

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার

সারসংক্ষেপ

০৫ মার্চ ২০২৪

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার

গবেষণা উপদেষ্টা

ড. ইফতেখারুজ্জামান, নির্বাহী পরিচালক, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ
অধ্যাপক ড. সুমাইয়া খায়ের, উপদেষ্টা, নির্বাহী ব্যবস্থাপনা, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ

গবেষণায় কারিগরি সহায়তা

মোহাম্মদ শোয়ায়েব, অধ্যাপক (অবসরপ্রাপ্ত), পরিসংখ্যান গবেষণা ও শিক্ষণ ইনস্টিটিউট (আইএসআরটি), ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়

গবেষণা তত্ত্বাবধান

মুহাম্মদ বাদিউজ্জামান, পরিচালক, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ

প্রতিবেদন সম্পাদনা

শাহজাদা এম আকরাম, সিনিয়র রিসার্চ ফেলো, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, টিআইবি

গবেষণা পরিচালনা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

মুহাঃ নূরুজ্জামান ফরহাদ, রিসার্চ এসোসিয়েট-কোয়ান্টিটেটিভ, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, টিআইবি
ফারহানা রহমান, রিসার্চ ফেলো, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, টিআইবি
মোহাম্মদ নূরে আলম, রিসার্চ ফেলো, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, টিআইবি

গবেষণা সহকারী (খন্ডকালীন)

ফাতিমা তানজিম, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, টিআইবি
শাহাদ আল নূর, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি, টিআইবি

কৃতজ্ঞতা

গবেষণার আওতাভুক্ত এলাকার নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি, সংশ্লিষ্ট দপ্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারী, বাস মালিক, কর্মী/শ্রমিক ও এ খাতের বিশেষজ্ঞ যারা তাঁদের মূল্যবান মতামত, অভিজ্ঞতা ও বিভিন্ন বিষয়ে তথ্য-উপাত্ত দিয়ে সহায়তা করেছেন তাঁদের সকলের প্রতি আন্তরিক ধন্যবাদ ও কৃতজ্ঞতা জ্ঞাপন করছি। গবেষণা সুষ্ঠুভাবে সম্পাদন করতে প্রয়োজনীয় দিকনির্দেশনা ও মতামত দিয়ে গবেষণা প্রতিবেদনটিকে সমৃদ্ধ করার জন্য টিআইবির নির্বাহী পরিচালক ড. ইফতেখারুজ্জামান, অধ্যাপক ড. সুমাইয়া খায়ের, উপদেষ্টা, নির্বাহী ব্যবস্থাপনা, বিশেষজ্ঞ অধ্যাপক মোহাম্মদ শোয়ায়েব এবং টিআইবির নির্বাহী ব্যবস্থাপনা কমিটির অন্যান্য সদস্যের প্রতি আন্তরিক কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। গবেষণা প্রতিবেদনটি পর্যালোচনা ও সম্পাদনা এবং প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা প্রদানের জন্য গবেষণা ও পলিসি বিভাগের পরিচালক মুহাম্মদ বাদিউজ্জামান এবং সিনিয়র রিসার্চ ফেলো শাহজাদা এম আকরামের প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। এছাড়া তথ্য সংগ্রহে জড়িত সনাক ও ইয়েস সদস্যদের নিকট আমরা আন্তরিকভাবে কৃতজ্ঞ এবং তথ্য সংগ্রহ ব্যবস্থাপনায় জড়িত টিআইবির সিভিক এনগেজমেন্ট বিভাগের ঢাকা ও মাঠ পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট সকল সহকর্মীকে আন্তরিক ধন্যবাদ জানাই। প্রতিবেদনের উপস্থাপনার ওপর মূল্যবান মতামত ও পরামর্শ প্রদানের মাধ্যমে প্রতিবেদনের উৎকর্ষ সাধনে অবদান রাখার জন্য গবেষণা ও পলিসি বিভাগের অন্যান্য সহকর্মীসহ অন্যান্য বিভাগের সহকর্মীর প্রতি জানাই আন্তরিক ধন্যবাদ ও কৃতজ্ঞতা।

যোগাযোগ

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)
মাইডাস সেন্টার (চতুর্থ ও পঞ্চম লেভেল)
বাড়ি # ৫, সড়ক # ১৬, ধানমন্ডি, ঢাকা-১২০৯
ফোন: (+৮৮০-২) ৪১০২১২৬৭-৭০
ফ্যাক্স: (+৮৮০-২) ৪১০২১২৭২; ই-মেইল: info@ti-bangladesh.org
ওয়েবসাইট: <https://www.ti-bangladesh.org>

১. 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 দশমিক ২ শতাংশ বাসে যাতায়াত করে। ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা খাত উল্লেখযোগ্য সংখ্যক মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করেছে। বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরোর তথ্যানুযায়ী, সড়ক পরিবহন খাতে জড়িত মোট শ্রমিকের প্রায় ১৫ শতাংশ বাসযাত্রী পরিবহনে নিয়োজিত। বাংলাদেশে গণপরিবহন ব্যবস্থা ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার ওপর নির্ভরশীল - সড়কে চলাচলকারী বাসের মধ্যে ব্যক্তিমালিকানাধীন বাসের হার ৯৮ দশমিক ৪ শতাংশ। ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার নিয়ন্ত্রণ ও তদারকি কাঠামোয় সরকারি ও বেসরকারি বিভিন্ন অংশীজন গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে।

নিরাপদ ও সুশৃঙ্খল গণপরিবহন জনগণের একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রত্যাশা, যা ২০১৮ সালে সংগঠিত ছাত্র আন্দোলনে সর্বস্তরের নাগরিকদের অংশগ্রহণে প্রতীয়মান হয়। নিরাপদ সড়কের দাবিতে এই ছাত্র আন্দোলনের 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 দশমিক ৫ শতাংশ। প্রেক্ষিত পরিকল্পনা ২০৪১ এ পরিবহন ব্যবসা খাতে পর্যাপ্ত বরাদ্দ নিশ্চিত করা, সহনীয় ব্যয়ে ও সুবিধামতো সময়ে পরিবহন সুবিধা গ্রহণে সেবাহ্রীতার পছন্দকে প্রাধান্য দেওয়া, এবং সব ধরনের পরিবহন সেবার মধ্যে উপযুক্ত প্রতিযোগিতার পরিবেশ নিশ্চিত করার কথা বলা হয়েছে। এছাড়া জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশলপত্রে ব্যক্তিমালিকানাধীন খাতে সংশ্লিষ্ট আইনের কার্যকর প্রয়োগ নিশ্চিতকরণ, মূল্য নির্ধারণে একাধিপত্য প্রতিরোধ, পরিবেশ সংরক্ষণ, ন্যূনতম ও ন্যায্য মজুরি প্রদানে শ্রমিক সংগঠনের দরকষাকষি ও তদারকি জোরদার করার কথা উল্লেখ করা হয়েছে। আন্তর্জাতিক অঙ্গীকার হিসেবে টেকসই উন্নয়ন অভীষ্ট (এসডিজি) ১১.২ এ নিরাপদ, সুশৃঙ্খল, 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।

