

স্কুল-কলেজের পথে দুর্বিষহ যাত্রা

পার্থ সারথি দাস ও
শরীফুল আলম সুমন >

ঢাকায় সরকারি প্রাথমিক বিদ্যালয় আছে ২৯৫টি; মাধ্যমিক স্কুল আছে ৩৪১টি; কিন্ডারগার্টেন স্কুল আছে হাজারখানেক; উচ্চ মাধ্যমিক পর্যায়ের কলেজ ২১০টি আর ইংলিশ মিডিয়ামসহ নামিদানি শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান আছে অর্ধশতাধিক। স্কুল-কলেজ মিলে ছাত্রছাত্রীর সংখ্যা প্রায় ৩৫ লাখ। বেশির ভাগ স্কুলই আবার দুই শিফটের। তাই শিক্ষার্থীরা স্কুলে যাওয়া-আসা করে সকালে, দুপুরে ও বিকেলে। আর এই তিন বেলার যাতায়াতেই লাখ লাখ কোমলমতি শিক্ষার্থী ও তাদের অভিভাবকদের পড়তে হয় দুর্বিষহ কষ্টে। স্কুলবাস নেই, রিকশা মেলে না, সিএনজিচালিত অটোরিকশা পাওয়া যায় না, বাসে ওঠার জায়গা নেই—সে এক বিভীষিকাময় পরিস্থিতি! স্কুল শুরু ও ছুটির সময় স্কুলবাস না থাকায় অনেক শিক্ষার্থীই আসা-যাওয়া করে ব্যক্তিগত গাড়িতে করে। একজন শিক্ষার্থীর জন্য ব্যবহৃত হয় একটি প্রাইভেট কার। ফলে স্কুল চলাকালে রাস্তায় বেড়ে যায় ব্যক্তিগত গাড়ি। আর যাদের ব্যক্তিগত গাড়ি নেই তাদের আসতে হয় অসহনীয়

▶▶ পৃষ্ঠা ৮ ক. ২



গুলশান-২ থেকে নতুন বাজারের দিকে যাওয়ার পথে কালভার্ট পার করতে স্কুলভ্যান ঠেলছে যাত্রী শিশু শিক্ষার্থীরা। ছবি : শেখ হাসান

স্কুল-কলেজের পথে দুর্বিষহ যাত্রা

▶ প্রথম পৃষ্ঠার পর

দুর্ভোগ মাধ্যম নিয়ে। সরঞ্জাম ঘুরে দেখা গেছে, রাজধানীর অধিকাংশ এলাকায় এ চিত্র আঁতকে ওঠার মতো। গত ৩১ জানুয়ারি সকাল ৭টায় রাজধানীর মিরপুরের শেওড়াপাড়ায় শান্তা ইসলাম তাঁর মেয়ে নুসরাতকে নিয়ে বাসের জন্য অপেক্ষা করছিলেন। নুসরাত ভিকারুননিসা নূন স্কুল ধানমন্ডি শাখার নবম শ্রেণিতে পড়ে। পিক আপওয়ারের কারণে রাস্তায় তখন সব বাসই পূর্ণ। ৮-১০টি বাসে ওঠার চেষ্টা করে ঘাম ঝরে যায় শীতের সকালে। রাস্তা ছেড়ে শেষে ফুটপাথে উঠে দাঁড়ান তিনি। তিনি কালের কণ্ঠকে বলেন, 'স্কুলে যাওয়ার জন্য প্রতিদিন এভাবে যুদ্ধ করতে হয়। রবিবার ও বৃহস্পতিবার অবস্থা আরো খারাপ হয়।' একই দিন দুপুর পৌনে ১২টায় রাজধানীর ধানমন্ডি সরকারি বালক উচ্চ বিদ্যালয়ের সামনে দেখা গেল স্কুলের দীর্ঘ জট। এগিয়ে গিয়ে জানা গেল, একটু পরই স্কুলের প্রথম শিফটের শিক্ষার্থীদের ছুটি হবে। শিক্ষার্থীদের নিতে আসা প্রায় দেড় শ ব্যক্তিগত গাড়ি তিন সারি করে মূল সড়কে রাখা হয়েছে। এ কারণেই যানজট। পঞ্চম শ্রেণির ছাত্র আবিবকে নিতে আসা তাদের ব্যক্তিগত গাড়ির ড্রাইভার মো. মিঠু বলেন, 'আমি সকালে ছোট সাহেবকে স্কুলে নামিয়ে দিয়ে বাসায় যাই। গাড়ি পার্কিংয়ের কোনো জায়গা থাকলে এখানেই থাকতাম। শুধু স্কুল আসি আর যাই, তাতেই আমার দিন শেষ।'

