



মগবাজার- মৌচাক

৪৫০ কোটি টাকার ফ্লাইওভার

প্রায় দু'বছর আগে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়নের জন্য মৌচাক-মগবাজার এলাকায় একটি ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য উদ্যোগ নেয়া হয়। কুয়েত ফান্ড ফর আরব ইকোনমিক ডেভেলপমেন্ট (কেএফএইডি) এই উদ্দেশ্যে প্রাথমিক গবেষণা, বাস্তবায়ন যোগ্যতা ও নির্মাণের ব্যয় নির্বাহের আশ্রয় প্রকাশ করে। কাকরাইল থেকে রামপুরা ও সাত রাস্তা পর্যন্ত দীর্ঘ ৬.১ কি.মি লম্বা এ ফ্লাইওভারের নির্মাণ কাজে ৪৫০ কোটি টাকা প্রাথমিক ব্যয় নির্ধারণ করা হয়।

দীর্ঘদিন আগে প্রজেক্টের সূচনা হলেও এ বছর জুন মাসের প্রথম সপ্তাহে ফ্লাইওভারের ডিজাইন সমাপ্ত হয়। প্রকল্প পরিচালক হায়দার আলী আমাদের জানান, জানুয়ারি ২০০৬ সালে ফ্লাইওভারের কাজ শুরু হতে পারে। তিনি আরো জানান, এ সপ্তাহেই আমরা কুয়েত সরকারের কাছে ডিজাইনটি পাঠাব এবং তারা অনুমোদন দিলেই নির্মাণ কাজ শুরু হবে।

দুটি লেভেলে ফ্লাইওভারটি নির্মিত হবে এবং প্রতিটি লেভেলে ৪টি করে লেন থাকবে। প্রাথমিকভাবে ২.১ কিলোমিটার নির্মাণের চিন্তাভাবনা করা হচ্ছে। দুটি লেভেলের কারণ হিসেবে জানাব আলী জানান, 'রামপুরা ও সাতরাস্তার মতো দূরের এলাকাকে আওতায় আনার জন্যেই এ ব্যবস্থা।'

এদিকে ফ্লাইওভার নির্মাণের সবচেয়ে বড় সমস্যা হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে নির্মাণকালীন

অসংখ্য গাড়ির জন্য বিকল্প রাস্তার ব্যবস্থা করা। এমনিতেই এ সব রাস্তা যথেষ্ট চওড়া নয়, তার ওপর মৌচাক-মালিবাগে রিকশা চলাচলের কারণে সব সময়ই জ্যাম লেগে থাকে। বিকল্প রাস্তা না পেলে কাজ শুরু করা সম্ভব নয় বলে তারা জানান। তবে এ মুহূর্তে এ বিষয়টি নিয়ে তার ভাবছেন না। টেন্ডার হয়ে যাওয়ার পর কাজ শুরুর আগে যথাযথ ব্যবস্থা নেয়া হবে। কাকরাইল-মগবাজার রাস্তা এবং বেইলি রোড ও মালিবাগ বিশ্বরোড বিকল্প রাস্তা হিসেবে ব্যবহৃত হতে পারে।

ফ্লাইওভার সম্পর্কে জানতে চাইলে মালিবাগ এলাকার একজন ব্যবসায়ী জব্বার হায়দার জানান, 'দেখুন মহাখালী ফ্লাইওভার হওয়ার পরও কিন্তু যানজট কমেই বরং বেড়েছে। আর এখানকার রাস্তা তো আরো অনেক সরু। কাজেই ফ্লাইওভার হয়ে যদি যানজট আরো বেড়ে যায় তাহলে কিন্তু কোনো লাভ হবে না।' অফিসগামী একজন পথচারীর কাছে এ বিষয়ে জানতে চাইলে তিনি জানান যে, ফ্লাইওভার সম্পর্কে তিনি কিছুই জানেন না। আর যানজটের কারণ হিসেবে তিনি জানান, দোতলা আর ৬ নম্বর বাস যেভাবে দাঁড়িয়ে থাকে তাতে যানজট তো বাধবেই। তার মতে এ রাস্তা থেকে রিকশা তুলে দেয়া উচিত এবং মালিবাগ-মৌচাক ফুটপাথ হকারমুক্ত করাও জরুরি।

এদিকে বিশ্বব্যাংকের ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রকল্প (ডিইউটিপি) এবং ফ্লাইওভার

