গোট-৩ পথ সুৰক্ষা

২১ শতিকাৰ পৃথিৱীখন নানানটা গুৰুতৰ সমস্যাৰে জৰ্জৰিত। দুৰ্ভাগ্যৰ কথাটো হ'ল, ইয়াৰে বহুলাংশই আকৌ মানৱসৃষ্ট। বায়ুমণ্ডলৰ পৰিৱৰ্তন, সন্ত্ৰাসবাদ, চাইবাৰ অপৰাধ, অবৈধ ড্ৰাগছৰ অবাধ প্ৰচলন আদিৰ দৰে সমস্যাই আজিৰ পৃথিৱীখনত দৰাচলতেই প্ৰত্যাহ্বানৰ সৃষ্টি কৰিছে। এই সমস্যাবোৰৰ দৰেই পথ সুৰক্ষা সমস্যাও সাম্প্ৰতিক কালত সমগ্ৰ বিশ্বৰ বাবে চিন্তনীয় বিষয় হৈ পৰিছে। ক্ৰমবৰ্ধমান হাৰত হোৱা পথ দুৰ্ঘটনাৰ বিষম পৰিণতিৰ পৰা পৰিত্ৰাণ পাবলৈ পৃথিৱীৰ প্ৰত্যেকখন দেশেই নিজাববীয়া কৰ্ম আঁচনি গ্ৰহণ কৰিবলৈ বাধ্য হৈছে। এনে প্ৰেক্ষাপটতে প্ৰতিজন ব্যক্তিয়ে পথত ল'বলগীয়া সুৰক্ষা সম্পৰ্কীয় সজাগতা আহৰণ কৰাটো অতিকে প্ৰয়োজনীয় বুলি বিবেচিত হৈছে।

পথ সুৰক্ষা বুলিলে কি বুজো ঃ

পথ সুৰক্ষা বুলিলে বাট-পথত গাড়ী চলাওঁতে, গাড়ীত যাত্ৰী হিচাপে উঠি যাওঁতে, চাইকেল চলাওঁতে, খোজ কাঢ়োতে, ৰাস্তা পাৰ হওঁতে, গাড়ীত উঠা-নমা কৰোতে কোনো ধৰণৰ বিপদ-বিঘিনি নহ'বৰ বাবে লোৱা সাৱধানতামূলক ব্যৱস্থাৱলীৰে কৰা সুৰক্ষিত যাতায়াতকে বুজোৱা হয়। এক কথাত বাট-পথ ব্যৱহাৰ কৰা সকলো ব্যক্তিয়ে বিপদ-বিঘিনি নোহোৱাকৈ নিৰাপদে গন্তব্যস্থান পোৱাটোৱেই হ'ল পথ সুৰক্ষা।

পথ দুৰ্ঘটনাৰ কাৰণ ঃ

বিভিন্ন অধ্যয়নৰ প্ৰতিবেদনত প্ৰকাশ পোৱা তথ্য মতে পথ দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱাৰ বিভিন্ন কাৰণ দেখা যায়। সুৰাপান কৰি গাড়ী চলোৱা, তীব্ৰগতি, টোপনি ক্ষতি, বেয়া ৰাস্তা, বেয়া বতৰ, গাড়ীৰ বিজুতি, পথ নিৰ্দেশনা ভংগ কৰা ইত্যাদি। এই কাৰকসমূহ তলত দিয়া ধৰণে সংক্ষেপতে জুকিয়াই ল'ব পাৰি।

মানৱীয় কাৰক (Human Factor)ঃ মানুহৰ ভুলৰ বাবে ৮৫ শতাংশ পথ দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হয় বুলি তথ্যত প্ৰকাশ। সুৰাসক্ত, টোপনিৰ আৱেশ, অন্যমনস্ক, পথ নিৰ্দেশনা বুজি নোপোৱা বা অমান্য কৰা, মোবাইল ফোনত কথা পাতি পাতি গাড়ী চলোৱাৰ উপৰি পথচাৰীৰ অমনোযোগিতা বা ভুলকৈ খোজকঢ়া বা মোবাইল ফোনত কথা পাতি ৰাস্তা পাৰ হোৱা আদি নানান মানৱীয় ভুলৰ বাবে পথ দুৰ্ঘটনা হোৱা দেখা যায়।

আন্তঃগাঁথনিমূলক কাৰক (Infrastructure Factor) ঃ ওখোৰা-মোখোৰা বাট-পথ, কাৰিকৰীভাৱে শুদ্ধকৈ পথ নিৰ্মাণ নোহোৱা, ৰাস্তাৰ ভগা-ছিগা অৱস্থা আদিৰ বাবে বহু পথ-দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হয়।

যান্ত্ৰিক কাৰক (Mechanical Factor) ঃ গাড়ী এখন ৰাস্তাৰে গৈ থাকোতে হঠাৎ হোৱা যান্ত্ৰিক বিজুতি, গাড়ীখন সঠিকভাৱে মেৰামতি নকৰা, আওপুৰণি যন্ত্ৰাংশ আদিৰ বাবেও পথ-দুৰ্ঘটনা হোৱা দেখা যায়।

পাৰিপাৰ্শ্বিক কাৰক (Environmental Factor) ঃ সকলো ঠিকে থকাৰ পিছতো বেয়া বতৰ, প্ৰতিকূল ভৌগোলিক অৱস্থিতি, আকস্মিক প্ৰাকৃতিক দুৰ্যোগৰ বাবেও পথ দুৰ্ঘটনা ঘটে।

পথ সুৰক্ষা সমস্যাৰ মোকাবিলা কৰিবলৈ শেহতীয়াকৈ বিশ্বজুৰি প্ৰচেষ্টা হাতত লোৱা হৈছে। ইংৰাজী বৰ্ণমালাৰ 'E' (ই) আখৰটোৰে সংক্ষিপ্তকৈ বুজাব খোজা সেই চাৰিটা কৌশলৰ বিষয়ে তলত ব্যাখ্যা কৰা হ'ল।

(ক) কাৰিকৰী (Engineering) ঃ আমাৰ বাট-পথসমূহত পথচাৰী, চাইকেল, পশুধনেৰে চলোৱা গাড়ী, ৰিক্সা, বাছ, ট্ৰাক, ব্যক্তিগত সৰু চাৰিচকীয়া গাড়ী আদি সকলো শ্ৰেণীৰ বাহন দেখা পাওঁ। সেয়েহে, সকলোৰে উপযোগী হোৱাকৈ বা প্ৰত্যেকৰে সুবিধা হোৱাকৈ বাট-পথসমূহ বিজ্ঞানসন্মতভাৱে হোৱা উচিত। ঠিক তেনেদৰে গাড়ীসমূহো বিজ্ঞানসন্মত আৰু উন্নত প্ৰযুক্তি কৌশলযুক্ত হ'লে পথ সুৰক্ষা সুনিশ্চিত হোৱাত অৰিহণা যোগাব।

(খ) বলবৎকৰণ (Enforcement) ঃ যান-বাহন বিধিত প্ৰয়োজনীয় বিধি-বিধান সন্নিৱিষ্ট কৰি সেই সমূহ বলিষ্ঠভাৱে প্ৰবৰ্তন কৰিলে পথ-দুৰ্ঘটনা হ্ৰাস কৰাত সহায়ক হ'ব।

(গ) শিক্ষা (Education) ঃ পথ সুৰক্ষা সম্পৰ্কীয় বিভিন্ন কৌশল, পথ-বিধান, পথচিহ্ন, পথ-নিৰ্দেশনা আদি সাৱধানতাসমূহ জনসাধাৰণৰ মাজত প্ৰচাৰ কৰি সকলোকে সু-শিক্ষিত কৰিব পাৰিলে পথ-দুৰ্ঘটনা নিয়ন্ত্ৰণত সফল হোৱাটো ধ্ৰুৱপ।

(ঘ) জৰুৰীকালীন (Emergency) ঃ পথ দুৰ্ঘটনাত আহত হোৱা সকলক তাৎক্ষণিকভাৱে চিকিৎসা সেৱা দিব পাৰিলে হতাহতৰ সংখ্যা নিশ্চয় কমাব পৰা যাব। সেয়েহে জৰুৰীকালীন সেৱাৰ বাবে প্ৰয়োজনীয় ব্যৱস্থাৱলীৰ সৃষ্টিয়ে পথ সুৰক্ষাত প্ৰভূত অৰিহণা যোগাব।

