

দারিদ্র বিমোচন ও সামাজিক সমতা বিধানে পরিবহণ পরিকল্পনা

লেখক

দেবরা ইফরইমসন, মারুফ রহমান

সম্পাদনা

সাইফুদ্দিন আহমেদ, অমিত রঞ্জন দে

ডিজাইন

সৈয়দ শামসুল আলম তুহিন

প্রকাশ

২২মে'০৫

মুদ্রণ

আইমেক্স মিডিয়া

প্রকাশনায়

ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট

দারিদ্র বিমোচন ও সামাজিক সমতা বিধানে পরিবহণ পরিকল্পনা

দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের জন্য দারিদ্র বিমোচন খুবই জরুরী। এর জন্য ধনী এবং গরীবের মাঝে ব্যবধান কমাতে হবে। অনেক ব্যক্তি প্রতিষ্ঠান এই ব্যবধান কমানোর লক্ষ্যে কাজ করছেন। কিন্তু দারিদ্রতা বিমোচনের সঙ্গে যে পরিবহণ ব্যবস্থার ঘনিষ্ঠ যোগাযোগ রয়েছে সে বিষয়টি আমরা খুঁজে দেখছি না।

যাতায়াত ব্যবস্থা শুধুমাত্র বলতে এক জায়গা থেকে আরেক জায়গায় যাওয়া আসা করা নয়। এর সাথে সম্পৃক্ত রয়েছে নিরাপদে এবং সুস্থভাবে যাওয়ার বিষয়টি। সম্পৃক্ত রয়েছে অধিকাংশ মানুষের যাতায়াত সুবিধা পাওয়ার বিষয়টিও। কারণ যাতায়াত ব্যবস্থা জীবন প্রণালীর ওপর বড় ধরনের প্রভাব ফেলে। যখন যান্ত্রিক যানবাহন প্রচুর হর্ণ বাজায় তখন আমাদের চারপাশের শান্তিপূর্ণ পরিবেশ ও নীরবতা ভঙ্গ হয়। যান্ত্রিক যানবাহন বায়ুদূষণ, শব্দদূষণ করে এবং জ্বালানীর অপচয় বৃদ্ধি করে। রাস্তায় চলাচল ও পার্কিং এর জন্য প্রচুর জায়গা নেয়। এর ফলে সাধারণের চলাচল বাধাগ্রস্ত হয় ও শিশুদের হাঁটা, সাইকেলে চড়া এবং খেলাধুলা থেকে বঞ্চিত হতে হয়।

যাতায়াত ব্যবস্থা অর্থনীতির ওপর বড় ধরনের প্রভাব ফেলে থাকে। যখন রাস্তা ও ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য খুব বেশি খরচ করা হয় তখন পাবলিক পরিবহণ ও অযান্ত্রিক যানবাহনের সুবিধা বাড়ানো সম্ভব হয়ে ওঠে না। যা দারিদ্র বা স্বল্প আয়ের মানুষের জীবন যাত্রায় নেতিবাচক প্রভাব ফেলে। তাদেরকে যাতায়াতের জন্য আয়ের বেশির ভাগ খরচ করতে হয় বলে জীবন যাত্রার মানোন্নয়ন ঘটে না। যদি যাতায়াত খরচ কমানো যায় তাহলে তাদের দৈনন্দিন জীবনের অন্যান্য প্রয়োজন মেটানো সহজ হবে।

আমরা যখন পরিবহণ নিয়ে আলোচনা করি তখন খুব স্বাভাবিকভাবেই বাস, ট্রেন, ট্রাক, টেম্পো, প্রাইভেট কার, সিএনজি, ট্যাক্সিক্যাব, মোটর সাইকেল ইত্যাদির নাম চলে আসে-কিন্তু রিকশা, ভ্যান, সাইকেল এসব অযান্ত্রিক যানবাহনের কথা উল্লেখ করা হয় না বললে অতুক্তি হবে না। আমাদের ভাবনা হলো রিকশা, ভ্যান, সাইকেল হচ্ছে অনুন্নত দেশ এবং গ্রামের যানবাহন। বর্তমানে ঢাকা শহর থেকে রিকশা তুলে দেয়ার পরিকল্পনা চলছে।

অন্যদিকে স্বল্প আয়ের মানুষের জন্য সবচেয়ে উপযোগি পরিবহন সাইকেল। সাইকেল দূষণমুক্ত এবং এতে চালানোর জন্য প্রকার জ্বালানী প্রয়োজন হয়না। তারপরও পরিবহণ নীতিমালায় সাইকেল এর উল্লেখ নেই। তাছাড়া সাইকেলে যাতায়াত করার ক্ষেত্রে কতকগুলি প্রতিবন্ধকতাও রয়েছে। সাইকেলের জন্য আলাদা লেন না থাকায় যাতায়াত ঝঁকিপূর্ণ এবং অধিক মাত্রায় করারোপিত থাকায় এটি সাধারণের ক্রয় ক্ষমতারও বাইরে।

বর্তমানে সারা পৃথিবীতে পরিবহণ নীতি একটি বহুল আলোচিত বিষয়। কারণ পরিবহণ ব্যবস্থা একটি দেশের পরিবেশ, দারিদ্রতা, অর্থনৈতিক ও সামাজিক ব্যবস্থা এমনকি মানুষের দৈনন্দিন জীবনযাত্রার সঙ্গে ওতোপ্রোতভাবে জড়িত। সে কারণেই পৃথিবীর বেশির ভাগ দেশের সরকারের নিকট পরিবহণ খাত সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ হিসেবে বিবেচিত হচ্ছে।

অনেকেই মনে করেন আমাদের দেশে আমেরিকা এবং ইউরোপের মত প্রচুর গাড়ি থাকবে। যা আমাদের যাতায়াত ব্যবস্থাকে উন্নত করবে এবং দেশ উন্নতির পথে ধাবিত হবে। এই ধারণা যদি সত্যিকারার্থে বাস্তবায়িত করার পরিকল্পনা নেয়া হয় তা হবে ভীষণ সর্বনাশের। যদিও কোন কোন ক্ষেত্রে যান্ত্রিক যানবাহনের প্রয়োজনীয় রয়েছে বিশেষ করে দূরপাল্লার যাত্রার জন্য। কিন্তু সর্বক্ষেত্রে যান্ত্রিক যানের ব্যবহার আমাদের মত উন্নয়নশীল দেশগুলির ক্ষেত্রে নানারকম অসুবিধাও তৈরি করছে। যান্ত্রিক যানবাহন ও জ্বালানী বাইরে থেকে আমদানি করতে হয়। এর ফলে প্রচুর অর্থ দেশের বাইরে চলে যায়। প্রাইভেট গাড়ি কেনার মানসিকতা এবং যাতায়াতের ক্ষেত্রে অধিক ব্যবহার গরীব ও ধনীর মাঝে বড় ব্যবধান তৈরী করে। প্রাইভেট গাড়ি রাস্তায় বেশী জায়গা নেয় কিন্তু তুলনামূলকভাবে কম মানুষ যাতায়াত করে, যেখানে সেখানে পার্কিং করায় যানজট সৃষ্টি করে, দ্রুতগামী হওয়ায় প্রায় সময় দুর্ঘটনার কারণ হয়ে দাড়ায়, অতিরিক্ত হর্ণ বাজিয়ে শব্দদূষণ সৃষ্টি করে এবং ধোঁয়া নির্গমনের মাধ্যমে বায়ুদূষণ করে থাকে। যান্ত্রিক যানবাহন বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণের জন্য মূখ্যভাবে দায়ী।

আমাদের দেশে প্রচুর মানুষ পায়ে হেঁটে ও চলাফেরা করে। তারপরও যাতায়াতের জন্য পরিবহণ অপরিহার্য। সেক্ষেত্রে পাবলিক বাস, ট্রেন এবং অযান্ত্রিক যানবাহন যেমন রিকশা, সাইকেল, ভ্যান, ইত্যাদি আমাদের দেশের জন্য সবচেয়ে

উপযোগী। অন্যদিকে আমরা যদি যান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার কমাতে পারি তাহলে পরিবেশের উন্নতি হবে। যান্ত্রিক যানবাহন এবং জ্বালানী আমদানির জন্য প্রচুর পরিমাণ টাকা দেশের বাইরে চলে যাচ্ছে। যার কারণে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। যান্ত্রিক যানবাহন পরিবেশ দূষণ এবং যানজট সৃষ্টি করে।

অনেকে মনে করেন, রিকশা ঢাকা শহরের যানজটের প্রধান কারণ। কিন্তু অনেক দেশে এমনকি ঢাকা শহরেও দেখা যায়, যে রাস্তাগুলিতে রিকশা চলাচল নিষিদ্ধ সেখানেও যানজট রয়েছে। ব্যাংকক এবং লস এঞ্জেলস-এ প্রচুর যান্ত্রিক যানবাহন রয়েছে। সেখানে কোন ধরনের অযান্ত্রিক যানবাহন নেই। অথচ এই দুটি শহরেই যানজট সমস্যা সবচেয়ে প্রকট এবং পরিবেশ দূষণের মাত্রাও অত্যধিক। যানজটের কারণে সেখানে মানুষকে রাস্তায় বসে থাকতে হয়। ফলে মানুষের স্বাভাবিক কর্মকান্ড ব্যাহত হচ্ছে। যেমন শিক্ষা ও চাকরি ক্ষেত্রে এমনকি স্বাস্থ্যসেবা পেতেও সমস্যার মুখোমুখি হতে হচ্ছে। একজন পরিবহণ বিশেষজ্ঞের মতে-বাংলাদেশে পরিবহণ খাতে প্রচুর বিনিয়োগ হচ্ছে কিন্তু সঠিক পরিকল্পনা না থাকায় যাতায়াত সুবিধার ক্ষেত্রে ধনী ও গরীবের মধ্যে ব্যবধান বাড়ছে।

আমরা যখন পরিবহণ নিয়ে পরিকল্পনা করি তখন অযান্ত্রিক যানবাহন পরিকল্পনার আওতায় থাকে না। শুধুমাত্র যান্ত্রিক যানবাহন নিয়ে পরিকল্পনা করা হয়। অন্যদিকে অযান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ/সংকুচিত করা হয়। ফলে রাস্তার প্রাইভেট গাড়িসহ যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি পেতে থাকে। এতে করে সড়ক দুর্ঘটনাসহ নানা প্রকার সমস্যা দেখা দেয়। বিশ্বের এখনও পর্যন্ত পায়ে হেঁটে যাতায়াত সর্বাধিক। যান্ত্রিক যানের আধিক্যের কারণে পায়ে হেঁটে চলাচলসহ অধিকাংশ মানুষের যাতায়াত ব্যাহত হয়। অযান্ত্রিক যানবাহনের উপর নির্ভর করে যারা জীবিকা নির্বাহ করে তাদের জীবন ধারণ দুঃসাপ্য হয়ে পড়ে। রাস্তার ছোট ছোট যাতায়াতগুলি ক্ষতিগ্রস্ত হয়। সীমিত পরিমাণ জ্বালানীর উপর চাপ পড়ে। শব্দদূষণ-বায়ুদূষণ বৃদ্ধিসহ পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব পড়ে এরপরও আমরা যান্ত্রিক যানবাহনকে প্রাধান্য দিয়েই পরিকল্পনা তৈরি করছি। আসলে দেশের ব্যাপক জনগোষ্ঠীর কথা মাথায় রেখে পরিকল্পনা করে থাকি। এতে করে একদিকে যেমন যাতায়াত সমস্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে অন্যদিকে ধনী-দরিদ্রের ব্যবধানও বৃদ্ধি পাচ্ছে।

