

আজি

ড. এম. আজিজুর রহমান

১৬ কোটি লোকের জনবহুল এ দেশে শতকরা ৭৬ ভাগ লোক গ্রামে বাস করে। যে দেশের তিন-চতুর্থাংশ বা তদোর্ধ্ব লোক গ্রামে বাস করে সে দেশটিকে বলা হয় গ্রামীণ-দেশ। বাকী শতকরা ২৪ ভাগ লোক বা ৩ কোটি ৬০ লাখ লোক শহরে বাস করে। এর মধ্যে প্রায় ৪৭% বা কম-বেশি ১ কোটি ৫০ লাখ লোক শুধুমাত্র ঢাকা শহর ও ঢাকার উপশহরে বাস করে। US Census মতে, ঢাকা শহরের লোকসংখ্যা ১ কোটি ১০ লাখ। আনুমানিক পরিসংখ্যান মতে, ঢাকা শহরের লোকসংখ্যা ১ কোটি ২৫ লাখ। US Census মতে, ঢাকা বিশ্বের ১০০টি মেগাসিটির মধ্যে ২১তম। যানজট নিরসনে একটি মেগাসিটির যোগাযোগ ও যানবাহন বৈশিষ্ট্য অন্যতম। যেমন- Highway-Network, Fly-over Network, Sub-way Network, Surface Train Network, Ground Train Network, Broad Way Network ইত্যাদি। সত্যিকথা বলতে কি ঢাকা শহরে এসব কিছুই নেই। এমতাবস্থায় স্থায়ী সমাধান নিয়ে সরকারের বাস্তবসম্পন্ন কিছু পদক্ষেপ নেয়া জরুরী। দারিদ্র্যপীড়িত বাংলাদেশের দারিদ্র্য বিমোচন ও দ্রুত উন্নয়ন সাপেক্ষে অধিক স্বল্প, বিনিয়োগ, দেশি-বিদেশি বিনিয়োগ, Big-push বা বৃহৎ ধাক্কার বিনিয়োগ খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বিশ্বের সবচেয়ে জনবহুল চীন বিশ্ব অর্থনৈতিক নেতৃত্ব অর্জন করতে যাচ্ছে, যার পেছনে দেশি-বিদেশি Big-push বিনিয়োগের অবদান উল্লেখযোগ্য। Labor intensive বা শ্রমিকপ্রবণ শিল্পের সংখ্যা চীনে সবচেয়ে বেশি। শ্রমিকদের মজুরী বৃদ্ধির জন্য চীনে অবস্থিত বহুজাতিক ও চীনা কোম্পানীগুলো সাশ্রয়ী খরচে প্রাপ্ত শ্রমবাজার যেমন- মালয়েশিয়া, ভিয়েতনাম, থাইল্যান্ড, বার্মা ও বাংলাদেশে প্রবেশের চেষ্টা করছে। যে দেশ দেশি-বিদেশিদের যতবেশি বিনিয়োগ সুবিধা ও অনুকূল বিনিয়োগ পরিবেশ দিতে পারবে সে দেশ সবচেয়ে বেশি উপকৃত হবে। সত্যিকথা বলতে কি বাংলাদেশের বেসরকারি খাত যেকোনভাবেই উপরিউক্ত সুবিধার অংশীদার হতে যাচ্ছে। তবে এখানে সামাজিক ও সরকারি সাহায্য-সহযোগিতা নিয়ে ঢাকা ও এর আশপাশে উপশহরগুলোতে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা, যানজট নিরসন এবং দ্রুততর যোগাযোগ সুবিধাসহ চায়নীজ শ্রমিক-প্রবণ শিল্পগুলোকে বাংলাদেশে সহজেই প্রবেশের সুযোগ করে দেয়া যেতে পারে। বন্যা ও নদী ভাঙ্গনমুক্ত এলাকা যেমন- সিলেট, চট্টগ্রাম, কুমিল্লা, গাজীপুর,

যানজট নিরসনে সামগ্রিক যোগাযোগ ব্যবস্থা

ময়মনসিংহ, বগুড়া, দিনাজপুর, যশোর ও সংশ্লিষ্ট এলাকাগুলোকে শ্রমিকপ্রবণ বহুজাতিক শিল্প ও শিল্প কারখানা স্থাপনে প্রাধান্য দেয়া যেতে পারে। পরিবেশ বিজ্ঞানীদের মতে, বর্জ্য, দূষিত জল ও বায়ু, আবাসন দূষণীয় ইত্যাদি বিভিন্ন কারণে ঢাকা শহরের পরিবেশ দূষিত হচ্ছে। ১ কোটি ২৫ লাখ লোকের এই

