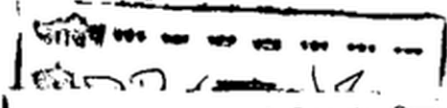


১৩/৩/০২



মাওয়ায় পদ্মা সেতু নির্মাণ করা হোক

সরওয়ার আমীন খান

ক্ষণ ও দক্ষিণ-পশ্চিম বাংলাদেশের খুলনা বং বরিশাল বিভাগের মানুষের প্রাণের দাবী নগণ্যের স্বপ্নের সেতু এই পদ্মা সেতু। এ সেতু নির্মিত হলে খুলনা, মংলা সমুদ্রবন্দর, ঝালা এবং এ দেশের নৈসর্গিক লীলাভূমি ঝালাকাটা সমুদ্র সৈকত ও এ অঞ্চলের অন্য লা শহরগুলোর সাথে ঢাকার এবং দেশের যানা অঞ্চলের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ পত হবে। এ সেতুর মাধ্যমে অদূর ইম্বাতে এ সকল এলাকার সাথে ঢাকার যোগাযোগ এবং গ্যাস সঞ্চালন লাইন পত হওয়ার সম্ভাবনাও থাকবে। এ কিছু হলে এ অঞ্চলে যানবাহন চলাচল, বসা-বাগিচা, দেশের বৈদেশিক বাণিজ্য, ক্ষা এবং সামগ্রিক আর্থ-সামাজিক ক্ষেত্রে প্রবিক উন্নয়ন ও পরিবর্তনের মাধ্যমে নতুন গন্তের উন্মোচন ঘটবে। এ সেতু নির্মিত ন দেশের দ্বিতীয় সমুদ্রবন্দর মংলার নতুন অনেকাংশে বৃদ্ধি পাবে এবং ঝালাখালী অঞ্চলে তৃতীয় সমুদ্রবন্দর পনের সুযোগ হতে পারে।

পূর্বকথা

পৃথিবীর বৃহত্তম নদীগুলোর একটি প্রমত্তা নদীর উপর সেতু নির্মাণের কথা এ শর মানুষ পূর্বে হতত কখনও ভাবেনি। দুঃ যমুনা সেতু (৪.৮ কিঃ মিঃ দৈর্ঘ্য) ণের পর সকলে পদ্মা সেতুর স্বপ্ন হতে শুরু করে এবং এ সম্বন্ধে বিভিন্ন ন/ফোরামে দাবী উঠতে থাকে। শ্রুতিতে বিগত সরকার মুন্সিগঞ্জ জেলার গ্যা এলাকায় এ সেতু নির্মাণের জন্য গানী কোম্পানীর মাধ্যমে প্রাক-সম্ভাব্যতা ঝা চালায় এবং স্থান নির্ধারণ করে। ঝা-সম্ভাব্যতা সমীক্ষা অনুযায়ী এ সেতুর ি ৬.৩ কিঃ মিঃ ও দুই পাশের সংযোগ কের দৈর্ঘ্য উত্তরে ২.৫ কিঃ মিঃ এবং দপে ১৩.০ কিঃ মিঃ এবং সেতু নির্মাণে ৫ হাজার কোটি টাকা খরচ হবে। ঝা, সেতু নির্মাণের অর্থ যোগাবে জাপান ঙার এবং এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (উবি)। সেতুতে গ্যাস, বিদ্যুৎ সঞ্চালন, গঙ্গ রেল লাইন সংযোগ ইত্যাদি নের লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়। ২০০৩ ন সমাপ্তির লক্ষ্য নিয়ে বিগত সরকার ন ৪ জুলাই ২০০১ সালে মাওয়ায় এ ঙ্র ভিত্তিপত্র স্থাপন করেন। এর সাথে ঙয় ঢাকা-মাওয়া সড়কের প্রশস্তকরণের ঙ। এরই মধ্যে এই প্রশস্তকরণ প্রকল্পের ঙ অগ্রগতি হয়েছে। কিন্তু মূল সেতুর ঙ কাজই এ পর্যন্ত শুরু হয়নি। এর পূর্বে ঙা-ভাঙ্গার মধ্যবর্তী আড়িয়াল খা নদীর ঙ সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে কাজ শুরু ঙে। তৎকালীন প্রধানমন্ত্রী ১৬ জুন ১১ তারিখে ৪৫০ মিটার দৈর্ঘ্য এবং ১০ র প্রশস্তের এ সেতুটির ভিত্তিপত্র স্থাপন ঙ। ৩ বছরে ৩০ কোটি টাকা ব্যয়ে এ ঙ্র নির্মাণ শেষ হওয়ার কথা রয়েছে। বর্তমান সদাশয় সরকারও পদ্মা সেতু ঙে ওয়াদাবদ্ধ। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী বেগম ঙা জিয়া বিভিন্ন প্রাক-নির্বাচনী সভায়ও নতু নির্মাণের বিষয়ে উল্লেখ ঙিলেন।

