

চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

ড. এন. এম. সাজ্জাদুল হক^১
চৌধুরী আবু খালেদ মোঃ কামরান^২

সারসংক্ষেপ :

দক্ষিণ এশিয়ার অন্যান্য বড় শহরের মতই বাংলাদেশের বন্দর নগরী চট্টগ্রাম শহরেও গণপরিবহন সংকট দেখা যায়। গণপরিবহন সংকটের কারণে নারী পুরুষ নির্বিশেষে নগরীর সকলেই ব্যাপক ভোগান্তির শিকার হন। কিন্তু নারীদের ক্ষেত্রে গণপরিবহনের সংকটের সাথে হয়রানি যুক্ত হয়ে তাদের গণপরিবহন ব্যবহারের ভোগান্তি বৃদ্ধি পায় কয়েকগুণ। অভিযোগ আছে নগরীর বেশিরভাগ নারী গণপরিবহন ব্যবহারের সময় হয়রানীর শিকার হয়েছেন। তা হতে পারে মৌখিক কিংবা শারীরিক। পুরুষ সহযাত্রীদের থেকে শুরু করে বাসের হেল্লার, চালক এমনকি নারী সহযাত্রীদের কাছেও তারা হয়রানীর শিকার হন। নারীরা সামাজিক মর্যাদা ও পারিবারিক সম্মান রক্ষার্থে হয়রানির শিকার হয়েও অধিকাংশ সময় প্রতিবাদ করেন না। প্রতিবাদ করলেও অধিকাংশই মৌখিক প্রতিবাদ করার মধ্যেই সীমাবদ্ধ থাকেন। এছাড়া আইনি সহায়তা গ্রহণ করে থাকেন খুব কম নারীই। গণপরিবহনে নারীর হয়রানি ও ভোগান্তিকে একটি গুরুত্বপূর্ণ সামাজিক সমস্যা হিসেবে চিহ্নিত করে এর সমাধান কল্পে কাজ করা উচিত। এ গবেষণায় চট্টগ্রাম নগরীতে গণপরিবহনে যাতায়াতের সময় নারীদের ভোগান্তি ও হয়রানীর চিত্র নানা সীমাবদ্ধতা সত্ত্বেও নগর নৃবৈজ্ঞানিক দৃষ্টিকোণ থেকে আলোকপাত করার চেষ্টা করা হয়েছে। চট্টগ্রামে যথাযথ পারিবারিক ও সামাজিক শিক্ষার অভাব, নৈতিকতার অবক্ষয়, আইনগত ব্যবস্থা না নেয়ার কারণে গণপরিবহনে নারীদের ভোগান্তির ঘটনা ক্রমান্বয়ে বেড়েই চলেছে। ভোগান্তির কারণে তাদের জীবনে মানসিক, শারীরিক দীর্ঘস্থায়ী ক্ষতিকর প্রভাব পড়ছে। এখানে গণপরিবহনে নারীরা যেসকল সুবিধাদি পান তা অতি নগণ্য। কোনো কোনো প্রতিষ্ঠান নারী কর্মী, শিক্ষার্থীদের জন্য আলাদা পরিবহন ব্যবস্থা চালু করলেও তা প্রয়োজনের তুলনায় খুবই অপ্রতুল। তাই চট্টগ্রাম শহরের স্থানিক জনগোষ্ঠীর সামাজিক-সাংস্কৃতিক দিকসমূহকে গুরুত্ব দিয়ে গণপরিবহন ব্যবস্থা সাজালে এ নগরের সকলেই বিশেষতঃ নারীর হয়রানী এবং ভোগান্তির মাত্রা হ্রাস পাবে বলে আশা করা যায়।

ভূমিকা :

বর্তমানে দক্ষিণ এশিয়াতে পৃথিবীর সবচেয়ে দ্রুতবর্ধনশীল প্রথম ১৫টি শহরের ৫টির অবস্থান। এ শহরগুলো হলো যথাক্রমে দিল্লি, ঢাকা, মুম্বাই, করাচী ও কলকাতা (UN ২০১৮)। জনসংখ্যার ব্যাপক বৃদ্ধির কারণে দক্ষিণ এশিয়ার নগরগুলো ক্রমান্বয়ে আকারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। এছাড়া নতুন

^১সহযোগী অধ্যাপক, নৃবিজ্ঞান বিভাগ, চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়, চট্টগ্রাম-৪৩৩১, বাংলাদেশ।

^২শিক্ষার্থী ও গবেষক, নৃবিজ্ঞান বিভাগ, চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়, চট্টগ্রাম-৪৩৩১, বাংলাদেশ।

নতুন নগরের সৃষ্টি হচ্ছে কারন মানুষ উন্নত জীবনের আশায় প্রতিদিনই গ্রাম ছেড়ে দলে দলে নগরে পাড়ি জমাচ্ছে। এছাড়া গ্রামগুলো এখন পুঁজিবাদী মুক্তবাজার অর্থনৈতিক কাঠামোতে ক্রমান্বয়ে নগরে পরিণত হচ্ছে। এ বিপুল জনগোষ্ঠীর জন্য শহরগুলোতে গড়ে উঠছে বড় বড় অট্টালিকা, দোকান ও রাস্তাঘাট। এভাবে ধীরে ধীরে নগরের পরিধির বিস্তার ঘটছে, এর অবকাঠামোগত উন্নয়ন ঘটছে। তবে দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোতে একটি বিষয় লক্ষ্যনীয় যে, এসব দেশের নগরীগুলোর দ্রুত বিস্তারের সাথে এদের বিদ্যমান গণপরিবহন ব্যবস্থাগুলো তাল মিলিয়ে চলতে পারছে না। নতুন ধরনের গণপরিবহন ব্যবস্থা চালুর জন্য প্রয়োজনীয় পর্যাণ্ড জায়গা ও অর্থের যোগান দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর নেই। এ সমস্ত কারনে দক্ষিণ এশিয়ার প্রায় সকল বড় নগরেই দেখা যায় গণপরিবহন সংকট (কামরান, ২০১৯)।

বাংলাদেশেও নগরায়ন অনেক দ্রুত ঘটছে। বর্তমানে দেশের মোট জনসংখ্যার ৩৭.৪১% শহরে বসবাস করে। এ হার প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাচ্ছে (UN ২০১৮)। বাংলাদেশের বাণিজ্যিক রাজধানী চট্টগ্রামেও ব্যাপক হারে নগরায়নের চিত্র দেখা যায়। আয়তনের দিক থেকে ঢাকার থেকে অনেক ছোট চট্টগ্রাম নগরের আয়তন ১৫৫.৪ বর্গকিলোমিটার (চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন)। বর্তমানে চট্টগ্রামের মেট্রো এলাকার জনসংখ্যা ৫১,৩৩০০০ (www.macrotrends.net), যার একটি বড় অংশ হচ্ছে নারী জনগোষ্ঠী। বন্দরনগরী খ্যাত চট্টগ্রাম শহরে কম স্থানে অধিক মানুষ বসবাসের কারণে এই নগরে যানবাহনের তুলনায় মানুষ অনেক বেশি থাকায় যানবাহনের উপর চাপ অনেক বেশি থাকে। তাই চট্টগ্রাম শহরে গণপরিবহনের ব্যাপক সংকট দেখা যায়। বাংলাদেশের বানিজ্যিক রাজধানী হিসেবে শিল্প কারখানা ও প্রশাসনিক অবকাঠামোর দিক থেকে চট্টগ্রাম শহর গুরুত্বপূর্ণ, ফলে এই নগরে বিশাল এক জনগোষ্ঠীর বসবাস। প্রতিনিয়ত নগরের জনসংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে, কিন্তু তার সাথে তাল মিলিয়ে বাড়ছে না গণপরিবহন, উন্নত হচ্ছে না যাতায়াত ব্যবস্থা (কামরান, ২০১৯)।

চট্টগ্রাম নগরীতে গণপরিবহন ব্যবহারকারী নারীদের ক্ষেত্রে পরিস্থিতি আরো ভয়াবহ রূপ ধারণ করেছে। বর্তমানে শিক্ষা, কর্মসংস্থানসহ সমাজের প্রায় প্রতিটি ক্ষেত্রেই নারীর অংশগ্রহন ক্রমান্বয়ে বৃদ্ধি পাচ্ছে। এর ফলে নারীকে আগের যেকোনো সময়ের তুলনায় ঘরের বাইরে যেতে হচ্ছে বেশি, যার কারনে নারীর গণপরিবহন ব্যবহারের হারও আগের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে বহু গুন। কিন্তু গণপরিবহন সংকটের কারণে নারী তার নিত্যদিনের যাতায়াতে অনেক বেশি ভোগান্তির শিকার হচ্ছেন (কামরান, ২০১৯)।

গণপরিবহনের ভোগান্তি ও হয়রানী নারীদের উন্নতির সবচেয়ে বড় অন্তরায়গুলোর একটি, তাই এ সমস্যাকে অতিদ্রুত নিরসন করা জরুরী। কিন্তু গণপরিবহন সংকটের এই নগরী নারীর নিরাপদে চলাচল কতটা নিশ্চিত করতে পারছে তা নিয়ে পর্যাণ্ড নগর নৃবৈজ্ঞানিক গবেষণার ঘাটতি রয়েছে। এ কারণে চট্টগ্রাম নগরের নারীদের জীবনযাত্রায় বর্তমানে বিদ্যমান গণপরিবহন ব্যবস্থা ঠিক কি ধরনের প্রভাব বিস্তার করছে বা এই গণপরিবহন ব্যবস্থা নারীদের জন্য কতটা উপযোগী তা সম্পর্কে এ নগরের সাধারণ মানুষ বা নীতি নির্ধারকদের তেমন একটা ধারণা নেই (কামরান, ২০১৯)। তাই গণপরিবহন সংকটের এই নগরীতে নারী কিভাবে মানিয়ে চলছে অথবা তার দৈনন্দিন জীবনযাত্রায় নগরীর গণপরিবহন ব্যবস্থা কি ধরনের ভূমিকা পালন করছে এহেন অনেক

চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

বিষয়ের মধ্যে থেকে গণপরিবহনে নারীর ভোগান্তি নিয়ে নিম্নোক্ত লক্ষ্য ও উদ্দেশ্যের আলোকে এই গবেষণাটি সম্পাদন করা হয়েছে:

- ❖ চট্টগ্রাম নগরীর গণপরিবহন ব্যবস্থার স্বরূপ জানা।
- ❖ নগরীর গণপরিবহনে নারীর জন্য কি ধরনের ব্যবস্থা রয়েছে তা সম্পর্কে জানা।
- ❖ চট্টগ্রাম নগরীর গণপরিবহনে নারীর ভোগান্তির ধরন এবং প্রভাব সম্পর্কে জানা।

সাহিত্য পর্যালোচনা :

বর্তমানে সমাজের প্রতিটি স্তরে নারীর অংশগ্রহণ বৃদ্ধি পাচ্ছে। নারীদের গণপরিবহন ব্যবহারের মাত্রাও বাড়ছে। গণপরিবহনে নারীরা প্রতিনিয়ত হয়রানীর শিকার হচ্ছেন। BRAC কর্তৃক পরিচালিত এক জরিপে দেখা যায় ঢাকার ৯৪% নারী গণপরিবহনে কোন না কোন ভাবে হয়রানীর শিকার হয়ে থাকেন (BRAC ২০১৮)। নারীরা গণপরিবহন ব্যবহারের ক্ষেত্রে নিরাপত্তার বিষয়টির দিকে আগে নজর দেন। নারীরা অনিরাপদ, অন্ধকারাচ্ছন্ন ও কম যাত্রীসম্পন্ন পরিবহনে ভ্রমণ করতে চান না (SECRU ২০০০; Golden ২০০১)। গণপরিবহনে নারীদের নিরাপত্তাহীনতা ও ক্রমবর্ধমান হয়রানীতে উদ্বেগ প্রকাশ করে World Bank নারীদের প্রগতিশীলতা, শিক্ষা ও অর্থনৈতিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে এ বিষয়টি সবচেয়ে বড় বাঁধা হিসাবে চিহ্নিত করেন (World Bank ২০১০)। নারীদের ঘরের বাইরে যেতে হলে পরিবার প্রধানের অনুমতি নিতে হয়। কারণ এ অঞ্চলের বেশিরভাগ মানুষ এই ধারণা পোষণ করে যে গণপরিবহনে নারী একা নিরাপদ নয় (Ahmed ২০০৯)। মুসলিম প্রধান সমাজগুলোতে মানুষে পরিপূর্ণ গণপরিবহনে নারীকে একা চলাচল করতে দিতে পরিবারগুলো দ্বিধাবোধ করে। এ সকল নারীরা নারীদের জন্য নির্ধারিত বাস, ট্রেন বা রিক্সার উপর নির্ভরশীল হয়ে পড়েছেন (Paul et al ১৯৯৭)। প্রায় সকল সমাজেই পুরুষ ও নারীদের গণপরিবহন ব্যবহারের ধরন ও সময়ের মধ্যে ভিন্নতা লক্ষ্য করা যায়। এই ভিন্নতার কারণ হিসেবে ঘরে ও শ্রমবাজারে নারী-পুরুষের সামাজিক অসমতা, শহর ও গ্রামের মধ্যকার আন্তঃযোগাযোগ অবকাঠামো এবং সামাজিকীকরণ ও শিক্ষার দিক দিয়ে নারীর পিছিয়ে থাকাকে দায়ী করা যায় (World Bank ২০১৫)। বয়স, বৈবাহিক অবস্থা, আয়, বসবাসের স্থান, যাতায়াতের ব্যবস্থা ইত্যাদির উপর নারীর ভ্রমণের প্রবণতা নির্ভর করে। নারীরা সাধারণত বেশি দূরত্ব ও সল্প খরচের সুবিধা থাকলেই গণপরিবহন ব্যবহার করে থাকেন। নারীরা পিক আওয়ার ও সন্ধ্যার পর গণপরিবহন ব্যবহার কম করে থাকেন (Rosenbloom ২০০৬)। গণপরিবহনের সল্পতা থাকার কারণে বেশিরভাগ নারীই মিনিবাস, ভ্যান, টেম্পু, মাহিন্দা ইত্যাদি ব্যবহার করে থাকেন। কারণ ভিড়ের মধ্যে বাসে যাতায়াত নারীর জন্য অনেক বেশি কষ্টসাধ্য একটি বিষয় (Jain ২০১৩)। দক্ষিণ এশিয়ার শহরাঞ্চলে নারীদের পুরুষের তুলনায় পায়ে হেঁটে ভ্রমণ করার প্রবণতা বেশি দেখা যায়। চেন্নাইয়ে ৮৩% নারী পায়ে হেঁটে কর্মক্ষেত্রে যাতায়াত করে যেখানে পুরুষের ক্ষেত্রে তা ৬২% এ এসে দাঁড়ায়। কলকারখানার কর্মী হিসাবে যেসব নারী কাজ করেন তারা দিনে ৪ থেকে ৫ কি.মি. পথ পায়ে হেঁটে পাড়ি দেন (Uteng ২০১১)। নিরাপত্তা অভাবের কারণে নারীরা দূরবর্তী কর্মক্ষেত্র বা শ্রমবাজারে যোগদানে

দ্বিধাবোধ করেন (Hasson et al ২০১১)। মূলত দুর্বল অবকাঠামো এবং গণপরিবহনের সল্পতা থাকলে নারীরা সামাজিক ও সাংস্কৃতিক বাঁধা নিষেধের মুখোমুখি হন (WHO and UNICEF ২০১০)। ঢাকায় ৭১% নারী দিনে মাত্র ১-২ বার ও মাত্র ৭% নারী ৩-৪ বার গণপরিবহন ব্যবহারের মাধ্যমে যাতায়াত করে থাকেন। নারীরা নিরাপদে চলাচলের জন্য গণপরিবহনের তুলনায় রিক্সা ও সি.এন.জি. ব্যবহারে বেশি স্বাচ্ছন্দবোধ করেন। ২০০২ সালে ঢাকা শহরে যানজট নিরসনে কিছু প্রধান সড়কে প্রশাসন রিক্সার চলাচল বন্ধ করে দিলে এই সকল সড়কে নারীর চলাচল ব্যাপকভাবে হ্রাস পায়, অন্যদিকে পুরুষদের চলাচল উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পায় (Zohir ২০০৩)।

গবেষণার পদ্ধতি, স্থান ও সময়কাল :

নগর নৃবিজ্ঞানের গবেষণায় তাত্ত্বিক কাঠামোর চেয়ে গবেষিত বিষয়ের প্রতি লক্ষ্য রেখে নিয়মতান্ত্রিক তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করাটাই মুখ্য বিষয় হিসেবে বিবেচনা করা হয় (Fox ১৯৭৭)। তারই আলোকে গুণগত ও সংখ্যাতাত্ত্বিক উভয় পদ্ধতিতে গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণের চেষ্টা করা হয়েছে। এছাড়া এখানে নানা গৌণ উৎস (secondary source) এরও ব্যবহার করা হয়েছে। গবেষণার জন্য নগরীর জনবহুল ও গুরুত্বপূর্ণ অক্সিজেন, ওয়াসা ও আগ্রাবাদ মোড়কে নির্বাচন করা হয়। অক্সিজেন, ওয়াসা এবং আগ্রাবাদ মোড় এলাকাসমূহ চট্টগ্রাম নগরীর যোগাযোগ ব্যবস্থার অন্যতম কেন্দ্রস্থল এবং সংশ্লিষ্ট এলাকা সমূহে কর্মক্ষেত্রে নারীর অংশগ্রহণের আধিক্যতা বেশি ও এই মোড়গুলোতে নানা শ্রেণী পেশার নারীদের যাতায়াতের হার অনেক বেশি হওয়ার কারণে গবেষণার স্থান হিসেবে অক্সিজেন মোড়, ওয়াসা মোড় এবং আগ্রাবাদ এলাকাকে নির্বাচন করা হয়েছে। মূলত এ সকল স্থানের নারীদের কাছ থেকে তথ্য সংগ্রহের মাধ্যমে নগরীর গণপরিবহন ব্যবস্থা ও এই গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারীর ভোগান্তির চিত্র তুলে আনা হয়েছে।

গবেষণাটির প্রয়োজনে সর্বমোট ২৫ দিনে মাঠকর্ম সম্পন্ন করা হয়েছে। গবেষণার জন্য প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহের নিমিত্তে পর্যবেক্ষণ ও নিবিড় সাক্ষাৎকার পদ্ধতি ও কৌশল ব্যবহার করা হয়েছে। এখানে তথ্যদাতাদের নির্বাচনের ক্ষেত্রে সরল দৈবচয়ন (Simple Random Sampling) পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে, যেখানে সর্বমোট ১৫ জন নারীর (১৫ বছর বয়সের উর্দে বিভিন্ন বয়সের কর্মজীবী ও কর্মহীন এহেন ১৫ জন নারী) সাথে মিথস্ক্রিয়ার মাধ্যমে বিস্তৃত পরিসরে প্রয়োজনীয় তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে।

