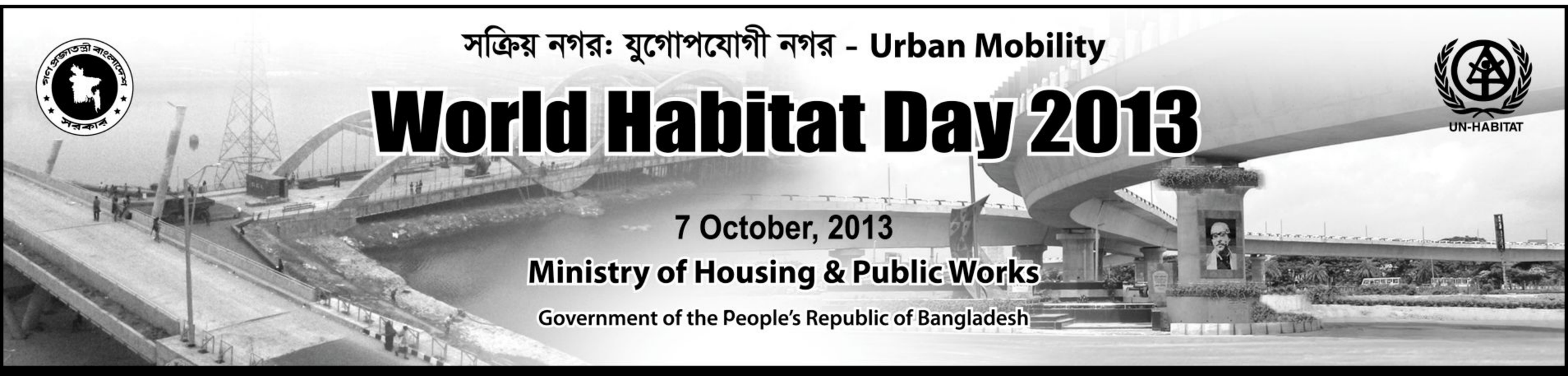

بسم الله الرحمن الرحيم

রাষ্ট্রপতি
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ
ঢাকা

২২ আশ্বিন ১৪২০
০৭ অক্টোবর ২০১৩

বাণী

প্রতিবছরের ন্যায় এবছরও বিশ্ব বসতি দিবস পালিত হচ্ছে জেনে আমি আনন্দিত। 'UN-HABITAT' কর্তৃক ঘোষিত এ বছরের বিশ্ব বসতি দিবসের প্রতিপাদ্য 'Urban Mobility' বা 'সক্রিয় নগরঃ যুগোপযোগী নগর' বাংলাদেশের প্রেক্ষাপটে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ বলে আমি মনে করি।

বর্তমান বিশ্বায়নের যুগে 'Urban Mobility' বাসযোগ্য নগরীর পূর্বশর্ত। বৈশ্বিক অর্থনীতির সাথে টিকে থাকতে হলে প্রয়োজন দ্রুত নগরায়ন। তবে এক শহর কেন্দ্রীক অর্থাৎ রাজধানী কেন্দ্রীক উন্নয়ন দেশের সামগ্রিক উন্নয়নকে ব্যাহত করে। এ জন্য প্রয়োজন জাতীয় নগর উন্নয়ন নীতি। এ বাস্তবতাকে সামনে রেখে বর্তমান সরকার নগর উন্নয়ন আইন প্রণয়নে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। সরকার ভৌত বা ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনার পাশাপাশি অর্থনৈতিক, সামাজিক, সাংস্কৃতিক, পরিবেশবান্ধব ও টেকসই নগরায়নের লক্ষ্যে রাজধানী ঢাকাসহ অন্যান্য শহরের জন্য মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে। আশা করি এ সকল পরিকল্পনাসমূহ যথাযথ বাস্তবায়নের মাধ্যমে পরিকল্পিত নগরায়ন সম্ভবপর হবে।

আমি 'বিশ্ব বসতি দিবস ২০১৩' উপলক্ষে আয়োজিত কর্মসূচির সার্বিক সাফল্য কামনা করি।

খোদা হাফেজ, বাংলাদেশ চিরজীবী হোক।

মোঃ আবদুল হামিদ

প্রতিমন্ত্রী
গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
ঢাকা

বাণী

বিশ্ব বসতি দিবস ২০১৩ এর প্রতিপাদ্য "Urban Mobility" বা "সক্রিয় নগরঃ যুগোপযোগী নগর" বর্তমান সময়ের প্রেক্ষিতে খুবই তাৎপর্যপূর্ণ।