অযান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহারের মাধ্যমে দরিদ্রতা, বায়ু দূষণ, শব্দ দূষণ, সড়ক দুর্ঘটনা, যানজট এবং জ্বালানির অপচয় অনেকখানি কমানো সম্ভব। এছাড়া পৃথিবীর আবহাওয়া দিন দিন যেভাবে চরমভাবাপন্ন হয়ে উঠছে তা থেকে অনেকটাই রক্ষা পাওয়া যাবে। আমাদের পরিবহণ খাতে যে পরিমাণ অর্থ বরাদ্দ দেয়া হয় তা থেকে অল্প কিছু সংখ্যক মানুষ লাভবান হচ্ছে আর বেশীর ভাগ মানুষ সুবিধাবঞ্চিত থেকে যাচ্ছে।

সাইকেল ব্যবহার বৃদ্ধি মানেই মজবুত অর্থনীতি

কুরিটিবা (ব্রাজিল), যেখানে ১৬ লক্ষ মানুষের বাস। সেখানে ৩০ বছর আগে সিদ্ধান্ত হয়েছে প্রাইভেট গাড়ির বৃদ্ধি নিয়ন্ত্রণ আনা হবে। পরিবহণ নিয়ে তাদের সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা রয়েছে। এই শহরটিতে বাস, সাইকেল এবং পায়ে হেঁটে যাওয়ার জন্য পৃথক পৃথক রাস্তা রয়েছে। ফলে সড়ক দুর্ঘটনা কম হয় এবং যানজটও কম। ফলে এখানে অন্যান্য শহরের তুলনায় প্রতি গাড়িতে ৩০ ভাগ জ্বালানী খরচ কম হচ্ছে এবং এখানকার অধিবাসীদের পরিবহণ খরচ বেতনের ১০ ভাগ যা অন্যান্য শহরের তুলনায় অনেক কম। আফ্রিকাতে মালামাল বহনের জন্য সাইকেল ভ্যান ব্যবহৃত হয়। হেইতি-তে গরীবদের সুবিধার্থে একটি প্রকল্প আছে-যাতে করে গরীবরা খুব সহজে সাইকেল পেতে পারে এবং কিভাবে অল্প খরচে সাইকেল বানাতে পারে। আফগানিস্থানে প্রতিবন্ধীদের জন্য একটি সাইকেল প্রকল্প আছে।

প্রাইভেট গাড়ি সব দিক থেকেই ব্যয়বহুল অথচ তুলনামূলকভাবে খুব কম মানুষ যাতায়াত করে। দিন দিন প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা বৃদ্ধি পাওয়ায় রাস্তায় পাবলিক পরিবহণের জায়গা কমে যাচ্ছে। প্রাইভেট গাড়িতে খুব কম মানুষ যাতায়াত করে কিন্তু রিকশায় প্রচুর মানুষ যাতায়াত করা সত্ত্বেও প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণ না করে রিকশা বন্ধ করার কথা বলা হচ্ছে। একজন পরিবহণ বিশেষজ্ঞের মতে-যেভাবে অল্প সংখ্যক মানুষের সুবিধার্থে বিলাসবহুল বাসস্থানের ব্যবস্থা করতে বিপুল সংখ্যক বাসস্থান সুবিধাবঞ্চিত মানুষের মাথা গোঁজার শেষ ঠাই বস্তি ভেঙ্গে দেয়া হচ্ছে। রিকশা তুলে দিতে চাওয়াটাও একই রকম অমানবিক।

সাধারণত জীবন ধারণের জন্য প্রয়োজনীয় জিনিসপত্র সংগ্রহ ও কর্মস্থলে যাবার জন্য এবং বিভিন্ন রকম চাহিদা মেটাতে যাতায়াতের প্রয়োজন পড়ে। আমরা যদি কাছাকাছি এলাকায় এ সকল সুবিধা পায় তাহলে হেঁটে, সাইকেলে এবং রিকশা

করে অনায়াসে যাতায়াত করা যেতে পারে। আর যদি দূরে যেতে হয় সেক্ষেত্রে প্রাইভেট গাড়ির পরিবর্তে পাবলিক পরিবহণ (বাস) ব্যবহার করাই শ্রেয়।

সারা পৃথিবীতে মানুষকে প্রাইভেট গাড়িতে চলাচল করার জন্য প্রয়োজনের তুলনায় সম্পদের পরিমাণ খুবই সীমিত। শুধুমাত্র পাবলিক পরিবহণে (যান্ত্রিক) যাতায়াত করার মতো সম্পদও নেই। যাতায়াতের জন্য যান্ত্রিক যানবাহনের পাশাপাশি অযান্ত্রিক যানবাহনের প্রয়োজন রয়েছে। ছোট রাস্তায় যাতায়াতের জন্য সাইকেল এবং রিকশা উপযোগী পরিবহণ। আমাদের দেশের যাতায়াত ব্যবস্থার জন্য সবচেয়ে ভাল সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে পাবলিক বাস এবং অযান্ত্রিক যানবাহন পরিচালনা করা বাস্তব সম্ভব।

ঢাকা শহরে অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের জন্য সঠিক পরিকল্পনা করতে হবে। যা খুব কম টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়ন করা সম্ভব। এতে করে প্রচুর মানুষের যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করা যাবে। এ যাবৎকাল পরিবহণ পরিকল্পনায় মানুষ কিভাবে যাতায়াত করবে তার চাইতে প্রাধান্য দেওয়া হয়েছে গাড়ি কিভাবে চলবে। আমাদের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নতির লক্ষ্যে ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য শত শত কোটি টাকা ব্যয় করা হচ্ছে। বর্তমানে ঢাকা শহরে ২৪০০ কোটি টাকা ব্যয়ে দ্বিতল রাস্তা নির্মাণের পরিকল্পনা চলছে। পরিবহণ খাতে এত ব্যয় হওয়া সত্ত্বেও যাতায়াত ব্যবস্থা কতটুকু উন্নতি হচ্ছে? অথচ এর চেয়ে অনেক কম পরিমাণ অর্থেই অনেক বেশি কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারি। পাবলিক বাস, অযান্ত্রিক যানবাহন এবং হেঁটে চলাচলের জন্য পৃথক রাস্তা/লেন তৈরি করলে জনসাধারণ অযান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহারে উৎসাহিত হবে। যদিও মাঝে মাঝে এ ধরনের পদক্ষেপ লক্ষ্য করা গেছে। যেমন-রিকশার জন্য পৃথক লেন করা হয়েছে। কিন্তু অপরিকল্পিত হওয়ায় ভেঙ্গে ফেলা হয়েছে। যান্ত্রিক যানবাহন কমলে পরিবেশ দূষণের মাত্রা কমবে। ঢাকা শহরে প্রায় দেড় কোটি লোকের বাস। কিন্তু প্রয়োজনের তুলনায় যে পরিমাণ রাস্তা রয়েছে সেক্ষেত্রে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নতি চাইলে অতিসত্বর প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

সবাই কি চাইনিজ খেতে পারবে

একটি ছাত্রাবাসে ৩০০ জন ছাত্রের বাস। সেখানে রাতের বেলায় একজনের ঘুম আসছে না। কিন্তু বাকী সবাই ঘুমাবে। যে ব্যক্তিটির ঘুম আসছে না সে উচ্চশব্দে গান শুনছে। অথবা ৩০০ জনের খাবার খরচের মধ্য থেকে ৬ জন চাইনিজ রেস্তোরাঁতে খেল এবং বাকীদেরকে মুড়ি খাওয়ালো। সেটি যেমন ঠিক না তেমনিভাবে পরিবহণ নিয়ে আমাদের এমন কোন পরিকল্পনা করা উচিত হবে না যাতে করে বেশীরভাগ মানুষ যাতায়াত সুবিধা থেকে বঞ্চিত হয়।

সারা বিশ্বে বিশ ত্রিশ বছর আগেও পরিবহণ পরিকল্পনায় হাইওয়েগুলিকে বড় ও সুন্দর করা এবং ফ্লাইওভার নির্মাণের ওপর প্রাধান্য দেওয়া হতো। বর্তমান পরিকল্পনার ক্ষেত্রে প্রাধান্য দেওয়া হচ্ছে রাস্তা না বাড়িয়ে কিভাবে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটানো যায় এবং একটি শহরে বেশী মানুষ বসবাস করলেও কি করে শহরকে দূষণমুক্ত রাখা যায়। এর জন্য যান্ত্রিক যানবাহন নিয়ন্ত্রণের ওপর গুরুত্ব দেওয়া হচ্ছে। শহরে বিভিন্ন ধরনের মাধ্যম ব্যবহারে যাতায়াতের ক্ষেত্রে সুবিধা পাওয়া যায়। যেমন হেঁটে, সাইকেলে, রিকশা ও বাস করে যাতায়াত। যাতায়াতের খরচ কমানো গেলে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের পথ সুগম হবে। যদি পরিকল্পনা করে শুধুমাত্র যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধিতে সহায়তা করা হয় তাহলে পরিবেশ, স্বাস্থ্য, অর্থনীতি এবং সামাজিক জীবনের উপর নেতিবাচক প্রভাব পড়বে। এগুলি বিবেচনায় নিয়ে বর্তমানে বিশ্বের উন্নত এবং অনূনত সকল দেশেই যান্ত্রিক যানবাহন কমিয়ে অযান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার বাড়ানো পরিকল্পনা চলছে।

বর্তমান বিশ্বের পরিবহণ নীতি

ঢাকা শহরে যাতায়াতের জন্য তুলনামূলকভাবে বেশি রিকশা ব্যবহৃত হয়। তার মানে এই নয় যে সারা বিশ্বে শুধুমাত্র ঢাকা শহরে রিকশা চলাচল করে। বর্তমানে বিশ্বের অনেক শহরেই যাতায়াতের জন্য রিকশা ব্যবহৃত হয়। তুলনামূলকভাবে এশিয়ার শহরগুলিতে রিকশার প্রচলন বেশি। এশিয়ার মরধ্য জাপান ও বিশ্বের অনেকগুলি দেশে প্রায় ৯০ টি রিকশা উৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠান রয়েছে।

উত্তর আমেরিকায় ৪২ টি শহরে এবং বিশ্বের আরো ৬৯ টি শহরে যাতায়াতের জন্য রিকশা ব্যবহৃত হয়। সারা বিশ্বেই মালামাল বহনের জন্যও রিকশা ব্যবহৃত হয়। অনেক শহরেই রিকশা জনপ্রিয়তা অর্জন করেছে। কারণ এটি দামে সস্তা এবং পরিবেশবান্ধব পরিবহণ। সারা বিশ্বে সস্তা ও পরিবেশবান্ধব পরিবহণ হিসেবে রিকশার চেয়ে তুলনামূলকভাবে সাইকেলের ব্যবহার অনেক বেশি। বিশ্বের অনেক উন্নত ও অনুন্নত দেশেই পুরুষ, মহিলা ও শিশুর যাতায়াতের জন্য সাইকেল ব্যবহার করে থাকে।

করাচিতে ৬০ ভাগ মানুষ সাইকেলে এবং হেঁটে যাতায়াত করে। চীনে যাতায়াতের জন্য ১৬ কোটির অধিক সাইকেল ব্যবহৃত হয়। পরিসংখ্যানানুযায়ী চীনের শহরগুলিতে গড় প্রতি ২ জনের জন্য একটি করে সাইকেল রয়েছে। চীনের বেশীর ভাগ শহরে ৫০ থেকে ৯০ ভাগ মানুষ সাইকেলে এবং বাকি মানুষ পাবলিক বাসে যাতায়াত করে। ভারতে যাতায়াতের জন্য প্রায় ৩ কোটি সাইকেল রয়েছে। যা ভারতে ব্যবহৃত যান্ত্রিক যানবাহনের ২৫ গুণ। ভারতের বিভিন্ন শহরগুলোতে সাইকেলের ব্যবহার বৃদ্ধি পাচ্ছে। ভারতে মাঝারী মানের শহর গুলোতে ৮০ ভাগ মানুষ সাইকেলে বা হেঁটে যাতায়াত করে।

