

# বণিক বার্তা

## ঢাকায় গণপরিবহনে অব্যবস্থাপনা কেন?

মোহাম্মদ সিরাজুল ইসলাম | ২১:৩১:০০ মিনিট, জুন ২৫, ২০১৮



ঢাকার রাস্তায় বাসের রেষােষিতে মানুষের শরীর থেকে হাত বিচ্ছিন্ন হওয়া, চাকার তলে পা খেতলে যাওয়া, ধাক্কায় কোমরের হাড় ভাঙা, সর্বোপরি প্রাণহানি উদ্বেগজনক হারে বাড়ছে। গত দুই মাসে এ ধরনের বেশ কয়েকটি ঘটনায় নগরীর গণপরিবহন ব্যবহারকারীদের মনে আতঙ্ক ছড়িয়ে পড়ছে। দুর্ঘটনার শিকার মানুষের সংগ্রাম ও তাদের পরিবার-পরিজনদের দুঃখ-যন্ত্রণার কথা দেশবাসীকে প্রবলভাবে নাড়া দিয়েছে। তাদের কেউ কেউ পরিবারের একমাত্র উপার্জনক্ষম, কেউবা পরিবারের একমাত্র চালিকাশক্তি। তাদের মৃত্যু বা পঙ্গুত্ব পরিবারের জন্য অপূরণীয় ক্ষতি। তবে এ কষ্টের মাঝেও দুটি দিক আশাব্যঞ্জক: সংবাদমাধ্যমে ব্যাপক প্রচার এবং আদালতে মামলা দায়ের, দুর্ঘটনার জন্য দায়ীদের গ্রেফতার ও উচ্চ আদালতের ক্ষতিপূরণ দেয়ার নির্দেশ। এসব পদক্ষেপের ফলে জনমত ও আর্থিক ক্ষতির কথা চিন্তা করে গণপরিবহন পরিচালনাকারীদের (মালিক, চালক ও সহকারী) মধ্যে ইতিবাচক পরিবর্তন আসতে পারে।

সারা দেশের সড়ক-মহাসড়কে চলাচল খুবই অনিরাপদ। বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের অ্যাক্সিডেন্ট রিসার্চ ইনস্টিটিউট ও বাংলাদেশ যাত্রীকল্যাণ সমিতির

হিসাবে ২০১৭ সালে সারা দেশে ৪ হাজার ৯৭৯টি সড়ক দুর্ঘটনায় ৭ হাজার ৩৯৭ জন প্রাণ হারায় এবং ১৬ হাজার ১৯৩ জন আহত হয়। আগের বছরের তুলনায় এ দুর্ঘটনার হার ১৫ শতাংশ বেশি। দুর্ঘটনার কারণে রাষ্ট্রের ক্ষতি বিপুল, বছরে প্রায় ৪০ হাজার কোটি টাকার আর্থিক ক্ষতি হচ্ছে। যা দেশের জিডিপির প্রায় ২-৩ শতাংশের সমপরিমাণ (ঢাকা ট্রিবিউন, এপ্রিল ২৩, ২০১৮)।

আপাতদৃষ্টিতে বেপরোয়াভাবে গাড়ি চালানোকে সড়কে দুর্ঘটনার জন্য দায়ী করা হয়। বাংলাদেশ যাত্রীকল্যাণ সমিতির হিসাবে দেশে ৭৭ শতাংশ চালকের লাইসেন্স নেই এবং শহরে গণপরিবহনের চালকদের ৮৭ শতাংশ বেপরোয়া গাড়ি চালান ও ট্রাফিক আইন ভঙ্গ করেন। প্রশিক্ষিত, পেশাদার চালক নিয়োগ করা গেলে দুর্ঘটনার হার অনেকটা কমে যেত। কিন্তু তাদের পেশাদারিত্বের উন্নয়ন সম্পূর্ণ অপ্রাতিষ্ঠানিক; প্রথমে তারা বাসের সহকারী হিসেবে এ পেশায় যোগ দেন এবং ক্রমে চালক হয়ে ওঠেন। আবার তাদের মধ্যে তুলনামূলকভাবে ভালো চালকরা আকর্ষণীয় বেতন ও সুবিধা নিয়ে ব্যক্তিগত গাড়ির চালক হিসেবে যোগ দেন। ফলে বাস কোম্পানিকে অপেশাদার, অর্ধপ্রশিক্ষিত চালকদের ওপর নির্ভর করতে হয়। আবার বেশি খবরদারি করলে চালকরা চাকরি ছেড়ে দেন। বাস অচল পড়ে থাকলে মালিকের আর্থিক ক্ষতি এবং রাস্তায় বাসের স্বল্পতা দেখা দেয়।