একটি নগরকে সক্রিয় রাখতে হলে সেই শহরের জন্য প্রয়োজন টেকসই পরিবহন ব্যবস্থা। এ লক্ষ্যকে বাস্তবায়ন করতে হলে পরিবহনের জন্য উপযুক্ত কাঠামো বিন্যাসের পাশাপাশি চাই সঠিক নগর পরিকল্পনা।

সঠিক পরিকল্পনার অভাবে শহরগুলিতে প্রায়শ তীব্র যানজট পরিলক্ষিত হয়। যার ফলে সকল নাগরিকের প্রচুর কর্মঘন্টা অপচয় হয়। শহরগুলি এমনভাবে পরিকল্পনা করা উচিত যাতে একজন নাগরিকের দৈনন্দিন প্রয়োজনসমূহ হাতের নাগালে থাকে এবং এর জন্য তাকে যেন অধিক পথ অতিক্রম করতে না হয় বা যানবাহন কম ব্যবহার করতে হয়। নগর পরিকল্পনায় যদি মিশ্র ভূমি ব্যবহারকে প্রাধান্য দেয়া হয় অর্থাৎ আবাসিক এলাকা এবং কর্মস্থল সারা শহরব্যাপী সুবিন্যস্তভাবে গড়ে তোলা যায় তাহলেই সম্ভব হবে সকালে বা বিকালে একমুখী পরিবহন ব্যবস্থার পরিবর্তে বহুমুখী পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিত করা এবং শহরকে সচল রাখা।

বর্তমান সরকার ক্ষমতা গ্রহনের পরপরই "Urban Mobility" নিশ্চিত করার জন্য নিরলসভাবে কাজ করে যাচ্ছে। ইতোমধ্যে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক ঢাকা মহানগরীতে বেশ কয়েকটি উড়াল সেতু ও নতুন সড়ক ব্যবস্থা চালু করা হয়েছে। ঢাকাসহ অন্যান্য নগরীতে আরো এ ধরনের উড়াল সেতু বাস্তবায়নাধীন রয়েছে। একই সঙ্গে সরকার রাজধানীতে মেট্রোরেল প্রকল্প বাস্তবায়নসহ উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন পরিবহন ব্যবস্থা চালু করার উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। ডিটেইল্ড এরিয়া প্ল্যান (DAP) প্রণয়ন করা হয়েছে যা বাস্তবায়ন করার মাধ্যমে নগরের সামগ্রিক পরিবহন ব্যবস্থা আরো নিরাপদ ও সহজতর হবে।

সরকারের গৃহীত পরিকল্পনাসমূহ ধারাবাহিকভাবে সুষ্ঠ বাস্তবায়ন প্রয়োজন। নগর পরিবহনকে গুরুত্ব দিয়ে জাতিসংঘ ঘোষিত এ বছরের প্রতিপাদ্যের আলোকে গৃহীত সকল কর্মসূচী বাস্তবায়নে সফলতা কামনা করছি।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

(অ্যাডভোকেট আব্দুল মান্নান খান, এমপি)

সচিব
গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
ঢাকা

বাণী

প্রতি বছরের ন্যায় এ বছরও অক্টোবর মাসের প্রথম সোমবার বিশ্ব বসতি দিবস উদযাপন উপলক্ষে বিভিন্ন কর্মসূচি গ্রহণ করা হয়েছে। এ বছরের প্রতিপাদ্য "Urban Mobility" বা "সক্রিয় নগরঃ যুগোপযোগী নগর" বিষয়টি অত্যন্ত তাৎপর্যপূর্ণ। জীবন জীবিকার সন্ধানে বর্তমানে বিশ্বেও প্রায় অর্ধেক জনগোষ্ঠী নগর কেন্দ্রীক জীবন যাপন করছে। বাংলাদেশে এই সংখ্যা প্রায় শতকরা ত্রিশ ভাগ।

নতুন কর্মসংস্থানের আশায় ক্রমশ বেড়ে যাওয়া জনস্ফীতি প্রতি নিয়ত শহরমুখী হচ্ছে। সঙ্গত কারণে শহরের উপর ক্রমাগত হারে জনসংখ্যার চাপ বেড়েই চলেছে। বিশেষজ্ঞদের ধারণা ২০৫০ সালের মধ্যে সমগ্র বাংলাদেশের ভূমি নগরায়নের কেন্দ্রবিন্দুতে রূপান্তরিত হবে।

