দৈনিক ইত্তেফাক
প্রতিষ্ঠাতা তফাজ্জল হোসেন মানিক মিয়া

যানজট ও অপ্রতিরোধ্য মোটরসাইকেল

মো. মনিরুল ইসলাম ও সীমা রাণী দে ১৮ এপ্রিল, ২০১৮ ইং ০০:০০ মিঃ

ঢাকা শহরকে এক সময় বলা হতো রিকশার নগরী। শহরের অলিতে গলিতে এমনকি যে সকল রোডে রিকশা চলাচল নিষিদ্ধ, সেই রাস্তাগুলোতেও রিকশার অবাধ চলাচল লক্ষ্য করা যায়। রিকশার এই অবাধ চলাচলের সঙ্গে বর্তমানে যোগ হয়েছে আরও একটি অপ্রতিরোধ্য যানবাহন, আর তা হলো মোটরসাইকেল। মোটরসাইকেলের চলাকে অপ্রতিরোধ্য বলছি এই কারণে যে, কখনও কখনও মোটর সাইকেলগুলো উল্টোপথেও চলাচল করে। আবার কখনও কখনও ট্রাফিক সিগন্যাল ভঙ্গ করে মোটরসাইকেলকে দ্রুততম গতিতে চলতে দেখা যায়। দৃশ্যত, যারা মোটর সাইকেল ব্যবহার করে তারা ঢাকা শহরের যানজট থেকে রেহাই পেতেই এই যানটি ব্যবহার

Create PDF in your applications with the Pdfcrowd HTML to PDF API PDFCROWD

করছেন, বিভিন্ন উৎস থেকে তেমনটাই বলা হচ্ছে। অথচ তারাই আবার ট্রাফিক সিগন্যাল ভঙ্গ করে ও উল্টোপথে এবং ফুটপাতে মোটর সাইকেল চালিয়ে শহরের ট্রাফিক ব্যবস্থাকে শিথিল করে তুলছে। যৌক্তিকতার বিচারে যা কিনা একেবারেই অগ্রহণীয়।

যেহেতু মোটরসাইকেল চালক রাস্তার খুব কম জায়গা ব্যবহার করে এগিয়ে যেতে পারে, আর সেকারণে একটু ফাঁক পেলেই মোটরসাইকেল চালকেরা সেদিক দিয়ে এগিয়ে যেতে থাকে, যা ঘণ্টার পর ঘণ্টা রাস্তায় বসে থাকার বিরক্তি থেকে তাদের রেহাই দিয়ে থাকে। ঢাকা শহরের মোটর সাইকেল বৃদ্ধির আরও একটি গুরুত্বপূর্ণ কারণ হলো সাধারণ জনগণের মাথাপিছু আয় বৃদ্ধি। এছাড়া নিজস্ব পরিবহন ব্যবহারের মাধ্যমে একজন মোটরসাইকেল চালকের মালিকানা সৃষ্টির বিষয়টি কম গুরুত্বপূর্ণ নয়। 'পাঠাও', 'উবার', 'পিংক' ইত্যাদি সার্ভিসের প্রবর্তনও অনেকাংশে ঢাকা শহরের মোটরসাইকেল বৃদ্ধির হারকে আরও ত্বরান্বিত করেছে। বিপদ-আপদকালীন সময়ে অনেকক্ষেত্রে অন্যান্য পরিবহন পাওয়া সম্ভব না হলে কোনো ব্যক্তির নিজস্ব মোটর সাইকেল থাকলে আপৎকালীন সংকট খুব সহজে দূরীভূত হতে পারে।

একটি জাতীয় দৈনিকে গত জানুয়ারি মাসে প্রকাশিত একটি রিপোর্ট থেকে জানা যায়, দেশে প্রতিদিন গড়ে ৬১৪টি মোটরসাইকেল নতুনভাবে যুক্ত হচ্ছে। বাংলাদেশে বিশেষ করে ঢাকা শহরে মোটর সাইকেল বৃদ্ধির অন্যতম আরও একটি কারণ হচ্ছে বর্তমানে মোটরসাইকেল মালিকেরা কিস্তিতে রেজিস্ট্রেশন ফি পরিশোধ করার সুযোগ লাভ করেছে। এছাড়া ২০১৭ সালে সরকার মোটরসাইকেল আমদানির সম্পূরক কর ৪৫% থেকে কমিয়ে ২৫% করেছে, যা মোটরসাইকেল বৃদ্ধি বা আমদানিকে বহুলাংশে বৃদ্ধি করেছে।

বিআরটিএ'র তথ্যানুযায়ী, ২০১০ সাল পর্যন্ত নিবন্ধনকৃত সারাদেশে মোটরসাইকেলের সংখ্যা ছিল ২ লাখ ২১ হাজার ৮১টি। ২০১০ থেকে ২০১৭ সাল পর্যন্ত ৬% হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে ২০১৬ থেকে ২০১৭ সালের বৃদ্ধির পরিমাণ গত ৭ বছরের ৬ গুণ। মোটরসাইকেল বৃদ্ধির এই হার যদি অব্যাহত থাকে, তাহলে আগামী ২০৩০ সালে এর সংখ্যা হবে ৭ লাখ ৩৪ হাজার ৬৬৭টি, যা কিনা বর্তমান মোটর সাইকেলের সংখ্যার দ্বিগুণ।

