

পরিচ্ছন্ন ঢাকা অবহেলিত ফুটপাথ ও ফ্লাইওভার

ইতিমধ্যেই পরিচ্ছন্ন ঢাকার কার্যক্রম গ্রিনেস বুক অব ওয়ার্ল্ড-এ স্থান পেয়েছে। এটা নিঃসন্দেহে একটি মহৎ উদ্যোগ। আমরা সকলে যদি নিজ নিজ অবস্থান থেকে পরিচ্ছন্নতায় অংশগ্রহণ করি তবে পরিচ্ছন্ন ঢাকা সময়ের ব্যাপার মাত্র। সেজন্য আমাদের বিভিন্ন সংস্থার সম্মিলিত প্রয়াস চালাতে হবে। ঢাকার রাস্তার অবস্থা তথৈবচ, বৃষ্টি হলে গাড়ীর বদলে নৌকা ব্যবহারের উপযোগী হয়ে উঠে। এ অবস্থা থেকে পরিত্রাণের বিভিন্ন ব্যবস্থা নিলেও তা কার্যকর হচ্ছে না। কথা আর কাজে মিল নেই বলে ঢাকার নাগরিকরা যথেষ্ট নাগরিক সুবিধা থেকে বঞ্চিত হচ্ছেন। নাগরিকদের ট্যাক্স-এর টাকাতেই সরকার নাগরিক সেবা কার্যক্রম চালিয়ে থাকেন; কিন্তু নাগরিকদের মধ্যে সচেতনতা সৃষ্টি না হওয়াতে নাগরিক যত্ননা বাড়ছে। অনেকেই বিদেশ ভ্রমণ করে থাকেন। বিদেশে গিয়ে সে দেশের পরিচ্ছন্নতা দেখে আমাদের হিংসা হয়। এত ছোট ছোট রাস্তায়ও কিভাবে যান চলাচল করে, ফুটপাথ কি পরিষ্কার, সকল নাগরিকগণ পারতঃপক্ষে হেঁটেই চলেন। গাড়ীর সংখ্যা অনেক হলেও যানজট মুক্ত। রাস্তায় বলতে গেলে ট্রাফিক পুলিশও দেখা যায় না এবং গাড়ীর হর্ণও শূন্য যায় না। নাগরিকরা কোন ময়লা আবর্জনা ফেলে রাস্তা অযথা নোংরা করেন না, নির্দিষ্ট ডাষ্টবিনে ময়লা ফেলেন। তাদের মধ্যে যত্রতত্র ময়লা আবর্জনা না ফেলার মানসিকতা তৈরী হয়েছে। আমাদের সরকারকেও সে ব্যবস্থা গ্রহণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। পত্রিকায়, রেডিও, টেলিভিশনে বিজ্ঞপ্তি দিতে হবে শুধু তাই নয় প্রয়োজনে হাতে-নাতে ধরে জরিমানা আদায়ের ব্যবস্থা করতে হবে।

মেগা সিটি ঢাকা। বাংলাদেশের রাজধানী হলেও ময়লার ড্রেন, ডাষ্টবিনের মুখ, ম্যানহোলের ঢাকনা খোলাসহ নাগরিক বিড়ম্বনার শেষ নেই। তবুও আমরা এই শহরে বসবাস করি। এটা আমাদের প্রিয় শহর এবং আমাদের দেশের অন্যান্য শহরের তুলনায় এখানে নাগরিক সুযোগ-সুবিধা বেশী বলে প্রতিদিন হাজার হাজার মানুষ ঢাকায় কাজের সন্ধানে আসে কিন্তু আমাদের ত্রাণকর্তারা বহু চেষ্টা করেও দৃষ্টি নন্দন ঢাকা শহর উপহার দিতে পারছেন না। ফুটপাথে হাঁটার জায়গা নেই, খানা-খন্দকে ভরা, কোথাও কোথাও হকাররা ব্যবসা পেতে বসেছে। কোথাও কোথাও ময়লা আবর্জনার ভাগার আবার কোথাও কোথাও ব্যবসায়ীদের মালামাল এবং ছিন্নমূল মানুষের আবাসস্থল। এই অনিয়মের প্রতিকারের ব্যবস্থা করতে হবে।