পথ সুৰক্ষা কৰ্ম আঁচনি ঃ

সাম্প্ৰতিক পৃথিৱীত পথ-দুৰ্ঘটনা এক বিয়াগোম সমস্যা হিচাপে চিহ্নিত হৈছে। প্ৰতিখন ৰাষ্ট্ৰই পথ দুৰ্ঘটনা সমস্যা নিয়ন্ত্ৰণ কৰিবলৈ পথ সুৰক্ষা সম্বন্ধীয় নিজা কৰ্ম আঁচনি গ্ৰহণ কৰিবলৈ বাধ্য হৈছে। সেয়েহে পথ সুৰক্ষা সুনিশ্চিত কৰিবলৈ আমি সকলোৱে প্ৰয়োজনীয় নীতি-নিয়ম তথা আদব-কায়দা জনাটো অত্যন্ত প্ৰয়োজনীয় বুলি বিবেচিত হৈছে। বিশেষকৈ আজিৰ ছাত্ৰ সমাজে পথ সুৰক্ষা ব্যৱস্থাৱলী সম্পৰ্কে সু-শিক্ষিত হৈ আনকো শিকাই-বুজাই পথ নিৰাপত্তা সুনিশ্চিত কৰিব পাৰিব বুলি আশা কৰা হৈছে।

ভাৰতবৰ্ষতো ইং ১৯৯০ বৰ্ষৰ পৰা প্ৰতি বছৰে জানুৱাৰী মাহত 'পথ সুৰক্ষা সপ্তাহ' উদ্‌যাপনৰ যোগেদি জনসাধাৰণৰ মাজত বিভিন্ন কাৰ্যসূচীৰ জৰিয়তে পথ সুৰক্ষা সম্পৰ্কে সজাগতা সৃষ্টিৰ বাবে বলিষ্ঠ পদক্ষেপ লৈ আহিছে। ইতিমধ্যে বিশ্বজুৰি 'দ্যা গ্লোবেল প্লেন ফৰ দ্যা ডিকেদ অৱ একশ্যন ফৰ ৰোড ছেফ্‌টি ২০১১-২০২০' (The Decade of action for Road Safety 2011-2020) শীৰ্ষকেৰে দশকজোৰা কৰ্ম আঁচনি ২০১১ চনৰ ১১ মে'ৰ পৰা শুভাৰম্ভ কৰা হৈছে। এই কৰ্মসূচীৰ আধাৰত প্ৰায়বোৰ ৰাষ্ট্ৰই দৃঢ় ৰূপত পথ সুৰক্ষা সমস্যা নিয়ন্ত্ৰণ কৰিবলৈ নানা কাৰ্যপন্থা গ্ৰহণ কৰিছে। ২০১০ চনৰ মাৰ্চ মাহৰ ৰাষ্ট্ৰসংঘৰ সাধাৰণ অধিবেশনত ঘোষিত এই আঁচনিৰ লক্ষ্য আৰু উদ্দেশ্য হ'ল— পথ দুৰ্ঘটনাত হোৱা ক্ষয়-ক্ষতিৰ পৰিমাণ নিম্নগামী কৰা। অন্যথা পৰিস্থিতি এনেদৰে আগবাঢ়ি থাকিলে ২০২০ চনত গোটেই বিশ্বত পথ-দুৰ্ঘটনাত মৃত্যু হোৱা সংখ্যা ১৯ লাখ স্পৰ্শ কৰিব বুলি আশংকা কৰা হৈছে। ভাৰত চৰকাৰেও ২০০৫ চনত গঠন কৰি দিয়া 'সুন্দৰ কমিটী'ৰ পৰামৰ্শৱলীৰ ভিত্তিত ২০১০ চনৰ ১৫ মাৰ্চ তাৰিখে ৰাষ্ট্ৰীয় পথ সুৰক্ষা আঁচনি গ্ৰহণ কৰিছে। এই আঁচনিত অন্তৰ্ভুক্ত ১১ টা কৰ্মসূচীৰ ভিতৰত পথ সুৰক্ষা সম্পৰ্কে সজাগতা বৃদ্ধি অন্যতম।

পথ দুৰ্ঘটনাৰ কিছু ভয়াৱহ পৰিসংখ্যা ঃ

বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থাৰ তথ্য মতে পথত সংঘটিত হোৱা দুৰ্ঘটনাত সমগ্ৰ পৃথিৱীত বছৰি প্ৰায় ১২.৫ লাখ ব্যক্তি মৃত্যুমুখত পৰাৰ উপৰি প্ৰায় ৫০ লাখ আহত হয়। ইফালে এই দুৰ্ঘটনাৰ ১০ শতাংশই আকৌ সংঘটিত হয় আমাৰ ভাৰতত, অথচ পৃথিৱীৰ মুঠ গাড়ীৰ মাত্ৰ ১ শতাংশহে আছে আমাৰ দেশত। উন্নত ৰাষ্ট্ৰৰ তুলনাত ৩ গুণতকৈয়ো অধিক দুৰ্ঘটনা হয় ভাৰতত।

নেশ্যনেল ক্ৰাইম ৰেকৰ্ড ব্যুৰ'ৰ তথ্যমতে

- আমাৰ দেশত ২০১৪ বৰ্ষত সংঘটিত ৪,৫০,৮৯৮টা পথ দুৰ্ঘটনাত ১,৪১,৫২৬ গৰাকী ব্যক্তিৰ মৃত্যু হয় আৰু গুৰুতৰভাৱে আঘাতপ্ৰাপ্ত হয় ৪,৭৭,৭৩১ গৰাকী।
- ইফালে প্ৰতি ঘণ্টাত গড়ে সংঘটিত ৫১টা পথ দুৰ্ঘটনাত ১৬ জন ব্যক্তিৰ মৃত্যু হয়। সেই অনুপাতে প্ৰতি ৪ মিনিটত এগৰাকী ব্যক্তিৰ মৃত্যু হয় পথ দুৰ্ঘটনাত।
- দুচকীয়া বাহনৰ লগত জড়িত ২৬.৪ শতাংশ ব্যক্তিৰ পথ দুৰ্ঘটনাত মৃত্যু হয়।
- ২৭.৫ শতাংশ দুৰ্ঘটনা ৰাষ্ট্ৰীয় ঘাই পথত সংঘটিত হোৱাৰ বিপৰীতে, ৰাজ্যিক ঘাই পথত সংঘটিত হয় ২৫.৩ শতাংশ।
- ৩৬.৮ শতাংশ দুৰ্ঘটনা তীব্ৰ গতিত গাড়ী চলোৱাৰ বাবে হয়।
- ৩.২ শতাংশ দুৰ্ঘটনা বেয়া বতৰৰ বাবে হয়।
- দেশত সংঘটিত ৫৪.৭ শতাংশ পথ দুৰ্ঘটনা গ্ৰামাঞ্চলত হোৱাৰ বিপৰীতে ৪৫.৩ শতাংশ সংঘটিত হয় নগৰ অঞ্চলত।

অসমৰ ক্ষেত্ৰত ঃ

- আমাৰ ৰাজ্যত ২০১৪ চনত মুঠ ৭,১৪৪ টা পথ দুৰ্ঘটনাত ২৫২২গৰাকী ব্যক্তি নিহত হয় আৰু ৬,৫০০ গৰাকী ব্যক্তি আহত হয়।

উল্লেখ্য যে পথ-দুৰ্ঘটনাৰ বহু গোচৰ পঞ্জীয়নভুক্ত নোহোৱাৰ বাবে ওপৰত উল্লেখিত পৰিসংখ্যা আৰু অধিক ঊৰ্দ্ধগামী হ'ব পাৰে বুলি বিভিন্ন প্ৰতিবেদনত প্ৰকাশ।

