‘সরকারের দিক থেকে রেলওয়ে সেক্টর খুব একটা উৎসাহ পায়নি’

ব্যারিস্টার নাজমুল হুদা
যোগাযোগমন্ত্রী

সাক্ষাৎকার : **সাইফুল হাসান**

সাপ্তাহিক ২০০০ : ঢাকাকেন্দ্রিক রেলওয়েকে উন্নত করার কোনো পরিকল্পনা কি বর্তমান সরকারের আছে? যদি থাকে তবে সেটা কতদিনের মধ্যে কার্যকর হবে?

ব্যারিস্টার নাজমুল হুদা : অবশ্যই রাজধানী হিসেবে ঢাকাকে কেন্দ্র করে রেলওয়ের কর্মকান্ড পরিচালিত হওয়া উচিত। বিশ্বের যেকোনো দেশের রাজধানীতে গেলে দেখা যায় তাদের শহর ডেভেলপ হয় একটি স্টেশনকে কেন্দ্র করে। এটা সাধারণত শহরের প্রাণকেন্দ্রে অবস্থিত হয়। আমাদের এখানেও হয়তো সেটা হতো যদি না রেলওয়েকে অবহেলা করা হতো। দেখেন আমি মনে করি বাংলাদেশের সড়কপথে উন্নয়ন অনেক দ্রুত হয়েছে। সড়কপথের সঙ্গে সঙ্গে বড় বড় বাস-ট্রাকের সঙ্গে যেন রেলওয়ে প্রতিযোগিতা করতে না পারে তার জন্য সড়ক সেক্টরের একটা পরিকল্পনা ছিলো। আমার মনে হয় তারা সফলও হয়েছে। যখন থেকে সড়ক গতিশীল হওয়া শুরু করলো, তখনই কিন্তু রেলওয়ের অধঃপতন শুরু। এর পরে সরকারের দিক থেকে রেলওয়ে সেক্টর খুব একটা উৎসাহ পায়নি। ফলে রেলওয়ে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে একটা হতাশা তৈরি হয়। এখন রেলওয়ে একটা মৃত সংস্থা হিসেবে চিহ্নিত হয়েছে। যেখানে যেখানে লাইন ছিলো সেগুলো বন্ধ করা বা স্টেশনগুলো গুদামঘরে পরিণত করার মানসিকতা এতোদিন ধরে চলে আসছিলো। বর্তমান সরকার ক্ষমতায় আসার পরে আমি বলেছি রেলওয়েকে আমরা উজ্জীবিত করবো। সেই সঙ্গে রেলওয়ে আমার প্রধান গুরুত্ব। এটাকে আবার ঢেলে সাজাতে হবে। এর জন্য আমরা বেশ কিছু চমকপ্রদ রেলওয়ে ব্যবস্থার কথাও বলেছি। যেমন ম্যাগনেটিক ট্রেন, ইলেকট্রিক্যাল ট্রেনের মতো আধুনিক প্রযুক্তি চালুর কথা বলেছি। কারণ রেলওয়ে সম্পর্কে আমাদের মনে কি আছে তা যেন জনগণ বুঝতে পারে।

২০০০ : এসব আধুনিক প্রযুক্তি ব্যয়বহুল ও পরীক্ষাধীন। তো ম্যাগনেটিক ট্রেনের ধারণা আমাদের দেশের জন্য কতোটা যুক্তিযুক্ত?

নাজমুল হুদা : আমার ধারণা হচ্ছে, অন্যান্য দেশে আধুনিক প্রযুক্তি প্রণয়নে কিছু অসুবিধা আছে। জাপান, ফ্রান্সের মতো দেশে বুলেট বা ইলেকট্রিক্যাল ট্রেন চলছে। সে সমস্ত ট্রেন ঘণ্টায় ৩৫০ মাইল বেগে চলছে। সেখানে আরও আধুনিক ব্যবস্থা প্রবর্তন করতে হলে পুরো সিস্টেমকে পরিবর্তন করতে হবে। এটা মাল্টিবিলিয়ন ডলারের ব্যাপার কিন্তু আমার এখানে তেমন কিছু নেই। ফলে এখানে আধুনিক প্রযুক্তির সঙ্গে পরিচয় করিয়ে দেবার সুবিধা আছে অনেক। এর জন্য আমাকে কোনো কিছু ভাঙতে-চুরতে হবে না। আমাকে ক্ষতির সম্মুখীন হতে হবে না।

