

সবক

ড. এম. আজিজুর রহমান

ক্ষুদ্র আয়তনের ১৬ কোটি লোকের জনবহুল বাংলাদেশের শতকরা ৭৬ ভাগ লোক গ্রামে বাস করে। বাংলাদেশের শতকরা ২৪ ভাগ বা ৩ কোটি ৮৪ লাখ লোক শহরবাসী। শহরবাসী লোকসংখ্যার প্রায় শতকরা ৪৭ ভাগ বা দেড় কোটির ওপর শুধু ঢাকা শহর এবং ঢাকার সংশ্লিষ্ট উপশহরগুলোতে বাস করে। ঢাকার ভৌগোলিক আয়তন কম বেশি ১৬০০ বর্গ কি:মি:। প্রতি বর্গ কি:মি: এ প্রায় ৯ হাজার লোক ঢাকা শহরে বাস করে। এত ঘনবসতিপূর্ণ শহর বিশ্বের বুকে আর কোথাও নেই।

বিশ্বের সর্বোচ্চ পর্যায়ের ঘনবসতিপূর্ণ এই ঢাকা শহরের যানজট নিয়ে আর বিন্দুমাত্র অপেক্ষা করার অবকাশ নেই। বিশেষ বিরল ঘনবসতিপূর্ণ ঢাকা শহরে যানজটের দ্রুত সমাধান দরকার। অনেকেই মনে করে, কোন পরিবারের একটি বেশি গাড়ি ব্যবহার করবে না। বাকী গাড়ি ঢাকার বাইরে ব্যবহার করবে। পুরাতন গাড়ি ব্যবহার করা যাবে না। পায়ে হেঁটে চলবে। জাতীয় ও আন্তর্জাতিক অনুষ্ঠানাদি, খেলা-ধূলা, সভা-সমিতি ইত্যাদি সময়কালীন স্থল, কলেজ বন্ধ থাকবে। শুধু রুই-কাতলার সমতুল্য কিছু সরকারি ও বেসরকারি মানুষ অবাধে চলাফেরা করবে। ওই সময় বাকী গাড়িগুলো রাস্তার পাশে Stand by থাকবে। ঢাকা শহরে নতুন করে আর কোন CNG স্টেশন হবে না।

এসব কোন স্থায়ী সমাধান নয়। চাই যানজটমুক্ত ঢাকা। আমার মাথা ব্যথা। গেলাম ডাক্তারের কাছে। ডাক্তার আমাকে ঔষধ না দিয়ে আমাকে কোরবানীর গরুর মতো জবাই করে আমার মাথা কাটার জন্য উদ্যত হলো। একি চিকিৎসা বা একি সমাধান? আধুনিক এ যুগে শিক্ষা, বিদ্যাবুদ্ধি ও প্রযুক্তি জ্ঞান দিয়ে আমার কল্পনা না কেটে আমার মাথা ব্যথার সুচিকিৎসার বন্দোবস্ত করাই উত্তম। একইভাবে যানবাহন ব্যবহারে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি না করে যানজটমুক্ত ঢাকা কিভাবে আমরা পেতে পারি তার ফলপ্রসূ ও কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণই প্রত্যাশিত।

ঢাকা শহরের ফুলবাড়ি রেলওয়ে স্টেশন থেকে আমরা এক সময় যানজট নিরসনে রেলওয়ে স্টেশন তুলে দিয়েছি। সেখানে থেকে আমরা আসলাম কমলাপুরে।

