

মন্ত্রিসভা কমিটির
অনুমোদনের পরই
গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ি
ফ্লাইওভারের কাজ শুরু
হবে। এর মধ্যে প্রকল্পটি
নিয়ে উঠেছে আর্থিক
অনিয়মের অভিযোগ।
ফ্লাইওভারের গ্রেড লেবেল
রোড অর্থাৎ নিচ দিয়ে
গেলেও টোল আদায় করার
শর্ত রাখা হয়েছে...
রিপোর্ট জয়ন্ত আচার্য



যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার ৩৬৭ কোটি যেভাবে ৫৬৭ কোটি

ঢাকার সৌন্দর্য বৃদ্ধির নামে রোড ডিভাইসার ভাঙাগড়ার খেলা নিত্যদিনের চিত্র। সম্প্রতি হঠাৎই ঢাকার গোলচক্করগুলো ভেঙে ফেলা হয়েছে। কার্যত বিশ্বব্যাপকের অর্থায়নে ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্টের আওতায় ঢাকার সৌন্দর্য বৃদ্ধির নামে প্রকল্প গ্রহণে চলছে লুটপাট। এবার ফ্লাইওভার নির্মাণেও উঠেছে অনিয়মের অভিযোগ। গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার নিয়ে শুরুতেই আর্থিক অনিয়মের অভিযোগে তোলপাড় সৃষ্টি হয়েছে। ঢাকা সিটি কর্পোরেশন ও সরকারের ভেতরে একটি অংশ যৌথভাবে এ অনিয়মের সঙ্গে জড়িত বলে অভিযোগ রয়েছে। ৩৬৭ কোটি ৪০ লাখ ৭৫ হাজার কোটি টাকার প্রকল্প অদৃশ্য হাতছানিতে হয়ে গেছে ৫৬৭ কোটি ৪০ লাখ ৭৫ হাজার টাকা। প্রকল্প ব্যয় হঠাৎ করেই ২০০ কোটি টাকা বেড়ে যায়।

জানা গেছে, প্রাথমিকভাবে এ প্রকল্পের দরপত্র মূল্যায়নের জন্য একজন ভারতীয় কনসালটেন্ট নিয়োগ করা হয়েছিল। অতুলভাবে নামক এক কনসালটেন্ট পুরো

প্রকল্পের ব্যয় ধরেছিলেন ৩৬৭ কোটি ৭৪ লাখ টাকা। এ সংক্রান্ত একটি রিপোর্টও ডিসিসির কাছে জমা দেন। অথচ দরপত্র যাচাইয়ে এ বিষয়টি গুরুত্ব দেয়া হয়নি। এখন অতুলভবের রিপোর্ট ডিসিসি অস্বীকারই করছে। এছাড়া প্রস্তাবিত প্রকল্পের শর্ত নিয়েও উঠেছে নানা প্রশ্ন। প্রস্তাবিত প্রকল্পের শর্ত অনুসারে রাস্তার নিচ দিয়ে গেলেও টোল দিতে হবে। এমন নিয়ম পৃথিবীর কোথাও নেই বলে পরিবহন বিশেষজ্ঞরা জানিয়েছেন। আলোচিত ফ্লাইওভারের নির্ধারিত টোলও বেশি ধরা হয়েছে বলে অভিযোগ উঠেছে। এসব শর্ত রেখেই ফ্লাইওভার করার দায়িত্ব ডিসিসি বেলহাসা-একম জেভি নামক প্রতিষ্ঠানকে দিচ্ছে।

গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার : শুরুতেই অনিয়ম

গত বছর নবেম্বর মাসে গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভারের জন্য আন্তর্জাতিক দরপত্র আহ্বান করা হয়। 'বিল্ড ওন অপারেট অ্যান্ড ট্রান্সফার' ভিত্তিতে এই ফ্লাইওভার

