

রোড সেফটি ফাউন্ডেশন

সড়ক দুর্ঘটনার বার্ষিক প্রতিবেদন-২০২১

২০২১ সালে সারা দেশে সড়ক দুর্ঘটনা ঘটেছে ৫,৩৭১ টি। নিহত ৬,২৮৪ জন এবং আহত ৭,৪৬৮ জন। নিহতের মধ্যে নারী ৯২৭, শিশু ৭৩৪। ২০৭৮টি মোটরসাইকেল দুর্ঘটনায় নিহত ২২১৪ জন, যা মোট নিহতের ৩৫.২৩ শতাংশ। মোটরসাইকেল দুর্ঘটনার হার ৩৮.৬৮ শতাংশ। দুর্ঘটনায় ১৫২৩ জন পথচারী নিহত হয়েছে, যা মোট নিহতের ২৪.২৩ শতাংশ। যানবাহনের চালক ও সহকারী নিহত হয়েছেন ৭৯৮ জন, অর্থাৎ ১২.৬৯ শতাংশ।

এই সময়ে ৭৬টি নৌ-দুর্ঘটনায় ১৫৯ জন নিহত, ১৯২ জন আহত এবং ৪৭ জন নিখোঁজ রয়েছে। ঝালকাঠির সুগন্ধা নদীতে ১টি লঞ্চে ভয়াবহ অগ্নিকাণ্ডের ঘটনায় ৫১ জন নিহত, ২৩ জন চিকিৎসাধীন এবং অজ্ঞাত সংখ্যক নিখোঁজ রয়েছে। এছাড়ার ঈদে ঘরমতো যাত্রায় শিমুলিয়া-বাংলাবাজার ফেরি ঘাটে তাড়াহুড়া করে নামার সময় ৬ জন নিহত এবং ৩১ জন আহত হয়েছে। ১২৩ টি রেলপথ দুর্ঘটনায় ১৪৭ জন নিহত এবং ৩৯ জন আহত হয়েছে।

রোড সেফটি ফাউন্ডেশন ৭টি জাতীয় দৈনিক, ৫টি অনলাইন নিউজ পোর্টাল এবং ইলেক্ট্রনিক গণমাধ্যমের তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি তৈরি করেছে।

দুর্ঘটনার যানবাহনভিত্তিক নিহতের চিত্র:

দুর্ঘটনায় যানবাহনভিত্তিক নিহতের পরিসংখ্যানে দেখা যায়- মোটরসাইকেল চালক ও আরোহী ২২১৪ জন (৩৫.২৩%), বাস যাত্রী ৩৮৯ জন (৬.১৯%), ট্রাক-পিকআপ-কাভার্ডভ্যান-ট্রাক্টর-ট্রলি-লরি যাত্রী ৪৫৭ জন (৭.২৭%), মাইক্রোবাস-প্রাইভেটকার-এ্যাম্বুলেন্স-জীপ যাত্রী ২৭৬ জন (৪.৩৯%), প্রি-হুইলার যাত্রী (ইজিবাইক-সিএনজি-অটোরিকশা-অটোভ্যান-মিশুক-টেম্পু-লেগুনা) ৯৩৪ জন (১৪.৮৬%), স্থানীয়ভাবে তৈরি যানবাহনের যাত্রী (নসিমন-ভটভটি-আলমসাধু-পাখিভ্যান-চান্দার গাড়ি-বোরাক-মাহিন্দ্র-টমটম) ৩৫৯ জন (৫.৭১%) এবং বাইসাইকেল-প্যাডেল রিকশা-রিকশাভ্যান-ঠালাগাড়ি আরোহী ১৩২ জন (২.১০%) নিহত হয়েছে।

দুর্ঘটনা সংঘটিত সড়কের ধরন:

রোড সেফটি ফাউন্ডেশনের পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ বলছে, দুর্ঘটনাগুলোর মধ্যে ২০১৪ টি (৩৮.৪৯%) জাতীয় মহাসড়কে, ১৬৭০ টি (৩১.০৯%) আঞ্চলিক সড়কে, ৯৫৪ টি (১৭.৭৬%) গ্রামীণ সড়কে, ৬৬৫ টি (১২.৩৮%) শহরের সড়কে এবং অন্যান্য স্থানে ৬৮ টি (১.২৬%) সংঘটিত হয়েছে।

