

নয়া শঙ্কায় মেট্রোরেল ঢাবি কর্তৃপক্ষের সঙ্গে বৈঠকের সিদ্ধান্ত

তাওহীদুল ইসলাম •

রাজধানীর যানজট নিরসনে মেট্রোরেল নির্মাণের সিদ্ধান্ত নেয় সরকার। ২০১১ সালে চূড়ান্ত করা নকশা অনুযায়ী ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় এলাকায় স্টপেজ রয়েছে। সে অনুযায়ী বর্তমানে জরিপ কাজ শুরু হয়। তবে ঢাবি এলাকায় মেট্রোরেল নির্মাণের আপত্তি জানিয়ে আন্দোলন শুরু করেছে শিক্ষার্থীরা। নতুন করে এই আপত্তির কারণে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে শঙ্কা দেখা দিয়েছে। কারণ প্রকল্পের দাতা সংস্থা জাইকা বাধার ব্যাপারে অতিসতর্ক। এর আগে একই প্রকল্পের রুট রোকেয়া সরণি হয়ে নভোখিয়েটারের পাশ দিয়ে যাওয়ার ব্যাপারে সৃষ্ট বাধায় দীর্ঘদিন খুলে ছিল প্রকল্পটি। ওই সময়ে পরিকল্পনা ছিল ২০১৩ সালের মধ্যে



মেট্রোরেল নির্মাণ সম্পন্ন করা। এখন নতুন করে রুট নিয়ে আপত্তি আসায় একই সমস্যা দেখা দিয়েছে।

প্রকল্প পরিচালক মোফাজ্জেল হোসেন এ বিষয়ে আমাদের সময়কে বলেন, মেট্রোরেলের রুট এবং স্টপেজের কারণে ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের

ক্যাম্পাসের পরিবেশ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সুযোগ নেই। কারণ সাধারণ রেলস্টেশনের মতো মেট্রোরেলের স্টপেজ নয়। তাছাড়া শব্দদূষণও হবে না। বরং শিক্ষক-শিক্ষার্থীদের যাতায়াত সহজ হবে এ মেট্রোরেল। বিষয়টি কেউ ভুল বুঝিয়ে থাকতে পারে। দুয়েক দিনের মধ্যেই ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় কর্তৃপক্ষের সঙ্গে এ নিয়ে বৈঠক করা হবে। আশা করি এ নিয়ে সমস্যা থাকবে না।

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় সূত্র জানিয়েছে, মেট্রোরেলের রুট নির্ধারণের আগে ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় কর্তৃপক্ষের সঙ্গে একাধিকবার বৈঠক করে এলাইনমেন্ট চূড়ান্ত করা হয়েছে। ৪ মাস আগেও বিশ্ববিদ্যালয়ের ডিসির সভাপতিত্বে প্রকল্পের হাইড্রোলিক জরিপ নিয়ে বৈঠক করে মেট্রোরেল প্রকল্পের কর্মকর্তারা। তখনো এলাইনমেন্ট নিয়ে ঢাবির এরপর পৃষ্ঠা ১১, কলাম ৪

নয়া শঙ্কায় মেট্রোরেল

(শেষ পৃষ্ঠার পর) কেউ আপত্তি তোলেনি। এখন নতুন করে আন্দোলন-বাধায় দাতা সংস্থা জাইকার অর্থায়ন আবার খুলে যেতে পারে। তাছাড়া মেট্রোরেল চলাচলে কম্পান এবং শব্দদূষণ প্রতিরোধেও থাকবে বিশেষ প্রযুক্তি। ফলে বিশ্ববিদ্যালয়ের ঐতিহ্য নষ্ট হওয়ার কারণ নেই।

