

স্থানিক উন্নতি একটি দেশের রাজধানী হিসাবে ঢাকা নগরীর বেড়ে উঠা তার পূর্বেকার ৩৫০ বছরের চেয়ে ভিন্নতর। প্রশাসন, বাণিজ্য, শিক্ষা, স্বাস্থ্য খাতের রাজধানী কেন্দ্রিভূত কার্যক্রমের ফলে অতিমাত্রায় অভিবাসন ও সেই সাথে অনিয়ন্ত্রিত জনসংখ্যা বিস্ফোরণে নগরীর প্রবৃদ্ধির ধারায় অশ্঵াভাবিক অবস্থার সৃষ্টি করে। এর পরিসর ৩৬ বছর সময়ের মধ্যে বৃদ্ধি পায় ১৮ শত আর জনসংখ্যা প্রায় ২৫ শত। এই পুরো কার্যক্রমটিই আবার ঘটে অপরিকল্পিত নগরায়ন আঙিকে কারণ এই বৃদ্ধির ধারায় ধারণ করার মত ছিলনা কোন ‘মহাপরিকল্পনা’ বা ‘নক্রা’, কর্তৃপক্ষের যথাযথ তদারকী বা পর্যবেক্ষণ। ফলে ‘রূপকল্প’ বা ‘ভিশন’ বিহীন এ যাত্রায় নগরীটি কালক্রমে মহা যানজট, জলজট ও জনজটের শহরে পরিণত হয়। এর অযুত সম্ভাবনা এ বর্ধিষ্ঠ জনসংখ্যার চাহিদার চাপে আর অনিয়ন্ত্রিত কার্যক্রমের যাতা কলে পিষ্ট হয়ে নিঃশ্বেষিত প্রায়। এর চারপার্শের নদী খাল-বিল, ঝিল, পুকুর, উদ্যান, ইত্যাদি বিলীনের পথে। গত দশক থেকে যখন পরিকল্পিত নগরায়ন ব্যবস্থায় এ নগরকে সন্নিরেশিত করার উদ্যোগ নেয়া হয়, সেই প্রয়াসও যথাযথ রাজনৈতিক প্রজ্ঞা ও দৃঢ়তার অভাবে স্থগিত প্রায়। আর তাই সমতার ভিত্তিতে সম্পদ আর সম্ভাবনা বন্টনের অভাবে এবং সেই সাথে জল-স্থল, উড়াল ও রেল পথের সমষ্টিয়ে একটি সমন্বিত গণপরিবহন ব্যবস্থার অনুপস্থিতিতে এ শহর এখন অযুত সম্ভাবনা নিয়েও বসবাস অযোগ্য হওয়ার পথে।

দ্রুত বেড়ে উঠা এ নগরী বৃদ্ধিগঙ্গার পাড় থেকে লাল মাটির উঁচু বসবাসযোগ্য ভূমিরূপের ট্র্যাক ধরে দক্ষিণ থেকে উন্নতের যাত্রা শুরু করে। আর এ যাত্রা পথেই মাঝখানে এই ১৯৮৮ সালে পরিত্যক্ত ঘোষিত বিমান বন্দর আর ক্যান্টনমেন্ট এলাকার কারণে দুভাগে বিভক্ত হয়ে পশ্চিমে আগারগাঁও-শ্যামলী হয়ে মিরপুর পর্যন্ত বিস্তৃত হয় আর পূর্বে মহাখালি-বনানী হয়ে উন্নরা পর্যন্ত বিস্তৃত হয়। ফলে যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন দুধারায় নগরীর বিজয় সরণী এলাকা থেকে একটি বিপদজনক প্রবৃদ্ধি ঘটতে শুরু করে যা নগর উন্নয়নের বিবিধ কার্যক্রমকে ভূমক্তির মূখে ঠেলে দেয়। ফলে অসহনীয় যানজট আর জলজটের শিকার হতে শুরু করে নগরীর উন্নরাধ্যগুলের এক বিরাট জনগোষ্ঠী। আর এভাবেই সম্ভাবনাময় উন্নরমূখী যাত্রাটি স্থবির অচলায়তনের জন্ম দিয়েছে। এধারায় সাম্প্রতিক কালের কিছু গুরুত্বপূর্ণ নগর উন্নয়ন কার্যক্রমের অসহায় স্থগিতকরণ এখানে উল্লেখ করতে চাই:

- ১। গত দুই দশকে যানজট নিরসনে শাহীন কলেজের সামনে থেকে আসা পশ্চিমমূখী সড়কটি ১৯৮৮ সালে পরিত্যক্ত রানওয়ের তলা দিয়ে সুড়ঙ্গ পথে আগারগাঁও বালক বিদ্যালয়ের দক্ষিণ কোণে রোকেয়া স্মরনীর সাথে যুক্তকরার দীর্ঘদিনের প্রস্তাবকে বাধাগ্রস্থ করার পাশাপাশি গত তত্ত্বাবধায়ক সরকারের সময় অসংখ্য গাছ বিনাশ করে একটি জটিল ‘লুপ রোড’ করে দাবীটিকে ভবিষ্যতে অযৌক্তিক করার প্রয়াসও নেয়া হয়েছে।
- ২। বিমান বাহিনীর মতে এটি একটি গুরুত্বপূর্ণ অপারেশনাল স্থাপনা তথা কৌশলগত সম্পদ (বা ট্রাটেজিক এ্যাসেট)। মূলত একটি আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর থেকে স্বল্পতম দূরত্বে এই আন্তর্জাতিক এভিয়েশন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অননুমোদিত রানওয়েটি ঘনবসতির এই নগরীর উর্ধ্বমূখী বিনির্মাণ কার্যক্রম বিনা প্রয়োজনেই টুটি চেপে ধরে রেখেছে, এখানে অবস্থানকারী তিনটি ক্ষেয়াত্ত্বান্তরের দুটি হেলিকপ্টার ক্ষেয়াত্ত্বান্ত যা মূলত ‘রোটারী ইঞ্জিন’ নির্ভর বলে দীর্ঘ রানওয়ের তেমন প্রয়োজন হয় না। অপরাটি অর্থাৎ ‘স্পেশাল ফ্লাইং ইউনিট’ দুটো সি-১৩০ বিমান পরিচালনা করে যা স্বল্প দূরত্বের রানওয়ে উপযোগী এবং কদাচিত এই রানওয়ে ব্যবহার করে। অর্থাৎ এর কারণে বিশৃঙ্খল উন্নয়ন-অবতরণ এ্যাপ্রোচ ফানেল সংরক্ষণের নামে নক্রান্তুয়ায়ী, বিশাল নগর এলাকায় আজ উর্ধ্বমূখী উন্নয়ন শুরু। উপরন্ত বিমান বাহিনী থেকে এ বিমান বন্দরে প্রশিক্ষণ বিমান, জেট বিমান পরিচালনা করা হয় বলে অগ্রহনযোগ্য দাবীও করে এই উন্নয়ন প্রতিবন্ধি অবস্থাকে সংহত করায় লিপ্ত। এ প্রসঙ্গে বিমান বাহিনী ও সেনা কল্যান ট্রাইট কর্তৃক এই সম্পর্কিত সিএআর-৮৪ এর নিয়ন্ত্রণকে উপেক্ষা করার দুটো

উদাহরণ পেশ করছি, যথা- ফ্যালকন টাওয়ার (উচ্চতা ১১০ ফুট) এবং সদ্য তৈরী ট্রাষ্ট ব্যাংক টাওয়ার (উচ্চতা ১৭০ ফুট)। অতএব (বিমান বাহিনীর ভাষায়) শুধু মাত্র জরুরী আর পরিবহন বিমান অবতরণের দোহাই দিয়ে উচ্চ ভবন তো দূরস্থ, যানজটের নিরসনে সাহায্য প্রাপ্ত একটি গণ পরিবহন ব্যবস্থা ‘মেট্রো রেল’ ও এর গুরুত্বপূর্ণ রুটও বাতিল করার যুক্তি উপস্থাপন করে সমগ্র উন্নয়ন কামী মানুষকে স্তুষ্টি করেছে।

- ৩। উড়য়ন অবতরণ পথ বা অক্ষ ও এ্যাপ্রোচ ফানেল এর যুক্তি উপস্থাপন করে যে ধুমজাল তৈরী করা হয়েছে, তার পরিপ্রেক্ষিতে বাস্তবতা কিন্তু ভিন্ন;

ইতিমধ্যে অনুমোদিত নভোথিয়েটারটি ৭২ ফুট উচ্চতা বিশিষ্ট একটি কাঠামো যা অবতরণ অক্ষের উপর অবস্থিত। যদিও বিমান বাহিনীর মতে সামান্য ‘ল্যাটেরাল ম্যানুওভার’ করে উড়য়ন অবতরণ এক্ষেত্রে নিয়োজিত হয়। অথচ এর সম্মুখের ৩৪ ফুট কাঠামোর ‘মেট্রোপথ’ যা বাহনসহ উচ্চতায় ৫৯ ফুট দাঢ়াবে, তার কারণে তথাকথিত ‘জেট বিমান ও পরিবহন বিমান’ নামতে বাধাগ্রস্থ হবে। স্মরণযোগ্য যে, এই মেট্রোকাঠামো কিছু দক্ষিণে সরিয়ে (বিজয় সরণীর সড়ক ব্যবস্থার পূর্ববিন্যাস করে) অথবা বুর্যেট প্রফেসর শামসুল হক প্রস্তাবিত ‘টাচ ডাউন মার্কট’ প্রায় ৭০০০ ফুট দৈর্ঘ্যের এই রানওয়ের দক্ষিণ প্রান্ত থেকে আরও প্রায় ১০০০ ফুট উভর দিকে প্রতিস্থাপিত করলে কাম্য ‘এ্যাপোচ এ্যাঙ্গেল’ অর্জিত হয়। কিন্তু কোন ধরণের বিকল্প চিন্তা বা যুক্তির আদান পদান ছাড়াই এই সংস্থাটি দৃঢ়তার সঙ্গে নিরাপত্তার মতো সংবেদনশীল ও অস্পর্শ্য বিষয়ে ধূয়ো তুলে অত্যন্ত জনগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পটিকে বিকারাইন ভাবে বাতিলের পথ প্রস্তু করেছেন।