এসকল জাতীয় ও আন্তর্জাতিক অঙ্গীকার ও আইনি কাঠামো থাকার পরও গণমাধ্যম ও গবেষণায় এ খাত নিয়ে উদ্বেগসমূহ লক্ষণীয়। গণমাধ্যমের প্রতিবেদনে বাংলাদেশের গণপরিবহন ব্যবসা খাতে বাড়তি ভাড়া আদায়, বাসযাত্রী ও কর্মী/শ্রমিকদের সুরক্ষা ও নিরাপত্তায় ঘাটতি, যত্রতত্র স্টপেজ ও পার্কিং, চাঁদাবাজি, যৌন হয়রানি, যাত্রী ও শ্রমিকদের জন্য অপরিপূর্ণ অবকাঠামো এবং অনিয়ম-দুর্নীতির অভিযোগ পাওয়া যায়। এছাড়া বিভিন্ন গবেষণায় গণপরিবহন ব্যবসা পরিচালনায় বিভিন্ন ধরনের চ্যালেঞ্জ (যেমন, 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। এ পরিপ্রেক্ষিতে 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 সম্পর্কিত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ ও বিশ্লেষণের জন্য এই গবেষণার উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়।

২. গবেষণার উদ্দেশ্য

গবেষণার মূল উদ্দেশ্য হলো - বাংলাদেশের ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার পর্যালোচনা করা। এছাড়াও গবেষণার সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহ হচ্ছে-

- ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস ব্যবসা পরিচালনায় সংশ্লিষ্ট আইনের প্রতিপালন পর্যালোচনা করা
- এ ব্যবসায় শুদ্ধাচারের ক্ষেত্রে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জসমূহ চিহ্নিত করা
- এ খাতের নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা পর্যালোচনা করা
- গবেষণালব্ধ ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশ প্রদান করা

৩. তথ্য সংগ্রহের ক্ষেত্র এবং শুদ্ধাচারের নির্দেশকসমূহ

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার সাতটি নির্ধারিত ক্ষেত্রে ব্যবসায় শুদ্ধাচারের ছয়টি সুনির্দিষ্ট নির্দেশকের আলোকে এই গবেষণার জন্য প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহ, যাচাই এবং প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করে প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে। এ গবেষণায় শুদ্ধাচার পর্যালোচনার নির্ধারিত ক্ষেত্রসমূহ হলো- ব্যবসার অনুমোদন, কর্মী ব্যবস্থাপনা, আর্থিক ব্যবস্থাপনা, অবকাঠামো ও লজিস্টিকস, যানবাহন ব্যবস্থাপনা, যাত্রীসেবা এবং নিয়ন্ত্রণ ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা। গবেষণায় বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচারের ছয়টি সুনির্দিষ্ট নির্দেশকের আলোকে ক্ষেত্রসমূহের তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করা হয়। উল্লেখ্য, গবেষণায় ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসার বিভিন্ন ক্ষেত্রসমূহের জন্য প্রয়োজ্য শুদ্ধাচারের নির্দেশকসমূহ ব্যবহার করা হয়েছে।

৪. গবেষণার পরিধি ও সময়

- গবেষণায় ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা বলতে 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।
- এই গবেষণায় ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসায় শুদ্ধাচার বলতে ব্যবসা সংশ্লিষ্ট আইনি বিধানের প্রতিপালন, স্বচ্ছতা ও জবাবদিহি প্রতিষ্ঠা, দায়িত্বশীলতা, নির্ভরযোগ্যতা/বিশ্বাসযোগ্যতা ও শ্রদ্ধাশীলতা/সহমর্মীতা প্রদর্শনে অংশীজনের দৃঢ় অঙ্গীকার ও তার বাস্তবায়ন বুঝায়।
- বিআরটিসি'র বাস পরিবহন ব্যবসা এ গবেষণার অন্তর্ভুক্ত নয়।

৫. গবেষণা পদ্ধতি

এটি একটি মিশ্র পদ্ধতির গবেষণা, যেখানে গুণবাচক ও পরিমাণবাচক উভয় ধরনের তথ্য ব্যবহার করা হয়েছে। দুই পর্যায়বিশিষ্ট স্তরায়িত নমুনায়ন (Two stage stratified random sampling) পদ্ধতি ব্যবহার করে প্রতিনিধিত্বশীল নমুনা নির্বাচনের মাধ্যমে ৩২টি জেলায় জরিপকার্য পরিচালনা করা হয়। নিচের সারণিতে গবেষণায় ব্যবহৃত তথ্যের ধরন, তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি ও উৎস তুলে ধরা হলো।

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

গবেষণার সময়: মে ২০২৩ - ফেব্রুয়ারি ২০২৪ পর্যন্ত সময়ে গবেষণার তথ্য সংগ্রহ, বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে এবং ১১ সেপ্টেম্বর - ২২ অক্টোবর ২০২৩ এর মধ্যে মাঠ পর্যায়ে জরিপের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

৬. গবেষণার ফলাফল

৬.১ অনুমোদন: বাসের নিবন্ধন ও সনদ

সড়কে বাণিজ্যিকভাবে চলাচলকারী প্রত্যেকটি বাসের জন্য নিবন্ধন ও তিন ধরনের সনদ (ফিটনেস, ট্যাক্স টোকেন ও রুট পারমিট) সংগ্রহ বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। তবে জরিপে অংশগ্রহণকারী কর্মী/শ্রমিকদের ৪০ দশমিক ৯ শতাংশের মতে, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির এক বা একাধিক বাসের নিবন্ধনসহ কোনো না কোনো সনদের ঘাটতি আছে। এ হার আন্তঃজেলা (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) বাস কোম্পানির ক্ষেত্রে ৩৮ দশমিক ৩ শতাংশ এবং সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৬২ দশমিক ৭ শতাংশ। ২৪ শতাংশ কর্মী/শ্রমিকের মতে, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির কোনো না কোনো বাসের ফিটনেস সনদ নেই এবং ২২ শতাংশ বলেছেন বাসের রুট পারমিট নেই। অনুরূপভাবে, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির এক বা একাধিক বাসের নিবন্ধন সনদ নেই বলে উল্লেখ করেছেন ১৮ দশমিক ৯ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক এবং ট্যাক্স টোকেন সনদ হালনাগাদ নেই বলে উল্লেখ করেছেন ১৮ দশমিক ৫ শতাংশ বাস কর্মী/শ্রমিক। এছাড়া সড়ক পরিবহণ আইন, ২০১৮-এ মোটরযান বিমার বিষয়টি ঐচ্ছিক করায় ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস ব্যবসায়ীদের মধ্যে মোটরযানের বিমা করায় আগ্রহ নেই।

