ভবিষ্যতের ঢাকা

অধ্যাপক নজরুল ইসলাম

ভবিষ্যৎ ঢাকার কথা ভাবতে হলে প্রথমেই এর ভৌগোলিক অবস্থান চিহ্নিত করতে হয়। শহর ঢাকার এখন নানা পরিচয়। রাজনৈতিক, প্রশাসনিকভাবে প্রথমেই ধরা যায় নির্বাচিত মেয়রের ঢাকা সিটি করপোরেশন বা ডিসিসির কথা। এর আয়তন মাত্র ১৪৫ বর্গ কিলোমিটার (৫৬ বর্গমাইল), ২০০১ সালের লোকগণনায় জনসংখ্যা ছিল ৫৯ লাখ। বর্তমানে (২০০৬) বেড়ে হয়েছে ৭০ লাখ। এই ঢাকার বিস্তৃতি দক্ষিণে সদরঘাট থেকে উত্তরে টঙ্গী খাল, পূর্বে বাসাবো, বাড্ডা থেকে পশ্চিমে গাবতলী, মিরপুর। ঢাকা মেট্রোপলিটন এরিয়া (বা ডিএমএ) বলেও একটি সত্তা রয়েছে ঢাকার। এটি মূলত ঢাকা মেট্রোপলিটান পুলিশ এরিয়া, আয়তন ৩০৬ বর্গ কিলোমিটার. (১১৮ বর্গমাইল)। ২০০১ সালে এর লোকসংখ্যা ছিল ৬৬ লাখ, ২০০৬ সালে সম্ভবত ৯২ লাখ। তারপর ধরা যায় বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো বা লোকগণনা দপ্তর যাকে বলে ঢাকা মেগাসিটি, এর আয়তন ১৩৫৩ বর্গ কিলোমিটার (৫২২ বর্গমাইল), ২০০১ সালের লোকগণনায় যার জনসংখ্যা ছিল ১ কোটি ৭ লাখ (১০.৭ মিলিয়ন)। এখন হবে ১২ মিলিয়ন বা ১ কোটি ২০ লাখ। তারপর রয়েছে ঢাকা রাজধানী উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ বা রাজউকের আওতায় ঢাকা মেট্রোপলিটন ডেভেলপমেন্ট প-্যানিং এরিয়া বা ডিএমডিপি এলাকা, এর আয়তন ১৫২৮ বর্গ কিলোমিটার (৫৯০ বর্গমাইল)। এই এলাকার লোকসংখ্যা ২০০১ সালে ছিল সম্ভবত ১ কোটি ১০ লাখ, এখন বেড়ে হয়েছে ১ কোটি ২৫ লাখ বা তারও বেশি। মেগাসিটি ঢাকা বা বর্তমান ডিএমডিপি, এ দুটো কোনো একক শহর নয়, বরং শহরপুঞ্জ ('আর্বান এগে-ামারেশন')। কেন্দ্রীয় শহর ঢাকা সিটি করপোরেশনসহ আরো পাঁচটি পৌরসভা শহর (যথা নারায়ণগঞ্জ, কদম রসুল, টঙ্গী, গাজীপুর ও সাভার) ও অসংখ্য গ্রাম জনপদ নিয়ে এর বিস্তৃতি। আমরা বরং এই শহরপুঞ্জকে ঢাকা মেট্রোপলিটন রিজিয়ন বা ঢাকা মহানগরীয় অঞ্চল বা সংক্ষেপে *মেগাসিটি ঢাকা* নামেই চিহ্নিত করতে পারি।

আজ থেকে ২০-৩০ বছর পরের ঢাকা অবশ্যই আরও বৃহত্তর অঞ্চলে বিস্তৃত হবে। দক্ষিণ-পূর্বে নারায়ণগঞ্জ ছাড়িয়ে মুন্সিগঞ্জ, দক্ষিণে ধলেশ্বরী পার হয়ে পদ্মাপারের মাওয়া পর্যন্ত, পশ্চিমে সাভার ছাড়িয়ে মানিকগঞ্জ পর্যন্ত, উত্তরে গাজীপুর ছাড়িয়ে শ্রীপুর, ভালুকা পর্যন্ত, পূর্বে নরসিংদী এমনকি ভৈরব পর্যন্ত– এরকম বিশাল এলাকা নিয়ে বিস্তৃত হবে ভবিষ্যতের ঢাকা। ৩৫০০-৪০০০ বর্গ কি.মি. এলাকা জুড়ে ছড়িয়ে থাকবে সেই মহানগরাঞ্চল।