সারা বিশ্বে অযান্ত্রিক যানবাহন শুধুমাত্র মানুষের যাতায়াতের জন্য নয়, মালামাল বহন থেকে শুরু করে ময়লা ফেলার কাজে এমনকি কোথাও কোথাও এ্যাম্বুলেন্স হিসেবে ব্যবহৃত হচ্ছে। মোটামুটি আমেরিকা ছাড়া সারা বিশ্বেই প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা কম। যদিও বর্তমানে সারা বিশ্বেই প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। হেইতি, পাকিস্তান, ভারত ইন্দোনেশিয়ার প্রতি এক হাজার মানুষের মধ্যে গড়ে ৫ জন এর কম মানুষের কাছে প্রাইভেট গাড়ির মালিকানা রয়েছে। যা বলিভিয়া, জায়ার এবং হন্ডুরাস এই তিনটি দেশে প্রতি হাজারে ৭ জন, থাইল্যান্ডে প্রতি হাজারে ১৪ জন, ব্রাজিল এবং মেক্সিকোতে ৬০ জন, ইউরোপে ৩০০ জন এবং আমেরিকায় ৫০০ জন।

ইউ.এস.এ, জাপান ও জার্মানীতে বিশ্বের ৮% মানুষের বসবাস। অথচ এই দেশগুলিতে বিশ্বের ৪৮% গাড়ি ব্যবহার করে। ইউরোপিয়ানরা আমেরিকানদের চেয়ে ধনী হওয়া সত্ত্বেও প্রাইভেট গাড়ি ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ করার চেষ্টা করছে। কারণ ইউরোপিয়ানরা পরিবেশ, স্বাস্থ্য, অর্থনীতি ও সামাজিক মোটকথা সামগ্রিকভাবে সুন্দর জীবনের কথা ভাবছে। সিঙ্গাপুর ও হংকং-এ প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা খুবই কম। এই দেশগুলিতে বেশীরভাগ যাতায়াতের জন্য পাবলিক বাস এবং ট্রেন ব্যবহৃত হয়। কোপেনহেগেন ও নেদারল্যান্ডে যাতায়াতের জন্য পাবলিক পরিবহণের চেয়ে তুলনামূলকভাবে সাইকেলের ব্যবহার বেশী।

চীনে যারা সাইকেলে করে অফিসে যাতায়াত করে তাদেরকে ভাতা প্রদান করা হয় এবং সাইকেল উৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠানকে সরকারী অনুদান দেওয়া হয়। চীনের কিছু শহরে সাইকেলে এবং হেঁটে চলাচলের জন্য বেশী করে জায়গা বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে। এতে করে সেখানকার জনসাধারণ খুব সহজে হেঁটে এবং সাইকেলে যাতায়াত করতে পারে বলে তাদের যাতায়াত খরচ খুবই কম। যার ফলে পরিবহণ খাতে সরকারের ব্যয় কমানো সম্ভব হয়েছে। চীনে সাইকেলে করে এশিয়ার অন্যান্য দেশগুলির যান্ত্রিক যানবাহনের সমান গতিতে যাতায়াত করা যায়। চীনের শহরগুলিতে অনেক সময় বাসের চেয়ে সাইকেলে আগে গন্তব্যে পৌঁছানো যায়। সম্প্রতি চীনের সরকার শহরগুলিতে প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধির চেষ্টার পরিপ্রেক্ষিতে বেইজিংসহ বেশ কিছু শহরে যাতায়াত ব্যবস্থার অবনতি হয়েছে। এখন ঘন্টার পর ঘন্টা মানুষকে যানজটে বসে থাকতে হচ্ছে। তাছাড়া প্রাইভেট গাড়ির বৃদ্ধিতে রাস্তায় অন্যান্য পরিবহণের জায়গা কমেছে এবং জ্বালানীর অপচয় বৃদ্ধি পেয়েছে। এর সমাধানকল্পে চীন সরকার প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণ করে সাইকেলের ব্যবহার বৃদ্ধি করার নতুন পরিকল্পনা শুরু করেছেন।

ব্যবসার জন্য অযান্ত্রিক পরিবহণ লাভজনক

কলম্বিয়ার রাজধানী বোগটা-তে বড় একটা বেকারী রয়েছে। আগে কর্তৃপক্ষ বেকারীর মালামাল সরবরাহের ক্ষেত্রে পরিবহণ হিসেবে ট্রাক ব্যবহার করত। কিন্তু একটা সময় ট্রাকগুলো পুরোনো হয়ে গেলে কোম্পানী নতুনভাবে পরিকল্পনা করল। নতুন ট্রাক কিনতে প্রচুর টাকা লগ্নি করতে হবে এবং ট্রাকগুলো পরিচালনা করতে অনেক খরচ। তাছাড়া পার্কিং ঝামেলাতো রয়েছেই। সেক্ষেত্রে কর্তৃপক্ষ মাত্র ছয়টি ট্রাকের মাধ্যমে রুটি, বিস্কুট, কেক এবং অন্যান্য মালামাল শহরের ছয়টি নির্ধারিত স্টেশন নেওয়ার পর সেখান থেকে রিকশা-ভ্যানের মাধ্যমে বিভিন্ন দোকানে পৌঁছাতে লাগল। এর ফলে

কোম্পানীর পরিবহণ খরচ ২৭ ভাগ থেকে ৮ ভাগে নেমে এল। এছাড়া রিকশা ভ্যান-চালু করায় বাড়তি কিছু লোকের কর্মসংস্থানের পাশাপাশি পার্কিং সমস্যাও দূর করা সম্ভব হয়েছে।

জাপান, জার্মানী এবং নেদারল্যান্ডে ৪০-৬০ ভাগ মানুষ যাতায়াতের জন্য সাইকেল ব্যবহার করে। জাপানে যান্ত্রিক যানবাহনের পাশাপাশি সাইকেলের সংখ্যাও বৃদ্ধি পাচ্ছে। জাপানে সাইকেলের জন্য আলাদা লেন করা হচ্ছে। তাছাড়া প্রতিটি রেল স্টেশনে সাইকেল পার্কিং এর ব্যবস্থা রয়েছে। যাতে করে যাত্রীরা নিরাপদে সাইকেলটি রেখে দূর গন্তব্যে যেতে পারে। জাপান সরকার প্রাইভেট গাড়ি কমানোর জন্য বিভিন্ন খাতে খরচ বৃদ্ধি করেছে। ফলে সেখানে প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা কমছে। নেদারল্যান্ড এবং ডেনমার্ক সূষ্ঠ ব্যবস্থাপনা থাকায় সাইকেলের ব্যবহার বেড়েছে। ইতিমধ্যে ইউরোপের বেশ কিছু শহরে হেঁটে এবং সাইকেলে যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধিতে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে।

ভারতের জয়পুরে একটি এলাকায় যে কোন ধরনের যানবাহন চলাচল নিষিদ্ধ সেখানে শুধুমাত্র পায়ে হেঁটে চলার জন্য রাস্তা বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে। ইউরোপ এবং এশিয়ার কিছু শহরে নিরাপদে সাইকেলে চলাচলের ব্যবস্থা রয়েছে। আমেরিকায় মাত্র ৫ ভাগ মানুষ সাইকেলে বা হেঁটে যাতায়াত করে। ইউরোপ এবং জাপানে ২০ থেকে ৫০ ভাগ মানুষ সাইকেলে ও হেঁটে যাতায়াত করে। বিশ্বের যে, দেশগুলি যান্ত্রিক যানবাহনের উপরে নির্ভরশীল তাদের জ্বালানী খরচ বেশী। সেক্ষেত্রে যান্ত্রিক যানবাহন ও জ্বালানী আমদানীতে ভর্তুকি দেওয়ার জন্য সেসব দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। হেইতি, আল-সালভদর-এ জ্বালানী এবং পরিবহণ খাতে পুরো আমদানী খরচের এক তৃতীয়াংশ, কেনিয়া এবং থাইল্যান্ডে অর্ধেক ব্যয় হয়।

মেক্সিকো শহরে মোট যানযানবাহনের ৯৭ ভাগ প্রাইভেট গাড়ি। সেখানে প্রাইভেট গাড়িতে মাত্র ১৬ ভাগ যাতায়াত হয়ে থাকে। অথচ সেখানে পরিবহণ খাতে ৬৬ ভাগ জ্বালানী ব্যয় হয় প্রাইভেট গাড়ির পেছনে। সেক্ষেত্রে পাবলিক পরিবহণে মাত্র ২২ ভাগ এবং বাকী অন্যান্য পরিবহণ, যেমন-ট্যাক্সি, ট্রাক ইত্যাদিতে ব্যবহার হচ্ছে। ১৯৮০ সালের একটি জরিপে জানা যায়, মেক্সিকো শহরে ১৬ লক্ষ প্রাইভেট গাড়ি এবং ১৮.৫০০ পাবলিক বাস ছিল। শহরটিতে বিশ্বের মধ্যে দূষণের মাত্রা সবচেয়ে বেশী। সেখানকার সরকার দূষণের মাত্রা কমানোর জন্য শহর থেকে যান্ত্রিক যানবাহন কমানোর উদ্যোগ গ্রহণ করেছে।

ইন্দোনেশিয়ার রাজধানী জাকার্তায় রাস্তা নির্মাণের জন্য প্রচুর অর্থ ব্যয় হচ্ছে। সেখানে ৭০ ভাগ রাস্তায় কোন ফুটপাথ নেই। ফলে সেখানকার অধিবাসীদের হেঁটে চলাচলের ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়। এশিয়াতে মাথাপিছু যে পরিমাণ জ্বালানী খরচ হয় তার দ্বিগুণ ইউরোপে এবং ইউরোপের চাইতে দ্বিগুণ এর বেশি আমেরিকাতে। এর কারণ এশিয়াতে অনেক মানুষ হেঁটে, সাইকেলে ও রিকশা করে এবং ইউরোপে হেঁটে ও সাইকেলে যাতায়াত করে। বর্তমানে ইউরোপে পরিকল্পনা করা হচ্ছে জ্বালানী ব্যয় কমানোর জন্য যান্ত্রিক যানবাহন কমিয়ে অযান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির।

অপরদিকে এশিয়ায় ক্রমাগত অযান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ করায় যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির পথ উন্মোচিত করা হচ্ছে। উদ্বেগের বিষয় হচ্ছে এশিয়াতে দিন দিন যেভাবে যান্ত্রিক যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে তাতে জ্বালানীর চাহিদা দ্রুতগতিতে বেড়েই চলেছে। বাংলাদেশ কি অন্য দেশ গুলির ভুলকে আদর্শ হিসেবে গ্রহণ করবে। না তাদের ভুল থেকে শিক্ষা নিয়ে যান্ত্রিক যানবাহনের পাশাপাশি অযান্ত্রিক যানবাহনে চলাচলের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে পরিবেশ, স্বাস্থ্য, অর্থনীতি এবং সামাজিকভাবে সহায়ক যাতায়াত ব্যবস্থা গড়ে তুলবো।

প্রাইভেট গাড়ির সমস্যা

আমেরিকাতে মূল বাহন হচ্ছে প্রাইভেট গাড়ি। এর ফলে সারা পৃথিবীর মানুষ মনে করে এটি হচ্ছে আদর্শ বাহন। আমরা যখন প্রাইভেট গাড়ির স্বপ্ন দেখি তখন এর কারণে সৃষ্ট সমস্যাগুলি কি হতে পারে সে বিষয়ে চিন্তা করি না। প্রাইভেট গাড়ি পরিবেশ দূষণের জন্য মুখ্যভাবে দায়ী, যেখানে সেখানে পার্কিং এর মাধ্যমে যানজট সৃষ্টি করে, প্রচুর জ্বালানীর অপচয় ঘটায় এবং তাপ নির্গমণের ফলে শহরের তাপমাত্রা বৃদ্ধি পায়। যখন কোন ব্যক্তি প্রাইভেট গাড়ির জন্য অতিরিক্ত টাকা আয়ের লক্ষে অধিক সময় ব্যয় করেন তখন তিনি বন্ধুহীন এবং পরিবার থেকে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়েন। যাতে করে তাঁর জীবন হয়ে উঠে একেবারেই যান্ত্রিক।

