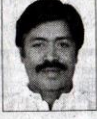


কালের কন্ঠ ০৫.০১.১৭



রেজানুর রহমান

যানজট ক্ষতিগ্রস্ত করবে ঢাকার ভবিষ্যৎ

আমাদের দেশের অধিকাংশ কর্মকাণ্ডই রাজধানী ঢাকা শহরমুখী। সে কারণে প্রতিদিন ঢাকামুখী মানুষের সংখ্যা বাড়ছে তো বাড়ছেই। মানুষের সঙ্গে বাড়ছে যানবাহনের সংখ্যাও। আমাদের স্বপ্নের পদ্মা সেতু বাস্তবে রূপ নিতে চলেছে। পদ্মা সেতু নির্মিত হলে দেশের যোগাযোগব্যবস্থায় যুগান্তকারী অগ্রগতি সাধিত হবে। তখন ঢাকামুখী মানুষ আর যানবাহনের সংখ্যা আরো বাড়বে। সে জন্য কি ঢাকা শহর প্রস্তুত? এ ব্যাপারে সময় থাকতেই সচেতন কার্যকর পদক্ষেপ জরুরি

একটি ঠাঁধ। ঢাকা থেকে কলকাতার দূরত্ব কত? আর ঢাকার হৃদয়ত শাহজাদালাল আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর থেকে তেজগাঁও বাণিজ্যিক এলাকার দূরত্ব? সহজভাবে দেখলে বিমানবন্দর থেকে তেজগাঁওয়ের দূরত্ব কম। তাহলে একজন ঢাকা বিমানবন্দর থেকে কলকাতার উদ্দেশ্যে রওনা হলে। আরেকজন ঢাকা বিমানবন্দর থেকে তেজগাঁওয়ের উদ্দেশ্যে রওনা হলে। কে আগে পছন্দে পৌঁছবে? সহজ গণনার সহজ উত্তর-তেজগাঁও। যদি কে কিতাবে তার পছন্দে যাবে সে কথা বলা হয়নি। এবার সেটাও খোঁজা দিই। বিমানবন্দর থেকে একজন আকাশপথে উড়ু পেল কলকাতায়। আরেকজন বিমানবন্দর থেকে পাড়িতে চলে রওনা দিল তেজগাঁওয়ের উদ্দেশ্যে। কে আগে যাবে? এবার বোধকরি উত্তরটা হবে কলকাতায়। কারণ আকাশপথে যানজটের বাধাই নেই। যেটা তো ৩০ মিনিটের পথ। মেনে উঠলাম আর নামলাম। কিন্তু বিমানবন্দর থেকে তেজগাঁওয়ের পথের যে দূরত্ব তা অতিক্রম করতেও ৩০ মিনিটের বেশি সময় লাগার কথা নয়। অর্থাৎ ৩০ মিনিটের পথ অতিক্রম করতে বেশি সময় লাগে পাকা দুই মিনিট।

এবার শ্রদ্ধা মুখেই বলি। যদিও ব্যক্তিগত নয়। তবে আমার ধারণা পল্লী সবার মনোযোগ কাড়বে। আমার শ্রী কলকাতা যাবে। তাকে বিমানবন্দর পৌঁছে দিতে সকাল ৮টায় নিকটস্থ (গেলাপান) থেকে গাড়িতে করে বিমানবন্দর যাই। বিমানবন্দরের নিয়মকানুন বেশ কড়া। ঠেঁষ যাত্রী ছাড়া আর কারো ঢোকা নিষেধ। কাজেই বিমানবন্দরের দরজায় তাকে নামিয়ে দিয়ে ড্রাইভারকে বললাম, তেজগাঁওর উদ্দেশ্যে দিকে চলে। রাস্তায় গাড়ির গতি ভাল। কালিমেইটে গ্রেডেটপনের কাজকাফি ওভারব্রিজের ট্রাক-মিনিবাসসহ ডাব্বী ডাব্বী যানবাহন ঠায় ঠাঁড়িয়ে আছে। তখন হলো অপেক্ষা। কিন্তু যানজট সরছে না। কখন সরবে তারও লক্ষ্য দেখা যচ্ছে না। প্রায় ১০ মিনিট পর রাস্তার পাড়িতলো মনে সঙ্গ হতো। কিছু দূর যাওয়ার পর ওভারব্রিজের পেটে অর্থাৎ মাঝমাঝি জায়গায় এনে গাড়ি ওই যে বামপন আর নড়ার লক্ষ্যে এতগুলো ডাব্বী যানবাহন তার ক্রম দাঁড়িয়ে আছে। আর গে. সেখানে পড়ল ট্রাক যানজট পরলে তো! তখনই মনে মনে বললাম, বাধাই যাই। কী অলক্ষ্যে কথা। ব্রিজ থেকে যখন গাড়ি নামল তখন আরো ১০ মিনিট পেরিয়ে গেছে। কিন্তু গাড়ি কিছু দূর যাওয়ার পর আবারও ঘামল।

