ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার

মুহাঃ নূরুজ্জামান ফরহাদ, ফারহানা রহমান, মোহাম্মদ নূরে আলম

৫ মার্চ ২০২৪

প্রেক্ষাপট ও যৌক্তিকতা

- যাত্রী পরিবহনের প্রধান মাধ্যম হিসেবে বাস পরিবহন ব্যবসা খাত দেশের অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। নৌ, বিমান, রেল ও সড়ক পথের বিভিন্ন ধরনের পরিবহনে চলাচলকারী মোট যাত্রীদের প্রায় ৬০.২% বাসে যাতায়াত করে (বিআরটিএ, ২০২৩)
- বাস যাত্রী পরিবহন ব্যবসা খাত উল্লেখযোগ্য সংখ্যক মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করেছে; সড়ক পরিবহন খাতে জড়িত মোট শ্রমিকের প্রায় ১৫% বাসযাত্রী পরিবহনে নিয়োজিত (বিবিএস, ২০২৩)
- বাংলাদেশে গণপরিবহন ব্যবস্থা ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার ওপর নির্ভরশীল - সড়কে চলাচলকারী বাসের মধ্যে ব্যক্তিমালিকানাধীন বাসের হার ৯৮.৪% (বিআরটিএ, ২০২৩)
- জুন ২০২৩ সাল পর্যন্ত বিআরটিএ-তে মোট নিবন্ধিত ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস ও মিনিবাসের সংখ্যা ৮০,৫২১টি (বিআরটিএ, ২০২৩)। কোম্পানি/সমিতির মাধ্যমে ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা পরিচালিত হয়
- ২০২৩ সাল পর্যন্ত যৌথমূলধন কোম্পানি ও ফার্মসমূহের (আরজেএসসি) পরিদপ্তরে মোট ১,১৫৫টি বাস কোম্পানি ও ৬৫টি মালিক সমিতি নিবন্ধিত (আরজেএসসি, ২০২৩)
- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার নিয়ন্ত্রণ ও তদারকি কাঠামোয় সরকারি ও বেসরকারি বিভিন্ন অংশীজন গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে

প্রেক্ষাপট ও যৌক্তিকতা...

- নিরাপদ ও সুশৃঙ্খল গণপরিবহন জনগণের একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রত্যাশা, যা ২০১৮ সালে সংগঠিত ছাত্র আন্দোলনে সর্বস্তরের নাগরিকদের অংশগ্রহণে প্রতীয়মান হয়; যার সূত্র ধরে সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ প্রণয়ন করা হয়
- অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় সড়ক সম্পর্কিত প্রকল্প বাস্তবায়ন সক্ষমতা বৃদ্ধি ও বরাদ্দ নিশ্চিত করার কথা উল্লেখ করা হয়েছে; ২০২৩-২৪ অর্থবছরের জাতীয় বাজেটে সড়ক ও পরিবহন খাতের উন্নয়ন বরাদ্দ ধরা হয়েছে ৩৪ হাজার ৬২ কোটি ২১ লক্ষ টাকা, যা মোট বাজেটের ৪.৫%
- প্রেক্ষিত পরিকল্পনা ২০৪১ এ পরিবহন ব্যবসা খাতে পর্যাপ্ত বারদ্দ নিশ্চিত করা, সহনীয় ব্যয়ে ও সুবিধামতো সময়ে পরিবহন সুবিধা গ্রহণে সেবাগ্রহীতার পছন্দকে প্রাধান্য দেওয়া, এবং সব ধরনের পরিবহন সেবার মধ্যে উপযুক্ত প্রতিযোগিতার পরিবেশ নিশ্চিত করার কথা বলা হয়েছে
- জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশলপত্রে ব্যক্তিমালিকানাধীন খাতে সংশ্লিষ্ট আইনের কার্যকর প্রয়োগ নিশ্চিতকরণ, মূল্য নির্ধারণে একাধিপত্য প্রতিরোধ, পরিবেশ সংরক্ষণ, ন্যূনতম ও ন্যায্য মজুরি প্রদানে সমিতিসমূহের নিয়ন্ত্রণ ও তদারকি জোরদার করার কথা উল্লেখ করা হয়েছে
- টেকসই উন্নয়ন অভীষ্ট (এসডিজি) ১১.২ এ নিরাপদ, সুলভ, ব্যবহার-বান্ধব ও টেকসই পরিবহন ব্যবস্থার সম্প্রসারণ এবং ১৬.৫ ও ১৬.৬ এ সকল স্তরে দুর্নীতি ও ঘুষ উল্লেখযোগ্য পরিমাণে হ্রাস, এবং কার্যকর, জবাবদিহি ও স্বচ্ছ প্রতিষ্ঠান বিকাশের লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে

প্রেক্ষাপট ও যৌক্তিকতা...

- বিভিন্ন গণমাধ্যমের প্রতিবেদনে বাংলাদেশের গণপরিবহন ব্যবসা খাতে বাড়তি ভাড়া আদায়, বাসযাত্রী ও শ্রমিকদের সুরক্ষা ও নিরাপত্তায় ঘাটতি, যত্রতত্র স্টপেজ ও পার্কিং, চাঁদাবাজি, যৌন হয়রানি, যাত্রী ও শ্রমিকদের জন্য অপর্যাপ্ত অবকাঠামো, এবং অনিয়ম-দুর্নীতির অভিযোগ পাওয়া যায়
- বিভিন্ন গবেষণায় গণপরিবহন ব্যবসা পরিচালনায় বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ (সড়ক ও পরিবহন সংশ্লিষ্ট আইনের প্রতিপালন, রুট পারমিটসহ বিভিন্ন সনদ সংগ্রহে অনিয়ম-দুর্নীতি, যানজট, অংশীজনদের সাথে সমন্বয় ইত্যাদি) আলোচিত হলেও বাংলাদেশে ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচারের প্রকৃতি ও মাত্রা সম্পর্কিত গবেষণার ঘাটতি বিদ্যমান (টিআইবি, ২০০৯, ২০২২; ডিটিসিএ, ২০২১; বুয়েট, ২০১৫)
- দেশের অর্থনীতি ও জনস্বার্থের গুরুত্ব বিবেচনায় বেসরকারি খাত নিয়ে টিআইবি'র অব্যাহত গবেষণা ও অধিপরামর্শ কার্যক্রমের ধারাবাহিকতায় সুনির্দিষ্ট নির্দেশকের আলোকে ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা খাতে শুদ্ধাচার পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণের জন্য এই গবেষণার উদ্যোগ

গবেষণার উদ্দেশ্য

প্রধান উদ্দেশ্য

বাংলাদেশের ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার পর্যালোচনা করা

সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্য

১. ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস ব্যবসা পরিচালনায় সংশ্লিষ্ট আইনের প্রতিপালন পর্যালোচনা করা

২. এ ব্যবসায় শুদ্ধাচারের ক্ষেত্রে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জসমূহ চিহ্নিত করা

৩. এ খাতের নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা পর্যালোচনা করা

৪. গবেষণালব্ধ ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশ প্রদান করা

তথ্য সংগ্রহের ক্ষেত্র এবং শুদ্ধাচারের নির্দেশকসমূহ

ক্ষেত্র	নির্দেশক
অনুমোদন	আইনের প্রতিপালন
কর্মী ব্যবস্থাপনা	স্বচ্ছতা
আর্থিক ব্যবস্থাপনা	জবাবদিহি
অবকাঠামো ও লজিস্টিকস	দায়িত্বশীলতা
যানবাহন ব্যবস্থাপনা	নির্ভরযোগ্যতা/বিশ্বাসযোগ্যতা
যাত্রীসেবা	শ্রদ্ধাশীলতা/সহমর্মীতা
নিয়ন্ত্রণ ও তদারকি	

গবেষণার পরিধি ও সময়

- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা - নির্দিষ্ট ভাড়ার বিনিময়ে ব্যক্তিমালিকানাধীন কোম্পানি/মালিক সমিতি পরিচালিত বাস ও মিনিবাসে যাত্রী পরিবহন ব্যবসাকে বোঝানো হয়েছে। এক্ষেত্রে আন্তঃজেলা-দূরপাল্লা, আন্তঃজেলা-আঞ্চলিক এবং সিটি সার্ভিস অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে
- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার - ব্যবসা সংশ্লিষ্ট আইনি বিধানের প্রতিপালন, স্বচ্ছতা ও জবাবদিহি প্রতিষ্ঠা, দায়িত্বশীলতা, নির্ভরযোগ্যতা/বিশ্বাসযোগ্যতা ও শ্রদ্ধাশীলতা/সহমর্মীতা প্রদর্শনে অংশীজনের দৃঢ় অঙ্গীকার ও তার বাস্তবায়ন
- বিআরটিসি'র বাস পরিবহন ব্যবসা এ গবেষণার অন্তর্ভুক্ত নয়
- গবেষণার সময়: মে ২০২৩ - ফেব্রুয়ারি ২০২৪ পর্যন্ত সময়ে গবেষণার তথ্য সংগ্রহ, বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে
    - জরিপের সময়: ১১ সেপ্টেম্বর - ২২ অক্টোবর ২০২৩

গবেষণা পদ্ধতি

- মিশ্র পদ্ধতির গবেষণা; পরিমাণগত এবং গুণগত তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ
- দুই পর্যায়বিশিষ্ট স্তরায়িত নমুনায়ন (Two stage stratified random sampling) পদ্ধতি ব্যবহার করে প্রতিনিধিত্বশীল নমুনা নির্বাচনের মাধ্যমে ৩২টি জেলায় জরিপ (যাত্রী, কর্মী/শ্রমিক ও মালিক) পরিচালনা

তথ্যের ধরন	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি	তথ্যের উৎস
প্রত্যক্ষ	বাস কর্মী/শ্রমিক জরিপ	৭০১ জন (বর্তমানে কর্তব্যরত বাস কর্মী/শ্রমিক)
	বাস মালিক জরিপ	১৬৮ জন (বাস কোম্পানি/সমিতির একজন করে মালিক প্রতিনিধি)
	যাত্রীর অভিজ্ঞতা জরিপ	৬৯৬ জন (যারা জরিপকালীন সময়ে বাসে ভ্রমণ করেছেন)
	পর্যবেক্ষণ	৫১টি বাস টার্মিনাল
	মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার	৩৭ জন (বাস মালিক, পরিবহন শ্রমিক সংগঠন এবং বাস মালিক সমিতির প্রতিনিধি, ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশ, বিআরটিএ, আরজেএসসি, সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভা, চেম্বার অব কমার্স এন্ড ইন্ডাস্ট্রিজ এবং যাত্রী ও কর্মী/শ্রমিকদের অধিকার নিয়ে কাজ করা এনজিও'র প্রতিনিধি, গবেষক/বিশেষজ্ঞ ও সাংবাদিক)
পরোক্ষ	তথ্য-উপাত্ত পর্যালোচনা	সংশ্লিষ্ট নীতি, আইন ও বিধি, গবেষণা প্রতিবেদন, ওয়েবসাইট, সংবাদপত্র এবং সংশ্লিষ্ট নথি

ফলাফল

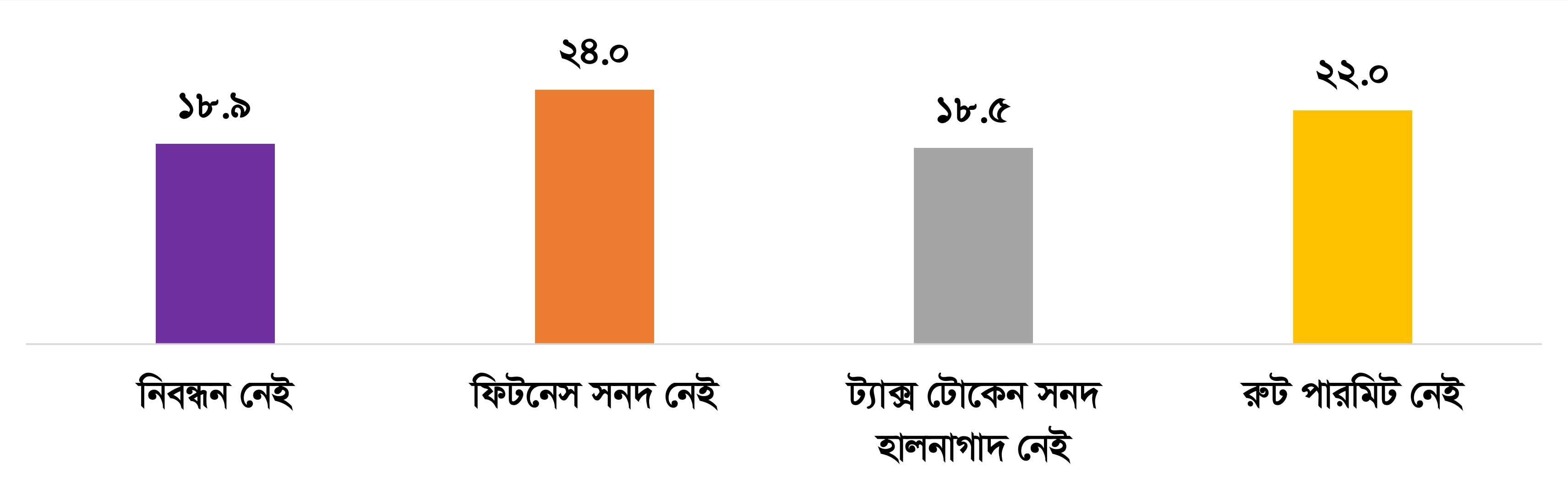
অনুমোদন

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী একটি বাসকে যাত্রী পরিবহনের অনুমোদন প্রাপ্তির জন্য বিআরটিএ থেকে নিবন্ধন (আমদানির নথিসহ প্রয়োজনীয় নথি জমা দিয়ে বিআরটিএ হতে বাসের নিবন্ধন নিতে হয়) ও সনদ সংগ্রহ বাধ্যতামূলক করা হয়েছে এবং বিমা সেবা গ্রহণের পরামর্শ দেওয়া হয়েছে [ধারা ১৬, ২৫, ২৬ ও ২৮, ৬০ (২)]

