



পৃষ্ঠা-৮
জো বাইডেন সোমবার কোভিড
জাতীয় জরুরি ব্যবস্থা অবস্থার
আনুষ্ঠানিক সমাপ্তি ঘোষণা



পৃষ্ঠা-৯
স্পন্সরিশ সোমবার গোল্ডশুনা
ডি করে বাসেলোনাকে হৃষে
দিল জিরোনা



পৃষ্ঠা-১০
মুশ্কাতের মৃত্যুর পর প্রথম
কাজে ফিরেই তোপের মুখে
বিয়া জহুন্তি



• সংখ্যা ৩০২ • পঞ্জীয়ন ১৭ • মেডিয়া: ন-১২৯৩০ ঢাকা বৃহদার, এক্সিল ১২, ২০২০ প্লাটাফর্ম: ফৌজ ২৯, ১৪২৯ লক্ষণ: ২০ রমজান, ১৪৪৪ খ্রিস্টাব্দ • ১৬ পৃষ্ঠা ১০ টাকা www.jaijaidinbd.com

ফায়ফায়দিন

১৯৮৪ খ্রিস্টাব্দ

পাঠক-মত

ঈদ যাত্রায় মোটর সাইকেল কতটা নিরাপদ

করোনার সংক্রমণ তেমন একটা নেই। তাই ঈদ উৎসবগুলোও নেই কোনো ধরনের বিবিধবিধি। যার যার যাতো সবাই আনন্দে মেটেছেন। নির্বাচন ঈদ উৎসবগুলোর মধ্যে বেঁচেছে সড়ক দুর্ঘটনাও। সড়ক দুর্ঘটনা এবং হাতাহত বুর্জির ক্ষেত্রে ‘বড় বিপদ’ হিসেবে দেখা দিয়েছে মোটর সাইকেল। দ্রুতগতিতে এই বাহনটি ‘সড়কের আপন’ হয়ে দেখা দিয়েছে। ঈদের আগে পরে অন্তত ১০ দিন সড়কে বাড়তি যানবাহনের চাপ থাকে। ঢাকাসহ বড় বড় শহর থেকে স্বীতের মতো মাঝে নড়ির টানে বাড়ি যাবেন, উৎসব শোয়ে আবার কর্মসূলে চলবেন। তাই সড়কে যানবাহনের বাড়তি চাপ থাকা অস্বাভাবিক কিছু নয়। সড়কে যেমন যানবাহনের চাপ থাকে তিক তেমন দুর্ঘটনার সংখ্যা ও বাড়তি থাকে। সড়ক দুর্ঘটনায় যত মৃত্যু হয়, তার মধ্যে এখন সবচেয়ে বেশি বাইক আরোহী। ঈদে বাইক ক্ষিরতে ভোগাণ্ডির কারণে বাইকে করে দুর্প্রয়ায় যাত্রার প্রবণতা বাঢ়ছে। গত রোজার ঈদে গণপরিবহনের বিকল হিসেবে চাকা থেকে প্রায় ২৫ লাখ মানুষ মোটরবাইকে চাপ কিভিন্ন জেলায় গোছেন; আর এই সময়ে ১২৮টি মোটর সাইকেল দুর্ঘটনায় ১৫৬ জনের প্রাণ গেছে। বেসরকারি এক সহ্যর প্রতিবেদনে বলা হয়েছে, রোজার ঈদ যাত্রায় সবচেয়ে লক্ষণীয় বিষয় হিসেবে মোটর সাইকেলের ব্যাপক ব্যবহার, যা এর আগে কখনো দেখা যায়নি। গত বছরের ২৫ এপ্রিল থেকে ৮ মে ১৪ দিনে দেশে ২৮৩টি সড়ক দুর্ঘটনায় ৩৭৬ জনের প্রাণ যায়, আহত হয় কমপক্ষে দেড় হাজার। এই হিসেবে মোট দুর্ঘটনার ৪৫,২২ শতাংশ মোটর সাইকেলের। আর মোট মৃত্যুর ৪১,৪৮ শতাংশ ঘটেছে এই দুই চাকার বাহনের দুর্ঘটনায়। অর্থাৎ সড়ক দুর্ঘটনার নিহত বাইকদের ৪৮ শতাংশই ছিলেন হয় মোটর সাইকেলের চালক, নয়তো আরোহী। মোটর সাইকেল আরোহী যেন দিন দিন আরও বেপরোয়া হয়ে উঠেছে।

