

যানজটমুক্ত রাজধানীর প্রত্যাশায়

ড. এম আজিজুর রহমান

ক্ষুদ্র আয়তনের ১৬ কোটি লোকের জনবহুল বাংলাদেশের ৭৬ ভাগ লোক গ্রামে বাস করে। বাংলাদেশের ২৪ ভাগ বা ৩ কোটি ৮৪ লাখ লোক শহরবাসী। শহরবাসী লোকসংখ্যার প্রায় দেড় কোটি 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 বৃহৎ আর কোথাও নেই।

বিশ্বের সর্বোচ্চ পর্যায়ের ঘনবসতিপূর্ণ এই ঢাকা শহরের যানজট নিয়ে আর বিন্দুমাত্র অপেক্ষা করার অবকাশ নেই। বিশ্ব-বিরল ঘনবসতিপূর্ণ ঢাকা শহরে যানজটের দ্রুত সমাধান দরকার। তা না হলে ঢাকা মনুষ্য বসবাসের একেবারেই অনুপোযোগী হয়ে যাবে।

অনেকেই মনে করে কোনো পরিবার একটির বেশি গাড়ি ব্যবহার করবে না। বাকি গাড়ি ঢাকার বাইরে ব্যবহার করবে। পুরনো গাড়ি ব্যবহার করা যাবে না। পায়ে হেঁটে চলবে। জাতীয় ও আন্তর্জাতিক অনুষ্ঠানাদি, খেলাধুলা, সভা-সমিতি ইত্যাদি সময়কালীন স্কুল, কলেজ বন্ধ থাকবে। শুধু রুই-কাতলার সমতুল্য কিছু সরকারি ও বেসরকারি মানুষ অবাধে চলাফেরা করবে। ওইসময় বাকি গাড়িগুলো রাস্তায় পাশে ঝুঁকুঝুঁকু নু থাকবে। ঢাকা শহরে নতুন করে আর কোনো সিংএ স্টেশন হবে না। এসব কোনো স্থায়ী সমাধান নয়। চাই যানজটমুক্ত ঢাকা।

আমার মাথাব্যথা। গেলাম ডাক্তারের কাছে। ডাক্তার ওষুধ না দিয়ে আমাকে কোরবানির গরুর মতো জবাই করে আমার মাথা কাটার জন্য উদ্ধত হলো। একি চিকিৎসা বা একটি সমাধান? আধুনিক এ যুগে শিক্ষা, বিদ্যাবুদ্ধি ও প্রযুক্তি জ্ঞান দিয়ে কল্পা কেটে আমার মাথাব্যথার সুচিকিৎসার বদোবস্ত করা ই উত্তম। একইভাবে যানবাহন ব্যবহারের প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি না করে যানজটমুক্ত ঢাকা কীভাবে আমরা পেতে পারি তার ফলপ্রসূ ও কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণই প্রত্যাশিত। ঢাকা শহরের ফলবাড়ি রেলওয়ে স্টেশন থেকে আমরা একসময় যানজট নিরসনে রেলওয়ে জংশন তুলে দিয়েছিলাম। সেখান থেকে আমরা এলাম কমলাপুরে। যানজটমুক্ত ঢাকা পেতে হলে প্রথম পদক্ষেপ হবে কমলাপুর থেকে রেলওয়ে জংশন তুলে গাজীপুরে স্থানান্তর করা। গাজীপুর থেকে নারায়ণগঞ্জ পর্যন্ত কোনো রেলওয়ে যোগাযোগ থাকবে না। তৈরি করতে হবে ৪ লেনের গাজীপুর-টু-নারায়ণগঞ্জ আন্তঃজেলা-মহাসড়ক। এই

মহাসড়কে প্রতিদিন ২৪ ঘণ্টায় অসংখ্য গাড়ি চলাচল করবে।

আশির দশকের মাঝামাঝি সময়ে ঢাকা শহরের চারদিকে নির্মিত বেড়িবাঁধটি নিয়ে বহুমুখী যোগাযোগ ব্যবস্থার কথা এখনই ভাবতে হবে। যেমন-বেড়িবাঁধের মাটির নিচ দিয়ে পাতাল ট্রেন, মাটির ওপরে ৪ লেন সড়ক এবং একই রাস্তার ওপরে গিঁড়ি-ধু উড়াল সেতু ইত্যাদি। এরূপ যোগাযোগ ব্যবস্থা নির্মাণ

সদরঘাট-টু-বুড়িগঙ্গা এবং বুড়িগঙ্গা-টু-কেরানীগঞ্জ ফ্লাইওভার পরিকল্পনা অতি জরুরি। ঢাকা শহর তুরাগ নদী, বালু নদী বুড়িগঙ্গা, শীতলক্ষ্যা নদী দ্বারা বেষ্টিত। প্রতিবছর নদীগুলোকে খনন কর নৌ চলাচল ব্যবস্থার উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের কথা ভাবতে হবে। সরকারি বাজেটের সম্মুখীন না হলে যানজটমুক্ত ঢাকা তৈরিতে সরকার দেশি ও বিদেশি খাতকে আহ্বান করতে পারে।



বিশ্বের সর্বোচ্চ পর্যায়ের ঘনবসতিপূর্ণ এই ঢাকা শহরের যানজট নিয়ে আর বিন্দুমাত্র অপেক্ষা করার অবকাশ নেই। বিশ্ব-বিরল ঘনবসতিপূর্ণ ঢাকা শহরে যানজটের দ্রুত সমাধান দরকার। তা না হলে ঢাকা মনুষ্য বসবাসের একেবারেই অনুপোযোগী হয়ে যাবে।