৬.২ কর্মী ব্যবস্থাপনা

৬.২.১ কর্মী/শ্রমিক নিয়োগ, কর্মঘণ্টা ও আচরণবিধি

জরিপে অংশগ্রহণকারী কর্মী/শ্রমিকদের ৮২ শতাংশ বলেছেন যে তাদের কোনো নিয়োগপত্র দেওয়া হয় না এবং ৬৯ দশমিক ৩ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক বলেছেন তাদের দৈনিক চুক্তি/ট্রিপ অনুযায়ী নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা খাতে চুক্তিভিত্তিক নিয়োগ প্রাধান্য পাওয়ায় কর্মী/শ্রমিকরা ওভারটাইম ভাতা পান না এবং তাদের দৈনিক নির্ধারিত কর্মঘণ্টাও নেই। জরিপে অংশগ্রহণকারী বাস কর্মী/শ্রমিকদের দৈনিক গড়ে প্রায় ১১ ঘণ্টা কাজ করতে হয়। এছাড়া ৬৭ দশমিক ২ শতাংশ বাস কর্মী/শ্রমিকদের দৈনিক আট (৮) ঘণ্টার অতিরিক্ত কাজ করতে হয়, তবে তাদের অধিকাংশই ওভারটাইম ভাতা পান না। জরিপে ৫৯ দশমিক ৫ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক বলেছেন, তাদের জন্য কোম্পানির আচরণবিধি বা নির্দেশিকা নেই এবং ৩ দশমিক ৩ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানিতে শিশু কর্মী/শ্রমিক নিয়োগ দেওয়া হয়েছে।

২৫ জুন ২০১৮ তারিখে মন্ত্রিপরিষদের বৈঠকে প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনা অনুযায়ী দূরপাল্লার সকল বাসে বিকল্প চালক রাখার সরকারি নির্দেশনা থাকলেও জরিপে অংশগ্রহণকারী ৫৯ দশমিক ১ শতাংশ আন্তঃজেলা-দূরপাল্লার কোম্পানির বাসে বিকল্প চালক রাখা হয় না। বাসে বিকল্প চালক না থাকায় বিশেষত বিভিন্ন ধর্মীয় ও সামাজিক উৎসবে বাস চালকদের বিশ্রামহীনভাবে বাস চালাতে হয়। তবে ৩৮ দশমিক ১ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক জানান, চালকের বিশ্রাম প্রয়োজন হলে হেলপার/কন্ডাক্টর দ্বারা প্রধান সড়কের কিছু অংশে বাস চালানো হয়।

৬.২.২ বাস চালক ও কন্ডাক্টরদের প্রশিক্ষণ এবং লাইসেন্স

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাসের তুলনায় পেশাদার প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ও লাইসেন্সধারী চালকের সংকট আছে। গণমাধ্যমের তথ্যানুযায়ী বিআরটিএ'তে নিবন্ধনকৃত সব ধরনের যানবাহনের সংখ্যার তুলনায় ৬৩ দশমিক ৫ শতাংশ পেশাদার লাইসেন্সধারী চালক রয়েছে। এছাড়া জরিপে অংশগ্রহণকারী ১১ দশমিক ৯ শতাংশ বাস মালিক জানান তাদের কোম্পানিতে এক বা একাধিক পেশাদার লাইসেন্সবিহীন ও মেয়াদোত্তীর্ণ লাইসেন্সধারী চালক আছে। তবে, সড়কে চলাচলকারী কোনো বাস কোম্পানির কন্ডাক্টরের প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ ও লাইসেন্স নেই।

৬.২.৩ কর্মী/শ্রমিকদের বেতন কাঠামো

এ খাতে অধিকাংশ বাস কোম্পানি পদ ও গ্রেড অনুযায়ী মজুরি/বেতন কাঠামো অনুসরণ করে না, তারা চুক্তিভিত্তিক নিয়োগে (যে নিয়োগে বাস মালিক কর্তৃক দৈনিক নির্ধারিত অর্থ তাকে জমা দিয়ে বাস চালাতে হয়) আগ্রহী ও বামেলাহীন মনে করেন। কর্মী/শ্রমিকদের আয় বিশ্লেষণে দেখা যায়, ২০২৩ সালে বাস কর্মী/শ্রমিকদের উপার্জিত আয় গেজেট অনুসারে সমন্বয়কৃত (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) মজুরি/বেতন থেকে কম। জরিপে অংশগ্রহণকারী চালকদের মাসিক আয় ১৭,৬৫০ টাকা, যা গেজেটে উল্লেখিত চালকদের জন্য নির্ধারিত নিম্নতম বেতন/মজুরি থেকে কম। বিশ্লেষণে আরও দেখা যায়, চালকদের ৭৭ দশমিক ৫ শতাংশ গেজেটে নির্ধারিত নিম্নতম মজুরি/বেতন থেকে কম আয় করে, এ হার কন্ডাক্টর/সুপারভাইজারদের ক্ষেত্রে ৫৫ দশমিক ৯ শতাংশ এবং হেলপারদের ক্ষেত্রে ৫৩ দশমিক ২ শতাংশ।

৬.২.৪ দুর্ঘটনার ক্ষতিপূরণ ও অনুদান

অধিকাংশক্ষেত্রে দেখা যায় যে, আইনি বাধ্যবাধকতা না থাকায় মালিকরা কর্মী/শ্রমিকদের চিকিৎসা খরচ দেন না। জরিপে অংশগ্রহণকারী কর্মী/শ্রমিকদের ৩৯ দশমিক ৪ শতাংশ ২০২৩ সালের মার্চ-আগস্ট পর্যন্ত সময়কালে বাস দুর্ঘটনার শিকার হয়েছেন এবং তাদের মধ্যে ৩৭ দশমিক ৪ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক মালিকদের কাছ থেকে বিভিন্ন হারে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন। যেসকল কর্মী/শ্রমিক ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন, তারা মালিক/কোম্পানির কাছ থেকে গড়ে মোট চিকিৎসা খরচের মাত্র ১৮ দশমিক ৭ শতাংশ পেয়েছেন। এছাড়া বাস কর্মী/শ্রমিকদের মতে, বিআরটিএ'র ট্রাস্টি বোর্ড হতে ক্ষতিপূরণ পাওয়ার শর্ত হিসেবে দুর্ঘটনায় দায়ের করা মামলার নথি এবং সমিতির প্রত্যয়নপত্র সংগ্রহ করে ট্রাস্টি বোর্ডে জমা দিতে হয়, তবে বিভিন্ন চ্যালেঞ্জের কারণে কর্মী/শ্রমিকরা তা সংগ্রহ করতে না পারায় অধিকাংশক্ষেত্রে তারা বঞ্চিত হন। তাছাড়া এ খাত ঝুঁকিপূর্ণ ও দুর্ঘটনাপ্রবণ কাজের ক্ষেত্রে হওয়া সত্ত্বেও বাস কর্মী/শ্রমিকদের জন্য কোনো বাস কোম্পানিতেই স্বাস্থ্য/জীবন বিমা সুবিধা নেই।

