

# হাঁটার অধিকার সার্বজনীন মানবাধিকার



ভারতীয় বিচার

৩০০০ বর্ষ ১১ নং ক্রমিক বাংলাদেশ

হাটীর অধিকার  
সার্বজনীন মানবাধিকার

প্রতিবেদন  
সৈয়দ মাহবুবুল আলম  
দেবরা ইফরইমসন  
টিমোথি ওয়াটসন

অলংকরণ  
সাইফুদ্দিন আহমেদ

মুদ্রণ  
আইম্যাক্স মিডিয়া

১০ জুন ২০০৮

ডাব্লিউবিবি ট্রাস্ট

গবেষণা দল

গবেষণার বিভিন্ন তথ্য সংগ্রহ করতে সহযোগিতা করেছেন মারুফ রহমান, জিয়াউর রহমান লিটু, সৈয়দ সাইফুল আলম শোভন, রাজিবুল করিম রাজিব, গাউস পিয়ারী মুক্তি এবং হামিদুল ইসলাম হিল্লোল। প্রতিবেদনটি সম্পাদনায় সাইফুদ্দিন আহমেদ, সাকিলা রুমা, অমিত রঞ্জন দে, সৈয়দা অনন্যা রহমান এবং আমিনুল ইসলাম সূজন গুরুত্বপূর্ণ মতামত প্রদান করেছেন। তাদের প্রতিও আমরা আন্তরিক কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি।

ভূমিকা

রাস্তার অবকাঠামো উন্নয়নে হাঁটাকে অধিকার দেয়ার প্রয়োজনীয়তা

হেঁটে চলাচল মানুষের অধিকার

হাঁটার এবং জ্বালানিমুক্তযানের ব্যবহার সামাজিক সম্পর্ক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ

স্বাস্থ্য রক্ষায় প্রয়োজন হাঁটার ও জ্বালানিমুক্ত যানবাহনে চলাচলের সুযোগ বৃদ্ধি

হেঁটে এবং জ্বালানিমুক্ত যানে যাতায়াতের অর্থনৈতিক সুবিধা

যানজট হ্রাসে জ্বালানিমুক্ত যান কিংবা

পাবলিক পরিবহনে যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করা প্রয়োজন

সামাজিক নিরাপত্তা বৃদ্ধিতে হাঁটার পরিবেশের উন্নয়ন ও জ্বালানিমুক্তযান বৃদ্ধি প্রয়োজন

পার্ক/খোলা জায়গার ব্যবস্থা সামাজিক সম্পর্ক বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা রাখে

হেঁটে বা জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচল বৃদ্ধি সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে  
হাঁটার পরিবেশ সৃষ্টিতে আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা

শিশুর সূষ্ঠ শারীরিক ও মানসিক বিকাশে : শহরের যাতায়াত ব্যবস্থা

হেঁটে যাতায়াত, জ্বালানিমুক্ত যান সর্বস্তরের মানুষের

যাতায়াতের জন্য সুবিধাজনক মাধ্যম

হাঁটার পরিবেশ উন্নয়ন ও প্রাইভেট গাড়ী নিয়ন্ত্রন

হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নে সরকারের ভূমিকা

হাঁটা কিংবা জ্বালানিমুক্তযান ঢাকা শহরে যাতায়াতের ক্ষেত্রে সুবিধাজনক মাধ্যম

হাঁটাতে মানুষকে উৎসাহী করতে যে ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায়

উপসংহার

শব্দ বিশ্লেষণ

তথ্যসূত্র

## কৃতজ্ঞতা প্রকাশ

হাঁটার অধিকার মানুষের মৌলিক অধিকারগুলোর একটি। বর্তমান নগর জীবনে যান্ত্রিক যানবাহনকে প্রাধান্য দিতে গিয়ে মানুষের হাঁটার অধিকারকে খর্ব করা হচ্ছে। আর এ সমস্যাগুলো তুলে ধরার লক্ষ্যেই আমাদের এই প্রতিবেদন। এটি তৈরী করতে গিয়ে আমরা কথা বলেছি ঢাকা শহরের বিভিন্ন এলাকার অসংখ্য হকার, পথচারী, হকার্স সমিতি, মৃৎশিল্প ব্যবসায়ীসহ বিভিন্ন পেশা ও শ্রেণীর মানুষের সাথে। তাদের সকলের আন্তরিক সহযোগিতায় আমাদের এই প্রতিবেদনটি প্রকাশ সহজ হয়েছে। আমরা তাদের প্রতি কৃতজ্ঞ।

রাস্তা, ফুটপাথ ও হকারদের সমস্যা এবং কার্যক্রম সম্পর্কে দেশের বিভিন্ন দৈনিক পত্রিকা থেকে সংগৃহীত তথ্য রিপোর্টে সংযোজন করা হয়েছে। আন্তর্জাতিক সংগঠনের বিভিন্ন প্রকাশনা হতে রাস্তা ও ফুটপাথের বিদ্যমান সমস্যাগুলোর সমাধানে সুপারিশ তৈরিতে সহায়তা নেয়া হয়েছে। তাদের এ সহায়তা আমাদের কাজকে বহুলাংশে তরান্বিত করেছে।

আমাদের বিশ্বাস এ প্রতিবেদনটি হাঁটার বিদ্যমান সমস্যা সমাধানে নীতিনির্ধারক থেকে শুরু করে সকল স্তরের মানুষকে বিষয়টি নিয়ে ভাবতে সহায়তা করবে।

## ভূমিকা

মানুষের দৈনন্দিন জীবন-যাত্রায় যাতায়াত ব্যবস্থা খুবই জরুরী। আমাদের দেশে বিশেষ করে ঢাকা শহরের যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করতে গিয়ে সুস্থ-স্বাভাবিক জীবন-যাপনের মত গুরুত্বপূর্ণ বিষয়টি অবহেলিত হচ্ছে। শহরের পরিবহন পরিকল্পনায় যান্ত্রিক যানবাহনকে সর্বাধিক প্রাধান্য দিয়ে প্রয়োজনে কিংবা অপ্রয়োজনে নগরবাসীকে যান্ত্রিক যানবাহনের উপর নির্ভরশীল করে তোলা হচ্ছে। একারণেই হাঁটার বিষয়টি একদিকে যেমন গুরুত্ব পাচ্ছে না, অপরদিকে মানুষ হাঁটার সুবিধা থেকেও বঞ্চিত হচ্ছে। আর এ জন্য দায়ী ফুটপাথ এবং রাস্তায় চলাচলের প্রতিকূল পরিবেশ। যে কোন দূরত্বে যাতায়াত করতে যান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার বেড়ে চলছে প্রতিনিয়ত। শহরে বাড়তি যানবাহনের জন্য তৈরি হচ্ছে যানজট, বাড়ছে জ্বালানী নির্ভরতা, বায়ুদূষণ, শব্দদূষণ। গাছ কেটে, ফুটপাথ ভেঙ্গে প্রশস্ত করা হচ্ছে রাস্তা, নির্মাণ করা হচ্ছে ফ্লাইওভার। আর এসব কারণে দিনে দিনে বসবাসের অযোগ্য হয়ে উঠছে নগরী। এই অবস্থার পরিবর্তনের জন্য প্রয়োজন হাঁটার উপযোগী পরিবেশ গড়ে তোলা। যেখানে মানুষ নগর জীবনের ব্যস্ততার সাথে তাল মিলিয়েই হাঁটার প্রতি আগ্রহী হবে।

হাঁটার পরিবেশ তৈরিতে অবকাঠামোগত উন্নয়নের পাশাপাশি অন্যান্য পরিবহনের ব্যবহার, সার্বিক পরিবেশ, সামাজিক সমস্যাগুলোর প্রতি গুরুত্ব প্রদান না করা হলে, মানুষ হাঁটতে উৎসাহী হবে না। এই প্রতিবেদনে হাঁটার পরিবেশ তৈরির লক্ষ্যে পার্ক/খোলা জায়গা, জ্বালানিমুক্ত যানের ব্যবহার বৃদ্ধি এবং যান্ত্রিকযান বিশেষ করে প্রাইভেট গাড়ীর ব্যবহার হ্রাস, পথচারীদের সামাজিক ও মানসিক দৃষ্টিভঙ্গি, ফুটপাথের বিদ্যমান সমস্যা ও সুবিধাগুলো চিহ্নিতসহ নানা প্রাসঙ্গিক বিষয়ে আলোচনা করা হয়েছে। আমরা আশা করছি এ প্রতিবেদনটি দেশের শহরগুলোতে হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

## রাস্তার অবকাঠামো উন্নয়নে হাঁটাকে

### অগ্রাধিকার দেয়ার প্রয়োজনীয়তা

হাঁটা মানুষের স্বভাবজাত অভ্যাস। জন্মের পর থেকে মানুষ যে বিষয়গুলোতে অভ্যস্ত হয় হাঁটা তার মাঝে একটি। হাঁটতে হাঁটতে মানুষ এগিয়ে যায়। যান্ত্রিক এ শহরে আজ আমরা হাঁটাটাই ভুলতে বসেছি। সুস্থভাবে বেঁচে থাকার জন্য নিয়মিত হাঁটা বা ব্যায়ামের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। শুধুমাত্র সুস্থভাবে বেঁচে থাকাই নয়, হাঁটার মাঝে রয়েছে এক ধরনের আনন্দ। কারণ হাঁটতে গিয়েই পরিচিতজন এবং নতুন মানুষের সাথে খুব সহজে সম্পর্ক গড়ে তোলা সম্ভব, সৃষ্টি করা সম্ভব সামাজিক সম্পর্ক, দেখা সম্ভব নিজের পরিবেশ ও শহরকে খুব কাছ থেকে।



খাঁচায় বন্দী জীবনের চেয়ে মুক্ত আকাশে উড়ে বেড়ানো যেমন পাখির কাম্য, মানুষেরও তেমনি সুন্দর পরিবেশে বেড়ে উঠা কাম্য। যেখানে মানুষ স্বাধীন, মুক্তভাবে জীবন উপভোগ করতে পারবে। থাকবে হাঁটার জন্য সুন্দর, নিরিবিলা শান্ত পরিবেশ।

সময়ের পরিবর্তনের সাথে সাথে আমরা চারপাশের পরিবেশ ও সমাজ হতে বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ছি। আর এর জন্য মানুষের কর্ম ব্যস্ততার পাশাপাশি উন্নয়নের নামে গড়ে উঠা অপরিকল্পিত অবকাঠামো অনেকাংশে দায়ী। নগর সভ্যতায় রাস্তা, ফুটপাথ, পার্ক ও যাতায়াত ব্যবস্থা মানুষের অর্থনৈতিক, সামাজিক-মানসিক বিকাশের উপর বিশেষ প্রভাব ফেলে। উন্নয়ন এবং আধুনিকতার নামে গড়ে তোলা অপরিকল্পিত অবকাঠামো, যান্ত্রিক যানের ব্যবহার বৃদ্ধি, হাঁটার পরিবেশ নষ্ট করে রাস্তা নির্মাণসহ বেশ কিছু পদক্ষেপ আমাদের সামাজিক নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য, পরিবেশকে ক্ষতিগ্রস্ত করছে।

অনিয়ন্ত্রিতভাবে যান্ত্রিক যানবাহনের ব্যবহার বৃদ্ধির ফলে বিশ্বের অনেক শহরেই তৈরি হচ্ছে অস্বাস্থ্যকর ও বিরক্তিকর পরিবেশ। যা মানুষের স্বাস্থ্য, পরিবেশ এবং সামাজিক অবস্থার অবনতি ঘটাবে। আমাদের ঢাকা শহরও এই সমস্যার বাইরে নয়। এখনও পর্যন্ত এখানকার অধিকাংশ মানুষ হেঁটে, রিকশায় এবং পাবলিক পরিবহনে চলাচল করে। খুব অল্প সংখ্যক মানুষের প্রাইভেট গাড়ি রয়েছে, এই গুটিকয়েক মানুষের কারণে বিভিন্ন সমস্যার সম্মুখীন হতে হচ্ছে অধিকাংশ জনগণকে।

আমাদের শহরের পরিবেশ দূষণ, যানজট, জ্বালানি সংকট, জলবায়ুর পরিবর্তন, অতিরিক্ত মোটা হওয়া ইত্যাদি বিষয়গুলো হ্রাসে হাঁটার পরিবেশ সৃষ্টির প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। গবেষকদের মতে পরিবেশ বিপর্যয়সহ বিভিন্ন কারণে বর্তমান সময়ে শিশুদের সুস্থ জীবন ধারণ ক্ষমতা তাদের বাবা মায়ের চেয়ে কম হওয়ার সম্ভবনা রয়েছে। এছাড়াও ব্যায়াম না করার ফলে অতিরিক্ত মোটা হওয়ার পাশাপাশি হৃদরোগ, স্ট্রোক, ডায়বেটিসসহ নানা জটিল রোগাক্রান্তের সংখ্যা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থার মতে, সুস্থ থাকার জন্য প্রতিদিন কমপক্ষে ৩০ মিনিট হাঁটা এবং ওজন বৃদ্ধি হ্রাসের জন্য প্রতিদিন কমপক্ষে এক ঘন্টা হাঁটা উচিত।

ঢাকা শহরের অনেক মানুষ পায়ে হেঁটে যাতায়াত করে। কারো কারো ক্ষেত্রে এটাই তাদের চলাচলের প্রধান মাধ্যম। তবে বিত্তবানরা অভিজাত্যের প্রতীক হিসেবে অপেক্ষাকৃত কম দূরত্বে যাতায়াতের জন্যও প্রাইভেট গাড়ি বা ট্যাক্সি ব্যবহারকে প্রাধান্য দিচ্ছে। সকল মানুষের নিজ স্বাস্থ্য রক্ষার স্বার্থেই হাঁটা প্রয়োজন। আনন্দদায়ক এবং নিরাপদ পরিবেশ সৃষ্টি করা গেলে অনেক মানুষই হাঁটতে উৎসাহী হবে।

সাধারণভাবে ঢাকা শহরে বসবাসকারীদের আভ্যন্তরীণ যাতায়াতের দূরত্ব দুই থেকে তিন কিলোমিটারের মধ্যে। এই সল্প দূরত্বে যাতায়াতের জন্য অধিকাংশ মানুষই হাঁটার পাশাপাশি সাইকেল, রিক্সা বা পাবলিক পরিবহন ব্যবহার করে।

শহরের পরিবহন পরিকল্পনায় অধিকাংশ মানুষের যাতায়াতের বিষয়টিকে প্রাধান্য দেয়ার কথা বলা হলেও বাস্তবে দেখা যায় ভিন্ন চিত্র। ক্রমবর্ধমান নগর পরিকল্পনায় কোথাও সাধারণ মানুষের প্রকৃত সুযোগ-সুবিধার চিত্র চোখে পড়ে না। ঢাকা শহরে বর্তমানে হেঁটে, সাইকেলে বা অন্য কোন জ্বালানিমুক্ত যানবাহনে চলাচল করা প্রায় দুঃসাধ্য ব্যাপার। ফুটপাথ বা হাঁটার রাস্তায় রয়েছে নানা ধরনের প্রতিবন্ধকতা।

পাবলিক পরিবহন বা রিক্সায় নির্দিষ্ট গন্তব্যে পৌঁছানোর জন্য বেশিরভাগ সময়ই গন্তব্যের শুরুতে এবং শেষে কিছুটা পথ হেঁটে যেতে হয়। যেহেতু মানুষের হাঁটার গতি যে কোন যানবাহনের তুলনায় ধীর, সেহেতু হাঁটার রাস্তায় কোন প্রতিবন্ধকতা থাকলে গন্তব্যে যেতে সময় বেশি প্রয়োজন হয়। যদি আমরা ধরে নেই এক ব্যক্তি প্রতি ঘন্টায় তিন কিলোমিটার হেঁটে যেতে পারেন, কোন কারণে ব্যক্তিটিকে যদি আরো ১ কিঃমিঃ পথ বেশি যেতে হয়, তবে তার আরো ২০ মিনিট সময় বেশি প্রয়োজন হবে। কিন্তু ফুটপাথে

হাঁটার জন্য সুষ্ঠু পরিবেশ না থাকলে, গন্তব্যে পৌছাতে কতটা সময় প্রয়োজন তা নির্দিষ্ট করে বলা একেবারেই অসম্ভব।

নির্দিষ্ট গন্তব্যে যাতায়াতের ক্ষেত্রে পথচারীদের জন্য নিরাপদ ও সুবিধাজনক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা সম্ভব হলে মানুষ হাঁটতে উৎসাহী হবে। যেসব এলাকায় মানুষ বেশি পায় হেঁটে চলাচল করে (যেমন- মার্কেট, স্কুল, বাস স্টেশন বা যে কোন জনসমাগম এলাকা) সেখানে জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচলের পরিবেশ সৃষ্টির পাশাপাশি ফুটপাথের জন্য আরো বেশি জায়গার বরাদ্দ দিতে হবে। পাশাপাশি এসব এলাকার হাঁটার পরিবেশ বজায় রাখতে প্রাইভেট গাড়ী এবং যান্ত্রিক যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ নিশ্চিত করতে হবে।