গণপরিবহনের সংজ্ঞা :

গণপরিবহন বলতে বুঝায় সরকারী বা বেসরকারী কোনো সংস্থা দ্বারা পরিচালিত পরিবহন সেবা যেগুলো সমাজের সকলেই একটি পূর্বনির্ধারিত ভাড়া প্রদান করে ব্যবহার করতে পারবেন, যেগুলো নির্দিষ্ট পথ ও নির্দিষ্ট সময় মেনে সাধারণ মানুষের সুবিধার্থে চলাচল করে (Vuchic ২০০৭)। গণপরিবহন ব্যবস্থা যত বেশি জনবান্ধব হবে মানুষের ততো বেশি সামাজিক কর্মকাণ্ডে অংশগ্রহণ বৃদ্ধি পাবে যা দেশের সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নতিতে প্রভাবক হিসেবে কাজ করে।

চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

এ সকল কারণেই গণপরিবহন ব্যবস্থা যে কোনো দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়নে একটি গুরুত্বপূর্ণ উপাদান হিসেবে বিবেচিত হয় (কামরান, ২০১৯)।

চট্টগ্রাম শহরের গণপরিবহন ব্যবস্থা :

চট্টগ্রামে বর্তমান সময়ে বাস, টেম্পু, মিনিবাস, হিউম্যান হলার, মাহিন্দ্রা সহ নানা প্রকারের ছোট বড় গণপরিবহন চলাচল করছে। চট্টগ্রাম নগরের প্রধান সড়কগুলোতে বাস, মিনিবাস ও টেম্পুর অবাধ বিচরণ লক্ষ্য করা যায়। দুই একটি গণপরিবহন কোম্পানি কাউন্টারভিত্তিক সুশৃঙ্খল যাত্রী সেবা প্রদান করলেও অন্যান্য গণপরিবহনগুলো প্রতিদিন বিশৃঙ্খলভাবে নগরীর সড়কগুলোতে চলাচল করে থাকে (কামরান, ২০১৯)।

এছাড়া নগরীতে গণপরিবহনে যাতায়াতকারী মানুষের তুলনায় গণপরিবহনের সংখ্যা খুবই কম। নগরীর প্রধান সড়ক (নতুন ব্রীজ-কাঠঘর সড়ক) ছাড়া বাকি সড়কগুলো আকারে ছোট কিংবা মসৃণ না হওয়ার কারণে এ সমস্ত রাস্তায় বড় বাস চলাচল করতে পারে না। ফলে এসব রাস্তায় চলাচলের জন্যে নাগরিকদের মিনিবাস, টেম্পু, হিউম্যান হলার ইত্যাদির সাহায্য নিতে হয়। কিন্তু এসব বাহন আকারে ছোট হওয়ার কারণে বেশি যাত্রী পরিবহন করতে পারে না (কামরান, ২০১৯)।

বিগত দুই দশকে চট্টগ্রাম নগরীতে গার্মেন্টস ও শিল্প কারখানার ব্যাপক বিকাশ সাধিত হয়েছে। এসব কারখানায় কর্মসংস্থান হয়েছে লাখো মানুষের। এই বিপুল সংখ্যক মানুষের যাতায়াতের জন্যে কারখানাগুলোর পর্যাপ্ত নিজস্ব পরিবহন ব্যবস্থা নেই। কর্মীদের আনা নেয়া করার জন্যে কারখানাগুলো প্রতিদিন সকাল ও সন্ধ্যায় অফিস শুরু ও শেষের সময় নগরীতে চলাচলকারী বাস, মিনিবাসগুলো রিজার্ভ করে থাকে। ফলে ওই সময় গুলোতে নগরীতে দেখা যায় তীব্র পরিবহন সংকট (কামরান, ২০১৯)।

ব্যক্তিগত বাহন করে যাতায়াত আমাদের দেশের প্রেক্ষাপটে বেশিরভাগ মানুষের পক্ষেই সম্ভব নয়। আয়ের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ না হওয়ায় অধিকাংশ মানুষ এসব ব্যক্তিগত বাহন ইচ্ছা থাকলেও ব্যবহার করতে পারেন না। বর্তমানে অ্যাপ ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থা চালু হওয়ার ফলে নগরীতে বিদ্যমান গণপরিবহনগুলোর উপর চাপ কিছুটা কমে এসেছে। এসব অ্যাপ ভিত্তিক সেবা চালু হওয়ার পর থেকে নগরীর ব্যক্তিগত গাড়ী বা মোটর সাইকেলগুলো তাদের মালিকরা ভাড়ায় দিয়ে দিতে পারছেন। এতে একদিকে যেমন নগরীর পরিবহন সংকট কিছুটা কমছে পাশাপাশি এসব সেবায় নিজের গাড়ী ভাড়ায় দেয়ার মাধ্যমে নগরীর মানুষজন আয়ের নতুন একটি পন্থা পেয়েছেন (কামরান, ২০১৯)।

চট্টগ্রাম নগরীতে বিআরটিএ-র ২০১৮ সালের তথ্য অনুসারে ৩০ হাজার ব্যক্তিগত গাড়ী, ৭৫ হাজার মোটরসাইকেল, ১৩০০ বাস, ২৭০০ হিউম্যান হলার, ১৭০০ টেম্পু, ২৫ হাজার সিএনজি ও প্রায় ১ লাখ ৫০ হাজার রিক্সা রয়েছে (বিআরটিএ ২০১৮)। যাত্রীদের সুবিধার জন্যে সর্বমোট ১২৪টি যাত্রী ছাউনি রয়েছে। এসব যাত্রী ছাউনির বেশিরভাগই অনেক পুরোনো। এ সকল যাত্রী ছাউনিগুলোকে সিটি কর্পোরেশনের পক্ষ থেকে সংস্কারের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। বর্তমানে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন এলাকায় মোট ৬৮টি অত্যাধুনিক যাত্রী ছাউনি রয়েছে (চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন ২০২০)। এসব যাত্রী ছাউনিতে আসন ব্যবস্থা ও টাইলস করা দেয়াল, দোকানের

ব্যবস্থা সহ নানা সুব্যবস্থা রাখা হয়েছে। কিন্তু নগরীর গণপরিবহনগুলো এসব যাত্রী ছাউনির সামনে যাত্রী উঠা নামা না করিয়ে যত্রতত্র গাড়ী দাঁড় করিয়ে যাত্রী নেয়ায় নগরীর জনগনের মধ্যে এ সকল যাত্রী ছাউনি ব্যবহারের প্রবণতা তেমন একটা দেখা যায় না (কামরান, ২০১৯)। এছাড়া যাত্রী ছাউনি দখল করে বাজার, ব্যবসাবাণিজ্য এমনকি যাত্রী ছাউনির নোংরা পরিবেশও ভোগান্তির জন্য নিয়ামক হিসেবে কাজ করে। সন্ধ্যা না হতেই অনেক সময় এসব যাত্রী ছাউনিতে পর্যাপ্ত আলো ও নিরাপত্তার অভাব দেখা যায়। নেশাগ্রহণকারীদের নেশা গ্রহণের আস্তানা হিসেবেও এগুলো ব্যবহৃত হয়।

চট্টগ্রামের গণপরিবহনে নারী :

চট্টগ্রামে সাধারণ মানুষের গণপরিবহন ব্যবহারের অভিজ্ঞতা তেমন একটা সুখকর নয়। নারীদের ক্ষেত্রে অবস্থা আরো শোচনীয়। নগরীতে নারীদের জন্য আলাদা কোনো পরিবহন ব্যবস্থা নেই। নগরীর পরিবহনগুলোতে একমাত্র বাস ছাড়া অন্য কোথাও নারীর জন্য আলাদা কোনো আসন ব্যবস্থা পর্যাপ্ত নেই। বাস, মিনিবাসগুলোতে নারীদের জন্য নির্ধারিত আসন ব্যবস্থা থাকলেও (সাধারণত নারী যাত্রীদের জন্য বড় বাসে ১০টি ও মিনিবাসে ৬টি সংরক্ষিত আসন ব্যবস্থা লক্ষ্য করা গেছে) তা প্রয়োজনের তুলনায় খুবই নগণ্য। অন্যদিকে সাধারণ সিট গুলোতে পুরুষ যাত্রীদের আধিক্যের কারণে নারীরা তেমন একটা সিট পান না। অনেক সময়ই নারীদের দাঁড়িয়ে আসা যাওয়া করতে দেখা যায়। অধিকাংশ নারীই দাঁড়িয়ে গণপরিবহনে যাতায়াত করতে অস্বস্তিবোধ করেন। তারা আসন ফাঁকা না থাকলে গাড়িতে উঠেন না, তাই কাক্ষিক্ষিত স্থানে যাওয়ার জন্য তাদেরকে দীর্ঘক্ষণ ধরে দাঁড়িয়ে থাকতে দেখা যায় (কামরান, ২০১৯)।

