

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
Government of the People's Republic of Bangladesh

যোগাযোগ মন্ত্রণালয়
Ministry of Communications



জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালা

National Land Transport Policy
Unofficial English Version

এপ্রিল ২০০৪

April 2004

National Land Transport Policy

Note

The Official Bengali version of the National Land Transport Policy can be found on the Ministry of Communications website, www.moc.gov.bd

The National Land Transport Policy was approved by the Cabinet on 26th April 2004.

In case of any difference in meaning between the Bengali and English versions the Bengali will always take precedence.

The Purpose of this document is to achieve a wider dissemination of the Policy, particularly amongst the international community involved in the transport sector in Bangladesh.

The Ministry of Communications of the Government of Bangladesh does not accept responsibility for any errors or omissions in this document.

Contents	Page
1. Proposal	1
2. Policy Objectives	1
3. Policy Issues	4
4. Strategic Policy	6
4.1 Greater private sector participation	6
4.2 Effective co-ordination in transport	7
4.3 Promoting the role of the transport users	7
4.4 Transport users should pay for the costs of services	7
4.5 Subsidies for transport services	8
4.6 Create public awareness for the policy	8
4.7 Encourage proper utilisation of transport resources	8
4.8 Better Integration with Inland Water Transport Policy	9
4.9 Increased access to transport and services in rural areas	10
4.10 To integrate transport policy, planning and appraisal across modes	11
5. Roads	12
5.1 Vision	12
5.2 Responsibilities for Roads and Highways	12
5.3 To introduce long-term network planning	13
5.4 To maintain the road network at a level which protects the value of the investment	14
5.5 To secure a sustainable means of funding road maintenance	15
5.6 To improve the management of traffic	15
5.7 Management of road-side activities	16
5.8 To develop an integrated planning approach in road construction	17
5.9 To involve the private sector more in infrastructure, services and maintenance	18
5.10 To well protect the environment from road construction programmes	19
5.11 Bridge Policy	20
5.12 Fostering the Contracting Industry	21
5.13 Fostering Inter-National Links	21
5.14 Improved Organisation of the Roads and Highways Department	22
6. Road Transport and Traffic	22
6.1 To regulate vehicle weights	22

সূচীপত্র	পৃষ্ঠা
১. প্রস্তাবনা.....	১
২. নীতিমালার উদ্দেশ্য.....	১
৩. নীতিমালার বিবেচিত বিষয় সমূহ (issues)	৪
৪. কৌশলগত নীতিমালাঃ	৬-১১
৪.১ বেসরকারী খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ	৬
৪.২ পরিবহন খাতে কার্যকর সমন্বয়	৭
৪.৩ পরিবহন ভোক্তাদের অধিকতর প্রতিনিধিত্বশীল হতে উৎসাহ প্রদান	৭
৪.৪ ভোক্তা থেকে পরিবহন সেবার মূল্য আদায়	৭
৪.৫ পরিবহন সেবায় ভর্তুকি ব্যবস্থা	৮
৪.৬ নীতিমালা সম্পর্কে গণসচেতনতা সৃষ্টি	৮
৪.৭ পরিবহন সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহারে উৎসাহ প্রদান	৮
৪.৮ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন নীতিমালার সাথে অধিকতর সমন্বয় সাধন	৯
৪.৯ গ্রামীণ এলাকায় পরিবহন ও সেবার মান উন্নয়ন.....	১০
৪.১০ বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের নীতি, পরিকল্পনা ও মূল্যায়ন কৌশলের সমন্বয়.....	১১
৫. সড়কঃ	১২-২২
৫.১ দর্শন.....	১২
৫.২ সড়ক ও মহাসড়কের জন্য দায়িত্ব নির্ধারণ	১২
৫.৩ দীর্ঘমেয়াদী নেটওয়ার্ক পরিকল্পনা প্রবর্তন	১৩
৫.৪ বিনিয়োগ সংরক্ষণার্থে সড়ক নেটওয়ার্ক রক্ষণাবেক্ষণ.....	১৪
৫.৫ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অর্থায়ন প্রবাহ অব্যাহত রাখা	১৫
৫.৬ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার উন্নয়ন	১৫
৫.৭ সড়ক পার্শ্বস্থ কর্মকান্ড ব্যবস্থাপনা.....	১৬
৫.৮ সড়ক নির্মাণে সমন্বিত পরিকল্পনা কৌশল উদ্ভাবন.....	১৭
৫.৯ অবকাঠামো, সেবা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে বেসরকারী খাতকে অধিকতর সম্পৃক্তকরণ	১৮
৫.১০ সড়ক নির্মাণ কার্যক্রম থেকে পরিবেশকে সুরক্ষা করা	১৯
৫.১১ সেতু নীতিমালা	২০
৫.১২ দেশীয় সড়ক নির্মাণশিল্প উন্নয়নে উৎসাহ প্রদান.....	২১
৫.১৩ আন্তর্জাতিক সড়ক যোগাযোগ উৎসাহিত করা	২১
৫.১৪ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সাংগঠনিক উন্নয়ন	২২
৬. সড়ক পরিবহন ও ট্রাফিকঃ	২২-৩০
৬.১ যানবাহনের ওজন (weights) নিয়ন্ত্রণ	২২

Contents	Page
6.2 To reduce pollution from vehicles	24
6.3 Improvement of Road Safety	25
6.4 Improvement of driving standards	27
6.5 Improvement of the standard of bus services	27
6.6 Ensuring efficient operation in the freight industry	28
6.7 To encourage better interchange facilities	28
6.8 Development of parking policies	29
6.9 Fostering the taxi industry	29
6.10 Increased private sector participation	29
6.11 Ensure the continued role of BRTC in setting good vehicle operating practices	30
6.12 Modernisation and Strengthening of the BRTA	30
7. Non Motorised Transport	31
7.1 Fostering Safer Non Motorised Vehicle Operations	31
7.2 To create a better environment for pedestrians	32
8. Railways	32
8.1 To encourage greater private sector participation in the provision of services	32
8.2 To enhance the operational capacity of railways	33
8.3 To obtain a greater share of the freight market	34
8.4 More efficient management of the railway's assets	35
8.5 Improved Financial Efficiency	36
8.6 More effective provision of services for social needs	37
8.7 Fostering Inter-National Rail Links	37
8.8 To reduce involvement in non-rail activities	38
8.9 Improvement of Railway Safety	38
8.10 Improvement of institutional capability of Bangladesh Railway	39
9. Policies for Dhaka	40
9.1 Plans and Programmes	40
9.2 Non-motorised transport	41
9.3 Auto-rickshaws	41
9.4 Private Cars	42
9.5 Trucks	42
9.6 Railway	42
9.7 Traffic Management	43
9.8 Strengthening of Institutions	44
10. Conclusions	44

সূচীপত্র	পৃষ্ঠা
৬.২ যানবাহন সৃষ্ট দূষণ হ্রাস	২৪
৬.৩ সড়ক নিরাপত্তার মান উন্নয়ন	২৫
৬.৪ ড্রাইভিং এর মান উন্নয়ন	২৭
৬.৫ বাস সার্ভিসের মান উন্নয়ন	২৭
৬.৬ পণ্য পরিবহন ব্যবস্থায় দক্ষ পরিচালনা নিশ্চিত করা	২৮
৬.৭ যাত্রীদের যানবাহন বদলের উন্নততর সুযোগ সুবিধা সৃষ্টি করা	২৮
৬.৮ পার্কিং নীতিমালা প্রণয়ন	২৯
৬.৯ ট্যাক্সি সার্ভিসের মান উন্নয়নে উৎসাহ প্রদান	২৯
৬.১০ বেসরকারী খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ	২৯
৬.১১ যানবাহন চালনার মান উন্নয়নে বিআরটিসি'র অব্যাহত ভূমিকা নিশ্চিতকরণ	৩০
৬.১২ বিআরটিএ'র আধুনিকায়ন ও শক্তিশালীকরণ	৩০
৭. অযান্ত্রিক পরিবহনঃ	৩১-৩২
৭.১ অধিকতর নিরাপদ অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলে উৎসাহ প্রদান	৩১
৭.২ পথচারীদের (Pedestrian) জন্য উন্নততর পরিবেশ সৃষ্টি	৩২
৮. রেলওয়েঃ	৩২-৩৯
৮.১ রেলসেবা খাতে বেসরকারী অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা.....	৩২
৮.২ রেলওয়ের পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি.....	৩৩
৮.৩ রেলযোগে পণ্য পরিবহনের মাত্রা বৃদ্ধি	৩৪
৮.৪ রেলওয়ে সম্পদের অধিকতর দক্ষ ব্যবস্থাপনা	৩৫
৮.৫ আর্থিক দক্ষতার উন্নতি বিধান	৩৬
৮.৬ সামাজিক চাহিদা পূরনে অধিক কার্যকরী সেবা প্রদান	৩৭
৮.৭ আন্তর্জাতিক রেল যোগাযোগ উৎসাহিত করা	৩৭
৮.৮ রেল পরিচালনা বহির্ভূত কর্মকাণ্ডে সম্পৃক্ততা হ্রাসকরণ.....	৩৮
৮.৯ রেল চলাচলে নিরাপত্তার উন্নতি বিধান	৩৮
৮.১০ বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রাতিষ্ঠানিক সামর্থের উন্নতি বিধান	৩৯
৯. ঢাকা নগরীর জন্য নীতিমালাঃ	৪০-৪৪
৯.১ পরিকল্পনা এবং কার্যক্রম	৪১
৯.২ অযান্ত্রিক যানবাহন	৪১
৯.৩ অটোরিক্সা	৪১
৯.৪ প্রাইভেট কার	৪২
৯.৫ ট্রাক	৪২
৯.৬ রেলওয়ে	৪২
৯.৭ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা	৪৩
৯.৮ প্রাতিষ্ঠানিক উন্নতি	৪৪
১০. উপসংহার	৪৪

১। প্রস্তাবনাঃ

উন্নয়নের একটি পূর্ব শর্ত হচ্ছে দৃঢ় অবকাঠামো। জাতীয় উন্নয়নের লক্ষ্যে পরিবহনের উপযুক্ত ভৌত ও প্রাতিষ্ঠানিক অবকাঠামো নিশ্চিত করার জন্য স্থল পরিবহন নীতিমালা অপরিহার্য। সড়ক ও পরিবহন মানুষের জীবনযাত্রার অবিচ্ছেদ্য অংগ। জীবিকার অন্বেষনে বাংলাদেশের মানুষকে সীমিত জীবনের একটি উল্লেখযোগ্য সময় ও অর্থ ব্যয় করতে হয় যাতায়াত ও পরিবহনে। সুতরাং একটি নিরাপদ, সুলভ, যুগোপযোগী, প্রযুক্তিগতভাবে নির্ভরশীল, পরিবেশ বান্ধব এবং বিশ্বায়নের আলোকে গ্রহণযোগ্য পরিবহন ব্যবস্থা কয়েম করার সরকারী অঙ্গীকারের আলোকে প্রণীত হয়েছে জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালা।

একটি জাতীয় অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির মধ্যে জনগণের কল্যাণ নিহিত। অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে পরিবহনের ভূমিকাকে আরোও অর্থবহ করে তোলার লক্ষ্যে এবং অর্থনৈতিক তথা সামগ্রিক উন্নয়নের ধারাকে অব্যাহত রাখার জন্য একটি দীর্ঘমেয়াদী-অন্তত ৩০ বছরের দৃশ্যপট সামনে রেখে জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালাটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

নদীমাতৃক এ দেশে বহুমাত্রিক (multimodal) পরিবহন ব্যবস্থার মাধ্যমে সুযোগের সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার করা সম্ভব এবং এ নীতিমালায় উপরোক্ত বিষয়াদির যথাযথ প্রতিফলন রয়েছে।

২। নীতিমালার উদ্দেশ্যঃ

১। নিরাপদ ও নির্ভরযোগ্য পরিবহন সেবা প্রদানঃ বর্তমান পরিবহন ব্যবস্থা ক্রমবর্ধমান চাহিদার আলোকে নিরাপদ ও নির্ভরযোগ্য সেবা প্রদানে সক্ষম নয়। বহু ব্যবহৃত পুরাতন যানবাহন ও রোলিং স্টক অনেক বিপদের কারণ। যানবাহন চালনায় অদক্ষতা ও যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচীর অভাবে নির্ভরযোগ্য পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে উঠতে পারছে না। উপযুক্ত আইন প্রণয়ন ও জবাবদিহিতা নিশ্চিতকরণের মাধ্যমে সরকার একটি নিরাপদ ও নির্ভরযোগ্য পরিবহন ব্যবস্থা কয়েম করবে।

1. Proposal :

A precondition of development is good infrastructure. A Land Transport Policy is essential to ensure the proper physical and institutional infrastructure transport in order to achieve national development. Roads and transport are inseparable part of man's livelihood. The people of Bangladesh spend a significant part of their time and money on transport, in search of a livelihood. The Land Transport Policy has been formulated in the light of the Government pledge to establish a transport system which is a safe, cheap, modern, technologically dependable, environment friendly and acceptable in the light of globalisation.

People's welfare depends on sustainable national economic growth. The Land Transport Policy has been prepared for a long term vision of at least 30 years to make the role of transport in economic activities more significant and underpin continued economic and social development.

In this riverine country transport opportunities will be optimised through a multi-modal transport system and there is an appropriate reflection of the above-mentioned matters in this policy.

2. Policy Objectives :

1. To provide a safe and dependable transport service : The present transport system is unable to provide a safe and dependable service in the light of the ever increasing demand. Much used old vehicles and rolling stock give rise to a high accident rates. A dependable transport system is unable to be developed due to poor driving skills and an absence of appropriate maintenance programmes for vehicles. Government will establish a safe and dependable transport system by making appropriate laws and ensuring accountability.

২। অপ্রয়োজনীয় নিয়ন্ত্রণ অপসারণ ও জনস্বার্থে পরিবহন সেবা প্রদানের সহায়ক বিধি বিধান প্রণয়নঃ দক্ষতার সংগে পরিবহন শিল্প পরিচালিত হবে এমন পরিবেশ সৃষ্টি করা সরকারের লক্ষ্য। সরকার এ ক্ষেত্রে একটি ভারসাম্যমূলক নীতি অবলম্বন করবে যাতে অপ্রয়োজনীয় নিয়ন্ত্রণ অপসারণ করা যায় এবং যাত্রী ও গ্রাহকদের স্বার্থ রক্ষার্থে প্রণীত আইন ও বিধি বিধান সমূহ প্রয়োগ করা যায়।

৩। ভাড়া নিয়ন্ত্রণঃ সাধারণ মানুষের স্বার্থ রক্ষার জন্য সরকার ভাড়া নিয়ন্ত্রণের ক্ষমতা সংরক্ষণ করবে। তবে কোন ক্ষেত্রে পরিচালনা ব্যয় ও ভাড়ার মধ্যে সামঞ্জস্য না থাকলে প্রয়োজনে সরকার ভর্তুকির ব্যবস্থা করবে।

৪। সরকারী ও বেসরকারী খাতের ভূমিকা নির্ণয়ঃ এ নীতিমালা পরিবহনের ক্ষেত্রে সরকারী ও বেসরকারী খাতের ভূমিকা ও অধিক্ষেত্র নির্ধারণ করবে। বেসরকারী খাত পরিবহন সেবা প্রদান করবে এবং সরকার পরিবহন অবকাঠামো নির্মাণের জন্য পরিবেশগত ও কারিগরীমান নির্ধারণ ও অন্যান্য নিরাপত্তা মান নির্ধারণের জন্য দায়িত্ব পালন করবে।

৫। অর্থনৈতিক ও পরিবেশগত ভারসাম্য বজায় রাখাঃ বেসরকারী উদ্যোক্তাদের আকর্ষণ করার জন্য বিনিয়োগ পরিবেশ উন্নয়ন করা হবে। সরকারী ব্যয় আরোও বিচক্ষণতার সংগে নিয়ন্ত্রণ করা হবে। পরিবেশের উপর পরিবহনের বিরূপ প্রভাব কমানোর জন্য উপযোগী ডিজাইনে সড়ক নির্মাণ করা হবে এবং যানবাহন পরিচালনা নিয়ন্ত্রণ করা হবে। রেল ও নৌ পথের তুলনায় সড়ক পথে পরিবহনের চাপ উত্তোরত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। কিন্তু নৌ ও রেল পরিবহন তুলনামূলকভাবে অধিকতর পরিবেশ বান্ধব বিধায় এ দু মাধ্যম ব্যবহারে উৎসাহ প্রদানের লক্ষ্যে নীতিমালায় সুনির্দিষ্ট পদক্ষেপের প্রয়োজন রয়েছে।

৬। সরকারী অর্থের সর্বোচ্চ সদ্ব্যবহার নিশ্চিত করাঃ পরিবহন খাতে বিনিয়োগ থেকে সার্বিকভাবে সর্বোচ্চ সুবিধা প্রাপ্তি নিশ্চিত করাই হবে প্রকল্প প্রণয়নের ও নির্বাচনের মূল ভিত্তি। মানুষের বৃহত্তর অর্থনৈতিক ও সামাজিক নিরাপত্তা নিশ্চিত কল্পে এবং পরিবেশ সংরক্ষণের দিকে লক্ষ্য রেখে সরকার এ খাতে বিনিয়োগ উৎসাহিত করবে।

2. Removal of unnecessary control and formulation of laws and regulations conducive to providing service: The goal of the Government is to create an environment in which the transport industry can operate efficiently. Government will follow a balanced policy which will allow removal of unnecessary controls, and allow the application of rules and regulations which are formulated to protect the interests of the passengers and the customers.

3. Fare control : Government will preserve the right to regulate fares to protect the interests of the common man. But Government, if needed, will arrange for subsidies if there is a discrepancy between the cost of operation and revenues.

4. Determining the roles of the Government sector and the private sector : This policy determines the roles of the Government sector and the private sector in respect of transport. The private sector will provide transport services and the Government will be responsible for setting environmental, safety and technical standards for construction of transport infrastructure and operations.

5. To maintain an economic and environmental balance: The investment environment will be improved to attract private entrepreneurs. Government expenditure will be controlled more wisely. Roads will be constructed with appropriate designs, and the operation of vehicles will be controlled to minimise adverse effects on the environment. Compared to rail and water transport, the pressure on road transport is gradually increasing, but there is a need for intervention in the policy to encourage the use of rail and water transport, as they are comparatively more environment friendly.

6. To ensure maximum good utilisation of Government funds: Project preparation and selection will be improved to maximise benefits from investments in the transport sector. Government will encourage investments in this sector to ensure greater economic and social security and with a view to protecting the environment.

