দৈনিক

09 JUN 2008

৭ ৭

চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় ॥ শাটল ট্রেন ব্যবস্থার সংস্কার প্রয়োজন

মোহাম্মদ দেলোয়ার হোসেন

চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় বাংলাদেশের উচ্চশিক্ষা বিস্তারের একটি অন্যতম পীঠস্থান হিসাবে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। বাংলাদেশের দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলে সরকারী উচ্চ শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের মধ্যে একমাত্র চট্টগ্রাম শ্ববিদ্যালয় সাধারণ মানুষের সন্তানদের পড়াশোনার জন্য দ্বার ন্মুক্ত রেখেছে। বন্দরনগরী চট্টগ্রাম শহর থেকে ২২ কি. মি. রত্বে অবস্থিত পাহাড়ী এলাকা পরিবেষ্টিত এ বিশ্ববিদ্যালয়ের ধিকাংশ ছাত্র অনাবাসিক এবং প্রতিদিন শহর থেকে ম্পাসে যাতায়াত করে। তাদের যাতায়াতের অন্যতম বাহন চ্ছে শাটল ট্রেন। ছাত্র-ছাত্রীদের শিক্ষা জীবনের সঙ্গে এ শাটল ন ওতপ্রোতভাবে জড়িয়ে আছে। কিন্তু রেল কর্তৃপক্ষের চরম বহেলা, বিভিন্ন সময়ে সরকারের চরম ঔদাসীন্যের কারণে শাটল ট্রেন' ব্যবস্থা অত্যন্ত নাজুক হয়ে পড়েছে।

নাজুক অবস্থার মধ্যেই ছাত্র-ছাত্রীরা বাধ্য হয়ে 'শাটল ট্রেনে' চড়ে ক্যাম্পাসে আসে এবং মাঝে মাঝে মারাত্মক র্ঘটনার শিকার হয়ে মৃত্যুর কোলেও ঢলে পড়ে। যেমন গত ২ মে শাটল ট্রেনের ছাদ থেকে পড়ে মারা যায় হিসাব বিজ্ঞান ইনফরমেশন সিস্টেমস বিভাগের মেধাবী ছাত্র মাহমুদুল সান মামুন। মামুন ট্রেনে কাটা পড়ে মারা যাওয়ার পর থেকে াবারও এ শাটল ট্রেনকে যুগোপযোগী ও আধুনিক করার দাবি ঠেছে।

ট্টগ্রাম শহর থেকে বিশ্ববিদ্যালয় ক্যাম্পাসে আসার অন্য পায়গুলো (যেমন : ছোট ম্যাক্সি কিংবা বাস) পর্যাপ্ত নয়। াছাড়া ছাত্রছাত্রীদের অনেক ভাড়াও এর জন্য গুনতে হয় এবং য়ায় ঝুঁকি নিয়ে আসতে হয়। কেননা, চট্টগ্রাম শহর থেকে ম্পাসে আসার একমাত্র রাস্তাটি (চট্টগ্রাম-হাটহাজারী সড়ক) মার মনে হয় বাংলাদেশের মধ্যে অন্যতম একটি ব্যস্ত এবং কিপূর্ণ সড়ক। তাই শাটল ট্রেনকেই ছাত্ররা পছন্দ করে। শু চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ে পড়াশোনা করা ১৮,০০০ ছাত্রীর মধ্যে অনাবাসিক ১৪,০০০ হাজার ছাত্রছাত্রীর যাতায়াতের সুবিধা শাটল ট্রেনে নেই। যেমন চট্টগ্রাম শহর থেকে বিশ্ববিদ্যালয় পর্যন্ত রেললাইন অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ (স্লিপার ভাঙ্গা, রাস্তায় পর্যাপ্ত পাথর নেই) বগির সংখ্যা প্রতি ট্রেনে মাত্র ছয় থেকে নয়টি। দু'টি ট্রেন শহর থেকে ক্যাম্পাসে মোট ১২বার আসা যাওয়া করে। কিন্তু তাতে এত ছাত্রছাত্রীর স্থান সঙ্কুলান হয় না, এবং বাধ্য হয়ে তারা বাদুরঝোলা হয়ে কিংবা ট্রেনের ছাদে বসে আসে। এভাবে জীবনের ঝুঁকি নিয়ে চলতে গিয়ে এ পর্যন্ত অনেক ছাত্রছাত্রী ট্রেনে কাটা পড়ে নিহত ও আহত হয়েছে। শরীরের বিভিন্ন অঙ্গ হারিয়ে অন্ধ কিংবা পঙ্গু হয়েছে অনেকে।

