ISSN 1991-8976

RAJSHAHI UNIVERSITY LAW JOURNAL

FACULTY OF LAW
RAJSHAHI UNIVERSITY
DECEMBER 2005

ARTICLES

Women's rights in the Nikahnama in Bangladesh : A critical study

An Application of Islamic Law in Bangladesh with Special Reference to Women

Real Estate-Its Defense System in Bangladesh: A Study

Internet Exposes a New Dimension in International Space: A Challenge to the Traditional Concept of Sovereignty

The International Criminal Court: A Remarkable Achievement Striving Against Global Political Setbacks

The Impact of Section 7 of the Muslim Family Laws Ordinance on the Validity of Talaq: A Legal Analysis

Muslim wives' right to maintenance in Bangladesh: the role of N.G.O's in Rajshahi District

Prevention of Crime in Islamic Criminal Law: Perspective Bangladesh

যৌতুক ঃ একটি সামাজিক ব্যাধি

সড়ক দুর্ঘটনা ও ট্রাফিক আইন ঃ প্রেক্ষিত বাংলাদেশ

আদালত অবমাননা, সাংবাদিকতা-প্রকাশনা ও তথ্যের অধিকার ঃ পরিপ্রেক্ষিত বাংলাদেশ

বাংলাদেশের রাজনীতিতে পঞ্চম জাতীয় সংসদের কার্যকারিতা ঃ একটি পর্যালোচনা

Abstract on the Project Changing Pattern of Trade Union in Bangladesh

Abstract on the Project Protection of Human Rights in Criminal Justice: Bangladesh Perspective

CamScanner

ISSN 1991-8976

Rajshahi University Law Journal

FACULTY OF LAW
RAJSHAHI UNIVERSITY

December 2005

Published by:
Dean
Faculty of Law
Rajshahi University
Rajshahi- 6205
Bangladesh

© Reserved by the Publisher

Cover Design & Printed by:
B T S Commercial Institute
Benodpur Bazar, Rajshahi

Printed at:
Barendra Printing Press & Packaging
Supora, Biman Bandar Road, Rajshahi. Mob.: 01715-361984

Subscription Rates
For Individuals: **Tk. 100.00 US$ 20** (without postage)
For Organisation: **Tk. 150.00 US$ 30** (without postage)

[Published in December 2006]

Rajshahi University Law Journal 2005

Editorial Board

Editor **Professor Dr. Begum Asma Siddiqua**
Dean, Faculty of Law, RU

Member **Professor Dr. A B Siddique**
Department of Law & Justice, RU

Professor A F M Mohsin
Department of Law & Justice, RU

Professor Dr. M Rabiul Hossain
Department of Law & Justice, RU

Dr. Mohammad Abdul Hannan
Department of Law & Justice, RU

Sayeeda Anju
Department of Law & Justice, RU

CamScanner

Rajshahi University Law Journal 2005

Authors' Name	Article	Page
Dr. Begum Asma Siddiqua	Women's rights in the Nikahnama in Bangladesh : A critical study	1-10
Dr. Gazi Omar Faruque	An Application of Islamic Law in Bangladesh with Special Reference to Women	11-20
Dr. Md. Abdul Karim Khan	Real Estate-Its Defense System in Bangladesh: A Study	21-30
Md. Morshed Mahmud Khan Mohammad Osiur Rahman Mohammad Mahabubur Rahman	Internet Exposes a New Dimension in International Space: A Challenge to the Traditional Concept of Sovereignty	31-52
Dr. Mohammad Abdul Hannan	The International Criminal Court: A Remarkable Achievement Striving Against Global Political Setbacks	53-68
Muhammad Ekramul Haque	The Impact of Section 7 of the Muslim Family Laws Ordinance on the Validity of Talaq: A Legal Analysis	69-86
Sayeeda Anju	Muslim wives' right to maintenance in Bangladesh: the role of N.G.O's in Rajshahi District	87-96
Dr. Mohammad Abdul Hannan M Sahal Uddin	Prevention of Crime in Islamic Criminal Law: Perspective Bangladesh	97-110
জোবাইদা সুলতানা	যৌতুকঃ একটি সামাজিক ব্যাধি	111-128
মোঃ আব্দুর রহিম মিয়া	সড়ক দুর্ঘটনা ও ট্রাফিক আইনঃ প্রেক্ষিত বাংলাদেশ	129-154
মুসতাক আহমেদ মো: সাহাল উদ্দীন	আদালত অবমাননা, সাংবাদিকতা-প্রকাশনা ও তথ্যের অধিকার: পরিপ্রেক্ষিত বাংলাদেশ	155-170
ড. রাকিবা ইয়াসমিন	বাংলাদেশের রাজনীতিতে পঞ্চম জাতীয় সংসদের কার্যকারিতা : একটি পর্যালোচনা	171-200
A F M Mohsin	Abstract on the Project Changing Pattern of Trade Union in Bangladesh	201
Muhammad Faiz-ud-Din M Abdul Hannan	Abstract on the Project Protection of Human Rights in Criminal Justice: Bangladesh Perspective	202

CamScanner

Rajshahi University Law Journal, 2005: **129-154**

সড়ক দুর্ঘটনা ও ট্রাফিক আইনঃ প্রেক্ষিত বাংলাদেশ

মোঃ আব্দুর রহিম মিয়া*

ABSTRACT

The frequency of road accident has alarmingly increased in recent days in Bangladesh. Every year 10000-12000 lives are lost due to road accident. Death caused by vehicular accident is so frequent in Bangladesh that the country toplists in the world. About 90 percent of road accidents in this county cause a loss of taka 4000 crore a year approximately which is equivalent to two percent of the Gross Domestic Product (GDP). It is a matter not only of sorrow but also of shame. We must get rid of these accidental deaths, which tells upon our level of civic sense. Reckless driving, over-speeding, over-loading, lack of traffic knowledge of road users, vehicular defects, bad road condition, lack of skill of the drivers and poor implementation of the traffic laws are also responsible for many road accidents in Bangladesh. These reasons are not beyond human capability to redress. With proper measures road accident can be reduced in a short time. The economic and social costs of road accident are very high; Adherence to traffic rules and regulations could prevent many road accidents and save many life, family and property. The Government has to take a two- pronged initiative to control accidents. One is by improving road conditions, putting up road signs and creating awarness among the drivers, and the other is by restricting easy acquirement of driving licenses and proper implementing of traffic laws. Unless corruption in license distribution is checked and traffic rules are implemented earnestly, the alarming rate of road accidents will continue to increase in Bangladesh.

সারসংক্ষেপ

দুর্ঘটনা মানেই চলমান ছন্দের পতন ঘটা, কতকগুলো জীবনের অকালে ঝরে পড়া কিংবা পঙ্গুত্বের অভিশাপ নিয়ে বেঁচে থাকা আর বিনষ্ট হয়ে যাওয়া অপরিমেয় সম্পদ। মানুষ তার কর্ম ব্যস্ততায় ছুটে চলছে একস্থান থেকে অন্য স্থানে, সময়ের সাথে সাথে এই স্থানান্তরের কাজে ব্যবহৃত যোগাযোগ ব্যবস্থা পৃথিবীকে নিয়ে এসেছে হাতের মুঠোয়। সড়ক পথ, আকাশ পথ ও পানিপথ এই তিন প্রকৃতির যোগাযোগের ক্ষেত্রে মানুষ সবচেয়ে বেশি ব্যবহার করে সড়ক পথ। আর স্বভাবতই সবচেয়ে বেশি দুর্ঘটনা ঘটে সড়ক পথেই। কিন্তু সভ্য মানুষেরা এখানে থেকে থাকেনি। তারা যুগ যুগ ধরে গবেষণা করেছে এই অনর্থক দুর্ঘটনা এড়িয়ে চলার জন্য; তৈরী করেছে ফলপ্রসু আইন, যা 'ট্রাফিক আইন নামে পরিচিত। আমাদের মতো জনবহুল দেশে যেখানে সড়ক দুর্ঘটনা একটি নিত্য নৈমিত্তিক ব্যাপার, সেখানে ট্রাফিক আইনের যথার্থ প্রয়োগই পারে এই দুর্ঘটনার হারকে কমিয়ে আনতে; কিন্তু দুঃখজনক হলেও সত্য যে বাংলাদেশে ট্রাফিক আইন বলবৎ থাকা সত্বেও সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েই চলছে দিনের পর দিন। দুর্ঘটনা কোন মানুষেরই কাম্য নয়। এটি আজ জাতীয় জীবনের একটি গুরুত্বপূর্ণ সমস্যা হিসেবে চিহ্নিত। অনুন্নত যোগাযোগ

* প্রভাষক, আইন ও বিচার বিভাগ, রাজশাহী বিশ্ববিদ্যালয়

CS CamScanner

ব্যবস্থা, গাড়ী চালকদের যথাযথ প্রশিক্ষণের অভাব, মালিক ও চালকদের দায়িত্বহীনতা, ট্রাফিক আইনের প্রয়োগ সংক্রান্ত দুর্বলতা এবং সর্বোপরি মানুষের অসচেতনতাই সড়ক দুর্ঘটনার মূল কারণ।[১] যানবাহন চলাচল ও তার নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত যাবতীয় বিধি-বিধান ট্রাফিক আইনে উল্লেখ থাকলেও সড়ক দুর্ঘটনার প্রকৃতি ও স্বরূপ বিশ্লেষণ করে একথা নির্দ্বিধায় বলা যায় যে আমাদের দেশে এই আইন সুনিয়ন্ত্রিত নয়। তাই সময়ের দাবী ট্রাফিক আইন সংস্কার ও তার যথাযথ প্রয়োগ। আলোচ্য প্রবন্ধের উদ্দেশ্য হলো বাংলাদেশে প্রযোজ্য ট্রাফিক আইন ও তার প্রায়োগিক দুর্বলতা আলোচনা পূর্বক সড়ক দুর্ঘটনার কারণসমূহ চিহ্নিত করা এবং তা রোধকল্পে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ করা।]

বাংলাদেশে সড়ক দুর্ঘটনা

নদীমাতৃক বাংলাদেশে সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা উন্নয়নের ক্ষেত্রে এক গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। কিন্তু দুঃখজনক হলেও সত্য যে, বাংলাদেশে সড়ক পথে দুর্ঘটনা ঘটেই চলেছে প্রতিনিয়ত। দেশে জনসংখ্যার পাশাপাশি মোটরযানের সংখ্যা যেমন বাড়ছে তেমনি বাড়ছে সড়ক দুর্ঘটন্নর সংখ্যাও। ১৯৯৩ সাল থেকে ২০০৪ সাল পর্যন্ত সড়ক দুর্ঘটনার পরিসংখ্যানে তার প্রমাণ পাওয়া যায়।

সড়ক দুর্ঘটনার পরিসংখ্যান (১৯৯৩-২০০২)[২]ঃ

সাল	দুর্ঘটনা	নিহত	আহত	মোট আক্রান্ত	প্রতি ১০০০০ মোটরযান দুর্ঘটনার হার
১৯৯৩	৩১৪০	১৪৯৫	২৪০৯	৩৯০৪	১২২.১
১৯৯৪	৩০১৩	১৫৯৭	২৬৮৬	৪২৮৩	১০৭.১
১৯৯৫	৩৩৪৬	১৬৫৩	২৮৬৪	৪৫১৭	১১০.১
১৯৯৬	৩৭২৭	২০৪১	৩৩০১	৫৩৪২	১১২.১
১৯৯৭	৫৪৫৩	৬১৬২	৫০৭৬	৮২৩৮	১৩৮.২
১৯৯৮	৪৭৬৯	৩০৮৫	৩৯৯৭	৭০৮২	১২৮.১
১৯৯৯	৩৯৪২	৩৩১৪	২৬২০	৫৯৩৪	১৪০.৪
২০০০	৩৯৭০	৪০৪৬	২২৭০	৬৩১৬	১৬২.৯

উৎসঃ বাংলাদেশ পুলিশ হেডকোয়ার্টার

---

১ Akbar Hossain; 'Road Accident Cost about 2 Pc of GDP- Mishaps doubled in Last 8 years killing annually over 10000', The Daily Star, 07/12/05.