বিগত তিন দশকে ঢাকার জনসংখ্যা বেড়েছে প্রবল হারে, এখনো দ্রুতগতিতেই বাড়ছে। জনসংখ্যার দিক থেকে ঢাকা এখনই বিশ্বের নবম বৃহত্তম শহর। ২০ বছর পরে এটি হবে পৃথিবীর দ্বিতীয় বৃহত্তম মেগাসিটি (এমনকি বৃহত্তম মেগাসিটিও হয়ে যেতে পারে)। লোকসংখ্যা হবে তখন আড়াই থেকে তিন কোটি বা তারও বেশি।

ভবিষ্যৎ ঢাকার নানা প্রসঙ্গ

বর্তমান সোয়া কোটি জনসংখ্যার চাপেই মেগাসিটি ঢাকা রীতিমতো হিমশিম খাচ্ছে, অনেকের মতে বসবাসের অযোগ্যই হয়ে গেছে। তাহলে এ শহরের ভবিষ্যৎ কী? বস্তুত ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার বিশালত্ব ও পারিসরিক বিস্তৃতির জন্য প্রয়োজনীয় জমির অভাবই হলো ঢাকার প্রধান সমস্যা, এ দুটো উপাদানের সঙ্গে সম্পৃক্ত রয়েছে নগর ব্যবস্থার অন্যান্য নানান বিষয়। একটা শহরের জনসংখ্যা ও পরিসর বৃদ্ধির পাশাপাশি এর ভবিষ্যৎ মূল্যায়নে যে কটি বিষয় বিবেচনায় আনতে হয় তা হলো : অর্থনৈতিক শক্তি, চলাচল বা পরিবহন দক্ষতা, পরিবেশ, মৌলিক ভৌত সেবা প্রাপ্যতা, সামাজিক সেবা, আবাসন, সামাজিক সুস্থিতি ও আইনশৃঙ্খলা, বাহ্যিক সৌন্দর্য, সাংস্কৃতিক সমৃদ্ধি, বাস্তু পরিকল্পনা ও সুপরিচালন।

অর্থনৈতিক শক্তি

নিঃসন্দেহে ১০০ বছর আগের, এমনকি ৩০ বছর আগের তুলনায় অর্থনৈতিকভাবে ঢাকা এখন অনেক বেশি সমৃদ্ধ ও বৈচিত্র্যময়। ঢাকার মোট উৎপাদন (গ্রোস সিটি প্রডাক্ট বা জিসিপি) সম্ভবত ১২ বিলিয়ন ডলার যা কিনা বাংলাদেশের মোট জাতীয় উৎপাদনের (৬০ বিলিয়ন ডলার) ২০ শতাংশ। অথচ এর জনসংখ্যা হচ্ছে দেশের জনসংখ্যার ৯ শতাংশ। ঢাকার মানুষের গড়পড়তা মাথাপিছু আয় দেশের মাথাপিছু আয়ের তুলনায় তিনগুণ বা আরও বেশি। গড়পড়তা জীবন মান আগের তুলনায় অনেক বেড়েছে। ঢাকার অর্থনৈতিক শক্তি ক্রমশই বাড়ছে। ভবিষ্যতে আরো বাড়বে, তবে এমন একটা সময় হয়তো এসে যাবে যখন 'ডিস্ ইকোনমি অব স্কেল'-এর কারণেই ঢাকার অর্থনৈতিক শক্তিতে চিড় ধরবে, এমনকি তা নিম্নগামী হবে। এখানকার পরিবেশ দূষণ অর্থনৈতিক শক্তিতে নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে পারে। প্রশাসনিক অদক্ষতা, সুশাসনের অভাব, নীতিনির্ধারকদের অদূরদর্শিতা ইত্যাদি কারণে তা আরো ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।