বৃষ্টি হলে ময়লার ড্রেন, ঢাকনা বিহীন ম্যানহোল-এ পড়ে কত লোকই না হতাহত হচ্ছেন, কিন্তু তার কোন প্রতিকার হচ্ছে না। কত গাড়ীর যে ইঞ্জিন বিকল হয়ে যাচ্ছে, কত অসহায় মানুষ যে ময়লা পানিতে লুটোপুটি খাচ্ছেন তার কোন ইয়াত্তা নেই। খোলা ডাষ্টবিনের গন্ধে নাগরিক জীবন অতিষ্ঠ হয়ে যাচ্ছে অথচ সময় মতো ডাষ্টবিনের ময়লা পরিষ্কার করা হয় না, ঢাকনাও লাগে না। অনেক সময় ময়লার ভাগার তৈরী হয়, ময়লা আবর্জনা পরিষ্কার রাতে না করে দিনে খোলা ট্রাকে ময়লা সরানো হয়। এই ময়লায় অনেকেই নাকাল হন এবং গন্ধে পরিবেশ দূষিত হয় ও রোগ জীবানু ছড়ায়। বৃষ্টি হলে ময়লা আর পানি মিলে ওয়াসার সাপ্লাই পানিকেও দূষিত করে। এই অবস্থা থেকে নগরবাসী দ্রুত পরিত্রাণ চায়। যেটা যখন করা উচিত আমরা সেটা তখন করি না এটাও নাগরিক যত্ননার আর একটি কারণ।

যানজট ঢাকার একটি বড় সমস্যা। এই জন্য সরকার বেশ জোরে শোরেই কাজ করে যাচ্ছেন, কি করে যানজট কমানো যায় এবং মানুষ কিভাবে নিরাপদে সড়ক পারাপার হতে পারে সে জন্য বিভিন্ন ফুটওভার ব্রিজ ও আন্ডারপাস সরকার তৈরী করলেও তা সঠিকভাবে ব্যবহার হচ্ছে না। আন্ডারপাসে ঠিক মতো বাতি জ্বলে না, অন্ধকারে অনেক অপ্রীতিকর ঘটনা ঘটে বলে মানুষ আন্ডার পাসের পরিবর্তে সরাসরি রাস্তা পারাপারে বাধ্য হচ্ছে। তাছাড়া অনেকগুলো ফুটওভার ব্রিজ সঠিক স্থানে স্থাপিত না হওয়াতে মানুষ সেগুলো ব্যবহার না করে সরাসরি রাস্তা পারাপারে বাধ্য হয়। এছাড়া ফুটওভার ব্রিজে প্রায়শঃ দেখা যায় হকাররা নানা রকম পণ্যের পসরা বিছিয়ে বসে থাকে, ভিক্ষুরা ভিক্ষা বৃত্তি করে। এমনকি বিভিন্ন জটিল রোগী সাহায্যের জন্য চলাচলের পথে হাত পাতে এতে পরিবেশ দূষণ ও বিভিন্ন রোগ ছড়ায়। এছাড়াও ফুটওভার ব্রিজ গুলোর সিড়ির সংখ্যা এবং সিড়ির উচ্চতা বয়স্ক লোকের পক্ষে উঠা নামা করা বেশ কষ্টকর তাই অন্যান্য দেশের মতো যদি সিঁড়ির পাশাপাশি স্কেলেটারের ব্যবস্থা করা যায় তাহলে এগুলোর সঠিক ব্যবহার হতো। তাছাড়া ফুটওভার ব্রিজগুলোর বিভিন্ন জায়গায় পানি জমে থাকে। আবার কোথাও কোথাও ছাল-বাকল উঠে গেছে, এগুলোর যথাযথ মেরামত দরকার। এগুলো পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখার ও রক্ষনাবেক্ষণের কোন সংস্থা আছে বলে মনে হয় না। তাহলে এগুলো এত সমস্যায় জর্জরিত হতো না, পাবলিকও স্বাচ্ছন্দে ব্যবহার করতে পারতো। রাস্তা পারাপারে সচেতনতার সৃষ্টি হতো এবং যানজট কিছুটা হলেও কমতো।

