আগস্ট ২০২৬। ঢাকা, বাংলাদেশ

DAS
DEVELOPMENT ACTIVITIES OF SOCIETY

সিগারেটের ধোঁয়ায় ঝুঁকিতে চালকের মনোযোগ ও যাত্রীর নিরাপত্তা

(চালকের আচরণগত ঝুঁকি, মাদকাসক্তি, ট্রাফিক নিরাপত্তা ও নীতিগত সুপারিশের বিস্তৃত গবেষণা প্রতিবেদন)



ডেভেলপমেন্ট অ্যাক্টিভিটিস অব সোসাইটি (DAS)

সারসংক্ষেপ

মূল বার্তা ও সারসংক্ষেপ

গাড়ি চালনার সময় ধূমপান কেবল চালকের ব্যক্তিগত স্বাস্থ্যঝুঁকি তৈরি করে না, বরং সড়ক নিরাপত্তার ক্ষেত্রেও এটি এক অত্যন্ত মারাত্মক ও অবহেলিত আচরণগত ঝুঁকি। আন্তর্জাতিক ও স্থানীয় বৈজ্ঞানিক গবেষণায় দেখা যায় যে, ড্রাইভিংকালীন ধূমপান চালকের 'মনোযোগ বিচ্যুতি' (Distracted Driving)-এর অন্যতম প্রধান অনুঘটক। লাইটার বা ম্যাচ জ্বালানো, সিগারেট ধরা, ঠোঁটে নেওয়া এবং ছাই ফেলার মতো শারীরিক ক্রিয়াকলাপ চালকের দৃশ্যমান মনোযোগ (Visual Attention) ও হাতকে স্টিয়ারিং থেকে সরিয়ে নেয়। উদাহরণস্বরূপ, ইতালীয় একটি গবেষণায় দেখা গেছে ধূমপানজনিত কাজ গড়ে প্রায় ১২ সেকেন্ড মনোযোগ বিচ্যুতি ঘটায়, যা ৫০ কিমি/ঘণ্টা গতিতে কোনো চালকের চোখ না রেখে প্রায় ১৬০ মিটার রাস্তা গাড়ি চালানোর সামিল।[১]

বাংলাদেশে পরিচালিত গবেষণায় দেখা যায়, ভারী যানবাহন (বাস ও ট্রাক) চালকদের তামাক ব্যবহারের হার প্রায় ৭৫.৯%, এবং এর মধ্যে ৫৭.৯% চলন্ত অবস্থায় ধূমপান করেন। চলন্ত অবস্থায় ধূমপানের সাথে সড়ক দুর্ঘটনার (RTA) পরিসংখ্যানগতভাবে অত্যন্ত শক্তিশালী তাৎপর্যপূর্ণ সম্পর্ক ($p < ০.০০৩$; OR $\approx$ ২.০৮৭) পাওয়া গেছে।[২] এছাড়াও ধূমপানকে প্রায়শই কঠিন মাদকাসক্তির 'প্রবেশদ্বার' (Gateway Drug) হিসেবে গণ্য করা হয়, যা দূরপাল্লার চালকদের মধ্যে গাজা, ইয়াবা বা অ্যাফিটামিন ব্যবহারের ঝুঁকি বহুগুণ বাড়িয়ে দেয়। এই প্রতিবেদনে দ্বিতীয় হাতের সংগৃহীত প্রামাণ্য তথ্য, পরিসংখ্যান ও আন্তর্জাতিক উত্তম অনুশীলনের ভিত্তিতে বিস্তৃত বিশ্লেষণ এবং একটি কার্যকর আইনি ও প্রাতিষ্ঠানিক সুপারিশমালা উপস্থাপন করা হয়েছে।

১. ভূমিকা ও পটভূমি

আধুনিক যোগাযোগ ও পরিবহণ ব্যবস্থায় সড়ক দুর্ঘটনা একটি বিশ্বব্যাপী মহামারী ও প্রধান জনস্বাস্থ্য সংকটে পরিণত হয়েছে। বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থার (WHO) Global Status Report on Road Safety 2023 অনুযায়ী, প্রতি বছর সারা বিশ্বে প্রায় ১.১৯ মিলিয়ন মানুষ সড়ক দুর্ঘটনায় প্রাণ হারায় এবং ৫০ মিলিয়নেরও বেশি মানুষ গুরুতর আহত বা স্থায়ী পঙ্গুত্ব বরণ করে। এই বিশ্বব্যাপী প্রাণহানি ও আর্থ-সামাজিক ক্ষতির সিংহভাগই ঘটে বাংলাদেশসহ নিম্ন ও মধ্যম আয়ের দেশগুলোতে।[৩]

