ফ্লাইওভার – যানজট নিরসনে নব দিগন্তের সূচনা

পরিকল্পনায় ঃ এলজিইডি | বিশেষ ক্রোড়পত্র | ১৯ জ্যৈষ্ঠ ১৪০৮ | শনিবার | ০২ জুন ২০০১ | অঙ্গসজ্জায় ঃ অনুপম পাবলিসিটি এজেন্সি

প্রধানমন্ত্রী
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

১৯ জ্যৈষ্ঠ ১৪০৮
০২ জুন ২০০১

বাণী

আমাদের সরকার রাজধানীর খিলগাঁও এলাকায় ১৬৬২ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি ফ্লাইওভার নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে প্রস্তাবিত এ ফ্লাইওভার নির্মাণের কাজ সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করবে বলে আমি আশাবাদী। পরবর্তীতে সায়েদাবাদ রেল-ক্রসিং ও মহাখালী রেল-ক্রসিং এলাকায় আরও দু'টি ফ্লাইওভার নির্মাণের বিষয়েও নীতিগত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে।

বাংলাদেশ আওয়ামী লীগ ঢাকা মহানগরীকে বিশ্বের অন্যতম আধুনিক নগরীতে পরিণত করতে অঙ্গীকারবদ্ধ। এ মহানগরীর অন্যতম প্রধান সমস্যা যানজট। ক্রমবর্ধমান জনস্ফীতি, যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধি ও অবকাঠামোগত অপ্রতুলতার কারণে ঢাকা মহানগরীর অগণিত মানুষ আজ এ ভয়াবহ সমস্যার সম্মুখীন।

প্রস্তাবিত 'ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে ঢাকা মহানগরীর অভ্যন্তরীণ যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে, যানজট হ্রাস পাবে এবং বাহ্যিক সৌন্দর্য বৃদ্ধি পাবে বলে আমার বিশ্বাস। এ ফ্লাইওভার আমাদের নগর-পরিকল্পনার একটি বিশেষ স্থাপনা হিসেবে চিহ্নিত হয়ে থাকবে। আমি এর ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপনের উদ্যোগকে স্বাগত জানাই।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

শেখ হাসিনা

সাবের হোসেন চৌধুরী এম.পি.
- উপ-মন্ত্রী
স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বাংলাদেশ সচিবালয়
ঢাকা

বাণী

বিসমিল্লাহির রাহমানির রাহীম

আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অর্থনৈতিক অবকাঠামো নির্মাণকে উন্নয়নের পরিমাপক হিসাবে বিচেনা করা হয়। অনুষঙ্গ উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের মৌলিক শর্ত।

সে বিচারে ঢাকা মহানগর আজও অনেক পিছিয়ে। তাই আধুনিক বিশ্বের সাথে তাল রেখে নগর সুবিধা বৃদ্ধির লক্ষ্যে জননেত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে বর্তমান সরকার তীব্র যানজট সমস্যা নিরসনে বৈপ্লবিক পদক্ষেপ হিসাবে ঢাকা মহানগরীতে বেশ কয়েকটি ফ্লাইওভার নির্মাণের কর্মসূচী হাতে নিয়েছে।

গত ২০শে ফেব্রুয়ারী/৯৯-এ বাসাবো শহীদ আলাউদ্দিন পার্কে এক বিশাল জনসভায় মতিঝিল, সবুজবাগ, খিলগাঁও এলাকার যানজট নিরসনে সর্বস্তরের জনগণের পক্ষ থেকে আমি এই এলাকার নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি হিসাবে খিলগাঁও রেল/রোড ইন্টার সেকশনে একটি ফ্লাইওভার নির্মাণের দাবী উত্থাপন করলে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ফ্লাইওভার নির্মাণের প্রতিশ্রুতি দেন।

এই ঐতিহাসিক ঘোষণার দু'বছরের মধ্যেই পরিকল্পনা ও প্রকল্প গ্রহণ, অনুমোদন এবং সম্পূর্ণভাবে বাংলাদেশ সরকারের নিজস্ব অর্থায়নে ইনশাল্লাহ মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুত ঢাকা মহানগরীর খিলগাঁও রেল/রোড ইন্টারসেকশনে লুপসহ ১৬৬২ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি ফ্লাইওভার নির্মাণের কাজ শুরু হতে যাচ্ছে।