২০০০ : আমাদের আলোচনার বিষয় ছিলো রাজধানীতে মানুষের যে চাপ, তা থেকে রেলওয়েই বাঁচাতে পারে। দেখেন মানুষের জীবন যাত্রার মান বাড়েনি। কিন্তু আয়ের একটা উল্লেখযোগ্য অংশ পরিবহনের পেছনে ব্যয় করতে হচ্ছে...।

নাজমুল হুদা : এ আলোচনায় আসছিলাম। দেখেন একটা মৃত সংস্থাকে উজ্জীবিত করার মন মানসিকতা গত দু'বছরে আমরা দেখিয়েছি। এতে এই সেক্টরের প্রতি সকলের মনোযোগ আনতে সক্ষম হয়েছি। যে কারণে আমি বলতে পারি অর্থমন্ত্রী থেকে প্রধানমন্ত্রী পর্যন্ত সকলেই রেলওয়েকে জোরদার করার পক্ষে। রেলওয়ের পক্ষে জোরালো ভূমিকা তারা রাখছে। এর জন্য নতুন নতুন লাইন এবং রাজধানীভিত্তিক সার্ভিসগুলো বৃদ্ধি এবং সেটাকে গতিশীল করার প্রয়োজনীয়তা আমরা উপলব্ধি করছি। দেশের অধিকাংশ মানুষ ঢাকামুখী। এর অংশ হিসেবেই ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-গাজীপুর, ঢাকা-নরসিংদী, ঢাকা-সাভার পৃথক এবং স্বতন্ত্র লাইন হবে। এটাকে আমরা বলছি কমিউটার ট্রেন। এ সমস্ত এলাকার লোকজনই কিন্তু ঢাকার ব্যস্ততা বাড়ায়। এ চাপের কারণেই ট্রাফিক ব্যবস্থায় জট পাকায়। এখন এই চারটি এলাকার সঙ্গে ঢাকাকেন্দ্রিক রেলওয়ে ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং আমরা এমনভাবে রেললাইনকে নেবো যাতে আমাদের প্রধান সড়কগুলোর ক্রসিংয়ে পড়তে না হয়। যেমন ঢাকা-আরিচা সড়কপথের পাশাপাশি রেললাইন গেলে কোনো ক্রসিংয়ে পড়তে হবে না। আমরা যখন অন্যান্য দেশ বা কোম্পানির কাছে বিওটিতে অফার চাবো, তখন সেখানে এই বিষয়গুলো থাকবে। আর লাইন যেহেতু ডাবল (ওয়ান টু ওয়ানি) হবে সেহেতু রেলওয়ের যাত্রায় গতিশীলতা আসবে।

২০০০ : কত দিনের মধ্যে এই পরিকল্পনা শেষ হবে?

নাজমুল হুদা : ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ ও গাজীপুর আমাদের পরিকল্পনার মধ্যে আছে, লাইনও আছে। নতুন দু'টি মানে নরসিংদী ও সাভারের সঙ্গে ঢাকার রেল যোগাযোগ বিষয়ে পরিকল্পনা করতে হবে। আমি আশা করি আগামী অর্থ বছরে আমরা কাজ শুরু করতে পারবো, যার জন্য প্রস্তুতি হিসেবে এ বছর আমরা পরিকল্পনার কাজগুলো করছি।

২০০০ : বিভিন্ন রুটে ট্রেন চলতে চলতে মাঝ পথে থেমে যাওয়া, দেরিতে ট্রেন ছাড়া বা গন্তব্যে পৌঁছানো- এর জন্য বাস মালিকদের কাছ থেকে ঘুষ খাওয়ার অভিযোগ আছে... ব্যাপারটা কালচারে দাঁড়িয়েছে।

(রেলওয়ের এডিজি অপারেশন খুরশীদ আনোয়ার প্রতিবাদ করে উঠলেন। অন্য অনেক কারণে ট্রেন দেরি করতে পারে। এর সঙ্গে কোনোভাবেই বাস মালিকদের সম্পর্ক নেই। তাছাড়া নারায়ণগঞ্জ ঢাকা ট্রেন বেসরকারিভাবে অপারেট হয়। অন্য কর্মকর্তারাও প্রতিবাদ করলেন কথার এক পর্যায়ে)

নাজমুল হুদা : এটা একটা ওভার অল সিচুয়েশন। আর এরকম কালচার তো আছেই। আমি মনে করি আমাদের আচরণ এমন একটা পর্যায়ে চলে গেছে যে আমরা আমাদের দৈনন্দিন জীবনযাত্রার মধ্য দিয়ে দুর্বৃত্তে পরিণত হচ্ছি।