রাজধানীসহ দেশের অন্যান্য বড় ও মাঝারী শহরগুলো ইতোমধ্যে নানা চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন। ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার চাপ কর্মসংস্থানের অভাব, পরিবহন সমস্যা এবং আবাসন সমস্যার পাশাপাশি বৈশ্বিক জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব পরিকল্পিত নগরায়নের ক্ষেত্রে অন্তরায় সৃষ্টি করছে। ফলে বাধাগ্রস্ত হচ্ছে নগরায়নের সুস্থ বিকাশ-নগর হারাচ্ছে ধারণ ক্ষমতা।

বিশ্বের সাথে তালমিলিয়ে উদ্ভুত পরিস্থিতি মোকাবেলায় বাংলাদেশেও ইতোমধ্যে কার্যকর ও ফলপ্রসূ উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। বর্তমান সরকার সুপরিকল্পিত টেকসই, পরিবেশ বান্ধব, সক্রিয় এবং গতিশীল নগরায়নে বহুমুখী কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ ও তা বাস্তবায়ন করে চলেছে। একইসাথে নগরবাসীকে বিশ্বমানের সেবা প্রদানের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় ভৌত অবকাঠামো নির্মাণের কার্যক্রম অব্যাহত রয়েছে। তৎপ্রেক্ষিতে এ বছরের প্রতিপাদ্য বিষয়টি অত্যন্ত সময়োপযোগী হয়েছে বলে আমি মনে করি।

আমি বিশ্ব বসতি দিবস-২০১৩ এর সার্বিক সাফল্য কামনা করছি।

(ড. খোন্দকার শওকত হোসেন)

টেকসই নগর পরিবহন ব্যবস্থা: সমস্যা ও সম্ভাবনা

ড. সারওয়ার জাহান
অধ্যাপক, নগর ও অঞ্চল পরিকল্পনা বিভাগ
বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা

ভূমিকা

একটি নগরকে মানব দেহের সাথে তুলনা করা যায় আর নগরের পরিবহন ব্যবস্থা মানব দেহের রক্ত সঞ্চালন ব্যবস্থারই অনুরূপ। মানব দেহের রক্ত সঞ্চচালন ব্যবস্থায় কোন সমস্যা দেখা দিলে তা যেমন সম্পূর্ণ শরীরে বিরূপ প্রভাব ফেলে তেমনই একটি নগরের পরিবহন ব্যবস্থায় গোলযোগ দেখা দিলে সম্পূর্ণ শহরই এর ফলে স্থবির হয়ে যেতে পারে। নগরবাসীর বর্তমান ও ভবিষ্যত চলাচলকে নিরাপদ, আরামদায়ক ও গতিময় করতে হলে প্রয়োজন একটি টেকসই নগর পরিবহন ব্যবস্থা। এর জন্য প্রয়োজন সরকারী বা ব্যক্তিগত যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক যানবাহন, এগুলোর চলাচল ও পার্কিং এবং যাত্রী ও পণ্যসহ পরিবহন ব্যবস্থার অবকাঠামো, প্রতিষ্ঠান, সেবা এবং তদসংশিষ্ট অন্যান্য বিষয় সম্পর্কে বিস্তারিত নীতি প্রণয়ন ও পরিকল্পিত পদক্ষেপ গ্রহণ।

বাংলাদেশের মাঝারি ও বড় শহরগুলোতে যানজট এখন এক বড় ধরণের সমস্যা। বড় শহর বিশেষ করে, ঢাকা ও চট্টগ্রামে যানজটের কারণে বিরাট অংকের কর্ম ঘন্টা নষ্ট হচ্ছে। এর সাথে রয়েছে বায়ু ও শব্দ দুষণ যার ফলে নগরবাসীর স্বাস্থ্য বড় ধরণের ঝুকির সম্মুখীন হচ্ছে। সময়োচিত পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন এবং যথাযথ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার অভাব এ ধরণের পরিস্থিতি সৃষ্টিতে সহায়ক ভূমিকা পালন করছে।