পথ বিধান ঃ

সকলো চালকে যান-বাহন বিধি মানি চলাটো বাধ্যতামূলক যদিও বিধিবদ্ধ নিৰ্দেশনাবিলাক মানি নচলাৰ ফলতেই বেছিভাগ মটৰ দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হোৱা দেখা যায়। সেয়ে চালকসকলে একান্ত দায়িত্বশীলতা আৰু কৰ্তব্যপৰায়ণতাৰে গাড়ী চালনা কৰাটো নিতান্তই দৰকাৰ। গাড়ী চালকসকলে যান-বাহন আইনত সন্নিৱিষ্ট পথ-নিয়ম (Traffic Rules)সমূহ জানি-বুজি লৈ মানি চলাটো অতিশয় প্ৰয়োজন। তেনে ধৰণৰ কিছু প্ৰয়োজনীয় পথ-বিধান তলত উল্লেখ কৰা হ'ল ঃ

(১) গাড়ী এখন যত দূৰ সম্ভৱ পথৰ বাঁওকাষেদি চলাব আৰু বিপৰীত দিশৰ পৰা অহা যান-বাহনক নিজৰ সোঁফালেদি যাবলৈ দিব।

(২) বাঁও দিশলৈ ঘূৰোতে সদায় যিমান পাৰি সিমান বাঁওকাষলৈ গৈ সোমাব খোজা বাটটোৰ বাঁও দাঁতিয়েদি আৰু সোঁফালে ঘূৰোতে বাটটোৰ মাজভাগেদি গৈ সোমাব খোজা পথটোৰ বাঁওফালেদি প্ৰৱেশ কৰিব।

(৩) একেদিশেৰে গৈ থকা গাড়ীক সোঁফালেদি অতিক্ৰম কৰিব।

(৪) কোন পৰিস্থিতিত একে দিশে আগবঢ়া গাড়ীক অতিক্ৰম কৰা অনুচিত—

(ক) যদিহে অতিক্ৰম কৰাৰ ফলত আন যিকোনো দিশৰ পৰা অহা গাড়ীৰ অসুবিধাৰ সৃষ্টি হয়;

(খ) কোনো পথ সংযোগ-স্থল, পাহাৰৰ দাঁতিকাষ আদিৰ অৱস্থিতিৰ বাবে পথৰ আগভাগ চকুৰে দেখা পোৱা অৱস্থাত নাথাকে;

(গ) অথবা গম পাইছে যে পিছৰ গাড়ীখনে আপোনাক অতিক্ৰম কৰিব খুজিছে;

(ঘ) যদিহে আপোনাক আগৰ গাড়ীখনে অতিক্ৰম কৰিবলৈ সংকেত নিদিয়ে।

(৫) আনহাতে—

- যদি পিছৰ গাড়ীখনে আপোনাক অতিক্ৰম কৰিবলৈ ধৰিছে তেতিয়া কোনো কাৰণতে আপোনাৰ গাড়ীৰ গতিবেগ বৃদ্ধি নকৰিব;

- উপপথৰ পৰা মূল পথলৈ সোমাওঁতে তাত যদি যান-বাহন নিয়ন্ত্ৰণৰ ব্যৱস্থা নাই তেন্তে আপুনি মূল পথৰ গাড়ীখনক যাবলৈ অগ্ৰাধিকাৰ দিব;
- এম্বুলেঞ্চ বা অগ্নিনিৰ্বাপক, ভি. আই. পি. কঢ়িওৱা গাড়ীক অগ্ৰাধিকাৰ দিব।

(৬) পশ্চাদ্ দৃশ্যৰ দাপোণ (Rear View Mirror)ত চাই-চিতি প্ৰয়োজন সাপেক্ষে হাতেৰে সংকেত দিহে গাড়ী চলোৱাটো বাঞ্ছনীয়।

(৭) তলত দিয়া স্থানত গাড়ী ৰখাই (Parking) থোৱাটো উচিত নহয়—

- পথ সংযোগ স্থলত, পথৰ বেঁকা ভাঁজত, দলঙত, পাহাৰৰ ওপৰত;
- ট্ৰেফিক লাইট বা পথচাৰী পাৰাপাৰ হোৱা স্থানৰ ওচৰত;
- মূল পথত, পদ পথত;
- ৰখাই থোৱা গাড়ীৰ বিপৰীতে বা আন গাড়ীৰ অসুবিধা হোৱা স্থানত;
- খণ্ডিত বা অখণ্ডিত ৰেখাংকন কৰা ৰাস্তা বা স্থানত;
- 'ন' পাৰ্কিং' অঞ্চলত।

(৮) 'ওৱান ওৱে' বুলি লিখা পথত বিপৰীত ফালৰ পৰা কেতিয়াও গাড়ী চলাই আহিব নালাগে।

(৯) প্ৰকৃততে বহুসুৰীয়া বা কৰ্কশসুৰীয়া শিঙা গাড়ীত ব্যৱহাৰ কৰাটো নিষিদ্ধ। তদুপৰি যিবিলাক স্থানত নিঃশব্দ মণ্ডল বা 'চাইলেঞ্চ জোন' বুলি লিখা ছাইনবোৰ্ড আছে তাত হৰ্ণ বা শিঙা বজাব নালাগে। হস্পিতাল বা বিদ্যালয় আদিৰ ওচৰত শিঙা বজোৱাটো নীতিবিৰুদ্ধ।

(১০) ৰাস্তাত চলাচল কৰোতে আগৰ গাড়ীখনৰ পৰা পিছৰ গাড়ীখনৰ মাজত প্ৰয়োজনীয় দূৰত্ব বজাই ৰাখিব লাগে যাতে হঠাৎ ৰখাব লগীয়া এখনে আনখনক খুন্দা নামাৰে।

(১১) পাহাৰত উঠোতে নামি থকা গাড়ীখনে উঠি থকাখনক অগ্ৰাধিকাৰ দিব।

(১২) নিজ গাড়ীত থকা প্ৰজ্বালকৰ বাদে কোনো বিপজ্জনক সামগ্ৰী কঢ়িয়াব নালাগে।

(১৩) কোনো ইউনিৰ্ফম পৰিহিত ব্যক্তি যান-বাহন নিয়ন্ত্ৰণ কৰ্তব্যত থাকিলে তেনে ব্যক্তিৰ নিৰ্দেশ মানি চলিব লাগে।

(১৪) পথৰ দাঁতিৰ বাধ্যতামূলক পথচিহ্নসমূহ মানি নচলাটো দণ্ডনীয় অপৰাধ।

(১৫) ৰক্ষীবিহীন বা গে'টবিহীন ৰে'লওৱে ক্ৰছিঙৰ ওচৰ পালে ৰে'ল বা ট্ৰলী অহা চাই-চিতিহে গাড়ী পাৰ কৰিব।

(১৬) গাড়ীখনৰ ষ্টিয়াৰিঙত বহাৰ আগতে তেল, পানী বা গাড়ীৰ সাধাৰণ কাৰিকৰী দিশসমূহ চাই-চিতি ল'ব লাগে। লগতে গাড়ীৰ কাগজ-পত্ৰ ঠিকে আছেনে নাই তাকো চাই লোৱাটো বাঞ্ছনীয়।

(১৭) মাদকদ্ৰব্য সেৱন কৰা অৱস্থাত গাড়ী নচলাব, অন্যথা দুৰ্ঘটনাগ্ৰস্ত হৈ নিজৰ তথা আনৰো ক্ষতি হ'ব।

(১৮) গাড়ী চলাই থকা সময়ত গাড়ীখন ৰাস্তাৰ দাঁতিত ৰখাইহে মোবাইল ফোনত বাৰ্তালাপ কৰা উচিত।

(১৯) নিশাৰ ভাগত গাড়ী চলাওঁতে হেডলাইট সদায় নিম্নমুখী হোৱা উচিত।

(২০) আগফালে কণ কণ শিশু চলাচল কৰা দেখিলে গাড়ীৰ গতিবেগ হ্ৰাস কৰিহে তেওঁলোকক অতিক্ৰম কৰিব।

(২১) অন্ধ বা শাৰীৰিকভাৱে অক্ষম বা বৃদ্ধ বা আন ব্যক্তিয়ে ৰাস্তা পাৰ হ'বলৈ ধৰিলে তেনে ব্যক্তিক অগ্ৰাধিকাৰ দিয়াটো কৰ্তব্য।