যেমন ট্রেন লাইন উৎপাটনকারীর ছবি পত্রিকায় আসে কিন্তু তার বিরুদ্ধে থানায় কোনো মামলা নেই। কিন্তু এটা একটা অপরাধ। অথচ এর বিরুদ্ধে কোনো অ্যাকশন নেই। কারণ এটাকে আমরা রাজনৈতিকভাবে ড্রিল করছি। কিন্তু এসব অপরাধে দৃষ্টান্তমূলক কিছু শাস্তি হলে এই অপরাধ প্রবণতা কমে আসবে। আমি নির্বাচিত হবার পরদিন থেকে আন্দোলন, হরতাল, ভাঙচুর শুরু হবে। যাতে আমি কাজ করতে না পারি। যাতে নির্বাচনের আগে আমাকে ব্যর্থ হিসেবে প্রমাণিত করা যায়। সুতরাং এটাই দেশে প্রধান বিষয়। এটা আমাদের সংস্কৃতির অংশ হয়ে গেছে। তো আমি মনে করি দেশের সব উন্নয়নমূলক কাজের সফলতা নির্ভর করছে আমাদের রাজনৈতিক দৃষ্টিভঙ্গির ওপর। যে জন্য আমি সংসদে প্রস্তাব করেছি নির্বাচনের চার বছর পর্যন্ত যেকোনো প্রকার আন্দোলন, হরতাল বন্ধ করার। নির্বাচনের আগের এক বছর আন্দোলন-সংগ্রামের জন্য রাখা যেতে পারে। যা হোক রেলওয়েভিত্তিক ব্যাপক কার্যক্রম গ্রহণ করেছি এবং রাজধানীভিত্তিক বেশ কিছু প্রকল্প আমরা চিন্তা-ভাবনায় রেখেছি। কমলাপুর রেলওয়ে স্টেশনটা অনেক দিন ধরে জরাজীর্ণ পড়ে ছিলো। এটাও রেলওয়ের প্রতি সরকারের আচরণ কি সেটা প্রমাণ করে। আমরা ২২ কোটি টাকা ব্যয়ের একটা প্রকল্প নিয়েছি। কমলাপুর স্টেশনকে উন্নত করার।

২০০০ : রেলওয়ের একটা বড় সমস্যা হলো মিটার বা ব্রডগ্রেজ লাইনের দ্বৈততা...

নাজমুল হুদা : এজন্য আমরা ডুয়েলগেজ করছি। যেখানে ব্রডগেজ বা মিটারগেজের ট্রেন চলতে পারবে। আগে ৯০০ কি. মি. ব্রডগেজ ছিল। এর মধ্যে ২৪৫ কি. মি. ডুয়েল গেজ করা হয়েছে।

২০০০ : রেলওয়ের সার্ভিস বলে কিছু নেই। তো মানুষ ট্রেনে উঠবে কেন?

নাজমুল হুদা : হ্যাঁ ব্যাপারটা সত্য। এগুলো উন্নয়ন করাও আমাদের পরিকল্পনার অংশ। এজন্য ট্রেনিংয়ের ব্যবস্থা করা এবং বেশকিছু সার্ভিস আমরা বেসরকারি খাতে ছেড়ে দিয়েছি এবং দেবো। বেসরকারি খাতে যখন কোনো সার্ভিস আমরা ছেড়ে দিচ্ছি তখন একটা স্ট্যান্ডার্ডও নির্ধারণ করে দিচ্ছি। এই সার্ভিসগুলোর অধিকাংশই আমরা বেসরকারি খাত দিয়ে করানোর চেষ্টা করছি। এগুলো সামনে আরো উন্নত হবে। আমাদের কাজের সুফল আর বছর খানেকের মধ্যেই মানুষ পেতে শুরু করবে।

২০০০ : গত সরকারের সময় এলিভেটেড ট্রেনের পরিকল্পনা নেয়া হয়েছিল। টেন্ডার হয়েছিল, সেটা ম্যাচিউরডও হয়েছিলো। কিন্তু আপনারা ক্ষমতায় আসার পর সেটা বাতিল করেছেন বলে জেনেছি।