৭। **ক্রমবর্ধমান অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে পরিবহনের ভূমিকা সম্প্রসারণঃ** ক্রমবিকাশমান অর্থনৈতিক চাহিদা পূরণে যথাযথ পরিবহন ব্যবস্থা প্রয়োজন। বাজার ব্যবস্থা এবং মানুষের মৌলিক চাহিদা পূরণের জন্য প্রাতিষ্ঠানিক স্থানগুলোতে দ্রুত ও সহজ যোগাযোগের মাধ্যমে জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন করা সম্ভব। জনগণকে যুগোপযোগী, আধুনিক উন্নত সার্ভিস প্রদানের জন্য নতুন যানবাহন ও সাজ-সরঞ্জাম ব্যবহারের ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

৮। **রপ্তানী পণ্যের পরিবহন ব্যয় হ্রাস :** অব্যাহত, নিরবিচ্ছিন্ন পরিবহন ব্যবস্থা অব্যাহত বাণিজ্যের জন্য অপরিহার্য। দ্রুততম সময়ে নিরাপদ পরিবহন নিশ্চিতকরণের মাধ্যমে পণ্যের মান বজায় রাখাসহ ব্যয়ের সংশ্লেষ হ্রাস করা সম্ভব। বিশ্ব বাজারে বাংলাদেশী পণ্যের মূল্য প্রতিযোগিতামূলক রাখার জন্য পরিবহন নীতি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

৯। **অর্থনৈতিক উন্নয়নের সংগে সামঞ্জস্যপূর্ণ ট্রাফিকের বিকাশঃ** দেশের অর্থনৈতিক চাহিদার সংগে সামঞ্জস্য রেখে যানবাহনের ধরন ও সংখ্যা নিয়ন্ত্রণ করা হবে।

১০। **ঢাকা মহানগরীর জন্য পরিবহন ব্যবস্থা প্রণয়নঃ** ঢাকা মহানগরীর কর্মজীবী মানুষের উপযোগী ট্রাফিক ব্যবস্থা প্রচলনের মাধ্যমে যানজট নিরসন, পরিবেশ দূষণ নিয়ন্ত্রণ, আধুনিক ট্রাফিক ব্যবস্থা, বহুধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন যানবাহন প্রচলন, ফ্লাইওভার, এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে ইত্যাদির ব্যবস্থা করা হবে।

১১। **সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার প্রবর্তনঃ** পরিবহন মাধ্যম (Transport Mode) বদল করে সাশ্রয়ে এবং সহজে গন্তব্যে পৌঁছার জন্য রেল, বাস, টেক্সী এবং নৌ-টার্মিনালের সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থা প্রবর্তন করা হবে।

১২। **বিকল্প পরিবহন ব্যবস্থা প্রবর্তনঃ** গ্রাহকগণ যেন প্রয়োজন অনুযায়ী নিজ পছন্দের ব্যবস্থাটি বেছে নিতে পারেন সে লক্ষ্যে সরকার বিকল্প পরিবহন ব্যবস্থার প্রচলন উৎসাহিত করবে। যত ব্যাপকভাবে সম্ভব বেসরকারী খাতকে সম্পৃক্ত করে প্রতিযোগিতা বৃদ্ধির মাধ্যমে সরকার এ লক্ষ্য অর্জন করবে।

7. Expansion of the role of transport in the ever increasing economic activities: An appropriate transport system is necessary to meet increasing economic demands. It is possible to improve the standard of living by quick and easy communication systems for access to markets and to fulfil the basic needs of the people. Arrangements will be made for the deployment of new vehicles and equipment to provide a modern service to the public worthy of the 21st century.

8. Reduction of transport cost of goods for export: An unrestricted and integrated transport system is essential for trade. It is possible to reduce transport costs (of goods) while maintaining safety. The transport policy will play an important role in keeping the cost of Bangladeshi goods competitive in the world market.

9. Growth of traffic commensurate with economic development: The type and number of vehicles will be controlled commensurate with the economic demand of the country.

10. Formulation of transport system for Dhaka city (Greater Dhaka): Provision will be made for a transport system suitable for working people of Dhaka city which will eliminate traffic jams, control environmental pollution, will have modern traffic system, with provision of high capacity vehicles, fly-overs, elevated expressways, etc.

11. Introduction of an integrated transport system: An integrated transport system will be introduced integrating rail, bus, taxi and water services and terminals, to assist economical transport and ease of interchange.

12. Provision of alternate transport systems: Government will encourage the introduction of alternative transport systems so that customers may choose the appropriate system according to their needs. Government will achieve this goal by increasing competition, and allowing greater participation by the private sector.

১৩। উন্নততর জীবন যাত্রা ও নিরাপত্তা সম্পর্কে সচেতনতা সৃষ্টিঃ পরিবহনের সংগে উন্নত জীবন যাত্রা ও সড়ক নিরাপত্তা সচেতনতার বিষয়টি অঙ্গাঙ্গিভাবে জড়িত। নগর পরিকল্পনায় আধুনিক আবাসন ব্যবস্থা, কমিউনিটি পরিবহন ব্যবস্থা, পথচারীদের নিরাপদ পদচারণা, ট্রাফিক শিক্ষা ইত্যাদি বিষয়গুলো সম্বন্ধে সচেতনতা বৃদ্ধিকল্পে এ নীতিমালায় কার্যক্রম গ্রহণ করা হবে।

১৪। দারিদ্র বিমোচনঃ এ নীতিমালার অন্যতম লক্ষ্য হচ্ছে দারিদ্র বিমোচন। নিম্ন আয়ের গোষ্ঠী যাতে উন্নয়নের সুফল ভোগ করতে পারে সে লক্ষ্যে সরকারের সামগ্রিক পরিকল্পনা ও কর্মসূচীর সংগে পরিবহন খাতকে সম্পৃক্ত করা হবে।

৩। নীতিমালায় বিবেচিত বিষয় সমূহ (issues)

৩.১ সমন্বিত বিষয়াবলী :

- ৩.১.১ পরিবহন ব্যবস্থা
- ৩.১.২ পরিবহনের প্রতিষ্ঠানসমূহ
- ৩.১.৩ সমন্বিত পরিবহন পরিকল্পনা এবং নীতিমালা
- ৩.১.৪ বিশেষ প্রয়োজনে পরিবহন এবং ভর্তুকির ভূমিকা
- ৩.১.৫ প্রতিযোগিতা এবং বেসরকারী খাত
- ৩.১.৬ যানবাহন কর এবং ব্যবহারকারী কর্তৃক ব্যয় নির্বাহের নীতি
- ৩.১.৭ নীতিমালা সচেতনতা
- ৩.১.৮ পরিবহন খাত পরিচালন পদ্ধতি
- ৩.১.৯ পরিবহন এবং অর্থনৈতিক উন্নয়ন
- ৩.১.১০ পরিবহন খাতে কর্মসংস্থান
- ৩.১.১১ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন
- ৩.১.১২ গ্রামীণ পরিবহন
- ৩.১.১৩ ঢাকা মহানগরীর জন্য পরিবহন পরিকল্পনা

13. Creating of awareness regarding better standard of life and safety: Greater awareness of better standards of safety in transport will be created. Works programme will be taken up in this policy to increase awareness regarding the subjects of housing system in urban planning, community transport system, safe walking for pedestrians, traffic training, etc.

14. Poverty alleviation: One of the goals of this policy is poverty alleviation. The transport sector will be highlighted within the overall planning and programme of the Government so that lower income groups also enjoy the fruits of development.

3. **Policy Issues**

The individual policy components result from detailed consideration of a large number of policy issues. These have been addressed in such a way as to understand policy effects, not just across the various modes of transport, but also on other Government policies.

The policy issues are numbered as follows, and are contained in a separate publication.

3.1 **Integrated Issues:**

- 1.1 The Organisation of Transport
- 1.2 Institutions in Transport
- 1.3 Integrated Transport Planning and Policy
- 1.4 Transport for special needs and the role of subsidy
- 1.5 Competition and the Private Sector
- 1.6 Vehicle Taxes and the principle of 'user pays'
- 1.7 Policy awareness
- 1.8 Governance in Transport Sector
- 1.9 Transport and Economic Development
- 1.10 Employment in the transport sector
- 1.11 Inland Water Transport
- 1.12 Rural Transport
- 1.13 Transport Planning for Dhaka city

৩.২ সড়ক :

- ৩.২.১ সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন
- ৩.২.২ সড়কের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি ও শক্তিশালীকরণ
- ৩.২.৩ সড়কের মালিকানা ও দায়িত্ব
- ৩.২.৪ টোল সড়ক (Toll Roads)
- ৩.২.৫ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর পরিচালিত বর্তমান ফেরী সমূহ
- ৩.২.৬ নেটওয়ার্কের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি-স্থানীয় ব্যবস্থা এবং অনধিকার ব্যবহারের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ
- ৩.২.৭ সড়ক-সংযোগ নিয়ন্ত্রণ
- ৩.২.৮ সেতু
- ৩.২.৯ লেভেল ক্রসিং এবং ফ্লাইওভার
- ৩.২.১০ সড়ক নির্মাণ ও পরিবেশ সংরক্ষণ
- ৩.২.১১ মহাসড়ক রক্ষণাবেক্ষণ এবং সম্পদ ব্যবস্থাপনা
- ৩.২.১২ সড়ক তহবিল / সড়ক বোর্ড
- ৩.২.১৩ নগর ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা

৩.৩ সড়ক পরিবহন ও ট্রাফিক :

- ৩.৩.১ বাস সার্ভিস
- ৩.৩.২ সড়ক নিরাপত্তা
- ৩.৩.৩ যানবাহনের শ্রেণী বিন্যাস
- ৩.৩.৪ বায়ুর গুণগত মান
- ৩.৩.৫ চালক প্রশিক্ষণ
- ৩.৩.৬ জ্বালানী
- ৩.৩.৭ যানবাহন এবং এক্সেল লোড (Transport and Axle Load)
- ৩.৩.৮ পণ্য পরিবহন (Freight Transportation)
- ৩.৩.৯ বাস সার্ভিসের অধিকার
- ৩.৩.১০ টার্মিনাল সমূহ
- ৩.৩.১১ কার পার্কিং
- ৩.৩.১২ ট্যাক্সি সার্ভিস

৩.৪ অযান্ত্রিক যানবাহন :

- ৩.৪.১ অযান্ত্রিক যানবাহন
- ৩.৪.২ পদযাত্রী

3.2 Road Issues:

- 2.1 Road Network Development
- 2.2 (Strategic) Road Capacity Enhancement and Strengthening
- 2.3 Highway ownership and responsibility
- 2.4 Toll Roads
- 2.5 Ferries currently operated by Roads and Highways Department (RHD)
- 2.6 Network Capacity Enhancement and – local measures, and dealing with encroachment
- 2.7 Road Junction Control
- 2.8 Bridges
- 2.9 Level Crossings and Flyovers
- 2.10 Road Construction and Environmental Protection
- 2.11 Highway Maintenance and Asset Management
- 2.12 Road Fund / Road Board
- 2.13 Urban Traffic Management

3.3 Road Transport and Traffic Issues:

- 3.1 Bus Service
- 3.2 Road Safety
- 3.3 Vehicle Classification
- 3.4 Air Quality
- 3.5 Driver Training
- 3.6 Fuels
- 3.7 Transport and Axle Load
- 3.8 Freight Transportation
- 3.9 Bus service priority measures
- 3.10 Terminals
- 3.11 Car Parking
- 3.12 Taxi service

3.4 Non-motorised transport Issues:

- 4.1 Non-motorised vehicles
- 4.2 Pedestrians

৩.৫ রেলওয়ে :

- ৩.৫.১ যাত্রী সেবা
- ৩.৫.২ রেল নেটওয়ার্ক উন্নয়ন
- ৩.৫.৩ রেল অবকাঠামো সম্প্রসারণ
- ৩.৫.৪ পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি
- ৩.৫.৫ কন্টেইনার রেল ট্রাফিক
- ৩.৫.৬ রেল 'কমিউটার' সার্ভিস
- ৩.৫.৭ পণ্য বাজারের লক্ষ্য
- ৩.৫.৮ যমুনা সেতুর প্রভাব
- ৩.৫.৯ গ্রামাঞ্চলে শাখা লাইন
- ৩.৫.১০ আন্ত-আঞ্চলিক রেল সংযোগ
- ৩.৫.১১ ভর্তুকি এবং পিএসও
- ৩.৫.১২ রেল বহির্ভূত কার্যক্রম
- ৩.৫.১৩ রেলওয়েতে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ

৪। কৌশলগত নীতিমালা

৪.১ বেসরকারী খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ

- ৪.১.১ পরিবহন খাতে বেসরকারী অংশগ্রহণ অধিকতর উৎসাহিত করা হবে। তবে জাতীয় সম্পদ হিসেবে দেশের সড়ক ও রেল অবকাঠামোর মালিকানা সরকারের থাকবে।
- ৪.১.২ যে সব ক্ষেত্রে বেসরকারী খাত অবকাঠামো নির্মাণে সম্পৃক্ত হবে, সে সব ক্ষেত্রে বেসরকারী খাতের বিনিয়োগ উসূল (Recover) করার জন্য পর্যাপ্ত সময় দেয়ার লক্ষ্যে সরকার উপযুক্ত শর্তে দীর্ঘমেয়াদী ইজারা ব্যবস্থা প্রচলন করবে।
- ৪.১.৩ অবকাঠামো উন্নয়নে পুঁজি বিনিয়োগ, দক্ষ পরিচালনা কৌশল ও নতুন প্রযুক্তি প্রবর্তনে সক্ষম বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণকে অবশ্যই উৎসাহ প্রদান করা হবে। এ লক্ষ্য অর্জনে আর্থিক অথবা সেবার মানের বিচারে জনগণের জন্য অধিক কল্যাণকর বেসরকারী পরিবহন পরিচালনায় অধিকতর সক্রিয় অংশগ্রহণের সহায়ক নীতিমালা / বিধি বিধান প্রণয়ন করা হবে।

3.5 Railway Issues:

- 5.1 Passenger services
- 5.2 Rail Network Development
- 5.3 Rail Infrastructure Enhancement
- 5.4 Railway operating enhancement
- 5.5 Container Rail Traffic
- 5.6 Rail 'Commuter' Service
- 5.7 Freight Market Target
- 5.8 Effects of Jamuna Bridge
- 5.9 Branch lines in rural areas
- 5.10 Inter-regional rail links
- 5.11 Subsidy and PSO
- 5.12 Non-rail activities
- 5.13 Private sector participation in railways

4. Strategic Policy

4.1 Greater private sector participation

- 4.1.1 Private sector participation in the transport sector will be encouraged more. But the ownership of road and rail infrastructure, being national assets, will remain with the Government.
- 4.1.2 Where the private sector is involved in infrastructure provision the Government will bring into practice long-term leases with appropriate terms to allow the private sector to recover its investment.
- 4.1.3 The private sector will be positively encouraged to participate in infrastructure development where it brings finance, efficient operating techniques and technological innovation. Guidelines will be published setting out ways in which the above goals can be achieved. Further active participation of private sector in transport operations will be encourage where it is beneficial for the public judging from financial or service standards.

৪.২ পরিবহন খাতে কার্যকর সমন্বয়

৪.২.১ সরকার তার নিয়ন্ত্রণাধীন মন্ত্রণালয় ও দপ্তরের মধ্যে উন্নততর সমন্বয় প্রতিষ্ঠা করবে।

৪.২.২ সরকারী ও বেসরকারী সেক্টরের মধ্যে উন্নততর কর্ম সংযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে কাজিত লক্ষ্য অর্জনে নীতিমালা/বিধি-বিধান প্রণয়ন করা হবে। নীতি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে বেসরকারী খাতের সাথে আলোচনা/পরামর্শের ফোরাম তৈরী করা হবে।

৪.২.৩ অধিকতর সমন্বিত কর্ম-সম্পর্ক সৃষ্টির উদ্দেশ্যে প্রতি খাতের জন্য স্পষ্টতর লক্ষ্য ও দায়িত্ব নির্ধারণকে সরকার উৎসাহিত করবে।

৪.৩ পরিবহন ভোক্তাদের অধিকতর প্রতিনিধিত্বশীল হতে উৎসাহ প্রদান

৪.৩.১ জাতীয় ও স্থানীয় সরকার পর্যায়ে পরিবহন ব্যবহারকারীদের স্বার্থ তুলে ধরার সর্বোত্তম উপায় নিরূপনের প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখা হবে।

৪.৩.২ সরকার পরিবহন পরিকল্পনা প্রক্রিয়ায় পরিবহন ব্যবহারকারীদের অংশগ্রহণের ব্যবস্থা করবে।

৪.৪ ভোক্তা থেকে পরিবহন সেবার মূল্য আদায়

৪.৪.১ যানবাহন পরিচালনা ও সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় তার সড়ক ব্যবহারকারীদের থেকে আদায়ের লক্ষ্যে সরকার ক্রমান্বয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা প্রবর্তন করবে।

৪.৪.২ সড়ক ব্যবহারকারীগণ সড়কের যে পরিমাণ সুবিধা ভোগ করে মূলতঃ তার সাথে সংগতি রেখে তাদের ওপর সরকার কর আরোপ করবে।

৪.৪.৩ জনসাধারণের স্বার্থ সংরক্ষণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকার সড়ক ও রেলপথে যাত্রী পরিবহন ও পণ্য পরিবহনের ভাড়া নিয়ন্ত্রণ করবে।

4.2 Effective co-ordination in transport

4.2.1 The Government will establish better co-ordination between the Ministries and Departments under its control.

4.2.2 Policy/rules & regulations will be formulated to achieve the goal of creating better working links between the Government and the public and private sectors. Discussion and consultation forums will be created for policy implementation.

4.2.3 The Government will promote clearer objectives and responsibilities for each sector in order to create more integrated working relationships.

4.3 Promoting the role of the transport users

4.3.1 The Government will examine how best the interests of users can be represented within the existing national government and local authority system.

4.3.2 The Government will establish a user role within its transport planning process.

4.4 Transport users should pay for the costs of services

4.4.1 The Government will gradually introduce necessary arrangements to realise cost of transport operation and road maintenance from road users.

4.4.2 The Government will move towards a taxation system for road users which ensures that users pay for the costs of transport operations and maintenance.

4.4.3 To protect public interest, the Government will regulate tariffs for passenger and goods both in road and rail transport.

৪.৫ পরিবহন সেবায় ভর্তুকি ব্যবস্থা

৪.৫.১ আর্থ-সামাজিক লক্ষ্য অর্জনের জন্য সরকারী তহবিল বরাদ্দের ক্ষেত্রে সরকার স্বচ্ছ ও ন্যায়সংগত বিচার এবং মূল্যায়ন পদ্ধতি উদ্ভাবন ও তার প্রয়োগ নিশ্চিত করবে।

৪.৫.২ ভর্তুকির প্রয়োজন হয় এমন পরিবহন সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে স্বচ্ছ ও উন্মুক্ত প্রতিযোগিতার ভিত্তিতে বেসরকারী খাতও অংশগ্রহণ করতে পারবে। ভর্তুকির তুলনায় আর্থ সামাজিক লাভ বেশী হলেই কেবল এ ব্যবস্থা অব্যাহত থাকবে।

৪.৫.৩ ভর্তুকির জন্য সরকারী ও বেসরকারী যানবাহন পরিচালনাকারীদের একই শর্তে প্রতিযোগিতায় অবতীর্ণ হতে হবে।

৪.৬ নীতিমালা সম্পর্কে গণসচেতনতা সৃষ্টি

৪.৬.১ পরিবহন নীতির লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য সম্পর্কে সরকার জনগণকে অবহিত রাখবে।

৪.৬.২ পরিবহন ব্যবহারকারী অথবা সমাজের অংশ বা সামগ্রিক সমাজকে সহায়তা করার লক্ষ্যে এ নীতিমালা প্রণীত হয়েছে মর্মে সচেতনতা সৃষ্টি করা হবে।

৪.৬.৩ পরিবহন ব্যবহারকারীদের মধ্যে নিরাপত্তা ও পরিবেশ সম্পর্কিত দায়িত্ববোধ সৃষ্টি করা হবে।

৪.৬.৪ উপরোক্ত নীতি বাস্তবায়নে সরকার বিভিন্ন মাধ্যম ও কৌশল অবলম্বন করবে, যার মধ্যে সেমিনার ও আলোচনা সভা, গণমাধ্যমে প্রচারাভিযান ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৪.৭ পরিবহন সম্পদের সৃষ্ঠ ব্যবহারে উৎসাহ প্রদান

৪.৭.১ পরিবহন খাতে সম্পদের সৃষ্ঠ সদ্ব্যবহার উৎসাহিত করার জন্য উপযুক্ত অর্থনৈতিক হাতিয়ার (Economic Tools) ব্যবহার অব্যাহত থাকবে। পরিবহন পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা এবং অবকাঠামো নির্মাণের ক্ষেত্রে তা প্রযোজ্য হবে।

4.5 Subsidies for transport services

4.5.1 The Government will require transparent and fair assessment and appraisal methods to be developed and applied in the allocation of public funds for social and economic reasons.

