

সুশাসিত ও নিরাপদ সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠায় টিআইবি'র সুপারিশ

সেপ্টেম্বর ১২, ২০১৮

সড়ক পরিবহন খাত দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ ভিত্তি হলেও এই খাতের শৃঙ্খলা ও জনস্বার্থ বরাবরই উপেক্ষিত হওয়ার অভিযোগ রয়েছে।^১ 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, গুদাচার চর্চা ও কার্যকর জবাবদিহিতায় ঘাটতির চিত্র উঠে আসে।^২ নিরাপদ সড়ক, সড়ক পরিবহন খাতে জবাবদিহিতা, আইনের শাসন ও ন্যায়বিচারের দাবিতে সাম্প্রতিক সময়ে^৩ তরুণ শিক্ষার্থীদের আন্দোলনের প্রেক্ষিতে সড়ক নিরাপত্তা ও এ খাতে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ব্যাপক উৎকর্ষ ও আলোচনার কেন্দ্রবিন্দুতে স্থান পায়। এ প্রেক্ষিতে তাৎক্ষণিকভাবে মন্ত্রিসভা 'সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮' এর খসড়া অনুমোদন করে। পাশাপাশি ট্রাফিক সপ্তাহ পালনসহ সাময়িক বিভিন্ন উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়।

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 পর্যায়ের 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 অংশীজনের বিবেচনার জন্য পেশ করছে:

খসড়া 'সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮' এর অন্তর্ভুক্ত বিভিন্ন বিষয়ের ওপর টিআইবি'র পর্যালোচনা ও সুপারিশ^৪

ক্রম	বিষয়	পর্যালোচনা	সুপারিশ
১.	আইনের নামকরণ	অনুমোদিত খসড়া আইনের শিরোনামে ('সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮') 'সড়ক নিরাপত্তা' প্রসঙ্গটি উল্লেখ নেই। এতে মারাত্মক ঝুঁকিতে থাকা সড়ক নিরাপত্তা বিষয়টির অগ্রাধিকার সুস্পষ্টভাবে ব্যক্ত হয় নি।	সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য প্রয়োজনীয় সকল উপাদান এই আইনে অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। উল্লেখ্য, বিশ্বব্যাপি স্বীকৃত সড়ক নিরাপত্তা সংশ্লিষ্ট ইংরেজি 'ই' আদ্যক্ষরবিশিষ্ট চারটি মৌলিক বিষয় হলো- ক. 'ইঞ্জিনিয়ারিং' (সড়কপথ ও মোটরযানের প্রকৌশলগত বিষয়, সড়ক সংকেত ও সড়ক নিরাপত্তা সুবিধাদি); খ. 'এডুকেশন' (সড়ক নিরাপত্তা শিক্ষা, প্রশিক্ষণ ও সচেতনতা); গ. 'এনভায়রনমেন্ট' (নির্মিত সড়ক পথ, সড়ক সুবিধা, সড়ক সংকেত ও সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার গুণগত মান এবং এসবের যথাযথ ব্যবহার ও সংরক্ষণ সংশ্লিষ্ট অবস্থা); এবং ঘ. 'এনফোর্সমেন্ট' (মোটরযান আইনের প্রয়োগ সংশ্লিষ্ট কর্মকাণ্ড)।
২.	খসড়া আইনের ওপর জনমত গ্রহণ ও চূড়ান্তকরণ	খসড়া আইনটির ওপর জনমত গ্রহণের বিষয়টি অনুপস্থিত।	- খসড়া আইনটির ওপর সর্বসাধারণের মতামত গ্রহণের জন্য উন্মুক্ত করতে হবে; - সড়ক সংশ্লিষ্ট সকল অংশীজনের মতামতের ভিত্তিতে আইনটি চূড়ান্ত করতে হবে।

^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, মার্চ ২২, ২০০৯, <https://bit.ly/2MFEIJr>.

