

যদি হিসাব করে দেখি

গত রোববার শ্যামলীতে গিয়ে-ছিলাম। আমার বাসা থেকে শ্যামলী প্রায় সাইল পাঁচেক দূরে। প্রথমে ভেবেছিলাম, বাসেই যাবো। কিন্তু, আমার বাসার কাছে কোনো বাস রুট নেই, বাসে চড়তে হলে সেই দূরের বাস স্ট্যান্ডেই যেতে হয়। হেঁটে গেলে বিশ-ত্রিশ মিনিট লাগে আর রিকশায় যেতে হলে এক টাকা-দেড় টাকা খসে যায়। হেঁটে গেলেও আছে ভোগান্তি, এবড়ো-খেবড়ো ভাঙা-চোরা রাস্তা, তারপর আছে ময়লা-আবজ্ঞনা, বন্টি-বাদলের পানি ও কাদা। হাঁটতে গেলে, পায়দলে চললে এই ময়লা-কাদার কাপড়-জামা বেশ চিহ্নিত হয়ে যায়। তখন এমনি ধূসর ধোপ-দুর্গন্ধ করতে মোটে অঙ্কের টাকাই পকেট থেকে খসে। সুতরাং হেঁটে সাও-মোটো লাভজনক নয়। বড় রাস্তার বাস স্ট্যান্ডে গিয়ে বাসে চড়তে হলেও, অধিকাংশ সময়েই রিকশায় না গিয়ে উপায় থাকে না।

সেদিন শ্যামলীতে যেতে হয়েছিল বিশেষ জরুরী প্রয়োজনে। তাই ভেবেছিলাম, বেবী ট্যাক্সী নিয়েই যাবো। ডাডার কথা স্মরণ করেই বেবী ট্যাক্সীওয়ালার হাকলো: দশ টাকা লাগবে। ডাডার অংকটা শুনলে আমার মূখে আর কোনো কথা সরলো না। প্রায় নীরবেই আরেকটি বেবী ট্যাক্সীওয়ালার কাছে গেলাম। কিন্তু, এগারো টাকার কমে এই ট্যাক্সীওয়ালার নড়তেও রাজি নয়। অগত্যা বেবী ট্যাক্সীতে চড়ে দ্রুত যাওয়ার আশা বাক দিয়ে রিকশারই শরণাপন্ন হতে হলো। রিকশাও কম যায় না, পাঁচ টাকার কমে শ্যামলী যেতে কোনো রিকশাওয়ালারই রাজি হলো না; অবশেষে বাধ্য হয়ে এই অংকটাই কবুল করতে হলো। রিকশায় চড়ে প্রায় সারা পথ কাঁকানি খেতে খেতে, দুর্ঘটনার আশংকার কথা ভাবতে ভাবতে শেষ পর্যন্ত শ্যামলীতে গিয়ে পৌঁছানো গেল।

বাসা থেকে বেরিয়ে ছিলাম বিকাল পাঁচটার, আর শ্যামলীতে পৌঁছলাম প্রায় আটটায়। মাকখানে তিনটি ঘন্টা কেটে গেল রিকশা আর বেবী ট্যাক্সীর দাম-দর করতে, গ্রিচক, যানে চড়ে শ্যামলীতে পৌঁছাতে। মনে মনে তখনই স্থির করেছিলাম, ফেরার পথে অবশ্যই বাসে উঠবার চেষ্টা করবো, এত ভাড়া দিয়ে আর কিছুতেই রিকশায় যাবো না। কিন্তু, ঘন্টা দুইেক দাঁড়িয়ে থেকেও যখন কোনো বাসে চড়া গেলো না, তখন সেই রিকশারই শরণ নিতে হলো। এই সময়ের মধ্যে যাত্রীতে ঠাসা—একবারে কাঁঠাল-বোকাই বেশ কয়েকটি সরকারী-বেসরকারী বাসই এলো, কিন্তু, পাদানীতে পা দেওয়ার মতো জায়গাও পাওয়া গেলো না। আমরা যারা বাস স্ট্যান্ডে দাঁড়িয়ে প্রহর গাণ্ঠিলাম, বাসে বাদরের মতো কুলন্ত যাত্রীদের দেখে শূধ; অবাক আর আতঙ্কিতই হলাম। শূধ; ভাবলাম, এমন ভিড়ে যে কোনো যাত্রীই তো মর্মান্তিক দুর্ঘটনা

