



ক্যান্টনমেন্ট যানমুক্ত প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয়

অচল

লিখেছেন সাইফুল হাসান

মহাখালী ৫ নবেম্বর উদ্বোধন হওয়া দ্বিতলরাস্তাটিকে সরকারিভাবে ফ্লাইওভার বলা হচ্ছে। কিন্তু সাধারণ মানুষ তো বটেই, বিশেষজ্ঞরাও এটিকে কোনোভাবেই ফ্লাইওভার মানতে রাজি নন। তারা এটিকে ওভারব্রিজ বলছেন। ফ্লাইওভারটি করা হয়েছে ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্টেশন প্রজেক্টের অধীনে। এই প্রজেক্টের প্রধান ছিলেন কামরুল ইসলাম সিদ্দিক। কিছুদিন আগে তাকে ফ্লাইওভার নিয়ে প্রশ্ন করা হলে তিনি বলেন, মহাখালীতে অবস্থিত দ্বিতল সড়কটি ফ্লাইওভার নয়, ওভারব্রিজ। ফ্লাইওভার তো আলাদা জিনিস। আমরা শুরুর দিকে বলেছিলামও। কিন্তু কোনো লাভ হয়নি। প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের নগর ও অঞ্চল পরিকল্পনা বিভাগের সিনিয়র শিক্ষক ড. রুখসানা হাফিজ আহমেদ সাপ্তাহিক ২০০০কে বলেন, 'ফ্লাইওভার হলো একটি গতিসম্পন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা। মহাখালীতে যেটা হয়েছে সেটা সম্পূর্ণ ওভারব্রিজ। জ্যাম কমাতে এটা একটা ভুল ব্যবস্থা। কোনো দরকার ছিলো না এটার। ফ্লাইওভারের দ্বারা একটি এলাকার

ট্রাফিকে অন্য এলাকার সঙ্গে সংযোগ স্থাপন করে। কিন্তু মহাখালীতে একটি সড়কের ওপর আরেকটি সড়ক হয়েছে। মহাখালী রেলক্রসিংয়ের জ্যামটাকে ঠেলে সামনে-পিছনে আনা হয়েছে মাত্র। এটি মহাখালী রেলক্রসিং পার হওয়া ছাড়া আর কোনো কাজে আসবে না।'

মহাখালীতে এটি করা হয়েছে মূলত যানজট কমানোর জন্য। বাস্তবে যানজট কমেনি বরং বেড়েছে এবং অনেকগুণ বেড়েছে। উত্তরা, গুলশান, শাহীন স্কুল, নিউ ডিওএইচএস ও বনানীর দিক থেকে আসা সকল গাড়ির জ্যাম এখন প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয়ের সামনে। মাঝে মাঝে জ্যাম বিজয় সরণি থেকে ওভারব্রিজের অর্ধেকটা পর্যন্ত পৌঁছে যায়। ওদিকে ফার্মগেটের দিক থেকে যে গাড়ি যায় সেগুলো বনানী ১১ নম্বর থেকে কাকলী পর্যন্ত জ্যামে আটকা পড়ে থাকে। শুধু এই একটি ওভারব্রিজ হবার ফলে দু'দিকের যাত্রীদের অসহনীয় জ্যামের কবলে পড়তে হচ্ছে। ওভার ব্রিজ হবার পর ক্যান্টনমেন্টের সঙ্গে মিরপুরের সংযোগ সড়ক বন্ধ করে যানজটকে পাঠানো হয়েছে প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয়ের রাস্তায়।

প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয় অচল,
ক্যান্টনমেন্ট যানমুক্ত

ক্যান্টনমেন্ট ঢাকা শহরের প্রাণকেন্দ্র অবস্থিত। বিশাল এলাকাজুড়ে থাকা ক্যান্টনমেন্ট ঢাকা শহরের জন্য একটা সমস্যাই বটে। মাঝখানে