৬.৩ আর্থিক ও অন্যান্য ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম

৬.৩.১ নিরীক্ষা কার্যক্রম ও আর্থিক প্রতিবেদন

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৮২ দশমিক ৭ শতাংশ কোম্পানির বহিঃস্থ নিরীক্ষা কার্যক্রম নেই এবং ৫৮ শতাংশ বাস কোম্পানিতে আর্থিক ব্যবস্থাপনা বিষয়ক কোনো নীতিমালা/গাইডলাইন নেই। এছাড়া কোম্পানী আইন, ১৯৯৪ এ বিধান থাকলেও অধিকাংশ বাস কোম্পানি যৌথমূলধন কোম্পানি ও ফার্মসমূহের পরিদপ্তর (আরজেএসসি)-এ হালনাগাদ বার্ষিক নিরীক্ষা প্রতিবেদন জমা দেয় না। অপরদিকে, ১৯

শতাংশ কোম্পানি তাদের বাজেট, আর্থিক বিবরণী/আয়-ব্যয়, নিরীক্ষা প্রতিবেদন ইত্যাদি নথি সকল অংশীদারদের (শেয়ারহোল্ডার) সরবরাহ করে না। তাছাড়া বাস কোম্পানিসমূহ তাদের বার্ষিক প্রতিবেদন, আর্থিক বিবরণী ও নিরীক্ষা প্রতিবেদন, কর্মী/শ্রমিকের সংখ্যা ইত্যাদি কোনো মাধ্যমে (প্রিন্ট ও ইলেকট্রনিক) জনসম্মুখে প্রকাশ করে না। আয়কর দেওয়ার ক্ষেত্রেও কোম্পানিসমূহের মধ্যে যথাযথভাবে আয়কর না দেওয়ার প্রবণতা বিদ্যমান, কিছুক্ষেত্রে কোম্পানিসমূহের বিরুদ্ধে প্রকৃত আয় গোপন করার দৃষ্টান্ত আছে।

৬.৩.২ ব্যবসা পরিচালনায় অনির্ধারিত/অদৃশ্যমান ব্যয়

জরিপে ৪৮ দশমিক ৫ শতাংশ কোম্পানি বিভিন্ন সামাজিক গোষ্ঠী ও প্রতিষ্ঠানকে দারিদ্র্য বিমোচন, শিক্ষা, স্বাস্থ্য ইত্যাদি খাতে আর্থিক সহায়তা বা অনুদান দিয়ে থাকে। অধিকাংশক্ষেত্রে তারা চাঁদা হিসেবে এ অর্থ দিতে বাধ্য হয়, যা কোম্পানিগুলো ‘কর্পোরেট সোস্যাল রেসপনসিবিলিটি (সিএসআর)’ হিসেবে অভিহিত করে। এছাড়া রাজনৈতিক সমাবেশ, বিভিন্ন দিবস পালন, টার্মিনালের বাইরে (রাষ্ট্রায়) পার্কিং এবং সড়কের বিভিন্ন স্থানে ট্রাফিক আইন লঙ্ঘন ও ‘টোকেন বাণিজ্যের’ জন্য বাস মালিক ও কর্মী/শ্রমিকরা চাঁদা বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেয় বা দিতে বাধ্য হয়। এ খাতে বাস মালিক ও কর্মী/শ্রমিক কর্তৃক প্রদত্ত বাৎসরিক নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ হলো ১ হাজার ৫৯ কোটি ৩৭ লাখ টাকা।

সারণি ১: 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 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।

৬.৩.৩ অন্যান্য আর্থিক ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম

অধিকাংশ বাস কোম্পানির আর্থিক ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত কমিটি থাকলেও আর্থিক বিষয়ে সাধারণ 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। তবে, সম্প্রতি মোবাইল আর্থিক সেবা (এমএফএস)-এর মাধ্যমে কর্মী/শ্রমিকদের মজুরি দেওয়া শুরু হয়েছে।

৬.৩.৪ অবকাঠামো ও লজিস্টিকস

জরিপে অংশগ্রহণকারী বাস কোম্পানিসমূহের মধ্যে ৭৬ দশমিক ৭ শতাংশ কোম্পানির নিজস্ব বাস ডিপো নেই, ৫৮ দশমিক ৩ শতাংশ কোম্পানির গ্যারেজ/মেরামত কারখানা নেই, ৮৩ দশমিক ৯ শতাংশ কোম্পানির কর্মী/শ্রমিকদের আবাসন/বিশ্রাম কক্ষ নেই। এছাড়া ৪৫ দশমিক ৪ শতাংশ কোম্পানির টিকেট কাউন্টার নেই এবং বাস কোম্পানিগুলোর একাংশ অবৈধ অর্থের বিনিময়ে অনুমোদনহীন স্থানে কাউন্টার বসিয়ে ব্যবসা পরিচালনা করে। অপরদিকে, জরিপে অংশগ্রহণকারী ৫৬ দশমিক ৫ শতাংশ আন্তঃজেলা (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) বাস কোম্পানির যাত্রীদের জন্য নির্ধারিত অপেক্ষার স্থান থাকলেও সেখানে লজিস্টিকস ঘাটতি বিদ্যমান। এক্ষেত্রে যাত্রীদের অপেক্ষার স্থানে শীতাতপ/ফ্যানের ব্যবস্থা নেই (৯০ শতাংশ), শিশুদের দুগ্ধপান করানোর কর্ণার নেই (৮৬ দশমিক ৩ শতাংশ), সাংকেতিক চিহ্নের মাধ্যমে দিক-নির্দেশনা নেই (৮৫ শতাংশ), প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি ও বয়স্কদের উপযোগী ব্যবস্থা নেই (৭২ দশমিক ৫ শতাংশ), বিশুদ্ধ খাবার পানির ব্যবস্থা নেই (৬৬ দশমিক ৩ শতাংশ), নারীদের জন্য পৃথক টয়লেটের ব্যবস্থা নেই (৪৫ শতাংশ) অন্যতম।

৬.৩.৫ অগ্নি প্রতিরোধ ব্যবস্থা

জরিপে ৪৭ দশমিক ৫ শতাংশ 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 অধিকাংশক্ষেত্রেই অকার্যকর অবস্থায় রয়েছে।

