড়া যান্ত্রিক যানবাহনে ব্যবহৃত রাসায়নিক বা জ্বালানী ওজন স্তরকে ক্ষতিগ্রস্ত করছে। তাহলে কেন আমরা এর পেছনে এত খরচ করব?

ঢাকার যানজট সমস্যা একেবারেই নিরসনযোগ্য নয় তা না। এরও কিছু সমাধান আছে। তবে যখন সিদ্ধান্ত নেয়া হবে তখন শুধুমাত্র কিছু মানুষের তাৎক্ষণিক সুবিধা দেখলে চলবে না। যেমন রাস্তা যারা বানায় বা প্রাইভেট গাড়িতে যারা চলাচল করে। দেখতে হবে বেশিরভাগ মানুষ কিভাবে সহজে এবং কম খরচে যাতায়াত করতে পারবে। কিভাবে আমাদের পরিবেশ শব্দদূষণ ও বায়ুদূষণ এর তীব্রতা থেকে রেহায় পাবে। আমরা আশা করছি যে ভবিষ্যতে যেকোন সিদ্ধান্ত বা পরিকল্পনা গ্রহণ করা হবে তখন বেশিরভাগ মানুষের সুবিধার বিষয়টি এবং পরিবেশ যাতে আরো ভাল হয় সেবিষয়গুলো মনে রেখে নেয়া হবে। এছাড়া ট্রাফিক নিয়ম করার সময় চিন্তা থাকতে হবে যে হেঁটে চলা, সাইকেল, রিকসা ও পাবলিক পরিবহনে চলাচলের অবস্থা ভাল হলেই সবার সুবিধা হবে।

গত ১৩ ডিসেম্বর ২০০৪ বিশ্ব ব্যাংক এর এক পত্রে বলা হয়েছে এইচডিআরসি'র প্রতিবেদন থেকে কিছু সুপারিশ এসেছে। যেমন- রিকসা উচ্ছেদের ফলে রিকসা চালকদের যে অর্থনৈতিক সমস্যা হয়েছে তার সমাধান করতে হবে এবং রাস্তায় বাসের পরিমাণ বাড়াতে হবে। বিশ্ব ব্যাংক বলেছে সরকার তাদেরকে জানিয়েছে, আলাদা রাস্তা হবে অযান্ত্রিক যানের জন্য। রিকসা চালকদের জন্য বিকল্প কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হবে এবং মিরপুর রোড বা অন্য কোন রাস্তা থেকে যদি রিকসা উচ্ছেদ করা হয় তা হলে রাস্তায় বাস সার্ভিস বাড়াতে ও ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটাবে। বিশ্ব ব্যাংক আরো বলে, সরকার রাস্তায় অবৈধ পার্কিং নিষিদ্ধ করার জন্য নতুন খসড়া নীতি নির্ধারণ করেছে।

বিশ্ব ব্যাংক এর নিকট থেকে গত ৩০ ডিসেম্বর ০৪ আরেক পত্রে বলা হয় কোন রাস্তা অযান্ত্রিক যান মুক্ত করার আগে কিছু কাজ করতে হবে। যেমন-

১. অযান্ত্রিক যানের জন্য বিকল্প রাস্তা তৈরি করা
২. অযান্ত্রিক যান উচ্ছেদের ফলে যাদের ওপর প্রভাব পড়বে তাদের সঙ্গে আলোচনা করা
৩. রিকসা চালক ও রিকসা মালিককে অর্থনৈতিক সুবিধা দিতে হবে
৪. রাস্তায় বাস বাড়ানোর সাথে সাথে যেখানে সেখানে পার্কিং নিষেধ করা
৫. প্রচারণামূলক কর্মসূচি হাতে নেয়া

আমরা বাংলাদেশ সরকার এবং ডিটিসিবি কে বেশ কয়েকবার পরামর্শ দিয়েছি যে অন্য কোন রাস্তায় অযান্ত্রিক যান নিষেধ করার আগে উপরের ৫টি কাজ করতে হবে। আমরা শুনেছি যে কিছু রিকসা চালককে ডিটিসিবি অর্থনৈতিক সাহায্য দিবে। কিন্তু সরকারের উচ্চ পর্যায় থেকে এখনও বিষয়টি অনুমোদিত হয়নি।