ক্যান্টনমেন্ট থাকায় মিরপুর, শেওড়াপাড়া, কাজীপাড়া, উত্তরা, গুলশান, বনানী বা বিমানবন্দর এলাকার সঙ্গে যোগাযোগে প্রকট সমস্যা হয়ে দাঁড়িয়েছে। ক্যান্টনমেন্টের ভেতর দিয়ে মিরপুর সংযোগ সড়ক তৈরি করা হলেও সেটি এখন বন্ধ সাধারণের চলাচলের জন্যে। ফ্লাইওভার নির্মাণকালীন রাস্তাটি খোলা থাকলেও এটি চালু হওয়ার পর থেকে ক্যান্টনমেন্ট কর্তৃপক্ষ তা বন্ধ করে দিয়েছে। এয়ারপোর্ট বা উত্তরা বনানীর মিরপুরগামী সব গাড়ি এখন যাচ্ছে ভিআইপি সড়ক হয়ে বিজয় সরণি দিয়ে। যার ফলে পুরো ভিআইপি সড়ক জ্যামে আটকে থাকে ঘণ্টার পর ঘণ্টা। জ্যামের প্রধান ধাক্কাটা এসে পড়ে প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয়ের সামনে। প্রশ্ন হলো, প্রধানমন্ত্রী সচিবালয় অবরুদ্ধ রেখে ক্যান্টনমেন্ট যানমুক্ত রাখা কতোটা যৌক্তিক! ড. রুখসানা হাফিজ আহমেদ বলেন, 'ক্যান্টনমেন্ট তো আমাদের বাইরের কিছু নয়। সম্ভব হলে ঢাকার ভেতর থেকে ক্যান্টনমেন্টকে সরিয়ে নিতে হবে। নতুবা ক্যান্টনমেন্ট কর্তৃপক্ষকে রাস্তাটি জনগণের জন্য খুলে দিতে হবে। পাশাপাশি ক্যান্টনমেন্ট বোর্ড কর্তৃপক্ষকেও নগর পরিকল্পনার সঙ্গে সংযুক্ত করা দরকার। আমি বলি, জনগণের সেবার জন্য তাদের রাস্তাটি খুলে দেয়া উচিত।'

মিরপুরবাসীর গুলশান ১, ২-এর দিকে কাজ থাকলে তাদের রোকোয়া সরণি হয়ে বিজয় সরণি ঘুরে যেতে হয়। ক্যান্টনমেন্টের ভেতরের সড়কটি খোলা রাখলে দ্রুত এবং অল্প সময়ে তাদের গন্তব্যে পৌঁছাতে পারতো। কিন্তু তা সম্ভব হচ্ছে না শুধু ক্যান্টনমেন্ট কর্তৃপক্ষের কারণে। শুধু এই একটি রাস্তা বন্ধের কারণে কয়েক লাখ জনগণের জীবনে যেমন দুর্ভোগ নেমে এসেছে, তেমনি ভিআইপি সড়ক চলাচলের অনুপযোগী হয়ে উঠছে। সংযোগ সড়ক খুলে দিতে যদি কর্তৃপক্ষের আপত্তি থাকে তবে সরকারকে ক্যান্টনমেন্ট ঢাকার বাইরে সরিয়ে নেবার কথা ভাবতে পারে। নগর পরিকল্পনাবিদরা ওভারব্রিজ উদ্বোধন করার আগেই বলেছিলেন যে ভিআইপি'র বিকল্প রাস্তা তৈরি না করে ব্রিজ খুলে দিলে যানজট বাড়বে।

সার্ক সামিটের সময় কি হবে

সামনের মাসেই ঢাকায় শুরু হবে সার্ক সম্মেলন। বিভিন্ন দেশের রাষ্ট্রপ্রধানরা এ সময় ঢাকায় আসবেন। নিরাপত্তার কারণেই সে সময় প্রায় পুরো নগরী অবরুদ্ধ থাকবে। মিরপুরের অধিবাসী বা ওদিকে যাদের নিয়মিত কাজ আছে তারা কিভাবে চলাচল করবে? বিজয় সরণি হয়ে যেসব যানবাহন চলাচল তার মুখ কোনদিকে ঘুরিয়ে দেয়া হবে? এই প্রশ্নের