একদিকে ঢাকা অর্থনৈতিকভাবে সমৃদ্ধ হচ্ছে, একই সঙ্গে আবার অর্থনৈতিক বৈষম্য বৃদ্ধি করে সামাজিক (দীর্ঘমেয়াদে রাজনৈতিক) সমস্যা সৃষ্টি করছে। ১২ মিলিয়ন ঢাকাবাসীর মধ্যে প্রায় ৫ মিলিয়ন দরিদ্র এবং এদের অধিকাংশই বস্তিবাসী। ঢাকা শহরকে বলা যায় বিশ্বের এক নম্বর বস্তির শহর, দরিদ্র মানুষের শহরও বলা যায়। এ খ্যাতি আগে হয়তো ছিল কলকাতা বা জাকার্তার, যা এখন নিঃসন্দেহে ঢাকার।

ঢাকার অর্থনৈতিক শক্তিতে বৈচিত্র্য আছে। সাদা-কালো যেভাবেই হোক, ঢাকার অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি উলে-খ করার মতো, সামগ্রিকভাবে বাংলাদেশের অর্থনীতিও দ্রুত বৃদ্ধিশীল, ঢাকারও। তবে একথা বলা যায়, ঢাকা মহানগরে এত প্রবলমাত্রায় অর্থনৈতিক পুঞ্জীভবন দীর্ঘমেয়াদে সুখকর নাও হতে পারে, বরং দেশের অন্যান্য প্রবৃদ্ধি মেরু বা কেন্দ্রগুলোতে (বিভাগীয় বা জেলা শহর পর্যায়ে) তা বিকেন্দ্রীকরণ করার কথা ভাবতে হবে। একই সঙ্গে ভাবতে হবে ঢাকার যে বিপুলসংখ্যক দরিদ্র জনগোষ্ঠী, তাদের দারিদ্র্যাবস্থা প্রশমনের কথা। তা না হলে ধনী-গরিবের বৈষম্য রাজধানীর আর্থ-সামাজিক-রাজনৈতিক বিপর্যয় ঘটাতে পারে।

পরিবহন

বর্তমানে ঢাকার পরিবহন ব্যবস্থা বলতে গেলে অপরিকল্পিত, অবৈজ্ঞানিক, অনাধুনিক ও অদক্ষ। প্রয়োজনীয় ও পর্যাপ্ত সড়কের অভাব, অন্যান্য মাধ্যমের (যেমন সারফেস রেল, পাতাল রেল, নদীপথ) অনুপস্থিতি বা অপর্যাপ্ত ব্যবহার, একই সড়কে যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক যানবাহনের উপস্থিতি, ফুটপাতের অভাব ইত্যাদি নানা অসঙ্গতির সঙ্গে রয়েছে সামগ্রিকভাবে পরিবহন ও যোগাযোগ ব্যবস্থায় ব্যবস্থাপনারই তীব্র অভাব। যানজট নিত্যনৈমিত্তিক ঘটনা। এর ফলে কর্মসময় নষ্ট হওয়া, জ্বালানি অপচয় ও পরিবেশ দূষণের ঘটনা ঘটছে।

ঢাকার উন্নত পরিবহন ব্যবস্থার এর জন্য আবশ্যক দীর্ঘমেয়াদি মহাপরিকল্পনা। এ রকম একটি মহাপরিকল্পনার জন্য প্রাসঙ্গিক নীতিমালা সম্প্রতি প্রস্তুত করা হয়েছে ঢাকা ট্রান্সপোর্ট কো-অর্ডিনেশন বোর্ড বা ডিটিসিবির তত্ত্বাবধানে। এই মহাপরিকল্পনা ও নীতিমালায় ঢাকার আগামী ২০ বছরের পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন চিন্তা করা হয়েছে।