এই ফ্লাইওভার নির্মাণ ছিল সবুজবাগ, খিলগাঁও, মতিঝিল তথা মহানগর ঢাকার পূর্বাঞ্চলের জনগণের অন্যতম দাবী এবং বহু প্রতিক্ষীত স্বপ্ন। অত্যন্ত গৌরবের বিষয় যে, আমার নির্বাচনী এলাকায় বাংলাদেশের এই প্রথম ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে সে স্বপ্ন বাস্তবে রূপলাভ করতে যাচ্ছে।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক খিলগাঁও ফ্লাইওভারের ভিত্তি প্রস্তর স্থাপন ঢাকা মহানগরীর এবং বাংলাদেশের উন্নয়নের ইতিহাসে একটি মাইল ফলক। এই ফ্লাইওভার খিলগাঁও, মতিঝিল, সবুজবাগ এলাকার জনগণের মধ্যে সৌহার্দের সেতুবন্ধন হিসাবে কাজ করবে। এর ফলে ঘনবসতিপূর্ণ এই এলাকার বাসিন্দারা ব্যাপকভাবে উপকৃত হবেন এবং ভয়াবহ যানজটের অবসান হবে।

জাতীয় উন্নয়নের বিভিন্ন ক্ষেত্রে সাফল্য অর্জনকারী স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি) ফ্লাইওভার নির্মাণ কাজটিও দ্রুত বাস্তবায়ন করবে বলে আমার বিশ্বাস।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

(সাবের হোসেন চৌধুরী এম.পি.)

'ঢাকা মহানগরীর যানজট সমস্যা নিরসনে ফ্লাইওভারের ভূমিকা'

মোঃ হায়দার আলী
প্রকল্প পরিচালক, খিলগাঁও ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্প
স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর

ঢাকা শহরের যানজট ঢাকাবাসীদের জন্য মাথাব্যথার কারণ হলেও এর ক্ষতির প্রভাব শুধু ঢাকাবাসীদের উপরই নয় দেশের অর্থনীতির উপরও পড়ছে। যানজট শুধু লক্ষ লক্ষ শ্রমঘন্টা নষ্ট করছে তাই নয়, পরিবেশ দূষণ করে এখানকার মানুষের জীবনকে প্রতিনিয়ত ঠেলে দিচ্ছে হুমকির মুখে। তাই এর থেকে পরিত্রাণ পাওয়ার জন্যে ঢাকাবাসী উদগ্রীব হয়ে অপেক্ষা করছে। দীর্ঘদিন ধরে পরিকল্পনা এবং পরীক্ষা নিরীক্ষা চললেও এ পর্যন্ত যানজট নিরসনে তেমন কোন অগ্রগতি হয়নি। এ কথা নির্দ্বিধায় বলা যায়, ঢাকার জনগণ যানজট নিরসনের পরিকল্পনা সম্পর্কে হতাশ। কারণ দীর্ঘ সময় ধরে যানজট নিরসনের বিভিন্ন পরিকল্পনাই হচ্ছে, এখন পর্যন্ত কোন পরিকল্পনাই আলোর মুখ দেখেনি, যাতে এ সমস্যার সমাধান হতে পারে।

যানজটের মূল কারণ কি? এ প্রশ্নের উত্তরে যে কেউ অনেকগুলো কারণের কথা অনায়াসে বলতে পারেন। অধিক সংখ্যক যানবাহন, ট্রাফিক আইন অমান্য, যুগোপযোগী ব্যবস্থাপনার অভাবের কথা বাদ দিলেও নিম্নের পরিসংখ্যানটি হতে যানজটের কারণ সম্পর্কে একটি চিত্র পাওয়া যায়। তথ্যটি দক্ষিণ এশিয়ার কয়েকটি শহরের (ঢাকা, জাকার্তা, ব্যাংকক, ম্যানিলা) আয়তন ও রাস্তার পরিমাণের তুলনামূলক চিত্র।

Comparison of Road Transportation with selected cities of South East Asia

		Dhaka	Jakarta	Bangkok	Manila
Population ('000)		6900('95)	9175('94)	8126('93)	9454('95)
Urban Area (Km2)		360	670	600	630
Road	Major	310	1406	1080	977
	Minor	2692	4469	2825	2099
	Total	3002	5875	3905	3076
Availability of major roads	Km/'000 pop	0.04	0.15	0.13	0.10
	Km/Km2	0.86	2.10	1.80	1.55
Car ownership	(no/'000)	5('96)	74('94)	141('93)	85('95)

Source: Japan Bank for International Cooperation (JBIC) Study Report
Note: Jakarta, Bangkok and Manila have expressway, Bangkok and Manila have rail mass transit.

