রোড সেফটি ফাউন্ডেশন

ঈদুল ফিতর উদযাপনকালে সংঘটিত সড়ক দুর্ঘটনার প্রতিবেদন

প্রতিদিন গড়ে নিহত হয়েছে ২২.৬৩ জন। গত বছরের তুলনায় প্রাণহানি কমেছে ৭.৪৮ শতাংশ। সরকারের আন্তরিকতায় সামগ্রিকভাবে ঈদযাত্রা স্বস্তিকর ছিল।

এবারের ঈদুল ফিতরের আগে-পরে **১১** দিনে (২৬ মার্চ থেকে ৫ এপ্রিল-২০২৫) দেশে **২৫৭**টি সড়ক দুর্ঘটনায় **২৪৯** জন নিহত হয়েছেন। গণমাধ্যমে প্রকাশিত তথ্য অনুযায়ী আহত হয়েছেন **৫৫৩** জন। কিন্তু বাস্তবে আহতের সংখ্যা **২** হাজারে বেশি। শুধু ঢাকার জাতীয় অর্থোপেডিক হাসপাতালেই (পঙ্গু হাসপাতালে) ঈদের ২ দিনে সড়ক দুর্ঘটনায় আহত হয়ে ভর্তি হয়েছেন **৫৭১** জন, যার অধিকাংশই মোটরসাইকেল দুর্ঘটনায় আক্রান্ত। এই বাস্তবতায় **১১** দিনে সারা দেশের হাসপাতালসমূহে আহত মানুষের সংখ্যা ২ হাজারের বেশি হবে।) নিহতের মধ্যে নারী **৪১**, শিশু **৫৯**।

১১৪টি মোটরসাইকেল দুর্ঘটনায় নিহত **১০৬** জন, যা মোট নিহতের **৪২.৫৭** শতাংশ। মোটরসাইকেল দুর্ঘটনার হার **৪৪.৩৫** শতাংশ। দুর্ঘটনায় **৩৯** জন পথচারী নিহত হয়েছেন, যা মোট নিহতের **১৫.৬৬** শতাংশ। যানবাহনের চালক ও সহকারী নিহত হয়েছেন **৩২** জন, অর্থাৎ **১২.৮৫** শতাংশ।

এই সময়ে **৬**টি নৌ-দুর্ঘটনায় **১৩** জন নিহত ও **১৫** আহত হয়েছেন। **১৭**টি রেলপথ দুর্ঘটনায় **১২** জন নিহত এবং **৮** জন আহত হয়েছেন।

রোড সেফটি ফাউন্ডেশন ৯টি জাতীয় দৈনিক, **৭**টি অনলাইন নিউজ পোর্টাল, ইলেক্ট্রনিক গণমাধ্যম এবং নিজস্ব তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি তৈরি করেছে।

যানবাহনভিত্তিক নিহতের চিত্র:

দুর্ঘটনায় যানবাহনভিত্তিক নিহতের পরিসংখ্যানে দেখা যায়- মোটরসাইকেল চালক ও আরোহী **১০৬** জন **(৪২.৫৭%)**, বাস যাত্রী **১৪** জন **(৫.৬২%)**, ট্রাক-পিকআপ-ট্রাক্টর-ট্রলি আরোহী **৯** জন **(৩.৬১%)**, প্রাইভেটকার-মাইক্রোবাস আরোহী **১৮** জন **(৭.২২%)**, থ্রি-হুইলার যাত্রী (ইজিবাইক-সিএনজি-অটোরিকশা-অটোভ্যান) **৪৯** জন **(১৯.৬৭%)**, স্থানীয়ভাবে তৈরি যানবাহনের যাত্রী (নসিমন-করিমন-পাখিভ্যান-মাহিন্দ্র-টমটম-আলগামন) **১০** জন **(৪%)** এবং বাইসাইকেল আরোহী **৪** জন **(১.৬০%)** নিহত হয়েছেন।

দুর্ঘটনা সংঘটিত সড়কের ধরন:

রোড সেফটি ফাউন্ডেশনের পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ বলছে, দুর্ঘটনাগুলোর মধ্যে **৮৭**টি (**৩৩.৮৫%**) জাতীয় মহাসড়কে, **৯৮**টি (**৩৮.১৩%**) আঞ্চলিক সড়কে, **৪৩**টি (**১৬.৭৩%**) গ্রামীণ সড়কে এবং **২৯**টি (**১১.২৮%**) শহরের সড়কে সংঘটিত হয়েছে।

দুর্ঘটনার ধরন:

দুর্ঘটনাসমূহের **৬৮**টি (**২৬.৪৫%**) মুখোমুখি সংঘর্ষ, **১১৩**টি (**৪৩.৯৬%**) নিয়ন্ত্রণ হারিয়ে, **৪১**টি (**১৫.৯৫%**) পথচারীকে চাপা/ধাক্কা দেয়া, **২৪**টি (**৯.৩৩%**) যানবাহনের পেছনে আঘাত করা এবং **১১**টি (**৪.২৮%**) অন্যান্য কারণে ঘটেছে।

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহন:

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহনের মধ্যে- ট্রাক-কাভার্ডভ্যান-পিকআপ-ট্রাক্টর-ট্রলি-ড্রাম ট্রাক-ট্যাঙ্ক লরি **১৩%**, বাস **১৯.১১%**, মাইক্রোবাস-প্রাইভেটকার **৭.৩৫%**, মোটরসাইকেল **২৯.১৬%**, থ্রি-হুইলার (ইজিবাইক-সিএনজি-অটোরিকশা-অটোভ্যান) **২১.৫৬%**, স্থানীয়ভাবে তৈরি যানবাহন (নসিমন-করিমন-পাখিভ্যান-মাহিন্দ্র-টমটম-আলগামন) **৫.১৪%**, বাইসাইকেল-রিকশা **২.৬৯%** এবং অজ্ঞাত যানবাহন **১.৯৬%**।

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহনের সংখ্যা:

দুর্ঘটনায় সম্পৃক্ত যানবাহনের সংখ্যা **৪০৮**টি। (বাস **৭৮**, ট্রাক **২৯**, কাভার্ডভ্যান **৪**, পিকআপ **৫**, ট্রাক্টর **৬**, ট্রলি **৫**, ড্রাম ট্রাক **৩**, ট্যাঙ্ক লরি **১**, মাইক্রোবাস **১১**, প্রাইভেটকার **১৮**, জীপ **১**, মোটরসাইকেল **১১৯**, থ্রি-হুইলার **৮৮** (ইজিবাইক-সিএনজি-অটোরিকশা-অটোভ্যান), স্থানীয়ভাবে তৈরি যানবাহন **২১** (নসিমন-করিমন-পাখিভ্যান-মাহিন্দ্র-টমটম-আলগামন), বাইসাইকেল-রিকশা **১১** এবং অজ্ঞাত যানবাহন **৮**টি।

দুর্ঘটনার সময় বিশ্লেষণ:

সময় বিশ্লেষণে দেখা যায়, দুর্ঘটনাসমূহ ঘটেছে ভোরে **৩.১১%**, সকালে **২৩.৩৪%**, দুপুরে **২১%**, বিকালে **২৬.৮৪%**, সন্ধ্যায় **৮.১৭%** এবং রাতে **১৭.৫০%**।

দুর্ঘটনার বিভাগওয়ারী পরিসংখ্যান:

দুর্ঘটনার বিভাগওয়ারী পরিসংখ্যান বলছে, ঢাকা বিভাগে দুর্ঘটনা **২৮.৭৯%**, প্রাণহানি **২৪.৮৯%**, রাজশাহী বিভাগে দুর্ঘটনা **১৪.৩৯%**, প্রাণহানি **১৪.৪৫%**, চট্টগ্রাম বিভাগে দুর্ঘটনা **১৫.১৭%**, প্রাণহানি **২০.৮৮%**, খুলনা বিভাগে দুর্ঘটনা **১৫.৯৫%**, প্রাণহানি **১৫.৬৬%**, বরিশাল বিভাগে দুর্ঘটনা **৬.২২%**, প্রাণহানি **৫.৬২%**, সিলেট বিভাগে দুর্ঘটনা **২.৭২%**, প্রাণহানি **২.৪০%**, রংপুর বিভাগে দুর্ঘটনা **৭.৩৯%**, প্রাণহানি **৭.৬৩%** এবং ময়মনসিংহ বিভাগে দুর্ঘটনা **৯.৩৩%**, প্রাণহানি **৮.৪৩%** ঘটেছে।