বাংলাদেশের নগর পরিবহণ ব্যবস্থার সমস্যা

বাংলাদেশের নগর পরিবহন ব্যবস্থার একটি বৈশিষ্ট হলো গণপরিবহনের অভাব ও অযান্ত্রিক যানবাহনের আধিপত্য। এটা সত্যি দূর্ভাগ্যজনক যে ঢাকার মত একটি মেগাসিটিতে যেখানে প্রায় দেড় কোটি লোকের বাস সেখানে কোন গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে ওঠেনি। এই মহানগরের পরিবহন ব্যবস্থায় যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক দু'ধরণের বাহনই রয়েছে। যান্ত্রিক যানবাহনের মধ্যে রয়েছে বাস, মিনিবাস, ট্যাক্সি, বেবী ট্যাক্সি, টেম্পো ইত্যাদি। অযান্ত্রিক যানবাহনের মধ্যে রিকশাই প্রধান। একটি জরীপে দেখা গেছে এই মহাগনরের জনগণ বিভিন্ন কাজে প্রতিদিন যতবার যাওয়া-আসা করেন তার প্রায় শতকরা ৩৮ ভাগ সম্পন্ন করেন রিকশার মাধ্যমে, প্রায় ১৮ ভাগ বাসে চড়ে, প্রায় ২০ ভাগ হেটে এবং বাকী ১৪ ভাগ অন্যান্য যানবহনের মাধ্যমে। মোট যাতায়াতের প্রায় শতকরা ৫ ভাগ সম্পন্ন করা হয় ব্যক্তিগত গাড়ীতে। এখানে উল্লেখ করা প্রয়োজন যে, ঢাকা মহানগরে মোট যান্ত্রিক যানবাহনের শতকরা প্রায় ২৫ ভাগ ব্যক্তিগত গাড়ী এবং এগুলো রাস্তার প্রায় ৩৮ ভাগ দখল করে রাখে যদিও এগুলোর মাধ্যমে মাত্র ৫ ভাগ ট্রিপ (যাতায়াত) সম্পন্ন হয়। অপর দিকে পাবলিক বাস দখল করে রাস্তার মাত্র ৬ ভাগ এবং রিকশা দখল করে প্রায় ৪০ ভাগ। এই পরিসংখ্যান থেকে বোঝা যায় ব্যক্তিগত গাড়ী ঢাকা মহানগরের যানজটের অন্যতম কারণ।

দূর্বল ট্রাফিক ব্যবস্থাপনাও যানজটের অন্যতম কারণ এবং টেকসই নগর গতিময়তা অর্জনের ক্ষেত্রে বিরাট বাধা। ট্রাফিক পুলিশের স্বল্পতা, অকার্যকর ট্রাফিক বাতি, ট্রাফিক আইন লঙ্ঘন, ও অবৈধভাবে রাস্তা ও ফুটপাথ দখলের কারণে যানজট তীব্র আকার ধারণ করে। শিক্ষার অভাব ও ট্রাফিক বিধি সম্পর্কে অজ্ঞতার কারণে রিকশা ও যান্ত্রিক যানবাহনের চালকেরা প্রায়ই আইন ও বিধি লঙ্ঘন করে যানবাহন চালায়। পথচারীরাও প্রায়ই রাস্তা পারাপারের ক্ষেত্রে নিয়ম মেনে চলেন না।

অনেকে কথায় কথায় রাজধানীর সড়ক সংকটে কথা বলেন। কিন্তু যেটুকু সড়ক আমাদের আছে, তার কি সদ্ব্যবহার হচ্ছে? জবাবটি হলো মোটেই না। এক সমীক্ষায় দেখা গেছে ঢাকার বিদ্ধমান সড়কের ৩০% থেকে ৪০% সড়ক জনগনের ব্যবহারের বাইরেই থেকে যাচ্ছে। যত্রতত্র গাড়ি পার্কিংয়ের মাধ্যমে সড়কের একটি বড় অংশের দখল করে রাখা হয়। কোথাও আবার হকাররা সড়কের উপরই সাজিয়েছে পসরা। কন্সট্রাকশনের মালামাল দীর্ঘ সময় ফুটপাতের ওপর ফেলে রাখতে দেখা যায়। কোথায় ব্যস্ততম সড়কের ওপরই ফেলে রাখা ডাস্টবিনও। এসব দখলকৃত সড়ক কোন প্রান্তে হলে এর প্রভাব পড়ত কম। কিন্তু নগরীর ব্যস্ততম সড়কগুলো এভাবে দখল করে রাখায় জনগণের ভোগান্তি ক্রমে বাড়ছে। রাজধানীর যানজট নিরসনে কোটি কোটি টাকার বাজেটসহ আরো কত কি পরিকল্পনা করা হয়। অথচ অল্প খরচে স্বল্পতম সময়েই এই ৩০% - ৪০% সড়ক দখলমুক্ত করা সম্ভব। এ কাজটি কত দ্রুত করা যায়, কর্তৃপক্ষের সে ব্যাপারেই সিরিয়াসলি ভাবা উচিত।

