পথ-দুর্ঘটনা, 'Hit and Run' প্রতিৰোধৰ উপায় আৰু সজাগতা

কুশল কুমাৰ দাস



পৰিতাপৰ কথা যে সকলো ভয়ংকৰ দুর্ঘটনাৰ মূল কাৰণ হৈছে চালকৰ মদ্যপান। মদ্যপান কৰা চালকে অত্যধিক আত্মবিশ্বাসত গাড়ী চলাই পথত সন্ত্রাসৰ সৃষ্টি কৰি দুর্ঘটনা সংঘটিত কৰে। ইয়াৰ পৰিণতিত নিজৰ মৃত্যুৰ লগতে আনৰো জীৱনলৈ কাল ধুমুহা মাতি আনে। অসমত প্রতিদিনে পথ দুর্ঘটনাৰ খবৰ সুলভ হৈ পৰিছে। এনে খবৰেও মানুহৰ জ্ঞানচকু মুকলি কৰা নাই। এইক্ষেত্রত পথ সুৰক্ষা আৰু পৰিবহন বিভাগে ৰাইজৰ মাজত সজাগতাৰ বাবে দেখনিয়াৰ পদক্ষেপ লয় নে? পথ সুৰক্ষাৰ লগত জড়িত সকলে নিজৰ দায়িত্বসমূহ অধিক প্রাণময় কৰি তুলিব লাগিব, যাতে সকলোৱে নির্ভৰযোগ্য বুলি অনুধাৱন কৰে।