উত্তর কেউ জানে না। এ হিসেবেও দেখা যায়, ক্যান্টনমেন্টের ভেতরের রাস্তাটি খুলে দেয়া ছাড়া বিকল্প নেই। এই সড়কটি এখন বিকল্প সড়ক হিসেবে কাজ করতে পারে। যদিও যোগাযোগমন্ত্রী আরেকটি অদ্ভুত ঘোষণা দিয়েছেন পুরাতন বিমানবন্দরের নিচ দিয়ে একটি ভূগর্ভস্থ সড়ক তৈরি হবে। যার কাজ শুরু হবে মাঠে। এই ভূগর্ভস্থ সড়কটি মিরপুর এলাকার সঙ্গে বনানী, গুলশান এলাকার সংযোগ ঘটাবে। ১ কি.মি.ব্যাপী ভূগর্ভস্থ সড়ক একটি ব্যয়বহুল ব্যবস্থা। সার্ক সার্কিটের সময় ভিআইপি সড়ক ও বিজয় সরণির ওপর ভয়াবহ চাপ বাড়বে। যার ফলে কাকলী থেকে ফার্মগেট পুরোটাই অচল হয়ে পড়বে। অন্যদিকে মিরপুরবাসী এখনকার নিউ ডিওএইচএসবাসীর মতো অবরুদ্ধ হয়ে পড়বে। তাদের বেরকনোর একমাত্র পথ থাকবে মিরপুর সড়ক। তারপরও এ গাড়িগুলো এসে ভিআইপি সড়কেই পড়বে। এতো বড় চাপ সহিবার ক্ষমতা ভিআইপি সড়কের আছে কি না সেটাও ভেবে দেখার বিষয়।

বিশ্বরোডের ব্যবহার বাড়তে হবে

জ্যাম কমাতে হলে বর্তমানে যেসব সড়ক আছে সেগুলোর ব্যবহার বাড়তে হবে। বিশেষ করে বর্তমানের বিশ্বরোডের। কারণ ঢাকার বাইরে ও ভেতরের সব পরিবহন শহরের ভেতরের দুটি সড়ক ব্যবহার করে। যার চাপ পড়ে ছোট ছোট সংযোগ সড়কগুলোতেও। উত্তরা, টঙ্গী, বাড্ডা, কুড়িলের লোক এখন পর্যন্ত ভিআইপি সড়কটি ব্যবহার করে। এতে প্রধান সড়কটির ওপর চাপ বাড়ার সঙ্গে সঙ্গে গুলশান এলাকায় পরিবহন ও জনগণের চাপ বাড়ছে। কুড়িল থেকে সায়োদাবাদ পর্যন্ত বিশ্বরোডের ব্যবহার একেবারেই কম। নগর বিশেষজ্ঞ ড. রুখসানা আহমেদ বলেন, ‘এটা একটা অদ্ভুত ব্যাপার। বিশ্বরোডের ব্যবহার নেই। অথচ এটা একটা গুরুত্বপূর্ণ সড়ক, অনেক টাকা খরচ করে বানানো হয়েছে। কিন্তু রাস্তাটি ব্যবহারের জন্য জনগণকে উৎসাহিত না করায় এটি বলতে গেলে অব্যবহৃতই থেকে যাচ্ছে। বাড্ডা বা কুড়িলের মানুষ বাসে ওঠে গুলশান এসে। তাদের জন্যে বাস নেই। দেখেন, ঢাকা শহরের সড়কগুলো সব উত্তর-দক্ষিণে সংযুক্ত। কিন্তু পূর্ব-পশ্চিমে কোনো সংযোগ সড়ক নেই। উত্তরা ও টঙ্গীগামী পরিবহনগুলোকে ঐ সড়কে নিয়ে যেতেই হবে, ভিআইপি সড়কের ওপর থেকে চাপ কমাতে হলে।’

টঙ্গীর দিক থেকে ৩ নম্বর বাস, ভলভো, বিআরটিসি, প্রিমিয়ামসহ নানা ধরনের পরিবহন একমাত্র ভিআইপি সড়ক দিয়ে মতিঝিল-সায়োদাবাদ পৌঁছায়। অঙ্কের দিক দিয়ে এই পরিবহনের সংখ্যা বিশাল। বিশ্বরোড এখন রট-আয়রন, ফার্নিচারের দোকানসহ বিভিন্ন মানুষের দখলে। এ দখল অবমুক্ত করে উত্তরা, টঙ্গীর অর্ধেক বাস ও গাড়ি বিশ্বরোড দিয়ে পার