পরিবহন খাত, বিশেষ করে নগর পরিবহন পরিকল্পনা, উন্নয়ন ও ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে প্রাতিষ্ঠানিক দুর্বলতাও নগর পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নের ক্ষেত্রে একটি অন্তরায়। সরকারের বিভিন্ন মন্ত্রণালয়, বিভাগ ও স্থানীয় সরকার (সিটি কর্পোরেশন ও পৌরসভা) নগর পরিবহন খাতের পরিকল্পনা ও উন্নয়নের সাথে জড়িত। এসকল প্রতিষ্ঠানের মধ্যে সমন্বয়ের অভাবে অনেক ক্ষেত্রে সম্পুরিত (Integrated) পরিকল্পনা প্রণয়ন সম্ভব হয় না। পরিকল্পনা বাস্তবায়ন এবং নগর পরিবহন ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রেও সমন্বয়হীনতা সমস্যার সৃষ্টি করে।

টেকসই নগর পরিবহন বাস্তবায়নের কৌশল

যে সকল শহরের পরিবহন ব্যবস্থায় ব্যক্তিগত গাড়ীর আধিপত্য থাকে সে সকল শহরে যানজট ও পরিবেশ দূষণের মাত্রা গণপরিবহনের আধিপত্য আছে এমন শহরের তুলনায় অনেক বেশী। কাজেই ঢাকা মহানগরের বর্তমান বাস্তবতার পরিপ্রেক্ষিতে গণপরিবহন ব্যবস্থার প্রতি জোড় দিতে হবে এবং ব্যক্তিগত গাড়ী ব্যবহারকে অনুৎসাহিত করতে হবে। এজন্যে দ্বিতল বাসসহ বড় বড় বাস অধিক সংখ্যায় চালু করতে হবে। ভারত ও চীনসহ ল্যাটিন আমেরিকার শহরগুলোর অভিজ্ঞতার আলোকে বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট (বি.আর.টি) ব্যবস্থা চালু করা বিশেষ প্রয়োজন। এই ব্যবস্থায় বাসের জন্য লেইন নির্দিষ্ট করে দেওয়া হয়, যাতে অন্য কোন গাড়ী প্রবেশ করতে না পারে। এটা অনেকটা মেট্রোরেলের বাস সংস্করণ। শিক্ষার্থীদের জন্য পর্যাপ্ত স্কুলবাসের ব্যবস্থা করতে হবে। এ ব্যবস্থার পাশাপাশি গণপরিবহনের চালকদের আইন মানতে বাধ্য করতে হবে। যত্রতত্র বাস থামালে/গতি কমালে এদের তাৎক্ষনিক জরিমানার ব্যবস্থা করতে হবে। অনেক সময় পাশে ওভারব্রিজ থাকলে পথচারীরা জীবনের ঝুঁকি নিয়ে রাস্তা পারাপার হয়। এ সম্পর্কে জনসচেতনতা বাড়াতে হবে।

সম্প্রতি সরকার এসকল ক্ষেত্রে কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। বেশ কিছু বড় বাস রাস্তায় নামান হয়েছে এবং গাজীপুর থেকে এয়ারপোর্ট রোড পর্যন্ত বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ব্যবস্থা চালুর পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছ। ঢাকা মহানগরে মেট্রো রেল চালুর পরিকল্পনাও হাতে নেওয়া হয়েছে।

বাংলাদেশের নগর এলাকার পরিবহন ব্যবস্থায় অযান্ত্রিক যানবাহন বিশেষ করে রিকশার আধিপত্য দেখা যায়। এগুলো দেশের আর্থ-সামাজিক অবস্থা এবং পরিবেশের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ন। এমতাবস্থায় এগুলোর ব্যবহার বন্ধ না করে নিয়ম নীতির আওতায় নিয়ে আসতে হবে এবং গণপরিবহন ব্যবস্থায় ফিডার সার্ভিস হিসাবে পরিবহন পরিকল্পনায় স্থান দিতে হবে। বাংলাদেশের নগরসমূহে পথচারীর তুলনায় ফুটপাথের পরিমান খুবই কম। যা রয়েছে তা-ও দখলমূক্ত নয়। এমতাবস্থায় ফুটপাথের পরিমান বাড়াতে হবে, এগুলোকে প্রশস্থ করতে হবে এবং দখলমূক্ত রাখতে হবে।