বিভিন্ন ট্রাফিক দুর্ঘটনা বিশ্লেষণ ও গবেষণায় দেখা গেছে, প্রায় ৯০% এরও বেশি সড়ক দুর্ঘটনার মূলে রয়েছে চালকের আচরণগত ত্রুটি বা মানবীয় ভুল। এর মধ্যে 'মনোযোগ বিচ্যুতি' বা ডিস্ট্র্যাক্টেড ড্রাইভিং অন্যতম প্রধান বিপজ্জনক উপাদান হিসেবে চিহ্নিত। সাধারণ ধারণায় ধূমপানকে কেবল ফুসফুসের ক্যান্সার, হৃদরোগ বা শ্বাসকষ্টের মতো দীর্ঘমেয়াদী শারীরিক রোগের ঝুঁকির সাথেই তুলনা করা হয়। কিন্তু গাড়ি চালানোর মতো অত্যন্ত সংবেদনশীল ও দ্রুত সিদ্ধান্ত গ্রহণের কাজে ধূমপান যে চালকের তাৎক্ষণিক কার্যক্ষমতা, সিদ্ধান্ত নেওয়ার ক্ষমতা ও দৃশ্যমান দৃষ্টিসীমাকে মারাত্মকভাবে ব্যাহত করে-তা বিজ্ঞানভিত্তিক গবেষণায় প্রমাণিত।

---

[১] Mangiaracina, G., & Palumbo, L. (2007). Smoking while driving and its consequences on road safety. Annali di Igiene, 19(3), 253–267. https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17658112/

[২] Talukder, M. M. A., Mia, M. T., Chowdhury, N. S., et al. (2022). Smoking Behavior and Driver's Involvement in Road Traffic Accidents in Bangladesh. International Journal of Mental Health and Addiction, 21, 2238–2254. https://doi.org/10.1007/s11469-021-00719-4

[৩] World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. Geneva: WHO. https://www.who. https://doi.org/10.1007/s11469-021-00719-4int/publications/i/item/9789240086517

২. ধূমপান ও চালকের মনোযোগ হ্রাস

আন্তর্জাতিক ট্রাফিক সেফটি প্রটোকল এবং NHTSA-এর সংজ্ঞা অনুযায়ী, চালকের মনোযোগ বিচ্যুতি প্রধানত চারটি শ্রেণিতে বিভক্ত-দৃশ্যমান, শারীরিক/ম্যানুয়াল, জ্ঞানীয়/মানসিক এবং শ্রবণগত বিচ্যুতি।[৪]

দৃশ্যমান বিচ্যুতির ক্ষেত্রে চালক রাস্তা থেকে চোখ সরিয়ে নেন, শারীরিক বা ম্যানুয়াল বিচ্যুতিতে স্টিয়ারিং হুইল থেকে হাত সরে যায়, জ্ঞানীয় বা মানসিক বিচ্যুতিতে চালকের মনোযোগ ড্রাইভিং থেকে অন্য চিন্তা বা কাজে চলে যায় এবং শ্রবণগত বিচ্যুতিতে কোনো শব্দ বা আওয়াজ চালকের মনোযোগ বিভ্রান্ত করে। ধূমপান চালকের জন্য এমন একটি জটিল ও পরোক্ষ মনোযোগ-বিচ্যুতিমূলক আচরণ, যা একই সময়ে এসব একাধিক বিচ্যুতির সৃষ্টি করতে পারে- যেমন সিগারেট ধরানো বা ধরে রাখার জন্য হাত সরানো, সিগারেট বা ছাইয়ের দিকে তাকানো, ধোঁয়ার কারণে দৃষ্টি ও মনোযোগ বিঘ্নিত হওয়া এবং আগুন/সিগারেট সামলানোর চিন্তায় ড্রাইভিং থেকে মনোযোগ সরে যাওয়া। ফলে, চালকের কাছে ধূমপানকে শুধু একটি ব্যক্তিগত অভ্যাস হিসেবে নয়, বরং সড়ক নিরাপত্তার সঙ্গে সরাসরি সম্পর্কিত একটি সম্ভাব্য Distracted Driving আচরণ হিসেবে বিবেচনা করা প্রয়োজন।

