মোটরযান গতিসীমা সংক্রান্ত নির্দেশিকা-২০২৪ ও সড়ক নিরাপত্তা

সড়কের ত্রুটিপূর্ণ নকশা, দুর্বল নিরাপত্তা ব্যবস্থা এবং যান চলাচলের উচ্চগতির কারণে সাধারনত রোডক্র্যাশে আহত ও নিহতের সংখ্যা বৃদ্ধি পায়। সেজন্য যেসব এলাকায় পথচারী, সাইকেল ও মোটরসাইকেলের চলাচল এবং জনসমাগম বেশি (যেমন: শহর ও শহরাঞ্চল যেখানে আবাসিক ও বানিজ্যিক ভবন বেশি, হাট-বাজার, স্কুল-কলেজ-বিশ্ববিদ্যালয়, হাসপাতাল, পাবলিক ট্রান্সপোর্ট ও রেলস্টেশন) এরকম সম্ভাব্য রোডক্র্যাশ প্রবণ এলাকায় রোডক্র্যাশ কমাতে গতিসীমা নির্ধারণ ও নির্দেশনা প্রদান এবং আইনের প্রয়োগে গুরত্ব দেওয়া প্রয়োজন।

নিম্ন গতিসীমার প্রয়োজনীয়তা

বৈশ্বিক পরিকল্পনা অর্জন:

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা ৩.৬ অর্জনে, প্রতিটি দেশ ২০৩০ সালের মধ্যে রোডক্র্যাশে হতাহতের সংখ্যা ৫০% কমিয়ে আনতে প্রতিশ্রুতিবদ্ধ। হতাহতের সংখ্যা অর্ধেকে কমিয়ে আনতে প্রয়োজন কার্যকর প্রমানভিত্তিক পদক্ষেপ। "গতিসীমা" সেরকমই একটি প্রমানভিত্তিক কার্যকর পদক্ষেপ, যার মাধ্যমে সড়কে হতাহতের সংখ্যা কমিয়ে আনা সম্ভব।

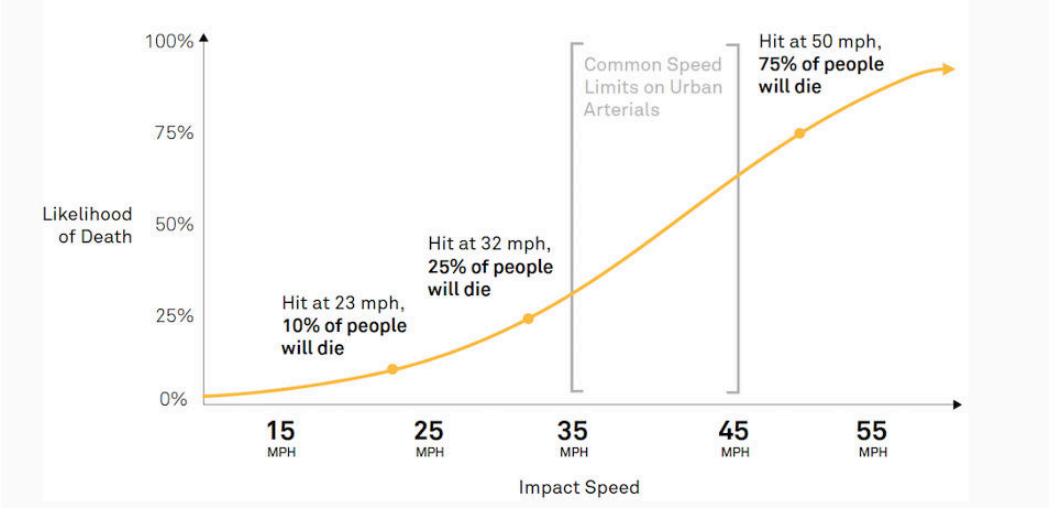
গতির কারণে রোডক্র্যাশের সম্ভাবনা ও এর ফলে ক্ষতির মাত্রা:

গতি ও রোডক্র্যাশের মাঝে একটা প্রত্যক্ষ সম্পর্ক রয়েছে। উচ্চ ও অনিয়ন্ত্রিত গতি রোডক্র্যাশের সম্ভাবনা ও আঘাতের ফলে জানমালের ক্ষয়ক্ষতির মাত্রা বাড়াতে পারে। উচ্চ গতিতে চলমান যানবাহনের মধ্যে যখন সংঘর্ষ হয় তখন গতিশক্তি অনেক বেশি থাকে এবং তাতে ক্ষতির পরিমানও অনেক বেশি ও গুরুতর হয়। অতএব গতি যত কম হবে,তত জীবন রক্ষা পাবে এবং ক্ষয়ক্ষতির পরিমানও হ্রাসপাবে। উদাহরণস্বরূপ, গড়ে গতি ১০% কমালে মারাত্মক রোডক্র্যাশের সংখ্যা ৪০% হ্রাস পাবে। [1]

নীতিগতভাবে, গড়ে গতি ১% হ্রাস করা হলে, আঘাত জনিত রোডক্র্যাশ ঘটার সম্ভাবনা ২% (injury crash frequency), গুরুতর রোডক্র্যাশ ঘটার সম্ভাবনা ৩% (severe crash frequency) এবং মারাত্মক রোডক্র্যাশ ঘটার সম্ভাবনা ৪% (fatal crash frequency) হ্রাস পায়।[2]