প্রকল্পের মধ্যে সমন্বয়হীনতার বিষয়ে জানানেন এলজিইডির একজন কর্মকর্তা। ডিইউটিপি থেকে অভিযোগ করা হচ্ছে তাদের সঙ্গে পরামর্শ না করে কেএফএইডি'র অর্থায়নে প্রজেক্ট হাতে নেয়ায় ঢাকা শহরে তাদের যে মাস্টার প্ল্যান রয়েছে তা বাধাগ্রস্ত হতে পারে।

সম্ভাব্যতা যাচাই দলের সদস্য বরার্ট ই রিকম্যান জানান, প্রজেক্ট এলাকায় প্রতিদিন যে পরিমাণ জ্বালানি অপচয় হয় তাতে বছরে প্রায় ১০০ কোটি টাকার ক্ষতি হয়। তাছাড়া যানজটের কারণে মূল্যবান সময়ও নষ্ট হচ্ছে। দুই লেভেলের ফ্লাইওভার প্রসঙ্গে তিনি জানান, রাস্তা সরু হওয়াতে এর কোনো বিকল্প নেই। তিনি আরো জানান, এখনো সয়েল টেস্ট হয়নি। এটা হলেই তাদের কাজ অনেক দূর এগিয়ে যাবে।

কাকরাইলে কর্ণফুলী গার্ডেন সিটির সামনে থেকে শুরু হবে ফ্লাইওভারটি। এরপর শান্তিনগর চৌরাস্তার ওপর দিয়ে মালিবাগে গিয়ে বাঁদিকে বাঁক নিয়ে মৌচাকে গিয়ে ফ্লাইওভারটি দু'ভাগে ভাগ হয়ে ৪টি লেন ডানে গিয়ে রামপুরায় শেষ হবে। এতে মালিবাগ রেলক্রসিংজনিত সমস্যারও সমাধান হবে। বাকি ৪টি লেন মৌচাক থেকে সোজা মগবাজার চলে যাবে। মগবাজার ওয়ারলেস গেটের কাছে ফ্লাইওভার থেকে নেমে যাওয়ার ব্যবস্থা থাকবে। মগবাজার গিয়ে ফ্লাইওভারটি দুটি ভাগে ভাগ হয়ে দুটি লেন সোজা ইন্সটান গার্ডেনে শেষ হবে। বাকি দুটি লেন ডান দিকে বাঁক নিয়ে সোজা সাত রাস্তায় গিয়ে শেষ হবে।

ফ্লাইওভার নির্মাণ হলে মৌচাক ও মগবাজার ফুট ওভারব্রিজ দুটি ভেঙে ফেলতে হবে। অথচ কিছুদিন আগে সিটি কর্পোরেশনের অর্থায়নে গফুর এন্টারপ্রাইজ নামক সরকারদলীয় একজন এমপির নির্মাণ প্রতিষ্ঠান ঢাকায় মোট ১১টি ফুটওভার ব্রিজ নির্মাণ করে যার একটি মগবাজারে। উল্লেখ্য, সায়েন্স ল্যাবরেটরি মোড়ে, তাদের নির্মাণাধীন ফুটওভারব্রিজ ভেঙে একজনের প্রাণনাশও হয়েছিল।

ফ্লাইওভারের নির্মাণ কাজ শেষ হতে ৩৬ মাস লাগবে এবং অধিকাংশ কাজ রাতের বেলায় করা হবে বলে প্রোজেক্ট সূত্রে জানা যায়। ফ্লাইওভারের ওপর মৌচাক ও মগবাজারে অত্যাধুনিক ইলেকট্রোনিक्स ট্রাফিক সিগন্যাল ব্যবস্থা থাকবে।

ফ্লাইওভার প্রসঙ্গে আব্দুর রহিম নামে একজন বাস চালকের সঙ্গে কথা হলে তিনি সাপ্তাহিক ২০০০কে জানান, ফ্লাইওভার হলে তাদের কোনো লাভ নেই। ফ্লাইওভারে কোনো বাসই উঠতে দেয় না। তিনি ফ্লাইওভারের ওপর বাস চলাচলের অনুমতিদানের পক্ষে কথা বলেন।

মগবাজার-মালিবাগে ফ্লাইওভার এখন সময়ের দাবি। কিন্তু তার নির্মাণে যানজটের বহুমুখী উৎস ও নিরসনের ব্যবস্থা সম্পর্কে সচেতন হতে হবে। তা না হলে মহাখালী ফ্লাইওভারের মতো এটিও প্রশ্নবিদ্ধ হবে।

মাহমুদ রাজু