উক্ত সমীক্ষায় দেখা যায় যে, প্রতি বর্গ কিলোমিটারে ঢাকায় রাস্তার পরিমাণ ব্যাংকক ও ম্যানিলার তুলনায় প্রায় অর্ধেক এবং জাকার্তার তুলনায় প্রায় আড়াই গুণ কম,আর উপরে পাঁচ লক্ষেরও অধিক রিক্সা (BRTA এর তথ্যানুযায়ী) ঢাকার যানজট পরিস্থিতিকে আরও জটিল করে তুলছে। এ অবস্থা চলতে থাকলে আগামী ২০২০ সালে বর্ধিত জনগোষ্ঠী ও বর্ধিত যানবাহন ঢাকার জনজীবনকে অচল করে দেবে। বর্তমান প্রেক্ষাপটে ঢাকার আয়তন ও রাস্তার অনুপাত বৃদ্ধি করাও সম্ভব নয়।

এ অবস্থা থেকে পরিত্রাণ পেতে হলে সুষ্ঠ পরিকল্পনা গ্রহণ এবং সে অনুযায়ী অবকাঠামো নির্মাণ করা প্রয়োজন। অনেক দেশে ভূগর্ভস্থ রেল, মনোরেল, ফ্লাইওভার নির্মাণ করে যানজট সমস্যা নিরসন করা হয়েছে। এ তিন ধরণের অবকাঠামোর মধ্যে

ফ্লাইওভার কম খরচে স্বল্প সময়ে নির্মাণ করা যায়। তাছাড়া ইহা মূল পরিকল্পনা হতে পর্যায়ক্রমেও বাস্তবায়ন করা যায়। যেমনঃ পার্শ্ববর্তী দেশ ভারতের বোম্বে শহরে পাঁচ বছরে পর্যায়ক্রমে পঞ্চাশটি ফ্লাইওভারের নির্মাণ কাজ বাস্তবায়ন হচ্ছে। তাছাড়া ব্যাংকক এবং জাকার্তা শহরে ফ্লাইওভার নির্মাণ করে যানজট সমস্যা কমানো সম্ভব হয়েছে।

শুধুমাত্র খিলগাঁও রেল/রোড ইন্টারসেকশনে ফ্লাইওভার নির্মাণ করে ঢাকা শহরের যানজট পুরোপুরি নিরসন করা সম্ভব না হলেও, ঢাকার পূর্ব দক্ষিণ অংশের বিস্তীর্ণ এলাকা ও পশ্চিমাঞ্চলের সহিত যোগাযোগ সহজতর হবে। অধিকন্তু ফ্লাইওভারটির মাধ্যমে বিশ্বরোড হয়ে উল্লেখিত বাণিজ্যিক এলাকার সাথে এয়ারপোর্ট ও উত্তরার যোগাযোগের জন্য বিকল্প পথ হিসেবে ব্যবহৃত হতে পারে। তাছাড়া আগামী ডিসেম্বর/২০০১ হতে উত্তরবঙ্গের সাথেও রেল যোগাযোগ স্থাপিত হলে এ পথে ট্রেন চলাচলের সংখ্যা দ্বিগুণ হবে। সে সময় এ ইন্টারসেকশনে যানযট সমস্যা আরো প্রকট রূপ ধারণ করবে। সে অবস্থা থেকেও পরিত্রাণ পাওয়া সম্ভব হবে।

খিলগাঁও ফ্লাইওভারের জমি অধিগ্রহণসহ মোট প্রকল্প ব্যয় চুয়াত্তর কোটি পঞ্চাশ লক্ষ টাকা। বাস্তবায়ন কাল বিশ মাস। চার লেন বিশিষ্ট ফ্লাইওভারের তিন দিকে যথাঃ রাজারবাগ, মালিবাগ ও সায়েদাবাদ, লুপসহ মোট দৈর্ঘ্য ১৬৬২ মিটার। ফ্লাইওভারের মালিবাগ ও সায়েদাবাদের দিকে লুপ থাকায় ফ্লাইওভার দিয়ে যানবাহন চলাচলের জন্য কোন ট্রাফিক সিগনালের প্রয়োজন হবে না।

তাছাড়া গ্রাউন্ড লেভেলে রিক্সা ও অন্যান্য মোটরাইজড/নন-মোটরাইজড যানবাহন চলাচলের ব্যবস্থা আছে।