বর্তমানে প্রাইভেট গাড়ী অপেক্ষাকৃত আরামদায়ক এবং নিরাপদ মনে করার কারণে সামাজিকভাবে প্রাইভেট গাড়ির কদর বাড়ছে। বিশ্বয়করভাবে গাড়ির তুলনায় হাঁটার



ক্ষেত্রে সামাজিক দৃষ্টিভঙ্গির অবনতি ঘটছে। সম্পদ এবং শক্তির প্রতীক হিসেবেও প্রাইভেট গাড়ির ব্যবহার অস্বাভাবিকভাবে বৃদ্ধি পাচ্ছে। যানবাহনের জন্য অবকাঠামোগত পরিকল্পনার ক্ষেত্রে, প্রাইভেট গাড়ী ব্যবহারের বিষয়টি সবসময় অগ্রাধিকার পাচ্ছে। পরিকল্পনার ক্ষেত্রে পথচারী বা জ্বালানিমুক্ত যান কিংবা মানুষের হাঁটার বিষয়টি কোন ভাবেই গুরুত্ব পাচ্ছে না। অধিকাংশ মানুষের যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করার স্বার্থে রাস্তার অবকাঠামো উন্নয়নে হাঁটাকে অগ্রাধিকার দেয়ার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

## হেঁটে চলাচল মানুষের অধিকার

অনেক ক্ষেত্রেই কোন বিষয়টিকে অগ্রাধিকার দেওয়া প্রয়োজন তা আমরা নির্ধারণ করতে পারিনা। যেমন অনেকেই ধারণা করে থাকেন রাস্তায় প্রাইভেট গাড়ী চলাচলের অধিকার রয়েছে। কিন্তু আসল বিষয়টি হচ্ছে রাস্তায় প্রাইভেট গাড়ীর চেয়ে মানুষের যাতায়াতের অধিকার বেশি। সহজে ও সাচ্ছন্দ্যে অধিকাংশ মানুষের যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করাই হচ্ছে প্রথম কাজ। যেহেতু যাতায়াতের ক্ষেত্রে হেঁটে চলাচল অধিকাংশ মানুষের প্রধান মাধ্যম, তাই প্রথমে হাঁটার অধিকার প্রতিষ্ঠা করা আমাদের প্রধান দায়িত্ব।

হাঁটার ফলে সামাজিক সম্পর্ক জোরদার হয়। কোন রাস্তায় মানুষের চলাচল বেশি হলে সেখানে নিরাপত্তা বৃদ্ধির পাশাপাশি সামাজিক সম্পর্ক বৃদ্ধি ও আনন্দময় পরিবেশের সৃষ্টি হয়। অধিকাংশ মানুষ হেঁটে চলাচল করে। কিন্তু অনেক ক্ষেত্রেই হাঁটাকে প্রধান্য না দিয়ে গাড়ী চলাচলকে প্রধান্য দেয়া হচ্ছে। যদিও প্রাইভেট গাড়ী যাত্রী অনুপাতে রাস্তায় বেশি জায়গা নেয়, চলাচলে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করে এবং গতি হ্রাস করে। তাই গাড়ীতে চলাচলের চেয়ে হেঁটে চলাচলকারীদের অগ্রাধিকার দেওয়া প্রয়োজন।



হাঁটার অধিকার নিশ্চিত করার পরই পরিবেশ বান্ধব যে সকল পরিবহন রয়েছে সাইকেল, রিক্সা এগুলোকে প্রাধান্য দেয়া প্রয়োজন। পর্যায়ক্রমে বাস/পাবলিক পরিবহন যাত্রী পরিবহন অনুপাতে প্রাইভেট গাড়ীর তুলনায় কম জায়গা দখল করে, কম দূষণ সৃষ্টি করে এবং বেশি যাত্রী পরিবহন করে ফলে পাবলিক পরিবহনকে প্রাধান্য দেয়া উচিত। পাশাপাশি পাবলিক

পরিবহনের যাত্রীসেবার নূন্যতম মান নির্ধারণ করা, যাতে মানুষ যাতায়াতের ক্ষেত্রে পাবলিক পরিবহনে চলাচলে উৎসাহী হয়। যেহেতু গাড়ী মানুষের হাঁটার পরিবেশকে বিঘ্নিত করে, সেহেতু গাড়ী নিয়ন্ত্রণ করার মাধ্যমে মানুষের হেঁটে যাতায়াতের পরিবেশ তৈরির লক্ষ্যে কাজ করা উচিত।

### হাঁটার এবং জ্বালানিমুক্তযানের ব্যবহার

#### সামাজিক সম্পর্ক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ

মানুষ ইচ্ছে করলেই সব জিনিস কিনতে পারে না। আবার সব জিনিস কেনা বেচা হয় না। যেমন মানবিকতা, মূল্যবোধ, বন্ধুত্ব। এমন কিছু আছে যা আমরা পরিমাপ করতে বা কিনতে পারি না যেমন- আন্তরিকতা, সৌন্দর্য্য, বন্ধুত্ব বা ভালবাসা। এই অমূল্য বিষয়সমূহ সুস্থ সামাজিক, পারিবারিক জীবনের জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। আমাদের নাগরিক কর্মব্যস্ত জীবনে চলার পথে সুষ্ঠু পরিবেশ গড়ে তোলার মাধ্যমে সামাজিক সম্পর্ক উন্নয়নের পরিকল্পনা গ্রহণ করা উচিত।

রাস্তায় চলাচলের ক্ষেত্রে গাড়ির শব্দ, বায়ু দূষণ আর দূর্ঘটনার ভয় প্রতি মুহূর্তে আমাদের শংকিত এবং হাঁটতে নিরুৎসাহিত করে। হাঁটার জন্য প্রয়োজন সুন্দর, মনোমুগ্ধকর আর প্রকৃতিক পরিবেশ। আর এজন্য হাঁটার উপযোগী ফুটপাথ, জ্বালানিমুক্ত যানের ব্যবহার বৃদ্ধি এবং পার্কগুলোকে ব্যবহারের উপযোগী করে গড়ে তোলা জরুরী।



আমাদের সমাজে বিশেষ করে শহরে বয়স্করা খুবই অবহেলিত অবস্থার মধ্যে থাকে। তাদের জন্য নেই কোন বিনোদন বা তথ্য আদান প্রদানের স্থান। পার্ক বা হাঁটার পরিবেশ তাদের শরীর চর্চার পাশাপাশি অবসর সময় কাটানো, বিনোদন বা সামাজিক সম্পর্ক বৃদ্ধির সুযোগ করে দেবে। সমাজের বয়স্ক বা গুরুজনদের জন্য এ ব্যবস্থা করা আমাদের সামাজিক ও নৈতিক কর্তব্য।

যখন আমরা একটি সুন্দর বাড়ি করার স্বপ্ন দেখি, তখন চিন্তা করি, বাড়ির পরিবেশটা হবে চারিদিকে গাছপালা ঘেরা, ছোট একটা পুকুর, ফুলের বাগানে ঘেরা ইত্যাদি। আর যদি বাড়ীর পাশ দিয়ে একটি নদী অথবা লেক থাকে তাহলে তো কথাই নেই। কিন্তু বর্তমানে আমরা যে পরিবেশে বসবাস করছি তার সাথে আমাদের স্বপ্নের কোন মিল নেই। তবে আমাদের চারপাশের বর্তমান পরিবেশের সামান্য কিছু পরিবর্তনের মাধ্যমে একটি সুন্দর পরিবেশ তৈরি করা সম্ভব। যা আমাদের শিশুদের দেবে নিশ্চিত মনে ঘুরে বেড়ানোর আনন্দ।

কারো কারো চিন্তা হতে পারে, আমাদের মত উন্নয়নশীল দেশে আরো অনেক সমস্যা আছে, হাঁটার পরিবেশ উন্নত করা খুব জরুরি বিষয় নয় বা এবিষয়ে পরে কাজ করলেও চলবে। কিন্তু এক্ষেত্রে বিবেচনা করা প্রয়োজন সকল উন্নয়নের মূল লক্ষ্য মানুষের সুবিধা নিশ্চিত করা। অবকাঠামোগত পরিবর্তন মানুষের মনের উপর প্রভাব ফেলে, তাই অবকাঠামোগত উন্নয়নের ক্ষেত্রে মানুষের মানসিক বিষয়গুলো বিবেচনা করা প্রয়োজন।

আমরা সহজেই স্বল্প আয়ের মানুষের বেতন বৃদ্ধি করতে পারি না, আবার দামী গাড়ী বা কম্পিউটার উপহার দিতে পারি না। কিন্তু মানুষের জন্য ভাল স্কুল, রাস্তা বা একটি ভাল পার্ক ও চমৎকার ফুটপাথ তৈরি করে দিতে পারি। কারণ মানুষের জন্যই তৈরি এ সকল অবকাঠামো, শুধু প্রয়োজন

অধিকাংশ মানুষের চলাচলের বিষয়টি প্রধান্য দিয়ে অবকাঠামোর উন্নয়ন সাধন।

বর্তমান সময়ে পৃথিবীর বহু শহর ও রাজধানীতে জনসমাগমস্থল সৃষ্টি এবং উন্নয়নে প্রচুর অর্থ ব্যয় করা হচ্ছে। শহরের এসকল জনসমাগমস্থলের সংস্কার বা উন্নয়নের ক্ষেত্রে মানুষ যাতে হেঁটে এ সকল স্থানে যাতায়াত এবং সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারে সে বিষয়টি বিবেচনায় রাখা প্রয়োজন। এ ধরনের পরিকল্পনা গ্রহণ করা হলে মানুষের হাঁটার অভ্যাস আরো বৃদ্ধি পাবে। সাধারণ মানুষ এক সাথে মিলিত হওয়া শুধু সামাজিক দিক থেকে গুরুত্বপূর্ণ বিষয় নয়, স্থানীয় ব্যবসা-বাণিজ্য ও অর্থনীতির ক্ষেত্রেও এর গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রয়েছে।



## স্বাস্থ্য রক্ষায় প্রয়োজন হাঁটার ও জ্বালানিমুক্ত যানবাহনে চলাচলের সুযোগ বৃদ্ধি

একসময় বিশ্বের বেশিরভাগ কাজ ও পরিবহণ জ্বালানিমুক্ত ও অযান্ত্রিক হওয়ার কারণে মানুষকে অনেক বেশি দৈহিক পরিশ্রম করতে হতো। সময়ের সাথে সাথে কাজের ক্ষেত্রে এসেছে অত্যাধুনিক যন্ত্রপাতি, বেড়েছে জ্বালানি বা যান্ত্রিক নির্ভরতা। অনেকক্ষেত্রে গতি বেড়েছে কাজের। তবে অনেকাংশে কমে এসেছে মানুষের দৈহিক পরিশ্রমের পরিমাণ। সময়ের সাথে সাথে আমাদের আরও কিছু ভাল অভ্যাসেরও পরিবর্তন হয়েছে। আগে আমরা খাদ্য তালিকায় থাকতো পুষ্টিকর বা স্বাস্থ্যের জন্য উপযোগী কোন প্রকার রাসায়নিক ছাড়া খাবার। আর বর্তমানে সেখানে স্থানান্তরিত হয়েছে ফাস্টফুড, কৃত্রিম কোমল পানীয় বা বিভিন্ন ধরনের রাসায়নিকযুক্ত খাবার। নাগরিক জীবনে অনেক ক্ষেত্রে সংকুচিত করা হচ্ছে মানুষের খেলাধুলা বা ঘুরে বেড়ানোর পরিবেশ। সেক্ষেত্রে বিনোদন বা অবসর সময় কাটানোর জন্য খেলাধুলা, ঘুরে বেড়ানো বা হাঁটার পরিবর্তে মানুষ টেলিভিশন, কম্পিউটার, ইন্টারনেট ইত্যাদি মাধ্যম বেছে নিতে বাধ্য হচ্ছে। সার্বিক দিক বিবেচনায় দেখা যায়, মানুষের শারিরিক ব্যায়াম/পরিশ্রম বহুলাংশে হ্রাস পেয়েছে।

বিশেষজ্ঞদের মতে, বর্তমান বিশ্বে প্রতিরোধযোগ্য মৃত্যুর অন্যতম প্রধান কারণগুলো হচ্ছে- খাদ্যাভাস, অতিরিক্ত মোটা হওয়া এবং নিয়মিত ব্যায়াম না করা। খাদ্যাভাস পরিবর্তন, শারিরিক ব্যায়াম বৃদ্ধি এবং অতিরিক্ত মোটা হওয়া নিয়ন্ত্রণ করা না গেলে, আগামী পাঁচ বছরের মধ্যে এ সংক্রান্ত রোগ বহুলাংশে বৃদ্ধি পাবে। যা সারা পৃথিবীর মানুষের প্রতিরোধযোগ্য মৃত্যুর প্রধান কারণ হয়ে দাঁড়াবে।

বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থা মানুষের স্বাস্থ্যের উন্নয়নের লক্ষ্যে একটি নীতিমালা প্রণয়ন করেছে। বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থার মতে, মানুষকে হেঁটে বা সাইকেলে যেতে



উৎসাহিত করার দায়িত্ব প্রতিটি দেশের সরকারের। জনস্বাস্থ্যের উন্নয়নে অন্যান্য কার্যক্রমের পাশাপাশি সরকারের এ ধরনের উদ্যোগ গ্রহণ করা অত্যন্ত জরুরি। সরকার যদি অবকাঠামোগত উন্নয়নের পাশাপাশি এ ধরনের সুযোগ বৃদ্ধি করতে না পারে, তবে খাদ্যাভাস, অতিরিক্ত মোটা হওয়া, ব্যায়াম না করা জনিত রোগ বৃদ্ধি পাবে। রাষ্ট্রের জনগণের কল্যাণে সরকারকে এ ধরনের রোগ ও মৃত্যু হ্রাসে খাদ্যাভাস পরিবর্তন বা ব্যায়াম বৃদ্ধির লক্ষ্যে পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। কোন ব্যক্তি বা সংগঠনের একার পক্ষে এ বিষয়ক কার্যক্রম গ্রহণ করে সম্পূর্ণ সফলতা অর্জন করা সহজ নয়। এটি একটি সামাজিক সমস্যা তাই এই সমস্যা সমাধানের সামাজিক উদ্যোগ গ্রহণ করাও অত্যন্ত জরুরি।

বর্তমান সময়ে সকল রাষ্ট্রের প্রতি বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থার পরামর্শ হলো- মানুষের জন্য হাঁটা ও সাইকেল চালানোর উপযুক্ত পরিবেশ সৃষ্টি করা। কারণ হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াতের মাধ্যমে পর্যাপ্ত শারিরিক ব্যায়াম হয়। ফলে কোলস্ট্রেরেল, অতিরিক্ত মোটা হওয়া, ডায়াবেটিস জাতীয় রোগাক্রান্তের পরিমাণও কমে আসে। আমাদের দেশে বিশেষ করে ঢাকার বর্তমান প্রেক্ষাপট বিবেচনায় হাঁটা বা সাইকেলে চলার পরিবেশ উন্নয়নে সরকারের পক্ষ থেকে দ্রুত কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করা উচিত। এ অবস্থার উন্নয়নের জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ যত বিলম্বিত হবে ততই ডায়াবেটিস, অতিরিক্ত মোটা হওয়া, হৃদরোগ জাতীয় রোগ বেড়ে যাবে। ফলে স্বাস্থ্যখাতে ব্যয় যেমন বৃদ্ধি পাবে তেমনি মানুষের কার্যক্ষমতাও অনেকাংশে কমে আসবে। বিম্লিত হবে সার্বিক উন্নয়ন ব্যবস্থা। যা শুধুমাত্র অবকাঠামো উন্নয়ন বা সংস্কারের মাধ্যমে পূরণ করা কোনক্রমেই সম্ভব হবে না।

পূর্বেই আমরা আলোচনা করেছি, সুস্থ থাকার জন্য একজন মানুষের প্রতিদিন ন্যূনতম ৩০ মিনিট এবং ওজন কমানোর জন্য এক থেকে দেড় ঘন্টা ব্যায়াম করা প্রয়োজন। আমাদের কর্মব্যস্ত নগর জীবনে নিয়মিত এই

