

সুশাসিত ও নিরাপদ সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠায় টিআইবি'র সুপারিশ

সড়ক পরিবহন খাত দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ ভিত্তি।^১ এই খাতের শৃঙ্খলা ও জনস্বার্থ নিশ্চিত করা একান্ত প্রয়োজন। ২০০৯ সালে পরিচালিত টিআইবি'র 'বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন ব্যবস্থায় বিআরটিএ ও স্টেকহোল্ডারদের ভূমিকা: সমস্যা ও প্রতিকারের উপায়' শীর্ষক গবেষণায় বিআরটিএসহ সড়ক পরিবহন সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহের আইনি ও প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা, শুদ্ধাচার চর্চা ও কার্যকর জবাবদিহিতায় ঘাটতির চিত্র উঠে আসে।^২ নিরাপদ সড়কসহ সড়ক পরিবহন খাতে জবাবদিহি, আইনের শাসন ও

ন্যায্যবিচারের দাবিতে ২০১৮ সালের জুলাই মাসের শেষ ও আগস্ট মাসের প্রথম সপ্তাহে শিশু ও তরুণ শিক্ষার্থীদের আন্দোলনের প্রেক্ষিতে সড়ক নিরাপত্তা ও এ খাতে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ব্যাপক উৎকর্ষা ও আলোচনার কেন্দ্রবিন্দুতে স্থান পায়। এ প্রেক্ষিতে মন্ত্রিসভা 'সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮' এর খসড়া অনুমোদন করে এবং পরবর্তীতে তা দ্রুততার সাথে জাতীয় সংসদে পাশ করে গেজেট আকারে প্রকাশ করা হয়। সরকারের এই উদ্যোগকে আমরা সাধুবাদ জানাই।

তবে আইনটিতে যেসব বিষয় অনুপস্থিত বা অস্পষ্ট থেকে গেছে তা সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ-পূর্বক অচিরে একটি বিধিমালা প্রণয়ন করা প্রয়োজন। তবে সুদীর্ঘকাল উপেক্ষিত ও বহুমুখী সমস্যায় জর্জরিত এ খাতে কার্যকর ও টেকসই উন্নয়ন কতিপয় তাৎক্ষণিক পদক্ষেপের মাধ্যমে অর্জিত হবে এমন আশা করা যায় না। মাননীয় প্রধানমন্ত্রিসহ সরকারের বিভিন্ন পর্যায়ে দায়িত্বপূর্ণ কর্মকর্তা ও অন্যান্য অংশীজন বিষয়টিকে যেভাবে গুরুত্ব প্রদান করেছেন তার প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ব্যবস্থায় সুশাসন ও নিরাপদ সড়ক নিশ্চিতে স্বল্প, মধ্যম ও দীর্ঘমেয়াদি কৌশলগত কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন। সে লক্ষ্যে টিআইবি নিম্নোক্ত সুপারিশমালা সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের বিবেচনার জন্য পেশ করছে:

বর্তমান আইনে ('সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮') আরো যে সকল বিষয় অন্তর্ভুক্ত করা প্রয়োজন

১. সড়ক দুর্ঘটনা তদন্ত: সড়ক দুর্ঘটনার কারণ ও দায়ী ব্যক্তি চিহ্নিত করা এবং প্রয়োজ্য শাস্তি সুপারিশের লক্ষ্যে তদন্ত কমিটি গঠন করতে হবে। উক্ত কমিটি কোন কর্তৃপক্ষের অধীনে, কী মাপকাঠিতে ও প্রক্রিয়ায় তদন্ত কার্যক্রম পরিচালনা করবে তার নির্দেশনা আইনে উল্লেখ থাকতে হবে। সড়ক দুর্ঘটনা তদন্তে সংশ্লিষ্ট প্রতিটি জেলার বিআরটিএ, ট্রাফিক পুলিশ ও নিকটস্থ বিশ্ববিদ্যালয় বা কারিগরি শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের অটোমোবাইল শিক্ষক/প্রশিক্ষকদের সমন্বয়ে একটি করে 'সড়ক দুর্ঘটনা তদন্ত প্যানেল' প্রস্তুত করে রাখতে হবে। প্রয়োজনমতো উক্ত প্যানেল হতে বিআরটিএ, পুলিশ ও অটোমোবাইল বিশেষজ্ঞ প্রতিনিধিসহ অন্তত তিন সদস্যের একটি তদন্ত দল দুর্ঘটনাস্থলে প্রেরণের ব্যবস্থা রাখতে হবে। উক্ত তদন্ত দল কর্তৃক একটি যৌক্তিক সময়ের মধ্যে দুর্ঘটনার কারণ তদন্ত ও ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ উল্লেখ-পূর্বক তদন্ত প্রতিবেদন সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের নিকট জমা দেওয়ার বিধান রাখতে হবে। সড়ক দুর্ঘটনা বিষয়ক মামলার বিচার কাজ বিশেষ আদালতের মাধ্যমে সম্পন্ন করার ব্যবস্থা করতে হবে।

২. ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান পদ্ধতি: ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদানের পুরো প্রক্রিয়া (ড্রাইভিং টেস্ট গ্রহণ বাদে) মোটরযান চালক-বান্ধব অনলাইনভিত্তিক করার বিষয়টি আইনে উল্লেখ নেই।

^১ ২০১৬-১৭ অর্থবর্ষে মোট দেশজ উৎপাদনে সড়ক যোগাযোগ খাতের অবদান ছিল ৬.৭৬ শতাংশ।

^২ মো. রেজাউল করিম, বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন ব্যবস্থায় বিআরটিএ ও স্টেকহোল্ডারদের ভূমিকা: সমস্যা ও প্রতিকারের উপায়

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২২ মার্চ ২০০৯, <https://bit.ly/2MFEIjr>.

৩. মোটরযান মালিকদের ক্ষেত্রেও পয়েন্ট বরাদ্দ ও কর্তন: মোটরযান চালকের মোটরযান আইন লঙ্ঘনজনিত অপরাধের মাত্রা অনুযায়ী ডিমেরিট পয়েন্ট প্রদানের ব্যবস্থা রাখা হলেও সংশ্লিষ্ট মোটরযান মালিকের বিরুদ্ধে প্রয়োজ্য ক্ষেত্রে অনুরূপ কোনো ব্যবস্থা রাখা হয় নি। মোটরযান মালিকের ক্ষেত্রেও অনুরূপ ডিমেরিট পয়েন্ট বরাদ্দ ও কর্তনের ব্যবস্থা চালু করতে হবে।

৪. ফিটনেস ও প্রয়োজনীয় নথি ছাড়া মোটরযান চালানোর শাস্তি: মোটরযানের ফিটনেস ও অত্যাবশ্যক সনদ, যেমন- রুট পারমিট, ট্যাক্স টোকেন, ইন্সুরেন্স ইত্যাদির বৈধ নথিপত্র প্রদর্শন করতে না পারলে সংশ্লিষ্ট মোটরযানের মালিক বা কোম্পানির কী পরিমাণ অর্থদণ্ড হবে তা আইনে উল্লেখ করতে হবে।

৫. সড়ক দুর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ ও তা প্রদানে কমিটি: আইনে উল্লিখিত ট্রাস্টি বোর্ডে অন্তত একজন সড়ক দুর্ঘটনা বিশেষজ্ঞ প্রতিনিধি রাখা প্রয়োজন। অন্যথায় সড়ক দুর্ঘটনা সম্পর্কিত ঘটনা কারিগরি দিক থেকে যথাযথভাবে তদন্ত না হওয়ার ঝুঁকি থেকে যায়।

৬. মোটরযান চালক, যাত্রী ও মোটরযানের বীমা বাধ্যতামূলক করণ: সড়ক আইনে মোটরযানের যাত্রী ও সম্পদের বীমা করার বিষয়টি সংশ্লিষ্ট মোটরযান মালিকের ইচ্ছার ওপর ছেড়ে দেওয়া হয়েছে। এতে চালক ও যাত্রীদের বীমার সুবিধা প্রাপ্তির সুযোগ না

পাওয়ার ঝুঁকি থাকবে। মোটরযান নিবন্ধন প্রাপ্তির পূর্বশর্ত হিসেবে মোটরযান চালক, যাত্রী ও সম্পদের জন্য মালিক পক্ষ কর্তৃক ‘তৃতীয় পক্ষীয়’ বীমা গ্রহণ বাধ্যতামূলক করতে হবে। উল্লেখ্য, এই বীমার আওতায় মোটরযান মালিক, শ্রমিক ও যাত্রী- এই তিনপক্ষ অন্তর্ভুক্ত।

