



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

সড়ক বিভাগ
যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

Roads Division
Ministry of Communication

জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা, ২০১৩
The National Integrated Multimodal Transport Policy
Unofficial English Version

আগস্ট ২০১৩

August 2013

The National Integrated Multimodal Transport Policy

Note

The National Integrated Multimodal Transport Policy can be found on the website of Ministry of Communication, www.moc.gov.bd

The National Integrated Multimodal Transport Policy 2013 was approved by the Government on 26th August 2013.

In case of any difference in meaning between the Bangla and English versions, the Bangla version 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 multimodal transport sector in Bangladesh.

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

সূচিপত্র

১.	নীতিমালার প্রেক্ষাপট	১
১.১	ভূমিকা	১
১.২	পরিবেশ	২
১.৩	নিরাপত্তা	২
১.৪	পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থা	৩
২.	নীতিমালার উদ্দেশ্য ও গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহ	৫
২.১	দৃষ্টিভঙ্গির পরিবর্তন	৫
২.২	নীতিমালার উদ্দেশ্য	৬
২.৩	নীতিমালার গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহ	৭
৩.	উপ-খাতভিত্তিক নীতিমালা	৯
৩.১	রেল পরিবহন	৯
৩.২	অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন	১০
৩.৩	সড়ক পরিবহন	১২
৩.৪	নৌ-বন্দর, স্থল বন্দর ও সমুদ্র বন্দর	১৩
৩.৫	বিমান পরিবহন	১৫
৩.৬	মানবসম্পদ ও পেশাগত উন্নয়ন	১৬
৪.	বিভিন্নমুখী বিবেচ্য বিষয়সমূহ (Cross Cutting issues)	১৭
৪.১	বিনিয়োগের নির্ণায়কসমূহ	১৭
৪.২	বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন পরিচালনা	১৭
৪.৩	পরিবহন নিরাপত্তা	১৮
	৪.৩.১ সড়ক নিরাপত্তা	১৮
	৪.৩.২ রেল নিরাপত্তা	২০
	৪.৩.৩ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন নিরাপত্তা	২১
৪.৪	মহিলা, বয়োজ্যেষ্ঠ ও শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের জন্য পরিবহন	২২
৪.৫	বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ	২২
৪.৬	সামাজিক সমতা ও দারিদ্র হ্রাসকরণ	২৪
৪.৭	আঞ্চলিক সহযোগিতা	২৫
৪.৮	পরিবেশ বান্ধব দক্ষ পরিবহন ব্যবস্থা	২৭
৪.৯	পরিবহন ও ভূমি ব্যবহার	২৮

Contents

1. Background of the Policy	1
1.1 Introduction	1
1.2 Environmental Issues	2
1.3 Safety	2
1.4 Improving Logistics	3
2. Objective of the Policy and Other Important Issues	5
2.1 The Paradigm Shift	5
2.2 Objectives of the Policy	6
2.3 Policy Emphasis	7
3. Policies for sub-sectors	9
3.1 Railways	9
3.2 Inland Water Transport	10
3.3 Road Transport	12
3.4 River Ports, Dry Ports and Sea Ports	13
3.5 Air Transportation	15
3.6 Human Resource and Professional Development	16
4. Cross cutting issues	17
4.1 Investment Criteria	17
4.2 Multimodal Transport Operation	17
4.3 Transport Safety	18
4.3.1 Road Safety	18
4.3.2 Railway Safety	20
4.3.3 Inland Water Transport Safety	21
4.4 Women, the Elderly and Physically Challenged and Transport	22
4.5 Private Sector Participation	22
4.6 Social Equity and Poverty Reduction	24
4.7 Regional Cooperation	25
4.8 Environment Friendly Efficient Transport	27
4.9 Transport and Land Use	28

সূচিপত্র

৫.	সমন্বিত পরিবহন নীতি কাঠামোর আওতায় নীতিগত পদক্ষেপ	২৯
	৫.১ পথচারী	২৯
	৫.২ অযান্ত্রিক যানবাহন	২৯
	৫.৩ নগর পরিবহন	৩০
	৫.৪ গণপরিবহন	৩২
	৫.৫ সমন্বিত গণপরিবহন	৩৩
	৫.৬ গ্রামীণ পরিবহন	৩৪
৬.	জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়ন কৌশল	৩৬
	৬.১ প্রাতিষ্ঠানিক	৩৬
	৬.২ পরিকল্পিত বাস্তবায়ন	৩৭
৭.	উপসংহার	৪০

Contents

5. Policy Initiative within the NIMTP Framework	29
5.1 Pedestrians	29
5.2 Non-motorized Transport	29
5.3 Urban Transport	30
5.4 Public Transport	32
5.5 Integrated Public Transport	33
5.6 Rural Transport	34
6. Strategies for Implementing Multimodal Transport Policy	36
6.1 Institutional	36
6.2 Planned Implementation	37
7. Conclusion	40

১. নীতিমালার প্রেক্ষাপট

১.১ ভূমিকা

পর্যাপ্ত পরিবহন সেবা ও উন্নত যোগাযোগ অবকাঠামো টেকসই অর্থনৈতিক এবং সামাজিক উন্নয়নের পূর্বশর্ত। বিশ্বায়নের জন্য এখন দক্ষ পরিবহন ও যোগাযোগ ব্যবস্থার মাধ্যমে পরিবহন ব্যয় ও সময় সাশ্রয় প্রয়োজন। দক্ষ পরিবহন ও যোগাযোগ ব্যবস্থা সম্পন্ন দেশসমূহ দুর্বল পরিবহন সেবা এবং অবকাঠামোর দেশগুলোর চেয়ে বেশী বিনিয়োগ আকৃষ্ট করায় সুবিধাজনক অবস্থায় আছে। তবে অপরিকল্পিত পরিবহন ব্যবস্থা নগর এবং শহরগুলোকে ধ্বংস করেছে এবং গ্রামীণ অঞ্চলেরও ক্ষতিসাধন করেছে। কাজেই পরিবহন খাতের ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা অবশ্যই দীর্ঘ মেয়াদে টেকসই ও পরিবেশবান্ধব হতে হবে।

বাংলাদেশের পরিবহন খাত ১৯৭১ সালের মুক্তিযুদ্ধে ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। অধিকাংশ অবকাঠামো, সেতু, বন্দর এবং বিমানবন্দর ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়। ফলে অনেক সুবিধাদিই ধ্বংসপ্রাপ্ত অবস্থা হতে তৈরি করতে হয়েছে। অবকাঠামো পুনঃনির্মাণ কাজ বহু খাত বিনিয়োগ পরিকল্পনার মাধ্যমে হাতে নেয়া হয় এবং আশির দশকের শেষ পর্যন্ত একই ধারা চলতে থাকে। কিন্তু নব্বই দশকের শুরু হতে খাত ভিত্তিক উন্নয়নের ধারা সূচিত হয়, যেখানে সড়ক উপখাতকে প্রতিযোগী অন্যান্য উপখাতের তুলনায় অনেক বেশি গুরুত্ব দেয়া হয়। রেল এবং অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন ব্যবস্থা ধীরে ধীরে প্রান্তিক অবস্থায় উপনীত হয়।

এ ভারসাম্যহীনতা দূরীকরণের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট সরকারি সংস্থা এবং সকল সুবিধাভোগীর সাথে বিস্তারিত আলোচনার পর জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা, ২০১৩ (National Integrated Multimodal Transport Policy, 2013) প্রস্তুত করা হয়েছে। পরিবহনের চাহিদা বৃদ্ধির সাথে সাথে বৈশ্বিক জলবায়ু পরিবর্তন হচ্ছে। ভবিষ্যতে সরকারের সার্বিক উদ্দেশ্য বাস্তবায়নে প্রতিটি মাধ্যমে পরিবহন এর প্রতিটি ক্ষেত্রে সর্বোত্তম বিনিয়োগের লক্ষ্যে সকল পরিবহন মাধ্যমের সমন্বয়ে একটি সমন্বিত নীতিমালার প্রয়োজন রয়েছে।

বিশেষ করে, সড়ক পরিবহন জীবনযাত্রায় বিপ্লব সৃষ্টি করেছে, বিকল্প ব্যবহারের সুযোগ সৃষ্টি করেছে, নতুন দিগন্তের উন্মোচন করেছে। সরকার পরিবহন ব্যবস্থাপনায় সীমিতকরণ চায় না। সরকারের চাহিদা হচ্ছে সকলের সমৃদ্ধির মধ্য দিয়ে স্বপ্নের সমৃদ্ধ বাংলাদেশ গড়ে উঠুক। কিন্তু সড়ক পরিবহনের উপর অত্যধিক

1. Background of the Policy

1.1 Introduction

Adequate transport infrastructure and services are prerequisite for sustainable economic and social development. Globalization now calls for more efficient transportation system to reduce travel time and costs. Countries having efficient transport and communication systems are well placed to attract investment compared to those with weak infrastructure and services. But unplanned transport system is damaging towns and cities and doing harms to the countryside. Future planning or transport sector must, therefore, ensure that the system is sustainable and environment friendly in the long run.

The transport sector in Bangladesh suffered heavily during liberation war in 1971. Most of the infrastructures, bridges, ports and airports were destroyed. Many of the facilities then had to be built from scratch. The reconstruction of infrastructure was undertaken in line with a multi-sector investment plan and this trend continued up to the end of 1980s. However, from the beginning of 1990, development started taking place in a sectorally biased manner, with an overemphasis on road sub-sector over other competing modes. The development of rail and IWT sub-sectors gradually became marginalized.

The National Integrated Multimodal Transport Policy, 2013 has been prepared following extensive consultations with concerned government agencies and stakeholders in order to redress this imbalance. As demand for transport grows, the climate of our planet is being alerted. There is a need for policy to address all modes of transport in an integrated way so that future investment can take account of the best mode in each case to meet overall government objectives.

Road transport has, in particular, revolutionized lives, bringing great flexibility and widening horizons. Government does not want to restrict road transport. The vision for a prosperous Bangladesh is one where prosperity is shared by all. But for an over-concentration on road transport, we shall have to pay a lot of

জোর দেয়া হলে নিরাপত্তা, স্বাস্থ্য, অর্থনীতি ও পরিবেশের জন্য মূল্য দিতে হবে। তাই বিদ্যমান নৌ-পরিবহন, রেল পরিবহন ও বিমান পরিবহন ব্যবস্থাকে সমহারে গুরুত্ব আরোপ করা আবশ্যিক।

পরিবহনের ক্ষেত্রে স্বল্পমেয়াদি চিন্তা, যাত্রী এবং পণ্য পরিবহনের মাধ্যম নির্বাচনের সুযোগকে সীমিত করে দিয়েছে। এর ফলে পরিবহন ব্যয় ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছে। টেকসই উন্নয়ন সহায়ক বহুমাধ্যম পরিবহন ব্যবস্থার সুযোগ সৃষ্টি এবং গতিশীলতা নিশ্চিতকরণ এ সমন্বিত নীতিমালার উদ্দেশ্য। সহস্রাব্দের উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জন অনেকাংশে সুলভ এবং দক্ষ পরিবহন ব্যবস্থার উপর নির্ভরশীল। বাংলাদেশের পরিবহন ব্যবস্থা হতে হবে সুলভ, নিরাপদ, দক্ষ, পরিচ্ছন্ন এবং পরিবেশ বান্ধব।

১.২ পরিবেশ

বিশ্বব্যাপী আন্তর্জাতিক সম্প্রদায় সবচেয়ে বড় যে পরিবেশগত বিপর্যয়ের সম্মুখীন তা হচ্ছে জলবায়ু পরিবর্তন, যার ক্রমবর্ধমান উৎস হচ্ছে সড়ক পরিবহন হতে নির্গত কার্বন-ডাই-অক্সাইড। এর প্রভাবে অপ্রত্যাশিত চরম আবহাওয়ায় বেশি জোরালো ঝড়, বন্যা, খরা দেখা দিচ্ছে এবং সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধি পাচ্ছে। বাংলাদেশ উল্লেখযোগ্য পরিমাণ কার্বন-ডাই-অক্সাইড নির্গত করে না, অথচ জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাবে বাংলাদেশ অধিকমাত্রায় ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

বাংলাদেশে নগরাঞ্চলের বাতাসে ভাসমান বস্তুকণার (Particulate Matter) দূষণের একটি কারণ হল সড়ক পরিবহন। চালক, যাত্রী এবং সাধারণ জনগণ এই দূষণ হতে নিরাপদ নয়। অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন এবং রেল পরিবহনে দূষণের মাত্রা সড়ক পরিবহন অপেক্ষা কম। তাই এ নীতিমালার উদ্দেশ্য Environmentally Sustainable Multimodal Transport System প্রবর্তন।

১.৩ নিরাপত্তা

সড়কপথে যানবাহনের সংখ্যা এবং গতি বৃদ্ধি পাওয়ায় সড়ক নিরাপত্তার দিক থেকে সড়কসমূহ পথচারী এবং স্বল্প গতিসম্পন্ন যানবাহনের জন্য বেশ ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে। সড়ক দুর্ঘটনার অর্থনৈতিক ও সামাজিক ক্ষতির কারণে সড়কের অর্থনৈতিক অর্জন স্তান হয়ে যাচ্ছে। বাংলাদেশে সড়ক দুর্ঘটনায় হতাহতের হার নৌ এবং রেলপথের তুলনায় অনেক বেশি। সড়ক পরিবহন একদিকে যেমন অনেক সুবিধা প্রদান করে, অন্যদিকে এর কারণে মূল্যবান ভূমি ব্যবহারের মাত্রা

price for safety health, for the economy and for the environment. It is, therefore, necessary to ensure equal importance on inland water transport, railways and air transportation.

Short-term thinking on transport has reduced choice, for all the travelling public and for goods carriers. This is contributing to cost of transport. The integrated transport policy is intended to extend choice in transport and secure mobility in a way that supports sustainable development. Achievement of the Millennium Development Goals is, in part, reliant on a cheap and efficient transport system. The transport system in Bangladesh is intended to be safe, efficient, clean and fair.

1.2 Environmental Issues

Across the world, emission of Carbon Dioxide (CO₂) from road transport is the fastest growing contribution to climate change, the greatest global environmental threat facing the international community. Climate change brings unpredictable extremes of weather with more frequent and intense storms, floods, droughts and rising sea levels. Whilst Bangladesh does not contribute much in terms of Carbon Dioxide (CO₂), it suffers heavily from the effects of climate change.

Road transport contributes to concentration of particular matter in urban areas of Bangladesh. Drivers, passengers and common people are not immune from this pollution. However, inland water transport and railways are less polluting than road transport. In this context, this policy has been prepared to introduce environmentally sustainable multimodal transport system.

1.3 Safety

Increases in road traffic, and speeds, have made roads more threatening for pedestrians and slow-moving vehicles. The economic benefits of roads are being undermined by the economic and social costs of roads accidents, injuries and fatalities. In Bangladesh, road transport related fatality rates are much higher than those of inland water transport and railways. That is the dilemma with road transport. On the one hand, it

বৃদ্ধি পায় এবং দুর্ঘটনার সম্ভাবনা বেড়ে যায়। এ কারণে সড়কের উপর নির্ভরশীলতা হ্রাস করে রেল এবং নৌ-পরিবহনের উপর গুরুত্ব আরোপ করে একটি নির্ভরযোগ্য ও ভারসাম্যপূর্ণ সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলার লক্ষ্যে প্রতিটি মাধ্যমের নিরাপত্তা বিধানের বিষয়টি এ নীতিমালায় প্রাধান্য পেয়েছে।

১.৪ পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থা

দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির সাথে সাথে এবং ব্যবসা বাণিজ্যের ক্রমবর্ধমান প্রসারের ফলে দেশের অভ্যন্তরে এবং বহির্বিশ্বে পণ্য পরিবহন চাহিদা উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। বৈশ্বিক পণ্য-সরবরাহ ব্যবস্থার পরিবর্তনশীল চাহিদার কারণে একবিংশ শতাব্দীতে আন্তঃমাধ্যম পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা নতুন করে গুরুত্ব পাচ্ছে। বিশ্বব্যাপী কন্টেইনার ভিত্তিক পণ্য পরিবহন ব্যবস্থার দ্রুত সম্প্রসারণ, বেসরকারিকরণের প্রবণতা বৃদ্ধি এবং বৈশ্বিক পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থার চাহিদার ক্ষেত্রে নতুন দৃষ্টিভঙ্গির কারণে বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থার উত্তরোত্তর সম্প্রসারণের ক্ষেত্র প্রস্তুত হয়েছে।

বিশ্বব্যাপী আন্তঃমাধ্যম পণ্য পরিবহন সম্প্রসারণের কতিপয় গুরুত্বপূর্ণ বৈশিষ্ট্যঃ

- ১.৪.১ গ্রাহকদের পরিবর্তনশীল চাহিদাকে আস্থার সাথে পূরণকল্পে স্বল্প ব্যয়ে ও স্বল্প সময়ে বিভিন্ন মাধ্যমে পণ্য এবং যন্ত্রপাতির অবাধ প্রবাহের সমন্বয় নিশ্চিতকরণ;
- ১.৪.২ পণ্য-পরিবহনে গতিশীলতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে পণ্য পরিবহন সমন্বয় সুবিধাসমূহ যেমন কন্টেইনার ডিপো, পণ্য পরিবহন স্টেশন, লজিস্টিকস পার্ক ইত্যাদির সম্প্রসারণ;
- ১.৪.৩ আন্তঃদেশীয় পণ্য পরিবহনের ক্রমবর্ধমান চাহিদা পূরণ;
- ১.৪.৪ আন্তঃমাধ্যম পরিবহন ব্যবস্থা উন্নয়নের লক্ষ্যে এ সংক্রান্ত নীতিমালা এবং নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার সীমাবদ্ধতাসহ বিদ্যমান অবকাঠামোর সুবিধা ও সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা এবং নতুন অবকাঠামোতে ভবিষ্যৎ বিনিয়োগের সামগ্রিক বিষয়টি বিবেচনায় আনা; এবং
- ১.৪.৫ আন্তঃদেশীয় ব্যবস্থার সাথে খাপ-খাওয়ানোর বিষয়টি বিবেচনায় আনা।

brings advantages but, on the other, it takes up valuable land and causes high accident rates. Away from increased reliance on road transport, this policy has emphasized a balanced and dependable transport system with increased focus on inland water transport and railway.