যানজট-মুক্ত ঢাকা

যানজটমুক্ত ঢাকা পেতে হলে প্রথম পদক্ষেপ হবে কমলাপুর থেকে রেলওয়ে স্টেশন তুলে গাজীপুরে স্থানান্তর করা। গাজীপুর থেকে নারায়ণগঞ্জ পর্যন্ত কোন রেলওয়ে যোগাযোগ থাকবে না। তৈরি করতে হবে ৪ লেনের গাজীপুর-নারায়ণগঞ্জ আন্তঃজেলা-মহাসড়ক। এই মহাসড়কে প্রতিদিন ২৪ ঘন্টায় অসংখ্য গাড়ি চলাচল করবে। আশির দশকের মাঝামাঝি সময়ে ঢাকা শহরের চারদিকে নির্মিত বেড়িবাঁধটি নিয়ে বহুমুখি যোগাযোগ ব্যবস্থার কথা এখনই ভাবতে হবে। যেমন- বেড়িবাঁধের মাটির নিচ দিয়ে পাতাল ট্রেন, মাটির ওপরে ৪ লেন সড়ক এবং

সদরঘাট-বুড়িগঙ্গা এবং বুড়িগঙ্গা-কেরানীগঞ্জ ফ্লাইওভার পরিকল্পনা অতি জরুরি। ঢাকা শহর তুরাগ নদী, বালু নদী, বুড়িগঙ্গা, শীতলক্ষ্যা নদী দ্বারা বেষ্টিত। প্রতিবছর নদীগুলোকে খনন করে নৌ চলাচল ব্যবস্থার উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের কথা ভাবতে হবে। সরকারি বাজেটের সংকুলান না হলে যানজটমুক্ত ঢাকা তৈরিতে সরকার দেশি ও বিদেশি খাতকে আহ্বান করতে পারে। টোল আদায়ের ভিত্তিতে লাভের আশায় বেসরকারি খাত আগ্রহী হবে।

ঢাকার শহরে কোন রিকশা চলাচল করবে না। প্রতি

যানবাহন ব্যবহারে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি না করে যানজটমুক্ত
ঢাকা কিভাবে আমরা পেতে পারি তার ফলপ্রসূ ও কার্যকরী
ব্যবস্থা গ্রহণই প্রত্যাশিত।

একই রাস্তার ওপরে two-way উড়াল সেতু ইত্যাদি। এরূপ যোগাযোগ ব্যবস্থা নির্মাণ সাপেক্ষে সরকার ভূমিদখল ও ক্ষতিপূরণ বাদ সাশ্রয়ী করতে পারবে। বেড়িবাঁধের বিভিন্ন পর্যায়ে যাত্রীদের সাব-স্টেশন থাকবে। সাব-স্টেশনগুলো ঢাকার কেন্দ্রীয় শহরের বড় বড় রাস্তার সাথে সংযোজিত হবে। গাজীপুর থেকে এয়ারপোর্ট ও ক্যান্টনমেন্টের পাশ দিয়ে মিরপুর, মোহাম্মদপুর অধি আরো একটি আন্তঃজেলা মহাসড়ক নির্মাণ করতে হবে। আবার পশ্চিমে নয়ানগর বা তুরাগ নদী থেকে শুরু করে পূর্ব ঢাকার শীতলক্ষ্যা পর্যন্ত মহাসড়ক ও ফ্লাইওভার নির্মাণ করতে হবে। গাজীপুর-গুলিস্তান, গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার এবং গুলিস্তান-সদরঘাট,

ও জন লাইসেন্সধারী রিকশা চালককে নিয়ে একটি চার্জার গাড়ি সমিতি গঠন করে ব্যাংক লেনের মাধ্যমে ঢাকার বাইরে তারা সাশ্রয়ী মূল্যে চার্জার গাড়ি চালাবে। ঢাকা শহরে কোন চার্জার গাড়ি চলাচল করবে না। এ চার্জার গাড়িগুলো ঢাকার পারিপার্শ্বিক শহর ও উপশহর গুলোতে চলবে। চার্জার গাড়িগুলো সাভার, গাজীপুর, টাঙ্গাইল, নারায়ণগঞ্জ, মানিকগঞ্জ, মুন্সিগঞ্জ, ময়মনসিংহ ইত্যাদি শহরে অবাদে আরো দু-থেকে তিন দশক চলতে পারে। লাইসেন্স বিহীন রিকশা বাংলাদেশে কোথাও চলবে না। লাইসেন্সধারী বা বৈধ রিকশা ঢাকা থেকে মফঃস্বল শহরে পাঠাতে হবে।