২ Md. Mazharul Hoque; 'The Road and Road Safety: Issues and Intiatives in Bangladesh', Regional Health Forum, Vol.-8, Num-1, 2004.

বাংলাদেশে দ্বিতীয় সর্বোচ্চ মৃত্যুর হার সড়ক দুর্ঘটনাতেই বিদ্যমান। বর্তমানে প্রতিবছর গড়ে কমপক্ষে ১০০০০-১২০০০ মানুষ সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যুবরণ করে। শুধু তাই নয়, সড়ক দুর্ঘটনায় প্রতিবছর আর্থিক ক্ষতি হয় ৪ (চার) হাজার কোটি টাকা।[৩] অথচ দুর্ঘটনা প্রতিরোধ কিংবা নিয়ন্ত্রণের কোন ব্যবস্থা এখনো গৃহিত হয়নি। এক পরিসংখ্যানে জানা যায়, ২০০০ সাল থেকে ২০০৪ সাল পর্যন্ত ৫ বছরে সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যুবরণ করে ১৬,১৯৪ জন এবং আহত হয় ১১,৭৫৭ জন।[৪] এ পরিসংখ্যানও সঠিক নয়, প্রকৃত হতাহতের সংখ্যা অনেক বেশী। কারণ বড় ধরণের কোন দুর্ঘটনা ব্যতিত ছোট-খাটো অনেক দুর্ঘটনায় মৃত্যুর খবরই কর্তৃপক্ষের নজরে আসেনা। তাই স্বাভাবিক কারণেই এগুলো রেকর্ড হয়না। আলোচ্য সময়ে অপরাধজনিত ঘটনায় মারা গেছে ১৭,৮৪০ জন। কিন্তু এই মৃত্যুগুলো নিয়ে প্রশাসনসহ সংশ্লিষ্ট সকলে যেভাবে তৎপর হয়ে উঠেন, সড়ক দুর্ঘটনার মৃত্যু নিয়ে কাউকে তেমন উচ্চবাচ্য করতে দেখা যায়না। অবস্থাদৃষ্টে মনে হয় সড়ক দুর্ঘটনাকে অনেকটা স্বাভাবিক ঘটনাই ধরে নেয়া হয়। অথচ সড়ক দুর্ঘটনার জন্য প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে মানুষই দায়ী। তাই আমাদের উচিত সড়ক দুর্ঘটনার কারণ খুঁজে বের করে তা রোধকল্পে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা।

সড়ক দুর্ঘটনা

সাধারণত সড়ক পথে যে দুর্ঘটনা ঘটে তাকে বলা হয় সড়ক দুর্ঘটনা। প্রতিদিন পত্রিকার পাতা খুললেই দেখা যায় দুর্ঘটনার করুণ চিত্র। গাড়ীর চালকদের কর্তব্যহীনতা এবং রাস্তার পথচারীদের অসাবধানতাই মূলতঃ সড়ক দুর্ঘটনার জন্য দায়ী। সাইদ রকিব উদ্দিন A Study on Heavy Vehicle's Driver Behaviour in Road Accident প্রবন্ধে বলেন,[৫]

"Poor enforcement of Traffic laws, lake of driving and test, weak publicity on road safety issues and lake of vehicle fitness and medical services for raod accident victims are the main causes of the high fatality. The overall national damage in road accident is estimated at taka 40 Billion, about 1.5% of the current GDP".

---

[৩] Akbar Hossain; *op.cit.*, 07/12/05.

[৪] আব্দুল গফুর মাহমুদ, 'সড়ক দুর্ঘটনার বছরে মৃত্যু ১০ হাজার, আর্থিক ক্ষতি ৪ হাজার', দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫।

[৫] Ibid, The Daily star, 07/12/05.

দুর্ঘটনা বলতে সেই সকল অনাকাঙ্ক্ষিত ঘটনাকে বুঝায় যার দ্বারা আকস্মিকভাবে মানুষের জীবন ও সম্পত্তির ক্ষতি সাধিত হয়। রাস্তার মধ্যে যদি এই দুর্ঘটনা ঘটে তাহলে তা হবে সড়ক দুর্ঘটনা। দুর্ঘটনা কোন মানুষেরই প্রত্যাশিত নয়। মোটরযান সংশোধনী আইনের বিধানসমূহ মালিক এবং চালকগণ যদি কঠোরভাবে মেনে চলতেন এবং পথচারীরা যদি রাস্তায় চলাচলের সময় যথাযথ সাবধানতা অবলম্বন করতেন তাহলে এই সব অনাকাঙ্ক্ষিত সড়ক দুর্ঘটনা হতে দেশ ও জাতি মুক্তি পেত।

সড়ক দুর্ঘটনার কারণ

বিভিন্ন কারণে সড়ক দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। ড্রাইভারদের কর্তব্যহীনতা, মালিকের উদাসীনতা, পরিবহন কর্তৃপক্ষের খামখেয়ালীপনা, সর্বোপরি পথচারীদের অসাবধানতা এবং মোটরযান আইন অনুসরণ না করা তথা ট্রাফিক আইন বাস্তবায়নে কর্তৃপক্ষের দুর্বলতাই সড়ক দুর্ঘটনার কারণ। এক পরিসংখ্যানে দেখা গেছে বাংলাদেশ ৫৮% সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে মানুষের ভুলের কারণে, ৩৪% রাস্তার খারাপ অবস্থার কারণে এবং ৮% ত্রুটিপূর্ণ যানবাহনের কারণে।[৬] তারপরেও সড়ক দুর্ঘটনার প্রধান প্রধান কারণসমূহ নিম্নে আলোচনা করা হলো-

১) চালকদের কর্তব্যহীনতা

গাড়ী চালনা করার সময় এবং গাড়ী রাস্তার বাহির করার পূর্বে একজন চালকের কি কি দায়িত্ব এবং কর্তব্য সে সম্পর্কে মোটরযান আইন, ১৯৮৮ তে স্পষ্ট করে বিধিবিধান সন্নিবেশিত করা হয়েছে। কিন্তু একজন চালক সেই বিধান সম্পর্কে অজ্ঞ থাকার ফলে বা সেই বিধান লঙ্ঘনের ফলে জন্ম দেয় অনাকাঙ্ক্ষিত দুর্ঘটনার। আনসার উদ্দিন খান পাঠান (Deputy Commissioner of Traffic) বলেন, "The number of traffic rule violation is so high that it can not be tackled by law enforecers alone. Awarness among drivers and overall improvement of road management are necessary to curb accident."[৭]

একজন চালকের কর্তব্য লঙ্ঘনের ফলে কিভাবে দুর্ঘটনা ঘটতে পারে সে সম্পর্কে নিম্নে আলোকপাত করা হলো-

---

[৬] Ibid, Jail for recless driving on cards- Govt. to amend motor vehicles law to provide for tough, punishment.

[৭] Ibid, The Daily star, 07/12/05.

ক) সর্বোচ্চ গতিসীমা লঙ্ঘন

কোন মোটরগাড়ীর সর্বোচ্চ যে গতিসীমা মোটরযান আইন, ১৯৮৮ কর্তৃক নির্দিষ্ট করে দেয়া হয়েছে, তা অপেক্ষা অধিক গতিতে একজন চালক তার গাড়ী চালাতে পারবেনা।[৮] কিন্তু বর্তমানে গাড়ীর চালকেরা অহরহ সে সীমা অতিক্রম করে গাড়ী চালাচেছ। ফলে সৃষ্টি হচেছ সড়ক দুর্ঘটনার। বতমানে দেশের হাইওয়েগুলোর ডিজাইন স্পীড ঘন্টায় সর্বোচ্চ ৮০ কিলোমিটার, কিন্তু এসব রাস্তায় হরহামেশা ১০০ কিলোমিটারের বেশি গতিতে যানবাহন চালাতে দেখা যায়। উন্নত দেশসমুহের উন্নততর রাস্তায় গাড়ীর গতি আইনগত সীমার মধ্যে নিয়ন্ত্রনে রাখার উপরে বিশেষ গুরুত্ব দেয়া হয়। রাস্তায় স্পীড ক্যামেরা স্থাপন করে ভ্রাম্যমান চেকিংয়ের মাধ্যমে যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রণে রাখার ব্যবস্থা করা হয়। আমাদের দেশে এসব ব্যবস্থা অনুপস্থিত। অথচ শুধু যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রণ করে সড়ক দুর্ঘটনা অনেক কমানো যেতে পারে।

খ) সর্বোচ্চ ওজনের সীমা অতিক্রম

নির্দিষ্ট বায়ুভর্তি টায়ারের জন্য গাড়ীর সর্বোচ্চ যে ওজন নির্দিষ্ট করে দেয়া হয়েছে, একজন চালক বা কন্ডাক্টর তার গাড়ীর জন্য সেই ওজন অতিক্রম করে বেশী ওজন সমৃদ্ধ গাড়ী চালাচেছ হামেশাই। ফলে ঘটে যাচেছ অনাকাঙ্খিত দুর্ঘটনা।

গ) যথাস্থানে গাড়ী পার্কিং না করা

সরকার অথবা এই ব্যাপারে সরকার কর্তৃক অনুমোদিত কোন কর্তৃপক্ষ উহার সীমানাধীন স্থানীয় কর্তৃপক্ষের সহিত পরামর্শপূর্বক মোটরগাড়ী সমূহ কোন স্থানে অনির্দিষ্টকালের জন্য কিংবা নির্দিষ্ট সময়ের জন্য দাঁড়াবে তা নির্ধারণ করেন এবং যাত্রী উঠানামার জন্য যেটুকু সময়ের দরকার তা নির্ধারণ করেন।[৯] কিন্তু গাড়ীর চালক বা কন্ডাক্টর সে বিধান লঙ্ঘন করার ফলে সৃষ্টি হয় যানজট এবং অনাকাঙ্খিত দুর্ঘটনার। 'U' টার্নগুলোতে অসাবধানে গাড়ী চালনা করা, ওভারটেক করা এবং যেখানে সেখানে যাত্রী উঠা-নামার জন্য গাড়ী থামানো দুর্ঘটনার অন্যতম একটি কারণ।[১০]

---

[৮] *Ibid*, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[৯] ধারা ৯০, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[১০] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

CamScanner

ঘ) ট্রাফিক সংকেত মেনে না চলা

যে কোন মোটর গাড়ীর প্রত্যেক চালককে বাধ্যতামূলক ট্রাফিক সংকেত মেনে গাড়ী চালাতে হবে এবং যে কোন প্রকাশ্য স্থানে গাড়ী চলাচল নিয়ন্ত্রণকারী পুলিশ অফিসারের সকল নির্দেশ তাকে মেনে চলতে হবে- মোটরযান আইনে এরকম বাধ্যবাধকতা থাকলেও তা চালকরা অমান্য করছে হামেশাই।[১১] ফলে সড়ক দুর্ঘটনা দিন দিন বাড়ছেই।

ঙ) ওভারটেক করার ক্ষেত্রে প্রতিযোগিতা

'সময়ের চেয়ে জীবনের দাম অনেক বেশী' অনেক গাড়ীতে এরকম লিখা থাকলেও চালকরা যেন ভুলে যায় তা। সময়কে বাঁচাতে গিয়ে একজন চালক অন্য একটি গাড়ীকে ওভারটেক করার প্রতিযোগিতায় নেমে পড়ে। ফলে গাড়ীর গতি যেমন বাড়াতে হয় পাশাপাশি অনেক ক্ষেত্রে তা চালকের নিয়ন্ত্রণবিহীন হয়ে পড়ে। সঙ্গতকারণেই সৃষ্টি হয় দুর্ঘটনার।[১২১২] সড়ক দুর্ঘটনার অন্যান্য কারণের মধ্যে ওভারস্পীডিং, ওভারটেকিং ও ওভারলোডিংকে দায়ী করা হয়ে থাকে। অসতর্কভাবে কিংবা ঝুঁকি নিয়ে ওভারটেক করতে গিয়ে কত মোটরযান যে দুর্ঘটনা কবলিত হয় তার ইয়ত্তা নেই।[১৩]

চ) বিপদজ্জনক অবস্থায় গাড়ী রেখে যাওয়া

কোন মোটরগাড়ীর দায়িত্বে নিয়োজিত কোন ব্যক্তি তার গাড়ী বা ট্রেইলর রাস্তার উপর এমনভাবে কিংবা এমন অবস্থায় কিংবা এমন পরিস্থিতিতে রাখতে পারবেনা বা রাখার অনুমতি দিবেনা যাতে রাস্তা ব্যবহারকারী অন্যান্যরা বিপদ বা বাধার সম্মুখীন হয়।[১৪] গাড়ীর চালকরা সে কর্তব্য ভুলে গিয়ে তা লঙ্গন করে। ফলে দুর্ঘটনার কবলে পড়ে অন্য গাড়ী।

ছ) মোটর সাইকেলে অতিরিক্ত যাত্রী বহন

দুই চাকা বিশিষ্ট মোটর সাইকেলের কোন চালক ব্যতীত তার সাইকেলে একজনের বেশী লোক বহন করতে পারবে না এবং অনুরূপ ব্যক্তিকে চালকের আসনের পিছনে সাইকেলের সহিত নিরাপদভাবে সংযুক্ত নির্দিষ্ট আসনে বসা অবস্থা ছাড়া অন্য কোনভাবে বহন করতে

---

[১১] ধারা ৯২, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[১২] AMM Shawkat Ali, The Daily Star Web Edition Vol-4 Number 314.