বিআরটিএ'র পরিসংখ্যানের বাইরে আরও অনেক অনিবন্ধনকৃত মোটরসাইকেল বাংলাদেশের বিভিন্ন গ্রাম, শহরাঞ্চল বিশেষ করে ঢাকা শহরে সদা চলমান। ২০১৫ সালে সে সময়কার পুলিশ মহাপরিদর্শক শহীদুল হক বলেছিলেন, সারা বাংলাদেশে ৯০% এর বেশি মোটরসাইকেল অনিবন্ধনকৃত। এর মধ্যে সাংবাদিক, পুলিশ ও অনটেস্ট নেমপ্লেট ব্যবহার করে মোটরসাইকেল ব্যবহারকারীর সংখ্যাকেও অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। প্রশ্ন হলো ট্রাফিক পুলিশের পর্যাপ্ততা থাকা সত্ত্বেও কীভাবে এই অনিবন্ধিত মোটরসাইকেলগুলো ঢাকা শহরে চালিত হচ্ছে?

বলা হয়ে থাকে, যানজটের কারণে প্রতিবছর বাংলাদেশের জিডিপি'র ২ শতাংশ হারাতে হয়। এই পরিসংখ্যান অনেকাংশেই ঠিক নয়। কেননা, বিশেষ করে যারা প্রাইভেট পরিবহন ব্যবহার করে, তারা গাড়িতে বসেই তাদের নিজস্ব পেশা সংশ্লিষ্ট যোগাযোগ মোবাইলের মাধ্যমে সম্পন্ন করছে। পড়ুয়ারা বই পড়ছে। লেখক তার লেখালেখি করছে। বাংলাদেশের সকল জায়গায় ইন্টারনেট ব্যবহারের সুযোগ

Create PDF in your applications with the Pdfcrowd HTML to PDF API PDFCROWD

থাকায় গাড়ির মধ্যে বসেই ল্যাপটপ ব্যবহারের মাধ্যমে এমনকি বিদেশী ক্রেতাদের সাথে এলসি আদান-প্রদানের বিষয়গুলিও সম্পন্ন করছে। সুতরাং ডিজিটাল বাংলাদেশের বর্তমান প্রেক্ষিতে ২ শতাংশ জিডিপি হারানোর বিষয়টি এখন অনেকাংশেই ভ্রান্ত বলে প্রতীয়মান হচ্ছে। তবে মোটরসাইকেল প্রাইভেট যানবাহন হওয়া সত্ত্বেও মোটরসাইকেল ব্যবহারকারীরা এই সুযোগ কাজে লাগাতে পারছে না।

গবেষণা মতে, মোটরসাইকেলের অব্যাহত বৃদ্ধি আগামীদিনে যানজট আরও বৃদ্ধি করবে। এ কারণে মোটরসাইকেল ব্যবহারের জন্য আগামী ১৫ বছর পরে হলেও ফুটপাতের ন্যায় স্বতন্ত্র লেন তৈরির কথা চিন্তা করতে হবে। নতুবা ফুটপাতগুলো মোটরসাইকেল চালকদের দখলে চলে যেতে পারে। মোটরসাইকেল চালানো অবস্থায় চালকেরা যেন মোবাইল ফোন ব্যবহার না করে ও অনিবন্ধিত বাইকগুলো যেন নিবন্ধন করে, সে বিষয়ে ট্রাফিক কর্তৃপক্ষের একান্ত তত্ত্বাবধান ও প্রচারণা অব্যাহত রাখতে হবে। মিডিয়ার প্রচারণাও এক্ষেত্রে সময়োপযোগী ভূমিকা পালন করতে পারে।

n লেখকবৃন্দ: সহকারী অধ্যাপক, বাংলাদেশ ইন্সটিটিউট অব গভর্নেন্স অ্যান্ড ম্যানেজমেন্ট (বিআইজিএম), ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় অধিভুক্ত,

ঢাকা-১২০৭

ভারপ্রাপ্ত সম্পাদক: তাসমিমা হোসেন।

ইত্তেফাক গ্রুপ অব পাবলিকেশন্স লিঃ-এর পক্ষে তারিন হোসেন কর্তৃক ৪০, কাওরান বাজার, ঢাকা-১২১৫ থেকে প্রকাশিত ও মুহিবুল আহসান কর্তৃক নিউ নেশন প্রিন্টিং প্রেস, কাজলারপাড়, ডেমরা রোড, ঢাকা-১২৩২ থেকে মুদ্রিত।

© প্রকাশক কর্তৃক সর্বস্বত্ব সংরক্ষিত

Create PDF in your applications with the Pdfcrowd HTML to PDF API PDFCROWD