এবার আর নতুন বলে মনে হলো না। বাপদুটিওয়াল, অক্ষয়গোয়ালসহ নানা পণ্য ও যানবাহন নিয়ে হকারের ইকসপ্রেস শুরু হয়েছে। মনে হলো কোনো বাজার এলাকায় এসে পড়ছি। পাশেই দাঁড়ানো একটি মিনিবাস থেকে এক তরুণ মেসে বলল, যাই একটা ছোট কাজ সেরে আসি। অর্থাৎ সে অনতিদূরে আমাদের টায়গেটের দিকে ছুট পেল। আমার মনে ভেতর আশঙ্কার জন্ম হলো। তরুণটি নিরুদ্দেশ্যে তার গাড়ি পাবে তো? যাবে না তার গাড়ি তাকে খেঁজ চলে যায় একসময় তরুণটি নিরুদ্দেশ্যে। তখনো যানজট নড়ার কোনো লক্ষণ নেই। এমন সময় আমার শ্রীর ফোন পেলাম। কলকাতার নগর থেকে সে ফোন করছে। অর্থাৎ সে ঢাকা থেকে কলকাতায় পৌঁছে গেছে। আমি এখন কোথায় তা জানতে চাই। তাকে আসল ঘটনা মূল বললাম। এখনো কনসী এলাকায় রাস্তার ওপর গাড়িতে বসে আছি। সব জনে আমার শ্রী টিক্সী কেটে বলল, ভাগ্যে যুক্তি ভালো... গাড়িতে বসে দুই মিনিট... একটি কালেক্টর-কার হবে। ইচ্ছা করেই মেনে কেটে নিলাম। পাশে দাঁড়ানো বাসটির চালান্নায় চোখ পড়ল। সত্যি সত্যি এক যাত্রী মুসাম্বেনে। আঁহা রে রে রে রে!

সেদিন ঢাকা আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর থেকে তেজগাঁওর আসতে পাকা দুই ঘণ্টা পেয়েছে। অর্থাৎ ছুট দিনে বিশেষ করে তরুণের সকালে এই পথ পেয়েতে ব্যতীত ৩০ মিনিট সময় লাগে। নিসন্দেহে পর করে বলতে পারি আমাদের দেশে এগোচ্ছে। ১০ বছর আগের বাংলাদেশ আর বর্তমানের বাংলাদেশের মধ্যে অনেক তফাত। বর্তমান সরকারের আন্তর্জাতিক দেশে ব্যাপক উন্নয়ন হয়েছে। রাজধানী ঢাকা শহরের অবকাঠামোগত অনেক পরিবর্তন এসেছে। রাজধানী ঢাকা শহরের সত, নিয়ন্ত্রণহীন যানজটের কারণে রাজধানীর মানুষ অনেকটা দিশাহারা। ঢাকায় থেকেও গরিবদের সঙ্গে অনেক দিন দেখা হয় না। পুরান ঢাকা আর নতুন ঢাকায় বাস করা আত্মীয়স্বজনদের মধ্যে কেসবু, ভাইবাবু আর মোবাইল ফোনই এখন ক্রমশ বিলিনয়ের মাধ্যমে পরিপূর্ণ মনে যোজন যোজন দূরে বাসিন্দা। পুরান ঢাকার সন্ধ্যাটু এলাকায় থাকলে অনেক একে বাকি জায়গায় তাঁর পরিবারিক কারখানা। ঢাকার উত্তরাংশ তাঁর মোট ডাই পরিবার নিয়ে থাকেন। গত ছয় মাসে একবারও দুই মিনিট মুখোমুখি হতে পারিনি। কারণ ওই একটাই যানজট। তিনি বলেন, তরুণের ছুট দিনেও রাজধানীর বিশেষ বিশেষ এলাকায় যানজট থাকে। ছয় মাস আগে এক তরুণের সকাল ৯টায় উত্তরায় দিকে রওনা দিয়ে দেড় ঘণ্টায় পৌঁছেন।

