



বিভিন্ন দেশের
প্রধান শহরে
বসবাসরত মোট
জনগোষ্ঠীর
অংশ

| | |
|--------------|-------|
| বাংলাদেশ | ৩১.৯% |
| চীন | ৩.১% |
| ভারত | ৬.০% |
| ইন্দোনেশিয়া | ৭.৪% |
| পাকিস্তান | ২২.৬% |
| ভিয়েতনাম | ২৩.২% |

সূত্র: পিয়ারসাই

রাজধানীর যানজটে প্রত্যক্ষ ক্ষতি জিডিপির ২.৫%

নিজস্ব প্রতিবেদক ■

উন্নয়ন কার্যক্রম ও সড়ক অবকাঠামো অপর্যাপ্ততায় রাজধানীর যানজট ক্রমেই অসহনীয় হয়ে উঠেছে। দেশের সার্বিক অর্থনীতিতেও এর প্রভাব এখন ক্রমেই দৃশ্যমান হয়ে উঠছে। বিভিন্ন গবেষণা প্রতিবেদনেও উঠে আসছে, অর্থনীতিতে রক্তক্ষরণের কারণ হয়ে উঠছে অতিমাত্রায় যানজট। সর্বশেষ বাংলাদেশ উন্নয়ন গবেষণা প্রতিষ্ঠানের (বিআইডিএস) চলমান সম্মেলনে উপস্থাপিত এক প্রতিবেদনেও বলা হয়েছে, শুধু রাজধানীর যানজটের কারণেই প্রতি বছর প্রত্যক্ষ ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়াচ্ছে মোট দেশজ উৎপাদনের (জিডিপি) প্রায় আড়াই শতাংশে। পরোক্ষ লোকসান যুক্ত হলে এ ক্ষতি পৌঁছায় ৬ শতাংশের কাছাকাছিতে।

বিশেষজ্ঞরা বলছেন, ঢাকার নগরায়ণ ঘটেছে পুরোপুরি অপরিকল্পিতভাবে। নগরের জনসংখ্যাও বেড়েছে দ্রুতগতিতে। কিন্তু নগরের পরিবহন ও যোগাযোগ অবকাঠামো ব্যবস্থাপনার উন্নয়ন এর সঙ্গে সংগতিপূর্ণভাবে হয়নি। ফলে যানজট পরিষ্টিত দিনে আরো খারাপের দিকে গিয়েছে।

বিআইডিএসের বার্ষিক সম্মেলনের দ্বিতীয় দিনে গতকাল পলিসি রিসার্চ ইনস্টিটিউট (পিআরআই) উপস্থাপিত গবেষণা প্রতিবেদনে বলা হয়, ঢাকার যানজটের কারণে দেশের জিডিপিতে প্রতি বছর ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়াচ্ছে ২ দশমিক ৫ শতাংশে। পরোক্ষ ক্ষতি যোগ করে এর পরিমাণ দাঁড়ায় ৫ দশমিক ৮ শতাংশে। অর্থনীতির এ ক্ষতকে আরো গভীর করে তুলেছে রাজধানীর অপরিকল্পিত নগরায়ণ। শুধু এ কারণেই ক্ষতি হয় জিডিপির প্রায় ৬ শতাংশ। 'ঢাকাস ওভারগ্রোথ অ্যান্ড ইটস কন্সটস' শীর্ষক গবেষণাটি করেছেন বিশ্বব্যাংকের সাবেক লিড ইকোনমিস্ট ও পিআরআইয়ের পরিচালক ড. আহমেদ আহসান। গবেষণা প্রতিবেদন উপস্থাপনকালে তিনি বলেন, রাজধানীতে যানবাহনের চাপ তুলনামূলকভাবে বেশি গাবতলী, সায়েদ ল্যাব, এয়ারপোর্ট রোড, কুড়িল বিশ্বরোড, গুলশান ২ নম্বর, মহাখালী, ফার্মগেট, কারওয়ান বাজার, কাকরাইল, জিরো পয়েন্ট, বুড়িগঙ্গা ব্রিজ ও পোস্তগালা ব্রিজ এলাকায়। এর মধ্যে আবার যানবাহনের চাপ সবচেয়ে বেশি এয়ারপোর্ট রোড, মহাখালী ও ফার্মগেট এলাকায়। রাজধানীর রাজাগুলোয় সবচেয়ে বেশিসংখ্যক যান চলাচল করে সন্ধ্যা ৬টায়। এ সময় প্রায় ১২ হাজার যানের চাপ পড়ে রাজাগুলোয়। রাত ৩টায় সবচেয়ে কম, দেড় হাজার যান চলাচল করে। মূলত সকাল ৬টা থেকে যানবাহনের চাপ বাড়তে থাকে। এ সময় কর্মক্ষেত্রে যাওয়ার জন্য অপেক্ষমাণ রাজধানীবাসীর যাতায়াত শুরু হয়। সকাল সাড়ে ৮টা নাগাদ যানবাহনের চাপ বেড়ে দাঁড়ায় প্রায় ১০ হাজারে। এরপর তা কিছুটা কমলেও বেলা ২টার পর বাড়তে থাকে।

বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের (বুয়েট) দুর্ঘটনা গবেষণা ইনস্টিটিউটের (এআরআই) পরিচালক অধ্যাপক ড. মো. হাদীউজ্জামান এ প্রসঙ্গে বলেন, যানজটের পেছনে ঢাকার দুর্বল পরিবহন ব্যবস্থাপনা ও যোগাযোগ

অবকাঠামো দায়ী। ঢাকা শহরের রাজাগুলোয় যে পরিমাণ গাড়ি চলাচলের ক্ষমতা, বাস্তবে গাড়ি চলাচল করে তার ৩০-৪০ শতাংশ বেশি। ঢাকায় যত যানজট হয়, তার ৩০ শতাংশের জন্য দায়ী পার্কিং ব্যবস্থাপনায় বিশৃঙ্খলা। ঢাকার পরিবহন ব্যবস্থাপনাটি এখন 'আইসিইউ'তে চলে গিয়েছে মন্তব্য করে তিনি আরো বলেন, ঢাকার পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নে নতুন নতুন অবকাঠামো গড়ে উঠছে। কিন্তু সেগুলোর ব্যবস্থাপনা ভালো নয়। ব্যবস্থাপনা ভালো না হলে যতই অবকাঠামো গড়ে তোলা হোক না কেন তার পূর্ণ সুফল পাওয়া যাবে না। ঢাকার পরিবহন ও পরিবহন সম্পর্কিত অবকাঠামোর ব্যবস্থাপনা এখনো প্রাথমিক পর্যায়েই রয়ে গেছে। এ অবস্থা থেকে বের হতে হলে আমাদের ঢাকার সঠিক ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা ও পরিবহন ব্যবস্থাপনা, পথচারীবান্ধব অবকাঠামো গড়ে তোলা, উন্নত গণপরিবহন প্রবর্তন, গণপরিবহনের জন্য আলাদা লেনের ব্যবস্থা, ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ন্ত্রণ, পার্কিং ব্যবস্থাপনা উন্নয়নের পাশাপাশি সড়ক ব্যবহারীদেরও মনস্তাত্ত্বিক পরিবর্তন ঘটানোর ওপর গুরুত্ব দিতে হবে।

বিআইডিএসের মহাপরিচালক ড. বিনায়ক সেন এ প্রসঙ্গে বলেন, রাজধানীতে যানজটের কারণে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে জিডিপির ৬-১০ শতাংশ ক্ষতি কোনোভাবেই কাম্য হতে পারে না। রাজধানীর উন্নয়ন ব্যয় সামাজিকভাবে সর্বোচ্চ দক্ষতার সুফল দিচ্ছে না। ফলে ঢাকার ওভারগ্রোথ ও অর্থনৈতিক ক্ষতির বিষয়গুলো খুবই গুরুত্বপূর্ণ। নীতিনির্ধারণীদের উচিত এটিকে গুরুত্বসহকারে বিবেচনা করা। গবেষণার সুপারিশগুলো বাস্তবায়নের মাধ্যমে সমস্যা সমাধানে প্রয়োজনীয় কর্মপন্থা দ্রুত গ্রহণ করতে হবে।

কয়েক বছর আগে বিশ্বব্যাংকের এক গবেষণা প্রতিবেদনেও যানজটের কারণে অর্থনীতির ক্ষত বড় হওয়ার তথ্য উঠে এসেছিল। এতে বলা হয়, যানজটের কারণে ঢাকায় দৈনিক ৩২ লাখ কর্মঘণ্টা নষ্ট হচ্ছে। যানজটে ঢাকার যোগাযোগ প্রক্রিয়া স্থবির হয়ে পড়ার বিষয়টি দিনে দিনে আরো জোরালো হয়ে উঠছে, যা বসবাসযোগ্যতার দিক থেকে রাজধানীকে নামিয়ে আনছে নিচের সারিতে।

পিআরআইয়ের গবেষণা প্রতিবেদনে নগরের জনসংখ্যা চাপের বিষয়টিও উঠে এসেছে। এতে বলা হয়েছে, দেশের শহুরে জনগোষ্ঠীর অধিকাংশই বাস করে ঢাকায়। দেশের মোট জনসংখ্যা এরই মধ্যে ১৬ কোটি ৩০ লাখ ছাড়িয়েছে। এর মধ্যে আবার ঢাকায় বসবাস করছে ১ কোটি ৮৯ লাখ মানুষ। সে হিসেবে দেশের মোট শহুরে জনসংখ্যার প্রায় ৩২ শতাংশ এখন বসবাস করছে রাজধানীতে।