মোটর সাইকেল দুর্ঘটনার সংখ্যা রীতিমতো কপালে চোখ ওঠার মতো। এই প্রেক্ষাপটে গত ঈদের আগে পরে সাত দিন জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কে মোটর সাইকেল চলাচল নিষিক্ত

করেছিল সরকার। এ সময় আঙ্গুজেলায় অর্ধাং এক জেলা থেকে অন্য জেলায় মোটর সাইকেল যাতায়াত করতে পারবেন, এমনকি রাইড শেয়ারিংও করা যাবেন। পদ্মা সেতুতেও মোটর সাইকেল চলাচলের ওপর সামর্থ্যক সময়ের জন্য নিয়েজু আরোপ করা হয়, যা এখনো ব্যবহৃত আছে। পরিস্থান বলবৎ, চলতি বছর গত মার্চ মাসে দেশে সড়ক দুর্ঘটনা ঘটেছে ৪৮৬টি। এর মধ্যে নিহত ৫৬৪ জন এবং আহত ১ হাজার ৯৭ জন। নিহতের মধ্যে নারী ৮৮, শিশু ৭৩। ১৭৯টি মোটর সাইকেল দুর্ঘটনায় নিহত ১৯৪ জন, যা মোট নিহতের ৩৪ দশমিক ৩৯ শতাংশ। মোটর সাইকেল দুর্ঘটনার হার ৩৬ দশমিক ৮.৩ শতাংশ। বিদ্যারী বছরে ২০২২ সালে হয় হাজার ৮২৯টি সড়ক দুর্ঘটনায় সাত হাজার ৭১৩ জন নিহত হয়েছেন। এর মধ্যে দুই হাজার ৯৭৩টি মোটর সাইকেল দুর্ঘটনায় নিহত হয়েছেন তিন হাজার ৯১ জন। নিহতের মধ্যে ৭৬ দশমিক ৪১ শতাংশ ১৪ থেকে ৪৫ বছর বয়স। আর ৩ বছরে মোটর সাইকেল দুর্ঘটনায় ৬৫৩৩ নিহত হয়েছেন। অন্যান্য দেশে মোটর সাইকেল গণপরিবহন হিসেবে বিবেচিত হয় না। যদ্ব দূরত্বের বাধন হিসেবে এটি পরিচিত। কিন্তু বাসান্তে মোটর সাইকেলের চালকরা গণপরিবহন হিসেবে দেখেন। তবে এই বাহনগুলো সাধারণত দূরের যাত্রায় ব্যবহার করা যাবে। বিপজ্জনক এ কারণে যে এর নিরাপত্তাব্যবস্থা দুর্বল, সীর্ষ যাত্রার ক্রস্তিতে চালক দুর্ঘটনা ঘটাতে পারে এবং বেশির ভাগ ক্ষেত্রেই মহাসড়কে বাইক দুর্ঘটনা হয় প্রাপ্তব্যতা। সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনায় মোটর সাইকেল নিয়ন্ত্রণ করা গেলে এবারের ঈদে ৫০ শতাংশ দুর্ঘটনাক কমানো সম্ভব বলে মনে করা হয়। পরিস্থান বলুক, করোনা সংক্রমণ গত দুই বছরে দেশের পরিবহনের বছরে ১০ লাখ মোটর সাইকেল নেতৃত্বাবেক্ষণ হয়েছে। বর্তমানে ৩৫ লাখের বেশি মোটর সাইকেল। যা দেশের যানজট ও জনজট প্রায় ৫০ শতাংশ বাড়িয়ে দিয়েছে। এবারের ঈদে জাতীয় মহাসড়কে এসব যানবাহন নিয়ন্ত্রণ করা না গেলে ড্যাবছ যানজটের ভোগাণ্ডিত পদ্ধতি হতে পারে।’ এসব মোটর সাইকেলে স্লী-স্লেন্ড, লাগেজ-ব্যাগেজ নিয়ে ভারসাম্যালীন অবস্থায় বেপরোয়াভাবে বেস-কারের সঙ্গে পান্না লিয়ে চলতে গিয়ে প্রায়ই দুর্ঘটনা