বাসের নিবন্ধন ও সনদ

- সড়কে বাণিজ্যিকভাবে চলাচলকারী প্রত্যেকটি বাসের জন্য নিবন্ধন ও তিন ধরনের সনদ (ফিটনেস, ট্যাক্স টোকেন ও রুট পারমিট) সংগ্রহ বাধ্যতামূলক
- ৪০.৯% বাস কর্মী/শ্রমিকের মতে, সংশ্লিষ্ট কোম্পানির এক বা একাধিক বাসের নিবন্ধনসহ কোনো না কোনো সনদের ঘাটতি আছে
  - এ হার আন্তঃজেলার (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) ক্ষেত্রে ৩৮.৩% এবং সিটি সার্ভিসে ৬২.৭%

কর্মী/শ্রমিকদের মতে বাসের নিবন্ধন ও সনদের অনুপস্থিতি (%)



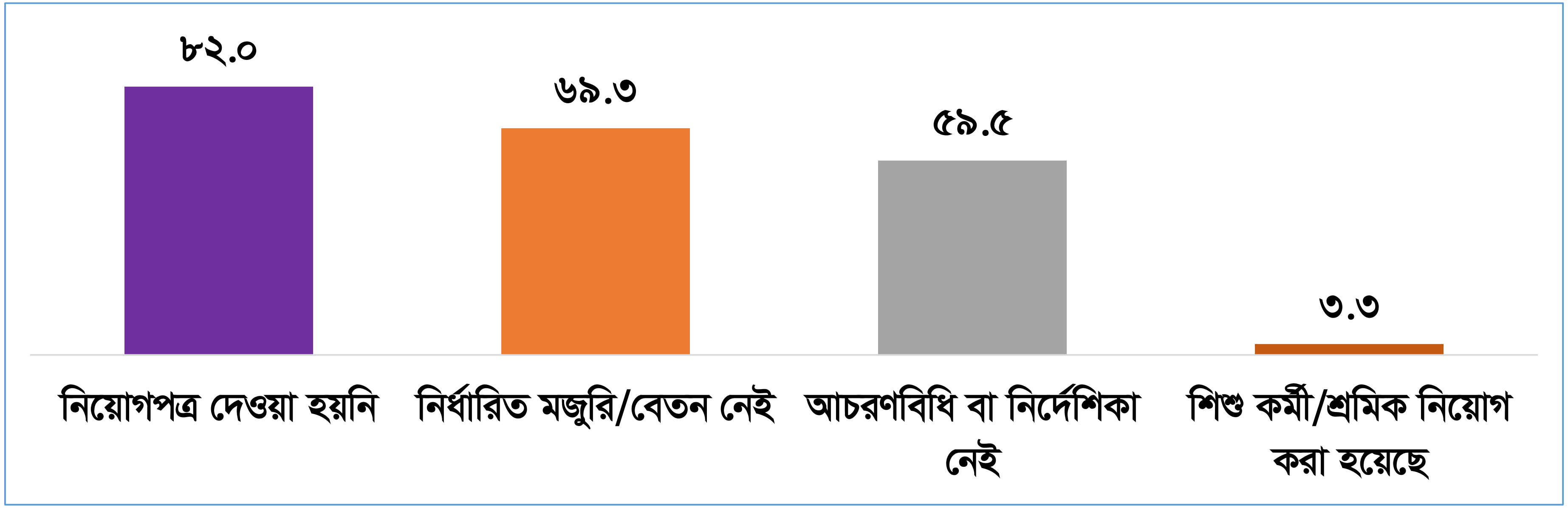
- আইনে মোটরযান বিমার বিষয়টি ঐচ্ছিক করায় ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস ব্যবসায়ীদের মধ্যে মোটরযানের বিমা করায় আগ্রহ নেই

কর্মী ব্যবস্থাপনা

কর্মী/শ্রমিক নিয়োগ, কর্মঘন্টা ও আচরণবিধি

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ (ধারা ১৩ ও ১৪) এবং শ্রম আইন, ২০০৬ [ধারা ১০২ (২)] অনুযায়ী গণপরিবহনের নিয়োগকৃত চালক, কন্ডাক্টর ও অন্যান্য কর্মী/শ্রমিককে লিখিত নিয়োগপত্র প্রদান, শিশু শ্রম নিষিদ্ধ করা হয়েছে, এবং নিয়োগকৃত কর্মী/শ্রমিকদের ৮ ঘন্টার ওপরে কাজ করলে ওভারটাইম (বছরে সর্বোচ্চ ১৫০ ঘন্টা) পাওয়ার বিধান রয়েছে

নিয়োগপত্র, নির্ধারিত মজুরি/বেতন, আচরণবিধি ও শিশুশ্রম নিয়ে কর্মী/শ্রমিকদের অভিজ্ঞতা (%)



- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন খাতে চুক্তিভিত্তিক নিয়োগ প্রাধান্য পাওয়ায় কর্মী/শ্রমিকরা ওভারটাইম ভাতা পান না
- বাস কর্মী/শ্রমিকদের দৈনিক গড়ে প্রায় ১১ ঘন্টা কাজ করতে হয় (সর্বোচ্চ ১৮ ঘন্টা)
- ৬৭.২% বাস কর্মী/শ্রমিকদের দৈনিক আট ঘন্টার অতিরিক্ত কাজ করতে হয়

কর্মী ব্যবস্থাপনা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী মোটরযান চালক কোনো অবস্থাতেই কন্ডাক্টর বা মোটরযান শ্রমিককে মোটরযান চালানোর দায়িত্ব দিতে পারবেন না [ধারা ৪৯ (১ এর গ)]; একটানা পাঁচ ঘন্টার বেশি গাড়ি না চালানো ও দূরপাল্লা বাসের ক্ষেত্রে বিকল্প চালক রাখা বিষয়ে মন্ত্রিপরিষদের নির্দেশনা রয়েছে (২৫ জুন ২০১৮)

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী কোনো ব্যক্তি লাইসেন্স ব্যতীত/মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্স ব্যবহার করে মোটরযান চালানো বা কন্ডাক্টরের দায়িত্ব পালন করতে পারবে না এবং লাইসেন্স প্রাপ্তির অন্যতম শর্ত প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ প্রাপ্তি (ধারা ১৩ ও ১৪)

কর্মী/শ্রমিক নিয়োগ, কর্মঘন্টা ও আচরণবিধি...

- দূরপাল্লার ৫৯.১% কোম্পানির বাসে বিকল্প চালক রাখা হয় না; বিশেষত বিভিন্ন ধর্মীয় ও সামাজিক উৎসবে বাস চালকদের বিশ্রামহীনভাবে বাস চালাতে হয়
- চালকের বিশ্রাম প্রয়োজন হলে হেলপার/কন্ডাক্টর দ্বারা প্রধান সড়কের কিছু অংশে বাস চালানো হয় বলে কর্মী/শ্রমিকদের ৩৮.১% জানান

বাস চালক ও কন্ডাক্টরদের প্রশিক্ষণ এবং লাইসেন্স

- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাসে পেশাদার প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ও লাইসেন্সধারী চালকের সংকট আছে; গণমাধ্যমের তথ্যানুযায়ী বিআরটিএ'তে নিবন্ধনকৃত সব ধরনের যানবাহনের সংখ্যার তুলনায় ৬৩.৫% পেশাদার লাইসেন্সধারী চালক আছে
- ১১.৯% বাস মালিক জানান তাদের কোম্পানিতে পেশাদার লাইসেন্সবিহীন ও মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সধারী চালক আছে
- সড়কে চলাচলকারী কোনো বাস কোম্পানির কন্ডাক্টরের প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ ও লাইসেন্স নেই

কর্মী ব্যবস্থাপনা...

শ্রম আইন, ২০০৬-এ পরিবহন শ্রমিকদের কয়েকটি গ্রেডে বেতন নির্ধারণের বিধান রয়েছে [ধারা ১৪০ (১)] এবং ২০২০ সালে প্রকাশিত গেজেটে পরিবহন শ্রমিকদের নিম্নতম মজুরি নির্ধারণ করা হয়েছে

কর্মী/শ্রমিকদের বেতন কাঠামো

- এ খাতে অধিকাংশ কোম্পানি পদ ও গ্রেড অনুযায়ী মজুরি/বেতন কাঠামো অনুসরণ করে না
- ২০২৩ সালে বাস কর্মী/শ্রমিকদের উপার্জিত আয় গেজেট অনুসারে সমন্বয়কৃত মজুরি/বেতন থেকে কম

গেজেটে নির্ধারিত মজুরি/বেতন এবং জরিপে প্রাপ্ত আয় (২০২৩ অনুযায়ী)

বাস কর্মী/শ্রমিকের ধরন	গেজেট অনুযায়ী মাসিক নিম্নতম মজুরি/বেতন* (টাকা)	মাসিক গড় আয়**/ মজুরি/বেতন (টাকা)	গেজেট অনুযায়ী মাসিক নিম্নতম মজুরির তুলনায় কম উপার্জনকারী কর্মী/শ্রমিকের হার (%)
চালক	২১,৭৪৫ - ২৩,২২৬	১৭,৬৫০	৭৭.৫
কন্ডাক্টর/সুপারভাইজার	১৩,৯৬৫ - ১৪,৮৯২	১৩,৮৭১	৫৫.৯
টিকেট বিক্রেতা/কাউন্টার কর্মী	১৩,৯৬৫ - ১৪,৮৯২	১২,৯৫৬	৪৪.৪
হেলপার	১১,৫৩৪ - ১২,২৮৭	১১,৬২০	৫৩.২

* ২০২০ সালে প্রকাশিত গেজেটে 'নিম্নতম মজুরি বোর্ড' কর্তৃক সুপারিশকৃত মূল মজুরি/বেতনের সাথে ৫% বৃদ্ধি বিবেচনায় নিয়ে পরিবহন শ্রমিকদের জন্য ২০২৩ সালের মজুরি/বেতন সমন্বয় করা হয়েছে

** বেশিরভাগ বাস কর্মী/শ্রমিক চুক্তিভিত্তিক হওয়ায় মালিক পক্ষকে নির্ধারিত অর্থ পরিশোধের পর অবশিষ্ট অর্থ আয় হিসেবে বিবেচিত হয়েছে

কর্মী ব্যবস্থাপনা...