সরকারের জনকল্যানমুখী নীতি, স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের (স্থানীয় সরকার বিভাগ) মাননীয় মন্ত্রী ও উপমন্ত্রী মহোদয়গণের ঐকান্তিক প্রচেষ্টা এবং প্রধান প্রকৌশলী, এলজিইডি এর গতিশীল নেতৃত্বের ফলে অত্যন্ত স্বল্প সময়ের মধ্যে বাংলাদেশ সরকারের নিজস্ব অর্থায়নে এ ধরণের একটি জনগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প এলজিইডি বাস্তবায়ন করতে যাচ্ছে। ঢাকা শহরের জন্য জরুরী এ প্রকল্পটির সুষ্ঠ বাস্তবায়ন, সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থা ও সর্বস্তরের জনগণের সহযোগীতার উপরই নির্ভর করবে। এলজিইডি সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থাসহ সর্বস্তরের জনগণের সার্বিক সহযোগীতা কামনা করছে।

এলজিইডি'র প্রথম ফ্লাইওভার নির্মাণ কৌশল

সৈয়দ মাহবুবুর রহমান
নির্বাহী প্রকৌশলী,
এলজিইডি, ঢাকা জেলা।

অবশেষে ঢাকাবাসীর দীর্ঘ দিনের স্বপ্নের বাস্তবায়ন হতে চলেছে। ঢাকা শহরের নিত্যদিনের যানজট নিরসনকল্পে বিশেষজ্ঞ পর্যায়ে বহু গবেষনা অভিসন্ধভ রচিত হয়েছে, এখনও হচ্ছে, ভবিষ্যতে আরো হবে। কিন্তু দুঃসহনীয় যানযটের ফলে মানুষের দূর্ভোগ উপন্যাসের ভাষায় যেই মেঘ সেই মেঘই রয়েছে। দীর্ঘ একযুগেরও বেশী সময় ধরে যানযট নিরসনের জন্য রাজধানীর কয়েকটি Intersection এ ফ্লাই-ওভার নির্মানের বিষয় চিন্তা ভাবনা শুরু হয়। বিশ্বব্যাংক সহ অন্যান্য দাতা গোষ্ঠীও এ কাজে সাহায্যের হাত বাড়ায়। কিন্তু দাতা সংস্থার চিরাচরিত শর্ত এবং বিভিন্ন শ্রেনীর আমলাদের দূরদর্শিতার অভাব, অনাগ্রহ ও দীর্ঘসূত্রীতার কারণে আজও মহাখালী ও যাত্রাবাড়ী চৌরাস্তায় ফ্লাই-ওভার নির্মাণের কোন উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি হয়নি। এমনি এক পরিস্থিতিতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী বাসাবো মাঠে খিলগাঁও

রেল ক্রসিং এর উপর ফ্লাই-ওভার নির্মাণের ঘোষণা প্রদান করেন। এটা ছিল সমগ্র খিলগাঁও, সবুজবাগ থানার জনগণের দীর্ঘদিনের প্রত্যাশা। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর ঘোষণা এবং স্থানীয় সংসদ সদস্যের বলিষ্ঠ পদক্ষেপ গ্রহণের ফলেই ফ্লাইওভার নির্মাণের বিষয়টি বাস্তবে রূপলাভ করে। ফ্লাইওভারই নূন্যতম খরচে গুণগতমান বজায় রেখে সঠিক সময়ে যাতে বাস্তবায়ন করা হয় তজ্জন্য মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ফ্লাইওভার নির্মাণের দায়িত্ব এলজিইডিকে প্রদান করেন।

এদেশের প্রকৌশল অবকাঠামো নির্মাণে এলজিইডি প্রতিটি ক্ষেত্রে যে উৎকর্ষের পরিচয় দিচ্ছে তারই ধারাবাহিকতায় অতি স্বল্প সময়ের মধ্যে ফ্লাই-ওভার নির্মাণের সকল আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করে আজ বাস্তব কাজ শুরু হচ্ছে। এখানেও এলজিইডি তার সচ্ছতা, জবাবদিহিতা বজায় রেখে উন্নয়ন কর্মকান্ডের গতিশীলতার স্বাক্ষর রাখলো। এটা কেবল সম্ভব হয়েছে প্রতিষ্ঠান প্রধানের গতিশীল নেতৃত্ব এবং সংস্থার প্রকৌশলীদের টিম স্পিরিটের মাধ্যমে। দীর্ঘদিন ধরে ফ্লাইওভার নির্মাণের ঢাকাবাসী যে স্বপ্ন দেখে আসছিল আজ সেই স্বপ্নেরই বাস্তব রূপ লাভ করতে যাচ্ছে।