1.4 Improving Logistics

With economic growth and increased trade and commerce, the need for freight transportation inside and outside the country is gradually increasing. The 21st century has seen a renewed focus on intermodal freight transport driven by the changing requirement of global supply chains. With the rapid development of containerization worldwide, the orientation towards deregulation, and a new focus on logistics and global supply chain requirements, the stage is set for continued multimodal transport growth.

The worldwide growth of intermodal freight transport is characterized by several key factors:

- 1.4.1 The need to reliably and flexibly respond to changing customer requirements with seamless and integrated coordination of freight and equipment flows through various modes at minimum costs and time;
- 1.4.2 Increasing freight movement requiring freight integrators e.g. container depots, freight stations, and logistics park;
- 1.4.3 Meeting the growing needs of inter-country freight transportation; and
- 1.4.4 Constraints on and coordination of infrastructure capacity, including policy and regulatory issues, as well as better management of existing infrastructure and broader considerations on future investment in new infrastructure.
- 1.4.5 Consideration to adaptation issues with inter-country system

এসব বিবেচনায় সময়ের পরিবর্তিত চাহিদার প্রেক্ষিতে বিশ্বব্যাপী সরকারসমূহ তাদের ভূমিকা পরিবর্তন করছে। বিশেষত সরকারসমূহ সেবাদাতার পরিবর্তে সেবা সহায়ক হিসেবে আবির্ভূত হচ্ছে এবং পণ্য পরিবহন, বিমান এবং সড়ক যোগাযোগ মূলত বেসরকারি খাতে পরিচালনার ক্ষেত্রে উৎসাহিত করা হচ্ছে। রেলওয়েতে প্রতিদ্বন্দ্বিতামূলক পরিবেশ প্রবর্তন করা হচ্ছে। অবকাঠামো উন্নয়ন/নির্মাণ অর্থায়নে সরকারি-বেসরকারি যৌথ উদ্যোগ উৎসাহিত করা হচ্ছে। ব্যবসা এবং শিল্পায়নে প্রতিযোগিতা সক্ষমতা উন্নয়নের লক্ষ্যে বাংলাদেশকেও একই পন্থা অবলম্বন করতে হবে।

পরিবহন মাধ্যমসমূহের ভৌত অবকাঠামো সমন্বয়ের সাথে সাথে সমন্বিত এবং সাশ্রয়ী পণ্য সরবরাহ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে তথ্য-সমন্বয় (Information Integration) একটা চ্যালেঞ্জ, যা তথ্য প্রযুক্তি ব্যবহার ও প্রয়োগের মাধ্যমে নিশ্চিত করা সম্ভব। বিশ্বায়নের ধারায় বাংলাদেশকেও পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করতে হবে যাতে করে পরিবহন ব্যয় হ্রাস করা যায় এবং আঞ্চলিক পরিবহন নেটওয়ার্কের সাথে সম্পৃক্ত হয়ে ক্রমবর্ধমান আঞ্চলিক বাণিজ্যের সুবিধাসমূহ বাংলাদেশ নিজের অনুকূলে নিতে পারে।

Considering these issues, governments worldwide are transforming their roles to respond to the changing needs of time. In particular they are changing from providers to facilitators of services leaving shipping, air and road transportation mostly in the domain of private sector; introducing competitive impulses in railways; encouraging public-private partnership in infrastructure financing. In order to maintain and improve competitiveness in trade and industry, Bangladesh needs to move in these directions too.

Along with physical integration of transport modes, information integration is also a major challenge that can be addressed through application of information technology in order to ensure timely delivery of goods in a coordinated and cost-effective way. Following the global trend, Bangladesh needs to develop a transport system to reduce the real cost of transport and integrate itself with the regional transport network to derive the benefits of growing regional trade.

২. নীতিমালার উদ্দেশ্য ও গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহ

২.১ দৃষ্টিভঙ্গির পরিবর্তন

বহুমাধ্যম ভিত্তিক সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার পরিবর্তিত প্রেক্ষাপটের কারণে সড়ক খাতে অব্যাহত বিনিয়োগের পাশাপাশি টেকসই পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলার নীতি গৃহীত হয়েছে। টেকসই পরিবহন ব্যবস্থার মূল লক্ষ্য হচ্ছে, এটি বর্তমান প্রজন্মের পরিবহন চাহিদা পূরণের পাশাপাশি ভবিষ্যতে প্রজন্মের পরিবহন চাহিদা পূরণেও সক্ষম হবে। সামগ্রিক বিবেচনায় এ নীতিমালায় রেলওয়ে নেটওয়ার্কের উন্নয়ন এবং সেবার মান বৃদ্ধিসহ নৌ-পরিবহন খাতে পুনর্জাগরণের বিষয়সমূহ অধিকতর গুরুত্ব পেয়েছে। একই সাথে এ নীতিমালায় দেশের বিদ্যমান পরিবহন অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ এবং ব্যবস্থাপনার উপরও অধিক গুরুত্ব দেয়া হয়েছে। সামগ্রিকভাবে ভবিষ্যতে সরকারি ও বেসরকারি বিনিয়োগের মাধ্যমে পরিবহন খাতে অধিক সম্পদ বিনিয়োগ নিশ্চিত হবে। রেলওয়ে এবং নৌ-পরিবহন খাতে অধিক বিনিয়োগের কারণে এসব মাধ্যমে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন বৃদ্ধি পাবে, আয় বৃদ্ধি পাবে যা রেলওয়ে এবং নৌ-পরিবহন খাতে আরও বিনিয়োগকে উৎসাহিত করবে এবং উক্ত মাধ্যমসমূহে সেবার মান বৃদ্ধিতেও সহায়ক হবে।

সরকার গণপরিবহন হিসেবে রেলওয়ে ও নৌ-পরিবহন খাতে বিনিয়োগ বাড়ানোর পদক্ষেপ নিবে এবং উভয় মাধ্যমের উন্নততর সমন্বয়ের লক্ষ্যে কৌশল নির্ধারণ করবে।

সমন্বিত নীতিমালার আলোকে সমন্বয়ের কৌশল:

- ২.১.১ পরিবহনমাধ্যমসমূহের অন্তঃসমন্বয় এবং আন্তঃসমন্বয় বিধান: বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমে সমন্বয় দ্বারা প্রতিটি পরিবহন মাধ্যমের পূর্ণ সুবিধা নিশ্চিত করা এবং এক পরিবহন মাধ্যম হতে অন্য পরিবহন মাধ্যমে পণ্য ও যাত্রী স্থানান্তর সুবিধা নিশ্চিত করা;
- ২.১.২ পরিবেশের সাথে সমন্বয়: পণ্য ও যাত্রী পরিবহনে মাধ্যমসমূহের সঠিক সমন্বয় দ্বারা পরিবেশ বান্ধব পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা;
- ২.১.৩ ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনার (Land Use Plan) সাথে সমন্বয়: জাতীয়, আঞ্চলিক এবং স্থানীয় পর্যায়ে পরিবহন এবং ভৌত পরিকল্পনার (Physical Planning) যথার্থ সমন্বয়ের মাধ্যমে অধিকতর টেকসই পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা যাতে সামগ্রিকভাবে ভ্রমণের প্রয়োজনীয়তা হ্রাস পায়; এবং

2. Objective of the Policy and Other Important Issues

2.1 The Paradigm Shift

The changed context of multimodal transport system has led to the policy shift away from continued investment in the road sector towards the concept of sustainable mobility. Sustainable transport is designed to meet the mobility needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their needs. Hence the focus of policy is on the development of the railway network and improving its level of services, and to reviving the inland water transport sector. At the same time, high priority is given to maintaining and managing the nation's transport infrastructure that is already built. As a result, future public and private investment will represent an increase in resources for transport. More investment in railway and inland water transport, and more people and goods using them will work together to generate more revenues, which in turn can lead to further investment and even better services.

The Government will take steps to increase investment in railways and inland water transport, and develop strategies for improving integration between these modes.

Integration Strategies in the Light of Integrated Multimodal Transport Policy

- 2.1.1 **Integration within and between different modes of transport:** To ensure that each mode contributes its full potential and people can move easily between them;
- 2.1.2 **Integration within the environment:** To ensure that transport choices support a better environment;
- 2.1.3 **Integration with land use planning:** To support more sustainable travel choices and reduce the need to travel through coordinated transport and physical planning at national, regional and local level; and

২.১.৪ শিক্ষা, স্বাস্থ্য ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি, লিঙ্গ ও সামাজিক সমতা এবং দারিদ্র হ্রাসকরণ নীতিমালার সাথে সমন্বয়: এরূপ সমন্বয়ের মাধ্যমে অধিকতর ন্যায়ভিত্তিক ও অংশীদারিত্বমূলক সমাজ গড়ে তোলা।

সরকার এমন একটা পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তুলতে চায় যা স্বল্প খরচে যাত্রী এবং পণ্য পরিবহন চাহিদা পূরণের পাশাপাশি মানুষের কাজ এবং বসবাসের জন্য একটা সুন্দর পরিবেশ নিশ্চিত করতে পারে। এ পরিবহন ব্যবস্থার লক্ষ্য হচ্ছে যানজট-হ্রাস করার পাশাপাশি শহর ও নগরসমূহের এরূপ উন্নয়ন নিশ্চিত করা যা মানুষের পরিবহন চাহিদাকে সীমিত করতে সহায়তা করবে। অপরিবর্তিত নগরায়নের ফলে অতিরিক্ত সড়ক নির্মাণে মূল্যবান কৃষি জমির ব্যবহারও হ্রাস করবে। এ লক্ষ্যে পরিকল্পনা প্রণয়নে এবং সমন্বয়ে প্রয়োজনীয় সংস্কার সাধন করা হবে যাতে পরিকল্পনা স্তরে একটা সুন্দর পরিবহন ব্যবস্থা এবং সুন্দর পরিবেশ ভাবনার সমন্বয় ঘটানো যায়। সামগ্রিকভাবে এমন একটা বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা হবে যা পরিবহন খাতের দক্ষতা ও সেবার মান বৃদ্ধিতে সহায়ক হবে।

২.২ নীতিমালার উদ্দেশ্য

বহুমাধ্যম ভিত্তিক সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে সামগ্রিক পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নে সড়ক পরিবহনের পাশাপাশি রেল, নৌ-পরিবহন ও বিমান পরিবহন খাতের ভূমিকার উপর গুরুত্ব আরোপ করা। সমন্বিত পরিবহন নীতিমালার উদ্দেশ্যসমূহ হল:

- ২.২.১ পরিবহন ব্যয় হ্রাস করা যাতে দেশের মধ্যে স্বল্প মূল্যে ও স্বল্প সময়ে পণ্য ও সেবা প্রাপ্তি নিশ্চিত করা যায়;
- ২.২.২ পরিবহন ব্যয় হ্রাস করার মাধ্যমে রপ্তানীর ক্ষেত্রে প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বৃদ্ধিতে সহায়তা করা;
- ২.২.৩ নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা;
- ২.২.৪ দুর্ঘটনার হার হ্রাস করা;
- ২.২.৫ পরিবহন সেবা বাণিজ্যে বাংলাদেশের ভৌগোলিক অবস্থানের সুবিধা গ্রহণ এবং এ খাতে পেশাদারিত্ব অর্জন করা;
- ২.২.৬ পরিবেশের উপর পরিবহন খাতের বিরূপ প্রভাব হ্রাস করা;
- ২.২.৭ পরিবহন ব্যয় এবং সমাজের সকল স্তরে পরিবহনের সহজলভ্যতা নিশ্চিত করা;

- 2.1.4 Integration with policies for education, health, economic growth, gender and social equity and poverty reduction:** To ensure that transport helps to make a fairer, more inclusive society.

The Government wants a transport system that meets the needs of people and business at an affordable cost and creates a better environment in which to live and work. It wants to reduce congestion, improve towns and cities to reduce the need to travel and avoid urban sprawl and excessive road building that consume precious agricultural land. Planning and coordination will be reformed to bring together thinking about better transport and a better environment at the planning stage. Multimodal transport operations that bring efficiency and enhance level of service will be fostered.

2.2 Objectives of the Policy

The primary objective of the Multimodal Integrated Transport Policy is to emphasize the roles of rail, inland water transport, aviation alongside road transport in order to ensure the development of the overall transport network. The objectives of the Integrated Multimodal Transport Policy are to:

- 2.2.1 Reduce cost of transport goods, so as to make goods and services within Bangladesh less costly;
- 2.2.2 Aid export competitiveness, through lower transport costs;
- 2.2.3 Improve safety;
- 2.2.4 Reduce accident rate;
- 2.2.5 Take advantages of Bangladesh's geographical position to trade in transport services and induce efficiency in transport sector;
- 2.2.6 Reduce the worst environmental effects of transport;
- 2.2.7 Ensure that transport meets social needs in terms of cost accessibility to all sectors of society;

- ২.২.৮ সামগ্রিক পরিবহন নেটওয়ার্ক সমন্বয়ের উন্নয়নসহ এক মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে স্থানান্তর সহজতর করার পদক্ষেপসমূহ জোরদার করা;
- ২.২.৯ যথাযথ ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনার মাধ্যমে ভ্রমণের প্রয়োজনীয়তা হ্রাস করা;
- ২.২.১০ পরিবহনকে দারিদ্র হ্রাসকরণের একটি উপায় হিসেবে ব্যবহার করা;
- ২.২.১১ জ্বালানি (Fuel and Energy) নিরাপত্তা বৃদ্ধি করা; এবং
- ২.২.১২ যাত্রী ও মালামাল পরিবহনে একই সময়ে বিকল্প পরিবহন ব্যবস্থার সুযোগ বৃদ্ধি করা।

২.৩ নীতিমালার গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহ:

সমন্বিত পরিবহন নীতিমালায় নিম্নোক্ত বিষয়সমূহের উপর গুরুত্ব আরোপ করা হয়েছে:

- ২.৩.১ সমন্বিত পরিবহন কৌশল গ্রহণ;
- ২.৩.২ বিদ্যমান সম্পদ ও অবকাঠামোর সর্বোত্তম ব্যবহার ও রক্ষণাবেক্ষণ;
- ২.৩.৩ গণপরিবহন হিসেবে রেল ও নৌ-পরিবহন খাতে অধিকতর বিনিয়োগে উৎসাহ প্রদান;
- ২.৩.৪ বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের মধ্যে সংযোগ স্থাপন এবং এক মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে স্থানান্তরের উন্নয়ন;
- ২.৩.৫ আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- ২.৩.৬ বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন পরিচালনকারীগণের (Multimodal Transport Operator) ভূমিকার সম্প্রসারণ;
- ২.৩.৭ সড়ক নিরাপত্তা, গণপরিবহন প্রাপ্যতা ও এর দক্ষতা এবং বায়ুর গুণগতমান ইত্যাদির উন্নয়নে সুনির্দিষ্ট লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ;
- ২.৩.৮ পরিবহন খাতে পর্যাপ্ত বিনিয়োগ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকারের পক্ষ হতে দৃঢ় অঙ্গীকার;
- ২.৩.৯ পরিবহন খাতে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ বৃদ্ধি;
- ২.৩.১০ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার (Traffic Management) আধুনিকায়ন;
- ২.৩.১১ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সড়ক ব্যবহার চার্জ এবং মাশুল আরোপসহ নতুন অর্থায়ন কৌশল নির্ধারণ করা এবং সড়ক তহবিলের সুষ্ঠু ও দক্ষ ব্যবহার;

- 2.2.8 Improve integration of the overall transport network and foster measures to make interchange between modes easier;
- 2.2.9 Reduce the need for travel by better land use planning;
- 2.2.10 Use transport as means to assist poverty reduction;
- 2.2.11 Improve fuel and energy security; and
- 2.2.12 Increase alternative options for passenger and freight transport.