যানজট কমানোর জন্য ফ্লাইওভার তৈরী হয়েছে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে। আসলে কি যানজট সেভাবে কমেছে ? ফ্লাইওভারে উঠতে লাইন, নামতে লাইন তাই বিরাট যানজটের সৃষ্টি করে। বাংলাদেশে যানজট নিরসনে অনেক ফ্লাইওভার তৈরী হয়েছে এবং ভবিষ্যতেও হবে, এটা আমাদের প্রয়োজনের তাগিদেই করতে হবে। যদিও ফ্লাইওভারে উঠা ও নামার সময় প্রচন্ড যানজটে পড়তে হয় তবুও ফ্লাইওভারে উঠে কিছুটা সময় স্বস্তিতে থাকা যায় এবং সময় বাঁচে। যানজটের কারণে আমাদের দেশে প্রতিদিন গাড়ীতে লাখো গ্যালন তেল ও গ্যাস নষ্ট হয় শুধু তাই নয়, কি পরিমান কর্মঘন্টা যে নষ্ট হয় তা অনুমানযোগ্য নহে। ঢাকা শহরের তুলনায় দেশের অন্যান্য শহরের অবস্থা তুলনামূলক অনেকটা ভাল। ফ্লাইওভার তৈরীর পূর্বে আমাদের কর্মকর্তারা ও প্রকৌশলীরা নিশ্চয় বিভিন্ন উন্নত দেশ ভ্রমণ করেছেন, তাদের নির্মাণ শৈলী ও তথ্য সংগ্রহ করেছেন এবং বাস্তব সম্মত পরিকল্পনা তৈরী সম্পর্কে জ্ঞান নিয়েছেন এবং সেভাবে আমাদের ফ্লাইওভারগুলো তৈরীর পরিকল্পনা করেছেন। কিন্তু বাস্তবে দেখা যায় কোন কোন ফ্লাইওভারে টার্ন নিতে বিপদের সম্ভাবনা প্রচুর। প্রথম দিকে যে সকল গাড়ীর চালক ফ্লাইওভার ব্যবহার করেন তাদের জন্য আরো সতর্কতা অবলম্বন করতে হয়। ফ্লাইওভারগুলোতে বাতি থাকলেও সবগুলো সচল থাকে না, সিগন্যাল বাতিগুলো ঠিক মতো কাজ করে না, তাই রাতের বেলায় গাড়ী চালাতে বেশ বেগ পেতে হয়। কোন কোন ফ্লাইওভারে বিভিন্ন দিক নির্দেশনা থাকলেও সঠিক স্থানে না হওয়াতে অনেক সময় চালকরা ভুল করে এক জায়গা থেকে অন্য জায়গায় চলে যান। পরবর্তীতে অন্য পথে ঘুরে আসতে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়, তখন ফ্লাইওভার আরো বিরক্তির কারণ হয়। কিছুটা দুরত্ব থাকতেই নির্দেশনাগুলো সহজবোধ্য করা উচিত। নির্মাণশৈলীর কারণে পথ নির্দেশনা এত সংকুচিত স্থানে দেয়া হয়েছে কিনা তা পরিদর্শন করে সঠিক ব্যবস্থা নিতে হবে। যে ফ্লাইওভারগুলো বিভিন্ন রাস্তার সাথে মিশেছে সে ফ্লাইওভারগুলোতে সিগন্যাল লাইট থাকলেও তা কার্যকর নয়।