4.5.2 The private sector may bid to provide those transport services which need a subsidy from Government so long as it competes openly and transparently, and that the cost of the subsidy is outweighed by economic or social benefits to the country.

4.5.3 Public and private sector operators seeking subsidies will be expected to participate under the same conditions.

4.6 Create public awareness for the policy

4.6.1 The Government will keep the public aware regarding the aims and objectives of the policy.

4.6.2 Awareness will be created that the policy is being formulated to assist transport users and the whole of the society.

4.6.3 A sense of responsibility regarding safety and the environment will be created among transport users.

4.6.4 To implement the above policy Government will use a variety of media and techniques, ranging from seminars, conferences to mass media publicity.

4.7 Encourage proper utilisation of transport resources

4.7.1 Use of appropriate economic tools will be made to encourage proper utilisation of resources. These will apply to transport operations, the management and construction of infrastructure and transport.

৪.৭.২ গ্রামীণ এলাকায় শ্রম-নিবিড় ঠিকাদারি প্রথা সফল প্রমাণিত হয়েছে বিধায় গ্রামের দরিদ্র জনসাধারণকে সহায়তা করার উপায় হিসাবে এ প্রথা অব্যাহত থাকবে।

৪.৭.৩ বিদেশী ঠিকাদারদের ওপর নির্ভরশীলতা হ্রাস করার লক্ষ্যে দেশীয় ঠিকাদারী শিল্প বিকাশের ক্ষেত্রে সরকার উৎসাহ প্রদান অব্যাহত রাখবে।

৪.৭.৪ আন্তর্জাতিক শ্রম সংস্থা (ILO) এর মৌলিক শ্রম নিয়োগের মান অনুযায়ী পরিবহন শিল্পের সর্বত্র যথোপযুক্ত নিয়োগ মান অর্জন উৎসাহিত করা হবে।

৪.৮ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন নীতিমালার সাথে অধিকতর সমন্বয় সাধন

৪.৮.১ এ নীতিমালার উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে পরিবহন ভাড়ার স্তর নূন্যতম পর্যায়ে রাখার জন্য সকল প্রকার যোগাযোগ মাধ্যম বিবেচনায় রাখা হবে।

৪.৮.২ বিনিয়োগ সিদ্ধান্ত নেয়ার ক্ষেত্রে সকল পরিবহন মাধ্যমে অভিন্ন আর্থিক ও অর্থনৈতিক মূল্যায়ন মান-দণ্ড ববহারের বিষয়টি সরকার নিশ্চিত করবে।

৪.৮.৩ যে সকল ক্ষেত্রে পরিবহন ব্যয় হ্রাস সম্ভব অথবা পরিবেশ উন্নয়নে সহায়ক অথবা ব্যবহারকারীগণের জন্য সুবিধাজনক সেসব ক্ষেত্রে সড়ক, রেল ও নৌ পরিবহন মাধ্যমের মধ্যে ভৌত সমন্বয় (physical integration) উৎসাহিত করা হবে।

৪.৮.৪ যে সকল ক্ষেত্রে পরিবহন মাধ্যমের মধ্যে সমন্বয় সাধন জনসাধারণ ও যানবাহন পরিচালনাকারীদের স্বার্থের অনুকূল সে সকল ক্ষেত্রে একজনকে অন্যজন পরিচালিত পরিবহন সেবা সম্পর্কে প্রচারাভিযান পরিচালনা করতে উৎসাহিত করা হবে।

4.7.2 In rural areas, labour based contracting has proved very successful and will continue, as a means of assisting the rural poor.

4.7.3 The Government will also continue to foster the national contracting industry with a view to decreasing dependence on overseas contractors.

4.7.4 Proper employment standards will be encouraged throughout the transport industry in accordance with the International Labour Organisation (ILO) core labour standards of employment.

4.8 Better Integration with Inland Water Transport Policy

4.8.1 Where tariff levels for passenger and freight are regulated, these will be reviewed across all modes of transport to ensure that costs to users are at a minimum consistent with other policy objectives.

4.8.2 The Government will take steps to ensure that investment decisions across all modes of transport are subject to the same financial and economic criteria.

4.8.3 Physical integration between water, road, and rail modes will be encouraged where there are benefits to users, costs reductions or environmental improvements.

4.8.4 Where integration is in the public and operators' interests, operators will be encouraged to publicise each other's services.

৪.৮.৫ বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের মধ্যে সমন্বয় সাধনের লক্ষ্যে সরকার উপযুক্ত অর্থায়ন পদ্ধতি অনুসরণের বিষয় বিবেচনা করবে, যাতে কোন একটি খাতের অর্থায়নের অনিচ্ছার কারণে সমন্বিত প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্ত না হয়। সমন্বিত পরিবহন মাধ্যমের প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়তা করতে সরকার উপযুক্ত কৌশল উদ্ভাবন করবে এবং যথাশীঘ্র সম্ভব অর্থায়নের শর্তাবলী সম্বলিত নীতি নির্দেশিকা প্রকাশ করবে।

৪.৮.৬ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন খাতের সেবা ও অবকাঠামোর উপর সমীক্ষা পরিচালনা করা হবে, যাতে করে সমন্বয়ের সম্ভাব্য ক্ষেত্র এবং প্রতিযোগিতার সম্ভাব্য ক্ষেত্র চিহ্নিত করা যায়। সড়ক ও রেল খাতে বিনিয়োগ সিদ্ধান্ত গ্রহণকালে অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন খাতের বিনিয়োগ কৌশল বিবেচনায় রাখা হবে। অনুরূপভাবে অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহনে বিনিয়োগ সিদ্ধান্ত গ্রহণের ক্ষেত্রেও একই নীতি অনুসৃত হবে।

৪.৯ গ্রামীণ এলাকায় পরিবহন ও সেবার মান উন্নয়ন

৪.৯.১ সকল অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির কেন্দ্র (growth center) ও দেশের সড়ক নেটওয়ার্কের মধ্যে পাকা সড়ক নির্মাণ করা হবে। গ্রামীণ সড়ক নেটওয়ার্কে অবস্থিত ছোট সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ কার্যক্রম সম্প্রসারণ করা হবে।

৪.৯.২ সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়নের সাথে সাথে গ্রামাঞ্চলে চলাচলে গতিশীলতা বৃদ্ধি ও মৌলিক পরিবহন সুযোগ-সুবিধা প্রদান নিশ্চিত করার প্রয়োজন হবে। নিকট ভবিষ্যতে মৌলিক পরিবহন সুযোগ সুবিধা প্রদানে অধিকাংশ ক্ষেত্রে অযান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহার অব্যাহত থাকতে পারে।

4.8.5 Financing systems for modal integration will be considered by Government so that schemes are not held back by the unwillingness of individual sectors to pay. The Government will establish a mechanism for aiding multi-modal schemes, and will publish advice on criteria for funding as early as possible.

4.8.6 Services and infrastructure in the water sector will be studied so that an analysis can be made of potential opportunities for integration, and competition where appropriate. Investment decisions in the road and rail sector should take account of the inland water transport strategy, and vice versa.

4.9 Increased access to transport and services in rural areas

4.9.1 Paved connections between all the economic growth centres and the country's road network will be provided. The programme of small bridge and culvert construction on the rural road network will be extended.

4.9.2 Concurrent with the development of the road network, it will be necessary to foster a higher level of rural mobility and access to basic transport facilities. In the medium-term future many of these may continue to be non-motorised.

৪.৯.৩ অপ্রয়োজনীয় নিয়ন্ত্রণ পদ্ধতি/বিধি-বিধান দূর করে বহু ধরনের যানবাহন ও প্রযুক্তি ব্যবহার উৎসাহিত করা হবে। উন্নত স্থানীয় বাজার, সড়ক নির্মাণে শ্রমভিত্তিক ঠিকাদারী, ভাড়া যানবাহন প্রাপ্তি, ঋণ প্রাপ্তির সুযোগ সৃষ্টি এবং এর মাধ্যমে অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নতি সাধনের লক্ষ্যে পরিবহন ও পল্লি উন্নয়ন নীতিমালার মধ্যে নিবিড় সমন্বয় ঘটানো হবে।

৪.৯.৪ যন্ত্রপাতি রক্ষণাবেক্ষণ, যানবাহন চালনা, ব্যবসায়ী উদ্যোগে মানব সম্পদের দক্ষতা বৃদ্ধি উৎসাহিত করা হবে। এ লক্ষ্য অর্জনে সরকার এনজিওদের সাথে একযোগে কাজ করবে।

৪.৯.৫ চলাচলের সুবিধার জন্য যানবাহন পৃথকীকরণ ও সহজ ঢাল (Slope) বিশিষ্ট সেতু নির্মাণসহ অন্যান্য গ্রামীণ সড়ক ডিজাইন করার সময় অযান্ত্রিক যানবাহনের চাহিদাগুলো (needs of NMT) বিবেচনায় রাখা হবে।

৪.১০ বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের নীতি, পরিকল্পনা ও মূল্যায়ন কৌশলের সমন্বয়

৪.১০.১ দেশের পরিবহন খাতের সাথে সম্পৃক্ত যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, বে-সামরিক বিমানপরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় ও স্থানীয় সরকার বিভাগের কার্যক্রমের মধ্যে সমন্বয়ের জন্য (পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনে) পরিকল্পনা বিভাগে একটি পরিবহন সমন্বয় উইং সৃষ্টি করা হবে।

৪.১০.২ পরিবহন সেবা প্রদানকারী অথবা এর সাথে সম্পৃক্ত দপ্তরসমূহের প্রকল্প মূল্যায়ন সামর্থ্য বৃদ্ধি করার ব্যবস্থা নেয়া হবে।

৪.১০.৩ সরকার দীর্ঘমেয়াদী পরিবহন পরিকল্পনার বিষয়টিকে অগ্রাধিকার দেবে। পরিবহন চাহিদা পূরণে সরকারের অভীষ্ট লক্ষ্য (vision) অর্জনের জন্য একটি দীর্ঘ মেয়াদী বহুমাত্রিক পরিবহন কৌশল (Multimodal Transport Strategy) প্রণয়ন করা হবে।

4.9.3 A high diversity of vehicles and technologies will be encouraged through removing inappropriate regulations. Transport and rural development policies will be more closely linked so as to improve economic conditions through improved local markets, labour based contracting on roads, transport hire facilities, and access to credit.

4.9.4 Improved human skills will be encouraged in machine maintenance, driving, business enterprise, and animal welfare. Government will work with NGO's to achieve this.

4.9.5 Needs of non-motorised transport will be considered in rural road design, including vehicle segregation and low gradient bridges.

4.10 To integrate transport policy, planning and appraisal across modes

4.10.1 A Transport Co-ordination Wing will be created in the Planning Commission for the co-ordination of activities among the Ministries of Communications, Shipping, Civil Aviation and Tourism, and the Local Government Division which are involved in the transport sector of the country.

4.10.2 Scheme appraisal capabilities will be strengthened in those service departments which have a responsibility for transport.

4.10.3 The Government will treat long-term planning of transport as a priority. The Government's vision for transport needs to be translated into a long term Multi-modal Transport Strategy.

৫। সড়ক

৫.১ দর্শন (Vision)

দেশের আর্থ-সামাজিক চাহিদা পূরণ করতে সক্ষম এবং সব ধরনের যানবাহনের ব্যবহারের জন্য নিরাপদ একটি সড়ক নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা ও তা যথাযথভাবে সংরক্ষণ করা।

৫.২ সড়ক ও মহাসড়কের জন্য দায়িত্ব নির্ধারণঃ

৫.২.১ পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের ১২ মে, ২০০৩ তারিখের প্রজ্ঞাপন অনুসারে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানগুলি তাদের স্ব স্ব অধিক্ষেত্রের সড়ক নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ করবে।

৫.২.২ ভবিষ্যত ট্রাফিক চাহিদার ভিত্তিতে সকল সড়কের ডিজাইন নির্ধারণ করা হবে।

৫.২.৩ ডিজাইন প্রণয়নকালে সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি অন্তর্ভুক্তিকরণসহ উপযুক্ত মানে সড়ক নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে অর্পণ করা হবে। নতুন সড়ক নির্মাণ ও বিদ্যমান সড়কের উন্নয়ন সম্পর্কিত সকল বাস্তব কাজের পরিকল্পনা এবং ডিজাইন প্রণয়ন প্রক্রিয়ার বিভিন্ন স্তরে সড়ক ব্যবহারকারীগণের নিরাপত্তা বিধানের শর্তটি অবশ্যই অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৫.২.৪ সড়কে কোন কোন ধরনের যানবাহন চলাচল করবে, কোন ধরনের যানবাহনের গতিসীমা কত হবে তা নির্ধারণ এবং যানবাহনের পার্কিং সংক্রান্ত বিধি-নিষেধসহ সকল ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণের পূর্ণ ক্ষমতা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের থাকবে।

৫.২.৫ সকল ধরনের সড়ক ডিজাইনের জন্য জাতীয় মান (National Design Standards) পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক প্রকাশ করা হবে। নির্ধারিত মান অনুসারে সকল সংস্থা তাদের কার্যক্রম সম্পাদন করবে।

5. Roads

5.1 Vision

To develop and properly maintain a Road Network which is able to fulfil the socio-economic needs of the country and is safe to use for all kinds of vehicles.

5.2 Responsibilities for Roads and Highways:

5.2.1 Roads and Highways Department, Local Government Engineering Department and Local Government Institutions will construct and maintain roads within their jurisdiction as per notification dated 12 May, 2003 of the Planning Ministry.

5.2.2 In future design criteria for all roads will be on the basis of traffic demand.

5.2.3 Responsibilities will be given to respective authorities to construct and maintain roads to appropriate standards, including a safety component in design. All new and improved physical road works will be subjected to Safety Audit at various stages in their planning and design process.

5.2.4 Concerned Authorities will take on full powers to regulate traffic on roads, including the types of vehicle that use roads, speed limits, and parking restrictions.

5.2.5 National design standards for all categories of roads will be published by the Planning Commission. All organisations will perform their works in accordance with the set standards.

৫.২.৬ বেসরকারী খাত অথবা নগর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্মিত সড়কের ক্ষেত্রেও উল্লেখিত জাতীয় মান (National Standard) অনুসরণ করতে হবে।

৫.২.৭ উপরোক্ত বিষয়াবলী নিশ্চিতকল্পে Highway Act যুগোপযোগী করা হবে।

৫.৩ দীর্ঘ-মেয়াদী নেটওয়ার্ক পরিকল্পনা প্রবর্তন

৫.৩.১ সরকার একটি দীর্ঘ মেয়াদী সড়ক মহা পরিকল্পনা (Master Plan) প্রণয়ন করবে।

৫.৩.২ বিদ্যমান অবকাঠামোর পূর্ণতর ব্যবহারের লক্ষ্যে প্রধান সড়ক নেটওয়ার্কে বিচ্ছিন্ন সংযোগ সমূহের (missing links) নির্মাণ সমাপ্ত করা হবে এবং একই সংগে প্রধান প্রধান নদীর ওপর নতুন সেতু নির্মাণ কার্যক্রম অব্যাহত রাখা হবে।

৫.৩.৩ গুরুত্বপূর্ণ সড়কের ধারণক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য বাইপাস নির্মাণসহ প্রয়োজনীয় অন্যান্য কার্যক্রম গ্রহণ করা হবে।

৫.৩.৪ সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন কার্যক্রম করিডোরের ভিত্তিতে প্রণয়ন করা হবে।

৫.৩.৫ সরকার ভ্রমণ সময় ও ভ্রমণের নির্ভরযোগ্যতা বিষয়ে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করে দেবে এবং সড়ক এজেন্সিসমূহ এরই ভিত্তিতে কাজ করবে।

5.2.6 The above mentioned National Standards must be followed for construction of roads by the private sector or city/town development authorities.

5.2.7 The 'Highway Act' will be updated to assist the above.

5.3 To introduce long-term network planning

5.3.1 The Government will develop a long-term (20 year) Road Master Plan.

5.3.2 Better use of existing infrastructure will be made by completing the missing links in the main road network, along with a continuation of the new bridge programme across major rivers.

5.3.3 A programme of measures for improving local highway capacity along with by-passes will be developed.

5.3.4 A road network development programme will be developed on a road corridor basis.

5.3.5 Government will set targets relating to journey times and reliability, to which road agencies will be expected to work.

৫.৩.৬ সরকারী অথবা বেসরকারী যে কোন উদ্যোগেই বাস্তবায়িত হোক না কেন সকল নতুন সড়ক নির্মাণ ও বিদ্যমান সড়ক উন্নয়ন প্রস্তাবকে ভবিষ্যতে নিরাপত্তার মান (Safety Examination) অর্জন করতে হবে।

৫.৩.৭ সড়ক নির্মাণের জন্য জমি সংগ্রহের লক্ষ্যে বিদ্যমান ভূমি অধিগ্রহণ আইন (Land Acquisition Act) ব্যতীত বিকল্প অন্য কোন উপায় বা ব্যবস্থা উদ্ভাবন করা যায় কি না তা পরীক্ষা করে দেখা হবে।

৫.৪ বিনিয়োগ সংরক্ষণার্থে সড়ক নেটওয়ার্ক রক্ষণাবেক্ষণ

৫.৪.১ সড়ক খাতের বিনিয়োগ সংরক্ষণার্থে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় যুক্তিযুক্ত পর্যায়ে উন্নীত করা হবে।

৫.৪.২ অতীতের পুঞ্জীভূত রক্ষণাবেক্ষণ (backlog maintenance) সমস্যা দূর করতে আশু ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ (routine) ও সময়-সূচী ভিত্তিক (periodic) রক্ষণাবেক্ষণের জন্য যথোপযুক্ত কর্মসূচী গ্রহণের মাধ্যমে ভবিষ্যতে এরূপ পুঞ্জীভূত রক্ষণাবেক্ষণ সমস্যার পুনরাবৃত্তি পরিহার করা হবে। এক্ষেত্রে উন্নয়ন সহযোগীদের সাহায্য প্রাপ্তির জন্য চেষ্টা অব্যাহত থাকবে।

৫.৪.৩ সরকার সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের সকল ক্ষেত্রে প্রকৌশল, ঠিকাদারী ও ব্যয় নিয়ন্ত্রণে প্রয়োজনীয় দক্ষতা বৃদ্ধি করবে।

৫.৪.৪ আরএইচডি, এলজিইডি ও নগর কর্তৃপক্ষ নিয়মিত (routine) ও সময়-সূচী ভিত্তিক (periodic) কর্মসূচী প্রণয়ন করবে। আর্থিক দিক দিয়ে যুক্তিযুক্ত এরূপ কর্মসূচীতে সরকার পর্যাপ্ত অর্থায়ন নিশ্চিত করবে।

5.3.6 All new roads, and road improvement proposals, whether public or private sector, will in future be subjected to safety examinations (audits).