◆◆◆

প্রতিটো মুহূর্তত প্রতিজন মানুহে মৃত্যুৰ সৈতে লুকা-ভাকু খেলি জীয়াই থাকে। জীৱন এই আছে এই নাই; ভৰসা নাই জীৱনৰ; শয়নে-সপোনে মৃত্যুৰ খবৰৰ চাৰিবেৰত মানুহ জীয়াই থাকে। অনিশ্চয়তা জীৱনৰ সংগী হোৱাৰ পাছতো মানুহৰ হাবিয়াসৰ তীব্রতা কিন্তু কমি যোৱা নাই। আধুনিক সভ্যতাৰ বুকুত দুর্ঘটনাবোৰৰ কাৰণ জ্ঞাত যদিও সজাগ সচেতনতাক ঢাকি ৰখা আৰু অনিশ্চয়তাৰ মুখামুখি হোৱাই জীৱন বুলি মানুহে ভাবিবলৈ লৈছে। এইক্ষেত্রত মানুহে নিজৰ অমূল্য জীৱনক সুৰক্ষা দিবলৈ কিছুমান কাম কৰিব লাগিব। ক'ৰ খুজিছোঁ, অবাঞ্ছিত পথ দুর্ঘটনা আৰু 'হিট এণ্ড ৰান'ৰ পৰা পৰিত্রাণ পাবলৈ পথ সুৰক্ষাৰ কিছুমান অলিখিত সাৱধানতাৰ কথা। সাধাৰণ বিধিবোৰ মানি চলাৰ লগতে কিছুমান আধ্যাত্মিক সত্যৰ আশ্রয় ল'ব লাগিব। সেইবোৰৰ সৈতে একাত্ম হ'ব পাৰিলে যান্ত্রিক পৃথিৱীত আমি দুদিনমানলৈ জীয়াই থাকিব পাৰিম। আমি জানো যে দুর্ঘটনাত নিহত বা আহতসকলে যেনেকুৱা আইনৰ বিচাৰ লাভ নকৰক কিয়, নিহতক কেতিয়াও ঘূৰাই পোৱা সম্ভৱ নহয়; আহতসকলে পূর্বৰ স্বাভাৱিক জীৱনলৈ ঘূৰি নাহে। গতিকে যন্ত্রযুগত মানুহে অকাল মৃত্যুৰ পৰা ৰক্ষা পাবলৈ প্রতিটো মুহূর্ত সজাগ হৈ থকাটো জৰুৰী। আমাৰ বেয়া অভ্যাস হৈছে পদপথত খোজ নাকাঢ়োঁ। অৱশ্যে পদপথৰ কিছুমান সমস্যাও আছে, অস্থায়ী দোকান-পোহাৰবোৰ ৰাতিপুৱাৰ পৰা আৰম্ভ হয়, সময়ে সময়ে প্রশাসনে নটিছ জাৰি কৰিলেও ক্ষুদ্র ব্যৱসায়ীবোৰে সহযোগ নকৰে। সুকীয়া বজাৰ থাকিলেও ৰাস্তাৰ কাষৰ আৱাসীয়ে নিজৰ পদুলিৰ সন্মুখত অধিক উপার্জনৰ আশাত ভাৰাতীয়া দোকানৰ বেহু সাজি দিয়ে আৰু গ্রাহকৰ অসংখ্য বাহনে ট্রেফিক বেমেজালিৰ সৃষ্টি কৰে। অসমৰ সকলো চহৰতে অতি ব্যস্ত পথবোৰত এনে ব্যৱসায়িক প্রতিষ্ঠানবোৰৰ বাবে সুগম যাতায়াত সম্ভৱ হৈ নুঠে। এনে দোকান-পোহাৰবোৰে গুৱাহাটীত নিত্যনতুন ট্রেফিক সমস্যাৰ সৃষ্টি কৰি আছে। চহৰত বসবাস কৰি থকা আৱাসীয়ে ৰাস্তাৰ কাষত সাজি দিয়া দোকানবোৰৰ বাবে পৌৰনিগমে কঠোৰ বিধি-ব্যৱস্থা গ্রহণ কৰিব পাৰে। গুৱাহাটীকে ধৰি ৰাজ্যৰ আন চহৰবোৰৰ ট্রেফিক বেমেজালি আঁতৰাবলৈ উৰণ বা অতিক্রম সেঁতু নির্মাণ কৰিবলগা হৈছে। এনে ব্যৱস্থাই পথ দুর্ঘটনা ৰোধ কৰিব পৰা নাই; ৰৰঞ্চ বৃদ্ধিহে হৈছে। এইক্ষেত্রত প্রতিজন মানুহে নিজৰ জীৱনক অপঘাত মৃত্যুৰ পৰা ৰক্ষা কৰিবলৈ ঘৰৰ পৰা ৰাস্তালৈ আহোঁতে মনটো সজাগ কৰি ৰাখিব লাগিব। ৰাস্তাৰ সকলো যানবাহন আনকি নিজে চলাই অহাখনকো হত্যাকাৰী (killer) বুলি ভাবি ল'ব লাগিব। বাহনবোৰে যিকোনো মুহূর্তত হত্যাকাণ্ড সংঘটিত কৰিব পাৰে। নিজে চলাই যোৱা বা আনৰ বাহনে দুর্ঘটনা সংঘটিত কৰি মানুহ মাৰিব পাৰে। আগে-পিছে হত্যাকাৰী বা নিজৰ গাড়ীখনো আনৰ হত্যাকাৰী বুলি ভবা অযুগুত অনুভৱে দুর্ঘটনা লাঘৱ কৰাত সহায় কৰিব পাৰে। অর্থাৎ হত্যাকাৰীৰ পৰা জীৱনটো বচাবলৈ অনবৰতে সক্ষম হৈ থাকিলে অপঘাত মৃত্যু কিছু পৰিমাণে কমিব পাৰে। আন কিছুমান কথা, যেনে—পদপথ নথকা ৰাস্তাত খোজ দিওঁতে আগে-পিছে অহা হত্যাকাৰী বাহনৰ পৰা জীৱনটো বচাবলৈ সক্ষম হৈ থকা দৰকাৰ, কাৰণ দুর্ঘটনা হোৱাৰ পাছৰ কথাবোৰৰ কোনো মূল্য নাই। গতিকে আহত বা নিহতৰ অংশীদাৰ যাতে মই বা আপুনি হ'বলগা নহয়; যিমান পাৰি পদপথত খোজকঢ়া অভ্যাস কৰিব লাগে, হত্যাকাৰী বাহনে আপোনাৰ ওচৰ চাপিব যাতে নোৱাৰে নিশ্চিত থাকক, ৰাস্তাত ট্রেফিক নিয়ম নমনা আৰু নজনা বহু হত্যাকাৰী বাহন ঘূৰি ফুৰে; নিজক বচাবলৈ দাম্ভিকতা এৰি প্রয়োজনত ৰাস্তাৰ একেবাৰে কাষলৈ নামি দিয়াৰ কৃপণালি নকৰিব; নহ'লে