### রিকসা রাস্তায় অনেক জায়গা নিচ্ছে কি?

কর্তৃপক্ষের অভিযোগ রিকসা যে পরিমাণ যাত্রী বহন করে তার চেয়ে বেশি পরিমাণ জায়গা দখল করে। আসলে কর্তৃপক্ষের এ অভিযোগ ১৯৯৩ সালে প্রেক্ষিতে সত্য, কেননা তখন রাস্তায় রিকসার তুলনায় অন্যান্য যানবাহনের সংখ্যা খুবই কম ছিল। কিন্তু ১৯৯৮ সালে এ চিত্র পাল্টে যায়, এ সময়ের এক পরিসংখানে দেখা যায় ৫৪% যাতায়াত হয়েছে রিকসায়, কিন্তু রিকসা রাস্তায় জায়গা দখল করেছে মাত্র ৩৮%। ১৯৯৮ সালের প্রেক্ষিতে প্রাইভেট গাড়ি ৩৪% জায়গা দখল করে, যদিও এই পরিবহনে মাত্র ৯% যাতায়াত হয়েছে। এ পরিসংখ্যান থেকে একটি বিষয় সুস্পষ্টভাবে বেরিয়ে আসে যে, রিকসা নয় গাড়িই যাত্রী পরিবহনের তুলনায় বেশী জায়গা দখল করে রাখে।

### রিকসা কি আসলেই ধীর গতি সম্পন্ন যান?

যখন অধিকাংশ যান্ত্রিক যানবাহন অযান্ত্রিক যানবাহন অপেক্ষা গতিশীল, তখন গতি আসলেই বিবেচ্য একটি বিষয়। কিন্তু জনবহুল শহরের প্রেক্ষিতে গতির বিষয়টি একটু ব্যতিক্রম। ঢাকা শহরের বৈশিষ্ট্য হচ্ছে এখানে স্বল্প পরিমাণ জায়গায় অনেক লোক চলাচল করে থাকে, ফলে স্বাভাবিক ভাবেই সৃষ্টি হয় যানজটের। ঢাকার মতো বিশ্বের অন্য শহরগুলোতেও

এই সমস্যা বিরাজমান। অযান্ত্রিক যান না থাকা এবং ব্যয়বহুল রাস্তা নির্মাণের পরও বিশ্বের অধিকাংশ শহর থেকে এ সমস্যার সমাধান করা যাচ্ছে না।

মধ্য লন্ডনে গাড়ির গতিবেগ ঘন্টায় ৮ কিঃ মিঃ যা ১৮৮০ সালে ঘোড়ার গাড়ির সমপরিমান। কখনো কখনো এ গতি সাইকেল থেকেও ধীর এবং কখনো কখনো পায়ে হেটে চলাচলের সমপরিমান হয়। বাইসাইকেলে ঘন্টায় ১০-১৫ কিঃমিঃ বা তার চেয়েও বেশি যাওয়া যায়। ঢাকা যে সকল রাস্তায় অনেক আগেই অযান্ত্রিক যান নিষিদ্ধ করা হয়েছে, সেখানে এখন অসহনীয় যানজট বিরাজ করছে এবং সার্বিক যাতায়াতের সময়সীমাও বেড়ে গেছে। এ অবস্থায় যান্ত্রিক যানবাহনে শহরের দূরবর্তী এলাকায় যেতে রিকসা/বাইসাইকেলের প্রায় সমান সময় প্রয়োজন হয়। সেখানে রাস্তায় যেহেতু কোন অযান্ত্রিক যানবাহন নেই সেহেতু সেখানকার রাস্তার গতিহীনতার জন্য অযান্ত্রিক যানবাহনকে দায়ী করা যাবে না। অর্থাৎ যান্ত্রিক যান নিষিদ্ধ করেও ভাল কোন সুফল পাওয়া যাবে না। বরং অধিক যান্ত্রিক যানের কারণে এই রাস্তাগুলোতে অত্যাধিক হারে বায়ুদূষণ ঘটছে এবং যাতায়াতের অনুপযোগি হয়ে পড়ছে।