শ্রম আইন, ২০০৬ (ধারা ১৯) এবং সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ (ধারা ৫২) অনুযায়ী দুর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত বাসকর্মী বা উত্তরাধিকারীগণ বিআরটিএ'র ট্রাস্টি বোর্ড ও/অথবা মালিকের কাছ থেকে ক্ষতিপূরণ বা চিকিৎসার খরচ প্রাপ্য হবে

দুর্ঘটনার ক্ষতিপূরণ ও অনুদান

- মার্চ - আগস্ট, ২০২৩ সময়কালে ৩৯.৪% বাস কর্মী/শ্রমিক দুর্ঘটনার শিকার হয়েছেন এবং তাদের মধ্যে ৩৭.৪% মালিকদের কাছ থেকে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন
  - যারা ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন, তারা মালিক/কোম্পানি থেকে গড়ে মোট চিকিৎসা খরচের মাত্র ১৮.৭% পেয়েছেন; আইনি বাধ্যবাধকতা না থাকায় মালিকেরা বেশিরভাগক্ষেত্রে কর্মী/শ্রমিকদের চিকিৎসা খরচ দেন না
- বাস কর্মী/শ্রমিকদের মতে, বিআরটিএ'র ট্রাস্টি বোর্ড হতে ক্ষতিপূরণ পাওয়ার শর্ত হিসেবে দুর্ঘটনায় দায়ের করা মামলার নথি এবং সমিতির প্রত্যয়নপত্র সংগ্রহ করতে হয়, যা করতে না পারায় অধিকাংশক্ষেত্রে তারা বঞ্চিত হন
- ঝুঁকিপূর্ণ ও দুর্ঘটনাপ্রবণ কাজের ক্ষেত্র হওয়া সত্ত্বেও বাস কর্মী/শ্রমিকদের জন্য কোনো কোম্পানিতেই স্বাস্থ্য/জীবন বিমা সুবিধা নেই

আর্থিক ও অন্যান্য ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম

কোম্পানী আইন, ১৯৯৪ অনুযায়ী, কোম্পানির বার্ষিক নিরীক্ষা প্রতিবেদন আরজেএসসি'তে জমাদানের বাধ্যবাধকতা রয়েছে (ধারা ২১০-২১৭)

নিরীক্ষা কার্যক্রম ও আর্থিক প্রতিবেদন

নিরীক্ষা কার্যক্রম ও আর্থিক নীতিমালা	বাস কোম্পানির হার (%)
বহিঃস্থ নিরীক্ষা কার্যক্রম নেই	৮২.৭
আর্থিক ব্যবস্থাপনা বিষয়ক কোনো নীতিমালা/গাইডলাইন নেই	৫৮.০

- অধিকাংশ বাস কোম্পানি আরজেএসসিতে হালনাগাদ বার্ষিক নিরীক্ষা প্রতিবেদন জমা দেয় না
- ১৯% কোম্পানি বাজেট, আর্থিক বিবরণী/আয়-ব্যয়, নিরীক্ষা প্রতিবেদন ইত্যাদি নথি সব বাস মালিক ব্যবসায়িক অংশীদারদের (শেয়ারহোল্ডার) সরবরাহ করে না
- বার্ষিক প্রতিবেদন, আর্থিক বিবরণী ও নিরীক্ষা প্রতিবেদন, কর্মী/শ্রমিকের সংখ্যা ইত্যাদি কোনো মাধ্যমে (প্রিন্ট ও ইলেকট্রনিক) জনসম্মুখে প্রকাশ করা হয় না
- কোম্পানিসমূহের মধ্যে যথাযথভাবে আয়কর না দেওয়ার প্রবণতা বিদ্যমান; কিছুক্ষেত্রে প্রকৃত আয় গোপন করার দৃষ্টান্ত আছে

আর্থিক ও অন্যান্য ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম...

ব্যবসা পরিচালনায় অনির্ধারিত/অদৃশ্যমান ব্যয়

- ৪৮.৫% কোম্পানি বিভিন্ন সামাজিক গোষ্ঠী ও প্রতিষ্ঠানকে দারিদ্র্য বিমোচন, শিক্ষা, স্বাস্থ্য ইত্যাদি খাতে আর্থিক সহায়তা দিয়ে থাকে; অধিকাংশক্ষেত্রে তারা চাঁদা হিসেবে এ অর্থ দিতে বাধ্য হয়, যা কোম্পানিগুলো কর্পোরেট সোস্যাল রেসপনসিবিলিট (সিএসআর) হিসেবে অভিহিত করে
- রাজনৈতিক সমাবেশ, বিভিন্ন দিবস পালন, টার্মিনালের বাইরে (রাস্তায়) পার্কিং এবং সড়কের বিভিন্ন স্থানে ট্রাফিক আইন লঙ্ঘন ও 'টোকেন বাণিজ্যে'র জন্য মালিক ও কর্মী/শ্রমিকেরা চাঁদা বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেয় বা দিতে বাধ্য হয়

অন্যান্য ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম

- অধিকাংশ বাস কোম্পানির আর্থিক ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত কমিটি থাকলেও আর্থিক বিষয়ে সদস্যদের মতামত দেওয়ার সুযোগ সীমিত এবং দৈনিক হিসাব সংরক্ষণের বিষয়েও অধিকাংশ সদস্য অবহিত থাকেন না
- এ খাতের বেশিরভাগ আর্থিক লেনদেন নগদে (ক্যাশ) সম্পাদিত হয়, ফলে অধিকাংশক্ষেত্রে তা নথিভুক্ত করা হয় না; সম্প্রতি মোবাইল আর্থিক সেবা (এমএফএস)-এর মাধ্যমে কর্মী/শ্রমিকদের মজুরি দেওয়া শুরু হয়েছে

অবকাঠামো ও লজিস্টিকস

সড়ক পরিবহণ বিধিমালা ২০২২ অনুযায়ী বাস ব্যবসা পরিচালনায় প্রয়োজনীয় অবকাঠামো (ডিপো ও মেরামত কারখানা ইত্যাদি) সুবিধা থাকা বাধ্যতামূলক [ধারা ৬৩(৩)]

অগ্নি প্রতিরোধ ও নির্বাপণ আইন, ২০০৩ অনুযায়ী বাণিজ্যিক স্থাপনায় অগ্নি নির্বাপণ ও ক্ষয়ক্ষতি এড়ানোর জন্য ব্যবস্থা রাখা বাধ্যতামূলক [ধারা ৮(৩)]

বাস কোম্পানিতে অবকাঠামোগত ঘাটতি

অবকাঠামোগত ঘাটতির ধরন	বাস কোম্পানির হার (%)
ডিপো নেই	৭৬.৭
গ্যারেজ/মেরামত কারখানা নেই	৫৮.৩
কাউন্টার নেই	৪৫.৪
কর্মীদের আবাসন/বিশ্রামকক্ষ নেই	৮৩.৯

- কোম্পানিগুলোর একাংশ অবৈধ অর্থের বিনিময়ে অনুমোদনহীন স্থানে কাউন্টার বসিয়ে ব্যবসা পরিচালনা করে

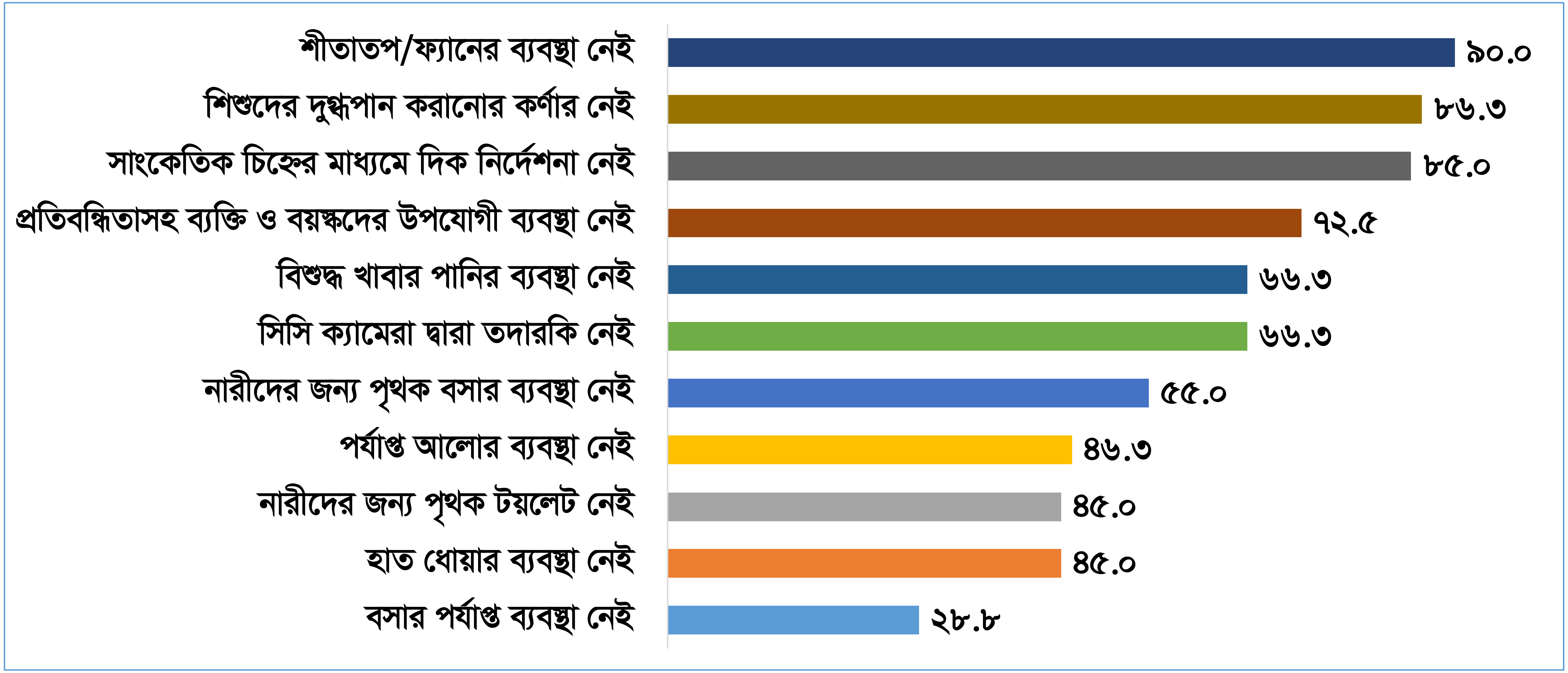
অগ্নি প্রতিরোধ ব্যবস্থা

- ৪৭.৫% কোম্পানির অবকাঠামোতে অগ্নি প্রতিরোধ ও ক্ষয়ক্ষতি কমাতে কোনো ধরনের ব্যবস্থা নেই
- যে সকল কোম্পানির অবকাঠামোয় অগ্নি প্রতিরোধ ও ক্ষয়ক্ষতি কমানোর ব্যবস্থা (অগ্নিনির্বাপক যন্ত্র, পানি ছিটানোর যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম, ফায়ার অ্যালার্ম ইত্যাদি) আছে, তাদের গৃহীত ব্যবস্থাসমূহ অধিকাংশক্ষেত্রে কার্যকর অবস্থায় নেই

অবকাঠামো ও লজিস্টিকস...

- ৫৬.৫% আন্তঃজেলা (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) বাস কোম্পানির যাত্রীদের জন্য নির্ধারিত অপেক্ষার স্থান থাকলেও লজিস্টিকস ঘাটতি বিদ্যমান

বাস কোম্পানির যাত্রীদের অপেক্ষার স্থানে লজিস্টিকস ঘাটতির ধরন (%)



যানবাহন ব্যবস্থাপনা

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী মোটরযান নির্মাণ, সরঞ্জামাদির বিন্যাস ও রক্ষণাবেক্ষণ নিয়মিত ও এমনভাবে করতে হবে যাতে স্বচ্ছন্দে গাড়ি চালানো ও পরিবেশের সুরক্ষা নিশ্চিত হয় [ধারা ৪০ (১,৩), ৪৫ ও ৪৬]

যানবাহন রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিবেশ সংরক্ষণ

যানবাহন ব্যবস্থাপনায় ব্যত্যয়সমূহ	কর্মী/শ্রমিকদের অভিজ্ঞতা (%)	
	আন্তঃজেলা	সিটি সার্ভিস
নিয়ম অনুযায়ী বাসের টায়ার, ইঞ্জিন ওয়েল, ব্রেক সংক্রান্ত সরঞ্জামাদি ইত্যাদি পরিবর্তন ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় না	৬০.৪	৮৯.২
নকশা পরিবর্তন করে অতিরিক্ত আসন সংযোজন করা হয়	৯.৪	৪০.৪
হাইড্রোলিক হর্ন ব্যবহার করা হয়	৬০.৯	২৬.৪

- ৪৮.৩% কর্মী/শ্রমিকদের মতে, বাসের রক্ষণাবেক্ষণ নিয়মিত না করায় তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির গাড়ি সড়ক পথে কালো ধোঁয়া নির্গমন বা নিঃসরণ করে
- মালিক ও কর্মী/শ্রমিকদের সচেতনতার ঘাটতির কারণে ব্যবহৃত ইঞ্জিন অয়েল, ব্যাটারির অ্যাসিড, বাস ধোয়ার কাজে ব্যবহৃত পানিসহ বিভিন্ন ধরনের রাসায়নিক পদার্থ পানি ও মাটির সাথে মিশে স্থানীয় পরিবেশের ক্ষতি সাধন করে

যানবাহন ব্যবস্থাপনা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী সড়ক বা মহাসড়কে নির্ধারিত গতিসীমার অতিরিক্ত গতিতে বা বেপরোয়াভাবে মোটরযান চালাতে পারবে না [ধারা ৪৪ (২)]

বাসের গতি ও অবস্থান পর্যবেক্ষণ

- ৬৮.৪% কোম্পানি বাসের গতি ও অবস্থান পর্যবেক্ষণের জন্য বিভিন্ন ধরনের ব্যবস্থা গ্রহণ করে

গতি ও অবস্থান পর্যবেক্ষণের মাধ্যম	বাস কোম্পানির হার (%)
সুপারভাইজার	৮৮.০
জিপিএস ট্র্যাকার	১৮.০
সফটওয়্যার/অ্যাপস	১২.০