সময় বের করা বেশ কঠিন। তাই সরকার বা নীতিনির্ধারকদের এমন একটি পদক্ষেপ বা পদ্ধতি খুঁজে বের করতে হবে, যার ফলে মানুষ তার নিয়মিত কাজের পাশাপাশি ব্যায়াম বা শরীরচর্চা করতে পারে। দৈনন্দিন নানা প্রয়োজনে আমাদের নিয়মিত কর্মক্ষেত্রে বা এক স্থান থেকে অন্য স্থানে যাতায়াত করতে হয়। ব্যায়াম বা শরীরচর্চার বিষয়টি যদি যাতায়াতের মাধ্যমে করা যায় তাহলে একদিকে যেমন বাস্তবায়িত হবে বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থার নীতি, অপরদিকে মানুষের স্বাস্থ্য রক্ষায় ঘটবে অগ্রগতি।

মানুষ আশে পাশে বা স্বল্প দূরত্বে যাতায়াতের জন্য সাইকেল বা হাঁটাকে প্রাধান্য দিলে শারিরিক পরিশ্রম বৃদ্ধি পাবে, বায়ু দূষণ, শব্দদূষণ, জ্বালানি খরচ, যাতায়াত খরচ হ্রাস পাবে। ফলে মানুষের শারিরিক অবস্থা উন্নয়নের পাশাপাশি, পরিবেশ ও অর্থনৈতিক অবস্থারও উন্নয়ন ঘটবে। এ লক্ষ্যে মানুষকে সাইকেলে চলাচল করতে বা হাঁটতে উৎসাহী করতে হবে।

হাঁটার অভ্যাস সৃষ্টির বিষয়টি অবশ্যই গুরুত্বের সাথে দেখা প্রয়োজন। কারণ এ অভ্যাস হৃদরোগজনিত মৃত্যুর ঝুঁকি কমায়, সামাজিক ও পারস্পরিক সহযোগিতাপূর্ণ সম্পর্ক বৃদ্ধি করে, ফলে মানুষের শারিরিক ও মানসিক অবস্থার উন্নয়নের পাশাপাশি পরিবেশ ও অর্থনৈতিক অবস্থারও উন্নতি ঘটে।

## হেঁটে এবং জ্বালানিমুক্ত যানে যাতায়াতের অর্থনৈতিক সুবিধা

বিশ্বে তেল ও অন্যান্য জীবাশ্ম জ্বালানি অফুরন্ত নয়। বিশেষজ্ঞদের মতে আগামী ২০৩০ সাল নাগাদ বিশ্বব্যাপী তেল বা অন্যান্য জ্বালানীর সংকট দেখা দেবে। তখন বিশ্বের ধনী দেশেগুলোর পক্ষেও তেল ক্রয় করা কঠিন হয়ে পড়বে সেইসাথে আমাদের মতো উন্নয়নশীল দেশেগুলোর পক্ষে জ্বালানী সংগ্রহ করা প্রায় অসম্ভব হয়ে উঠবে।

আমাদের দেশের পরিবহন পরিকল্পনা গ্রহণ করার ক্ষেত্রে অবশ্যই জ্বালানী সংগ্রহের বিষয়টিকে সর্বাধিক গুরুত্ব প্রদান করা জরুরী। যে কোন দেশে যান্ত্রিক যানবাহন বৃদ্ধির সাথে সাথে জ্বালানীর উপর নির্ভরতাও বেড়ে যায়। এমন পরিস্থিতি সামলে উঠতে ওই দেশকে তেল বা জ্বালানীর কাছে জিম্মি হতে হয়। জ্বালানী খাতে প্রচুর পরিমাণ ভর্তুকী দিতে হয়, বৃদ্ধি পায় জ্বালানী খরচ। দেশের অর্থনীতির উপর সৃষ্টি হয় অতিরিক্ত চাপ। স্থানীয় বাজারে তেলের দাম কম রাখার জন্য অতিরিক্ত ভর্তুকী দেয়ার ফলে বিশ্বের অনেক দেশেই বৈদেশিক ঋণ বৃদ্ধি পায়। তেলের দাম কম রাখার জন্য ইন্দোনেশিয়ার সরকার ২০০১ সালে প্রায় ৪ বিলিয়ন ডলার ভর্তুকী প্রদান করেছে। যদিও তেলের দাম কম রাখায় বেশি সুবিধা পেয়েছে প্রাইভেট গাড়ীর মালিকরা। ২০০২ সালের প্রথম দিক হতে সরকার বিষয়টি বুঝতে পেরে তেলের উপর ভর্তুকী হ্রাস করে, ফলে তেলের দাম বৃদ্ধি পায়।

ইতোমধ্যেই বিশ্বব্যাপী তেলের যোগান অনেকাংশে কমে আসায় মূল্য যেমন বৃদ্ধি পাচ্ছে একই সাথে প্রতিনিয়ত হ্রাস পাচ্ছে তেলের মজুত। এই অবস্থা চলতে থাকলে আগামীতে তেল সংকট সৃষ্টির পাশাপাশি অস্বাভাবিকভাবে বৃদ্ধি পাবে এর মূল্য। এ প্রেক্ষিতে জ্বালানী তেলের উপর নির্ভরতা কমানো ছাড়া আর কোন বিকল্প নেই। আর এই অবস্থায় যাতায়াতের জন্য পায়ে হাঁটা এবং জ্বালানীমুক্ত যান যেমন- সাইকেল, রিক্সাকেই প্রাধান্য দেয়া উচিত।

সাইকেলে যাতায়াত বা হাঁটার সুবিধা বৃদ্ধি করা সম্ভব হলে, সব শ্রেণী বিশেষ করে স্বল্প আয়ের মানুষ অধিক লাভবান হবেন। ঢাকার মতো কিছু শহরে চাকরি বা কর্মস্থলে যাতায়াত করার জন্য প্রতিদিন গড়ে ৪ ঘন্টা সময় প্রয়োজন হয় এবং যাতায়াতখাতে ব্যয় করতে হয় মোট আয়ের ২৫% ভাগ। আমাদের মতো উন্নয়নশীল দেশের ক্ষেত্রে এ ধরনের ব্যয় হ্রাসের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

অনেকেই যান্ত্রিকযানের ব্যবহার বৃদ্ধিকে বিভ্রান্ত দেশের প্রতীক হিসেবে চিন্তা করে থাকে। আসলে যান্ত্রিকযানের ব্যবহার মানেই বিভ্রান্ত দেশ নয়, তার প্রমাণ পৃথিবীর অনেক ধনী শহরেই রয়েছে। এসব শহরে হাঁটা বা জ্বালানিমুক্ত যানের ব্যাপক প্রচলন রয়েছে। জার্মান এবং ইন্দোনেশিয়ার কিছু শহরের যাতায়াত ব্যবস্থা লক্ষ্য করলে খুব সহজেই বিষয়টি পরিষ্কার বোঝা যায়।

ইন্দোনেশিয়ার অনেক শহরে মাত্র তিন কি.মি. বা এর কম দূরত্বে যাতায়াতের জন্য যান্ত্রিকযানের উপর নির্ভর করতে হয়। যেখানে খরচ জার্মানদের সমদূরত্বে যাতায়াতের তুলনায় অনেক বেশি। আর জার্মানরা একই দূরত্বে অধিকাংশ ক্ষেত্রে হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াত করে। যদিও জার্মানদের আয় ইন্দোনেশিয়ানদের চেয়ে ৪০ গুণ বেশি। এর প্রধান কারণ হচ্ছে- ইন্দোনেশিয়ার রাস্তায় ফুটপাথ বা জ্বালানিমুক্ত যান চলাচলের জন্য বিশেষ কোন সুবিধা নেই, অপরদিকে জার্মানির রাস্তায় হাঁটা বা জ্বালানিমুক্ত যান যাতায়াতের জন্য সুব্যবস্থা রয়েছে। পরিবেশ দূষণ, অর্থনৈতিক ক্ষতি হ্রাস এবং মানুষের স্বাস্থ্যের উন্নয়নের লক্ষ্যে হেঁটে এবং জ্বালানিমুক্ত যানে যাতায়াতের বৃদ্ধির গুরুত্ব অনেকটুকু।

## যানজটহ্রাসে জ্বালানিমুক্ত যান কিংবা পাবলিক পরিবহনে যাতায়াত সুবিধা নিশ্চিত করা প্রয়োজন

সাধারণভাবে কোন শহরের পরিবহন পরিকল্পনায় যান্ত্রিক যানবাহনকে সর্বাধিক গুরুত্ব প্রদান করতে দেখা যায়। এই নীতির ফলে অপেক্ষাকৃত গরীব বা নিম্ন আয়ের মানুষদের উপর অর্থনৈতিক চাপ সৃষ্টি হয়। এই চাপ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর শিক্ষা, স্বাস্থ্য, বাসস্থান, চাকরি প্রভৃতি সেবার উপর মারাত্মক বিরূপ প্রভাব ফেলে। উন্নয়নশীল বা দরিদ্র দেশগুলোর পরিবহন পরিকল্পনার ক্ষেত্রে জ্বালানিমুক্ত যানবাহন বা হেঁটে চলাচলকে প্রাধান্য দেয়া হয় না। শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার পরিকল্পনা গ্রহণের ক্ষেত্রে জনসাধারণের সুবিধার থেকে বেশি প্রাধান্য দেয়া হয় যান্ত্রিক পরিবহন ও প্রাইভেট গাড়ি চলাচলের সুবিধাকে।

শহরের যাতায়াত ব্যবস্থায় হাঁটা এবং জ্বালানিমুক্ত যানবাহনের ব্যবহারের সাথে সাথে সামাজিক নিরাপত্তা, মানুষে মানুষে সমতা, পারস্পরিক সম্পর্ক বৃদ্ধি পায়। আর এ ক্ষেত্রে প্রকৃত উদাহরণ কলম্বিয়ার বোগোতা শহর। বোগোতার সবচেয়ে নিরাপদ জায়গা সিক্সাভিয়া। এখানে প্রতি রবিবার ১২০ কিমি জায়গায় যান্ত্রিকযান চলাচল বন্ধ রাখা হয়। ফলে ঐ এলাকায় প্রায় ২০ লক্ষ মানুষ সাইকেলে ও হেঁটে চলাচল করতে পারে। কর্মব্যস্ত নগর জীবনে এইদিনটিতে এক স্থানে প্রচুর মানুষ একই সময়ে আনন্দ উপভোগ করতে পারে।

শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার পরিকল্পনা গ্রহণের ক্ষেত্রে অপর একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় চিন্তা করা খুবই জরুরি। সেটা হচ্ছে- কোন পরিবহন কি পরিমাণ জায়গা দখল করছে এবং কি পরিমাণ যাত্রী বহন করছে? এক্ষেত্রে একেবারে খোলা চোখে দেখলেই দেখা যায়, হেঁটে এবং সাইকেলে যারা চলাচল করে তারা প্রাইভেট গাড়ীর তুলনায় অনেক কম জায়গা দখল করে।

আবার পাবলিক পরিবহন প্রাইভেট গাড়ির তুলনায় সামান্য জায়গা বেশি দখল করলেও অনেক গুণ বেশি যাত্রী বহন করে। অপরদিকে প্রাইভেট গাড়ি খুবই কম পরিমাণ যাত্রী বহন করে এবং অনেক বেশি জায়গা দখল করে। অর্থাৎ যাত্রী বহন, জায়গা দখল ও যানজট সৃষ্টির দিক বিবেচনা করে রাস্তার জন্য সবচেয়ে অনুপযোগী হচ্ছে প্রাইভেট গাড়ি।

অপর এক পরিসংখ্যানে দেখা যায়, সাইকেল প্রাইভেট গাড়ীর তুলনায় ১/৩ ভাগ জায়গা নেয় এবং যারা হেঁটে চলাচল করে তারা ১/৬ ভাগ জায়গা নেয়। সাইকেল/ রিক্সা যাত্রী অনুপাতে প্রাইভেট গাড়ীর থেকে কম জায়গা দখল করে। তাইপেতে একটি হাইওয়েতে প্রতি ঘন্টায় যান্ত্রিকযানে ১৪ হাজার যাত্রী যাতায়াত করে। চীনের কুনমিংএ একই সমান রাস্তার অর্ধেক জুড়ে জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচল করে এবং প্রতিঘন্টায় ঐ রাস্তায় ২৪ হাজার যাত্রী যাতায়াত করতে পারে।



সরুগলি বা ছোট রাস্তায় যেখানে বড় গাড়ি সহজে যাতায়াত করতে পারে না এবং খুবই কম দূরত্বে যাতায়াত করতে হয় এমন রাস্তায় যাতায়াতে সবচেয়ে সুবিধাজনক মাধ্যম হচ্ছে সাইকেল এবং হেঁটে চলাচল। অবকাঠামোগত কারণে যেহেতু ঢাকায় সরুগলি বা ছোট রাস্তা এবং কম দূরত্বে যাতায়াতের পরিমাণ বেশি সেকারণে যান্ত্রিক যানবাহন বা বেশি দ্রুতগামী যান কোন সুবিধা দিচ্ছে না। জার্মানীর মতো ধনী দেশের একটি

শহরে ২ থেকে ৩ কিলোমিটার যাতায়াতের ক্ষেত্রে সেখানকার শতকরা প্রায় ৮০ ভাগ লোক সাইকেলে বা হেঁটে যাতায়াত করে। কারণ সেখানকার যাতায়াত ব্যবস্থায় এই ধরনের যানবাহন চলাচলের সুবিধাকে প্রাধান্য দেয়া হয়েছে। ফলে ঐ শহরগুলোতে বায়ু দূষণ, শব্দদূষণ কম এবং যানজট সৃষ্টি হয় না। জার্মানী ইন্দোনেশিয়া থেকে ধনী হওয়া স্বত্ত্বেও অনেক কম লোক যান্ত্রিক যানবাহনে চলাচল করে। শুধু বাংলাদেশ নয় এশিয়ার অনেক দেশেই শহরের মধ্যে কম দূরত্বে যান্ত্রিক যানবাহনে দ্রুত যাওয়ার বিশেষ কোন সুবিধা না থাকা শর্তেও, মানুষ কেন যান্ত্রিক যানবাহনে চলাচল করছে তা ভেবে দেখা দরকার। তবে শহরগুলোতে বিশেষ করে ঢাকায় মানুষ হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াতে নিরপেক্ষসাহিত হওয়ার কারণগুলো অনুসন্ধান করলে দেখা যায়:

- এসকল শহরে হাঁটা বা সাইকেলে যাতায়াতের ব্যবস্থা একেবারেই অনুন্নত।
- ঢাকার মতো অনেক শহরেই সাইকেলে যাতায়াতের জন্য আলাদা লেন নেই।
- হাঁটার জন্য অনেক জায়গায় ফুটপাথ নেই। যে সব স্থানে ফুটপাথ রয়েছে সেগুলোর অবস্থা খুবই খারাপ অপ্রশস্ত, ভাঙ্গা, রাস্তার পাশে আবর্জনা স্তুপ, ভবন তৈরির সরঞ্জাম অথবা প্রাইভেট গাড়িসহ বিভিন্ন ধরনের গাড়ি পার্কিং করা থাকে। ফলে এসব ফুটপাথ পথচারীদের যাতায়াতের জন্য খুবই অনুপযোগী।
- ঢাকাসহ এশিয়ার অনেক শহরে গাড়ির গতি বৃদ্ধির বিষয়টিকে প্রাধান্য দিয়ে পুরো ট্রাফিক সিস্টেম তৈরি করা হচ্ছে। মানুষের হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াতের বিষয়ে কোন পরিকল্পনা বা চিন্তা করা হচ্ছে না।
- ট্রাফিক সিগন্যাল বা রাস্তার মাঝ দিয়ে পারাপারের ক্ষেত্রে কোন নিয়ম-কানুন নেই। ফলে সড়ক দুর্ঘটনা হার অনেক বেশি।
- যান্ত্রিক যানের গতি বৃদ্ধির জন্য রাস্তায় টার্নিং নিষিদ্ধ করা হচ্ছে। কিন্তু রাস্তায় এ অবস্থা জ্বালানিমুক্ত যানের জন্য অসুবিধার সৃষ্টি করে, কারণ

জ্বালানিমুক্ত যানকে টার্নিংয়ের জন্য অনেক বেশি দূর যেতে হয়। অবার দেখা যায়, যান্ত্রিক যানের ক্রসিং বেশি থাকার জন্য যারা হেঁটে রাস্তা পার হয় তারা ভয়াবহ সমস্যার সম্মুখীন হন।

- অনেক রাস্তার মধ্যে অনেক দূর পর্যন্ত আইল্যান্ড বা ডিভাইডারের উপর উঁচু বেড়া বা তারকাটা দেয়া থাকে, যাতে মানুষ যেখান-সেখান দিয়ে রাস্তা পারাপার না করতে পারে। কিন্তু পথচারীদের রাস্তা পারাপারে জন্য কোন উন্নত, সহজ ও নিরাপদ ব্যবস্থা নেই।