পরিকল্পনাপত্র লেখা হয়েছে, তবে এখনো তা চূড়ান্তভাবে অনুমোদিত হয়নি বরং অনুমোদনের সম্ভাবনা হ্রাস পাচ্ছে। অন্যদিকে পরিকল্পনাবহির্ভূত কিছু বড় রকমের প্রজেক্ট গ্রহণের উদ্যোগ নেয়া হচ্ছে। সরকারের ভেতরেই দুই রকমের চিন্তা কাজ করছে। ডিটিসিবির প্রধান হলেন ঢাকার মেয়র। অন্যদিকে যোগাযোগের দায়িত্বে রয়েছেন একজন প্রভাবশালী মন্ত্রী। দুজনই নিস্ব দৃষ্টিভঙ্গি থেকে প্রকল্প গ্রহণে উৎসাহী। এতে করে ঢাকার ভবিষ্যৎ পরিবহন ব্যবস্থায় কার্যকর কোনো দীর্ঘমেয়াদি উন্নয়ন হবে বলে আপাতত মনে হয় না।

তাছাড়া বর্তমান পরিবহন ব্যবস্থায় রয়েছে দুর্নীতি। আরো একটি বিষয় উলে-খ করতে হয় তা হলো, কেন্দ্রীয় এলাকায় বিশাল ক্যান্টনমেন্ট এলাকার অবস্থান ও গণচলাচলে এর নেতিবাচক ভূমিকা। বিডিআরের অবস্থানও গণচলাচলে অসুবিধার কারণ।

শহরের সুষ্ঠু পরিচালন ও সমৃদ্ধিতে পরিবহনের পাশাপাশি বিশেষ ভূমিকা রয়েছে টেলিযোগাযোগের। সরকারি ল্যান্ড টেলিফোনের ব্যাপ্তি ঘটেছে সন্দেহ নেই, এর মাধ্যমে ই-মেইল যোগাযোগও প্রচণ্ডভাবে বেড়েছে। ল্যান্ড ফোনের অপর্যাপ্ততা ও নির্ভরহীনতা মোবাইল ফোনের গুরুত্ব আরো বাড়িয়ে দিয়েছে। টেলিফোন, ই-মেইল, ফ্যাক্স ইত্যাদি শহরে অনেক ফিজিক্যাল ট্রিপ কমিয়ে দেয়, জ্বালানি বাঁচায়, সময় বাঁচায়, ক্ষেত্রবিশেষে খরচও বাঁচায়। ভবিষ্যতের ঢাকায় টেলিযোগাযোগের ভূমিকা খাটো করে দেখার কোনোই অবকাশ নেই।

পরিবেশ

বর্ধিত জনসংখ্যার জন্য যেভাবে মহানগরীর অভ্যন্তরে ও আশপাশের নিচু জমি, জলাভূমি, লেক-পুকুর নির্বিচারে ভরাট করা হচ্ছে ভবিষ্যতে সে প্রবণতা অব্যাহত থাকবে, যদি না কঠোরভাবে তা নিয়ন্ত্রণ করা যায়। অপর বিকল্প হচ্ছে, নগর উন্নয়ন আরো বিস্তৃত পরিসরে উৎসাহিত করা। এক্ষেত্রে আবার দেখা যাবে ঢাকার উত্তরে বিদ্যমান মধুপুর বন এলাকার বিনাশ। অর্থাৎ যেকোনো অনিয়ন্ত্রিত উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের কারণেই ঢাকা মহানগর অঞ্চলে প্রাকৃতিক পরিবেশ মারাত্মক হুমকির মুখোমুখি হবে।

ঢাকা মহানগর অঞ্চল স্বাভাবিকভাবে বন্যাপ্রবণ। ঢাকার নাগরিকগণ ও সরকারি নীতিনির্ধারক উভয়েই মনে হয় ঢাকাকে বন্যামুক্ত রাখার জন্য চারদিকে বাঁধ নির্মাণের পক্ষপাতী। পরিবেশবাদীরা মনে করেন এতে করে ঢাকার দুর্ভোগ বাড়বে বৈ কমবে না। বরং অতিরিক্ত দুর্ভোগ পোহাতে হবে ঢাকার চারপাশের গ্রাম ও অন্যান্য শহর জনপদের মানুষদের। তাছাড়া বাঁধের কারণে (রক্ষণাবেক্ষণের দুর্বলতার ফলে) অভ্যন্তরীণ এলাকায় মারাত্মক দীর্ঘমেয়াদি জলাবদ্ধতার আশঙ্কাও বাড়বে, যেমনটি হয়েছে ডিএনডি এলাকায়।