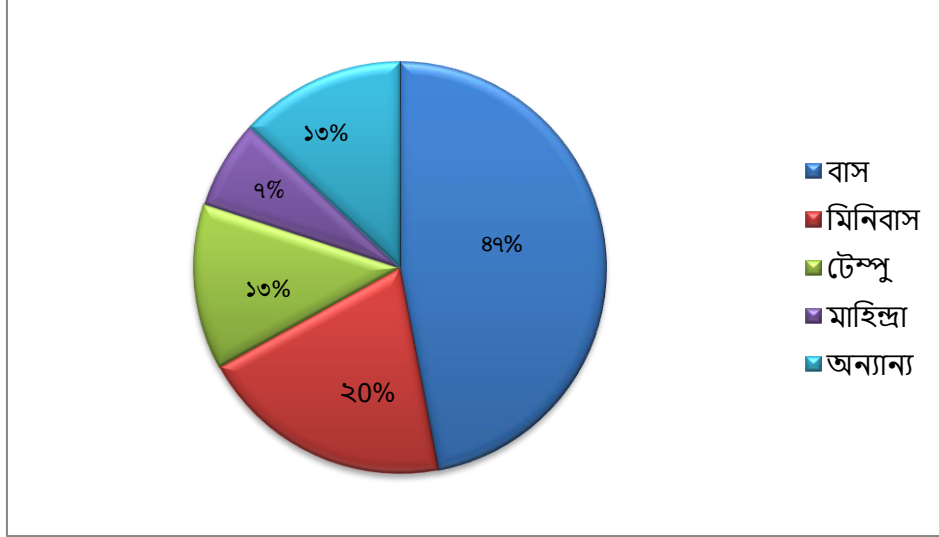
এছাড়া বাস, মিনিবাসগুলোতে নারীদের জন্য নির্ধারিত আসনগুলোর অধিকাংশই ইঞ্জিনের উপর হয়ে থাকে। ইঞ্জিন থেকে প্রচণ্ড পরিমাণ তাপ উৎপন্ন হয় যা মানুষের জন্য ক্ষতিকর। ইঞ্জিনের উপর বসে দীর্ঘ মেয়াদে যাতায়াত নারীর শারীরিক ক্ষতির কারণ হয়ে দাঁড়ায়। এছাড়া নারীরা গণপরিবহনে নানাভাবে পুরুষ যাত্রী ও চালক, হেল্লারদের মাধ্যমে হয়রানির শিকার হয়ে থাকেন। যার মাধ্যমে নারী যাত্রীরা মানসিক এবং কখনো কখনো শারীরিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে থাকেন (কামরান, ২০১৯)।

নারীরা মূলত একটি নির্দিষ্ট সময়ে গণপরিবহন ব্যবহার করে থাকেন। এছাড়া তারা দুপুর সময় ও সন্ধ্যার পর গণপরিবহনে তেমন একটা যাতায়াত করেন না। ফলে এ সময় নারীদের জন্য নির্ধারিত বাসগুলোতে যাত্রী পাওয়া যায় না। আবার অধিকাংশ নারী তার সাথে পুরুষ কোনো সঙ্গীকে নিয়ে যাতায়াত করেন। অন্যদিকে নারীরা দাঁড়িয়ে যাতায়াত করতে চান না। ফলে বাসগুলোতে মোট সিটের চাইতে বেশি যাত্রী তেমন একটা নেয়া যায় না। সাধারণ বাসে যেমন সিটের অতিরিক্ত যাত্রী ইচ্ছামত বোঝাই করে নেয়া যায়, নারীদের ক্ষেত্রে তা সম্ভব হয় না। তাই চালকরা বাড়তি ভাড়া লাভ করতে পারে না। এসব বিষয় কোম্পানী ও চালকদের নারীদের জন্য বিশেষ গণপরিবহন ব্যবস্থার প্রচলন করা থেকে বিরত রাখে। অন্যদিকে সিটি করপোরেশন বা বিআরটিসির মত প্রতিষ্ঠানগুলো নারীদের জন্য আলাদা গণপরিবহন ব্যবস্থা মাঝে মাঝে চালু করলেও লাভের অভাবে ও ক্রমাগত শোকসান ও চালক, হেল্লারদের অনিহার কারণে চালু হওয়ার কয়েকদিনের মধ্যেই সেগুলো বন্ধ হয়ে যায়।

চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

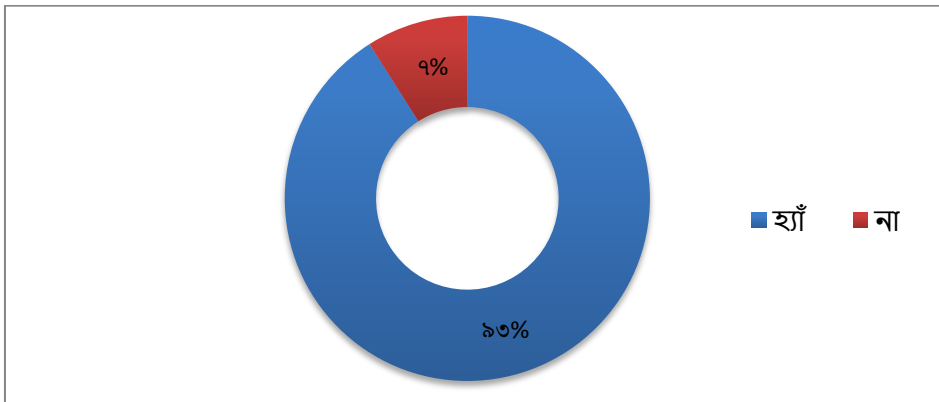
প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত ও ফলাফল বিশ্লেষণ :

চট্টগ্রাম নগরীর ৩টি স্থানের গুরুত্বপূর্ণ সড়কে মোট ১৫ জন নারী তথ্যদাতার কাছ থেকে গবেষণার জন্য সংগৃহীত প্রয়োজনীয় তথ্যগুলো যাচাই বাছাই করে পরবর্তী ধাপে বিশ্লেষণের মাধ্যমে প্রাপ্ত ফলাফল নিচে তুলে ধরা হলো :



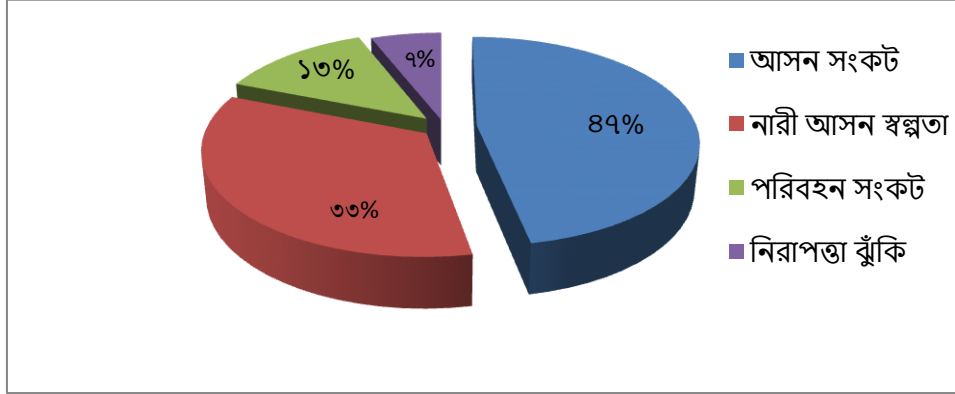
সারণী ১ : গণপরিবহনে নারীদের যাতায়াতের মাধ্যম

সারণী ১ অনুসারে দেখা যায় মোট তথ্যদাতার মধ্যে ৪৯% নারীই বাসে যাতায়াত করে থাকেন। এছাড়া বাকি ৫১% এর মধ্যে ২০% মিনিবাস, ১০% টেম্পু, ৯% মাহিন্দ্রা এবং ১০% লোকাল সিএনজি, মাইক্রোবাস ও অন্যান্য যানবাহন ব্যবহার করে থাকেন। বেশিরভাগ নারী বাস করে যাতায়াতের ইচ্ছা পোষন করেন কিন্তু তাদের যাতায়াতের পথে বাস না থাকা বা কম থাকার কারণে ছোট বাহনে উঠতে বাধ্য হন বলে জানান।



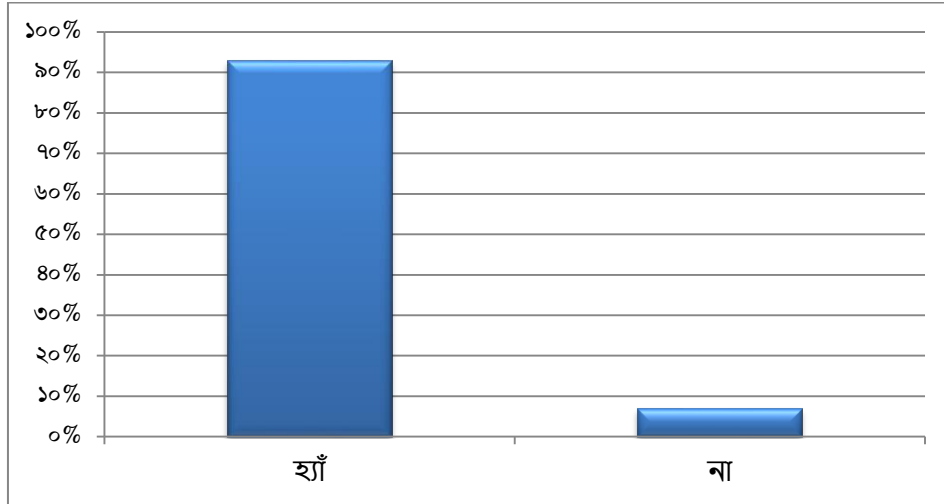
সারণী ২ : গণপরিবহন ব্যবহারের সময় অসুবিধার সম্মুখীন নারীর হার