নগর পরিবহন ব্যবস্থার উন্নতিকল্পে যা খুবই গুরুত্বপূর্ণ তা হচ্ছে প্রাতিষ্ঠানিক সংস্কার। পুরো শহরের যানবাহন নিয়ন্ত্রণ ও পরিচালনার জন্য আলাদা কর্তৃপক্ষ করতে হবে, যারা যানবাহনের ভাড়া, গতিসহ সার্বিক বিষয় নিয়ন্ত্রণ করবে। কোন বাস টার্মিনাল সরাতে হবে, নতুন করে কোথায় টার্মিনাল তৈরি করতে হবে এসব বিষয়েও ওই কর্তৃপক্ষ সিদ্ধান্ত নেবে। নগরীর গাড়ি পার্কি পলিসি করতে হবে। আইন অমান্যকারীকে জরিমানা করতে হবে। নগরীর বিভিন্ন সড়কের সঙ্গে সংযোগ সড়কের সংখ্যা বাড়তে হবে। কোন সড়কে কি ধরনের যানবাহন চলবে তাও নির্দিষ্ট করে দিতে হবে। ঢাকা মহানগরীর জন্য ঢাকা ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন অথরিটি (ডি,টি,সি,এ) করা হয়েছে। কিন্তু ডি.টি.সি.এ.'র কাজের পরিধি আরও বাড়াতে হবে এবং এর কাজের সাথে রাজউক, বি.আর.টি.এ., মেট্রোপলিটান পুলিশ ও সিটি কর্পোরেশনের কাজের যথাযথ সমন্বয় করতে হবে। অন্যথায় ঢাকার পরিবহন ব্যবস্থার উন্নতিতে সংস্থাটি তেমন কোন ভূমিকা রাখতে পারবে না।

উপসংহার

রাজধানীর যানজন নিরসনে উল্লিখিত ব্যবস্থার পাশাপাশি আরো কিছু পরিকল্পনা ও এর বাস্তবায়নে মনোযোগী হতে হবে। মনে রাখা দরকার, মহানগরী ও রাজধানীর যে কোন সমস্যা নিরসনের পাশাপাশি ভবিষ্যতে সমস্যা আরো কত ভিন্ন মাত্রার হতে পারে, তাও বিবেচনায় আনতে হবে এবং সে অনুযায়ী পরিকল্পনা গ্রহন করে এর বাস্তবায়ন করতে হবে। ১৯৫৯ সালে ঢাকার লোকসংখ্যা ছিল প্রায় ৬ লাখ। তখন প্রায় ১৭ লাখ লোকসংখ্যার উপযোগী ঢাকার পরিকল্পা করা হয়। ১৯৭১ সালে দেশ স্বাধীন হওয়ার পর থেকে ঢাকার জনসংখ্যা অতি দ্রুত হারে বাড়তে থাকে। ১৯৭৪ সালে তা গিয়ে দাঁড়ায় ১৮ লক্ষে, ১৯৮১ সালে প্রায় ৩৫ লক্ষে, ১৯৯১ সালে ৬৮ লক্ষে এবং ২০০১ সালে তা ছাড়িয়ে যায় ১ কোটি। বর্তমানে ঢাকার জনসংখ্যা প্রায় দেড়কোটি। এখানে উল্লেখ্য যে, জনসংখ্যা বৃদ্ধির সাথে সাথে ঢাকা শহরের আয়তনও দ্রুত বেগে বৃদ্ধি পায়। ১৯৫১ সালে যখন ঢাকার জনসংখ্যা ছিল প্রায় ৪ লক্ষ তখন ঢাকা শহরের আয়তন ছিল ৮৫ বর্গ কিঃ মিঃ। ১৯৭৪ সালে এই আয়তন গিয়ে দাঁড়ায় ৩৩৫ বর্গ কিঃ মিঃ, ১৯৯১ সালে ১৩৫২ বর্গ কিঃ মিঃ এবং ২০০১ সালে ১৫৩০ বর্গ কিঃ মিঃ। এই বিশেষণ থেকে দেখা যায় ১৯৫১ থেকে ২০০১ এই ৫০ বৎসরে ঢাকা শহরের জনসংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে প্রায় ২৫ গুণ এবং আয়তন বেড়েছে প্রায় ১৮ গুণ।

একটি রাজধানী শহরে লোকসংখ্যা বাড়বে, এটা অস্বাভাবিক কিছু নয়। কিন্তু বাড়তি জনসংখ্যায় বাস উপযোগী ঢাকা শহরের মহাপরিকল্পনা ও এর বাস্তবায়ন যথাসময়ে শুরু হয়নি। ফলে সমস্যা প্রকট আকার ধারণ করেছে। ১৯৯৭ সালে ঢাকার যে মহাপরিকল্পনা শুরু হয়েছে, এটা ২০ বছর আগে শুরু হলে এবং মহাপরিকল্পনার বাস্তবায়ন সময়মত হলে আজকের এ পরিণত দেখতে হত না। পরিশেষে বলা প্রয়োজন যে পরিকল্পিত গণপরিবহন ব্যবস্থা যেমন বি.আ.র.টি., মেট্রোরেল ইত্যাদির প্রচলন ও প্রসারণ এবং হাটার জন্য প্রশস্ত ও দখলমুক্ত ফুটপাথ ছাড়া ঢাকা মেগাসিটির পরিবহন সমস্যার সমাধান দুরূহ হবে।