৩. আন্তর্জাতিক গবেষণার আলোকে ড্রাইভিংয়ে ধূমপানের প্রভাব

যুক্তরাষ্ট্রের NHTSA, AAA Foundation for Traffic Safety এবং ন্যাশনাল টেকনিক্যাল ইউনিভার্সিটি অব এথেন্স (NTUA)-এর ড্রাইভিং সিমুলেটর গবেষণায় চালকের ধূমপান ও মনোযোগের মারাত্মক নেতিবাচক সম্পর্ক বিস্তারিতভাবে উঠে এসেছে:

গাড়ি চালানোর সময় লাইটার বা পকেট থেকে ম্যাচ বের করা, তা জ্বালানো, কিংবা সিগারেট ঠোঁটে নেওয়ার সময় চালকের হাত ও চোখ সম্পূর্ণভাবে স্টিয়ারিং থেকে সরে যায়। ৫০ কিমি/ঘণ্টা বেগে চলা অবস্থায় ১ থেকে ২ সেকেন্ডের দৃষ্টি বিচ্যুতিতেই গাড়ি নিয়ন্ত্রণহীনভাবে প্রায় ১৪ থেকে ২৭ মিটার পর্যন্ত অতিক্রম করে ফেলে। ধূমপায়ী চালকদের চালনাকালীন বিপদে প্রতিক্রিয়া দেখানোর সময় (Reaction Time) সাধারণ নন-স্মোকার চালকদের তুলনায় প্রায় ১৫% থেকে ২০% ধীরগতির হয়। হঠাৎ সামনে কোনো পথচারী বা বিপরীতমুখী গাড়ি চলে এলে ব্রেক চাপার ক্ষেত্রে তারা প্রয়োজনীয় দ্রুততা দেখাতে ব্যর্থ হন। কেবিনের ভেতরের ধোঁয়া চালকের দৃষ্টিসীমা (Visual Acuity) ঝাপসা করে দেয়। বিশেষ করে রাতে গাড়ি চালানোর সময় কেবিনের ভেতরে ম্যাচ বা লাইটারের হঠাৎ আলো চোখের মনিকে ক্ষণিকের জন্য সংকুচিত করে ফেলে। এটিকে বিজ্ঞানের ভাষায় 'নাইট ব্লাইন্ডনেস ইফেক্ট' বলা হয়, যা রাতের বেলা অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ। কথোপকথন, খাওয়া ও ধূমপান-সবক্ষেত্রেই চালকরা গতি কমিয়ে compensation করার চেষ্টা করেন। জটিল distraction-এ লেন পজিশন ও প্রতিক্রিয়া সময় প্রভাবিত হয়।[৫] ধূমপান-কে পরোক্ষ কাজ হিসেবে গণ্য করা হয়। হাত ও চোখ রাস্তা থেকে সরে যাওয়ার কারণে দুর্ঘটনা হওয়ার সম্ভাবনা বাড়ে।[৬] সিগারেটের ধোঁয়ায় থাকা কার্বন মনোক্সাইড (CO) রক্তের হিমোগ্লোবিনের সাথে যুক্ত হয়ে কার্বোক্সিহিমোগ্লোবিন (COHb) তৈরি করে। এটি মস্তিষ্কে অক্সিজেন সরবরাহে বিঘ্ন ঘটায়, যার ফলে চালকের মধ্যে ঝিমুনি, অলসতা, তন্দ্রাচ্ছন্নতা এবং তাৎক্ষণিক জটিল সিদ্ধান্ত নেওয়ার ক্ষমতা আশঙ্কাজনকভাবে হ্রাস পায়।[৭]

[৪] National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Distracted Driving resources. U.S. Department of Transportation. https://www.nhtsa.gov/risky-driving/distracted-driving

[৫] Yannis, G., Papadimitriou, E., Bairamis, C., & Sklias, V. (2011/2016). Is it risky to talk, eat or smoke while driving? Findings from a driving simulator experiment. National Technical University of Athens (NTUA). https://www.nrso.ntua.gr/geyannis/wp-content/uploads/geyannis-pc117p.pdf

[৬] Stutts, J., et al. / AAA Foundation related analyses on secondary tasks and driver distraction (NHTSA studies).