হতে পারে।

রাজধানীতে যাতায়াতের এই এক প্রাত্যাহিক সমস্যা, আর বাসে এমন ভিড়ও অতি পরিচিত দৃশ্য। যে কোনো বাস স্ট্যান্ডে গিয়ে দাঁড়ালে বাসের আশায় অপেক্ষমাণ যাত্রীর দেখা মেলে, রোদ-বন্টি, ঝড়-বাদল যাবাদ নিয়ে ঘন্টার পর ঘন্টা তাদের দাঁড়িয়ে থাকতে দেখা যায়। সকালে অফিস শুরুর হওয়ার আগে, আর বিকেলে অফিস শেষ হওয়ার পর, এই ভিড় হয় প্রচন্ড। তখন কোনো বাসেই পা ফেলার জায়গা থাকে না, সব বাসই যেন অলৌকিকভাবে যাত্রীতে বোকাই হয়ে যায়। তবুও বাসে চড়া ছাড়া যাদের উপায় নেই, তারা প্রাণপণ প্রচেষ্টায় কাঁঠাল-বোকাই বাসেই জায়গা করে নেয়, নিদেনপক্ষে পাদানীতে মাডগার্ডে পা রেখে বাদরের মতো কুলন্তে যায়। অন্তহীন প্রতীক্ষার পরও, যাদের ভাগ্য সেটুকু, যোগা মেলে না। অগত্যা পায়-দলে, শেয়ারে রিকশা করে, কিংবা কোনো বন্ধুর করুণায় কোনো মতে গন্তব্যস্থানে পৌঁছাতে হয়। কিন্তু, এইটুকু সুযোগই বা কয়জনের মেলে?

নগরীতে বাসই এখনো সবচেয়ে সস্তা যানবাহন। বেবী ট্যাক্সী, রিকশা ইত্যাদি যানবাহনের ভাড়া জোগানোর ক্ষমতা অধিকাংশ নাগরিকেরই নেই। কাছাকাছি কোথাও যেতে হলে তবু হেঁটে কিংবা রিকশায় যাওয়া যায়। কিন্তু, যারা নগরীর বিভিন্ন এলাকার ও দূর-দূরান্তে থাকেন, নানা কাজে এখানে সেখানে যেতে হয়, বাসে চড়া ছাড়া তাদের গত্যন্তর থাকে না। এ কারণেই বাসের চাহিদা এত বেশি, এই যানবাহনে ভিড়ও এমন প্রচন্ড। সেদিন শ্যামলীর বাস স্ট্যান্ডে দাঁড়িয়ে তা-ই ভাবছিলাম। এমন ভিড়াক্রান্ত বাসে চড়ে মানুষ কিভাবে চলাফেরা করে, কিভাবেই বা নগরীর বিভিন্ন স্থানে নিজ নিজ কর্মস্থানে যায়। প্রায় দুই ঘন্টা দাঁড়িয়ে থেকেও আমরা অধিকাংশ যাত্রীই বাসে চড়তে পারিনি, কিন্তু, যাদের সময় মত অফিসে হাজিরা দিতে হয়, তাদের তো অন্য কোনো উপায় থাকে না, জান-প্রাণ দিয়ে হলেও চড়তে হয় বাসে। আমি বাসে চড়তে না পেরে, কোনো জায়গা না পেয়ে অগত্যা রিকশা করে বাসায় ফিরেছি। কিন্তু, প্রতিদিন যদি আমাদের শ্যামলী থেকে আসা-যাওয়া করতে হতো, তাহলে কি পারতাম এত টাকা খরচ করতে?