بسم الله الرحمن الرحيم

প্রধানমন্ত্রী
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

২২ আশ্বিন ১৪২০
০৭ অক্টোবর ২০১৩

বাণী

বিশ্বের অন্যান্য দেশের ন্যায় বাংলাদেশেও জাতিসংঘ ঘোষিত বিশ্ব বসতি দিবস পালন করা হচ্ছে জেনে আমি আনন্দিত। এবারের প্রতিপাদ্য "Urban Mobility" বা "সক্রিয় নগর: যুগোপযোগী নগর" যা অত্যন্ত সময়োপযোগী হয়েছে বলে আমি মনে করি।

অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ও টেকসই উন্নয়নের জন্য নগর গতিশীলতা অপরিহার্য। নগর গতিশীলতার জন্য প্রয়োজন যুগোপযোগী যোগাযোগ ব্যবস্থা। এ লক্ষ্য অর্জনে বর্তমান সরকার গত সাড়ে চার বছরে দেশের নগরসমূহে ব্যাপক উন্নয়নমূলক কর্মকাণ্ড বাস্তবায়ন করেছে। হাতিরঝিল প্রকল্প, মিরপুর-এয়ারপোর্ট রোড ফ্লাইওভার, বনানী ওভারপাস ও কুড়িল ফ্লাইওভার ঢাকা মহানগরীর গতিশীলতা বৃদ্ধিতে ভিন্ন মাত্রা যোগ করেছে। এ মাসেই মেয়র হানিফ ফ্লাইওভার উদ্বোধন করা হবে যা ঢাকা মহানগরীর সাথে দেশের পূর্বাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থাকে আরও গতিশীল করবে। চট্টগ্রাম বন্দর সংযোগ ফ্লাইওভার নির্মাণ করা হয়েছে। চট্টগ্রামের দেওয়ান হাট ফ্লাইওভার ও বহদ্দার হাট ফ্লাইওভার এ মাসেই উদ্বোধন করা হবে। চট্টগ্রাম সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প এবং শাহ আমানত ব্রিজ থেকে শাহ আমানত এয়ারপোর্ট পর্যন্ত এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের কাজ চলছে। দেশের রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার ব্যাপক উন্নয়ন করা হয়েছে। ঢাকা-চট্টগ্রাম, নবীনগর-চন্দ্রা এবং ঢাকা-ময়মনসিংহ মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীত করার কাজ চলছে। সারাদেশে আরও অনেক প্রকল্প বাস্তবায়নাধীন রয়েছে। সরকারের এসকল উদ্যোগের ফলে নগরবাসীর তথা দেশবাসীর যাতায়াত সহজ, স্বাচ্ছন্দ্য এবং দ্রুততর হয়েছে।

আমি আশা করি, ২৬ কিলোমিটার দীর্ঘ এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে, মেট্রোরেল প্রকল্প, Mass Rapid Transit (MRT) সহ আমাদের গৃহীত অন্যান্য উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে নগরসমূহের গতিশীলতা বহুগুণে বৃদ্ধি পাবে।

নগর গতিশীলতা বৃদ্ধিতে সরকারের পাশাপাশি আমি উন্নয়ন সহযোগী, বেসরকারী প্রতিষ্ঠান ও সংশ্লিষ্ট সকলকে এগিয়ে আসার আহ্বান জানাই।

আমি বিশ্ব বসতি দিবস ২০১৩-এর সকল কর্মসূচির সার্বিক সাফল্য কামনা করছি।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

শেখ হাসিনা

সভাপতি
গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত সংসদীয় স্থায়ী কমিটি

বাণী

আমাদের মৌলিক চাহিদা সমূহের মধ্যে বাসস্থান অন্যতম। জাতিসংঘ ১৯৮৬ সাল থেকে বিশ্বব্যাপী আপামর জনগণের বাসস্থান সমস্যা সমাধানের লক্ষ্যে দিক নিদের্শনা প্রণয়নের জন্য বিশ্বব্যাপী বিশ্ব বসতি দিবস উদ্‌যাপন করছে। জাতিসংঘ এ বছর বিশ্ব বসতি দিবসের প্রতিপাদ্য হিসেবে "Urban Mobility" বা "সক্রিয় নগর: যুগোপযোগী নগর" বিষয়টি নির্ধারণ করেছে।