মেগাসিটি ঢাকার পরিবেশ প্রসঙ্গে এর দূষণের কথা এসে যায়। নানা প্রক্রিয়ায় জলাশয়ে দূষণ বাড়ছে। বুড়িগঙ্গার পানি ইতিমধ্যে অতি উচ্চমাত্রায় দূষিত। শীতলক্ষ্যা, বালু, তুরাগ প্রভৃতি নদীর পানিও প্রচণ্ডভাবে দূষিত হচ্ছে। শুধু দূষণই নয় অবৈধ দখলদারদের সন্ত্রাসী আক্রমণে দারুণভাবে সংকুচিত হচ্ছে জলাশয়। ঢাকার চারপাশের এবং ঢাকার অভ্যন্তরের নদী ও খালগুলোই ছিল ঢাকার প্রাণ সঞ্চালন শক্তি। অতি দ্রুত এই প্রাণশক্তি নিঃশেষিত হচ্ছে এবং ভবিষ্যতের ঢাকাকে গভীর সংকটে ফেলবার কারণ ঘটাচ্ছে।

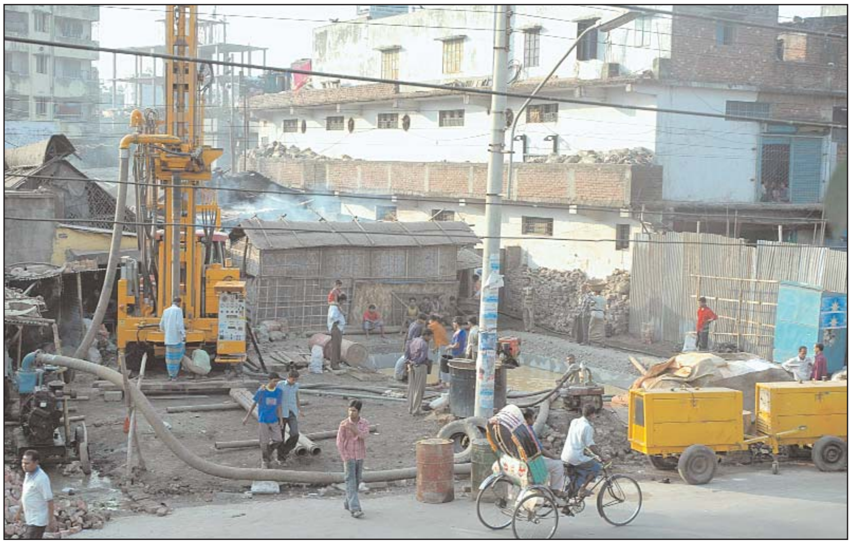
জনসংখ্যা বৃদ্ধি ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির অনুষঙ্গ হিসেবেই এখানে শিল্প কারখানা বৃদ্ধি পেতে থাকে। যান্ত্রিক যানবাহনের সংখ্যাও বাড়তে থাকে, পরিবেশবাদীদের অব্যাহত দাবি ও সরকারের সময়পোযোগী উদ্যোগের কারণে ঢাকার রাস্তা থেকে অতিমাত্রায় দূষণকারী দুই স্ট্রোক বেবি টেক্সি প্রত্যাহার করা হয়েছে এবং অতিপুরাতন ক্রুটিযুক্ত যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা হয়েছে। এছাড়া সিসাযুক্ত পেট্রল আমদানি ও ব্যবহার বন্ধের কারণে ঢাকার বাতাস আগের তুলনায় অপেক্ষাকৃত কম দূষিত। দূষণমুক্ত বাতাস নিশ্চিত করার জন্য ভবিষ্যতে আরো কঠোর নিয়ম নীতি মেনে চলা জরুরি। ব্যক্তিগত গাড়ির ব্যবহার সীমিত রাখা ও কল কারখানার পরিবেশসম্মত বিধি বিধান মেনে চলার বাধ্যবাধকতা নিশ্চিত করতে হবে। নিয়ন্ত্রণ করে পরিকল্পিতভাবে ছোট, মাঝারি ও বড় শিল্প এলাকা গড়ে তোলার উদ্যোগ নিতে হবে।