দুর্ঘটনার ঝুঁকি সত্ত্বেও ঢাকার ৮৭ শতাংশ নগরবাসী গণপরিবহনের ওপর নির্ভরশীল। নগরীতে রয়েছে গণপরিবহনের স্বল্পতা। ব্র্যাক ইনস্টিটিউট অব গভর্ন্যান্স অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট (বিআইজিডি), ব্র্যাক বিশ্ববিদ্যালয় কর্তৃক ঢাকা নগরীর যানজটের ওপর প্রকাশিত গবেষণা প্রতিবেদন ‘স্টেট অব সিটিজ ২০১৬’ প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, ঢাকায় সরকার নির্ধারিত সীমার তুলনায় ২৭ শতাংশ কম বাসের নিবন্ধন রয়েছে। আবার নিবন্ধিত বাসের মাত্র ৫৫ শতাংশ প্রতিদিন চলাচল করে, সংখ্যায় যা গড়ে প্রায় তিন হাজার। পাতালরেল থাকা সত্ত্বেও কলকাতায় যেখানে প্রতি এক লাখ নগরবাসীর জন্য বাস রয়েছে ৮৮টি, সেখানে ঢাকায় মাত্র ৩০টি। চাহিদার তুলনায় স্বল্পতার কারণে বাসে ওঠার তীব্র প্রতিযোগিতা প্রতিদিনের দৃশ্য, বিশেষ করে কর্মস্থলে যাওয়া ও ফেরার সময়।

অন্যের চেয়ে বেশি যাত্রী ওঠানো এবং বেশি আয়ের আশায় চালকরাও রাস্তায় দুষ্ট প্রতিযোগিতা শুরু করেন। এক দশক আগে যাত্রীদের নির্দিষ্ট কাউন্টার থেকে টিকিট

কিনে বাসে উঠতে হতো। সরকার কর্তৃক টিকিট কাউন্টার উচ্ছেদের কারণে ভাড়া আদায় বাসের ভেতরে ফিরে আসে। কাউন্টার ব্যবস্থায় যেখানে সব টাকা মালিকের কোষাগারে জমা হতো, বর্তমান ব্যবস্থায় আয়ের একটা বড় অংশ চালক ও সহকারীর হাতে চলে যাওয়ার সুযোগ থাকে। এজন্য চালকদের প্রধান লক্ষ্য থাকে, বেশিসংখ্যক যাত্রী ওঠানো। চালক ও যাত্রীদের পারস্পরিক প্রয়োজনে যত্রতত্র, আড়াআড়িভাবে বাস থামানো হয়। এতে একদিকে বিশৃঙ্খলা তৈরি হয়ে মানুষের জীবন চরম ঝুঁকির মধ্যে পড়ে, অন্যদিকে যানজটের সার্বিক পরিস্থিতির অবনতি ঘটে। আবার অনেক সময় ঠাসাঠাসি করে যাত্রী তোলার স্বার্থে ব্যস্ত সিগনাল সামনে রেখে চালকরা গাড়ির গতি কমিয়ে দেন, এমনকি ক্ষেত্রবিশেষে লাল বাতি জ্বালানোর জন্য টাকার লেনদেন হয়। এ ধরনের বিলম্বকে কেন্দ্র করে চালক ও সহকারীদের সঙ্গে যাত্রীদের বচসায় বাসের ভেতরকার শান্তি বিঘ্নিত হয়। উচ্ছেদ না করে মানুষের চলাচল নির্বিঘ্ন রেখে কাউন্টার ব্যবস্থাপনা উন্নত করাই শ্রেয়তর ছিল।

উন্নত নগরীতে ‘বাস-বে’-তে যাত্রী ওঠানামা করে। কিন্তু টাকার সব সড়কে বাস-বে নেই বা যাত্রী ওঠানামার স্থান নির্দিষ্ট করা নেই। এ অবস্থায় বাস থামানো-সংক্রান্ত আইন ভঙ্গের সংজ্ঞা নির্ভর করে আইন প্রয়োগকারী সংস্থার লোকদের নিজস্ব ব্যাখ্যার ওপর। বিআইজিডি'র গবেষণায় দেখা যায়, একটি বাস কোম্পানিকে তাদের বহরের ৩৯টি বাসের জন্য বাস থামা-কেন্দ্রিক মামলা থেকে রক্ষা পেতে তাত্ক্ষণিকভাবে প্রতিদিন গড়ে ১ হাজার ৯৫০ টাকা ব্যয় করতে হয়, যা বছরে প্রায় ৭ লাখ টাকা। বাস কোম্পানির বিবেচনায়, আইন ভঙ্গের অভিযোগ তাত্ক্ষণিক অপ্ৰাতিষ্ঠানিকভাবে না মেটালে বর্তমানে মাসে বাসপ্রতি ১৫টি মামলার পরিবর্তে অন্তত ১০০ মামলার সম্মুখীন হতে হবে। আইন প্রয়োগে শৈথিল্য ও অপ্ৰাতিষ্ঠানিক মিটমাট বা সমঝোতার ফলে বাসচালকরা প্রাতিষ্ঠানিক আইনের তোয়াক্কা করেন না।