সড়ক পরিবহন ব্যবস্থায় শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠা ও সড়ক নিরাপত্তা পরিস্থিতির উন্নয়নে আরও যেসব বিষয়ে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন:

১. ‘সড়ক দুর্ঘটনারোধে প্রধানমন্ত্রীর ছয় নির্দেশনা’র^১ কার্যকর বাস্তবায়ন: ২৫ জুন ২০১৮ মন্ত্রিসভার বৈঠকে সড়ক দুর্ঘটনা রোধে প্রধানমন্ত্রীর দেওয়া ছ’টি নির্দেশনা সড়ক পরিবহন ব্যবস্থায় শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠা ও সড়ক নিরাপত্তা পরিস্থিতির উন্নতির ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ মাইলফলক হতে পারে। জনগুরুত্বপূর্ণ এসব নির্দেশনা যথাযথ গুরুত্বের সাথে দ্রুত বাস্তবায়নের জন্য সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও সংস্থাকে সুনির্দিষ্ট সময়সীমা নির্ধারণ করে কার্যকর পদক্ষেপ নিতে হবে। এ ক্ষেত্রে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়কে অগ্রণী ভূমিকা পালন করতে হবে।

২. স্বার্থের দ্বন্দ্ব নিরসন: একজন ব্যক্তির একইসাথে একাধিক ট্রেড ইউনিয়নের নেতৃত্ব কিংবা নির্বাহী কমিটিতে অন্তর্ভুক্ত হওয়ার সুযোগ বন্ধ করতে হবে। এর পাশাপাশি জাতীয় সংসদ ও বিভিন্ন স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের নির্বাচিত জনপ্রতিধিসহ সরকারি লাভজনক পদে আসীন ব্যক্তিদের একই সাথে পরিবহন সংগঠনের নেতৃত্বে থাকা নিষিদ্ধ করতে হবে।

৩. বিআরটিএ’র সক্ষমতা বৃদ্ধি ও কর্ম পরিধি পুনর্বিন্যাস: একই সাথে নিয়ন্ত্রক ও সেবা প্রদানের দায়িত্বে থাকলে সুশাসন নিশ্চিতের ক্ষেত্রে বহুমুখী প্রতিবন্ধকতার ঝুঁকি সৃষ্টি হয় বিধায় বিআরটিএকে সেবা প্রদানের দায়িত্ব থেকে অব্যাহতি প্রদান করে শুধু সড়ক পরিবহন ব্যবস্থার প্রধান নিয়ন্ত্রক ও সমন্বয়কের দায়িত্ব প্রদান করতে হবে। বিআরটিএ’র সেবা কার্যক্রম (ড্রাইভিং টেস্টে অংশগ্রহণ ও মোটরযানের ফিটনেস পরীক্ষা গ্রহণসহ) একটি স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক প্রক্রিয়ায় পর্যায়ক্রমে স্বনামধন্য এবং যোগ্যতর দেশি/বিদেশি আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের নিকট হস্তান্তর করতে হবে। সেবা কার্যক্রম যথাসম্ভব সেবাপ্রদানকারী ও সেবাগ্রহীতার মধ্যে সেবাগ্রহীতা-বান্ধব অনলাইনভিত্তিক করতে হবে।

৪. সীমিত আকারে ও স্বচ্ছ প্রক্রিয়ায় গণপরিবহন ব্যবস্থার ফ্র্যাঞ্চাইজিং: একটি স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক ব্যবস্থার অধীনে দেশের সকল রুটে নির্দিষ্ট সংখ্যক কোম্পানির অধীনে গণপরিবহন চলাচলের ব্যবস্থা করতে হবে। তবে এক্ষেত্রে নির্দিষ্ট কোনো কোম্পানির হাতে যাতে কোম্পানিভুক্ত অন্যান্য মোটরযান মালিক, যাত্রী, সেবা ইত্যাদি যাতে কোনোপ্রকারে জিম্মি না হয় তা নিশ্চিত করতে হবে।