প্রয়োজন ও চাহিদার কারণেই ঢাকার চার পাশে অসংখ্য ইটের ভাটা গড়ে উঠেছে। এগুলোকে দূষণমুক্ত প্রযুক্তি অধীনে আনতে হবে অথবা বিকল্প নির্মাণ উপকরণ উদ্ভাবন করে দূষণ সমস্যা মিটাতে হবে।

ঢাকা মহানগরীর পরিবেশ চিন্তায় ইদানীং আরেকটি বিষয় গুরুত্বের সঙ্গে আলোচিত হচ্ছে তা হল এর ভূমিকম্প ঝুঁকি। এক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় সতর্কতা ও প্রস্তুতি নেই বললেই চলে। ভবিষ্যতে ঢাকায় ভূমিকম্পের ঝুঁকি মনে রেখেই ভবন নির্মাণ ও নগর পরিকল্পনা প্রস্তুত করতে হবে।

ভৌত সেবা সরবরাহ ও প্রাপ্যতা

পানীয় জলের সরবরাহ, পয়ঃনিষ্কাশন ব্যবস্থা, বিদ্যুৎ, জ্বালানি/গ্যাস সরবরাহ ইত্যাদি সেবাসমূহের পরিমাণগত ব্যাপক ঘাটতি রয়েছে। এসব সেবার গুণগত ঘাটতিও উলে-খ করার মতো। এর সঙ্গে রয়েছে দুর্নীতি ও তথাকথিত সিস্টেম লসের। অর্থাৎ সুব্যবস্থাপনা বা সুশাসনের অভাবই হচ্ছে মূল সমস্যা। দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনার অভাব, সম্পদের



ডিটিসিবির প্রধান হলেন ঢাকার মেয়র। অন্যদিকে যোগাযোগের দায়িত্বে রয়েছেন একজন প্রভাবশালী মন্ত্রী। দুজনই নিজস্ব দৃষ্টিভঙ্গি থেকে প্রকল্প গ্রহণে উৎসাহী। এতে করে ঢাকার ভবিষ্যৎ পরিবহন ব্যবস্থায় কার্যকর কোনো দীর্ঘমেয়াদি উন্নয়ন হবে বলে আপাতত মনে হয় না

অপর্যাপ্ততা ইত্যাদি সমস্যাও রয়েছে। সার্বিক বিবেচনায় ভৌত সেবাখাতে ঢাকার ভবিষ্যৎ খুব আশাব্যঞ্জক নয়।

নাগরিক সেবার অপর এক বিষয় হলো কঠিনবর্জ্য অপসারণ ও এর পরিবেশ সম্মত ডিসপোজাল। এর দায়িত্ব ডিসিসির। তবে ডিসিসি তার এ দায়িত্ব যথাযথভাবে পালন করতে পারে না। জাপানি উন্নয়ন সংস্থা জাইকার সহযোগিতায় ডিসিসি'র জন্য একটি কঠিনবর্জ্য ব্যবস্থাপনা মহাপরিকল্পনা প্রস্তুত করা হয়েছে, কিন্তু এর সত্যিকার বাস্তবায়নের যথাযথ উদ্যোগ নেয়া হচ্ছে না। রাজনৈতিক অঙ্গীকারের অভাব, ব্যক্তি বা গোষ্ঠী স্বার্থ ও দুর্নীতির কারণে এর বাস্ত বায়ন বিলম্বিত হচ্ছে। সুশাসনের অভাবেই ভবিষ্যতের ঢাকার বর্জ্য ব্যবস্থাপনা মারাত্মক সংকটে পড়তে পারে।

সামাজিক সেবা

সবক্ষেত্রেই বিত্তবানদের কথা চিন্তা করেই সেবা পরিকল্পনা। নিম্নবিত্ত ও দরিদ্ররা ক্রমশই শিক্ষা ও স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তিতে পিছিয়ে পড়ছে। শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা কেন্দ্রগুলো নগর পরিকল্পনার আওতায় রাখাই যাচ্ছে না। বিশেষ করে এসব কেন্দ্রের অবস্থান নির্বাচনের বেলায় নিয়মনীতির তোয়াক্কা করা হয় না। রাজউকেরও এতে মাথাব্যথা নেই। সু-শাসনের অভাবে শিক্ষা ও স্বাস্থ্য খাত সমস্যা জর্জরিত থেকে যাবে ভবিষ্যতের ঢাকায়।