[১৩] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[১৪] ধারা ৯৫, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

CS CamScanner

পারবেনা এবং গাড়ী চালনা করা অবস্থায় চালককে অবশ্যই হেলমেট ব্যবহার করতে হবে।[১৫] মোটর সাইকেলের চালকরা একের অধিক যাত্রী বহন করে এবং তা হেলমেট ব্যবহার ছাড়াই। ফলে গাড়ী নিয়ন্ত্রণ রাখার ক্ষেত্রে সমস্যার সৃষ্টি হয় এবং ঘটে যায় অনাকাঙ্খিত দুর্ঘটনা।

জ) অন্য চালকের বাধা সৃষ্টি করণ

কোন ব্যক্তি প্রকাশ্য সড়কে বা প্রকাশ্য স্থানে মোটরগাড়ী রেখে উহা মেরামত করলে অথবা বিক্রয়ের জন্য যেখানে মোটর গাড়ীর যন্ত্রাংশ বা অন্য কোন জিনিস রাখলে বা মওজুদ করলে কিংবা অন্য কোন উদ্দেশ্যে যে কোন জিনিসপত্র রাখলে যদি যানবাহন চলাচলে প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি হয় তবে তা দুর্ঘটনার পরিচায়ক হতে পারে এবং এরকম কর্ম একটি দন্ডনীয় অপরাধ।[১৬]

ঝ) লাইসেন্স ব্যতীত গাড়ী চালানো

লাইসেন্স ব্যতীত গাড়ী চালনা একটি দন্ডনীয় অপরাধ।[১৭] লাইসেন্স তাকেই প্রদান করা হয় যখন কোন ব্যক্তি গাড়ী চালনার উপযুক্ত এবং যথাযথ প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত বলে কর্তৃপক্ষের কাছে বিবেচিত হয়। তাই লাইসেন্সবিহীন গাড়ীচালক গাড়ী চালনার ক্ষেত্রে অনুপযুক্ত বিধায় সে সড়ক দুর্ঘটনার কারণ ঘটায়। এক পরিসংখ্যানে দেখা গেছে বাংলাদেশে সবচেয়ে বেশি দুর্ঘটনা ঘটে ঢাকায়, কারণ সেখানকার প্রায় ৯০% ড্রাইভিং লাইসেন্স ভুয়া।[১৮]

ঞ) নিষিদ্ধ হর্ণ কিংবা শব্দ উৎপাদনকারী যন্ত্র লাগানো ও ব্যবহার

কোন ব্যক্তি কিংবা মোটর গাড়ীর মালিক বা দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি যদি মোটরযানে এমন ধরণের হর্ণ বা শব্দ উৎপাদনকারী যন্ত্র সংযোজন বা ব্যবহার করে, যা সংশ্লিষ্ট এলাকায় যথাযোগ্য কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিষিদ্ধ করা হয়েছে, তা একটি দন্ডনীয় অপরাধ।[১৯] এরূপ কর্মের ফলে অন্যান্য চালকদের মনে বিভ্রান্তির সৃষ্টি হয় এবং ফলশ্রুতিতে তারা গাড়ীর নিয়ন্ত্রণ হারিয়ে দুর্ঘটনার সৃষ্টি করে।

---

[১৫] ধারা ১০০, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[১৬] ধারা ১৫৭, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[১৭] ধারা ১৩৮, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[১৮] দৈনিক জনকণ্ঠ, ০৪.০৪.২০০৪।

[১৯] ধারা ১৩৯, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

CamScanner

ট) বেপরোয়া ও বিপজ্জনক গাড়ী চালানো

যে স্থান দিয়ে গাড়ী চালানো হচেছ, তার প্রকৃতি, অবস্থান, গাড়ীটি কিভাবে চালনা করা হচেছ, গাড়ী চালনার সময় সেখানে চলাচলকারী অন্যান্য যানবাহনের সংখ্যা কত, সেই স্থানে কি ঘটতে পারে বলে বাস্তবিক পক্ষে মনে হয় এই সমস্ত কিছু বিবেচনায় থাকার পরও জনসাধারণ বিপদের সম্মুখীন হতে পারে এমনভাবে এমন গতিতে কেহ গাড়ী চালানোর ফলে তা দুর্ঘটনার সৃষ্টি করতে পারে। সুতরাং বেপরোয়া বা বিপজ্জনকভাবে গাড়ী চালানোও দুর্ঘটনার একটি কারণ।

ঠ) মদ্যপান বা মাদকদ্রব্য সেবন অবস্থায় গাড়ী চালানো

যে কোন ব্যক্তি মদ্য পান কিংবা মাদকদ্রব্য সেবনের ফলে এতটা মাতাল হয়েছেন যে, তিনি গাড়ীর উপর যথার্থ নিয়ন্ত্রণ কার্যকর করতে অক্ষম, এমতাবস্থায় তিনি যদি গাড়ী চালান বা চালানোর চেষ্টা করেন তবে তা হামেশাই দুর্ঘটনা ডেকে আনতে পারে এবং এরকম কর্ম বাংলাদেশী আইনে দন্ডনীয় অপরাধ।[২০] মদ্যপান অবস্থায় গাড়ী চালনা করা শুধু দুর্ঘটনার ঝুঁকিই বয়ে নিয়ে আসে।[২১]

ড) শারীরিক বা দৈহিকভাবে অনুপযুক্ত অবস্থায় গাড়ী চালানো

প্রকাশ্য স্থানে গাড়ী চালনাকালে যদি জানা থাকে যে, নিজের রোগ বা অনুপযুক্ততার কারণে জনসাধারণ বিপদের সম্মুখীন হতে পারে তবে সেমতাবস্থায় কেহ গাড়ী চালালে তা দুর্ঘটনার সৃষ্টি করতে পারে।

ঢ) নিরাপত্তাহীন অবস্থায় গাড়ী চালানো

যদি কোন ব্যক্তি কোন প্রকাশ্য স্থানে এমন ত্রুটিযুক্ত মোটরগাড়ী বা ট্রেলর চালান, চালনা করান কিংবা চালনার অনুমতি দেন যা উক্ত স্থানে ব্যবহারকারী অন্য কোন ব্যক্তি বা গাড়ীর জন্য বিপদের কারণ হতে পারে বলে তিনি জানেন তবে তা একটি দন্ডনীয় অপরাধ।[২২] এরকম অবস্থায় চালকের গাড়ী চালনার ফলে প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটে।

---

[২০] ধারা ১৪৪, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[২১] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

[২২] ধারা ১৪৯, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

ণ) Speed Breaker গুলোর সামনে গাড়ীর গতি না কমানো

রাস্তায় রাস্তায় দুর্ঘটনা এড়ানোর জন্য গাড়ীর গতি কমানোর নিমিত্তে Speed Breaker করা হয়। কোন গাড়ীর চালক ঐ Speed Breaker এর সামনে গাড়ীর গতি স্লো না করার ফলে তার গাড়ী লাফিয়ে উঠে এবং সে নিয়ন্ত্রণ হারিয়ে ফেলে। ফলে সৃষ্টি হয় অনাকাঙ্ক্ষিত দুর্ঘটনা।

ট) নৈতিক চরিত্রের অবক্ষয়

অনেক বাস, ট্রাক বা গাড়ীর চালককে অবসর সময়ে নিষিদ্ধ পল্লীতে যেতে দেখা যায়। খারাপ কাজে যারা জড়িত থাকে, মানসিকভাবে তারা সুস্থ থাকে না। গাড়ী চালনার সময় অবচেতন মনে নিষিদ্ধ পল্লীর কথা তাদের মানসপটে ভেসে উঠে। গাড়ীর নিয়ন্ত্রণের চেয়ে মানবিক আনন্দ তাদের মনকে গ্রাস করে। ফলে ঘটে যায় দুর্ঘটনা।

ঠ) অতিরিক্ত সময় ধরে গাড়ী চালানো

দুরপাল্লার অনেক গাড়ীর চালক অতিরিক্ত সময় ধরে গাড়ী চালনা করেন; অথচ একটানা সাড়ে ৪ ঘন্টার বেশি কোন চালকেরই গাড়ী চালনা করা উচিত নয়।[২৩] বাংলাদেশের চালকগর সহজেই সে বিধান ভঙ্গ করে এবং অতিরিক্ত সময়ে মনঃসংযোগের অভাবে দুর্ঘটনা ঘটে।

২) যথাযথ প্রশিক্ষণের অভাব

যে পরিমাণ প্রশিক্ষণ পেলে একজন চালক তার গাড়ীর উপর পূর্ণ নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠা করতে পারে তার অপ্রতুলতা বাংলাদেশের চালকদের ক্ষেত্রে বলাই বাহুল্য। গাড়ী চালনার ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণ না থাকার কারণে দুর্ঘটনা এড়িয়ে যাওয়া সম্ভব হচেছনা। একজন চালককে গাড়ী চালনার ক্ষেত্রে প্রশিক্ষিত করার পর তাকে গাড়ী চালনার অনুমতি দেয়া উচিত। লাইসেন্স প্রদানের ক্ষেত্রে গাড়ী চালনার একটি test নেওয়া হয় যা নামে মাত্র। বাস্তবে সে কতটা শক্ত হাতে স্ট্রিয়ারিং নিয়ন্ত্রণ করতে পারে তা দেখা হয়না। ফলে প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণের অভাব থাকা সত্বেও একজন ব্যক্তি গাড়ী চালনার লাইসেন্স পেয়ে যায়। বিধায় সে গাড়ী চালনার সময় লাইসেন্সধারী হয়েও দুর্ঘটনা ঘটাবে এটাই স্বাভাবিক।

---

২৩ Drivers hours and Tachograph rules for Road passenger vehicles in the UK and Europe, Department of Transport, PSV 375 (Rev. 7/2005).