^৩ ২০১৮ সালের জুলাই মাসের শেষ ও আগস্ট মাসের প্রথম সপ্তাহ।

^৪ খসড়া আইনের কপি পাওয়া যায় নি বিধায় বিভিন্ন গণমাধ্যম সূত্রে প্রাপ্ত বিষয়সমূহের ওপর মন্তব্য করা হয়েছে।

ক্রম	বিষয়	পর্যালোচনা	সুপারিশ
৩.	সড়ক দুর্ঘটনার দায়	- চালকদের বেপরোয়াভাবে মোটরযান চালানোর কারণে সড়ক দুর্ঘটনায় কেউ গুরুতর আহত বা নিহত হলে শাস্তির বিধান রাখা হয়েছে। তবে এর পাশাপাশি সড়ক দুর্ঘটনায় মোটরযানের মালিক, সড়ক তদারকি কর্তৃপক্ষ, ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ ইত্যাদি দায়ী কিনা তা যাচাই ও প্রকৃত দোষীদের চিহ্নিত করে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তি প্রদানের বিষয় আইনে উল্লেখ নেই; - ফিটনেসবিহীন যান সড়কে নামানো, চালককে অতিরিক্ত সময়ে মোটরযান চালাতে বাধ্য করা, বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্স যাচাই ছাড়া চালকের হাতে মোটরযান চালানোর দায়িত্ব অর্পণ, অধিক যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের জন্য চাপ সৃষ্টি, ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষের ব্যর্থতা, ইত্যাদি কারণে সংঘটিত দুর্ঘটনার দায় মোটরযান সংশ্লিষ্ট অংশীজনরা এড়াতে পারেন না।	- একটি স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক প্রক্রিয়ায় সড়ক দুর্ঘটনার জন্য দায়ী সকল অংশীজন চিহ্নিতকরণের বিধান রাখতে হবে; - বৈধ ড্রাইভিং লাইসেন্স যাচাই ছাড়া চালকের হাতে মোটরযান চালানোর দায়িত্ব অর্পণ, দীর্ঘ সময় একই চালককে দিয়ে বিরতিহীনভাবে মোটরযান চালানো, অতিরিক্ত যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের জন্য চাপ সৃষ্টি, ফিটনেসবিহীন মোটরযান রাস্তায় নামানো ও ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ট্রাফিক আইন যথাযথভাবে প্রয়োগ না করা, প্রভৃতি কারণে সংঘটিত সড়ক দুর্ঘটনার জন্য চালকের পাশাপাশি মালিকপক্ষ ও দায়ী অন্যান্য অংশীজনদের শাস্তির বিধান সুনির্দিষ্ট করতে হবে।
৪.	সড়ক দুর্ঘটনা তদন্ত, দায়ীদের চিহ্নিতকরণ	- সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যুজনিত ঘটনা ‘হত্যাকাণ্ড’ না ‘সড়ক দুর্ঘটনা’ তা কোন কর্তৃপক্ষ, কী মাপকাঠিতে ও প্রক্রিয়ায় নির্ধারণ করবে- এসব বিষয় অস্পষ্ট; - দেশে সড়ক দুর্ঘটনা তদন্তের জন্য প্রয়োজনীয় সংখ্যক ও প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ব্যক্তি ও বিশেষায়িত প্রতিষ্ঠানের ঘাটতি রয়েছে; - সড়ক দুর্ঘটনার সম্পূর্ণ তদন্তভার শুধু পুলিশের ওপর ছেড়ে দেওয়া হলে দুর্ঘটনার প্রকৃত কারণ চিহ্নিত না হওয়াসহ সড়ক দুর্ঘটনাকে পুঁজি করে বিধি-বহির্ভূতভাবে অর্থ লেনদেনের ঝুঁকি রয়েছে; - দণ্ডবিধির কোন ধারায় মামলা হবে তা নির্ধারণের ক্ষমতা তদন্ত কর্মকর্তার ওপর ন্যস্ত করা হয়েছে। ফলে ক্ষমতার অপব্যবহারের ঝুঁকি থেকে যায়।	- মৃত্যুজনিত দুর্ঘটনা ‘হত্যাকাণ্ড’ না ‘সড়ক দুর্ঘটনা’ তা কোন কর্তৃপক্ষ, কী মাপকাঠিতে ও প্রক্রিয়ায় নির্ধারণ করবে তার নির্দেশনা আইনে উল্লেখ করতে 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 দুর্ঘটনার মামলার বিচার কাজ বিশেষ আদালতের মাধ্যমে সম্পন্ন করার ব্যবস্থা করতে হবে।
৫.	অর্থদণ্ড ও কারাদণ্ড	- খসড়া আইনে কোন অপরাধে কী পরিমাণ অর্থদণ্ড প্রদান করা হবে সে সম্পর্কে সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ নেই; - সড়ক পরিবহন আইন ভঙ্গের জন্য সর্বোচ্চ সাজা হিসেবে পাঁচ বছর পর্যন্ত কারাদণ্ডের বিধান রাখা হয়েছে যা যথেষ্ট নয়।	- চূড়ান্ত আইনে অপরাধের ধরন ও মাত্রাভেদে অর্থদণ্ডের পরিমাণ সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ করতে হবে। অপরাধ নিরুৎসাহিত করার জন্য অর্থদণ্ডের সীমা বৃদ্ধি করতে হবে। চালক, মালিক, যাত্রী প্রভৃতি অংশীজনের জন্য সম্ভাব্য অপরাধ এবং সংশ্লিষ্ট জরিমানার একটি সুনির্দিষ্ট তালিকা প্রস্তুত করতে হবে; - সড়ক পরিবহন আইন ভঙ্গের জন্য সর্বোচ্চ সাজা প্রদানে হাইকোর্টের নির্দেশনার (সাত বছর কারাদণ্ড) প্রতিফলন নিশ্চিত করতে হবে; - প্রযোজ্য ক্ষেত্রে মৃত্যুদণ্ডের পরিবর্তে যাবজ্জীবন কারাদণ্ডের বিধান রাখা উচিত।