### সামাজিক নিরাপত্তা বৃদ্ধিতে

#### হাঁটার পরিবেশের উন্নয়ন ও জ্বালানিমুক্ত যান বৃদ্ধি প্রয়োজন

সমাজে শান্তি শৃঙ্খলা বজায় রাখার স্বার্থেই সামাজিক সমতা নিশ্চিত করা প্রয়োজন। সমাজে সামাজিক সমতা বিনষ্ট হলে আইনশৃঙ্খলার অবনতি তথা বিশৃঙ্খলা দেখা দেয়। যাতায়াত ব্যবস্থার সাথেও সামাজিক সমতা ও নিরাপত্তার একটি নিবিড় সম্পর্ক রয়েছে। সেই কারণে রাষ্ট্রের নীতিনির্ধারকদের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে গৃহীত সিদ্ধান্তের ক্ষেত্রে সমতা বিধানের বিষয়টি নিশ্চিত করা প্রয়োজন। বর্তমানে ঢাকা শহরের অধিকাংশ লোক হেঁটে, পাবলিক পরিবহনে এবং জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচল করে। কিন্তু যদি আমরা নিরপেক্ষ দৃষ্টিতে বিবেচনা করি তাহলে দেখবো, বর্তমানে অবকাঠামো উন্নয়নের ক্ষেত্রে অধিকাংশ মানুষের চলাচলের বিষয়টি প্রধান্য পাচ্ছে না। এ ক্ষেত্রে প্রাইভেট গাড়ী বহুলাংশে প্রাধান্য পাচ্ছে। স্বল্প মানুষের জন্য এ ধরনের সুবিধা সামাজিক সমতা বিনষ্ট করে। পাবলিক পরিবহনে, হেঁটে এবং জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের সুবিধা ও সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে অধিকাংশ মানুষের চলাচলের সুবিধা এবং সামাজিক সমতা নিশ্চিত করা সম্ভব।

যদিও প্রাইভেট গাড়ীতে কম মানুষ চলাচল করে তথাপি বর্তমানে শহরের অবকাঠামোগত উন্নয়নের ক্ষেত্রে এককভাবে প্রাইভেট গাড়ী চলাচলের বিষয়টিকে প্রাধান্য দেওয়া হচ্ছে। বর্তমানে ঢাকা শহরের অধিকাংশ বাস স্টপেজগুলোতে মানুষের দাঁড়াবার কোন সুব্যবস্থা নেই, অনেক রাস্তা হতেই রিক্সা উচ্ছেদ করা হয়েছে, সাইকেল বা অন্যান্য জ্বালানিমুক্ত যানবাহনে চলাচলের জন্যও কোন আলাদা লেন নেই, এমনকি ফুটপাথ দিয়েও নিরাপদে হাঁটার সুষ্ঠু পরিবেশ নেই। সার্বিক পরিস্থিতি বিবেচনায় ঢাকা শহরের যাতায়াত ব্যবস্থা কোন ভাবেই অধিকাংশ মানুষের চলাচলের অনুকূলে নয়।

ধানমন্ডি ৬/এ-এর বাসিন্দা শিমুলের অফিস ধানমন্ডি ৩/এ তে। শিমুল বলেন, “আমি সব সময় হেঁটেই অফিসে যাওয়া-আসা করতে স্বাচ্ছন্দ্য বোধ করি। রাস্তায় নিয়মিত হাঁটতে গিয়ে আমার অনেক বন্ধুত্ব হয়েছে। যে মেয়েটা রাস্তায় নিয়মিত ডাষ্টবিন হতে ময়লা কুড়ায় সেও আমার এখন খুব পরিচিত। রাস্তার ডাবওয়াল, বিভিন্ন জিনিস বিক্রেতার সাথে আমার বেশ সুসম্পর্ক তৈরি হয়েছে। এখন রাস্তায় হাঁটলে মনে হয় সবাই পরিচিত মানুষ, আমার কোন ভয় নেই। নিয়মিত হাঁটার ফলে ব্যায়ামটাও হয়ে যায়। আলাদা করে আর ব্যায়াম করার প্রয়োজন হয় না”।

গাড়ীতে যাতায়াতের ফলে চারপাশের মানুষের সাথে সুসম্পর্ক গড়ে উঠা কঠিন। কিন্তু হেঁটে বা জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের ফলে মানুষের সাথে সম্পর্ক খুব সহজেই গড়ে উঠে। হেঁটে ও জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের ফলে সামাজিক সম্পর্ক বৃদ্ধির এবং নিরাপত্তা সৃষ্টির প্রকৃত প্রমাণ আমাদের দেশের মফস্বল শহরগুলো। ঢাকা হতে আমাদের দেশের মফস্বল শহরগুলো এখনো অনেক নিরাপদ। মানুষ নিয়মিত হেঁটে ও জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচল করার ফলে নিজেদের মাঝে পরিচয় ও সম্পর্ক বৃদ্ধি পায়, যা সৃষ্টি করে মানুষের মাঝে সামাজিক নিরাপত্তা।

## পার্ক/খোলা জায়গার ব্যবস্থা সামাজিক সম্পর্ক বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা রাখে

ধনী-দরিদ্র প্রত্যেক মানুষের সুস্থভাবে বেঁচে থাকার জন্য বিনোদন বা আনন্দের সাথে অবসর সময় কাটানোর সুযোগ সৃষ্টি করা খুবই গুরুত্বপূর্ণ। তবে সাধারণভাবে ধনী বা উচ্চবিত্তরা মোটা অংকের অর্থের বিনিময়ে উপভোগের চেষ্টা করে যেমন- বিভিন্ন ধরনের ক্লাব, থিয়েটার, মিউজিয়ামে ভ্রমণ করে, অনেকে আবার প্রাইভেট গাড়ীতে লং ড্রাইভ বা বড় শপিং মলে কেনাকাটা করেও আনন্দ উপভোগ করে। অন্যদিকে নগর জীবনে মধ্যবিত্ত বা নিম্নবিত্তদের কম খরচে সুস্থ বিনোদনের জন্য একমাত্র টেলিভিশন ছাড়া আর কোন বিকল্প নেই বললেই চলে। শিশুর সুষ্ঠু বিকাশের জন্য খোলামেলা ও স্বাধীন পরিবেশের প্রয়োজন রয়েছে।



শিশু থেকে শুরু করে যে কোন বয়সের মানুষের শারীরিক সুস্থতা ও সুস্থ মানসিক বিকাশের জন্য খোলামেলা নির্মল পরিবেশ খুবই প্রয়োজনীয়। অর্থাৎ একটা ছোট পার্ক বা হাঁটার পরিবেশ শুধুমাত্র স্বল্প আয়েরই নয় সব শ্রেণী, পেশা, বয়সের মানুষের মাঝে বিনোদনের সুযোগ সৃষ্টি করতে পারে। আর অধিকাংশ মানুষের এই সুবিধা নিশ্চিত করার জন্য সরকারের পক্ষ

থেকে প্রয়োজন সঠিক পরিকল্পনা গ্রহণ এবং তা বাস্তবায়নে পদক্ষেপ গ্রহণ করা।

যে কোন শহরে একটি বা গুটিকয়েক বড় পার্ক থাকার চেয়ে ছোট ছোট অনেকগুলো পার্ক থাকা বেশি সুবিধাজনক। পার্ক/খোলা জায়গা তৈরির পরিকল্পনা গ্রহণের সময়ও সেই এলাকার জনসংখ্যার পরিমাণ বিবেচনায় নেয়া উচিত। আবার ছোট পার্কের অনেকগুলো সুবিধা আছে। প্রধান দুটি সুবিধা হচ্ছে- ছোট পার্ক পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন এবং নিরাপদ করা সহজ। অধিক জনবসতিপূর্ণ এলাকায় পার্কগুলো স্থাপন করা উচিত। যাতে বাসা থেকে বেড়িয়ে খুব সহজে পার্কের মধ্য দিয়ে যাতায়াত করা যায়। পাশাপাশি আশপাশের বাড়ি থেকে পার্কের অভ্যন্তর দেখা গেলে আরো বেশি নিরাপদ পরিবেশের সৃষ্টি করা সম্ভব।



পার্কের মধ্য দিয়ে নিকটস্থ প্রধান সড়কে যাওয়ার ব্যবস্থা থাকলে মানুষ হেঁটে যেতে আগ্রহী হবে। পার্কের অবকাঠামোগত পরিকল্পনার ক্ষেত্রে বৃদ্ধ, শিশু ও প্রতিবন্ধীদের নির্বিঘ্নে চলাচল ও বিশ্রামের স্থানের বিষয়টি বিবেচনার পাশাপাশি শিশু-কিশোরদের সুস্থ শারীরিক ও মানসিক বিকাশের কথা চিন্তা

করে ভিন্ন ভিন্ন খেলাধুলার ব্যবস্থা থাকা প্রয়োজন। সেই সাথে বয়স্কদের খেলাধুলা, শরীর চর্চার জন্য বড় মাঠ বা নির্দিষ্ট জায়গা থাকা উচিত। পার্কে গাছ, লেক, পানির ফোয়ারা, ফুল বাগান ইত্যাদির মাধ্যমে আকর্ষণীয় পরিবেশ সৃষ্টি করা যেতে পারে। তবে এত গাছ বা বাগান করা উচিত নয়, যাতে মানুষের চলাচল ও খেলার জন্য জায়গা কমে যায়।

পার্কগুলোতে খাওয়া দাওয়া বা পরিকল্পিতভাবে হকারদের বসার ব্যবস্থা করা গেলে মানুষের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার পাশাপাশি ভ্রমণে আগ্রহী করা সম্ভব হবে। তবে লক্ষ্য রাখতে হবে, এ সকল দোকানগুলোতে যেন স্বল্প ও ন্যায্য মূল্যে স্বাস্থ্যকর খাবার এবং অন্যান্য পণ্য বিক্রয় করা হয়। রাতে পার্কগুলোতে চলাচলে নিরাপদ পরিবেশ সৃষ্টির জন্য পর্যাপ্ত আলোর ব্যবস্থা করা যেতে পারে। তবে ছোট পার্ক স্থাপনের বিষয়গুলোকে প্রাধান্য দিয়ে অবশ্যই বড় পার্ক থাকার প্রয়োজনীয়তাকে অস্বীকার করা সম্ভব নয়। একটি শহরের জন্য ছোট পার্কের পাশাপাশি বড় পার্কেরও প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

শহরকে সুন্দর করে তুলতে বেগোটার সাবেক মেয়র এনরিকে পেনইয়ালোসা কার্যক্রম আজ বিশ্বব্যাপী অনুকরণীয়। পৃথিবীর অনেক শহর উন্নয়নে ক্ষেত্রে তার পরামর্শ গ্রহণ করা হচ্ছে। তিনি মেয়র থাকাকালীন সময়ে জনসমাগমের জন্য অনেক স্থান বৃদ্ধি করেছেন। আলাদা হাঁটার পথ সৃষ্টি করেছেন এবং হাঁটার পথের পাশে গাছ লাগিয়েছেন। পাশাপাশি প্রায় দুইশ' কিলোমিটারের বেশি সাইকেল চলাচলের পথ তৈরি করেছেন, সবুজ পার্ক তৈরি করেছেন ৪৫ কিলোমিটার যেখানে ধনী গরীব সব শ্রেণীর মানুষ একসাথে মেলামেশা করতে পারে। কিছু এলাকায় ছোট পার্ক তৈরি করেছেন। শহরের এক হাজার একশত তেইশটি নতুন ও পুরাতন পার্কের তৈরি ও সংস্কার কাজ করেছেন।

শহরের কেন্দ্রে একটি বড় রাস্তা শুধুমাত্র হাঁটার জন্য তৈরি করেছেন। কিছু কিছু এলাকায় সর্বমোট ১৭ কিলোমিটার পরিবহনমুক্ত রাস্তা তৈরি এবং এ সকল রাস্তার পাশে গাছ বাতি ও বেঞ্চ প্রদান করার পরিকল্পনা গ্রহণ করেন। মানুষের জন্য এসব কাজ করা খুব সহজ ছিল না। ফুটপাতে গাড়ি পার্কিং নিষেধ করার প্রেক্ষিতে বোগতার মেয়রকে অনেক প্রতিকূল অবস্থার স্বীকার হতে হয়েছে। কিন্তু তারপরও জনস্বার্থে এ সকল কাজের ফলে বেগোতা আজ একটি সুন্দর ও জনপ্রিয় শহরের পরিণত হয়েছে।

#### ধানমন্ডি লেক মানুষের বিনোদনের অন্যতম স্থান

বর্তমানে ঢাকা শহরের আর্কষণীয় জনসমাগমস্থলের মধ্যে অন্যতম হচ্ছে ধানমন্ডি লেক। অবকাঠামোগত দিক থেকে এই লেক সুন্দর ও আর্কষণীয়। আশে পাশে জনবসতিপূর্ণ এলাকা হওয়ায় এখানে প্রচুর লোকের সমাগম হয়। পাশাপাশি আছে বসা ও স্বল্প দামের খাবারের সুব্যবস্থা। আশে পাশে বাড়ী ঘর থাকায় এবং পার্কের ভেতর দিয়ে বিভিন্ন স্থানে যাতায়াতে সুব্যবস্থা থাকায়, প্রচুর মানুষ যাতায়াত করে ফলে সৃষ্টি হয় একটি নিরাপদ পরিবেশের। লেকের পাশে বাসার জন্য রয়েছে পর্যাপ্ত ব্যবস্থা। এছাড়া বিভিন্ন সংগঠনের উদ্যোগে মাঝে মাঝেই আয়োজন করা হয় সাংস্কৃতিক অনুষ্ঠান। মানুষ গল্প করার পাশাপাশি উপভোগ করতে পারে এ সকল অনুষ্ঠান। এ সকল ব্যবস্থা লেকটিকে করে তুলেছে মানুষের জন্য আর্কষণীয় স্থল।

#### হেঁটে বা জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচল বৃদ্ধি সড়ক দুর্ঘটনাসহাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে

প্রায় প্রতিনিয়তই আমরা কোথাও কোথাও সড়ক দুর্ঘটনা এবং অসংখ্য প্রাণহানীর খবর শুনতে পাই। সড়ক দুর্ঘটনা নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে অনেক সংগঠন বিভিন্ন ধরনের কার্যক্রমও পরিচালনা করছে। তবে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসে বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণের পাশাপাশি গাড়ির গতি নিয়ন্ত্রণ এবং ব্যবহার হ্রাস করাও জরুরি। একই সাথে স্বল্প দূরত্বে হেঁটে বা জ্বালানিমুক্ত যানে (সাইকেল বা রিক্সায়) যাতায়াত বৃদ্ধি করতে হবে, যাতে গাড়ির ব্যবহার অনেক হ্রাস পাবে।

সারা পৃথিবীতে প্রতিবছর প্রায় ১১ লক্ষ মানুষ সড়ক দুর্ঘটনায় মারা যায়। এই মৃত্যুর হার কমাতে হলে স্বল্প দূরত্বে হাঁটা ও সাইকেলে যাতায়াতের জন্য নিরাপদ ও পর্যাপ্ত সুযোগ তৈরি করতে হবে। অধিকাংশ সড়ক দুর্ঘটনা দ্রুতগামী যান্ত্রিক যানেই সংঘটিত হয়। ফলে যতটুকু সম্ভব যান্ত্রিক যানের ব্যবহার কমিয়ে জ্বালানিমুক্তযানে বা হাঁটার সুযোগ তৈরি হলে, কিছুটা হলেও যাতায়াত ব্যবস্থা নিরাপদ হবে এবং দুর্ঘটনাজনিত মৃত্যু হ্রাস পাবে। উল্লেখ্য, গাড়ীর গতি হ্রাস করার পদক্ষেপ গ্রহণ করায় লন্ডনে গত কয়েক বছরে সড়ক দুর্ঘটনা প্রায় ২০ ভাগ কমে এসেছে।

আমরা সকলেই চাই সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে। তবে আমাদের চাওয়া অনুযায়ী পরিকল্পনা গ্রহণ করা হচ্ছে না। বর্তমানে ঢাকা শহরের প্রায় অধিকাংশ জায়গায় যে কোন দূরত্বে যাতায়াতের জন্য যান্ত্রিক যানের উপর নির্ভরশীল করে তোলা হচ্ছে। হাঁটা বা জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচল করার পরিবেশ আশ্বে আশ্বে সংকুচিত হয়ে আসছে। প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাচ্ছে প্রাইভেট গাড়িসহ বিভিন্ন ধরনের যান্ত্রিক যানবাহন। বাড়তি গাড়ির সাথে সাথে বেড়ে যাচ্ছে সড়ক দুর্ঘটনার হার। এক্ষেত্রে আমাদেরকে মূল সমস্যা

চিহ্নিত করতে হবে। আর সমস্যা সমাধানের জন্য গ্রহণ করতে হবে সঠিক পরিকল্পনা।

যাতায়াত আমাদের কর্মব্যস্ত নগর জীবনের একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। প্রতিনিয়তই কোন না কোন প্রয়োজনে এক স্থান থেকে অন্য স্থানে যাতায়াত করতে হচ্ছে। ফলে এই যাতায়াতের



বিষয়টা আরামদায়ক ও স্বাচ্ছন্দ্যময় হওয়া খুবই জরুরি। কারণ একটু খেয়াল করলেই বুঝতে পারি অফিস, বাসা বা যে কাজে যাতায়াতের সময় পথের জ্যাম বা বামেলা যত বেশি থাকে মেজাজও তত বেশি খারাপ হয়ে যায়। এরফলে সুস্থ মনে অনেক ভাল কাজ করা সম্ভব হয় না। হেঁটে, সাইকেলে বা রিক্সায় যাতায়াতের মধ্যে এক অন্যরকম আনন্দ অনুভব করা যায়। কারণ এইভাবে যাতায়াতের সময় চারপাশের অনেক কিছু খুব কাছ থেকে দেখতে পাই, আশাপাশের মানুষ পরিবেশের সাথে সরাসরি মিশতে পারি।



শহর উন্নয়নের ক্ষেত্রে আমাদের কয়েকটি বিষয়কে পর্যায়ক্রমে প্রাধান্য দেওয়া উচিত। যেমন প্রাকৃতিক পরিবেশ, খোলা জায়গা, বাড়ি বা স্থাপনা এবং সর্বশেষে পরিবহন বা যাতায়াত ব্যবস্থা। কিন্তু অধিকাংশ ক্ষেত্রেই দেখা যায় ঠিক এর উল্টো চিত্র। সর্বাপ্রাে গুরুত্ব প্রদান করা হচ্ছে জ্বালানিযুক্তযানকে। অন্যান্য প্রয়োজনীয় বিষয়গুলো আমরা অধিকাংশ ক্ষেত্রেই বিবেচনায় নিচ্ছি না।

মানুষের বসবাসের স্থান, শিশুদের জন্য খেলার জায়গা, হাঁটার জায়গা, প্রাকৃতিক পরিবেশ, পর্যাপ্ত গাছ, শস্য ক্ষেত ইত্যাদির প্রয়োজন অনুযায়ী যথেষ্ট পরিমাণ জায়গা দেয়ার পর স্থান সংকুলান হলে গাড়ির জন্য অবকাঠামো তৈরির চিন্তা করা উচিত। কিন্তু আমরা প্রথমেই গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলোকে বাদ দিয়ে শুধুমাত্র গাড়ীর কথা চিন্তা করে অবকাঠামো উন্নয়ন করছি। শুধুমাত্র গাড়ীর জন্য শহর তৈরির ফলে আমরা বায়ু দূষণ, শব্দদূষণ, যানজট, দূষটর্না, সামাজিক বিচ্ছিন্নতাসহ বিভিন্ন ধরনের সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছি।



## হাঁটার পরিবেশ সৃষ্টিতে আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা

স্বাধীনভাবে চলাচল বা যাতায়াত মানুষের অধিকার। যারা পরিবহন বা যাতায়াত ব্যবস্থা নিয়ে পরিকল্পনা তৈরি করেন তাদের অনেকেই মানুষের চলাচলকে নিয়ন্ত্রণ করে ফেলেন যেমন- রাস্তার মাঝে প্রতিবন্ধকতা, ফুটওভার, পর্যাপ্ত পারাপারের ব্যবস্থা না থাকা, পর্যাপ্ত ফুটপাথ না থাকা প্রভৃতি। যা মানুষের চলাচলের স্বাধীনতা নষ্ট করে।

হাঁটার পরিবেশ সৃষ্টির বিষয়ে এখানে কিছু আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতা এবং শিক্ষণীয় বিষয় তুলে ধরা হলো। এ ক্ষেত্রে জুরিখ শহর হতে পারে আমাদের শিক্ষণীয় স্থান। এই শহরে সাংবিধানিকভাবে হাঁটাকে অগ্রাধিকার প্রদানের বিষয়টি নিশ্চিত করা হয়েছে। জুরিখ ইউরোপের একটি ধনী শহর, এই শহরের প্রায় ৩৩ ভাগ চলাচল হয় হেঁটে এবং ২৭ ভাগ চলাচল হয় সাইকেলে। জুরিখে প্রতিবন্ধী, শিশু ও বয়স্কদের চলাচলের সুবিধার জন্য আলাদা নীতিমালা প্রণয়ন করা হয়েছে। এই শহরের রাস্তায় গাড়ির গতি গড়ে ৩০ কি.মি.। এখানে পথচারীদের অগ্রাধিকার দেওয়া হয়।

জুরিখের রাস্তায় হাঁটার সময় বিশেষ কোন সতর্কতা অবলম্বন করতে হয় না। কারণ কেউ হেঁটে যাচ্ছে দেখলে গাড়ির গতি থামিয়ে তাকে আগে যেতে দেওয়া হয়। শিশুদের নিরাপদে স্কুলে আসা যাওয়ার বিষয়টিকে বিশেষভাবে গুরুত্ব দেওয়া হয়। বেশির ভাগ শিশুরা স্কুলে যায় হেঁটে স্কুলে যাতায়াত করে এবং তাদের সাথে বিশেষ নিরাপত্তা দেয়ার জন্য কোন অভিভাবক থাকে না। শিশু বয়স থেকে এ ধরনের অভ্যাস পরবর্তী সময়েও হাঁটার প্রতি আগ্রহী করে তোলে।

জুরিখ শহরে মানুষের অধিকাংশ প্রয়োজনীয় স্থানগুলো পরিকল্পনা অনুযায়ী বেশ কাছাকাছি স্থাপন করা হয়েছে। পথচারীদের চলাচলের সুবিধার্থে শহরের মধ্যে প্রচুর পরিমাণ গাছ লাগানো হয়েছে। পাবলিক পরিবহনে যে কোন স্থানে যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত ও সহজতর করা হয়েছে। হাঁটার আর্কষণ বৃদ্ধির লক্ষ্যে নদীর পাশ দিয়েও হাঁটার রাস্তা তৈরি করা হয়েছে। সেতুতে রেল লাইনের পাশাপাশি হাঁটা ও সাইকেলের জন্য আলাদা লেন বরাদ্দ আছে। যানজট হ্রাসের লক্ষ্যে পার্কিং-এর

জন্য উচ্চমূল্য নির্ধারণের পাশাপাশি পার্কিং স্পেস কমানোর পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে।

শুধুমাত্র জুরিখ নয় বিশ্বের আরও অনেক শহরে মানুষকে হাঁটার প্রতি আগ্রহী করে তুলতে সরকার বিভিন্ন ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। এক্ষেত্রে বোগোতাসহ আমেরিকা, ইউরোপের অনেক শহরের কথা উল্লেখযোগ্য। হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নের লক্ষ্যে এ সকল দেশের কিছু শহরে সাপ্তাহিক ছুটির দিনে সন্ধ্যায় বেশ কিছু বড় রাস্তা যান্ত্রিক পরিবহনের জন্য নিষিদ্ধ করে সেখানে বিভিন্ন ধরনের দোকান বসানো হয়। এসকল গাড়িমুক্ত, যানজট, শব্দদূষণ, বায়ুদূষণ এবং দূর্ঘটনা মুক্ত এলাকায় প্রচুর লোক পরিবার-পরিজন-শিশুদের নিয়ে আসে, মনের আনন্দে কেনাকাটা এবং আনন্দ উপভোগ করে।

যে কোন মার্কেট এলাকায় যদি সব মানুষের জন্য স্বাচ্ছন্দ্যে হেঁটে বেড়ানো, শিশু, বয়স্ক এবং প্রতিবন্ধীদের ঘোরাফেরা বা সময় কাটানোর উপযোগী পরিবেশ তৈরি করা যায়, তাহলে ওইসব মার্কেটে সকলে কেনাকাটা করতে এবং হাঁটতে উৎসাহী হবে। ইংল্যান্ডের একটি পার্ক ব্যবহারে জনগণকে আগ্রহী করতে খেলাধুলা, নাটকসহ বিভিন্ন কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়। ফলে পার্কে লোকসমাগম বৃদ্ধির সাথে সাথে ওই পার্কে সংঘটিত অপরাধের পরিমাণও অনেকাংশে হ্রাস পেয়েছে। পূর্বে ওই পার্কে প্রতিবছর প্রায় ছয়শত অপরাধ হতো, এই সংখ্যা পরবর্তীতে হ্রাস পেয়ে দাঁড়িয়েছে মাত্র ৪ টিতে।

এশিয়ার বিভিন্ন শহর যেমন- কুয়ালালামপুর, সিঙ্গাপুর, গোয়াংজু, সাংহাই, হংকং-এর কিছু রাস্তা সম্পূর্ণ জ্বালানিমুক্ত যান চলাচলের জন্য নির্ধারণ করা হয়েছে। কোথাও আবার সপ্তাহের যে কোন একদিন শনি বা রবিবার সন্ধ্যায় যান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ করা হয়েছে। এগুলো করার পিছনে নীতিনির্ধারণকদের প্রধান উদ্দেশ্যগুলো হচ্ছে- মানুষের যাতায়াতকে আনন্দময় করা, জীবনের দৈনন্দিন চলাচলে একটু ভিন্নতা আনা সর্বোপরি

শহরের কেন্দ্র আরো প্রানবন্ত ও আর্কষণীয় করে তোলা সেইসাথে সামাজিক সম্পর্কের উন্নয়ন করা ।

সিঙ্গাপুরের চায়না টাউন এলাকাকে জনপ্রিয় করতে সরকার কিছু অভিনব উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। এ কার্যক্রমের আওতায় সরকার কিছু রাস্তায় যান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ, কিছু রাস্তায় সক্ষম যানবাহন নিষিদ্ধ এবং ফুটপাথগুলো চওড়া ও সুন্দর করেছে। এছাড়া সরকার ফুটপাথের সৌন্দর্য বৃদ্ধির লক্ষ্যে এ সকল এলাকায় রাস্তার পাশে গাছ লগিয়েছে। ফুটপাথে যাতে মানুষ আরো স্বাচ্ছন্দ্যে ও নিরাপদে চলাচল করতে পারে, সেজন্য গাড়ি পার্কিং নিষিদ্ধ ও কিছু এলাকায় পার্কিং নিয়ন্ত্রণের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। পথচারীদের যাতায়াতের সুবিধার জন্য পাবলিক পরিবহন আরামদায়ক এবং সহজে চলাচলযোগ্য করেছে। যান্ত্রিক যানবাহনের নির্ভরতা হ্রাসের লক্ষ্যে এবং জ্বালানিমুক্ত যান সাইকেলে চলাচলকে উৎসাহী করতেও সরকার বিভিন্ন ধরনের গুরুত্বপূর্ণ পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে।

ব্রাজিলের কুরিটিবা শহরের সবচেয়ে বড় রাস্তায় যখন সকল যান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ করা হয়, তখন ঐ এলাকার সকল ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠানের মালিক ও দোকানীরা প্রতিবাদ করেছিল। কিন্তু কিছু দিন পর তারা দেখলো তাদের বিক্রি অনেক বেড়েছে। পরবর্তী সময়ে কুরিটিবার অন্যান্য রাস্তার দোকানীরাও তাদের রাস্তায় যান্ত্রিক যানবাহন নিষিদ্ধ করার অনুরোধ জানায়। অন্যদিকে গাড়িমুক্ত রাস্তা করার প্রতিবাদে কিছু লোক পরিকল্পনা গ্রহণ করে সরাসরি গাড়ি নিয়ে ঢুকে রাস্তা দখল করে নেবে, কিন্তু গাড়ি নিয়ে ঢুকতে গিয়ে তারা দেখলো হাজার হাজার শিশুরা মিলে বড় একটি পরিবেশের ছবি আঁকছে। শিশুদের ওই রাস্তার উপর পরিবেশের ছবি আঁকতে দেখে গাড়ি নিয়ে তারা রাস্তা দখলের পরিকল্পনা বাদ দেয়। বর্তমানে কুরিটিবার প্রায় ৪৯ নম্বর ব্লক এলাকা যান্ত্রিক মুক্ত এলাকার। চীন, কলম্বিয়া বা ব্রাজিলের মতো শহরের অভিজ্ঞতায় রাস্তায় যান্ত্রিক পরিবহন

নিষিদ্ধ করায় দোকানীদের ব্যবসা যেমন বেড়েছে তেমনি জমির দামও বৃদ্ধি পেয়েছে।

### বিভিন্ন দেশে হাঁটার পরিবেশ



## শিশুর সুষ্ঠু শারীরিক ও মানসিক বিকাশে : শহরের যাতায়াত ব্যবস্থা

ছোটবেলার দিনগুলো নিয়ে ভাবতে আমাদের সকলেরই ভাল লাগে। হেঁটে কিংবা সাইকেলে স্কুলে যাওয়া, বন্ধুদের সাথে স্কুল থেকে আসা, স্কুলে আসা যাওয়ার পথে প্রতিদিন নতুন কিছু দেখা বা শেখা। যত দূরত্বই

হোক না কেন কখনো স্কুলে যাওয়া-আসকে কষ্ট বা পরিশ্রমের মনে হয়নি। আর এই স্মৃতিগুলো আমাদের জন্য খুবই আনন্দদায়ক। অথচ বর্তমান সময়ের শিশুরা কিভাবে বড় হচ্ছে? সহজে মিশতে পারছে না মানুষের সাথে, খেলতে পারছে না খোলা মাঠে। তাদের জীবন আবদ্ধ হয়ে আছে দেয়াল, কম্পিউটার আর টিভিতে। আমরা আমাদের সন্তানদের জন্য বাড়ি, টাকা ও অন্যান্য উপকরণ যোগান দিচ্ছি বা তাদের ভবিষ্যতের জন্য সঞ্চয় করছি। কিন্তু সামাজিক জীব হিসেবে তাদের সামাজিক জীবনের জন্য কিছুই দিতে পারছি না।

রাস্তায় যানজট, গাড়ীর দ্রুত চলাচল, ফুটপাথের অবস্থা ভাল নয় এই অজুহাতে কেড়ে নিচ্ছি আমাদের শিশুদের স্বাভাবিক চলাচলের অধিকার। খেলার মাঠ নেই, তাই বাসায় বন্দী, পার্কগুলো ব্যবহার হচ্ছে বিভিন্ন অনৈতিক কার্যক্রমে, নেই সেখানে যাবার পরিবেশ। টিভি, কম্পিউটার,

আজ আমাদের শিশুরা টিভি, কম্পিউটার গেমস-এর সাথে চার দেয়ালের মধ্যে বন্দী হয়ে বড় হচ্ছে। এই আবদ্ধ জীবন কি তাকে মানুষ হয়ে বাঁচার পরিপূর্ণ স্বাদ দিতে পারে? মানুষ সামাজিক জীব হয়েও তাদের বড় হয়ে উঠতে হচ্ছে খাচার বন্দী প্রাণীর মতো। এই পরিবেশে বেড়ে উঠা শিশুর কতটুকু সুস্থ শারীরিক ও মানসিক বিকাশ সম্ভব?

ঘরের বন্দী জীবন একটি শিশুকে মানুষ হয়ে বাঁচার স্বাদ দিতে পারেনা। মানুষ হয়েও তাদের বড় হয়ে উঠতে হচ্ছে খাচার বন্দী পাখির মতো।

আমরা বলতে পারি আমরা সবাই মানুষ। কিন্তু আমরা যদি একজন অন্যজনকে দেখতে না পারি, শুভেচ্ছা জানাতে না পারি তবে কিভাবে একে অপরকে বুঝবো? কিভাবে নিজেদের সম্পর্ক উন্নয়ন করবো? মানুষ হিসেবে আমাদের মনুষ্যত্বের বিকাশ কোনভাবেই ঘটবে না। আমরা এমন শহর তৈরি করছি যেখানে শিশুদের বিনোদনের কোন ব্যবস্থা নেই, কোন মানুষ নিরাপদে যাতায়াত করতে পারে না। যদি আমরা শিশু বা বয়স্কদের সুবিধা নিশ্চিত করে পরিবেশ তৈরি করতে না পারি, তবে তাকে মানুষের বসবাসের উপযোগী শহর বলা চলে?