- অধিকাংশ কোম্পানি প্রযুক্তি নির্ভর ট্র্যাকিং ব্যবস্থা গ্রহণ না করায় সড়কে বাসের গতি নিয়ন্ত্রণ ও অবস্থান পর্যবেক্ষণে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারছে না

সড়কে গাড়ি বিকল হওয়া

- ৭০.২% কর্মী/শ্রমিকদের মতে, গতি নিয়ন্ত্রণ কার্যকর না হওয়া ও যানবাহন রক্ষণাবেক্ষণে ঘাটতির কারণে যাত্রাপথে বাস বিকল হয়

যানবাহন ব্যবস্থাপনা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ এ সড়ক পরিবহন খাতে উন্নত সেবা প্রদানের উদ্দেশ্যে সরকার ও বাস কোম্পানিগুলোর ডিজিটাইজেশন কার্যক্রম গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করার নির্দেশনা রয়েছে (ধারা ১২১)

ডিজিটাইজেশন

- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস কোম্পানিসমূহের মধ্যে মোট ১০টি বাস কোম্পানির (০.৯%) নিজস্ব ওয়েবসাইট আছে; তবে ওয়েবসাইটে কোম্পানি সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় তথ্যের (পরিচালনা পর্ষদ, জনবল, আর্থিক ও বার্ষিক প্রতিবেদন ইত্যাদি সংক্রান্ত) ঘাটতি রয়েছে
- বর্তমানে ১০২টি বাস কোম্পানি নিজস্ব ওয়েবসাইট ও/অথবা 'টিকেট সেল পোর্টাল'-এর মাধ্যমে যাত্রীদের কাছে অনলাইনে টিকেট বিক্রয়ের সুযোগ তৈরি করেছে
- ৮.৫% দূরপাল্লা বাসের যাত্রী অনলাইনে ভ্রমণের টিকেট সংগ্রহ করেছেন
  - অনলাইনে ভ্রমণে টিকেট সংগ্রহ করা যাত্রীদের একাংশ বিভিন্ন ধরনের চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হয় - অতিরিক্ত সার্ভিস চার্জ, অনলাইনে যে সিট বরাদ্দ দেখানো হয়েছে তা না দেওয়া, যাত্রা বাতিল করলে টিকেটের মূল্য ফেরত না দেওয়া বা দিতে দেরি করা
- ঢাকা সিটি সার্ভিসের কর্মী/শ্রমিকদের ২২.৪% বলেছেন, তাদের কোম্পানির বাসে মালিক সমিতি কর্তৃক চালুকৃত ই-টিকেটিং ব্যবস্থা বাস্তবায়ন করা হয়নি/উদ্যোগ নেওয়া হয়নি
  - যেসকল কোম্পানি ই-টিকেটিং ব্যবস্থা চালু করেছিল তাদের অধিকাংশই পজ মেশিনের অপ্রতুলতা ও প্রায়ই নষ্ট হওয়া, প্রিন্টের কাগজ সংকট ইত্যাদি কারণে ব্যবস্থাটি বন্ধ রেখেছে

যাত্রীসেবা

নির্ধারিত মূল্যে টিকেট সরবরাহ

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী গণপরিবহনের মালিক, চালক, কন্ডাক্টর, ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান নির্ধারিত ভাড়ার অতিরিক্ত ভাড়া দাবী/আদায় করতে পারবে না [ধারা ৩৪ (২ ও ৪)]

বাস কর্মী/শ্রমিকদের মতে অতিরিক্ত ভাড়া আদায় (%)

- ১৮.৪% কর্মী/শ্রমিক সংশ্লিষ্ট বাস কোম্পানি ভাড়ার বিপরীতে যাত্রীদের কোনো টিকেট সরবরাহ করে না বলে জানিয়েছেন
- ৪৩.২% আন্তঃজেলা বাস কোম্পানিতে টিকেট বাতিল ও মূল্য ফেরত দেওয়ার কোনো লিখিত নীতিমালা নেই

যাত্রীসেবা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী যাত্রীদের নিরাপত্তা দেওয়ার জন্য নির্ধারিত গতিসীমার অতিরিক্ত গতিতে বা বেপরোয়াভাবে মোটরযান চালাতে পারবে না; মাদক সেবন করে গাড়িতে অবস্থান নিষিদ্ধ [ধারা ৪৪ (২) ও ৯৩]; মোটরযান চালক মোটরযান চালনারত অবস্থায় মোবাইল ফোন ব্যবহার করতে পারবে না [ধারা ৪৯ (১)]

নিরাপদ ড্রাইভিং ও ভ্রমণ

- জরিপে অংশগ্রহণকারী ৭৫.৮% যাত্রী, ৪৮.০% শ্রমিক এবং ৫১.৮% মালিক বাসের মাত্রাতিরিক্ত গতিকে দুর্ঘটনার অন্যতম কারণ হিসেবে উল্লেখ করেছেন
- ২২.২% কর্মী/শ্রমিকদের মতে, মদ্যপান বা নেশা জাতীয় দ্রব্য সেবন করে চালক গাড়ি চালান এবং কন্ডাক্টর/হেলপার/সুপারভাইজার বাসে দায়িত্ব পালন করেন - সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে এ হার ৪৫.৯% এবং আন্তঃজেলার ক্ষেত্রে ১৯.২%
- নির্দেশনার যথাযথ প্রয়োগের অভাবে চলন্ত বাসে চালকেরা মোবাইল ফোন ব্যবহার করে, ফলে অনেকসময় প্রাণহানিসহ দুর্ঘটনা ঘটে
- বিআরটিএ-এর তথ্যানুযায়ী, জুলাই-ডিসেম্বর ২০২৩ পর্যন্ত সড়কে সংঘটিত দুর্ঘটনার (২,৯৫৭টি) শিকার সব ধরনের যানবাহনের মধ্যে বাসের অবস্থান তৃতীয় স্থানে (৫৯৭টি) এবং মৃত্যুর সংখ্যা ২৩২ জন। তবে সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যুর সংখ্যা নিয়ে বিভিন্ন সময়ে জাতীয় ও আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠান এবং গণমাধ্যমে প্রকাশিত তথ্যের সাথে বিআরটিএ'র প্রকাশিত তথ্যের গরমিল রয়েছে
  - বিআরটিএ'র তথ্যানুযায়ী, ২০২৩ সালে মোট মৃত্যুর সংখ্যা ৫,০২৪ জন, তবে যাত্রী কল্যাণ সমিতির তথ্যানুযায়ী এ সংখ্যা ৭,৯০২ জন

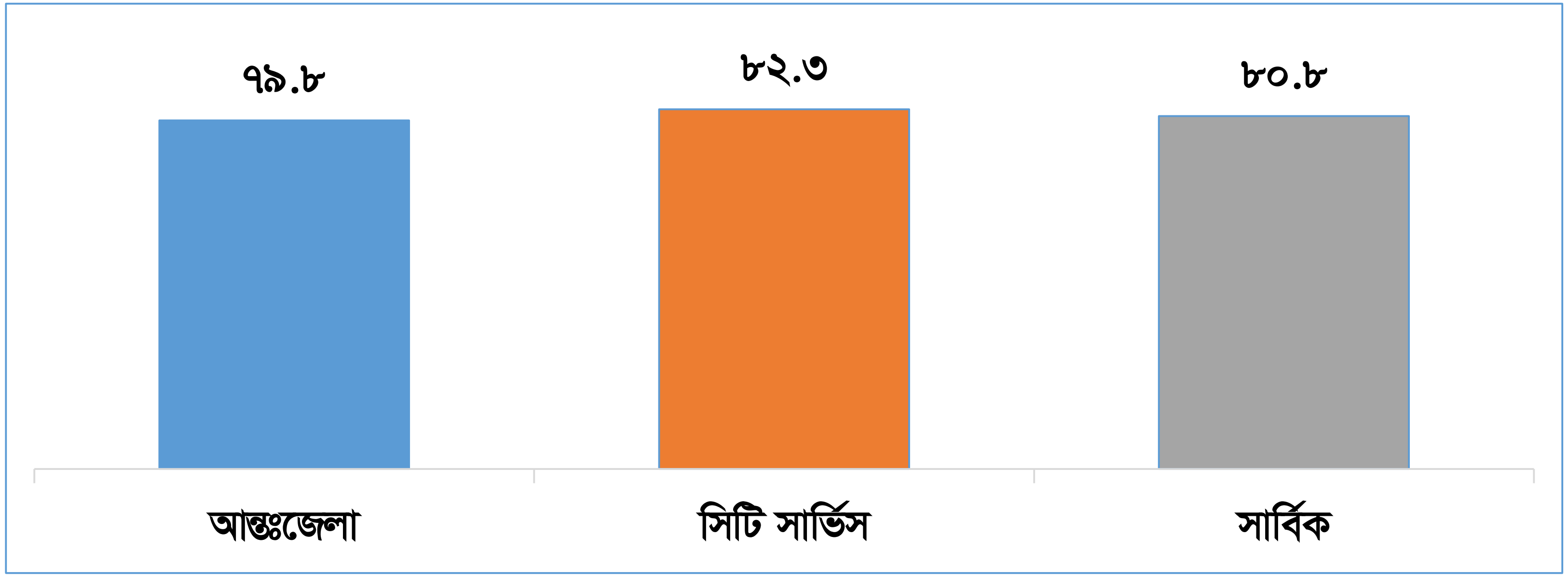
যাত্রীসেবা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী, বাসে নির্ধারিত সংখ্যক আসনের অতিরিক্ত যাত্রী বহন না করার নির্দেশনা আছে [ধারা ৪৯ (১), দ্বিতীয় অংশ (চ)]

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী দুর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত বাসযাত্রী বা তার উত্তরাধিকারীদের বিআরটিএ'র ট্রাস্টি বোর্ড বা বাস মালিকের কাছ থেকে ক্ষতিপূরণ বা চিকিৎসার খরচ প্রাপ্য হবে [ধারা ৫২]

অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন

সার্ভিসের ধরনভেদে অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন করা নিয়ে বাসযাত্রীদের অভিজ্ঞতা (%)



দুর্ঘটনা ও হারানো মালামালের ক্ষতিপূরণ

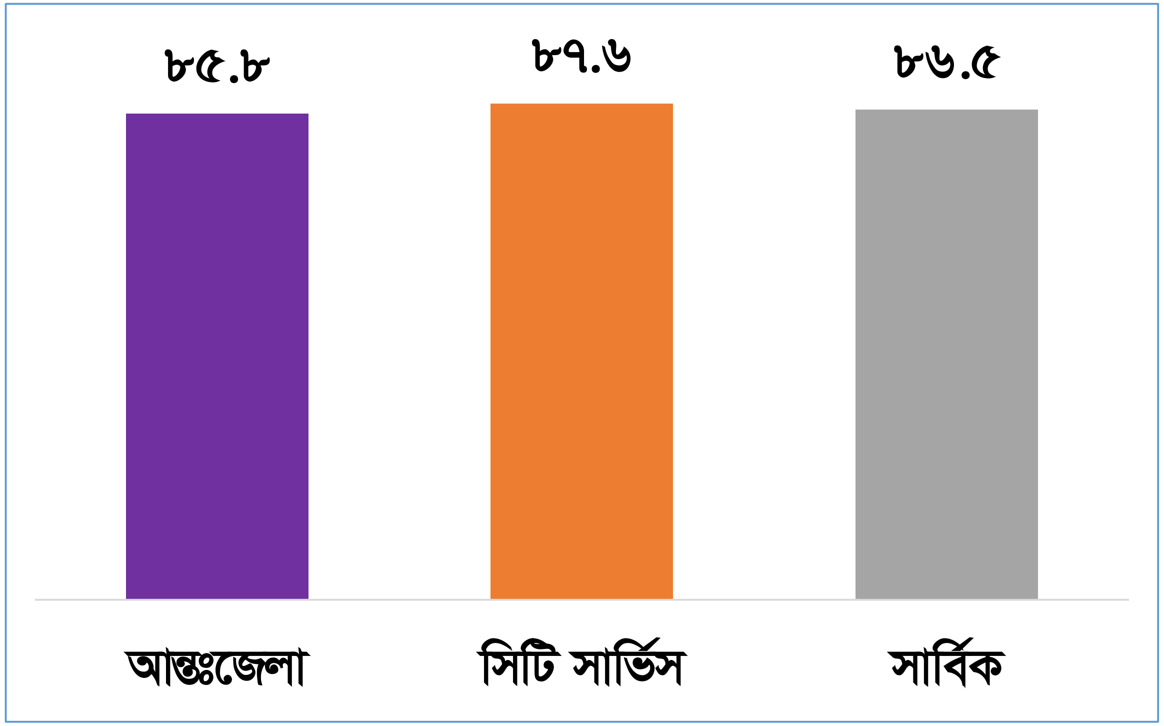
- ৬৪.৭% কোম্পানি দুর্ঘটনার শিকার যাত্রীদেরকে কোনো ক্ষতিপূরণ দেয়নি বা কোম্পানিতে দেওয়ার কোনো ব্যবস্থা নেই
- দূরপাল্লার ৬৫.৫% বাস কোম্পানিতে যাত্রীদের হারানো মালামালের ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য কোনো বিধান বা ব্যবস্থা নেই

যাত্রীসেবা...