### রাস্তা বৃদ্ধি করে ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সম্ভব কি?

আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা থেকে দেখা যায় এটি একটি আত্মঘাতী কাজ। যদিও আমরা ধারণা করি বহু রাস্তা তৈরি করা হলে গাড়ির জট হতে মুক্তি সম্ভব, কিন্তু সত্য আসলে তার বিপরীতে। যখন অনেক রাস্তা তৈরি হয় বা প্রশস্ত করা হয় তখন মানুষ আরো অধিক দূরত্বে যাতায়াত করে, আরো বেশি যান্ত্রিক যান বিশেষ করে ব্যক্তিগত মোটরকার এ বেশি যাতায়াত করে। ফলে যানজট আগের অবস্থায় ফিরে আসে। লসএঞ্জেলস্, জার্কাতা এবং ব্যাংকক এর মতো শহরগুলোতে অযান্ত্রিক যান নিষিদ্ধ করায় কোন সুফল পাওয়া যায়নি। অযান্ত্রিক যান নিষিদ্ধের পরও এ শহরগুলো বিশ্বের অন্যতম সংকটপূর্ণ যানজটের শহর।

বিশ্বের যে সকল দেশ সাফল্যজনকভাবে যানজট নিরসন করতে সক্ষম হয়েছে সে সকল দেশেগুলোর মধ্যে হংকং এবং সিঙ্গাপুর অন্যতম। আর তা সম্ভব হয়েছে প্রাইভেট কার ক্রয় নিয়ন্ত্রণ এবং পাবলিক ট্রান্সপোর্ট বৃদ্ধিতে তাদের আর্থিক ও কারিগরি সহযোগিতা বৃদ্ধির মাধ্যমে।

### মিরপুর রোডে রিকসা নিষিদ্ধের সফলতা কি?

কর্তৃপক্ষ যুক্তি দেখিয়েছেন মিরপুর থেকে গাবতলী রোডে রিকসা নিষিদ্ধের প্রেক্ষিতে গতি বৃদ্ধি পেয়েছে এবং এ রাস্তায় দুর্ঘটনা পূর্বের তুলনায় হ্রাস পেয়েছে। যখন যানবাহন দ্রুত চলাচল করে, তখন দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে আরো গুরুতরভাবে আহত হবার সম্ভাবনা বৃদ্ধি পায়। যে সকল যানবাহন দ্রুত গতি সম্পন্ন নয় তাদের ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা খুব কম হয় এবং দুর্ঘটনা ঘটলেও সেক্ষেত্রে খুব কম আহত হওয়ার সম্ভাবনা থাকে। যে দুর্ঘটনটা মানুষকে মারাত্মকভাবে আহত বা নিহত করে তার হ্রাস পাওয়া আমাদের অবশ্যই কাম্য।

Accident Research Center (ARC), বুয়েট এর গবেষণার অনুসারে, বাংলাদেশে অধিকাংশ লোক পায়ে হেটে রাস্তায় চলাচল করে এবং সড়ক দুর্ঘটনায় ৫২% এর বেশি পথচারী প্রাণ হারায়। এক্ষেত্রে রিকসা নয়, বাস ট্রাক প্রাইভেট গাড়ী পথচারীদের জন্য হুমকি স্বরূপ এবং তাদের মৃত্যুর কারণ। ঢাকা শহরের পথচারীদের জন্য সবচেয়ে বিপদজনক রাস্তা হচ্ছে এয়ারপোর্ট রোড, যা সম্পূর্ণ অযান্ত্রিক যান মুক্ত।