তৈরির জন্য আহ্বান করা হয় আন্তর্জাতিক টেন্ডার। তাতে সাড়া দিয়ে প্রায় ডজনখানেক বিদেশী প্রতিষ্ঠান কারিগরি প্রস্তাব জমা দেয়। এসব প্রস্তাব যাচাই-বাছাইয়ের পর চারটি প্রতিষ্ঠানকে উপযুক্ত মনোনীত করে এদের কাছ থেকে আর্থিক দর প্রস্তাব আহ্বান করা হয়। এর মধ্যে বেলহাসা-একম জেভি লিমিটেড সর্বনিম্ন ৩৬৭ কোটি ৪০ লাখ ৭৫ হাজার ৫২৬ টাকা দর দেয়। দ্বিতীয় সর্বনিম্ন দরদাতা কর্ড-পারকন জেভির দর ছিল ৫০৩ কোটি ১ লাখ ৭৭ হাজার ৭৫৬ টাকা এবং সর্বোচ্চ দরদাতা প্রজলমা কনস্ট্রাকশনের দর ছিল ৬১৪ কোটি ১২ লাখ ৮৯ হাজার ৯৩৫ টাকা। পরদিন বিভিন্ন পত্রিকায় প্রকাশিত রিপোর্টেও প্রকাশ হয় সেই তথ্য। এছাড়া দর প্রস্তাবগুলো মূল্যায়নের জন্য ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের পক্ষ থেকে নিযুক্ত ভারতীয় পরামর্শক অতুলভবের মূল্যায়ন রিপোর্টেও বেলহাসা-একমের দর ৩৬৭ কোটি ৪০ লাখ ৭৫ হাজার ৫২৬ টাকাই উল্লেখ রয়েছে। কিন্তু পরবর্তী ডিসিসি কর্তৃক চূড়ান্তকৃত নথিপত্রে রহস্যজনকভাবে বেলহাসা-একমের দর উল্লেখ

করা হয় ৫৬৭ কোটি ৪০ লাখ ৭৫ হাজার ৫২৬ টাকা। অর্থাৎ তাদের দরের অঙ্ক হঠাৎ করেই ২০০ কোটি টাকা বেড়ে গেছে। ডিসিসি সূত্রগুলো জানিয়েছে, অতুলভবে কর্তৃক দরপত্রগুলো মূল্যায়ন সম্পন্ন হবার পর একটি মহল কারসাজি শুরু করে। তাদের কারসাজিতেই ৩৬৭ কোটি রাতারাতি ৫৬৭ কোটিতে রূপান্তর হয়েছে। শুধু তাই নয়, প্রকল্পের মূল্যায়ন কমিটির অনুমোদিত প্রস্তাবে বলা হয়েছে যে, প্রস্তাবিত ফ্লাইওভারের ওপর ও নিচ দিয়ে (গ্রোড লেভেল রোড) চলাচলকারী সব ধরনের যানবাহন থেকে টোল আদায় করবে নির্মাণকারী সংস্থা। অর্থাৎ যাত্রাবাড়ী মোড় দিয়ে যারা রাজধানীর দিকে ঢুকবেন এবং যারা বেরবেন, তারা ফ্লাইওভার ব্যবহার করুন আর নাই করুন, নির্দিষ্ট অঙ্কের টোল তাদের দিতেই হবে। প্রস্তাবিত টোলার হারও রীতিমতো অবিশ্বাস্য। অন্যদিকে অতুলভবের রিপোর্টে যে প্রতিষ্ঠানটিকে সবচেয়ে উপযুক্ত বলে উল্লেখ করা হয়েছিল, সুকৌশলে বিতর্ক সৃষ্টির মাধ্যমে ওই প্রতিষ্ঠানকেও বাদ দেয়া হয় টেন্ডার প্রক্রিয়া থেকে। সূত্রমতে, অতুলভবের রিপোর্ট দিয়ে চলে যাওয়ার পরই জালিয়াতির ঘটনা ঘটে। মূল্যায়ন কমিটি একাধিক দফায় বেলহাসা-একমের দর প্রস্তাব মূল্যায়ন করে। গত নবেম্বর মাসে ডিসিসির পক্ষ থেকে বেলহাসা-একমকে ৫৬৭ কোটি টাকা দরে কাজটি নেয়ার জন্য সুপারিশসহ প্রস্তাব পাঠানো হয় অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগে। সেখান থেকে প্রস্তাবটি অনুমোদন হওয়ার পর গত ২৮ ডিসেম্বর অনুষ্ঠিত ঢাকা ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন বোর্ডের (ডিটিসিবি) পঞ্চম বোর্ড সভায়ও প্রস্তাবটি অনুমোদন করিয়ে নেয়া হয় সুকৌশলে। ডিটিসিবির বোর্ড সভায় উপস্থাপিত কার্যপত্রে বলা হয়েছিল যে, বেলহাসা-একম জেভি ৫৬৭ কোটি টাকা দর দিয়ে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ২২ বছর পর ডিসিসির মালিকানা হস্তান্তরের প্রস্তাব করেছে। তবে ডিসিসি ওই দর গ্রহণ করে ২১ বছর পর ফ্লাইওভারটি হস্তান্তরের জন্য বলেছে। এছাড়া ফ্লাইওভারে বক্স গাইডার ব্যবহার করা হলে ৬১০ কোটি টাকা দর অনুমোদনের প্রস্তাব করা হয় তাতে! ওই কার্যপত্রে আরো উল্লেখ করা হয় যে, অর্থায়নে শর্তানুযায়ী নির্মাণকারী সংস্থা ফ্লাইওভারের ওপর দিয়ে চলাচলকারী ও নিচের রাস্তা (গ্রোড লেভেল রোড) দিয়ে চলাচলকারী যানবাহন থেকে টোল আদায় করবে। টোলার হার সম্পর্কে বলা হয়, কার ৩৫ টাকা, জীপ ৪০ টাকা, পিক-আপ ৭৫ টাকা, মাইক্রোবাস ৫০ টাকা, মিনিবাস ১০০ টাকা, বাস ২০০ টাকা, মিনি ট্রাক ১০০ টাকা, ট্রাক ২০০ টাকা, ট্রেইলার ৬০০ টাকা, অটো সিএনজি ১০ টাকা