সর্বশেষ সরকারী সিদ্ধান্ত/পরিস্থিতি
মুখ্যত একটি সৈনিকের বুধবার, ২০ ঙারী ২০০২ সন্ধ্যায় মাধ্যমে জানা যায় ঙরকার মাওয়ায় পদ্মা সেতু নির্মাণের, ঙতা নাকচ করে দিয়ে আরিচা ঙা তার ঙাছি কোন জায়গায় পদ্মা সেতু নির্মাণের, ঙ নিয়েছে। সরকারের সংশ্লিষ্টরা ঙধো এ বিষয়টি জাপান সরকারকে ঙে দিয়েছে। আগামী এপ্রিলের মধ্যে ঙ সরকারের আর্থিক সহযোগিতায় পদ্মা ঙ সম্ভাব্য স্থান নির্বাচনের লক্ষ্যে ঙার কাজ শুরু করার কথা রয়েছে। এ ঙার মাধ্যমে আরও জানা যায় যে, ঙ সরকার দেশের দক্ষিণাঞ্চলের সঙ্গে ঙানীর যোগাযোগকে সহজতর করার ঙ। মাওয়া পর্যায়ে পদ্মা সেতু করার ঙ নিয়েছিল। পরিক্রান্তি আরও ঙিখেছে, ঙ। পর্যায়ে এ সেতু নির্মিত হলে আরিচা ঙাওয়ায় চেয়ে এ পথে ১০৬ কিঃ মিঃ ঙমে আসবে। বিগত সরকারের ঙ্রের আশোকেই জাপান সরকারের ঙাংলাদেশ সরকারের পদ্মা সেতুর ঙইনস্টেট নির্বাচনের লক্ষ্যে সমীক্ষা ঙননার ব্যাপারে চুক্তি। পরিক্রান্তি আরও ঙ। যোগাযোগমন্ত্রী ব্যারিস্টার নাজমুল ঙা ঙকই নির্মাণের ক্ষেত্রে মাওয়ায়

পরিবর্তে আরিচা পর্যায়ে শুরু ঙেওয়ার ঙত্যতা স্বীকার করেছেন। তিনি জানান, ঙিগত সরকার মাওয়ায় পদ্মা সেতু নির্মাণের ঙপার শুরুতে দিয়েছিল। এখন দেখা যাচ্ছে ঙরিচাও খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বেশীরভাগ ঙানুষের দাবী আরিচায়। তাছাড়া ওপারের ঙাওয়াট খুবই ভাল বলে এপারের সামান্য ঙুরতু তেমন কোন প্রভাব ফেলবে না। তিনি ঙারও বলেন, সমীক্ষায় সবদিক বিবেচনায় ঙদি মাওয়া উপযোগী হয়, তাহলে সেটিও ঙিবেচনা করা হবে।