৫. অনুমোদিত কোম্পানিতে মোটরযান অন্তর্ভুক্তিকরণ: সরকার ও বিধিবদ্ধ সংস্থা কর্তৃক অনুমোদিত রুটের কোম্পানিতে মোটরযান অন্তর্ভুক্ত করতে আগ্রহী মালিকদের রোড ট্রান্সপোর্ট কমিটি (আরটিসি) বরাবর অনলাইনে আবেদনের ব্যবস্থা করতে হবে। অনুমোদিত কোম্পানির কাছ থেকে প্রাথমিক সুপারিশ বা অনাপত্তি গ্রহণের ব্যবস্থা বাতিল করতে হবে। অনুমোদিত কোম্পানিতে মোটরযান অন্তর্ভুক্তিবাদ অতিরিক্ত এন্ট্রি ফি আদায় বন্ধে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা রাখতে হবে।

৬. মহানগরীস্থ জনবান্ধব গণপরিবহন ব্যবস্থা: দেশের সকল মহানগরীতে সুপরিবর্তিত, আধুনিক, আরামদায়ক ও যাত্রীবান্ধব গণপরিবহন ব্যবস্থা প্রবর্তন করতে হবে। প্রতিটি মহানগরীতে প্রতিবছর কোন ধরনের গণপরিবহন ও ব্যক্তি মালিকানাধীন মোটরযান কী পরিমাণে নিবন্ধন দেওয়া হবে এবং কারা তা পাবেন- এ বিষয়ে একটি নীতিমালা প্রণয়ন করতে হবে। এছাড়া মহানগরীস্থ গণপরিবহন খাতে মোটরযান উদ্যোক্তাদের সহজ শর্তে ঋণপ্রাপ্তির ব্যবস্থা করতে হবে।

৭. গণপরিবহনের আসন সংখ্যা ও ভাড়া নিয়ন্ত্রণ: ‘সড়ক পরিবহন আইন-২০১৮’ এ ভাড়া নির্ধারণ ও নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত বিধানের কার্যকর প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে। এর অংশ হিসেবে বিআরটিএ ও রোড ট্রান্সপোর্ট কমিটিসহ মোটরযান ট্রাফিক নিয়ন্ত্রক সংস্থা কর্তৃক তা নিয়ন্ত্রিত পরিবীক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

৮. পার্কিং সুবিধার ব্যবস্থা: প্রতিটি বাণিজ্যিক ও বহুতল আবাসিক ভবন নির্মাণের পূর্বে নির্মাণ নকশায় পর্যাপ্ত পার্কিং সুবিধা নিশ্চিত করা হয়েছে-এই মর্মে বিআরটিএ হতে পূর্বানুমতি গ্রহণ করতে হবে। মহানগরীস্থ বাণিজ্যিক ও ব্যক্তি মালিকানাধীন ভবন একাধিক বেসমেন্টসহ ভাড়াভিত্তিক পার্কিং সুবিধা গড়ে তুলতে হবে। এক্ষেত্রে জনসাধারণকে উৎসাহিত করতে প্রণোদনামূলক বিশেষ কর রেয়াত সুবিধা প্রদানের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

৯. নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধী-বান্ধব সড়ক পরিবহন: গণপরিবহন মোটরযানে নারী, শিশু, শারীরিক প্রতিবন্ধী ব্যক্তি, বয়স্ক ব্যক্তি ও শিশুদের জন্য সংরক্ষিত আসন (ন্যূনতম এক তৃতীয়াংশ) ব্যবহারের সুযোগ নিশ্চিত করতে হবে।

১০. ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষের প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা ও জবাবদিহি: ট্রাফিক নিয়ন্ত্রক প্রতিষ্ঠানের, যেমন- ট্রাফিক পুলিশ, হাইওয়ে পুলিশ ও মোবাইল কোর্ট, ইত্যাদির সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় ও প্রশিক্ষিত জনবল (বিশেষ করে মোটর ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ, সড়ক নিরাপত্তা ও দুর্ঘটনা তদন্ত, ইত্যাদির ওপর প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত), লজিস্টিকস, কারিগরি সুবিধা, মোটরযান, উদ্ধারকারী যান, ইত্যাদি সরবরাহ নিশ্চিত করতে হবে। এ সকল প্রতিষ্ঠানের ওপর অর্পিত দায়িত্ব স্বচ্ছতা ও জবাবদিহির সাথে পালন নিশ্চিত করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। ট্রাফিক আইন প্রয়োগকারী সংস্থাকে রাজনৈতিক বা অন্য কোনো প্রভাবের উর্ধ্বে থেকে সম্পূর্ণ পেশাদারিত্বের সাথে কাজ করার সুযোগ প্রদান নিশ্চিত করতে হবে।