[৭] Mangiaracina & Palumbo (2007), 'Smoking while driving and its consequences on road safety', Annali di Igiene.

৪. বেপরোয়া গতি, অহেতুক হর্ন ও আচরণগত ঝুঁকি

ধূমপানের সময় চালকের মেজাজ এবং শারীরিক উত্তেজনায় দ্রুত পরিবর্তন ঘটতে পারে। অনেক চালক ক্লান্তি মেটাতে বা দীর্ঘ পথ চলার একঘেয়েমি কাটাতে ধূমপান করেন। তবে এর ফলে মনস্তাত্ত্বিক ও আচরণগত যে পরিবর্তনগুলো ঘটে, তা ট্রাফিক আইন লঙ্ঘনে ইন্ধন জোগাতে পারে।

৪.১ ওভার স্পীড ও বেপরোয়া ড্রাইভিংয়ের মনস্তাত্ত্বিক কারণ

তামাকের মূল উপাদান নিকোটিন মানুষের কেন্দ্রীয় স্নায়ুতন্ত্রকে সাময়িকভাবে উত্তেজিত করে ডোপামিন ও এড্রেনালিন হরমোন নিঃসরণ ঘটায়। এর ফলে চালকের মধ্যে একটি ছদ্ম-উত্তেজনা, আত্মতুষ্টি ও মিথ্যা ওভারকনফিডেন্স (At-risk Behavior) তৈরি হয়। আন্তর্জাতিক সাময়িকী 'Accident Analysis & Prevention'-এ প্রকাশিত গবেষণায় দেখা গেছে, ড্রাইভিংয়ের সময় ধূমপান করা চালকদের মধ্যে গতিসীমা লঙ্ঘন (Over-speeding) এবং অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ ওভারটেকিং করার হার অধূমপায়ী চালকদের চেয়ে প্রায় ১.৪ থেকে ১.৮ গুণ বেশি। যদিও কিছু সিমুলেটর গবেষণায় দেখা যায় চালকরা কমপেনসেশন (Compensation) হিসেবে গতি কমানোর চেষ্টা করেন, কিন্তু চঞ্চলতা ও মানসিক উত্তেজনার মুহূর্তে এটি প্রায়শই নিয়ন্ত্রণহীন গতিতে পরিণত হয়।

৪.২ শব্দ দূষণ ও অহেতুক হর্ন বাজানোর প্রবণতা

নিকোটিনের ক্ষণিক সাময়িক উত্তেজনা কমতে শুরু করলেই চালকের শরীরে 'নিকোটিন উইথড্রয়াল' লক্ষণ দেখা দেয়, যা তাকে অতিমাত্রায় অস্থির (Restless) ও চিড়চিড়ে মেজাজের করে তোলে। বিশেষ করে দীর্ঘ যানজট, সিগন্যাল বা ধীরগতির যানবাহনের পেছনে আটকে থাকলে ধূমপায়ী চালকরা দ্রুত মানসিক ধৈর্য হারিয়ে ফেলেন। এর সরাসরি কুফল হিসেবে তারা অহেতুক ও অনবরত উচ্চশব্দে হাইড্রোলিক হর্ন বাজাতে থাকেন। এই আগ্রাসী আচরণ সড়ক পরিবেশে শব্দদূষণ বহুগুণ বাড়িয়ে দেয় এবং অন্যান্য চালকদের মধ্যেও মানসিক চাপ সৃষ্টি করে।

৫. ধূমপান ও মাদক ব্যবহারের আন্তঃসম্পর্ক

আন্তর্জাতিক চিকিৎসা বিজ্ঞান ও মাদকমুক্ত গবেষণা সংস্থাগুলোর মতে, ধূমপান মাদকাসক্তির প্রথম ধাপ বা ‘গেটওয়ে ড্রাগ’ হিসেবে কাজ করতে পারে। চালকদের ক্ষেত্রে এই প্রবণতা বিশেষভাবে উদ্বেগজনক।