ধীরে ধীরে ঢাকার রাস্তায় যেমন গাড়ির সংখ্যা বাড়ছে তেমনি স্কুলে যাতায়াতের ক্ষেত্রে শিশুদের গাড়ি নির্ভরতাও বাড়ছে। নিয়ন্ত্রিত হচ্ছে শিশুদের অবাধ চলাচল। আর এই নিয়ন্ত্রিত চলাচল ব্যবস্থা শিশুদের সুষ্ঠু শারীরিক ও মানসিক বিকাশের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। অনেক ক্ষেত্রে তারা প্রাণচাপ্তল্য বা শিশু সুলভ আচরণ হারিয়ে ফেলছে। শিশুরা নিরাপদে যাতায়াত করতে না পারায় ঘরের মধ্যে আবদ্ধ থাকছে। আবার প্রাইভেট গাড়িতে যাতায়াত করায় রাস্তায় বা আশপাশের পরিবেশের সাথে মিশতে পারছে না। এরফলে অনেক ক্ষেত্রে নিজেই যেমন সামাজিক পরিবেশ থেকে আলাদা করে ফেলছে তেমনি হয়ে উঠছে



আত্মকেন্দ্রিক। আর এসব নেতিবাচক প্রভাবে প্রভাবিত হচ্ছে শিশুদের শিক্ষা, চিন্তা সর্বোপরি আমাদের মানবসম্পদ। ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে আমাদের রাষ্ট্র।

**ইংল্যান্ড-এর এক গবেষণায় দেখা গেছে, শিশুরা হেঁটে স্কুলে না যাওয়ার ফলে তাদের লেখাপড়ার উপর নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে।**

সুস্থ শরীর ও মনের অধিকারী শিশুরাই সঠিকভাবে শিক্ষা গ্রহণ করতে পারে। আর স্বাস্থ্য ভাল রাখার জন্য নিয়মিত শরীর চর্চা একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। যখন শিশুরা যে কোন জায়গায় শুধুমাত্র গাড়িতে যাতায়াত করে এবং অধিকাংশ সময় বসে থাকতে হয়, তখন অনেক ক্ষেত্রে তাদের শরীরের স্বাভাবিক রক্ত সঞ্চালন ব্যাহত হয়, যা মস্তিষ্কেও আক্রান্ত করে। এ ক্ষেত্রে আমরা যে সকল শিশু গাড়িতে স্কুলে যাতায়াত করে তাদের সাথে তুলনা করতে পারি। যারা হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াত করে তাদের শারীরিক অবস্থা গাড়িতে যাতায়াতকারী শিশুদের অপেক্ষা অনেক ভাল। এছাড়া গাড়িতে যাতায়াতকে অনেক সময় শিশুদের জন্য নিরাপদ বলে মনে হলেও এর ক্ষতিকর দিকই বেশি।



পৃথিবীর অনেক দেশ শিশুদের স্বাস্থ্যের উন্নয়নের লক্ষ্যে বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। সাইকেল ও হেঁটে স্কুলে যাতায়াতে শিশুদেরকে উৎসাহিত করার লক্ষ্যে গ্রহণ করা হচ্ছে বিভিন্ন কার্যক্রম। অস্ট্রেলিয়ায় 'Walking School Bus' নামে একটি কার্যক্রম বেশ জোরেশোরে পরিচালিত হচ্ছে। এখানে অভিভাবকরা নিজস্ব উদ্যোগেই তাদের সন্তানদের হাঁটিয়ে স্কুলে নিয়ে যাচ্ছে। অনেক দেশের স্থানীয় সরকার ফুটপাথ উন্নয়ন ও বাই-সাইকেল লেন প্রদানের মাধ্যমে স্কুলে নিরাপদে যাওয়ার পথ সৃষ্টি করেছে।

গবেষণায় দেখা যায়, বর্তমানে অস্ট্রেলিয়া ও আমেরিকায় শতকরা ৮০% শিশু স্কুলে যাতায়াতের ক্ষেত্রে গাড়ি ব্যবহার করে। কিন্তু মাত্র ১৫ বছর আগেও গাড়িতে করে স্কুলে যাতায়াতের সংখ্যা ছিল মাত্র ২০ ভাগ। অস্ট্রেলিয়ার মেলবোর্নে এক পরিসংখ্যানে দেখা যায়, এখানকার মোট যাতায়াতের শতকরা ২০ ভাগ যাতায়াত স্কুলে আনা-নেয়ার জন্য।

ঢাকায় কি পরিমাণ শিশু স্কুলে যাতায়াতের জন্য গাড়ি ব্যবহার করে সে বিষয়ে কোন গবেষণা না থাকলেও ধারণা করা যায়- অস্ট্রেলিয়ার তুলনায় অনেক কম হবে। ধানমন্ডি এলাকায় অনেক আন্তর্জাতিক মানের স্কুল আছে। এসব স্কুলে সন্তানদের আনা-নেয়ার ক্ষেত্রে অনেক পিতামাতা গাড়ি ব্যবহার করে থাকেন। যার কারণে এ এলাকায় যানজট সমস্যা দিন দিন প্রকট আকার ধারণ করেছে।

বর্তমানে আমাদের শহরের শিশুদের লেখাপড়ার চাপ এবং অবকাঠামোগত কারণে সহজলভ্য কোন বিনোদনের সুযোগ নেই বললেই চলে। অন্যদিকে হেঁটে বা সাইকেলে চলাচলের নিরাপদ পরিবেশ না থাকায় গাড়ি নির্ভরতা বাড়ছে। এ অবস্থায় শহরের পরিবেশ হেঁটে বা সাইকেলে চলাচলের জন্য নিরাপদ হলে শিশুরা যেমন হেঁটে বা সাইকেলে যাতায়াত করতে পারবে তেমনি গাড়ি নির্ভরতাও হ্রাস পাবে। পাশাপাশি রাস্তায় একা চলাচলের

ক্ষেত্রে অনেক বেশি আত্মবিশ্বাসী ও আত্মনির্ভরশীল হয়ে গড়ে উঠবে আমাদের শিশুরা, যা তাদের শারীরিক ও মানসিক বিকাশে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

ছাত্রী হিসেবে আমি স্কুলে যাতায়াতের জন্য নিরাপদ পরিবেশে কম খরচে যাতায়াত করতে চাই। এটি আমার অধিকার। তেলের দাম বাড়ছে, তার সাথে বাড়ছে যাতায়াত খরচ। এভাবে চলতে থাকলে একটি আমাদের মতো মধ্যবিত্ত ঘরের ছেলেমেয়েদের লেখাপড়া বন্ধ হয়ে যাবে।

আলো, সদস্য গ্রীন ফোর্স বাংলাদেশ



মহিলা শিশু বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধী ব্যক্তিদের যাতায়াত

আমাদের শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে মহিলা, শিশু, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের যাতায়াতের ক্ষেত্রে কোন ধরনের সুবিধা প্রদান করা হচ্ছে না। বর্তমানে ঢাকা শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে তৈরিকৃত অবকাঠামো এবং গৃহীত পরিকল্পনা বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় এ সিদ্ধান্তগুলো কোনভাবেই অধিকাংশ



জনগণের পক্ষে যাচ্ছে না।

ঢাকায় বেশ কিছু পাবলিক বাস সার্ভিস চালু করা হলেও তা অনেক ক্ষেত্রে নারী, শিশু, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের জন্য সুবিধাজনক নয়। নির্দিষ্ট বাস স্টপেজের অভাব, ভীড়, স্বল্প সংখ্যক বাস, বসার অপরিষ্কার ব্যবস্থার এর অন্যতম কারণ। তবে দেখা যায়, উল্লেখিত সকল শ্রেণীর মানুষের জন্য সবদিক বিবেচনায় (যেমন- দূরত্ব, অর্থ ইত্যাদি) সবচেয়ে সুবিধাজনক পরিবহন হচ্ছে রিক্সা। তবে যে কোন মানুষের জন্য খুব কম দূরত্বে হাঁটতে পারা গ্রহণযোগ্য এবং জনপ্রিয় বিষয়।

একদিকে ঢাকা শহরের রাস্তাগুলোতে সুষ্ঠুভাবে হাঁটার সুবিধা প্রদান করা হচ্ছে না, অন্যদিকে যাতায়াত ব্যবস্থার তথাকথিত উন্নয়নের নামে বিভিন্ন রাস্তা থেকে রিক্সা উচ্ছেদ, অতিরিক্ত উঁচু ফুটওভারের কারণে শিশু, বৃদ্ধ, প্রতিবন্ধী বা অসুস্থদের যাতায়াত আরো কঠিন হয়ে পড়ছে। বর্তমান সময়ে দেখা যায়, শহর আধুনিকায়ন ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের নামে ফ্লাইওভার নির্মাণ, ফুটপাথ ভেঙ্গে রাস্তা চওড়া করে গাড়ীর সহজে চলাচল ব্যবস্থা নিশ্চিত করা হচ্ছে। যেখানে শুধুমাত্র এক শ্রেণীর অর্থাৎ উচ্চবিত্ত বা বৃত্তবানদের



চলাচলের সুবিধার কথা চিন্তা করা হচ্ছে বলে বোঝা যায়। সমাজের সব শ্রেণী-পেশার মানুষের যাতায়াত ব্যবস্থা তথা জীবন যাত্রার মান উন্নয়নের

বিষয়টি নিশ্চিত করতে হলে অবশ্যই সকল মানুষের যাতায়াতের বিষয়গুলো গুরুত্বে সাথে বিবেচনা করা জরুরি।

### হেঁটে যাতায়াত, জ্বালানিমুক্ত যান সর্বস্তরের মানুষের যাতায়াতের জন্য সুবিধাজনক মাধ্যম

যাতায়াতের ক্ষেত্রে খরচ বৃদ্ধি সবশ্রেণীর বিশেষ করে দরিদ্র মানুষের জীবন যাত্রার উপর বিরূপ প্রভাব ফেলে। বাংলাদেশের অধিকাংশ জনগণ দরিদ্র এবং যারা শহরে থাকে তাদের একটি উল্লেখযোগ্য সংখ্যক অতি দরিদ্র ও মধ্যবিত্ত শ্রেণীর। এদের আয়ের একটি বড় অংশ ব্যয় করতে হয় দৈনন্দিন যাতায়াতের জন্য। ফলে এই দরিদ্র মানুষদের মৌলিক চাহিদাগুলো পূরণের ক্ষেত্রে বাঁধা সৃষ্টি হয়, ক্ষতিগ্রস্ত হয় পরিবারের সকল সদস্য বিশেষ করে নারী ও শিশুরা। ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগোষ্ঠীর একটি বড় অংশ দৈনন্দিন যাতায়াতের জন্য জ্বালানিমুক্ত যানবাহনের উপর নির্ভরশীল। জ্বালানিমুক্ত যানবাহন শুধুমাত্র দরিদ্রদের জন্য নয়, এটা সব শ্রেণীর মানুষের যাতায়াতের জন্য অত্যন্ত প্রয়োজনীয়।

বাংলাদেশ সরকারের উন্নয়নের মূলনীতি হচ্ছে দারিদ্র বিমোচন। এই লক্ষ্যে সরকার বিভিন্ন ধরনের কার্যক্রম গ্রহণ করছে এবং নারী ও শিশুদের উন্নয়নের বিষয়টি



বিশেষভাবে প্রাধান্য পাচ্ছে। সরকারের দারিদ্র বিমোচন কর্মসূচির যথাযথ বাস্তবায়ন করতে হলে নারী ও শিশুদের কম খরচে সহজে যাতায়াত ব্যবস্থা

নিশ্চিত করতে হবে। আর এ ক্ষেত্রে হেঁটে বা জ্বালানিমুক্ত যানবাহনে চলাচল ব্যবস্থার উন্নয়নের কোন বিকল্প নেই।

### হাঁটার পরিবেশ উন্নয়ন ও প্রাইভেট গাড়ী নিয়ন্ত্রন

ঢাকা শহরের হেঁটে ও জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের পরিবেশ না থাকার পিছনে অন্যতম কারণ হচ্ছে প্রাইভেট গাড়ীর অধিক্য। যদিও ঢাকা শহরের খুব কম মানুষের প্রাইভেট গাড়ী রয়েছে। তথাপিও রাস্তায় তুলনামূলকভাবে প্রাইভেট গাড়ীর অধিক্য রাস্তার নিরাপত্তাকে বিঘ্নিত করছে। ঢাকার রাস্তায় ফুটপাথ ও রাস্তার পাশের জায়গাগুলো দখল করে তৈরি করা হচ্ছে গাড়ী পার্কিং-এর স্থান। আর নগরীর অধিকাংশ সড়কে নির্দিষ্ট পার্কিং ছাড়াও যেখানে সেখানে রাস্তা ও ফুটপাথ দখল করে গাড়ী পার্ক করে রাখা হচ্ছে।



যানজটের কারণ দেখিয়ে যে সকল রাস্তা থেকে জ্বালানিমুক্ত যানবাহন তুলে দেয়া হয়েছে, সে সকল রাস্তায় অনেক জায়গায় দুই পাশ জুড়ে গাড়ী পার্কিং করা হচ্ছে। যে জায়গা দিয়ে সুপারিকল্পিতভাবে খুব অনায়াসে জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচলের ব্যবস্থা করা সম্ভব। ফুটপাথ ও রাস্তায় গাড়ী পার্কিং করায় মানুষের হেঁটে ও জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের পরিবেশ ব্যাহত হচ্ছে। অনেক ক্ষেত্রেই ঝুঁকিপূর্ণভাবে মানুষ ফুটপাথ ছেড়ে রাস্তার মধ্য দিয়ে হাঁটতে

বাধ্য হচ্ছে। যা নিরাপত্তাহীনতার পাশাপাশি হাঁটাকে নিরুৎসাহিত করছে। যান্ত্রিক গাড়ী অধিক্যের অপর সমস্যা হচ্ছে বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণ। ঢাকা শহরে টু-স্ট্রোক ইঞ্জিন নিষিদ্ধ করার পর বায়ুদূষণ কিছুটা হ্রাস পেয়েছে। কিন্তু মারাত্মক শব্দদূষণের কারণে বর্তমান পরিবেশ মানুষের হাঁটার উপযোগী থাকছে না। অধিক শব্দদূষণের কারণে মানুষের মাথা ব্যাথা, বিরক্তি, উচ্চ রক্তচাপসহ নানা ধরনের সমস্যা সৃষ্টি হচ্ছে। অস্বস্তিকর ও স্বাস্থ্যহানীকর এ ধরনের পরিবেশের কারণে মানুষ হাঁটতে নিরুৎসাহিত বোধ করছে।

আমি পৃথিবীর যে শহরের যাই হেঁটে শহরটাকে দেখি, কিন্তু ঢাকায় ইচ্ছে থাকলেও হেঁটে চলাচল করি না। ঢাকার ফুটপাথের অবস্থা, পৃথিবীর অনেক দেশের ফুটপাথ থেকে ভাল। কিন্তু ঢাকার ফুটপাথে হাঁটতে ইচ্ছে না করার মূল কারণ ফুটপাথে গাড়ী পার্কিং এবং গাড়ীর হর্ণ হাঁটার পরিবেশকে প্রায় নষ্ট করে দিয়েছে। রাস্তা ও ফুটপাথ ভাল হলেও এত শব্দ আর গাড়ীর কারণে হাঁটতে ইচ্ছে করে না। *শোভাজন, পর্যটক*

রাস্তায় অতিরিক্ত গাড়ী এবং দ্রুত চলাচলের কারণে বেশি দুর্ঘটনা হয়। রাস্তা পারাপারের ক্ষেত্রে হাঁটার জন্য কোন সুবিধা বা নিরাপত্তা ব্যবস্থা না থাকার কারণেও মানুষ হাঁটতে নিরুৎসাহিত বোধ করে। রাস্তার এ অবস্থার কারণে অভিভাবকরা সন্তানদের হেঁটে যাতায়াতে নিরাপত্তা অনুভব করছে না। এর ফলে যাদের প্রাইভেট গাড়ী আছে তাদের সন্তানদের যে কোন দূরত্বে যাতায়াতে গাড়ী ব্যবহার করছে। আর যাদের গাড়ী নেই তারা তাদের সন্তানদের জন্য বিকল্প পরিবহন যেমন- রিক্সা, সিএনজি বা বাস ব্যবহার করছে। সাম্প্রতিক সময়ে ঢাকার বিভিন্ন রাস্তায় রিক্সা নিষিদ্ধের ফলে যারা রিক্সায় যাতায়াত করে তাদের যাতায়াত ব্যবস্থা বেশ কঠিন হয়ে পড়েছে।

মানুষের হেঁটে ও জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের পরিবেশ উন্নয়নে প্রাইভেট গাড়ীর অধিক্য হ্রাসের বিকল্প নেই। প্রাইভেট গাড়ীর অধিক্য অতিরিক্ত যানজট এবং যাতায়াত ব্যবস্থা অবনতির অন্যতম কারণ হলেও বর্তমানে বাংলাদেশে বিশেষ করে ঢাকা শহরে গাড়ী নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে কোন ধরনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হচ্ছে না। অপর দিকে দূষণজনক হলেও সত্য পরিবেশ বান্ধব যানবাহন রিক্সাকে ধীরগতি সম্পন্ন এবং যানজটের কারণ হিসেবে চিহ্নিত করে উচ্ছেদ করা হচ্ছে। প্রতিনিয়ত বাড়ছে প্রাইভেট গাড়ির সংখ্যা, বাড়ছে শব্দদূষণ, বায়ুদূষণ। মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে আমাদের শহরের বসবাসের পরিবেশ। আর এর ফলে মানুষের জীবন-যাপনের অন্যতম প্রয়োজনীয় বিষয় যাতায়াত ব্যবস্থা আরও কঠিন হয়ে উঠছে।