আবাসন

ঢাকায় প্রায় অর্ধেক মানুষ বাস করে ঘিঞ্জি বস্তিতে (শুধু ডিএমএ এলাকাতেই রয়েছে হাজার পাঁচেক বস্তি) অথবা অপরিকল্পিতভাবে গড়ে ওঠা নিম্নবিত্ত মহল-ায়। পরিকল্পিতভাবে গড়ে উঠেছে এমন আবাসিক এলাকার পরিমাণ খুবই কম, যে সব উচ্চবিত্ত ও মধ্যবিত্ত আবাসিক এলাকা কয়েক দশক আগে থেকে গড়ে উঠেছিল সেগুলোরও আবাসিক চরিত্র অতি দ্রুত বদলে যাচ্ছে।

ফ্ল্যাট বা অ্যাপার্টমেন্ট বাড়িতে বসবাসই এখন প্রায় স্বাভাবিক ব্যবস্থা। ভবিষ্যতের ঢাকাতে এ ব্যবস্থা আরো ব্যাপক হবে। এক্ষেত্রে বাণিজ্যিক ডেভেলপারদের দৌরাত্ম্য বাড়তেই থাকবে এবং এদের অনেকেই নিয়মনীতির ব্যত্যয় ঘটিয়ে দ্রুত উচ্চ মুনাফার লোভে পরিবেশ বিধ্বং-সী ও নিম্নমান ভবনাদি নির্মাণে উৎসাহী হবে। এর সঙ্গে সম্পৃক্ত হবে রাজউকের কিছু দুর্নীতিপরায়ণ কর্মকর্তা কর্মচারী। সম্প্রতি ইমারত নির্মাণ বিধিমালা, ২০০৬ অনুমোদিত হবার পরও এর বাস্তবায়ন স্থগিতাদেশ এই প্রবণতার ফল।

দ্রুতহারে জনসংখ্যা বৃদ্ধি ও জমির স্বল্পতা ঢাকা মহানগরে জমির মূল্য প্রচণ্ডভাবে বাড়িয়ে দিয়েছে। মাত্র ৫০ বছরের ব্যবধানে ধানমন্ডির এক বিঘা জমি ২০ হাজার টাকা থেকে বেড়ে হয়েছে ১০ থেকে ২০ কোটি টাকা, এমনকি তারও বেশি। এরকম পরিস্থিতিতেও রাজধানী ঢাকার জন্য এখনো কোনো সার্বিক আবাসন মহাপরিকল্পনা জাতীয় কিছু নেই।

সামাজিক সুস্থিতি ও আইন শৃঙ্খলা

বিশ্বের কোনো কোনো মেগাসিটির তুলনায় ঢাকা মহানগরীতে সাম্প্রদায়িক সৌহার্দ্য ভালোই বলা উচিত। একমাত্র আহমদিয়া মুসলিম গোষ্ঠী (এবং কোনো কোনো সময় হিন্দু সম্প্রদায়ের মানুষ) মাঝে মধ্যে ধর্মীয় বিদ্বেষের শিকার হন। তবে ঢাকা মহানগরীতে অপরাধ প্রবণতাও বেড়ে গেছে। ভবিষ্যতে আরও বাড়ার আশঙ্কা রয়েছে, যদি না উপযুক্ত প্রশাসনিক ব্যবস্থা ও সামাজিক প্রতিরোধের মাধ্যমে এই প্রবণতার হ্রাস টেনে ধরা যায়।

বাহ্যিক সৌন্দর্য

ঢাকার বাহ্যিক সৌন্দর্য ছিল মূলত এর বৃক্ষ শোভা, নদী লেক ইত্যাদি। বৃক্ষশোভা দ্রুত সংকুচিত হচ্ছে, তবে বড় রাস্তার দু'পাশে ও মাঝখানের সড়ক-দ্বীপ বা বিভাজনে শোভা বর্ধন প্রশংসনীয় উদ্যোগ। ভবিষ্যতের ঢাকায় সবুজের সমারোহ বাড়ানো আবশ্যক হবে এবং সুপরিকল্পনা ও সুশাসন সম্ভব হলে সবুজীকরণও সম্ভব হবে। নদী, লেক, জলাশয় ইত্যাদি সংরক্ষণ করে ও পরিচ্ছন্ন রেখে শহর সৌন্দর্য বাড়ানো যায়।