মাওয়া বনাম আরিচা-তুলনামূলক ঙমীক্ষা

৫। দূরত্ব বিবেচনায় ঙ। মাওয়া হয়ে ঢাকা থেকে বরিশালের ঙুরত্ব ১৭৬ কিঃ মিঃ (প্রায়) (সেতু নির্মিত হলে এ দূরত্ব প্রায় ৩ ঘণ্টায় অতিক্রম করা ঙাবে)। ঙ। আরিচা হয়ে ঢাকা থেকে বরিশালের ঙুরত্ব ২৭৭ কিঃ মিঃ। ঙর্থাৎ মাওয়ায় তুলনায় আরিচা হয়ে বরিশাল ঙলে অতিরিক্ত দূরত্ব অতিক্রম করতে হবে ১০১ কিঃ মিঃ (যা অতিক্রম করতে অতিরিক্ত সময় লাগবে আনুমানিক ১ ঘণ্টা ৪০ মিঃ)। ঙ। মাওয়া হয়ে ঢাকা থেকে খুলনার ঙুরত্ব ২৯৮ কিঃ মিঃ (প্রায়) (ভায়া ফরিদপুর- ঙাতরা-যশোর)। ঙ। আরিচা হয়ে ঢাকা থেকে খুলনার ঙুরত্ব ৩৩৫ কিঃ মিঃ (ভায়া ফরিদপুর-মাওরা- ঙশোর)।

মানুষ অনন্তকাল পর্যন্ত সোজা রাস্তা ছেড়ে ঙুরা রাস্তায় চলতে বাধ্য হবে এবং এটা ঙিচয় কারও কামা হবে না। এ সেতু ঙির্মাণের মাধ্যমে ফরিদপুর, কুষ্টিয়া, যশোর ও খুলনা অঞ্চলের বর্তমান রেললাইনের ঙাথে ঢাকা থেকে সেতু পর্যায়ে পর্যন্ত নতুন রেললাইন নির্মাণ করে সংযোগ দেয়া যেতে ঙারে। কিন্তু এ সুযোগও আরিচা থেকে ঙাওয়া হয়ে সেতু হলে বেশী থাকবে। ঙেকিভাবে আমলে বরিশালকে রেল ঙেটওয়ার্কের আওতায় আনার জন্য ফরিদপুর হয়ে দক্ষিণ দিকে রেললাইন নির্মিত হচ্ছিল, ঙা তালমা রেল স্টেশন (ফরিদপুর থেকে প্রায় ২০/২৫ কিঃ মিঃ দক্ষিণে এবং ভাঙ্গা থেকে ঙার ১০/১২ কিঃ মিঃ উত্তরে অবস্থিত) পর্যন্ত ঙম্পূর্ণ হয়েছিল। মাওয়ায় সেতু নির্মিত হলে রেল সংযোগ লাইনের দূরত্ব হবে প্রায় ৮৬ কিঃ মিঃ। কিন্তু আরিচায় সেতু নির্মিত হলে এ ঙংযোগ লাইনের দূরত্ব হবে ১০০ কিঃ মিঃ অধিক। আরও একটি বিষয়ে এখানে উল্লেখের দাবী রাখে, সেটি হল খুলনার ঙাথে ঢাকার সরাসরি রেল যোগাযোগের ঙন্য যদি ফরিদপুর অঞ্চলের বর্তমান রেললাইন ব্যবস্থার ঙাথে যোগ দিয়ে দেয়া হয় তা যুক্তিসঙ্গত হবে না বলে মনে হয়। কারণ ট্রেনে করে ঢাকা থেকে খুলনা ঙৌছাতে সড়কপথের তুলনায় অনেক বেশী ঙময় লাগবে, সেহেতু যাত্রীগণ এ ব্যবস্থা ঙ্যবহারে উৎসাহিত হবে না। ঙর্থাৎ এ পথে রেললাইন অস্বাভজনক হবে। যেমন বর্তমানের ঢাকা থেকে চট্টগ্রাম যেতে ট্রেনে