[1] Elvik, R. (2009). The Power Model of the relationship between speed and road safety. The Institute of Transport Economics.
[2] International Transport forum. (2018). Speed and Crash Risk. International Traffic Safety Data and Analysis Group Research Report.
[3] National Association of City Transportation Officials. (2018). Speed Kills. In, City Limits; Setting Safe Speed Limits on Urban Roads.
[4] Sharpin, A.B., Banerjee, S.R., Adriazola-Steil, C., & Welle, B. (2017). The Need for (Safe) Speed: 4 Surprising Ways Slower Driving Creates Better Cities. World Resources Institute

গতি বৃদ্ধির সাথে সাথে রোডক্র্যাশের ও এর ফলে হতাহত হওয়ার সম্ভাবনাও ক্রমশ বৃদ্ধি পেতে থাকে (চিত্র ১)। যদি কোনো গাড়ি ৫০ মাইল/ঘন্টা (প্রায় ৮০ কি.মি./ঘন্টা) গতিতে ধাক্কা দেয়, তাহলে ৭৫% মানুষের বেঁচে থাকার সম্ভাবনা থাকে না। এই হার কমে ৩২ মাইল/ঘন্টা (প্রায় ৫১ কি.মি./ঘন্টা) গতিতে ধাক্কা লাগলে ২৫% নেমে আসে। ফলত বলা যায় গতি যত কম হয়, বেঁচে থাকার সম্ভাবনা তত বেশি হয়।[3]



চিত্র ০১: গাড়ির গতি যত বাড়ে, প্রাণহানির সম্ভাবনা তত দ্রুতগতিতে বৃদ্ধি পায়। সূত্র: National Association of City Transportation Officials (NACTO)

নিম্নগতি সীমার কারনে চালকের ভুল করার সম্ভাবনা কমে যায়:

উচ্চগতি চালকের ব্রেক করার পর গাড়ি থামাতে বেশি সময় ও বেশি জায়গার প্রয়োজন হয়। যার কারনে পথচারী, সাইকেল আরহী ও অন্যান্য গাড়িকে আঘাত করার সম্ভাবনা অনেকটাই বেড়ে যায়। উদাহরণস্বরূপ বলা যায় ৩০ কি.মি./ঘন্টা গতি বেগে থাকা চালকের গাড়ি থামাতে প্রয়োজন হয় ১৪ মিটার জায়গার কিন্তু এর চেয়ে বেশি গতিবেগে থাকা অর্থাৎ ৮০ কি.মি./ঘন্টা গতি বেগে থাকা গাড়ির প্রয়োজন হয় ১৫৫ মিটার জায়গার (চিত্র-০২)।[4]

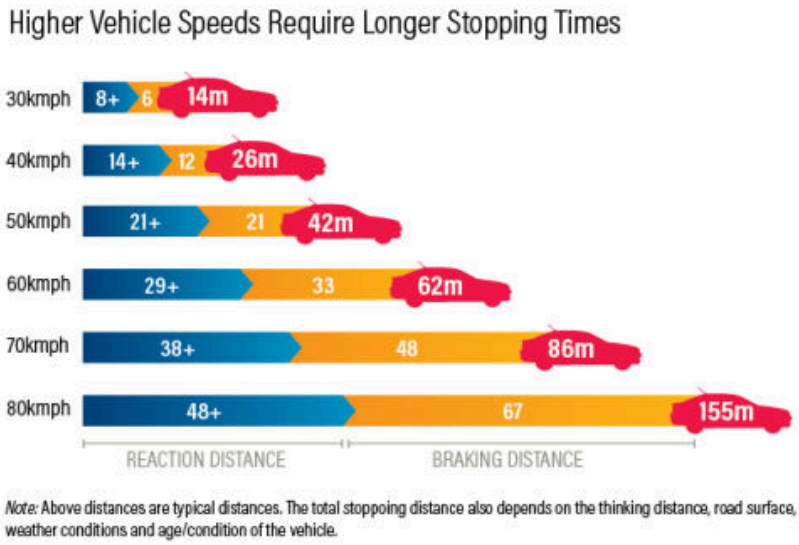


Figure 2: Relation between vehicle speeds and total stopping distance

Source: World Resources Institute (WRI)[8] reproduced under Creative Commons Attribution 4.0 International License

চিত্র ০২: গাড়ির গতি ও গাড়ি থামার দূরত্বের মধ্যে সম্পর্ক

[5] Global Road Safety Facility. (2023). Speed Management Hub - Frequently Asked Questions, Note 8.2

[6] World Road Association. (2019). The Safe System Approach - Road Safety Manual: A Manual for Practitioners and Decision Makers on Implementing Safe System Infrastructure.