সারণী ২ অনুসারে বলা যায় যে, তথ্যদাতাদের মধ্যে ৯৩% ই কোনো না কোনোভাবে যাতায়াতের সময় অসুবিধার সম্মুখীন হয়েছেন। নগরীর গণপরিবহন সংকট থাকার ফলে নারীরা যে বিভিন্ন ধরনের অসুবিধার সম্মুখীন হবেন তা স্বাভাবিক, কিন্তু এর মাত্রা এত বেশি যে, গণপরিবহনে নারীর ভোগান্তির বিষয়টি এখন আর এড়িয়ে যাওয়া যায় না। উক্ত সারণীতে যে চিত্রটি আমরা দেখতে পাই তা নগরীর গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারীর ভোগান্তির সার্বিক চিত্রই ফুটিয়ে তুলে।



সারণী ৩ : গণপরিবহনে নারীদের অসুবিধার ধরন

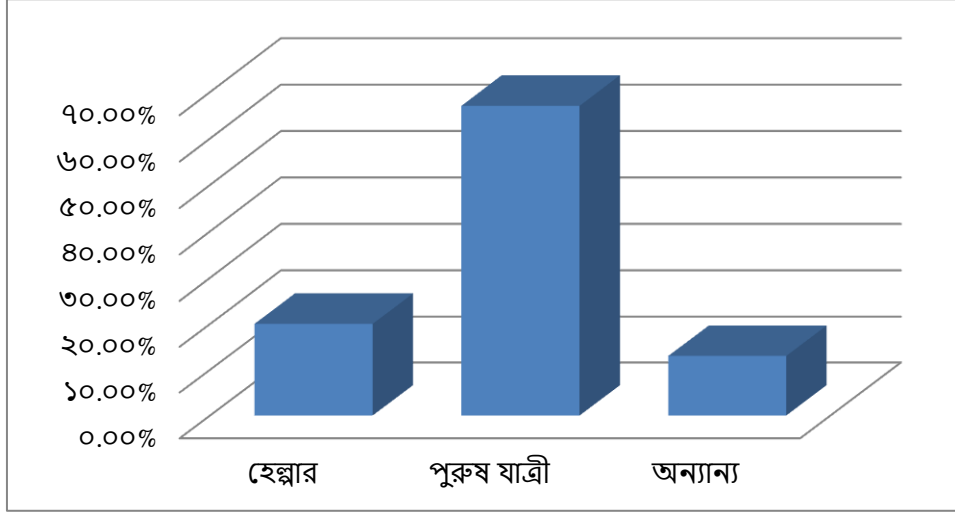
সারণী ৩ এ প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায় প্রায় ৪৯% নারীই গণপরিবহনে আসন সংকট অনুভব করেন। এছাড়া ৩৩% নারীদের জন্য নির্ধারিত আসন এর স্বল্পতা রয়েছে বলে মনে করেন। ১৩% নারী তাদের যাত্রাপথে পর্যাপ্ত গণপরিবহন নেই বলে অভিযোগ করেছেন। প্রায় ৭% নারী গণপরিবহনে যথেষ্ট নিরাপত্তা নেই বলে মনে করেন।



সারণী ৪ : গণপরিবহনে নারীর হয়রানী

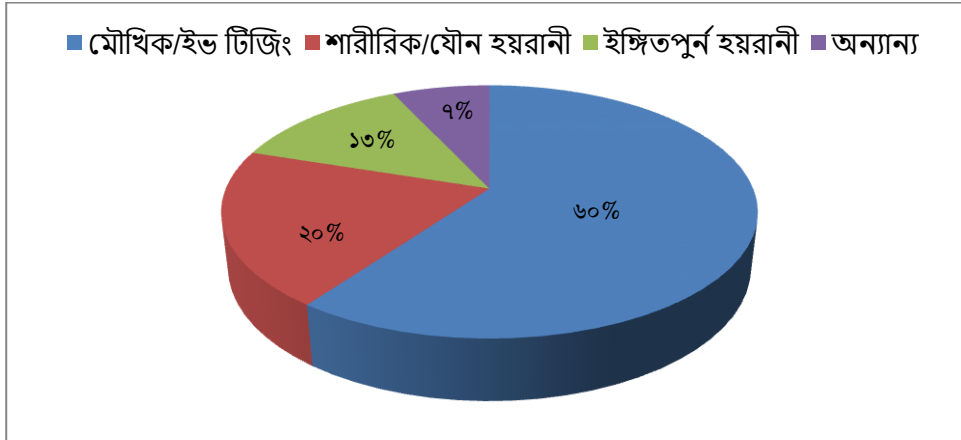
চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

সারণী ৪ অনুসারে তথ্যদাতাদের মধ্যে ১৪ জন অর্থাৎ প্রায় ৯৩% নারী বলেছেন তারা গণপরিবহনে হয়রানীর শিকার হয়েছেন। নারীদের শুধুমাত্র গণপরিবহন সংকটই নয়; এর সাথে নিরাপত্তাহীনতা ও হয়রানী মোকাবেলা করে প্রতিদিন যাতায়াত করতে হয়। এর ফলে নারীরা মানসিকভাবে এমনকি কখনো কখনো শারীরিকভাবেও ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে থাকেন।



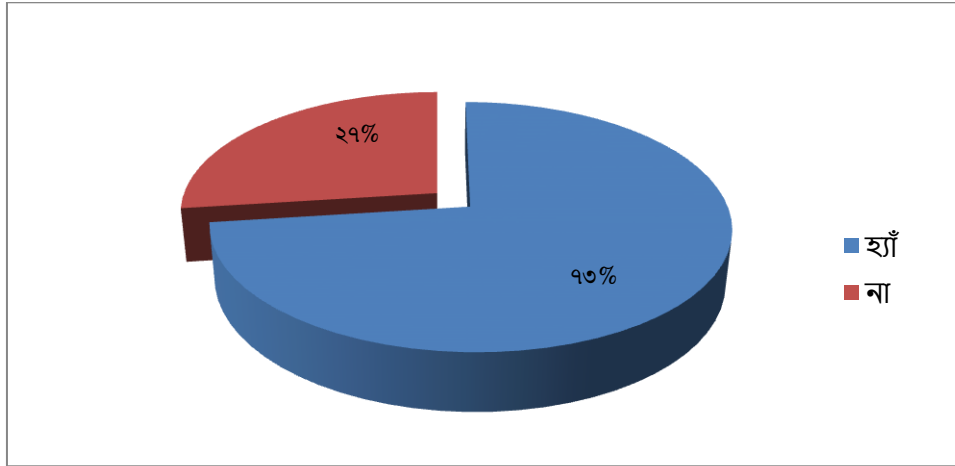
সারণী ৫ : গণপরিবহনে যাতায়াতের সময় নারীরা যাদের দ্বারা হয়রানীর শিকার

সারণী ৫ অনুসারে লক্ষ্যনীয় যে, নারীদের বেশিরভাগই ওই সকল গণপরিবহন ব্যবহারকারী পুরুষ যাত্রীদের দ্বারা হয়রানীর শিকার হয়েছেন, যা শতকরায় ৭৩ ভাগ। নারীরা গণপরিবহনগুলোর হেল্লারদের দ্বারাও হয়রানীর শিকার হয়ে থাকেন। এছাড়া তারা নারী সহযাত্রী, ভিক্ষুক, পথশিশু, এমনকি পাশ দিয়ে যাওয়া অন্য পরিবহনের মানুষদের মাধ্যমেও হয়রানীর শিকার হয়েছেন বলে জানান। তবে সহযাত্রী পুরুষদের দ্বারা নারীর হয়রানীর মাত্রা অনেক বেশি লক্ষ্য করা যায়।



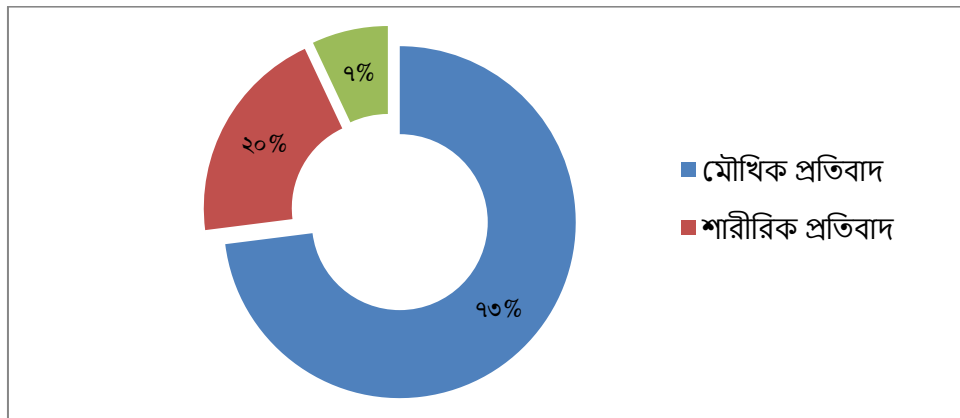
সারণী ৬ : গণপরিবহনে নারীর হয়রানীর ধরন

সারণী ৬ এর মাধ্যমে বলা যায় যে, প্রায় ৬০% নারী গণপরিবহনে মৌখিকভাবে হয়রানী বা ইভটিজিং এর স্বীকার হয়েছেন। অন্যদিকে প্রায় ২০% নারী গণপরিবহনে যৌন বা শারীরিক হয়রানীর শিকার হয়ে থাকেন। এটি অনেক গুরুতর একটি অপরাধ হলেও অধিকাংশ নারী এমন ঘটনার প্রতিবাদ করেন না লজ্জায় বা সামাজিক মর্যাদার কথা চিন্তা করে। আবার প্রায় ১৩% নারীর তথ্য থেকে জানা যায় যে, গণপরিবহনে উঠলে পুরুষদের কাছ থেকে নানা কুরুচিপূর্ণ ইঙ্গিত তারা পেয়েছেন।