2.3 Policy Emphasis

The Integrated Multimodal Transport Policy emphasizes the following themes:

- 2.3.1 Adopting strategies for integrated transport policy;
- 2.3.2 Ensuring best utilization and maintenance of existing assets and infrastructure;
- 2.3.3 Encouraging more investment in rail and inland water transport;
- 2.3.4 Adopting integrated and interchange between modes of transport;
- 2.3.5 Improving regional connectivity;
- 2.3.6 Fostering the role of multimodal transport operators (MTOs);
- 2.3.7 Setting specific targets for improving air quality, road safety, public transport provision and efficiency, and road traffic growth reduction;
- 2.3.8 A firm commitment from the government to provide adequate levels of funding;
- 2.3.9 Greater private sector participation in the sector;
- 2.3.10 Upgrading traffic management;
- 2.3.11 Innovative funding mechanisms, including road user charging and levies to fund road maintenance and proper and efficient use of Road Fund;

- ২.৩.১২ আঞ্চলিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে মানসম্পন্ন সেবা দানের লক্ষ্যে আন্তর্জাতিক যানবাহনের জন্য যৌক্তিক মাশুল নির্ধারণ;
- ২.৩.১৩ বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের মধ্যে ভৌত অবকাঠামোগত সমন্বয় এবং পরিচালনা ব্যবস্থাপনার সমন্বয়;
- ২.৩.১৪ যৌক্তিক নিয়ন্ত্রণ কাঠামো (Regulatory Framework) নিশ্চিতকরণ;
- ২.৩.১৫ জাতীয় পর্যায়ে পরিবহন সমন্বয় বিষয়ে পরামর্শ প্রদানসহ এসব ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় পরিবর্তনের পক্ষে সহায়তা করার লক্ষ্যে নতুন সমন্বয় কৌশল নির্ধারণ;
- ২.৩.১৬ নারী, শিশু এবং শারীরিক ও মানসিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের (Physically Challenged) পরিবহন চাহিদা পূরণ;
- ২.৩.১৭ সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থাপনায় ডিজিটাল পদ্ধতির প্রয়োগ;
- ২.৩.১৮ সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থার উদ্দেশ্য বাস্তবায়নে উন্নত গবেষণা, শিক্ষা, প্রশিক্ষণ এবং প্রযুক্তির প্রয়োগ;
- ২.৩.১৯ মহাসড়কে প্রয়োজনমত axle load control station স্থাপন করে সড়কের ক্ষতি হ্রাস ও নির্ধারিত ওজনসীমার মধ্যে মালামাল বহন কঠোরভাবে নিশ্চিতকরণ;
- ২.৩.২০ যাত্রী পরিবহন ও পণ্য সরবরাহ ব্যবস্থায় দক্ষতা বৃদ্ধিকল্পে স্থলবন্দরসমূহের (landports) আধুনিকায়ন; এবং
- ২.৩.২১ নদীর নাব্যতা ফিরিয়ে আনা, নদীর তীর অবৈধ দখলমুক্ত রাখা, নদী দূষণ বন্ধে স্থায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ, বন্দরসমূহের আধুনিকায়ন এবং বন্দরসমূহে বাণিজ্য বান্ধব পরিবেশ নিশ্চিতকরণ।

- 2.3.12 Establishing rational tariff for international traffic to ensure quality service in regional connectivity;
- 2.3.13 Ensuring physical and operational integration between different modes of transport;
- 2.3.14 Establishing a more rational regulatory framework;
- 2.3.15 New coordinating mechanisms to advise on integration at the national level and act as a force for change;
- 2.3.16. Meeting the transport needs of women and girl-children;
- 2.3.17 Applying digital technology in the management of integrated transport policy
- 2.3.18 Improved research, education, training and technology to support integrated transport objectives.
- 2.3.19 Limiting damage of roads through enforcement at axle load control stations on highways;
- 2.3.20 Modernizing dry ports to enhance efficiency in the management of freight and passenger movement; and
- 2.3.21 Bringing navigability of rivers through enforcement, removing encroachment of river banks, permanent stopping of river pollution, upgrading of river ports and ensuring an environment conducive to transportation through river ports.

৩. উপ-খাতভিত্তিক নীতিমালা

সমন্বিত পরিবহন নীতিমালার কাঠামোর মধ্যে প্রতিটি উপ-খাতের নীতিসমূহ নির্ধারণ করা হয়েছে। প্রধান উপ-খাতসমূহের নীতিমালা নিম্নরূপ:

৩.১ রেল পরিবহন

একটি নূতন দৃষ্টিভঙ্গীর আলোকে বাংলাদেশ রেলওয়েকে গড়ে তোলাই সরকারের উদ্দেশ্য। রেলওয়ে যেন যাত্রী এবং পণ্য পরিবহনে যথার্থ ভূমিকা পালন করতে পারে সরকার তা নিশ্চিত করবে। যাত্রীরা স্বভাবতই উন্নত সেবা এবং অধিকতর জবাবদিহিতা আশা করে। সুনির্দিষ্ট লক্ষ্য ও প্রয়োজনীয় অবকাঠামো নিয়ে রেলওয়ে যেন অধিকতর সেবা প্রদানে প্রয়োজনীয় দক্ষতা অর্জন করতে পারে, সে লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়েকে একটি সেবা প্রদানকারী সরকারি সংস্থা হিসেবে গড়ে তোলা হবে।

সুদীর্ঘ সময় রেলওয়ের উন্নয়নে উল্লেখযোগ্য কোন উদ্যোগ গ্রহণ না করায় বাংলাদেশ রেলওয়ে বিভিন্ন ধরনের সমস্যার সম্মুখীন। উল্লেখযোগ্য সমস্যাসমূহের মধ্যে অপ্রতুল রোলিং স্টক, রেলওয়ে অবকাঠামোর প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের অভাব, রেলওয়ের গতিপথে অসংখ্য গতি নিয়ন্ত্রক এবং এর নিরাপত্তাজনিত সমস্যা অন্যতম। রেলওয়ের ইঞ্জিন এবং বগিসমূহ অপেক্ষাকৃত পুরাতন হওয়ার কারণে যাত্রীরা কাল্পনিক মানের সেবা হতে বঞ্চিত হচ্ছে। এছাড়া, দুই ধরনের গেজ (Gauge) ব্যবস্থা বিদ্যমান থাকায় রেলওয়ের অবাধ যাতায়াতও বিঘ্নিত হয়। ভবিষ্যতে বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থায় রেলওয়ের পূর্ণ ভূমিকা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সমন্বিত পরিবহন নীতিমালায় এই সমস্যাসমূহের যথাযথ প্রতিকার বিধানের সুযোগ থাকা প্রয়োজন।

বর্তমান এবং ভবিষ্যৎ সড়ক ব্যবহারকারীদের রেলওয়েতে আকৃষ্ট করার মাধ্যমে নিম্নলিখিত উপায়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে অধিকতর ভূমিকা পালন করতে পারে:

- ৩.১.১ বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়ন;
- ৩.১.২ আন্তঃনগর ট্রেনসহ সকল ট্রেনের সেবা, সময়সূচি এবং ধারণক্ষমতার উন্নয়ন;
- ৩.১.৩ কন্টেইনার চলাচলে দক্ষতা এবং সক্ষমতা বৃদ্ধি;
- ৩.১.৪ রেলওয়ে নেটওয়ার্কের সাথে সম্পৃক্ততা রেখে অধিক সংখ্যক অভ্যন্তরীণ কন্টেইনার ডিপো স্থাপন;

3. Policies for sub-sectors

Within the framework of the IMTP, policies are set out for each sub-sector. The main sub-sectoral policies by modes are set out as below:

3.1 Railways

The Government intends to develop Bangladesh Railway with a new vision so that it can meet the needs of passengers and the freight customers it serves. Passengers rightly demand better services and more accountability. The capacity of Bangladesh Railway will be enhanced so that it can be developed as more service oriented organization with clearly defined objectives and necessary infrastructure.

Rail infrastructure in Bangladesh is characterized by lack of maintenance with many limitations, especially dearth of rolling stocks, lack of necessary maintenance of infrastructure, speed restrictions and safety concerns. Locomotives and rolling stocks are relatively aged and do not offer modern levels of service to passengers. The railway operates on two gauges, which obviously hampers seamless travel. In order to ensure that rail plays its full role in a multi-modal system in the future, these special issues need to be addressed by policy.

The railway can play more roles in order to attract current and future users in the following manner:

- 3.1.1 Upgrading infrastructure of Bangladesh Railway;
- 3.1.2 Improving inter-city service quality, timetable and capacity;
- 3.1.3 Increasing container movement efficiency and capacity;
- 3.1.4 Establishing more inland container depots in harmony with railway network;

- ৩.১.৫ ভবিষ্যতে সড়ক পথের উপর অব্যাহত চাপ হ্রাসকল্পে নিবিড় সমন্বয়ের মাধ্যমে রেলওয়ের যাত্রীসেবা বৃদ্ধি করা;
- ৩.১.৬ পণ্য পরিবহন এবং যাত্রীদের জন্য দ্রুতগামী নেটওয়ার্ক স্থাপনকে অগ্রাধিকার প্রদানের মাধ্যমে দেশের প্রধান অর্থনৈতিক কেন্দ্রসমূহের মধ্যে বহুমাধ্যম ভিত্তিক করিডোর স্থাপন;
- ৩.১.৭ আঞ্চলিক যানবাহন, বিশেষভাবে রেল-ভিত্তিক কন্টেইনার পরিবহনসহ বিভিন্ন লজিস্টিকস এবং সংশ্লিষ্ট ব্যবস্থাদির মধ্যে কারিগরি এবং আন্তঃমাধ্যম সমন্বয়;
- ৩.১.৮ বহুমাধ্যম পরিবহন ব্যবস্থা পরিচালনার লক্ষ্যে সংস্থার সাংগঠনিক কাঠামো সম্প্রসারণ ও পুনর্বিদ্যমান;
- ৩.১.৯ পণ্য পরিবহন ও সেবা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়েসহ আঞ্চলিক সংযোগ স্থাপন;
- ৩.১.১০ বাণিজ্যিক কার্যক্রম সম্প্রসারণের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়েকে দক্ষ সরকারি বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান হিসেবে প্রতিষ্ঠাকরণ;
- ৩.১.১১ উদ্দেশ্যগুলো বাস্তবায়নে প্রয়োজনীয় অর্থায়ন পরিকল্পনা এবং প্রকল্প প্রণয়ন;
- ৩.১.১২ বাংলাদেশ রেলওয়ের সেবার মান বৃদ্ধির পাশাপাশি এর পরিচালনা দক্ষতা বৃদ্ধি করা;
- ৩.১.১৩ দেশের সকল অঞ্চলে রেলওয়ের নেটওয়ার্ক স্থাপনের মাধ্যমে রেল সেবাকে জনগনের দোরগোড়ায় পৌঁছে দেয়া;
- ৩.১.১৪ রেল পরিবহন ব্যবস্থার দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে আধুনিক ব্যবস্থা (ইলেকট্রিক ট্রাকশন, টিকেট পাঞ্চিং, কর্ড লাইন, মনোরেল ইত্যাদি) প্রবর্তন; এবং
- ৩.১.১৫ বিদ্যমান দুই ধরনের গেজ ব্যবস্থা রেলওয়ের অবাধ যাতায়াতে অসুবিধা সৃষ্টি করে। গতি বৃদ্ধি ও স্বাচ্ছন্দ্যের জন্য ব্রডগেজ বেশি উপযোগী হওয়ায় মিটারগেজকে পর্যায়ক্রমে ডুয়াল গেজে এবং পরবর্তীতে ব্রডগেজে রূপান্তরকরণ।

৩.২ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন

নদীমাতৃক বাংলাদেশে বহু বছর ধরে মানুষ ভ্রমণ এবং পণ্য পরিবহনে নৌ-পরিবহনকে একটি সাশ্রয়ী ও নির্ভরযোগ্য মাধ্যম হিসাবে ব্যবহার করে আসছে। নৌ-পরিবহনের গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা কাজিফত পর্যায়ে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে

- 3.1.5 Releasing pressure on roads by enhancing service quality for passengers through close coordination with other modes
- 3.1.6 Developing multimodal corridors between major economic centers which give priority to freight and high-speed network for passengers;
- 3.1.7 Establishing technical harmonization and interoperability between various logistics and systems, including regional traffic, particularly for rail-based container movement;
- 3.1.8 Reorganizing the organization into lines of business with a focus on operations in multimodal environment;
- 3.1.9 Establishing regional links, including those of Trans-Asian Railway, to facilitate trade in goods and services;
- 3.1.10 Corporatizing BR in order to bring in efficiency and modern business practices;
- 3.1.11 Planning for financing and preparing projects to achieve the objectives;
- 3.1.12 Enhancing operating capacity of Bangladesh Railway alongside improving quality of service;
- 3.1.13 Extending rail service to the doorsteps of people through expansion of rail network in all regions of the country;
- 3.1.14 Introducing modern system (Electric traction, ticket punching, chord line, monorail, etc.); and
- 3.1.15 Existing dual gauge system impedes uninterrupted travel. Gradual conversion of dual gauge with subsequent conversion to broad gauge for increasing speed and enhancing comfort.

3.2 Inland Water Transport

For centuries people have used an inland water transport as a cheap, efficient and dependable means of travel and freight transport. In order to upgrade inland water sector to a desired

নৌপথসমূহের পর্যাণ্ড খনন এবং রাত্রিকালীন চলাচল সুবিধাদি (Navigation Aides) নিশ্চিত করা প্রয়োজন। ধীরগতিসম্পন্ন নৌযানসমূহের আধুনিকায়ন এবং এসব নৌযানসমূহে কন্টেইনার পরিবহনে পর্যাণ্ড সুবিধা বৃদ্ধিসহ যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে প্রত্যাশিত সেবা মানুষের দোরগোড়ায় পৌঁছে দেয়ার লক্ষ্যে আধুনিক প্রযুক্তিসম্পন্ন নৌ-যানের সংখ্যা বৃদ্ধি ও সমন্বিত নীতিগত উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যিক।

এ অবস্থায়, বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন নীতিমালায় নৌ-পরিবহন খাতে অগ্রাধিকারসমূহ হচ্ছে:

- ৩.২.১ নৌপথ খননে সরকারি বিনিয়োগ বৃদ্ধি;
- ৩.২.২ নৌপথ খননে উন্নত প্রযুক্তির প্রয়োগ ও আধুনিক ব্যবস্থাপনার প্রবর্তন এবং দক্ষ জনবল বৃদ্ধিকরণ;
- ৩.২.৩ শ্রেণিভুক্ত সকল নৌ-পথের হালনাগাদ তথ্য প্রাপ্তি নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভিস আধুনিকীকরণ;
- ৩.২.৪ কার্গো এবং যাত্রী পরিবহন পরিচালনার আধুনিকায়নে বিদ্যমান সকল বন্দরসমূহে পর্যাণ্ড বিনিয়োগ;
- ৩.২.৫ নৌমাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে যাত্রী এবং পণ্য স্থানান্তর সহজতর করার লক্ষ্যে বিদ্যমান বন্দরসমূহ উন্নয়নে বিনিয়োগ;
- ৩.২.৬ বর্ধিত যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সহজতর করার লক্ষ্যে নতুন বন্দর স্থাপনে বিনিয়োগ;
- ৩.২.৭ কার্গো অপারেটর এবং অন্যান্য ট্রান্সপোর্ট অপারেটরদের সাথে সমন্বয়ের মাধ্যমে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সেবা মানুষের দোরগোড়ায় পৌঁছানো;
- ৩.২.৮ সমুদ্রবন্দরসমূহের পণ্য নৌপথে পরিবহনের সুবিধার্থে অভ্যন্তরীণ কন্টেইনার ডিপো নির্মাণ;
- ৩.২.৯ দেশীয় ইঞ্জিন চালিত নৌকা আধুনিকীকরণ এবং রিভার্সিবল গিয়ারযুক্ত দেশী নৌকার মাধ্যমে পণ্য পরিবহনের দক্ষতা ও নিরাপত্তার উন্নয়ন;
- ৩.২.১০ নৌ-পরিবহন সহায়ক সামগ্রী এবং নৌযান ট্র্যাকিং (tracking) ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- ৩.২.১১ নৌ-খাতে নিয়ন্ত্রক সংস্থাসমূহের এবং রেগুলেশন সমূহের সময় উপযোগীকরণ;
- ৩.২.১২ জ্বালানি শাস্ত্রী নৌযান বিষয়ক গবেষণা কার্যক্রম জোরদারকরণ;

level, dredging of waterways and required night navigation aids need to be ensured. Policy initiatives need to be taken in order to increase the number of vessels having modern technological facilities to extend the expected service in passenger and freight transport to the doorsteps of people through modernization of slow moving vessels with adequate container handling facilities.