ক্রম	বিষয়	পর্যালোচনা	সুপারিশ
৬.	ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান পদ্ধতি	ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান প্রক্রিয়াকে স্বচ্ছ, জবাবদিহিমূলক ও মোটরযান চালক-বান্ধব করার লক্ষ্যে কোনো বিধান খসড়া আইনে উল্লেখ নেই।	- ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান প্রক্রিয়াকে স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক করার বিধান আইনে রাখতে হবে; - মোটরযান ড্রাইভিং টেস্ট গ্রহণ বাদে ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান সংশ্লিষ্ট সকল কর্মকাণ্ড অনলাইনভিত্তিক করতে হবে।
৭.	ডিমেরিট পয়েন্ট প্রদান ব্যবস্থা	মোটরযান চালকের ভুলের জন্য অপরাধের মাত্রা অনুযায়ী ডিমেরিট পয়েন্ট প্রদানের ব্যবস্থা রাখা হলেও সংশ্লিষ্ট মোটরযান মালিকের বিরুদ্ধে অনুরূপ কোনো ব্যবস্থা রাখা হয় নি।	মোটরযান মালিকের ক্ষেত্রেও (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে মোটরযানের ফিটনেস সনদের বিপরীতে) অনুরূপ ডিমেরিট পয়েন্ট প্রদানের ব্যবস্থা চালু করতে হবে।
৮.	মোটরযান শ্রমিকদের অধিকার	মোটরযান শ্রমিকদের অধিকার, যেমন, দৈনিক সর্বোচ্চ কর্মঘণ্টা, ন্যূনতম বেতন, ভাতা, ছুটি, বীমা সুবিধা ইত্যাদি খসড়া আইনে উল্লেখ নেই।	শ্রম আইনে^৫ বর্ণিত শ্রমিকদের অধিকারসমূহ বিশেষ করে মোটরযান চালক ও চালকের সহকারী নিয়োগ ও চাকুরির শর্তাবলী (ধারা নম্বর ৩ - ৩৩), কর্মঘণ্টা ও ছুটি (ধারা নম্বর ১০০ - ১১৯), মজুরি ও তা পরিশোধ (ধারা নম্বর ১২০ - ১৩৭), দুর্ঘটনাজনিত জখমের জন্য শ্রমিকের ক্ষতিপূরণ (ধারা নম্বর ১৫০ - ১৭৪), ইত্যাদি চূড়ান্ত আইনে সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ করতে হবে। আইন লঙ্ঘনের ঘটনায় কঠোর শাস্তির বিধান রাখতে হবে।
