

টেকসই নগর যাতায়াত ও সামাজিক বন্ধন - শ্রেণিকৃত চট্টগ্রাম

জেরিনা হোসেন

স্থপতি ও নগর পরিকল্পনাবিদ

zarhossain@gmail.com

টেকসই নগর যাতায়াতে বিশ্বমানের নগরের বর্তমান দর্শন

টেকসই ও সমতাভিত্তিক নগর যাতায়াতের জন্য বিশ্বমানের নগরসমূহ, পথচারীর পরিসর, স্বাচ্ছন্দ্য ও নিরাপত্তা দিন দিন বাড়ানো হচ্ছে। নির্ভরযোগ্য গণপরিবহনের পরিধি বিস্তৃত করা হচ্ছে এমন কী সাইকেল ব্যবহারের ব্যাপক সুযোগ তৈরী করা হচ্ছে।

বিগত কয়েক দশকে, ব্যক্তিগত গাড়ির ব্যবহার বাড়তে থাকে। ফলে স্বল্প সংখ্যক যাত্রীর চলাফেরার জন্য সড়কের বড় পরিসর দখল হয়ে যায় অবিরত। ফলে নগরে তীব্র যানজট সৃষ্টি, শ্রমঘন্টার অপচয়, কর্মক্ষমতা হ্রাস, বায়ু দূষণে স্বাস্থ্য ঝুঁকি ও পরিবেশ বিপর্যয় সহ নানামুখি সমস্যায় নগরবাসি ভারাক্রান্ত হচ্ছে। এই পরিস্থিতিতে পেছনে ফেলে টেকসই নগর যাতায়াত নিশ্চিত করতে উন্নত দেশের নগর প্রশাসন, পেশাজীবী এবং রাজনৈতিক নেতৃত্ব, এই সিদ্ধান্তে উপনীত হয়েছেন যে;

- নগরে ব্যক্তিপর্যায়ের যন্ত্রযান চলাচলকে নিরুৎসাহ এমনকি নিয়ন্ত্রণ করা আবশ্যিক।
- সিংহভাগ নগরবাসির যাতায়াতের জন্য সুশৃঙ্খল, নিরাপদ, সার্বজনীন প্রবেশ-গম্যতা সমেত গণপরিবহন ও পথচারীর মিলিত সুযোগ ও ব্যবস্থাপনাই হতে হবে নগর যাতায়াতের টেকসই পস্থা।

তাই নগর পরিকল্পনা, উন্নয়ন কৌশল, ব্যবস্থাপনা এবং বিনিয়োগ অগ্রাধিকার এই দৃষ্টিভঙ্গিকে স্বীকৃতি দিয়েই করা হচ্ছে।

চট্টগ্রাম নগরের অবস্থা

প্রকাশিত সূত্রমতে চট্টগ্রামের ৮৩% নগরবাসির পক্ষে ব্যক্তিগত গাড়ী দিয়ে যাতায়াতের সুযোগ নাই। সর্বোচ্চ মাত্র ১০% নগর যাত্রী হয় ব্যক্তিগত গাড়িতে। 'ডোর-টু-ডোর' সুবিধা পেতে, ছিনতাই ও দুর্ঘটনার ঝুঁকি নিয়েও ২২% এর মতো যাত্রী হয় সিএনজি বা রিক্সায়, এবং ৪৩% যাত্রী হয় অনির্ভরযোগ্য, অনিরাপদ ও নিম্নমানের বাস বা টেম্পোর মত গণপরিবহনে। বাসস্ট্যান্ড থেকে গন্তব্যে আসা-যাওয়ার জন্য গণপরিবহন যাত্রীদেরকেও পথচারী হতে হয়। তৎসঙ্গে, ২৫% নগরযাত্রীর অন্যতম পস্থা হচ্ছে 'পথচলা'। সে হিসাবে; বিদ্যমানে, ৭০% নগরবাসীর প্রতিনিয়ত যাত্রার সম্পূর্ণ বা কোন পর্যায়ে পথচারী হয়ে থাকেন। নির্ভরযোগ্য গণপরিবহন থাকলে সিএনজি বা রিক্সার পরিবর্তে সিংহভাগ যাত্রী গণপরিবহনে সম্পাদিত হতো। তারাও পথচারী হতেন।

অথচ এই বিপুল সংখ্যক গণপরিবহনের যাত্রীদের জন্য পর্যাপ্ত ছাউনী, বাহনে উঠা-নামার পরিসর নাই, এবং পথচারীদের জন্য পায়ে হেঁটে গন্তব্যে পৌঁছার নিষ্কটক পথ বা রাস্তা পারাপারের ব্যবস্থা নগরে অপ্রতুল। অধিকাংশ সড়ক পার্শ্ব ফুটপাথ সংযোজন করা নাই। যেখানে আছে তা অপর্যাপ্ত বা অসমতল। অধিকাংশ ক্ষেত্রে ফুটপাথ হচ্ছে ডেনের উপর একটি অপ্রশস্ত ঢাকনা। অনেক ক্ষেত্রে বিদ্যমান ফুটপাথ গাড়ী, মটরসাইল, রিক্সা ও ঠেলাগাড়ীর পার্কিং দ্বারা দখলে। আরো আছে পার্শ্ববর্তি দোকানের পসরা, আবর্জনার বা নির্মাণ সামগ্রীর ভাগার। ফুটপাথকে অসমতল করে বিলাসবহুল বহুতল শপিংমল,