করতে হবে। এ সড়কের ব্যবহার না থাকার ফলে বাড্ডা, কুড়িল এলাকার জনগণ গুলশানে এসে ভিড় জমাচ্ছে। গুলশান স্পর্শকাতর এলাকা, বাণিজ্যিক নয়। দেশের অধিকাংশ কুটনৈতিক মিশন এ এলাকায়। অন্যদিকে অনেক স্কুল, কলেজ, মাল্টিন্যাশনাল, আন্তর্জাতিক এনজিওসমূহের অফিসও এ এলাকায়। রাষ্ট্রের নিজের স্বার্থেই গুলশানকে অবমুক্ত রাখা প্রয়োজন। কোনো পরিকল্পনা না থাকায় গুলশানে ৬ নম্বর বাসসহ নানা ধরনের যান তুমুল বেগে, রাস্তা ব্লক করে চলাচল করছে। এখন ৬ নম্বরসহ টঙ্গী বা সায়োদাবাদগামী সব গাড়িকে বিশ্বরোড দিয়ে পার করতে পারলে গুলশান অতিরিক্ত যান থেকে অবমুক্ত হবে। যার সুফল পাওয়া যাবে ভিআইপি সড়কে। এটা করা গেলে ফ্লাইওভারের ফলে প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয়ের সামনের যানজট হাল্কা হয়ে আসবে।

শহরের ভেতর থেকে বাস টার্মিনাল তুলে দিতে হবে

রাজধানী শহরের ভেতর বেশ কয়েকটি বাস টার্মিনাল। একটি ট্রাক টার্মিনাল। আগে ঢাকায় বাসরুট ছিলো ৩৪টি, এখন তার সংখ্যা ৫৬টি। ঢাকার মধ্যে জ্যামের জন্য বাস টার্মিনালগুলোও অনেকখানি দায়ী। তাছাড়া বাইরে থেকে যত পরিবহন আসে সবগুলোই শহরের প্রধান সড়ক ব্যবহার করে। এমনকি আন্তঃজেলা সংযোগকারী বাস-ট্রাকগুলো ঢাকার ভেতর দিয়ে যাতায়াত করে। ঢাকার জন্য এটা একটা বড় সমস্যা। খোঁজ নিয়ে জানা গেছে, গত সরকার শহরের ভেতরের সব বাস কাউন্টার তুলে দেবার উদ্যোগ নিয়েছিলো। এবং শহরের ভেতর আন্তঃজেলা বাস প্রবেশ নিষিদ্ধ করতে চেয়েছিল কিন্তু অজ্ঞাত কারণে সে আইন আর বহাল থাকেনি। বর্তমান সরকার ইস্টার্ন বাইপাসের একটি পরিকল্পনা নিয়েছে। যেটি আশুলিয়া হয়ে নারায়ণগঞ্জের ভেতর দিয়ে হাইওয়েতে উঠবে। ইস্টার্ন বাইপাস হলে আন্তঃজেলা পরিবহনগুলোর আর ঢাকার মধ্যে প্রবেশ করতে হবে না। এতে শহরের ওপর কিছুটা চাপ কমবে।

ঢাকা রাজধানী শহর হলেও অপরিষ্কৃত নগর। পরিকল্পনার ভিত্তিতে নগরায়ন হয়নি বলেই যানজটসহ হাজারও সমস্যা বিদ্যমান। যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের যখন যা মনে হচ্ছে তাই করছে, তাতে যানজট ক্রমেই বাড়ছে। শহরের তুলনায় পরিবহন এখানে অনেক বেশি। ফলে ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণের জন্য দরকার সমন্বিত নগর পরিকল্পনা।

শহরকে বাঁচাতে হলে পরিবহন সেক্টরকে প্রথমত মাস্তান ও পুলিশ সিভিকিটমুক্ত করতে হবে। সে সঙ্গে বিশেষজ্ঞ পরিকল্পনাবিদদের দিয়ে নগরের পরিকল্পনা করতে হবে। অন্যদিকে শহরের ভেতরে অবস্থিত বাস