Therefore, within the framework of the integrated multimodal transport policy the priorities in the inland water transport sector are:

- 3.2.1 Increasing government allocation for dredging;
- 3.2.2 Applying advanced technology along with introducing modern management and developing skilled human resources in dredging;
- 3.2.3 Modernizing hydrographic survey to provide updated information of waterways of all classes;
- 3.2.4 Investing in existing river ports to improve cargo and passenger handling;
- 3.2.5 Investing in existing river ports to improve interchange between water transport and other modes;
- 3.2.6 Investing in new port to better serve increasing passenger and bulk cargo needs;
- 3.2.7 Providing door-to-door service in passenger and freight movement through coordination with cargo operator and other transport operators;
- 3.2.8 Constructing inland container depots to facilitate freight movement through waterway from seaports;
- 3.2.9 Enhancing efficiency and safety of country boat by modernizing engine driven country boats and by using reversible gear fitted country boats;
- 3.2.10 Improving navigational aids and vessels tracking;
- 3.2.11 Rationalizing regulatory agencies and updating regulations in the sector;
- 3.2.12 Strengthening research into more fuel-efficient vessels;

- ৩.২.১৩ উন্নত সেবা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে পরিবহন কার্যক্রমে ডিজিটাল পদ্ধতির প্রয়োগ;
- ৩.২.১৪ অভ্যন্তরীণ নৌপথসমূহের নির্বিঘ্ন চলাচল নিশ্চিতকরণ;
- ৩.২.১৫ বাণিজ্য বৃদ্ধি এবং অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহনের আধুনিকায়নে ট্রানজিট ও বাণিজ্য প্রটোকল এর উন্নয়ন; এবং
- ৩.২.১৬ জনগণের দোরগোড়ায় সেবা পৌঁছানোর লক্ষ্যে নদী-নালায় ড্রাফট উপযোগী ওয়াটার বাস চালুকরণ।

৩.৩ সড়ক পরিবহন

স্বাধীনতার পর বাংলাদেশে পাকা সড়ক নেটওয়ার্ক অত্যন্ত দ্রুত বৃদ্ধি পেয়েছে। দেশের অধিকাংশ উপজেলা, জেলা ও বিভাগীয় সদর দপ্তরসমূহ এবং সমুদ্র বন্দরসমূহের সাথে রাজধানীর সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। পাশাপাশি গ্রামীণ অঞ্চলেও সড়কের সংখ্যা ব্যাপকভাবে বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকৃতপক্ষে, এশিয়ার মধ্যে সড়কের ঘনত্ব বিবেচনায় বাংলাদেশ শীর্ষে অবস্থান করছে। কিন্তু অদক্ষ ও অপ্রতুল রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থা এবং প্রাকৃতিক দুর্ঘটনার কারণে এ সড়ক নেটওয়ার্কের অনেক অংশে নির্ধারিত সময়ের আগেই জরুরি পুনর্বাসনের প্রয়োজন দেখা দেয়। রক্ষণাবেক্ষণ খাতে পর্যাপ্ত অর্থ ব্যয় না করার কারণে একদিকে এ খাতে অর্থের অপচয় ঘটে, অপরদিকে জনগণ সড়ক ব্যবহারের সুফল পায় না। সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজ দীর্ঘ দিন উপেক্ষিত থাকলে এবং মানসম্মত নির্মাণ কাজ না হলে সড়ক পেভমেন্টের অভ্যন্তরীণ স্তরসমূহের ব্যাপক ক্ষতি সাধিত হয়ে থাকে। ফলে পরবর্তীতে ব্যয়বহুল ও কষ্টসাধ্য রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন দেখা দেয়। যানবাহন ব্যবস্থাপনায় দুর্বলতার কারণে বিদ্যমান নেটওয়ার্কের মানসম্মত ব্যবহার করা যাচ্ছে না। স্বল্প ব্যয়ের ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার (Traffic Management) পদক্ষেপ গ্রহণের মাধ্যমে সড়কে নিরাপত্তা বৃদ্ধি এবং নতুন সড়ক নির্মাণে ব্যয়বহুল বিনিয়োগ পরিহার করা যায়।

নীতিমালায় সড়ক পরিবহন খাতে গুরুত্বপূর্ণ বিষয়সমূহ নিম্নরূপ:

- ৩.৩.১ মানসম্পন্ন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণকে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার প্রদান;
- ৩.৩.২ সড়ক ব্যবহারকারী কর্তৃক মানসম্পন্ন সড়ক ব্যবহারের জন্য যৌক্তিক হারে চার্জ প্রদান;
- ৩.৩.৩ ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার উন্নয়নে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের মাধ্যমে বিদ্যমান সড়কসমূহের সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিতকরণ;

- 3.2.13 Introducing digital techniques in ensuring better service in water transport;
- 3.2.14 Ensuring uninterrupted movement of inland water transports;
- 3.2.15 Updating protocol for transit and trade to increase trade and modernize inland water transport;
- 3.2.16 Introducing water bus to provide door-to-door service to people.

3.3 Road Transport

The paved road network in the country has increased dramatically since independence. All upazilas, districts, divisional headquarters and seaports are linked to the Capital by paved roads, and there is a high level of road connectivity in rural areas. In fact, the road density in Bangladesh is one of the highest in Asia. However, inefficient and under-funded maintenance regimes along with natural disasters accelerate deterioration of the road network, requiring urgent rehabilitation. Lack of adequate allocation for maintenance on one hand leads to wastage of money and on the other hand deprives people of road use. When maintenance works are deferred, the road network require costly and difficult maintenance regime. Due to poor traffic management, quality use of road network is also being affected. Low cost traffic management measures can aid safety, and avoid costly investment in new roads.

Policy emphasis in transport sector are the following:

- 3.3.1 Attaching highest priority on improved road maintenance;
- 3.3.2 Paying rational user charges by roads users for using quality roads;
- 3.3.3 Making the best use of existing roads by improving traffic management measures;

- ৩.৩.৪ সড়ক নেটওয়ার্কের যানজট নিরসনের লক্ষ্যে সড়কের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধিকল্পে পরিকল্পিত পদক্ষেপ গ্রহণ;
- ৩.৩.৫ সড়ক নির্মাণের বিরূপ প্রভাব নিরসনে টেকসই কর্মপরিকল্পনার মাধ্যমে সড়ক প্রকল্প সমূহের সামাজিক ও পরিবেশগত মূল্যায়ন;
- ৩.৩.৬ সড়কের অবৈধ দখল রোধে সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহের অধিকতর ক্ষমতায়ন এবং কার্যক্রমে স্বচ্ছতা আনয়ন;
- ৩.৩.৭ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থায় অগ্রাধিকার ভিত্তিতে দক্ষ জনবল বৃদ্ধির ব্যবস্থা গ্রহণ;
- ৩.৩.৮ বেসরকারি খাতের অংশ গ্রহণের জন্য সড়ক প্রকল্প চিহ্নিতকরণ;
- ৩.৩.৯ এক্সেল লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপনের মাধ্যমে নির্ধারিত ওজনসীমার মধ্যে মালামাল বহন কঠোরভাবে নিয়ন্ত্রণ ও স্বচ্ছতা আনয়ন;
- ৩.৩.১০ নিরাপদ সড়ক সম্পর্কে জনগণকে উদ্বুদ্ধকরণ; এবং
- ৩.৩.১১ যানবাহন ব্যবস্থায় আধুনিক প্রযুক্তির প্রয়োগ।

৩.৪ নৌ-বন্দর, স্থল বন্দর ও সমুদ্র বন্দর

বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থায় স্থল, নৌ ও সমুদ্রবন্দর গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বজায় রাখার লক্ষ্যে বন্দরসমূহের ধারণ ও পরিচালন ক্ষমতার উন্নয়ন করা প্রয়োজন। বন্দরসমূহের সমন্বিত নীতিমালার উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপ:

- ৩.৪.১ ভবিষ্যতে উন্নয়নযোগ্য গুরুত্বপূর্ণ অবকাঠামো চিহ্নিতকরণ;
- ৩.৪.২ বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিকল্পনা বাস্তবায়ন নিশ্চিত করার লক্ষ্যে বন্দর, বার্জ, ডক সুবিধা, গুদাম পদ্ধতি এবং সংশ্লিষ্ট ব্যাংকিং বিষয়সমূহ যেন সম্মিলিতভাবে কাজ করতে পারে তা নিশ্চিতকরণ;
- ৩.৪.৩ এ উপকাতে কর্মসংস্থান বৃদ্ধি, দক্ষতার উন্নয়ন এবং মজুরি স্তরকে উন্নীত করার লক্ষ্যে আধুনিক কর্মপদ্ধতি প্রবর্তন;
- ৩.৪.৪ ট্রেড ইউনিয়নসমূহের সাথে পারস্পরিক আস্থার সম্পর্ক সৃষ্টি;
- ৩.৪.৫ গভীর সমুদ্র বন্দর নির্মাণসহ চট্টগ্রাম, মংলা ও অন্যান্য বন্দরের ধারণক্ষমতা ও সক্ষমতা বৃদ্ধিকল্পে নোঙ্গর সুবিধা বৃদ্ধি এবং বন্দরের সাথে রেল ও অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহনের সরাসরি সংযোগ নিশ্চিতকরণ;

- 3.3.4 Promoting carefully targeted capacity improvements to address existing congestion on the network;
- 3.3.5 Conducting full social and environmental appraisals of road projects with sustainable action plans to mitigate adverse effects of road building;
- 3.3.6 Empowering concerned agencies and ensuring transparency in their activities to prevent illegal encroachment;
- 3.3.7 Increasing human resources in Bangladesh Road Transport Authority (BRTA) and other related agencies on priority basis;
- 3.3.8 Earmarking road projects for private sector participation;
- 3.3.9 Ensuring strict control on axle load limits through installation of axle load stations and bringing transparency in their operations;
- 3.3.10 Motivating people to learn about road safety;
- 3.3.11 Applying modern technology in transport system.

3.4 River Ports, Dry Ports and Sea Ports

Ports and shipping are vital to the multimodal logistic chain. The capacity and operational ability of ports needs to be improved to maintain competitiveness. The integrated shipping policy has the following aims:

- 3.4.1 Identifying the key infrastructure improvements for future;
- 3.4.2 Ensuring that multimodal plans are implemented covering ports, barging, dock facilities, customs procedures and associated banking issues, so that these all work together;
- 3.4.3 Introducing modern procedures to create new employment in this sector, enhance capacity and raise wage;
- 3.4.4 Developing relationship with trade unions based on mutual trust;
- 3.4.5 Increasing capacity and efficiency of Chittagong and Mongla seaports, including consideration of a deep sea port, and ensuring that ports are fully connected by rail and inland water transport;

- ৩.৪.৬ প্রতিবেশী দেশসমূহের মধ্যে পণ্য চলাচল সহজতর করার লক্ষ্যে বন্দরসমূহকে প্রবেশদ্বার হিসেবে গড়ে তোলা;
- ৩.৪.৭ বহুমাধ্যম পরিবহন ব্যবস্থার সাথে সঙ্গতি রেখে কাস্টমস পদ্ধতি এবং বিধিবিধান সহজতরকরণ;
- ৩.৪.৮ বহু মাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন পরিচালনার লক্ষ্যে ডকুমেন্টেশন সহজীকরণ এবং বাধ্যবাধকতাসহ বাঁকি বীমা সংক্রান্ত নতুন আইন প্রণয়ন;
- ৩.৪.৯ বাংলাদেশের সমুদ্রবন্দর ও জলপথ ব্যবহারকারী নৌযানের নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত বিধিবিধানের উন্নতি সাধন;
- ৩.৪.১০ বেসরকারি খাতের বৃহত্তর অংশগ্রহণের মাধ্যমে বন্দরসমূহের ধারণ ক্ষমতার বৃদ্ধি এবং বন্দর পরিচালনা কার্যক্রমের দক্ষতা বৃদ্ধি;
- ৩.৪.১১ চিংড়ি, হিমায়িত পণ্য এবং গার্মেন্টস সামগ্রী রপ্তানি শিল্পে উৎসাহ প্রদানের লক্ষ্যে মংলা বন্দরের পরিচালন (Operational) কার্যক্রমের উন্নয়ন সাধন;
- ৩.৪.১২ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন ও রেল সংযোগের মাধ্যমে সাধারণ মালামাল ও কন্টেইনার পরিবহনের জন্য মংলা বন্দরের সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিতকরণ;
- ৩.৪.১৩ সমুদ্র দূষণ প্রতিরোধে আন্তর্জাতিক নৌ সংস্থা (International Maritime Organisation-IMO)-এর প্রটোকল ও কনভেনশন অনুসরণ;
- ৩.৪.১৪ বন্দরের ধারণক্ষমতা ও দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে দেশি ও বিদেশি বিনিয়োগ ও অভিজ্ঞতা কাজে লাগানো;
- ৩.৪.১৫ ড্রেজিং এর মাধ্যমে চ্যানেলের নাব্যতা বৃদ্ধি করে মংলা বন্দরে জাহাজের নিরাপদ আগমন/নির্গমন নিশ্চিতকরণ;
- ৩.৪.১৬ নির্ভরযোগ্য ও দক্ষ বিতরণ ব্যবস্থা ও বাজার প্রবেশাধিকার (Market Access) উৎসাহিত করার মাধ্যমে বিশ্ব বাজারে বাংলাদেশের প্রতিযোগিতা সক্ষমতা বৃদ্ধি;
- ৩.৪.১৭ বাজারজাতকরণে বহুমাধ্যম ব্যবস্থাকে উৎসাহ প্রদানের দ্বারা পরিবেশগত এবং পরিচালনগত দক্ষতা বৃদ্ধি;
- ৩.৪.১৮ বিনিয়োগ ও পরিচালনে বেসরকারি খাতের সর্বোত্তম ব্যবহার;

- 3.4.6 Developing ports as a gateway for freight movement among neighboring countries;
- 3.4.7 Streamlining customs procedures and regulations in line with the requirements for the introduction of multimodal transport;
- 3.4.8 Introducing new legislation covering the documentary requirements and obligations for multimodal transport operation, including insurance provisions needed to cover all risks;
- 3.4.9 Improving regulatory control of shipping using Bangladesh ports and waters;
- 3.4.10 Expanding the capacity of Chittagong port and improve its operational efficiency through greater private sector participation;
- 3.4.11 Fostering shrimp and fish export industry through improvements to operations at Mongla Ports;
- 3.4.12 Making best utilization of the potential of Mongla Port through inland water transport and rail connections for general cargo and containers;
- 3.4.13 Following International Maritime Organization (IMO) protocols and conventions to prevent marine pollution;
- 3.4.14 Utilizing local and foreign expertise and investment to increase port capacity and efficiency;
- 3.4.15 Ensuring safe berthing of ships by dredging of channels to increase navigability;
- 3.4.16 Promoting Bangladesh competitiveness by encouraging reliable and efficient distribution and access to markets;
- 3.4.17 Enhancing environmental and operational performance by encouraging the provision of multimodal access to markets;
- 3.4.18 Making the best use of private sector for investment and operations;

৩.৪.১৯ বন্দর পরিকল্পনা ও পরিচালনায় সর্বোচ্চ পরিবেশগত মান অর্জনে উৎসাহিতকরণ; এবং

৩.৪.২০ জলযান ব্যবস্থাপনা ও নিয়ন্ত্রণের জন্য তথ্যভাণ্ডার (database) গড়ে তোলা

৩.৫ বিমান পরিবহন

৩.৫.১ দ্রুত পণ্য সরবরাহ চাহিদা বৃদ্ধির কারণে আকাশপথে পণ্য পরিবহনের চাহিদা ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছে। ফলে বিমান বন্দর এবং সংশ্লিষ্ট অবকাঠামোর উপরও চাপ বৃদ্ধি পাচ্ছে। কিন্তু আকাশপথে পণ্য পরিবহন বৃদ্ধির সাথে সাথে এর অর্থনৈতিক, পরিবেশগত ও সামাজিক বিষয়সমূহও পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা প্রয়োজন। আকাশ পথে পণ্য পরিবহন শিল্পের জন্য ভবিষ্যৎ নীতিমালা প্রণয়নের লক্ষ্যে সরকার গবেষণা কার্যক্রম পরিচালনা করার বিষয়ে যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করবে, যার মধ্যে নিম্নবর্ণিত বিষয়সমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকবে:

৩.৫.১.১ বিমান পরিবহন খাতের অর্থনৈতিক গুরুত্ব এবং এর ব্যাপকতর প্রভাবসহ এ খাতের বর্তমান উন্নয়ন কার্যক্রমের মূল্যায়ন;

৩.৫.১.২ ভবিষ্যত প্রবৃদ্ধি নিরূপণ, চাহিদা নির্ণয় এবং সামগ্রিক পরিবহন খাতে বিমান পরিবহন খাতের অংশীদারিত্ব নিরূপণে যথার্থ তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ; এবং

৩.৫.১.৩ বিমান শিল্প অধিকতর নির্ভরযোগ্য তথ্যের ভিত্তিতে বিকশিত হওয়ার লক্ষ্যে নতুন জাতীয় বিমান বন্দর নীতিমালা প্রণয়নে সহায়তা প্রদান।

৩.৫.২ উপর্যুক্ত গবেষণা কার্যক্রমের ভিত্তিতে নীতিমালা প্রণয়ন না হওয়া পর্যন্ত এ খাতের নীতিসমূহ নিম্নরূপ:

৩.৫.২.১ হযরত শাহজালাল (রঃ) আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর কার্গো পল্লী সম্প্রসারণ ও হযরত শাহ আমানত (রঃ) আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর কার্গো পল্লী স্থাপন ও সম্প্রসারণের মাধ্যমে কার্গো পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন। একই সাথে কার্গো পরিবহন, বিশেষতঃ পচনশীল পণ্য পরিবহন সংক্রান্ত নীতিমালা প্রণয়ন;

৩.৫.২.২ বিমান বন্দরের সাথে অন্যান্য পরিবহন মাধ্যমের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন;

৩.৫.২.৩ অভিবাসন সেবার মান উন্নয়নের লক্ষ্যে আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরসমূহে দক্ষ, প্রশিক্ষিত ও নিবেদিত জনবল নিয়োগ এবং এ কাজে তথ্য প্রযুক্তির প্রয়োগ;

3.4.19 Promoting best environmental standards in the design and operation of ports; and

3.4.20 Creating a database to manage and control vessels.

3.5 Air Transportation

3.5.1 The increasing demand for rapid distribution of goods is gradually growing and putting pressure on air freight services and in turn on airports and associated infrastructure. The rapid growth of air cargo services and their wider economic, environmental and social significance require further examination. The government will commission new research to formulate future policies on the air freight industry. The research will:

3.5.1.1 Assess the current development of the sector, including its economic importance and wider impacts;

3.5.1.2 Provide a better basis for forecasts of its future growth and the implications for demand for services and market change;

3.5.1.3 Support the development of the new national airports policy, which will set the framework within which the industry can plan for the future with greater certainty.