৪। গাজীপুর-টু-গুলিস্তান মহাসড়ক Fly-over এবং Sub-way;
৫। গুলিস্তান সদরঘাট-বুড়িগঙ্গা-টু-কোরানীগঞ্জ High-way, Fly-over এবং Sub-way (পাতাল ট্রেন);
৬। নয়ানগর/তুরাগনদী থেকে কাঁচপুর ব্রিজ/শীতলক্ষ্যা

ঢাকা শহরের যানজট নিরসনকল্পে দীর্ঘমেয়াদি ভিত্তিতে নির্দেশনা ও পরিকল্পনা তৈরি করা দরকার। বিষয়টি মাথায় রেখেই ঢাকা-ময়মনসিংহ জুড়ে জাতীয়ভাবে যোগাযোগের একটি বৃহৎ অবকাঠামোর কথা এখনই ভাবতে হবে।

শহরে আনুপাতিক হারে আবাসিক এলাকা, বাণিজ্যিক এলাকা, স্কুল, কলেজ, হাসপাতালসহ বিভিন্ন প্রাতিষ্ঠানিক এলাকা, রাস্তাঘাটের পরিমাণ, খেলার মাঠসহ বিভিন্ন চিত্তবিনোদনের জায়গা ইত্যাদি কতটুকু হওয়া উচিত এবং তা আলাদাভাবে আদৌ আছে কিনা বা থাকলে তা কোথায়, কিভাবে আছে জিজ্ঞাসা করলে পরিবেশ বিজ্ঞানীদের বিব্রতকর অবস্থায় পড়তে হয়। ঢাকা শহরের যানজট নিরসনকল্পে দীর্ঘমেয়াদি ভিত্তিতে নির্দেশনা ও পরিকল্পনা তৈরি করা দরকার। বিষয়টি মাথায় রেখেই ঢাকা-ময়মনসিংহ জুড়ে জাতীয়ভাবে যোগাযোগের একটি বৃহৎ অবকাঠামোর কথা এখনই ভাবতে হবে। উক্ত অবকাঠামোর প্রাথমিক নির্দেশাবলী হতে পারে নিম্নরূপ-
১। ঢাকা-ময়মনসিংহ মহাসড়ক, ফাইওভার এবং Sub-way (পাতাল ট্রেন);
২। কমলাপুর রেলওয়ে স্টেশনটিকে যত দ্রুত সম্ভব গাজীপুরে স্থানান্তরকরণ। গাজীপুর থেকে নারায়ণগঞ্জ পর্যন্ত রেলপথ অপসারণ;
৩। ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ রেলওয়ে বরাবর থাকবে মহাসড়ক Fly-over এবং পাতাল ট্রেন;

মহাসড়ক Fly-over, পাতাল ট্রেন;
৭। ড্রেজিং-এর মাধ্যমে তুরাগ এবং শীতলক্ষ্যা নদীকে গভীর জলপথে রূপান্তর;
৮। অবৈধ ভূমি দস্যুদের অবশ্যই উৎখাতকরণ;
৯। '৮০-এর শেষ দশকে ঢাকার চারদিকে নির্মিত বেড়িবাঁধটিকে কার্যকরী মহাসড়কে উন্নয়ন;
১০। বাংলারবান্ধা-সিলেট, বাংলারবান্ধা-চট্টগ্রাম, বেনাপোল-সিলেট, বেনাপোল-চট্টগ্রাম জাতীয়ভাবে নির্মিত High-way, অবশ্যই থাকবে যেগুলো ঢাকা শহরের পার্শ্ববর্তী এলাকা হয়ে বা পৌরসভার বাইরে দিয়ে অতিক্রম করবে;
১১। চীনসহ কয়েকটি বৈদেশিক সহযোগিতায় চট্টগ্রাম-মায়ানমার ও চীন অবধি আন্তর্জাতিক মহাসড়ক;
১২। রিকশা নামক কোন যানবাহন ঢাকা পৌরসভার ভেতরে না রাখা;
১৩। আর কোন আবাসিক এলাকা ঢাকা পৌরসভার ভেতরে না করা;
১৪। কোন শিল্প ও শিল্প কারখানা নতুন করে ঢাকা শহরের ভেতরে স্থাপন না করা;