৯ বছরের নোবায়ের জাহিন খানের কাছে বুলছে বড়সড় স্কুলব্যাগ। ছোট ভাই জুবায়ের জাহিন খানের এখনো স্কুলের খাতায় নাম লেখানোর সময় হয়নি। তবু সে সঙ্গী বড় ভাইয়ের। মা চায়না খান দুই সন্তানকে দুই হাতে ধরে বের হলে কল্যাণবানের বাসা থেকে। প্রায় এক কিলোমিটার দূরে ধানমন্ডির মাস্টারমাইড স্কুলের শিক্ষার্থী বড় ছেলে। স্কুল শুরু সকাল ৮টায়। তাই বাসা থেকে ৭টার মধ্যেই বের হতে হয় তাদের। নিজস্ব গাড়ি না থাকায় রীতিমতো যুদ্ধে নামতে হয় সাতসকালেই। বাসা থেকে বের হতেই যানজট। ফলে হিসাব কষে হেঁটে রাসেল স্কয়ার পার হয়ে রিকশা। অবস্থা বেগতিক দেখলে রিকশা ছেড়ে আবার হাঁটা। স্কুল থেকে ফেরার পথে আবার একই অবস্থা। ঢাকার 'বিখ্যাত' যানজট যেন নতুন যাত্রা পায় স্কুলগুলোর সামনে। বিশেষ করে স্কুল শুরু আর ছুটির সময়। প্রায় কোনো স্কুলেরই নিজস্ব পরিবহনব্যবস্থা না থাকায় বেশির ভাগ শিক্ষার্থী নিজস্ব গাড়ির ওপর নির্ভর করছে। আর এই গাড়ি জম্ম দিচ্ছে চরম যানজটের। এমন দুঃসহ পরিস্থিতি দীর্ঘদিন ধরে চলেও এদিকে নজর নেই বিআরটিএ (বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ), উত্তর ও দক্ষিণ সিটি করপোরেশন বা স্কুল কর্তৃপক্ষের। সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির বলছেন, পৃথিবীর বিভিন্ন দেশে স্কুলে যাতায়াতের জন্য শিশুরা স্কুলবাসের ওপরই নির্ভর করে। এতে অভিভাবকরাও নিশ্চিন্ত থাকেন। আর এতে ব্যক্তিগত গাড়ির ওপর চাপ কমে। কিন্তু ঢাকায় এ রকম ব্যবস্থা নেই।

কিয়ারটিএ সূত্রে জানা যায়, সরকার ২০১১ সালে আজিমপুর-মিরপুর অংশের মধ্যে ২৬টি স্কুলের ছাত্রছাত্রী পরিবহনের জন্য ৫২ আসনের ১৪টি স্কুলবাস চালু করেছিল। লোকসানের অভ্যুত্থানে সেগুলো তিন মাসের মাধ্যমে অনিয়মিত হয়ে এখন প্রায় বন্ধ রয়েছে। কিছু অভিজাত স্কুল নিজস্ব পরিবহনের ব্যবস্থা করেছে।