সারণী ৭ : গণপরিবহনে হয়রানীর প্রতিবাদ

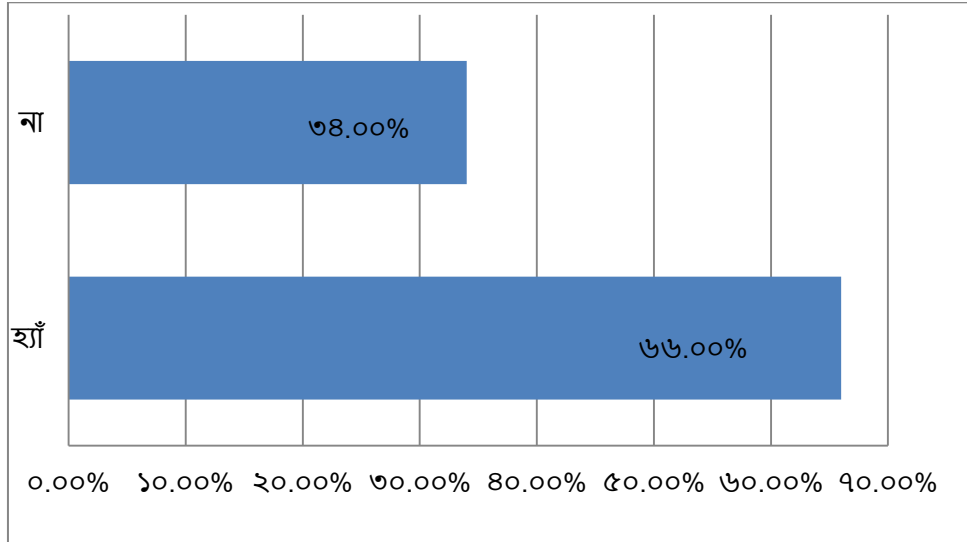
সারণী ৭ অনুসারে দেখা যায় যে, হয়রানীর শিকার হওয়া নারীদের মোট ৯৩% প্রতিবাদ করেছেন। কিন্তু প্রায় ৭% নারী কোনো ধরনের প্রতিবাদ করেননি। কারণ জানতে চাওয়া হলে তাদের বেশিরভাগই কারণ হিসেবে বাড়তি হয়রানীর ভয় ও সামাজিক এবং পারিবারিক মর্যাদা ক্ষুণ্ণ হওয়ার আশঙ্কাকে দায়ী করেন। এছাড়া কেউ কেউ এ সকল কাজ সময়সাপেক্ষ ও লাভবিহীন হবে বলে এড়িয়ে যাওয়ার চেষ্টা করেন।



সারণী ৮ : হয়রানীর বিরুদ্ধে প্রতিবাদের ধরন

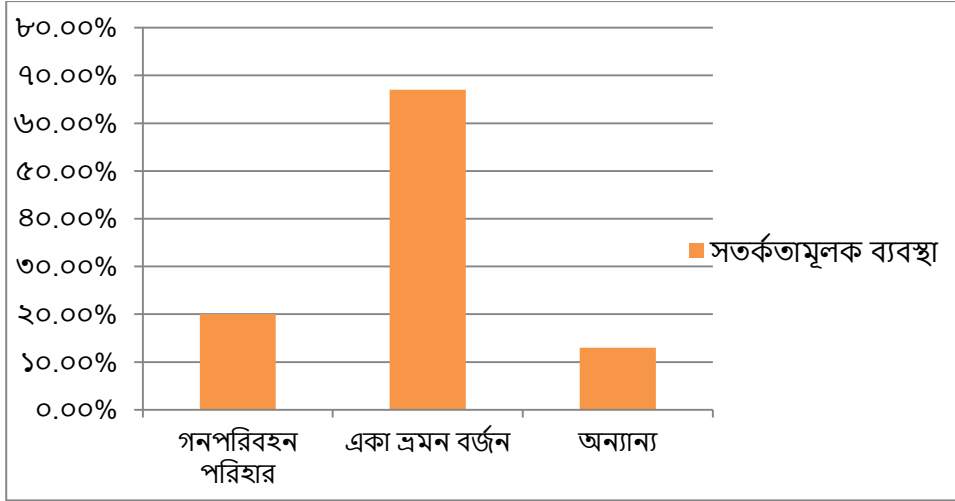
চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

সারণী ৮ এর তথ্য অনুসারে দেখা যাচ্ছে যে, বেশিরভাগ নারীই শুধুমাত্র মৌখিকভাবে তাদের সাথে সংঘটিত হয়রানীর প্রতিবাদ করেছেন। যা মোট উত্তরদাতাদের ৭৩%, বাকী ২০% নারী শারীরিকভাবে ও ৭% নারী আইনের আশ্রয় নেয়ার দ্বারা হয়রানীর প্রতিবাদ করেছেন। এক্ষেত্রে উল্লেখযোগ্য যে, সাম্প্রতিক সময়ে বাংলাদেশ পুলিশ কর্তৃক পরিচালিত জরুরি হটলাইন সেবা ৯৯৯ ও ১০৯ চালু হওয়ার পর থেকেই নারীরা গণপরিবহনে তাদের সাথে হওয়া হয়রানীর প্রতিকার পেতে আইনগত ব্যবস্থা নেয়ার প্রতি আগ্রহী হয়েছেন বলে জানিয়েছেন।



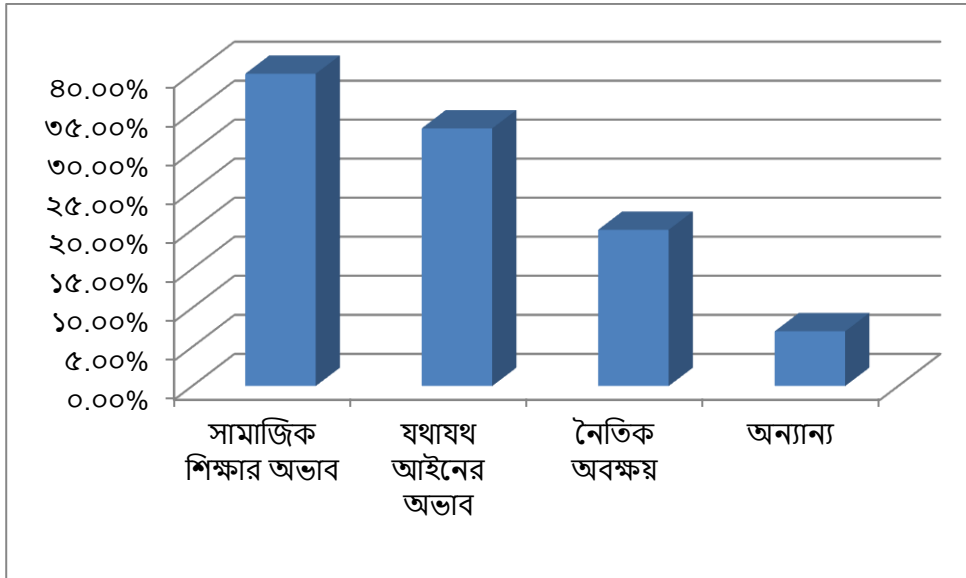
সারণী ৯ : গণপরিবহনে হয়রানীর প্রতিবাদে সহযাত্রীর সহযোগিতা

তথ্যদাতাদের কাছ থেকে জানা যায় যে, (সারণী ৯ অনুসারে) ৬৬% নারী প্রতিবাদ করলে তাদের সহযাত্রীদের কাছ থেকে তারা সহযোগিতা পান। কিছু কিছু ক্ষেত্রে তা ছিলো মৌখিক, কিছু ক্ষেত্রে হয়রানীকারীকে গণপরিবহন থেকে নামিয়ে দেয়া, আবার কিছু ক্ষেত্রে তাকে মারধর করে সরিয়ে দিতেও সহযাত্রীরা সহযোগিতা করেছেন বলে নারীরা জানিয়েছেন। আবার কোনো কোনো ক্ষেত্রে নারীরা প্রতিবাদ না করলেও তাদের পুরুষ সহযাত্রীরা হয়রানীর বিষয়টি লক্ষ্য করে হয়রানীকারীকে নিবৃত্ত করেছেন এমন অভিজ্ঞতার কথাও নারীরা জানিয়েছেন। তবে প্রায় ৩৪% নারী নিজে প্রতিবাদ করলেও সে সময় তারা কোন সহযাত্রীর সাহায্য পাননি।