Scanned with OKEN Scanner

নির্ঘাত মৃত্যু বা শৰীৰ ঘুণীয়া হোৱাৰ পৰা ৰক্ষা নাপাব। আমি অবাঞ্ছিত মৃত্যুৰ হাতোৰাৰ পৰা ৰক্ষা পোৱা প্ৰাথমিক চৰ্ত হ'ব লাগিব। যন্ত্ৰচালিত বাহন উদ্ভাৱন নোহোৱাৰ আগেয়ে মানুহৰ স্বাভাৱিক মৃত্যুৰ বাহিৰে আন দুৰ্ঘটনাজনিত মৃত্যু যুদ্ধ-বিগ্ৰহ, কাজিয়া-পেচাল, হত্যাকাণ্ড, আত্মহত্যা আৰু প্ৰাকৃতিক দুৰ্যোগৰ দ্বাৰা হৈছিল। সেইবোৰৰ ব্যাখ্যাও জটিল নাছিল। কিন্তু প্ৰযুক্তিবিদ্যাৰ প্ৰসাৰৰ লগে লগে পথসমূহ মসৃণ আৰু আহল-বহল যিমানে হ'বলৈ ধৰিলে সিমানে শিশুৰ পৰা বৃদ্ধলৈকে অবাঞ্ছিত মৃত্যু বাঢ়ি গ'ল। ২০২২ চনৰ ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাইপথ আৰু পৰিবহন মন্ত্ৰালয়ৰ এটা গণনা মতে প্ৰতি তিনি মিনিটত ভাৰতবৰ্ষত ৪৭৪ জন লোকৰ পথ দুৰ্ঘটনাত মৃত্যু হয়; এবছৰত ১.৬৮ লাখ লোকে প্ৰাণ হেৰুৱায়। পৃথিৱীৰ ভিতৰতে সৰ্বাধিক মৃত্যুৰ অভিলেখ পুতৌজনকেই নহয় উদ্বেগজনকো। চাৰি-ছয় লেনযুক্ত ঘাইপথেও দুৰ্ঘটনা কমাব পৰা নাই; ইয়াৰ বাবে পথ সুৰক্ষাৰ লগত জড়িতসকল দায়ীনে হত্যাকাৰী বাহনবোৰ? পথৰ সকলো যানবাহনক হত্যাকাৰী বুলি কোৱা হয় যদিও পথৰ নিয়ম-নীতি উলংঘা কৰাসকলো সমানে দায়ৱদ্ধ। সঘনাই হোৱা দুৰ্ঘটনাৰ বাবে মানুহৰ বাহিৰে আন কাকো দূষিব নোৱাৰি। তেনেস্থলত মানুহৰ সজাগতা আৰু সাৱধানতাৰ অভাৱ হৈছে নে মানুহ নিয়ন্ত্ৰণহীন হৈ পৰিছে? এক অৰ্থত মানুহৰ অতপালি বাঢ়িছে আৰু সেইবাবে এনেবোৰ ঘটনা ৰোধ কৰাত প্ৰশাসন আৰু জনতা ব্যৰ্থ হৈ পৰিছে। সমস্যা হৈছে পথ ব্যৱহাৰ নকৰাকৈ মানুহৰ জীৱন নচলে। মানুহৰ বাবে সকলো ভয় একত্ৰিত কৰি পথৰ কাষত ফলক লগাই থলেও পথ দুৰ্ঘটনা কমি যোৱা নাই। ভূত-পিশাচ, ধৰ্মৰ প্ৰতি মানুহ যিমান সজাগ আৰু সাৱধান, সেই অনুপাতে ক্ৰমান্বয়ে বৃদ্ধি পোৱা পথ-দুৰ্ঘটনাৰ ভয়াৱহতাৰ প্ৰতি মানুহ সজাগ আৰু সাৱধান নহয়। যেনে—ম'বাইলত কথা পাতি ৰাস্তাৰ মাজেদি ধীৰ গতিৰে গাড়ী চলাই পিছৰ গাড়ীবোৰকো লাহে লাহে চলাই যাবলৈ বাধ্য কৰাও এক অপৰাধ। ইয়াৰ ফলত হৰ্নৰ বিকট শব্দই সেই ঠাইত কোলাহল সৃষ্টি কৰে। কোনো গাড়ীয়ে খৰধৰকৈ অতিক্ৰম কৰোঁতে বিপৰীতমুখী গাড়ীৰ সৈতে মুখামুখি খুন্দা লাগে। ট্ৰেফিকৰ বাধাৰ বাবে গাড়ীৰ দীঘলীয়া শাৰীৰ দুই-এখনে অযথা কাণ তালমৰা বিকট হৰ্ন বজাই শব্দ প্ৰদূষণ কৰাও অপৰাধ বুলি বহু চালকে নাজানে। হৰ্ন নবজোৱাকৈয়ো যে গাড়ী চলাব পাৰি তেনে কথা ভাবিবই নোৱাৰে। ৰখাই থোৱা বা উপপথৰ পৰা ঘাইপথত গাড়ী উলিয়াব লাগিলে তীব্ৰ বেগত ওলোৱা আৰু হৰ্ন বজোৱা মাৰাত্মক বুলি বহু চালকে নাজানে। বাঁওফালে গৈ থকা গাড়ীয়ে