বেশির ভাগ স্কুলের ছাত্রছাত্রীরা খুপরি ঘরের মতো অননুমোদিত ভাণ্ডে চলাচল করতে বাধ্য হচ্ছে। আর অন্য একটি অংশ পরিবহন না থাকায় হেঁটে, রিকশায় অথবা বাসে বাড়ুঝোলা হয়ে আসা-যাওয়া করছে। সিটি করপোরেশনও এ ব্যাপারে দায়িত্ব পালন করেনি। এ কারণে শিক্ষার্থী ও তাদের অভিভাবকরা অসহায় অবস্থায় আছেন। আর যানজট ক্রমেই ভয়াবহ আকার নিচ্ছে। জানতে চাইলে ঢাকা দক্ষিণ সিটি করপোরেশনের প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা খান মোহাম্মদ বিলাল কালের কণ্ঠকে বলেন, 'ঢাকা শহরে ছোট গাড়ি বেড়ে গেছে। আমরা বড় স্কুলবাসের ব্যবস্থা করার জন্য শিক্ষা মন্ত্রণালয়ের কাছে এক সপ্তাহ আগে একটি প্রস্তাব করেছি। এটি তো ওপরের পর্যায়ে ব্যাপার। তবু আমরা পরামর্শ দিয়েছি।' নগর ও অঞ্চল পরিকল্পনা বিশেষজ্ঞ অধ্যাপক ড. সরোয়ার জাহান কালের কণ্ঠকে বলেন, 'অন্যান্য দেশে একটা শহরের কয়েকটা ভাগ থাকে। এক এলাকার ছেলেমেয়েরা অন্য এলাকার শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানে ভর্তি হতে পারে না। কিন্তু আমাদের সেটা নেই, যদিও সম্প্রতি ভর্তির ক্ষেত্রে এলাকা কোটা প্রথা চালুর চেষ্টা হচ্ছে। এ ব্যবস্থা শতভাগ কার্যকর না থাকায় স্কুলের সময় ব্যক্তিগত গাড়ি বেড়ে যাওয়ায় যানজট বাড়ছে। এ জন্য প্রথমত স্কুলগুলোর নিজস্ব পরিবহনব্যবস্থা থাকতে হবে। আর যদি সব স্কুলের সিস্টেম একটা প্লানের মধ্যে আনা যায়, তাহলে সরকারিভাবে বাস সার্ভিস করে এর সুফল পাওয়া যাবে। তবে এ জন্য একটি পরিকল্পনা করতে হবে। কোন এলাকায় কিভাবে বাস চলেবে, কতটি বাসের প্রয়োজন সেগুলোর হিসাব করেই বিআরটিসি বাসের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।' যানজট বিশেষজ্ঞ প্রকৌশলী সত্যোজ কুমার রায় বলেন, বিভিন্ন ধরনের শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের জন্য বিভিন্ন এলাকা চিহ্নিত করে সুসব প্রতিক্রিয়া সেখানে নিয়ে যেতে হবে। এরপর মূল সড়কে নির্দিষ্ট সময় পর পর বাসনোড়া শুরু করা যেতে পারে। সেসব বাসে ছোট শিক্ষার্থীদের জন্য গাইড থাকবে—তারা শিশুদের অভিভাবকদের কাছে তুলে দেবে। বিশেষজ্ঞ আবু নাসের খান বলেন, 'প্রাইভেট কার বেশি বাড়লেও জোড়-বিজোড় প্রথায় তা ব্যবস্থাপনা করে চালানো যায়। অতিরিক্ত ব্যক্তিগত গাড়ি কমানো যায় পর্যাপ্ত স্কুলবাসের ব্যবস্থা করে। বিশ্বের বিভিন্ন দেশে প্রাইভেট কার বেশি থাকলেও রয়েছে সুব্যবস্থাপনা। রয়েছে কার পার্কিংয়ের ব্যবস্থা। আমাদের এখানে 'নো পার্কিং' আছে, 'ইয়েস পার্কিং' নেই।' স্কুলবাস না থাকায় রাজধানীতে চলছে বেশ কিছু স্কুলভ্যান। সাড়ে চার ফিট বাই আড়াই ফিট আয়তনের তিন চাকার হালকা এ গাড়ির কাঠামো সম্পূর্ণই পাতলা লোহার পাত ও প্লেনশিটের। দুই পাশের বসার জায়গা সাত থেকে আট ইঞ্চির বেশি নয়। এই ভানিগুলো রাজধানীর ব্যস্ততম সড়কেও চলতে দেখা যায়। রাজধানীর স্কুলে ছাত্রছাত্রী পরিবহনে মাইক্রোবাস সার্ভিসও রয়েছে। যেসব মাইক্রো বেন্ট-এ-কারে চালানো সম্ভব নয় কিংবা ফিটনেস নেই সেগুলোই এ ক্ষেত্রে ব্যবহার করা হয়। দেখা গেছে, এ ধরনের বাসে গাদাগাদি করে ছাত্রছাত্রীদের বসানো হয়। তবে এসব সার্ভিসের জন্য স্কুল কর্তৃপক্ষ কোনো দায়িত্ব নেয় না। রাজধানীর ইংলিশ মিডিয়াম স্কুল অক্সফোর্ড ইন্টারন্যাশনাল স্কুলের গুলশান শাখার ভাইস