একটু ভেবে দেখুন আপনার শহরে গাড়ি নিয়ন্ত্রিত হলে কেমন হতো? বিষয়টা অসম্ভব ভাবার আগে প্রথমেই চিন্তা করুন বর্তমান অবস্থায় বা আরও গাড়ি বৃদ্ধি পেলে কি হবে। হাঁটার পরিবেশ আরো খারাপ হবে, প্রতিবেশীদের সাথে দূরত্ব বাড়বে, শিশুরা একা বাইরে যেতে পারবে না, শব্দদূষণ, বায়ুদূষণ, সড়ক দুর্ঘটনা এবং অপরাধ বৃদ্ধি পাবে। তারপরও অনেকেই বলে থাকেন, উন্নত দেশ হতে হলে গাড়ি নির্ভরতা ছাড়া কোন বিকল্প নেই। কিন্তু এই ধারণাকে সম্পূর্ণ মিথ্যা এবং অবৈজ্ঞানিক প্রমাণিত করেই বিশ্বের অনেক দেশ তাদের যাতায়াত ব্যবস্থা এবং শহরের উন্নয়নের জন্য গাড়ি নির্ভরতা বা গতি কমানোর জন্য বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করছে। আর এই বিষয়টিকে প্রধান্য দিয়ে যুক্তরাজ্যের বিভিন্ন শহরে গাড়ীর গতিবেগ কমিয়ে ঘন্টায় অন্তত ২৫ মাইলের কম করা হয়েছে। একারণে আমাদের শহরের যাতায়াত ব্যবস্থার পরিকল্পনার সময়ও এই বিষয়গুলো চিন্তার মধ্যে রাখা জরুরি।

কাকরাইল থেকে শেরাটন হোটেল পর্যন্ত রমনা পার্কের পাশের ফুটপাথের অবকাঠামো খুবই সুন্দর। প্রশস্ত ফুটপাথ, বড় বড় গাছের ছায়ায় রাস্তার পাশে বসার ব্যবস্থা রয়েছে। প্রয়োজনে বিশ্রাম নেয়ার ব্যবস্থা এবং রাস্তার এক পাশে রমনা পার্কের পরিবেশ হাঁটার পরিবেশকে আরো আকর্ষণীয় করেছে।

রাস্তাটি ভিআইপি (বিশেষ) এলাকায় হওয়ায় যথেষ্ট নিরাপত্তাও রয়েছে। এরপরও এই এলাকায় মানুষের হেঁটে চলাচল খুবই কম। কারণ এলাকাটি জনবসতিপূর্ণ নয় এবং মানুষকে চলাচলে উৎসাহী করতে রাস্তা য় হকার বা অন্য কোন সামাজিক বিনোদনের ব্যবস্থা নেই।



### হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নে সরকারের ভূমিকা

পার্ক বা হাঁটার পরিবেশ এবং সরকারের অন্যান্য অবকাঠামোগত উন্নয়নের মধ্যে পার্থক্য রয়েছে। পরিবহন, স্বাস্থ্য বিষয়ক সেবামূলক কার্যক্রমগুলো অনুন্নত হলে তা সরকারের ভার্বমূর্তির উপর সরাসরি বিরূপ প্রভাব ফেলে। সাধারণ জনগণ হয়তো বলতে পারে না যে, তাদের পার্ক বা হাঁটার জায়গার প্রয়োজন রয়েছে। কিন্তু পার্ক বা হাঁটার সুষ্ঠু পরিবেশ তাদের আনন্দ দেয় এবং পারস্পারিক সম্পর্ক বৃদ্ধিতে সহায়ক। যা মানুষের সামাজিক জীবনের উপর সরাসরি প্রভাব ফেলে এবং সরকারের জনপ্রিয়তা বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা পালন করে।

সরকার বা নীতিনির্ধারকদের দায়িত্ব শুধুমাত্র রাষ্ট্র পরিচালনা বা অবকাঠামোগত উন্নয়নের চিন্তার মাঝে সীমাবদ্ধ নয়। সরকার বা নীতিনির্ধারকদের চিন্তা চেতনা একজন দায়িত্ববান অভিভাবকের মতো হওয়া উচিত। যে অভিভাবক অবকাঠামোগত উন্নয়নের পূর্বে মানুষের মানসিক ও সামাজিক দিকগুলো বিবেচনা করবে। সরকার কর্তৃক গৃহীত রাস্তা বা ফুটপাথ সংক্রান্ত যে কোন পরিবর্তনই যারা হেঁটে চলাচল করে তাদের মানসিক ও সামাজিক অবস্থার উপর সরাসরি প্রভাব ফেলে।

বিভিন্ন কারণেই সরকার বা স্থানীয় কর্তৃপক্ষ মানুষের হেঁটে চলাচলের বিষয়টিকে গুরুত্বহীন মনে করে। এছাড়াও হাঁটার উপযুক্ত পরিবেশ সৃষ্টির বিষয়ে সরকার ও স্থানীয় কর্তৃপক্ষের রয়েছে নানা সীমাবদ্ধতা। অনেক ক্ষেত্রে সরকার দাতাগোষ্ঠীর চাপের ফলে অবকাঠামোগত উন্নয়নের ক্ষেত্রে যান্ত্রিক যানবাহনের চলাচলকে অগ্রাধিকার দিচ্ছে। কিন্তু এই সব সিদ্ধান্ত শহরবাসীর প্রতিদিনের জীবনযাত্রার উপর কি ধরনের প্রভাব ফেলতে পারে তা বিবেচনায় নেয়া হচ্ছে না।

হাঁটার পরিবেশ সৃষ্টি সংক্রান্ত যে কোন সিদ্ধান্ত গ্রহণের পূর্বে সংশ্লিষ্ট এলাকা, মানুষ ও যাতায়াত ব্যবস্থা সম্পর্কে সরকারের পর্যাপ্ত তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ



করা উচিত। আমাদের দেশের অনেক স্থান রয়েছে যা হাঁটার পরিবেশ সৃষ্টিতে শিক্ষণীয় হতে পারে। এ সকল এলাকার অনুকরণে পথচারীদের পথ চলাচলের পরিবেশ উন্নয়নে প্রয়োজনীয় বিষয়গুলোতে গুরুত্ব প্রদান করা উচিত।

আশার কথা হচ্ছে, বাংলাদেশ সরকার শহরের সড়ক ব্যবস্থাপনার উন্নয়নে আরবান ট্রান্সপোর্ট পলিসি (এসটিপি) প্রণয়ন করেছে। এই নীতিমালায় হেঁটে চলাচলকে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়েছে। অর্থাৎ গাড়ি ও অন্যান্য পরিবহন অপেক্ষা হেঁটে চলাচলকারী মানুষ সবচেয়ে বেশি সুযোগ পাবে, মানুষের রাস্তায় চলাচলের পরিবেশ আরো উন্নত ও নিরাপদ হবে এবং ফুটপাথ হবে গাড়িমুক্ত। ছোট ছোট রাস্তায় জ্বালানিমুক্ত যান চলাচল ও মানুষ নির্বিঘ্নে হেঁটে যাতায়াত করতে পারবে। এসটিপি পরিকল্পনায়ও সকল ফুটপাথ এবং রাস্তায় চলাচলের নিরাপত্তা প্রদানের বিষয়টিকে গুরুত্ব প্রদান করা হয়েছে। যদিও বর্তমানে যারা হেঁটে চলাচল করে তারা বিশেষ কোন সুবিধা বা অগ্রাধিকার পাচ্ছে না। মানুষ হেঁটে চলতে গিয়ে রাস্তার অব্যবস্থাপনার কারণে শব্দদূষণ, বায়ুদূষণ সহ নানা সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছে।

যাতায়াত ব্যবস্থার যথাযথ ইতিবাচক পরিবর্তনের জন্য প্রয়োজন কারিগরী দক্ষতা ও জ্ঞান বিনিময়ের মাধ্যমে একটি জাতীয় আন্দোলন গড়ে তোলা। যা হাঁটার সুবিধা বৃদ্ধিতে যথেষ্ট গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। এক্ষেত্রে পরিবহন পরিকল্পনায় হেঁটে চলার পরিবেশ উন্নয়নের লক্ষ্যে কারিগরী সহযোগিতা প্রদানের বিষয়টিতে গুরুত্ব আরোপ করতে হবে।

## হাঁটা কিংবা জ্বালানিমুক্ত যান ঢাকা শহরে

### যাতায়াতের ক্ষেত্রে সুবিধাজনক মাধ্যম

পৃথিবীর অনেক দেশ তাদের যাতায়াত ব্যবস্থা, পরিবেশ ও স্বাস্থ্যের উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রচুর জ্বালানিমুক্ত যানবাহন ব্যবহারের সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধিতে কাজ করেছে। অন্য দেশ অপেক্ষা আমাদের দেশের সুবিধা হলো এখানে পর্যাপ্ত জ্বালানিমুক্ত পরিবেশ বান্ধব যানবাহন রয়েছে, কিন্তু বিপদজনক হলো আমরা এ সকল পরিবেশ বান্ধব পরিবহন নিষিদ্ধ করছি। বিশ্বের উন্নত রাষ্ট্রগুলো তাদের দীর্ঘদিনের গবেষণা ও অর্জিত জ্ঞানের মাধ্যমে যে পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে কাজ করেছে। আমাদের সেই পরিবেশ থাকা শর্তেও আমরা তথাকথিত আধুনিকতার নামে ক্রমাগত ধ্বংসের দিকে এগিয়ে যাচ্ছি।

ঢাকা শহরের প্রতিটি এলাকার বেশিরভাগ রাস্তাই অপ্রশস্ত/সর। এরকম কোন কোন সর গলিতে মাত্র একটি প্রাইভেট গাড়ী ঢুকলে অন্য কোন যানবাহন চলাচল করতে পারে না। একারণে বর্তমানে ঢাকা শহরের অনেক রাস্তায় যানজট বা বিরজিকর পরিবেশ সৃষ্টি হচ্ছে। এই অল্প সংখ্যক মানুষের কারণে অধিকাংশ লোকজনকে অসুবিধার সম্মুখীন হতে হচ্ছে। এসব রাস্তায় যাতায়াতের জন্য হেঁটে চলাচল, রিক্সা বা সাইকেল ছাড়া কোন বিকল্প নেই। এই অবস্থায় যেহেতু এক সঙ্গে পুরো শহরের অবকাঠামো পরিবর্তন করা সম্ভব নয়, সেহেতু বর্তমান পরিস্থিতি এবং বাস্তবতাকে চিন্তা করেই আমাদের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নের পরিকল্পনা গ্রহণ করা উচিত। তবে বর্তমান পরিস্থিতি বিবেচনায় ধারণা করা যায় যে মানুষের হেঁটে বা জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের বিষয়টিকে প্রাধান্য না দেয়া হলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নে গৃহীত কোন পদক্ষেপই অধিকাংশ জনগণের কল্যাণে আসবে না।

বর্তমানে ঢাকা শহরে জ্বালানিমুক্ত যানে চলাচলের সমস্যা

জ্বালানিমুক্ত যানবাহন ঢাকা শহরে যাতায়াতের অন্যতম মাধ্যম হলেও বর্তমানে এ যানবাহনসমূহ চলাচলের ক্ষেত্রে নানা প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হচ্ছে। জ্বালানিমুক্ত যানবাহনে যাতায়াতের ক্ষেত্রে প্রধানত যে সকল প্রতিবন্ধকতা রয়েছে-

- অবকাঠামোগত উন্নয়ন পরিকল্পনায় জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচলকে প্রাধান্য না দেয়া।
- জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত পৃথক লেন নেই।
- জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচলের জন্য যে স্বল সংখ্যক পৃথক লেন রয়েছে তার অধিকাংশই স্বাচ্ছন্দ্যে যাতায়াতের অনুপযোগী।
- প্রধান সড়কে রিক্সা নিষিদ্ধ করার পর অধিকাংশ গন্তব্যে যাতায়াতের জন্য সময় এবং খরচ অনেকাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে।
- জ্বালানিমুক্ত যানবাহনের জন্য নির্ধারিত পৃথক লেনের মধ্য দিয়ে যান্ত্রিক যানবাহন চলাচল এবং গাড়ি পার্কিং করে রাখা হচ্ছে।
- বিভিন্নভাবে রাস্তা দখল করায় জ্বালানিমুক্ত যানবাহনের স্বাচ্ছন্দ্যে চলাচল বিঘ্নিত হচ্ছে।

ভাই হাঁটার সুবিধার জন্য ওভার ব্রিজ দেওয়া হচ্ছে। কিন্তু চিন্তা করেন এই ২/৩ তলা উচা ব্রিজ দিয়া কোন মানুষের যাইতে ইচ্ছা করে। আমার মতো মধ্য বয়স্ক এবং সুস্থ মানুষই এই কাজ করে না। তাহলে কিভাবে শিশু, বৃদ্ধরা করবে? রাস্তায় অনেক মানুষ হেঁটে চলাচল করে, রাস্তা বানানোর ক্ষেত্রে হেঁটে চলাচলকারীদের কথা চিন্তা করা উচিত।

মশিউর রহমান, পথচারী

ঢাকায় বিভিন্ন রাস্তা ও হাঁটার পরিবেশ



## পরিকল্পনা এবং উন্নয়ন

পরিকল্পনার সাথে উন্নয়নের একটি নিবিড় সম্পর্ক রয়েছে। যে কোন কিছুই উন্নয়ন করতে হলে অবশ্যই সঠিক পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন। শহরের উন্নয়ন পরিকল্পনা করার সময় যদি বর্তমান অবস্থার চেয়ে আরো উন্নত করার চিন্তা না করি তাহলে শহর কখনোই সুন্দর করা সম্ভব হবে না। বর্তমান অবস্থায় ঢাকা শহরের মানুষকে হাঁটার জন্য পরামর্শ দিলে কোন লাভ হবে না। মানুষকে হাঁটতে উৎসাহী করতে হলে প্রয়োজন সৃষ্টি পরিবেশ তৈরি করা। এ লক্ষ্যে হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নে পরিকল্পনা গ্রহণ, বাস্তবায়ন, উৎসাহ প্রদান, জনগণের অধিকার বিষয়ক (যাতায়াতের ক্ষেত্রে) আইন বাস্তবায়ন প্রভৃতি বিষয়ে সঠিক পদক্ষেপ গ্রহণের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। আর এই লক্ষ্য অর্জন করতে হলে, উন্নয়ন পরিকল্পনা গ্রহণ করার সময় যাদের জন্য পরিকল্পনা অর্থাৎ সুবিধাভোগীদের মতামতের গুরুত্ব প্রদানের পাশাপাশি নিরাপত্তা বিভাগ, স্বাস্থ্য বিভাগ ও পরিকল্পনা বিভাগের সদস্যদের সম্পৃক্ত করা প্রয়োজন।

## ফুটপাথ ও হকার

চলতি পথে হকারদের প্রয়োজন কতটুকু তা ফুটপাথে ক্রেতাদের কেনাকাটার আগ্রহ, ভীড়, ব্যস্ততা ও বিক্রি দেখলেই অনুমান করা যায়। বিগত দিনগুলোতে ফুটপাথ হকারমুক্ত করতে সরকার বিভিন্ন ধরনের উদ্যোগ নিয়েছে এবং এখনো নিচ্ছে। অথচ মানুষকে হাঁটাতে উৎসাহী করতে এবং রাস্তায় মানুষের নিরাপত্তা সৃষ্টিতে হকাররা গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। রাস্তার পাশে বিক্রিত বিভিন্ন পণ্য সামগ্রী পথচারীদের হাঁটতে আগ্রহ সৃষ্টির পাশাপাশি ধীরে হাঁটার



পরিবেশ সৃষ্টি করে। রাস্তায় হকাররা এক ধরনের স্বেচ্ছাসেবী নিরাপত্তা প্রহরীর দায়িত্বও পালন করে। বিশ্বের অনেক দেশেই রাস্তার পাশে হকারদের বসার ব্যবস্থা করা হয়েছে। ফুটপাথ থেকে ঢালাওভাবে হকার উচ্ছেদ না করে, ফুটপাথে হকারদের সুশৃঙ্খলভাবে বসার বা ব্যবসা করার পরিবেশ সৃষ্টি করা প্রয়োজন।