যত্রতত্র বাস থামানো

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী নির্ধারিত এলাকা ব্যতীত মোটরযান পার্কিং, যাত্রী উঠা-নামার নির্ধারিত স্থান ব্যতীত বাস থামানো যাবে না [ধারা ৪৭ (১, ২, ৩)]

যত্রতত্র বাস থামানো প্রসঙ্গে বাস যাত্রীদের অভিজ্ঞতা (%)



"বাসগুলো প্রতিযোগিতা দিয়ে চালায়, উঠানো এবং নামানোর সময় পর্যাপ্ত সময় দেওয়া হয় না, তাড়াহুড়ো করে নামাতে বা উঠাতে চায়। এতে অধিকাংশ সময় একটা ভয় কাজ করে এবং শরীরে আঘাত পাওয়ার সম্ভাবনা থাকে।"

- একজন সিটি সার্ভিস বাসযাত্রীর মন্তব্য

- কিছুক্ষেত্রে প্রতিশ্রুত গন্তব্যে না পৌঁছিয়ে বাস কর্মী/শ্রমিকরা যাত্রীদের মাঝপথে নামিয়ে দেয়; রাত্রিকালীন ভ্রমণে যাত্রীরা অনিরাপদ হয়ে পড়ে এবং নারীদের যৌন হয়রানির ঝুঁকি তৈরি হয়

যাত্রীসেবা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী গণপরিবহনে নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি ও বয়স্কদের সুরক্ষা (আসন নির্ধারণ করে দেওয়া, উঠা-নামার সুবিধা সংযোজন ইত্যাদি) নিশ্চিত করতে হবে [ধারা ৩৪ (১)]

নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি এবং বয়স্কদের জন্য যাত্রীবান্ধব সেবা

- আন্তঃজেলা (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) বাসে নারী, শিশু, বয়স্ক ও প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তিদের জন্য নির্ধারিত আসন রাখা হয় না এবং অধিকাংশ কোম্পানির বাসে শারীরিক প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তিদের উঠা-নামার জন্য র‍্যাম্পের ব্যবস্থা নেই
- সিটি সার্ভিসের ৪০.৫% কর্মী/শ্রমিক বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির বাসে নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি ও বয়স্কদের জন্য সংরক্ষিত আসন রাখার আইনি বিধান অনুসরণ করে না
- সংরক্ষিত আসন লেখা থাকলেও অনেকক্ষেত্রে তা বাস্তবায়িত হয় না এবং এক্ষেত্রে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণে বাস কর্মী/শ্রমিকদের অনীহা লক্ষণীয়
- বাসের নকশা পরিবর্তন করে ইঞ্জিনের পাশে সিট সংযোজন করে নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি ও বয়স্কদের জন্য আসন দেওয়া হয়; বিকল্প না থাকায় বাধ্য হয়ে ইঞ্জিন কভারের ওপর বাস যাত্রীদের বসতে হয়

“নারী ও শিশুদের কষ্ট হবে জানার পরও ড্রাইভার এবং ইঞ্জিনের সাথে নারী ও শিশুদের সিট বরাদ্দ করা হয়। তাদেরকে ইঞ্জিনের ওপর পাতলা ফোমের আসন দিয়ে বসতে বাধ্য করে, যা দ্রুত গরম হয়ে যায়। সেখানে বসলে মাথা ঘোরায়, মাঝে মধ্যে ঝাঁকি লাগলে ব্যালেন্স রাখা যায় না।”

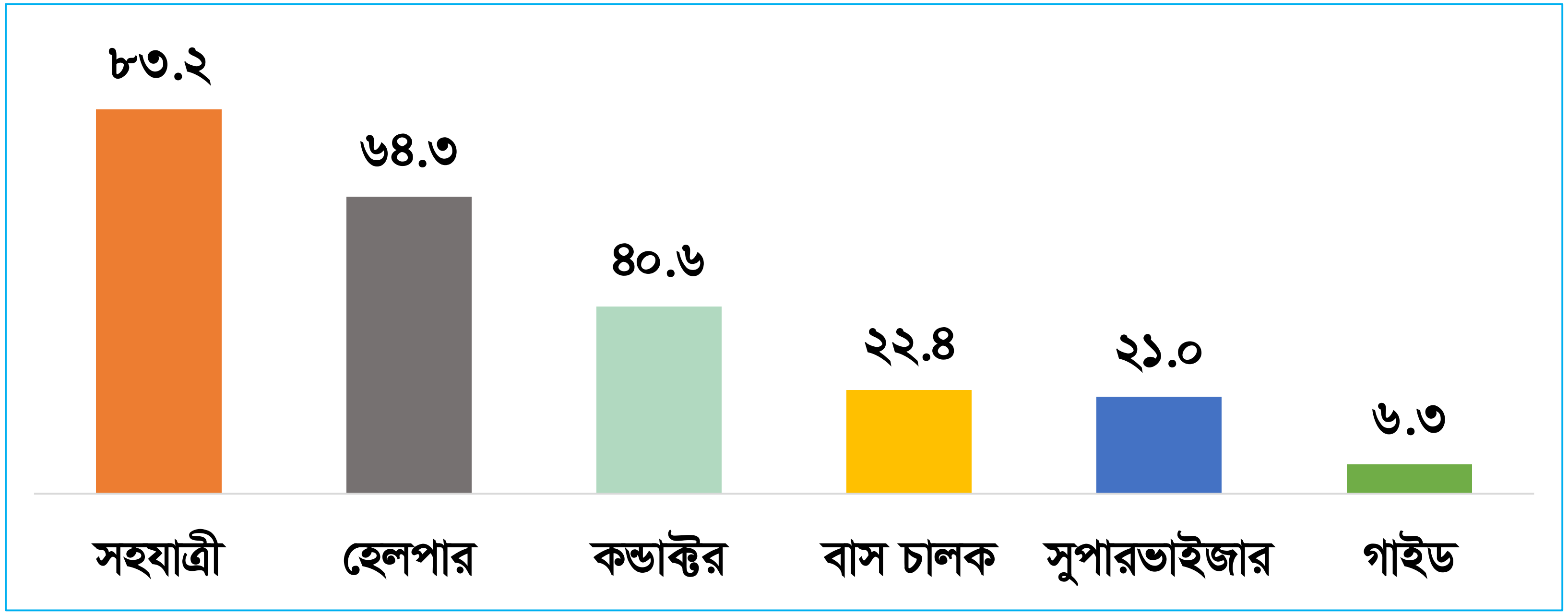
- একজন বাসযাত্রীর মন্তব্য

যাত্রীসেবা...

যৌন হয়রানি

- ৩৫.২% নারী বাসযাত্রী যাত্রাপথে কোনো না কোনো সময় যৌন হয়রানির শিকার হয়েছেন বা হতে দেখেছেন
  - এ হার আন্তঃজেলা (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) বাসের ক্ষেত্রে ৩১.৩% এবং সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৪২.৬%

যাত্রীদের অভিজ্ঞতায় বাসে যৌন হয়রানির জন্য দায়ী ব্যক্তি (%)



- সহযাত্রী দ্বারা যৌন হয়রানির শিকার হয়ে বাসের চালক, কন্ডাক্টর/সুপারভাইজার বা হেলপারের কাছে অভিযোগ করলে তারা কোনো ব্যবস্থা নেয় না; তাদের অভিমত 'কর্তৃপক্ষ' থেকে কোনো ধরনের ঝামেলায় জড়াতে নিষেধ করা হয়েছে

"অতিরিক্ত যাত্রীর কারণে বাসে দাঁড়ানো, বিশেষ করে পুরুষ যাত্রীদের সঙ্গে দাঁড়ানো ভয়াবহ অভিজ্ঞতা। সবসময় দুশ্চিন্তায় থাকতে হয় যে, কেউ খারাপভাবে স্পর্শ করবে কি না বা বিরক্ত করবে কি না।"

- একজন সিটি সার্ভিসের বাসযাত্রীর মন্তব্য

"সিটি সার্ভিসের বাসের অনেক কন্ডাক্টর ও হেলপার নারী যাত্রীদের সাহায্যের নামে শরীর স্পর্শ করে থাকে। তখন চাইলেও নারী বাস যাত্রীরা কিছু বলতে পারেন না।"

- একজন সিটি সার্ভিসের বাসযাত্রীর মন্তব্য

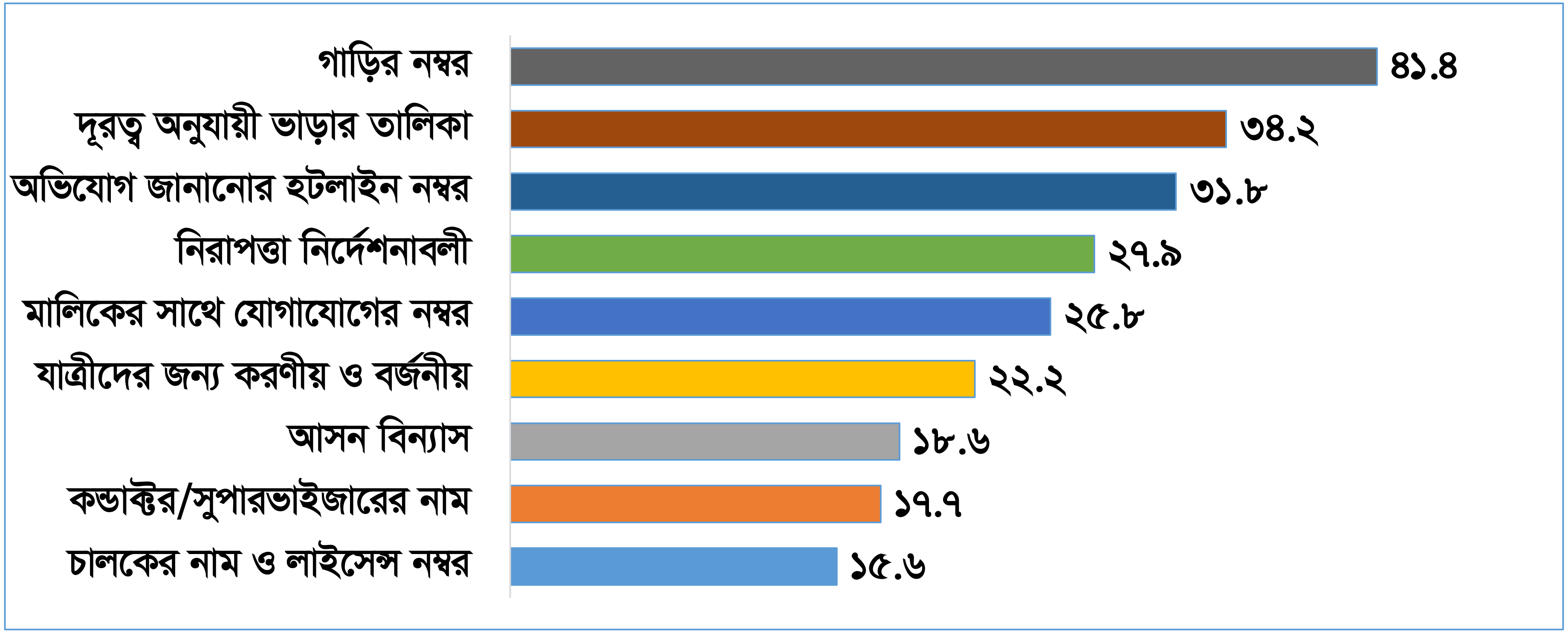
যাত্রীসেবা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী গণপরিবহনে সহজে দৃশ্যমান স্থানে ভাড়ার চার্ট প্রদর্শন ব্যতীত যাত্রী পরিবহন না করার বিধান রাখা হয়েছে; তবে যাত্রীদের সুবিধার্থে কোম্পানি অন্যান্য তথ্য প্রদর্শিত রাখতে পারে [ধারা ৩৪ (৩)]

তথ্য প্রকাশ

- ৪৭.১% বাসযাত্রী বলেছেন, সংশ্লিষ্ট বাসের ভেতরে দৃশ্যমান স্থানে যাত্রীদের সুবিধার্থে কোনো না কোনো তথ্য প্রদর্শিত আছে
  - এ হার আন্তঃজেলা বাসের ক্ষেত্রে ৪৭.০% এবং সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৪৭.২%

যাত্রীদের মতে বাসের ভিতরে দৃশ্যমান স্থানে প্রদর্শিত তথ্যসমূহ (%)

