



আজ বুধবার
৩২ পৃষ্ঠা
সংবাদ, শিল্প-কবিতা ও
হিন্দোল প্রতিবন্ধিক
মূল্য ১২.০০ টাকা
THE DAILY ITTEFAQ
www.ittefaq.com.bd
www.clickititefaq.com

রেডিও-৩৬ ৮৪
৬৩৩২ নং
৫ নং মহলা
১৩ পোষ্ট ১৪২৯
৩ জমাবন্দি সারি ১৪৪৪ বিহার
২৮ ডিসেম্বর ২০২২

দৈনিক ইত্তেফাক

প্রতিষ্ঠাতা অধ্যক্ষ মোহাম্মদ মাসিক সিদ্দিক



তীব্র শীতেও
বসে নেই
কৃষক
পৃষ্ঠা ২



'শতন শুধু
আমার
প্রেমিক না'
পৃষ্ঠা ১০



বই কনাম
নেটের সংখ্যাত
বই জয়ী হবে
পৃষ্ঠা ৬



বিশ্বকাপ জেতা
ক্যাপ্টেনি খান্দুয়েন
আর্জেন্টিনার দায়িত্বে
পৃষ্ঠা ৮



বেপরোয়া গতি কাড়ছে প্রাণ তরিকুল ইসলাম

বাংলাদেশে যত সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে, তর মধ্যে শতকরা ৪৫ শতাংশ ক্ষেত্রেই দায়ী অতিরিক্ত গতিতে গাড়ি চালানো। ৩১ শতাংশ ক্ষেত্রেই দ্বিতীয় প্রধান কারণ এই বাস্তব গতি।

সড়ক দুর্ঘটনার ওপর গবেষণা করে এমনটাই জানিয়েছেন বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের দুর্ঘটনা গবেষণা ইনস্টিটিউট—এআরআই। তাই দুর্ঘটনার রুঁকি কমাতে গাড়ির গতি নিয়ন্ত্রণে আনতে বসেছে সংস্থাটি।

দেশে প্রতিনিয়ত সড়ক দুর্ঘটনায় মারা যাচ্ছেন যানবাহনের চালক-যাত্রী। বাদ যাচ্ছে না সাধারণ পথচারীও। সড়কে চলাতে গিয়ে দুর্ঘটনায় পড়ে মারা হতে চিরতে হচ্ছে অনেক পথচারীকে। কোনোভাবেই সড়কে মৃত্যুর মিছিল থামছে না। বরং সড়কে বেপরোয়া গতির গাড়ির চাপায় ও ধাক্কায় পথচারীর মৃত্যুর সংখ্যা বাড়ছে। রোড সেইফটি ফাউন্ডেশন বলছে, দেশে গত জানুয়ারি থেকে নভেম্বর পর্যন্ত ১১ মাসে বিভিন্ন যানবাহনের ধাক্কা ও চাপায় পথচারী মারা গেছেন ১ হাজার ২৫৮ জন।

বর্তমান সময়গুলোতে বাংলাদেশ সড়ক দুর্ঘটনায় অনেক দুর এগিয়েছে। আন্তর্জাতিক বিশ্বে বাংলাদেশ বর্তমান সময়ে বর্ধিত বিঘায়ে এগিয়ে আছে। বিশ্বের দেশে দেশে আমাদের দেশের সুনাম ও সুন্যতি ব্যাপকভাবে অগ্রগামী। আর এই সুনাম আর সুন্যতিক মলিন করে দিচ্ছে দেশের সড়ক দুর্ঘটনা। এমন কোনো দিন নেই, এমন কোনো সময় নেই যে দিন বা সময়ে আমাদের দেশের সড়ক ও মহাসড়কগুলোতে সড়ক দুর্ঘটনা ঘটছে না এবং সড়কে ও মহাসড়কে আহতদের আর্তনাদ আর নিহতদের পরিবার-পরিজনের বুকভরা কান্না যে কোনো মানুষকে কান্দিয়ে