এক নজরে খিলগাঁও রেল/রোড ইন্টারসেকশনে ফ্লাই-ওভার

অবস্থান	ঃ শাহজাহানপুর, বাসাবোর সংযোগস্থল খিলগাঁও রেল ক্রসিং।
মোট দৈর্ঘ্য	ঃ ১৬৬২ মিটার
উপাংশ	ঃ ক) রাজারবাগ অংশ
	খ) মালিবাগ অংশ
	গ) সায়েদাবাদ অংশ
Ramp এর দৈর্ঘ্য	ঃ ৩৫৬ মিটার
উপাংশে	ঃ ক) রাজারবাগ অংশ
	খ) মালিবাগ অংশ
	গ) সায়েদাবাদ অংশ
লুপের সংখ্যা	ঃ দুই
লম্বিক উচ্চতা	ঃ ৭ মিটার

মোট Concrete এর আয়তন অবকাঠামোর ধরন ঃ পাইল ফাউন্ডেশন এর উপর সিঙ্গেল কলাম। উপরি কাঠামোর ধরণ ঃ প্রি-ষ্ট্রেসড গার্ডার এর উপর আরসিসি স্লাবপ্রাপ্ত সুবিধাদি ঃ ধীরগতির যানবাহন ব্যনতীত সকল ধরনের ভারী যানবাহন চলাচলের সুবিধা। যাত্রাবাড়ী ও মালিবাগের দিকে দুটি লুপ তৈরী করায় বিনা বাধায় যানবাহন চলাচল করবে।

ফ্লাইওভার নির্মাণ স্থানটি নগরীর ব্যস্ততম এলাকার মধ্যে অন্যতম। এত ব্যস্ত এলাকায় কোন নির্মাণ কাজ করা কষ্টকর এবং অসুবিধাজনক। তাছাড়া সকল ধরণের যানবাহন বন্ধ করে নির্মাণ কাজ করা হবে বাস্তব বিবর্জিত। ফ্লাইওভার নির্মাণ দেশে এটাই প্রথম। সেজন্য মানুষের উৎসাহ অনেক বেশী। ফলে নির্মাণ কাজ চলাকালীন মানুষের জট সৃষ্টি হতে পারে। এ সকল উদ্ভূত সমস্যাদি উত্তরণ করে কাজটি বাস্তবায়ন করতে হবে। প্রকল্পের সামগ্রিক কাজ সমূহ নির্মাণ CPM (Critical path method) এ করা হবে।

নির্মাণ কাজ চলাকলীন সময়ে যানবাহন চলাচল যতদূর সম্ভব স্বাভাবিক রাখার চেষ্টা করা হবে। এ কারণে ফ্লাইওভার প্রভাবিত সড়কের মাঝখানের দ্বীপ ঘিরে ফাউন্ডেশন ও অন্যান্য কাজ সমূহ ধাপে ধাপে বাস্তবায়িত হবে। ফলে দুই পার্শ্ব দিয়ে যানবাহন যাতায়াত করতে পারবে।

প্রকল্পের কাজ চলাকালীন প্রকল্প স্থলে ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট একটি জটিল কাজ। এ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার জন্য প্রকল্প স্থলে সার্বক্ষনিক পর্যাপ্ত লোকবল নিয়োগ করা হবে। এছাড়া প্রকল্পের পাইলের কাজটিও অনেকটা জটিল। Reverse rotary circulation পদ্ধতিতে পাইলের কাজ করা হবে। এখানে জটিল কাজ বলা হচ্ছে এ কারণে যে, পাইল এর Bore hole Boring এর প্রাপ্ত Mud slurry ব্যবস্থাপনা। তবে এ Slurry যাতে যানবাহন চলাচল বিঘ্ন সৃষ্টি করে জনসাধারণের দুর্ভোগ সৃষ্টি না হয় সে কারণে বড় Container এ Slurry সংগ্রহ করে দূরবর্তী নিরাপদ স্থানে ফেলার সুযোগও রাখা হয়েছে।

