

সমকাল

নীরবে বন্ধের পথে স্কুল ও নারী বাস সার্ভিস

■ রাজীব আহমদ

রাজধানীতে সুরবে চালু হয়ে নীরবে বন্ধের পথে স্কুল ও নারী বাস সার্ভিস। রাষ্ট্রায়ত্ত্ব বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন করপোরেশনের (বিআরটিসি) এই দুটি সার্ভিস চলছে নামকাওয়াসে। স্কুল সার্ভিসের ১৪ বাসের দুটি সচল। নারী বাস সার্ভিসের ১৭ বাসের পাঁচটির অস্তিত্ব আছে সড়কে। এর দায় নিতে নারাজ বিআরটিসি বলছে, যাত্রী সংকটের কারণে সার্ভিসগুলো লাভজনক হয়নি। ভালো উদ্যোগগুলো স্থায়ী করা যায়নি, উল্টো ঘাড়ে চেপেছে বাস কিনতে নেওয়া ঝণের বোঝা। সরকারি ভুক্তি ছাড়া সার্ভিসের কলেবর বৃদ্ধি করা সম্ভব নয় বলে মতব্য বিআরটিসির চেয়ারম্যান মিজানুর রহমানের। বেসরকারি সংস্থা ওয়ার্ল্ড ফর বেটার বাংলাদেশ (ডব্লিউবিবি) ট্রাস্টের অ্যাডভোকেসি কর্নকর্তা সারুফ রহমান সমকালকে বলেন, যানজটের অন্যতম কারণ স্কুলে আসা প্রাইভেট কার। ধানমন্ডি, উত্তরা, গুলশান, বনানী ও বারিধারায় প্রায় শিক্ষার্থীর জন্য একটি গাড়ি আসে। তাই স্কুলের সময় তীব্র যানজটের সৃষ্টি হয়।

শিক্ষামন্ত্রী নুরুল ইসলাম নাহিদ জানান, শুধু ধানমন্ডিতেই স্কুলের সময় ২১ হাজার প্রাইভেট কার আসে। সারুফ রহমান বলেন, প্রাইভেট গাড়ি বন্ধ করা ছাড়া যানজট নিরসন করা সম্ভব নয়। একটি ■ পৃষ্ঠা ১৫ : কলাম ৪

নারবে বন্ধের পথে স্কুল

[শেষ পৃষ্ঠার পর]

বাসে ৫০ শিক্ষার্থী চলাচল করে। একই পরিমাণ শিক্ষার্থীর জন্য প্রাইভেট কারের ১০০টি ট্রিপ প্রয়োজন। এতে পুরো শহরেই যানজট সৃষ্টি হয়। ১০ হাজার প্রাইভেট গাড়ির বিকল্প হতে পারে ২০০ বাস। কিন্তু গাড়ি বন্ধ করতে হলে নিরাপদ স্কুল বাস সার্ভিস চালু করতে হবে। অস্ট্রেলিয়ার পাবলিক ট্রান্সপোর্ট অথরিটির ওয়েবসাইটের তথ্যানুযায়ী, রাজধানী ক্যানবেরার ৫৩০ স্কুলের ২৫ হাজার ২১৫ শিক্ষার্থী ৮২১টি সরকারি স্কুল বাসে চলাচল করে। এর জন্য টাকা দিতে হয় না। ইস্টারনেটের তথ্যানুযায়ী, যুক্তরাষ্ট্রে প্রতিদিন সরকারি স্কুল বাস চলে চার লাখ ৭৫ হাজার। সেখানে প্রতিদিন ২৫ লাখ শিক্ষার্থী স্কুল বাসে চলাচল করে নামমাত্র মূল্যে। ভারতে সরকারি 'ইয়োলো স্কুল বাস' জনপ্রিয় পরিবহন। আর বাংলাদেশে সার্ভিস চালু হয়েছে বন্ধের পথে।