১১. মোটরযান চালকদের স্বাস্থ্য পরীক্ষা: নিয়োগদাতার পক্ষ হতে একটি নির্দিষ্ট সময় অন্তর-অন্তর মোটরযান চালক ও চালকের সহকারীদের স্বাস্থ্য পরীক্ষা (বিশেষ করে দৃষ্টি, শ্রবণ শক্তি, রক্তচাপ ও হৃদরোগ, মানসিক সুস্থতা, অর্ধেক মাদক ও নেশাজাত দ্রব্য গ্রহণ, ইত্যাদি) বাধ্যতামূলক করণের পাশাপাশি তা বাস্তবসম্মত ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া মহাসড়কের বিভিন্ন পয়েন্টে

^১ প্রধানমন্ত্রীর দেওয়া ছয়টি নির্দেশনা হলো- ১. মোটরযান চালক ও তার সহকারীদের প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা; ২. দূর পাল্লার ড্রাইভিংয়ে বিকল্প চালক রাখা, যাতে পাঁচ ঘণ্টার বেশি কোনো চালককে একটানা দূরপাল্লার মোটরযান চালাতে না হয়; ৩. নির্দিষ্ট দূরত্বে পর পর সড়কের পাশে সার্ভিস সেন্টার বা বিশ্রামাগার তৈরি; ৪. অনিয়মতান্ত্রিকভাবে রাস্তা পারাপার বন্ধ করা; ৫. সড়কে যাতে সবাই সিগন্যাল মেনে চলে তা নিশ্চিত করা।

(সূত্র: “সড়ক দুর্ঘটনা রোধে প্রধানমন্ত্রীর ছয় নির্দেশনা,” বাংলাদেশ প্রতিদিন, ২৯ আগস্ট ২০১৮, <https://bit.ly/2wrx9eg>)।

তাৎক্ষণিকভাবে মোটরযান শ্রমিকদের মাদক পরীক্ষার ব্যবস্থা করতে হবে। মাদক গ্রহণের প্রমাণ পাওয়া গেলে মোটরযান লাইসেন্স প্রদত্ত পয়েন্ট কর্তনসহ আর্থিক জরিমানার বিধান করতে হবে।

১২. সড়ক দুর্ঘটনা-পরবর্তী পদক্ষেপ: দুর্ঘটনা-পরবর্তী ‘গোল্ডেন আওয়ার’^৪ এর মধ্যে আহতদের জরুরি চিকিৎসা নিশ্চিতকরণে হটলাইন স্থাপন করতে হবে। হাইকোর্টের নির্দেশনা মোতাবেক সড়ক দুর্ঘটনায় আহত ব্যক্তির জরুরি চিকিৎসা সেবা নিশ্চিত করতে নিকটবর্তী হাসপাতাল বা ক্লিনিক থেকে বাধ্যতামূলকভাবে প্রদানের নির্দেশনাসহ গেজেট প্রকাশ করতে হবে।

১৩. মোটরযান শ্রমিকদের ইউনিফর্ম পরিধান বাধ্যতামূলক করা: মোটর শ্রমিকদের দায়িত্বরত অবস্থায় সার্বক্ষণিক নির্ধারিত ইউনিফর্ম পরিধান বাধ্যতামূলক করতে হবে। নিয়োগদাতা প্রতিষ্ঠান উক্ত ইউনিফর্ম বিনামূল্যে সরবরাহে বাধ্য থাকবে।

১৪. মোটরযান চালকদের জন্য সড়ক নিরাপত্তা প্রশিক্ষণ: কারিগরি শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে অটোমোবাইল কোর্সে মোটরযান চালনা ও সড়ক নিরাপত্তার বিষয় অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। প্রতিটি জেলায় মোটরযান প্রশিক্ষণ কেন্দ্র প্রতিষ্ঠা করতে হবে। এসব কেন্দ্রে মোটরযান চালকদের সড়ক নিরাপত্তা ওপর প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করতে হবে। এছাড়া বেসরকারি প্রশিক্ষণ কেন্দ্রসমূহের জন্য প্রশিক্ষক প্রশিক্ষণ ও প্রশিক্ষণ সামগ্রী সরবরাহের ব্যবস্থা করতে হবে।