CamScanner

৩) রাস্তাঘাটে অপ্রশস্ততা ও অব্যবস্থাপনা

রাস্তাঘাটে অপ্রশস্ততা ও অব্যবস্থাপনা সড়ক দুর্ঘটনার অন্যতম কারণ।[২৪] আমাদের দেশের রাস্তাগুলো প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রশস্ত এবং কাঁচা। আবার পাকা রাস্তাগুলোর এখন এমন অবস্থা যে সংস্কারের অভাবে তা দিন দিন ব্যবহারের অনুপযোগী হয়ে পড়ছে। রাস্তাগুলোতে অহেতুক অনেকগুলো মোড় বা বাঁক দেখা যায় কিন্তু সেই বাঁকগুলোর সামনে কোন Speed Breaker নেই। ফলে চালকরা এরকম রাস্তা দিয়ে চলাচলের সময় তার নিজস্ব গতিতে চালাতে চায় এবং বাঁক বা মোড়গুলোর মধ্যে পারস্পরিক সংঘর্ষের কারণ ঘটায়। আবার রাস্তাগুলো খারাপ হয়ে যাওয়ার কারণে গাড়ী চালনায় নিয়ন্ত্রণের ক্ষেত্রে বড় ধরণের সমস্যার সৃষ্টি হয়। পাহাড়ী এলাকায় কিংবা ঢালু এলাকায় কোন গতিতে গাড়ী চলবে সে সম্পর্কে ট্রাফিক আইনে কিছু বলা হয়নি। ফলে চালকরা গাড়ী চালনা করার সময় নিজস্ব গতিতে চলতে যেয়ে দুর্ঘটনার সৃষ্টি করে।

৪) পথচারীদের অসাবধানতা

পথচারীদের অসাবধানতাও সড়ক দুর্ঘটনার একটি কারণ। গাড়ী চালকের যেমন অধিকার আছে পরিচ্ছন্ন রাস্তায় গাড়ী চালনার, পাশাপাশি পথচারীদেরও অধিকার আছে স্বাচ্ছন্দময় পথ চলার। গাড়ীর চালক পথচারীর কোন ক্ষতি করতে পারবেনা এই ভেবে সে যদি রাস্তায় বে-আইনীভাবে চলাফেরা করে তাহলে দুর্ঘটনা ঘটতে বাধ্য। রাস্তা পারাপারের জন্য নির্দিষ্ট কতকগুলো জায়গা থাকলেও পথচারীরা ব্যস্ততম রাস্তায় এখানে ওখানে হরহামেশাই রাস্তা পার হয়। অসতর্কভাবে রাস্তায় চলাফেরা ও পারাপার, সঠিকভাবে রাস্তায় পথ চলার সুযোগের অভাবেও দুর্ঘটনা ঘটতে পারে।[২৫]

৫) গাড়ী নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে মালিকের কর্তব্যহীনতা

গাড়ী নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে মালিকের কিছু দায়বদ্ধতা বা বাধ্যবাধকতা আছে। সেগুলো তাকে অবশ্যই পালন করতে হয়। মোটরযান বা ট্রলার তৈরী, সাজসজ্জা ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং নির্মাণ সংক্রান্ত ক্ষেত্রে মালিককে আইন অনুযায়ী দেয়া নির্দেশনা যথাযথভাবে পালন করতে হয়। এসব ক্ষেত্রে মালিকের কর্তব্যহীনতার ফলে যে গাড়ী

---

[২৪] AMM Shawkat Ali, The Daily Star Web Edition Vol-4 Number 315.

[২৫] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

CamScanner

তৈরী হয় এবং তা যদি রাস্তায় নামানো হয় তবে সে গাড়ীর দ্বারা দুর্ঘটনা ঘটতে বাধ্য।[২৬] মোট কথা গাড়ীর ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন, নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণে গাফলতি, পারিপার্শ্বিক অবস্থা, প্রয়োজনীয় সাইন ও মার্কিংয়ের অভাব প্রভৃতি দুর্ঘটনা সংঘটনের অন্যতম সহায়ক।[২৭]

৬) প্রশিক্ষণবিহীন ব্যক্তিকে লাইসেন্স প্রদান

স্বজনপ্রীতির কারণেই হোক বা লাইসেন্স প্রদানকারী কর্তৃপক্ষের খামখেয়ালীর জন্যই হোক বা কর্তৃপক্ষের ইচছাকৃতই হোক অনেক সময় প্রশিক্ষণবিহীন ব্যক্তি লাইসেন্স পেয়ে যায় গাড়ী চালানোর। এরকম ব্যক্তি যখন গাড়ী চালনা করে তখন তার দ্বারা দুর্ঘটনা সৃষ্টি সময়ের ব্যাপার মাত্র। সুতরাং দেখা যাচেছ লাইসেন্স প্রদানের ক্ষেত্রে যথাযথভাবে আইনকে অনুসরণ না করা দুর্ঘটনার একটি অন্যতম কারণ।[২৮]

৭) মোটরযান আইন বা ট্রাফিক আইন সম্পর্কে অজ্ঞতা

বাংলাদেশে ট্রাফিক আইন নামে যে আইন বিদ্যমান আছে তা আজও সিংহভাগ জনগণই জানেনা। মালিক, চালক ও সাধারণ পথচারী এই আইন সম্পর্কে অজ্ঞ থাকার কারণে সহজেই ভঙ্গ করছে ট্রাফিক আইনের বিধান। ফলশ্রুতিতে প্রতিফল হিসাবে পাচিছ আমরা অনাকাঙ্খিত সড়ক দুর্ঘটনা।[২৯]

৮) গাড়ীর কন্ডাক্টরদের দায়িত্বহীনতা

একটি গাড়ীর কন্ডাক্টর হিসাবে যে বা যারা দায়িত্ব পালন করেন তাদেরকে অবশ্যই লাইসেন্সধারী হতে হয়। নিজস্ব দায়িত্ব এবং কর্তব্যের পরিধিটা তাদের খুব ভালভাবেই বুঝিয়ে দেয়া হয়। তার পরেও তারা তাদের সেই দায়িত্ববোধকে ভুলে গিয়ে গাড়ীতে অতিরিক্ত মাল বোঝাই করেন, পরিবহন যানসমুহে অতিরিক্ত যাত্রী তোলেন, চলন্ত গাড়ীতে লোক উঠানোর চেষ্টা করেন বা তোলেন। ফলে গাড়ীর এরকম ব্যবহারের জন্য ঘটে যায়

---

২৬ Ibid, The Daily star, 07/12/05.

২৭ Quazi, M, (2003), 'Road Safety in Bangladesh: An Overview. Seminar on Road Safety, Organized by center for Rehabilitation of Paralysed (CRP), 19th January, 2003, Dhaka.

২৮ Ibid, The Daily star, 07/12/05.

২৯ Ibid, The Daily star, 07/12/05.

CamScanner

অনাকাঙ্খিত দুর্ঘটনা।[৩০] গাড়ীর ছাদ হতে লোক পড়ে গিয়ে চলন্ত গাড়ীতে লোক উঠাতে গিয়ে পড়ে যেয়ে অনেক লোকই অকালে হারায় তাদের জীবন। যাত্রী সংখ্যার অনুমতিপত্রে অনুমোদিত সংখ্যার অতিরিক্ত কোন ব্যক্তি পাবলিক সার্ভিস মোটরযানে কিংবা উহা চলন্ত অবস্থায় কিংবা গাড়ীর বাম্পারে অথবা ছাদে কিংবা গাড়ীর ভিতরে ব্যতীত অন্য কোন জায়গায় আরোহন করতে পারবেনা।[৩১] নতুবা তা দুর্ঘটনার কারণ হতে পারে।

৯) প্রাকৃতিক কারণ বা দৈব দুর্ঘটনা

প্রাকৃতিক কারণ বা দৈব দুর্ঘটনাও সড়ক দুর্ঘটনার একটি কারণ। অতি শীত, হঠাৎ মুশলধারে বৃষ্টি, ভূমিকম্প প্রভৃতির কারণে ঘটে যেতে পারে দুর্ঘটনা। ভূমিকম্পের ফলে হঠাৎ উঁচু দালান ধসে চলন্ত গাড়ীর মধ্যে পড়ে যেতে পারে। প্রচন্ড শীতের মধ্যে গাড়ী দুর্ঘটনা ঘটে বেশী। ফলে এই সময় চালকের উচিত গাড়ী খুব ধীরে চালানো।

১০) যথাযথ কর্তৃপক্ষের দায়িত্বহীনতা

সড়ক উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব হলো রাস্তাঘাটগুলোকে আধুনিকায়ন করে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরি করা। কিন্তু প্রয়োজনের তুলনায় এই কর্তৃপক্ষের কমকান্ড খুবই নাজুক। রাস্তাগুলোকে সংস্কার করা তো দুরের কথা পুরাতন ব্রীজ কালভার্টগুলোকে মেরামত করাও যেন এরা নিজেদের কর্তব্য বলে মনে করেনা। পুরাতন ব্রীজ কালভার্টের উপর দিয়ে যখন গাড়ী চলাচল করে তখন হঠাৎ করে তা ভেঙ্গে যায় এবং ঘটে যায় অনাকাঙ্খিত দুর্ঘটনা। লাইসেন্স প্রদানকারী কর্তৃপক্ষের উচিত সবকিছু বিচার বিবেচনা করে একজন ব্যক্তিকে ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান করা কিন্তু তারা সবসময় তা করেনা। আবার ট্রাফিক আইন যারা প্রয়োগ করবে সেই ট্রাফিক পুলিশরা তাদের কর্তব্য পালন করতে যেয়ে গাফলতির পরিচয় দেয়। ঘুষ গ্রহণ করে কিংবা দুর্নীতি করে ট্রাফিক আইনের বিধানকে বাস্তবায়ন করেন না। ফলশ্রুতিতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের উদাসীনতার কারণে সড়ক দুর্ঘটনা রোধ তো দুরের কথা তা বেড়েই চলছে প্রতিনিয়ত।

---

[৩০] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[৩১] Ibid, ধারা ৯৭, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

১১) মোটর যান রেজিস্ট্রেশন না করা কিংবা রেজিস্ট্রেশনে অব্যবস্থাপনা

কোন মোটরযান রেজিস্ট্রার্ড না হলে তা রাস্তায় ব্যবহার করা দন্ডনীয় অপরাধ। কোন মোটরযান রেজিস্ট্রেশনের জন্য উপস্থাপন করা হলে, সে মোটরযান যথাযথভাবে তৈরী করা হয়েছে কিনা, গাড়ীর ব্রেক, লাইট ও অন্যান্য যন্ত্রাংশ যথাযথভাবে লাগানো হয়েছে কিনা, দরখাস্তে সকল বর্ণনা অনুযায়ী গাড়ীটি ঠিক আছে কিনা, চলাচলের জন্য মোটরযানটির যান্ত্রিক ত্রুটি আছে কিনা প্রভৃতি বিষয় সন্তোষজনকভাবে প্রতীয়মান হওয়ার পর রেজিস্ট্রারিং অথরিটি কোন গাড়ীর রেজিস্ট্রেশন প্রদান করে। এরকম গাড়ী রাস্তায় চালানো হলে এবং তার চালক সুশিক্ষিত হলে দুর্ঘটনা হয়না বললেই চলে। কিন্তু অরেজিস্ট্রার্ড গাড়ী সর্বদাই ত্রুটিযুক্ত হয় বিধায় সে সকল গাড়ী দুর্ঘটনা সৃষ্টির অন্যতম উপকরণ। পাশাপাশি রেজিস্ট্রিকরণে অব্যবস্থাপনাও লক্ষ্য করা যায়। অনেকসময় স্বজনপ্রীতি কিংবা দুর্নীতি কিংবা অন্য কোন কারণে অনেক রেজিস্ট্রিযোগ্য নয় এমন গাড়ীও রেজিস্ট্রেশন পায়। ফলে সে সকল গাড়ী যখন রাস্তায় নামানো হয় তা দুর্ঘটনা ঘটাতে বাঁধ্য।