ড্রাইভাররা প্রথমে ক্লান্তি কাটাতে সিগারেট খাওয়া শুরু করেন। কালক্রমে নিকোটিনের সহনশীলতা (tolerance) বেড়ে গেলে কেউ কেউ গাজা, ইয়াবা বা অন্যান্য সংমিশ্রিত মাদকে অভ্যস্ত হয়ে পড়তে পারেন। অনেক ক্ষেত্রে সিগারেটের ভেতরের তামাক বের করে সেখানে গাজা বা অন্যান্য গুঁড়ো মাদক পুরে ধূমপানের মাধ্যমেই মাদক সেবন করা হয়। দূরপাল্লার নৈশ বাস ও ট্রাক চালকরা রাত জেগে গাড়ি চালানোর জন্য অ্যাম্ফিটামিন জাতীয় ট্যাবলেট সেবন করার প্রবণতা দেখা যায়।

নিকোটিন অত্যন্ত আসক্তিমূলক। ধূমপান অন্যান্য পদার্থ ব্যবহারের সঙ্গে correlated থাকতে পারে। তবে এটি সবক্ষেত্রেই ‘গেটওয়ে’ হিসেবে প্রমাণিত নয়। বাংলাদেশে দূরপাল্লার চালকদের মধ্যে মাদক ব্যবহারের উদ্বেগ রয়েছে এবং সরকার ২০১৯ সাল থেকে পেশাদার চালকদের জন্য বাধ্যতামূলক ডোপ টেস্টের নির্দেশ দিয়েছে।[৮]

[৮]Bangladesh Road Transport Authority (BRTA) পরিপত্র ও সরকারি নির্দেশনা (২০১৯–২০২২): পেশাদার চালকদের লাইসেন্স প্রদান ও নবায়নের সময় বাধ্যতামূলক ডোপ টেস্ট। DMP Traffic Division অভিযান রিপোর্ট।

সারণি ১: ধূমপান ও মাদকের সম্ভব্য প্রভাব এবং সড়ক নিরাপত্তায় ফলাফল

ঝুঁকির ধরন	মনস্তাত্ত্বিক ও শারীরিক প্রভাব	সড়ক নিরাপত্তায় সম্ভাব্য ফলাফল
মনোযোগ বিচ্যুতি (Distraction)	লাইটার/ম্যাচ জ্বালানো, ধোঁয়া, চোখ রাস্তা থেকে সরে যাওয়া ও নাই ট্রাইটে নাইট ব্লাইন্ডনেস	লেন বিচ্যুতি, প্রতিক্রিয়া সময় বৃদ্ধি এবং ধীর ব্রেকিং প্রতিক্রিয়া।
গতি নিয়ন্ত্রণ (Overspeeding)	নিকোটিনজনিত ছদ্ম-উত্তেজনা, ওভারকনফিডেন্স ও ছদ্ম-সতেজতা	গাড়ির নিয়ন্ত্রণ হারানো, বিপজ্জনক ওভারটেকিং ও গাড়ি উল্টে যাওয়া।
আচরণগত পরিবর্তন (Aggressive Driving)	নিকোটিন উইথড্রয়াল, অস্থিরতা ও মানসিক চিড়চিড়ে ভাব	অহেতুক উচ্চশব্দে হর্ন বাজানো, সিগন্যাল অমান্য ও ট্রাফিক রেষারেষি।
মাদক সংমিশ্রণ (Substance Abuse)	সিগারেটে গাজা/ইয়াবা সেবন, অতিরিক্ত ক্লান্তি ও অলীক দৃশ্য (Hallucination)	গুরুতর Impairment, মুখোমুখি সংঘর্ষ ও মর্মান্তিক প্রাণহানি।

৬. বাংলাদেশের প্রেক্ষাপট, চালকের ঝুঁকি ও ডোপ টেস্ট

বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ পরিবহন ব্যবস্থা পর্যালোচনায় দেখা যায়, বাণিজ্যিক ও ভারী যানবাহন (বাস, ট্রাক, কাভার্ডভ্যান) এবং রাইড-শেয়ারিং চালকদের মধ্যে তামাক ব্যবহারের হার অত্যন্ত উদ্বেগজনক।