সাপেক্ষে সরকারকে ভূমি দখল ও ক্ষতিপূরণ বাবদ সাগ্রহীভাবে করতে পারবে। বেড়িবাঁধের বিভিন্ন পয়েন্টে যাত্রীদের সাব-স্টেশন থাকবে। সাব-স্টেশনগুলো ঢাকার কেন্দ্রীয় শহরের বড় বড় রাস্তার সঙ্গে সংযোজিত হবে। গাজীপুর থেকে এয়ারপোর্ট ও ক্যান্টনমেন্টের পাশ দিয়ে মিরপুর-মোহাম্মদপুর অবধি আরো একটি আন্তঃজেলা মহাসড়ক নির্মাণ করতে হবে। আবার পশ্চিমে নয়ানগর তা তুরাগ নদী থেকে শুরু করে পূর্ব ঢাকার শীতলক্ষ্যা পর্যন্ত মহাসড়ক ও ফ্লাইওভার নির্মাণ করতে হবে। গাজীপুর-টু-গুলিস্তান, গুলিস্তান-টু-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার এবং গুলিস্তান-টু-সদরঘাট,

টোল আদায়ের ভিত্তিতে লাভের আশায় বেসরকারি খাত আগ্রহী হবে। ঢাকা শহরে কোনো রিকশা চলাচল করবে না। প্রতি ৩ জন লাইসেন্সধারী রিকশা চালককে নিয়ে একটি চার্জার গাড়ি সমিতি গঠন করে ব্যাংক লেনের মাধ্যমে ঢাকার বাইরে তারা সাগ্রহী মূল্যে বাজারি গাড়ি চালাবে। ঢাকা শহরে কোনো চার্জার গাড়ি চলাচল করবে না। এ চার্জার গাড়িগুলো ঢাকার পারিপার্শ্বিক শহর ও উপশহরগুলোতে চলবে। চার্জার গাড়িগুলো সাভার, গাজীপুর, টাঙ্গাইল, নারায়ণগঞ্জ, মানিকগঞ্জ, মুন্সীগঞ্জ, ময়মনসিংহ ইত্যাদি শহরে অবধি-আরো দু-থেকে তিন দশক চলতে

পারে। লাইসেন্সধারী রিকশা বাংলাদেশে কোথাও চলবে না। লাইসেন্সধারী বীমা বৈধ রিকশাগুলোকে ঢাকা থেকে মফস্বল শহরে পাঠাতে হবে। ঢাকার প্রতিটি সড়কে যানজটমুক্ত রাখার স্বার্থে দুই লেন, তিন লেন ইত্যাদি ট্রাফিক আইন ও আইনের প্রয়োগকে মজবুত করতে হবে। বিশেষভাবে উল্লেখ্য অদূর ভবিষ্যতে রিকশা, নাক, কান, 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 যত বেশি সম্ভব মিনিবাস চালু করতে হবে। সাধারণ মানুষ ঘর থেকে বের হয়ে যেন মিনিবাসের কথা ভাবতে পারে এবং মিনিবাসের সুবিধা নিতে পারে।

ঢাকা সেনানিবাসে আর কোনো সম্মুখরূপ কার্যাবলী না করে সাভার, পূর্বাইল, ত্রিশাল, সখীপুর, মির্জাপুর বা নোয়াড়া ও নারায়ণগঞ্জ তা করার কথা ভাবা যেতে পারে। সাভার, বড়ডা, যশোর সিলেট ও চট্টগ্রাম সেনানিবাসের সম্মুখরূপ বিকল্প হিসেবে চিন্তা করা যায়। আর কোনো আবাসিক এলাকা ঢাকা পৌরসভার ভেতরে করা যাবে না। বিশ্বের উন্নত সমাজের উদাহরণ নিয়ে আবাসিক এলাকাগুলো হবে ঢাকা পৌরসভার বাইরে। নতুন করে আর কোনো সরকারি আবাসন কেন্দ্রীয় শহর এলাকায় হতে পারবে না। ঢাকায় কেন্দ্রীয় অবস্থানে অবস্থিত সচিবালয়টিকে যতদূর সম্ভব সাভার উপশহর বা তৎসংলগ্ন এলাকায় স্থানান্তরিত করতে হবে। আর কোনো শিল্প ও শিল্প কারখানা নতুন করে ঢাকা শহরের ভেতরে স্থাপন করা যাবে না। সরকারিভাবে পরিকল্পিত চামড়া শিল্প কারখানাসহ বেশকিছু শিল্প-কারখানাগুলোকে পুরনো ঢাকা ও তেজগাঁও এলাকা থেকে অপসারণ করে ঢাকার বাইরে নিতে হবে।

অন্ন ও বস্ত্র সংস্থান হিসেবে আর কোনো ঝড়ুড়ফ ও ঝংসবহং রহস্যং ঢাকা শহরে হবে না। স্বাস্থ্যসেবাতের অবদান হিসেবে অতি সম্ভ্রুতি বাংলাদেশে উন্নয়ন বিশ্বে বেশ সুনাম অর্জন করেছে। স্বাস্থ্যসেবার বর্তমান এই ধারাকে আরো দ্রুততর করতে হবে। উল্লেখ্য, সরকারি ও বেসরকারি খাতের কোনো হাসপাতাল, ক্লিনিক, মেডিকেল কলেজ এবং ইসটিটিউট, নার্সিং ট্রেনিং সেন্টার এবং বহুবিধ রহস্যং সরকারি ও বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয় কোনো কিছুই আর নতুন করে ঢাকা শহরকেন্দ্রিক হবে না।

ড. এম আজিজুর রহমান: উপাচার্য, উত্তরা ইউনিভার্সিটি