১৫. পাঠ্যপুস্তকে সড়ক নিরাপত্তা: শিক্ষার্থীদের বয়স উপযোগী সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক শিক্ষা অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। প্রাক-প্রাথমিক ও প্রাথমিক বিদ্যালয়গামী শিক্ষার্থীদেরকে হাতে-কলমে সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ে শিক্ষাদান বাধ্যতামূলক করতে হবে। শিক্ষার্থীদের সকল নিরাপত্তা বিষয়ে প্রশিক্ষণ প্রদানের জন্য শিক্ষকদের সহায়ক প্রয়োজনীয় উপকরণ, যেমন- শিশুদের উপযোগী ও আকর্ষণীয় ‘সড়ক নিরাপত্তা নির্দেশিকা’, অ্যানিমেশন কার্টুন, পোস্টার, ইত্যাদি অনলাইনে সবার জন্য উন্মুক্ত করতে হবে।

১৬. সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ে জনসচেতনতা ও প্রশিক্ষণ: সামাজিক যোগাযোগ মাধ্যমসহ দেশের সকল টেলিভিশন চ্যানেল ও সংবাদপত্রে নিরাপদে সড়ক ব্যবহার সম্পর্কে জনসচেতনতা সৃষ্টির ব্যবস্থা করতে হবে।

^৪ বিশেষজ্ঞদের মতে, সড়ক দুর্ঘটনার পরবর্তী এক ঘণ্টার (‘গোল্ডেন আওয়ার’) মধ্যে মারাত্মকভাবে আহত ব্যক্তিকে জরুরি চিকিৎসা সেবা দেওয়া গেলে মৃত্যু এড়ানো সম্ভব।

^৫ এ সংক্রান্ত বিস্তারিত বিবরণ (সুপারিশসহ) টিআইবি’র একটি পলিসি ব্রিফে উল্লেখ করা আছে।

বিস্তারিত দেখুন: https://www.ti-bangladesh.org/beta3/images/max_file/pb_Recommendation_extortion_transportation_sector.pdf, আগস্ট ২৯, ২০১৮।

১৭. দুর্ঘটনার ওপর নিয়মিত প্রতিবেদন প্রকাশ: সড়ক দুর্ঘটনার ওপর বার্ষিক পূর্ণাঙ্গ প্রতিবেদন সর্বসাধারণের জন্য নিয়মিত প্রকাশের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এই দায়িত্ব বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের ‘অ্যাক্সিডেন্ট রিসার্চ সেন্টার’ কিংবা স্বনামধন্য কোনো সংস্থার ওপর অর্পণ করা যেতে পারে।

১৮. সড়ক নিরাপত্তা কমিটি: সড়ক পরিবহন ও সড়ক নিরাপত্তা সংশ্লিষ্ট কমিটি বিশেষ করে ‘ন্যাশনাল রোড সেফটি কাউন্সিল’, ‘ডিস্ট্রিক্ট রোড সেফটি কমিটি’, ‘উপজেলা রোড সেফটি কমিটি’ এবং ‘সড়ক পরিবহন পরামর্শ কমিটি’ কার্যকর করতে যথোপযুক্ত পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

১৯. সড়ক পরিবহন সংগঠনের নেতৃত্ব নির্বাচন ও জবাবদিহিতা: সড়ক পরিবহন খাতে শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠা ও সড়ক নিরাপত্তা পরিস্থিতির উন্নতিকল্পে পরিবহন সংগঠনসমূহের ভূমিকা গুরুত্বপূর্ণ। গোপন ব্যালটের মাধ্যমে সড়ক পরিবহন সংগঠনের নেতৃত্ব নির্বাচন নিশ্চিত করতে হবে। মোটরযান মালিক ও শ্রমিকের নিকট হতে সমিতি/সংগঠন বা ব্যক্তির নামে অবৈধ চাঁদা আদায়ের সাথে জড়িত ব্যক্তিদেরকে দল-মত বা অন্য কোনো প্রভাব নির্বিশেষে বিদ্যমান আইনের (দণ্ডবিধির ধারা ৩৮৪ ও ৩৮৫) আওতায় সুষ্ঠু ও নিরপেক্ষ বিচারের মাধ্যমে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তি প্রদান নিশ্চিত করতে হবে।^৫

