

শিশুর বাঁকিপূর্ণ স্কুলযাত্রা

প্রত্যেক পরিবারের শিশু সন্তানকে বিদ্যালয়ে পাঠাতে হয়। কিন্তু বর্তমান পরিস্থিতিতে শিশুর এই স্কুলযাত্রা ক্রমেই ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠছে। শিশু গুম, খুন আর কিডন্যাপের ঘটনা সমাজে নতুন কোন বিষয় নয়। নিজেদের গাড়ি না থাকা, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের নিজস্ব পরিবহন না থাকা, আর্থিক সম্বলতা না থাকাসহ নানা প্রতিবন্ধকতার কারণে অভিভাবকদের অনেকেই বাধ্য হন তাদের আদরের সন্তানকে স্কুল কোচে তুলে দিতে। অথচ এ স্কুল কোচগুলোর কোন তথ্য, অনুমোদন কিংবা দেখভাল করার মতো কেউ নেই।

সরকারি স্কুল বাস প্রায় বন্ধ। রাজধানীর অধিকাংশ স্কুলে বাচ্চাদের যাতায়াতে ব্যবহার হচ্ছে বিভিন্ন ব্যক্তি মালিকানাধীন যানবাহন। পাবলিক বাস, রিকশা কিংবা ভ্যানগাড়ি। বাস রিকশায় শিক্ষার্থীদের সঙ্গে কেউ না কেউ থাকেন। কিন্তু ভ্যান গাড়িতে বাচ্চাদের ছেড়ে দিতে হয় চালক মামাদের জিম্মায়। যে যানবাহনগুলোর মালিক কিংবা চালক মামাদের কোনো তথ্য নেই ওই শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, অভিভাবক অথবা সংশ্লিষ্ট থানাগুলোতে। ফলে প্রতিনিয়ত নিরাপত্তাহীনতার ঝুঁকি নিয়ে স্কুলে যাচ্ছে ছোট সোনামণিরা।

শিশুর অনিরাপদ স্কুলযাত্রা

সরেজমিন বিভিন্ন স্কুলে গিয়ে দেখা যায়, ছোট্ট ভানের ওপর চারদিকে লোহার খাঁচা বসিয়ে তৈরি করা হয়েছে স্কুল কোচগুলো। প্যাডলার চালিত কোচগুলোতে একটি আয়েশ করে সর্বোচ্চ ৪ শিক্ষার্থী বসতে পারে। সেখানে অর্ধলোভী এক শ্রেণীর মহাজনের কারণে ঠাসাঠাসি করে বসানো হচ্ছে ৭ থেকে ৮ শিক্ষার্থীকে। ফলে প্রচণ্ড রোদ-বৃষ্টির অবস্থাওয়ায় বিপাকে পড়তে হচ্ছে শিক্ষার্থীদের। অনেক সময় ঠাসাঠাসি করে বসতে গিয়ে বাকবিতণ্ডায় জড়িয়ে পড়ছেন তারা। আবার কোচের ড্রাইভার বাহনটি জোরে চালাতে গিয়েও ঘটনা ঘটে। লেগুনায় মতো যন্ত্রচালিত বাহনগুলোতেও একই অবস্থা। ঠাসাঠাসি করে শিক্ষার্থী আনা-নেয়া করা হচ্ছে। আর রাজপথে লেগুনগুলো চলে দূর্বীর গতিতে। ফলে যে কোনো সময় ঘটতে পারে প্রাণহানী দুর্ঘটনা। সরেজমিন দেখা যায়, লেগুনগুলোতে মূলত যাতায়াত করে হাইস্কুল এবং কলেজ পড়ুয়া ছেলেমেয়েরা। বসার পরিবেশ বেশ সংকীর্ণ হওয়ায় মেয়ে শিক্ষার্থীদের নিরাপত্তা বিঘ্নিত হয়। অনেক সময় শারীরিক নির্যাতনের শিকার হয় মেয়েরা। রাজধানীর বেশির ভাগ স্কুলে মেয়েদের শিফট শুরু হয় সকাল আটটার দিকে। সেক্ষেত্রে স্কুল থেকে যেই মেয়ের বাসার দূরত্ব সবচেয়ে বেশি তাকে ভানে উঠতে হয় সকাল ছয় টায় ফলে দীর্ঘ সময় তাকে ভ্যানচালক মামার সঙ্গে কাটাতে হয়। এতে যেমন ওই মেয়েটির নিরাপত্তার বিষয়টি নিয়ে অভিভাবক যেমন চিন্তিত তেমন দীর্ঘ সময় ভানে থাকার কারণে শিক্ষার্থী নিজেও শারীরিকভাবে কিছুটা দুর্বল হয়ে পড়ে। স্কুল ছুটির সময়ও সবশেষে যে মেয়ে শিশুটিকে নামতে হয় তাকে দীর্ঘসময় একা ভ্যানচালক মামার সঙ্গে থাকতে হয়।