উচ্চগতি চালকের দৃষ্টিসীমানা সংকীর্ণ করে (চিত্র: ০৩), যে কারনে চালক যেকোন বাধা সম্পর্কে দ্রুত সনাক্ত, ধারণা ও সিদ্ধান্ত গ্রহণ করার সময় কম পায় ।[5] নিম্ন বা কম গতি থাকার কারণে চালক তুলনামূলকভাবে বেশি সময় ও ব্রেক করা জন্য বেশি জায়গা পেয়ে থাকে। তাই চালকের সিদ্ধান্ত নেওয়ার ক্ষেত্রে ভুল করার সম্ভাবনাও কম থাকে।

গতি ঘণ্টায় **৩০** কিলোমিটার
চালকের দৃষ্টি প্রসারিত ও পরিষ্কার

গতি ঘণ্টায় **৫০** কিলোমিটার
কাছের জিনিসও দৃষ্টিগোচর থাকে না আর

চিত্র ০৩ : উচ্চগতি চালকে দৃষ্টিসীমানা সংকীর্ণ করে

সেফ সিস্টেম এপ্রোচ বাস্তবায়ন করা:

সেফ সিস্টেম এপ্রোচ বাস্তবায়নের অন্যতম শর্ত হচ্ছে যানবাহনের গতি কমানোর ব্যবস্থা গ্রহণ করা। সেফ সিস্টেম এপ্রোচ এর মাধ্যমে সড়ক ব্যবহারকারীদের সুরক্ষার জন্য সড়ক ও পরিবহন ব্যবস্থার নকশা, ব্যবহার ও পরিচালনা নির্ধারণ করে থাকে। যেখানে সড়ক ব্যবহারকারী কোন কারণে ভুল করলেও, ভুলের কারনে মানুষের মৃত্যু হবে না ও আঘাত জনিত ক্ষতির মাত্রা কম হবে ।[6] এতে করে ঝুঁকিপূর্ণ সড়ক ব্যবহারকারী (যেমন: পথচারী, সাইক্লিস্ট) সড়কে নিজেরদেরকে আরো নিরাপদ ভাবতে পারবে।

এই এপ্রোচ বাস্তবায়ন হওয়ার মাধ্যমে গতি নির্ধারিত সীমার মধ্যে থাকতে পারে, যার মাধ্যমে কোন রোডক্র্যাশে হওয়ার পরে মৃত্যু ও গুরুত্বর আহতের সংখ্যা ও ক্ষয়ক্ষতি কমে আসবে। এর বাস্তবায়ন সড়কের গতিসীমা নির্ধারিত সড়কের ও সড়কের যানবাহনের উপর ধরনের নির্ভর করে । তবে নিম্নগতিসীমা সকল সড়ক ব্যবহারকারীদের রোডক্র্যাশের সম্ভাব্য ক্ষতির হাত থেকে রক্ষা করতে পারে। পরীক্ষিত সেফ সিস্টেম এপ্রোচ বাস্তবায়নে নিম্নগতিসীমা ব্যবহার করায় উন্নতদেশগুলো (যেমন: সুইডেন, নেদারল্যান্ড ও সুইজারল্যান্ড) রোডক্র্যাশের সংখ্যা ও এর ফলে মৃত্যুও সংখ্যা কমিয়ে আনতে সফল হয়েছে ।[7]

[7] Welle, B., Sharpin, A.B., Adriazola-Steil, C., Job, S., Shotten, M., Bose, D., Bhatt, A., Alveano, S., Obelheiro, M., & Imamoglu, C.T. (2018). Sustainable & Safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths. World Resources Institute.
[8] Transportation Alternatives New York. Too Fast, Too Furious; New York City's Speeding Epidemic and the Case for Local Control of Speed Limits.
[9] Farmer, C.M. (2019). The effects of higher speed limits on traffic fatalities in the United States, 1993–2017. Insurance Institute for Highway Safety.
[10] Insurance Institute for Highway Safety. (2021), New crash tests show modest speed increases can have deadly consequences.
[11] World Bank. (2017). The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable. World Bank.
[12] European Environment Agency. (2020). Do lower speed limits on motorways reduce fuel consumption and pollutant emissions? European Environment Agency

নিম্নগতিসীমা শহরের গতি কমায়:

শহরাঞ্চলে সামান্যতম গতি কমানোর ফলে রোডক্র্যাশ কমানো সম্ভব। শহরাঞ্চলে, গড়ে ১০% গতি কমানোর ফলে কম আঘাতজনিত রোডক্র্যাশ ১৯% (19% fewer injury crashes), মৃত্যু ও গুরুতর আঘাতের রোডক্র্যাশের ২৭% (27% fewer death and serious injury crashes) এবং মারাত্মক রোডক্র্যাশের ৩৪% (34% fewer fatal crashes) কমানো সম্ভব ।[8] অন্যদিকে অনুমানিক ৮ কি.মি./ঘন্টা গতিসীমা বৃদ্ধির মাধ্যমে মৃত্যুহার ইন্টারস্টেট ও ফ্রিওয়েতে ৮% এবং অন্যান্য রোডে ৩% পর্যন্ত বৃদ্ধি পায়।[9]

নিম্নগতিসীমা গাড়ির অভ্যন্তরীণ ও বাইরে থাকা পথচারী, সাইকেল ও মোটরসাইকেল আরোহীদের সুরক্ষা:

রোডক্র্যাশ পরীক্ষায়[10] দেখা যায়, ৬৪ কি.মি./ঘন্টা বেগে আঘাতের কারণে গাড়ির চালকের আশেপাশের জায়গায় সামান্যতম ক্ষতি হয়ে থাকে, কিন্তু ৮০ কি.মি./ঘন্টা গতিবেগে চালকের পাশের দরজার খোলা অংশ, ড্যাশবোর্ড এবং পায়ের জায়গায় উল্লেখযোগ্যভাবে ক্ষতি হয়ে থাকে। প্রায় ৯০ কি.মি./ঘন্টা গতিতে গাড়ির রোডক্র্যাশে ভেতরের অংশ উল্লেখযোগ্যভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে থাকে, যার কারণে আরোহীর ঘাড়ে গুরুতর আঘাত এবং অঙ্গ-প্রত্যঙ্গের ক্ষতি হতে দেখা যায়।

অর্থনৈতিক কারণ:

কম গতি সড়কে মৃত্যু ও গুরুতর আঘাতের সংখ্যা কমায়। যার কারনে ব্যক্তি পর্যায় তথা রাষ্ট্রের অর্থনৈতিক ক্ষতি কম হয়ে থাকে। এই বেঁচে যাওয়া অর্থ দেশের উন্নয়নে কাজে ব্যবহার করতে পারে।এই অর্থনৈতিক ক্ষতি বলতে রোডক্র্যাশে আঘাতের কারণে চিকিৎসা বাবদ খরচ এবং পঙ্গুত্বের কারনে স্বাভাবিকভাবে কাজ করতে না পারার ও অকাল মৃত্যুতে বেঁচে না থাকায় ক্ষতিকে বোঝায়। তাছাড়াও আরোও কিছু ব্যয় হয়ে থাকে যেমন: গাড়ি মেরামতে খরচ, ইনসুরেন্স ও তৃতীয় পক্ষের খরচ, রোডক্র্যাশ ঘটার পরে যানজটের কারণে সামগ্রিক অর্থনৈতিক ক্ষতি হয়ে থাকে।

জিডিপিতে অবদান:

বিশ্বব্যাংকের তথ্যমতে, প্রতিরোধযোগ্য রোডক্র্যাশে হতাহতের সংখ্যা অর্ধেক কমে আনার মাধ্যমে, উদ্বৃত্ত অর্থ রাষ্ট্রের অর্থনীতিতে যোগ করা সম্ভব। এর ফলে ২৪ বছরের মাঝে মাথাপিছু জিডিপির বৃদ্ধির হার তানজানিয়ায় ৭.১%, ফিলিপাইনে ৭.২%, ভারতে ১৪%, চীনে ১৫% এবং থাইল্যান্ডে ২২.২% হবে।[11]

গ্রিনহাউস গ্যাসের নিঃস্বরণ কমানো:

কম গতির কারনে জ্বালানির ব্যবহার কম হয় যার কারণে গ্রিনহাউস গ্যাস নির্গমনও কম হয়ে থাকে। গাড়ির গতি ১২০ থেকে ১১০ কি.মি./ঘন্টা করা (গতি ১০ কি.মি./ঘন্টা কমানো) হলে জ্বালানী সাশ্রয় হয় প্রায় ১২-১৮%।[12] কম গতির কারনে বায়ুদূষণের জন্য দায়ী ডিজেল থেকে কার্বন ডাই অক্সাইড ও নাইট্রাস অক্সাইড নির্গমন এবং ডিজেল ও পেট্রোল উভয় থেকে ক্ষুদ্র কণা নির্গমন হ্রাস করা সম্ভব।[13]

বিশ্বের বিভিন্ন দেশের গতি কমানোর উদাহরন ও রোডক্র্যাশ:

কলম্বিয়ার রাজধানী বোগোতায় রোডক্র্যাশ বেশি হওয়া, ২০১৮ সালে স্পিড ম্যানেজমেন্ট প্রোগ্রামে আওতায় ৫টি করিডরে কম গতিসীমা বাস্তবায়ন করা হয়। গতিসীমা ৬০ থেকে ৫০ কি.মি./ঘন্টাতে নামিয়ে আনা সহ স্পিড ক্যামেরা যুক্ত করা হয়। এর ফলে ২০১৯ সালে ৪৬টি জীবন বাঁচানো সম্ভব হয়েছে এবং তিনবছরে (২০১৫-১৮ বছরে) গড় মৃত্যুর ২১% কমানো সম্ভব হয়েছে ।[14]

ব্রাজিলের ফোর্টালেজ শহরে ১৬টি আর্টারিয়াল রোডে (প্রধান সংযোগ সড়ক) গতিসীমা ৬০ কি.মি/ ঘন্টা থেকে কমিয়ে ৫০ কি.মি./ ঘন্টা গতিসীমায় নামানোর ফলে মারাত্মক রোডক্র্যাশের ঝুঁকি ৬৮.১% কমে গিয়েছিল।[15]

ফ্রান্সে মধ্যমাবিহীন দ্বিমুখী সড়কের গতিসীমা ৯০ কি.মি/ঘন্টা থেকে কমিয়ে ৮০ কি.মি./ঘন্টা আনার ফলে ২০৯টি রোডক্র্যাশ জনিত মৃত্যু রোধ করা সম্ভব হয়েছে। সমস্ত যানবাহনের গড় গতি ৩.৪ কি.মি/ঘন্টা হ্রাস পেয়েছে এবং ফরাসি সড়ক নেটওয়ার্কের অন্যান্য অংশের তুলনায় ১৩% কম প্রাণহানি ঘটেছে। ২০১৩-২০১৭ সালের চেয়ে ২০১৮-২০১৯ সালে প্রাণহানির সংখ্যা ২০৯টি কম হয়েছে।[17]