১২) প্রয়োজনীয় বিধানের অনুপস্থিতি

ট্রাফিক আইনে এমন কতকগুলো ধারা আছে যেগুলোতে বলা আছে যে সংশ্লিষ্ট অধ্যায়ের উদ্দেশ্য সাধনের জন্য সরকার প্রয়োজন অনুসারে বিধিমালা প্রণয়ন করতে পারবেন। সুতরাং দেখা যাচেছ যে, ট্রাফিক আইন পরিপূর্ণ নয়। কুয়াশাচছন্ন দিনে বা রাতে, প্রচন্ড বৃষ্টিপাতে, পাহাড়ী এলাকায় কিংবা উঁচু নিচু এলাকায় কিংবা জনাকীর্ণ এলাকায় কিভাবে, কত গতিতে গাড়ী চালনা করা হবে সে সম্পর্কে ট্রাফিক আইনে কিছুই বলা হয়নি। ফলশ্রুতিতে সব জায়গায় চালকরা জাতীয় গতিতে গাড়ী চালনা করতে যেয়ে গাড়ী দুর্ঘটনা ঘটায়। একজন চালক একটানা কতক্ষণ পর্যন্ত গাড়ী চালাতে পারবে এবং কত দুরত্ব পর চালক পরিবর্তন করতে হবে, সে সম্পর্কেও 'ট্রাফিক আইন' নীরব। সুতরাং দুর্ঘটনারোধে আরো কার্যকর বিধিবিধান ট্রাফিক আইনে সন্নিবেশিত করতে হবে।

* ট্রাফিক আইন

সাধারণভাবে বলা যায় গাড়ী ব্যবহার ও চালনার নিমিত্তে ড্রাইভার ও গাড়ী চালকদের জন্য প্রযোজ্য যে আইন তাই ট্রাফিক আইন। ট্রাফিক আইন বলতে সকল মোটরযান ড্রাইভারদের অবগতি, পরিচালনা ও নির্দেশনার জন্যে ব্যবহৃত সকল প্রকার সংকেত,

সতর্কতামূলক নির্দেশযুক্ত খুটি, নির্দেশিকা সংযুক্ত খুটি এবং অন্যান্য কৌশলাদিও বুঝাবে।[৩২] The Institute of Transportation Engineers কর্তৃক বলা হয় "Traffic Calming is the Combination of mainly physical mesures that reduce the negetive effects of motor vehicle use, alter driver behavior and improve condition for no motorized street users."[৩৩]

মূলতঃ গাড়ী চালকদের গাড়ী চালনা ও ব্যবহারের ক্ষেত্রে দায়িত্ব-কর্তব্য সুনির্দিষ্টভাবে আঞ্জাম দেয়ার জন্য সংসদ যে বিধিমালা প্রণয়ন করে তাই 'ট্রাফিক আইন'। এই ট্রাফিক আইনকে ভিত্তি করেই ট্রাফিক পুলিশদের দৈনন্দিন কর্ম সম্পাদিত হয়। মূলতঃ এই আইন ট্রাফিকদের কার্যপদ্ধতির ক্ষেত্রে একটি রক্ষাকবচ। বাংলাদেশে প্রযোজ্য গাড়ীচালক ও মালিকদের দায়িত্ব ও কর্তব্য নির্দেশক যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত যে আইন প্রচলিত আছে তা মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮ নামে পরিচিত। মূলতঃ এটাই বাংলাদেশের জন্য 'ট্রাফিক আইন'।

এই আইন ড্রাইভিং লাইসেন্স, মোটরযান রেজিস্ট্রিকরণ, পরিবহন যান নিয়ন্ত্রণ, তৃতীয় পক্ষের ঝুঁকির জন্য মোটরযানের বীমা, আইনভঙ্গকারীদের শাস্তি এবং প্রয়োগ সংক্রান্ত বিভিন্ন তফসিল এবং ট্রাফিকদের জন্য বিভিন্ন নির্দেশিকা সংক্রান্ত অনেকগুলো বিধিমালার সমষ্টি। একটি গাড়ী নির্মাণ বা প্রস্তুতসহ রাস্তায় চলাচল ও তার সীমাবদ্ধতা এবং গাড়ী চালকের যোগ্যতা, অযোগ্যতাসহ যাবতীয় দিক নির্দেশনা প্রদান করে এই আইন।

১৯৮৩ সালে তৎকালীন রাষ্ট্রপতি মোটরযান অধ্যাদেশ জারী করেন। কিন্তু পরবর্তীতে সময়ের চাহিদা পূরণকল্পে অধিকতর সংশোধন সমীচীন মনে করে ১৯৮৮ সালে আইন প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এটাকে সংশোধন করে মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮ নামে অভিহিত করা হয়। ইহা ১২ই শ্রাবণ ১৩৯৪ বাং, মোতাবেক ২৯শে জুলাই ১৯৮৭ইং তারিখ হতে কার্যকর করা হয়। এই মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮ বর্তমানে বাংলাদেশে ট্রাফিক আইন নামে পরিচিত।[৩৪] ইহা ১৯৮৮ সালের ২৭ নং আইন।

---

[৩২] ধারা ২(৫৩), মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

[৩৩] Text of the New York State Traffic Calming Law.

[৩৪] আবুল কালাম আজাদ, মোটরযান ও সড়কবিধি।

*** ট্রাফিক আইনের বৈশিষ্ট্যাবলী**

যানবাহন ও যানবাহন চলাচল সংক্রান্ত কতিপয় গুরুত্বপূর্ণ বিধানের সমষ্টি হলো এই ট্রাফিক আইন। সড়ক দুর্ঘটনা রোধে এবং রাস্তায় চলাচল সংক্রান্ত যাবতীয় শৃঙ্খলা আনয়নে এই আইন আপন মহিমায় উদ্ভাসিত। প্রয়োগকারী কর্তৃপক্ষ যদি যথাযথভাবে এই আইনের প্রয়োগ করতে পারতেন তাহলে রাস্তায় অনেক অনাকাঙ্খিত ঘটনা হতে আমরা মুক্তি পেতাম। যে সকল বৈশিষ্ট্যের কারণে যানবাহন চলাচল সংক্রান্ত আইন বা ট্রাফিক আইন আপন মহিমায় সমুজ্জ্বল তা নিম্নে উল্লেখ করা হলো-

১) রাস্তায় সুশৃঙ্খলভাবে গাড়ী চালনার জন্য সর্বোত্তম নিয়ন্ত্রক

আইন হচেছ যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রণীত কোন আদেশ বা নির্দেশ বা বিধিমালা, যা মানুষের অধিকার ও দায়-দায়িত্বকে সংজ্ঞায়িত করে। ট্রাফিক আইন সেরকমেরই কোন বিধিমালা যা গাড়ীচালক গাড়ী চালনা করার সময় যথাযথভাবে মেনে চলে। এই আইন সড়কপথে যানবাহন চলাচল, ড্রাইভিং লাইসেন্স, মোটর চালিত অন্যান্য লাইসেন্স সম্বন্ধে এবং উহার নিয়মকানুন সম্পর্কে একটি সঠিক নির্দেশনা দেয়। গাড়ীচালক প্রতি মুহর্তে এই সকল নিয়ন কানুন মেনে চলতে বাধ্য। যদি কোন গাড়ীচালক এর কোন বিধান ভঙ্গ করে, তাহলে তার জন্য কঠোর শাস্তি বা ক্ষতিপূরণের বিধান রাখা হয়েছে। ফলে গাড়ী বা যানবাহনের চালক সেই ভয়ে অত্র আইনের বিধি-বিধান কঠোরভাবে অনুসরণ করে। কোন চালক চলার পথে অত্র আইনের বিধি-বিধান অনুসরণ করছে কিনা তা তদারক করার দায়িত্বে থাকে ট্রাফিক পুলিশ। অত্র আইনের বিধান ভঙ্গকারীর বিরুদ্ধে ট্রাফিক পুলিশ যে কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। গাড়ী চালকের উপর কর্তৃত্ব আরোপকারী এরকম ট্রাফিক আইন থাকার ফলে চালকরা রাস্তায় সুশৃঙ্খলভাবে গাড়ী চালনা করতে অনুপ্রাণিত হয়। সেকারণে এই আইন রাস্তায় যে কোন দুর্ঘটনা বা বিশৃঙ্খল পরিস্থিতি রোধে একটি উত্তম নিয়ন্ত্রক হিসাবে কাজ করে।

২) যানবাহন চালনার ক্ষেত্রে দায়িত্বানুভূতি জাগ্রতকরণ

রাস্তায় গাড়ী চালনার ক্ষেত্রে নিরাপদভাবে গাড়ী চালনার জন্য এই আইন চালকের দায়িত্বানুভুতি জাগ্রত করে। একটি গাড়ী রাস্তায় নামানোর পূর্বে চালকের কর্তব্য কি, রাস্তায় একটি গাড়ী চালক কি কি নিয়ম অনুসরণ করবে, ট্রাফিক আইনের বিধিবিধান সে ভঙ্গ করছে কিনা প্রভৃতি সংক্রান্ত চালকের মনে দায়িত্বানুভূতি সৃষ্টি করে এই আইন। মোট কথা এই আইন চালককে তার কর্তব্যবোধ সম্পর্কে সচেতন করে।

CamScanner

৩) ড্রাইভিং লাইসেন্স গ্রহণে বাধ্যবাধকতা

ড্রাইভিং লাইসেন্স হলো নির্দিষ্ট কোন একটি মোটরযান বা কোন নির্দিষ্ট শ্রেণীর মোটরযান চালনার জন্য কোন নির্দিষ্ট ব্যক্তিকে কর্তৃত্ব প্রদান করে কোন উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের দ্বারা প্রদেয় দলিল। এই আইন চালকের গাড়ী চালনার ক্ষেত্রে ড্রাইভিং লাইসেন্স বাধ্যতামূলক করেছে। ড্রাইভিং লাইসেন্স না থাকলে কোন ব্যক্তি যে কোন ধরণেরই মোটরযান হোক না কেন, চালনা করতে পারবে না। ট্রাফিক আইনের বিধানানুযায়ী ইহা দন্ডনীয় অপরাধ। এই লাইসেন্স পাওয়ার জন্য প্রার্থীকে অবশ্যই যোগ্য হতে হবে। এই লাইসেন্সের বৈধতার মেয়াদ ও সীমা থাকবে; নির্দিষ্ট সময় পর লাইসেন্সধারী ইহাকে নবায়ন করতে পারবেন।

৪) যথাযথ কর্তৃপক্ষের সৃষ্টি

ট্রাফিক আইনের উদ্দেশ্য কার্যকরী করার জন্য বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ নামে একটি বডি প্রতিষ্ঠা করা হয়েছে অত্র আইনে। চেয়ারম্যানসহ অনধিক অন্য আটজন সদস্য নিয়ে বডি গঠিত হবে। সরকার সময় সময় সদস্য নিয়োগ করতে পারবে। সরকার প্রজাতন্ত্রের চাকুরীতে নিয়োজিত যুগ্ন-সচিবের সমপদমর্যাদার নীচে নহেন অথবা যুগ্ন-সচিবের সমবেতনভোগী এমন ব্যক্তিকে চেয়ারম্যান নিযুক্ত করবেন। চেয়ারম্যান ও সদস্যগণ সরকার কর্তৃক নির্ধারিত মেয়াদ ও শর্তে নিজ নিজ পদে অধিষ্ঠিত থাকবেন।

৫) মোটরযান রেজিস্ট্রিকরণ বাধ্যতামূলক

এই আইনের অন্যতম প্রধান বৈশিষ্ট্য হচ্ছে রাস্তায় ব্যবহৃত মোটরযান বা পরিবহনযানসমূহ অবশ্যই রেজিস্ট্রিকৃত হতে হবে। জনসাধারণের ব্যবহৃত কোন স্থানে বা অন্য কোন স্থানে যাত্রী বা মাল পরিবহনের লক্ষ্যে কেউ কোন মোটরযান চালাবে না বা কোন মোটরযানের অধিকারী ব্যক্তি তার মোটরযান উক্ত লক্ষ্যে কাউকে চালাতে দিবে না অথবা চালাতে অনুমতি দিবেনা; যদি না উক্ত মোটরযান রেজিস্টার্ড হয়ে থাকে এবং যদি রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট মূলতবী বা প্রত্যাহার হয়ে থাকে এবং যদি না রেজিস্ট্রেশন চিহ্ন নির্দিষ্ট প্রক্রিয়ায় গাড়ীতে প্রদর্শিত হয়ে থাকে।