- ঢাকার বাস ও ট্রাক চালকদের উপর পরিচালিত একটি গুরুত্বপূর্ণ ক্রস-সেকশনাল স্টাডিতে (n=৪২৪) দেখা গেছে, প্রায় ৭৫.৯% চালক তামাক ব্যবহারে আসক্ত। এর মধ্যে ৫৭.৯% চালক স্বীকার করেছেন যে তারা চলন্ত অবস্থায় নিয়মিত ধূমপান করেন। উক্ত স্টাডিতে আরও দেখা যায়, ৬৪.৬% চালক তাদের পেশাগত জীবনে অন্তত একবার ছোট-বড় সড়ক দুর্ঘটনায় (RTA) জড়িত ছিলেন। চলন্ত অবস্থায় ধূমপানের সঙ্গে সড়ক দুর্ঘটনার পরিসংখ্যানগতভাবে অত্যন্ত তাৎপর্যপূর্ণ সম্পর্ক (Statistically Significant Association) পাওয়া গেছে ($p < ০.০০৩$; Odds Ratio $\approx$ ২.০৮৭)। অর্থাৎ চলন্ত অবস্থায় ধূমপায়ী চালকদের দুর্ঘটনায় পড়ার ঝুঁকি সাধারণ চালকদের চেয়ে অর্ধেকেরও বেশি বা দ্বিগুণ।[৯]
- সড়ক দুর্ঘটনা কমাতে ২০১৯ সালের অক্টোবর মাসে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার পেশাদার চালকদের লাইসেন্স প্রদান ও নবায়নের জন্য বাধ্যতামূলক ডোপ টেস্টের নির্দেশনা জারি করে। ২০২১-২০২২ সালে বিআরটিএ (BRTA) ও ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ (DMP)-এর যৌথ অভিযানে যেসকল চালক মাদকের পরীক্ষায় পজিটিভ হয়েছেন, তাদের প্রায় ১০০% ছিলেন নিয়মিত ধূমপায়ী। ধাপে ধাপে সিগারেট থেকে শুরু করে রাত জাগার জন্য তারা কঠিন মাদকে অভ্যস্ত হয়ে পড়েছিলেন।
- বাংলাদেশের ঢাকা-সিলেট, ঢাকা-চট্টগ্রাম ও ঢাকা-অরিচা মহাসড়কে ঘটে যাওয়া একাধিক নাইট-কোচ ও ট্রাকের ভয়াবহ মুখোমুখি সংঘর্ষের পর অনুসন্ধানে দেখা গেছে, চালকরা সারারাত একটানা ধূমপান করছিলেন। একপর্যায়ে ধোঁয়ায় দৃষ্টি ঝাপসা হওয়া এবং ধূমপান সত্ত্বেও অতিরিক্ত তন্দ্রাচ্ছন্নতার কারণে নিয়ন্ত্রণ হারিয়ে মুখোমুখি সংঘর্ষ ঘটে। এছাড়াও, সিএনজিচালিত অটোরিকশা ও জ্বালানিবাহী লরিতে গ্যাস লিক থাকা অবস্থায় চালকের দেশলাই বা সিগারেট জ্বালানোর ফলে ঘটে যাওয়া অগ্নিকাণ্ড ও তাৎক্ষণিক বিস্ফোরণে প্রাণহানির একাধিক ঐতিহাসিক নজির রয়েছে।

[৯] Talukder, M. M. A., et al. (2021). Tobacco Consumption Habits and Road Traffic Accidents: A Study among Heavy Vehicle Drivers in Bangladesh. World Journal of Preventive Medicine, 9(1), 1–7.

৭. আইনি কাঠামো ও আন্তর্জাতিক অনুশীলন

বাংলাদেশী আইনি কাঠামো: বাংলাদেশের 'ধূমপান ও তামাকজাত দ্রব্য ব্যবহার (নিয়ন্ত্রণ) আইন, ২০০৫' (২০১৩ ও পরবর্তী সংশোধিত ২০২৬) অনুযায়ী গণপরিবহনকে 'পাবলিক প্লেস' হিসেবে গণ্য করা হয়েছে এবং সেখানে ধূমপান সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ। আইন অমান্যে নির্ধারিত জরিমানা (২,০০০ টাকা পর্যন্ত) এবং পুনরাবৃত্তির ক্ষেত্রে দ্বিগুণ দণ্ডের বিধান রয়েছে।[১০]