৯.	মোটরযানের ফিটনেস যাচাই	- মোটরযানের ফিটনেস যাচাইয়ে কী কী বিষয়ে বাধ্যবাধকতা থাকবে তার নির্দেশনা আইনে নেই; - মোটরযানের ফিটনেস পরীক্ষা গ্রহণ-পূর্বক ফিটনেস সনদ প্রদানের বিষয়টি উল্লেখ নেই।	- মোটরযানের ফিটনেস যাচাইকালে বাধ্যবাধকতাসমূহ আইনে উল্লেখ করতে হবে; - সড়ক পথে ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষ বা এর সদস্য কর্তৃক 'আনফিট' মোটরযান শনাক্ত হলে সংশ্লিষ্ট মোটরযান অনুমোদনকারী ব্যক্তির বিরুদ্ধে প্রযোজ্য ক্ষেত্রে (যেমন- নির্ধারিত পরিমাপের বাইরে মোটরযানের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ ও উচ্চতা বৃদ্ধি করে মোটরযানের ফিটনেস সনদ অনুমোদন) শাস্তিমূলক ব্যবস্থা রাখতে হবে; - অনুমোদনহীন মোটরযান বাজেয়াপ্তের ব্যবস্থা করতে হবে।
১০.	ক্ষতিপূরণ নির্ধারণে কমিটি	প্রস্তাবিত ট্রাস্টি বোর্ডে সড়ক দুর্ঘটনা বিশেষজ্ঞ ও নাগরিক সমাজের প্রতিনিধি রাখা হয় নি।	প্রস্তাবিত ট্রাস্টি বোর্ডে সড়ক দুর্ঘটনা বিশেষজ্ঞ ও নাগরিক সমাজের প্রতিনিধিদের অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।
১১.	বীমা সুবিধা	- মোটরযান নিবন্ধনে বীমা বাধ্যতামূলক করা হলেও বীমার ধরন উল্লেখ নেই; - দুর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত পরিবহন শ্রমিক ও যাত্রীর বীমা সুবিধা বা ক্ষতিপূরণের বিষয় উল্লেখ নেই।	মোটরযান নিবন্ধন প্রাপ্তির পূর্বশর্ত হিসেবে প্রচলিত বীমার ('প্রথম পক্ষীয়') পরিবর্তে 'তৃতীয় পক্ষীয়' বীমা গ্রহণ বাধ্যতামূলক করতে হবে। উল্লেখ্য, তৃতীয় পক্ষীয় বীমা সুবিধার আওতায় মোটরযান মালিক, শ্রমিক ও যাত্রী- এই তিনপক্ষ অন্তর্ভুক্ত, কিন্তু প্রথম পক্ষীয় বীমা সুবিধার আওতায় শুধু মোটরযান মালিক পক্ষ অন্তর্ভুক্ত।
১২.	সড়ক পরিবহন কমিটি	খসড়া আইনে সড়ক পরিবহন কমিটিতে যাত্রী প্রতিনিধি রাখা হয় নি।	সড়ক পরিবহন কমিটিতে একটি স্বচ্ছ প্রক্রিয়ায় যাত্রী প্রতিনিধি অন্তর্ভুক্তির বিধান করতে হবে।
১৩.	ব্যাখ্যায় অস্পষ্টতা	'গুরুতরভাবে কোনো ব্যক্তি আহত হলে' বাক্যাংশ আইনের প্রয়োগে সংশ্লিষ্টদের মধ্যে বিভ্রান্তি সৃষ্টি করবে। এর পাশাপাশি আইনের	চূড়ান্ত আইনে 'গুরুতরভাবে' শব্দটির সুনির্দিষ্ট ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে।