সেদিন যাতায়াতের খাতে আমার দ্বায়ে দশ টাকা খরচ হয়ে গেল। অথচ এই দুর্মন্ডলের দিনেও দশ টাকায় ছোটখাটো পরিবারের এক দিনের বাজার হয়। কয়জনের সাধ্য আছে যাতায়াতের খাতে এত টাকা খরচ করার? কিন্তু, সাধ্য না থাকলেও অনেক সময়ই উপায় থাকেনা, পারিবারিক বাজেটের অংকে না কুলালেও, অন্য খরচ কাটছাঁট করে হলেও, যাতায়াতের খাতে মোটা টাকা

ব্যয় করতে হয়। বিশেষ করে যাদের পরিবারে লোক সংখ্যা বেশ, অফিসে, স্কুল-কলেজে যেতে হলে হেঁটে কিংবা রিকশায় যাওয়া ছাড়া যাদের গত্যন্তর নেই, তাদের নিরুপায় হয়েই এই খাতে ঢালতে হয় মোটা টাকা। নগরীর অধিকাংশ পথেই বাস চলেনা, আবাসিক ও স্কুল-কলেজ কিংবা অফিসের এলাকা থেকে অধিকাংশ ক্ষেত্রেই বাসরুট অনেক দূরে। সুতরাং পায়দলে চলা কিংবা রিকশা চড়ে যাতায়াত করা ছাড়া গত্যন্তর কি? হিসাব করলে হয়তো দেখা যাবে, অধিকাংশ পরিবারেরই যাতায়াতের খাতে ব্যয় অন্য অনেক খাতের শরের চেয়েই অনেক গুণ বেশি। অথচ বাজার খরচ, কাপড়-জামা কেনার খরচ কিংবা অন্য যেকোন খরচ আমাদের চোখে যতটা ধরা পড়ে, যাতায়াতের খরচ ততটা ধরা পড়েনা।

হয়তো যাতায়াতের খরচ বৃদ্ধি আর যাতায়াতের সমস্যা সবাইকে একইভাবে স্পর্শ করে না বলেই এ নিয়ে আলোচনা-সমালোচনা, ভাবনা চিন্তাও তুলনামূলকভাবে কম হয়। এই খাতের খরচটাও সমানভাবে চোখে পড়ে না। করা শহর-বন্দরে বাস করেন, যারা এই রাজধানীর নাগরিক—তারা জানেন এই সমস্যা কত তীব্র, আর এই খাতে কত মোটা অংকই না বেরিয়ে যায়। নগরীর আয়তন ও জনসংখ্যা যত বেড়েছে, যানবাহনের চাহিদাও সে অনুপাতে বেড়েছে, কিন্তু, চাহিদা অনুযায়ী যানবাহনের সংখ্যা বাড়েনি। কয়েকদিন আগে প্রকাশিত দৈনিক বাংলার এক রিপোর্টে পরিবেশিত তথ্যানুযায়ী এই রাজধানী নগরীতে মোটরকার রয়েছে ১৭ হাজার ৫৯২টি, জীপ ৪ হাজার ৪৫৯টি ও মোটর সাইকেল ৫,৯৮০টি। বাস ও বেবী ট্যাক্সী সংখ্যা যথাক্রমে মাত্র ২,৫৭৪ এবং ৫,৪৪২টি। এছাড়া রিকশা রয়েছে প্রায় ৩০ হাজার। কিন্তু, নগরীর বাসিন্দা প্রায় বিশ-পঁচিশ লাখ (ভাসমান জনসংখ্যা এবং নগরীতে যারা বাইরে থেকে প্রতিদিন আসেন তাদের সংখ্যা ধরলে হয়তো আরও অনেক বেশি) লোকের যাতায়াতের সমস্যা ও যানবাহনের চাহিদা মোটো-নোর জন্যে উপরোক্ত সংখ্যক যানবাহনও নিতান্তই অপ্রতুল।

যাতায়াতের জন্যে অধিকাংশ নাগরিককেই বাস, রিকশা ইত্যাদি যানবাহনের ওপর নির্ভর করতে হয়। সেদিক থেকে বিচার করতে গেলে বাস ও রিকশার সংখ্যা আরও বহু গুণ বাড়ানো দরকার। মোটরকার জীপ, মোটর সাইকেল, বেবী ট্যাক্সি ইত্যাদির সংখ্যা বাড়লেও যানবাহন সমস্যার অনেকটা সুরাহা হয় বটে, কিন্তু, এতে সাধারণ নাগরিকদের সমস্যার তেমন কোনো ইতর বিশেষ ঘটে না। মোটরকার, জীপ, মোটর সাইকেল, বেবী ট্যাক্সি প্রভৃতি যানবাহন ব্যবহার করতে পারেন এমন সঙ্গতিবান নাগরিকের সংখ্যাই বা