[13] Williams, D. & North, R. (2013). An evaluation of the estimated impacts on vehicle emissions of a 20mph speed restriction in central London. Transport and Environmental Analysis Group, Centre for Transport Studies, Imperial College London.
[14] P. 14, ITF. (2021). Road Safety in Cities: Street Design and Traffic Management Solutions. International Transport Forum Policy Papers, 99, OECD Publishing, Paris.
[15] Núcleo de Gestão da Informação (NGI). (2022). Análise Da Adequação Dos Limites De Velocidades Nas Vias De Fortaleza-Ce.
[16] Millot, M. & Violette, E. (2020). Lowering the speed limit to 80 km/h Assessment - 18-month items. Cerema Transport Infrastructures, January.
[17] P. 12-18, Narelle, H., Ungers, B., Vulcan, P., & Bruce, C. (2001). Evaluation of a 50 km/h Default Urban Speed Limit for Australia. Melbourne, Monash University Accident Research Centre, November.
[18] P. 29-31, OECD/International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. ITF (International Transport Forum), 82p.
[19] P. 43-44, OECD/International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. ITF (International Transport Forum), 82p.

অস্ট্রেলিয়ার নিউ সাউথ ওয়েলস শহরে ১৯৯৮ সালে গতিসীমা ৬০ কি.মি./ঘন্টা থেকে কমিয়ে ৫০ কি.মি./ঘন্টা করা হয়েছিল। নতুন গতিসীমায় রিপিটার সাইনবোর্ড, ফুটপাথ চিহ্নিত করা এবং নানান রকম প্রচার প্রচারণার ব্যবস্থা করা হয়। ২১ মাস পর দেখা যায় রোডক্র্যাশে হতাহতের সংখ্যা ২২% এবং প্রাণহানির সংখ্যা ৪৫% হ্রাস পায়।[17]

হাঙ্গেরিতে ১৯৯৩ সালে শহরাঞ্চলের গতিসীমা ৬০ কি.মি./ঘন্টা থেকে কমিয়ে ৫০ কি.মি./ঘন্টা করা হয়েছিল। এই গতিসীমা রাষ্ট্রের ৩২% সড়কের উপর আরোপ করা হয়েছিল, যার ফলে সড়কের গতি ৮% এবং মৃত্যু ১৮% হ্রাস পায়।[18]

নরওয়ের রাজধানী অসলোতে ২০০৪ সালে পরিবেশগত কারণে তিনটি প্রধান মেট্রোপলিটন মহাসড়কে নিম্ন গতিসীমা চালু করা হয়েছিল। ২০০৪ থেকে ২০০৭ সালের মধ্যে নভেম্বর এবং মার্চ মাসের শীতকালে গতিসীমা ৮০ থেকে কমিয়ে ৬০ কি.মি./ঘন্টা আনা হয়েছিল। এই রাস্তাগুলিতে গড় গতি ৭.৫% (৭৬ কি.মি/ঘন্টা থেকে ৭১ কি.মি/ঘন্টা) কমেছে এবং রোডক্র্যাশে মৃত্যু ২৮% কমেছে।[19]

সুইডেনে অনেক গ্রামীণ রাস্তায় গতিসীমা ৯০ কি.মি./ঘন্টা থেকে কমিয়ে ৮০ কি.মি./ঘন্টা করা হয়েছিল কিন্তু কিছু উচ্চমানের সড়কে ১১০ কি.মি./ঘন্টা থেকে বাড়িয়ে ১২০ কি.মি./ঘন্টা করা হয়েছিল।এর মূল লক্ষ্য ছিল গতিশীলতার চাহিদা পূরণ করা এবং প্রতিটি সড়কে নিরাপত্তার শ্রেণীবিভাগের সাথে গতিসীমাকে খাপ খাইয়ে নেওয়া। গ্রামীণ রাস্তায় যেখানে গতিসীমা ৯০ থেকে কমিয়ে ৮০ কি.মি./ঘন্টা আনা হয়েছিল, সেখানে গড় গতি ৩.১ কি.মি./ঘন্টা কমেছে এবং মৃত্যুর সংখ্যা ৪১% কমেছে। যেসব সড়কে গতিসীমা বাড়ানো হয়েছিল, সেখানে গড় গতি ৩.৪ কি.মি./ঘন্টা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং গুরুতর আহতের সংখ্যা প্রতি বছর ১৫ জনের মতো বৃদ্ধি পেয়েছে।[20]

বাংলাদেশ:

"মোটরযান গতিসীমা নির্দেশিকা-২০২৪"

গতিসীমা নির্ধারন, সাইনেজ এর বাস্তবায়ন এবং আইনের প্রয়োগের মাধ্যমে যান চলাচলের গতি সীমিত রাখা যায়। সেকারণেই সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮ এর ধারা-৪৪ এর উপধারা-১ এবং সড়ক পরিবহন বিধিমালা, ২০২২ এর বিধি-১২৫ এর উপধারা-৪ বাস্তবায়নে সড়ক/ মহাসড়কে মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা নির্ধারণ, নিয়ন্ত্রণ ও ব্যবস্থাপনার জন্য ৭ মে ২০২৪ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বি আর টি এ) "মোটরযান গতিসীমা নির্দেশিকা ২০২৪" জারি করে। বিশ্বস্বাস্থ্য সংস্থার নির্দেশনা অনুসরণে ও এশিয়ার মধ্যে সবচেয়ে ভালো নির্দেশিকা প্রস্তুত করা হয়।