^৫ 'বাংলাদেশ শ্রম আইন, ২০০৬' ও 'বাংলাদেশ শ্রম (সংশোধন) আইন, ২০১৩।

ক্রম	বিষয়	পর্যালোচনা	সুপারিশ
		অস্পষ্টতাকে আইন প্রয়োগকারী সংস্থার একাংশ কর্তৃক বিধিবিহীন অর্থ আদায়ের সুযোগ হিসেবে ব্যবহার করা হতে পারে।	

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

১৪. স্বার্থের দ্বন্দ্ব নিরসন: মন্ত্রিপরিষদ ও জাতীয় সংসদ সদস্যদের একই সাথে মোটরযান মালিক ও শ্রমিক সংগঠনগুলোর শীর্ষ নেতৃত্বে আসীন থাকতে দেখা যায়। এতে করে প্রায়শই স্বার্থের সংঘাত লক্ষ করা যায়। জাতীয় সংসদ ও বিভিন্ন স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের নির্বাচিত জনপ্রতিদিসহ সরকারি লাভজনক পদে আসীন ব্যক্তিদের পরিবহন সংগঠনের নেতৃত্বে থাকা নিষিদ্ধ করতে হবে। একজন ব্যক্তির একই সাথে একাধিক ট্রেড ইউনিয়নের নেতৃত্ব কিংবা নির্বাহী কমিটিতে অন্তর্ভুক্ত হওয়ার সুযোগ বন্ধ করতে হবে।
১৫. 'সড়ক দুর্ঘটনা রোধে প্রধানমন্ত্রীর ছয় নির্দেশনা'র^৬ কার্যকর বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণ: জুন ২৫, ২০১৮ মন্ত্রিসভার বৈঠকে সড়ক দুর্ঘটনা রোধে প্রধানমন্ত্রীর দেওয়া ছয়টি 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 উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। এ ক্ষেত্রে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়কে অগ্রণী ভূমিকা পালন করতে হবে।
১৬. বিআরটিএ'র সক্ষমতা বৃদ্ধি ও কর্মপরিধি পুনর্বিব্যাখ্যা: সড়ক পরিবহন খাতে শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠা ও সড়ক নিরাপত্তা পরিস্থিতির উন্নতির জন্য বিআরটিএ'র সক্ষমতা বৃদ্ধি করা জরুরি। 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 একটি স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক প্রক্রিয়ায় পর্যায়ক্রমে স্বনামধন্য এবং যোগ্যতর দেশি/বিদেশি আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের নিকট হস্তান্তর করতে হবে। সেবা কার্যক্রম (ড্রাইভিং টেস্টে অংশগ্রহণ ও মোটরযানের ফিটনেস পরীক্ষা বাদে) যথাসম্ভব সেবাপ্রদানকারী ও সেবাগ্রহীতার মধ্যে সরাসরি সাক্ষাৎবিহীন পদ্ধতি বা অনলাইনভিত্তিক করতে হবে।
১৭. গণপরিবহন ব্যবস্থায় ফ্র্যাঞ্চাইজিং: একটি স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক ব্যবস্থার অধীনে দেশের সব রুটে নির্দিষ্ট সংখ্যক কোম্পানির অধীনে গণপরিবহন চলাচলের ব্যবস্থা করতে হবে। এতে কোনো কোম্পানির হাতে যাতে কোম্পানিভুক্ত মোটরযান মালিক, যাত্রী, সেবা ইত্যাদি কোনোভাবে জিম্মি না হয় তা নিশ্চিত করতে হবে।
১৮. অনুমোদিত কোম্পানিতে মোটরযান অন্তর্ভুক্তিকরণ: সরকার ও বিধিবদ্ধ সংস্থা কর্তৃক অনুমোদিত রুটের কোম্পানিতে মোটরযান অন্তর্ভুক্ত করতে অগ্রহী 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 বা ঘুষ আদায় বন্ধে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা রাখতে হবে।
১৯. মহানগরের গণপরিবহন ব্যবস্থা: মহানগরীতে সুপরিকল্পিত, আধুনিক, আরামদায়ক ও যাত্রীবান্ধব গণপরিবহন ব্যবস্থা প্রবর্তন করতে হবে। গণপরিবহন খাতে মোটরযান উদ্যোক্তাদের সহজ শর্তে ঋণপ্রাপ্তির ব্যবস্থা করতে হবে।
২০. মহানগরীতে মোটরযানের ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ: 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। ব্যক্তি মালিকানাধীন মোটরযানের ব্যবহার ক্রমান্বয়ে কমিয়ে আনতে হবে। এসব বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য সংশ্লিষ্ট নগর কর্তৃপক্ষ ও বিআরটিএ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করতে হবে।
২১. 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। মহানগরীর বিভিন্ন কেন্দ্রে বা স্থানে বাণিজ্যিক ভবনসমূহে