নিরাপত্তা বিশ্লেষক মেজর জেনারেল (অব.) মোহাম্মদ আশী শিকদার শিশুদের নিরাপত্তা নিয়ে শঙ্কা প্রকাশ করে যুগান্তরকে বলেন, স্কুল কোচের নামে যে সমস্ত ভান ও লেগুনা রাজধানীতে কোমলমতি শিক্ষার্থীদের পরিবহন করছে, সেগুলোর চালক বা নিয়ন্ত্রকদের বিস্তারিত তথ্য স্থানীয় থানা ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে না থাকাটা চিন্তার বিষয়। কেননা চালকদের মধ্যেও কেউ জঙ্গি বা সন্ত্রাসী কর্মকাণ্ডে জড়িত থাকতে পারে। তাই চালকদের পরিচয় নিশ্চিত না হয়ে বাচ্চাকে তাদের হাতে তুলে দেয়া নিরাপদ হবে না।

ঝুঁকি নিয়ে চলছে স্কুল কোচ কিংবা ভ্যান

রাজধানীর উত্তরা, ধানমণ্ডি, বনানী, বৈদী রোড, মতিঝিল এলাকা ঘুরে বিভিন্ন স্কুলে খোঁজ নিয়ে দেখা গেছে শতকরা ৯০ ভাগের বেশি স্কুলে নেই নিজস্ব পরিবহন ব্যবস্থা। দুই একটা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে নিজস্ব পরিবহন ব্যবস্থা থাকলেও সেটা সাধারণ মানুষের নাগালের বাইরে। উচ্চমূল্যের ওইসব

শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যারা পড়াশোনা করেন তাদের নিজেদেরই হয়তো একাধিক গাড়ি রয়েছে। তবে অধিকাংশ স্কুলের সামনেই রয়েছে ছোট ছোট ভ্যানগাড়ি। যেগুলোতে সংশ্লিষ্ট শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের নাম লেখা রয়েছে। উত্তরার উত্তরা হাইস্কুল ও মাইলস্টোন কলেজের সামনে গিয়ে দেখা যায়, রাজু পরিবহন সেখানে স্পষ্ট করে উত্তরা হাইস্কুল অ্যান্ড কলেজ লেখা রয়েছে, এ ছাড়াও চোখে পড়ে ফাহিম পরিবহন রাসেল পরিবহন, সুমি পরিবহন, জিম পরিবহন, আবদুল হাকিম পরিবহন, রংধনু পরিবহনসহ এমন অসংখ্য পরিবহন। যে পরিবহনগুলো মাসিক নির্দিষ্ট একটা টাকার বিনিময়ে শিক্ষার্থীদের আনা-নেয়া করে। এগুলোর মধ্যে কিছু মোটর চালিত এবং বেশিরভাগই প্যাডেল চালিত। এক ভ্যানচালকের সঙ্গে কথা হলে তিনি জানান, আমি মহাজনের চাকরি করি। মাস গেলে আমাকে ৯ হাজার টাকা বেতন দেন মহাজন। দিনে কমবেশি ৫ থেকে ৭ বার শিক্ষার্থী আনা-নেয়া করি। আর অভিভাবকরা সরাসরি মহাজনের সঙ্গে যোগাযোগ করেন। অভিভাবকরা মোবাইলে আমার সঙ্গে যোগাযোগ করে সকালে বাচ্চাকে কোচে তুলে দেন।