সাংস্কৃতিক সমৃদ্ধি

ঢাকার অর্থনৈতিক অবস্থার তুলনায় আগাগোড়াই সাংস্কৃতিক পরিচয়টি গর্ব করার মতই ছিল, এখনো অনেকটা টিকে আছে, কোনো কোনো ক্ষেত্রে অগ্রসর হয়েছে। চিত্রকলা, নাটক, সঙ্গীত, নৃত্যকলা ইত্যাদি সব দিকেই চর্চা বাড়ছে। গুণগত উৎকর্ষও হচ্ছে। আবার পাশাপাশি ঐতিহ্যবাহী বিভিন্ন প্রাচীন ভবন, কিংবা মহল-ার (যেমন শাঁখারিবাজার) প্রতি অবহেলা দেখে সাংস্কৃতিক ভবিষ্যৎ নিয়ে দুশ্চিন্তাগ্রস্ত হতে হয়। তবু মনে হয় ঢাকার একটি সাংস্কৃতিক ভবিষ্যৎ আছে।

প্রয়োজন মেধাবী মহাপরিকল্পনা ও সুপরিচালন

একটি দীর্ঘমেয়াদি ও মেধাবী মহাপরিকল্পনা ছাড়া কোনো শহরই ভবিষ্যতের জন্য প্রস্তুতি নিতে পারে না। ঢাকার যে বাস্তু মহাপরিকল্পনা রয়েছে তা যেমন অসম্পূর্ণ তেমনি মামুলি চিন্ত ার প্রতিফলন। তাছাড়া এর যাই বা গ্রহণযোগ্য তাও বাস্তবায়িত হচ্ছে না, রাজনৈতিক সদিচ্ছার অভাবে ও দুর্নীতির কারণে। বিদ্যমান (দশ বছরের পুরাতন) মহাপরিকল্পনার অনুষঙ্গ হিসেবে ডিটেল এরিয়া প-্যান তৈরি হচ্ছে, কিন্তু শেষ করার খুব একটা তাগিদ নেই। বাস্ত বায়নের তাগিদ কতটা থাকবে, প্রশ্ন সাপেক্ষ। সুতরাং নতুন করে একটি মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন অত্যাবশ্যক।

পরিকল্পনার যথাযথ বাস্তবায়নেই উন্নয়ন সম্ভব, তবে এ জন্য প্রয়োজন সুশাসন। সুশাসনের জন্য প্রয়োজন উপযুক্ত প্রশাসনিক সংস্থা, যোগ্য ও সাহসী নেতৃত্ব ও পর্যাপ্ত সংখ্যক কর্মকর্তা ও কর্মীবাহিনী, একই সঙ্গে প্রয়োজন সচেতন নাগরিক সমাজ, সৎ ও দেশপ্রেমিক প্রাইভেট সেক্টর। রাজধানী মেগাসিটির প্রশাসনিক বা পরিচালন ব্যবস্থা কী হতে পারে, এর নেতৃত্ব কী ধরনের হবে, এ নিয়ে কিছু চিন্ত া ভাবনা হয়ে থাকলেও চূড়ান্ত সিদ্ধান্তে আসা যায়নি। ভবিষ্যৎ ঢাকার জন্য এ ভাবনা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। ঢাকার ভবিষ্যৎ এক অর্থে বাংলাদেশের ভবিষ্যৎ, বাংলাদেশের ভবিষ্যৎও যেমন ঢাকার ভবিষ্যৎ, এ দুই ভবিষ্যৎ নিয়ে সকল সচেতন নাগরিককেই ভাবতে হবে।

লেখক : সভাপতি, নগর গবেষণা কেন্দ্র
অধ্যাপক, ভূগোল ও পরিবেশ বিভাগ
ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়