২০. গণশুনানির আয়োজন: দুর্নীতি দমন কমিশনসহ সড়ক পরিবহন সংশ্লিষ্ট অংশীজনের অংশগ্রহণে বিআরটিএ’র সকল (ঢাকা ও ঢাকার বাইরের কার্যালয়ের) উদ্যোগে স্ব-স্ব এলাকায় বছরে অন্তত একবার গণশুনানি আয়োজন বাধ্যতামূলক করতে হবে। শুনানিতে সরাসরি উত্থাপিত অভিযোগ ও শুনানি উপলক্ষে অভিযোগদাতাদের পক্ষ হতে লিখিতভাবে জমাকৃত অভিযোগ একটি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে নিরসনের জন্য যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

২১. অভিযোগ ব্যবস্থাপনা: সড়ক পরিবহন খাত সংশ্লিষ্ট অংশীজনের বিশেষ করে মোটরযান চালক, মালিক ও যাত্রীদের কাছ থেকে অভিযোগ গ্রহণ ও একটি সুনির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে প্রাপ্ত অভিযোগ নিরসনের লক্ষ্যে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অধীনে অভিযোগ ব্যবস্থাপনা সেল প্রতিষ্ঠা করতে হবে। এক্ষেত্রে অভিযোগদাতার গোপনীয়তা ও পূর্ণ সুরক্ষা নিশ্চিত করতে হবে।

পলিসি ব্রিফ প্রসঙ্গে

জাতীয় ও তৃণমূল পর্যায়ে নাগরিকদের দুর্নীতির বিরুদ্ধে সচেতন ও সক্রিয় করা এবং দেশে দুর্নীতিবিরোধী চাহিদা সৃষ্টির লক্ষ্যে ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) ১৯৯৬ সাল থেকে বহুবিধ গবেষণা, প্রচারণা, অ্যাডভোকেসি ও জনসম্পৃক্ততামূলক কার্যক্রম বাস্তবায়ন করছে। জাতীয় পর্যায়ে নিবিড় অ্যাডভোকেসি কার্যক্রম গ্রহণ এবং স্থানীয় পর্যায়ে বিস্তৃত নাগরিক সম্পৃক্ততার মাধ্যমে ‘বিল্ডিং ইন্টেলিজেন্ট ব্লকস ফর ইফেক্টিভ চেইঞ্জ’ প্রকল্পটি জাতীয় ও স্থানীয় পর্যায়ে বিদ্যমান নীতি, আইন ও নিয়ম-কানুন কার্যকর প্রয়োগের ক্ষেত্রে ক্রমাগত প্রচেষ্টা চালিয়ে যাচ্ছে।

টিআইবি এমন এক বাংলাদেশ দেখতে চায় যেখানে সরকার, রাজনীতি, ব্যবসা-বাণিজ্য, নাগরিক সমাজ ও সাধারণ মানুষের জীবন হবে দুর্নীতির প্রভাব থেকে মুক্ত। এ লক্ষ্যে নীতি ও প্রাতিষ্ঠানিক সংস্কার অনুঘটনে টিআইবি গবেষণা কার্যক্রম ও তার ভিত্তিতে কার্যকর নীতি প্রণয়নে অ্যাডভোকেসি ও নাগরিক সম্পৃক্ততামূলক কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে। এরই অংশ হিসেবে ধারাবাহিক ও সমসাময়িক বিভিন্ন বিষয়ের ওপর টিআইবি পলিসি ব্রিফ প্রণয়ন করে থাকে।

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)

মাইডাস সেন্টার (লেভেল ৪ ও ৫), বাড়ি ০৫, সড়ক ১৬ (নতুন) ২৭ (পুরাতন), ধানমন্ডি, ঢাকা ১২০৯। ফোন: +৮৮০ ২ ৯১২৪৭৮৮-৮৯, ৯১২৪৭৯২
ফ্যাক্স: +৮৮০ ২ ৯১২৪৯১৫, info@ti-bangladesh.org, www.ti-bangladesh.org, www.facebook.com/TIBangladesh