বিকেন্দে উত্তরা থেকে সন্ধ্যাটু এলাকায় পৌঁছতে রাত ৮টা বেজে যায়। পথে যানজটের কারণে পরিবারের সবাই এতটাই কাহিল হয়েছে যে সহজে উত্তরা যাওয়ার ইচ্ছে শোষণ করে না। নগরীর কোন দিকে দিয়ে যাবেন আশনিং মূল শহর থেকে উত্তরা, মিরপুরের দিকে যাবেন রাস্তা মূলত একটাই। গুলিগান, মাছপা, বাগানাবাদ, মাঝপাড়ি হাইই যেতে হবে। মনোভাঙ্গ, সাততারা মোড়, নাটকো মোড় হয়েও যাওয়া যায়। হাজারে যানজট! কখন পথেরে পৌঁছাবেন বলা মুশকিল। মিরপুর, উত্তরা, টাঙ্গাইল, পুরান ঢাকায় বিভিন্ন এলাকা থেকে যারা মতিবিল, গুলিগান, বনানীর দিকে অফিস করেন, প্রতিদিন যাওয়ার ব্যয়ভার ধরল সামান্যতই তাদের কাহিল অবস্থা। এই শহরে যাওয়ারতের মাধ্যমে বলতে ব্রিকপা, সিএনজি, টাঙ্গাইল আর পাবলিক বাস। ব্রিকপায় সব জায়গায় যাওয়া যায় না। সিএনজির জায়গা অসম্পূর্ণ। সপ্তাহে ত্রাঙ্ক বিল্ডিংসমূহেরে এক গবেষণায় দেখা গেছে যানজটের কারণে একটি রুটেই মাসে পাস্টের ২২৭ কোটি টাকা ক্ষতি হয় বলে উল্লেখ করা হয়েছে। কী ভয়াবহ তথ্য। একটি রুটে মাসে ২২৭ কোটি টাকার ক্ষতি। ভাবা যায়! গবেষণায় বলা হয়েছে, সড়কব্যয়টা নিয়ে দুর্বল পরিচরনা ও ব্যবস্থাপনার পাশাপাশি মূলত ব্যক্তিগত (গ্রাইভেট) গাড়ির ব্যবহার নিরুদ্ধকাজিত না করার কারণেই ঢাকা নগরীতে যানজট তীব্র আকারে ধারণ করেছে। ঢাকার বিমানবন্দর থেকে পোস্তগোলা পর্যন্ত ২৬ কিলোমিটার দীর্ঘ যাত্রা একটি রুটেই যানজটের জন্য মাসে রাস্তার ক্ষতি হচ্ছে ২২৭ কোটি টাকা। গবেষণায় রাজধানীতে যানজটের মূল কারণ হিসেবে যত্রতত্র পার্কিং ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ে সরকারের জায়গা দখল এবং ট্রাফিক আইন লঙ্ঘনকেই দায়ী করা হয়েছে। আমাদের দেশের অধিকাংশ কর্মকাণ্ডই রাজধানী ঢাকা শহরমুখী। সে কারণে প্রতিদিন ঢাকামুখী মানুষের সংখ্যা বাড়ছে তো বাড়ছেই। মানুষের সঙ্গে বাড়ছে যানবাহনের সংখ্যাও। আমাদের স্বপ্নের পদ্মা সেতু নির্মিত হলে দেশের যোগাযোগব্যবস্থায় যুগান্তকারী অগ্রগতি সাধিত হবে। তখন ঢাকামুখী মানুষ আরো বাড়বে। সে জন্য কি ঢাকা শহর প্রস্তুত? এ ব্যাপারে সময় থাকতেই সচেতন কার্যকর পদক্ষেপ জরুরি। অন্যথায় শুভানই যানজটই ক্ষতিগ্রস্ত করবে ঢাকার ভবিষ্যৎ।

লেখক : কথাসাহিত্যিক, নাট্যকার, সম্পাদক, আনন্দ আলো rezaul.alo@gmail.com