শিৰস্ত্ৰাণ বা হেলমেট (Helmet)ঃ

যান-বাহন আইন ১৯৮৮ৰ ১২৯ ধাৰামতে দুচকীয়া যান-বাহনৰ চালকে আৰু আৰোহীয়ে হেলমেট পৰিধান কৰাটো বাধ্যতামূলক। চলাওঁতাজনক আৰু লগত থকা আৰোহীক হেলমেটে ৪০ শতাংশ মৃত্যুৰ পৰা আৰু ৭০ শতাংশ শিৰৰ গুৰুতৰ আঘাতৰ পৰা সুৰক্ষা প্ৰদান কৰে। বিধিমতে হেলমেটসমূহ 'ব্যুৰ'

অৱ ইণ্ডিয়ান ষ্টেণ্ডাৰ্ড'ৰ দ্বাৰা নিৰূপিত মানসম্পন্ন হোৱা জৰুৰী। দুচকীয়া বাহনৰ পিছফালে উঠি যোৱা ব্যক্তিজনেও হেলমেট পিন্ধাটো বাধ্যতামূলক। অন্যথ্যা ই দণ্ডনীয় অপৰাধ।

সুৰাসক্ত গাড়ী চালক ঃ

সুৰাপায়ী গাড়ীচালকৰ বাবে বিশ্বত বহুতো পথ দুৰ্ঘটনা হৈ আহিছে। এজন লোকে সুৰাপান কৰি গাড়ী চলালে নিজৰ লগতে আনকো দুৰ্ঘটনাগ্ৰস্ত কৰাৰ আশংকা থাকে। চালকে সুৰাপান কৰিছেনে নাই তাক তেজ পৰীক্ষাৰ দ্বাৰা খুব সহজতে ধৰা পেলাব পাৰি। যদিহে এজন চালকে সুৰাপান কৰি গাড়ী চলাই থকা অৱস্থাত তেওঁৰ প্ৰতি ১০০মি. লি. তেজৰ নমুনাত ৩০ মি.গ্ৰা. সুৰাসাৰ (Alcohol) থকা প্ৰমাণিত হয় তেন্তে যান-বাহন বিধিমতে তেওঁ জৰিমনা অথবা জে'ল অথবা দুয়োটা শাস্তিৰ সন্মুখীন হ'ব পাৰে। তদুপৰি তেওঁৰ ড্ৰাইভিং লাইচেন্স পৰ্যন্ত বাতিল হ'ব পাৰে। তথ্যমতে সুৰাপান কৰি গাড়ী চলোৱাৰ বাবে ৮৫ শতাংশ পথ দুৰ্ঘটনা সংঘটিত হয়।

গাড়ীচালনাৰ সময়ত মোবাইলৰ ব্যৱহাৰ ঃ

কোনো কাৰণতে গাড়ী চলাই থকা অৱস্থাত মোবাইলত কথা পাতিব নালাগে। কোনো গাড়ীচালকে গাড়ী চলাই থাকোঁতে মোবাইলত কথা পতা ধৰা পৰিলে উপযুক্ত কৰ্তৃপক্ষই জৰিমনাকে ধৰি ড্ৰাইভিং লাইচেন্স পৰ্যন্ত বাতিল কৰাৰ কথা যানবাহন আইনত সন্নিবিষ্ট আছে।

স্কুল বাছৰ ক্ষেত্ৰত প্ৰযোজ্য বিধি-বিধান ঃ

অন্য গাড়ী চলোৱাতকৈও স্কুলবাছ চলোৱা বিষয়টো অত্যন্ত সংবেদনশীল আৰু দায়িত্বপূৰ্ণ। সেয়ে স্কুলবাছৰ ক্ষেত্ৰত অন্যান্য বিধি-বিধানো প্ৰযোজিত হয়।

(১) স্কুল বাছৰ চালকজন ৫ বছৰ গধুৰ যান-বাহন চলোৱা অভিজ্ঞতা-সম্পন্ন হ'ব লাগে।

(২) স্কুল বাছৰ চালকে এবছৰত যদি দুবাৰতকৈ অধিক তলত দিয়া অপৰাধত অভিযুক্ত হয় তেন্তে স্কুল বাছ চলোৱাৰ বাবে অযোগ্য বিবেচিত হ'ব—

(ক) ৰঙালাইট জ্বলি থকা অৱস্থাত পথ সংযোগ স্থল অতিক্ৰম কৰিলে;

(খ) নিষিদ্ধ অঞ্চলত পাৰ্কিং কৰিলে;

(গ) নীতিবিৰুদ্ধভাৱে আন গাড়ীক অতিক্ৰম (অ'ভাৰটেক) কৰিলে;

(ঘ) অকৰ্তৃত্বশীল ব্যক্তিক গাড়ী চলাবলৈ অনুমতি দিলে;

(ঙ) পথ সংযোগ স্থলত ৰাখোতে ৰাস্তাত অংকিত স্তব্ধৰেখা (Stopline) চিহ্ন অমান্য কৰিলে।

(৩) স্কুল বাছৰ কোনো চালক এবাৰলৈ হ'লেও অত্যধিক বেগত বা সুৰাসক্ত হৈ বা বিপদজ্জনকভাৱে গাড়ী চলোৱাৰ অপৰাধত অভিযুক্ত হ'লে এনে ব্যক্তিয়ে স্কুল বাছৰ চালক হৈ থকাৰ যোগ্যতা হেৰুৱাব।

(৪) চালকে ইউনিফৰ্ম পৰিধান কৰাৰ উপৰি বাছত 'স্কুল কৰ্তব্যত' বুলি লিখা থাকিব লাগে।

(৫) প্ৰতি ঘণ্টাত ৪০ কি. মি. বেগত চলাৰ বাবে 'গতি নিয়ন্ত্ৰক যন্ত্ৰ' (Speed governor) বাছত থাকিব লাগে।

(৬) শিক্ষিত লাইচেন্সধাৰী কণ্ডাক্টৰ থকাটো বাধ্যতামূলক।

(৭) স্কুল বাছৰ উন্মুক্ত দুৱাৰৰ পৰিবৰ্তে বন্ধ কৰিব পৰা দুৱাৰৰ ব্যৱস্থা থাকিব লাগে।

(৮) উচ্চতম ন্যায়ালয়ৰ হুকুম মতে স্কুল বাছৰ ক্ষেত্ৰত অনুমোদিত আসন সংখ্যাৰ ১.৫ গুণ ছাত্ৰ-ছাত্ৰী কঢ়িয়াব পাৰিব, অৰ্থাৎ ৩০ জনীয়া আসন সংখ্যাৰ বিপৰীতে ৪৫ জন উঠাব পাৰিব।

পথচাৰীয়ে পথত চলাচল কৰোঁতে ঃ

পথ সুৰক্ষাৰ ক্ষেত্ৰত পথচাৰী আৰু ভ্ৰমণৰত যাত্ৰীৰো কিছু কৰণীয় থাকে। পথচাৰীয়ে পথত চলাচল কৰোতে তলৰ কথাখিনি মানি চলা উচিত।