গতি বিষয়ে কর্তৃপক্ষের জোরালে দাবির প্রেক্ষিতেও কিছু প্রশ্নের জন্ম দেয়, যখন প্রতিটি যানবাহনের গতি বৃদ্ধি পেয়েছে, তখন এ রোডে প্রতিঘন্টার যাত্রী চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে কি? অনেক ক্ষেত্রেই দেখা যায়, যানবাহনের গতি বৃদ্ধি করতে গিয়ে মানুষের চলাচল হ্রাস পেয়েছে। ফলে অধিকাংশ জনগন ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। যাত্রী প্রতি রিকসা যে পরিমান জায়গা দখল করে, গাড়ী তার তুলনায় ৫গুন, অটো রিকসা ৪ গুন এবং মোটর সাইকেল ২ গুন বেশি জায়গা দখল করে। রিকসা নিষিদ্ধ করার ফলে মানুষ অধিক হারে মোটরকার, অটো রিকসা ব্যবহার করতে বাধ্য হচ্ছে। সুতরাং, সার্বিক রাস্তার যাত্রী ধারণ ক্ষমতা কমে যাচ্ছে, যা বাস সার্ভিসের উন্নতি ঘটিয়েও পূরণ করা সম্ভব হচ্ছে না।



যাতায়াতের ক্ষেত্রে কোন নির্দিষ্ট স্থানের গতিবেগকে পরিমাপক হিসেবে গণনা করা উচিত নয়। নির্দিষ্ট সময়ে কত লোক যাতায়াত করছে তার পরিসংখ্যান করা উচিত এবং তা পরিমাপক হিসেবে ধরা উচিত। ঢাকার বিভিন্ন অংশে যানজটের কারণে গাড়িতে যাত্রীরা অনেকটা সময় আটকে থাকছে এবং মিরপুরের মতো যে সকল রাস্তায় অযান্ত্রিক যান নিষিদ্ধ করা হয়েছে সেখানেও গাড়ির ভীড় রয়েছে। অর্থাৎ সেখানকার অবস্থাও একই রকম। বাস যাত্রীদের ক্ষেত্রে শুধুমাত্র বাসে উঠা থেকে গন্তব্যে নামার সময়কে যাত্রা সময় হিসেবে গণনা করা হয়। কিন্তু আসলে একজন যাত্রীর যাত্রার জন্য পুরো সময়কে গণনা করা উচিত। আগে যে ব্যক্তি পুরো যাত্রা রিকসায় করতো, সে এখন বাসে যাচ্ছে। সে ক্ষেত্রে তাকে বাস স্টপেজে যেতে হচ্ছে এবং সেখানে গিয়ে বাসের জন্য অপেক্ষা করতে হচ্ছে। অর্থাৎ যাতায়াতের ক্ষেত্রে এই পুরো সময়কে গণনা করা উচিত। এ ক্ষেত্রে দেখা যাবে যে তার যাতায়াতে অনেক সময় ব্যয় হচ্ছে।

### অযান্ত্রিক যান নিষিদ্ধের ফলে বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ

সম্প্রতি টু-স্ট্রোক ইঞ্জিন চালিত যানবাহন নিষিদ্ধের ফলে ঢাকার বায়ুদূষণ পরিস্থিতির উন্নতি ঘটায় বিশ্বব্যাংক সরকারকে অভিনন্দন জানিয়েছে এবং এটা তাদের সফলতা হিসেবে আখ্যায়িত করেছে। টু-স্ট্রোক ইঞ্জিন নিষিদ্ধের প্রেক্ষিতে ঢাকার বায়ুদূষণ ৪০% হ্রাস পেয়েছে। এ ধরনের তথ্য দেয়ার সময় বিশ্বব্যাংক অবশ্যই বিশ্বের বিভিন্ন শহর কথা বিবেচনা করেছে যেগুলো সম্পূর্ণ যান্ত্রিক যানবাহনের উপর নির্ভরশীল এবং সেখানে বায়ুদূষণ একটি বড় সমস্যা। ঢাকা শহরের বায়ুদূষণ হ্রাস পাওয়ার একমাত্র কারণ টু-স্ট্রোক ইঞ্জিন নিষিদ্ধ এবং সীসামুক্ত তেল ব্যবহার বন্ধ নয়, পাশাপাশি প্রচুর পরিমাণ অযান্ত্রিক ও দূষণমুক্ত যানবাহনের চলাচলও অন্যতম কারণ। ১৯৯৮ সালের একটি পরিসংখ্যানে দেখা যায়, ৬৩% যাতায়াত হয়েছে পায়ে হেটে এবং ৫৪% যাতায়াত করেছে রিকসায়। আর এ পরিসংখ্যান থেকে স্পষ্টই প্রমাণিত হয় এখনো অধিকাংশ মানুষ পায়ে হেটে এবং রিকসায় চলাচল করে।