দুর্ঘটনার ধরন:

দুর্ঘটনাসমূহের ১০৫৭ টি (১৯.৬৭%) মুখোমুখি সংঘর্ষ, ১৮১৩ টি (৩৩.৭৫%) নিয়ন্ত্রণ হারিয়ে, ১৫৬৬ টি (২৯.১৫%) পথচারীকে চাপা/ধাক্কা দেয়া, ৮২২ টি (১৫.৩০%) যানবাহনের পেছনে আঘাত করা এবং ১১৩ টি (২.১০%) অন্যান্য কারণে ঘটেছে।

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহন:

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহনের মধ্যে ট্রাক-কাভার্ডভ্যান-পিকআপ-কন্টেইনার ২৪.৮২ শতাংশ, ট্রাক্টর-ট্রলি-লরি-ড্রাম ট্রাক- তেলবাহী ট্যাংকার- লং ভেহিকেল ৫.০৮ শতাংশ, মাইক্রোবাস-প্রাইভেটকার-এ্যাম্বুলেন্স-পুলিশ পিকআপ-জীপ ৫.৪৩ শতাংশ, যাত্রীবাহী বাস ৯.৭৭ শতাংশ, মোটরসাইকেল ২৫.৬০ শতাংশ, প্রি-হুইলার (ইজিবাইক-সিএনজি-অটোরিকশা-অটোভ্যান-মিশুক-লেগুনা-টেম্পু) ১৮.১৯ শতাংশ, স্থানীয়ভাবে তৈরি যানবাহন (নসিমন-ভটভটি-আলমসাধু-পাখিভ্যান-মাহিন্দ্র-টমটম-চান্দার গাড়ি-মেসিগাড়ি-আলগানন) ৮.৩১ শতাংশ, বাইসাইকেল-প্যাডেল রিকশা-রিকশাভ্যান ২.১৭ শতাংশ এবং অন্যান্য মোটরযান ০.৫৮ শতাংশ

(কোস্ট গার্ডের ট্রাক, রেকার, ডিসিসি'র ময়লাবাহী ট্রাক, হ্যান্ড ট্রলি, ডাম্পার, পাওয়ারটিলার, মাটি কাটার ট্রাক্টর, ইটভাঙ্গার মেশিন গাড়ি, রোড রুলার, রোড কাটার মেশিন, নির্মাণ সামগ্রীর মিকচার মেশিন)।

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহনের সংখ্যা:

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহনের সংখ্যা ৮৩১৫টি। (ট্রাক ১৪২৬, বাস ৮১৩, কাভার্ডভ্যান ২৫৪, পিকআপ ৩৭৯, ট্রলি ১৬৭, লরি ৮৩, ট্রাক্টর ১৩২, মাইক্রোবাস ১৯৭, প্রাইভেটকার ১৫৫, এ্যাম্বুলেন্স ৬৬, জীপ ১৮, মোটরসাইকেল ২১২৯, পুলিশ ও র‍্যাবের পিকআপ ১৬, ড্রাম ট্রাক ২৪, তেলবাহী ট্যাংকার ১৩, লং ভেহিকেল ৪, কন্টেইনার ৫, থ্রি-হুইলার ১৫১৩ (ইজিবাইক-সিএনজি-অটোরিকশা-অটোভ্যান-মিশুক-লেগুনা-টেম্পু), স্থানীয়ভাবে তৈরি যানবাহন ৬৯১ (নসিমন-ভটভটি-আলমসাধু- পাখিভ্যান- বোরাক-মাহিন্দ্র-টমটম-চান্দে'র গাড়ি- মেসিগাড়ি- আলগানন), বাইসাইকেল- প্যাডেল রিকশা-রিকশাভ্যান-ঠালাগাড়ি ১৮১ এবং অন্যান্য মোটরযান ৪৯টি (কোস্টগার্ডের ট্রাক ২, রেকার ৪, ডিসিসি'র ময়লাবাহী ট্রাক ৫, হ্যান্ডট্রলি ৩, ডাম্পার ৭, পাওয়ারটিলার ৯, মাটি কাটার ট্রাক্টর ৩, ইটভাঙ্গার মেশিন গাড়ি ৪, রোড রুলার গাড়ি ৩, রোড কাটার মেশিন গাড়ি ২, নির্মাণ সামগ্রীর মিকচার মেশিন গাড়ি ৩ টি)।