5.3.7 Alternative means, other than use of the Land Acquisition Act, of procuring land for construction of new roads will be studied, to speed up the progress.

5.4 To maintain the road network at a level which protects the value of the investment

5.4.1 To protect investment in the road sector maintenance expenditure will be raised to a reasonable standard.

5.4.2 Immediate steps will be taken to remove the maintenance backlog. Recurrence of any backlog in the future will be avoided through improved routine and periodic maintenance programmes. In this area assistance from development partners will continue to be sought.

5.4.3 The Government will strengthen capabilities in all the fields of road maintenance in engineering, contracting and cost control.

5.4.4 Routine and periodic maintenance programmes will be drawn up by RHD, LGED, and city authorities. Where these provide value for money Government will ensure adequate funding.

৫.৪.৫ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজে দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ভবিষ্যতে মহাসড়ক রক্ষণাবেক্ষণে বেসরকারী খাতের ভূমিকা বৃদ্ধি উৎসাহিত করা হবে।

৫.৫ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অর্থায়ন প্রবাহ অব্যাহত রাখা

৫.৫.১ সরকার জাতীয়, আঞ্চলিক, সংযোগকারী ও স্থানীয় সড়ক সমূহের নিয়মিত (routine) ও সময়-সূচী ভিত্তিক (periodic) রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সবচেয়ে উপযুক্ত ও নিশ্চিত একটি অর্থায়ন ব্যবস্থা খুঁজে বের করবে।

৫.৫.২ এ উদ্দেশ্যে তহবিল গঠনকল্পে সরকার উপযুক্ত উৎস খুঁজে বের করবে।

৫.৫.৩ বিকল্প ব্যবস্থা করে বিশেষ বিশেষ ক্ষেত্রে সড়ক ব্যবহারকারীদের নিকট থেকে আনুপাতিক হারে যুক্তিযুক্ত রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় আদায় করা যাবে।

৫.৬ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার উন্নয়ন

৫.৬.১ বিদ্যমান মহাসড়কের উন্নততর ও অধিক নিরাপদ ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য সরকার স্বল্প-ব্যয়ের কার্যক্রম গ্রহণ উৎসাহিত করবে।

৫.৬.২ সড়কের সর্বোত্তম ব্যবহার ও ট্রাফিক প্রবাহকে অধিক গতিশীল করার উদ্দেশ্যে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সড়ক ব্যবস্থাপনা সামর্থ (street management capabilities) উন্নয়নে সরকার উৎসাহ প্রদান করবে।

৫.৬.৩ উন্নততর ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা গড়ে তোলা, পর্যাপ্ত গণ সচেতনতা সৃষ্টি ও সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকার এনজিও ও স্থানীয় সরকার সংস্থাসমূহের সাথে পরামর্শ করবে।

5.4.5 The private sector will be encouraged to play a greater part in highway maintenance in the future, with the aim of improving efficiency.

5.5 To secure a sustainable means of funding road maintenance

5.5.1 The Government has started to research the most appropriate form of guaranteed funding for routine and periodic road maintenance of National, Regional, Feeder (District) and local roads in Bangladesh.

5.5.2 The Government will identify the appropriate sources for operating a road fund for this purpose.

5.5.3 Road users should pay towards road maintenance costs in proportion to the damage which they do to roads.

5.6 To improve the management of traffic

5.6.1 The Government will encourage programmes of low-cost measures to provide for better and safer use of the existing highways.

5.6.2 The Government will encourage the development of street management capabilities of concerned authorities in order to make best use of the road network, and make traffic flow more efficient.

5.6.3 The Government will consult with NGO's and local government bodies to develop better traffic management, awareness and safety.

৫.৬.৪ সড়ক ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ সড়কের সংযোগস্থলে বিদ্যমান সমস্যা সমাধানের দিকে বিশেষ দৃষ্টি দিবে এবং ট্রাফিক অগ্রাধিকার ব্যবস্থা প্রবর্তন বিষয়ে একটি ব্যাপক কর্মসূচী বাস্তবায়ন করবে এবং ট্রাফিক সিগন্যাল কার্যকর ও সংস্কার সাধন করবে।

৫.৬.৫ ম্যানুয়াল পদ্ধতির স্থলে স্বয়ংক্রিয় ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ পদ্ধতি প্রবর্তন করা হবে।

৫.৬.৬ পার্কিং পলিসি প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করা হবে।

৫.৬.৭ সরকার মহানগরী সমূহের বর্তমান ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা পর্যালোচনা করে দেখবে। সমীক্ষার ভিত্তিতে সকল মহানগরীর জন্য বিশেষ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হবে।

৫.৬.৮ সড়ক পথে ট্রাফিকের চলাচলে নিরাপত্তা ও দক্ষতা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে জাতীয় সড়ক প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য পর্যাপ্ত সুযোগ সুবিধা সৃষ্টির ব্যবস্থা থাকবে।

৫.৭ সড়ক পার্শ্বস্থ কর্মকাণ্ড ব্যবস্থাপনা

৫.৭.১ অবাপ্তি কর্মকাণ্ড নিয়ন্ত্রণের জন্য নতুন আইন/প্রবিধান প্রণয়ন পূর্বক প্রয়োগ করা হবে এবং অর্থনৈতিক বিবেচনায় সমর্থনযোগ্য কর্মকাণ্ডের ক্ষেত্রে বিকল্প সুযোগ সুবিধা গড়ে তোলা হবে।

৫.৭.২ যে সকল জাতীয় ও আঞ্চলিক সড়কের উপর হাট বাজার বসে ট্রাফিক প্রবাহ ব্যাহত করে সে সব স্থানে সরকার আইনের প্রয়োগ জোরদার করবে।

5.6.4 Street management will address the problems at intersections and implement a major programme of traffic priorities and traffic signal implementation and overhaul.

5.6.5 Automatic traffic controls will replace manual systems.

5.6.6 Parking policies will be formulated and implemented.

5.6.7 Government will review the arrangements for metropolitan cities. It will require special traffic management plans to be drawn up for all metropolitan areas, based on studies.

5.6.8 National Road improvement schemes will in future contain facilities for non-motorised traffic to ensure safety and the efficiency of the network for strategic traffic.

5.7 Management of road-side activities

5.7.1 New laws/regulations will be brought into force, to control undesirable road side activities and to provide alternative facilities if they are economically beneficial.

5.7.2 The Government will strengthen enforcement where Hats and Bazaars encroach onto National and Regional Roads and disrupt traffic flow.

৫.৭.৩ আইনের সুষ্ঠু প্রয়োগ নিশ্চিত করতে সরকার সড়ক কর্তৃপক্ষ ও স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের মধ্যে সমন্বয় বৃদ্ধি করবে এবং কোন্ কোন্ ক্ষেত্রে পুলিশের ক্ষমতা বৃদ্ধি ও জনশক্তি বৃদ্ধি করা প্রয়োজন তা চিহ্নিত করবে।

৫.৭.৪ সড়কের অব্যবহৃত ভূমির যথাযথ ব্যবহার নিশ্চিত করা হবে এবং সড়ক পার্শ্বস্থ উপযুক্ত *Borrow pit* এ মৎস চাষকে উৎসাহিত করা হবে।

৫.৮ সড়ক নির্মাণে সমন্বিত পরিকল্পনা কৌশল উদ্ভাবন

৫.৮.১ হাট বাজারের প্রয়োজনীয়তা অন্তর্ভুক্ত করে সড়ক নির্মাণের সমন্বিত পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হবে।

৫.৮.২ ভবিষ্যতে হাট বাজার থেকে প্রধান সড়কে সরাসরি প্রবেশের জন্য বিকল্প প্রবেশ পথ অথবা সার্ভিস সড়কের ব্যবস্থা করা হবে।

৫.৮.৩ গুরুত্বপূর্ণ সড়ক নেটওয়ার্কের সংযোগস্থলের (junctions/intersections) জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নতুন ডিজাইন স্ট্যান্ডার্ডে অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৫.৮.৪ বিদ্যমান জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং দুর্ঘটনা প্রবণ অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ সড়কের সংযোগস্থল (junctions/intersections) উন্নয়নের জন্য কর্মসূচী গ্রহণ করা হবে।

৫.৮.৫ ট্রাফিক প্রবাহ ও নিরাপত্তার উন্নতি সাধনকল্পে সড়কের সংযোগস্থলে যানবাহন পার্কিং এর উপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ ও তা কঠোরভাবে প্রয়োগ করা হবে।

৫.৮.৬ গুরুত্বপূর্ণ সড়কে প্রবেশ নিয়ন্ত্রণ করার লক্ষ্যে হাইওয়ে অ্যাক্ট (Highways Act) এর অধীনে প্রয়োজনীয় বিধি / বিধান প্রণয়ন করা হবে।

5.7.3 Government will develop better co-ordination between road authorities and the Ministry of Home Affairs to assist better enforcement, and will investigate areas where police powers and manpower needs to be strengthened.

5.7.4 Appropriate uses of unutilised roadside land will be encouraged. Where appropriate, fish farms in roadside borrow pits will be encouraged.

5.8 To develop an integrated planning approach in road construction

5.8.1 An integrated plan for the design of (main) roads through Hats and Bazaars will be prepared.

5.8.2 In future, direct access onto main roads from Hats and markets will not be allowed, and alternative access or service roads will be provided.

5.8.3 New design standards will incorporate arrangements for junctions/intersections on the strategic road network.

5.8.4 An investment programme for junction/intersection improvements on existing National and Regional Highways, and other accident prone locations will be undertaken.

5.8.5 New restrictions on parking at junctions will be introduced, in order to improve traffic flow and safety, and these will be rigidly enforced.

5.8.6 Rules and regulations will be formulated with a view to control access to strategic roads in a new Highways Act.

৫.৮.৭ কর্মব্যস্ত স্থানে প্রধান সড়ক নির্মাণের ক্ষেত্রে পথচারীর জন্য ফুটপাথ ও সড়ক অতিক্রমের সুযোগ-সুবিধা প্রদান করা হবে। বিদ্যমান সড়কেও পদযাত্রীর জন্য অনুরূপ নতুন সুযোগ সুবিধা সৃষ্টির লক্ষ্যে অগ্রাধিকার-ভিত্তিক কর্মসূচী গ্রহণ করা হবে।

৫.৮.৮ বাস্তবসম্মত হলে বিদ্যমান হাট-বাজার ও যানবাহন বদলের স্থান সমূহে (interchange points) বাস ও কার পার্ক তৈরীর উপর সরকার গুরুত্ব দেবে। চলমান ট্রাফিককে সহায়তা দান ও যাত্রীর নিরাপত্তা বৃদ্ধির লক্ষ্যে এ সব পার্কিং সুবিধা ব্যবহার করার জন্য বাস চালকদের উৎসাহ প্রদান করা হবে।

৫.৯ অবকাঠামো, সেবা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে বেসরকারী খাতকে অধিকতর সম্পৃক্ত করণ

৫.৯.১ সরকার এমন একটি আইন কাঠামো তৈরী করবে যাতে বেসরকারী বিনিয়োগকারীরা সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে তাদের ভূমিকা, দায়িত্ব ও অধিকার সম্পর্কে স্বচ্ছ ধারণা পেতে পারে। ট্যারিফ (Tariff), বিনিয়োগের শর্তাবলী (investment criteria) ও দরপত্রে অংশগ্রহণের পদ্ধতি/ নিয়মাবলী সম্বলিত সার্বিক রেগুলেশন প্রকাশ করা হবে।

৫.৯.২ দীর্ঘ-মেয়াদী সড়ক পরিকল্পনার অংশ হিসেবে সরকার জাতীয় টোল রোডের জন্য পরিকল্পনা গ্রহণ করবে এবং উপযুক্ত ডিজাইন মান (Design Standards) প্রস্তুত করবে।

৫.৯.৩ দীর্ঘ মেয়াদে টোল রোড নেটওয়ার্কের দায়িত্ব গ্রহণের জন্য সরকার একটি পৃথক কর্তৃপক্ষ গঠনের বিষয় বিবেচনা করবে।

৫.৯.৪ সম্ভাব্য টোল রোড নেটওয়ার্কের (potential toll road network) অন্যান্য অংশের সাথে বেসরকারী বিনিয়োগে বাইপাস নির্মাণ বাস্তবায়ন করার বিষয়ে উৎসাহিত করা হবে।

5.8.7 On main roads where there is significant activity, footways and crossing facilities will be provided on new roads. Priorities for new pedestrian facilities on existing roads will also be drawn up.

5.8.8 Where it is practicable, Government will give priority to parking facilities for buses and cars at existing hats and interchange points. Bus operators will be encouraged to use such facilities in order to assist moving traffic, and improve passenger safety.

5.9 To involve the private sector more in infrastructure, services and maintenance

5.9.1 The Government will provide the appropriate legal framework so that private investors have a clear understanding of their roles and responsibilities, as well as rights and entitlements. Overall regulations regarding tariffs, investment criteria, and bidding procedures will be published.

5.9.2 As part of the long-term highway plan, the Government will draw up plans for national toll roads, and will prepare appropriate design standards.

5.9.3 In the longer term, the Government will consider the need for a separate authority to deliver the toll road network.

5.9.4 Construction of bypass roads with private investment will be encouraged along with other components of a potential toll road network.

৫.৯.৫ অর্থনৈতিকভাবে যুক্তিযুক্ত হলে জাতীয় সড়কে সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ফেরী প্রতিস্থাপনকে অগ্রাধিকার দেওয়া হবে।

৫.৯.৬ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে ফেরী পরিচালনার দৈনন্দিন দায়িত্ব থেকে পর্যায়ক্রমে সরিয়ে আনা হবে এবং গুরুত্বপূর্ণ অন্যান্য কাজে সম্পৃক্ত করা হবে।

৫.৯.৭ উন্নততর বা অন্তত সমমানে ফেরী সেবা প্রদানের শর্তে বেসরকারী খাতকে উন্মুক্ত প্রতিযোগিতার ভিত্তিতে ফেরী সরবরাহ ও পরিচালনায় অংশ গ্রহণের জন্য আহ্বান জানানো হবে।

৫.১০ সড়ক নির্মাণ কার্যক্রম থেকে পরিবেশকে সুরক্ষা করা

৫.১০.১ ভবিষ্যতে টোল-ভিত্তিক অথবা টোল বিহীন সকল নতুন সড়ক নির্মাণ এবং বৃহৎ/প্রধান সড়ক উন্নতকরণ প্রকল্প গ্রহণ কালে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ (Environmental Impact Assessment) সমীক্ষা পরিচালনা করা হবে। সরকার সড়ক পার্শ্বে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচী গ্রহণ ও বাস্তবায়নে উৎসাহ প্রদান অব্যাহত রাখবে।

৫.১০.২ পরিবেশগত সমস্যার প্রশমনে প্রয়োজনীয় অর্থায়ন করা হবে।

৫.১০.৩ নতুন সড়কের জন্য সরকার পরিবেশের মান (environmental standards) সম্বলিত নির্দেশিকা প্রকাশ করবে; এতে সামাজিক ও পুনর্বাসন সম্পর্কিত বিষয়াদি (social and re-settlement issues) অন্তর্ভুক্ত থাকবে। পরিবেশ সংক্রান্ত এ সব মান সরকারী ও বেসরকারী সকল সড়ক প্রকল্পের জন্য প্রযোজ্য হবে।

5.9.5 Ferries will be replaced by bridges on National Roads, where economic benefits are proven.

5.9.6 The Roads and Highways Department will be asked to divest itself of the day-to-day running of ferries, in order to concentrate on more strategic responsibilities.

5.9.7 The private sector will be invited to participate in ferry supply and operations, subject to open competition, providing the same or better level of service.

5.10 To well protect the environment from road construction programmes

5.10.1 In future all new roads and major improvements, tolled or otherwise, will be subjected to an Environmental Impact Assessment (EIA) in order that appropriate measures can be identified to off-set any adverse effects of road construction and operation. The Government will continue to encourage road-side tree plantation programmes and implementation.

5.10.2 Funding will be provided for mitigation measures of adverse environmental impacts.

5.10.3 The Government will publish environmental standards for new roads, including social and re-settlement issues. These standards should apply to all public and private sector road projects.

৫.১০.৪ সরকার সড়ক নির্মাণে দীর্ঘস্থায়ী উপকরণ ব্যবহার উৎসাহিত করবে। এর ফলে সড়ক নির্মাণকারী সংস্থা/প্রতিষ্ঠান কাদামাটির তৈরী ইটের পরিবর্তে ক্রমশ কঠিন শিলা ও চুনা-পাথর ব্যবহারে এগিয়ে আসবে এবং বাঁধ নির্মাণের জন্য নদী খননের ফলে প্রাপ্ত বালু ও মাটি ব্যবহার বৃদ্ধি পাবে। এ সকল পরিবর্তন অন্তর্ভুক্ত করে নতুন ডিজাইনমান (New design Standards) প্রকাশ করা হবে।

৫.১০.৫ উন্মুক্ত চুলায় তাপ প্রয়োগের মাধ্যমে বিটুমিন গলিয়ে সড়কের আচ্ছাদন (surfacing) তৈরী করলে তা নিম্ন মানের হয়ে থাকে এবং এতে বায়ু দূষণ সৃষ্টি হয়। নির্মাণ কাজের এ প্রক্রিয়া ব্যবহার করা নিষিদ্ধ করা হবে এবং আধুনিক প্রযুক্তি গ্রহণ করা হবে।

৫.১১ সেতু নীতিমালা

৫.১১.১ সংশ্লিষ্ট এজেন্সির সহযোগিতায় আরএইচডি প্রধান সড়ক নেটওয়ার্কে (জাতীয়, আঞ্চলিক ও সংযোগ বা ফিডার সড়ক) অবস্থিত সকল সেতুর জন্য জ্যামিতিক মান (Geometric Standard) নির্ধারণ করবে। বিভিন্ন সড়ক ও মহাসড়কে অবস্থিত সেতুসমূহকে সড়কপথের সমান চওড়া (upto carriageway width) করার জন্য অগ্রাধিকার ভিত্তিতে কর্মসূচী (priority program) গ্রহণ করা হবে এবং চাহিদা থাকলে অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য পৃথক লেন সংযোজনের বিষয় বিবেচনা করা হবে।

৫.১১.২ জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কে অবস্থিত সকল নতুন বৃহৎ সেতুর (যান্ত্রিক ফেরীর স্থলে স্থাপিত সেতু) উপর টোল আরোপ করা যাবে।

5.10.4 The Government will also encourage long-term sustainability in road construction – moving away from clay for bricks, to the use of hard rocks and limestone, along with greater use of river dredged material for embankment construction. New design standards will be published that incorporate these changes.

5.10.5 Heating bitumen for surfacing roads over open fires produces a lower quality surface and causes atmospheric pollution, and will be banned. Modern technology will be adopted.

5.11 Bridge Policy

5.11.1 Geometric standards for all bridges in the main road network (National, Regional and Feeder Roads) will be drawn up by RHD, in conjunction with other concerned agencies. A priority programme for widening bridges on National Roads up to the carriageway width will be developed, and incorporating non-motorised vehicle lanes, where demand exists, will be considered.