সারণী ১০ : গণপরিবহনে নিরাপদে চলাচলের জন্য গৃহীত সতর্কতামূলক ব্যবস্থা

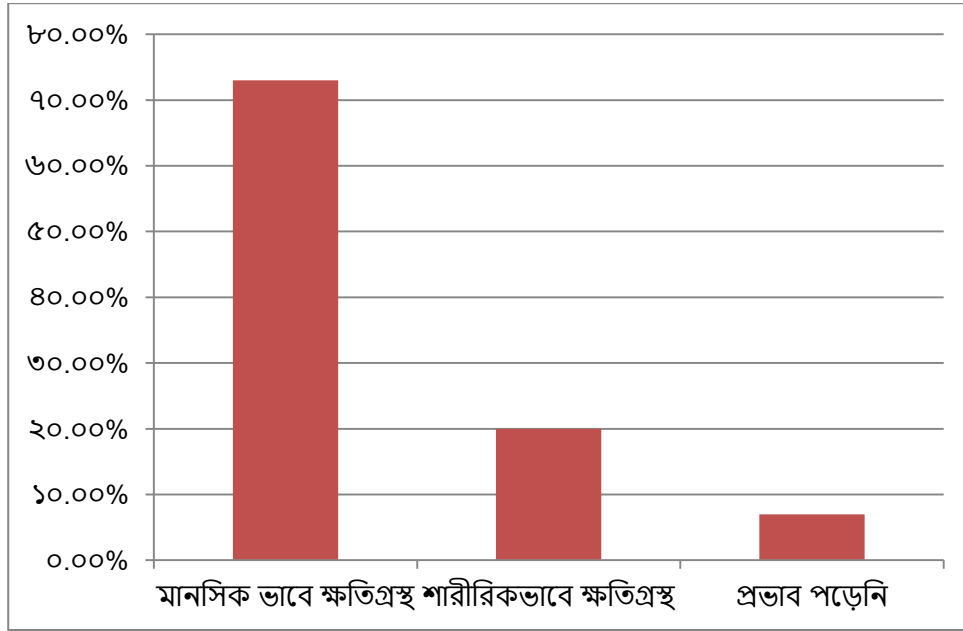
সারণী ১০ অনুসারে লক্ষ্যনীয় যে, গণপরিবহনে হয়রানী থেকে বাঁচতে সতর্কতামূলক নানা ব্যবস্থা নারীরা নিয়েছেন। প্রায় ২০% নারী সম্ভব হলে গণপরিবহন ব্যবহার করা থেকে বিরত থাকেছেন। আবার ৬৭% নারী একা ভ্রমণ করা বর্জন করেছেন। প্রায় ১৩% নারী অন্যান্য নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করেছেন, যেমন হ্যান্ডব্যাগে পেপার স্প্রের মত প্রতিরক্ষামূলক জিনিস রাখা বা হয়রানীর শিকার হলে মোবাইল ফোনের মাধ্যমে আপনজনদের সাথে যোগাযোগ স্থাপন করে ওই পরিস্থিতি থেকে বের হয়ে আসা।



সারণী ১১ : গণপরিবহনে নারীর ভোগান্তির কারণ

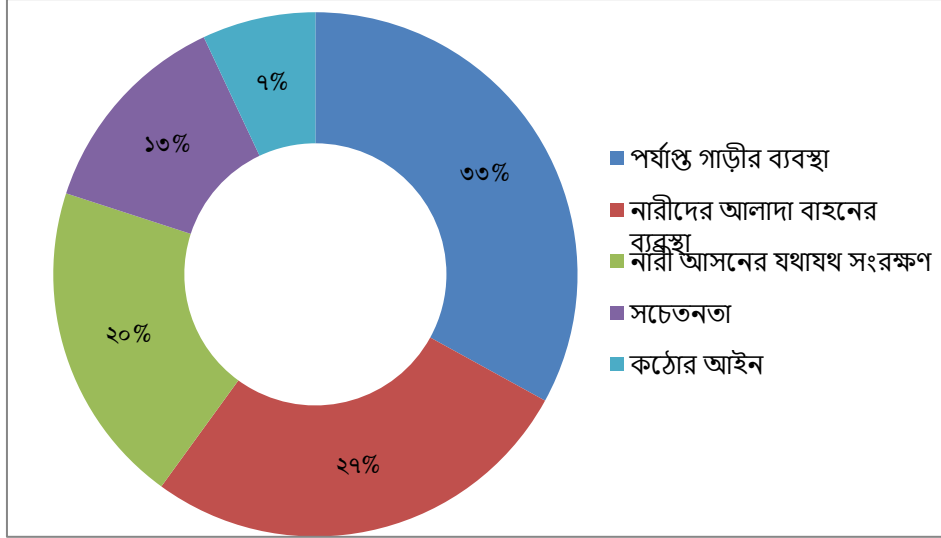
চট্টগ্রামে নগরের গণপরিবহন ব্যবস্থায় নারী যাত্রীদের ভোগান্তি : একটি নগর নৃবৈজ্ঞানিক পর্যালোচনা

প্রায় ৪০% নারী (সারণী ১১ অনুসারে) মনে করেন যে, যথাযথ পারিবারিক ও সামাজিক শিক্ষার অভাবের কারণেই গণপরিবহনে নারীর প্রতি হয়রানীকারী এমন কাজ করে থাকেন। আবার ৩৩% নারী মনে করেন যথাযথ আইনগত ব্যবস্থা না নেয়ার কারণে বেশিরভাগ হয়রানীকারী প্রশ্রয় পেয়ে যান। আবার প্রায় ২০% নারী মনে করেন বর্তমানে সমাজে নৈতিকতার অবক্ষয় ঘটছে, যার কারণে বেশিরভাগ মানুষ একে অপরের প্রতি শ্রদ্ধাশীল নয়, এ কারণে গণপরিবহনে ভোগান্তির ঘটনা ক্রমান্বয়ে বেড়েই চলেছে। আর ৭% নারী ভিন্ন ভিন্ন কিছু কারণকে দায়ী করেন ভোগান্তির জন্য, যেমন : দ্রুত আইনের আওতায় না আনতে পারা, বাকী যাত্রীদের সহযোগিতা না থাকা, ইত্যাদি।



সারণী ১২ : গণপরিবহনে নারীর ভোগান্তির প্রভাব

সারণী ১২ অনুসারে লক্ষ্যনীয় যে, প্রায় ৭৩% নারীই ভোগান্তির কারণে মানসিকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছেন। আবার প্রায় ২০% নারী ভোগান্তিকালীন সময়ে শারীরিকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছেন। আবার প্রায় ৭% নারী জানিয়েছেন যে তারা এমন কোনো ভোগান্তির শিকার হননি যা তাদের জীবনে দীর্ঘস্থায়ী ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে।



সারণী ১৩ : গণপরিবহনে ভোগান্তি বন্ধে করণীয়

সারণী ১৩ তে লক্ষ্য করা যায় যে, খুব কম সংখ্যক নারীই নিজেদের জন্য আলাদা বাহনের কথা বলেছেন। প্রায় ১৩% নারী গণপরিবহনে হয়রানী বন্ধে নারী-পুরুষের সচেতনতার বিকল্প নেই বলে জানিয়েছেন। এছাড়া ৭% নারী বলেছেন হয়রানী বন্ধে দরকার কঠোর আইন তৈরি ও এর বাস্তবায়নের। ২০% নারী গণপরিবহনে নারীদের জন্য বরাদ্দকৃত সিটগুলোর যথাযথ সংরক্ষণ করার পক্ষে মত দিয়েছেন। তবে সবচেয়ে বেশি প্রায় ৩৩% নারী বলেছেন নগরীর গণপরিবহন সংকটের কথা। তাদের মতে পর্যাপ্ত পরিমাণ গণপরিবহনের ব্যবস্থা করা গেলে নারীদের অসুবিধা, ভোগান্তি ও হয়রানীর মাত্রা নিজ থেকেই কমে আসবে।

এছাড়া নারী পুরুষের, নারীদের জন্য বিদ্যমান অধিকার ও নারীর মর্যাদা সম্পর্কে সচেতন করার মাধ্যমেও গণপরিবহনে নারীদের ভোগান্তি ও হয়রানী কমানো যায় বলে নারীরা মতামত দিয়েছেন। আবার কিছু কিছু নারী আইনগত ব্যবস্থা গ্রহণ প্রক্রিয়া সহজ করার পক্ষে মত দিয়েছেন।

গণপরিবহনে নারীদের স্বাস্থ্যঝুঁকি :

চট্টগ্রাম নগরীতে চলাচলকারী বিআরটিসির বাসগুলো ছাড়া আর সকল বাস, মিনিবাসেই ইঞ্জিনের পাশে নারীদের জন্য সিট বরাদ্দ রাখতে দেখা যায়। ইঞ্জিনের উপর ফোম বসিয়ে ও সেই ফোমের উপর কভার বিছিয়ে তৈরি করা হয় বিশেষ সিট। যদিও বা বিআরটিসির গাইডলাইন অনুসারে এই সকল সিট অবৈধ। ইঞ্জিনের উপরের এসব সীটে দীর্ঘদিন যাতায়াত করতে গিয়ে নানা ধরনের মারাত্মক স্বাস্থ্যঝুঁকিতে পড়ছেন নারীরা। ইঞ্জিনের গরমের কারণে নারী পুরুষ অনেকেরই শ্বাসকষ্ট হয়। যাদের ত্বকে এলার্জি জাতীয় সমস্যা রয়েছে তাদের এর কারণে ফোসকা পড়ে। অনেকের হিট স্ট্রোকেরও উপক্রম হয়। আবার অনেকের বমি, মাথা ব্যথা বা জ্বরও আসে। কখনো কখনো পানিশূন্যতাও দেখা দেয়। তবে ইঞ্জিনের গরমের সবচেয়ে ভয়াবহ বিষয়টি হলো, দীর্ঘদিন যদি এভাবে কোনো নারী ইঞ্জিনের উপর বসে যাতায়াত করেন তাহলে ওই তাপের কারণে এক সময়

তার গর্ভধারণের ক্ষেত্রে জটিলতা দেখা দিতে পারে। এছাড়া গণপরিবহনে নারীদের হয়রানী ও ভোগান্তির কারণে তাদের মানসিক স্বাস্থ্য অত্যন্ত ঝুঁকির মধ্যে পড়ে- যার প্রভাব তার পরিবার, সন্তান-সন্ততির উপর গিয়েও পড়ছে (কামরান, ২০১৯)।