অফিসভবন, হোটেল, বা ক্লিনিক এর য়ারম্প তৈরী করা হচ্ছে অহরহ। যেন এটা অনৈতিক বা বেআইনি কাজ নয়।

পথচালা ও গণপরিবহন যাত্রার দুর্ভোগ, যত্রতত্র বিভিন্ন যানবাহনের পার্কিং, সড়কসহ মোড়ের অব্যবস্থাপনা, বিদ্যমান ভবন নির্মাণ আইন না মেনে ভবন নির্মাণ ও ব্যবহারের ফলে পার্শ্ববর্তী সড়কে জটলা ও যানজট: এই হচ্ছে নগর যাতায়াতের নিত্যদিনের চিত্র।

চট্টগ্রামের ক্ষেত্রে, সদরঘাট-ইপিজেড মূল সড়ক অগনিত টোক, ট্রেইলার পার্কিং ও হকার দ্বারা দখলিকৃত থাকে, ফলে অসহনীয় যানঘোট সৃষ্ট হওয়াতে বিমানবন্দর যাত্রা বিলম্বিত হচ্ছে এবং এটি একটা বড় সমস্যা হিসাবে গণ্য করা হয়।

চট্টগ্রাম নগর যাতায়াতে চিন্তাধারা ও বিনিয়োগ

সম্প্রতি চট্টগ্রামের দৃশ্যমান উন্নয়ন হচ্ছে উড়াল সেতু নির্মাণ। অথচ বিশাল বিনিয়োগ করে কেবল উড়ালসেতু দিয়ে নগরকে সচল রাখতে পারবে না, ঢাকাকে যেমন পারছে না। কারণ, নগর চলাচলের ধরণই হচ্ছে, সীমিত দূরত্বের যাত্রা। উড়ালসেতু দূরপাল্লার যান চলাচলে গতি আনতে পারলেও, নগরে গণপরিবহনের চাহিদা পূরণ করতে পারে না। কারণ সীমিত দূরত্বের ব্যবধানে ঘনঘন যাত্রী উঠা-নামার প্রয়োজন উড়ালসেতু মেটাতে পারে না। উড়ালসেতু সমতাভিত্তিক নগর ও গড়তে পারেনা।

এটাও প্রাসঙ্গিক যে কোন নগরকে কর্মক্ষম করতে গণপরিবহন, প্রথমে নগরের মেরুদণ্ড বা স্পাইন্যাল সড়কে সংযোজন করা হয়। শেখমুজিব রোড, সিডিএ এভিনিউ, চট্টগ্রামের প্রধান স্পাইন্যাল সড়ক। অথচ চট্টগ্রামের নগর অভ্যন্তরে নির্মিত উড়ালসেতুর স্থাপনা এই সড়কের বিভিন্ন পরিসরকে সংকুচিত করার ফলে, বর্তমানে ঐ স্থান সমূহে যানজট তীব্রতর হয়েছে এবং পথচারীর সুযোগ সংকুচিত ও সংকটপূর্ণ করা হয়েছে। এমনকি এই অবস্থা ভবিষ্যতে কর্মক্ষম গণপরিবহন ও পথচারীর সুযোগ প্রতিষ্ঠাকে ব্যাহত করার আশংকা আছে।

জনগণের নগর যাতায়াতের যখন বেহাল দশা তখন চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (চউক) লালখান বাজার থেকে বিমানবন্দর পর্যন্ত ১৮ কিলোমিটার এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণ করার জন্য টেন্ডার প্রক্রিয়া সমাপন করেছে। যুক্তি হিসাবে চট্টগ্রামের সি.আই.পি./ভি. আই.পিদের দ্রুত বিমানবন্দর যাত্রার প্রয়োজনীয়তা উল্লেখ করা হয়েছে। বিদ্যমান সড়ক পরিসরকে ১০০% ব্যবহার না করে, জাংশন সহ সড়ককে অব্যবস্থাপনায় রেখে এবং স্বাশ্রয়ী বিকল্প বিবেচনা না করে, সর্বোচ্চ অনুমানিক ২০০ জন শিল্প উদ্যোক্তা তথা সি.আই.পি./ভি. আই.পিদের জন্য প্রায় দুই হাজার আটশত কোটি টাকায় এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণ সমর্থনযোগ্য হতে পারে না। দৈনিক মোট বিমান যাত্রীর পরিসংখ্যান (২০১৬ সনে, ৩৪৭২) বিবেচনা করলেও বিমানবন্দর যাত্রার যুক্তি দেখিয়ে এমন বিনিয়োগ যৌক্তিক নয়।

এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণের জন্য চউক এর যুক্তি গণতান্ত্রিক সংস্কৃতির পরিপন্থি। সংবিধানের ১৯.(১) ধারাতে উল্লেখিত আছে: ‘সকল নাগরিকের জন্য সুযোগের সমতা নিশ্চিত করিতে রাষ্ট্র সচেষ্ট হইবেন’। বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা কমিশনের রিপোর্ট অনুসারে, এজেন্ডা ২০৩০’র অধীনে, ‘টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা’ (এসডিজি) বাস্তবায়নে বর্তমান সরকার বদ্ধপরিকর। এর ১১ ধারাতে বলা হয়েছে, ‘নগরকে অন্তর্ভুক্তিমূলক (ইনক্লুসিভ), নিরাপদ, অভিঘাতসহনশীল ও টেকসই’ করতে হবে। তাই; নগরের বৃহৎ বিনিয়োগ কোন একক শ্রেণীর জন্য করা এসডিজি বাস্তবায়নে সরকারের ঘোষিত নীতির ও পরিপন্থি।

নগর উন্নয়নে বিনিয়োগের ক্ষেত্রে টেকসই নগর যাতায়াত ও সামাজিক বন্ধন প্রতিষ্ঠায় অগ্রাধিকার

নিরাপদ, শৃঙ্খলিত ও বিস্তৃত গণপরিবহন বিভিন্ন মতবাদদর্শী ও শ্রেণীর মানুষের মধ্যে সামাজিক বন্ধন তৈরিতে ভূমিকা রাখে। পার্ক ও অন্যান্য উন্মুক্ত পরিসর আমাদের নগরে বেশী নাই। পথচারী পরিসর নগরের

একটি আবশ্যিকীয় গণপরিসর। নগর যাতায়াতে গণপরিবহন ব্যবহার ও ফুটপাতে চলতে পারা সমতাভিত্তিক নগর সৃষ্টির প্রথম ও প্রধান বৈশিষ্ট্য। তাই আপামর জনসাধারণের নগর যাতায়াত নিরাপদ, নিষ্কণ্টক ও গতিময় করতে সর্বাত্মক পথচারী চলাচল ও গণপরিবহন মুখী করার জন্য বৃহৎ বিনিয়োগ করা বাঞ্ছনীয়। কারণ সবচেয়ে বেশী সংখ্যক নগরবাসী ফুটপাত ব্যবহার করে। নগরকেন্দ্র থেকে বিমানবন্দর যাতায়াতের জন্য প্রায় দুই হাজার আটশত কোটি টাকায় এক্সপ্রেসওয়ে নির্মাণের পরিবর্তে স্বাশ্রয়ী বিকল্প ব্যবস্থা বিবেচনা করা শ্রেয়। নগর যাতায়াত টেকসই ও সমতাভিত্তিক করতে নিম্নে উল্লেখিত পদক্ষেপ নেওয়া প্রয়োজন বলে বিশ্বাস করি।

নগরের সকল রাস্তায় ফুটপাত সংযোজনের জন্য আইন প্রণয়ন ও তার অধীনে বিধিমালা প্রণয়ণ করা যাতে করে:

- সড়ক পার্শ্ব সরকারী, আধাসরকারী, স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠানের জমি থাকলে, বৃহৎ জনস্বার্থে পথচারী ও গণপরিবহন সংযোজনের সুবিধার্থে তা' অবমুক্ত করা যেতে পারে;
- ব্যক্তিমালিকানার ক্ষেত্রে আলোচনা সাপেক্ষে সড়ক সমান্তরালে কিছু পরিসর সবার চলাচলের জন্য উন্মুক্ত রাখা যেতে পারে;
- সরকারী, বেসরকারী, বা ব্যক্তি পর্যায়ে নতুন আবাসিক, বাণিজ্যিক, শিল্প এলাকা তৈরী করলে বাধ্যতামূলক ভাবে পথচারী পরিসর সংযোজন করা হয়;
- বিদ্যমান সরকারী, বেসরকারী, বা ব্যক্তি পর্যায়ে যে সকল এলাকায় ফুটপাত নাই, সেখানে এলাকাবাসীর সংগঠনের সংগে আলাপ সাপেক্ষে তা সংযোজন করা যেতে পারে;
- পথচারীর পথ নিষ্কণ্টক রেখে, ক্ষেত্র বিশেষে হকারদেরকে প্রাতিষ্ঠানিক ও নিয়মতান্ত্রিক উপায়ে জীবিকা নির্বাহের সুযোগ করা যেতে পারে।
- ফুটপাত ও পথচারীর সম্পূর্ণ সুবিধার আলোকে প্রয়োজনীয় কাঠামো তৈরি করে ওয়ার্ড ভিত্তিক ক্ষমতা ও তদারকি বিকেন্দ্রীকরণের মাধ্যমে দায়িত্ব বন্টন করা হয়; স্থানীয় জনগণকেও দায়িত্ব দেওয়া যায়।

এই বলে শেষ করতে চাই যে: নগরের উন্নয়ন দর্শন 'এস্কুসিভ' না করে 'ইনক্লুসিভ' বা অন্তর্ভুক্তিমূলক করা হোক। এবং বৃহৎ বিনিয়োগ হোক সেই লক্ষ্যে।