৬.৪ যানবাহন ব্যবস্থাপনা

৬.৪.১ যানবাহন রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিবেশ সংরক্ষণ

জরিপে অংশগ্রহণকারী সিটি সার্ভিসের ৮৯ দশমিক ২ শতাংশ এবং আন্তঃজেলার ৬০ দশমিক ৪ শতাংশ কর্মী/শ্রমিকের মতে, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির বাসে নিয়ম অনুযায়ী টায়ার, ইঞ্জিন ওয়েল, ব্রেক সংক্রান্ত সরঞ্জামাদি ইত্যাদি পরিবর্তন ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় না। এছাড়া কর্মী/শ্রমিকদের ৪৮ দশমিক ৩ শতাংশের মতে, বাসের রক্ষণাবেক্ষণ নিয়মিত না করায় তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির গাড়ি সড়ক পথে কালো ধোঁয়া নির্গমন বা নিঃসরণ করে। অনেকক্ষেত্রে বাস মালিকরা নকশা পরিবর্তন করে বাসে অতিরিক্ত আসন সংযোজন করে যাত্রী পরিবহন করে থাকে। জরিপে অংশগ্রহণকারী সিটি সার্ভিসের কর্মী/শ্রমিকদের ৪০ দশমিক ৪ শতাংশ বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির গাড়িতে নকশা পরিবর্তন করে অতিরিক্ত আসন সংযোজন করা হয়েছে। আন্তঃজেলা বাস কোম্পানির ৬০ দশমিক ৯ শতাংশ এবং সিটি সার্ভিসের ২৬ দশমিক ৪ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির বাসে হাইড্রোলিক হর্ন ব্যবহার করা হয়। তাছাড়া বাস কোম্পানি, 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।

৬.৪.২ বাসের গতি ও অবস্থান পর্যবেক্ষণ

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৬৮ দশমিক ৪ শতাংশ কোম্পানি তাদের বাসের গতি ও অবস্থান পর্যবেক্ষণের জন্য বিভিন্ন ধরনের ব্যবস্থা গ্রহণ করেছে, তাদের মধ্যে ৮৮ শতাংশ কোম্পানি সুপারভাইজারের মাধ্যমে, ১৮ শতাংশ জিপিএস ট্র্যাকারে মাধ্যমে এবং ১২ শতাংশ কোম্পানি সফটওয়্যার/অ্যাপস-এর মাধ্যমে গাড়ির গতি ও অবস্থান পর্যবেক্ষণ করে। অর্থাৎ অধিকাংশ কোম্পানি প্রযুক্তি নির্ভর ট্র্যাকিং ব্যবস্থা গ্রহণ না করায় সড়কে বাসের গতি নিয়ন্ত্রণ ও অবস্থান পর্যবেক্ষণে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারছে না।

৬.৪.৩ সড়কে গাড়ি বিকল হওয়া

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৭০ দশমিক ২ শতাংশ কর্মী/শ্রমিকের মতে, গতি নিয়ন্ত্রণ কার্যকর না হওয়া ও যানবাহন রক্ষণাবেক্ষণে ঘাটতির কারণে যাত্রাপথে বাস বিকল হওয়া এবং প্রাণহানিসহ দুর্ঘটনা ঘটে।

৬.৪.৪ ডিজিটাইজেশন

ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস কোম্পানিসমূহের মধ্যে মোট ১০টি বাস কোম্পানির (দশমিক ৯ শতাংশ) নিজস্ব ওয়েবসাইট আছে, তবে এসব ওয়েবসাইটে কোম্পানি সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় তথ্যের (যেমন-পরিচালনা পর্ষদ, জনবল, আর্থিক ও বার্ষিক প্রতিবেদন ইত্যাদি সংক্রান্ত) ঘাটতি রয়েছে। এছাড়া বর্তমানে ১০২টি বাস কোম্পানি নিজস্ব ওয়েবসাইট ও/অথবা 'টিকেট সেল পোর্টাল'-এর মাধ্যমে যাত্রীদের কাছে অনলাইনে টিকেট বিক্রয়ের সুযোগ তৈরি করেছে। তবে, জরিপে অংশগ্রহণকারীদের মাত্র ৮ দশমিক ৫ শতাংশ আন্তঃজেলা-দূরপাল্লা বাসের যাত্রী অনলাইনে ভ্রমণের টিকেট সংগ্রহ করেছেন। অনলাইনে টিকেট সংগ্রহ করা যাত্রীদের একাংশ টিকেট সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হন, তন্মধ্যে - অতিরিক্ত সার্ভিস চার্জ, অনলাইনে যে সিট বরাদ্দ দেখানো হয়েছে তা না দেওয়া, যাত্রা বাতিল করলে টিকেটের মূল্য ফেরত না দেওয়া বা দিতে দেরি করা অন্যতম। অপরদিকে, ঢাকা সিটি সার্ভিসের ই-টিকেটিং এর ক্ষেত্রে কর্মী/শ্রমিকদের ২২ দশমিক ৪ শতাংশ বলেছেন, তাদের কোম্পানির বাসে মালিক সমিতি কর্তৃক চালুকৃত ই-টিকেটিং ব্যবস্থা বাস্তবায়ন করা হয়নি/উদ্যোগ নেওয়া হয়নি। তবে যেসকল কোম্পানি ই-টিকেটিং ব্যবস্থা চালু করেছিল তাদের অধিকাংশ 'পজ' মেশিনের অপ্রতুলতা, 'পজ' মেশিন প্রায় নষ্ট হওয়া, প্রিন্টের কাগজ সংকট ইত্যাদি কারণে ব্যবস্থাটি বন্ধ রেখেছে বলে জানিয়েছেন বাস মালিক ও কর্মী/শ্রমিকরা।

৬.৫ যাত্রীসেবা

৬.৫.১ নির্ধারিত মূল্যে টিকেট সরবরাহ

জরিপে অংশগ্রহণকারী বাস কর্মী/শ্রমিকদের ২৬ দশমিক ৪ শতাংশ বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির বাসে নির্ধারিত ভাড়ার অতিরিক্ত ভাড়া আদায় করা হয়, এ হার সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৪২ দশমিক ৫ শতাংশ এবং আন্তঃজেলা বাস কোম্পানির ক্ষেত্রে ২৪ দশমিক ৪ শতাংশ। এর পাশাপাশি ১৮ দশমিক ৪ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট বাস কোম্পানি ভাড়ার বিপরীতে যাত্রীদের কোনো

টিকেট সরবরাহ করে না। জরিপে ৪৩ দশমিক ২ শতাংশ আন্তঃজেলা বাস কোম্পানিতে টিকেট বাতিল ও মূল্য ফেরত দেওয়ার কোনো লিখিত নীতিমালা নেই।