প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি পেলে অনুন্নত দেশ বিশেষ করে বাংলাদেশের মত উন্নয়নশীল দেশগুলির উন্নয়ন মারাত্মকভাবে হুমকির সম্মুখীন হবে। প্রাইভেট গাড়ির কিছু সুবিধা আছে যেমন-দ্রুত গন্তব্যস্থলে পৌঁছানো যায়, নিজস্বতা নিয়ে চলা যায় এবং সর্বোপরি আরামে যাতায়াত করা যায়। কিন্তু আমাদের ঢাকা শহরে কি এই সুবিধা পাওয়া সম্ভব? এতে করে অল্প কিছু মানুষ সুবিধা ভোগ করছে। অপরদিকে বেশীরভাগ মানুষ কোন সুবিধা পাচ্ছে না বরং তাদেরকে বিভিন্ন ধরনের সমস্যায় পড়তে হচ্ছে। সরকার রাস্তা, ফ্লাইওভার, গাড়ি পার্কিং এর জায়গা বরাদ্দের মাধ্যমে সীমিত সংখ্যক মানুষের সুবিধা সৃষ্টি করেছে। কিন্তু বেশির ভাগ মানুষের যাতায়াত সমস্যা নিয়ে কোন সুষ্ঠু পরিকল্পনা গ্রহণ করছে না। এর ফলে সামাজিক বৈষম্য বৃদ্ধি পাচ্ছে।

যান্ত্রিক যানবাহনের অসুবিধাসমূহ

- সবদিক থেকে খরচ বেশী
- যান্ত্রিক যানবাহন আমদানীর ক্ষেত্রে প্রচুর বৈদেশিক মুদ্রা ব্যয় হয়
- যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির ফলে রাস্তায় যাতায়াতের ক্ষেত্রে বেশীরভাগ লোককে সমস্যায় পড়তে হয়। অন্যদিকে অনেক মানুষ কর্মহীন হয়ে পড়ে
- যান্ত্রিক যানবাহন বায়ু দূষণ এবং শব্দ দূষণের জন্য মুখ্যভাবে দায়ী। দেখা গেছে দূষণের ফলে প্রায় সবাইকেই বিশেষ করে আর্থিকভাবে অসচ্ছল মানুষেরাই বেশী ক্ষতিগ্রস্ত হয়।
- যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধিতে অতিরিক্ত হর্নের কারণে ৯৭ ভাগ ছাত্র/ছাত্রীর পড়াশুনায় মনোসংযোগ নষ্ট হয় বলে জানিয়েছে। এবং প্রায় সব বয়সের মানুষই কানে কম শোনা থেকে শুরু করে বিভিন্ন সমস্যায় ভুগছে। তাছাড়া রাস্তার আশে পাশের বাসা, বিদ্যালয়গুলিতে পড়াশুনা ও হাসপাতালে অবস্থানকারী রোগীদের ভীষণ ক্ষতি হচ্ছে।
- যান্ত্রিক যানবাহন বেশী হলে নিরাপদ ভাবে হেঁটে বা সাইকেলে করে যাতায়াত সম্ভব নয়
- যান্ত্রিক যানবাহন রাস্তায় বেশী জায়গা নেয় এবং তুলনামূলকভাবে কম মানুষ যাতায়াত করে। এছাড়া ছোট রাস্তায় ঢুকে যানজট সৃষ্টি করে।
- প্রাইভেট গাড়ি ব্যবহারের ফলে প্রতিবেশীদের মধ্যে দূরত্ব বাড়ছে। কিন্তু সাইকেল, রিকশা বা হেঁটে চলাচল করলে পারস্পরিক সম্পর্ক বৃদ্ধি পায়। দেখা যায়, পারস্পরিক সম্পর্ক ভাল না থাকলে অপরাধ প্রবণতা বেড়ে যায়
- প্রাইভেট গাড়ি রাস্তায় বেশি জায়গা নেয় কিন্তু বেশিরভাগ সময় মাত্র একজন যাত্রী বহন করে এবং কখনও কখনও দেখা যায় এতে কোন যাত্রী থাকে না
- যান্ত্রিক যানবাহনের বৃদ্ধিতে গাড়ি ও জ্বালানী আমদানী, রাস্তা বানানো এবং আরো অনেক কারণে উৎপাদনশীল খাতের বরাদ্দ কমে যায়
- ঢাকায় যে পরিমাণে প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধি পাচ্ছে তাতে করে রাস্তা যা আছে সংকুলান হওয়া কঠিন হয়ে পড়েছে। কিন্তু ভূমি স্বল্পতার কারণে রাস্তা বাড়ানো সম্ভব নয়
- ঢাকার কিছু রাস্তায় প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণের মাধ্যমে এবং রাস্তায় সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে অনায়াসে রিকশায় যাতায়াত করা যেতে পারে। সেটি না করে প্রাইভেট গাড়ি চলাচলের উপযোগী করার জন্য রাস্তা বড় করতে গিয়ে আশে-পাশের ঘরবাড়ি, দোকান ভেঙ্গে ফেলা হচ্ছে।

উন্নয়নশীল দেশগুলিতে যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির ফলে প্রধানত তিনটি সমস্যা তৈরি হয়েছে-

১. জ্বালানীর ওপর নির্ভরশীল হয়ে পড়ছে
২. পরিবেশের বিপর্যয় ঘটছে
৩. উন্নয়নের অন্য কোন খাতে যে অর্থ ব্যয় হতে পারত তা গাড়ি ও জ্বালানী আমদানী এবং রাস্তা বানানোর জন্য ব্যয় হচ্ছে

যুদ্ধের মূল কারণ

১৯৯০ সালে সংঘটিত উপসাগরীয় যুদ্ধ এবং ২০০৩ সাল থেকে শুরু করে বর্তমান অবধি চলতে থাকা ইরাক যুদ্ধে মার্কিনীদের আগ্রাসী ভূমিকার প্রধানতম কারণ হচ্ছে ইরাক এবং কুয়েত থেকে জ্বালানী তেল হাতিয়ে নেয়া। কারণ সেখানে প্রচুর পরিমাণে প্রাইভেট গাড়ি রয়েছে। এই সকল প্রাইভেট গাড়িই যান্ত্রিক যানবাহন সচল রাখার জন্য প্রয়োজন জ্বালানী।

১৯৮৫ সালের এক জরিপে জানা যায় লস- এঞ্জেলসে মানুষ কর্তৃক সৃষ্ট পরিবেশ দূষণের মাত্রা ছিল ৩৫ লাখ টন যার ৬৩ ভাগ সংঘটিত হয় যান্ত্রিক যানবাহনের কারণে। যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি নিয়ন্ত্রণ না করে পরিবেশ দূষণ রোধ করা সম্ভব নয়। এক্ষেত্রে অন্য কোন পদক্ষেপই খুব বেশি কার্যকর হবে না। মেক্সিকো এবং লস-এঞ্জেলস তার একটা বড় দৃষ্টান্ত।

১৯৮৮ সালে বায়ুদূষণের ফলে কলকাতার প্রায় ৬০ ভাগ মানুষ বিভিন্ন ধরনের শ্বাসরোগে আক্রান্ত ছিল। যান্ত্রিক যানবাহন কর্তৃক উদ্ভূত বায়ুদূষণ বা পরিবেশ দূষণের ফলে শুধুমাত্র সাময়িক সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে না। এর ফলে বিশ্ব প্রকৃতি দিন দিন হুমকির মুখে পতিত হচ্ছে। আমেরিকায় গাড়ির কালো ধোঁয়া রোধ করা গেলেও গাড়ির পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়ায় বায়ুদূষণের মাত্রা আগের চেয়ে বৃদ্ধি পেয়েছে। সারা বিশ্বে বায়ুদূষণের উপাঙগুলির মধ্যে ৩৪ ভাগ কার্বন-ডাই-অক্সাইড নির্গত হয় আমেরিকা, জাপান এবং জার্মানী থেকে। কারণ এই দেশগুলিতে প্রচুর যান্ত্রিক যানবাহন রয়েছে। যদিও এই তিনটি দেশে পৃথিবীর মাত্র আট ভাগ লোকের বাস।

ভারত এবং চীনে পৃথিবীর ৩৯ ভাগ লোকের বাস। অথচ এই অঞ্চল থেকে ৪ ভাগ কার্বন-ডাই-অক্সাইড নির্গত হয়। এটি সম্ভব হয়েছে কারণ এই দেশগুলিতে যাতায়াতের ক্ষেত্রে প্রচুর অযান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহৃত হয়। দেখা যায়, পৃথিবীর ২০ ভাগ মানুষ ৮০ ভাগ মানুষের জন্য বিভিন্ন ধরনের সমস্যা সৃষ্টি করছে। এর জন্য ধনী দেশগুলিই মূলত দায়ী। কারণ সেখানে অধিক পরিমাণে যান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহৃত হচ্ছে। যদি অনুন্নত এবং উন্নয়নশীল দেশগুলো ধনী দেশগুলোর মত যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি করে তাহলে অচিরেই বিশ্ব প্রকৃতির আরো বিপর্যয় ঘটবে।

বায়ু এবং শব্দদূষণের পাশাপাশি প্রাইভেট গাড়ির কারণে পরিবেশের আরো অনেক ক্ষতি হচ্ছে। যেমন রাস্তা বানানোর জন্য চাষাবাদের জমি ও বন নষ্ট হচ্ছে। প্রতি এক মাইল রাস্তা তৈরির জন্য ২৫ একর জমি দরকার পড়ে। রাস্তা এবং পার্কিং এর জন্য আমেরিকাতে শহরের অর্ধেক পরিমাণ জায়গা ব্যবহৃত হয়। ইন্দোনেশিয়াতে প্রতি বছর ২৫০ বর্গকিলোমিটার চাষের জমি ও বন রাস্তা এবং শহর নির্মাণের জন্য ব্যবহৃত হচ্ছে। আমরা যদি প্রাইভেট গাড়ির জন্য বেশি জায়গা বরাদ্দ দেই তাহলে চাষের জমি কমে যাবে। এতে করে অল্প কিছু মানুষের আরাম আয়েশ বৃদ্ধি পাবে। কিন্তু তার পরিপ্রেক্ষিতে দিন দিন সমাজে বৈষম্য দিন দিন বৃদ্ধি পাবে।

গাড়িমুক্ত দিবস

দক্ষিণ আফ্রিকার কেপটাউনে প্রতি বছর গাড়িমুক্ত দিবস পালন করা হয়। ২০০৩ সালে দিবসটি প্রথমবারের মত পালিত হয়। জনসাধারণের সাড়া পাওয়ায় ২০০৪ সালেও গাড়িমুক্ত দিবস পালিত হয়েছে এবং সিদ্ধান্ত হয়েছে প্রতি বছর দিবসটি পালন করা হবে। দিবসটিতে দেখা যায় লোকজন স্বতন্ত্রভাবে হেঁটে এবং সাইকেলে করে যাতায়াত করছে। যারা কখনও সাইকেল চালাননি এবং সাইকেল চালাতে জানত না তারা এই দিনটিতে সাইকেল চালানোর প্রশিক্ষণ নেয়। বর্তমানে কেপটাউনে হেঁটে এবং সাইকেলে করে যাওয়ার জন্য আলাদা রাস্তার দাবী উঠেছে। যাতে করে মানুষ হেঁটে এবং সাইকেলে করে নিরাপদে যাতায়াত করতে পারে। এর প্রেক্ষিতে রাস্তার পরিবর্তন করার পরিকল্পনা করা হচ্ছে।