এই নির্দেশিকায় উল্লেখযোগ্য বিষয়গুলো হলো:

- ১. সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮ ও সড়ক পরিবহন বিধিমালা, ২০২২ এ গতিসীমার কথা উল্লেখ থাকলেও এই নির্দেশিকার মাধ্যমে দেশের জন্য প্রথমবারের মতো প্রতিটি সড়কে মোটযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা নির্ধারিত হলো।
  বিভিন্ন এলাকাভিত্তিক মোটরযানের গতিসীমা নির্ধারণ করায় আশা করা যায় রোডক্র্যাশের সংখ্যা কমে আসবে। এতে মানুষের মূল্যবান জীবন রক্ষা পাবে ও পঙ্গুত্ব কমবে, ফলত হাসপাতালগুলোতে রোডক্র্যাশে আহত রোগীর সংখ্যাও কমে আসবে। কমগতি সম্পন্ন মোরটযানের চালক ঘনবসতিপূর্ণ অঞ্চলের সড়কে ঝুঁকিপূর্ণ সড়ক ব্যবহারকারীদের (পথচারী, সাইকেল আরোহী) সহজে দেখতে পাবে এতে করে হতহতের সংখ্যাও কম হবে।

- ২. এর পর আসা যাক এক্সপ্রেসওয়ে ও হাইওয়ে (মহাসড়ক) তে সর্ব্বোচ গতিসীমা ৮০ কি.মি./ঘণ্টা নির্ধারিত করা হয়েছে। এক্সপ্রেসওয়েতে সর্ব্বোচ গতিসীমা ৮০ কি.মি./ ঘণ্টা করায় রোডক্র্যাশের সংখ্যা এবং প্রাণহানির ঝুঁকি কমাতে সাহায্য করবে। কম গতি রোডক্র্যাশ হওয়ার সম্ভবনা কমায়, এতে করে সবার জন্য সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিত করা যায়। বাংলাদেশের সড়কের অবকাঠামো ও ডিজাইনের কারণে ৮০ কি.মি./ ঘণ্টা অধিক গতিসীমা নির্ধারণ করা যুক্তিযুক্ত নয়। যেহেতু এক্সপ্রেসওয়ে ও মহাসড়কে যথাযথ এক্সেস কন্ট্রোল নেই সেহেতু যানবাহনের ধরন অনুযায়ী গাড়ির যে গতি সীমা নির্ধারণ করা হয়েছে, সেটি সড়ক ব্যবহারকারীদের নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের দৃষ্টিকোণ থেকে বাংলাদেশের পরিপ্রেক্ষিতে সঠিক। বিশ্বের বিভিন্ন দেশে এক্সপ্রেসওয়ে ও মহাসড়কে ৮০ কি.মি./ ঘণ্টা গতিসীমা নির্ধারিত করে প্রতিরোধযোগ্য মৃত্যুর সংখ্যা কমাতে সক্ষম হয়েছে।

[20] P. 45-48, OECD/International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. ITF (International Transport Forum), 82p

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ)
সদর কার্যালয়, বিআরটিএ ভবন
নতুন বিমানবন্দর সড়ক, বনানী, ঢাকা-১২১২

মোটরযানের গতিসীমা সংক্রান্ত বিজ্ঞপ্তি

সর্বসাধারণের অবগতির জন্য জানানো যাচ্ছে যে, সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮ এর ধারা-৪৪ এর উপধারা-১ এবং সড়ক পরিবহন বিধিমালা, ২০২২ এর বিধি-১২৫ এর উপবিধি-৪ এ প্রদত্ত ক্ষমতাবলে সড়ক/মহাসড়কে মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা নির্ধারণ নিয়ন্ত্রণ ও ব্যবস্থাপনার নিমিত্ত বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ৭ মে ২০২৪ তারিখে "মোটরযান গতিসীমা নির্দেশিকা ২০২৪" জারী করা হয়েছে। সংশ্লিষ্ট সকলকে "মোটরযানের গতিসীমা সংক্রান্ত নির্দেশিকা ২০২৪" মেনে চলার জন্য অনুরোধ করা হলো।

সড়ক ও মহাসড়কের শ্রেণিভেদে মোটরযানের শ্রেণি/ধরন অনুযায়ী সর্বোচ্চ গতিসীমা নিম্নরূপ