দুর্ঘটনার সময় বিশ্লেষণ:

সময় বিশ্লেষণে দেখা যায়, দুর্ঘটনাসমূহ ঘটেছে ভোরে ৩১৫টি (৫.৮৬%), সকালে ১৬৪১টি (৩০.৫৫%), দুপুরে ৯৩৬টি (১৭.৪২%), বিকালে ১০০৫টি (১৮.৭১%), সন্ধ্যায় ৪৮৯টি (৯.১০%) এবং রাতে ৯৮৫টি (১৮.৩৩%)।

দুর্ঘটনার বিভাগওয়ারী পরিসংখ্যান:

দুর্ঘটনার বিভাগওয়ারী পরিসংখ্যান বলছে, ঢাকা বিভাগে দুর্ঘটনা ২৫.০২%, প্রাণহানি ২৪.৫৮%, রাজশাহী বিভাগে দুর্ঘটনা ১৪.৪২%, প্রাণহানি ১৪.৭৩%, চট্টগ্রাম বিভাগে দুর্ঘটনা ১৭.৮৫%, প্রাণহানি ১৮.২৬%, খুলনা বিভাগে দুর্ঘটনা ১০.৫০%, প্রাণহানি ১০.৬৩%, বরিশাল বিভাগে দুর্ঘটনা ৯.৭৫%, প্রাণহানি ৯.৩৪%, সিলেট বিভাগে দুর্ঘটনা ৭.২৭%, প্রাণহানি ৭.৭২%, রংপুর বিভাগে দুর্ঘটনা ৭.৪১%, প্রাণহানি ৭.০৪% এবং ময়মনসিংহ বিভাগে দুর্ঘটনা ৭.৭৪%, প্রাণহানি ৮.১৬% ঘটেছে।

ঢাকা বিভাগে সবচেয়ে বেশি দুর্ঘটনা ও প্রাণহানি ঘটেছে। ১৩৪৪ টি দুর্ঘটনায় নিহত ১৫৪৫ জন। সবচেয়ে কম রংপুর বিভাগে। ৩৯৮ টি দুর্ঘটনায় নিহত ৪৪৩ জন।

গণমাধ্যমে প্রকাশিত তথ্যের ভিত্তিতে জানা যায়, নিহতদের মধ্যে পুলিশ সদস্য ৬১ জন, সেনা সদস্য ৮ জন, বিমান বাহিনী সদস্য ২ জন, এপিবিএন সদস্য ১ জন, র‍্যাব সদস্য ৪ জন, বিজিবি সদস্য ৩ জন, আনসার সদস্য ৪ জন, ঢাকা ও চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় এবং বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিব বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়ের শিক্ষক ৪ জন, জাতীয় বিশ্ববিদ্যালয়ের উপ-পরীক্ষা নিয়ন্ত্রক ১ জন, স্কুল-কলেজ-মাদরাসার শিক্ষক ১৪৯ জন, চিকিৎসক ২৭ জন, স্বাস্থ্যকর্মী ১১ জন, প্রকৌশলী ১৭ জন, আইনজীবী ২৩ জন, সাংবাদিক ৫১ জন, ব্যাংক কর্মকর্তা ৩৮ জন, এনজিও কর্মকর্তা-কর্মচারী ১২৯ জন, একাত্তর টিভির ভিডিও এডিটর ১ জন, বাসসের টেলিফোন অপারেটর ১ জন, জেলা ক্রিকেট দলের অধিনায়ক ১ জন, পোশাক শ্রমিক ৯৩ জন, নির্মাণ শ্রমিক ৩৭ জন, ইটভাটা শ্রমিক ৪৬ জন, কৃষি শ্রমিক ৪৩ জন, মাটি কাটা শ্রমিক ১৩ জন, রাজমিস্ত্রি ১৭ জন, কাঠমিস্ত্রি ১১ জন, চাতাল শ্রমিক ৭ জন, জুতা কারখানার শ্রমিক ১৪ জন, বালু শ্রমিক ৭ জন, রেল শ্রমিক ৫ জন, প্রবাসী শ্রমিক ১৩ জন, পাটকল শ্রমিক নেতা ১ জন, রূপপুর পরমাণু বিদ্যুৎ কেন্দ্রের শ্রমিক-কর্মকর্তা-প্রকৌশলী ৮ জন, পল্লী বিদ্যুতের শ্রমিক-কর্মকর্তা ৭ জন, মানসিক ও শারীরিক প্রতিবন্ধী ৪২ জন, ঔষধ ও বিভিন্ন পণ্যসামগ্রী বিক্রয় প্রতিনিধি ২৫৪ জন, স্থানীয় পর্যায়ে বিভিন্ন ব্যবসায়ী ৪৭২ জন, যুক্তরাজ্য, ইরান ও আমিরাত প্রবাসী ৯ জন, স্থানীয় রাজনৈতিক নেতা ১৫৬ জন এবং দেশের বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের ৮০৩ জন শিক্ষার্থী নিহত হয়েছে।