প্রিন্সিপাল কাজী নাসরিন সিদ্দিকার সঙ্গে কথা হয় এসব বিষয় নিয়ে। তিনি কালের কণ্ঠকে বলেন, 'স্কুলবাসের ব্যাপারে একটি রাষ্ট্রীয় নিয়ম থাকা উচিত। সরকার অথবা স্কুল কর্তৃপক্ষের উদ্যোগে প্রতিটি স্কুলের নিজস্ব পরিবহনব্যবস্থা রাখতে হবে। আমাদের স্কুলে চার-পাঁচ বছর আগেও বাসগুলো ভরে শিক্ষার্থীরা আসত। কিন্তু এখন সেটা কমেতে শুরু করেছে। ফলে আমাদের স্কুলবাসের সংখ্যাও কমে যাচ্ছে। যাদের ব্যক্তিগত গাড়ি আছে তারা স্কুলবাসে না গিয়ে নিজেদের গাড়িতেই যাতায়াত করে। এখন আপার মিডল ফ্যামিলিরও গাড়ি আছে। ফলে আমাদের স্কুলের সামনেও ক্রাস শুরু ও ছুটির সময় প্রচণ্ড যানজট লেগে যায়।' আমেরিকার উদাহরণ দিয়ে এই স্কুল শিক্ষিকা বলেন, 'আমি ওয়াশিংটনের নর্দান কেন্টাকির বুল কাউন্টি হাই স্কুলে পড়তাম। সেখানে রাষ্ট্রীয়ভাবেই নিয়ম আছে বাসচালাকে পিক করবে স্কুলবাস। মূল সড়কে নির্দিষ্ট পয়েন্ট করা আছে। ওই পয়েন্ট অভিভাবকরা তাঁদের বাসচালাকে পৌঁছে দেন। এরপর অবশ্যই স্কুলবাসে উঠতে হবে। স্কুলের সামনে ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ে আসার কোনো সুযোগই নেই। আমাদের দেশেও একই ব্যবস্থা করা যেতে পারে। স্কুল কর্তৃপক্ষ ও সরকার যৌথভাবে অথবা যে যার মতো যাত্রার ব্যবস্থা করে, তাহলে ওই পারে। তবে তাদের মধ্যে অবশ্যই সমঝ থাকতে হবে।' ধানমন্ডি সরকারি বালক উচ্চ বিদ্যালয়ের প্রধান শিক্ষক মো. ইনছান আলী কালের কণ্ঠকে বলেন, 'আমাদের স্কুলে অনেক দূরদূরান্ত থেকে বাসচারী আসে। তবে এবার থেকে ৪০ শতাংশ এলাকা কোটা নির্ধারণ করার সেটা কিছুটা কমেছে। অনেক সচ্ছল পরিবারের সন্তানরাও এই স্কুলে পড়ে। তারা ব্যক্তিগত গাড়ি নিয়ে আসে। ফলে স্কুল শুরু ও ছুটির সময় যানজটের সৃষ্টি হয়। আবার অনেক শিক্ষার্থীকে লোকাল বাসে আসতে হয়। গাড়ি না পেয়ে তাদের আসতেও দেরি হয়ে যায়। বাসের ভিড়ে পিষ্ট হয়ে শিক্ষার্থীরা স্কুলে পৌঁছার পর তাদের প্রস্তুত হতেও কিছুটা সময় চলে যায়। মূল সড়কে অবশ্যই স্কুলবাস থাকা প্রয়োজন। কয়েকটি রুট ধরে সরকার যদি স্কুল ছাত্রদের জন্য কিছু বাসের ব্যবস্থা করে, তাহলে ওই রুটের সব স্কুলের শিশুরাই স্বচ্ছন্দে যাতায়াত করতে পারবে।' একটি শহরে কী পরিমাণ ব্যক্তিগত গাড়ির নিবন্ধন দেওয়া দরকার তার কোনো নীতি না থাকায় বিআরটিএ নিয়ন্ত্রণহীনভাবে গাড়ি নিবন্ধন দিয়েই যাচ্ছে। সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীন বিআরটিএ কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব কোন ধরনের কত গাড়ি চলেবে তা নির্ধারণ করা। কিন্তু বিআরটিএ বলছে, এ বিষয়ে আইন নেই 'তাই তারা কিছু করতে পারছে না। সড়ক পরিবহন আইন ২০১৫ নামে নতুন আইনে বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত থাকবে। গত ১ ফেব্রুয়ারি সড়ক পরিবহন ও সেতুমন্ত্রী ওবায়দুল কাদের জাতীয় সংসদে বলেছেন, নতুন আইনে পরিবারপ্রতি গাড়ির সংখ্যার উর্ধ্বসীমা নির্ধারণের প্রস্তাব রাখা হয়েছে। জানা গেছে, আইনটি পাসের পর বিধিমালা করে পরিবারভিত্তিক গাড়ির সংখ্যা নির্ধারণ করে দেওয়া যাবে। প্রতিটি পরিবার সর্বোচ্চ দুটি গাড়ি রাখতে পারবে। তবে কোনো পরিবার দুইয়ের অধিক গাড়ি রাখতে চাইলে অতিরিক্ত প্রতিটির জন্য ক্রমবর্ধমান হারে কর দিতে হবে।