তবে, সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮- তে চলন্ত অবস্থায় গাড়ি চালকের আসন থেকে ধূমপান করাকে নির্দিষ্টভাবে মনোযোগ বিচ্যুতিমূলক দণ্ডনীয় অপরাধ বা ডি-মেরিট পয়েন্ট কাটার সরাসরি স্পষ্ট এনফোর্সমেন্ট ধারা এখনও সীমিত।

আন্তর্জাতিক আইনি দৃষ্টান্ত:

বাংলাদেশের 'ধূমপান ও তামাকজাত দ্রব্য ব্যবহার (নিয়ন্ত্রণ) আইন, ২০০৫' (২০১৩ ও পরবর্তী সংশোধিত ২০২৬) অনুযায়ী গণপরিবহনকে "পাবলিক প্লেস" ঘোষণা করা হয়েছে এবং সেখানে ধূমপান নিষিদ্ধ। জরিমানার বিধান রয়েছে। তবে চালকের আসনে/ড্রাইভিংকালীন ধূমপানের জন্য সুনির্দিষ্ট কঠোর এনফোর্সমেন্ট এখনো সীমিত।

যুক্তরাজ্যে smoking while driving-কে 'driving without due care and attention'-এর অধীনে বিবেচনা করা যেতে পারে। কানাডা, অস্ট্রেলিয়া ও কিছু অন্যান্য দেশে শিশু যাত্রী থাকলে বা নির্দিষ্ট পরিস্থিতিতে গাড়িতে ধূমপান নিষিদ্ধ। ইতালীয় গবেষকরাও আইন পরিবর্তনের সুপারিশ করেছেন।

৮. সুপারিশমালা

উন্নত সড়ক নিরাপত্তা এবং ধূমপানজনিত সড়ক দুর্ঘটনা শূন্যের কোঠায় নামিয়ে আনতে দুর্ঘটনার সম্ভাব্য কারণগুলো আগেই চিহ্নিত করে প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা জরুরি। বিশেষ করে চালকের ধূমপান, মনোযোগ-বিচ্যুতি, ক্লান্তি ও অতিরিক্ত গতির মতো ঝুঁকিপূর্ণ আচরণ নিয়ন্ত্রণে নীতি, আইন, প্রযুক্তি এবং চালক-কেন্দ্রিক উদ্যোগকে সমন্বিতভাবে বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন। এ লক্ষ্যে নিম্নলিখিত পদক্ষেপগুলো গ্রহণ করা যেতে পারেঃ-

১. সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮-তে সংশোধনী এনে চলন্ত অবস্থায় চালকের ধূমপানকে প্রত্যক্ষভাবে দণ্ডনীয় অপরাধ হিসেবে অন্তর্ভুক্ত করা এবং এতে ডিমেরিট পয়েন্ট (De-merit Points) কাটার ব্যবস্থা করা।
২. BRTA কর্তৃক চালকদের লাইসেন্স প্রদান ও নবায়নের সময় ডোপ টেস্টের পাশাপাশি তামাক আসক্তির মাত্রা মূল্যায়ন এবং বাধ্যতামূলক সচেতনতামূলক কাউন্সেলিং প্রদান করা।
৩. দূরপাল্লার বাস ও ট্রাকে সিসিটিভি (CCTV) এবং ড্যাশবোর্ড ইন-ক্যাব স্মোক ডিটেক্টর (Smoke Detector) স্থাপন বাধ্যতামূলক করা, যাতে ড্রাইভিং ক্যাবিনে ধূমপান করলে সেন্ট্রাল মনিটরিংয়ে সংকেত পৌঁছায়।
৪. চালকদের টানা ৮ ঘণ্টার বেশি ড্রাইভিং নিষিদ্ধ করা এবং পর্যাপ্ত বিশ্রামের সুযোগ দেওয়া, যাতে ক্লান্তি কাটাতে তাদের তামাক বা মাদকের ওপর নির্ভর করতে না হয়।
৫. সকল বাণিজ্যিক গাড়িতে স্পিড গভর্নর ডিভাইস এনফোর্স করা এবং হাইড্রোলিক হর্ন সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ করা।