সড়ক দুর্ঘটনার প্রধান কারণসমূহ:

১. ত্রুটিপূর্ণ যানবাহন; ২. বেপরোয়া গতি; ৩. চালকদের অদক্ষতা ও শারীরিক-মানসিক অসুস্থতা; ৪. বেতন-কর্মঘন্টা নির্দিষ্ট না থাকা; ৫. মহাসড়কে স্বল্পগতির যানবাহন চলাচল; ৬. তরুণ-যুবদের বেপরোয়া মোটরসাইকেল চালানো; ৭. জনসাধারণের মধ্যে ট্রাফিক আইন না জানা ও না মানার প্রবণতা; ৮. দুর্বল ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা; ৯. বিআরটিএ'র সক্ষমতার ঘাটতি; ১০. গণপরিবহন খাতে চাঁদাবাজি।

সুপারিশসমূহ:

১. দক্ষ চালক তৈরির উদ্যোগ বৃদ্ধি করতে হবে; ২. চালকদের বেতন-কর্মঘন্টা নির্দিষ্ট করতে হবে; ৩. বিআরটিএ'র সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে হবে; ৪. পরিবহন মালিক-শ্রমিক, যাত্রী ও পথচারীদের প্রতি ট্রাফিক আইনের সুষ্ঠু প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে; ৫. মহাসড়কে স্বল্পগতির যানবাহন বন্ধ করে এগুলোর জন্য আলাদা রাস্তা (সার্ভিস লেন) তৈরি করতে হবে; ৬. পর্যায়ক্রমে সকল মহাসড়কে রোড ডিভাইডার নির্মাণ করতে হবে; ৭. গণপরিবহনে চাঁদাবাজি বন্ধ করতে হবে; ৮. রেল ও নৌ-পথ সংস্কার করে সড়ক পথের উপর চাপ কমাতে হবে; ৯. টেকসই পরিবহন কৌশল প্রণয়ন করতে হবে; ১০. “সড়ক পরিবহন আইন-২০১৮” বাধ্যতামূলকভাবে বাস্তবায়ন করতে হবে।

দুর্ঘটনা বিশ্লেষণ ও মন্তব্য:

২০২১ সালে সড়ক দুর্ঘটনায় যে পরিমাণ মানব সম্পদের ক্ষতি হয়েছে তার আর্থিক মূল্য ৯ হাজার ৬ শত ৩১ কোটি টাকা, যা জিডিপি'র দশমিক ৩ শতাংশ। iRAP (International Road Assessment Program) এর method অনুযায়ী হিসাবটি করা হয়েছে। দুর্ঘটনায় যে পরিমাণ যানবাহন বা প্রপার্টি ড্যামেজ হয়েছে তার তথ্য না পাওয়ার কারণে প্রপার্টি ড্যামেজের আর্থিক পরিমাপ নির্ণয় করা সম্ভব হয়নি। উল্লেখ্য, দুর্ঘটনার অনেক তথ্য আন্ডার রিপোর্টেড থাকে। ধারণা করা হয়, গণমাধ্যমে যে পরিমাণ তথ্য প্রকাশিত হয়, প্রকৃত তথ্য তার চেয়ে ৪/৫ গুণ বেশি। এই হিসেবে আর্থিক ক্ষতির পরিমাণ আমাদের জিডিপি'র প্রায় ১.৫ শতাংশ হতে পারে।