গুলিস্তান থেকে যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার এই রাস্তা দিয়ে হবে

এবং দ্বিচক্রযান ৫ টাকা। সংশ্লিষ্ট সূত্রগুলো জানিয়েছে, নগরীর ভেতরকার ফ্লাইওভারের জন্য টোলার এই হার অতি উচ্চ এবং অবিশ্বাস্য। কারণ, মেঘনা-গোমতী সেতুর টোল যা, এই ফ্লাইওভারের টোলও প্রায় একই হারের। প্রাইভেট কার বা জীপ ব্যবহারকারী একজন লোক দিনে যতবারই ফ্লাইওভার এলাকা অতিক্রম করবেন (উপর কিংবা নিচ দিয়ে) ততবারই তাঁকে ৩৫ থেকে ৪০ টাকা হারে টোল দিতে হবে এবং এই ধারা চলবে একটানা ২২ বছর পর্যন্ত। সে ক্ষেত্রে জুরাইন, কাজলা, ধোলাইপাড়, ডেমরা, নারায়ণগঞ্জ, গেন্ডারিয়া, ওয়ারী, স্বামীবাগ, সায়েদাবাদ, হাটখোলা প্রভৃতি এলাকার বাসিন্দারা এক স্থায়ী শোষণের কবলে পড়বেন, বিশেষ করে যারা প্রতিদিন একাধিকার রাজধানীর অভ্যন্তরভাগে যাতায়াত করেন। সূত্র মতে, এসব শর্তে যদি ফ্লাইওভারটি তৈরি হয়, তাহলে জাতির ঘাড়ে তা এক জগদ্দল পাথরের মতো চেপে বসবে। জানা গেছে, বিশ্বের কোনো দেশেই বিওওটি পদ্ধতিতে ফ্লাইওভার নির্মাণকারীকে গ্রোড লেভেল রোড তথা নিচের রাস্তা থেকে টোল আদায়ের ক্ষমতা দেয়া হয় না। এটা জাতির গলায় ফাঁস লাগানোর শামিল। টোল আদায় করা হলে গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার থেকে ২১ বছরে কম করে হলেও কয়েক হাজার কোটি টাকা আয় হবে বলে ধারণা করছে সংশ্লিষ্ট সূত্রগুলো। অথচ হঠকারি চক্রটি মাত্র ২০০ কোটি টাকার লোভে জাতির বুকে এমন একটি জগদ্দল পাথর চাপিয়ে দিচ্ছে বলে অভিযোগ রয়েছে। তাদের এমন আজগুবি প্রস্তাব অনুমোদন