স্কুলে যাওয়ার সময় ও আসার সময় কোচের বাচ্চার সংশ্লিষ্ট ড্রাইভারের দায়িত্বে থাকেন। উত্তরা হাই স্কুলের সামনে গিয়ে দেখা যায়, একটি কোচের সব শিক্ষার্থী চলে এসেছে কিন্তু পরীক্ষার কারণে এক শিক্ষার্থীর আসতে দেরি হচ্ছে। কোচটির অন্যান্য শিক্ষার্থীর চাপে ওই একজন শিক্ষার্থী ছাড়াই কোচটি ছেড়ে যায়। পরে পরীক্ষা শেষ হলে ওই শিক্ষার্থী এসে দেখে কোচটি চলে গেছে। ১০-১৫ মিনিট অপেক্ষার পর আরেক কোচ এসে ওই শিক্ষার্থীকে তার বাসায় নিয়ে যায়। শিক্ষার্থীদের কাছে শোনা যায়, অনেক সময় দুই বাচ্চার রাস শেষ করে সহজে বাসায় যেতে চায় না। অনেকে আশপাশের পার্ক কিংবা স্কুলের মাঠে খেলাধুলা করে সময় কাটায়। ফলে কোচের সব শিক্ষার্থীর শিডিউল মেলেন না। এসব নিয়ে প্রতিনিয়ত নানা বিতর্কনা হয়। আলম নামের একজন ড্রাইভার জানান, একটি নির্দিষ্ট সময় স্কুল ছুটি দিলেও অনেকে নির্ধারিত সময়ের অনেক পরে আসে। আর বাচ্চাদের হাতে মোবাইল না থাকায় তাদের ফিরে আসা পর্যন্ত অপেক্ষা করতে হয়। অনেকে আবার নির্ধারিত সময়ের সঙ্গে সঙ্গেই চলে আসেন। ফলে সময় নিয়ে একটা সমস্যা তো হয়েই থাকে।

এসব ভ্যানগাড়ির পাশাপাশি বেশ কিছু স্কুলে দেখা যায়, শিক্ষার্থী নিয়ে আসা-যাওয়ার কাজে ব্যবহার হচ্ছে লেগুনা সদৃশ গাড়ি। এসব গাড়িরও দেখভালের কেউ নেই। অপেক্ষাকৃত দূরের শিক্ষার্থী বহন করে এসব যানবাহন। অনেক অভিভাবক অভিযোগ করেছেন, এসব লেগুনায় অতিরিক্ত ভাড়া আদায় করা হয়। উপায়ভ না পেয়ে বাধ্য হয়েই চড়া ভাড়ায় সন্তানকে স্কুলে পাঠাতে হয়।

স্কুলের নাম অনেক সময় লোগো ব্যবহার করে যেসব যানবাহন শিক্ষার্থী আনা-নেওয়া করছে তাদের বিষয়ে উত্তরা হাইস্কুল অ্যান্ড কলেজের অধ্যক্ষ ড. মোহাম্মদ আমিনুর রহমান যুগান্তরকে বলেন, যারা এভাবে শিক্ষার্থীদের বহন করছে এটা তাদের দায়িত্ব। স্কুল কর্তৃপক্ষ ওই যানবাহনগুলোকে কোন ধরনের অনুমোদন দেয়নি। এটা একান্তই অভিভাবক এবং ভ্যান-গাড়ি চালকের মধ্যকার বিষয়। এ সংক্রান্ত কোন ধরনের ক্ষয়ক্ষতি বা দুর্ঘটনার দায়ভার স্কুল কর্তৃপক্ষ নেবে না। আমি অভিভাবকদের বলবো, আপনার সন্তানকে গাড়িতে তুলে দেওয়ার আগে সংশ্লিষ্টদের সম্পর্কে খোঁজ নিন। তবে যারা আমার স্কুলের নাম এবং লোগো ব্যবহার করে শিক্ষার্থী বহন করছে তাদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেওয়া হচ্ছে।