২০২১ সালে সড়ক দুর্ঘটনায় ১৮ থেকে ৬৫ বছর বয়সী কর্মক্ষম মানুষ নিহত হয়েছেন ৫১৯২ জন, অর্থাৎ ৮২.৬২%।

দেশে যথেষ্ট উন্নত সড়ক অবকাঠামো তৈরি হয়েছে। এতে যানবাহনের গতি বেড়েছে। কিন্তু গতি নিয়ন্ত্রণে প্রযুক্তিগত সক্ষমতার অভাব বা প্রযুক্তি ব্যবহারে অনিচ্ছার কারণে দুর্ঘটনা ও প্রাণহানি বাড়ছে।

২০১৯ সালের তুলনায় ২০২০ সালে দুর্ঘটনা বেড়েছে ০.৮৯ শতাংশ, প্রাণহানি বেড়েছে ৪.২২ শতাংশ এবং আহত বেড়েছে ৩.৮৮ শতাংশ। আবার ২০২০ সালের তুলনায় ২০২১ সালে দুর্ঘটনা বেড়েছে ১৩.৪৩ শতাংশ, প্রাণহানি বেড়েছে ১৫.৭০ শতাংশ এবং আহত বেড়েছে ১.২০ শতাংশ।

২০২০ সালের তুলনায় ২০২১ সালে মোটরসাইকেল দুর্ঘটনা বেড়েছে ৫০.৪৭ শতাংশ এবং প্রাণহানি বেড়েছে ৫১.৩৩ শতাংশ।

২০২১ সালে সড়ক দুর্ঘটনায় ১৫২৩ জন পথচারী নিহত হয়েছে। রাস্তায় হাঁটার সময় দুর্ঘটনা ঘটেছে ৫৩.৫১ শতাংশ এবং রাস্তা পারাপারের সময় ঘটেছে ৪৬.৪৮ শতাংশ। ৬১.৮০ শতাংশ দুর্ঘটনা ঘটেছে যানবাহনের বেপরোয়া গতির কারণে এবং ৩৮.১৯ শতাংশ দুর্ঘটনা ঘটেছে পথচারীদের অসতর্কতার কারণে।

রাজধানীতে ১৩১টি সড়ক দুর্ঘটনায় নিহত হয়েছে ১৩৭ জন। নিহতদের মধ্যে পথচারী ৫২.৫৫%, মোটরসাইকেল চালক ও আরোহী ২৮.৪৬% এবং বিভিন্ন যানবাহনের যাত্রী ও আরোহী ১৮.৯৭%।

উল্লেখ্য, রাজধানীতে যানজট কমানো এবং যাতায়াতের সুবিধার জন্য সরকার একটি মেট্রোরেল এবং ২টি সাবওয়ে নির্মাণের জন্য প্রায় ১ লক্ষ ২০ হাজার কোটি টাকা ব্যয়ের পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। এই ১ লক্ষ ২০ হাজার কোটি টাকা ব্যয়ের মাধ্যমে যে পরিমাণ যাত্রী বহন করা যাবে তার চেয়ে সাড়ে ৩ গুণ বেশি যাত্রী বহন

করতে হবে বাস সার্ভিসের মাধ্যমে। এই খাতে মাত্র ৫ হাজার কোটি টাকার নতুন বাস ক্রয় করে দুর্নীতিমুক্ত, সুষ্ঠু ও দক্ষ ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে পরিচালনা করতে পারলে ঢাকার গণপরিবহন সেবার মান বদলে যাবে। কিন্তু সরকার এটা করছে না। সরকার বেসরকারি বাস মালিকদের ব্যবসায়িক সুবিধা দেখছে, সাধারণ মানুষের যাতায়াতের সুবিধার কথা ভাবছে না। বস্তুত রাজধানীর গণপরিবহনে নৈরাজ্য বন্ধের কোনো কার্যকর উদ্যোগ আপাতত দৃশ্যমান নয়।