রাস্তা বাড়ানোর পাশাপাশি গাড়ির সংখ্যাও বৃদ্ধি পাচ্ছে। যার ফলে যাতায়াত ব্যবস্থায় সৃষ্ট সমস্যার দীর্ঘস্থায়ী কোন সমাধান হচ্ছে না। যানজট নিরসনের ক্ষেত্রে শুধুমাত্র রাস্তা নির্মাণ করলেই হবে না। প্রয়োজন কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ। উদাহরণ হিসেবে ব্যাংককের কথা বলতে পারি, সেখানে অনেক নতুন রাস্তা নির্মাণ করা সত্ত্বেও যানজট দূর করা সম্ভব হচ্ছে না। কারণ সেখানে প্রচুর পরিমাণে যান্ত্রিক যানবাহন রয়েছে। নগরকে সুন্দর করার জন্য অযান্ত্রিক যানবাহন কমিয়ে দিয়ে যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধি করা হলে তা হবে সবার জন্য বুঝে। কারণ অধিক যান্ত্রিক যানবাহন মানেই অধিক বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ।

ব্যাংকক শহরে যানজটের কারণে ঘন্টার পর ঘন্টা বসে থাকতে হয়। ফলে প্রতিদিন গড়ে ১৪ লাখ ডলার মূল্যের পেট্রোল যানজটে দাড়িয়ে অপচয় হচ্ছে। তাছাড়া সময়মতো কাজ শেষ করতে না পারায় অর্থনৈতিক উন্নয়ন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। ব্যাংককে কোন প্রকার অযান্ত্রিক যানবাহন নেই। সেখানে যানজটের কারণে বছরে প্রতি জনের প্রায় ৪৪ কর্মদিবস নষ্ট হচ্ছে। সে দেশের অধিবাসিরা এই দিবস গুলিতে কাজ করতে পারলে জি, এন, পি আরও ১০ ভাগ বাড়ানো সম্ভব হতো।

যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির ফলে সারা বিশ্বে দুর্ঘটনার সংখ্যাও বেড়ে যাচ্ছে। এর ফলে অনেকেই অকালে প্রাণ হারাচ্ছে এবং অনেক লোককে পঙ্গুত্ব নিয়ে জীবন যাপন করতে হচ্ছে। আমেরিকাতে দুর্ঘটনা এড়ানোর জন্য এবং দুর্ঘটনা পরবর্তী সময়ে মানুষ যাতে ক্ষতিগ্রস্ত না হয় তার জন্যে অনেক ধরনের ব্যবস্থা রয়েছে। তবুও ১৯৯৮ সালে সড়ক দুর্ঘটনায় ৪১,৪৮০ জন মৃত্যু বরণ করেছেন। আমেরিকাতে মৃত্যুর জন্য সড়ক দুর্ঘটনা নয় নম্বর কারণ। অর্থাৎ আমেরিকাতে যান্ত্রিক যানবাহনের বৃদ্ধি মৃত্যুর অন্যতম কারণ হয়ে দাঁড়িয়েছে।

উন্নত দেশগুলি সবসময় ইতিবাচক পদক্ষেপ গ্রহণ করে তা নয়, ওদের ভুল থেকেও শিক্ষা নেওয়া যেতে পারে। অতীতে উন্নত দেশগুলোতে যাতায়াতের ক্ষেত্রে প্রাইভেট গাড়িকে প্রাধান্য দেয়া হতো। বর্তমানে গাড়ির পরিমাণ অধিক মাত্রায় বৃদ্ধি পাওয়ায় কমানোর চেষ্টা চলছে। পরিকল্পনা করার সময় যাতে করে বেশীর ভাগ মানুষ সহজে, সস্তায় এবং নিরাপদে পথ চলতে পারে সে বিষয়ে গুরুত্ব দিতে হবে। এতে করে অর্থনৈতিক উন্নয়ন বাধাগ্রস্ত হবে না এবং পরিবেশ বিপর্যয় এড়ানো সম্ভব হবে।

অযান্ত্রিক যানবাহনের সুবিধা

যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে অযান্ত্রিক যানবাহনকে প্রাধান্য দেওয়া দরকার। কারণ যাত্রীদের একটা বড় অংশ অযান্ত্রিক যানবাহনে যাতায়াত করে। অযান্ত্রিক যানবাহন পরিবেশের ক্ষতি করে না এবং রাস্তায় কম জায়গা দখল করে। যখন মানুষ পায়ে হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াত করে তখন পরস্পরের মধ্যে সুসম্পর্ক গড়ে উঠে। ফলে রাস্তায় নিরাপত্তা বাড়ে। তাছাড়া অযান্ত্রিক যানবাহন কর্তৃক দুর্ঘটনা ঘটলেও ক্ষতির পরিমাণ তুলনামূলকভাবে অনেক কম।

সাইকেল হচ্ছে সবচেয়ে সস্তা এবং সুবিধাজনক পরিবহণ। সাইকেলে যাতায়াত খরচ কম এবং পরিবেশ, অর্থনৈতিক, সামাজিক তথা দেশের সার্বিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে। পাশাপাশি দূরে যাতায়াতের জন্য পাবলিক পরিবহণ যেমন-বাস, ট্রেন সুবিধাজনক পরিবহণ। যাতে করে কম জায়গায় এবং কম খরচে অনেক বেশি লোক যাতায়াত করতে পারে।

সাইকেলের সুবিধাসমূহ

- ঊঊ বাসা থেকে গন্তব্যে বিরতিহীনভাবে যাতায়াত করা যায়
- ঊঊ স্বাধীনভাবে ওঠানামা করা যায়
- ঊঊ দ্রুত যাওয়া যায়
- ঊঊ খরচ কম
- ঊঊ দেশের অর্থনীতির জন্য ভাল
- ঊঊ জ্বালানী খরচ নেই
- ঊঊ পরিবেশের ক্ষতি করে না
- ঊঊ রাস্তায় খুব কম জায়গা নেয়
- ঊঊ ছোট রাস্তা এবং গলিতে চলার জন্য উপযোগী বাহন
- ঊঊ সাইকেলে যাতায়াত করলে আলাদা করে ব্যায়াম করার দরকার পড়ে না এবং ভ্রমণ বেশ আনন্দদায়ক
- ঊঊ সাইকেল তৈরি এবং মেরামত কাজে অনেক লোকের কর্মসংস্থান হয়
- ঊঊ তুলনামূলকভাবে সাইকেলে করে অনেক বেশী মালামাল বহন করা যায় যা হেঁটে বহন করা সম্ভব না
- ঊঊ একই সময়ে হেঁটে যাওয়ার চেয়ে সাইকেলে তিনগুন বেশী দুরত্ব অতিক্রম করা যায়
- ঊঊ নারীদের জন্য সাইকেল ভাল কেননা তাদেরকে অন্যান্য যানবাহনে চড়তে গেলে অনেক ধরনের সমস্যায় পড়তে হয়। তারা সাইকেলে যাতায়াতে অভ্যস্ত হলে পরিবার ও দেশের উন্নয়নে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারবে।

সাইকেলের মতো রিকশা এবং হেঁটে চলাচলের ক্ষেত্রেও অনেক ধরনের সুবিধা পাওয়া যায়। রিকশা চালিয়ে অনেক অভাবী মানুষের কর্মসংস্থান হয়। সবচেয়ে বড় কথা হলো, যারা রিকশা চালায় তাদের অন্য কাজের দক্ষতা নেই। প্রথমতঃ রিকশা তুলে দিলে এদেরকে পরিবার নিয়ে পথে বসতে হবে। ১৯৯২ সালের এক জরিপে জানা যায়, বাংলাদেশে পরিবহণ

খাত থেকে যে পরিমাণ আয় হয় তার ৩৬ ভাগ আসে রিকশা থেকে। যার উপর নির্ভর করে প্রায় ৫০ লক্ষ মানুষ জীবন ধারণ করে থাকে। যা ওই সময়ের মোট জনসংখ্যার ৪.৫ ভাগ। দেখা যাচ্ছে, প্রচুর মানুষ এই পেশায় জড়িত এবং যার মাধ্যমে অনেক মানুষ নির্ভর করে জীবিকা নির্বাহ করছে। এই বিপুল পরিমাণ জনগোষ্ঠীর বিকল্প কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা দুরূহ ব্যাপার।

ঢাকা শহরে অনেক রাস্তায় রিকশার বিকল্প কোন পরিবহণ নেই। কারণ রাস্তাগুলি ছোট হওয়ায় সেখানে যান্ত্রিক যানবাহন যাতায়াতে সমস্যার সৃষ্টি করে। ১৯৯৩ সালে এক জরিপে দেখা যায় পুরোনো ঢাকার রাস্তায় যে পরিমাণ যানবাহন ছিল তার ৮৫ ভাগ রিকশা। রিকশা দামে সস্তা, রিকশা করে বাসা থেকে বিরতিহীনভাবে গন্তব্যে যাতায়াত করা যায়। এটি নির্ভরযোগ্য একটি পরিবহণ। বিশেষ করে মহিলা, শিশু, বৃদ্ধ এবং পঙ্গু লোকদের জন্য।

ঢাকা শহরে অনেকগুলি স্কুলে রিকশা-ভ্যানে করে ছাত্র/ছাত্রীদের আনা নেওয়া করা হয়। এছাড়া মহিলারা বেশিরভাগ রিকশায় করে যাতায়াতে স্বাচ্ছন্দ বোধ করেন। কারণ বাসে চলতে গেলে তাদেরকে অনেক ধরণের সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়। রিকশা ব্যবহারে পরিবেশ দূষণমুক্ত থাকবে, জ্বালানীর ওপর চাপ কমবে, গরীব বেকারদের কর্মসংস্থান হবে এবং নারী-পুরুষের মধ্যে ব্যবধান কমে আসবে।

সাইকেল ব্যবহারে বিভিন্নস্থানে অনেক সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে

কেনিয়াতে গরীব রোগীদের সেবা দানের ক্ষেত্রে রিকশা-ভ্যান ব্যবহৃত হয়ে থাকে। তানজেনিয়াতে একটি গ্রামের বাসিন্দাদের সাইকেল থাকায় যাতায়াতের জন্য কম সময় লাগছে। যাতায়াত সুবিধা থাকায় সেখানকার অধিবাসিরা অন্যান্য এলাকার চাইতে ৫০ ভাগ ফসল বেশী পায়। শ্রীলঙ্কার গ্রাম গুলিতে প্রচুর পরিমাণে সাইকেল এবং রিকশা-ভ্যান ব্যবহৃত হচ্ছে। কিউবাতে মাত্র দুই বছরে সাইকেলের সংখ্যা ৩০ হাজার থেকে ৬০ হাজারে উত্তীর্ণ হয়েছে। সেখানে শুধুমাত্র সাইকেলে যাতায়াত করার জন্য আলাদা রাস্তা তৈরি করা হয়েছে। নিকারাগুয়াতে অফিস এবং স্কুলে যাওয়ার জন্য সাইকেল প্রদান করা হচ্ছে। কেনিয়ার এক শহরে একটি প্রকল্প রয়েছে সেখানে যাদের চাকরি নেই তাদের মাঝে সহজ শর্তে সাইকেল বিতরণ করা হয়, এখানে যাত্রী বহনের কাজে সাইকেল ব্যবহৃত হয়। এতে করে গরীব যুবকদের কর্মসংস্থান হচ্ছে। তাছাড়া যাদের হেঁটে যাওয়া ছাড়া কোন পরিবহণ সুবিধা নেই তারা যাতায়াত সুবিধা পাচ্ছে এবং তারা মালামাল বহনের ক্ষেত্রেও সুবিধা পাচ্ছে। ভিয়েতনামের ছোট শহরগুলিতে ট্যাক্সির বিকল্প হিসেবে সাইকেল ব্যবহৃত হচ্ছে এবং মহিলারা বাজারে যাওয়ার জন্যে সাইকেল ব্যবহার করে। তামিলনাড়ুতে মহিলাদের জন্য স্বাক্ষরদান কর্মসূচী রয়েছে এবং সাইকেল চালানোর জন্য উৎসাহিত করা ও প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়। এর ফলে মহিলারা সহজে এক স্থান থেকে আরেক স্থানে যাতায়াত করতে পারেন। ফলে তাঁরা নিজেদের এবং শিশুদের শিক্ষা এবং স্বাস্থ্য সেবা নিশ্চিত করতে সক্ষম হয়েছে। সেখানে এক বছরের মধ্যে ৫০ হাজার মহিলা সাইকেল চালানো শিখেছে। প্রথমে সেখানকার পুরুষেরা বিষয়টি সামাজিকভাবে মেনে নিতে পারেননি। কিন্তু যখন দেখলো মহিলারা যাতায়াত সুবিধা পাওয়ায় অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে তখন তারা বিষয়টি স্বাভাবিকভাবে মেনে নিয়েছে।