বাঁওফালৰ টাৰ্ন বা কেঁকুৰিত বাধা নাথাকে যদিও সোঁফালৰ কেঁকুৰিত বাঁওপথেদি নগৈ সোঁফালেদি সহজভাৱে যাবলৈ বিচৰাত অধিকসংখ্যক গাড়ীৰ চালকে দুৰ্ঘটনা সংঘটিত কৰে। অ'ভাৰটেক নিৰ্ভৰ কৰে সন্মুখত গৈ থকা গাড়ীখন আৰু ৰাস্তাৰ পৰিসৰৰ ওপৰত, একক পথ হ'লে হৰ্ন বা ছিগনেল লাইট জ্বলাই আগৰ বাহনক অৱগত কৰোৱা আৰু পথ এৰি দিব পৰা হ'লেহে অতিক্ৰম বা অ'ভাৰটেক কৰিব লাগে। কিন্তু হত্যাকাৰী বাহনৰ চালকবোৰৰ ধৈর্য নাথাকে আৰু এনে অধৈর্য চালকে প্ৰায়ে দুৰ্ঘটনা সংঘটিত কৰি মানুহ মাৰে আৰু নিজেও মৰে। চাৰিআলিৰ ট্ৰেফিক ছিগনেল লাইটৰ ৰঙা (গাড়ী ৰখোৱাৰ ছিগনেল), সেউজীয়া (যাব পৰাৰ ছিগনেল), আৰু হালধীয়া (যোৱাৰ সময় শেষ হোৱা ছিগনেল) ব্যৱস্থাৰ কথা আওকাণ কৰা বাহনে সদায় বেমেজালি কৰে। ছিগনেল পোৱাৰ পাছতো কিছুমান বাহনে ইচ্ছাকৃতভাৱে লাহে লাহে আগবঢ়াত শাৰীপাতি থকা গাড়ীবোৰে নিৰ্দিষ্ট সময়ত পাৰ হ'ব নোৱাৰে। লগতে বাঁওফালৰ পথছোৱা মুকলি কৰি ৰখাৰ সলনি বহু বাহনে আগেয়ে পাৰ হৈ যোৱাৰ আশাত বন্ধ কৰি ৰাখে; সেয়ে বাঁওপথছোৱা মুকলি কৰিবৰ বাবে বহু বাহনে হৰ্ন বজাই তাগিদা দিবলগা হয়। এনে অৱস্থাৰ দুই-এখন বাহনৰ চালকে 'গাড়ী চলাব নাজানে' বুলি বাকযুদ্ধত লিপ্ত হোৱা গতানুগতিক কথা হৈ পৰিছে। ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাইপথত গাড়ী পাৰ্কিঙৰ (ৰখাই থোৱা) নিয়ম নাই; তেনে অৱস্থাত ট্ৰেফিকে ইচ্ছা কৰিলে জৰিমনা বিহিব পাৰে। গতি নিয়ন্ত্ৰণৰ ফলকবোৰৰ লগতে শিক্ষানুষ্ঠান, স্বাস্থ্যকেন্দ্ৰ, তেল ডিপ', চৰকাৰী কাৰ্যালয়, বাইপাছ আদিৰ বিভিন্ন নিৰ্দেশনা পথৰ কাষত দিয়া থাকে, বাহনৰ চালকে গাড়ী চলাওঁতে চোকা দৃষ্টি দিয়া অতি জৰুৰী। পথৰ সকলো নিয়মৰ প্ৰতি সজাগ হৈ থাকিবলৈ চালকজনৰ মন-মগজু স্বাভাৱিক কৰি ৰাখিব লাগিব। পৰিতাপৰ কথা যে সকলো ভয়ংকৰ দুৰ্ঘটনাৰ মূল কাৰণ হৈছে চালকৰ মদ্যপান। মদ্যপান কৰা চালকে অত্যধিক আত্মবিশ্বাসত গাড়ী চলাই পথত সন্ত্ৰাসৰ সৃষ্টি কৰি দুৰ্ঘটনা সংঘটিত কৰে। ইয়াৰ পৰিণতিত নিজৰ মৃত্যুৰ লগতে আনৰো জীৱনলৈ কাল ধুমুহা মাতি আনে। অসমত প্ৰতিদিনে পথ দুৰ্ঘটনাৰ খবৰ সুলভ হৈ পৰিছে। এনে খবৰেও মানুহৰ জ্ঞানচকু মুকলি কৰা নাই। এইক্ষেত্ৰত পথ সুৰক্ষা আৰু পৰিবহন বিভাগে ৰাইজৰ মাজত সজাগতাৰ বাবে দেখনিয়াৰ পদক্ষেপ লয় নে? পথ সুৰক্ষাৰ লগত জড়িত সকলে নিজৰ দায়িত্বসমূহ অধিক প্ৰাণময় কৰি তুলিব লাগিব, যাতে সকলোৱে নিৰ্ভৰযোগ্য বুলি অনুধাৱন কৰে। দুৰ্ঘটনা এটা হোৱাৰ পাছৰ পৰিঘটনা হৈছে—পথ অৱৰোধ, চালকক মাৰপিট, গাড়ী জ্বলাই দিয়া আদি। লগতে দুৰ্ঘটনাত পতিতৰ গাড়ী, নিহত-আহতৰ বীমাকেন্দ্ৰিক দৰদামৰ এখন বজাৰ। আহক, আমি সকলোৱে পথত সাৱধানে যাতায়াত কৰোঁ, সকলো যান্ত্ৰিক বাহনক হত্যাকাৰী বুলি ধৰি লৈ ৰক্ষা পোৱাৰ উপায়ৰ সন্ধানত থাকোঁ, যাতে আমাক কোনো বাহনে হত্যা কৰিব নোৱাৰে। ইয়াৰ বাবে নিজক লঘু কৰি হ'লেও বাহনৰ দৌৰাত্ম্যৰ পৰা নিজক বচাবলৈ পথৰ কাষত নামি দিম। পথ পাৰ হ'বলৈ খৰধৰ নকৰি ট্ৰেফিকৰ সহায় ল'ম নতুবা দুই হাত দাঙি গাড়ী ৰখাই পাৰ হ'ম। মুঠৰ ওপৰত সকলো মানুহে যমদূতৰূপী গাড়ী-মটৰৰ পৰা জীৱন বচাবলৈ সষ্টম হৈ থকাটোৱে উত্তম বিবেচনা।

ঠিকনা ঃ সহযোগী অধ্যাপক, যোৰহাট মহাবিদ্যালয়, এম জি ৰ'ড, যোৰহাট-৭৮৫০০১, ফোন ঃ ৯১০১১২২৬৩৮

Scanned with OKEN Scanner