১৫। কোন হাসপাতাল, ক্লিনিক, মেডিকেল কলেজ ইনস্টিটিউট, নার্সিং ট্রেনিং সেন্টার, Health institution & Research center, সরকারি ও বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয় কোন কিছুই ঢাকা শহরকেন্দ্রিক না করা।
ঢাকা-ময়মনসিংহ, ময়মনসিংহ-ঢাকাকে সম্ভাবনাময় বিশ্ববৃহৎ শহরের মাস্টার প্লান সাপেক্ষে তরু Town Planner এবং পরিবেশ বিজ্ঞানীদের পরিকল্পনা ও চিন্তা-ভাবনা যথেষ্ট নয়। তাদের সঙ্গে বৃহৎ সমন্বয় স্বার্থে সমাজ বিজ্ঞানী, অর্থনীতিবিদ, ভাষাবিজ্ঞানী, ইঞ্জিনিয়ার, ভূগোল ও ভূ-তত্ত্ববিজ্ঞানী, কৃষি-শিল্প ও স্বাস্থ্য বিজ্ঞানী, যোগাযোগ ব্যবস্থাপনা বিশেষজ্ঞ ও দেশি-বিদেশি বিভিন্ন ধরনের বিজ্ঞানী এবং উদ্ভোক্তা ও বিনিয়োগকারীদের পরামর্শ নিতে হবে। উল্লেখ্য দারিদ্র্যপীড়িত এই দেশে ঢাকা ও সংশ্লিষ্ট উপশহর ছাড়া মনে হয় যেন আর কোন শহরই নেই।
আগামী ১০০ বছরে বাংলাদেশে লোকসংখ্যা হবে প্রায় ৪০ কোটি এবং বর্তমান শতকরা ২৪ ভাগের জায়গায় ৪০ ভাগ লোকও যদি শহরবাসী হয় তাহলে বাংলাদেশের সর্বমোট শহরবাসীর সংখ্যা হবে ১৬ কোটি। বৃহৎ ঢাকা ও সংশ্লিষ্ট শহরায়নের গতিবিধি পর্যবেক্ষণ করলে খুব সহজেই অনুমান করা যায় তৎকালীন ১৬ কোটি শহরবাসীর ৮ থেকে ১০ কোটি লোক বাস করবে শুধু ঢাকা-ময়মনসিংহ শহরে। তৎকালীন ঢাকা শহরের যানজট নিরসনের কথা শুধু আলাদা করে ভাবলেই চলবে না। বৃহৎ ঢাকার শহরায়ন, Rural-to-urban migration এবং Rural-to-Dhaka migration -এর কথা ভেবে তা সীমিতকরণ ও নিয়ন্ত্রণার্থে দেশের সার্বিক উন্নয়নের কথা ভাবতে হবে। যেমন- মংলা সমুদ্র বন্দর, চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর এবং গভীর সমুদ্রবন্দরের উন্নয়ন দেশের সার্বিক উন্নয়নের অংশবিশেষ। বাহাদুরাবাদ ঘাট থেকে গাইবান্ধা পর্যন্ত আরো একটি যমুনা ব্রিজের কথা অদূর ভবিষ্যতে অবশ্যই ভাবতে হবে। মাওয়া ঘাট-পদ্মা ব্রিজ, আরিচা-নগরবাড়ি-গোয়ালন্দ-তেমাথা পদ্মা ব্রিজ ইত্যাদি দেশের সার্বিক যোগাযোগ উন্নয়নে বিশেষভাবে সহায়ক। বুড়িমাড়ি-কুড়িগ্রাম-রংপুর-বগুড়া-পাবনা-ফরিদপুর-মাদারীপুর-বরিশাল Highway; বেনাপোল-যশোর-মংলা Highway, মংলা-ঢাকা-চট্টগ্রাম Highway, Nepal-India উত্তরবাংলা-মংলা আন্তর্জাতিক সড়ক এবং সর্বশেষে ভূটান-ভারত-উত্তরবাংলা-মংলা মহাসড়কসহ মহাসড়কগুলো যোগাযোগ উন্নয়নে হবে খুবই গুরুত্বপূর্ণ।

লেখক : ডাইস চ্যাপেলর, উত্তরা ইউনিভার্সিটি