বাংলাদেশে মানব বসতি উন্নয়ন অন্যতম প্রধান অন্তরায় হচ্ছে প্রাকৃতিক দূর্যোগ। বিশেষ করে নদী ভাঙ্গন। প্রতিবছরই দেশের বিশাল জনপদ নদী গর্ভে বিলিন হয়ে যায়। ফলে বিরাট জনগোষ্ঠী শহর অভিমুখে অভিগমন করছে। দেশের শহর সমূহ এই বিশাল জনগোষ্ঠীকে ধারন করে আবাসনসহ প্রয়োজনীয় সেবা সুবিধাদি সংস্থানের বিরাট চ্যালেঞ্জ মোকাবেলা করে চলেছে। বিশেষ করে ঢাকা, চট্টগ্রাম, রাজশাহী, খুলনা, রংপুর, সিলেট ও বরিশালের ন্যায় বড় শহর গুলোতে বাড়তি জনগোষ্ঠীর প্রয়োজনীয় ভূমির সংস্থান, অবকাঠামো নির্মাণ ও বাসস্থান যোগান দেয়া দুরূহ বিষয়। এ ক্ষেত্রে সরকারের পাশাপাশি বিভিন্ন দাতা সংস্থা, এনজিও ও পেশাজীরী সংগঠন গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পারে। পরিস্থিতি মোকাবেলায় তাই প্রাকৃতিক দুর্যোগ বিশেষ করে নদী ভাঙ্গন এলাকার জন্য স্থানান্তর যোগ্য বিশেষ প্রযুক্তির বাড়িঘর নির্মাণ, নদী ভাঙ্গন রোধে স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্মসূচী প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, নদী শাসন ব্যবস্থা জোরদার করণ ইত্যাদি বিষয়ে সংশ্লিষ্ট সংস্থা ও প্রতিষ্ঠানের বলিষ্ঠ ভূমিকা একান্ত প্রয়োজন। যা গ্রামীণ জনগোষ্ঠীকে নগরমূখী হওয়া থেকে নিরুৎসাহিত করবে এবং এ বছরের বিশ্ব বসতি দিবসের প্রতিপাদ্যের তাৎপর্যকে বাস্তবায়নে কার্যকরি ভূমিকা রাখবে বলে আশা করি।

আগামী দিনগুলোতে আমাদের নগর সমূহ সকলের জন্য স্বাচ্ছন্দ্যময় হবে, বিশ্ব বসতি দিবসে এটাই কামনা করছি।

এ.বি.এম ফজলে করিম চৌধুরী, এমপি

Executive Director
United Nations Human
Settlements Programme (Un-Habitat)

Massage

Every year on the first Monday of October we reflect on the state of our cities and towns and what we want the cities of our future to look like.

This year, the United Nations chose the theme ***Urban Mobility*** because Mobility and access to goods and services is essential to the efficient functioning of our cities and towns as they expend.

Mobility is an important part of city design as it contributes, not only to the liveability of a city in terms of reduced congestion and pollution, but also to the economic potential, allowing the efficient movement of people and goods. Mobility is at the core of equitable access to basic goods, services and activities-such as work, education, medical care, shopping, socializing-and to enable people to participate in civic life.

Furthermore, accessible cities encourage a shift towards more sustainable modes of transportation and draw more and more travelers out of cars and onto trains, buses, bike paths, and sidewalks.

Over time, the collective costs of `automobility' have become abundantly apparent-including urban sprawl, air and noise pollution, climate change, road traffic accidents, and the physical separation of people by class and race.

But mobility is about more than just the mode of transport we use. Urban planning and design should focus on how to bring people and places together, by creating cities that focus on accessibility, rather than simply increasing the length and capacity of urban transport infrastructure.

By optimizing urban densities and minimizing land zoning we start to make the city work for its citizens; proximity of goods and services takes advantage of the urban advantage and encourages investment and opportunity.

Compact, well-designed cities can also be cleaner and have less impact on their environment per resident than more spread out areas.

In an environment characterized by scarcity, this is not only preferable to our standard of living but vital if we are to grow our urban space in a sustainable and desirable way. We need to ensure the cities of the future are well-planned, sustainable and accessible to all.

Dr. Joan Clos

ব্যবস্থাপনায়: গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়

তত্ত্বাবধানে: হাউজিং এন্ড বিল্ডিং রিসার্চ ইনস্টিটিউট (এইচবিআরআই) ও রাজধানী উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (রাজউক)
সৌজন্যে: রিয়েল এস্টেট এন্ড হাউজিং এসোসিয়েশন অব বাংলাদেশ (রিহ্যাব)