- ৪। দূর্যোগকালীন সময়ের ব্যবহার আর শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরের বিকল্পের যে দাবী তা এক কথায় কল্পনাগাথা। গত দশকের ঐতিহাসিক সত্যতা বলছে, এই রানওয়ে কখনই বিকল্প চিন্তায় থাকে না বরং অন্তিকদূরের ছট্টগ্রাম, যশোহর সহ আরও কিছু উড়য়ন-অবতরণ ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক আইনসীমা বিকল্প। আর গতশতকের প্রায় সব দূর্যোগে হ্যারত শাহজালাল রানওয়েই ব্যবহৃত হয়েছে। তাছাড়া বিমানবাহিনীর দাবীকৃত ‘দেশী-বিদেশী বিমান পরিচালনা সুবিধা’ এই রানওয়ে ধারণও করেনা। আমরা বরং এক্ষেত্রে সরকারের কাছে শাহজালাল বিমানবন্দর ক্ষেত্রে একটি অতিরিক্ত সমান্তরাল রানওয়ে তৈরীর পাশাপাশি তার আধুনিকায়নের দীর্ঘদিনে বিভিন্ন ব্যবহারকারী মহলের দাবীকে বাস্তবায়নের পদক্ষেপ নিতে অনুরোধ করছি।

- ৫। প্রতিরক্ষা বিষয় ‘আকাশ কৌশল’ বা এয়ার স্ট্যাটেজি দৃষ্টিকোণ থেকে বিমান বাহিনী এই অতি জনঘন বসতি পূর্ণ রাজধানীর অভ্যন্তরের পরিত্যক্ত বিমান ঘাটিকে ‘কৌশলগত স্থানিক গভীরতা’ বা স্ট্যাটেজিক ডেপ্থ এর বিবেচনায় অত্যধিক গুরুত্বপূর্ণ হিসাবে উল্লেখ করেছেন। এই ক্ষেত্রে শাহজালাল বিমান বন্দরের ‘ট্যাক্টিক্যাল রিডানডেলি’ হিসাবে এর গুরুত্বকেও তুলে ধরেছেন। কিন্তু তিনি যা আলোকপাত করেননি, তা হচ্ছে যুদ্ধকালীন সময়ে ‘মানব বর্ম’ কৌশলের মতো ঘৃণিত ও সর্বদেশ কর্তৃক বর্জিত কৌশলের অংশ হিসাবেই কেবল এই ধরণের দৃষ্টিভঙ্গি কোন দেশের প্রতিরক্ষাবুহ্য ও প্রতিরোধ কৌশলের অংশ হতে পারে। স্মরণযোগ্য যে স্বাধীনতা যুদ্ধকালীন সময়ের বিমান বন্দরটি ছিল শহর প্রান্তে, আর ক্রমান্বয় নগরায়নের ফলে এখন এর অবস্থান ঘনবসতিপূর্ণ নগরীর অভ্যন্তরে। তাই জননিরাপত্তার বিবেচনায় এই বিমান বন্দরটিই স্থানান্তর একান্ত বিবেচনার দাবী রাখে।

সব বিবেচনায় রাজধানীর সমন্বিত উন্নয়নে পরিকল্পিত নগরায়ন ব্যবস্থার অধীনে নগর সুবিধা, সুষ্ঠ গণপরিবহন ব্যবস্থা নির্ভর চলাচল, আর সুষম ভূমি ব্যবহার বিন্যাস নিশ্চিত করে যানজট-জলজট-জনজট মুক্ত বসবাসযোগ্য ঢাকা মহানগরীর বিনির্মাণে ‘পরিত্যাক্ত’ পুরাতন বিমান বন্দরসহ সকল সামরিক স্থাপনা নগর অভ্যন্তর থেকে অপসারণের কোন বিকল্প নেই। জনস্বার্থে গণতান্ত্রিক সরকার অবিলম্বে এ বিষয়ে কার্যকর ব্যবস্থা নিবেন এবং নগর উন্নয়ন কার্যক্রম ও প্রকল্পের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নের সকল বাধা, অপপ্রচারণা ও জনবিরোধী প্রচোরণার বিরুদ্ধে দৃঢ় প্রতিজ্ঞ থাকবেন, সেই প্রত্যাশাই সকলের।