‘ঘটছে’। মোটর সাইকেল ৪ চাকার যানবাহনের তুলনায় ৩০ গুণ বেশি বৃক্ষিপূর্ণ। কিন্তু দেশে গণপরিবহন ব্যবস্থা উন্নত ও সঁজলত্য না হওয়া এবং যানজটের কারণে মানুষ মোটর সাইকেল ব্যবহারে উৎসাহিত হচ্ছে এবং দুর্ঘটনা বাড়ছে। দেশে দুর্ব্বলিত রাজনীতির প্রস্তাপেক্ততায় মোটর সাইকেল সংক্রতি চরমভাবে বৃক্ষিপূর্ণ পেয়েছে। এসব মোটর সাইকেলচালক সড়ক-মহাসড়কে বেপরোয়াভাবে চলাচল করছে। এদের বেপরোয়া মোটর সাইকেলের ধাক্কায় পথচারী নিহতের ঘটনাও বাড়ছে। তবে বাইক নিয়ন্ত্রণ করলেই যে দেশে সড়ক দুর্ঘটনা একেবারে নিয়ন্ত্রণে চলে আসবে, আর ধারণার কারণ নেই। মনে রাখা প্রয়োজন, অন্য যানবাহনও সড়ক দুর্ঘটনার জন্য কম দায়ী নয়। তাই সব যানবাহনের প্রতিই নজরদারির বাড়তাতে হবে। পানাপাশি সড়ক-মহাসড়কে যানজট নিয়ন্ত্রণ করে মোটর সাইকেল চলাচল নিরস্ত্রাবস্থা করা। অপ্রাঙ্গব্যবস্থা যাতে মোটর সাইকেল চালাতে না পারে সে জন্য কঠোর আইনি পদক্ষেপ নেওয়া। লকড্রুক্সড যানবাহন যেন বাইক চলাচল বকের সুযোগ নিয়ে মহাসড়কে উঠে না পারে, সেদিকে খেয়াল রাখতে হবে। দুর্ঘটনা দ্বারা প্রতিটি সড়কে কঠোর নজরদারির বিকল নেই। জনবল বাড়িয়ে নজরদারি বাড়তাতে হবেবিআরটিএ কর্তৃপক্ষকে। যানবাহনে শৃঙ্খলা অন্ততে সড়কে বসতে হবেসিস ক্যামেরা। নিয়ন্ত্রণে রাখতে হবেযানজট। ঈদের সময় প্রজ্ঞাবাহী যেসব যানবাহন চলাচল বক ধাক্কার কথা, সেগুলো যেন কোনোভাবেই রাস্তায় দেখা না যায়। অনুমোদনাইন ভিত্তি চাকার সবধরনের নিয়ন্ত্রণ যানবাহন চলাচল প্রয়োগ করে তৈকাতে হবে। এসবক্ষম গতির যানবাহন সড়ক দুর্ঘটনার জন্য অনেকাংশে নায়ি। লাইসেন্সবিহীন চালক ও এসব পরিবহন চালাতে দিয়ে কোনো অবস্থায়ই সড়ক নিরাপদ করা যাবেনা। সরকারের উচিত গণপরিবহন বাড়িয়ে সেবার মান উন্নত, সহজ ও সামৃদ্ধী করে মোটর সাইকেল নিরস্ত্রাবস্থা হতে করা অতি জরুরি। এবারের ঈদ যাত্রা নিরাপদ ও যান্ত্রিক হোক।

তরিকুল ইসলাম
অ্যাডভোকেসি অফিসার (কমিউনিকেশন)
রোড সেইকাটি প্রকল্প, ঢাকা আহচনিয়া মিশন