(১) ৰাস্তা পাৰ হওঁতে বাঁওফালে আৰু সোঁফালে চাইচিতি ল'ব।

(২) পদপথৰ ওপৰেদিহে কোজকাঢ়িব, মূল ৰাস্তাৰ ওপৰেদি কেতিয়াও নাযাব।

(৩) ৰাস্তাৰ বাঁও কাষেদি আহ-যাহ কৰিব।

(৪) কণ কণ ল'ৰা-ছোৱালীক অকলে ৰাস্তাত যাতায়াত কৰিবলৈ দিব নালাগে।

(৫) পদ-পথত চলাচল কৰোতে গাঁত বা আন বাধা আছে নেকি চাইচিতি ল'ব লাগে।

(৬) ৰৈ থকা গাড়ীৰ কাষেদি পাৰ হওঁতে আন গাড়ীয়ে যাতে অঘটন নঘটায় চাই ল'ব।

(৭) জুম বান্ধি ৰাস্তাৰ মাজেদি চলাচল নকৰিব।

(৮) ৰাতি আন্ধাৰত অহা-যোৱা কৰোতে হাতত টৰ্চ লাইট থকাটো বাঞ্ছনীয়।

(৯) প্ৰাতঃভ্ৰমণ কৰোতে পিছফালৰ পৰা অহা গাড়ীৰ প্ৰতি সাৱধান হ'ব।

(১০) ৰাতি ক'লা পোছাকৰ পৰিৱৰ্তে বগা ধৰণৰ পোছাক পৰিধান কৰাটো বাঞ্ছনীয়।

তেনেদৰে, যাত্ৰীয়ে বাছত ভ্ৰমণ কৰোতে ঃ

(১) উঠা যাত্ৰী বেছি হ'লে শাৰী পাতি শৃংখলাবদ্ধভাৱে উঠিব লাগে।

(২) উঠোতে সুবিধাজনক ঠাইত ধৰি উঠিব আৰু বাছৰ পাওদানিত উঠি নাযাব।

(৩) প্ৰজ্বালক পদাৰ্থ লৈ যাত্ৰা নকৰিব আৰু বাহিৰলৈ থু-খেকাৰ নেপেলাব।

(৪) দুৱাৰডলিত থিয় হৈ থাকি আন যাত্ৰীক উঠা-নমা কৰাত অসুবিধা নকৰিব।

(৫) মূধচৰ ওপৰত উঠি যাত্ৰা নকৰিব আৰু বাহিৰলৈ হাত-মূৰ নুলিয়াব।

(৬) বাছৰ ভিতৰত ধূমপান বা মদ্যপান কৰাটো আইন বিৰুদ্ধ।

(৭) বাছখন সম্পূৰ্ণভাৱে ৰখাৰ পিছতহে উঠা-নমা কৰিব লাগে।

(৮) গাড়ী চলাওঁতে চালকৰ অসুবিধা হ'ব পৰাকৈ কোনো টালি-টোপোলা নাৰাখিব, বয়-বস্তু থোৱাৰ বাবে থকা নিৰ্দিষ্ট স্থানতহে ৰাখিব।

(৯) চালকৰ লগত কথা-বতৰা পাতি তেওঁৰ কৰ্তব্যত অসুবিধা নকৰিব।

(১০) বাছৰ পৰা নামি ৰাস্তা পাৰ হওঁতে আগলৈ-পাছলৈ চাই ল'ব।

ধোঁৱা প্ৰদূষণ নিয়ন্ত্ৰণৰ প্ৰমাণ পত্ৰ (PUCC) ঃ

গাড়ীৰ ধোঁৱাই বায়ু প্ৰদূষণৰ সৃষ্টি কৰে। সেয়ে সকলো গাড়ীত প্ৰদূষণ নিয়ন্ত্ৰণ প্ৰমাণ পত্ৰ (Pollution Under Control Certificate-PUCC) থাকিব লাগে। যান-বাহন বিধি মতে এবছৰ সম্পূৰ্ণ কৰা (প্ৰথম পঞ্জীয়ন তাৰিখৰ পৰা) প্ৰত্যেকখন বাহনেই অনুমোদিত পৰীক্ষণ কেন্দ্ৰৰ পৰা প্ৰতি ৬ মাহৰ মূৰে মূৰে যান-বাহনৰ পৰা নিৰ্গত ধোঁৱাৰ পৰা হোৱা প্ৰদূষণ পৰীক্ষণ কৰাই প্ৰদূষণ নিয়ন্ত্ৰণৰ প্ৰমাণ পত্ৰ সংগ্ৰহ কৰিব লাগে। অন্যথাই দণ্ডনীয় অপৰাধ বুলি গণ্য হ'ব।

ছীট্-বেল্ট (Seat belt) ঃ

প্ৰতি ঘণ্টাত ৭০ কিলোমিটাৰ গতিবেগেৰে গৈ থকা গাড়ী এখনৰ চালক আৰু আৰোহী কেইজনৰ শৰীৰকেইটায়ো ৭০ কিলোমিটাৰ গতিৰেই ধাৱমান হয়। হঠাতে গাড়ীখন ৰৈ যাবলগীয়া অৱস্থা এটা সৃষ্টি হ'লে গাড়ীখনৰ ভিতৰত থকা ব্যক্তিকেইজনৰ শৰীৰকেইটাও ওপৰত উল্লেখ কৰি অহাৰ দৰেই ঘণ্টাত ৭০ কিলোমিটাৰ গতিৰে সমুখৰ ষ্টিয়াৰিং হুইল, ডেচ্-বৰ্ড বা আয়না (Wind shield)ত খুন্দা মাৰে। ফলত গাড়ীৰ আৰোহী তথা চালকৰ থিতাতে মৃত্যু নতুবা চিৰজীৱনৰ বাবে পঙ্গু হৈ পৰা দেখা যায়। সমীক্ষা মতে ছীট্ বেল্ট ব্যৱহাৰ নকৰাৰ বাবে দুৰ্ঘটনাসমূহত ৭০ শতাংশ ব্যক্তিৰ মৃত্যু হয়। গাড়ীখনৰ চালক আৰু প্ৰতিজন আৰোহীয়েই ইয়াক সঠিক ৰূপত ব্যৱহাৰ কৰাটো প্ৰয়োজনীয়। অন্যথা ই দণ্ডনীয় অপৰাধ বুলি গণ্য হয়।

ড্ৰাইভিং লাইচেন্স (Driving Licence) ঃ

কৰ্তৃত্বশীল প্ৰাধিকাৰীৰ দ্বাৰা জাৰি কৰা যি লাইচেন্সৰ দ্বাৰা নিৰ্দিষ্ট শ্ৰেণীৰ গাড়ী চলাব পৰা যায় তাকে ড্ৰাইভিং লাইচেন্স বোলা হয়। অসমত জিলা পৰিবহণ বিষয়াই ড্ৰাইভিং লাইচেন্স মঞ্জুৰ কৰে। ড্ৰাইভিং লাইচেন্সবিহীন গাড়ী চালনা দণ্ডনীয় অপৰাধ। তলত বৰ্ণিত শ্ৰেণীৰ যান-বাহনৰ বাবে ড্ৰাইভিং লাইচেন্স দিয়া হয় ঃ

- গিয়াৰবিহীন মটৰ চাইকেল
- গিয়াৰযুক্ত মটৰ চাইকেল
- প্ৰতিবন্ধীৰ বাহন
- লঘু যান-বাহন
- পৰিবাহক যান বাহন
- ৰোড ৰোলাৰ

- নিৰ্দিষ্ট ধৰণৰ যান-বাহন

ড্ৰাইভিং লাইচেন্সৰ পূৰ্বে লাৰ্ণাৰ্ছ লাইচেন্স (Learner's Licence)লৈ গাড়ী চালনা শিকাটো জৰুৰী। তাৰ পিছৰ পৰ্যায়ত মূল ড্ৰাইভিং লাইচেন্স দিয়া হয়। ১৮ বছৰৰ তলৰ ব্যক্তি 'লাৰ্ণাৰ্ছ লাইচেন্স'ৰ বাবে যোগ্য বিবেচিত নহয়। অৱশ্যে ১৬ৰ পৰা ১৮ বছৰৰ ভিতৰৰ বয়সৰ ব্যক্তিৰ ক্ষেত্ৰত পিতৃ-মাতৃ বা অভিভাৱকৰ সন্মতিসূচক স্বাক্ষৰ থাকিলে গিয়াৰবিহীন দুচকীয়া বাহনৰ বাবে আবেদন কৰিব পাৰিব। ট্ৰেফিক সংকেত, পথচিহ্ন আৰু পথ-নিয়মসমূহৰ জ্ঞানৰ ওপৰত লোৱা পৰীক্ষাত উত্তীৰ্ণ হ'ব লাগিব। 'লাৰ্ণাৰ্ছ লাইচেন্স' পোৱাৰ পিছত গাড়ীখনৰ আগফালে আৰু পিছফালে 'এল' বৰ্ণটো চকুত পৰাকৈ বগাৰ ওপৰত ৰঙা ৰঙেৰে লিখি ল'ব লাগে। যিহেতুকে লাইচেন্সখন শিকিবৰ বাবেহে দিয়া হৈছে গতিকে চলাবলৈ শিকি থাকোতে কাষত এজন ড্ৰাইভিং লাইচেন্সধাৰী অভিজ্ঞ চালক নতুবা প্ৰশিক্ষক থকাটো বাধ্যতামূলক। গাড়ী চালনা শিকি আত্মবিশ্বাসী হৈ উঠিলে আৰু লাৰ্ণাৰ্ছ লাইচেন্স পোৱা ৩০ দিনৰ পিছত গাড়ী চালনাৰ ব্যৱহাৰিক পৰীক্ষাত উত্তীৰ্ণ হ'লে ড্ৰাইভিং লাইচেন্স পাব পাৰি।