উপসংহার :

বর্তমানে যেকোন দেশকেই উন্নতি করতে হলে প্রতিযোগিতামূলক বিশ্বের সাথে তাল মিলিয়ে চলতে হবে। অতি সম্প্রতি উন্নয়নশীল দেশ থেকে মধ্যম আয়ের দেশের মর্যাদা অর্জন প্রাপ্তির ক্ষেত্রে বাংলাদেশের গার্মেন্টস খাত সবচেয়ে বড় ভূমিকা রেখেছে। সারাদেশে এই গার্মেন্টস শিল্পকে ঘিরে গড়ে ওঠা রপ্তানি প্রক্রিয়াজাতকরণ অঞ্চলের মধ্যে চট্টগ্রাম নগরীর সি.ই.পি.জেড ও কে.ই.পি.জেড অন্যতম। এগুলো বন্দরনগরীতে অবস্থিত হওয়ায় এ অঞ্চলে কারখানা প্রতিষ্ঠায় বিনিয়োগকারীদের আগ্রহ বেশি এবং ফলশ্রুতিতে এখানে গড়ে উঠেছে অনেক শিল্প-কারখানা ও গার্মেন্টস- যেখানে রয়েছে নারীর আধিক্য। এছাড়া অন্যান্য প্রাতিষ্ঠানিক ও অপ্রাতিষ্ঠানিক পেশায় নারীর সংখ্যা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। দেশের উন্নতির চাকা সচল রাখতে এসব নারীদের অধিকার, নিরাপত্তা ও সুযোগ-সুবিধা নিশ্চিত করতে হবে যাতে সামাজিক, অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে নারীরা অধিক উৎসাহী হয়ে উঠে এবং এতে করে নারীদের মধ্যে গণপরিবহন ব্যবহারের প্রবণতাও বৃদ্ধি পাবে। কিন্তু গণপরিবহনে যাত্রী ভোগান্তি ও হয়রানী বিশেষত নারীদের প্রতি এহেন ক্রিয়া মাত্রাতিরিক্তভাবে হওয়ার কারণে নারীরা গণপরিবহন ব্যবহারে স্বতঃস্ফূর্ত নন, যা অবশ্যই নারীর ক্ষমতায়নে বড় বাঁধা। তাই সমাজের প্রতিটি স্তরে নারীর অংশগ্রহণ নিশ্চিত করতে হলে গণপরিবহনে নারীর নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে হবে।

সমাজে নারীর অংশগ্রহণ নিশ্চিত করতে সমাজকেই সর্বাত্মে নমনীয় হতে হবে। নারীর ভোগান্তি দূর করে নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে হলে সমাজের সকলকে সচেতন হতে হবে। গণপরিবহনে নারীর হয়রানী ও ভোগান্তি দূর করতে যথাযথ পারিবারিক ও প্রাতিষ্ঠানিক শিক্ষা প্রদান করে আগামী প্রজন্মকে নারীদের প্রতি সহনশীল করে গড়ে তুলতে হবে। বিশেষত পাঠ্যক্রমে সংশ্লিষ্ট বিষয়টির অন্তর্ভুক্তিকরণ হতে পারে একটি উল্লেখযোগ্য পদক্ষেপ।

নারীর নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে রাষ্ট্রকে আরো কঠোর হতে হবে। কেবলমাত্র আইন প্রণয়ন নয়; বরঞ্চ আইনের প্রয়োগ ও আইনের সুফল নারী পাচ্ছে কিনা তাও নিশ্চিত করতে হবে। নারী যাতে সহজেই আইনের আশ্রয় নিতে পারে ও অপরাধীর যাতে উপযুক্ত শাস্তি হয় এবং জনগণ যাতে সংশ্লিষ্ট আইন সম্পর্কে সজাগ থাকে তার জন্য রাষ্ট্রকে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নিতে হবে।

গণপরিবহনে সকলের স্বাস্থ্যের নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। গণপরিবহনে ইঞ্জিনের পাশে সংরক্ষিত নারী আসন তাদের স্বাস্থ্য ঝুঁকি বাড়িয়ে দেয়। তাই গণপরিবহনে বিকল্প আসন ব্যবস্থা করে নারীদের স্বাস্থ্য ঝুঁকি কমাতে হবে।

বন্দরনগরী চট্টগ্রামে গণপরিবহনে নারীরা যেসকল সুবিধাদি পান তা অতি নগণ্য। কোনো কোনো প্রতিষ্ঠান নারী কর্মী, শিক্ষার্থীদের জন্য আলাদা পরিবহন ব্যবস্থা চালু করলেও তা প্রয়োজনের তুলনায় খুবই অপ্রতুল। তাই চট্টগ্রাম শহরের স্থানিক জনগোষ্ঠীর সামাজিক-সাংস্কৃতিক

দিকসমূহকে গুরুত্ব দিয়ে গণপরিবহন ব্যবস্থা সাজালে এ নগরের সকলেই বিশেষতঃ নারীর হয়রানী এবং ভোগান্তির মাত্রা হ্রাস পাবে বলে আশা করা যায়।

কৃতজ্ঞতা:

নৃবিজ্ঞান বিভাগ, চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়। প্রবন্ধটিতে নৃবিজ্ঞান বিভাগ, চবি এর “চট্টগ্রাম শহরের গণপরিবহনে নারীর অবস্থান পর্যালোচনা” শিরোনামের রিসার্চ মনোগ্রাফের তথ্য-উপাত্ত ব্যবহৃত হয়েছে।

তথ্য সূত্র :

Ahmed, M.

2009 Gender Sensitive Access and Mobility in Afghanistan. National Rural Access Program. World Bank, South Asia Sustainable Development, Transport Unit.

BRAC

2018 Roads free from sexual harassment and crash for women, BRAC University. brac.net/latest-news/item/1142-94-women-victims-of-sexual-harassment-in-public-transport, accessed on July 3rd, 2021.

Fox, R.G.

1977 Urban Anthropology, Prentice-hall, Inc. Englewood Cliffs, New Jersey, p. 1

Golden, S.

2008 Gender Mainstreaming in Transport for London. Transport for London. <https://medarbejder.kk.dk/sites/medarbejder.kk.dk/files/uploaded-files/mainstreaming%20%20i%20London.pdf>, accessed on April 14th, 2021

Hasson et al.

2011 Gender Equality Initiatives in Transportation Policy: A Review of the Literature, Isreal: The Hadassah Foundation.

https://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf, accessed on April 9th, 2021.

Jain, A. K.

2013 Sustainable Urban Mobility in Southern Asia, The United Nations Human Settlements Programme

<http://www.unhabitat.org/grhs/2013>, accessed on April 25th, 2021.

Paul et al.

1997 Gender Dimension in Transport in Dhaka Metropolitan Area. A Study prepared for Dhaka Urban Transport Project, Nari Uddug Kendro

Rosenbloom, S.

2006 Understanding women and men's travel patterns: The research challenge. In Research on Women's Issues in Transportation, Vol. 1: Conference Overview and Plenary Papers, Transportation Research Board Conference Proceeding 35 Washington DC: National Research Council, pp. 7-28.

The Scottish Executive Central Research Unit,

2000 Women and Transport: Moving Forward.

<https://134.19.161.249/Publications/2000/11/6cf582e0-4194-4dd5-8902-ef71864017ee>, accessed on October 6th, 2021.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division

2018 World Urbanization Prospects 2018. <https://population.un.org/wup> accessed on October 6th, 2021, pp 16-18.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division

2018 World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Online Edition <https://population.un.org/wup>, accessed on October 8th, 2021.

Uteng, P.T.

2011 Gender and mobility in the developing world (World Development Report 2012, Back ground Paper. Gender Equality and Development). Washington: The World Bank.

Vuchic, V.

2007 Urban Transit Systems and Technology, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey, p. 582

World Health Organization (WHO) and UNICEF

2010 Progress on Sanitation and Drinking Water: 2010 Update. WHO, Geneva.

https://www.who.int/water_sanitation_health/publications/9789241563956/en/, accessed on September 30th, 2021.

World Bank

2010 Making transport work for women and men: Tools for task teams. Washington DC: WorldBank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12555>, accessed on September 30th, 2021.

World Bank

2015 Violence against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief, the Global Women Institute. https://www.vawgresourceguide.org/sites/vawg/files/briefs/vawg_resource_guide_transport_brief_formattedv3.pdf, accessed on June 20th, 2021.

www.macrotends.net, accessed on June 15th, 2021.

Zohir, S. C.

2003 Integrating Gender into World Bank Financed Transport Programs: CaseStudy, Bangladesh– Dhaka Urban Transport Project.

<http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/GenderRG/Source%20%20documents/case%20studies/ICNET%20Case%20Studies%20for%20WB/CSICN5%20BangladeshThirdRural.pdf>, accessed on June 12th, 2021.

কামরান, সি.এ.কে.এম.

২০১৯ চট্টগ্রাম শহরের গণপরিবহনে নারীর অবস্থান পর্যালোচনা, অপ্রকাশিত রিসার্চ মনোগ্রাফ, নৃবিজ্ঞান বিভাগ, চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়।

চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন

২০২০ www.ccc.org.bd accessed on March 4th, 2021.

বিআরটিএ

২০১৮ Chittagong Strategic Urban Transport Master Plan. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/739081551758052415/pdf/Deliverable-1-Draft-Master-Plan-final-1-163.pdf>, accessed on September 23th, 2021, pp. 19-20