৬.৫.২ নিরাপদ ড্রাইভিং ও ভ্রমণ

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৭৫ দশমিক ৮ শতাংশ যাত্রী, ৪৮ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক এবং ৫১ দশমিক ৮ শতাংশ বাস মালিক মাত্রাতিরিক্ত গতিকে বাস দুর্ঘটনার অন্যতম কারণ হিসেবে উল্লেখ করেছেন। এছাড়া মদ্যপান বা নেশা জাতীয় দ্রব্য সেবন করে চালক বাস চালান এবং কন্ডাক্টর/হেলপার/সুপারভাইজার বাসে দায়িত্ব পালন করেন বলে তথ্য দিয়েছেন ২২ দশমিক ২ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক, এ হার সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৪৫ দশমিক ৯ শতাংশ এবং আন্তঃজেলার ক্ষেত্রে ১৯ দশমিক ২ শতাংশ। তথ্যদাতাদের মতে, নিরাপদ সড়ক নির্দেশনার যথাযথ প্রয়োগের অভাবে চলন্ত বাসে চালকেরা মোবাইল ফোন ব্যবহার করে, ফলে অনেকসময় প্রাণহানিসহ দুর্ঘটনা ঘটে থাকে। বিআরটিএ'র তথ্যানুযায়ী, ২০২৩ সালের জুলাই-ডিসেম্বর পর্যন্ত সড়কে সংঘটিত দুর্ঘটনার (২ হাজার 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 সড়কে মোট মৃত্যুর সংখ্যা ৫ হাজার ২৪ জন, তবে যাত্রী কল্যাণ সমিতির তথ্যানুযায়ী এ সংখ্যা ৭ হাজার ৯০২ জন।

৬.৫.৩ অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৮০ দশমিক ৮ শতাংশ বাসযাত্রীর মতে, বাসে নির্ধারিত সংখ্যক যাত্রীর তুলনায় অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহন করা হয়, এ হার সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৮২ দশমিক ৩ শতাংশ এবং আন্তঃজেলার ক্ষেত্রে ৭৯ দশমিক ৮ শতাংশ।

৬.৫.৪ দুর্ঘটনা ও হারানো মালামালের ক্ষতিপূরণ

জরিপে ৬৪ দশমিক ৭ শতাংশ কোম্পানি দুর্ঘটনার শিকার যাত্রীদেরকে কোনো ক্ষতিপূরণ দেয়নি বা কোম্পানিতে দেওয়ার কোনো ব্যবস্থা নেই। এছাড়া আন্তঃজেলা-দূরপাল্লা ৬৫ দশমিক ৫ শতাংশ বাস কোম্পানিতে যাত্রীদের হারানো মালামালের ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য কোনো বিধান বা ব্যবস্থা নেই।

৬.৫.৫ যত্রতত্র বাস থামানো

জরিপে সিটি সার্ভিসের ৮৬ দশমিক ৫ শতাংশ বাসযাত্রীর মতে, বাস নির্ধারিত স্থান ব্যতীত অন্যত্র থামিয়ে যাত্রী উঠা-নামা করায়, সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে এ হার ৮৭ দশমিক ৬ শতাংশ এবং আন্তঃজেলার ক্ষেত্রে ৮৫ দশমিক ৮ শতাংশ। কিছুক্ষেত্রে প্রতিশ্রুত গন্তব্যে না পৌঁছিয়ে বাস কর্মী/শ্রমিকরা যাত্রীদের মাঝপথে নামিয়ে দেয়, যার কারণে রাত্রিকালীন ভ্রমণে যাত্রীরা অনিরাপদ হয়ে পড়ে এবং নারীদের যৌন হয়রানির ঝুঁকি তৈরি হয়।

৬.৫.৬ নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি এবং বয়স্কদের জন্য যাত্রীবাসব 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। অপরদিকে সিটি সার্ভিসের ৪০ দশমিক ৫ শতাংশ কর্মী/শ্রমিক বলেছেন, তাদের সংশ্লিষ্ট কোম্পানির বাসে নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি ও বয়স্ক যাত্রীদের জন্য সংরক্ষিত আসন রাখার আইনি বিধান অনুসরণ করা হয় না। বাসে সংরক্ষিত আসন লেখা থাকলেও অনেকক্ষেত্রে তা বাস্তবায়িত হয় না এবং এক্ষেত্রে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণে বাস কর্মী/শ্রমিকদের অনীহা লক্ষণীয়। এছাড়া বাসের নকশা পরিবর্তন করে ইঞ্জিনের পাশে সিট সংযোজন করে নারী, শিশু, প্রতিবন্ধিতাসহ ব্যক্তি ও বয়স্কদের জন্য আসন দেওয়া হয় এবং বিকল্প না থাকায় বাধ্য হয়ে ইঞ্জিন কভারের ওপর বাস যাত্রীদের বসতে হয়।

৬.৫.৭ যৌন হয়রানি

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৩৫ দশমিক ২ শতাংশ নারী বাসযাত্রী যাত্রাপথে কোনো না কোনো সময় যৌন হয়রানির শিকার হয়েছেন বা হতে দেখেছেন, এ হার আন্তঃজেলা (দূরপাল্লা ও আঞ্চলিক) বাসের নারী যাত্রীদের ক্ষেত্রে ৩১ দশমিক ৩ শতাংশ এবং সিটি সার্ভিসের বাসের নারী যাত্রীদের ক্ষেত্রে ৪২ দশমিক ৬ শতাংশ। যেসব নারী যাত্রী পথে যৌন হয়রানির শিকার হয়েছেন বা হতে দেখেছেন, তাদের ৮৩ দশমিক ২ শতাংশ সহযাত্রীর দ্বারা যৌন হয়রানির শিকার হয়েছেন বা হতে দেখেছেন এবং হেলপার দ্বারা যৌন হয়রানির শিকার হয়েছেন বা হতে দেখেছেন বলে মন্তব্য করেছেন ৬৪ দশমিক ৩ শতাংশ বাসযাত্রী। সহযাত্রী দ্বারা যৌন হয়রানির শিকার হয়ে বাসের চালক,

কন্সট্রাক্টর/সুপারভাইজার/হেলপারের কাছে অভিযোগ করলেও তারা কোনো ব্যবস্থা নেয় না। এক্ষেত্রে বাস কর্মী/শ্রমিকদের বক্তব্য হলো- 'কর্তৃপক্ষ' থেকে কোনো ধরনের ঝামেলায় জড়াতে তাদের নিষেধ করা হয়েছে।

৬.৫.৮ তথ্য প্রদর্শন

জরিপে ৪৭ দশমিক ১ শতাংশ বাসযাত্রী বলেছেন, সংশ্লিষ্ট বাসের ভেতরে দৃশ্যমান স্থানে যাত্রীদের সুবিধার্থে কোনো না কোনো তথ্য প্রদর্শিত ছিল, এ হার আন্তঃজেলা বাসের ক্ষেত্রে ৪৭ শতাংশ এবং সিটি সার্ভিসের ক্ষেত্রে ৪৭ দশমিক ২ শতাংশ। যাত্রীদের মতে প্রদর্শিত তথ্যের মধ্যে গাড়ির নম্বর (৪১ দশমিক ৪ শতাংশ), দূরত্ব অনুযায়ী ভাড়ার তালিকা (৩৪ দশমিক ২ শতাংশ), অভিযোগ জানানোর হটলাইন নম্বর (৩১ দশমিক ৮ শতাংশ), নিরাপত্তা নির্দেশনাবলী (২৭ দশমিক ৯ শতাংশ), যাত্রীদের জন্য করণীয় ও বর্জনীয় (২২ দশমিক ২ শতাংশ) এবং চালকের নাম ও লাইসেন্স নম্বর (১৫ দশমিক ৬ শতাংশ) অন্যতম।