রাজধানীতে প্রায় বন্ধ স্কুল বাস সার্ভিস

২০১১ সালে ১৪টি বাস দিয়ে রাজধানীতে শিক্ষার্থী ও অভিভাবকদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে আসা-যাওয়ার সুবিধার কথা চিন্তা করে বেশ ঘটা করেই চালু হয়েছিল বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন করপোরেশনের (বিআরটিসি) স্কুলবাস সার্ভিস। কিন্তু এখন সেই বাসগুলো রাজধানীতে দেখাই যায় না। শিক্ষার্থী ও অভিভাবকদের অভিযোগ, স্কুলবাস সার্ভিস চালুর প্রথম দিকে বেশ

নিয়মমাফিকই চলাচল করত। আন্তে আন্তে কী কারণে বন্ধ হয়ে গেল তা জানা নেই তাদের। এদিকে কর্তৃপক্ষের দাবি শিক্ষার্থীরা নিয়মিত বাসগুলো ব্যবহার না করায় বাসের খরচ ওঠে না। এ কারণে দুটি মাত্র বাস রাস্তায় রেখে বাকিগুলো তুলে নেয়া হয়েছে।

বিআরটিসিএ সূত্রে জানা যায়, সরকার ২০১১ সালে আজিমপুর-মিরপুর অংশের মধ্যে ২৮টি শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থী পরিবহনের জন্য ৫২ আসনের ১৪টি স্কুলবাস চালু করেছিল। লোকসানের অভ্যুত্থানে সেগুলো তিন মাসের মাথায় অনিয়মিত হয়ে এখন প্রায় বন্ধ রয়েছে। ওই বাসে শিক্ষার্থীর সঙ্গে একজন অভিভাবকও যাতায়াত করতে পারতেন। কিন্তু গত ৫ বছরে বাসের সংখ্যা কমে এসে দাঁড়িয়েছে মাত্র ২টি। বর্তমানে এ ২৮টি শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের শিক্ষার্থীদেরই যাতায়াত সুবিধা দেয় এই বাস ২টি। এ বাস দুটি মিরপুর ১২ থেকে আজিমপুর হয়ে মতিঝিল পর্যন্ত চলে।

অভিভাবক ও শিক্ষার্থীর অভিযোগ, বাস সঠিক সময়ে সঠিক স্টপিজে অবস্থান করার কথা থাকলেও তা সেখানে পাওয়া যায় না। অন্যদিকে শিক্ষার্থীদের কাছ থেকে ৫ টাকা এবং অভিভাবকদের জন্য ১০ টাকা ভাড়া নেয়ার কথা থাকলেও মাঝে মাঝে বেশি ভাড়াও নেয়ার অভিযোগ উঠেছে। দীর্ঘদিন ধরে দুটি স্ট্রাস চলার পর গত ১২ মার্চ শতাব্দী নামে দশম শ্রেণীর এক স্কুল শিক্ষার্থীর প্রেমের মুখে সড়ক পরিবহন ও সেতুমন্ত্রী ওবায়দুল কাদের তার জন্য শের্ডু থেকে মহাখালী পর্যন্ত বাসের ব্যবস্থা করে দেন।