সড়ক/মহাসড়কের শ্রেণি	মোটরযানের শ্রেণি/ধরন					
	মোটরকার, টিম মাইক্রোবাস ইত্যাদি হালকা যাত্রীবাহী মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা (কি.মি./ঘণ্টা)	বাস মিনিবাস ইত্যাদি মধ্যম ও ভারী যাত্রীবাহী মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা (কি.মি./ঘণ্টা)	ট্রাক, মিনিট্রাক, কাভার্ডভ্যান, ইত্যাদি হালকা মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা (কি.মি./ঘণ্টা)	মোটরসাইকেল এর সর্বোচ্চ গতিসীমা (কি.মি./ঘণ্টা)	থ্রিহুইলার অটোরিকশা মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা (কি.মি./ঘণ্টা)	থ্রি-হুইলারের সর্বোচ্চ গতিসীমা (কি.মি./ঘণ্টা)
এক্সপ্রেসওয়ে: গতির লেনের সড়ক ও মহাসড়কের প্রায় লেন বা দুই লেন বিশিষ্ট ডিভাইডার এক্সপ্রেসওয়ে রাস্তা যাতে গতির লেন থাকে এবং যুগ্ম রাস্তার মধ্যে ৯.৯ মিটার থেকে ১০.৪৫ মিটার	৮০	৮০	৫০	৬০	৫০	চলাচল নিষিদ্ধ
জাতীয় মহাসড়ক (এ/এইচ-১): গতির লেন বিশিষ্ট দুই লেন বা দুই লেন বিশিষ্ট ডিভাইডার জাতীয় মহাসড়ক রাস্তা যাতে গতির লেন থাকে এবং যুগ্ম রাস্তার মধ্যে ৯.৯ মিটার থেকে ১০.৪৫ মিটার	৮০	৮০	৫০	৫০	৫০	চলাচল নিষিদ্ধ
জাতীয় মহাসড়ক (এ/এইচ-১): ও আঞ্চলিক মহাসড়ক, দুই লেন বিশিষ্ট আনডিভাইডেড/ডিভাইডারবিহীন মহাসড়ক/আঞ্চলিক মহাসড়ক রাস্তা : ১০.০ মিটার	৭০	৭০	৪৫	৫০	৪৫	চলাচল নিষিদ্ধ
জেলা সড়ক রাস্তা যুগ্ম : ৬.৭ মিটার থেকে ৯.৫ মিটার	৬০	৬০	৪০	৫০	৪০	চলাচলের অনুমতি থাকবে না

সিটি কর্পোরেশন/ পৌরসভার সদরের মধ্য দিয়ে ব্যবহৃত জাতীয় মহাসড়ক ও আঞ্চলিক মহাসড়ক রাস্তা যুগ্ম ১০.০ মিটার বা তদূর্ধ্ব এবং ৩ লেন বিশিষ্ট, পৃথক ড্রেন এবং ফুটপাথ সুবিধা।	৪০	৪০	৩০	৩০	৩০	চলাচলের অনুমতি থাকবে না
জাতীয় মহাসড়ক ও আঞ্চলিক মহাসড়ক রাস্তা সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভা/ জেলা সদর এর অন্তর্ভুক্ত সড়ক	৪০	৪০	৩০	৩০	-	চলাচলের অনুমতি থাকবে না
উপজেলা সড়ক রাস্তা যুগ্ম ৭.৩-১০ মিটার।	৪০	৪০	৩০	৩০	৩০	চলাচলের অনুমতি থাকবে না
শহর এলাকায় প্রাইমারী আরবান সড়ক অতিরিক্ত ৩ দুই লেন বিশিষ্ট।	৪০	-	-	৩০	-	চলাচলের অনুমতি থাকবে না
শহর এলাকা মার্কেট/বেয়ার রোড ও অন্যান্য সড়ক অতিরিক্ত ৩ দুই লেন বিশিষ্ট।	৩০	-	৩০	২০	-	চলাচলের অনুমতি থাকবে না
গ্রামীণ সড়ক রাস্তা যুগ্ম ৩.৩-৩.৭ মিটার।	৩০	-	-	৩০	-	৩০

বিআরটিএ

মোটরযানের গতিসীমা সংক্রান্ত নির্দেশিকা

- ৩. বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠান,ধর্মীয় উপাসনালয়, হাসপাতাল, আবাসিক এলাকা এবং হাট-বাজার ইত্যাদি সংলগ্ন সড়ক বা মহাসড়কে মোটরযানের সর্বোচ্চ গতিসীমা স্থানীয় সরকারি প্রতিষ্ঠান অথবা রাস্তা নির্মাণকারী অথবা উপযুক্ত প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্ধারিত হবে; অর্থ্যাৎ আঞ্চলিক কর্তৃপক্ষের (বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, ধর্মীয় প্রতিষ্ঠান, হাসপাতাল, আবাসিক এলাকা এবং হাট-বাজার সংলগ্ন প্রতিষ্ঠানের) উপর দায়িত্ব অর্পণ করার কারণে কর্তৃপক্ষ প্রয়োজন অনুসারে গতিসীমা নির্ধারণ করতে পারবে। তবে এক্ষেত্রে কোনক্রমেই জাতীয় মহাসড়কে সর্বোচ্চ গতিসীমা ৪০ কি.মি/ঘন্টা এবং আঞ্চলিক মহাসড়কে সর্বোচ্চ গতিসীমা ৩০ কি.মি/ঘন্টার অধিক হবে না।