ঢাকার প্রতিটি সড়ক যানজট মুক্ত রাখার স্বার্থে দুই

লেন, তিন লেন ইত্যাদিসহ ট্রাফিক আইন ও আইনের প্রয়োগকে কঠোর করতে হবে। বিশেষভাবে উল্লেখ্য, অদূর ভবিষ্যতে রিকশা নামক কোন যানবাহন অমানবিক বিধায় বাংলাদেশে থাকবে না। আবার বাংলাদেশের বর্তমান সামগ্রিক উন্নয়ন যেভাবে ত্বরান্বিত হচ্ছে, এতে চার্জার 'গাড়িগুলো দু'এক দশকের ভিতরই বিলুপ্ত হয়ে যাবে। শহরের অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ সাপেক্ষে বড় বাসের পরিবর্তে সরকারি ও বেসরকারি খাতের উদ্যোগে যতবেশি সম্ভব মিনিবাস চালু করতে হবে। সাধারণ মানুষ ঘর থেকে বের হয়েই যেন মিনিবাসের কথা ভাবতে পারে এবং মিনিবাসের সুবিধা নিতে পারে।

ঢাকা সেনানিবাসে আর কোন সমৃদ্ধকরণ কার্যাবলী না করে সাভার, পূর্বাইল, ত্রিশাল, সখীপুর, মির্জাপুর বা দোহার ও নারায়ণগঞ্জে তা করার কথা ভাবা যেতে পারে। সাভার, বগুড়া, যশোর, সিলেট, ও চট্টগ্রাম সেনানিবাসের সমৃদ্ধকরণ বিকল্প হিসেবে চিন্তা করা যায়। আই কোন আবাসিক এলাকা ঢাকা পৌরসভার ভেতরে যাবে না। বিশ্বের উন্নত সমাজের উদাহরণ নিয়ে আবাসিক এলাকাগুলো ঢাকা পৌরসভার বাহিরে। নতুন করে আর কোন সরকারি আবাসন কেন্দ্রীয় শহর এলাকায় হতে পারে না। ঢাকায় কেন্দ্রীয় অবস্থানে সচিবালয়টিকে যতদ্রুত সম্ভব সাভার উপশহর বা তৎসংলগ্ন এলাকায় স্থানান্তরিত করতে হবে।

আর কোন শিল্প ও শিল্প-কারখানা নতুন করে ঢাকা শহরে স্থাপন করা যাবে না। সরকারিভাবে পরিকল্পিত চামড়া শিল্প কারখানাসহ বেশকিছু শিল্প-কারখানা পুরানো ঢাকা ও তেজগাঁও এলাকা থেকে অপসারণ করে ঢাকার বাইরে নিতে হবে। অন্য ও বস্ত্রসংস্থান হিসেবে আর কোন Food-ও Garments industry ঢাকা শহরে হবেনা। স্বাস্থ্য সেবাখাতের অবদান হিসেবে অতি সম্প্রতি বাংলাদেশের উন্নয়ন বিশ্বে বেশ সুনাম অর্জন করেছে। স্বাস্থ্যসেবার বর্তমান ধারাকে আরো দ্রুততর করতে হবে। উল্লেখ্য, সরকারি ও বেসরকারি খাতের কোন হাসপাতাল, ক্লিনিক, মেডিকেল কলেজ এবং ইনস্টিটিউট, নার্সিং টেনিং সেন্টার, Health institution এবং Health research center সরকারি-বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয় কোন কিছুই আর নতুন করে ঢাকা শহরকেন্দ্রিক হবেনা।

লেখক : ডিসি, উত্তরা ইউনিভার্সিটি।