তবে রাজধানীর কিছু অভিজাত স্কুল নিজস্ব পরিবহনের ব্যবস্থা করেছে। বেশিরভাগ স্কুলের ছাত্রছাত্রীরা খুপরি ঘরের মতো অনুমোদিত ভানে চলাচল করতে বাধ্য হচ্ছে। আর অন্য একটি অংশ পরিবহন না থাকায় হেঁটে, রিকশায় অথবা বার্নি বানুড়ঝোলা হয়ে আসা-যাওয়া করছে। জর্না যায় 'স্কুলবাস' সেবার জন্য ৩৩টি স্টপেজ নির্মাণ, ইলেকট্রনিক পাস কার্ডের ব্যবহার, ছয়টি যাত্রীছাউনি তৈরিসহ কিছু কাজ শুরু করেছিল কর্তৃপক্ষ। কিন্তু রাজনৈতিক অস্থিরতাসহ বিভিন্ন কারণে তিন মাস পরই বাসগুলোর চলাচল অনিয়মিত হতে থাকে। বিআরটিসির এক কর্মকর্তা বলেন, অনেকেই তাদের সন্তানদের নিজের গাড়িতে করেই যাতায়াত করেন। ফলে আমাদের বাস শুধুই রাস্তায় রাস্তায় ঘোরে। এসব বিবেচনা করেই আমরা বাসগুলো তুলে নিয়েছি।

নগর পরিকল্পনা বিশেষজ্ঞ অধ্যাপক নজরুল ইসলাম জানান, দেশের বাস সার্ভিসগুলো অনেক বিশৃংখল অবস্থায় আছে। এগুলো স্কুলগামী শিশুদের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ। সব স্কুল শিক্ষার্থীর জন্য পরিকল্পনা ও শৃংখলামাফিক স্কুলবাস সার্ভিস নিশ্চিত করা গেলে যানজট যেমন কমবে তেমন শিশু ও অভিভাবকদের নিরাপত্তাও নিশ্চিত হবে।

বিদেশে রাষ্ট্রীয়ভাবে নিয়ম আছে বাচ্চাকে স্কুলে আনা-নেয়া করবে স্কুলবাস। পাশাপাশি স্কুলের সামনে ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ে আসারও কোন সুযোগ নেই। আমাদের দেশে ব্যক্তিগত গাড়ি শুধু নিয়েই আসে না, স্কুলের পাশে পার্কিং করে রাখে। রাজধানীতে ১৪টি বাস চালু করা হলেও ব্যক্তিগত গাড়ি স্কুলে আনা বন্ধ না করায় সরকারি বাস সার্ভিসটি প্রায় বন্ধ হয়ে যাওয়ার পথে। স্কুল কর্তৃপক্ষ ও সরকারের মধ্যে সমঝির করে স্কুল বাসের ব্যবস্থা করলে পদক্ষেপটি যানজট ও ভোগাশি দুটোই কমাতে বলে মনে করছেন সংশ্লিষ্টরা।

অভিভাবকদের সচেতনতার অভাব

স্কুল কোচ কিংবা শিক্ষার্থীদের বহন করার জন্য ব্যবহৃত যানবাহনগুলোর নানাদিক জানার পরও অনেক অভিভাবক বাধ্য হয়েই তাদের সন্তানকে ঝুঁকির মধ্যে স্কুলে পাঠাচ্ছেন। এক অভিভাবক বলেন, আমার স্বামী সকাল থেকে ব্যবসার কাজে বের হয়ে যান। আমার ওটা বাচ্চাও রয়েছে। সংসার আর দুই বাচ্চা সামলিয়ে ছোটটার পেছনে সময় দিতে পারি না। তাই ভ্যান ভাড়া করে দিয়েছি। যেহেতু সরকারি কোনো ব্যবস্থা বা স্কুল কর্তৃপক্ষের কোনো ব্যবস্থা নেই তাই বাধ্য হয়েই ঝুঁকি নিতে হচ্ছে। তবে বিশ্লেষকরা বলেন, পরিস্থিতি এমনটা হলেও ভ্যান গাড়িচালকের বা মালিকের পূর্ণাঙ্গ তথ্য সংগ্রহ করে তারপর সন্তানকে দেয়া উচিত। ■