বিআরটিসি থেকে জানা গেছে, যানজট নিরসনে প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নির্দেশে ২০১১ সালের ১৬ জানুয়ারি চালু হয় স্কুল বাস সার্ভিস। ২৬টি স্কুলকে সার্ভিসের আওতায় আনা হয়। প্রাথমিক পর্যায়ে প্রতিদিন সকালে মিরপুর-১০ থেকে আজিমপুর সাতটি ও বিপরীত দিক থেকে আরও সাতটি বাস চালু করা হয়। কথা ছিল শিক্ষার্থীদের জন্য বিশেষ টিকিট চালু ও সার্ভিসের পরিধি বৃদ্ধি করা হবে; কিন্তু চার বছরের ব্যবধানে ১৪ বাসের ১২টিই বন্ধ হয়ে গেছে।

এ অবস্থার জন্য সড়ক পরিবহন ও সেতু এবং শিক্ষা মন্ত্রণালয়কে দায়ী করেছে বিআরটিসির কর্মকর্তারা। একজন উপব্যবস্থাপক সমকালকে বলেন, শুরু থেকেই লোকসানি ছিল স্কুল সার্ভিস। প্রতিটি গাড়ির দৈনিক লোকসান প্রায় দুই হাজার টাকা। সার্ভিস চালুর আগেই তা তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে দুই দফা চিঠিতে জানানো হয়েছিল। বিআরটিসি বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের সামাজিক দায়বদ্ধতা তহবিল থেকে লোকসানের অর্থ সংগ্রহের অনুমতি চেয়ে মন্ত্রণালয়কে চিঠি দিলেও জবাব আসেনি। লোকসানের ভার নিতে রাজি নয় মন্ত্রণালয়।

বিআরটিসির দেওয়া তথ্য অনুযায়ী, ১৪ বাস কিনতে ঝণ নিতে হয় চার কোটি ৫৮ লাখ ৯৯ হাজার ৮৫৪ টাকা। প্রতিটি বাসের দাম পড়ে ৩২ লাখ ৭৮ হাজার ৫৬১ টাকা; কিন্তু শিক্ষার্থীদের কাছে টিকিট বিক্রির টাকায় সার্ভিস পরিচালনার খরচ ওঠেনি। প্রতিদিন বিআরটিসির খরচ হয়েছে ৩৫ হাজার ১৬৮ টাকা। আর গড়ে আয় হয়েছে ১২ হাজার টাকা। লোকসান ২২ হাজার ৫৬৮ টাকা। ছুটির দিনগুলো বাদ দিয়ে বছরে লোকসান প্রায় ৬০ লাখ টাকা। বিআরটিসির চেয়ারম্যান মিজানুর রহমান সমকালকে বলেন, 'আমরা এখনও লোকসান দিয়ে দুটি বাস চালাচ্ছি। সাধারণ সার্ভিসে বাস দুটি দিলে দিনে পাঁচ হাজার টাকা লাভ করা যেত।'

স্কুল বাসের দুরবস্থার জন্য সমন্বয়হীনতাকে দায়ী করেন মিজানুর রহমান। তিনি বলেন, সর্ব স্কুল একই সময়ে ছুটি ও শুরু হয়। এ কারণে আজিমপুর থেকে ছুটির পর একটি বাস ওই এলাকার শিক্ষার্থীদের নিয়ে যাত্রা শুরু করলে শেরেবাংলা নগরের স্কুলগুলোর শিক্ষার্থীদের এক ঘণ্টা অপেক্ষা করতে হয়। স্কুলগুলো বাসের সময় ধরে ছুটি ও শুরু করা গেলে যাত্রী বাড়তে পারে।

এ বিষয়ে শিক্ষামন্ত্রী নুরুল ইসলাম নাহিদ সমকালকে বলেন, 'বিআরটিসির কাছ থেকে আমরা বাস নেইনি। তারা নিজেরাই একটি সার্ভিস চালু করেছিল, তাই ভুক্তি দেওয়ার কোনো সুযোগ নেই।' স্কুল সার্ভিসের অপরিহার্যতা স্বীকার করে মন্ত্রী বলেন, 'সাবা দুনিয়ায় শিশুরা সরকারি বাসে স্কুলে যায়। আমাদের দেশে অবস্থা ভিন্ন। অনেক চেইন করেও অভিভাবকদের রাজি করাতে পারিনি। তারা শিশুদের বাসে না দিলে জোর করতে পারব না।' স্কুলগুলোর মাধ্যমে সার্ভিস চালু করে যানজট কমানো সম্ভব নয় বলে মনে করেন মন্ত্রী। তিনি বলেন, 'প্রতিটি স্কুলে আলাদাভাবে সার্ভিস চালু করা হলে যানজট আরও বাড়বে। সমন্বিতভাবে একটি সার্ভিস চালু করতে হবে।'