৬) পরিবহন যানসমুহের ব্যবহার নিয়ন্ত্রণকারী

কোন পরিবহন কর্তৃপক্ষের প্রদত্ত বা প্রতিস্বাক্ষরিত পারমিটের শর্তানুসারে ব্যতীত পরিবহন যানের মালিক কোন পরিবহনযান সর্বসাধারণের ব্যবহার্য কোন স্থানে যেভাবে ব্যবহৃত হয়ে থাকে, সেভাবে ব্যবহার করবে না বা ব্যবহৃত হতে দিবে না। তবে শর্ত থাকে যে,

কোন স্টেজ গাড়ীর জন্য প্রদত্ত পারমিটের উল্লেখিত শর্তাদি সাপেক্ষে গাড়ী একটি চুক্তিভূক্ত গাড়ী হিসাবে ব্যবহার করা যাবে।

৭) মোটরযান নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণে আইনগত বিধিনিষেধ

প্রত্যেকটি মোটরযান এমনভাবে তৈরী ও রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে যাতে তার স্ট্রিয়ারিং নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা থাকে; অবশ্য যদি কোন গাড়ী নির্ধারিত প্রকারের যান্ত্রিক সংকেত সরঞ্জামে সজ্জিত না হয়। সরকার প্রয়োজনবোধে মোটরযান ও ট্রলার তৈরী সাজসজ্জা ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং নির্মাণের জন্য কারখানা স্থাপন, রেজিস্ট্রি পরিচালনা ও তত্ত্বাবধান সম্পর্কিত নীতিমালা প্রণয়ন করতে পারেন।

৮) ট্রাফিক সংকেত মেনে চলার ব্যাপারে চালকের বাধ্যবাধকতা

যে কোন মোটরগাড়ীর প্রত্যেক চালককে বাধ্যতামূলক ট্রাফিক সংকেত মেনে এবং অত্র আইনের ১০ম তফসিলের বর্ণিত গাড়ী চালনার বিধানের সাথে সঙ্গতি রেখে গাড়ী চালাতে হবে এবং যে কোন প্রকাশ্যস্থানে গাড়ী চলাচল নিয়ন্ত্রণকারী পুলিশ অফিসারের সকল নির্দেশ তাকে মেনে চলতে হবে।

৯) গাড়ী চালানোর সর্বোচ্চ গতিসীমা নির্দেশক

কোন মোটর গাড়ীর সর্বোচ্চ যে গতিসীমা বাংলাদেশে প্রযোজ্য ট্রাফিক আইন অনুসারে অথবা বতমানে, বলবৎ অন্য কোন আইন অনুসারে নির্দিষ্ট করে দেয়া হয়েছে, কেহ তা অপেক্ষা অধিক গতিতে গাড়ী চালাতে পারবেনা। বাংলাদেশের ট্রাফিক আইনে প্রদত্ত গতিসীমা নিম্নে উল্লেখ করা হলো-[৩৫]

---

[৩৫] অষ্টম তফসিল, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

সর্বোচ্চ গতিসীমা

গাড়ীর শ্রেণী	সর্বোচ্চ গতিসীমা	প্রতি ঘন্টায় সর্বোচ্চ গতি (মাইল)
১	গাড়ীর চালক চাকা বায়ু ভর্তি টায়ার সমুহের দ্বারা যদি সজ্জিত থাকে এবং যদি উক্ত গাড়ীর কোন ট্রেলার না টানে-	
	ক) গাড়ীটি হালকা মোটরযান বা মোটর সাইকেল হলে	৭০
	খ) মধ্যম আকারের যান কিংবা ভারী যাত্রীবাহি মটর গাড়ী	৩৫
	গ) মধ্যম আকারের যান বা ভারী মালবাহী মোটর গাড়ী	৩০
২	সংযুক্তকারী যানবাহন যা ভারী মোটর গাড়ীর সমান যার সকল চাকা বায়ু ভর্তি টায়ার দ্বারা সজ্জিত	২৫
৩	গাড়ীটি একটি ট্রেলর টানিলে অথবা এবং উক্ত গাড়ীর সকল চাকা ও ট্রেলর বায়ুভতি টায়ার দ্বারা সজ্জিত হলে-	
	ক) গাড়ীটি হালকা যানবাহন হলে এবং উহার দুই চাকাবিশিষ্ট ট্রেলরের মাল বোঝাই ওজন যদি ১৭০০ পাউন্ডের বেশি না হয়	৩৫
	খ) গাড়ীটি হালকা যানবাহন হলে এবং উহার দুই চাকাবিশিষ্ট ট্রেলরের মাল বোঝাই ওজন যদি ১৭০০ পাউন্ড ছাড়াইয়া যায়	৩০
	গ) গাড়ীটি মধ্য আকারের যানবাহন হলে	৩০
	ঘ) গাড়ীটি ভারী যানবাহন হলে	২৫
	ঙ) দমকল বাহিনীরা ব্যবহৃত ভারী মোটর গাড়ী	৩০
৪	১, ২ ও ৩ নং এন্ট্রির আওতাবহির্ভূত অন্যান্য ক্ষেত্রে	১৫
৫	লোকোমেটিভ, ট্রেলর টানুক বা না টানুক	১০

১০) অপরাধ ও শাস্তি নির্দেশক

অত্র আইনের কোন বিধান ভঙ্গ করলে তাকে কি শাস্তি দেয়া হবে তা উলেখ করা হয়েছে অত্র আইনে স্পষ্টভাবে। তারপরেও পরিপূরক হিসাবে বলা হয়েছে- কোন ব্যক্তি এই আইনের কিংবা এতদসংশ্লিষ্ট কোন বিধি বা প্রবিধান লংঘন করলে যদি সংশ্লিষ্ট অপরাধের জন্য কোন শাস্তির ব্যবস্থা না থাকে তবে সর্বোচ্চ ২০০/= (দুইশত) টাকা পর্যন্ত জরিমানা করা হবে কিংবা এই আইনের বর্ণনা অনুযায়ী পূর্বে কোন অপরাধের জন্য দোষী সাব্যস্ত হওয়ার পর পুনরায় এই আইন মতে কোন অপরাধ করলে সর্বোচ্চ ৪০০/= (চারশত) টাকা জরিমানা করা হবে।[৩৬]

[৩৬] ধারা ১৩৭, মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮

১১) গাড়ীর ওজন নির্দিষ্টকরণ

বাংলাদেশে প্রযোজ্য ট্রাফিক আইন, রাস্তায় ব্যবহৃত সকল ধরণের মোটরযানের জন্য অনুমোদনযোগ্য সর্বোচ্চ ওজন নির্দিষ্ট করে তার তালিকা প্রদান করেছে। উল্লেখিত সংশ্লিষ্ট টায়ারের জন্য নির্দিষ্ট ওজনের ওপরে কোন চালক তার গাড়ী ব্যবহার করতে পারবে না। মোটরযান আইন ১৯৮৮ এর সপ্তম তফসিলে উল্লেখিত পরিবহন যানবাহনসমূহের জন্য অনুমোদনযোগ্য সর্বোচ্চ ওজন তালিকা নিম্নরূপঃ

নির্দিষ্ট আকারের একটি চাকার উপর বসানো প্রত্যেক বায়ুভর্তি টায়ারের ক্ষেত্রে	অনুমোদনযোগ্য ওজন (পাউন্ড)
৫.২০-১০	৫৭৫
৫.৪০-১৩	৬৭৫
৫.৫০-১২	৭৫০
৫.৫০.-২০	১,৪৫০
৫.৬০-১৩	৭৯৫
৫.৯০-১৫	৮৮৫
৬.০০-	৭৮৫
৬.০০-১৩	৮৫০
৬.০০-১৬	১,৪০০
৬.০০-২০	১,৭৫০
৬.১৫-১৩	৮৮০
৬.২৫-১৬	১,৫০০
৬.৪৫-১৩	৯৪০
৬.৪৫-১৪	৯৯৫
৬.৫০-৫০	১,৬০০
৫.৫০-২০	২,০৫০
৬.৯৫-১৪	১,২০০
৭.০০-১৪	১,২৭০
৭.০০-১৫	১,৭০০
৭.০০-১৬	১,৯৫০
৭.০০-২০	২,৪০০
৭.১০-১৫	১,৬৪৫
৭.৫০-১৫	২,০০০
৭.৫০-১৬	২,২৫০
৭.৫০-২০	৩,০৫০
৭.৬০-১৫	২,১০০

৮.২৫-১৮	৩,১৫০
৮.২৫-২০	৩,৫০০
৯.০০-১৫	৩,৫০০
৯.০০-২০	৪,০০০
১০.০০-২০	৪,৪৫০
১১.০০-২০	৫,৫০০

১২) যথাযথ কর্তৃপক্ষের প্রবিধান প্রণয়নের ক্ষমতা

এই আইনের উদ্দেশ্যসমূহ সাধনের জন্য সরকার প্রয়োজনে যে কোন প্রবিধান প্রণয়নসহ অত্র আইনের সংশোধন, সংযোজন, পরিমার্জন করার ক্ষমতা ভোগ করবে।

*** সড়ক দুর্ঘটনা রোধ ও প্রতিকার**

বাংলাদেশে সড়ক দুর্ঘটনা আজ নিত্য নৈমিত্তিক ব্যাপার। রাস্তায় প্রতিদিন অহরহ অনাকাঙ্খিত ঘটনা ঘটেই যাচেছ। সে বিষয়ে মাথা ব্যাথা যেমন নেই জনগণের, তেমনি মাথা ব্যাথা নেই সরকারের। শুধুমাত্র যারা ভুক্তভোগী কেবলমাত্র তারাই চাচেছ কবে তারা সড়ক দুর্ঘটনা থেকে মুক্তি পাবে। অথচ এ কথা সত্য যে সড়ক দুর্ঘটনার স্বীকার হতে পারি আপনি, আমি, সবাই। সুতরাং সড়ক দুর্ঘটনা রোধে কার্যকর ভূমিকা গ্রহণ একটি জাতীয় দাবী হওয়া উচিত। নিম্নোক্তভাবে সড়ক দুর্ঘটনা রোধ বা প্রতিকার করা যায়।

১) গণসচেতনতা বৃদ্ধি করতে হবে

বাংলাদেশে ট্রাফিক আইনের অস্তিত্ব সম্পর্কে অধিকাংশ ব্যক্তিই অজ্ঞ। অনেক সাধারণ মানুষ যেমন জানেনা বাংলাদেশে ট্রাফিক আইনের অস্তিত্ব সম্পর্কে, পাশাপাশি জানেনা অনেক মালিক ও ড্রাইভারগণও। এই সকল মানুষদের কাছে ট্রাফিক আইন সম্পর্কে মূল্যবোধের সৃষ্টি করতে হবে। রাস্তা পার হওয়ার সময়, রাস্তার উপর দিয়ে চলাচলের সময় যাতে সাধারণ মানুষ এবং চালকগণ গাড়ী চালনার সময় ট্রাফিক আইনের বিধি বিধান মেনে চলে সে ব্যাপারে তাদের মধ্যে গণসচেতনার সৃষ্টি করতে হবে।[৩৭] রাষ্ট্রীয় উদ্যোগের পাশাপাশি ব্যক্তিগত উদ্যোগেও এই জনসচেতনতা সৃষ্টির কাজ করতে হবে। সড়ক দুর্ঘটনার ক্ষতিকর ও নেতিবাচক দিক সম্পর্কে এবং সেক্ষেত্রে তাদের কি কি করণীয় ও এ ব্যাপারে সভা সমিতির ব্যবস্থা করতে হবে। জনগণের মধ্যে লিফলেট বিতরণ করতে হবে, রেডিও, টেলিভিশনের মাধ্যমে, ভোকেশনাল স্কুল ও কলেজগুলোতে তাদের শিক্ষার পাশাপাশি ট্রাফিক আইন সম্পর্কেও ধারণা দিতে হবে। সর্বোপরি রাস্তা