আন্তৰ্জাতিক গাড়ী চালনাৰ অনুজ্ঞাপত্ৰ ঃ

ভাৰতীয় নাগৰিকে বিদেশত গাড়ী চলাবলৈ হ'লে আন্তৰ্জাতিক গাড়ী চালনাৰ অনুজ্ঞাপত্ৰ (International Driving Permit) প্ৰদানৰ ব্যৱস্থা যান-বাহন আইনত সন্নিৱিষ্ট আছে। এই অনুজ্ঞাপত্ৰ এবছৰৰ বাবে জাৰি কৰা হয়। অনুজ্ঞাপত্ৰ পাবলৈ তলত দিয়া নথিসমূহ নিৰ্ধাৰিত আবেদন প্ৰ-পত্ৰৰ লগত জমা দিব লাগিব—

(ক) ভাৰতীয় ড্ৰাইভিং লাইচেন্সৰ নকল
(খ) পাৰ পত্ৰ আৰু ভিছাৰ নকল
(গ) নিৰ্ধাৰিত প্ৰ-পত্ৰত সু-স্বাস্থ্যৰ প্ৰমাণ
(ঘ) তিনিখন শেহতীয়াকৈ উঠা ফটো
(ঙ) নিৰ্ধাৰিত মাচুল।

পথ দুৰ্ঘটনা ঘটিলে কি কৰা উচিত ঃ

চালকে তৎক্ষণাত গাড়ীখন ৰখাওক। যদিহে দুৰ্ঘটনাস্থলীত সমবেত হোৱা জনতাৰ বাবে সম্ভৱ নহয় বা জখম হোৱা লোকজনে বা তেওঁৰ অভিভাৱকে

আন ধৰণে নিবিচাৰে, তেন্তে আহতজনক ওচৰৰ চিকিৎসালয়লৈ নি চিকিৎসাৰ ব্যৱস্থা কৰক। ওচৰৰ আৰক্ষী আস্থানত যথা শীঘ্রে দুৰ্ঘটনাৰ খবৰ দিয়ক আৰু বীমা কৰ্তৃপক্ষক দুৰ্ঘটনা সম্পৰ্কে অৱগত কৰক।

প্ৰধান যান-বাহন আইন কেইখন ঃ

(ক) মটৰ ভেহিকলছ এক্ট, ১৯৮৮

(খ) চেণ্ট্ৰেল মটৰ ভেহিকলছ ৰুল্‌ছ, ১৯৮৯

(গ) অসম মটৰ ভেহিকলছ ৰুল্‌ছ, , ২০০৩

(ঘ) অসম মটৰ ভেহিকলছ টেক্সেচন এক্ট, ১৯৩৬

(ঙ) অসম মটৰ ভেহিকলছ টেক্সেচন ৰুলছ, , ১৯৩৬

কি কি বৈধ নথি গাড়ীত লৈ ফুৰিব লাগে ঃ

অপৰিবাহক (ব্যক্তিগত) গাড়ীত ঃ

- পঞ্জীয়ন প্ৰমাণ পত্ৰ
- বীমা
- ১ বছৰৰ পুৰণি গাড়ীৰ ক্ষেত্ৰত নিয়ন্ত্ৰিত প্ৰদূষণৰ প্ৰমাণ-পত্ৰ
- চলাই থকা বাহন শ্ৰেণীৰ ড্ৰাইভিং লাইচেন্স।

অপৰিবাহক (ব্যৱসায়িক) গাড়ীত ঃ

ওপৰত উল্লেখ কৰা নথি-পত্ৰৰ উপৰি

- উপযুক্ততাৰ প্ৰমাণ পত্ৰ
- শেহতীয়া পথ কৰৰ ৰচিদ
- পাৰ্মিট
- বাছৰ ক্ষেত্ৰত কণ্ডাক্টৰৰ লাইচেন্স
- পাৰ্মিটৰ চৰ্তত উল্লেখ থকা আন নথি।

ট্ৰেফিক লাইট (Traffic Light) ঃ

ট্ৰেফিক পইণ্টবোৰত তিনিধৰণৰ লাইট দেখা যায়। ৰঙা, হালধীয়া আৰু সেউজীয়া।

ৰঙা লাইট মানে ৰওক। যদি ষ্টপ লাইন আছে তাক পাৰ নকৰিব।

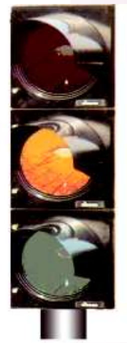
হালধীয়া লাইটে সাজু হ'বলৈ দিছে।

সেউজীয়া লাইটে আগবাঢ়িবলৈ দিছে।

ট্ৰেফিক লাইটৰ সংকেত ঃ

ৰঙা লাইটে জ্বলা-নুমা কৰি থাকিলে ৰওক; সমুখত যেতিয়া কোনো বাহন বা পথচাৰী নেদেখা হ'ব তেতিয়া সাৱধানে আগুৱাব।

হালধীয়া লাইটে জ্বলা-নুমা কৰি থাকিলে গতি কমাওক আৰু সাৱধানতাৰে আগবাঢ়ক।



পথচিহ্ন (Road Signs) ঃ

পথৰ দাঁতিত থকা চিহ্নসমূহকে পথচিহ্ন বুলি কোৱা হয়। পথৰ দাঁতিত থকা চিহ্নসমূহ গাড়ীৰ চালক, পথচাৰীকে ধৰি সকলো ধৰণৰ পথ ব্যৱহাৰকাৰীয়ে জনা উচিত। ১৯৪৭ চনত UNECE (United Nations Economic Commssion of Europe)এ পথ সুৰক্ষা বিষয়টো মুখ্য উদ্দেশ্য তালিকাত স্থান দি সেই সম্পৰ্কে চিন্তা-চৰ্চা কৰিবলৈ কৰ্মগোট (Working Group) গঠন কৰি দিয়ে।

১৯৪৯ চনৰ ১৯ ছেপ্টেম্বৰ তাৰিখে জেনেভাত UNECE-ৰ অধীনত অনুষ্ঠিত কৰ্ম পদ্ধতিৰ সন্মিলনে পথ সংকেত আৰু চিহ্নৰ ওপৰত এখন দলিল গ্ৰহণ কৰে আৰু ২০ ডিচেম্বৰ ১৯৫৩ চনৰ পৰা ইয়াক বলবৎ কৰা হয়। ভাৰতবৰ্ষও

ইয়াৰ অংশীদাৰ হ'ল। স্বাক্ষৰকাৰী সকলো দেশেই নিজ দেশত প্ৰয়োগ হ'বলগীয়া পথচিহ্নসমূহৰ অধিক বিকাশ আৰু একে ধৰণৰ কৰাৰ থিৰাং কৰে। ১৯৬৮ চনৰ ৮ নৱেম্বৰত ভিয়েনাত হোৱা সন্মিলনত এই চিহ্নসমূহৰ সন্দৰ্ভত বিস্তৃত চৰ্চাৰ পিছত কিছু সংশোধনীসহ ব্যৱহাৰৰ বাবে সিদ্ধান্ত গ্ৰহণ কৰে।

ভাৰতবৰ্ষত ১৯৮৮ চনৰ যান-বাহন বিধিত সমৰূপত এই পথচিহ্নসমূহ সন্নিৱিষ্ট হৈ আছে।

পথচিহ্নসমূহ মূলতঃ তিনিটা ভাগত বিভক্ত কৰা হৈছে—

(ক) বাধ্যতামূলক চিহ্ন (Mandatory Road Signs)

(ক) সতৰ্কীকৰণ চিহ্ন (Cautionary Road Signs)