উপরের কয়েকটি ছাড়াও যানবাহন ব্যবস্থাপনার বিভিন্ন স্তরে হরেক রকমের অপ্ৰাতিষ্ঠানিকতা বিদ্যমান। এসব বেআইনি সমঝোতা টাকার গণপরিবহন ব্যবস্থাপনায় দুষ্টচক্র তৈরি করেছে। যত্রতত্র বাস থামা ও যাত্রী ওঠানামার কারণে রাস্তায় গাড়ির গতি কমে যায়। ফলে যানজট তৈরি হয়। অন্যদিকে যানজটের কারণে দৈনিক ট্রিপ কমে যাওয়ায় বাসচালকদের আয় কমে আসে, যা পুষিয়ে নিতে তারা যেখানে সেখানে গাড়ি থামিয়ে যাত্রী ওঠান। বিআইজিডি'র গবেষণায় দেখা যায়, ২০০২

সালে একটি বাস যেখানে দৈনিক ২০টি একমুখী ট্রিপ দিতে পারত, ২০১৬ সালে তা কেবল আটটি ট্রিপ দিতে পারে। ট্রিপ কমার সঙ্গে বাসপ্রতি যাত্রী পরিবহনের হারও এ সময়ে ৫৯-৬৭ ভাগ কমেছে। একদিকে যাত্রী পরিবহনে সক্ষমতা কমছে, অন্যদিকে ঢাকায় বসবাসকারী নগরবাসীর সংখ্যা বাড়ছে। বাড়তি মানুষের পরিবহন প্রয়োজনীয়তা মেটাতে আরো বেশিসংখ্যক ছোটখাটো গণপরিবহন বা ব্যক্তিগত গাড়ি রাস্তায় চলাচলে যানজট পরিস্থিতির অবনতি হচ্ছে।

অপ্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাপনা সুস্থ প্রতিযোগিতাকে ব্যাহত এবং ব্যবসার খরচ বাড়িয়ে দেয়। ফলে মানসম্পন্ন পরিবহনসেবা চোখে পড়ে না; শূন্যস্থান পূরণ করে ভাঙাচোরা বাস, লেগুনা বা রিকশা। একটি ভালো বাসভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থা ব্যক্তিগত গাড়ির চলাচল প্রায় অর্ধেকের নামিয়ে আনতে পারে। কমসংখ্যক যানবাহন চলাচল করলে যানজট পরিস্থিতির উন্নতি হবে এবং ট্রিপপ্রতি চালক ও সহকারীর প্রাতিষ্ঠানিক বেতনও বাড়বে। তথাপি অপ্রাতিষ্ঠানিকতা দেখিয়ে সেবার মান কমে যাওয়া গ্রহণযোগ্য নয়। বিভিন্ন জায়গায় চাঁদা দেয়া সত্ত্বেও বাসে বিনিয়োগ খুবই লাভজনক; যেখানে বার্ষিক আয় প্রায় ৩৩ শতাংশ এবং এ হারে পরিবহন খাতে একজন বিনিয়োগকারী তিন বছরের মধ্যে বিনিয়োগ উঠিয়ে লাভের হিসাব কষতে পারেন।

পরিবহন খাতের এ দুষ্টচক্র থামাতে হলে অপ্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাপনা বন্ধ করতে হবে এবং এক্ষেত্রে সরকারকে প্রধান ভূমিকা পালন করতে হবে। নগরীর জন্য একটি প্রাতিষ্ঠানিক, সুশৃঙ্খল পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তুলতে সুনির্দিষ্ট কিছু পদক্ষেপ নেয়া দরকার: বাসরুট অনুমতি প্রক্রিয়া সংস্কার করে কৌশলগত রুট পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস পরিচালনা ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলা; 'বাস-বে' নির্মাণ, দক্ষ ও পেশাদার চালক তৈরির পর্যাপ্ত প্রশিক্ষণ কেন্দ্র প্রতিষ্ঠা; টিকিট কাউন্টার ব্যবস্থা পুনঃপ্রবর্তন ও অনলাইন টিকিট ব্যবস্থা প্রবর্তন; বিআরটিএকে শক্তিশালী করে গাড়ির মান যাচাই এবং ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদানে কার্যকর নিয়ন্ত্রণ ও জবাবদিহিতা; ভালো কোম্পানিকে এ খাতে বিনিয়োগে উৎসাহিত করা এবং ট্রাফিক আইন মানতে ব্যাপক প্রচারণা চালানো।