নাজমুল হুদা : সেটা কোনো পরিকল্পনা ছাড়াই করা হয়েছিল। দেখেন একই রাস্তার উপর দিয়ে আমরা ভূগর্ভস্থ লাইনও নেবো, কোথাও মনোরেল করবো, কোথাও সার্ভিস এলিভেটেড রেল করবো। তখন আপনি যদি পুরোটাই মনোরেল করে ফেলেন তাহলে আপনি রাস্তাও করতে পারবেন না, আন্ডারগ্রাউন্ডও করতে পারবেন না। আমরা প্রকল্পটা বাতিল করিনি, বরং ঐ প্রস্তাবের ওপর ভিত্তি করেই রেলওয়েকে কিভাবে আরও কার্যকর করা যায় সে সংক্রান্ত প্রকল্প আমরা ভাবছি। প্রকল্পটা এখনও আছে। ভবিষ্যতে ঐ প্রজেক্টের রুট কি হবে সেটা নিয়ে আমরা ঐ পার্টির সঙ্গে আলোচনার সুযোগ পাবো। অথবা নতুন কোনো ব্যবস্থা নেবো।

২০০০ : যোগাযোগ মন্ত্রী হিসেবে ঢাকাকেন্দ্রিক রেলওয়েতে আপনার ভিশন কি?

নাজমুল হুদা : আমার ভিশন হলো আন্ডারগ্রাউন্ড। কোলকাতাতে হয়েছে। পৃথিবীর অন্যান্য দেশে আছে, আমাদের এখানে কিছুটা হলেও সমস্যা আছে। এজন্য একটা ফিজিবিলিটি প্ল্যান এডিপিতে আছে। এর ওপর আমরা টেন্ডারও ওপেন করেছিলাম। তিনটা প্রপোজাল আমাদের কাছে আছে। এটা আমাদের চিন্তা ভাবনায় আছে। যদি বিওটিতে করা যায় তাহলে আমার অনেক প্রয়োজনীয়তা কমে যাবে।

২০০০ : রেলওয়ের প্রতি সরকারের বরাদ্দ প্রতি অর্থবছরেই কমেছে। এর কারণ হিসেবে সাধারণ অভিযোগ আছে বাস মালিকরা মন্ত্রণালয়, রেলওয়ে কর্মকর্তাদের ঘুষ দিয়ে এটা করে। অনেক রেলপথ বন্ধ হয়ে গেছে। যেমন ফেনী-বেলুনিয়া, কালুখালী-মধুখালী ইত্যাদি- এসব জায়গায় বাস নেমেছে।

নাজমুল হুদা : এসব রাস্তা আমরা আবার পুনরায় চালু করবো। আমরা মনে করি রেলওয়ে মানুষের হৃদয়ের খুব কাছাকাছি পরিবহন। এমনকি রাজনৈতিক দিক থেকে মূল্যবান। আধুনিক প্রযুক্তির সঙ্গে মিলিয়ে রেলওয়েকে যেন আরও গ্রহণযোগ্য করে তুলতে পারি সেটাই আমাদের লক্ষ্য।

২০০০ : রেলওয়েকে এ মুহূর্তে আমরা কালচারালি এডাপট করতে পারছি না কেন? মূল সমস্যা কোথায়?

নাজমুল হুদা : এখন তো সরকার আমাদের দিকে যথেষ্ট নজর দিচ্ছে। এতোদিন মূল সমস্যা ছিলো অর্থের। অবস্থার উন্নতি হচ্ছে। ১১০টি নতুন কোচ আসছে। ১১টি ইঞ্জিন আসছে। আগামী ২ বছরের মধ্যে এগুলো পৌঁছাবে। অনেক ক্যারেজ আমরা রিহেবিলেট করছি। আমরা নতুন আইনে যাচ্ছি মানুষকে টিকেট কেটে প্লাটফর্মে প্রবেশ করতে হবে। টিকেট ছাড়া রেলভ্রমণ নিরুৎসাহিত করতেই এটা করা হবে। আগে টিকেটে আমাদের আয় ছিলো ৩০ শতাংশ, সেটা দাঁড়িয়েছে ৫ শতাংশে।

২০০০ : ট্রেনের টাইমিং একটা গুরুত্বপূর্ণ সমস্যা।

নাজমুল হুদা : দেখেন সব জায়গায় সমস্যা আছে। সে জন্যই রেলওয়ে একটা মৃত সংস্থায় পরিণত হয়েছে। এর সব কিছুই এসব কারণের জন্য ঘটেছে। এটা এমন সময় অপারেট করতে হবে যাতে স্টেশনে লোক থাকে এবং ট্রেনে ওঠে।