3.5.2 In the meantime the policies for air transport are:

3.5.2.1 Improvement of cargo handling at Hazrat Shahjalal International Airport and Hazrat Shah Amanat International Airport through the creation of Cargo villages with streamlined procedures to assist export competitiveness particularly aimed at perishable goods;

3.5.2.2 Improve access to airports by all modes of transport;

3.5.2.3 Immigration services at international airports will be improved through the recruitment and training of staff dedicated to the task, and the introduction of improved IT systems;

- ৩.৫.২.৪ বাংলাদেশের সাথে বিভিন্ন দেশের ব্যবসা ও বাণিজ্য চুক্তির ভিত্তিতে চট্টগ্রাম ও সিলেট আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে অধিক সংখ্যক আন্তর্জাতিক ফ্লাইট পরিচালনায় সুযোগ সৃষ্টি;
- ৩.৫.২.৫ অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক রুটসমূহে বিমান পরিচালনায় বেসরকারি খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ তথা বেসরকারি খাতকে উৎসাহিতকরণ;
- ৩.৫.২.৬ দেশের যে সকল স্থানে বেসামরিক বিমান বন্দর রয়েছে সেগুলোতে সরকারি ও বেসরকারি অভ্যন্তরীণ বিমান সার্ভিস পরিচালনা ও সম্প্রসারণ;
- ৩.৫.২.৭ পর্যটন খাতের উন্নয়ন সম্প্রসারণের লক্ষ্যে কক্সবাজার বিমান বন্দরের আধুনিকায়ন ও সম্প্রসারণ;
- ৩.৫.২.৮ জেলা শহর ও গুরুত্বপূর্ণ স্থান সমূহের সাথে সরকারি ও বেসরকারি হেলিকপ্টার সার্ভিস প্রবর্তন ও সম্প্রসারণ; এবং
- ৩.৫.২.৯ বাংলাদেশ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষের (CAAB) কর্মকাণ্ডে বেসরকারি খাতের অধিকতর অংশগ্রহণ।

৩.৬ মানবসম্পদ ও পেশাগত উন্নয়ন

উপরি-বর্ণিত নীতিমালা বাস্তবায়নের জন্য সকল পরিবহন উপখাতে উন্নত মানবসম্পদ সম্পৃক্তকরণের প্রয়োজন হবে। এ লক্ষ্যে সরকার নিম্নবর্ণিত সুনির্দিষ্ট পদক্ষেপ গ্রহণ করবেঃ

- ৩.৬.১ সরকারি ও বেসরকারি খাতে মানবসম্পদের প্রয়োজনীয়তা নিরূপণে গবেষণা পরিচালনা;
- ৩.৬.২ সরকারি ও সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহে জনবলের প্রশিক্ষণ চাহিদা চিহ্নিতকরণ;
- ৩.৬.৩ বেসরকারি খাতে প্রশিক্ষণ ও পেশাগত উন্নয়ন উৎসাহিতকরণ; এবং
- ৩.৬.৪ পরিবহন পরিকল্পনা ও ব্যবস্থাপনা ইনস্টিটিউট স্থাপন উৎসাহিতকরণ।

- 3.5.2.4 Fostering the operation of more international flights at Chittagong and Sylhet, subject to relevant agreements on commerce and trade between Bangladesh and respective countries;
- 3.5.2.5 Greater private sector participation in the operation of air flights on both international and domestic routes; and
- 3.5.2.6 Operation and expansion of air transportation services through private operators in areas where there are airports under civil aviation
- 3.5.2.7 Modernization and expansion of Cox's Bazar Airport to develop tourism sector;
- 3.5.2.8 Introduction of helicopter services with district towns and important places under government and private operators; and
- 3.5.2.9 Greater private sector participation in the activities of CAAB.

3.6 Human Resource and Professional Development

Implementation of the above policies will require improved human resources across all transport sub-sectors. In addition to specific initiatives identified in the policy, the Government will:

- 3.6.1 Commission research into the human resources requirements in the public and private sectors;
- 3.6.2 Identify training needs for Government and agency staff;
- 3.6.3 Encourage training and professional development improvements in the private sector; and
- 3.6.4 Promote establishment of transport planning and management institutes.

8. বিভিন্নমুখী বিবেচ্য বিষয়সমূহ (Cross Cutting issues)

8.1 বিনিয়োগের নির্ণায়কসমূহ

নিম্নবর্ণিত মানদণ্ডের ভিত্তিতে পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়নের যথার্থতা নিরূপণ করা হবে:

- 8.1.1 সমন্বয়- সমন্বিত পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়নের বিষয়টি বিবেচনায় রেখে জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন নীতিমালার প্রয়োগ নিশ্চিতকরণ;
- 8.1.2 নিরাপত্তা- পরিবহন ব্যবহারকারীদের নিরাপত্তা উন্নয়ন;
- 8.1.3 অর্থনৈতিক- টেকসই অর্থনৈতিক উন্নয়নের লক্ষ্যে উপযুক্ত স্থানসমূহে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে সহায়তা প্রদানের মাধ্যমে বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্যবহার নিশ্চিতকরণ;
- 8.1.4 পরিবেশগত প্রভাব- প্রাকৃতিক পরিবেশের সংরক্ষণ;
- 8.1.5 অধিগম্যতা- সামাজিক উন্নয়ন এবং সুবিধাসমূহে সবার সার্বক্ষণিক অংশগ্রহণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে বিশেষত নিম্নআয়ের লোকদের পরিবহন অধিগম্যতার উন্নয়ন;
- 8.1.6 দারিদ্র হ্রাসকরণ- যেসব স্থানে প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে দরিদ্র জনসাধারণ উপকৃত হয় সেসব স্থানে প্রকল্প গ্রহণের উপর গুরুত্ব আরোপ; এবং
- 8.1.7 সামাজিক অন্তর্ভুক্তি- মহিলা, বয়স্ক ও শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের (Physically Challenged) চাহিদা পূরণ এবং মৌলিক স্বাস্থ্য ও শিক্ষা সুবিধায় সকলের অংশগ্রহণ নিশ্চিতকরণ।

8.2 বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন পরিচালনা

আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ক্ষেত্রে বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থার ব্যাপক প্রসার ঘটেছে। এরূপ পরিবহন ব্যবস্থা প্রসারের কারণে একক কর্তৃপক্ষের ব্যবস্থাপনায় একটি মাত্র ডকুমেন্টের আওতায় পরিবহন সেবা মানুষের দোরগোড়ায় পৌঁছানো সম্ভব হচ্ছে। ফলে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ক্ষেত্রে পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে। বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন সেবা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে এ নীতিমালা নিম্নোক্তভাবে উৎসাহ প্রদান করবে:

4. Cross cutting issues

4.1 Investment Criteria

Decisions on when and where to invest in network improvements, including measures to manage traffic , will be taken in the light of the new approach to appraisal based on the following criteria:

- 4.1.1 **Integration-** ensuring that all decisions are taken in the context of the integrated transport network development under the NIMTP;
- 4.1.2 **Safety-** to improve safety for all transport users;
- 4.1.3 **Economy-** supporting sustainable economic activity in appropriate locations and getting good value for money;
- 4.1.4 **Environmental impact-** protecting the built and natural environment;
- 4.1.5 **Accessibility-** improving access to everyday facilities for the poor and those without a car and reducing community severance;
- 4.1.6 **Poverty reduction-** emphasizing projects that have beneficial effects on the poor or in areas of high poverty concentrations;
- 4.1.7 **Social inclusion-** meeting the needs of women, the elderly and physically challenged and providing accessibility to basic health and education facilities.

4.2 Multimodal Transport Operation

Multimodal Transport (MMT) operations have emerged in international trade to facilitate the smooth movement of international trade under the cover of one document and under one authority, and to provide door to door services. The IMTP will encourage MMT Operators in Bangladesh through:

- 8.২.১ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) এর বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন কনভেনশন কর্তৃক গৃহীত আন্তর্জাতিক রীতির সাথে সামঞ্জস্য রেখে দেশের অভ্যন্তরীণ আইন, বিধি ও প্রবিধি প্রণয়ন;
- 8.২.২ যথাসময়ে পরিবহন সেবা মানুষের দোরগোড়ায় পৌঁছানোর মাধ্যমে বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন পরিচালনা করার লক্ষ্যে পরিবহন পরিচালনাকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান;
- 8.২.৩ বেসরকারি খাতের পরিবহন পরিচালনকারী, পণ্য সরবরাহকারী (Freight Forwarders) এবং সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠানসমূহ যেন নিজেদের বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন পরিচালনাকারী হিসাবে গড়ে তুলতে পারে সে লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সহায়তা প্রদান; এবং
- 8.২.৪ আন্তর্জাতিক রীতির সাথে সামঞ্জস্য রেখে বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন পরিচালনাকারীদের মধ্যে স্ব-নিবন্ধন ব্যবস্থা প্রচলনে সহায়তা প্রদান।

8.৩ পরিবহন নিরাপত্তা

8.৩.১ সড়ক নিরাপত্তা

বাংলাদেশে প্রতিবছর অসংখ্য লোক সড়ক দুর্ঘটনার কারণে মৃত্যুবরণ করে। কিন্তু একটি সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যুর সংখ্যা ১টি বিমান বা ১টি লঞ্চ দুর্ঘটনায় মৃত্যুর সংখ্যা অপেক্ষা অনেক কম বিধায় তা সবসময় নজরে পড়ে না, যদিও বিমান বা লঞ্চ দুর্ঘটনায় মোট নিহতের সংখ্যা সড়ক দুর্ঘটনায় নিহতের সংখ্যার চেয়ে অনেক কম। এ নীতিমালার লক্ষ্য সড়ক দুর্ঘটনা ২০২১ সালের মধ্যে ৫০% হ্রাস করা।

সড়ক দুর্ঘটনার প্রতিকারের নীতিসমূহ:

- 8.৩.১.১ অধিকতর কার্যকর ড্রাইভিং প্রশিক্ষণ উদ্ভাবনকল্পে বিদ্যমান ড্রাইভিং পরীক্ষা ও ড্রাইভিং প্রশিক্ষণ পদ্ধতির উন্নয়ন ও দক্ষ চালক সৃষ্টির জন্য পর্যাপ্ত প্রশিক্ষণ ইনস্টিটিউট স্থাপন;
- 8.৩.১.২ উন্নততর ফিটনেস পরীক্ষা প্রচলন এবং প্রয়োগের মাধ্যমে গাড়ির ফিটনেস এর উন্নয়ন সাধন;
- 8.৩.১.৩ সড়কের ডিজাইন এর মানোন্নয়ন এবং সড়ক প্রকল্পে নিরাপত্তা অডিট (Safety Audit) সম্পাদন বাধ্যতামূলক করণ;
- 8.৩.১.৪ যথাযথ সামাজিক কৌশল প্রয়োগের মাধ্যমে নিরাপদ গাড়ি চালনার বিষয়ে সচেতনতা বৃদ্ধিকরণ;

- 4.2.1 Alignment of domestic legislation, rules and regulations in line with international norms, advocated by Multimodal Transport Convention of UNCTAD;
- 4.2.2 Foster the training of Multimodal Transport Operators (MTOs) to undertake the task of multimodal transport operation, and to provide on time, door to door services;
- 4.2.3 Support to the private sector transport operators, freight forwarders as well as to another government and semi government entities to establish themselves as MTOs' and
- 4.2.4 Support a self-registration system among MTOs to regulate their operations in line with international norms, to ensure that Bangladesh is competitive in this area.

4.3 Transport Safety

4.3.1 Road Safety

A good number of people die in road crashes each year in Bangladesh. However, road crashes do not often attract our attention because the number of fatalities in a single road crash is less than in a single air crash and water vessel capsizes, although the total number fatalities in road crashes is much higher. The target of the policy is to reduce road fatalities by 50% by 2021.

The policies that address the causes of accidents are to:

- 4.3.1.1 Review the driving test and driver training, to develop a more effective test, better training techniques and setting up adequate number of training institutes.
- 4.3.1.2 Improve vehicle fitness through better testing and enforcement;
- 4.3.1.3 Improve the quality of road design, and introduce formal safety audits on road projects;
- 4.3.1.4 Increase awareness of the necessity of safer driving using sociological techniques where appropriate;

- ৪.৩.১.৫ বিদ্যমান প্রশিক্ষণ সহায়ক ও পদ্ধতির মূল্যায়ন এবং প্রয়োজনে নতুন সহায়ক ও পদ্ধতি উদ্ভাবনের মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা শিক্ষার উন্নয়ন সাধন;
- ৪.৩.১.৬ বিদ্যালয়ে যাতায়াতের নিরাপদ রুট নির্ধারণে স্থানীয় অবকাঠামো পর্যালোচনা করে স্ব-স্ব কর্তৃপক্ষ কর্তৃক একটি ব্যবহারিক নির্দেশিকা প্রস্তুতকরণ;
- ৪.৩.১.৭ সড়কে চলাচলকারী যানবাহন যেন নির্ধারিত গতিসীমা অনুসরণ করে সে লক্ষ্যে ফলপ্রসূ উপায় উদ্ভাবনকরণ;
- ৪.৩.১.৮ যাত্রীদের সর্বোচ্চ নিরাপত্তা বিধানের লক্ষ্যে যানবাহনের প্রয়োজনীয় নিরাপত্তা ব্যবস্থাাদির প্রয়োগকরণ;
- ৪.৩.১.৯ জাতীয় মহাসড়ক ও আঞ্চলিক মহাসড়কে ঝুঁকিপূর্ণ অবৈজ্ঞানিক ও অননুমোদিত যানবাহন (যেমন-নসিমন, করিমন, ভটভটি ও ইজিবাইক ইত্যাদি) চলাচল সম্পূর্ণ নিষিদ্ধকরণ;
- ৪.৩.১.১০ গাড়ি চালনার সময় মোবাইল ফোন ব্যবহার না করার বিষয়টি নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.১.১১ ট্রাফিক বিধি-বিধানের পূর্ণ প্রয়োগ নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.১.১২ ট্রাফিক সংক্রান্ত বিধি-বিধান সম্পর্কে গাড়ী চালকদের অবহিতকরণ ও জনগণকে সচেতন করার কার্যক্রম গ্রহণ;
- ৪.৩.১.১৩ বিদ্যালয় পর্যায়ে শিক্ষাক্রমে ট্রাফিক সংক্রান্ত বিধি-বিধান অন্তর্ভুক্তকরণ;
- ৪.৩.১.১৪ উচ্চগতির যানবাহনের সম্ভাব্য ঝুঁকি সম্পর্কে প্রচার মাধ্যমে নিয়মিত সচেতনতা বৃদ্ধির কার্যক্রম চালানো;
- ৪.৩.১.১৫ সড়কপথে ঝুঁকিপূর্ণ (Hazardous) মালামাল পরিবহনের ক্ষেত্রে প্রাক-অবহিতকরণ ও নিয়ন্ত্রণ;
- ৪.৩.১.১৬ সড়কের দুর্ঘটনাপ্রবণ স্থান (Blackspots) এর তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ করে সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- ৪.৩.১.১৭ সড়ক পরিবহন সংশ্লিষ্ট মালিক, শ্রমিক, কর্মকর্তাসহ জড়িত ব্যক্তিবর্গের জবাবদিহিতা নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.১.১৮ উপর্যুক্ত বিষয়সমূহের আইনগত দিকসমূহ সংশ্লিষ্ট আইনে অন্তর্ভুক্তকরণ;

- 4.3.1.5 Improve road safety education in schools and by parents, by assessing the effectiveness of existing training aids and developing new ones;
- 4.3.1.6 Assess local measures to achieve safer routes to schools, and producing a best practice guide;
- 4.3.1.7 Survey potential measures to ensure better compliance with speed limits on roads;
- 4.3.1.8 Adopt proven measures to improve vehicle safety and to ensure that they give maximum protection to occupants and minimize injury to pedestrians and non-motorized transport;
- 4.3.1.9 Ban unscientific and risky vehicles (such as Nasiman, Kariman, Bhatbhati, Easy Bike, etc.) on National and Regional Highways;
- 4.3.1.10 Outlaw use of mobile phones when driving;
- 4.3.1.11 Fully enforce traffic rules and regulations;
- 4.3.1.12 Campaign on regular basis to improve awareness of drivers and road users about speeding of vehicles;
- 4.3.1.13 Inclusion of traffic rules and regulation in school curriculum
- 4.3.1.14 Campaign in the media to improve awareness of the potential dangers of road traffic and high speeds;
- 4.3.1.15 Regulate the transport of hazardous goods by road with the requirement of prior notification;
- 4.3.1.16 Use data on accident at the black spots of the Highways to design safety measures;
- 4.3.1.17 Improve accountability of the concerned transport owners, drivers ,helpers and officials responsible for road transport operations; and consolidating the legal reform implications of the above in acts;
- 4.3.1.18 Include the above inssues into pertinent laws;

- ৪.৩.১.১৯ বাস শিল্পের মানোন্নয়নে বিনিয়োগকে উৎসাহিত করা। এতে একদিকে যেমন গণপরিবহন উৎসাহিত হবে, অন্যদিকে নিরাপদ যানবাহনের পর্যাপ্ত সুবিধাও নিশ্চিত করা যাবে;
- ৪.৩.১.২০ বাস-বে, বাস-স্টপ, গ্রোথসেন্টার প্রতিরোধক বেট্টনী, ফুটওভার ব্রীজ, সড়ক ক্রসিং স্থাপন এবং পথচারীদের তা ব্যবহারে সচেতনতা সৃষ্টি করে সড়ক দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাসকরণ; এবং
- ৪.৩.১.২১ ট্রাক ড্রাইভারদের বিশ্রাম ও ট্রাক পার্কিং এর জন্য মহাসড়কে ট্রাক টার্মিনাল নির্মাণ।

৪.৩.২ রেল নিরাপত্তা

রেলওয়ে সবচেয়ে নিরাপদ মাধ্যমসমূহের মধ্যে অন্যতম। রেলওয়ের নিরাপত্তা উন্নয়নে দীর্ঘমেয়াদি কার্যক্রম চলমান থাকলেও, যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে রেলওয়ের লাইনচ্যুতির সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে এবং এর ফলে রেলওয়ের নিরাপত্তা বিঘ্নিত হচ্ছে। এছাড়া পর্যাপ্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা নিশ্চিত না করার ফলে, লেভেল ক্রসিংসমূহে দুর্ঘটনার সংখ্যাও বৃদ্ধি পাচ্ছে। লেভেল ক্রসিং-এ দুর্ঘটনা হ্রাস এবং রেল ও সড়ক যানবাহনের মধ্যে সংঘর্ষের সংখ্যা হ্রাস করার লক্ষ্যে গৃহীত নীতিমালা হল:

- ৪.৩.২.১ ক্রমবর্ধমান রেল লাইনের নিরাপত্তার জন্য নিয়োজিত নিরাপত্তা বাহিনীতে লোকবলের সংখ্যা অপ্রতুল বিধায় রেল পরিবহনের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য নিরাপত্তা বাহিনীর লোকবল বৃদ্ধি করার পদক্ষেপ গ্রহণ;
- ৪.৩.২.২ জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কের লেভেল ক্রসিং সমূহে ভৌত প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.২.৩ সড়ক মহাপরিকল্পনা অনুসারে জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কের লেভেল ক্রসিংসমূহের স্থানে রেল ওভারপাস (Rail Overpass) নির্মাণ;
- ৪.৩.২.৪ লেভেল ক্রসিং (Level Crossing)সমূহের সম্ভাব্য ঝুঁকি সম্পর্কে নিয়মিত সচেতনতা সৃষ্টি;
- ৪.৩.২.৫ রেলওয়ে নিরাপত্তা বাহিনীর সক্ষমতা বৃদ্ধির মাধ্যমে রেলওয়ের সার্বিক নিরাপত্তা ব্যবস্থা গড়ে তোলা;
- ৪.৩.২.৬ লেভেল ক্রসিং সংক্রান্ত বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, স্থানীয় সরকার বিভাগ, জেলা পরিষদসহ সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহের সাথে সমন্বয় সাধন;

- 4.3.1.19 Encourage investment in bus industry. This will, on the one hand, increase public transportation and, on the other hand, ensure availability of adequate safe transports;
- 4.3.1.20 Install safety barriers at bus bays, bus stops, growth centers and provide foot over-bridge, road crossing facilities and encourage road users to use them to reduce risk of road fatality; and
- 4.3.1.21 Provide truck parking and truck terminal at suitable location near highways for resting of truck drivers.