মৌচাক-শান্তিনগর ফ্লাইওভারে প্রথম দিকে ট্রাফিক পুলিশ দেখা গেলেও এখন আর তাদের দেখা যায় না। সিগন্যাল বাতিও অকেজো হয়ে আছে অনেক ফ্লাইওভারে যত্রতত্র মোটর সাইকেল থামিয়ে রোমাঞ্চ চলে, কোথাও কোথাও ফ্লাইওভারে ভবঘুরে তরণদের আড্ডা মারতে দেখা যায়, যা নিরাপদভাবে গাড়ী চালানোর ক্ষেত্রে বাঁধার সৃষ্টি করে। ফ্লাইওভারগুলোর নীচে যে রাস্তা তার কথা একবার ভেবে দেখুন। ফ্লাইওভারের নির্মাণের কারণে চলাচলের রাস্তা সরু হয়েছে। নির্মান সামগ্রী রাখা ও উঠানো নামানোর জন্য রাস্তা ক্ষতবিক্ষত করা হয়েছে, গাড়ী এমনকি পথচারীও হাঁটা-চলা ফেরা করতে পারে না। বছরের পর বছর মানুষের দুঃখ দুর্দশার শেষ নেই, আর ঝড়, বৃষ্টি-বাদল বা বর্ষায় যে কি নাকাল অবস্থা হয় বর্ণনা করার মতো নয়। টেলিভিশন ও পত্রিকা খুললেই কেবল সে চিত্র দেখা যায়। এ দৃশ্য দেখেও কিছু করার যেন কেউ নেই এই দেশে।

হাজার হাজার কোটি টাকার বিনিময়ে নির্মিত এই ফ্লাইওভারগুলো দেখার জন্য মনে হয় কোন সংস্থা নেই। ফ্লাইওভারগুলোর জন্যই যেন পাপ, তা না হলে ফ্লাইওভার উদ্বোধনের পর তার রক্ষণাবেক্ষণ কেন হচ্ছে না তা বোধগম্য নয়। অনেক ফ্লাইওভারের বিভিন্ন জায়গায় ছাল-বাকল ওঠে গেছে, যানবাহনের স্বাভাবিক চলাচল বিঘ্নিত হচ্ছে। এবার পরিচ্ছন্নতার কথায় আসি, তৈরীর পর ফ্লাইওভারে ময়লা ধূলাবালি পরিষ্কার কেবল প্রকৃতির উপর নির্ভরশীল বলেই মনে হয়। ঘূর্ণিঝড়, বৃষ্টি ইত্যাদি হইলেই কেবল ফ্লাইওভারের পাশে জমে থাকা বালি, ময়লা আবর্জনা পরিষ্কার হয়। হাজার হাজার পরিচ্ছন্নতা কর্মীর দ্বারা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন গ্রিনেস বুক অব ওয়ার্ল্ড-এ নাম লেখালেও ফ্লাইওভার পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখার দায়িত্ব যেন প্রকৃতি ছাড়া আর কারো নয়।

পানি নিষ্কাশনের সকল খাল, নদী, নালা, নর্দমা বন্ধের কারণে বিভিন্ন ডোবায় পানি জমে লোকজন ও যান চলাচলে বিঘ্ন ঘটে ও ডেঙ্গু, চিকুনগুনিয়া, ম্যালেরিয়া, ডাইরিয়ায় আক্রান্ত হয়ে হাজার হাজার মানুষ মারা যাচ্ছে। মশক নিধনে শত কোটি টাকা খরচ করলেও মশা মরছে না, পানি না সরে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হচ্ছে, সেদিকটিও বিশেষ বিবেচনায় আনতে হবে। শুধু লোক দেখানোর জন্য গ্রিনেস বুক অব ওয়ার্ল্ডে দেশের নাম লেখার চেয়ে সারা দেশের সকল স্থাপনায় পরিচ্ছন্নতা কার্যক্রমকে এগিয়ে নিয়ে যেতে হবে। বাস্তবসম্মত উদ্যোগ গ্রহণ করে অবৈধ স্থাপনাসহ সকল খাল-বিল, নদী-নালাসহ সরকারী সকল সম্পত্তি উদ্ধার করে সরকারকে জনগনের সরকারে পরিণত হতে হবে। দেশের ১৬ কোটিরও বেশী মানুষের সরকারের কাছে প্রত্যাশা ময়লা আবর্জনার ভাগার সরিয়ে ঢাকাকে সত্যিকার অর্থে তিলোত্তমা নগরীতে পরিণত করা হউক।

লেখক পরিচিতি

মীর নাজিম উদ্দিন আহমেদ

ব্যবস্থাপনা পরিচালক ও সিইও

ইসলামী কমার্শিয়াল ইন্স্যুরেন্স কোম্পানী লিমিটেড

বিষয়বস্তু: লেখকের নিজস্ব চিন্তা ও বিভিন্ন পত্রিকা।