টার্মিনালগুলো তুলে দিতে হবে। বাস টার্মিনালগুলো শহরে মানুষের জীবনে ক্ষতের মতো। বিশেষ করে মহাখালী বাসটার্মিনাল। টার্মিনালকেন্দ্রিক মাস্তানদের দৌরাখ্য তো আছেই। পাশাপাশি বাস ড্রাইভাররা রাস্তার ওপর গাড়ি থামিয়ে যাত্রী তোলায় কারণেও নগরী জ্যামের শিকার হয়। অর্থাৎ বিনিময়ে পুলিশ বাসগুলোকে রাস্তার ওপর দাঁড়াতে দেয়। বড় একটি বাস একটি রাস্তার কতোটা জায়গা দখল করে থাকে? বাস স্টপেজ বলে একটা বিষয় যে আছে তা বাস চালক বা বাস যাত্রীরা জানে না। বাস টার্মিনাল সরালেই কেবল হবে না, বিশ্ব রোডের স্পিড ব্রেকারগুলোও ভেঙে ফেলতে হবে। গতির অসমতাও যানজটের বড় একটি কারণ। ঢাকার রাস্তায় এতো ধরনের যান চলে যে, গতির সাম্যতা কোনোভাবেই রক্ষা করা সম্ভব নয়। যে কারণে নগরবিদরা ঢাকার জন্য প্রাইভেট পরিবহন নয়, পাবলিক বাসের ওপর গুরুত্ব দিচ্ছেন। পরিবহন বিশেষজ্ঞরা এ কথাও বলছেন, তুরাগের তীর ধরে যে রাস্তা (বাঁধ) এটারও ব্যবহার বাড়তে হবে। একজন নগর পরিকল্পনাবিদ বলেন, ‘আমাদের এখানে রাষ্ট্রের চেয়ে ব্যক্তি অনেক ক্ষেত্রেই শক্তিশালী। এটাতো হতে পারে না। যেমন এফডিসির সামনের রাস্তা গিয়ে মগবাজার সড়কে মিশে গেছে। সোনারগাঁওর সামনের সড়কটি সরাসরি লেকের ওপর দিয়ে রামপুরার দিকে বিশ্ব রোডের সঙ্গে জুড়ে দেয়া যায়। সাত রাস্তা থেকেও একটি রাস্তা যা গুলশান আড়ং-এর এ পাশ দিয়ে মিশতে পারে বিশ্ব রোডে। রাষ্ট্রের প্রয়োজনে কিছু ঘরবাড়ি ভেঙে ফেলতে সমস্যা কি? এই রাস্তা করা গেলে মগবাজার- টেকনিক্যাল সড়কে চাপ কমে আসবে। মূল কথা, পূর্বের সঙ্গে পশ্চিমের সংযোগ ছাড়া আপাতত কোনো বিকল্প নেই।’

মহাখালী ফ্লাইওভার ইতিমধ্যেই জনগণের চক্ষুশূল হতে শুরু করেছে। প্রধানমন্ত্রী যখন বের হন তখন না হয় তার জন্য রাস্তাঘাট পরিষ্কার থাকে। এই পরিচ্ছন্নতার কি যন্ত্রণা তা ভালো বোঝেন যারা প্রধানমন্ত্রীর গাড়িবহর রাস্তায় বসে অতিক্রম করা দেখেন এবং জটে আটক হন। প্রধানমন্ত্রীর সচিবালয় দেশের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনা ও অফিস। ক্যান্টনমেন্টের রাস্তা বন্ধ করে দেশের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ অফিসকে অবরুদ্ধ রাখা ঠিক না। জ্যামের কারণে ফ্লাইওভারকেন্দ্রিক বিজয় সরণি, ফার্মগেট, কারওয়ান বাজার, বাংলামোটর, শাহবাগ থেকে কাকরাইল পর্যন্ত জ্যাম লেগেই থাকে। বিজয় সরণি পর্যন্ত জ্যামটাই এখন অসহনীয়। ক্যান্টনমেন্ট ও মিরপুরগামী সংযোগ সড়কটা খুলে দিলে মিরপুর, শেওড়াপাড়া, উত্তরা, বনানী, গুলশান, ওল্ড ডিওএইচএস বা নিউ ডিওএইচএসবাসীরা এই বটলনেক জ্যামের অসহায়ত্ব থেকে মুক্তি পেতো। সবার কি এটাই প্রত্যাশা নয়?