প্রকল্প স্থলে পর্যাপ্ত জায়গার অভাবে অন্যত্র Batch Plant বসানো হবে। সেখান হতে উন্নত ধরনের ট্রাকে করে প্রকল্প স্থলে Concrete পরিবহন করে RCC Casting করা হবে। ফ্লাইওভারের উপরি কাঠামোটি স্থাপিত হবে পাইল ফাউন্ডেশনের সিঙ্গেল কলামের উপর।

ফ্লাইওভারের উপরিকাঠামোর প্রি-ষ্ট্রেসড গার্ডার অন্যত্র কাষ্টিং এবং আনুষঙ্গিক কাজ সম্পন্ন করে ট্রাকের মাধ্যমে প্রকল্প স্থলে সরবরাহ করতঃ ক্রেনের মাধ্যমে স্থাপন করা হবে। পিসি গার্ডার এর সাথে Anchor, Truss যুক্ত করে ফ্লাইওভারের স্লাব কাষ্টিং করা হবে। এতে প্রকল্প স্থানে ও যানজট ও বিশৃংখলা সৃষ্টি হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে তা অনেকাংশে Minimize করা যাবে। এছাড়া নির্মাণ কাজের গুনগতমান ঠিক রাখার লক্ষ্যে নির্মাণের প্রতিটি স্তরে এলডিজইডি'র পরীক্ষাগারে টেষ্ট করা হবে।

পরিশেষে বলা যায় যে, প্রকল্প প্রভাবিত এলাকার জনগণ ও বিভিন্ন সংস্থা বিশেষ করে খিলগাঁও সবুজবাগ ও মতিঝিল থানার সর্বস্তরের জনসাধারণের এবং রেলওয়ের সহযোগিতা পেলে এবং সর্বোপরি পরিবেশ অনুকুলে থাকলে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন করা হবে বলে আমি মনে প্রাণে বিশ্বাস করি। বাংলাদেশের প্রথম ফ্লাইওভারের নির্মাণ কাজে তদারকির যে মহান দায়িত্ব আমাদের উপর ন্যস্ত করা হয়েছে তা যথাযথভাবে পালন করতে সমর্থ হবো বলে দৃঢ় বিশ্বাস।

DESIGN-BUILD AND TURNKEY CONSTRUCTION OF KHILGAON FLYOVER

M.A. Sobhan, Chartered Engineer & MICE (UK)
Consultant, Large Bridges/Culvert Project, LGED

Dhaka Metropoilitan Development Plan (DMDP) has framed three level comprehensive plans to mitigate the overall problems of greater Dhaka city including traffic congestions inside metropolitan city areas. At present Dhaka city faces severe traffic congestions particularly at the meeting points of the important roads and railway crossings. To minimize traffic congestions in these critical areas, besides improved traffic management, several structural solutions are there namely, construction of underground commuter electric trains, elevated rails/monorails, flyovers etc.

The construction of underground commuter electric train requires difficult deep underground constructoion including tunnelling. Elevated rails/monorails require safe horizontal & vertical clear distance from the existing structures, assured supply of electricity, and these are capital intensive also.

Alternatively, Flyover is an overground multilevel structure which channelises traffic in any required direction through its different levels of elevated ramps/bridges. Its construction involves relatively easier technology, and is also economical compared to the above two options. The Government of Bangladesh now has therefore undertaken construction of a series of flyovers in Dhaka city. The present Khilgaon flyover located at Khilgaon rail and road intersection is one of the above flyovers.

Khilgaon flyover is a 3-Level structure. Level-1 structure channelises Malibagh Saidabad direction and vice versa vehicular traffic through 4-lane carriageways. From Rajarbagh end towards Malibagh direction traffic is channelised through an elevated Level-1 structure connected with the Malibagh-Saidabad direction Level-1 Structure. From Rajarbagh end towards Saidabad direction traffic is channelised through left to right turning Level-2 loop. Similarly, Malibagh end towards Rajarbagh direction traffic is channelised through another left to right turning Level-2 loop. The nonmotorized vehicles eg. rickshaws, bi-cycles, etc. shall use the side lanes and the gated railway crossing at ground level.

After completion, this flyover shall substantially reduce the traffic congestion at that location. Further, it may work as a model for the other proposed flyover structrues.

This 1662-meter long flyover comprises, at Saidabad end 169.00 meter length of bridge and 108.00 meter length of ramp, at Malibagh end 169.00 meter length of bridge and 124.00 meter length of ramp, and at Rajarbagh end 260.00-meter length of bridge and 124.00 meter length of ramp. In addition, it contains 6.00 meter wide loop of Saidabad end length 354.00 meter and Malibagh end length 354.00 meter. Its 4-lane reinforced concrete deck consists of 13.50 meter width of carriageway with a 0.50 meter wide central divider which gives out to out deck width 15.00 meter. The horizontal clear distance between the adjacent piers, at crossing of railway track is 30.00 meter and at other places 26.00 meter. This gives adequate clear space between adjacent piers for future expansion of railway tracks.