এক্ষেত্রে সড়ক পথের সঙ্গে রেলওয়ের একটা সংঘাত সৃষ্টি হয়েছে। ট্রেনকে কম গুরুত্বপূর্ণ প্রমাণ করার জন্য এসব পরিকল্পনা করা হয়েছে। আমার মনে হয় বর্তমান সরকার রেলওয়েকে যে গতিশীল করতে চায় এই মেসেজ সম্ভবত রেলওয়ের সবাই পেয়েছে। কাজেই তাদের মধ্যে যতোটা হতাশা ছিলো তার কিছুটা বোধহয় কেটে গেছে।

২০০০ : রেলওয়ে অর্থের অভাবের কথা বলছিল, কিন্তু রেলওয়ের যতো জমি আছে তার সদ্ব্যবহার হলেই তো সমস্যা সমাধান হবার কথা।

নাজমুল হুদা : এটাই তো কথা। ১৭৬০ একর জমি বেদখল হয়ে গেছে। ভূমি ব্যবস্থাপনা আমরা করছি। জমির ব্যবহারের পরিকল্পনা তৈরি করছি। সামাজিক কাজে, বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের উন্নয়নমূলক কাজে কিছু জমি ছেড়ে দেবার কথা ভাবছি। এতে বাণিজ্যিকভাবে না হলেও সামাজিকভাবে লাভবান হবো। আমার পরিকল্পনা হলো কমিউনিটি বা স্যাটেলাইট শহর করতে পারি। বস্তিবাসীদের জন্য কোনো ডেভলপার কোম্পানি যদি লো কস্ট হাউজিং করতে চায় তাহলে আমি জমি দিতে রাজি। যদি কেউ কনস্ট্রাকশন করতে আসে তাহলে তাদের প্রতি পরামর্শ হলো আমার সঙ্গে যোগাযোগ করুক। আমি তাদের সহযোগিতা করবো। এই ধরনের সামাজিক কাজে আমরা উৎসাহিত করতে চাই।

২০০০ : রেলওয়ের সমস্যা হলো কেউ কাজ করতে চায় না। সবাই হয় ঘুমায় না হয় উপরি পয়সার ধান্দায় ব্যস্ত থাকে- তো এদের দিয়ে আপনি উন্নতি করবেন কিভাবে?

নাজমুল হুদা : দেখেন রেলওয়েকে ওভার অল একটা সেক্টর হিসেবে আপনাকে বিবেচনা করতে হবে। হ্যাঁ একথা সত্য রেলওয়ের অনেক কর্মকর্তা উপরির দিকে ধাবিত হচ্ছে। এর সবচেয়ে খারাপ দিক হচ্ছে সবাই খারাপ প্র্যাকটিসের মধ্যে ঢুকে যাচ্ছে। আমরা চেষ্টা করছি, পরিকল্পনা দিচ্ছি, অর্থ দিচ্ছি এখন কেউ যদি কাজ না করে তবে তাকে বিদায় করে দেয়া হবে। পাশাপাশি আমরা খুব শিগগিরই রেলওয়েতে নতুন লোক নেবো। রেলওয়েকে উৎসাহিত করার প্রক্রিয়ার ফলে তাদের মধ্যে এই চর্চা কমে আসবে। অন্যদিকে ভালো কাজের জন্য তাদের ইনাসনটিভও আমার বিবেচনায় আছে।

২০০০ : গরিব দেশ বাংলাদেশ, অথচ সম্ভাবনাময়। রেলওয়ের মাধ্যমে এই সম্ভাবনা...

নাজমুল হুদা : ৫৬ হাজার বর্গমাইলের ছোট একটি দেশ আমরা। কিন্তু এতো বড় হোমো জেনাস দেশ পৃথিবীর আর কোথায় আছে। আমাদের মতো দেশের তো উপরের দিকে যাবার কথা। কিন্তু নিজেদের মধ্যে কোন্দলের কারণে এখানে দেশের চেয়ে দল, দলের চেয়ে ব্যক্তি- এই ভিত্তিতে দেশ চলছে। রেলওয়ে এর বাইরে নয়। তবুও আপনাদের একটা কথা বারবার আমি বলছি, আপনারা আমাদের সাপোর্ট দেন। দেখবেন রেলওয়ের চেহারা আমি বদলে দেবো। রেলওয়েকে প্রতিষ্ঠিত করে ছাড়বো। শুধু প্রয়োজন সবার