5.11.2 Tolls will be levied on all major bridges (which replaced mechanised ferries) on the National Road Network.

৫.১১.৩ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ সকল সংকীর্ণ সেতুতে নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে ও সতর্কতামূলক সংকেত চিহ্ন প্রদর্শনের ব্যবস্থা করবে। এক লেন বিশিষ্ট সংকীর্ণ সেতুর ক্ষেত্রে যানবাহনের সংখ্যা (traffic volume), পারাপারের দৈর্ঘ্য (crossing length) ও দৃষ্টি রেখার (sight lines) বিচারে প্রয়োজন হলে ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা প্রবর্তন করা হবে।

৫.১১.৪ সরকার সংশ্লিষ্ট সংস্থার সমন্বয়ের মাধ্যমে সেতুর নীচ দিয়ে চলাচলকারী যানবাহনের প্রয়োজনীয়তা বিবেচনায় রেখে সেতুর উচ্চতার মান (vertical clearance) নির্ধারণ করবে।

৫.১২ দেশীয় সড়ক নির্মাণ শিল্প উন্নয়নে উৎসাহ প্রদান

৫.১২.১ সরকার বেসরকারী খাতে যন্ত্রপাতি ভাড়া ব্যবসায়ের উন্নয়নে উৎসাহ প্রদান করবে। এ প্রক্রিয়াকে সহায়তা করার জন্য সরকারী সড়ক নির্মাণ কর্তৃপক্ষের অধিনস্থ বিদ্যমান যন্ত্রপাতি ভাড়া প্রদানকারী দপ্তর সমূহকে বেসরকারী করণের বিষয়টি বিবেচনা করা হবে। ঠিকাদারদের ক্ষমতা (capacity) বৃদ্ধিকে উৎসাহিত করা হবে।

৫.১২.২ যন্ত্রপাতি, সরঞ্জাম বহর ও কারখানা গুলোকে যুক্তিযুক্ত আয়তনে সীমাবদ্ধ রাখতে এবং ব্যবহার-অযোগ্য যন্ত্রপাতি বাতিল করতে সকল সড়ক এজেন্সিকে নির্দেশ প্রদান করা হবে।

৫.১৩ আন্তর্জাতিক সড়ক যোগাযোগ উৎসাহিত করা

৫.১৩.১ বৃহত্তর স্বার্থে আন্তর্জাতিক সংযোগ উৎসাহিত করা হবে।

৫.১৩.২ সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক উদ্যোগে বাংলাদেশ সক্রিয় ভূমিকা পালন করবে।

5.11.3 Concerned authorities will introduce safety measures and warning signs at all narrow bridges. Traffic controls will be installed at single lane narrow bridges, where traffic volumes, length of crossing and sight lines justify it.

5.11.4 The Government will fix modified bridge vertical clearance standards in co-ordination with concerned agencies.

5.12 Fostering the Contracting Industry

5.12.1 Government will encourage plant and equipment leasing/hiring businesses in the private sector. To assist this process, the privatisation of leasing/hiring entities will be considered. Capacity enhancement of the contractors will be encouraged.

5.12.2 All road agencies will be asked to rationalize their equipment and plant fleet, and workshops, and to scrap unusable stock.

5.13 Fostering Inter-National Links

5.13.1 Inter-National Links will be encouraged in the greater national interest.

5.13.2 Bangladesh will play an active role in the field of international road communications.

৫.১৩.৩ বাংলাদেশের জন্য সুবিধাজনক বিবেচিত হলে সরকার অতিরিক্ত ও বর্ধিত আন্তর্জাতিক সড়ক অবকাঠামো নির্মাণের জন্য বিনিয়োগ উৎসাহিত করবে।

৫.১৪ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সাংগঠনিক উন্নয়ন

৫.১৪.১ নতুনভাবে অগ্রাধিকার নিরূপণ বিশেষ করে বিদ্যমান সম্পদ ব্যবস্থাপনার বিষয়টি বিবেচনায় রেখে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে পুনর্গঠিত করা হবে। এ লক্ষ্যে আরএইচডি-কে কয়েকটি কর্ম-ভিত্তিক ইউনিটে (functional unit) পুনর্গঠন করার প্রস্তাব বিবেচনা করা হবে।

৫.১৪.২ উল্লেখযোগ্য সকল বিনিয়োগ প্রস্তাব বাস্তবায়নের পূর্বে সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের অর্থনৈতিক, সামাজিক ও পরিবেশগত দিক মূল্যায়নের লক্ষ্যে সমীক্ষা পরিচালনা করতে হবে। সড়ক ও ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা প্রকল্প সমূহের ক্ষেত্রে নিরাপত্তার দিক পরীক্ষা বাধ্যতামূলক করা হবে।

৫.১৪.৩ প্রকল্প মূল্যায়নে অনুসৃত বর্তমান পদ্ধতি অনতিবিলম্বে আরও উন্নত করতে হবে। এ লক্ষ্যে অর্জনে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট ইউনিট সমূহকে প্রয়োজন অনুযায়ী অধিকতর শক্তিশালী করতে হবে।

৬। সড়ক পরিবহন ও ট্রাফিক

৬.১ যানবাহনের ওজন (weights) নিয়ন্ত্রণ।

৬.১.১ বিভিন্ন শ্রেণীর যানবাহনের এক্সেল লোড সীমা (Axle Load Limit) নির্ধারণ করা হবে।

5.13.3 The Government will encourage investment in additional and enhanced international infrastructure connections where there are clear economic benefits to Bangladesh.

5.14 Improved Organisation of the Roads and Highways Department

5.14.1 RHD will be re-organised to reflect new priorities, especially regarding asset management. To achieve this goal it is proposed that RHD be reorganised into functional units.

5.14.2 All significant investment proposals will be subjected to economic, social and environmental assessments. Road and traffic management projects will be compulsorily subjected to a safety examination.

5.14.3 Appraisal methodologies will need to be improved, supported by necessary strengthening in the concerned units of RHD.

6. Road Transport and Traffic

6.1 To regulate vehicle weights

6.1.1 Axle Load Limits for various classes of vehicles will be fixed.

- ৬.১.২ মাত্রাতিরিক্ত পণ্য/যাত্রী বোঝাই রোধকল্পে সড়ক পার্শ্বে যানবাহন পরীক্ষা ও আইন প্রয়োগ করা হবে। এ কাজ সম্পাদন করতে কর্তৃপক্ষ পুলিশের সহায়তা নেবে এবং বহনযোগ্য ওজন পরিমাপক যন্ত্র (mobile weigh stations) ব্যবহার করবে। গুরুত্বপূর্ণ স্থানে স্থায়ী ওজন পরিমাপক সেতু (permanent weigh bridges) স্থাপন করা হবে।
- ৬.১.৩ বিভিন্ন সড়ক মহাসড়কে অবস্থিত সেতুর মধ্যে যেগুলোর ভার বহন ক্ষমতা নব নির্ধারিত এক্সেল লোড অপেক্ষা কম সেগুলোকে প্রয়োজনীয় মানে পুনঃনির্মাণ করা হবে।
- ৬.১.৪ যে সব সড়কের ভারবহন ক্ষমতা এক্সেল ওজনের জাতীয় মানের নীচে বিদ্যমান থাকা প্রয়োজন, যেমন পুরাতন সেতু সম্বলিত সড়ক, সে গুলোর ক্ষেত্রে নিষেধাজ্ঞা বলবৎ থাকবে এবং উপযুক্ত ট্রাফিক সংকেত স্থাপন করা হবে।
- ৬.১.৫ বহু এক্সেল (multi-axle) বিশিষ্ট যানবাহনের ব্যবহার সম্প্রসারণের বিষয়ে উৎসাহ প্রদান করা হবে।
- ৬.১.৬ যানবাহন অধ্যাদেশে বর্ণিত যান্ত্রিক যানবাহনের শ্রেণীবিন্যাস পর্যালোচনা ও পুনর্বিবেচনা করা হবে এবং নতুন মোটরযান আইন প্রণয়ন ও প্রবর্তন করা হবে।
- ৬.১.৭ বৃহৎ আকারের যানবাহন প্রবর্তন এবং আনুষ্ঠানিক পণ্য বহন কোম্পানী গঠনে উৎসাহ প্রদান করার লক্ষ্যে যানবাহন কর এবং সংশ্লিষ্ট বিধিবিধান পুনর্বিবিন্যাস করা হবে।

- 6.1.2 To prevent overloading of goods and passenger vehicles roadside checks will be implemented and enforced. To do this the relevant authorities, aided by the police, will be equipped with mobile weigh-stations, and permanent weigh-bridges will be implemented at key locations.
- 6.1.3 Bridges on the National and Regional Roads which are not capable of meeting the new axle weight will be reconstructed up to the required standard.
- 6.1.4 On roads, where weight limits below the national standards are required, such as on roads with older bridges, restrictions will apply and appropriate road signs will be erected.
- 6.1.5 The extended use of multi-axle vehicles will be encouraged.
- 6.1.6 The classification of vehicles in the Motor Vehicle Ordinance will be reviewed, reconsidered and new motor vehicle laws published and enforced.
- 6.1.7 Vehicle taxes and regulations will be changed to encourage larger vehicles, and to promote formal freight companies.

৬.২ যানবাহন সৃষ্ট দূষণ হ্রাস

- ৬.২.১ যানবাহন ফিটনেসের অংশ হিসেবে বাংলাদেশ সরকার বাধ্যতামূলক ভাবে যানবাহন হতে নির্গত ধোঁয়া পরীক্ষার কাজ শুরু করবে। নির্ধারিত বায়ু দূষণের মান মাত্রা ক্রমান্বয়ে বৃদ্ধি করা হবে যাতে আন্তর্জাতিক মান অর্জিত হয়। বাংলাদেশ সরকার সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে বায়ু দূষণের মাত্রা পরীক্ষার যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম সরবরাহ করবে এবং এজন্য উপযুক্ত প্রশিক্ষণের মাধ্যমে দক্ষ লোকবল সৃষ্টি করবে।
- ৬.২.২ যানবাহনে সিএনজি ব্যবহারে উৎসাহ প্রদান এবং একই সাথে সারাদেশে বিশেষ করে শহর এলাকায় পূর্ণাঙ্গ সিএনজি ফিলিং স্টেশনের পূর্ণ নেটওয়ার্ক গড়ে তোলার জন্য সরকার কর্মসূচী গ্রহণ করবে।
- ৬.২.৩ সারাদেশে সিএনজি ফিলিং স্টেশন স্থাপনে বেসরকারি খাতকে আকৃষ্ট করার লক্ষ্যে সরকার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।
- ৬.২.৪ সিএনজি ও পেট্রলের মূল্য স্তর নির্ধারণকালে গ্যাসচালিত যানবাহনকে উৎসাহ প্রদানের বিষয়টি বিবেচনায় রাখা হবে।
- ৬.২.৫ সরাসরি গ্যাস ব্যবহারযোগ্য অথবা রূপান্তরযোগ্য যানবাহন আমদানীকে উৎসাহিত করা হবে।
- ৬.২.৬ ব্যাপক প্রচারের মাধ্যমে গণসচেতনতা সৃষ্টি করে দেশে বিদ্যমান সকল পেট্রোল চালিত মোটরকার সিএনজি চালিত যানবাহনে রূপান্তরের জন্য সরকার উৎসাহ প্রদান করবে।
- ৬.২.৭ শুধুমাত্র ৪-স্ট্রোক বিশিষ্ট ইঞ্জিনের ব্যবহার পর্যায়ক্রমে নিশ্চিত করা হবে।
- ৬.২.৮ টু-স্ট্রোক ইঞ্জিন বিশিষ্ট যানবাহন পর্যায়ক্রমে সারাদেশ হতে বন্ধ করা হবে।

6.2 To reduce pollution from vehicles

- 6.2.1 The Government will introduce mandatory emission testing as part of the vehicle fitness test. The standards initially adopted will be progressively raised so as to reflect international norms. The Government will equip the concerned authorities with emission testing equipment, and will create expert manpower by providing appropriate training.
- 6.2.2 The Government will encourage the use of CNG, and at the same time will adopt a works programme to ensure that the country is adequately covered by a full network of CNG filling stations, particularly in urban areas.
- 6.2.3 The Government will take appropriate measures to attract the private sector to set up CNG filling stations all over the country.
- 6.2.4 By fixing price differentials between CNG and Petrol, gas-driven vehicles will be encouraged.
- 6.2.5 The Import of vehicles capable of gas propulsion or able to be converted to gas use, will be encouraged.
- 6.2.6 The Government will encourage the conversion of existing petrol-driven cars to CNG through an awareness campaign.
- 6.2.7 and
6.2.8 2-stroke engines will be phased out in the country gradually, and only 4-stroke engines will be allowed.

৬.২.৯ বায়ু দূষণ নিয়ন্ত্রণে উন্নতমানের জ্বালানী (Clean Fuel) ব্যবহারে উৎসাহ প্রদান এবং যানবাহনের যথাযথ মেরামত/সংরক্ষণের অভ্যাস গড়ে তোলা হবে। এ লক্ষ্য অর্জনে নতুন বিধিবিধান ও যানবাহন ফিটনেস পরীক্ষার ব্যবস্থা প্রণীত হবে।

৬.২.১০ সিএনজি অথবা অতি নিম্নমাত্রা সালফার সম্বলিত ডিজেল জ্বালানী (ultra-low sulphur diesel fuels) ব্যবহারে আন্তর্জাতিক রীতিনীতি (Practice) অনুসরণে পর্যায়ক্রমে ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

৬.২.১১ উন্নতমানের ইঞ্জিন ব্যবহার ও মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণে উন্নত প্রযুক্তির ব্যবহার উৎসাহিত করা হবে।

৬.২.১২ ভেজাল জ্বালানী (adulterated fuel) বন্ধ করার লক্ষ্যে সরকার আইনের প্রয়োগ জোরদার করবে।

৬.২.১৩ বেসরকারী খাতে দক্ষ জ্বালানী বিতরণ ব্যবস্থার অনুকূল পরিবেশ সৃষ্টি করা হবে।

৬.৩ সড়ক নিরাপত্তার মান উন্নয়ন

৬.৩.১ সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসকল্পে সরকার দুর্ঘটনা প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা জোরদার করবে। এ উদ্দেশ্যে সংশ্লিষ্ট সংস্থা সমূহের মধ্যে অধিকতর সমন্বয় মূলক কার্যক্রম গ্রহণ করা হবে।

৬.৩.২ সরকার নিরাপত্তা বিঘ্নকারী অপরাধ এর যেমন বিপজ্জনক ও বেপরোয়া যানবাহন চালনার জন্য আরও কঠোর শাস্তির ব্যবস্থা গ্রহণের উদ্যোগ নেবে। যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় হাইওয়ে পেট্রোল পুলিশ প্রবর্তনের মাধ্যমে সড়ক/মহাসড়কে নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা জোরদার করা হবে।

6.2.9 Use of clean fuels will be encouraged to control air pollution and practices of proper maintenances will be developed. New regulations and a new system for vehicle fitness testing will be established.

6.2.10 International practice in the use of CNG or ultra-low sulphur diesel fuels will be followed and action taken in phases.

6.2.11 Use of better quality engines and better technology for maintenance practices will be encouraged.

6.2.12 The Government will strengthen enforcement to stop adulterated fuel.

6.2.13 A favourable environment will be created to develop efficient fuel distribution systems in the private sector.

6.3 Improvement of Road Safety

6.3.1 The Government will implement better co-ordination between its agencies in the field of Road Safety to emphasise its commitment to reducing accident rates and speeding up the implementation of accident prevention measures.

6.3.2 The Government will seek more stringent penalties for safety-related offences, such as dangerous and reckless driving, in new legislation. Enforcement of safety measures will be strengthened through the introduction of Highway Patrol Police under the Ministry of Communications.

৬.৩.৩ জাতীয় সড়ক নিরাপত্তার কৌশলগত কর্মপরিকল্পনা (National Road Strategic Action Plan) বাস্তবায়নের জন্য জাতীয় সড়ক নিরাপত্তা সেলকে শক্তিশালী করা হবে।

৬.৩.৪ বিআরটিএ এর অবিচ্ছেদ্য অংশ হিসেবে সড়ক নিরাপত্তা সেলকে পূর্ণাঙ্গরূপে প্রতিষ্ঠা করা হবে এবং সরকার থেকে বাৎসরিক বাজেটের মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানের ব্যয় নির্বাহের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থায়ণ করা হবে। সরকারের সংশ্লিষ্ট দপ্তরের পাশাপাশি বেসরকারী খাতের সঙ্গে নিবিড়ভাবে কাজ করার জন্যও নিরাপত্তা সেলকে উৎসাহ প্রদান করা হবে।

৬.৩.৫ সড়ক নিরাপত্তা কার্যক্রম বাস্তবায়নের জন্য বেসরকারী খাত ও উন্নয়ন সহযোগীদের থেকে প্রয়োজনীয় সহযোগিতা লাভের প্রচেষ্টা চালানো হবে।

৬.৩.৬ সরকার বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয় (BUET) এ একটি সড়ক দুর্ঘটনা গবেষণা কেন্দ্র প্রতিষ্ঠা করবে। সড়ক নেটওয়ার্কে দুর্ঘটনা প্রবণ ব্লাক-স্পট চিহ্নিতকরণ গুরুত্ব প্রদান সহ সড়ক দুর্ঘটনার কারণ সম্পর্কে গবেষণা ও বিশ্লেষণের মাধ্যমে এ প্রতিষ্ঠান সড়ক নিরাপত্তা কার্যক্রম বাস্তবায়নে সহায়তা প্রদান করবে।

৬.৩.৭ বাণিজ্যিক যানবাহনের ফিটনেস পরীক্ষা আরও জোরদার (more rigorous) হবে। বিআরটিএ থেকে লাইসেন্স গ্রহণ পূর্বক টেস্টিং স্টেশন স্থাপনের জন্য ভবিষ্যতে বেসরকারী খাতকে আহ্বান জানানো হবে।

৬.৩.৮ সড়ক দুর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্থদের পর্যাপ্ত ক্ষতিপূরণ প্রদান এবং যানবাহন ড্রাইভিং এর মান উন্নয়নের লক্ষ্যে বীমা শিল্পকে উৎসাহ প্রদান করা হবে।

৬.৩.৯ সড়কে লেন মার্কিংসহ ট্রাফিক সংকেত ম্যানুয়ালের (Traffic Signs Manual) বিধি-বিধান সঠিকভাবে পালন এবং প্রয়োগের ব্যবস্থা নেয়া হবে।

6.3.3 The National Road Safety Cell will be strengthened in order to implement the National Road Safety Strategic Action Plan.

6.3.4 The Road Safety Cell will be fully established as integral part of the BRTA and funded with an annual budget from the Government. It will be encouraged to work closely, not just with other government departments, but with the private sector.

6.3.5 Private sector and development partner support will be sought for safety projects.

6.3.6 The Government will establish an Accident Research Centre at BUET. This will assist the safety programmes through research and analysis of causes of accidents, with a special urgent emphasis on black-spot identification.

6.3.7 Commercial vehicle fitness testing will be more rigorous. In future the private sector will be invited to develop testing stations, under licence from BRTA.

6.3.8 Development of the insurance industry will be encouraged in order to provide adequate compensation to road accident victims and to promote better standards of driving.

6.3.9 The requirement of the Traffic Signs Manual, including provision of lane markings on roads, will be followed and properly enforced.