Vertical clearance between top of railway track and the girder soffit is 7.60 meter. The flyover deck will be supported over streamlined shaped reinforced concrete single column type piers which give a better aesthetic look of the flyover.

In its construction, the design-build and turnkey construction contract using FIDIC documents amended by suitable particular conditions of contract has been used. The local construction company in joint venture with the expatriate firm has been selected to ensure quality construction. The local firm has been made the lead firm to achieve technology transfer to the local professionals.

মন্ত্রী
স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও
সমবায় মন্ত্রণালয়

বাণী

সভ্যতাকে এগিয়ে নিতে সৃষ্টির বিকল্প নেই। আর সৃষ্টির সৌন্দর্যের জন্য সদিচ্ছার বিকল্প নেই। বর্তমান সরকার এই ধ্রুবসত্যটি অবলম্বন করেই জাতীয় জীবনের বিভিন্ন ক্ষেত্রে বিবিধ সংস্কারধর্মী অভূতপূর্ব উন্নয়ন কর্মকান্ড বাস্তবায়নে অগ্রসর হয়েছে।

বাংলাদেশের রাজধানী ঢাকা মহানগরীর রাস্তাঘাট উন্নয়নে এবং নগরের শোভা বর্ধনে বর্তমান সরকার ক্ষমতা গ্রহণের সূচনালগ্ন থেকেই পর্যাপ্ত গুরুত্ব আরোপ করে আসছে। ঢাকা শহরকে বিশ্বের অন্যান্য উল্লেখযোগ্য শহরের মতো পরিচ্ছন্ন একটি নান্দনিক শহরে রূপান্তরিত করার পরিকল্পনা আমাদের রয়েছে।

ঢাকা শহরের বাসিন্দাদের জীবনে বর্তমানের প্রকট যানজট সমস্যা বিরূপ প্রতিক্রিয়া সৃষ্টি করছে সঙ্গত কারণে। এই বাস্তবতাকে উপলব্ধি করে সরকার ঢাকার খিলগাঁও এলাকায় বিদেশী সাহায্য ব্যতিরেকে বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে লুপসহ ১৬৬২ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি ফ্লাই-ওভার নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে। এটি শহরের সড়ক ব্যবস্থাপনায় প্রথম ফ্লাই-ওভার হিসেবে চিহ্নিত হয়ে থাকবে। রাজধানীর আভ্যন্তরীণ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে এবং ক্রমবর্ধিষ্ণু যানজট সমস্যা মোকাবেলায় এই নির্মাণ কাজ একটি উল্লেখযোগ্য মাইলফলক হিসেবে পরিগণিত হবে।

আমার দৃঢ় বিশ্বাস, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের সুযোগ্য প্রকৌশলীবৃন্দ খিলগাঁও ফ্লাই-ওভার নির্মাণ কাজ সম্পাদনে তাঁদের মেধা ও দক্ষতা সর্বাংশে প্রয়োগ করবেন। আমি তাঁদের কর্মস্পৃহার সাফল্য কামনা করি।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

(মোঃ জিল্লুর রহমান)

সচিব
স্থানীয় সরকার বিভাগ
স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও
সমবায় মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাণী

বাংলাদেশের গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়নের কার্যক্রম নিয়ে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর যাত্রা শুরু করে। পরবর্তীকালে দেশের শহরাঞ্চলের বিভিন্ন অবকাঠামোগত উন্নয়নমূলক কর্মকান্ড বাস্তবায়নেও এ প্রতিষ্ঠান এগিয়ে এসেছে। তারই ধারাবাহিকতায় ঢাকা মহানগরীতে এই প্রথম ফ্লাইওভার নির্মাণ কাজ হাতে নেয়ার মাধ্যমে এ অধিদপ্তরের উন্নয়ন কার্যক্রমে নতুন মাত্রা যোগ হলো।