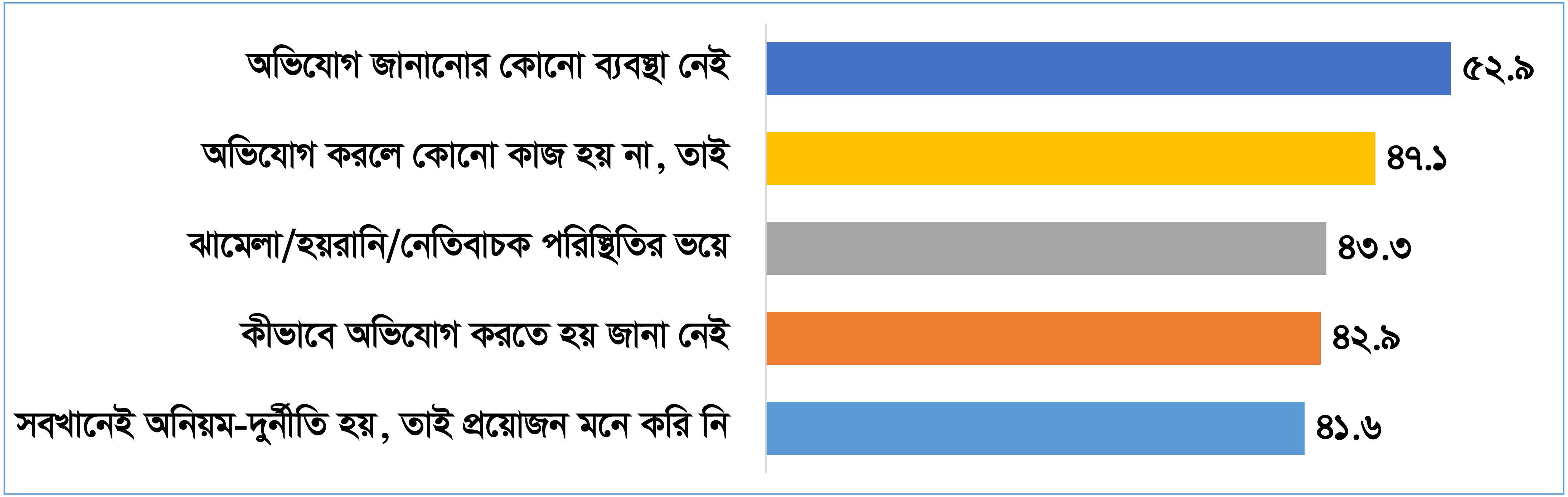


যাত্রীসেবা...

অভিযোগ দায়ের ও নিরসন

- বাস যাত্রীদের ৬০.৫% অতিরিক্ত ভাড়া আদায়, পরিবহন কর্মী/শ্রমিকদের খারাপ আচরণ, যৌন হয়রানিসহ বিভিন্ন ধরনের অনিয়মের শিকার হলেও তাদের ৯২.৯% অভিযোগ করেননি

যাত্রীদের অভিযোগ না জানানোর কারণ (%)



- ৫৩.১% কোম্পানিতে অভিযোগ নিরসনে কোনো কমিটি ও সুস্পষ্ট প্রক্রিয়া নেই

নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ)

- সড়কে শৃঙ্খলা এবং নিরাপত্তা নিশ্চিতের ক্ষেত্রে সমন্বয় সাধনের মাধ্যমে কার্যকর পদক্ষেপের ঘাটতি রয়েছে; এ কার্যক্রম তদারকি করার জন্য উপযুক্ত ও পর্যাপ্ত জনবলের ঘাটতি রয়েছে
- বিআরটিএ হতে বাসের নিবন্ধনসহ বিভিন্ন প্রকার সনদ ও ড্রাইভিং লাইসেন্স পেতে বাস মালিক ও চালকেরা সময়ক্ষেপণসহ বিভিন্ন অনিয়ম দুর্নীতির শিকার হয়

বিগত এক বছরে নিবন্ধন ও সনদ সংক্রান্ত সেবা পেতে ব্যয়িত সময়, ঘুষের শিকার হওয়ার হার এবং গড় ঘুষের পরিমাণ

সেবার ধরন	সেবা পেতে নির্ধারিত ও ব্যয়িত সময় (কর্মদিবস)		সেবা পেতে ঘুষের শিকার	
	নির্ধারিত সময়	গড় ব্যয়িত সময়	ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেওয়া বাসের হার (%)	বাসপ্রতি গড় ঘুষের পরিমাণ (টাকা)
মোটরযান নিবন্ধন/রেজিস্ট্রেশন	১-১৪	৩০	৪১.৯	১২,২৭২
ফিটনেস সনদ ইস্যু/নবায়ন	১-২	১৩	৪৬.৩	৭,৬৩৫
রুট পারমিট ইস্যু/নবায়ন	১৫-২০	৪৫	৪২.৬	৫,৯৯৯

- ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেওয়ার কারণঃ নির্ধারিত প্রক্রিয়া অনুসরণ না করে দালালের সহায়তায় সেবাগ্রহণ, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীর সাথে যোগসাজশ ও পরীক্ষা না করে ফিটনেসসহ অন্যান্য সনদ সংগ্রহ

নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী টার্মিনাল উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণ, তদারকি, ব্যবস্থাপনা ও পরিচালনার ব্যয় নির্বাহের জন্য কর্তৃপক্ষ বা স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানকে উদ্যোগ নেওয়ার এখতিয়ার দেওয়া হয়েছে [ধারা ৩৮(১)]

সিটি কর্পোরেশন ও পৌরসভা

- বাস টার্মিনালের নিয়ন্ত্রণ ও তদারকির দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রতিষ্ঠান হলো সিটি কর্পোরেশন এবং পৌরসভা

বাস টার্মিনাল পর্যবেক্ষণের ফলাফল

পর্যবেক্ষণের বিষয়বস্তু	শতকরা হার (%)
বসার/অপেক্ষার স্থান অপরিষ্কার	৯২.২
টয়লেট অপরিষ্কার	৮৬.৩
টয়লেটে পানির সরবরাহ নেই	৭০.৬
নারীদের পৃথক টয়লেটের ব্যবস্থা নেই	৬২.০
অভিযোগ জানানোর ব্যবস্থা নেই	৭৬.৫
ডাস্টবিন নেই	৬৪.৭
যাত্রীদের জন্য কোনো অনুসন্ধান ডেস্ক নেই	৮০.৪
অগ্নি নির্বাপণের জন্য কোনো ব্যবস্থা নেই	৭২.৬

- কিছু বাস টার্মিনালে অভিযোগ জানানোর বাক্স থাকলেও অধিকাংশক্ষেত্রে তা অকার্যকর
- ২৭.৪% বাস টার্মিনালে অগ্নি নির্বাপণের ব্যবস্থা রয়েছে, এদের ৮০.০%-এর ক্ষেত্রে অগ্নি নির্বাপণের জন্য গৃহীত ব্যবস্থাসমূহ কার্যকর নেই

নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা...

সিটি কর্পোরেশন ও পৌরসভা...

- সিটি কর্পোরেশন ও পৌরসভার আওতাধীন বাস টার্মিনালের অধিকাংশ ইজারা/লীজের মাধ্যমে পরিচালিত হয়
  - ঘুষ, স্বজনপ্রীতি ও রাজনৈতিক প্রভাব বিস্তারের মাধ্যমে ইজারাদার নির্বাচন
  - অপর্যাপ্ত বাজেট বরাদ্দ ও জনবল, ইজারাদারের দায়িত্বে অবহেলা, কার্যকর তদারকির ঘাটতি ইত্যাদি কারণে বাস টার্মিনালগুলো থেকে যাত্রীরা মানসম্মত সেবা না পাওয়ায় টার্মিনাল ব্যবহারে নিরুৎসাহিত হচ্ছে
- টার্মিনালে স্থান সংকটের কারণে অধিকাংশ বাস টার্মিনালের বাইরের রাস্তায় পার্ক করে রাখতে হয়
  - ঢাকার তিনটি আন্তঃজেলা বাস টার্মিনালের ভিতরে সংশ্লিষ্ট রুট ব্যবহারকারী বাসগুলোর মাত্র ১০-১৫% রাখা যায়
- টার্মিনালের বাইরে কোম্পানির বাস রাখতে সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভার প্রতিনিধিকে বাসপ্রতি দৈনিক গড়ে ১০৫ টাকা চাঁদা দিতে হয়

নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা...

সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ অনুযায়ী সড়কে শৃঙ্খলা রক্ষায় দায়িত্বপ্রাপ্ত ট্রাফিক পুলিশ ও হাইওয়ে পুলিশের বাস/চালককে ট্রাফিক আইন ভঙ্গের কারণে মামলা করার এখতিয়ার রয়েছে (ধারা ৬৬-৭৭)

ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশ

- ট্রাফিক আইন লঙ্ঘনের অভিযোগে গত ছয় মাসে ২৮.৪% বাস কর্মী/শ্রমিক ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশ কর্তৃক এক বা একাধিকবার মামলার সম্মুখীন হয়েছেন; তবে ট্রাফিক আইন লঙ্ঘন করলেও ঘুষের বিনিময়ে মামলা থেকে চালকদের অব্যাহতি দেওয়ার তথ্য রয়েছে
- নির্ধারিত জরিমানা থেকে কম পরিমাণ অর্থ ঘুষ হিসেবে দিয়ে শ্রমিক বা মালিকেরা মামলা এড়িয়ে যায়, এছাড়া ফিটনেসবিহীন গাড়ি চালানো, 'রিকুইজিশন' এড়ানো এবং নির্ধারিত রুটের পরিবর্তে অন্য রুটে গাড়ি চালানোর সুবিধা নেওয়ার জন্যও ঘুষ দিতে হয়
- কর্মী/শ্রমিকদের ২৯.০% গত ছয় মাসে বিভিন্ন কারণে ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশকে ঘুষ দিয়েছেন বলে জানান

রুটের ধরন অনুযায়ী ঘুষ দেওয়া বাসের হার এবং গড় ঘুষের পরিমাণ

বাস রুটের ধরন	ঘুষ দেওয়া বাসের হার (%)	বাসপ্রতি মাসিক গড় ঘুষ (টাকা)
আন্তঃজেলা-দূরপাল্লা	২৫.০	১,০১৯
আন্তঃজেলা-আঞ্চলিক	১৫.২	১,১৩৩
সিটি সার্ভিস	৮৮.৯	৫,৬৫৬

- সড়কে যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রণে ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশের যথার্থ ভূমিকা পালনে ঘাটতি বিদ্যমান

নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা...

শ্রমিক সংগঠন

- রাজনৈতিক সংশ্লিষ্টতা, দক্ষতার ঘাটতি, মালিকদের 'পকেট কমিটি' হওয়া, স্বচ্ছতা এবং জবাবদিহিতায় ঘাটতির কারণে শ্রমিক সংগঠনগুলো (ইউনিয়ন/সমিতি/ফেডারেশন) শ্রমিকদের স্বার্থ সংরক্ষণ ও অধিকার আদায়ে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারছে না
- যাত্রী ও নাগরিকদের জিম্মি করে ভাড়া বৃদ্ধি, ব্যক্তিগত মামলায় মালিক ও শ্রমিক নেতাদের মুক্তি এবং আইন পরিবর্তনসহ অন্যান্য ইস্যুতে মালিকপক্ষের হয়ে শ্রমিক সংগঠন ধর্মঘট ডাকে, কিন্তু শ্রমিক সংগঠন শ্রমিকদের বিভিন্ন অধিকার (নিয়োগ, বেতন-ভাতা, ক্ষতিপূরণ ইত্যাদি) আদায়ে উল্লেখযোগ্য ও দৃশ্যমান কর্মসূচি নেয় না
- স্থানভেদে শ্রমিক সংগঠন বাস থেকে ট্রিপ প্রতি ৩০-৫০ টাকা আদায় করলেও এই তহবিল ব্যবস্থাপনা ও ব্যবহারে স্বচ্ছতার ঘাটতি আছে
  - অধিকাংশ কর্মী/শ্রমিক মনে করেন, শ্রমিক সংগঠনের নামে সংগ্রহ করা অর্থ তাদের প্রয়োজনে ব্যয় হয় না

"করোনা গেছে, কোনো মালিক সমিতি বা শ্রমিক ইউনিয়ন কোনো শ্রমিককে ডাক দিয়ে বলে নাই যে, আসো ১০ কেজি চাল নিয়ে যাও।"