(গ) জাননী বা সূচনাত্মক চিহ্ন (Informatory Road Signs)।

বাধ্যতামূলক পথচিহ্ন

সাধাৰণতে বাধ্যতামূলক চিহ্নসমূহ গোলাকৃতিৰ হয়, অৱশ্যে দুটা চিহ্ন ক্ৰমে অষ্টভুজ আৰু ত্ৰিভুজ আকৃতিৰ। এই সমূহ সাধাৰণতে ৰঙা যদিও কেইটিমান নীলা। ইয়াত বৰ্ণিত নিৰ্দেশনা ভঙ্গ কৰিলে দণ্ডনীয় অপৰাধ বুলি গণ্য কৰা হয়।

ৰখাওক, বাট দিয়ক, প্ৰৱেশ নিষেধ, অহাক অগ্ৰাধিকাৰ, সকলো গাড়ী নিষেধ

ট্ৰাক নিষেধ, গৰু গাড়ী, ঠেলা নিষেধ, গৰু গাড়ী নিষেধ, ঘোঁৰা গাড়ী নিষেধ, ঠেলা নিষেধ

চাইকেল নিষেধ, পথচাৰী নিষেধ, সোঁফালে নুঘূৰাব, বাঁওফালে নুঘূৰাব, 'ইউ' টাৰ্ণ নিষেধ

অতিক্ৰম নিষেধ, শিঙা নবজাব, সীমিত প্ৰস্থ, উচ্চতা সীমিত, সীমিত দৈৰ্ঘ্য

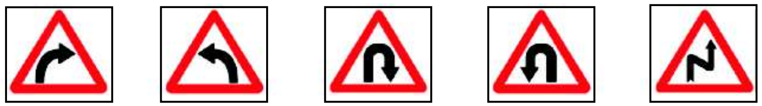
সীমিত ভৰৰ বহন, সীমিত ধুৰাৰ বহন, গতি সীমা, ৰখোৱা (পাৰ্ক) নিষেধ, ৰখা-থিয় কৰা নিষেধ

বাঁওফালে ঘূৰাব, কেৱল সন্মুখলৈ, সোঁফালে ঘূৰাব, সন্মুখলৈ বা সোঁফালে, সন্মুখলৈ বা বাঁওফালে

বাঁও দাঁতিয়েদে চলাব, চাইকেল পথ, শিঙা বজাব, নিম্নতম গতি, বাধা নিষেধ সমাপ্ত

সতৰ্কতামূলক পথচিহ্ন

ৰঙা ত্ৰিভুজ আকৃতিৰ চিহ্নসমূহে পথত ল'বলগীয়া সতৰ্কতাৰ জাননী দিয়ে।



সোঁদিশে বেকা ভাঁজ, বাঁওদিশে বেকা ভাঁজ, সোঁহাতে 'হেয়াৰ-পিন' ভাঁজ, বাঁওহাতে 'হেয়াৰ-পিন' ভাঁজ, সোঁপিনে ঘূৰি আগলৈ

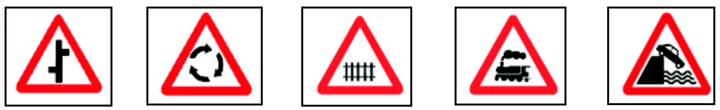
বাঁওপিনে ঘূৰি আগলৈ | থিয় আৰোহণ | থিয় অৱৰোহণ | আগলৈ ঠেক ৰাস্তা | আগলৈ বহল ৰাস্তা

ঠেক দলং | পিচল পথ | শিলগুটি পথ | চাইকেল পথ | পথচাৰীৰ পথ

সন্মুখত স্কুল | ট্ৰেফিক সংকেত | পশু | ফেৰী-ঘাট | শিল খহাৰ আশংকা

বিপদজনক দ বা চাপৰ | পথ ওখোৰা-মোখোৰা | প্ৰতিবন্ধক গেট | ব্যক্তিয়ে কাম কৰিছে | বিভাজকত ফাঁক

চাৰিটা পথৰ সংযোগস্থল | বাঁওদিশে উপপথ | সোঁদিশে উপপথ | 'Y'ৰ দৰে সংযোগস্থল | তিনিটা পথৰ সংযোগস্থল

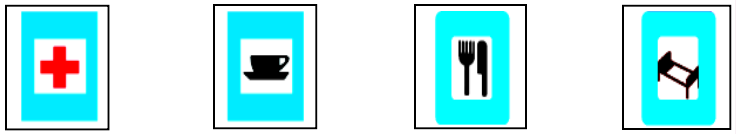


বিষম পথ সংযোগ | গোলাকাৰ পথ সংযোগ স্থল | গেট থকা ৰেল ক্ৰচিং | গেট বিহীন ৰেল ক্ৰচিং | ঘাট বা নদী তীৰ

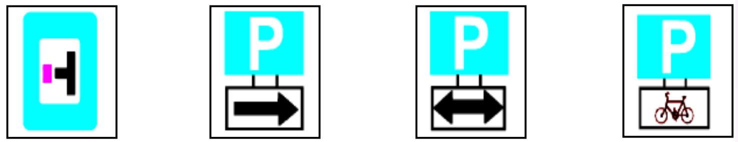
ট্ৰেফিক সংকেত লাইট

সূচনামূলক পথচিহ্ন

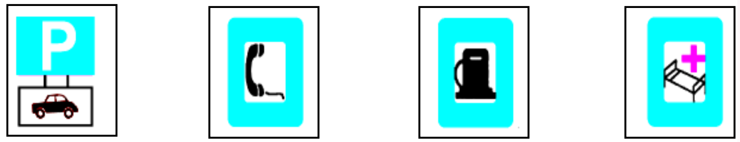
চতুৰ্ভুজ আকৃতিৰ পথচিহ্নসমূহে পথত থকা সুবিধাসমূহৰ সূচনা দিয়ে। সাধাৰণতে এই চিহ্নসমূহৰ ৰং নীলা।



প্ৰাথমিক চিকিৎসা কেন্দ্ৰ | জলপান | ভোজন স্থান | জিৰণি স্থল



আগলৈ পথ বন্ধ | এই দিশত ৰাখিব | দুয়ো দিশে ৰাখিব | চাইকেল ৰাখিব

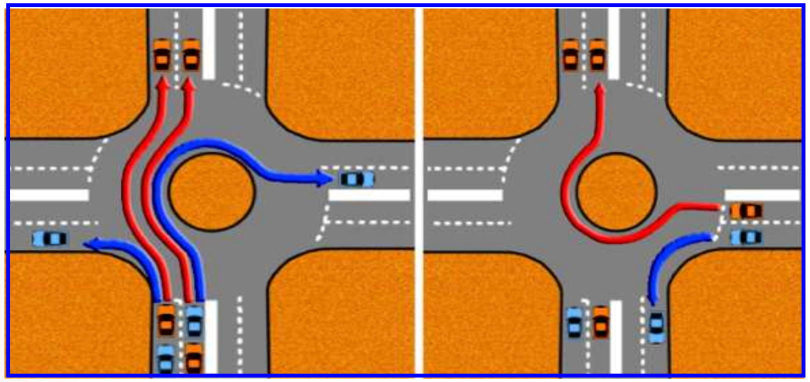


টেক্সী ৰাখিব | ৰাজহুৱা টেলিফোন | পেট্ৰ'ল পাম্প | হাস্পতাল

পথ ৰেখাঙ্কন (Road Marking) ঃ

গোলাকাৰ বা ঘূৰণীয়া সংযোগস্থল (Round About) ঃ ছবিত দিয়া ধৰণে সাধাৰণতে কেন্দ্ৰীয়ভাৱে থকা ট্ৰেফিক দ্বীপটোৰ নিচিনা গোলাকাৰ পথ সংযোগস্থলীবোৰকে ঘূৰণীয়া সংযোগস্থল ('ৰাউণ্ড এবাউট') বোলা হয়। এনে সংযোগস্থল যদি কেইবাশাৰীৰ হয় তেনে ক্ষেত্ৰত যথাযোগ্য শাৰীয়েদি