৬.৪ ড্রাইভিং এর মান উন্নয়ন

- ৬.৪.১ ড্রাইভারদের প্রশিক্ষণ ও টেস্টিং এর জন্য সরকার যুগপোযোগী পাঠ্যক্রম প্রবর্তন করবে।
- ৬.৪.২ ড্রাইভারদের প্রশিক্ষণের সুযোগ বৃদ্ধি করা হবে। প্রশিক্ষণ ও শিক্ষাদানের ক্ষেত্রে বিআরটিসি সহ বেসরকারী খাতের অধিক গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন নিশ্চিত করা হবে। বিআরটিএ কর্তৃক বেসরকারীভাবে স্থাপিত ড্রাইভিং স্কুলের অনুমোদন ও নিয়ন্ত্রণ বজায় রাখা হবে।
- ৬.৪.৩ ড্রাইভিং এর মান উন্নয়নে বিশেষতঃ বাণিজ্যিক ড্রাইভারদের প্রশিক্ষণের ক্ষেত্রে গৃহীত বেসরকারী উদ্যোগে প্রশিক্ষণ কর্মসূচীকে সরকার স্বাগত জানাবে।
- ৬.৪.৪ নিরাপত্তার কাংখিত মান *Safety Standard* অর্জনের লক্ষ্যে ড্রাইভিং পরীক্ষক ও ইনস্ট্রাকটরদের উন্নত প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।
- ৬.৪.৫ বিদ্যমান *Motor Vehicles Ordinance* কে যুগপোযোগী করা হবে। সড়ক ও ট্রাফিক আইন-কানুন/বিধিবিধান এবং ড্রাইভিং এর গ্রহণযোগ্য রীতিনীতি সহজে বোঝার জন্য উক্ত *Ordinance* আলোকে *Highway Code* প্রণয়ন করা হবে।

৬.৫ বাস সার্ভিসের মান উন্নয়ন

- ৬.৫.১ বাস সার্ভিসের মান উন্নয়নের লক্ষ্যে বাস্তব পদক্ষেপ (*Physical measures*) গ্রহণে সরকার সড়ক এজেন্সি ও স্থানীয় সরকারসমূহকে উৎসাহিত করবে। এ লক্ষ্য হবে ‘বাস-লেন’ (*dedicated bus lane*) সৃষ্টি/চিহ্নিত করা। ট্রাফিক লাইট পয়েন্টে বাসের জন্য অগ্রাধিকার সিগন্যাল ব্যবস্থা ইত্যাদি বিবেচনা করা।

6.4 Improvement of driving standards

- 6.4.1 The Government will adopt a modern curriculum for driver training and testing.
- 6.4.2 The availability of driver training will be increased. It will be ensured that the private sector plays a much greater role in training and instruction, along with the BRTC. Private sector driving schools will need to be approved and regulated by the BRTA.
- 6.4.3 The Government will welcome initiatives from the private sector in driver training which improves standards.
- 6.4.4 The Government will provide better training to its own driving examiners and instructors in order that they meet the standards of safety.
- 6.4.5 The existing Motor Vehicles Ordinance will be updated. In order to help all drivers understand road and traffic regulations and acceptable norms of driving the Government will commission the publication of a Highway Code after updating the motor vehicles laws.

6.5 Improvement of the standard of bus services

- 6.5.1 The Government will encourage its road agencies and local government bodies to implement physical measures to assist bus operations. These will be in the form of bus lanes initially. Other measures, such as priority signals for buses at traffic lights will be investigated.

৬.৫.২ বাস পরিচালনায় দক্ষতা বৃদ্ধি, ভ্রমণ সময় সাশ্রয় এবং ভ্রমণকারীর নিরাপত্তা বিধানের লক্ষ্যে সরকার বাস পরিচালনার বিধি-বিধান পর্যালোচনা করবে।

৬.৫.৩ যাত্রীদের চাহিদা পূরণে উন্নতমানের বাস সার্ভিস প্রবর্তনে বেসরকারী খাতকে প্রয়োজনে সহায়তা প্রদান করা হবে।

৬.৫.৪ ঢাকা মহানগরীর জন্য সার্বিক বাস রুট পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হবে। প্রতিযোগিতামূলক বাস সার্ভিস পরিচালনার জন্য বাস অপারেটরদের সংগঠিত করে আধুনিক বাস কোম্পানী গঠনের পদক্ষেপ নেয়া হবে। বাস রুট route franchising প্রবর্তনের মাধ্যমে আধুনিক বাস সার্ভিস ব্যবস্থা গড়ে তোলা হবে। এ পদ্ধতি পর্যায়ক্রমে অন্যান্য মেট্রোপলিটান এলাকা/বড় বড় শহরে সম্প্রসারিত করা হবে।

৬.৬ পণ্য পরিবহন ব্যবস্থায় দক্ষ পরিচালনা নিশ্চিত করা

৬.৬.১ সব নতুন বানিজ্যিক ও শিল্প স্থাপনার ক্ষেত্রে ট্রাকের জন্য সড়কপথের বাইরে পণ্য বোঝাই ও খালাস করার স্থানের ব্যবস্থা করা হবে। এ বিষয়ে বেসরকারী উদ্যোগ উৎসাহিত করা হবে।

৬.৬.২ পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত শ্রমিক কর্মচারীদের পথিপার্শ্বে বিশ্রাম ও অন্যান্য সুযোগ সুবিধা সৃষ্টি করা হবে।

৬.৭ যাত্রীদের যানবাহন বদলের উন্নততর সুযোগ সুবিধা সৃষ্টি করা

৬.৭.১ যাত্রীদের যানবাহন বদলের নিমিত্ত উন্নততর সুযোগ সুবিধা সৃষ্টির লক্ষ্যে টার্মিনাল নির্মাণ এবং পরিচালনায় বেসরকারী খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা হবে।

6.5.2 The Government will review the regulations governing bus operations with the aim of bringing forward amendments that improve efficiency of operations, and improve journey times and the safety of the travelling public.

6.5.3 Government will assist, if needed, the private sector in providing bus services of high standard to meet passenger demands.

6.5.4 In Dhaka, comprehensive bus route plans will be developed. Steps will be taken to organise the bus operators to form modern bus companies to operate competitive bus services. A Modern bus service system will be developed through bus route franchising in the capital. This system will be extended to other metropolitan areas as required.

6.6 Ensuring efficient operation in the freight industry

6.6.1 Off-street loading/unloading spaces for trucks will be required in all new commercial and industrial developments.

6.6.2 Road side rest and other facilities will be created for labourers and workers engaged in goods transport.

6.7 To encourage better interchange facilities

6.7.1 Construction of terminals for interchange of transport modes for passengers and greater participation of the private sector in this regard will be encouraged.

৬.৭.২ টার্মিনালে যাত্রী সাধারণ ও যানবাহনের জন্য সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধির লক্ষ্যে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

৬.৭.৩ টার্মিনাল ব্যবহারের জন্য উপযুক্ত ভাড়ার স্তর নির্ধারণ ও আদায়ের ক্ষেত্রে আধুনিক ব্যবস্থা প্রবর্তন করা হবে।

৬.৮ পার্কিং নীতিমালা প্রণয়ন

৬.৮.১ এ নীতিমালার সংগে সংগতি রেখে পার্কিং নীতিমালা প্রণয়ন করা হবে।

৬.৮.২ পার্কিং সুবিধা নির্মাণ এবং ব্যবস্থাপনায় বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা হবে।

৬.৯ ট্যাক্সি সার্ভিসের মান উন্নয়নে উৎসাহ প্রদান

৬.৯.১ ট্যাক্সি সার্ভিস পরিচালনার ক্ষেত্রে অপেক্ষাকৃত নতুন যানবাহন ব্যবহারকে উৎসাহিত করা হবে।

৬.৯.২ সুষ্ঠুভাবে ট্যাক্সি সার্ভিস পরিচালনার লক্ষ্যে যানবাহনের ফিটনেস, চালকের যোগ্যতা, দক্ষতা ও বিধি-বিধান প্রতিপালনের আওতায় বৃদ্ধিকল্পে সরকার মান নির্ভর লাইসেন্সিং পদ্ধতি প্রবর্তন করবে।

৬.৯.৩ ট্যাক্সি সার্ভিসের সঠিক নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

৬.১০ বেসরকারী খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ

◆ নিম্নোক্ত কর্মকাণ্ডে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা হবেঃ

৬.১০.১ যানবাহন ও এক্সেল ওজন টেস্টিং

৬.১০.২ চালক প্রশিক্ষণ

৬.১০.৩ যানবাহন ফিটনেস টেস্টিং স্টেশন পরিচালনা

৬.১০.৪ সড়কের উপর পার্কিং ব্যবস্থাপনা

৬.১০.৫ সড়কের উপর পার্কিং বিষয়ক আইনের প্রয়োগ

6.7.2 Appropriate measures will be taken to improve facilities for general passengers and vehicles in terminals.

6.7.3 A modern system will be introduced for charging at terminals.

6.8 Development of parking policies

6.8.1 A parking policy will be developed consistent with this policy.

6.8.2 Participation of the private sector in the construction and operation of parking facilities will be encouraged.

6.9 Fostering the taxi industry

6.9.1 Government will encourage the use of newer vehicles for taxi service operations.

6.9.2 The Government will move towards a system of quality licensing for their operation to enhance vehicle fitness, driver capability and adherence to regulations.

6.9.3 Government will take appropriate action to ensure proper safety of taxi services.

6.10 Increased private sector participation

◆ Participation of the private sector in the following activities will be encouraged:

1. Vehicle and axle weight testing
2. Driver tuition
3. Operation of vehicle fitness testing stations
4. On-street parking management
5. On-street parking enforcement

- ৬.১০.৬ সড়কের বাইরে পার্কিং স্থাপনা নির্মাণ ও পরিচালনা
- ৬.১০.৭ আনুষ্ঠানিক কোম্পানী গঠন এবং রুট ইজারার (route franchising) মাধ্যমে শহর কেন্দ্রিক বাস সার্ভিস পরিচালনা
- ৬.১০.৮ অনিয়ন্ত্রিত ভাড়া উন্নতমানের (যথা শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত) বাস সার্ভিস চালনা
- ৬.১০.৯ সেলুন ট্যাক্সি পরিচালনা
- ৬.১০.১০ সড়ক নিরাপত্তা
- ৬.১০.১১ সিএনজি ফিলিং স্টেশন ও অবকাঠামো নির্মাণ
- ৬.১০.১২ টার্মিনাল স্থাপন ও পরিচালনা

৬.১১ যানবাহন চালনার মান উন্নয়নে বিআরটিসি'র অব্যাহত ভূমিকা নিশ্চিত করণ

৬.১১.১ বিআরটিসি যানবাহন পরিচালনার ক্ষেত্রে অন্যদের জন্য অনুকরণীয় দৃষ্টান্ত স্থাপন করবে। যানবাহন ও ইঞ্জিনের ধরণ এবং নিরাপত্তা সংক্রান্ত বিষয়ে গবেষণা করার ক্ষেত্রেও এ প্রতিষ্ঠান কাজ করবে; সুষ্ঠু যানবাহন পরিচালনা অভ্যাসের ক্ষেত্রে উদাহরণ সৃষ্টিতেও এ প্রতিষ্ঠান ভূমিকা রাখবে। চালকের প্রশিক্ষণের ক্ষেত্রে বিআরটিসি তার ভূমিকা সম্প্রসারণ করবে।

৬.১১.২ বিআরটিসির বাস পরিচালনায় বেসরকারী খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা হবে। উন্নততর সেবা প্রদান এবং সরকারী সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহারের লক্ষ্যে বাস ও ট্রাক বহর পরিচালনাসহ বিআরটিসি সম্পত্তির সুষ্ঠু বাণিজ্যিক ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা হবে।

৬.১২ বিআরটিএ'র আধুনিকায়ন ও শক্তিশালীকরণ

৬.১২.১ বিআরটিএকে একটি আধুনিক সংস্থা হিসেবে পুনর্গঠন করা হবে।

- 6. Construction and operation of off-street parking facilities
- 7. Urban bus operations, through the development of formal companies and route franchising
- 8. High quality (e.g. air conditioned) urban bus services with un-regulated fares
- 9. Saloon taxi operations
- 10. Road safety
- 11. Development of CNG filling stations and infrastructure
- 12. Terminal development and operations

6.11 Ensuring the continued role of BRTC in setting good vehicle operating practices

6.11.1 BRTC will set standards for others in vehicle operating practices. It will also be asked to research vehicle and engine types and safety considerations, and to set an example in vehicle operating practices. It will expand its role in driver training.

6.11.2 Greater private sector participation in the operation of BRTC buses will be encouraged. For better services and proper utilisation of Government property, private sector participation in commercial uses of BRTC property along with operation of BRTC buses and trucks may be encouraged.

6.12 Modernisation and Strengthening of the BRTA

6.12.1 BRTA will be re-organised as a modern organisation.

৬.১২.২ বিআরটিএ'র ব্যবস্থাপনা কাঠামোর পরিবর্তন করতে হবে। বিশেষজ্ঞ জ্ঞান ও অভিজ্ঞতা সৃজনের মাধ্যমে সংস্থাটিকে আরও দক্ষ ও কার্যকর করা হবে।

৬.১২.৩ মোটর ভেহিক্যাল অর্ডিন্যান্সের অধীনে প্রদত্ত সমতা প্রয়োগের ক্ষেত্রে বিআরটিএকে অধিকতর শক্তিশালী করা হবে।

৭। অযান্ত্রিক পরিবহন

৭.১ অধিকতর নিরাপদ অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলে উৎসাহ প্রদান

৭.১.১ যান্ত্রিক যানবাহনের চলাচলের জন্য ডিজাইন করা হয়েছে বিধায় জাতীয় মহাসড়কের উপর যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক যানবাহন একসঙ্গে চলাচল নিরাপদ নয়। জাতীয় মহাসড়ক/আঞ্চলিক মহাসড়কে অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল নিষিদ্ধ করা হবে।

৭.১.২ অযান্ত্রিক যানবাহন সৃষ্টি যানজট সমস্যা প্রশমন এবং সড়ক নিরাপত্তার উপাদান অন্তর্ভুক্ত করার জন্য উন্নততর ডিজাইন ও ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা বাস্তবায়ন করা হবে।

৭.১.৩ যেখানে জাতীয় সড়ক শহর এলাকার মধ্য দিয়ে অতিক্রম করে সে সব স্থানে যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল পৃথক করা হবে। সার্ভিস সড়কের ব্যবস্থা করা সম্ভব এমন সব ক্ষেত্রে অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য জাতীয় মহাসড়কে চলাচল নিষিদ্ধ করা হবে। অন্যথায় অযান্ত্রিক যানবাহনের যাতায়াতের জন্য জাতীয় মহাসড়কের পাশে বিশেষ লেন তৈরী করা হবে।

৭.১.৪ অযান্ত্রিক যানবাহনের নিরাপত্তা মান উন্নীত করা হবে।

৭.১.৫ বিভিন্ন শ্রেণীর যানবাহন কর্তৃক road space ব্যবহারের বিষয়টি আইন প্রয়োগকারী কর্তৃপক্ষ নিশ্চিত করবে।

6.12.2 The BRTA management structure will need to change. The organisation need to be made more efficient and effective by imparting specialist expertise and experience.

6.12.3 BRTA will be made more effective in the field of application of powers granted under the Motor Vehicles Ordinance.

7. Non Motorised Transport

7.1 Fostering Safer Non Motorised Vehicle Operations

7.1.1 On National Roads, designed for strategic movement by mechanised transport, motorized and non-motorised vehicles cannot safely operate together. Plying of Non Motorised Vehicles on National / Regional Highways will be banned.

7.1.2 Better design and traffic management will be implemented to ease the congestion effects of NMVs and also to include safety components.

7.1.3 Where National Roads pass through urban areas, measures will be taken to segregate motorised and non-motorised vehicles. Where it is possible to provide service roads, non-motorised vehicles will be banned from National Highways carriageways, otherwise special lanes for NMV's will be provided by the side of National Highways.

7.1.4 Safety standards of non-motorised vehicles will be improved.

7.1.5 Law enforcing agencies will ensure that various vehicles behave responsibly in using the road space allocated for them.

৭.১.৬	পরিবহন ব্যবস্থার গতিশীলতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রধান শহরাঞ্চলের প্রধান সড়কে রিক্সা চলাচলের উপর পর্যায়ক্রমে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা হবে।	7.1.6	Progressive bans on rickshaws in main urban roads will be introduced, as part of a programme of improved public transport.
৭.১.৭	সংখ্যা নিয়ন্ত্রণের আবশ্যিকতা ও ঢাকা মহানগরে রিক্সার সংখ্যা হ্রাসের সামাজিক প্রতিক্রিয়া মূল্যায়নের জন্য সরকার একটি সমীক্ষা পরিচালনা করবে।	7.1.7	The Government will conduct a study to assess the need for quantity control, and the social impacts of reduction of rickshaw demand in Dhaka.
৭.১.৮	সড়ক নিরাপত্তা কার্যক্রমের অংশ হিসেবে রিক্সা চালকদের ট্রাফিক আইন-কানুন ও সড়কে চলাচলের নিয়মনীতি সম্পর্কে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হবে।	7.1.8	As part of the Road Safety programme, rickshaw pullers will receive education in traffic and road behaviour.
৭.২	পথচারীদের (Pedestrian) জন্য উন্নততর পরিবেশ সৃষ্টি	7.2	To create a better environment for pedestrians
৭.২.১	শহর এলাকায় অধিক সংখ্যক পায়ে চলার পথ (footways) নির্মাণ করতে হবে এবং পদযাত্রীদের সড়ক পারাপারের বিষয়টিকে অধিকতর গুরুত্ব দেয়া হবে; বিশেষ করে নিরাপদ সড়ক পারাপার সুবিধা সৃষ্টির বিষয়টি বেশী গুরুত্ব পাবে।	7.2.1	More footways will be built in urban areas, and a greater emphasis placed on pedestrian crossing facilities, especially the development of safe at-grade crossings.
৭.২.২	সড়ক পারাপারে পদযাত্রীর সুবিধার ক্ষেত্রে নির্দিষ্ট সিগন্যাল পয়েন্টে ট্রাফিক আইন-কানুন কঠোরভাবে প্রয়োগ করা হবে।	7.2.2	Traffic regulations at signal-controlled pedestrian facilities will be enforced.
৭.২.৩	সড়ক নিরাপত্তা নীতি বাস্তবায়নের অংশ হিসেবে স্কুলে শিশু/কিশোরদের জন্য সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক বিশেষ কার্যক্রম চালু করতে হবে।	7.2.3	A special programme of children's road safety will be launched in schools as part of the implementation of road safety policy.
৮।	রেলওয়ে	8.	Railways
৮.১	রেলসেবা খাতে বেসরকারী অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা	8.1	To encourage greater private sector participation in the provision of services
৮.১.১	যাত্রী ও পণ্য সেবার মান উন্নয়ন ও রেলওয়ের ট্রাফিক বৃদ্ধিতে উৎসাহ প্রদান করা হবে। এ লক্ষ্য অর্জনে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণকে সরকার স্বাগতঃ জানাবে।	8.1.1	Bangladesh Railway (BR) will be responsible for enhancing the services for passengers and freight and for promoting growth in the use of the network, serving the community, benefiting the environment and getting good value for taxpayer's money, with private sector participation. The Government welcomes advances from the private sector in achieving these aims.