পরিবহণ ও দরিদ্রতা

পরিবহণ পরিকল্পনা একটি দেশের দরিদ্রতা বাড়াতে এবং কমাতে পারে। বর্তমানে সরকার রাস্তা এবং ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য প্রচুর অর্থ ব্যয় করছে। অথচ দরিদ্রতা বিমোচনের লক্ষে অর্থ বরাদ্দ দিতে পারছে না। আমদানী খরচের বেশীর ভাগই যান্ত্রিক যানবাহন এবং জ্বালানীর জন্য ব্যয় হচ্ছে। বর্তমানে দেশে প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা প্রচুর পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়ায় যানজট সমস্যা আরো প্রকট আকার ধারণ করছে। এর ফলে দৈনন্দিন জীবনযাত্রায় স্বাভাবিক কর্মকাণ্ড ব্যাহত হওয়ায় দেশের সার্বিক উন্নয়ন বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। সস্তা যানবাহন না থাকলে বা কম খরচে যাতায়াত করতে না পারলে যাতায়াতের ক্ষেত্রে স্বল্প আয়ের মানুষদের সমস্যায় পড়তে হয়।

কর বেশি থাকায় সাইকেলের দাম বেশি এবং আলাদা লেন না থাকায় সাইকেলে চলাচল কিছুটা ঝুঁকিপূর্ণ। ফলে স্বল্প আয়ের মানুষের যাতায়াত সুবিধা কম। বাসে যাতায়াত তুলনামূলকভাবে সাইকেলের চেয়ে খরচ বেশি। তাছাড়া সাইকেলের মতো বাসে যেখানে সেখানে ওঠানামা করা যায় না। পাশাপাশি রিকশা যদি নিষিদ্ধ করা হয় বা নিয়ন্ত্রণ করা হয় সেক্ষেত্রেও বিপুল গরিব জনগোষ্ঠী বেকার হয়ে পড়বে এবং তাদেরকে সপরিবারে সমস্যায় পড়তে হবে। যাতায়াতের ক্ষেত্রে বিত্তশালীর তুলনায় স্বল্প আয়ের লোকদের বিষয়টিতে বেশি গুরুত্ব দেওয়া প্রয়োজন। কারণ স্বল্প আয়ের লোকদেরকে কম টাকায় বাসা ভাড়া নেয়ার জন্য কর্মস্থল থেকে অনেক দূরে অবস্থান করতে হয়। এছাড়া বিভিন্ন ধরনের কাজ করে তাদের সংসার চালাতে হয়। সুতরাং তাদেরকে বিভিন্ন জায়গায় যাতায়াত করতে হয়। যার ফলে অল্প আয়ের লোকদের যাতায়াত খাতে বেতনের বড় অংশ খরচ হয়।

ঢাকা কি শুধু ধনীদের জন্য

যদি বড় বড় শপিং মল থেকে কেনাকাটা করা হয় সেক্ষেত্রে শপিং মলের বিত্তশালী মালিক আরো বিত্ত বৈভবের অধিকারী হবেন। পক্ষান্তরে যদি ছোট বাজার থেকে কেনাকাটা করা হয় তাহলে গরিব মানুষের জীবন ধারণের ক্ষেত্রে সহায়তা হতে পারে। তেমনি বলতে পারি, যদি শুধুমাত্র যান্ত্রিক যানবাহন নিয়ে পরিকল্পনা করা এবং প্রাইভেট গাড়ি অমদানীর ক্ষেত্রে সুযোগ-সুবিধা প্রদান করা হয় তাহলে কিছু সংখ্যক মানুষের সুবিধা হবে। অপর দিকে রিকশা তুলে দিলে রিকশা চালকেরা বেকার হয়ে পড়বে। ফলে তাদেরকে সপরিবারে বিপদে পড়তে হবে।

হেঁটে চলা ও সাইকেলে চলাচলের জন্য সুযোগ সুবিধা বাড়ানো হলে সবাই সুবিধা ভোগ করবে। বিশেষ করে স্বল্প আয়ের মানুষের জন্য বেশি সুবিধা হবে। গরীবদের অর্থনৈতিক উন্নয়ন হলে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন সহজ হবে। যদি ধনীদের অর্থনৈতিক অবস্থা আরো ভাল হয় সেক্ষেত্রে দেশের কোন লাভ হয় না বরং ক্ষতি হয়। কারণ ধনীদের বিদেশী বিলাসী দ্রব্য ব্যবহারের জন্য দেশের অর্থ বাইরের দেশে চলে যায়। অন্যদিকে গরীব মানুষের অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নয়ন ঘটলে দেশীয় দ্রব্য সামগ্রী ব্যবহার করে বলে দেশের শিল্প কারখানার উন্নতি হয়। যাতে করে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ঘটে।

জীবন যাপনের মৌলিক চাহিদা পূরণ

কোন ধনী মানুষ আরো অধিক ধন সম্পদের অধিকারী হলে তার জীবন যাপনে খুব বেশি পরিবর্তন আসবে না। কিন্তু একজন স্বল্প আয়ের মানুষের অর্থনৈতিক স্বচ্ছলতা এলে তার দৈনন্দিন জীবনের প্রয়োজন মেটাতে সক্ষম হবেন। যেমন- শিশুদের চিকিৎসা, স্বাস্থ্য সেবা এবং পুষ্টিকর খাবার নিশ্চিত করতে পারবে।

যাতায়াতের ক্ষেত্রে ধনীদের ভর্তুকি দেয়া হলে মাথাপিছু খরচ বৃদ্ধি পায়। অন্যদিকে স্বল্প আয়ের মানুষের জন্য ভর্তুকি দিলে যেমন- সাইকেলের উপর কর প্রত্যাহার, নিরাপদে সাইকেলে চলাচলের জন্য রাস্তায় পৃথক লেনের ব্যবস্থা করা হয় সেক্ষেত্রে মাথাপিছু খরচ কম হয়। যার ফলে অনেক বেশি মানুষের সুবিধা হয়। অবশ্য সাইকেলের সুবিধা বাড়লে শুধু গরীব নয় সবার জন্যই ভালো।

ভারতে একটি জরিপে দেখা গেছে, কয়েক হাজার ডলার ব্যয়ে বেবী ট্যাক্সি চালু করার মাধ্যমে ৬ জনের কর্মসংস্থান হয়। পক্ষান্তরে সমপরিমাণ অর্থ বিনিয়োগে রিকশা চালু করলে ৭৫ জনের কর্মসংস্থান হয়। যান্ত্রিক যানবাহনে বিনিয়োগের মাধ্যমে তুলনামূলকভাবে খুব কম লোকের আয়ের ব্যবস্থা হয়। অপরদিকে অযান্ত্রিক যানবাহন তৈরিতে কম অর্থ ব্যয় হয় কিন্তু বেশী লোকের কর্মসংস্থান হয়। যখন আমরা অল্প কিছু মানুষের সুবিধা নিয়ে পরিকল্পনা করি তখন অপচয় বেশী হয়। আর কম খরচে বেশী লোকের জন্য যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করা গেলে অপচয় কম হয়। প্রাইভেট গাড়ির বৃদ্ধি মানেই বেশী অপচয়। রিকশার জন্য যে ব্যয় হয় তা দেশের অভ্যন্তরেই থেকে যায়। বর্তমানে যান্ত্রিক যানবাহনের ওপর বেশি পরিমাণে নির্ভরশীল হওয়ায় গাড়ি এবং জ্বালানী আমদানীর জন্য দেশের অর্থ বিদেশে চলে যাচ্ছে। অথচ এতে করে খুব কম সংখ্যক মানুষ যাতায়াত সুবিধা পাচ্ছে।

রিকশা বন্ধ করলে বেকারত্বের সাথে সাথে দারিদ্রতা বাড়বে। ফলে অপরাধও বাড়বে। এছাড়া রিকশা চালাতে না পারলে তাদের গৃহিনীরা না খেতে পেয়ে শেষ পর্যন্ত অসামাজিক পেশা বেছে নিতেও দ্বিধা করবে না। ঢাকা শহরে প্রায় ৩ লাখ রিকশা চালক আছে তারা গড়ে প্রতিদিন ১০০ টাকা পাচ্ছে। সেক্ষেত্রে দেখা যাচ্ছে প্রতি বছর রিকশা থেকে তাদের আয় হচ্ছে ১০ কোটি ৯৫ লক্ষ টাকা।

বাংলাদেশের শহরগুলিতে পরিবহণ ব্যবস্থায় সাইকেল তেমন একটা ব্যবহার হচ্ছে না। তবে যাতায়াতের জন্য সাইকেলের ব্যবহার বাড়তে পারলে আর্থিকভাবে অসচ্ছল মানুষদের সুবিধা হবে। কারণ একটি সাইকেলের দাম এবং কয়েক মাসের বাস ভাড়া সমান। একটি সাইকেল কয়েক বছর ব্যবহার করা যায় এবং অনেক দিন পর পর মেরামত করতে খুব সামান্য খরচ হয়। যানজটের কারণে বাসে বাসে থাকতে হয়। সেক্ষেত্রে সাইকেলের জন্য পৃথক লেন থাকলে যাতায়াতের উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে। বিশ্বব্যাপক দরিদ্রতা বিমোচনের জন্য অযান্ত্রিক যানবাহনের পরামর্শ দিচ্ছে যা পরিবেশের জন্য সহায়ক এবং এতে অপচয় কম হয়। অযান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার বৃদ্ধিতে অর্থনৈতিক উন্নয়নের পথ সুগম হবে।

ঢাকার পরিবহণ ব্যবস্থা

বর্তমানে ঢাকার পরিবহন ব্যবস্থা খুবই বিশৃঙ্খল হয়ে পড়েছে। অনেক বেশি যানজটের কারণে মানুষকে যাতায়াতের ক্ষেত্রে দুর্ভোগের শিকার হতে হচ্ছে। দুর্ঘটনা বেশি হওয়ায় অনেক মানুষ মারা যাচ্ছে। যার মধ্যে হেঁটে চলাচলকারীদের সংখ্যাই বেশি। দুর্ঘটনার দরুন সরকারকে প্রতি বছর ৪০-৪৫ বিলিয়ন টাকা আর্থিক ক্ষতির সম্মুখীন হতে হচ্ছে। বর্তমানে শব্দদূষণের মাত্রা একেবারেই অসহনীয় পর্যায়ে। এর মূল কারণ হচ্ছে গাড়ির হর্ন। যদিও টু স্ট্রোক বেবি ট্যাক্সি বন্ধ করায় বায়ুদূষণের মাত্রা কিছুটা কমানো সম্ভব হয়েছিল। বর্তমানে রিকশা বন্ধ করায় যান্ত্রিক যানবাহন বেড়ে যাচ্ছে ফলে বায়ুদূষণের মাত্রা অধিকহারে বৃদ্ধি পেতে শুরু করেছে। ফুটপাথ ব্যবস্থাপনা ভালো না হওয়ায় পথচারীদেরকে হেঁটে যাতায়াত করতে বিভিন্ন সমস্যায় পড়তে হচ্ছে। সাইকেলে যাতায়াত করতে বেশি ঝুঁকি পোহাতে হয়। বেশির ভাগ বাসের সেবামান ভালো না হওয়ায় যাত্রীদের হয়রানির শিকার হতে হয়। রাস্তায় যানজটের কারণে শুধুমাত্র যাত্রীরা নয় রাস্তা সংলগ্ন অফিস, দোকান এবং বাসাবাড়িতে অবস্থানকারীরা বিভিন্ন ধরনের অসুবিধা ভোগ করছে।