বিগত বছরগুলোতে ঢাকা মহানগরীতে বিভিন্ন ধরণের যানবাহনের সংখ্যা বিপুল পরিমানে বৃদ্ধি পেলেও যোগাযোগ অবকাঠামোগত সুবিধা সে তুলনায় ততটুকু বৃদ্ধি পায়নি। যোগাযোগ অবকাঠামোর অপ্রতুলতা, ঢাকা মহানগরীতে যানজটের অন্যতম প্রধান কারণ হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। যানজটের এ সমস্যা সমাধানকল্পে সরকার মহানগরীতে ফ্লাইওভার নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। এ লক্ষ্যে খিলগাঁও এলাকায় একটি ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরকে দায়িত্ব দেয়া হয়েছে। আশা করা যায়, এই ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করা হলে খিলগাঁও এবং তার আশেপাশের এলাকার যানজট বহুলাংশে নিরসন হবে এবং এ এলাকার জনসাধারণের জন্য এটি সুফল বয়ে আনবে।

আমার দৃঢ় বিশ্বাস, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর তাদের সর্বোচ্চ অভিজ্ঞতা, দক্ষতা ও নিষ্ঠার মাধ্যমে তাদের উপর অর্পিত এ দায়িত্ব যথাযথভাবে সম্পন্ন করবে।

(অমিয়াংশু সেন)

প্রধান প্রকৌশলী
স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর

বাণী

স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি) এর অন্যতম একটি দায়িত্ব হচ্ছে দেশের জনগোষ্ঠির সমৃদ্ধি ও জীবন যাত্রার মানোন্নয়ন। পল্লী অঞ্চলে স্থানীয় পর্যায়ে ভৌত অবকাঠামো উন্নয়নের পাশাপাশি এলজিইডি নগর অবকাঠামো উন্নয়নেও সমপরিমাণ অবদান রাখার প্রয়াস চালাচ্ছে। নগরাঞ্চলে সড়ক ও সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, ফুটপাথ ও ড্রেইন নির্মাণ, রাস্তায় বাতি স্থাপন, বাজার উন্নয়ন ও বাস টার্মিনাল নির্মাণ, বস্তি উন্নয়ন, নলকূপ/সেনিটারী ল্যাট্রিন/ বায়োগ্যাস প্ল্যান্ট স্থাপন, আবর্জনা নিষ্কাশন ও পাকা ডাষ্টবিন নির্মাণ, ইত্যাদি কাজে এলজিইডি এর বিগত পাঁচ বছরে কাজের পরিধি অপরিসীম।

বর্তমানে ঢাকা শহরের খিলগাঁও এলাকায় ব্যস্ততম সড়ক সংযোগস্থলে ১৬৬২ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি ফ্লাই-ওভার নির্মাণের গুরু দায়িত্ব এলজিইডি এর উপর ন্যস্ত করা হয়েছে। সরকারী অর্থায়নে নির্মিতব্য এই ফ্লাই-ওভারটি যথাসময়ে সুচারুভাবে নির্মাণ করতে এলজিইডি সক্ষম হবে বলে আমার দৃঢ় বিশ্বাস। এলজিইডি এর নিবেদিতপ্রান প্রকৌশলীবৃন্দ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সকল কর্মীগণ তাঁদের নিষ্ঠা ও নিরলস কর্মপ্রেরণা সহকারে অর্পিত দায়িত্ব পালনে ব্রতী হবেন।

এখানে বিশেষভাবে উল্লেখ্য যে, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের মাননীয় উপমন্ত্রী জনাব সাবের হোসেন চৌধুরী, খিলগাঁও এলাকাবাসীর ঐ এলাকায় একটি ফ্লাই-ওভার নির্মাণের দীর্ঘদিনের দাবীর কথা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নিকট উপস্থাপন করলে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী তা বাস্তবায়নে প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন। এরই ফলশ্রুতিতে আজ এই ফ্লাই-ওভার নির্মাণের ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন সম্ভব হচ্ছে।

ঢাকা শহরে সর্বপ্রথম এই ফ্লাই-ওভার নির্মাণে এলজিইডি তার অর্জিত সুনাম অক্ষুন্ন রাখবে বলে আমি আশা করি। প্রস্তাবিত ফ্লাই-ওভারটি নির্মিত হলে ঢাকা শহরের যাতায়াত ব্যবস্থাপনায় একটি অনন্য মাত্রা সংযোজিত হবে। উপরন্তু, সুনিপুন নির্মাণ শৈলীর মাধ্যমে মহানগরীর শোভা বর্ধনে এলজিইডি এক সুবর্ণ সুযোগ লাভ করবে বলে আমি মনে করি।

(মোঃ শহীদুল হাসান)