জনা গেছে, ঢাকাসহ সারা দেশের সড়কেই বাড়ছে মোটরবাইকের সংখ্যা। এদিকে রাইড শেয়ারিংয়ে মোটরবাইকের ব্যবহারও দ্রুতগতিতে বাড়ছে। ফলে ঢাকার অনেক রাস্তাই থাকে এই যানটির দখলে। বেপরোয়া গতিতে যানবাহন চালানোয় সড়কপথে দুর্ঘটনা বাড়লেও অধিকাংশ মহাসড়কেই যানবাহনের গতি পরিমাপক যন্ত্রের কোনো ব্যবহার নেই। এ সুযোগে চালকরা একই ফাঁকা রাস্তা পেলেই বেপরোয়া গতিতে চলাচ্ছেন যানবাহন। আর এতেই বাড়ছে দুর্ঘটনার সংখ্যা।

কোনো কোনো সময় নির্দিষ্ট স্থানে গতি পরিমাপক যন্ত্র বসানোর পর দু-একটি যানবাহনের চালকের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেওয়ার পরপরই তা অন্য চালকরা জেনে যান। এ কারণে তারা এই স্থানে আসার আগেই যানবাহনের গতি কমিয়ে দেন। আবার হানটি পার হওয়ার পরপরই গতি বাড়িয়ে দেন। এ কারণে শুধু গতি পরিমাপক যন্ত্র দিয়ে গতিরোধ করা সম্ভব হচ্ছে না।

সড়ক গতিতে যানবাহন চলাচল না করাও সড়ক দুর্ঘটনার অন্যতম কারণ। মহাসড়কে পথচারীর মৃত্যুর ঘটনা সবচেয়ে বেশি। এআরআইয়ের এক গবেষণা তথ্য বলছে, সব ধরনের সড়ক দুর্ঘটনার ৮৪ শতাংশ ঘটে অতিরিক্ত গতির কারণে। সোজা পথে দুর্ঘটনা ঘটে ৬৭ শতাংশ, বাকিটা সড়কের বাঁকে। সোজা পথে যানের গতিও থাকে বেশি। এই গবেষণায় দেখা যায়, ৩০ কিলোমিটার গতির একটি যান যদি কোনো মানুষকে ধাক্কা দেয়, তাহলে তার বেঁচে থাকার সম্ভাবনা থাকে ৯৫ শতাংশ। এই গতি ৪০ হলে বাটার সম্ভাবনা থাকে ৪৫ শতাংশ। আর যানের গতি ৫০ কিলোমিটার হলে ধাক্কা লাগা ব্যক্তির বেঁচে থাকার



দুর্ঘটনা রোধ করতে সড়কের বিশৃঙ্খলা কমাতে হবে। বিশৃঙ্খলা কমাতে যে ধরনের পরিকল্পনা করার কথা এবং যে আইন বাস্তবায়ন দরকার, সেই বিষয়গুলো না করে সড়কে বিশৃঙ্খলা বাড়ানো হচ্ছে। ফলে দুর্ঘটনা নিয়ন্ত্রণে আসছে না

ছাড়ছে। সড়ক দুর্ঘটনার অন্যতম কারণগুলোর মধ্যে নিয়ন্ত্রণহীন গতিতে অর্থাৎ অতিরিক্ত গতিতে যানবাহন পরিচালনা। সড়কে সড়কে দুর্ঘটনা নয়, রক্তঝরা নয়, লাশ নয়, নিরাপদ সড়কই একমাত্র তার সমাধান, সড়ক ও মহাসড়কগুলো নিরাপদ রাখাই বর্তমানের সর্বোপেক্ষ কাজ।