৮.১.২ নিম্নোক্ত ক্ষেত্রে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা হবে :

১. টিকেট বিক্রয়, টিকেট বরাদ্দ ও আসন সংরক্ষণ;
২. যাত্রী সেবা পরিচালন;
৩. রেলওয়ে রোলিং স্টক (ক্যারেজ, ওয়াগন, ও ইঞ্জিন ইত্যাদি) সরবরাহ;
৪. পণ্য পরিবহন পরিচালন;
৫. রোলিং স্টক রক্ষণাবেক্ষণ; ও
৬. ট্র্যাক রক্ষণাবেক্ষণ।

8.1.2 The private sector will be encouraged to take a part in:

1. Ticketing, ticket allocation and seat reservations
2. Operation of all types of passenger services
3. Supply of rolling stock
4. Freight operations
5. Rolling stock maintenance
6. Track maintenance

৮.২ রেলওয়ের পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি

8.2 To enhance the operational capacity of railways

৮.২.১ সরকার রেলওয়ে কর্তৃক উচ্চ পরিচালন মান অর্জনের উদ্দেশ্যে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করবে এবং তা বাস্তবায়নে উৎসাহ প্রদান (incentive) করবে।

8.2.1 The Government will introduce targets and incentives to assist the Bangladesh Railway to achieve higher quality operations.

৮.২.২ আন্তঃনগর সার্ভিসের মান উন্নয়ন ও নির্ভরযোগ্যতা (reliability) বৃদ্ধি করা হবে। এ লক্ষ্যে সরকার প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রদান করবে।

8.2.2 The quality and reliability of inter-city services will be increased. To achieve this goal Government will provide assistance.

৮.২.৩ দেশের পূর্ব ও পশ্চিম অঞ্চলের মধ্যে সংযোগ স্থাপনকারী যমুনা সেতুর সর্বোত্তম ব্যবহার করার উদ্দেশ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে নতুন সার্ভিস চালু করার পরিকল্পনা তৈরী করবে।

8.2.3 BR will publish service plans to make the best use of the new Jamuna Bridge linking the east and west regions of the country.

৮.২.৪ যমুনা সেতু নির্মাণের ফলে সৃষ্ট সুযোগের সর্বোত্তম ব্যবহারের লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে নতুন রোলিং স্টক সংগ্রহ করবে।

8.2.4 BR will acquire new rolling stock to make best use of the opportunities created as a result of construction of the Jamuna Bridge.

৮.২.৫ গ্রামীণ শাখা লাইন এবং লোকাল ও মেইল ট্রেনের মত নিম্ন-রাজস্ব অর্জনকারী যাত্রী সার্ভিস পরিচালনা পর্যালোচনা করা হবে। যে সব ক্ষেত্রে এরূপ সার্ভিস ব্যবহারের মাত্রা কম, সে সব ক্ষেত্রে বাংলাদেশ রেলওয়ে অধিক যাত্রী আকর্ষণের মাধ্যমে ও রাজস্ব বৃদ্ধির উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় কৌশল প্রণয়ন করবে।

৮.২.৬ যে সকল সার্ভিস নিজ নিজ ব্যয় নির্বাহে অসমর্থ সে সব লাইন বন্ধ ঘোষণা, বিকল্প পরিচালনা পদ্ধতি, ভর্তুকি প্রদান ও লোকসানী সার্ভিস/লাইন বন্ধ করার বিষয় বিবেচনা করা হবে। তবে আর্থ-সামাজিক বিবেচনায় যেসকল সার্ভিস অব্যাহত রাখা প্রয়োজন হবে সে সব ক্ষেত্রে সরকার বাংলাদেশ রেলওয়েকে ক্ষতিপূরণ প্রদানের (Public Service Obligation) বিষয় বিবেচনা করবে।

৮.৩ রেলযোগে পণ্য পরিবহনের মাত্রা বৃদ্ধি

৮.৩.১ রেলওয়েতে পণ্য মাণ্ডল নির্ধারণের সরকারী নিয়ন্ত্রণের আওতামুক্ত রাখা হবে যাতে পণ্য পরিবহন মার্কেটের সিংহভাগ দখল করার উদ্দেশ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে স্বাধীনভাবে পণ্য মাণ্ডল নির্ধারণে সমর্থ হয়। কোন সরকারী প্রতিষ্ঠানের পণ্য প্রচলিত ভাড়ার কমে রেলযোগে পরিবহন করতে হলে সরকার পণ্য পরিবহন ব্যয় ও প্রাপ্ত রাজস্বের মধ্যে পার্থক্য ভর্তুকি হিসেবে প্রদান করবে।

৮.৩.২ বাংলাদেশ রেলওয়ে নির্ধারিত সময়সূচী (time table) অনুযায়ী আন্তঃনগর পণ্য সার্ভিস পরিচালনার সম্ভাবনা পরীক্ষা করে দেখবে। তাছাড়া পণ্য পরিবহনে সমন্বিত (multimodal) রেল/রোড সার্ভিস প্রবর্তনের লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন সংস্থা (বিআরটিসি) ও বেসরকারী খাতের সাথে পরামর্শ করবে।

8.2.5 Operations on the rural branch and low revenue passenger services, such as local and mail trains will be reviewed. Where these are little used, BR will prepare techniques for attracting more passengers and enhancing revenues.

8.2.6 Where rural branch services are unable to meet their expenses, alternative modes of operation, subsidy payments, and closure of loss incurring services/lines will be considered. In cases of social need and economic benefit the government will consider subsidy payments (Public Service Obligation) to BR to maintain operations.

8.3 To obtain a greater share of the freight market

8.3.1 Government will remove regulations on BR regarding freight traffic, so that tariffs can be negotiated to maximize market share. When Government departments wish to use the railway to carry goods at below market tariffs, they will need to make up the difference between costs of carrying and revenues.

8.3.2 BR will also be asked to examine the possibility of operating inter-city freight services to fixed timetables, and to establish a joint working team with BRTC and private sector partners with a view to offering integrated rail/road services for freight.

৮.৩.৩ বাংলাদেশ রেলওয়ের কন্টেইনার সার্ভিস সম্প্রসারণের উপর গুরুত্ব দেবে এবং এ লক্ষ্যে কন্টেইনার টার্মিনালের সংখ্যা বৃদ্ধির বিষয়টির প্রতি নজর দিবে। ঢাকার বাইরে অন্যান্য নগরীতে এবং টংগীতে নতুন টার্মিনাল নির্মাণের সম্ভাব্যতা পরীক্ষা করা হবে।

৮.৪ রেলওয়ে সম্পদের অধিকতর দক্ষ ব্যবস্থাপনা

৮.৪.১ আর্থিক সুবিধার ওপর গুরুত্ব দিয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে রুটভিত্তিক উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়ন করবে। প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে পুরাতন সিগন্যালিং ব্যবস্থা প্রতিস্থাপন এরূপ পরিকল্পনার অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৮.৪.২ রেলওয়েকে তার কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে রোলিং স্টকের ব্যবহার ও পরিকল্পনায় উন্নততর পদ্ধতি প্রবর্তন করবে। লাভজনক আন্তঃনগর ও পণ্য পরিবহন সার্ভিসে উন্নততর রোলিং স্টক ব্যবহার অগ্রাধিকার পাবে।

৮.৪.৩ বাংলাদেশে রেলওয়ে মালবাহী ওয়াগন অধিকতর দক্ষভাবে ব্যবহার করার লক্ষ্যে সেগুলিতে ভ্যাকুয়াম ব্রেক সংযোজনের কার্যক্রম গ্রহণ করবে। সেই সাথে অপ্রয়োজনীয় লোকোমোটিভ, কোচ ও ওয়াগন বর্জনের নীতিও অনুসরণ করা হবে।

৮.৪.৪ দেশের পরিবহন ব্যবস্থায় রেলওয়ের ভূমিকা যথাযোগ্য পর্যায়ে উন্নীতকরণের জন্য সরকার প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

8.3.3 Accordingly, BR will look at increasing the number of container terminals. Options for new terminals in cities outside Dhaka, as well as at Tongi, will be studied.

8.4 More efficient management of the railway's assets

8.4.1 BR will prepare a plan for upgrading on a route basis, stressing the financial benefits of proposals. An investigation into reliability of the older signalling systems including replacing the old signalling system where necessary will be included in the plan.

8.4.2 In terms of operations, BR will introduce better systems for planning and using rolling stock. The priority call on better quality stock should be in the profitable inter-city and freight sectors.

8.4.3 BR will introduce a programme for fitting vacuum-braking to freight wagons, so that they can be used more efficiently, and a scrapping policy for unused locomotives, coaches and wagons will be developed.

8.4.4 Government will play its part in promoting the role of the railway in the transport system of Bangladesh.

৮.৪.৫ ঢাকা মহানগরীর জন্য ব্যাপক গণপরিবহন সার্ভিস চালুর লক্ষ্যে ঢাকা-টংগী-নারায়নগঞ্জ কমিউটার সার্ভিস চালুর সম্ভাব্যতা যাচাইসহ মহানগরীর জন্য অনুরূপ আরো গণ পরিবহন সার্ভিস চালুর সম্ভাব্যতা মূল্যায়ন করা হবে। ঢাকা, টঙ্গী ও নারায়নগঞ্জের মধ্যে নতুন রেল কমিউটার সার্ভিস চালুর সম্ভাব্যতা মূল্যায়নের জন্য বিস্তারিত সমীক্ষা আবশ্যিক। বাংলাদেশ রেলওয়ের আর্থিক অবস্থা উন্নত হওয়ার পর ঢাকা নগরীর জন্য অনুরূপ আরো গণ পরিবহন সার্ভিস প্রবর্তনের বিষয় বিবেচনা করা যেতে পারে।

৮.৫ আর্থিক দক্ষতার উন্নতি বিধান

৮.৫.১ যে সকল কার্যক্রম দক্ষতা ও মুনাফা বৃদ্ধির সহায়ক সরকার সে সকল কার্যক্রমে বিনিয়োগ করবে।

৮.৫.২ কর্মকর্তা ও কর্মচারী নিয়োগ, ভাড়া নির্ধারণ ও নতুন স্থাপনা সৃষ্টি ও সার্ভিস চালুর ক্ষেত্রে বাংলাদেশ রেলওয়ের সাথে বেসরকারী খাতের নিবিড় সংযোগ স্থাপনের ক্ষমতাসহ বাংলাদেশ রেলওয়েকে অধিকতর স্বায়ত্বশাসন প্রদান করা হবে।

৮.৫.৩ নিম্নোক্ত লক্ষ্য অর্জনে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করা হবে -
রেলওয়ের জন্য অতিরিক্ত বিনিয়োগ প্রবাহ সৃষ্টি, অন্যান্য পরিবহন মাধ্যমের সাথে উন্মুক্ত ও স্বচ্ছ প্রতিযোগিতার পরিবেশ সৃষ্টি, বাংলাদেশ রেলওয়ের নিজস্ব ও আন্তর্জাতিক নিরাপত্তামান অর্জন এবং জাতীয় স্বার্থ সমুন্নত রাখা।

৮.৫.৪ সাধারণভাবে সরকার রেলওয়ের যাত্রী ও পণ্য ভাড়া নিয়ন্ত্রণ করবে না। কোন ক্ষেত্রে রেলওয়েকে ভাড়া বৃদ্ধি করতে না দেয়া হলে সরকার প্রযোজ্য ক্ষেত্রে রেলওয়ের লোকসান পুষিয়ে নেয়ার জন্য ভর্তুকি প্রদান করবে।

8.4.5 For mass public transport services for Dhaka, the possibility of implementing new rail commuter services between Tongi and Narayanganj, via Dhaka (and other such mass public services) will be assessed by a detailed study. Further mass transit proposals for Dhaka can be considered once the financial position of BR is more robust.

8.5 Improved Financial Efficiency

8.5.1 Investments will be made in BR programmes which will help improve efficiency and increase profit.

8.5.2 Greater autonomy will be given to BR including stronger links with the private sector for services, staffing, tariff setting and new developments.

8.5.3 Private sector participation will be encouraged to achieve the following goals: -

- Creation of additional investments for Bangladesh Railway;
- Creation of an environment for open and transparent competition with other transport modes;
- Achievement of Bangladesh Railway's own and international safety standards.
- Upholding National interests.

8.5.4 The Government will not generally regulate passenger and freight fares. In cases where the Railway is not allowed to increase fares, Government will pay subsidies to make up the losses to BR.

৮.৬ সামাজিক চাহিদা পূরণে অধিক কার্যকরী সেবা প্রদান

৮.৬.১ সরকারী ভর্তুকি লাভের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়েকে অবশ্যই আলাদাভাবে প্রতিটি লাইন ও সার্ভিসের আয় ব্যয়ের ও রাজস্বের বিস্তারিত হিসাব দেখাতে হবে। প্রতিটি লাইনের ক্ষেত্রে গ্রহণযোগ্য সেবার মান বিষয়ে সরকার প্রথমে বাংলাদেশ রেলওয়ের সাথে সমঝোতায় উপনীত হবে। এর ফলে সরকার নিজস্ব আর্থ-সামাজিক লক্ষ্য অর্জনের মানদণ্ডের নিরিখে ভর্তুকির বিষয়টি বিচার-বিশ্লেষণ করতে সক্ষম হবে।

৮.৬.২ এসব লক্ষ্যের নিরিখে প্রতি বছর ভর্তুকি ব্যবস্থা পর্যালোচনা করা হবে। তাছাড়া সেবার মান উন্নয়ন ও ভবিষ্যতে ভর্তুকি হ্রাস করার জন্য সরকার লক্ষ্য নির্ধারণ ও জবাবদিহিতার পদ্ধতি প্রবর্তন করবে। ভর্তুকিযুক্ত সার্ভিস প্রদানের নিমিত্তে প্রতিযোগিতায় অংশগ্রহণের জন্য বেসরকারী খাতকেও সরকার আমন্ত্রণ জানাতে পারবে।

৮.৭ আন্তর্জাতিক রেল যোগাযোগ উৎসাহিত করা

৮.৭.১ বৃহত্তর স্বার্থে আন্তর্জাতিক সংযোগ উৎসাহিত করা হবে।

৮.৭.২ রেল যোগাযোগের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক উদ্যোগে বাংলাদেশ সক্রিয় ভূমিকা পালন করবে।

৮.৭.৩ বাংলাদেশের জন্য সুবিধাজনক বিবেচিত হলে সরকার অতিরিক্ত ও বর্ধিত আন্তর্জাতিক রেল অবকাঠামো নির্মাণের জন্য বিনিয়োগ উৎসাহিত করবে।

8.6 More effective provision of services for social needs

8.6.1 In order to attract subsidy BR must detail costs and revenues from individual lines and services. Government will seek to reach agreements with BR regarding the appropriate quality and service level for each line. The Government will then be in a position to make judgments concerning subsidy, against its own social and economic objectives.

8.6.2 Subsidies will be reviewed annually against these objectives, and Government will introduce targets and accountability mechanisms to improve services and reduce future subsidy payments. The private sector will be invited to compete to operate subsidised services.

8.7 Fostering Inter-National Rail Links

8.7.1 International rail services will be encouraged where they are in the greater interest of Bangladesh.

8.7.2 Bangladesh will play an active role in international rail communications.

8.7.3 The Government will encourage investment in additional and extended international rail infrastructure where there are clear economic benefits to Bangladesh.

৮.৮ রেল পরিচালনা বহির্ভূত কর্মকাণ্ডে সম্পৃক্ততা হ্রাসকরণ

৮.৮.১ সরকার রেলওয়ের ভূ-সম্পত্তির সর্বোত্তম ব্যবহারের লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের সাথে যৌথ উদ্যোগ স্বাগত জানাবে (উদাহরণ স্বরূপ, বেসরকারী খাতের সাথে যৌথ উদ্যোগ) এবং প্রাপ্ত আয় রেলওয়ের দক্ষতা বৃদ্ধিতে বিনিয়োগ করবে।

৮.৮.২ সরকার বাংলাদেশ রেলওয়ের মালিকানা ও পরিচালনাধীন হাসপাতাল ও স্কুল সমূহকে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের অধীনে ন্যস্ত করার পদক্ষেপ নেবে। তবে রেলওয়ের বিশেষ ধরনের প্রয়োজন মিটানোর জন্য দরকার এমন সীমিত চিকিৎসা সুবিধাদি বাংলাদেশ রেলওয়ের ব্যবস্থাপনায় রাখা হবে।

৮.৯ রেল চলাচলে নিরাপত্তার (safety) উন্নতি বিধান

৮.৯.১ নিরাপত্তার ক্ষেত্রে রেলওয়ে পরিদর্শক (GIBR) কার্যালয়কে অধিকতর ক্ষমতা প্রদান করা হবে। বিশেষ করে নিরাপত্তার উন্নতি বিধান ও ঝুঁকিপূর্ণ রেল পরিচালনার কারণ খুঁজে বের করে তা দূর করার পদক্ষেপ নেয়া হবে। রেলওয়ের নিরাপত্তার উন্নতি বিধানের জন্য সরকার প্রয়োজনীয় অর্থায়ন করবে।

৮.৯.২ ভবিষ্যতে সরকার জাতীয় ও আঞ্চলিক সড়কে অবস্থিত সকল অনুমোদিত লেভেল ক্রসিংয়ে সার্বক্ষণিক লোক নিযুক্তি নিশ্চিত করবে। এসব লেভেল ক্রসিং এবং ক্রসিং এর উভয় পার্শ্বের নিকটতম স্টেশনের মধ্যে যোগাযোগের ব্যবস্থা প্রবর্তনের ব্যবস্থা নেয়া হবে।

৮.৯.৩ ট্রেন চলাচলের হার নির্ধারিত মাত্রা অতিক্রম করলে সংশ্লিষ্ট প্রধান সড়কের লেভেল ক্রসিং এ স্বয়ংক্রিয় সতর্ক সংকেত স্থাপন করা হবে।

8.8 To reduce involvement in non-rail activities

8.8.1 The Government will explore with BR the most efficient uses of the Railway's land assets (for example in joint ventures with the private sector) and invest the income to provide efficiency improvements.

8.8.2 The Government will seek to place hospitals and schools currently owned and operated by BR, under the appropriate Ministries. BR should continue to maintain limited medical facilities, which have a railway speciality.

8.9 Improvement of Railway Safety

8.9.1 Government Inspector of Bangladesh Railway (GIBR) office will be given greater powers in respect of safety on the railways. In particular, it will be asked to investigate and recommend operational plans to improve safety, and to halt practices which cause unsafe operations. Government will fund safety improvements in the railway.

8.9.2 Government will ensure that in the future all authorized crossings on National and Regional Roads are manned, and that all manned crossings have a means of communication to the nearest stations on each side.

8.9.3 Automatic warning signals will also be installed on main roads when the train frequency rises above threshold levels.