ঢাকা বিভাগে সবচেয়ে বেশি দুর্ঘটনা ও প্রাণহানি ঘটেছে। **৭৪**টি দুর্ঘটনায় **৬২** জন নিহত। **সিলেট বিভাগে** সবচেয়ে কম **৭**টি দুর্ঘটনায় **৬** জন নিহত। একক জেলা হিসেবে **চট্টগ্রাম জেলায়** সবচেয়ে বেশি **১৮**টি দুর্ঘটনায় **৩১** জন নিহত হয়েছেন।

রাজধানী ঢাকায় ৩১টি সড়ক দুর্ঘটনায় ৭ জন নিহত ও ৪৮ জন আহত হয়েছেন।

ঈদযাত্রা ও দুর্ঘটনা পর্যালোচনা:

এবারের ঈদুল ফিতরে রাজধানী ঢাকা থেকে কমবেশি **১** কোটি **১৫** লাখ মানুষ ঘরমুখী যাত্রা করেছেন এবং দেশের অভ্যন্তরে প্রায় **৪** কোটি মানুষ যাতায়াত করেছেন। ঈদের আগে-পরে যথেষ্ট ছুটি থাকা, অনুকূল আবহাওয়া, বিভিন্ন সড়কের অবস্থা ভালো থাকা এবং সরকারের ব্যাপক তৎপরতার কারণে ঈদযাত্রা স্বস্তিকর ছিল। তবে সড়ক ও নৌ-পথে অতিরিক্ত ভাড়া আদায় করা হয়েছে।

২০২৩ সালের ঈদুল ফিতরের আগে-পরে **১৪** দিনে **২৪০**টি সড়ক দুর্ঘটনায় **২৮৫** জন নিহত এবং **৪৫৪** জন আহত হয়েছিলেন। প্রতিদিন গড়ে নিহত হয়েছিলেন **২০.৩৫** জন। ২০২৪ সালে **১৫** দিনে **৩৫৮**টি সড়ক দুর্ঘটনায় **৩৬৭** জন নিহত ও **১৫০০** জনের বেশি আহত হয়েছিলেন। প্রতিদিন গড়ে নিহত হয়েছিলেন **২৪.৪৬** জন। এই বছরে **১১** দিনের ঈদযাত্রায় প্রতিদিন গড়ে নিহত হয়েছেন **২২.৬৩** জন। এই হিসেবে গত বছরের তুলনায় প্রাণহানি কমেছে **৭.৪৮** শতাংশ।

ঈদ উদযাপনকালে ব্যাপকহারে মোটরসাইকেল দুর্ঘটনায় প্রাণহানি ঘটেছে। কিশোর-যুবকরা বেপরোয়া মোটরসাইকেল চালিয়ে আক্রান্ত হয়েছে। বেপরোয়া মোটরসাইকেলের ধাক্কায় **১৩** জন পথচারী নিহত হয়েছেন। মোটরসাইকেল দুর্ঘটনায় আক্রান্তদের মধ্যে **৫৭** শতাংশের বয়স **১৪** থেকে **২০** বছর।

মন্তব্য:

ঈদ উদযাপনকালে মাত্র **৪/৫** দিনে বিপুল সংখ্যাক মানুষেকে পরিবহন করার মতো মানসম্পন্ন নিরাপদ গণপরিবহন আমাদের নেই। ফলে মানুষ ঝুঁকিপূর্ণ যানবাহনে গন্তব্যে যাত্রা করেন এবং দুর্ঘটনায় আক্রান্ত হন। অবশ্য দায়িত্বহীনতা ও অসচেতনতার কারণেও অনেক দুর্ঘটনা ঘটে। আসলে একটি সুস্থ, স্বাভাবিক ও নিরাপদ ঈদযাত্রা নিশ্চিত করতে হলে কমপক্ষে ৩ বছরের একটি মধ্য-মেয়াদি টেকসই সমন্বিত পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন। এই পরিকল্পনার অধীনে রেললাইন সংস্কার এবং সম্প্রসারণ করে ট্রেনের সংখ্যা বাড়িয়ে সড়ক পথের মানুষকে ট্রেনমুখী করতে হবে। নদীপথ

সংস্কার ও জনবান্ধব করতে হবে। সড়কে বিআরটিসি'র রুট বিস্তৃত করে বাসের সংখ্যা বাড়াতে হবে। একই সাথে সড়কের সকল মেয়াদোত্তীর্ণ ও ত্রুটিপূর্ণ যানবাহন বন্ধ করতে হবে। ঈদযাত্রায় পোশাক শ্রমিকরা যাতে পর্যায়ক্রমে ছুটি উপভোগ করতে পারেন সেজন্য পরিকল্পনা সাজাতে হবে। পোশাক শ্রমিকদের জন্য অঞ্চলভিত্তিক যানবাহনের ব্যবস্থা করতে হবে। এসব উদ্যোগ ঠিকমতো বাস্তবায়ন করলে পরবর্তী সকল ঈদযাত্রা নির্বিঘ্ন ও নিরাপদ হবে।

উল্লেখ্য, পেশাগত সুযোগ-সুবিধার অভাবে, বিশেষ করে নিয়োগপত্র, বেতন ও কর্মঘন্টা নির্দিষ্ট না থাকার কারণে যানবাহনের চালকরা মানসিকভাবে অস্থির থাকেন। তাদের মধ্যে জীবনবোধ ঠিক মতো কাজ করে না। সবসময় অস্বাভাবিক আচরণ করেন। ফলে দুর্ঘটনায় আক্রান্ত হন। এই প্রেক্ষাপটে পরিবহন চালকদের পেশাগত সুযোগ-সুবিধা নিশ্চিত না করলে সড়ক দুর্ঘটনা রোধ বা নিয়ন্ত্রণ সম্ভব নয়।

সড়ক দুর্ঘটনা নিয়ন্ত্রণে কার্যকর উদ্যোগের সমন্বয় এবং ধারাবাহিকতা নেই। অধিকাংশ দুর্ঘটনা ঘটছে সড়ক পরিবহন খাতের অব্যবস্থাপনার কারণে। এজন্য প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাপনা ও কাঠামোগত সংস্কার প্রয়োজন।

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. জসাধারণের 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 বাধাহীন প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে; ৫. মহাসড়কে স্বল্পগতির যানবাহন বন্ধ করে এগুলোর জন্য সার্ভিস রোড তৈরি করতে হবে; ৬. পর্যায়ক্রমে সকল মহাসড়কে রোড ডিভাইডার নির্মাণ করতে হবে; ৭. যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রণে প্রযুক্তির ব্যবহার করতে হবে; ৮. গণপরিবহনে চাঁদাবাজি বন্ধ করতে হবে; ৯. রেল ও নৌ-পথ সংস্কার করে সড়ক পথের উপর চাপ কমাতে হবে; ১০. গণপরিবহন উন্নত, সহজলভ্য ও সাশ্রয়ী করে মোটসাইকেল ব্যবহার নিরৎসাহিত করতে হবে; ১১. ঈদের আগে-পরে সড়ক, নৌ ও রেলপথে কঠোর মনিটরিং ব্যবস্থা নিশ্চিত করতে হবে; ১২. টেকসই পরিবহন কৌশল প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করতে হবে; ১৩."সড়ক পরিবহন আইন-২০১৮" বাধাহীনভাবে বাস্তবায়ন করতে হবে।

স্বাক্ষরিত

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