^৬ 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 স্টোর বা বিশ্রামাগার তৈরি; ৪. অনিয়মতাত্ত্বিকভাবে রাস্তা পারাপার বন্ধ করা; ৫. সড়কে যাতে সবাই সিগন্যাল মেনে চলে তা নিশ্চিত করা। (সূত্র: "সড়ক দুর্ঘটনা রোধে প্রধানমন্ত্রীর ছয় নির্দেশনা," *বাংলাদেশ প্রতিদিন*, আগস্ট ২৯, ২০১৮ প্রাপ্ত, <https://bit.ly/2wrx9eg>)।

একাধিক বেসমেন্টসহ ভাড়াভিত্তিক পার্কিং সুবিধা গড়ে তুলতে হবে। উদ্যোক্তাদের উৎসাহিত করতে (প্রণোদনামূলক) বিশেষ কর রেয়াত সুবিধা প্রদানের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

২২. নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধী-বান্ধব সড়ক পরিবহন: গণপরিবহন মোটরযানে ন্যূনতম এক তৃতীয়াংশ আসন নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধী যাত্রীদের জন্য সংরক্ষণের বিধান করতে হবে।

২৩. মোটরযানের ভাড়া নির্ধারণ ও নিয়ন্ত্রণ: রোড ট্রান্সপোর্ট কমিটি ও বিআরটিএ কর্তৃক নির্দিষ্ট সময় অন্তর বিভিন্ন রুটে চলাচলকারী মোটরযানের ভাড়া সমন্বয় করাসহ ‘কোনো বেসরকারি কোম্পানি ভাড়া নির্ধারণ বা পরিবর্তন করতে পারবে না’- এই মর্মে বিধান রাখতে হবে। সকল রুটে অনুমোদিত ভাড়ার তালিকা দৃশ্যমান স্থান ও ওয়েবসাইটে উন্মুক্ত করতে হবে। গণপরিবহনের ভাড়া অনলাইনে ও কার্ডের মাধ্যমে পরিশোধের ব্যবস্থা করতে হবে। অতিরিক্ত ভাড়া আদায় বন্ধে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা, যেমন- রুট পারমিট বাতিলের ব্যবস্থা করতে হবে।

২৪. ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ কর্তৃপক্ষের প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা ও জবাবদিহিতা: 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। পাশাপাশি এ সকল প্রতিষ্ঠানের ওপর অর্পিত দায়িত্ব স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতার সাথে পালনের বিষয়টি 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 করতে হবে।

২৫. ড্রাইভিং কম্পিটেন্সি টেস্টিং বোর্ড: মোটরযান চালকদের ড্রাইভিং টেস্ট গ্রহণের জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত ‘ড্রাইভিং কম্পিটেন্সি টেস্টিং বোর্ড’ কার্যকর করার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। সড়ক পরিবহন অংশীজনের সুপারিশের আলোকে নির্দিষ্ট সময় অন্তর স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক প্রক্রিয়ায় ‘ড্রাইভিং কম্পিটেন্সি টেস্টিং বোর্ড’ পুনর্গঠন করতে হবে। এই বোর্ডে সরকারি এমন কর্মকর্তাদের রাখতে হবে যারা মোটরযান ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রত্যাশী ব্যক্তিদের ড্রাইভিং টেস্ট গ্রহণকালে স্ব-শরীরে উপস্থিত থাকতে পারবেন।

২৬. মোটরযান চালকদের স্বাস্থ্য পরীক্ষা: নিয়োগদাতার পক্ষ হতে মোটরযান চালক ও চালকের সহকারীদের স্বাস্থ্য পরীক্ষা (বিশেষ করে দৃষ্টি, শ্রবণ শক্তি, রক্তচাপ ও হৃদরোগ, মানসিক সুস্থতা, অবৈধ মাদক ও নেশাজাত দ্রব্য গ্রহণ, ইত্যাদি) নিশ্চিতকরণে বাস্তবসম্মত ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া মহাসড়কের বিভিন্ন পয়েন্টে তাৎক্ষণিকভাবে মোটরযান শ্রমিকদের মাদক পরীক্ষার ব্যবস্থা করতে হবে। মাদক গ্রহণের প্রমাণ পাওয়া গেলে মোটরযান লাইসেন্সে প্রদত্ত পয়েন্ট কর্তনসহ আর্থিক জরিমানার বিধান করতে হবে।