৮.৯.৪ সরকার অর্থনৈতিক বিবেচনার নিরিখে অগ্রাধিকার নির্ধারণ পূর্বক ব্যস্ততম লেভেল ক্রসিংসমূহে ফ্লাইওভার নির্মাণ কার্যক্রম গ্রহণ করবে। ভবিষ্যতে নতুন জাতীয় মহাসড়ক রেলওয়ে থেকে পৃথক গ্রেডে নির্মাণ করা হবে।

৮.৯.৫ রেলপথ পারাপারের বিপদ এবং রেল গেট পারাপারের নিয়মাবলী সম্পর্কে গণসচেতনতা সৃষ্টির লক্ষ্যে সরকার প্রচারণা চালাবে।

৮.৯.৬ বৃহত্তর ঢাকা নগরীতে উচ্চহারে ট্রেন চলাচলের আলোকে অধিকতর দক্ষ ক্রসিং এর জন্য সরকার বিশেষ কার্যক্রম গ্রহণের বিষয় বিবেচনা করবে। ফ্লাইওভার নির্মাণ বিবেচনার বিষয়টিও এর মধ্যে অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

৮.৯.৭ উপরোক্ত চাহিদার সাথে সংগতি রেখে রেল লাইন অতিক্রম করে এমন নতুন সড়ক নির্মাণ প্রকল্পে পর্যাপ্ত ও নিরাপদ রেল পারাপার সুবিধা সৃষ্টির জন্য অর্থায়নের প্রস্তাব অন্তর্ভুক্ত থাকতে হবে।

৮.১০ বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রাতিষ্ঠানিক সামর্থ্যের উন্নতি বিধান

৮.১০.১ বাংলাদেশ রেলওয়ের সংগঠন ও কাঠামোর আধুনিকায়নের বিষয়ে অগ্রাধিকার সমূহঃ-

- বাংলাদেশ রেলওয়েকে একটি অধিকতর বানিজ্যিক দৃষ্টিভঙ্গি সম্পন্ন প্রতিষ্ঠানে রূপান্তরিত করা হবে;
- বাংলাদেশ রেলওয়েকে অধিকতর স্বায়ত্ত্বশাসন ক্ষমতা প্রদানের ব্যবস্থা নিতে হবে;
- বাংলাদেশ রেলওয়ের অবকাঠামো ক্রমান্বয়ে পরিচালনা থেকে পৃথক করে লিজিং অথবা কনসেসনিং এর মাধ্যমে বেসরকারী খাতের অধিকতর সম্পৃক্ততার পথ সুগম করা হবে; ও
- উন্নততর হিসাব ব্যবস্থার প্রবর্তন করা হবে।

8.9.4 The Government will initiate a programme of flyover construction at the busiest level crossings, with priority on economic merit. New National Roads will in future be grade-separated from railways.

8.9.5 The Government will campaign to educate the public on the dangers of crossing railways, and to obey crossing gates.

8.9.6 The Government will consider a programme for more efficient crossing operations in the light of more intensive train operations in greater Dhaka. This will include consideration of fly-overs.

8.9.7 New roads which cross railway tracks will be required to contain funding proposals for adequate and safe crossing facilities in line with the above.

8.10 Improvement of institutional capability of Bangladesh Railway

8.10.1 The priorities for modernising the organisation and structure of Bangladesh Railway are:

- Convert BR to an entity with a greater
- commercial focus;
- Grant greater autonomy to BR;
- To gradually separate BR's infrastructure from its operations and pave the way for increased private sector involvement through leasing or concessions;
- Introduction of improved accounting systems.

৮.১০.২ বাংলাদেশ রেলওয়েকে বানিজ্যিক ভিত্তিতে স্বাধীনভাবে কার্য সম্পাদনে এবং এর কর্মকাণ্ডে বেসরকারী খাতের অংশগ্রহণ ও এতে বিনিয়োগের অনুকূল পরিবেশ সৃষ্টি করার লক্ষ্যে অধিকতর স্বায়ত্বশাসন প্রদানসহ একটি করপোরেট সত্তায় (corporate entity) রূপান্তর করা হবে। পাবলিক সার্ভিস অবলিগেশন বাবদ প্রদত্ত সরকারী ভর্তুকি প্রদানের ক্ষেত্রে স্বচ্ছতা বজায় রাখা হবে।

৮.১০.৩ বাংলাদেশ রেলওয়ের সকল সম্পদ ও দায়-দেনা নতুন করপোরেট সত্তা গ্রহণ করবে।

৮.১০.৪ সরকার ও বাংলাদেশ রেলওয়ের সমন্বয়ে গঠিত রেলওয়ে পরামর্শদাতা বোর্ড সমন্বিত পরিবহন নীতিমালার বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়েকে সহায়তা প্রদান করবে।

৯। ঢাকা মহানগরীর জন্য নীতিমালা

৯.১ পরিকল্পনা এবং কার্যক্রম

৯.১.১ সরকার ঢাকা নগরীর পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন প্রক্রিয়া শক্তিশালী করবে।

৯.১.২ গণপরিবহনের উন্নতি, যানজট হ্রাস ও পরিবেশের উন্নয়নের লক্ষ্যে সরকার ব্যাপক কর্মসূচী গ্রহণ করবে। এ ব্যবস্থা সমূহের মধ্যে অন্তর্ভুক্ত থাকবে:

১. মহানগরীর জন্য দীর্ঘ মেয়াদী আধুনিক গণ-পরিবহন ব্যবস্থার পরিকল্পনা প্রণয়ন
২. অধিক সংখ্যায় সুপরিকল্পিত বাস রুট চালু;
৩. গণ পরিবহন ব্যবস্থায় উচ্চমানের যানবাহন ব্যবহার এবং সার্ভিসের মান বৃদ্ধি;
৪. বেসরকারী খাতের বাস অপারেটরদের অংশগ্রহণের জন্য নতুন নতুন সুযোগ সৃষ্টি;
৫. বাস সার্ভিসকে অগ্রাধিকার প্রদান;
৬. সব ধরনের যানবাহন থেকে দূষণ হ্রাস;
৭. সড়কের উপরে পার্কিং এবং সড়কের অনধিকার ব্যবহার নিয়ন্ত্রণ;
৮. ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার উন্নয়নে ব্যাপকভিত্তিক কার্যক্রম গ্রহণ;
৯. ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণে আধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার;

১০. পদযাত্রীদের জন্য উন্নততর সুযোগ সুবিধা সৃষ্টি;

৪.১০.২ Bangladesh Railway will be transformed into a corporate entity with a greater autonomy enabling it to function independently on commercial basis and allow private sector participation in the conduct of its business as well as to invest in the Railway. There will be transparency in PSO compensation.

৪.১০.৩ All assets and liabilities of Bangladesh Railway shall be assumed by the new corporate entity.

৪.১০.৪ A Railway Advisory Board comprising Government and BR will assist BR in matters of integrated transport policy.

৯. Policies for Dhaka

৯.১ Plans and Programmes

৯.১.১ The Government will prepare a transport plan for Dhaka city and strengthen the implementation process.

৯.১.২ The Government will take up extensive work programmes for improvement of public transport, reduction of traffic jams and improvement of the environment. These measures will include: -

1. Formulation of long term plans for a modern public transport system;
2. Introduction of greater number of planned bus routes;
3. Use of high quality vehicles in the public transport system and improvement of quality of services;
4. Creation of new opportunities for participation of private sector bus operators;
5. Giving priority to bus services;
6. Reduction of pollution from all kinds of vehicles;
7. Control of on road parking and unauthorised use of roads;
8. Taking up of extensive work programme for improvement of the traffic system;
9. Use of modern technology for traffic control;
10. Creation of better facilities for pedestrians;

১১. গণপরিবহন ব্যবস্থার মূল্যায়ন;
১২. সকলের জন্য বিশেষ করে দুর্ঘটনা প্রবণ (vulnerable) সড়ক ব্যবহারকারীদের জন্য উন্নততর নিরাপত্তা ব্যবস্থা;
১৩. পরিবেশগত সুরক্ষা ব্যবস্থা; এবং
১৪. উন্নত ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনা।

৯.২ অযান্ত্রিক যানবাহন

- ৯.২.১ প্রধান প্রধান গুরুত্বপূর্ণ সড়কে রিক্সা চলাচল পর্যায়ক্রমে বন্ধ করা হবে। অপ্রধান সড়কে চলাচলকারী রিক্সাকে কেবল প্রধান প্রধান সড়কের নির্ধারিত স্থানেই ক্রসিং করতে দেয়া হবে।
- ৯.২.২ সড়ক সংযোগস্থল (intersection) উন্নীতকরণের কার্যক্রম গ্রহণ করা হবে। সড়ক সংযোগস্থলের ধারণ ক্ষমতা সর্বোচ্চ পর্যায়ে বজায় রাখার স্বার্থে সড়ক ও ফুটপাথের সন্ধিস্থল (curb side) রিক্সামুক্ত করা হবে।
- ৯.২.৩ শহরতলীর যেসব এলাকায় বাস নেটওয়ার্ক অপেক্ষাকৃত স্বল্প এবং/অথবা চলাচল কম সে সব এলাকায় ফিডার সার্ভিস হিসেবে রিক্সা ব্যবহার হবে।
- ৯.২.৪ আগামী ১০ বছরে রিক্সার ট্রিপ অর্ধেক কমিয়ে আনা হবে।

৯.৩ অটো-রিক্সা

- ৯.৩.১ ২-স্ট্রোক থ্রি-হুইলার যানবাহনের ব্যবহার নিষিদ্ধ করে ঢাকায় ৪-স্ট্রোক সিএনজি অথবা পেট্রোল চালিত অটো-রিক্সা ব্যবহার নিশ্চিত করা।
- ৯.৩.২ প্রধান প্রধান গুরুত্বপূর্ণ সড়ক সমূহে অধাধিকার ভিত্তিক বাস সার্ভিস প্রবর্তনের পর ঐ সব রুটে পর্যায়ক্রমে অটো-রিক্সা চলাচলের উপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা।

11. Evaluation of public transport systems;
12. Greater safety systems for all, especially accident prone/vulnerable road users;
13. Environmental protection management; and
14. Improved land use planning.

9.2 Non-motorised transport

- 9.2.1 A progressive ban on the use of rickshaws on major arterial roads will be continued. Rickshaws will be allowed to cross such roads from and to minor side roads at selected crossings.
- 9.2.2 A programme of junction improvements will be launched under which kerb-sides will be made rickshaw-free in order to provide maximum junction capacity.
- 9.2.3 Rickshaw use in suburban areas, where the bus network is less dense and/or frequent, will be encouraged as feeder services to the bus network.
- 9.2.4 Over the next 10 years, the target will be to reduce the number of trips made by rickshaw by half.

9.3 Auto-rickshaws

- 9.3.1 In Dhaka the use of 2-stroke 3-wheeled vehicles must be stopped and use of 4-stroke CNG or petrol driven auto rickshaw must be ensured.
- 9.3.2 Concurrent auto-rickshaw bans on major arterial roads, when bus priority measures are introduced, will be implemented.

৯.৩.৩ কেবলমাত্র বাস এবং রেল পরিবহনের ফিডার সার্ভিস হিসেবে অটো-রিক্সা ব্যবহার উৎসাহিত করা।

৯.৩.৪ চূড়ান্ত পর্যায়ে অটো-রিক্সা চলাচল বন্ধ করা।

৯.৪ থাইভেট কার

৯.৪.১ জরুরী সার্ভিস সমূহের জন্য বিশেষ ব্যবস্থা (যেমন সড়ক পার্শ্বে পণ্য বোঝাই-খালাসের জন্য সাময়িক বিরতিস্থল নির্ধারণ) রেখে সড়কের উপরে পার্কিং নিয়ন্ত্রণের জন্য নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা।

৯.৪.২ পুরাতন ঢাকা এবং এরূপ অন্যান্য যে সকল স্থানের সড়ক কার ব্যবহারের জন্য অনুকূল নয় সে সকল স্থানে শুধু পায়ে চলার ব্যবস্থা প্রবর্তনের কার্যক্রম গ্রহণ করা।

৯.৪.৩ ২০২২ সালে ঢাকার থাইভেট কারের ব্যবহার মোট যান্ত্রিক যানবাহন ট্রিপের ৩০% এর মধ্যে সীমিত রাখা।

৯.৫ ট্রাক

৯.৫.১ সকল নতুন বানিজ্যিক ও শিল্প স্থাপনার জন্য সড়কের বাইরে ট্রাকে পণ্য বোঝাই-খালাসের প্রয়োজনীয় সুবিধা গড়ে তোলা।

৯.৫.২ ঢাকার রাস্তায় দিনের বেলা ট্রাক চলাচলের ওপর আরোপিত নিষেধাজ্ঞা ভবিষ্যতে পর্যালোচনা করা।

৯.৫.৩ কন্টেইনার ট্রাকে মালামাল ট্রান্সশিপমেন্টের জন্য নতুন সুবিধাদি সৃষ্টি করা।

৯.৬ রেলওয়ে

৯.৬.১ জয়দেবপুর-নারায়নগঞ্জ লাইনে রেল কমিউটার সার্ভিস প্রবর্তন।

9.3.3 The use of auto-rickshaws only as a feeder mode to bus and rail transport, will be encouraged.

9.3.4 Ultimately auto-rickshaws will be phased out.

9.4 Private Cars

9.4.1 A priority allocation of road space to buses will be introduced through bus lanes.

9.4.2 Pedestrianisation schemes in Old Dhaka, and other areas where the street pattern will not accommodate unrestrained car use, will be considered.

9.4.3 Government policy is to aim for a share by private car use in Dhaka that does not exceed 30% of mechanised trips in 2022.

9.5 Trucks

9.5.1 All new commercial and industrial developments shall contain off-street facilities for trucks.

9.5.2 The day-time truck ban in Dhaka shall be reviewed in future.

9.5.3 New facilities for trans-shipment to/from container trucks will be created.

9.6 Railway

9.6.1 Rail commuter services on Joydebpur-Narayanganj line will be introduced.

৯.৬.২ ২০১২ সালের মধ্যে কমিউটার রেল সার্ভিসের মাধ্যমে দৈনিক ২,০০,০০০ যাত্রী পরিবহনের লক্ষ্য মাত্রা নির্ধারণ।

৯.৬.৩ গণ-পরিবহন (Mass Transit System) পরিকল্পনা প্রণয়ন, পাতাল, এলিভেটেড ও সার্কুলার রেলওয়ে ব্যবস্থা প্রবর্তন, পরিবহন সেক্টরে প্রাতিষ্ঠানিক ক্ষমতা বৃদ্ধির বিষয়ে উন্নয়ন সহযোগীদের সহযোগিতায় সমীক্ষা পরিচালনা করা।

৯.৭ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা

৯.৭.১ ঢাকা মহানগরীর জন্য একটি পূর্ণাঙ্গ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা প্রণয়ন।

৯.৭.২ ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণের জন্য নতুন কারিগরি কৌশল প্রবর্তন।

৯.৭.৩ পদযাত্রীদের জন্য উন্নততর সুবিধাদি এবং একই থ্রেডে নিরাপদ ক্রসিং সুবিধার জন্য অগ্রাধিকার ভিত্তিক কর্মসূচী প্রণয়ন।

৯.৭.৪ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনায় নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থাদি, বিশেষতঃ ঝুঁকিপূর্ণ সড়ক ব্যবহারকারীগণের (vulnerable road users) বিষয় অন্তর্ভুক্তকরণ।

৯.৭.৫ কোন নতুন উন্নয়ন কার্যক্রম গ্রহণের পূর্বে ট্রাফিকের প্রতিক্রিয়া নিরূপণের (traffic impact assessment, TIA) সমীক্ষা করা এবং সে মতে এর জন্য প্রয়োজনীয় সকল সুবিধাদি সৃষ্টি করা।

9.6.2 The policy is to aim for commuter rail service to carry 200,000 passengers per day by 2012.

9.6.3 Mass transit plans will be developed and studies on sub-ways and elevated systems of transport, in conjunction with institutional strengthening in the transport sector and assistance from development partners, will be undertaken.

9.7 Traffic Management

9.7.1 A comprehensive traffic management plan for Dhaka city will be developed.

9.7.2 New technologies for traffic control will be introduced.

9.7.3 A priority programme for better pedestrian facilities, and at-grade crossing facilities will be adopted.

9.7.4 Safety measures will be incorporated in road and traffic management, especially for vulnerable road users.

9.7.5 There will be requirement for all new developments to undertake a traffic impact assessment (TIA) and to provide all necessary transport facilities consequent on the development.

৯.৮ প্রতিষ্ঠানিক উন্নতি

৯.৮.১ সাধারণভাবে ডিটিসিবি'র ভূমিকা হবে সমন্বয়কারীর। তবে একে নিম্নবর্ণিত বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা গুলোকে নির্দেশনা প্রদানের ক্ষমতা প্রদানের মাধ্যমে শক্তিশালী করা হবে-

১. প্রকল্পের ভৌত (physical) বাস্তবায়ন
২. প্রকল্প বাস্তবায়নে অগ্রাধিকার নির্ণয়
৩. যৌথ দায়িত্ব সম্পন্ন প্রকল্পের সমন্বয় সাধন

৯.৮.২ ডিটিসিবি'র বিশেষ দায়িত্ব হবে যাত্রীর চাহিদা যথাযথভাবে পূরণের লক্ষ্যে একটি নিরাপদ, দক্ষ ও আধুনিক বাস রুট নেটওয়ার্ক নিশ্চিত করা। রুট ইজারা (route franchising) ব্যবস্থা প্রবর্তনের মাধ্যমে এ কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হবে। এ লক্ষ্য অর্জনের জন্য ডিটিসিবি নিজস্ব কৌশল বা পদ্ধতি উদ্ভাবন করবে।

১০। উপসংহার

একবিংশ শতাব্দীর চ্যালেঞ্জ মোকাবেলা করা বাংলাদেশের জন্য একটি অগ্নি পরীক্ষা। উন্নত বিশ্ব হিসেবে পৃথিবীতে স্থান করে নেয়ার জন্য আমাদের এখনই দৃষ্টিভঙ্গী পরিবর্তনের প্রয়োজন রয়েছে। সে লক্ষ্য ভেদ করার জন্য সকল খাতের সমন্বিত উন্নয়ন ও বিকাশ প্রয়োজন। যথাযথ নীতিমালা প্রণয়নের মাধ্যমে সরকার সে প্রচেষ্টায় বিশাল সম্ভাবনার দ্বারোদ্ঘাটন করেছে। দেশের জনগণকে সরকারের এ উদার নীতির সুযোগ কাজে লাগিয়ে দেশ গঠনে একাত্মতা প্রকাশ করতে হবে। সরকারের পক্ষে এককভাবে দেশ গঠন সম্ভব নয়। সরকারী নীতির সংগে জনগণের পূর্ণ সম্পৃক্ততার মাঝে সাফল্যের চাবিকাঠি নিহিত।

নীতি জনগণের জন্যই। জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালা একবিংশ শতাব্দীর চাহিদানুযায়ী প্রণয়ন করা হয়েছে। স্থল পরিবহন দিগন্তে অদূর ভবিষ্যতে যে বৈপ্লবিক পরিবর্তন সংস্কারের প্রয়োজন আছে তা এ নীতিমালার অনুসরণ, যথাযথ বাস্তবায়ন ও প্রতিফলনের মাধ্যমে অর্জন করা সম্ভব হবে।

9.8 Strengthening of Institutions

9.8.1 In general the role of the DTCB will remain as a co-ordinating agency, but will be strengthened with powers to bind implementing agencies into:

1. Physical implementation of projects
2. Prioritisation of project implementation
3. Co-ordination of joint responsibility projects

9.8.2 In particular DTCB will take on the responsibility for securing a safe, efficient and modern network of bus routes to adequately serve passenger demands. This will be implemented through the system of route franchising. DTCB will develop the mechanisms for achieving this.

10. Conclusions

To face the challenge of the twenty-first century is an acid test for Bangladesh. We need to change our outlook now to take our place in the world as a developed country. Integrated development and growth of all the sectors is necessary to achieve this goal. The Government has opened the door for this very real possibility. People of the Country are to express their solidarity by utilising this liberal policy. But it is not possible for the Government alone to build the country. The key to success lies in full involvement of the people, and the government will work side by side with its citizens to achieve this.

The policy has been developed specifically to benefit the public. The Land Transport Policy has been formulated to meet the needs of the twenty first century. It is possible to achieve the revolutionary changes and reforms that are necessary in the horizon of Land Transport in the near future by following and implementing this policy.