ভালো একটি উদ্যোগ মুখ খুবড়ে পড়া প্রসঙ্গে বিআরটিসির পরিচালক (কারিগরি) কর্নেল এ আর মোহাম্মদ পারভেজ মজুমদার সমকালকে বলেন, 'অভিভাবকরা সন্তানদের বাসে দিতে না চাওয়ায় লাভজনক করা যায়নি সার্ভিসটি। বিআরটিসির ভুক্তি দেওয়ার মতো অবস্থা নেই। সরকার ভুক্তি হিসেবে শুধু ডেলের টাকা দিলেও সার্ভিসটি চালিয়ে নেওয়া যাবে।' তিনি মনে করেন, সার্ভিস চালু রাখা গেলে যানজট যতটা কমবে তাকে ভুক্তির টাকা ওঠে আসবে। সরকারের লোকসান হবে না।

স্কুল সার্ভিসের মতোই ধুকছে নারী বাস সার্ভিস। ২০০৯ সালের ১১ সেপ্টেম্বর ১৪টি রুটে ১৭টি বাস নিয়ে চালু হয় সার্ভিসটি। তবে গত শনি ও রোববার সরেজমিন দেখা যায়, সাতটি রুটে পাঁচটি বাস অনিয়মিতভাবে চলছে। যতিঝিল ডিপোর ট্রাফিক পরিদর্শক মহসিন হাসান জানান, এ ডিপো থেকে তিনটি বাস দুই রুটে চলে। কল্যাণপুর ডিপো থেকে চারটি থেকে দুটি বাস চলছে।

এ বিষয়ে জানতে চাইলে বিআরটিসির চেয়ারম্যান সমকালকে বলেন, 'মাস্ট্রিক ত্রুটির কারণে কিছু বাস বন্ধ রাখতে হয়।' তিনি জানান, নারী বাস সার্ভিসেও যাত্রী সংকট। নারী যাত্রীদের সঙ্গে বেশিরভাগ সময়ই পুরুষ সঙ্গী থাকেন। তাই তারা ইচ্ছে করলেও নারী বাস সার্ভিসে উঠতে পারেন না। চেয়ারম্যান মনে করেন, নারী বাস সার্ভিসে একটির সঙ্গে আরেকটি বাসের সময়ের ব্যবধান অনেক হওয়ায় নারীরা সময় বাঁচাতে যে বাস পান সেটিতেই ওঠে পড়েন।

ঢাকা শহরে গণপরিবহনে নারী যাত্রীদের 'হয়রানি নিয়ে' বাস সার্ভিস ফর ওমেন অনলি ইন ঢাকা সিটি' শীর্ষক গবেষণাপত্র প্রকাশ করেন জাহাঙ্গীরনগর বিশ্ববিদ্যালয়ের নগর ও অঞ্চল পরিকল্পনা বিভাগের অধ্যাপক এম শফিক-উর রহমান। জরিপে পাওয়া তথ্য অনুযায়ী, ৩০ শতাংশ যাত্রীই বাস জরাজীর্ণ বলে অভিযোগ করেন। নিরাপত্তা নিয়েও অভিযোগ রয়েছে নারীদের। শফিক-উর রহমান সমকালকে বলেন, পাঁচ বছরে অবস্থার উন্নতি হয়নি। বয়ং অবনতি হয়েছে। গত রোববার বিকেল ৪টায় ফার্মগেটে মিরপুরগামী বাসের জন্য অপেক্ষমাণ নারী যাত্রীদের সঙ্গে কথা হয়। নারীদের জন্য পৃথক বাস সার্ভিস আছে— এ তথ্যই জানান না কেউ। মিরপুরের নিয়মিত যাত্রী মোহসিনা নূ বলেন, 'কোনোদিন নারী বাস সার্ভিস দেখিনি।' এক ঘণ্টা দাঁড়িয়ে থেকেও নারী বাস সার্ভিসের দেখা না পেয়ে তার অভিযোগের সত্যতা মেলে।