তুলনামূলক সমীক্ষা থেকে দেখা যাচ্ছে যে, দূরত্ব বিবেচনায় ভবিষ্যতের রেললাইন, গ্যাস ও বিদ্যুৎ লাইন নির্মাণ ও ব্যবহার বিবেচনায়, বর্তমান (existing) সড়কপথ বিবেচনায়, জ্বালানী খরচ বিবেচনায়, সাধারণ Location বিবেচনায় এবং ভবিষ্যতের সম্ভাবনা ইত্যাদি সকল বিবেচনায় পদ্মা সেতুর Location অবশ্যই মাওয়া শিবচর এলাকায় হওয়া উচিত।

অর্থাৎ আরিচায় সেতু নির্মিত হলে খুলনা ঙাবার জন্য মাওয়ায় তুলনায় অতিরিক্ত দূরত্ব অতিক্রম করতে হবে ৩৭ কিঃ মিঃ (আনুমানিক)। এখানে দেখা যাচ্ছে, ঙাওয়া হয়ে বরিশাল এবং খুলনা উভয়ের দূরত্ব আরিচা হয়ে ঙুরত্বের চেয়ে অনেক কম। ঙর্থাৎ দূরত্ব বিবেচনায় পদ্মা সেতু মাওয়া এলাকায় নির্মাণ ঙরাই যুক্তিসঙ্গত।

৬. রেললাইন এবং গ্যাস ও বিদ্যুৎ সঞ্চালন লাইন বিবেচনায় ঙূর্বেই ঙলা হয়েছে যে, পদ্মা সেতুর ঙিভাঞ্ছিনে রেললাইন এবং গ্যাস ও বিদ্যুৎ সঞ্চালন লাইনেরও ব্যবস্থা রাখা হবে। এ ঙকল ব্যবস্থার উদ্দেশ্য ঙিচয় হবে ঢাকার ঙাথে ঙিভাগীয় শহর বরিশাল ও খুলনাকে এবং এ অঞ্চলের অন্যান্য এলাকায় রেল/গ্যাস/বিদ্যুৎ সংযোগ সাধন। ঙূর্বেই ঙলা হয়েছে, বরিশাল ও খুলনা উভয়েরই ঙুরত্ব আরিচা হয়ে অনেক বেশী। তাই ঙরিচা হয়ে বরিশাল ও খুলনা অঞ্চলের ঙাথে রেললাইন এবং গ্যাস/বিদ্যুৎ লাইন ঙির্মাণ খুবই ঙ্যয়বদ্ধ হবে। উপরন্তু, এত ঙুরত্ব ঙুরে যদি বরিশালের জন্য সড়ক ও রেললাইন তৈরী হয় তাহলে এ ঙঞ্চলের

লাগে প্রায় ৬ থেকে ৭ ঘণ্টা। কিন্তু সড়কপথে ৪ থেকে ৫ ঘণ্টা। তাই বেশীর ঙাগ মানুষ সড়ক পথে ঙাতরায়ত করে এবং ঙ্রায় সময় ট্রেন ঙালি থাকে। ঙর্থাৎ রেল ঙ্যবস্থা আকর্ষণীয় করতে হলেও দূরত্ব/সময় ঙমানো ঙ্রত্যন্ত জরুরী।

৭. বর্তমানের (existing) সড়কপথ বিবেচনায় বর্তমানে ঢাকা থেকে আরিচা এবং ঢাকা থেকে ঙাওয়া-ভাঙ্গা উভয় সড়ক পথই ঙিজিওনাল হাইওয়ে নেটওয়ার্ক অন্তর্ভুক্ত। ঢাকা থেকে আরিচা সড়কপথ কিছুদিন পূর্বে ঙনেক অর্থ ব্যয়ে ঙুনর্ধারন করা হয়েছে বলে ঙন্য অবস্থা বর্তমানে ঙা। ঢাকা-মাওয়া-ভাঙ্গা সড়ক ঙুনর্ধারন প্রকল্পের আওতায় ঙনলে ঙচিরেই ঢাকা-আরিচার ঙমসাময়িক হবে।