গণপরিবহন নিয়ন্ত্রণ ও পরিচালনা প্রতিষ্ঠান BRTA, BRTC, DTCA- এর শীর্ষ পদে যাঁদের নিয়োগ দেওয়া হয় তাঁদের গণপরিবহন বিষয়ে কোনো প্র্যাক্টিক্যাল এবং একাডেমিক জ্ঞান থাকে না। তাঁরা নিয়োগপ্রাপ্ত হয়ে তাঁরা কিছুদিন রুটিন কাজ করেন, তারপর অন্যত্র বদলি হয়ে যান কিংবা অবসরে যান। ফলে এসব জনগুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠান পরিচালনায় কোনো উন্নতি হয় না। আমরা মনে করি, সড়ক ও গণপরিবহন পরিচালনা বিষয়ে যাঁদের একাডেমিক পড়ালেখা আছে, গবেষণা আছে, দেশে-বিদেশে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে কাজের অভিজ্ঞতা রয়েছে- এমন ব্যক্তিদের এসব প্রতিষ্ঠানের শীর্ষ পদে নিয়োগ দেওয়া উচিত। একইসাথে তাঁদের কাজের সুবিধার জন্য যথেষ্ট সংখ্যক প্রশিক্ষিত ও অভিজ্ঞ সহযোগী কর্মকর্তা নিয়োগ দেওয়া প্রয়োজন। কারণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির সাথে দেশের আর্থিক অগ্রগতির বিষয়টি নিবিড়ভাবে সম্পর্কিত।

দেশের গ্রামে-গঞ্জে সড়ক অবকাঠামো গড়ে উঠলেও আধুনিক নিরাপদ যানবাহন ব্যবস্থা গড়ে ওঠেনি। ফলে মানুষের প্রয়োজনের তাগিদেই ইজিবাইক, অটোরিকশা, অটোভ্যানের মতো থ্রি-হুইলার জাতীয় যানবাহনের প্রচলন ঘটেছে। হাইকোর্টের রায়ের আলোকে থ্রি-হুইলার বন্ধ করলে প্রায় ৫০ লাখ চালক কর্মহীন হয়ে পড়বে। বিপুল অর্থের বিনিয়োগ হুমকিতে পড়বে। গ্রামীণ অর্থনীতি ভেঙ্গে পড়বে। আর্থ-সামাজিক সংকট তৈরি হবে। আমরা মনে করি, এসব যানবাহন নিবন্ধনের আওতায় আনতে হবে, চালকদের স্বল্পমেয়াদী প্রশিক্ষণ দিতে হবে এবং যানবাহনের নিরাপত্তা বিষয়ক যান্ত্রিক উন্নয়ন করতে হবে। এতে সরকারের রাজস্ব বাড়বে, দুর্ঘটনা কমবে। একইসাথে এ ধরনের যানবাহন চলাচলের জন্য নতুন করে রোড ডিজাইন করতে হবে। টেকসই বিকল্প ব্যবস্থা না করে কোনোভাবেই থ্রি-হুইলার বন্ধ করা উচিত হবে না।

দেশের সড়ক পরিবহন খাতে যে অব্যবস্থাপনা, দুর্নীতি, চাঁদাবাজি ও নৈরাজ্য চলছে তা বন্ধ করতে হবে। এ বিষয়ে শুধু কমিটি গঠন এবং সুপারিশমালা তৈরির চক্র থেকে বেরিয়ে একটি টেকসই জনবান্ধব পরিবহন কৌশল প্রণয়ন করতে হবে। এটা জাতীয় অগ্রগতির স্বার্থেই জরুরি। এজন্য প্রয়োজন সরকারের রাজনৈতিক সদিচ্ছা।

স্বাক্ষরিত
(সাইদুর রহমান)
নির্বাহী পরিচালক
রোড সেফটি ফাউন্ডেশন
প্রয়োজনে: ০১৭১২ ৬৯০ ৬১৬