বিপুল পরিমাণ এ জনসংখ্যা ঢাকাকে দ্রুত হওয়ার পেছনে অন্যান্য বড় শহর গড়ে না ওঠাকেই দায়ী করা হয়েছে। প্রতিবেদনের তথ্য অনুযায়ী, ১০ লাখের বেশি মানুষ বাস করে এমন শহর বাংলাদেশে মাত্র পাঁচটি। অন্যদিকে চীনে এমন শহরের সংখ্যা ১০২। এছাড়া ভারতে ৫৪, ইন্দোনেশিয়ায় ১৪, পাকিস্তানে ১০ ও এরপর ৯ পৃষ্ঠা ৬ কলাম ৪



রাজধানীর যানজটে প্রত্যক্ষ

১ম পৃষ্ঠার পর

ভিয়েতনামে সাতটি এমন শহর রয়েছে।

এ বিষয়ে গবেষক ড. আহমেদ আহসান বলেন, বাংলাদেশের উন্নয়ন কার্যক্রমের অধিকাংশ ঢাকাকেন্দ্রিক। ফলে অন্যান্য শহরে উন্নয়নের ঘাটতি থাকছে। দেশের বেশির ভাগ অর্থনৈতিক কার্যক্রম ঢাকাকেন্দ্রিক হওয়ায় সার্বিকভাবে দেশে নগর উন্নয়ন স্থবির হয়ে আছে। বিষয়টি সমাধানের জন্য শহর ও অন্যান্য অঞ্চলের উন্নয়নের দিকে মনোযোগ দেয়া উচিত। সরকারি সেবার মান ও বিনিয়োগের পরিবেশকে আরো ভালো করতে হবে।

প্রতিবেদনে উঠে আসে, ঢাকায় অতিরিক্ত কেন্দ্রীভবনের কারণে এখন বিদ্যুৎ ব্যবহারের দিক থেকে দেশের অন্যান্য শহর পিছিয়ে রয়েছে। যদিও বাংলাদেশে মোট বিদ্যুৎ উৎপাদন সক্ষমতার প্রায় ৫০ শতাংশই অব্যবহৃত থাকছে। আবার দারিদ্র্য নিরসনের হার শহরাঞ্চলে কম আর গ্রামে বেশি। এ হার জাতীয় হারের চেয়ে গ্রামে বেশি। এছাড়া শহরে শ্রমিকদের মজুরি হারের প্রবৃদ্ধি কমছে। আগে যেখানে প্রবৃদ্ধির হার ১২ শতাংশ ছিল, এখন সেটি কমে ৮ শতাংশ নেমেছে। এসব সমস্যা নিরসনে নীতিনির্ধারকদের উদ্দেশ্যে অর্থনৈতিক কমিশন গঠনের মাধ্যমে বিকেন্দ্রীকরণ প্রক্রিয়া চালুর সুপারিশ করেছেন ড. আহমেদ আহসান।

তার ভাষ্যমতে, নগর প্রশাসনের হাতে নীতিনির্ধারণী ক্ষমতা দেয়া প্রয়োজন। এছাড়া বিকেন্দ্রীকরণ-সংক্রান্ত আইন বাস্তবায়ন করতে হবে।

নগরের উন্নয়ন ও প্রবৃদ্ধির জায়গাগুলো এবং নীতিমালা নিয়ে গবেষণার মাত্রা বাড়ানোর সুপারিশ করে তিনি বলেন, এগুলো সহজেই সমাধানযোগ্য সমস্যা।

রাজধানীর লেকশোর হোটেলে আয়োজিত 'অ্যানুয়াল বিআইডিএস কনফারেন্স অন ডেভেলপমেন্ট-২০২১ (এবিসিডি): সেলিব্রেটিং ৫০ ইয়ার্স অব বাংলাদেশ' শীর্ষক সম্মেলনের দ্বিতীয় দিনে গবেষণা প্রতিবেদনটি উপস্থাপন করা হয়। এ নিয়ে বিশেষজ্ঞদের আলোচনায় আরো উঠে আসে, ঢাকার নগরায়ণ কেন্দ্র থেকে প্রথমে উত্তরে, তারপর পশ্চিমে সম্প্রসারণ হয়েছে। পূর্ব দিকের বেশির ভাগ এলাকা এখনো গ্রামীণ। এসব এলাকার দ্রুত উন্নয়ন ও বিকাশের সুযোগ রয়েছে। যথাযথ পরিকল্পনা ও তা বাস্তবায়নের মাধ্যমে পূর্ব ঢাকাকে প্রাগচঞ্চল কেন্দ্রবিন্দু হিসেবে গড়ে তোলা সম্ভব। কিন্তু সঠিক ব্যবস্থাপনা না হলে রাজধানী যানজট, বন্যা ও ভূমিকম্পের ঝুঁকিতে বসবাসের অনুপযুক্ত হয়ে উঠবে।