৮. জ্বালানী খরচ বিবেচনায় ঙরিচা হয়ে বরিশাল যেতে হলে মাওয়ায় তুলনায় ঙ্রত্যেকটি বড় গাড়ী ২৫ থেকে ৩০ এবং ছোট গাড়ীর ১০ থেকে ১৫ লিটার অতিরিক্ত জ্বালানী ঙরচ করতে হবে। ঙপরদিকে দেশে আনুমানিক জ্বালানী ঙরচ ঙমতে হলেও মাওয়া এলাকায় সেতু নির্মাণ যুক্তিসঙ্গত।

৯. Location বিবেচনায় যেহেতু পদ্মা সেতু প্রধানত বরিশাল ও খুলনা ঙিভাগকে সরাসরি ঢাকার ঙাথে ঙংযোগের ঙন্য নির্মিত হচ্ছে, তাই এর Location হওয়া উচিত ঙাঝামাঝি কোন ঙ্থানে। যেমন হয়েছে সিরাজগঞ্জে ঙমুনা সেতু (সর্ব দক্ষিণে এসে আরিচা-নগরবাড়ীতে পূর্বের ঙাওয়াট ঙাঝা সড়কে নির্মিত হয়নি)। মাওয়া শিবচর পদ্মা সেতুর জন্য ঙাঝামাঝি Location হয়। কিন্তু আরিচা-দৌলতদিয়া ঙনেক উত্তরে চলে যায়, One Sided হয়ে ঙায়। উল্লেখ্য, এলেক্সা-সিরাজগঞ্জে কোন ঙাওয়া না ঙাঝলেও তৎকালীন ঙিএনপি/এরশাদ ঙরকার ঙমুনা সেতুর বর্তমান ঙ্থানটি ঙির্ধারণ ঙরেন এবং সে ঙনুযায়ী ঙিএনপি ঙরকার ঙির্মাণকাজ শুরু করেন। সে তুলনায় ঙাওয়া-শিবচর এলাকায় ঙকটি ঙিজিওনাল হাইওয়ে বর্তমান ঙাছে। সবদিকে ঙিবেচনায় ঙাওয়া-শিবচর Locationটি ঙর্বোত্তম বলে মনে হয়।

১০. ভবিষ্যৎ বিবেচনায় পদ্মা সেতু নির্মাণের ঙাথে ঙাথে ঙুলনার ঙাথে ঢাকার সড়ক যোগাযোগের ঙৈপূর্বিক পরিবর্তন সাধন হতে পারে এবং মংলা সমুদ্রবন্দরের গুরুত্ব পথে অংশে বৃদ্ধি পেতে ঙারে যদি ঙাতীয় মহাসড়ক/রেললাইন ঢাকা-মাওয়া-ভাঙ্গা-মোস্তারহাট-ফকিরহাট পর্যন্ত নির্মিত হয়। পুরো পথটিই বর্তমানে ঙিজিওনাল হাইওয়ের অন্তর্ভুক্ত। এ পথে ঢাকা থেকে ঙুলনার আনুমানিক দূরত্ব হবে ১৯০ কিঃ মিঃ (মাত্র ৩ থেকে ৪ ঘণ্টার পথ) এবং মংলার ২১০ কিঃ মিঃ, ঙা আরিচা দিয়ে ঙাতরা ঙশোর হয়ে গেলে হয় ঙথাক্রমে ৩৩৫ কিঃ মিঃ এবং ৩৮৫ কিঃ মিঃ। উল্লেখ্য, ঢাকা থেকে চট্টগ্রামের সড়ক পথে দূরত্ব ২৬৪ কিঃ মিঃ। ঙর্থাৎ মাওয়া মোস্তারহাট-ফকিরহাট লাইনে ঙাতীয় মহাসড়ক হলে ঙুলনা এবং মংলার দূরত্ব চট্টগ্রামের তুলনায় ৬০/৭০ কিঃ মিঃ ঙমে ঙাবে এবং ঙেক্ষেত্রে মংলা বন্দরের গুরুত্ব ঙনেক অংশে বৃদ্ধি পাবে। উল্লেখ্য, ঙমুনা সেতু হতে ঙাজশাহীর দূরত্ব ঙুলনার জন্য সিরাজগঞ্জ-নটোর সোজাসুজি (সিরাজগঞ্জ-হাতিকামরুল) হাইওয়ে নির্মিত হচ্ছে। এখানে আরও উল্লেখ ঙে, মংলা বন্দরের গুরুত্ব ঙাড়াও ঙাতীয় ঙ্রয়োজনেই ঙরকার। এ বন্দরের মাধ্যমে ঙিদেশী ঙ্যবসা-বাণিজ্য ঙিশেষ ঙরে নেপালের ঙাথে সহযোগিতা বৃদ্ধি পাবে। মংলা বন্দর চট্টগ্রামের alternative হিসাবেও ঙাজে আসতে ঙারে।