- একজন বাস কর্মী/শ্রমিকের মন্তব্য

বাস মালিক সংগঠন

- অধিকাংশ বাস মালিক সংগঠনের নেতৃত্বে আছেন ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের সাথে জড়িত ব্যক্তিবর্গ; এছাড়া বাসের মালিকানা না থাকা সত্ত্বেও বিভিন্ন জেলায় রাজনৈতিক প্রভাব বিস্তারের মাধ্যমে ক্ষমতাসীন দলের নেতা মালিক সমিতির গুরুত্বপূর্ণ পদে রয়েছেন
- রাজনৈতিক উদ্দেশ্য হাসিল এবং মালিক ও শ্রমিক নেতাদের ব্যক্তিগত মামলায় মুক্তিসহ বিভিন্ন দাবি আদায়ে বাস শ্রমিক সংগঠন ব্যবহার করে
- নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানে এবং রুট নির্বাচনে প্রভাব বিস্তার করে, যা ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার প্রতিযোগিতাপূর্ণ পরিবেশ বিনষ্ট করে
- বাস মালিক সংগঠন আয়ের প্রধান মাধ্যম হলো মালিকদের এককালীন চাঁদা ও ট্রিপ প্রতি ফি' আদায় - তবে আয় ও ব্যয়ের খাতসহ তহবিল ব্যবস্থাপনার তথ্য প্রকাশ করা হয় না
- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার পরিচালনার পূর্ব শর্ত হিসেবে উচ্চ হারে ফি পরিশোধ করে মালিক সমিতির সদস্য পদ নিতে হয়, যা এ খাতে উন্মুক্ত প্রতিযোগিতার অন্যতম অন্তরায়

মালিকদের রাজনৈতিক সংশ্লিষ্টতা ও নীতি করায়ত্ব

- অল্প সংখ্যক মালিকের নিয়ন্ত্রণে দেশের অধিকাংশ বাস - জরিপে অংশগ্রহণকারী ২২টি (১৩.১%) কোম্পানির কাছে ৮১.৪% বাসের মালিকানা থাকায় এ খাতের সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়ায় তারা প্রভাব বিস্তার করে
  - জরিপে অন্তর্ভুক্ত এসব বৃহৎ বাস কোম্পানির প্রায় ৯২% ক্ষেত্রে পরিচালনা পর্ষদের সদস্যগণের সাথে ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দল (৮০%) এবং অন্যান্য রাজনৈতিক দলের (১২%) প্রত্যক্ষ সংশ্লিষ্টতা রয়েছে
- কোম্পানি ও মালিক সংগঠনের পরিচালনা পর্ষদের সদস্যগণ রাজনৈতিক প্রভাব বিস্তারের মাধ্যমে নীতি করায়ত্ব, ব্যক্তিগতভাবে লাভবান হওয়া ও কোম্পানি/সংগঠনের পক্ষে সুবিধা আদায়ে তৎপর থাকে
  - আইন প্রণয়নে প্রভাব বিস্তার - মোটরযান বিমা ঐচ্ছিক করা, আর্থিক জরিমানা ও দুর্ঘটনায় দায়ী ব্যক্তির শাস্তির মাত্রা কমানো
  - আইন প্রয়োগে বাধা প্রদান - সড়ক পরিবহণ আইনের ৯টি ধারা সংশোধনের দাবিতে মালিক সংগঠনের প্ররোচনায় শ্রমিক বিক্ষোভের পরিপ্রেক্ষিতে ২০১৯ সালে স্বরাষ্ট্রমন্ত্রী 'আইনটি বাস্তবায়নের মতো পরিবেশ তৈরি হয়নি' বলে মন্তব্য করেন; ফলশ্রুতিতে সড়ক পরিবহন আইনের কার্যকর প্রয়োগ সম্ভব হচ্ছে না, যা মালিক ও শ্রমিক সংগঠনের হাতে এ খাতের জিম্মি দশার পরিচায়ক
  - ক্ষমতাসীন দলের রাজনৈতিক এজেন্ডা বাস্তবায়নে শ্রমিকদের ব্যবহার করে ধর্মঘট ডেকে বাস বন্ধ করে যাত্রীদের দুর্ভোগে ফেলা
  - বাসের ভাড়া নির্ধারণে বাস মালিক সংগঠনের একক আধিপত্য, বাসযাত্রী সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের প্রতিনিধিত্ব নেই
- বাস মালিক সংগঠনের নেতৃত্ব এবং মালিকদের একাংশের রাজনৈতিক সংশ্লিষ্টতাকে কাজে লাগিয়ে যাত্রী পরিবহন ব্যবসায় 'সিন্ডিকেট' গঠন - ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের সদস্য ও সমর্থনপুষ্টদের হাতে পরিবহন ব্যবসার নিয়ন্ত্রণ
  - ঢাকায় সিটি সার্ভিসের শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠায় 'বাস রুট রেশনালাইজেশন'-এর যে উদ্যোগটি নেওয়া হয়েছিল তা বাস্তবায়নে ধীরগতির অন্যতম কারণ হলো মালিক ও শ্রমিক সংগঠনের অসহযোগিতা

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা খাতে নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ ও আদায়কারী (প্রাক্কলিত*)

আদায়কারী গোষ্ঠী/ব্যক্তি/প্রতিষ্ঠান	নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেওয়া বাসের হার (%)	মাসিক নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ (বাসপ্রতি গড় টাকা)	নিয়মবহির্ভূত অর্থের বাৎসরিক প্রাক্কলিত মোট পরিমাণ (কোটি টাকা)
দলীয় পরিচয়ের ব্যক্তি বা গোষ্ঠী (সড়কে চাঁদাবাজি)	৯.৩	২,৭৭৯	২৪.৯৭
পৌরসভা/সিটি কর্পোরেশনের কর্মী/প্রতিনিধি ও রাজনৈতিক নেতা কর্মী (সড়কে পার্কিং-এর জন্য)	১৩.২	২,৬২৫	৩৩.৪৮
ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশ (মামলা এড়ানোর জন্য)	২৯.০	৩,১২৫	৮৭.৫৭
টার্মিনালে প্রবেশ বা বের হওয়ার সময় মালিক ও শ্রমিক সংগঠন কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় (ফি'র অতিরিক্ত আদায়) **	৫.৭	২,৫৭৫	১২.৭৬
বিআরটিএ (নিবন্ধন ও সনদ গ্রহণ ও হালনাগাদ বাবদ নিয়মবহির্ভূত অর্থ)	৫২.৯	১৭,৬১৯	৯০০.৫৯
		মোট =	১,০৫৯.৩৭

* নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ প্রাক্কলনে জুন, ২০২৩ পর্যন্ত বিআরটিএ'তে ব্যক্তিমালিকানাধীন নিবন্ধিত বাস ও মিনিবাসের সংখ্যাকে (৮০,৫২১টি) বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে। নিয়মবহির্ভূত অর্থের বাৎসরিক প্রাক্কলিত মোট পরিমাণ (কোটি টাকায়)=(মাসিক নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ X ১২ মাস X মোট বাসের সংখ্যা X নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেওয়া বাসের হার)/ ১,০০,০০,০০০।

** এই ক্ষেত্রে সিটি সার্ভিসের বাস (৮,০৬৭টি) বিবেচনায় নেওয়া হয়নি

সার্বিক পর্যবেক্ষণ

১. বাংলাদেশের সড়ক পরিবহন খাত কতিপয় কোম্পানি কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত; ফলে ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় প্রভাব বিস্তার ও অসম প্রতিযোগিতা বিদ্যমান

২. মালিক সংগঠনের নেতৃবৃন্দের অধিকাংশ ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের সাথে সম্পৃক্ত; তারা মালিক ও শ্রমিক সংগঠনে একচেটিয়া ক্ষমতা চর্চার পাশাপাশি নীতি করায়ত্ব করার মাধ্যমে আইন প্রণয়ন ও প্রয়োগে প্রতিবন্ধকতা তৈরি করে

৩. ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন খাতে শুদ্ধাচার নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে বাস কোম্পানির পক্ষ থেকে উল্লেখযোগ্য ঘাটতি বিদ্যমান

- সংশ্লিষ্ট আইন প্রতিপালন, সুষ্ঠু কর্মপরিবেশ তৈরি, কর্মী/শ্রমিকদের বেতন, ভাতা ও দুর্ঘটনাজনিত ক্ষতিপূরণ প্রদান, সংগৃহীত তহবিলের যথার্থ ব্যবহার নিশ্চিতকরণ, যাত্রীদের মানসম্মত সেবাদান, তথ্যের উন্মুক্ততা

৪. শ্রমিক সংগঠনসমূহ বাস কর্মী/শ্রমিকদের অধিকার আদায়ে আশানুরূপ ভূমিকা পালনে ব্যর্থ - শ্রমিক কল্যাণের নামে সংগৃহীত তহবিলের অপব্যবহার এবং শ্রমিক সংগঠনের নেতৃত্বের একাংশ মালিক পক্ষের সাথে যোগসাজশে লিপ্ত হওয়ায় সাধারণ শ্রমিকগণ তাদের ন্যায্য অধিকার থেকে বঞ্চিত হচ্ছে

সার্বিক পর্যবেক্ষণ...

৫. একটি শক্তিশালী ও নিরাপদ গণপরিবহন ব্যবস্থা অর্জনের লক্ষ্যে সরকারের রাজনৈতিক সদিচ্ছার বাস্তবায়নে ঘাটতি রয়েছে; সড়ক সংশ্লিষ্ট আইন প্রণয়ন ও প্রয়োগে চ্যালেঞ্জ এবং সড়ক পরিবহন খাতে বিদ্যমান অনিয়ম-দুর্নীতি বন্ধে কার্যকর পদক্ষেপে ঘাটতি বিদ্যমান, এর মধ্যে -

- সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮-এ যানবাহনের বিমা ঐচ্ছিক রাখা, যাত্রীদের স্বার্থ সংশ্লিষ্ট অভিযোগ গ্রহণ ও নিষ্পত্তির সুস্পষ্ট বিধান না রাখা এবং পরিবহন মালিক, নেতা, কর্মী/শ্রমিকদের জন্য সুনির্দিষ্ট আচরণবিধি প্রণয়নের বিধান না রাখা এবং দুর্ঘটনায় দায়ী মালিক ও কর্মী/শ্রমিকদের শাস্তি নিশ্চিত না করা অন্যতম

৬. ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা খাতে শৃঙ্খলা ও নিরাপত্তা নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে বিআরটিএ'র ঘাটতি বিদ্যমান, এর মধ্যে - অংশীজনদের সাথে সমন্বয়, দুর্ঘটনার ক্ষতিপূরণ দেওয়া, নিবন্ধন ও সনদ সংক্রান্ত সেবা দেওয়ার ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় ও দালাল কর্তৃক হয়রানি বন্ধে কার্যকর পদক্ষেপের ঘাটতি অন্যতম

৭. সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮-এর প্রয়োগ নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী সংস্থার ব্যর্থতা - সড়কে শৃঙ্খলা বজায় রাখার ক্ষেত্রে ঘুষ, টোকেন বাণিজ্য ও রাজনৈতিক বিবেচনা প্রাধান্য পায়

৮. এই খাতে শুদ্ধাচারের ঘাটতির বিরূপ প্রভাব (অর্থনৈতিক, সামাজিক, মনস্তাত্ত্বিক ইত্যাদি) বাস কর্মী/শ্রমিক ও যাত্রীদের ওপর পড়ে - কর্মী/শ্রমিকরা অবহেলিত এবং যাত্রীরা মানসম্মত সেবা থেকে বঞ্চিত

সুপারিশ

কর্মী ও আর্থিক ব্যবস্থাপনা

১. কোম্পানিগুলোকে অনানুষ্ঠানিক নিয়োগ বন্ধ করে শ্রম আইন, ২০০৬ অনুযায়ী কর্মী/শ্রমিকদের নিয়োগপত্র দিতে হবে, যেখানে তাদের নিয়োগের শর্তাবলী, বেতন-ভাতা ও অন্যান্য সুযোগ-সুবিধা নির্ধারিত থাকবে

২. সকল বাস কোম্পানিতে প্রয়োজনীয় নীতিমালা (অর্থ ও প্রশাসন, মানবসম্পদ ব্যবস্থাপনা, জেন্ডার, অভিযোগ গ্রহণ ও নিরসন, তথ্য উন্মুক্তকরণ, ক্রয়, টিকেট ইত্যাদি সংক্রান্ত) প্রণয়ন করতে হবে এবং তা তদারকির আওতায় আনতে হবে

৩. জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশলের সুষ্ঠু বাস্তবায়ন, বিশেষ করে মালিক ও কর্মী/শ্রমিকদের দায়িত্ব ও কর্তব্য নির্দিষ্টকরণসহ নৈতিক আচরণবিধি প্রণয়ন ও তার প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে

৪. কোম্পানি, মালিক ও শ্রমিক সংগঠনের আয়-ব্যয়ের স্বচ্ছতা নিশ্চিতে নিয়মিত নিরীক্ষা কার্যক্রম সম্পন্ন করে প্রতিবেদন প্রকাশ করতে হবে। শ্রমিক সংগঠন যেন দলীয় রাজনীতি ও মালিক পক্ষের স্বার্থের প্রভাবমুক্ত হয়ে বাস্তবে শ্রমিক অধিকার অর্জনে কার্যকর ভূমিকা পালনে নিবেদিত হতে পারে এমন পরিবেশ নিশ্চিতে সরকার, রাজনৈতিক দল, মালিক ও শ্রমিক পক্ষের সমন্বিত উদ্যোগের মাধ্যমে কৌশল নির্ধারণ করা প্রয়োজন; প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে আইনি সংস্কার করে তা বাস্তবায়ন করতে হবে

অবকাঠামো ও লজিস্টিকস

৫. প্রয়োজনীয় অবকাঠামো (ডিপো, মেরামত কারখানা, কাউন্টার, যাত্রীদের লাউঞ্জ ইত্যাদি) নির্মাণ এবং এসব স্থাপনায় অগ্নি নির্বাপণে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে কোম্পানিকে উদ্যোগ নিতে হবে, অন্যথায় সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে

সুপারিশ...