২৭. 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।

২৮. সড়ক নিরাপত্তা শিক্ষা, প্রশিক্ষণ ও সচেতনতা: প্রতিটি জেলায় মোটরযান প্রশিক্ষণ কেন্দ্র প্রতিষ্ঠাসহ প্রশিক্ষণ কেন্দ্রসমূহে মোটরযান চালকদের সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করতে হবে। বেসরকারি প্রশিক্ষণ কেন্দ্রসমূহের জন্য প্রশিক্ষক প্রশিক্ষণ ও প্রশিক্ষণ সামগ্রী সরবরাহের ব্যবস্থা করতে হবে। কারিগরি শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে অটোমোবাইল কোর্সে মোটরযান চালনা ও সড়ক নিরাপত্তার বিষয় অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। পাঠ্যপুস্তকে 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। শিক্ষকদের সহায়ক হিসেবে প্রয়োজনীয় উপকরণ, যেমন- শিশুদের উপযোগী ও আকর্ষণীয় ‘সড়ক নিরাপত্তা নির্দেশিকা’, অ্যানিমেশন কার্টুন, পোস্টার, ইত্যাদি অনলাইনে সরবরাহ করতে হবে। সড়ক নিরাপত্তা শিক্ষা উপকরণ বিদ্যালয় পর্যায়ে ব্যবহার বাধ্যতামূলক করতে প্রয়োজনীয় ও কার্যকর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। সামাজিক যোগাযোগ মাধ্যমসহ দেশের সকল টেলিভিশন চ্যানেল ও সংবাদপত্রে নিরাপদে সড়ক ব্যবহার সম্পর্কে জনসচেতনতা সৃষ্টির ব্যবস্থা করতে হবে।

২৯. সড়ক দুর্ঘটনার সার্বিক চিত্র: বর্তমানে শুধু থানায় মামলা দায়েরকৃত সড়ক দুর্ঘটনার তথ্যের ভিত্তিতে বিআরটিএ সড়ক দুর্ঘটনার ওপর যে প্রতিবেদন প্রকাশ করে তাতে দেশের সড়ক দুর্ঘটনার আংশিক চিত্র পাওয়া যায়। সড়ক দুর্ঘটনার ওপর বার্ষিক পূর্ণাঙ্গ প্রতিবেদন ওয়েবসাইট/গণমাধ্যমে প্রকাশের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এই দায়িত্ব বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের ‘অ্যাক্সিডেন্ট রিসার্চ সেন্টার’ কিংবা স্বনামধন্য কোনো সংস্থার ওপর অর্পণ করা যেতে পারে।

৩০. সড়ক দুর্ঘটনা-পরবর্তী পদক্ষেপ: দুর্ঘটনা-পরবর্তী ‘গোল্ডেন আওয়ার’^৭ এর মধ্যে আহতদের সহায়তার জন্য জরুরি চিকিৎসা নিশ্চিতকরণে হটলাইন স্থাপন করতে হবে। হাইকোর্টের নির্দেশনা মোতাবেক সড়ক দুর্ঘটনায় আহত ব্যক্তির জরুরি চিকিৎসা

^৭ বিশেষজ্ঞদের মতে, সড়ক দুর্ঘটনার পরবর্তী এক ঘণ্টার (‘গোল্ডেন আওয়ার’) মধ্যে মারাত্মকভাবে আহত ব্যক্তিকে জরুরি চিকিৎসা সেবা দেওয়া গেলে মৃত্যু এড়ানো সম্ভব।

সেবা নিশ্চিত করতে নিকটবর্তী হাসপাতাল বা ক্লিনিক থেকে বাধ্যতামূলকভাবে প্রদানের নির্দেশনাসহ গেজেট প্রকাশ করতে হবে।

৩১. 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।

৩২. সড়ক পরিবহন সংগঠনের নেতৃত্ব 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।^৮

৩৩. 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।

৩৪. গণশুনানির আয়োজন: সড়ক পরিবহন সংশ্লিষ্ট সকল অংশীজনের অংশগ্রহণে বিআরটিএ’র সকল কার্যালয়ের উদ্যোগে স্ব-স্ব এলাকায় বছরে অন্তত একটি করে 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।

^৮ 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।