বিশেষজ্ঞরা বলছেন, সড়কে যানবাহনের বেপরোয়া গতির কারণে দুর্ঘটনা ঘটেছে ৬১ দশমিক ৮০ শতাংশ। পথচারীদের অসতর্কতা ও অবহেলার জন্য ৩৮ দশমিক ২০ শতাংশ দুর্ঘটনা ঘটেছে। তবে সড়কে পথচারী মারা যাওয়ার পেছনে আরো অনেক কারণের কথা বলছেন সংশ্লিষ্টরা। যানবাহনের অতিরিক্ত গতি, মানক গ্রহণ করে গাড়ি চালানো, সড়কের সাইন-মার্কিং-জেরোসাইং চালক ও পথচারীদের না মানার প্রবণতাকে বড় কারণ হিসেবে চিহ্নিত করছেন তারা। এ ছাড়া যথাস্থানে সড়কভাবে ফুট ওতার ব্রিজ নির্মাণ না করা এবং ব্যবহার উপযোগী না থাকা, রাস্তায় হাটা ও পারাপারের সময় মোবাইল ফোনে কথা বলা, হেডফোনে গান শোনা, চ্যাটিং করা এবং সড়কে যৌথ বসতবাড়ি নির্মাণ ও সড়কের ওপর হাটবাজার গড়ে তোলায় পথচারী নিহতের ঘটনা বাড়ছে।

সড়কে পথচারী নিহতের দুর্ঘটনা বিশ্লেষণ করে সংশ্লিষ্টরা বলছেন, সড়ক দুর্ঘটনায় পথচারী নিহতের ঘটনা সবচেয়ে বেশি হচ্ছে মহাসড়কে। পথচারীর প্রাণহানির দিক থেকে এর পরেই রয়েছে অর্ধশতক সড়ক। তারপর রয়েছে গ্রামীণ সড়ক। শহরের সড়কগুলো পথচারী নিহত হওয়ার ঘটনায় সর্বশেষে রয়েছে।

সম্ভাবনা থাকে মাত্র ৫ শতাংশ।

দুর্ঘটনা রোধ করতে সড়কের বিশৃঙ্খলা কমাতে হবে। বিশৃঙ্খলা কমাতে যে ধরনের পরিকল্পনা করার কথা এবং যে আইন বাস্তবায়নের দরকার, সেই বিষয়গুলো না করে সড়কে বিশৃঙ্খলা বাড়ানো হচ্ছে। ফলে দুর্ঘটনা নিয়ন্ত্রণে আসছে না। সড়কে বিশৃঙ্খলা তৈরি করার অন্যতম উপাদান হোট হোট যানবাহন। এর মধ্যে অন্যতম মোটরসাইকেল। এসব যানবাহন সড়কে বৃষ্টি তৈরি করছে। একই সঙ্গে সব যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রণ করতে হবে। সড়ক নিরাপদ করতে সুশৃঙ্খল করার কোনো বিকল্প নেই।

সড়ক দুর্ঘটনা কমানোর জন্য কয়েকটি পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে, সেগুলো হলো—সড়কে অতিরিক্ত গতিতে যানবাহন না চালানো, মানক গ্রহণ করে যানবাহন না চালানো, দুর্ঘটনাগ্রহণ সড়ক ও মহাসড়কে সিঁচি ক্যামেরা স্থাপন, সড়ক পরিবহন আইন ২০১৮ কঠোরভাবে বাস্তবায়ন, জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কের পাশ থেকে হাটবাজার অপসারণ, ফুটপাথ দখলমুক্ত করা, দেশের সড়ক-মহাসড়কে রোড সাইন (ট্রাফিক চিহ্ন) স্থাপন ও জেরোসাইং অঙ্কন, গণপরিবহন চালকদের প্রমোশনাল ট্রেনিং ও নৈতিক শিক্ষার ব্যবস্থা, পথচারী ও গণপরিবহনবাহক সড়ক পরিবহন বিধিমালা প্রণয়ন ও তার বাস্তবায়ন, এই বিষয়গুলোর বাস্তবায়িত হলেই দুর্ঘটনা অনেকটা কমে আসবে।

লেখক : অ্যাডভোকেট অফিসার (কমিউনিকেশন), রোড সেইফটি প্রকল্প

Link: <https://epaper.ittefaq.com.bd/m/56741/63ab164482645>