এসব দুর্ঘটনার কারণ হচ্ছে ১৯৮২ সালে এ শাটল ট্রেন চালু হওয়ার পর থেকে এ পর্যন্ত এ ব্যবস্থার তেমন সংস্কার হয়নি। কিংবা বাড়েনি শাটল ট্রেন এবং তার বগির সংখ্যাও। গত জোট সরকারের সময়ে এ রেল লাইন সংস্কারের জন্য প্রায় ৮ কোটি টাকা বরাদ্দ দেয়া হলেও সিগন্যাল সিস্টেমের সামান্য সংস্কার ও কয়েকটি স্লিপার বদলানো ছাড়া ওই সময় রেল লাইনের আর কোন সংস্কার হয়নি বলে অভিযোগ রয়েছে।

অর্থাৎ বিশ্ববিদ্যালয়ের মতো সর্বোচ্চ বিদ্যাপীঠের ছাত্রছাত্রী যারা কি-না আগামী দিনের নেতৃত্বদানকারী প্রজন্ম তাদের পরিবহনের কাজে বাংলাদেশ রেলওয়ে এবং সরকার বিভিন্ন সময়ে চরম গাফিলতির পরিচয় দিয়েছে। শাটল ট্রেনের দুর্দশার জন্য অনেক সময়ই ছাত্রছাত্রীরা অন্যান্য পরিবহনের (ছোট বাস, ম্যাক্সি) মাধ্যমে জীবনের ঝুঁকি নিয়ে ঠাসাঠাসি করে বিশ্ববিদ্যালয়ে আসতে বাধ্য হয়। সড়ক পথে এভাবে আসতে গিয়েও তারা নানা দুর্ভোগ এবং দুর্ঘটনার শিকার হচ্ছে। এভাবে যাতায়াত করার পর তাদের অধ্যয়নের কতটুকু শক্তি কিংবা স্পৃহা থাকে তা বলাই বাহুল্য।

শাটল ট্রেন এবং লাইনের যে অবস্থা তাতে অদূর ভবিষ্যতে বড় ধরনের কোন দুর্ঘটনা ঘটলে বিস্মিত হবার কিছু থাকবে না। তাই অবিলম্বে সরকারকে এ ব্যাপারে জোরালো, ইতিবাচক, এবং কার্যকরী ভূমিকা গ্রহণ করতে হবে। বর্তমান তত্ত্বাবধায়ক সরকারের কয়েকজন গুরুত্বপূর্ণ সচিব চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের ছাত্র। তাছাড়া সরকারী এবং বেসরকারী অনেক গুরুত্বপূর্ণ পদে এ বিশ্ববিদ্যালয়ের ছাত্রছাত্রীরা বর্তমান আসীন। তারা বিভিন্নভাবে লবিংয়ের মাধ্যমে এ ব্যাপারে ভূমিকা রাখতে পারেন। আমরা মনে করি, বিভিন্ন নাগরিক সংগঠন এ ব্যাপারে সরকারের উপর চাপ প্রয়োগের মাধ্যমে এ রেললাইন ব্যবস্থার সংস্কারের জন্য তাদের স্ব স্ব ভূমিকা পালন করতে পারেন। আমরা চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের শাটল ট্রেন ব্যবস্থার সংস্কারের জন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং মাননীয় প্রধান উপদেষ্টার কাছে কতগুলো সুনির্দিষ্ট সুপারিশ পেশ করছি:

১। অবিলম্বে চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় রেল লাইন সংস্কার করতে হবে। এর জন্য প্রয়োজনীয় স্লিপার ও পাথর বসাতে হবে।

২। চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়গামী ট্রেনের জন্য নতুন কয়েকটি ইঞ্জিন এবং বগি দিতে হবে।

৩। শাটল ট্রেনের সংখ্যা বর্তমানের চেয়ে দ্বিগুণ করতে হবে এবং এগুলোর চলাচল (ফ্রিকোয়েন্সি) বাড়াতে হবে।

৪। ট্রেনে ছাত্রছাত্রীদের নিরাপত্তার ব্যবস্থা করতে হবে, কারণ প্রায়শই ট্রেনে ছিনতাই, চুরি সংঘটিত হয়। এর জন্য প্রত্যেকটি বগিতে রেলওয়ে নিরাপত্তাকর্মী থাকতে হবে।

৫। আগামী বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীতে (এডিপি) শাটল ট্রেন ব্যবস্থার সংস্কারের জন্য সুনির্দিষ্ট বরাদ্দ রাখতে হবে।

লেখক : চেয়ারম্যান, যোগাযোগ ও সাংবাদিকতা বিভাগ, চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়

delwarli@ yahoo.com