- ৪. শহরাঞ্চলের জন্য এই প্রথম গতিসীমা নির্ধারিত হলো। বিশ্বের অনেক দেশ শহরাঞ্চলের সড়কে নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে কম গতিসীমা নির্ধারণ করেছে। শহরাঞ্চলের জন্য জন্য সর্বোচ্চ গতিসীমা ৪০ কি.মি./ঘন্টা ও ঘনবসতি সম্পন্ন গ্রামাঞ্চল ও শহরাঞ্চলের জন্য জন্য সর্বোচ্চ গতিসীমা ৩০ কি.মি./ঘন্টা নির্ধারণ করায় সড়কে চলাচলের সময় শিশু, নারী, প্রতিবন্ধী ও বৃদ্ধরা উপকৃত হবেন।

- ৫. মোটর সাইকেলের জন্য সিটি কর্পোরেশন/ পৌরসভা/ জেলা সদরের মধ্য দিয়ে ব্যবহৃত জাতীয় মহাসড়ক ও আঞ্চলিক মহাসড়ক; সিটি কর্পোরেশন/ পৌরসভা/ জেলা সদরের অভ্যন্তরীণ সড়ক, উপজেলা সড়ক; শহর এলাকায় প্রাইমারী আরবান, গ্রামীণ সড়কে ৩০ কি:মি:/ ঘণ্টা ও শহর এলাকায় সংকীর্ণ/ শেয়ার রোড ও অন্যান্য সড়কে ২০ কি:মি:/ ঘণ্টা নির্ধারণ করা হয়েছে। সড়কে মোটরসাইকেলের গতি অতিসত্বর কমাতে পারলে সড়কে ঝুঁকিপূর্ণ ব্যবহারকারীদের (পথচারী, সাইকেল আরোহী ও মোটরসাইকেল আরোহী) রক্ষা করা সম্ভব হবে। গতি কমানোর মাধ্যমে রোডক্র্যাশ ঘটার আগে সময়,ব্রেক করবার জন্য পর্যাপ্ত দূরত্ব পাবার কারণে রোডক্র্যাশ ঘটার সম্ভাবনা কমে আসবে, এতে উভয়ই পক্ষই আরো সুরক্ষিত থাকবে। এছাড়াও গতি কম থাকার ফলে মোটরসাইকেলের কন্ট্রোলিং-এ বাড়তি সুবিধা পাওয়া যাবে, যা অপ্রত্যাশিক রোডক্র্যাশ এড়াতে সহায়তা করবে।
  বিশ্বের অনেক দেশ শহরাঞ্চলে সড়ক নিরাপত্তার জন্য মোটরসাইকেলের গতিসীমা কমিয়ে দিয়েছে। বাংলাদেশেও অনুরূপভাবে গতি সীমা বাস্তবায়ন করলে রোডক্র্যাশ ও হতাহতের সংখ্যা কমানো সম্ভব হবে।

- ৬. পাহাড়ি এলাকার জন্য এই প্রথম নির্দিষ্ট গতিসীমা নির্ধারিত হলো। পাহাড়ি সড়কের গতিসীমা আগে কোনো আইনেই উল্লেখ ছিল না।

  এছাড়াও গ্রামাঞ্চল ও শহরের জনসংখ্যার ঘনত্বের মতো বিষয়গুলো বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে এই নির্দেশিকায়। রাস্তার ধরন ও প্রকৃতি অনুযায়ী বিভিন্ন মোটরযানের গতি ভিন্ন ভিন্ন করা হয়েছে, যা সড়ক নিরাপত্তার জন্য মানসম্মত বিষয় বলে বিবেচ্য। তবে এক্ষেত্রে লেন ভিত্তিক গতিসীমা ভিন্ন করলে নির্দেশিকাটির বাস্তবায়ন সহজতর হবে।

নির্দেশিকা বাস্তবায়নে নিম্নলিখিত সুপারিশ:

১. অতিসত্বর "মোটরযানের গতিসীমা নির্দেশিকা-২০২৪" সংশ্লিষ্ট অধিদপ্তর, বিভাগে উপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য প্রেরণ করা ও পদক্ষেপ গ্রহণে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান করা।

২. নিয়মিতভাবে মনিটরিং এর মাধ্যমে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে প্রতিমাসে একটি সমন্বয় সভার মাধ্যমে রোডক্র্যাশের সংখ্যা ও কারণ বিশ্লেষণ করে তথ্য প্রদান করা।

৩. এই নির্দেশিকা বাস্তবায়নের জন্য ইনফর্সমেন্ট গাইড লাইন প্রস্তুত ও ব্যবহার করা।

৪. স্থানীয় পর্যায়ে কিভাবে এই নির্দেশিকা বাস্তবায়ন ও তা প্রয়োগের বিভিন্ন ধাপ সম্বলিত একটি সহায়ক ম্যানুয়াল প্রস্তুত ও ব্যবহার করা।

NHF-BOS
Road Safety
Advocacy
Program

যোগাযোগ:
রোড সেফটি অ্যান্ড ইনজুরি প্রিভেনশন প্রোগ্রাম
ডিপার্টমেন্ট অব এপিডেমিওলজি অ্যান্ড রিসার্চ
ন্যাশনাল হার্ট ফাউন্ডেশন হাসপাতাল অ্যান্ড রিসার্চ ইনস্টিটিউট
২৬/৪, দারুস সালাম রোড, মিরপুর-০১, ঢাকা-১২১৬, বাংলাদেশ।
ওয়েবসাইট: www.nfh.org.bd
NHF-BOS Road Safey Advocacy