রাস্তা খালি থাকুক আর নাইবা থাকুক যান্ত্রিক যানবাহনে চলাচল বায়ু দূষণের সৃষ্টি করে। পৃথিবীতে কোন যান্ত্রিক যানবাহন সম্পূর্ণ দূষণমুক্ত নয়। রাস্তায় যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি মানেই, আরো পরিবেশ দূষণ, যানজট ব্যবস্থার অবনতি এবং রাস্তায় অযান্ত্রিক যানের ব্যবহার হ্রাস। আমেরিকা বিশ্বের মাঝে অন্যতম রাষ্ট্র যে কার্বন মনোক্সাইড সৃষ্টির মাধ্যমে বায়ুমন্ডলকে সবচেয়ে বেশি দূষণ করছে। কালো ধোঁয়া নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে তাদের কঠোর আইন ও ইচ্ছা থাকলেও অতিরিক্ত যানবাহনের জন্য তা নিয়ন্ত্রণ করা সম্ভব হচ্ছে না।

কিন্তু অযান্ত্রিক যানবাহন (যেমন হাটা, সাইকেল ও রিকসা) কোনটাই বায়ু দূষণের সৃষ্টি করছে না। যখন মানুষ ব্যাপকভাবে অযান্ত্রিক যানবাহনের তুলনায় যান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহার করবে তাতে বায়ুদূষণ বৃদ্ধি পাবে এবং সকলেই ক্ষতিগ্রস্ত হবে বিশেষ করে দরিদ্ররা।

### রিকসা চলাচল নিষিদ্ধ দারিদ্রদের উপকারে এসেছে কিনা?

বিশ্ব ব্যাংক বলে তারা দরিদ্রদের সহযোগিতা করতে চায়, যাতে তারা আরো বেশি বাসে যাতায়াত করতে পারে। কিন্তু বাসে যাতায়াতও এক অর্থে সস্তা নয়। পরিসংখ্যানে দেখা যায় দরিদ্ররা ধনীদের তুলনায় আয়ের একটি বড় অংশ যাতায়াতে ব্যয় করে। দরিদ্রদের বেলায় তার আয়ের ১৬.৫% এবং ধনীদের ক্ষেত্রে তার আয়ের ৮.২% (গাড়ি ক্রয় এর মধ্যে অন্তর্ভুক্ত নয়) যাতায়াত খাতে ব্যয় হয়। দারিদ্রদের চলাচলের জন্য রিকসা বা বাস কোনটাই সস্তা বাহন নয়। দারিদ্রদের চলাচলের জন্য বেশি উপযুক্ত হচ্ছে সাইকেল বা পায়ে হাটা। একবারে টাকা দিয়ে সাইকেল ক্রয় করার দরিদ্রদের জন্য কিছুটা কঠিন। কিন্তু এ খরচ পুষিয়ে নেওয়া সম্ভব। কেননা দীর্ঘ সময় সাইকেল ব্যবহার করার ফলে তাদের প্রতিনিয়ত যাতায়াত খরচের অনেকটা বেঁচে যাবে। বর্তমানে ঢাকা শহরের সিকিউরিটি গার্ডসহ অনেক লোকই সাইকেল ব্যবহার করে। যানবাহনে চলাচল করার ক্ষেত্রে নিরাপদে সাইকেল চালানোর বিষয়টি নিশ্চিত করা গেলে দারিদ্ররা উপকৃত হবে।

বর্তমান ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়নের পাশপাশি অযান্ত্রিক যান রাস্তায় চলাচলের বিকল্প ব্যবস্থা কি হতে পারে?