---

[৩৭] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

চলাচলের নিয়মকানুন সম্পর্কে পরিবারের সদস্যবর্গকে অবহিত করার জন্য পরিবারের কর্তাব্যক্তিকে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। ট্রাফিক আইন ও সড়ক দুর্ঘটনা সম্পর্কে ব্যাপকভাবে গণসচেতনতা বৃদ্ধি পেলে দুর্ঘটনা অনেকটা লাঘব হবে। মোট কথা সকল প্রকার রাস্তা ব্যবহারকারীকে নিরাপদে রাস্তা ব্যবহার সম্পর্কে সচেতন করতে হবে এবং সরকারি বেসরকারী উভয় পর্যায়ে উদ্বুদ্ধকরণ কর্মসূচী গ্রহণ করতে হবে।[৩৮]

২) যথাযথ প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ

সড়ক দুর্ঘটনার অন্যতম প্রধান কারণ হচেছ চালকদের যথাযথ প্রশিক্ষণের অভাব। গাড়ী চালনার ক্ষেত্রে যথাযথ প্রশিক্ষণ না পাওয়ার কারণে তারা সড়ক দুর্ঘটনার উন্মেষ ঘটায়। সেজন্য সড়ক দুর্ঘটনা প্রতিরোধকল্পে তাদের যথাযথ প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এ ব্যাপারে যানবাহনের মালিক, চালক এবং সংশ্লিষ্ট সংগঠনসমূহকে সক্রিয় গঠনমূলক ভূমিকা নিয়ে এগিয়ে আসতে হবে।[৩৯] সরকার এ বিষয়ে আইন পাশ করে যারা গাড়ী চালনায় আগ্রহী তাদেরকে সংঘবদ্ধ করে প্রয়োজনীয় সংখ্যক ইনস্টিটিউট স্থাপন করে তার মাধ্যমে প্রশিক্ষণ প্রদান করতে পারে এবং প্রশিক্ষণ শেষে তাদেরকে প্রশিক্ষণ সার্টিফিকেট প্রদান করা যেতে পারে। সরকারী উদ্যোগে এরকম প্রশিক্ষণ পেলে একজন চালক শক্তহাতে গাড়ী চালনা করতে পারবে এবং ফলশ্রুতিতে অনেক অনাকাঙ্খিত দুর্ঘটনা রোধ করা সম্ভব হবে।

৩) প্রশিক্ষনার্থীদের ট্রাফিক আইন সম্পর্কে জ্ঞান দান

যে ব্যক্তিকে গাড়ী চালনার জন্য প্রশিক্ষণ দেয়া হচেছ, প্রশিক্ষণের পাশাপাশি তাদেরকে ট্রাফিক আইন সম্পর্কে সম্যক ধারণা দিতে হবে; যাতে করে তারা তাদের করণীয় ও অকরণীয় বিষয়গুলো সম্পর্কে ভালভাবে অবগত হয়। আইনের বিধিবিধানগুলো তাদের জানা থাকলে এবং কি কাজ করলে কি শাস্তি হবে তা জানা থাকলে তারা গাড়ী চালনা করার সময় সাবধানে এবং সচেতনভাবে গাড়ী চালাবে। ফলে রক্ষা পাবে মানুষ আকস্মিকভাবে জীবন ও সম্পত্তির ক্ষতি হওয়া থেকে।

৪) রাস্তা ঘাটের উন্নয়ন

সড়ক দুর্ঘটনার অন্যতম প্রধান কারণ হচেছ সড়কপথের নাজুক অবস্থা। বাংলাদেশের সড়ক দুর্ঘটনা প্রতিরোধ করতে হলে সড়ক পথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটাতে হবে। এজন্য সড়ক উন্নয়ন কর্তৃপক্ষকে অগ্রণী ভূমিকা পালন করতে হবে। একটি রাস্তায় একই

---

[৩৮] "Road Safety plan not implementation due to inadequate fund", The Bangladesh Observer, 07/12/05.

[৩৯] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

CamScanner

সাথে যখন বাস, রিক্সা, মোটরসাইকেল, পথচারী ও অন্যান্য মোটরযান চলাচল করে তখন সেই রাস্তায় দুর্ঘটনা ঘটে বেশী। সেজন্য প্রতিটি বড় রাস্তাকে দুই বা ততধিকভাগে ভাগ করতে হবে; একটি বড় অংশ; একটি ছোট অংশ। বড় অংশকে বেশ প্রশস্ত করে তার পাশ দিয়ে পথচারী, রিকসা, সাইকেল প্রভৃতি চলার জন্য ছোট রাস্তা তৈরী করতে হবে। পথচারীদের নিরাপদে রাস্তা চলাচলের উপযোগী অবস্থা সৃষ্টি করতে হবে। বড় রাস্তাগুলো দিয়ে বড় বড় গাড়ীগুলো চলাচল করবে। পাশাপাশি যেসব বিশ্বরোড বা বড় মানের রোড আমাদের দেশে আছে সেগুলোকে আরো প্রশস্ত করতে হবে এবং পাশ দিয়ে ছোট রাস্তার ব্যবস্থা করতে হবে। বাংলাদেশের প্রতিটি রাস্তায় অহেতুক অনেকগুলো মোড় বা বাঁক লক্ষ্য করা যায়। এই বাঁকগুলোর সামনে Speed Breaker স্থাপন করতে হবে, যাতে করে গাড়ীচালক মোড়ে পৌঁছার আগেই গাড়ীর গতি স্লো করে; পাশাপাশি সেখানে বড় ধরনের সাইনবোর্ড টাঙ্গানো যেতে পারে, যাতে লেখা থাকবে 'সামনে মোড় আস্তে চলুন'। পুরাতন আমলে তৈরী করা রাস্তাগুলো, যেগুলোকে সংস্কার বা মেরামত করা হয়নি সেগুলোর সংস্কার সাধন করতে হবে। প্রয়োজনের তুলনায় বাংলাদেশে পাকা রাস্তার সংখ্যা খুবই কম। বর্তমানে ব্যবহৃত পাকা রাস্তাগুলোর ব্যস্ততা বা চাপ কমানোর জন্য আরো পাকা রাস্তা তৈরী করতে হবে, পুরাতন ব্রীজ বা কালভার্টগুলোকে ভেঙ্গে নতুন আঙ্গিকে তৈরী করতে হবে। রাস্তা প্রস্তুতকারী কর্তৃপক্ষকে রাস্তা প্রস্তুত করার আগে ও পরে রোড সেফটি, অডিট পদ্ধতি অনুসরণ করতে হবে এবং রাস্তায় যথাযথ সাইন/ মার্কিং-এর ব্যবস্থা করতে হবে।[৪০] রাস্তা প্রস্তুতকারী কর্তৃপক্ষকে রাস্তার ধরন ও অবস্থা বিবেচনা করে গতিসীমা নির্ধারণ করে দিতে হবে এবং রাস্তায় যথাস্থানে অনুমোদিত গতিসীমা প্রদর্শনকারী বোর্ড স্থাপন করতে হবে।[৪১] সর্বোপরি সড়কপথকে আধুনিকায়ন করতে হবে; যা সড়ক দুর্ঘটনা রোধে একটি অন্যতম দাবী।[৪২]

৫) ট্রাফিক সংকেত মেনে চলার ক্ষেত্রে বাধ্যবাধকতা আরোপ করতে হবে

ট্রাফিক আইনে ট্রাফিক সংকেত মেনে চলার ক্ষেত্রে বাধ্যবাধকতা আরোপ করা হলেও তা লঙ্ঘনের ফলে দায়ী ব্যক্তিকে যে শাস্তি বা দন্ড প্রদান করা হয় তা নামে মাত্র বা নগণ্য। ফলে গাড়ীর চালকরা ট্রাফিক সংকেত অমান্য করছে হামেশা। একথা সত্য যে ট্রাফিক সংকেত না মেনে গাড়ী চালনা করাও সড়ক দুর্ঘটনা সৃষ্টির একটি প্রধান কারণ।[৪৩] তাই এ

---

[৪০] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[41] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[42] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

[43] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

ব্যাপারে চালকদের আরো বেশী দায়িত্বশীল হতে হবে ট্রাফিক সংকেত মেনে চলার ক্ষেত্রে। সরকারকে এ ব্যাপারে আইনের সংশোধন করে ট্রাফিক সংকেত লঙ্ঘনকারী ব্যক্তির বিরুদ্ধে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির বিধান করতে হবে। যাতে চালকরা ট্রাফিক সংকেত লঙ্ঘন করার ক্ষেত্রে ভীত হয়।

৬) লাইসেন্স প্রদান ও বাতিলকরণে কঠোরতা

ড্রাইভিং লাইসেন্স সংক্রান্ত যাবতীয় বিধিবিধান মোটরযান সংশোধনী আইন, ১৯৮৮ এর দ্বিতীয় অধ্যায়ে আলোচনা করা হয়েছে। এই অধ্যায় অনুসারে লাইসেন্স ছাড়া কোন ব্যক্তি গাড়ী চালনা করতে পারবেনা। লাইসেন্স সেই ব্যক্তিকে প্রদান করা হয় যে নির্দিষ্ট কতকগুলো যোগ্যতার অধিকারী, ১৮ বছরের কম বয়স্ক নয় এবং গাড়ী চালনায় সক্ষম। এখানে ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদানের পুর্বে ঐ চালকের নামেমাত্র টেস্ট নেওয়া হয় কিন্তু পরিপূর্ণভাবে সে স্ট্রিয়ারিং এর উপর নিয়ন্ত্রণ রাখতে সক্ষম কিনা তা পরীক্ষা করতে হবে। অনেক সময় দেখা যায় যে স্বজনপ্রীতির কারণে কিংবা দূর্নীতির কারণে প্রশিক্ষণবিহীন অবস্থায় অনেক ব্যক্তিই ড্রাইভিং লাইসেন্স পেয়ে যায়। এভাবে যাতে কাউকে ড্রাইভিং লাইসেন্স প্রদান করা না হয় সেদিকে কর্তৃপক্ষকে খেয়াল রাখতে হবে এবং তাদের বিরুদ্ধে কঠোরভাবে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। পুলিশ ও বিআরটিএ-কে যৌথভাবে সক্রিয় হয়ে ভুঁয়া লাইসেন্স আটক করতে হবে এবং এটা নিশ্চিত করতে হবে যে, শুধু সঠিক প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ব্যক্তিরাই যানবাহন চালাচেছ।[৪৪] আবার দেখা যায় যে, অনেক গাড়ীর চালক জেনে শুনে ট্রাফিক আইন ভঙ্গ করছে, লাইসেন্স নবায়ন করছেনা কিংবা গাড়ী বিক্রয় করার পরও তা কর্তৃপক্ষকে অবহিত করছেনা এরকম অবস্থায় তার লাইসেন্স বাতিল করা এবং তাকে প্রয়োজনীয় জরিমানার ব্যবস্থা করা কর্তৃপক্ষের আইনানুগ দায়িত্বে পরিণত করতে হবে। চালকের লাইসেন্স এবং যান বাহনের ফিটনেস প্রদান পদ্ধতি ক্রটিমুক্ত করতে হবে।[৪৫] মোট কথা সহজ উপায়ে লাইসেন্স প্রদান সীমাবদ্ধ অথবা লাইসেন্স প্রদানে সকল ধরণের দূর্নীতি বন্ধ করতে হবে, নতুবা সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যুর হার বাড়তেই থাকবে দিনের পর দিন।[৪৬]

৭) কন্ডাক্টরদের দায়িত্বশীলতার পরিচয় দিতে হবে

পরিবহনযান বা অন্য গাড়ীর যারা কন্ডাক্টর থাকনে তাদেরকে অবশ্যই লাইসেন্সধারী হতে হয়। নির্দিষ্ট যোগ্যতার অধিকারী ১৮ বছরের কম বয়স্ক নয় এমন ব্যক্তিকে কন্ডাক্টরী