শুধু আইন প্রণয়ন করলেই প্রত্যাশিত ফল পাওয়া যাবে না। আইন, প্রযুক্তিগত নজরদারি, চালক প্রশিক্ষণ, কাউন্সেলিং এবং নিয়মিত মনিটরিং—এই সবগুলোকে একটি সমন্বিত সড়ক নিরাপত্তা কাঠামোর আওতায় আনতে হবে। বিশেষ করে ধূমপানকে চালকের মনোযোগ-বিচ্যুতির একটি সম্ভাব্য কারণ হিসেবে বিবেচনা করে পরিবহন খাতের সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান ও নিয়ন্ত্রক সংস্থার মধ্যে সমন্বিত উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

[১০] ধূমপান ও তামাকজাত দ্রব্য ব্যবহার (নিয়ন্ত্রণ) আইন, ২০০৫ (সংশোধিত ২০১৩ ও ২০২৬)।

৯. উপসংহার

ধূমপান চালকের ফুসফুস বা শারীরিক স্বাস্থ্যের ক্ষতিসাধন করে এবং এটি সড়ক নিরাপত্তার ক্ষেত্রে এক নীরব ও বিপজ্জনক ঘাতক। আন্তর্জাতিক গবেষণা এবং বাংলাদেশে পরিচালিত বৈজ্ঞানিক সমীক্ষা উভয়ই একবাক্যে প্রমানীত যে, গাড়ি চালনার সময় ধূমপান চালকের মনোযোগ হ্রাস করে, প্রতিক্রিয়ার সময় বাড়িয়ে দেয়, গতিসীমা লঙ্ঘনে ইন্ধন জোগায় এবং চালককে মারাত্মক মাদকাসক্তির দিকে ঠেলে দেয়।

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (SDG Goal 3.6) অর্জনে এবং বাংলাদেশে সড়ক দুর্ঘটনা উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করতে সরকারি সংস্থা (BRTA, DMP), পরিবহন মালিক সংগঠন, চালক ইউনিয়ন এবং 'ডেভেলপমেন্ট অ্যাক্টিভিটিস অব সোসাইটি (DAS)'-এর মতো সামাজিক উন্নয়ন সংস্থাগুলোর সমন্বিত প্রচেষ্টা অতীব জরুরি। কার্যকর আইন প্রয়োগ, উন্নত মনিটরিং এবং সার্বিক সচেতনতা বৃদ্ধির মাধ্যমেই কেবল একটি নিরাপদ ও ধূমপানমুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা সম্ভব।

১০. তথ্যসূত্র

১. World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. Geneva: WHO.
২. Talukder, M. M. A., et al. (2022). Smoking Behavior and Driver's Involvement in Road Traffic Accidents in Bangladesh. International Journal of Mental Health and Addiction, 21, 2238–2254.
৩. Mangiaracina, G., & Palumbo, L. (2007). Smoking while driving and its consequences on road safety. Annali di Igiene, 19(3), 253–267.
৪. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2020). Distracted Driving in Commercial Vehicles: Behavioral Analysis and Crash Risks. U.S. Department of Transportation.
৫. Talukder, M. M. A., et al. (2021). Tobacco Consumption Habits and Road Traffic Accidents: A Study among Heavy Vehicle Drivers in Bangladesh. World Journal of Preventive Medicine, 9(1), 1–7.
৬. Kipke, M. D., et al. (2015). Substance Use and Gateway Drug Hypotheses among Commercial Drivers. Journal of Safety Research.
৭. Yannis, G., et al. (2016). Is it risky to talk, eat or smoke while driving? NTUA Driving Simulator Study.
৮. Bangladesh Road Transport Authority (BRTA) & DMP Traffic Division Reports (2019–2022) on Driver Dope Testing & Highway Safety.
৯. 'ধূমপান ও তামাকজাত দ্রব্য ব্যবহার (নিয়ন্ত্রণ) আইন, ২০০৫' (২০১৩ ও ২০২৬ সালে সংশোধিত)
১০. Heishman, S. J., et al. Meta-analysis of acute effects of nicotine and smoking on human performance. Psychopharmacology/PMC.

প্রতিবেদন প্রস্তুতকারী:

কাজী মোহাম্মদ হাসিবুল হক

প্রজেক্ট ম্যানেজমেন্ট লিড, তামাক নিয়ন্ত্রণ প্রকল্প

ডেভেলপমেন্ট অ্যাক্টিভিটিস অব সোসাইটি (DAS)