## হাঁটাতে মানুষকে উৎসাহী করতে যে ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায়

মানুষ যখন পায়ে হেঁটে চলাচল করে বা দীর্ঘ সময় বাসার বাইরে থাকে তখন বিশ্রামের প্রয়োজন হয়। যেসব মার্কেটে বসার জায়গা আছে, সেখানে বয়স্ক লোক বা যারা বেশি সময় নিয়ে কেনাকাটা করেন তারা যেতে আগ্রহ বোধ করে। এধরনের বসার স্থান এবং ছাউনি শুধু বিশ্রামের জন্য নয়, এসব জায়গায় সমাজের বিভিন্ন শ্রেণীর মানুষের সাথে যোগাযোগ এবং বন্ধুত্বের সম্পর্ক গড়ে ওঠার পরিবেশ তৈরি হয়।

পার্ক বা রাস্তার পাশের বিভিন্ন স্থানের সাংস্কৃতিক কর্মকাণ্ড রাস্তার পরিবেশকে সুন্দর ও উপভোগ্য করতে বিশেষ ভূমিকা রাখে। এ ধরনের পরিবেশ শহরের পরিচিতি তুলে ধরার পাশাপাশি পথ চলায় মানুষকে আগ্রহী করে তুলতে পারে। রাস্তার পরিবেশকে আরো আকর্ষণীয় করতে শিশুদের খেলার জায়গা, সাইকেল পার্কিং এবং পানির ফোয়ারা স্থাপন করা যেতে পারে। সবুজায়ন বা প্রাকৃতিক পরিবেশ যে কোন জনসমাগমস্থলকে আকর্ষণীয় করে।

## ফুটপাথ ও রাস্তার সর্বোত্তম ব্যবহার

গাড়ি ব্যবহারকারীদের অপেক্ষা হেঁটে চলাচলকারীদের উপর রাস্তার পরিবেশ অনেক বেশি প্রভাব ফেলে। হেঁটে এবং গাড়ী ব্যবহারকারী উভয় শ্রেণীর মানুষের জন্যই ফুটপাথ ও রাস্তার পরিবেশ উন্নত করা প্রয়োজন। আমাদের প্রয়োজন একটি নিরাপদ ও আকর্ষণীয় রাস্তা যেখানে শিশুরা

নিরাপদে হাঁটতে পারবে এবং সাইকেলে করে স্কুলে যেতে পারবে। আমাদের এমন একটি শহর তৈরি করতে হবে যাতে মানুষকে তাদের প্রয়োজনের জন্য খুব বেশি দূরে যেতে না হয়। একটি পরিকল্পিত সড়ক ব্যবস্থাপনা পথচারীদের নিরাপত্তা সৃষ্টির পাশাপাশি আনন্দময় পরিবেশও সৃষ্টি করে।

ফুটপাথ শুধু হেঁটে গন্তব্যে যাবার পথ হিসেবেই কাজ করে না, এটি মানুষের বিশেষ করে শহরবাসীদের জীবন-যাত্রার একটি অপরিহার্য অংশ। ফুটপাথে পথচারীদের বিশ্রামের জন্য বসার ব্যবস্থা থাকা প্রয়োজন। আর এমন ব্যবস্থা হয়ে উঠতে পারে সামাজিক সম্পর্ক উন্নয়নের একটি মাধ্যম। যখন আমরা মানুষকে হেঁটে চলাচলে উৎসাহী করার কথা চিন্তা করি তখন এমন আকর্ষণীয় পরিবেশ সৃষ্টি করা প্রয়োজন যাতে মানুষ নিজ থেকেই হাঁটতে উৎসাহী হয়।

আমাদের উদ্দেশ্য যদি হয় একটি সুন্দর শহর তৈরি। তবে প্রথমে আমাদের একটি সুন্দর ফুটপাথ তৈরি করা প্রয়োজন। ফুটপাথ সুন্দর হলে মানুষ অবশ্যই হেঁটে চলাচল করবে। হেঁটে চলাচলকারী মানুষের সংখ্যা থেকে ফুটপাথ কতটুকু সুন্দর তা অনেকটা অনুমান করা যায়। ফুটপাথে মানুষ ইচ্ছেমত হাঁটতে ও বসতে পারবে, রাস্তায় রাতে প্রয়োজনীয় আলোর ব্যবস্থা থাকবে, শহরের মধ্যে রাস্তায় গাড়ীর গতি অপেক্ষাকৃত কম হবে এবং ফুটপাথ হবে পার্কিংমুক্ত। এছাড়া মানুষের দৈনন্দিন জীবনের জন্য প্রয়োজনীয় জিনিসপত্র পাওয়ার স্থান খুব কাছে হবে যাতে মানুষ সহজে হেঁটে কেনাকাটা করতে পারে।

একটি ভাল ফুটপাথ কমপক্ষে ২ (দুই) মিটার চওড়া হওয়া উচিত। তবে ফুটপাথ তৈরির পরিকল্পনা গ্রহণের আগে যদি ওই পথ দিয়ে কি পরিমাণ লোক হাঁটবে? তাদের গতি কত হবে? ওই এলাকায় কত লোক বাস করে?

প্রতি স্কয়ার মিটারে কত লোক থাকতে পারে? এ বিষয়গুলো পুরোপুরি হিসাব করা যায় তাহলে খুব ভাল হয়। যেমন প্রতি ঘন্টায় যদি ৫ (পাঁচ) হাজার জন চলাচল করে এবং প্রতি স্কয়ার মিটারে ০.৩ (দশমিক তিন) জন লোক চলাচল করে তবে ফুটপাথ ৩.৫ মিটার হওয়া প্রয়োজন। ফুটপাথে যদি জনসংখ্যা প্রতিমিটারে ০.৩ (দশমিক তিন) জনের বেশি হয় তাহলে মানুষ ঠিক মতো চলাচল করতে পারবে না। জনসংখ্যা যদি প্রতি মিটারে ১ (এক) হয় সেক্ষেত্রে মানুষ সহজেই হাঁটতেই পারবে।



## ফুটপাথের অবকাঠামো যেমন হওয়া প্রয়োজন

বিশ্বের কিছু দেশে জেব্রা ক্রসিং এর নিকট রাস্তাকে ফুটপাথের সমান উচু করা হয়, খানিকটা স্প্রীড ব্রেকারের মতো। ফলে কোন গাড়ী ঐ অংশে প্রবেশের সময় খুব সহজে বুঝতে পারে গাড়ীর গতি কমানোর প্রয়োজন। রাস্তার অবকাঠামো এধরনের করার ফলে যারা পায়



হেঁটে চলাচল করে তারা প্রাধান্য পায়। আর গাড়ীতে যাতায়াতকারীরা বুঝতে পারে হেঁটে চলাচলকারীদেরও রাস্তায় অধিকার রয়েছে।

আমাদের যাতায়াতের ক্ষেত্রে ফুটপাথ একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ। আমরা যদি পুরো যাতায়াত ব্যবস্থাকে বিশ্লেষণ করি তাহলে দেখা যায়, এক গন্তব্য থেকে অন্য গন্তব্যে যেতে কিছুটা পথ অবশ্যই হাঁটতে হয়। যেমন- বাসে যাতায়াতকারীদের গন্তব্যের শুরু থেকে বাস স্টেশন পর্যন্ত হাঁটতে হয়। যেহেতু আমাদের সকলকে হাঁটতে হয় সেহেতু হাঁটার পরিবেশ অবশ্যই উন্নত করা উচিত।

একটি শহরের পার্ক বা রাস্তায় সব শ্রেণী, পেশার মানুষের নিরাপদ ও স্বাচ্ছন্দ্যে হাঁটার জন্য সুন্দর ফুটপাথ থাকলে, সে শহরের মানুষের মাঝে সামাজিক সমতা এবং নিরাপত্তা সৃষ্টিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে। একটি আধুনিক শহর মানে হাইওয়ে বা ইট কংক্রিটের শহর নয়। আধুনিক শহর মানেই একটি শিশু পায় হেঁটে বা সাইকেলে নিশ্চিতে ঘুরতে পারবে।

অধিকাংশ মানুষের নিরাপদ চলাচল নিশ্চিত হওয়ার অর্থ সামাজিক অধিকার প্রতিষ্ঠা করা। আমরা শহরবাসীরা অনেক ক্ষেত্রেই নিজেদের আধুনিক বা অপেক্ষাকৃত উন্নত বলে দাবি করি। কিন্তু বিষয়টা কতটুকু সঠিক? আমাদের থেকে অনেক বেশি স্বাচ্ছন্দ্যে জীবন কাটাতে পারেন গ্রামে বসবাসকারীরা। তারা প্রকৃতির মাঝে থেকে একে অপরের সাথে সুখ-দুঃখকে ভাগাভাগি করে নিতে পারে।

## হাঁটার পরিবেশ উন্নয়নে যে সকল বিষয়গুলো লক্ষ্য করা প্রয়োজন

- শহরের যে কোন স্থানে হাঁটার পরিবেশ তৈরি করতে হবে।
- পরিকল্পনা গ্রহণের ক্ষেত্রে পথচারীদের চলাচলের সুবিধা বিবেচনা করে ফুটপাথ প্রশস্ত এবং হাঁটাকে প্রাধান্য দিতে হবে।
- ফুটপাথে গাড়ি পার্কিং নিষিদ্ধ এবং কার্যকরভাবে বাস্তবায়ন করতে হবে।
- হাঁটাকে উৎসাহিত করার জন্য ফুটপাথের পরিবেশ আরো নান্দনিক করতে হবে।
- সাইকেলে চলাচলের জন্য আলাদা লেন এবং সাইকেল রাখার উপযুক্ত পরিবেশ তৈরি।
- স্কুল, বাজার, বাস/রেল স্টেশনের মতো জনসমাগমস্থলে গাড়ির গতি হ্রাসের মাধ্যমে সাইকেল চলাচলের পরিবেশ সৃষ্টি করা।
- ছোট দোকান বা হকারদের সুশৃংখলভাবে ফুটপাথে বসার ব্যবস্থা করা। যাতে মানুষ হাঁটার পাশাপাশি তাদের কাছ থেকে প্রয়োজনীয় পণ্য কেনাকাটা করতে পারে।
- দীর্ঘ ফুটপাথে হাঁটার সুবিধার্থে গাছ লাগানোর পাশাপাশি পথচারীদের চলতি পথে বিশ্রামের জন্য মাঝে মাঝে বেঞ্চ, ছাটা ইত্যাদির ব্যবস্থা করা।

- রাস্তার পরিকল্পনা গ্রহণের ক্ষেত্রে জ্বালানিমুক্ত যানবাহন চলাচলকে প্রাধান্য দেয়া।
- আন্তর্জাতিক বিভিন্ন অভিজ্ঞতা কাজে লাগিয়ে সপ্তাহে বা মাসের নির্দিষ্ট কোন দিনে আংশিক বা পুরো সময় যান্ত্রিক যান নিষিদ্ধ করা।
- হাঁটতে গিয়ে সড়ক দুর্ঘটনায় আহত হওয়ার কারণগুলো খুঁজে বের করা। হাঁটার পরিবেশ রক্ষায় এসব সমস্যা দ্রুত সমাধানের উদ্যোগ গ্রহণ করা।
- ফুটওভার ব্রিজ না করে, জেব্রা ক্রসিং বা সিগন্যাল সিস্টেম উন্নত করা। যাতে সব মানুষ বিশেষ করে বৃদ্ধ, শারীরিক প্রতিবন্ধী বা অসুস্থ ব্যক্তির সহজে হেঁটে চলাচল করতে পারে। সেই সাথে এ সংক্রান্ত আইন বাস্তবায়নে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

- দিনের ব্যস্ততম সময়ে নির্দিষ্ট এলাকায় আংশিক গাড়ি চলাচল নিষিদ্ধ করা। যেমন- স্কুল এবং মার্কেট এলাকায়।



- সকল এলাকায় যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রিত এবং সুশৃঙ্খলভাবে চলাচলের ব্যবস্থা করা উচিত।

প্রশাসনিকভাবে ট্রাফিক পুলিশ বা বাড়তি টহল পুলিশের মাধ্যমে জরিমানা আদায় বা অন্য কোন আইনী ব্যবস্থা গ্রহণ করে এই বিষয়টি নিশ্চিত করা যেতে পারে।

- পথচারীদের চলাচল আরো নিরাপদ ও উৎসাহী করতে ফুটপাতে সুশৃঙ্খলভাবে হকারদের ব্যবসা করার অনুমোদন প্রদান করা।

## উপসংহার

একটি শহরে সামাজিক সমতা সৃষ্টি, আনন্দময় এবং উপভোগ্য পরিবেশ গড়ে তুলতে বিশ্বে যাদের অবদান ও কার্যক্রম সর্বাগ্রে স্বীকার করা দরকার তাদের মধ্যে বোগতার মেয়র এনরিকে পেনইয়ালোসা একজন। তিনি শহরকে একটি অবকাঠামো বা কিছু মানুষের বাসস্থান হিসেবে চিন্তা করেননি। তিনি চিন্তা করেছেন বোগতা শহর একটা পরিবার। এই পরিবারের মানুষগুলোর জীবনযাত্রাকে কিভাবে আনন্দময়, সহজ ও সুন্দর করা যায়। আর সেই লক্ষ্যেই তিনি গ্রহণ করেছেন বিভিন্ন ধরনের উন্নয়নমূলক সিদ্ধান্ত। যা যে কোন সুন্দর শহর তৈরির ক্ষেত্রেই হয়ে উঠেছে অনুকরণীয়। বোগতার মেয়রের মতে “সাইকেল লেন এবং সুন্দর ফুটপাথ শহরের প্রতিটি মানুষের প্রতি শ্রদ্ধা এবং সামাজিক সমতার প্রমাণ। এই দুটি বিষয় নিশ্চিত করা গেলে প্রমাণ করা সম্ভব শহর মানুষের জন্য, শুধুমাত্র ধনী শ্রেণী বা যান্ত্রিক যানের জন্য নয়।”

শহর বা নগর উন্নয়নের ক্ষেত্রে অগ্রাধিকার প্রদান করা হোক অধিকাংশ মানুষের সুবিধাকে। ইট, পাথর, বালি, গাড়ী, যানজট, শব্দদূষণ আর বায়ুদূষণের শহরের পরিবর্তে মানুষের বসবাসের জন্য পরিবেশ বান্ধব শহর গড়ে তোলাই হোক আমাদের লক্ষ্য। যেখানে আমাদের শিশুরা নিশ্চিত ঘুরে বেড়াতে পারবে, মানুষের মানুষে থাকবে অটুট বন্ধন, নিশ্চিত হবে সামাজিক সমতা, অগ্রাধিকার পাবে অধিকাংশ মানুষের স্বাচ্ছন্দ্য ও সহজ চলাচল ব্যবস্থা।

শব্দ বিশ্লেষণ

**যান্ত্রিক যানবাহন** : মোটর বা যান্ত্রিক যানবাহন যেমন- যে কোন ধরনের বাস ও ট্রাক, প্রাইভেট গাড়ি, মাইক্রোবাস, অটোরিক্সা ইত্যাদি

**পাবলিক পরিবহন** : যে কোন ধরনের যাত্রীবাহী যানবাহন। এই প্রতিবেদনে বাস, ট্রাম বা শহরের যাতায়াতের জন্য যাত্রীবাহী পরিবহনকে বোঝানো হচ্ছে।

**জ্বালানীমুক্ত যানবাহন** : সাইকেল, রিকশা, ভ্যান বা যে পরিবহন চলতে কোন ধরনের জীবশক্তি জ্বালানীর প্রয়োজন হয় না।

**জীবাশ্ম জ্বালানী** : প্রকৃতি হতে প্রাপ্ত জ্বালানী (কয়লা, পেট্রোল, ডিজেল, গ্যাস ইত্যাদি)

**প্রাইভেট গাড়ী** : যে কোন ধরনের ব্যক্তিগত গাড়ী

**কুনমিং** : চীনের একটি শহর

**তাইপে** : তাইওয়ানের রাজধানী শহর

**পাবলিক প্রেস** : জনসমাগমের স্থান। এই প্রতিবেদন পাবলিক প্রেস বলতে পার্ক, ফুটপাথ বা বিনোদনের জন্য জনসমাগম হয় এমন স্থানকে বোঝানো হয়েছে।

তথ্যসূত্র

Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road, Roads for People.

Transport Policy for Poverty Reduction and Social Equity, Roads for People.

The Role of Transport in Urban Development Policy, A Sourcebook for policy-makers in developing cities, GTZ.

Preserving and Expanding the Role of Non-motorized Transport, A Sourcebook for policy-makers in developing cities, GTZ.

Land Use Planning and Urban Transport, A Sourcebook for policy-makers in developing cities, GTZ.

Mobility Management, A Sourcebook for policy-makers in developing cities, GTZ.

HAWKERS AND THE URBAN INFORMAL SECTOR:  
A STUDY OF STREET VENDING IN SEVEN CITIES,  
Prepared by Sharit K. Bhowmik for National Alliance of  
Street Vendors of India (NASVI)