---

[৪৪] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[৪৫] Ibid, দৈনিক ইনকিলাব, ২৮.০৪.০৫

[46] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

লাইসেন্স প্রদান করা হয়। কন্ডাক্টর লাইসেন্স যে কোন সময় বাতিল করা যায়, যদি সে মোটর যান আইনের কোন বিধান লঙ্ঘন করে। এরকম স্পষ্ট বিধান থাকা স্বত্ত্বেও কন্ডাক্টররা দায়িত্বহীনতার পরিচয় দিচেছ সকল ক্ষেত্রে। মোটরযান আইনের বিধান লঙ্ঘন করা সত্ত্বেও কর্তৃপক্ষ কর্তৃক তাদের লাইসেন্স বাতিল করা হয়নি কারোরেই এখন পর্যন্ত। গাড়ীতে অতিরিক্ত লোক উঠানো, অতিরিক্ত মালামাল উঠানো, গাড়ীর ছাদে লোক উঠানো, চলন্ত গাড়ীতে লোক উঠানো, যেখানে সেখানে গাড়ী দাঁড় করিয়ে অন্যান্য মোটরযান সমুহের অসুবিধা সৃষ্টিকরণ ইত্যাদি কর্ম করেই যাচেছ হামেশাই। অথচ এগুলো ব্যাপারে কর্তৃপক্ষের কোন মাথাব্যাথা নেই। কন্ডাক্টরদের দায়িত্বহীনতার কারণেও সড়কপথে ঘটে যায় অনেক দুর্ঘটনা। তারা যদি ট্রাফিক আইনকে যথাযথভাবে পালন করতো তাহলে এরকম সড়ক দুর্ঘটনা হতে আমরা অনেকাংশে মুক্তি পেতাম। সেজন্য কন্ডক্টরদের আইনের প্রতি শ্রদ্ধাশীল করতে হবে। তারা আইনের কোন বিধান লঙ্ঘন করছে কিনা তা তদারকীকরণ এবং লঙ্ঘনের ফলে কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য ট্রাফিক পুলিশ বিভাগকে আরো বেশী ক্ষমতা প্রদান করতে হবে। মোট কথা কন্ডাক্টরদের তাদের দায়িত্ব সম্পর্কে যথাযথ দায়িত্বশীল করে গড়ে তুলতে হবে। তাই আইন প্রয়োগকারী সংস্থাসমূহকে ট্রাফিক আইন দৃঢ়ভাবে প্রয়োগ করতে হবে।

৮) ট্রাফিক পুলিশদের দায়িত্ব ও ক্ষমতা বৃদ্ধি করতে হবে

ট্রাফিক আইন যথাযথভাবে পালন করা হচেছ কিনা তা পর্যবেক্ষণ করে ট্রাফিক পুলিশ। রাস্তায় যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণকারী এই ট্রাফিক পুলিশদের দায়িত্ব ও ক্ষমতার পরিধি খুবই সীমিত। হাতে গোনা কিছু সংখ্যক ট্রাফিক পুলিশ ট্রাফিক আইনের মতো জনগুরুত্বসম্পন্ন একটি আইনকে বাস্তবায়নের জন্য দায়িত্বশীল। এই দায়িত্বের ব্যাপকতার প্রশ্নে তাদের সংখ্যা খুবই নগণ্য। তাই ট্রাফিক পুলিশদের সংখ্যা বাড়াতে হবে। তাদের দায়িত্ব ও কর্তব্যের পরিধি আইন প্রণয়ন করে নতুন আঙ্গিকে সাজাতে হবে। ট্রাফিক পুলিশরা পুলিশ বিভাগের অধীন হওয়া স্বত্ত্বেও তাদের কার্য পরিচালনার জন্য তাদেরকে স্বতন্ত্র movement নিয়ে ক্ষমতা প্রয়োগের সুযোগ দিতে হবে। মোটরযান আইনে ট্রাফিকদের দায়িত্ব, কর্তব্য ও ক্ষমতার পরিধি সম্পর্কে কিছুই বলা হয়নি; এজন্য তারা তাদের দায়িত্ব সম্পর্কে অস্পষ্টতায় ভোগে। রাস্তায় যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ প্রশ্নে এবং প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে কঠোর ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য তাদেরকে আরো ক্ষমতা প্রদান করতে হবে। পাশাপাশি ট্রাফিক পুলিশরা তাদের কার্যকলাপ যথাযথভাবে পালন করছে কিনা তা তদারকীর জন্য কিছু পরিদর্শক নিয়োগ করতে হবে। এই পরিদর্শক দল তার ক্ষমতার

CamScanner

অধীনে ট্রাফিক পুলিশদের সক্রিয় রাখবে। যানবাহন নিয়ন্ত্রণ ও ট্রাফিক আইন যথাযথভাবে প্রয়োগের ক্ষেত্রে সকল ধরণের রাজনৈতিক হস্তক্ষেপ বন্ধ করতে হবে।

৯) ট্রাফিক আইনের প্রয়োজনীয় পরিবর্তন আনা দরকার

বাংলাদেশে ট্রাফিক আইন নামে যে মোটরযান (সংশোধনী) আইন, ১৯৮৮ চালু আছে তার প্রয়োজনীয় সংশোধন আনয়ন করতে হবে। ট্রাফিক আইনে দায়িত্ব ও কর্তব্যগুলোকে যেভাবে উল্লেখ করা হয়েছে সেভাবে উহা কার্যকর করার কোন বিধান স্পষ্টাকারে উল্লেখ করা হয়নি। আবার কোন বিধান ভঙ্গ করলে কি কি শাস্তি হবে সে সম্পর্কে বিধান উল্লেখ করা হলেও দেখা যায় শাস্তি বা দন্ডের পরিমাণ নেহায়েত নগণ্য। ফলে ঐ শাস্তির তোয়াক্কা না করে সহজেই আইনের বিধান ভঙ্গ করছে অনেকেই। আবার অত্র আইনের কোন বিধান লঙ্ঘন করার পর তাকে কিভাবে শাস্তি দেওয়া হবে বা কিভাবে তার বিরুদ্ধে শাস্তি কার্যকর করা হবে সে সম্পর্কে ট্রাফিক আইনে কিছুই বলা হয়নি। আবার বলা হয়েছে যে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ নামে একটি অথরিটি থাকবে কিন্তু তাঁর ক্ষমতার পরিধি কি রকম হবে সে সম্পর্কে কিছুই বলা হয়নি। অত্র আইনের অনেক জায়গায় গুরুত্বপূর্ণ কতকগুলো ক্ষেত্রে বলা হয়েছে সরকার প্রয়োজন মনে করলে বিধিমালা প্রণয়ন করতে পারবেন; অথচ ১৯৮৮ থেকে আজ পর্যন্ত সরকার ঐ গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলো সম্পর্কে নিশ্চুপ। তাই ট্রাফিক আইনকে কার্যকর করার জন্য তথা সড়ক দুর্ঘটনা প্রতিরোধকল্পে ট্রাফিক আইনের পরিমার্জন, সংশোধন অতীব জরুরী। প্রতি ২০০ কিলোমিটার পথ অতিক্রম করার পর গাড়ীর চালক পরিবর্তন করতে হবে এবং একজন চালক একটানা সাড়ে ৪ ঘন্টার বেশী গাড়ী চালনা করতে পারবে না।[৪৭] উল্লিখিত সকল বিষয়ের বিধিমালাগুলোকে আরো ঢেলে সাজাতে হবে। কোন ধারা লঙ্ঘনের ফলে যে শাস্তি নির্ধারণ করা হয়েছে তা বাড়িয়ে আরো কঠোর করতে হবে যাতে করে আইন ভঙ্গকারীদের কাছে উহা দৃষ্টান্ত হয়ে যায়। মোট কথা সড়ক দুর্ঘটনা রোধ করতে হলে ট্রাফিক আইনকে আরো বেশী সক্রিয় করে তুলতে হবে।

১০) পৃথক আদালত গঠন

ট্রাফিক আইন সংক্রান্ত বা মোটরযান ও সড়ক বিধি সংক্রান্ত যে সকল মামলা আদালতে হয়, বাংলাদেশের আদালত ব্যবস্থার দীর্ঘসুত্রিতার কারণে সে সকল মামলা নিস্পত্তি করতে অনেক সময় লেগে যায়। সেজন্য ট্রাফিক আইন সংক্রান্ত বিষয়গুলো নিস্পত্তি করার জন্য আলাদা আদালত গঠন করতে হবে এবং সেই আদালতের মাধ্যমেই কেবলমাত্র এর

---

[47] Editorial Page, The Kathmandu Post 25/10/04

বিধানগুলো প্রয়োগ করতে হবে। সরকার আইন প্রণয়নের মাধ্যমে এরকম আদালত গঠনের কথা ঘোষণা করতে পারেন। দেওয়ানী ও ফৌজদারী আদালতসমূহ নিজেদেরকে নিয়ে ব্যস্ত থাকার ফলে ট্রাফিক আইনের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত মামলাগুলো তাদের কাছে সময়ের ব্যাপার হয়ে যায়। ফলে আইন নিজস্ব গতিতে চলতে পারেনা। বিধায় কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণের অনুপস্থিতিতে সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েই যায় অবিরাম। এজন্য সড়ক দুর্ঘটনা ও ট্রাফিক আইনের জন্য যদি বিশেষ কোন আদালত ব্যবস্থা গড়ে তোলা হয় তাহলে ট্রাফিক আইনের বিধানগুলোকে কার্যকর করা যেমন সহজ হবে তেমনি যে কোন মামলা নিষ্পত্তি করার ক্ষেত্রেও খুব একটা সময়ের প্রয়োজন হবেনা। ফলশ্রুতিতে ট্রাফিক আইন তার উদ্দেশ্য সাধনে আপনি গতিতে এগিয়ে যাবে এবং সড়ক দুর্ঘটনার পরিধি আসবে কমে।

উপসংহার

দুর্ঘটনা কোন মানুষেরই কামা নয়। এটি আজ জাতীয় জীবনের গুরুত্বপূর্ণ সমস্যা হিসেবে চিহ্নিত। রাস্তায় প্রতিদিন অহরহ অনাকাঙ্খিত ঘটনা ঘটেই যাচেছ। সে বিষয়ে মাথা ব্যাথা যেমন নেই জনগণের, তেমনি নেই সরকারের। বাংলাদেশের সকল সড়ক দুর্ঘটনার ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ যদি পরিপূর্ণভাবে রেকর্ড করা হতো তাহলে নিঃসন্দেহে সড়ক দুর্ঘটনার ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ সবচেয়ে বেশি হতো। অবস্থাদৃষ্টে মনে হয় বাংলাদেশে সড়ক দুর্ঘটনা একটি স্বাভাবিক ব্যাপার, অথচ সড়ক দুর্ঘটনার জন্য প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে মানুষই দায়ী। একথা সত্য যে দুর্ঘটনার শিকার হতে পারি আমি, আপনি, সবাই। তাই সড়ক দুর্ঘটনা রোধে কার্যকর ভুমিকা গ্রহণ একটি জাতীয় দাবী হওয়া উচিত। ট্রাফিক আইনের সঠিক প্রয়োগ, গাড়ী চালক ও কন্ডাক্টরদের দায়িত্বশীলতা, ত্রুটিযুক্ত যানবাহন বর্জন, রাস্তাঘাটের আধুনিকায়ন, গণসচেতনতা জাগরণ, লাইসেন্স প্রদানে সকল প্রকার দুর্নীতির অবসান, ট্রাফিক আইন প্রয়োগে রাজনৈতিক হস্তক্ষেপ বন্ধকরণ এবং সর্বোপরি, দোষীদের শাস্তি নিশ্চিত করা হলে সড়ক দুর্ঘটনার মতো একটি দুঃখজনক ও লজ্জাজনক অধ্যায় হতে দেশ ও জাতি মুক্তি পাবে। নতুবা সড়ক দুর্ঘটনা হয়ে উঠতে পারে জাতির জন্য এক চরম দুঃখের অমানিশা।

CamScanner