৬.৫.৯ অভিযোগ দায়ের ও নিরসন

জরিপে অংশগ্রহণকারী বাস যাত্রীদের ৬০ দশমিক ৫ শতাংশ অতিরিক্ত ভাড়া আদায়, পরিবহন কর্মী/শ্রমিকদের খারাপ আচরণ, যৌন হয়রানিসহ বিভিন্ন ধরনের অনিয়মের শিকার হলেও, তাদের ৯২ দশমিক ৯ শতাংশ কোথাও অভিযোগ করেননি। অভিযোগ না জানানোর কারণ হিসেবে যাত্রীরা - অভিযোগ জানানোর কোনো ব্যবস্থা নেই তাই অভিযোগ জানাননি (৫২ দশমিক ৯ শতাংশ), অভিযোগ করলে কোনো কাজ হয় না, তাই (৪৭ দশমিক ১ শতাংশ), ঝামেলা/হয়রানি/নেতিবাচক পরিস্থিতির ভয়ে (৪৩ দশমিক ৩ শতাংশ) এবং সবখানেই দুর্নীতি হয়, তাই প্রয়োজন মনে করেন না (৪১ দশমিক ৬ শতাংশ) বলে মন্তব্য করেছেন। এছাড়া জরিপে অংশগ্রহণকারী ৫৩ দশমিক ১ শতাংশ কোম্পানিতে অভিযোগ নিরসনে কোনো কমিটি ও সুস্পষ্ট প্রক্রিয়া নেই।

৬.৬ নিয়ন্ত্রণকারী ও তদারকি প্রতিষ্ঠানের ভূমিকা

৬.৬.১ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ)

সড়কে শৃঙ্খলা এবং নিরাপত্তা নিশ্চিতের ক্ষেত্রে সমন্বয় সাধনের জন্য কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের ঘাটতি রয়েছে বিআরটিএ'তে এবং এ কার্যক্রম তদারকি করার জন্য উপযুক্ত ও পর্যাপ্ত জনবলের ঘাটতিও বিদ্যমান। তাছাড়া বিআরটিএ হতে বাসের নিবন্ধনসহ বিভিন্ন প্রকার সনদ ও ড্রাইভিং লাইসেন্স পেতে বাস মালিক ও চালকেরা সময়ক্ষেপণসহ বিভিন্ন অনিয়ম দুর্নীতির শিকার হয়। জরিপে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে বিগত এক বছরে বিআরটিএ হতে নিবন্ধন ও সনদ সংক্রান্ত সেবা পেতে ব্যয়িত সময়, ঘুষের শিকার হওয়ার হার ও পরিমাণ নিচের সারণিতে দেওয়া হলো।

সারণি ২: বিগত এক বছরে বিআরটিএ হতে 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 হওয়ার হার ও পরিমাণ	
	সেবাপ্রাপ্তির নির্ধারিত সময়	সেবাপ্রাপ্তিতে গড় ব্যয়িত সময়	ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেওয়ার 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 কারণ: নির্ধারিত প্রক্রিয়া অনুসরণ না করে দালালের সহায়তায় সেবাপ্রাপ্ত, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীর সাথে যোগসাজশ ও পরীক্ষা না করে ফিটনেসসহ অন্যান্য সনদ সংগ্রহ ইত্যাদি।

৬.৬.২ সিটি কর্পোরেশন ও পৌরসভা

বাস টার্মিনালের নিয়ন্ত্রণ ও তদারকির দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রতিষ্ঠান হলো সিটি কর্পোরেশন এবং পৌরসভা। সিটি কর্পোরেশন ও পৌরসভার আওতাধীন বাস টার্মিনালের অধিকাংশ ইজারা/লীজের মাধ্যমে পরিচালিত হয়। অনেকক্ষেত্রে ঘুষ, স্বজনপ্রীতি, রাজনৈতিক প্রভাব বিস্তারের মাধ্যমে ইজারাদার নির্বাচন করা হয়ে থাকে। এছাড়া অপর্യാপ্ত বাজেট বরাদ্দ ও জনবলের ঘাটতি, ইজারাদারের দায়িত্বে অবহেলা, কার্যকর তদারকির ঘাটতি ইত্যাদি কারণে বাস 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 শতাংশ রাখা যায়। টার্মিনালের বাইরে এসব কোম্পানির বাস রাখতে সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভার প্রতিনিধিকে বাসপ্রতি দৈনিক গড়ে ১০৫ টাকা চাঁদা দিতে হয়।

৬.৬.৩ ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশ

ট্রাফিক আইন লঙ্ঘনের অভিযোগে গত ছয় মাসে ২৮ দশমিক ৪ শতাংশ 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 তথ্যও রয়েছে। কিছুক্ষেত্রে নির্ধারিত জরিমানা থেকে কম পরিমাণ অর্থ ঘুষ হিসেবে দিয়ে কর্মী/শ্রমিক বা মালিকরা মামলা এড়িয়ে যায়। এছাড়া ফিটনেসবিহীন গাড়ি চালানো, ‘রিকুইজিশন’ এড়ানো এবং নির্ধারিত রুটের পরিবর্তে অন্য রুটে গাড়ি চালানোর সুবিধা নেওয়ার জন্যও ঘুষ দিতে হয়। জরিপে অংশগ্রহণকারী কর্মী/শ্রমিকদের ২৯ শতাংশ মার্চ-আগস্ট ২০২৩ পর্যন্ত সময়কালে বিভিন্ন কারণে ট্রাফিক ও হাইওয়ে পুলিশকে ঘুষ দিয়েছেন বলে জানান। এক্ষেত্রে আন্তঃজেলা-দূরপাল্লা রুটের বাসের (২৫ শতাংশ) ক্ষেত্রে বাসপ্রতি মাসিক গড় ঘুষের পরিমাণ ১ হাজার ১৯ টাকা, আন্তঃজেলা-আঞ্চলিক রুটের বাসের (১৫ দশমিক ২ শতাংশ) ক্ষেত্রে ১ হাজার ১৩৩ টাকা এবং সিটি সার্ভিসের বাসের (৮৮ দশমিক ৯ শতাংশ) ক্ষেত্রে মাসিক গড় ঘুষের পরিমাণ ৫ হাজার ৬৫৬ টাকা।