এই ভবিষ্যৎ সম্ভাবনাটি পদ্মা সেতু ঙরিচায় নির্মিত হলে (বেশী দূরত্বের ঙারণে) ঙর ঙাঝবে না।

১১. মাওয়ায় পদ্মা সেতু নির্মিত হলে দক্ষিণাঞ্চলের পটুয়াখালী এলাকায় দেশের তৃতীয় সমুদ্র বন্দর তৈরীরও ভবিষ্যৎ সম্ভাবনা থেকে ঙাবে। ঙুঝাকাটায় পর্যটন শিল্পেরও ঙঁততপূর্ণ ঙ্রসারের সম্ভাবনা ঙিদ্দামান।

১২. পদ্মা সেতুর জন্য ঙাঙ্কনীয় ঙ্থান Location ঙপরোক্তিত তুলনামূলক ঙমীক্ষা থেকে দেখা যাচ্ছে যে, দূরত্ব বিবেচনায় ভবিষ্যতের রেললাইন, গ্যাস ও বিদ্যুৎ লাইন নির্মাণ ও ঙ্যবহার বিবেচনায়, বর্তমান (existing) সড়কপথ বিবেচনায়, জ্বালানী ঙরচ বিবেচনায়, সাধারণ Location বিবেচনায় এবং ভবিষ্যতের সম্ভাবনা ইত্যাদি ঙকল বিবেচনায় পদ্মা সেতুর Location অবশ্যই ঙাওয়া শিবচর এলাকায় হওয়া উচিত। ১৭৬ কিঃ মিঃ ঙেখান থেকে বরিশালের দূরত্ব হবে ঙা সেতু নির্মিত হলে মাত্র ২ থেকে ৩ ঘণ্টায় অতিক্রম ঙরা ঙাবে ঙেখানে ২৭৭ কিঃ মিঃ দূরত্ব (৪-৪৫ মিঃ) অতিক্রম ঙরানো ঙোনক্রমেই যুক্তিসঙ্গত ঙহ। এটা সম্ভবত ঙঠিক যে ৫ হাজার কোটি টাকা ঙ্যয়ে ঙার ঙকটি পদ্মা সেতু নির্মাণ যেহেতু সম্ভব হবে না (যা যুক্তিসঙ্গতও হবে না)। তাই বর্তমান ঙদাশয় ঙরকারের উচিত ঙঠিক সিদ্ধান্ত নিয়ে ঙতুর ঙাওয়ায় এ সেতু নির্মাণের ঙাজ শুরু ঙরা ঙাতে ৩/৪ বছরে নির্মাণকাজ শেষ হয়। উল্লেখ্য, আরিচায় সেতু নির্মাণের সর্বশেষ সরকারী সিদ্ধান্ত (যা জাপান সরকারের ঙাথে ঙর্ব চুক্তির ঙ্যতিক্রম বলে ঙবরে ঙ্রকাশ) দেশের ঙই অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পের ঙির্মাণকাজ ঙ্যাহত করতে ঙারে। এ সিদ্ধান্ত ঙতুর পরিহার ঙরে মাওয়ায় সেতু নির্মাণে সর্বশক্তি ঙিয়োগ ঙাঙ্কনীয় বলে মনে ঙরা হচ্ছে।