4.3.2 Railway Safety

Rail is one of the safest modes of travel. Although long term improvement in rail safety is continuing, safety is compromised by poor maintenance and the increasing chance of derailment. Besides, the number of accidents at level crossing is increasing due to inadequate safety arrangements. The policies to reduce the accidents that occur at level crossings and the accidents those occur due to collisions are the following:

- 4.3.2.1 Take measures to strengthen human resources responsible for rail safety;
- 4.3.2.2 Ensure that all level crossings on National and Regional Highways are fitted with some form of physical protection;
- 4.3.2.3 Ensure that road over bridges are constructed at level crossings on National and Regional Highways in accordance with the Road Master Plan;
- 4.3.2.4 Create awareness among people, especially in rural areas of the potential dangers at level crossings;
- 4.3.2.5 Develop a comprehensive safety system through strengthening of railway security force;
- 4.3.2.6 Ensure coordination between Roads and Highways Department, Local Government Division, District Councils and other concerned agencies on level crossing issues;

- ৪.৩.২.৭ রেল স্টেশন/রেল লাইন সংলগ্ন সকল অবৈধ স্থাপনা অপসারণ এবং রেলের সম্পত্তি পুনরুদ্ধারকরণ;
- ৪.৩.২.৮ রেল লাইন, রোলিং স্টক এবং রেলের স্থাপনাসমূহ রক্ষা করার জন্য গণসচেতনতা-মূলক কার্যক্রম গ্রহণ; এবং
- ৪.৩.২.৯ বাংলাদেশ রেলওয়ের সরকারি পরিদর্শন কার্যক্রম জোরদারকরণ।

৪.৩.৩ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন নিরাপত্তা

যদিও অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন অপেক্ষাকৃত নিরাপদ মাধ্যম, তথাপি এ মাধ্যমের দুর্ঘটনায় হতাহতের সংখ্যা সবসময়েই জাতীয় পর্যায়ে উদ্বেগের কারণ। এ মাধ্যমের নিরাপত্তা উন্নয়নে নীতিমালা হল:

- ৪.৩.৩.১ ইঞ্জিন চালক ও ডেক কর্মচারীদের অধিকতর এবং উন্নততর পর্যাণ্ড প্রশিক্ষণের জন্য Deck Engine Personnel Training Center (DEPTC) স্থাপন;
- ৪.৩.৩.২ নৌযান সঠিক নকশায় ও মানে নির্মাণ নিশ্চিতকরণ এবং এ লক্ষ্যে নকশা পরীক্ষা পদ্ধতির আধুনিকায়ন এবং নৌ-স্থপতিগণের সংশ্লিষ্টতা নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.৩.৩ নৌযান নিবন্ধন ব্যবস্থার সংস্কার ও উন্নয়ন;
- ৪.৩.৩.৪ নৌযানে অতিরিক্ত ভারবহন প্রতিরোধে বিধিবিধান প্রণয়ন এবং তার প্রয়োগ;
- ৪.৩.৩.৫ নৌ-যানে জীবন রক্ষাকারী সরঞ্জামের পর্যাণ্ডতা নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.৩.৬ অভ্যন্তরীণ রুটে চলাচলকারী নৌ-যানের নিরাপত্তার নিমিত্তে নদী-খালে সেতুর প্রয়োজনীয় উচ্চতা নিশ্চিতকরণ এবং বৈদ্যুতিক এলটি (Low Tension) লাইন ও এইচটি (High Tension) লাইন বিপদমুক্ত উচ্চতায় প্রতিস্থাপন;
- ৪.৩.৩.৭ ইলেকট্রনিক হাইড্রোগ্রাফিক চার্ট ব্যবহারের লক্ষ্যে DGPS (Differential Global Positioning System) রিসিভারসহ প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি সংযোজন নিশ্চিতকরণ;
- ৪.৩.৩.৮ তীর থেকে তীরে, জলযান থেকে তীরে এবং জলযান থেকে জলযানে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ নিশ্চিতকরণে DMR (Digital Mobile Radio) এবং Wireless প্রযুক্তির ব্যবহার নিশ্চিতকরণ; এবং
- ৪.৩.৩.৯ অভ্যন্তরীণ নৌ-পথ ব্যবহারকারী যাত্রী ও মালামালের নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণে মেরিন গার্ড/নৌ-পুলিশ এর সংখ্যা বৃদ্ধি ও প্রয়োজনীয় নৌ থানা স্থাপন।

- 4.3.2.7 Remove all illegal structures adjacent to railway stations and railway lines and recover railway property;
- 4.3.2.8 Create mass awareness about maintenance of railway track, rolling stock and railway infrastructure; and
- 4.3.2.9 Strengthening government inspection of Bangladesh Railway.

4.3.3 Inland Water Transport Safety

Whilst inland water transport is a relatively safe mode, the scale of casualties and deaths in accidents is always a cause for national concern. Policies within the NIMTP to improve safety are:

- 4.3.3.1 Setting up Deck Engine Personnel Training Center (DEPTC) for training of engine and deck hands;
- 4.3.3.2 Ensuring that water vessels are designed and built following correct design through modernization of design checking and involvement of naval architects;
- 4.3.3.3 Reforming and improving of vessel registration system;
- 4.3.3.4 Improving regulations and enforcement to prevent overloading of vessels;
- 4.3.3.5 Ensuring that vessels are provided with sufficient life saving devices;
- 4.3.3.6 Ensuring adequate vertical clearance in inland waterways for safe passage of vessels and providing Low Tension Lines and High Tension Lines to safe heights;
- 4.3.3.7 Ensuring addition of necessary equipment including Differential Global Positioning System to use electronic hydrographic chart;
- 4.3.3.8 Ensuring use of Digital Mobile Radio and wireless technology to ensure uninterrupted communication from bank to bank, vessel to bank and vessel to vessel; and
- 4.3.3.9 Strengthening marine guards/marine police and establishing police station for waterways to ensure security of passengers and freight.

8.8 মহিলা, বয়োজ্যেষ্ঠ ও শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের জন্য পরিবহন

মহিলা, বয়স্ক ও শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের (Physically Challenged) অর্থনৈতিক, সামাজিক ও সাংস্কৃতিক কর্মকাণ্ডে অধিকতর অংশগ্রহণ নিশ্চিতকরণে মূল নীতিমালা হল:

- 8.8.1 সমন্বিত পরিবহন, বিশেষতঃ সহজতর আরোহণযোগ্য বাস এবং উন্নততর তথ্য সমন্বিত পরিবহনের উপর অধিকতর গুরুত্ব প্রদান;
- 8.8.2 পথচারীদের জন্য পায়ে হেঁটে চলার পরিবেশের মানোন্নয়ন, বিশেষত শিশু, মহিলা, বয়স্ক এবং শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের (Physically Challenged) ব্যবহার উপযোগী পরিবেশ নিশ্চিতকরণ;
- 8.8.3 সরকারি বিনিয়োগ প্রকল্পসমূহে গণপরিবহন এর বিষয়টিকে অগ্রাধিকার প্রদান;
- 8.8.4 রেলস্টেশন ও বাস স্টপে র্যাম্প ব্যবহার এবং নৌ-পথে বিশেষ ব্যবস্থার মাধ্যমে যাতায়াত সহজীকরণ;
- 8.8.5 বয়স্ক, শিশু ও শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের (Physically Challenged) আসন সংরক্ষণসহ হ্রাসকৃত ভাড়ায় চলাচলের সুযোগ প্রদান; এবং
- 8.8.6 স্টেশনে নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়নসহ অধিকতর নিরাপদ গণপরিবহন নিশ্চিতকরণ।

8.5 বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ

- 8.5.1 প্রথাগতভাবে সরকারই মূলতঃ পরিবহন অবকাঠামো নির্মাণে বিনিয়োগ করে থাকে। বেসরকারি খাতের ভূমিকা নির্ধারণের জন্য অবকাঠামো এবং সেবা খাতকে পৃথকভাবে চিহ্নিত করা প্রয়োজন। বাংলাদেশ রেলওয়ে, বিআইডব্লিউটিসি এবং বিআরটিসি ব্যতীত অধিকাংশ পরিবহন সেবা এবং পরিবহন যানসমূহ বেসরকারি মালিকানাধীন।

কিছু ব্যতিক্রম ব্যতীত মৌলিক অবকাঠামোসমূহ সরকারি মালিকানাধীন। এই অবকাঠামোগত সুবিধাদি উন্নয়নেও বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

সরকারি বেসরকারি খাতে বিনিয়োগের নীতিমালা অনুযায়ী নিম্নলিখিত ক্ষেত্রসমূহে বেসরকারি অংশগ্রহণ উৎসাহিত করবে:

4.4 Women, the Elderly and Physically Challenged and Transport

To assist greater participation of women, the elderly and disabled in economic, social and cultural affairs, the policies are for:

- 4.4.1 Greater emphasis on integrated transport, including more accessible buses, and better information;
- 4.4.2 Improving the quality of the pedestrians environment, e.g., making it easier for women, children, the elderly and the physically challenged to move;
- 4.4.3 Giving priority to mass transport projects while considering government investment projects
- 4.4.4 Use of ramps at railway stations and bus stops to aid access and facilitating waterway transportation through some special arrangements.
- 4.4.5 Reservation of seats for elderly people, children, and physically challenged people;
- 4.4.6 Ensuring more security system of mass transports through improving security at stations.

4.5 Private Sector Participation

4.5.1 Historically, investment in creation of transport infrastructure has largely been made by the Government for public use. In assessing the role of private sector, a distinction must be made between infrastructure and services. Most of the transport services and mobile assets with the exception of Bangladesh Railway are owned by the private sector.

The basic infrastructure with a few exceptions is under the public sector ownership. Efforts will be made to involve the private sector in provision of these basis infrastructure facilities as well. Road construction will remain in public domain to a large extent. Following the guideline for private sector investment, the Government will encourage private sector participation in the following areas:

- ৪.৫.১.১ নতুন রোলিং স্টক সংগ্রহ, বিশেষত দ্রুতগতির ওয়াগন এবং নতুন প্রজন্মের ইঞ্জিন ট্রয়ের ক্ষেত্রে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ এবং সৃজনশীল ইজারা পদ্ধতি প্রবর্তনের মাধ্যমে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ উৎসাহিতকরণ;
- ৪.৫.১.২ যাত্রীবাহী ট্রেন রুট, বিশেষ করে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত এবং প্রথম শ্রেণীর রেলগাড়িসমূহের ক্ষেত্রে সরকারের পাশাপাশি বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ;
- ৪.৫.১.৩ কন্টেইনার হ্যান্ডলিং এর জন্য নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের অধীনে একটি স্বতন্ত্র সংস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ;
- ৪.৫.১.৪ অভ্যন্তরীণ নৌ কন্টেইনার ডিপো পরিচালনা এবং যন্ত্রপাতি খাতে বিনিয়োগের জন্য বেসরকারি সংস্থাসমূহকে উৎসাহিতকরণ;
- ৪.৫.১.৫ নদী রক্ষণাবেক্ষণে ড্রেজিং এর জন্য স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘমেয়াদি চুক্তি সম্পাদন;
- ৪.৫.১.৬ বন্দর পরিচালনায় বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণের লক্ষ্যে ইতোমধ্যে গৃহীত পদক্ষেপসমূহ আরও বিস্তৃতকরণ;
- ৪.৫.১.৭ বিমান পরিবহন সেक्टरের ব্যবস্থাপনার সুবিধার্থে বর্তমান বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষকে বিভক্ত করে একটি Civil Aviation Authority (Regulatory Body) এবং একটি Airport Development Authority (Service Providing Body) গঠন করা যেতে পারে;
- Regulatory Body বিমান পরিবহণ এবং বিমান বন্দরসমূহে সার্বিক নিরাপত্তা তদারকিসহ সংশ্লিষ্ট বিধি-বিধান বাস্তবায়ন করবে। অপরপক্ষে Service Providing Body সকল বিমান বন্দরের উন্নয়ন ও ব্যবস্থাপনাসহ যাত্রীসেবার সার্বিক দায়িত্ব পালন করবে;
- ৪.৫.১.৮ বিমান বন্দরের নিরাপত্তার দায়িত্ব সমন্বিত একক সংস্থার উপর ন্যস্তকরণ এবং Civil Aviation Authority বিষয়টি সমন্বয় সাধন করবে;
- ৪.৫.১.৯ সেতু, এক্সপ্রেসওয়ে, ফ্লাইওভার এবং বাইপাস সড়ক নির্মাণে বেসরকারি বিনিয়োগ উৎসাহিতকরণ; এবং
- ৪.৫.১.১০ নাব্যতা উন্নয়ন ও সংরক্ষণের উদ্দেশ্যে পরিচালিত ড্রেজিংয়ের ফলে প্রাপ্ত/উৎপাদিত মাটি/বালি (Spoil)-এর পূর্ণ ব্যবহার নিশ্চিতকরণে

- 4.5.1.1 Encouraging private sector participation in acquiring railway rolling stock, particularly high speed wagons and new generation locos through innovative leasing schemes ;
- 4.5.1.2 Encouraging private sector participation in individual passenger train routes, particularly for air-conditioned and first class rolling stock;
- 4.5.1.3 Establishing a separate agency under the Ministry of Shipping for container handling;
- 4.5.1.4 Encouraging private sector participation in operation of inland water depots and investment in equipment;
- 4.5.1.5 Short-term, mid-term and long-term contracts for river maintenance dredging;
- 4.5.1.6 Continuing and expanding initiatives already taken to involve the private sector in port sector;
- 4.5.1.7 For better management of air transportation sector, the policy is to split the Civil Aviation Authority, Bangladesh into two agencies: Civil Aviation Authority as a regulatory body and Airport Development Authority as a service providing body; Regulatory Body will monitor air transportation and the overall security of the airport and implement the relevant rules and regulations. On the other hand, Service Providing Body will develop all the airports and it will be responsible for the management of the airport providing services for the passengers;
- 4.5.1.8 Entrusting an integrated agency with the responsibility of airport security, and Civil Aviation Authority will be responsible for coordination;
- 4.5.1.9 Encouraging private sector investment in building bridges, expressways, flyovers and bypasses;
- 4.5.1.10 Giving priority to private sector in dredging for improvement of navigability and conservation of

বেসরকারি খাতকে অগ্রাধিকার প্রদান। মহাসড়ক উন্নয়নে বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করতে সরকারি তহবিলকে অংশীদারিত্ব এবং/অথবা অনুদান হিসেবে ব্যবহার করা যেতে পারে, যাতে প্রকল্পসমূহ বেসরকারি পর্যায়ে আরও আকর্ষণীয় হয়।

৪.৫.২ পরিবহন খাতে বিনিয়োগে বিদেশি প্রস্তাবনার ক্ষেত্রে সরকার যথোপযুক্ত অভ্যন্তরীণ অংশীদারিত্ব বিবেচনায় রাখবে। কিন্তু অবকাঠামো পরিচালনায় অনেক ক্ষেত্রে বেসরকারি খাতের একক নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠার সুযোগ রয়েছে। অবকাঠামো পরিচালনাকারীগণ যেন বাজার ব্যবস্থার সুযোগ নিয়ে অযাচিত সুবিধা আদায় করতে না পারে এলক্ষ্যে যথাযথ বিধি-বিধান প্রণয়নের প্রয়োজন রয়েছে। অবকাঠামো পরিচালনায় যথাযথ ট্যারিফ নির্ধারণ ও সেবার গুণগত মান পরিবীক্ষণের লক্ষ্যে নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষকে যথাযথ সহায়তা প্রদান করতে হবে।

নীতিসমূহ:

- ৪.৫.২.১ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার উন্নয়ন, পরিবহন মাধ্যমসমূহকে প্রতিযোগিতামূলক করে গড়ে তোলা এবং চাহিদার আলোকে সক্ষমতা বৃদ্ধি;
- ৪.৫.২.২ নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ সেবার মান, নিরাপত্তা ইত্যাদি সংক্রান্ত অভিযোগসমূহের প্রতিকার বিধান;
- ৪.৫.২.৩ নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ অবকাঠামো পরিচালনা বা সেবাদানে সংশ্লিষ্ট পক্ষসমূহের মধ্যে বিবাদ মীমাংসাকরণ; এবং
- ৪.৫.২.৪ নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষের স্বাধীনভাবে পরিচালনার সুযোগ সৃষ্টিকরণ।

৪.৬ সামাজিক সমতা ও দারিদ্র হ্রাসকরণ

একটি সমন্বিত বহুমাত্রিক রূপরেখার আওতায় অর্থনৈতিক, সামাজিক ও মানব সম্পদ উন্নয়নের সুনির্দিষ্ট লক্ষ্যসমূহ বিবেচনায় রেখে বাংলাদেশের পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা প্রয়োজন। অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির ক্ষেত্রে পরিবহন অন্তরায় হওয়া কাম্য নয়। অধিকন্তু, পরিবহন ব্যবস্থাকে এমনভাবে গড়ে তুলতে হবে যাতে এটি দেশের দরিদ্র জনসাধারণের অবাধ বিচরণ নিশ্চিত করার মাধ্যমে সার্বিক দারিদ্র হ্রাসের কৌশল হিসাবে ব্যবহৃত হতে পারেঃ

rivers by ensuring full utilization of earth/sand (spoils). In order to involve private sector in development of highways, the public sector funds should be used in the form of equity and/or grant so that projects become more attractive for the private sector.