দুর্ঘটনা :

উন্নত দেশগুলিতে সড়ক দুর্ঘটনায় প্রতি ১০,০০০ গাড়িতে ৫ জন মানুষের মৃত্যু ঘটে। আমেরিকাতে দুর্ঘটনার কারণে আনুপাতিক হারে সবচেয়ে বেশি মানুষ মারা যাচ্ছে। কারণ আমেরিকায় প্রচুর যান্ত্রিক যানবাহন রয়েছে। রাস্তা ও গাড়ি নিরাপদ করার জন্য যত চেষ্টাই করা হোক না কেন যান্ত্রিক যানবাহন বাড়লে দুর্ঘটনাও বৃদ্ধি পাবে। যান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার না কমিয়ে ট্রাফিক পদ্ধতির উন্নয়ন এবং ড্রাইভারদের প্রশিক্ষণ দেওয়া হলেও সড়ক দুর্ঘটনা কমানো সম্ভব নয়। হাইওয়ে গুলোতে দুর্ঘটনা কমাতে চাইলে রেল ব্যবস্থা উন্নত করতে হবে যাতে করে মানুষ এবং মালামাল বহন করা যায়।

বাংলাদেশে সড়ক দুর্ঘটনায় যে পরিমাণ মানুষ মারা যাচ্ছে তার ৫৫ ভাগ হচ্ছে পথচারী। কারণ পথচারীদের চলাচলের জন্য কোন সুবিধা প্রদানের পরিকল্পনা করা হচ্ছে না। শুধুমাত্র যানবাহনকেই প্রাধান্য দেয়া হচ্ছে। বাংলাদেশে বিশেষভাবে ঢাকা শহরের মানুষ যাতে প্রয়োজন অনুসারে রাস্তা পারাপার করতে পারে সেটি না করে প্রতিবন্ধকতা তৈরি করা হচ্ছে। বেশিরভাগ ক্ষেত্রেই দেখা যাচ্ছে গাড়ির গতি নিয়ন্ত্রণ না করে মানুষকে নিয়ন্ত্রণের চেষ্টা চলছে। ফলে দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পাচ্ছে।

পথচারী :

হ্যানয়, ভিয়েতনামে ফুটপাথ পরিষ্কার রাখার জন্য হকার উচ্ছেদ করায় হকারদের স্থলে ফুটপাথ গুলিতে মোটর সাইকেল পার্কিং করা হচ্ছে। যার জন্য পথচারীরা ফুটপাথে কোনভাবেই চলাচল করতে পারছে না। পাশাপাশি হকার পেশার মানুষেরা খুবই সমস্যার মধ্যে পড়ছে।

হকার যখন ফুপপাতে খুব বেশি জায়গা নেয় এবং মানুষের চলাচলে প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করে তখন তাদেরকে নির্দিষ্ট পরিমাণ জায়গা বরাদ্দের মাধ্যমে নিয়ন্ত্রণে আনা সম্ভব। কিন্তু যদি হকারদেরকে একেবারে ফুটপাথ থেকে উচ্ছেদ করা হয় তাহলে পথচারীদের হেঁটে চলাচল হ্রাস পাবে। কারণ হকারদের কল্যাণে ফুটপাথে অনেক প্রয়োজনীয় জিনিস সংগ্রহ করা যায়। ফুটপাথে চলাচলে অনুকূল পরিবেশ থাকে এবং সর্বোপরি পথচারীদের চলাচলে নিরাপত্তা থাকে। মানুষ ফাঁকা জায়গা দেখলে যাতায়াত করতে চায় না বা অবস্থান করে না। যেমন- বিজয় স্বরণীর আশ-পাশের ফুটপাথগুলি পরিচ্ছন্ন হওয়া সত্ত্বেও মানুষ যাতায়াত করে না। অন্যদিকে নিউমার্কেট এলাকার ফুটপাথগুলি ঘিঞ্জি হলেও প্রচুর মানুষ চলাচল করে।

বিভিন্ন মেলা, উৎসব এ প্রচুর মানুষের সমাগম হয় এবং শপিং মল গুলিতে লোকজন ঘুরে বেড়ায়। কেননা এ অঞ্চল গুলিতে গাড়ির হর্ন নেই, ধোঁয়া নেই। তেমনিভাবে আমাদের ফুটপাথগুলি যদি ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে কিছু পরিবর্তন করা যায় যেমন-হর্ন ও ধোঁয়ার হাত থেকে রক্ষা করা যায় তাহলে পথচারীরা হেঁটে চলাচল করতে স্বাচ্ছন্দবোধ করবে।

ঢাকাতে যারা হেঁটে যায় তাদের সমস্যা হলো সব এলাকায় ফুটপাথ নেই, অনেক জায়গায় বিভিন্ন কারণে ফুটপাথ চলার অযোগ্য হয়ে পড়েছে। যেমন-প্রাইভেট গাড়ি পার্কিং করছে, অনেক জায়গায় নোংরা অবর্জনা ভরা থাকছে, অনেক স্থানে ড্রেনে স্ল্যাপ নেই, কনস্ট্রাকশনের কাজ করতে গিয়ে রড, বালি, সিমেন্ট এবং অন্যান্য জিনিস পত্র দিয়ে রাস্তা আটকে রাখছে। এছাড়া রাস্তা পারাপারের জন্য ট্রাফিক সিগন্যাল নেই যাতে করে মানুষ সহজে পার হতে পারে। পথচারীরাই মূলত বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণের ফলে বেশী ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে এবং দুর্ঘটনার শিকার হচ্ছে।

ফুটপাথে হকারদের নির্দিষ্ট পরিমাণ জায়গা বরাদ্দের দিয়ে ব্যবস্থাপনার মধ্যে আনা হলে মানুষ স্বাচ্ছন্দে যাতায়াত করতে পারবে। পাশাপাশি ফুটপাথে কনস্ট্রাকশনের জিনিষপত্র, গাড়ি পার্কিং, ময়লা আবর্জনা ফেলে রাখা বন্ধ করতে হবে। তাহলে মানুষের হেঁটে চলাচলের জন্য প্রতিবন্ধকতা দূর করা সম্ভব হবে।

সাইকেল :

সাইকেল দূষণমুক্ত জনপ্রিয় পরিবহণ। ঢাকা শহরে যাতায়াতের জন্য সাইকেলের ব্যবহার কম। কেননা সাইকেলের দাম তুলনামূলক ভাবে বেশি এবং রাস্তা কিছুটা ঝুঁকিপূর্ণ। সাইকেলের দাম বেশি হওয়ার মূল কারণ হচ্ছে এর উপর আরোপিত অত্যাধিক কর। বর্তমানে সাইকেলের উপর আরোপিত কর এর পরিমাণ ৬৩.৫ ভাগ। তার মানে একটি ৩,০০০ টাকা মূল্যের সাইকেল কিনতে প্রায় ৫,০০০ টাকা লাগছে। সাইকেলের দাম বেশি হওয়ায় এটি বেশিরভাগ মানুষের ক্রয় ক্ষমতার বাইরে।

ধনীরা প্রাইভেট গাড়ি ক্রয়ের জন্য ঋণ পেয়ে থাকে কিন্তু স্বল্প আয়ের লোকদের সাইকেল ক্রয়ের জন্য কোথাও কোন ঋণ সুবিধা নেই। ঢাকা শহরে সাইকেলে যাতায়াত কিছুটা ঝুঁকিপূর্ণ। ফলে ইচ্ছে থাকা সত্ত্বেও মানুষ সাইকেলে যাতায়াত না করে অন্যান্য পরিবহণ ব্যবহার করছে। সাইকেলে যাতায়াত অন্যান্য যে কোন পরিবহণের চাইতে ভাল। কেননা সাইকেলের চেয়ে যে কোন পরিবহণ রাস্তায় খরচ বেশি এবং বেশি জায়গা নেয়। বিশেষ করে যান্ত্রিক যানবাহনে জ্বালানী ব্যবহার হওয়ায় পরিবেশ দূষণ করে। যদিও বর্তমানে বিকল্প জ্বালানী গ্যাস ব্যবহৃত হচ্ছে। কিন্তু গ্যাস চালিত পরিবহণ থেকে বেনজিন ও কার্বণ-ডাই অক্সাইড নির্গত হচ্ছে। বেনজিন মূলত ক্যান্সার এর জীবানু বহন করে।

গরীবেরা অধিকাংশ সময় খরচের কারণে যাতায়াতের ক্ষেত্রে পরিবহণ ব্যবহার করতে পারে না। তাদেরকে হেঁটে চলাচল করতে হচ্ছে। ফলে তাদের কর্মক্ষমতা হ্রাস পাচ্ছে, কষ্ট বৃদ্ধি পায় এবং যান্ত্রিক যানবাহন কর্তৃক পরিবেশ দূষণে প্রত্যক্ষভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এক্ষেত্রে তারা সাইকেলে যাতায়াত করতে পারলে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে অনেক বেশি ভূমিকা পালন রাখতে পারবে।

সাইকেলের জন্য বড় রাস্তায় পৃথক লেন তৈরিতে খুব কম জায়গা ব্যয় হবে। তেমনিভাবে লেন তৈরির জন্য খরচও খুব কম হবে। সাইকেল লেন তৈরির ক্ষেত্রে খেয়াল করতে হবে যেন বাস এবং রিকশা থেকে পৃথক করার জন্য রাস্তার মাঝে প্রতিবন্ধক দেয়া হয়। এতে করে মানুষ নিরাপদে যাতায়াত করতে পারবে।

ঢাকায় বর্তমানে পরিবহণের যে গতি লক্ষ্য করা যায়। সাইকেলের জন্য পৃথক লেন থাকলে অন্যান্য যে কোন পরিবহণের চেয়ে সাইকেলে করে বেশি তাড়াতাড়ি গন্তব্যে পৌঁছানো সম্ভব হতো। এতে করে স্বল্প আয়ের লোকদের যাতায়াত খরচ কমানো এবং সকলের ক্ষেত্রেই দ্রুত পৌঁছানো সম্ভব হতো। যাতায়াতের ক্ষেত্রে অন্যান্য পরিবহণের পরিবর্তে সাইকেলের ব্যবহার বৃদ্ধি পেলে যাতায়াত খরচ কমবে। বায়ুদূষণ, শব্দদূষণ কমানো সম্ভব হবে এবং মানুষের শারিরিক সুস্বাস্থ্য বজায় থাকবে।

রিকশা :

রিকশা সাইকেলের মতই দূষণমুক্ত ও জনপ্রিয় পরিবহণ। রিকশা মহিলা, শিশু, বৃদ্ধ এবং প্রতিবন্ধীদের জন্য খুবই উপযোগী এবং প্রয়োজনীয় পরিবহণ। তারপরেও বর্তমানে ঢাকা শহর থেকে রিকশা উচ্ছেদের বা নিয়ন্ত্রণের চেষ্টা করা হচ্ছে। ইতিমধ্যে বেশ কিছু রাস্তায় রিকশা চলাচল নিষিদ্ধ করা হয়েছে। বলা হয় ঢাকায় প্রচুর অবৈধ রিকশা রয়েছে। এই সমস্ত রিকশা সত্যিকারার্থে প্রয়োজনের কারণেই রিকশা বৃদ্ধি পাচ্ছে। সেক্ষেত্রে লাইসেন্স প্রদান না করলে বৃদ্ধি প্রাপ্ত রিকশা গুলোতো অবৈধ বলেই গন্য হবে।