৬.৬.৪ শ্রমিক সংগঠন

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

৬.৬.৫ বাস মালিক সংগঠন

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

৬.৭ মালিকদের রাজনৈতিক সংশ্লিষ্টতা ও নীতি করায়ত্ত্ব

অল্প সংখ্যক মালিকের নিয়ন্ত্রণে দেশের অধিকাংশ বাস, জরিপে অংশগ্রহণকারী ২২টি (১৩ দশমিক ১ শতাংশ) কোম্পানির কাছে ৮১ দশমিক ৪ শতাংশ বাসের মালিকানা থাকায় এ খাতের সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়ায় তারা প্রভাব বিস্তার করে। জরিপে অন্তর্ভুক্ত এসব বৃহৎ বাস কোম্পানির প্রায় ৯২ শতাংশের পরিচালনা পর্ষদের সদস্যগণের সাথে ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দল (৮০ শতাংশ) এবং অন্যান্য রাজনৈতিক দলের (১২ শতাংশ) প্রত্যক্ষ সংশ্লিষ্টতা রয়েছে। ফলে কোম্পানি ও মালিক সংগঠনের পরিচালনা পর্ষদের সদস্যগণ রাজনৈতিক প্রভাব বিস্তারের মাধ্যমে নীতি করায়ত্ত্ব, ব্যক্তিগতভাবে লাভবান হওয়া ও কোম্পানি/সংগঠনের পক্ষে সুবিধা আদায়ে তৎপর থাকে। এক্ষেত্রে

- আইন প্রণয়নে প্রভাব বিস্তার - সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮ এ মোটরযান বিমা ঐচ্ছিক করা, আর্থিক জরিমানা ও দুর্ঘটনায় দায়ী ব্যক্তির শাস্তির মাত্রা কমানোর ক্ষেত্রে মালিক ও তাদের সংগঠন কর্তৃক প্রভাব বিস্তারের তথ্য পাওয়া গেছে
- আইন প্রয়োগে বাধা প্রদান - সড়ক পরিবহন 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 যাত্রীদের দুর্ভোগে ফেলা হয়
- ভাড়া নির্ধারণে বাস মালিক সংগঠনের একক আধিপত্য বিদ্যমান, এক্ষেত্রে বাসযাত্রী সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের প্রতিনিধিত্ব নেই

বাস মালিক সংগঠনের নেতৃত্ব এবং মালিকদের একাংশের রাজনৈতিক সংশ্লিষ্টতাকে কাজে লাগিয়ে বাসে যাত্রী পরিবহন ব্যবসায় 'সিডিকেট' গঠনের মাধ্যমে ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের সদস্য ও সমর্থনপুষ্টদের দ্বারা পরিবহন ব্যবসা নিয়ন্ত্রিত হয়। এক্ষেত্রে ঢাকায় সিটি সার্ভিসের শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠায় 'বাস রুট রেশনলাইজেশন'-এর যে উদ্যোগটি নেওয়া হয়েছিল তা বাস্তবায়নে ধীরগতির অন্যতম কারণ হলো মালিক ও শ্রমিক সংগঠনের অসহযোগিতা।

৭. 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 নেতৃত্বদের অধিকাংশ ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের সাথে সম্পৃক্ত, তারা এ খাতে একচেটিয়া ক্ষমতা চর্চার পাশাপাশি নীতি করায়ত্ত্ব 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। এক্ষেত্রে - সংশ্লিষ্ট আইন প্রতিপালন, সূষ্ঠা কর্মপরিবেশ তৈরি, কর্মী/শ্রমিকদের বেতন, ভাতা ও দুর্ঘটনাজনিত ক্ষতিপূরণ প্রদান, সংগৃহীত তহবিলের যথার্থ ব্যবহার নিশ্চিতকরণ, যাত্রীদের মানসম্মত সেবাদান, তথ্যের উন্মুক্ততায় ঘাটতি অন্যতম।
৪. শ্রমিক সংগঠনসমূহ বাস কর্মী/শ্রমিকদের অধিকার আদায়ে আশানুরূপ ভূমিকা পালনে ব্যর্থ। শ্রমিক সংগঠনসমূহ শ্রমিক কল্যাণের নামে সংগৃহীত তহবিলের অপব্যবহার এবং নেতৃত্বের একাংশ মালিক পক্ষের সাথে যোগসাজশে লিপ্ত হওয়ায় সাধারণ শ্রমিকগণ তাদের নায্য অধিকার থেকে বঞ্চিত হচ্ছে।
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, এক্ষেত্রে - সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮-এ যানবাহনের বিমা এঁচ্ছিক রাখা, যাত্রীদের স্বার্থ সংশ্লিষ্ট অভিযোগ গ্রহণ ও নিষ্পত্তি এবং পরিবহন মালিক, নেতা, কর্মী/শ্রমিকদের জন্য সুনির্দিষ্ট আচরণবিধি প্রণয়নের বিধান না রাখা এবং দুর্ঘটনায় দায়ী বাস 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। তন্মধ্যে 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 পরিবহন আইন, ২০১৮-এর প্রয়োগ নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী সংস্থার ব্যর্থতা রয়েছে। সড়কে শৃঙ্খলা বজায় রাখার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট আইন-শৃঙ্খলা রক্ষাকারী সংস্থার কাছে ঘুষ, টোকেন বাণিজ্য ও রাজনৈতিক বিবেচনা প্রাধান্য পায়।
৮. ব্যক্তিমালিকানাধীন বাস পরিবহন ব্যবসা খাতে শুদ্ধাচারের ঘাটতির বিরূপ প্রভাব (অর্থনৈতিক, সামাজিক, মনস্তাত্ত্বিক ইত্যাদি) বাস কর্মী/শ্রমিক ও যাত্রীদের ওপর পড়ে। ফলে কর্মী/শ্রমিকরা অবহেলিত এবং যাত্রীরা মানসম্মত সেবা থেকে বঞ্চিত হয়।

৮. সুপারিশ

ক. 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, জেডার, অভিযোগ গ্রহণ ও নিরসন, তথ্য উন্মুক্তকরণ, ক্রয়, টিকেট ইত্যাদি সংক্রান্ত) প্রণয়ন করতে হবে এবং তা তদারকির আওতায় আনতে হবে।
৩. জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশলের সূষ্ঠা 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 নিশ্চিত 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 নিশ্চিত সরকার, রাজনৈতিক দল, মালিক ও শ্রমিক পক্ষের সমন্বিত উদ্যোগের মাধ্যমে কৌশল নির্ধারণ করা প্রয়োজন; প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে আইনি সংস্কার করে তা বাস্তবায়ন করতে হবে।

খ. অবকাঠামো ও লজিস্টিকস

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

গ. 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 নির্দিষ্ট 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 নিশ্চিত 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।

ঘ. 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 কন্ডাক্টরের 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 নিশ্চিত 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।