এর আগে ২০১১ সালে নকশা অনুযায়ী পল্লবী থেকে রোকেয়া সরণি হয়ে নভোখিয়েটারের পাশ দিয়ে ফার্মগেট হয়ে মেট্রো রেললাইনের রুট নির্ধারণ করা হয়। এতে নিরাপত্তার কারণ দেখিয়ে আপত্তি জানায় বিমানবাহিনী। তাদের মতে, এ রুটে মেট্রোরেলের লাইন তৈরি হলে বিমানবাহিনীর যুদ্ধবিমানগুলোর উড্ডয়ন ও অবতরণ হুমকির মুখে পড়বে। এতে জটিলতা দেখা দেয়। এ বিষয়ে খোদ প্রধানমন্ত্রীকেও হস্তক্ষেপ করতে হয়। সে সময় পরিবর্তিত রুট নির্ধারণ করা হয় সংসদ ভবনের পূর্ব প্রান্তের খেজুরবাগানের পাশ দিয়ে খামারবাড়ি, ফার্মগেট দিয়ে। তবে এ প্রক্রিয়ায় যেতে পার করতে হয় দীর্ঘ সময়।

প্রকল্পের সর্বশেষ অবস্থা হচ্ছে- নানা চড়াই-উতরাই পেরিয়ে বৃহস্পতিবার প্রকল্পের উত্তরা ডিপোর জন্য ৫৯ একর জমি রেজিস্ট্রেশন করে দিয়েছে রাজউক। এই জমি হস্তান্তর নিয়ে দীর্ঘদিন রশি টানাটানি চলছিল রাজউক এবং মেট্রোরেল প্রকল্প কর্তৃপক্ষের। এ সমস্যার সমাধান হলেও একই দিনে মেট্রোরেলের পথ বদলাতে আন্দোলনে নামে ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের শিক্ষার্থীরা।

বর্তমান নকশা অনুযায়ী মেট্রোরেলের ১৬টি স্টেশন হবে উত্তরা (উত্তর), উত্তরা (সেন্টার), উত্তরা (দক্ষিণ), পল্লবী, মিরপুর-১১, মিরপুর-১০, কাজীপাড়া, তালতলা, আগারগাঁও, বিজয় সরণি, ফার্মগেট, সোনারগাঁও, জাতীয় জাদুঘর, দোয়েল চত্বর, জাতীয় স্টেডিয়াম এবং বাংলাদেশ ব্যাংক এলাকায়। এরই মধ্যে শেষ হয়েছে প্রকল্প এলাকার বিভিন্ন স্থানে চালানো ভূতাত্ত্বিক জরিপ। ডিটেইল ডিজাইনের কাজ শেষে হবে ২০১৬ সালের আগস্টে। আর চলতি জানুয়ারি মাসের মধ্যেই অবশিষ্ট ২টি প্যাকেজের দরপত্র আহ্বান করা হবে। মোট ৮টি প্যাকেজে প্রকল্প বাস্তবায়িত হচ্ছে।

আগামী মাসেই ফিজিক্যাল ওয়ার্ক (ভৌত কাজ) শুরু হচ্ছে। উত্তরা থেকে মিরপুর হয়ে মতিঝিল পর্যন্ত নির্মাণ করার কথা। এটি কমলাপুর হয়ে সায়েদাবাদ পর্যন্ত সম্প্রসারণের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। এমআরটি-৬ প্রকল্প সম্প্রসারণের ব্যাপারে বলা হয়, উত্তরা-মতিঝিল রুটের মেট্রোরেলের সুবিধাবঞ্চিত হবে ঢাকার বাইরে থেকে আসা যাত্রীরা। কারণ কমলাপুর স্টেশন বা সায়েদাবাদ বাস টার্মিনালের সঙ্গে এর কোনো সংযোগ নেই। তাই মেট্রোরেলটি কমলাপুর হয়ে সায়েদাবাদ পর্যন্ত সম্প্রসারণের সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। এ ক্ষেত্রে কমলাপুর পর্যন্ত উড়ালপথে ও বাকি অংশ মাটির নিচ দিয়ে নির্মাণ করা হবে।