সাৱধানতাৰে যাত্ৰা কৰিব। নিজৰ সোঁফালৰ গাড়ীসমূহক সদায় অগ্ৰাধিকাৰ দিয়াটো নিয়ম। সোমাওঁতে বা ওলাওঁতে যাব খোজা দিশত গাড়ীৰ দিশ নিৰ্ণায়ক (ইণ্ডিকেটৰ) লাইট প্ৰজ্বলন কৰিব লাগে।

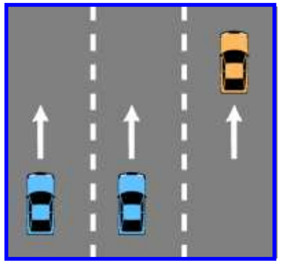


ঘূৰণীয়া সংযোগস্থল (Round About)

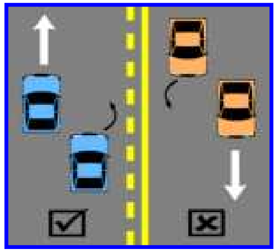
জেব্ৰা ক্ৰছিং (Zebra crossing) ঃ পথচাৰী পাৰ হ'বলৈ ৰাস্তাত জেব্ৰাৰ পিঠিখনৰ দৰে ক'লা-বগা আঁকৰ ৰেখাংকন থাকে। এনে ৰেখা দেখা পালে পথচাৰী পাৰ হোৱাৰ পিছতহে গাড়ীখন আগুৱাব লাগে।

বগা স্তব্ধ ৰেখা বা স্তপ লাইন (White or Stop Line)ঃ ৰাস্তাৰ সংযোগস্থলত বা ট্ৰেফিক লাইটৰ ওচৰত বগা ৰঙৰ এনে ৰেখাংকন থাকিলে আৰু নিজৰ গাড়ীখন যদি ৰাখিবলগীয়া হয়, তেতিয়া তেনে ৰেখা স্পৰ্শ বা পাৰ নোহোৱাকৈ গাড়ীখন ৰখাব লাগিব।

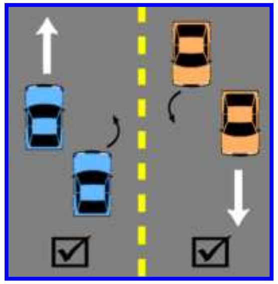
বগা স্তব্ধ ৰেখা বা স্তপ লাইন



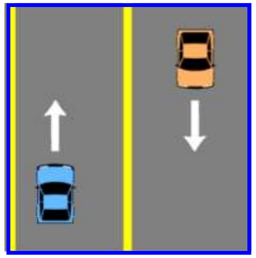
কেইবাশাৰীৰ বহল পথত এনে ধৰণৰ খণ্ডিত গাড়ী চলাই যাওঁতে ৰেখাই শাৰী বিভক্তকৰণ কৰা বুজায়। ইয়াক শাৰী বিভাজক (Line separation) বোলা হয়। উপযুক্ত সংকেত দিহে শাৰী বদলাব লাগে।



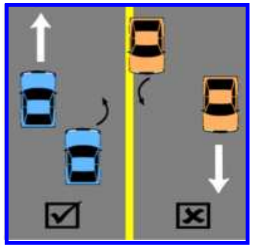
যদি খণ্ডিত ৰেখাৰ কাষেৰে অখণ্ডিত ৰেখাংকন থাকে তেতিয়া খণ্ডিত ৰেখাৰ কাষেদি যোৱা গাড়ীয়েহে আন গাড়ীক অতিক্ৰম কৰিব পাৰিব। আনহাতে আনটো অখণ্ডিত ৰেখাৰ দিশে যোৱা গাড়ীখনে কিন্তু আন গাড়ীক অতিক্ৰম কৰিব নোৱাৰিব।



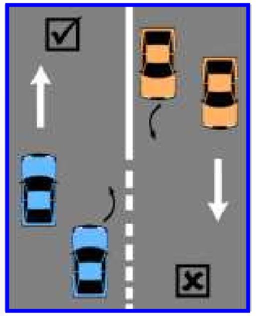
এনে ধৰণৰ খণ্ডিত ৰেখা থাকিলে নিজৰ গাড়ীয়ে আন গাড়ীক অতি সাৱধানতাৰে আৰু উচিত সংকেত দিহে অতিক্ৰম কৰিব।



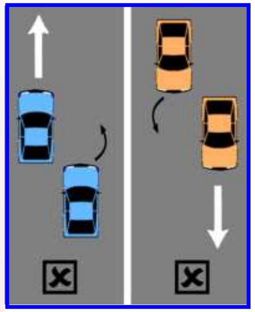
ৰাস্তাৰ একেবাৰে বাঁও সীমাত হালধীয়া ৰেখাঙ্কন থাকিলে সেই অঞ্চলত অলপ সময়ৰ বাবে গাড়ী ৰখাব বা পাৰ্ক কৰিব পাৰিব, কিন্তু দীৰ্ঘ সময়ৰ বাবে নহয়।



হালধীয়া ৰেখাৰে কোনো এটা ৰাস্তা বিভাজিত কৰা থাকিলে গাড়ী এখনে একে দিশে যোৱা আন এখন গাড়ীক অতিক্ৰম কৰোঁতে হালধীয়া ৰেখাডাল কোনো কাৰণতে পাৰ হ'ব নোৱাৰিব।



যদি এনে ধৰণৰ বগা খণ্ডিত ৰেখা অখণ্ডিত ৰেখালৈ পৰিবৰ্তিত হয় তেতিয়া পুনৰ খণ্ডিত ৰেখা দেখা নোপোৱালৈকে ৰাস্তাত গাড়ী অতিক্ৰম কৰিব নালাগে।



ৰাস্তাত যদি এনে ধৰণৰ অখণ্ড ৰেখাংকন থাকে তেতিয়া কোনো কাৰণতে আন গাড়ীক অতিক্ৰম কৰিব নালাগে।

প্ৰশ্নাৱলী

১। পথ সুৰক্ষাই কি বুজায়?

২। পথ সুৰক্ষাৰ ক্ষেত্ৰত ইংৰাজী বৰ্ণমালা 'E' চাৰিটাই কি বুজায়? চমুকৈ লিখা।

৩। হেলমেট মানে কি বুজা আৰু কিয় পিন্ধিব লাগে তাক চমুকৈ ব্যাখ্যা কৰা।

৪। ছীট বেল্টৰ প্ৰয়োজনীয়তা কি?

৫। ড্ৰাইভিং লাইচেন্স কাক বোলে? কি কি শ্ৰেণীৰ যান-বাহনৰ বাবে ড্ৰাইভিং লাইচেন্স দিয়া হয়?

৬। সুৰাসক্ত গাড়ী চালনাৰ ক্ষেত্ৰত যান-বাহন বিধিয়ে কি কয় তাক চমুকৈ বৰ্ণনা কৰা।

৭। স্কুল বাছৰ ক্ষেত্ৰত প্ৰযোজ্য পাঁচটা বিধি-বিধান লিখা।

৮। পথচিহ্নসমূহক কেইটা ভাগত বিভক্ত কৰা হৈছে আৰু কি কি?

৯। পথ দুৰ্ঘটনা ঘটিলে গাড়ীৰ চালকে কি কৰা উচিত?

১০। অপৰিবহণ (ব্যক্তিগত) গাড়ীৰ ক্ষেত্ৰত কি কি বৈধ নথি গাড়ীত লৈ ফুৰিব লাগে?

১১। পথ দুৰ্ঘটনাৰ মুখ্য কাৰণ কি কি?

১২। ২০১১ চনত আৰম্ভ কৰা পথ সুৰক্ষা আঁচনিখনৰ নাম কি? এই আঁচনিৰ বিষয়ে চমুকৈ লিখা।

১৩। ভাৰতবৰ্ষত বলৱৎ হোৱা পথ সুৰক্ষা আঁচনিখন কেতিয়াৰপৰা প্ৰৱৰ্তন হৈছে?

১৪। পথ সুৰক্ষা সুনিশ্চিত কৰিবলৈ গাড়ী চলাওঁতে ল'বলগীয়া পাঁচটাকৈ পথ-বিধানৰ বিষয়ে লিখা।

১৫। বিদেশত গাড়ী চলাব খুজিলে এজন প্ৰবাসীয়ে কি কৰিব লাগিব?