এমনভাবে রাস্তাকে বিন্যস্ত করা সম্ভব কি, যার ফলে যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক যান চলাচল করতে পারে এবং এ চলাচলের ক্ষেত্রে একটি অন্যটির উপর প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করবে না। কোন বিষয়ই অবিবেচ্য নয়।

কিছু বিষয় আছে খুবই সহজ। কম খরচ সম্পন্ন এমন কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে যা ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়ন, বায়ু দূষণ হ্রাস এবং অধিকাংশ জনসাধারণের যাতায়াতের জন্য সহজতর হবে এবং তার ফলে বিভিন্ন শ্রেণীর মানুষ আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। যার ফলে বাস এবং অন্যান্য যানবাহনের চলাচলে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হবে না, রাস্তায় রিকসা চলতে পারবে এবং সাইকেলের মতো বিকল্প অন্যান্য ব্যবহারে মানুষ উৎসাহিত হবে।

এ সম্পর্কিত কিছু সুপারিশ নিম্নে উপস্থাপন করা হলোঃ

- ১) মিরপুর রোডের পথচারীদের চলাচলের জন্য ফুটপাতে উন্নয়ন করা, বিশেষ করে সাইসল্যাব থেকে আজিমপুর পর্যন্ত। এক্ষেত্রে ফুটপাতে হকার নিষিদ্ধের চেয়ে গাড়ির পার্কিং নিষিদ্ধ করা উচিত। কেননা হকার পথচারীদের ক্রয়ের উদ্দেশ্যে ফুটপাতে চলাচল করতে আর্কষণ করে। এছাড়া হকার পুরো ফুটপাত বন্ধ করে বসে না, কিন্তু গাড়ী পুরো ফুটপাত দখল করে পার্কিং করে যা পথচারীদের যাতায়াতে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করে।
- ২) যানবাহন চলাচলের জন্য নির্দিষ্ট লেন তৈরিঃ
  - ফুটপাতের কাছে রিকসার জন্য ১২ ফুট প্রশস্ত লেন তৈরি (ফুটপাতের পাশে রিকসার লেন থাকার ফলে যাত্রীরা সহজে উঠানামা করতে পারবে)
  - পরবর্তীতে সাইকেলের জন্য ৫ ফুট প্রশস্ত লেন প্রদান
  - যান্ত্রিক যানবাহনের জন্য ২ লেন বিশিষ্ট ২৮ ফুট প্রশস্ত লেন প্রদান।
  - মধ্যবর্তী ডিভাইডারের জন্য ৫ ফুট রাস্তা সহ মোট রাস্তার আয়তন ১১০ ফুট, যা বর্তমান আছে।
  - স্থায়ী প্রতিবন্ধক দিয়ে বাস, সাইকেল ও রিকসা লেন আলাদা করা যেতে পারে, যাতে বাস রিকসা/সাইকেল একে অপরের লেনে যেতে না পারে।
  - অবৈধ কার পার্কিং এবং অযান্ত্রিক লেনে যান্ত্রিক যানবাহনের প্রবেশ নিষিদ্ধ করতে ট্রাফিক পুলিশকে সচেতন ও আইন প্রয়োগে দায়িত্বশীল করতে হবে।
  - প্রথম দিকে লেনগুলোকে আলাদা করার জন্য স্থায়ী প্রতিবন্ধকের প্রয়োজন নেই। ফলে সময় ও চাহিদা অনুসারে কিছু পরিবর্তন করা সম্ভব হবে। পরবর্তীতে গবেষণা ও চাহিদা অনুসারে স্থায়ী প্রতিবন্ধক করা যেতে পারে।

বাস সোজা একটি লেনে যাবে। সাইকেল ও বাস লেনের মধ্যবর্তী অংশ হতে যাত্রী উঠানামা করতে পারবে। যান্ত্রিক যানবাহন প্রয়োজনে অন্য যান্ত্রিক যানবাহনের লেনে প্রবেশ করতে পারবে। সোজা একই লেন ব্যবহারের ফলে যানজট ও দুর্ঘটনা অনেকাংশে হ্রাস পাবে। এতে করে সবাই উপকৃত হবে, যান্ত্রিক যানবাহনের গতি অযান্ত্রিক যানের জন্য বিঘ্নিত হবে না।