কত, আর সে সবে আরোহণের সুযোগই বা কয়জনের ভাগ্যে ঘটে! সুতরাং, নগরীর যানবাহন সংকট এবং যাতায়াত সমস্যার সমাধান করতে হলে বাস, রিকশা, বেবী ট্যাক্সি ইত্যাদি যানবাহনের সংখ্যাই বিপুল পরিমাণে বাড়তে হবে। তবে সবচেয়ে বেশি জোর দেয়া দরকার সরকারী-বেসরকারী খাতে বাসের সংখ্যা বাড়ানোর ওপর। কেননা, বাসই সাধারণ মানুষের যাতায়াতের প্রধান মাধ্যম এবং এতে খরচও সবচেয়ে কম। বাস অবশ্য সব এলাকা, সব পথে চলাচল করে না, এবং তা করা সম্ভবও নয়। সুতরাং রিকশা, বেবী ট্যাক্সি ইত্যাদির সংখ্যাও বাড়তে হবে বৈকি। সংখ্যা বাড়লে, চাহিদা কমলে, ভাড়াও কিছুটা কমবে বলেই আশা করা যায়। তবে শূধ; বেশি একটা যে কমবে, তেমন আশাও অবশ্য করা চলে না। অন্তএব, স্বল্প আয়ের সাধারণ মানুষের জন্যে বাসই হবে প্রধান ভরসা। আর দূরপাল্লার যাত্রীদের জন্যে তো এছাড়া গত্যন্তরই নেই।

বিভিন্ন রুটে পাবলিক বাসের সংখ্যা যেমন বাড়ানো দরকার, তেমনি প্রয়োজন স্কুল, কলেজ, বিশ্ববিদ্যালয় ও অন্যান্য শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান, সরকারী অফিস, স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান, বেসরকারী সংস্থা ইত্যাদিরও নিজস্ব বাসের ব্যবস্থা করা, সংখ্যা বাড়ানো। এ ধরনের নিজস্ব বাসের সংখ্যা বাড়লে যাতায়াতের সুবিধা হবে, ফলত, পাবলিক বাসের ওপরও স্বভাবতই চাপ কমবে। বিভিন্ন সরকারী-বেসরকারী অফিস, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান ও অন্যান্য সংস্থা এই ব্যবস্থা করতে পারলে বাস্তব কারণেই অবস্থার অনেক উন্নতি ঘটবে। যাতায়াতেই যদি অনেক সময় আর মোটা টাকা ব্যয় হয়ে যায়, শরীরের ওপর ধকল পোহাতে হয়, তাহলে নানা দিক দিয়েই ক্ষতি। আসা-যাওয়ার অনেক শ্রম ব্যয় হয় বলে স্বভাবতই কর্মশক্তি হ্রাস পায়, পায়ে হেঁটে কি বাসে চড়ে দূর-দূরান্তের থেকে অফিসে এসে অর্কেই কিম্বা পড়ে। যেসব শিক্ষার্থী একইভাবে শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানে যায়, তারাও অনেকেই ক্লাসিঙে অবসন্ন হয়ে পড়ে, সকালে বোরিয়ে বিকালে ফিরে এসে পড়াশুনা করার মতো শক্তি কিংবা ধৈর্য আর তেমন থাকে না।

যাতায়াতে এমন ধকল আর কষ্টকর আমেলা বলেই অনেক সময় বাধ্য হয়েই রিকশা কিংবা বেবী ট্যাক্সিতে চড়ে বসতে হয়, ট্যাকে প্রচুর টাকা না থাকলেও ভাড়া গণতে হয় এক টাকার বদলে পাঁচ টাকা, যেমন সেদিন শ্যামলীতে আসা-যাওয়ার আমাকে খরচ করতে হয়েছে নগদ দশটি টাকা। আর সেই ক্ষতি আমি গতকাল অফিসে হেঁটে এসেও পোষাতে পারিনি। যদি হিসাব করে দেখি, এই ক্ষতির খতিয়ান আর শেষ হবে না।

—নাগরিক