- 4.5.2 Where there are foreign proposals for investment in transport, the Government will consider an appropriate domestic equity share. Many infrastructure facilities and services have monopoly characteristics. There is a need for formulation of laws, rules and regulations in order to ensure that the operator does not exploit its market power to serve its own ends. In order to achieve this objective the regulator must be equipped to fix optimum tariff and perform quality monitoring role.

The Policies are:

- 4.5.2.1 Regulatory practices will be improved so that the transport modes are truly competitive and responsive to user demand;
- 4.5.2.2 Regulatory practices will address consumer grievances such as quality of services, safety etc;
- 4.5.2.3 The regulator will also be required to act as an arbitrator in disputes between service providers or between concessionaire and the concessioning authority; and
- 4.5.2.4 To ensure that the regulatory authorities function freely.

4.6 Social Equity and Poverty Reduction

Within an integrated multimodal framework, there needs to develop transport system in Bangladesh with the specific objective of the economic, social and human development of nation. Transport should not be an obstacle to growth. Furthermore, it must be fostered in a way which enhances personal mobility and accessibility of the poor as part of an overall poverty reduction strategy. Hence:

- 8.৬.১ প্রযোজ্য ক্ষেত্রে পরিবহন প্রকল্পের নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ শ্রমনির্ভর পদ্ধতিকে উৎসাহিতকরণ;
- 8.৬.২ ভবিষ্যতে পরিবহন সুবিধাদি ও সেবাসমূহের পরিকল্পনায় নারী, শিশু, বয়স্ক ও শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্নদের (Physically Challenged) চাহিদাকে বিবেচনায় রাখা;
- 8.৬.৩ পরিবহন খাতে নিয়োজিত পেশাজীবী, পরিচালনাকারী ও নীতি নির্ধারকগণ যেন নারী ও মেয়ে শিশুদের ব্যবহার উপযোগী আকর্ষণীয় সেবা প্রদানে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে, সে লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় কর্মসূচী প্রণয়ন;
- 8.৬.৪ বৃহৎ পরিবহন প্রকল্পের জন্য পরিবেশগত, সামাজিক ও পুনর্বাসনজনিত প্রভাবের মূল্যায়ন বাধ্যতামূলক হবে। এসব ক্ষেত্রে বিরূপ প্রভাব নিরসনমূলক ব্যবস্থাদি চিহ্নিত করে তা বাস্তবায়ন ও পর্যবেক্ষণ; এবং
- 8.৬.৫ পরিবহন প্রকল্প ও সেবাসমূহের পরিকল্পনায় দরিদ্র জনগোষ্ঠীর সর্বাধিক সুবিধা নিশ্চিত করার প্রচেষ্টা গ্রহণ।

8.৭ আঞ্চলিক সহযোগিতা

সরকারের উদ্দেশ্য হল বাংলাদেশের ভৌগোলিক অবস্থানগত সুযোগের সদ্ব্যবহার করে আন্তর্জাতিক পরিবহন সংযোগ স্থাপন করা যাতে দেশের রাজস্ব আয় বৃদ্ধির সাথে সাথে বাণিজ্যের প্রসার ঘটে। এ ক্ষেত্রে মূল নীতিসমূহ হল:

- 8.৭.১ পানি ব্যবস্থাপনা এবং আঞ্চলিক পরিবহনের ক্ষেত্রে সরকার প্রতিবেশী দেশসমূহের সাথে পারস্পরিক সহযোগিতা বন্ধনে আবদ্ধ হবে। আঞ্চলিক পরিবহনের ক্ষেত্রে বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থার দক্ষতা উন্নয়নের বিষয়টি বিবেচনায় রাখতে হবে;
- 8.৭.২ বাংলাদেশ “বঙ্গোপসাগর এলাকায় বহুমাধ্যম কারিগরি এবং অর্থনৈতিক সহযোগিতা” [Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Co-operation (BIMSTEC)] সংস্থার সক্রিয় সদস্য হিসেবে এর সদস্যপদ অব্যাহত রাখবে এবং বাণিজ্য, পরিবহন, যোগাযোগ ও সদস্য দেশসমূহের জনগণের মধ্যে আন্তঃসংযোগ উন্নয়নে ভূমিকা রাখবে;
- 8.৭.৩ Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Co-operation (BIMSTEC) এর অধীনে

- 4.6.1 Labor-intensive methods in construction and maintenance of transport projects will be encouraged where appropriate;
- 4.6.2 Transport facilities and services will be designed in future to take into account the special needs of women, children, elderly and physically challenged people;
- 4.6.3 Programs will be developed to ensure that professionals, administrators and decision-makers in all transport sectors, deliver services that are attractive and usable by women and girl-children;
- 4.6.4 Environmental, social and resettlement impact analyses will be made mandatory for all significant transport projects. Mitigation measures will be identified and implementation will be monitored; and
- 4.6.5 Initiatives will be taken to ensure that transport projects and services are designed to maximize benefits to the poor.

4.7 Regional Cooperation

The Government's objective is to take advantage of Bangladesh's geographical position to develop international transport links that generate revenue for the nation, as well as safeguarding the national sovereignty and security. The key policies are:

- 4.7.1 The Government will seek cooperation from neighboring countries in the regional issues of water management and regional transport that can improve the efficiency of multimodal transport in Bangladesh.
- 4.7.2 Bangladesh will continue to be an active member of the Bay of Bengal Initiative for Multi-sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) and will promote cooperation in trade, transport, communications, and people-to-people contact;
- 4.7.3 The Government recognizes that future cooperation under BIMSTEC requires the development of key

সহযোগিতার মাধ্যমে পর্যটন, বাণিজ্য এবং বিনিয়োগ সহজীকরণ এবং সম্প্রসারণের জন্য গুরুত্বপূর্ণ অবকাঠামো, বিশেষত পরিবহন ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন এর লক্ষ্যে সরকার সুনির্দিষ্ট প্রকল্প প্রণয়নে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;

- 8.৭.৪ সড়ক, রেল ও অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন পথে আঞ্চলিক সংযোগ স্থাপন সম্পর্কিত ‘সার্ক আঞ্চলিক বহুমাধ্যম পরিবহন সমীক্ষা’ (SAARC Regional Multimodal Transport Study-SRMTS) এর সুপারিশসমূহ বিবেচনা করতে সরকার অঙ্গীকারবদ্ধ। জাতীয় স্বার্থের পাশাপাশি এ অঞ্চলের অন্যান্য দেশের স্বার্থ সংরক্ষণ করে এরূপ সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে সরকার যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;
- 8.৭.৫ Asian Highway (AH), Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Forum, South Asia Subregional Economic Co-operation (SASEC) এর সংশ্লিষ্ট রুটসমূহের উন্নয়নে সরকার যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;
- 8.৭.৬ প্রতিবেশী দেশসমূহ এবং United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP)-এর সহযোগিতায় এশিয়ান হাইওয়ে নেটওয়ার্ক এগ্রিমেন্ট এবং ট্রান্স এশিয়ান রেলওয়ে নেটওয়ার্ক এগ্রিমেন্টে চিহ্নিত রুটসমূহের উন্নয়ন সাধনে সরকার প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখবে;
- 8.৭.৭ বন্যা নিয়ন্ত্রণের পাশাপাশি দেশের প্রধান নদীসমূহে পানির নিয়মিত সুযম প্রবাহ বজায় রাখার মাধ্যমে নৌ-চলাচল নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকার পানি ব্যবস্থাপনায় আঞ্চলিক সহযোগিতা উন্নয়নের পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;
- 8.৭.৮ আঞ্চলিক যানবাহনের নিরাপদ চলাচলের লক্ষ্যে সরকার Vienna Convention of Road Signs and Signals (1968) অনুযায়ী সড়ক চিহ্নসমূহ (Road Sign) প্রমিতকরণের (Standardised) ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- 8.৭.৯ পরিবহন ব্যয় হ্রাস করার লক্ষ্যে এক দেশ থেকে অন্য দেশে পণ্য প্রবাহের ক্ষেত্রে ট্রান্সশিপমেন্ট-এর মাধ্যমে পণ্য পরিবহন ব্যয় যথাসম্ভব হ্রাস করার পস্থা অনুসন্ধান করবে;
- 8.৭.১০ প্রতিবেশী দেশসমূহের সাথে উন্নত রেল সংযোগ স্থাপনের প্রস্তাব প্রদানে সরকার যৌক্তিক উদ্যোগ গ্রহণ করবে।

infrastructure, in particular transportation and communication linkages, to facilitate tourism, trade and investment and accordingly agreed to strengthen and accelerate cooperation for developing concrete project proposals;

- 4.7.4 Government is also committed to consider the recommendation of the SAARC Regional Multimodal Transport Study (SRMTS) concerning transport connections by road, rail, and IWT, and will implement those which are in the national interest as well as serve the interests of other countries in the region;
- 4.7.5 Government will take appropriate steps to improve transport routes of Asian Highway, Bangladesh-China-India-Myanmar Forum, South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC).
- 4.7.6 The Government will continue to promote the development of the Asian Highway and Trans-Asian Railway in Bangladesh through cooperation with neighboring countries and United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP);
- 4.7.7 The Government will take steps to improve regional cooperation on water management not only for flood control but also for ensuring a regular and steady flow in the major rivers which can assist navigation;
- 4.7.8 Standardize road signs in line with the Vienna Convention of Road Signs and Signals, 1968 to facilitate safe movement of regional traffic;
- 4.7.9 Government will investigate ways to minimize transshipment of cross border goods, in order to reduce transport costs; and
- 4.7.10 Government will take rational steps to provide improved rail links with neighboring countries.

8.৮ পরিবেশ বান্ধব দক্ষ পরিবহন ব্যবস্থা

পরিবেশের যথাযথ সংরক্ষণ খুবই গুরুত্বপূর্ণ। এ লক্ষ্যে এ নীতিমালায় পরিবেশ-বান্ধব টেকসই যানবাহন ব্যবহারের উপর গুরুত্ব আরোপ করা হয়েছে। পাশাপাশি এ নীতিমালা উন্নত গণপরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ, অযান্ত্রিক যানবাহন ও পদভ্রমণকে উৎসাহিত করে। কিন্তু শুধুমাত্র এ সকল পদক্ষেপ যানজট ও যানবাহন সৃষ্ট দূষণ মোকাবেলায় যথেষ্ট নয়। তাই যানবাহনের বৃদ্ধি হ্রাসকল্পে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দিবে।

পণ্যসামগ্রী বিশেষত অতি প্রয়োজনীয় খাদ্যসামগ্রীর দাম পরিবহন খরচ ও পরিবহন ব্যবস্থার দক্ষতার উপর নির্ভর করে। তাই পণ্যসামগ্রীর পরিবহন খরচ হ্রাস যেমন গুরুত্বপূর্ণ, তেমনি পরিবহনের কারণে পরিবেশগত ক্ষতিকর প্রভাব হ্রাস করাও প্রয়োজন। এই লক্ষ্য অর্জনের জন্য সরকার টেকসই পণ্য বিতরণ ব্যবস্থা প্রবর্তনে সংশ্লিষ্টদের সাথে ঘনিষ্ঠভাবে কাজ করবে। এর ফলে পণ্য বিতরণ ব্যবস্থাকে দক্ষ ও উন্নততর করার মাধ্যমে পরিবেশগত লক্ষ্যসমূহও অর্জিত হবে।

পণ্য পরিবহন সেবা মানুষের দোরগোড়ায় পৌঁছে দেয়ার ক্ষেত্রে দেশের প্রধান করিডোরসমূহে বিদ্যমান প্রতিবন্ধকতাসমূহ দূরীকরণে সরকার অগ্রণী ভূমিকা পালন করবে যাতে সামগ্রিকভাবে পণ্য পরিবহন ব্যয় হ্রাস পায়। নিম্নোক্ত ক্ষেত্রসমূহে সরকার সৃজনশীল উদ্ভাবনকে উৎসাহিত করবে:

- 8.৮.১ গ্রাইভেট কার নিরুৎসাহিত করার জন্য বাস সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে সরকার সৃজনশীল উদ্ভাবনকে উৎসাহিত করবে যাতে বাসসমূহ পরিচ্ছন্ন, অধিকতর আরামপ্রদ, নির্ভরযোগ্য ও কারের একটি আকর্ষণীয় বিকল্প মাধ্যম হিসেবে বিবেচিত হয়;
- 8.৮.২ বাস রুট পরিচালনার ক্ষেত্রেও সরকার সৃজনশীল উদ্ভাবনকে উৎসাহিত করবে যাতে বেসরকারি খাতকে রুট পরিচালনায় স্বচ্ছতার সাথে নিয়োজিত করার মাধ্যমে পরিবেশগত লক্ষ্যসমূহ অর্জিত হয়;
- 8.৮.৩ পরিবেশবান্ধব সিএনজি চালিত যানবাহনকে উৎসাহিত করা হবে;
- 8.৮.৪ পচনশীল দ্রব্য পরিবহনকারী ট্রাকসমূহে সৌর শক্তিতে পরিচালিত হিমায়নকারী ইউনিট স্থাপন উৎসাহিত করা হবে;
- 8.৮.৫ আবর্জনাসমূহ নৌপথে নিষ্ক্ষেপ বন্ধ করার জন্য অভ্যন্তরীণ বন্দর সমূহে বর্জ্য ব্যবস্থাপনার পর্যাপ্ত সুবিধাদি নিশ্চিত করা হবে;

4.8 Environment Friendly Efficient Transport

Better preservation of the Environment is a must. Hence the policy favors greener, cleaner vehicles that have less impact on the environment, along with better public transport and measures that assist non-motorized transport and walking. However, these alone will not be sufficient to tackle the congestion and pollution that is caused by road traffic. Hence measures need to be taken to reduce the rate of road traffic growth.

The price of goods, especially essential food is affected by the cost and efficiency of transport. Goods need to be delivered cheaply, but with least harm to environment. To achieve this aim, Government will work with industry to promote sustainable distribution, so that the efficiency of the distribution market is improved in a way that meets environmental objectives.