অবকাঠামো ও লজিস্টিকস...

৬. সুস্পষ্ট নীতিমালা প্রণয়নের মাধ্যমে দূরপাল্লার সকল গন্তব্যে অনলাইনে টিকেট বিক্রয় এবং সিটি সার্ভিসের জন্য ই-টিকেটিং/র‌্যাপিড পাস সেবা চালু ও তা বাস্তবায়নে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে

৭. অনুমোদিত আসনের অতিরিক্ত আসন সংযোজন, হাইড্রোলিক হর্ন ব্যবহার ও কালো ধোঁয়া নির্গমন এবং রাসায়নিক পদার্থের ব্যবহার নিয়ন্ত্রণে কঠোর তদারকি করতে হবে

যাত্রীসেবা

৮. অভিযোগ প্রতিকার ব্যবস্থা সহজ ও কার্যকর করার জন্য বাস পরিবহন ব্যবসার সাথে সংশ্লিষ্ট কোম্পানি ও অন্যান্য নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি সংস্থাগুলোকে বাসযাত্রী ও কর্মী/শ্রমিকদের সকল প্রকার সমস্যার বিষয়ে নির্দ্বিধায় অভিযোগ জানাতে উৎসাহিত করতে হবে এবং অভিযোগ নিরসনে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানকে কার্যকর ভূমিকা পালন করতে হবে

৯. সহজে দৃষ্টিগোচর হয় এমন স্থানে চালক ও কন্ডাক্টরের ছবি, সনদ নম্বর, বাসের নিবন্ধন নম্বর, অভিযোগ করার ফোন/মোবাইল/ হটলাইন নম্বর এবং ভাড়ার তালিকা প্রদর্শন ও তা বাস্তবায়নে কোম্পানি কর্তৃক কার্যকর তদারকি নিশ্চিতে করতে হবে

১০. নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তিদের জন্য আসন নির্ধারণ, সহজে ব্যবহার উপযোগী র‌্যাম্প ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ এবং তা বাস্তবায়নে কার্যকর তদারকি নিশ্চিত করতে হবে

১১. ভ্রমণে যৌন হয়রানি রোধে মালিক, শ্রমিক ও যাত্রীদের সচেতনতা বৃদ্ধি এবং যৌন হয়রানির কার্যকর প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা, এবং হয়রানির শিকার হওয়া ব্যক্তি যেন যথাযথ আইনি পদক্ষেপ নিতে পারে সে বিষয়ে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে

সুপারিশ...

নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠান

১২. সকল প্রকার প্রভাবমুক্ত হয়ে সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮-এর পূর্ণাঙ্গ বাস্তবায়নে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে

১৩. সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮ এ যানবাহনের বিমা বাধ্যতামূলক করা; যাত্রীদের স্বার্থসংশ্লিষ্ট অভিযোগ গ্রহণ ও নিষ্পত্তির বিধান সুস্পষ্ট করা; বাস মালিক, নেতা, কর্মী/শ্রমিকদের জন্য সুনির্দিষ্ট আচরণবিধি প্রণয়ন বাধ্যতামূলক করতে হবে

১৪. বিআরটিএ কর্তৃক নিবন্ধন ও সনদ সরবরাহে ডিজিটাল প্রযুক্তির পর্যাপ্ত ও কার্যকর প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে। চালক ও কন্ডাক্টরদের প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ ও সনদের তথ্য যাচাইয়ে একটি সমন্বিত তথ্যভান্ডার তৈরি ও তা নিয়মিত হালনাগাদ করে প্রকাশ করতে হবে

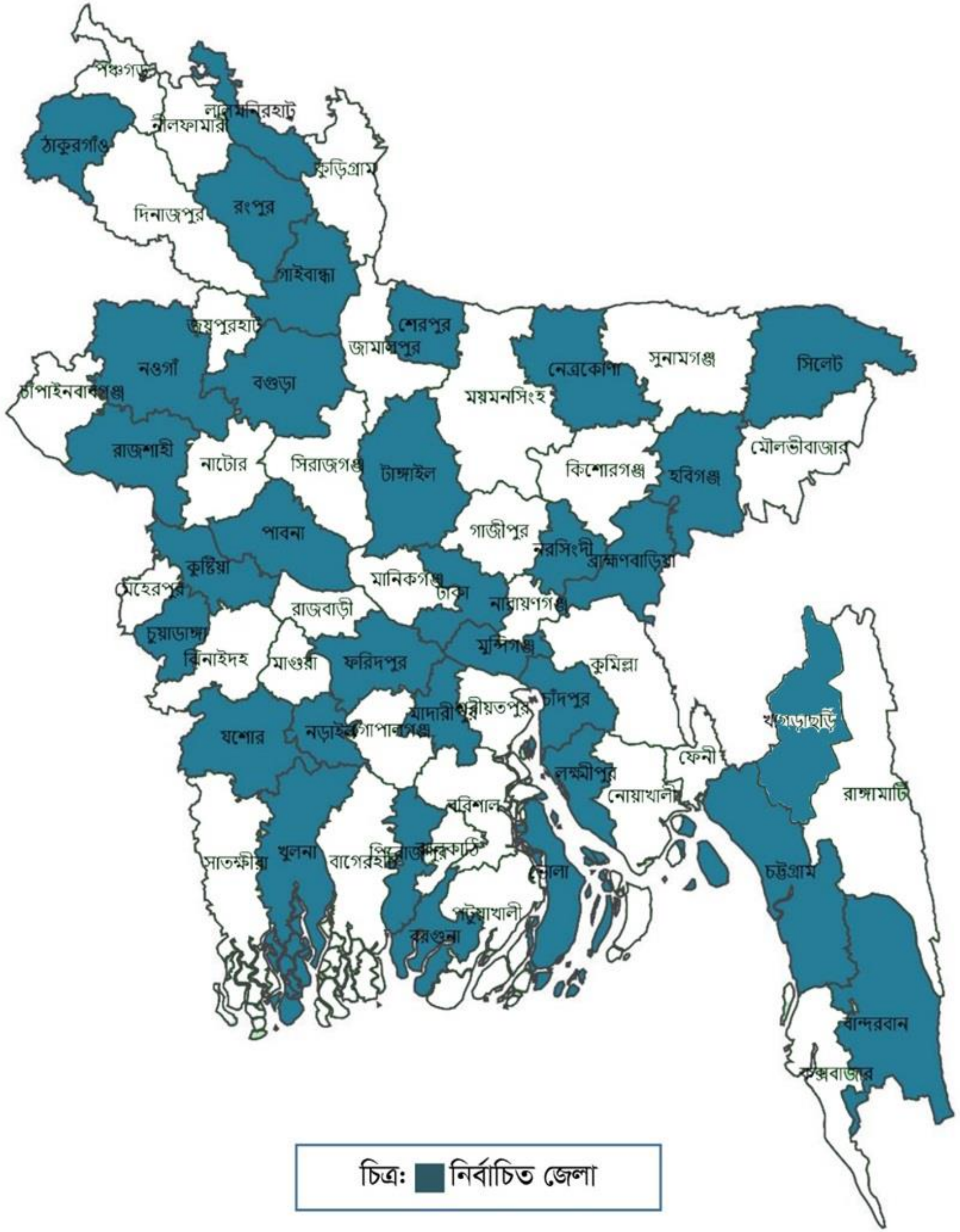
১৫. সড়কে চাঁদাবাজির সাথে জড়িত ব্যক্তি এবং যানবাহনের নিবন্ধন, ফিটনেস সনদ, রুট পারমিট ও ড্রাইভিং লাইসেন্স ইত্যাদি ক্ষেত্রে বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতির জন্য দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। বিআরটিএ ও আইন প্রয়োগকারী সংস্থাসহ এ খাতে সংশ্লিষ্ট সকলের বৈধ আয়ের সাথে অসামঞ্জস্যপূর্ণ সম্পদ অর্জন প্রতিরোধে দৃষ্টান্তমূলক জবাবদিহি নিশ্চিতে পরিচয় ও অবস্থান নির্বিশেষে আইনের যথাযোগ্য প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে। বিআরটিএ ও আইন প্রয়োগকারী সংস্থায় প্রাতিষ্ঠানিক সুশাসন ও প্রায়োগিক শুদ্ধাচার উন্নয়নের লক্ষ্যে যুগোপযোগী নৈতিক আচরণবিধিসহ প্রাতিষ্ঠানিক শুদ্ধাচার কৌশল প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করতে হবে

ধন্যবাদ

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার গুরুত্বপূর্ণ অংশীজনদের ভূমিকা

ক্রম	অংশীজন	অংশীজনের ভূমিকা
১	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	সড়ক পরিবহন খাতের উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের লক্ষ্যে নীতিমালা ও আইন প্রণয়ন এবং সংশ্লিষ্ট অংশীজনের মধ্যে সমন্বয় করা
২	বিআরটিএ	মোটরযান নিবন্ধন ও বিভিন্ন ধরনের সনদ ইস্যু ও নবায়ন, ড্রাইভিং লাইসেন্স ইস্যু ও নবায়ন, দুর্ঘটনার ক্ষতিপূরণ এবং সড়কে তদারকি ও সমন্বয়
৩	বিআরটিসি	প্রশিক্ষণ প্রদান, মোটরযান মেরামত কারখানার সুবিধা প্রদান, যাত্রীসেবার মান তদারকি
৪	আরজেএসসি	কোম্পানি ও সমিতির নিবন্ধন
৫	ডিটিসিএ	ঢাকার পরিবহন সংশ্লিষ্ট সরকারি ও বেসরকারি সংস্থাগুলিকে তদারকি এবং পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়ন ও পরিকল্পনার সমন্বয় সাধন
৬	ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশ	সড়কে শৃঙ্খলা বজায় রাখা, নিবন্ধন ও সনদ যাচাই এবং যাত্রী নিরাপত্তা প্রদান
৭	সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভা	বাস টার্মিনাল ও স্টপেজের ব্যবস্থাপনা, তদারিক ও রক্ষণাবেক্ষণ
৮	মালিক ও শ্রমিক সংগঠন	মালিক ও শ্রমিকদের বিভিন্ন অধিকার ও সুযোগ-সুবিধার সমন্বয় করা
৯	এনজিও	যাত্রী ও শ্রমিকদের অধিকার আদায় ও কল্যাণে অধিপরামর্শ কার্যক্রম পরিচালনা

জরিপ এলাকা



চিত্রঃ ■ নির্বাচিত জেলা

বিভাগ ভিত্তিক প্রাপ্ত তথ্যদাতার সংখ্যা*

বিভাগ	জরিপে অংশগ্রহণকারী তথ্যদাতার ধরন অনুযায়ী সংখ্যা			পর্যবেক্ষণকৃত বাস টার্মিনাল সংখ্যা
	কর্মী/শ্রমিক	কোম্পানির মালিক	বাসযাত্রী	
ঢাকা	২০৫	৬৪	১৫১	১২
চট্টগ্রাম	১৭১	২৬	১৪৪	১০
খুলনা	৬৯	১৭	৯২	৬
রাজশাহী	৯৭	২৪	৯৭	৯
রংপুর	৬৮	১৬	৯০	৪
বরিশাল	৩২	৯	৪০	৩
সিলেট	২৮	৪	৪৮	৪
ময়মনসিংহ	৩১	৮	৩৪	৩
মোট	৭০১	১৬৮	৬৯৬	৫১

* জনসংখ্যা, সিটি সার্ভিস, কোম্পানির সংখ্যা, রুট এবং টার্মিনালের সংখ্যা বিবেচনায় তথ্যদাতার সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়। বাসযাত্রী ও কর্মী/শ্রমিকের নমুনার আকার ছিল ৭০৫ জন করে এবং কোম্পানির মালিকদের নমুনার আকার ছিল ১৭৫ জন।

সংশ্লিষ্ট আইন

- বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮
- সড়ক পরিবহণ বিধিমালা, ২০২২
- বাংলাদেশ শ্রম আইন, ২০০৬
- কোম্পানী আইন, ১৯৯৪
- মাদকদ্রব্য নিয়ন্ত্রণ আইন, ২০১৮
- অগ্নি প্রতিরোধ ও নির্বাপণ আইন, ২০০৩
- গাড়ি না চালানো ও দূরপাল্লা বাসের ক্ষেত্রে বিকল্প চালক রাখা বিষয়ে নির্দেশনা, ২৫ জুন ২০১৮