## ঢাকার পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়নে সুপারিশ-

১. পরিবহন ব্যবস্থার উপর যে বাজেট আছে তা পাবলিক পরিবহন ও অযান্ত্রিক যানবাহনের উন্নয়নের জন্য খরচ করতে হবে।
২. প্রাইভেট গাড়ির দাম বাড়াতে হবে। গাড়ির রেজিস্ট্রেশন ও কর বৃদ্ধি করতে হবে। গাড়ির আমদানী কমাতে হবে এবং প্রাইভেট গাড়ির লাইসেন্স কম দিতে হবে।
৩. ছোট ছোট রাস্তা ও গলিতে যান্ত্রিক যান বিশেষ করে প্রাইভেট গাড়ি চলাচল নিষেধ করতে হবে।
৪. বড় রাস্তায় এবং ফুটপথে পার্কিং নিষেধ করতে হবে
৫. সাইকেল নিরাপদে চালানোর জন্য আলাদাভাবে লেনের ব্যবস্থা করা এবং সিগনালে সাইকেলকে বেশি অগ্রাধিকার দেয়া।
৬. সাইকেলের ওপর থেকে কর কমাতে হবে।
৭. সাইকেলের জন্য আলাদা পার্কিং ব্যবস্থা করা।
৮. বাসের জন্য আলাদা লেন দেয়া, যে রাস্তায় বেশি যানজট থাকে সেখানে প্রাইভেট গাড়ি নিষিদ্ধ করা এবং বাসের জন্য বিভিন্ন রকম সুবিধা দেয়া
৯. বড় রাস্তায় রিকসার জন্য দুই পাশেই লেন দেয়া, সব রাস্তায় রিকসা চলাচলের ব্যবস্থা করা এবং রিকসার মানোন্নয়ন করা। রিকসার যে পরিমাণ লাইসেন্স আছে এর পরিমাণ আরও বৃদ্ধি করা।
১০. নিরাপদে হাঁটার জন্য সুবিধা দেয়া। যেমন- ক) কিছু কিছু রাস্তা পরিবহনমুক্ত করা যাতে করে মানুষ নির্বিঘ্নে হাঁটতে পারে। খ) যান্ত্রিক যান কমানো। গ) ফুটপথগুলো পরিষ্কার রাখা বিশেষ করে গাড়ি পার্কিং নিষেধ করা। ঘ) রাস্তার পাশে গাছ লাগানো।
১১. জনসচেতনতামূলক কর্মসূচী হাতে নেওয়া যেমন- ক) বাবা-মা যাতে তাদের ছেলে-মেয়েকে হেঁটে বা সাইকেলে স্কুলে নিয়ে যায় সে ব্যাপারে উৎসাহিত করা। খ) পরিবেশ দূষণমুক্ত পাবলিক পরিবহনে যাতায়াত বৃদ্ধি করা।
১২. কিছু রাস্তায় কম গাড়ি চলাচল করে। সেসব রাস্তা দিনে এক থেকে দু'ঘন্টা পরিবহন চলাচল বন্দ করে শিশুদের খেলার ব্যবস্থা করা।

## উপসংহার

আমরা বিশ্বাস করি রাস্তা মানুষের জন্য শুধু গাড়ির জন্য নয়। এখনো ঢাকা শহরের খুবই ক্ষুদ্র একটি অংশ গাড়িতে যাতায়াত করে। তাদের কথা বিবেচনায় নিয়ে পুরো রাস্তা ব্যবহারের সুযোগ করে দিলে চলবে না। এই বিষয়টি বিবেচনায় রাখতে হবে যাদের গাড়ি নেই তারাই বেশি রাস্তায় চলাচল করছে। যানবাহন সমস্যা সমাধানের ক্ষেত্রে সহজে যাতায়াত করা যায় সেই বিষয়টি দিকে লক্ষ্য রাখতে হবে। যখন যানজট কমবে তখন বায়ুদূষণ হ্রাস পাবে, শব্দদূষণ হ্রাস পাবে, অধিকাংশ জনগন সহজে চলাচল করতে পারবে এবং অর্থনৈতিক বিপর্যয় এড়ানো সম্ভব হবে।