করেছে মুখ্য সচিবের নেতৃত্বাধীন সচিব কমিটিও। বর্তমানে বিষয়টি এ সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির অনুমোদনের অপেক্ষায় রয়েছে। মন্ত্রিসভা কমিটির অনুমোদন পেয়ে গেলে অচিরেই ফ্লাইওভারের কাজ শুরু হবে। প্রকল্পের জন্য অনুমোদন নেয়া হয়েছে ঢাকা আরবান কো-অর্ডিনেটর বোর্ডের। তারা বলেছে, এ প্রকল্পের সঙ্গে তাদের সম্পর্ক নেই। জানা গেছে, গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভারে এখনো কোনো টেকনিক্যাল ফিজিবিলাটি স্টাডি হয়নি। এছাড়া ৮ কিলোমিটার দীর্ঘ বৃহৎ এই ওভারব্রিজের জন্য পিডি হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন একজন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী। তার অভিজ্ঞতা নিয়ে প্রশ্ন দেখা দিয়েছে।

ফ্লাইওভার : ভোগান্তি কি বাড়বে?

যাত্রাবাড়ী থেকে গুলিস্তান আসা বেশ কষ্টসাধ্য। অসহনীয় যানজট। এ অসাধ্য যানজটের কষ্ট লাঘবের জন্য ফ্লাইওভার করার সিদ্ধান্ত নেয়া হয়েছে। বাস্তবে দেখা যাচ্ছে টোল ধরা হয়েছে অনেক বেশি। নিচ দিয়ে যেতে হলেও টোলার দরকার হবে। যাত্রাবাড়ী থেকে গুলিস্তানে বসবাসকারী অধিবাসীকে পড়তে হবে ভীষণ বিপাকে। ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের বেশ কয়েকজন প্রকৌশলী গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী প্রকল্পের বিভিন্ন অনিয়মের কথা এ প্রতিবেদকের কাছে স্বীকার করলেও নাম প্রকাশ করতে চাননি। ডিসিসি সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ দাবি করছে, গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভারের সব কিছু আন্তর্জাতিক নিয়ম অনুসারে করা হয়েছে। এখানে কোনো অনিয়ম করা হয়নি।

কার্যত গত দুই দশক ধরে ঢাকা শহরের যানজট নিরসনের জন্য নেয়া হয়েছে একের পর এক প্রকল্প, হয়েছে অর্থের অপচয়, লোপাট। বাস্তবে ঢাকা শহরের যানজট নিরসন হয়নি। অথচ গত এক দশকে আমাদের প্রতিবেশী দেশগুলোর প্রধান শহরগুলোর চেহারা পাল্টে গেছে। রেল ও সড়ক ব্যবস্থার মধ্যে সমন্বয় ঘটেছে। হয়েছে একের পর এক ওভারব্রিজ। এখন দিল্লি, মুম্বাই, কাঠমান্ডু, কলম্বো জটমুক্ত এক শহর। অথচ ঢাকা শহরে এক কিলোমিটার পথ চলতে গড়ে ১ ঘন্টা সময় লাগে। দুর্ভিক্ষ হয়ে উঠেছে জীবন। গুলিস্তান-যাত্রাবাড়ী ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্প মানুষের মধ্যে নতুন আশা সৃষ্টি করেছে। শুরুতেই প্রকল্প নিয়ে আর্থিক গলদ পুরো প্রকল্পকে প্রশ্নের মুখে ফেলে দিয়েছে।

ছবি : খালেদ সরকার