রিকশা যাত্রীসহ প্রতি বছর ৩০,০০০ মাইল দূরত্ব অতিক্রম করে এবং কাছাকাছি দূরত্বে প্রায় ১০০ টন মাল বহন করে। অযান্ত্রিক যানবাহন থেকে দেশে প্রায় ৮০ ভাগ লোকের কর্মসংস্থান হয়। ছোট রাস্তায় যাতায়াতে ৮৫ ভাগ অযান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহৃত হয়। বাংলাদেশে রিকশা চালিয়ে এবং মেরামত করে প্রায় ১২,৫০,০০০ লোকের কর্মসংস্থান হয়। এর পাঁচভাগই শহরে এবং ৫০ লাখ মানুষ জীবন ধারণ করে রিকশার উপর নির্ভর করে। এর পরেও সরকার রিকশা নিষিদ্ধ করতে চাচ্ছে।

অনেকেই বলে থাকেন রিকশা ভাড়া বেশি কিন্তু রিকশাতে যে সুবিধা পাওয়া যায় সেই সুবিধা পাওয়ায় জন্য মানুষ সিএনজি বা ট্যাক্সি ক্যাব ব্যবহার করছে। সি এন জি বা ট্যাক্সি ক্যাবের ভাড়া রিকশার চেয়ে তিনগুণ। বেশির ভাগ সময় সি এন জি বা ট্যাক্সি ক্যাব কাছাকাছি দূরত্বে যেতে চায় না। বাস কখনো রিকশার বিকল্প হতে পারে না। অল্প দূরত্বের জন্য বাসের চেয়ে রিকশা উপযোগী বাহন। যাতায়াত সুবিধা ছাড়াও রিকশা চালিয়ে এবং মেরামত করে এবং রিকশা তৈরির জন্য অনেক লোকের কর্মসংস্থান হয়ে থাকে।

অনেকেই বলে থাকেন রিকশা চালানো একটি অমানবিক কাজ। কিন্তু আমরা যদি লক্ষ্য করি তাহলে দেখতে পাব যারা কলকারখানায় এবং কৃষি ক্ষেত্রে কাজ করছে তারাও কতটা কষ্টকর এবং কতটা অমানবিক কাজ করছে। এসব কাজ যত কষ্টেরই হোক না কেন বেকার থাকার চাইতে অনেক ভাল। এ সকল কাজ করে যারা সংসার চালাচ্ছে তাদের যে কোন কর্মসংস্থান এর পথ যদি বন্ধ করে দেয়া হয় সেটি আরো অমানবিক কাজ। আমাদের দেশে প্রায় দেড় কোটি মানুষ বেকার রয়েছে। রিকশা বন্ধ করা হলে বেকারের সংখ্যা আরো বৃদ্ধি পাবে। যেখানে দেড় কোটি বেকারের কর্মসংস্থান এর ব্যবস্থা করা সম্ভব হচ্ছে না। সেখানে কিভাবে নতুন করে বেকার হয়ে পড়া রিকশা চালকদের কর্মসংস্থান করা সম্ভব হবে।

বিশ্ব ব্যাংকের অপরিণামদর্শী পরামর্শ

বিশ্ব ব্যাংকের চাপে প্রথমত আদমজি জুট মিল বন্ধ করে দেয়া হয়। যদিও কথা ছিল তাদের পুনর্বাসন করা হবে। কিন্তু পরবর্তীতে পুনর্বাসনের কোন উদ্যোগ পরিলক্ষিত হয়নি। যার ফলে একটি বড় জনগোষ্ঠী বেকার হয়ে পড়েছে। আবার যখন এসব প্রাজ্ঞন জুটমিল শ্রমিকরা রিকশা চালিয়ে জীবন ধারণের চেষ্টা করছে। ঠিক তখনই বিশ্ব ব্যাংক দ্বিতীয়বারের মতো রিকশা বন্ধ করার মাধ্যমে সেইসব লোকদের পুনরায় বেকার করে দেওয়ার পরামর্শ দিয়ে যাচ্ছে।

রিকশা :

রিকশা বন্ধের মাধ্যমে আরো একটি বিপুল জনগোষ্ঠীকে অনিশ্চয়তার দিকে ঠেলে দেয়াটাই হচ্ছে মানবতা লঙ্ঘন করা। বরং রিকশা চালানোর পেশাটিকে আরেকটু সহজ সাধ্য বা মানবিক করে তোলাটাই সমাধান। রিকশা চালানো যেভাবে সহজসাধ্য করা যেতে পারে-

- রিকশার কাঠামোগত উন্নয়ন করা। যেটি খুব সহজে চালানো যায় যেমনটি রয়েছে ভারত, ইউরোপ ও আমেরিকায়।
- ভাড়া নির্দিষ্ট করা
- চাহিদা অনুযায়ী লাইসেন্স বিতরণ
- রিকশার জন্য আলাদা লেন প্রদান করা
- রিকশা চালকদের প্রশিক্ষণ প্রদান করা

ঢাকার ভবিষ্যৎ

ঢাকার যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে ইতোপূর্বে বিভিন্ন ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। এরজন্য বিভিন্ন প্রকল্পের মাধ্যমে প্রচুর টাকা ব্যয়ও করা হয়েছে। ১৯৯৭ সালে বিশ্ব ব্যাংকের একটি প্রকল্পের মাধ্যমে রিকশা চালকদের প্রশিক্ষণ, বাস ও রিকশার জন্য পৃথক লেন তৈরি, ফুটপাথের উন্নয়ন ও ওভারব্রিজ নির্মাণের কাজ করার উদ্যোগ নেয়া হয়। কিন্তু শেষ পর্যন্ত এই প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা সম্ভব হয় নি। বরং পরবর্তীতে অনেক রাস্তা থেকে রিকশার জন্য তৈরিকৃত পৃথক লেন ভেঙ্গে ফেলা হয়েছে। কিন্তু বাস লেন তৈরি করা হয়নি।

এক সময় ডি আই টি এস পরিকল্পনা গ্রহণ করেছিল যাতে করে মানুষ নিরাপদে হেঁটে চলাচল করতে পারে। ডি ইউ টি পি'র একটি পরিকল্পনায় ঢাকা শহরে রিকশার জন্য আলাদা লেন এবং ফুটপাথ ও ওভারব্রিজ চলাচলের উপযোগী করার কথা ছিল। তাছাড়া অযান্ত্রিক এবং যান্ত্রিক যানবাহন চলাচলে কেউ কাউকে বিঘ্ন সৃষ্টি না করে সেজন্যে পৃথক পৃথক লেন করার কথা ছিল।

আমরা যদি ঢাকার ভবিষ্যৎ পরিবহণ পরিকল্পনার ক্ষেত্রে মানুষ কিভাবে যাতায়াত করবে সেটিকে গুরুত্ব না দিয়ে শুধুমাত্র গাড়ি কিভাবে চলাচল করবে এই বিষয়টিকে প্রাধান্য দেই তাহলে ভবিষ্যৎ যাতায়াত ব্যবস্থা সঙ্কটাপন্ন হয়ে পড়বে। মানুষের যাতায়াতের জন্য ব্যবহৃত পরিবহণগুলি পরিবেশ, সমাজ ও অর্থনীতির উপর বড় ধরনের প্রভাব ফেলে থাকে। মানুষের যাতায়াতের পাশাপাশি অবশ্যই বায়ু দূষণ, শব্দদূষণ, সড়ক দুর্ঘটনা নিয়ন্ত্রণ রাখতে হবে এবং খেয়াল রাখতে হবে যেন মানুষের কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে কোন প্রকার প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি না হয়।

সুপারিশমালা :

কোন সমস্যার সমাধান করতে গিয়ে যেন নতুন সমস্যা তৈরি না হয় সেদিকে খেয়াল রাখতে হবে। যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের নামে অসংখ্য গরীব মানুষের বৈধ পেশাকে নিষিদ্ধ করা অনৈতিক এবং অনুচিত। যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের পাশাপাশি খেয়াল করতে হবে কি করে স্বল্প আয়ের মানুষের সুবিধা বৃদ্ধি করা যায়। এতে করে শহরের পরিবেশ উন্নত হবে এবং দেশের সামাজিক, অর্থনৈতিক এবং পরিবেশের উন্নতি হবে। ঢাকার যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের ক্ষেত্রে কিছু বিষয়ের উপর গুরুত্ব দিতে হবে যেমন-

১. যাতায়াতের মূল উদ্দেশ্য গন্তব্যে পৌঁছানো এবং প্রয়োজন মেটানো। মানুষের মূল উদ্দেশ্য দূরে যাতায়াত নয় দরকার কত সহজে কাছাকাছি এলাকায় প্রয়োজনীয় সুবিধা পাওয়া যায়। যেমন- প্রতিটি এলাকায় শিক্ষা, স্বাস্থ্য সেবা, অফিস, দোকান, বাজার সবকিছু থাকবে। মোট কথা মিশ্র এলাকাই শহরের জন্য উত্তম।
২. যান্ত্রিক যানবাহনের চেয়ে অযান্ত্রিক যানবাহন ও হেঁটে চলাচল সামাজিক, অর্থনৈতিক ও পরিবেশ এর জন্য সহায়ক। তাই হেঁটে ও অযান্ত্রিক যানবাহনে চলাচলের জন্য সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি করতে হবে।

৩. প্রাইভেট গাড়ি বৃদ্ধির সাথে সাথে সামাজিক বৈষম্যও বৃদ্ধি পেতে থাকে। বর্তমানে পৃথিবীর অনেক দেশেই প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণের চেষ্টা করা হচ্ছে। ইউরোপ, আমেরিকা ও কানাডাতে প্রাইভেট গাড়ির পরিবর্তে হেঁটে, সাইকেলে ও পাবলিক পরিবহণে চলাচলের উপর গুরুত্ব দেয়া হচ্ছে। যাতায়াতের উন্নয়নে এইসব ভালো উদ্যোগ থেকে শিক্ষা নেয়া প্রয়োজন।
৪. স্বল্প আয়ের মানুষদের যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধির পাশাপাশি তাদের যাতায়াত খরচ কমানোর উপর জোর দিতে হবে। এর জন্য যেসব উদ্যোগ ফলপ্রসূ হতে পারে-
- সাইকেলের উপর আরোপিত কর প্রত্যাহার করা
 - সাইকেলের জন্য পৃথক লেন তৈরি
 - রিকশার জন্য বড় রাস্তা গুলিতে পৃথক লেন করা
 - বাস সার্ভিস উন্নত করা
 - বাসের জন্য পৃথক লেন করা
 - মিশ্র এলাকা গড়ে তোলা
 - প্রাইভেট গাড়ি নিয়ন্ত্রণ করা। তার জন্য কর বৃদ্ধি করা, লাইসেন্স বিতরণ নিয়ন্ত্রণ করা, বড় রাস্তা এবং ফুটপাথ পার্কিং নিষিদ্ধ করা, পার্কিং এর জন্য বড় অঙ্কের টাকা আদায় করা

যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে পরিবহণ পরিকল্পনার ক্ষেত্রে লক্ষ্য রাখতে হবে কিভাবে পরিবেশের স্বাভাবিকতা বজায় থাকবে, দারিদ্রতা হ্রাস পাবে, সামাজিক বৈষম্য কমানো যাবে, অর্থনৈতিক উন্নয়ন বাধাগ্রস্ত হবে না, জ্বালানীর অপচয় রোধ করা যাবে। সর্বোপরি সকল মানুষের যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করা যাবে। যার মাধ্যমে ঢাকাকে একটি সুন্দর আনন্দময় বসবাসযোগ্য নগর হিসেবে গড়ে তোলা সম্ভব।