On major corridors for freight movement the Government will take a lead in analyzing the constraints on providing door-to-door movements, in order to bring forward measures to reduce transport costs. The Government will foster innovations:

- 4.8.1 In order to discourage use of cars, innovative measures will be promoted for bus services so that they are cleaner, more comfortable, more reliable, and hence they are considered an attractive alternative to cars;
- 4.8.2 Innovative measures will be encouraged so that bus routes can be franchised to private sector operators in a transparent way that meet environmental objectives;
- 4.8.3 Encouraging CNG driven vehicles;
- 4.8.4 Solar powered refrigeration units for trucks carrying perishable items will be encouraged;
- 4.8.5 Adequate waste management system needs to be ensured to accommodate waste matters from vessels to prevent it being dumped in waterways;

- 8.৮.৬ নদী ও খালসমূহে পরিবেশ দূষণকারী ময়লা-আবর্জনা যেমন- পয়ঃনিষ্কাশন সংযোগ (Sewerage Line) হতে নির্গত শিল্পবর্জ্যসহ অন্যান্য কঠিন বর্জ্য (Solid Waste) সরাসরি নিক্ষেপ নিষিদ্ধকরণে জনসাধারণসহ বিভিন্ন সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠানকে আইনের আওতায় আনয়ন নিশ্চিত করতে হবে; এবং
- 8.৮.৭ মোটরযান আইনে কঠোর নির্গমন মান (Emission Standard) সহ সড়ক পরিবহনের ক্ষেত্রে আদর্শ পরিবেশ মান প্রবর্তন করা হবে।

8.৯ পরিবহন ও ভূমি ব্যবহার

- 8.৯.১ যোগাযোগ ব্যবস্থা এবং ভূমি ব্যবহার নিবিড়ভাবে সম্পর্কিত। যেহেতু ভূমি ব্যবহার পদ্ধতি যানবাহন চলাচলকে প্রভাবিত করে, সেহেতু পরিবহন ব্যবস্থা পরিকল্পনা প্রণয়ণে ভূমি ব্যবহারের বিষয়টি বিবেচনা করা খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বাংলাদেশের ভূমি ব্যবহারের উপর যোগাযোগ ব্যবস্থার প্রভাব পর্যালোচনার জন্য কিছু গবেষণামূলক কার্যক্রম পরিচালনা করা হবে। গবেষণার লক্ষ্যসমূহ নিম্নরূপঃ
- 8.৯.১.১ স্থানীয় পর্যায়ে সেবাসমূহের প্রাপ্যতা নিশ্চিত করার মাধ্যমে মানুষের ভ্রমণ চাহিদা ও পরিবহন চাহিদা পূরণের লক্ষ্যে জাতীয় ভূমি ব্যবহার নীতিমালা বাস্তবায়ন করা;
- 8.৯.১.২ উপজেলাসহ নগরাঞ্চলে ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনার সাথে পরিবহন পরিকল্পনাকে সমন্বিত করা যেতে পারে। এর সাথে সামঞ্জস্য রেখে সরকার দায়িত্বপ্রাপ্ত স্থানীয় সরকার সংস্থা সমূহকে শহর ও নগর যোগাযোগ ব্যবস্থার পরিকল্পনা প্রণয়ণে নির্দেশনা প্রদান করবে; এবং
- 8.৯.১.৩ জাতীয় ভূমি ব্যবহার নীতিমালা-২০০১ বাস্তবায়ন করা।
- 8.৯.২ এছাড়া নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ বিবেচনা করা হবেঃ
- 8.৯.২.১ নগরাঞ্চলে ‘যান চলাচল প্রভাব’ (Traffic Impact Analysis) মূল্যায়ন প্রক্রিয়া সম্পাদন ব্যতীত এবং বর্ধিত পরিবহন চাহিদার ক্ষতিকর প্রভাব নিরসনকল্পে গৃহীতব্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপের প্রস্তাব ব্যতীত নগরাঞ্চলে বড় ধরনের ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের প্রস্তাব অনুমোদন করা যাবে না;
- 8.৯.২.২ মেট্রো স্টেশন এবং অন্যান্য গণপরিবহন কেন্দ্রস্থলের আশেপাশে ব্যাপক উন্নয়ন কার্যক্রম গ্রহণ করা যেতে পারে; এবং
- 8.৯.২.৩ শহরের বাইরে সড়কসমূহের ক্ষেত্রে স্থানীয় যানবাহন এবং দূরগামী যানবাহনসমূহের চলাচলকে ব্যারিয়ার ও সার্ভিস লেইন নির্মাণের মাধ্যমে পৃথকীকরণের উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।

- 4.8.6 Laws must be enforced in case of dumping of industrial wastes through sewerage lines or direct throwing of solid wastes by people and any other organizations; and
- 4.8.7 Environmental standards for road transport will be established including rigorous emission standards in Motor Vehicle Act;

4.9 Transport and Land Use

- 4.9.1 Transport and land use is a closely interrelated issue. Since land use generates transport movements, it is crucial that transport system is planned well to handle the needs that various land uses generate. Research will be undertaken to assess the special impacts of transport on land use in Bangladesh so that:
 - 4.9.1.1 land use policies can be adopted that encourage local services, reducing the need to travel;
 - 4.9.1.2 Transport planning can be integrated with land use planning, especially in urban areas, including upazila towns. The Government will provide instructions to responsible local government agencies to draw up town and city transport plans accordingly; and
 - 4.9.1.3 Implementation of Transport Policy can integrate with the government's Land Use Policy 2001.
- 4.9.2 In addition, the following issues will be considered:
 - 4.9.2.1 Any proposal for change in land use will not be approved unless the traffic impact analysis is done and mitigation measures to address the adverse impacts due to increased transport demand are proposed;
 - 4.9.2.2 Massive improvement activities are to be implemented adjacent to metro stations and other public transport stations; and
 - 4.9.2.3 Steps will be taken to provide barriers and service lanes to separate local traffic from long-distance traffic.

৫. সমন্বিত পরিবহন নীতি কাঠামোর আওতায় নীতিগত পদক্ষেপ

সমন্বিত পরিবহন নীতিমালার কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনের লক্ষ্যে নিম্নবর্ণিত পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে:

৫.১ পথচারী

- ৫.১.১ ‘পথচারীর অগ্রাধিকার’ (Pedestrian First) কর্মসূচি প্রবর্তনের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নগর এলাকায় ফুটপাথ হতে অননুমোদিত জবর দখলকারীদের উচ্ছেদকরণ;
- ৫.১.২ সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ;
- ৫.১.৩ প্রশস্ত ফুটপাথের সুযোগসৃষ্টিসহ পথচারী বান্ধব সড়ক নির্মাণ;
- ৫.১.৪ ফুটপাথের উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচ্ছন্নতা নিশ্চিতকরণ;
- ৫.১.৫ শারীরিক বিশেষ চাহিদাসম্পন্ন (Physically Challenged) পথচারীদের ফুটপাথে ওঠানামা সহজতর করার লক্ষ্যে ঢালু পথ (র্যাম্প) এর সংস্থান;
- ৫.১.৬ নিরাপদ পথ পারাপারের লক্ষ্যে পথচারীদের সুরক্ষিত ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ;
- ৫.১.৭ ট্রাফিক সিগন্যালসমূহের সময় বন্টনে পথচারীদের অগ্রাধিকার প্রদান; এবং
- ৫.১.৮ যানবাহনের গতি এবং শব্দ নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা কার্যকরকরণ।

৫.২ অযান্ত্রিক যানবাহন

- ৫.২.১ অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের জন্য পৃথক লেনের ব্যবস্থাকরণ;
- ৫.২.২ রিকশাসহ সকল অযান্ত্রিক যানবাহন মূল সড়কের সাথে সংযোগ স্থাপনকারী শাখা সড়ক (Feeder Roads) সমূহে চলাচল পর্যায়ক্রমে সীমাবদ্ধকরণ;
- ৫.২.৩ নগরের সড়কসমূহে বাইসাইকেল (By-cycle) এর জন্য পৃথক লেন সংরক্ষণ;
- ৫.২.৪ রিকশায় আলোর ব্যবস্থাসহ প্রতিফলক (Reflector) এর সংস্থান;

5. Policy Initiative within the NIMTP Framework

Following steps will be taken with a view to achieving the goals of the integrated multimodal transport policy:

5.1 Pedestrians

- 5.1.1 The Government will launch a 'Pedestrian First' program designed to ensure that all concerned agencies remove unauthorized encroachment from footpaths in urban areas;
- 5.1.2 Promotion of road safety;
- 5.1.3 Construction of pedestrian friendly footpath including widening of footpath;
- 5.1.4 Improving footway, maintenance and cleanliness;
- 5.1.5 Provision of ramps to facilitate access for the physically challenged;
- 5.1.6 Provision of more protected pedestrian crossings, where pedestrians want to cross;
- 5.1.7 Reducing waiting times for pedestrians at traffic signals and giving them priority in the allocation of time at junctions where this supports more walking; and
- 5.1.8 Introducing traffic calming and sound reducing measures.

5.2 Non-motorized Transport

- 5.2.1 Provision of separate lanes for non-motorized traffic;
- 5.2.2 Gradual restriction on movement of non-motorized traffic including rickshaws to feeder roads connecting main roads;
- 5.2.3 Provision of separate bicycle lanes on urban roads;
- 5.2.4 Ensure the use of lights and reflectors on rickshaws;

৫.২.৫ রিকশার ডিজাইন পরিবর্তন করা, যাতে এটা চালাতে কম পরিশ্রম হয়; এবং

৫.২.৬ বাস চলাচলের জন্য অধিকতর উপযোগী সড়কসমূহে রিকশা চলাচলের উপর পর্যায়ক্রমে নিষেধাজ্ঞা আরোপকরণ।

৫.৩ নগর পরিবহন

বর্তমান নগর পরিবহন পরিচালনা ব্যবস্থা (governance) নগর পরিবহন সমস্যা সমাধানে যথেষ্ট কার্যকর নয়। নগর পরিবহন ব্যবস্থায় একদিকে যেমন রয়েছে যথেষ্ট পরিকল্পনার অভাব, অন্যদিকে তেমন রয়েছে নগরে কার্যরত বিভিন্ন সংস্থার মধ্যে সমন্বয়হীনতা। এসব সমস্যার কারণে নগর পরিবহন ব্যবস্থা নানামুখী সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছে। নগরাঞ্চলে, বিশেষত ঢাকা শহরে, যানজট ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছে। এ থেকে পরিব্রানের জন্য নিম্নরূপ পদক্ষেপ দরকার:

৫.৩.১ সমন্বিত পরিকল্পনা প্রণয়ণ এবং পরিবহন কর্মসূচি ও প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়তা প্রদানের লক্ষ্যে সরকার পরিবহন সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহকে [সিটি কর্পোরেশন, ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (ডিটিসিএ) এবং বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ)] বাস্তবতার নিরিখে আরও কার্যকর করার উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

৫.৩.২ গণপরিবহনের উপর গুরুত্ব আরোপ করে সকল প্রধান শহরের জন্য কৌশলগত পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে। এ ধরনের পরিকল্পনায় প্রাতিষ্ঠানিক সংস্কারসহ পরিকল্পনা সফলভাবে বাস্তবায়নের সুপারিশ থাকবে;

৫.৩.৩ ডিটিসিএ কর্তৃক অনুমোদিত ২০ বছর মেয়াদী ‘কৌশলগত পরিবহন পরিকল্পনা’ (Strategic Transport Plan) এর সাথে সংগতি ব্যতিরেকে ঢাকা মহানগরীর সংশ্লিষ্ট সিটি কর্পোরেশনসমূহ বা অন্য কোন সংস্থা কোন উন্নয়ন পরিকল্পনা বাস্তবায়নের কার্যক্রম গ্রহণ করবে না;

৫.৩.৪ পরিবহন সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহ নগরের রেল, নৌ ও সড়কপথ ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থার মধ্যে পর্যাপ্ত সমন্বয় নিশ্চিত করবে এবং এসব প্রতিষ্ঠান প্রায়শই জনগণের সাথে আলোচনার ব্যবস্থা করবে যাতে তাদের মতামত পরিবহন পরিকল্পনায় প্রতিফলিত হয়;

- 5.2.5 Improvement of design of rickshaws so that they can be easily run with little manual labor;
- 5.2.6 Selective bans on the use of rickshaws on roads more suited to bus operations;

5.3 Urban Transport

The current structure of governance for the transport sector in cities is not equipped to deal with the problems of urban transport, with insufficient planning and coordination between the many agencies involved. As a result traffic congestion is increasing, especially in the Dhaka City. Following steps can be considered to get rid of the these problems:

- 5.3.1 The Government will strengthen concerned institutions for transport [City Corporation as well as Dhaka Transport Coordination Authority (DTCA) and Bangladesh Road Transport Corporation (BRTC)] to facilitate more coordinated planning and take more effective measures in the light of ground reality;
- 5.3.2 Strategic Transport Plans will be drawn up for all major cities, in which the role of public transport will be emphasized. Such plans will also make recommendations for institutional reforms to enable successful implementation of plans;
- 5.3.3 Projects that are not consistent with 'Strategic Transport Plan' approved by DTCA will not be considered for implementation by city corporations in Dhaka City or by any other agency;
- 5.3.4 Transport related institutions will ensure that adequate coordination is effected between rail, water and road based modes of city transit systems and these institutions will engage in frequent public consultation so that public opinions are reflected in transport planning;

- ৫.৩.৫ বর্তমান অবকাঠামোর সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে নগর পরিবহন পরিকল্পনায় যান্ত্রিক ট্রাফিক ব্যবস্থাপনাকে অগ্রাধিকার দেয়া হবে। দীর্ঘ মেয়াদে ট্রাফিক ব্যবস্থাপনায় Intelligent Transport System (ITS) প্রবর্তন করা হবে;
- ৫.৩.৬ বাস পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় সুযোগ সুবিধা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকার প্রয়োজনে নির্দিষ্ট রুটে বাস পরিচালনার (Route Franchise) ক্ষমতা প্রদান করবে;
- ৫.৩.৭ গণপরিবহনে অধিক আসন (High Capacity) বিশিষ্ট বাসের ব্যবহার বৃদ্ধি এবং এর সার্ভিসের মান উন্নত করা হবে। এ লক্ষ্যে নগর পরিবহনে বড় বাস, আর্টিকুলেটেড বাস, দ্বিতল বাসকে অগ্রাধিকার দেয়া এবং এর সংখ্যা বৃদ্ধি করা হবে;
- ৫.৩.৮ উপযুক্ত মানের ট্যাক্সিক্যাব সার্ভিস প্রবর্তন করা হবে;
- ৫.৩.৯ প্রাইভেট কারের ব্যবহার সীমিত এবং গণপরিবহন ব্যবহার বৃদ্ধি করার বিষয়ে জনসচেতনতা সৃষ্টি করা হবে;
- ৫.৩.১০ বাস রুট পরিচালনার কার্যক্রম (Bus Franchising) জনস্বার্থে পরিচালিত হচ্ছে কিনা তা নিশ্চিত করতে সরকার প্রয়োজনে একটি প্রতিষ্ঠান গঠন করবে;
- ৫.৩.১১ বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের মধ্যে অসম প্রতিযোগিতা পরিহারের লক্ষ্যে সমন্বিত পরিবহন সেবা প্রদানের জন্য পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হবে;
- ৫.৩.১২ নগর পরিবহন সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহ তাদের অধিভুক্ত এলাকায় গণপরিবহনের জন্য অভিন্ন টিকিট ব্যবস্থা প্রণয়নে সমন্বয় সাধন করবে;
- ৫.৩.১৩ নগর এলাকায় পরিবহন সুযোগ সুবিধা ও সেবা প্রদানের জন্য উপযুক্ত পরিকল্পনা প্রণয়নে সরকার সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহকে দিক-নির্দেশনা প্রদান করবে;
- ৫.৩.১৪ নগরায়ণে দ্রুত গণপরিবহন ব্যবস্থা (Mass Rapid Transit-MRT) নির্মাণে সরকার কর্তৃক সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার নিশ্চিত করা হবে;
- ৫.৩.১৫ যানজট নিরসনের জন্য ঢাকা মহানগরীতে Strategic Transport Plan (STP) সুপারিশকৃত Mass Rapid Transit /Bus Rapid Transit লাইনসমূহ অগ্রাধিকার ভিত্তিতে চালু করা হবে;

- 5.3.5 Urban transport plans will prioritize mechanized traffic management with a view to making best use of existing infrastructure and introduce Intelligent Transport System (ITS in the long-run;
- 5.3.6 The Government will grant powers to appropriate institution to franchise routes for bus operation and to secure adequate facilities for bus operations;
- 5.3.7 Steps will be taken to improve public transport by increasing high capacity bus and by improving its services. Along this line priority will be given to large buses, articulated buses and double-decker buses so that their number increases;
- 5.3.8 Steps will be taken to introduce quality taxicab services;
- 5.3.9 Steps will be taken to create public awareness to limit the use of private cars and to increase the use of public transport;
- 5.3.10 The Government, if necessary, will establish an agency to monitor whether bus route franchising is serving public interest;
- 5.3.11 Transport plan will be prepared to ensure integrated transport services, eliminating uneven competition between different modes of transport;
- 5.3.12 Different transport agencies will introduce integrated ticketing system for urban transports to ensure coordination between different modes;
- 5.3.13 The Government will provide guidelines to concerned agencies in order to prepare appropriate plans to ensure transport facilities and services in urban areas;
- 5.3.14 The Government will attach highest priority on Mass Rapid Transit (MRT) to reduce traffic congestion in Dhaka City;
- 5.3.15 In order to reduce traffic congestion, the Government will start Mass Rapid Transit/Bus Rapid Transit lines on priority basis;

- ৫.৩.১৬ নগরের ব্যস্ততম ও যানজটপূর্ণ এলাকায় যান্ত্রিক যানবাহনের প্রবেশ নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহ সরকারের অনুমোদন সাপেক্ষে প্রয়োজনীয় নিয়ন্ত্রণমূলক ব্যবস্থা (যেমন মাশুল আদায়) প্রবর্তনের বিষয়টি বিবেচনা করবে;
- ৫.৩.১৭ সরকার পার্কিং নীতিমালা প্রণয়ন করবে। এ নীতিমালায় সড়কের উপর ও সড়কের বাইরে স্বল্পকালীন ও দীর্ঘকালীন পার্কিং-এর ব্যবস্থা এবং তার জন্য আদায়যোগ্য মাশুলের হার নির্ধারণ অন্তর্ভুক্ত থাকবে। সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহকে সড়কের উপরে পার্কিং নিয়ন্ত্রণের ক্ষমতা প্রদান করা হবে;
- ৫.৩.১৮ বাণিজ্যিক, আবাসিক অথবা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের জন্য ভবন নির্মাণের অনুমতি প্রদানের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট ভবনের সীমানার ভিতরেই পর্যাপ্ত গাড়ি পার্কিং এবং আরোহন ও অবরোহন এর ব্যবস্থা রাখার বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে।

৫.৪ গণপরিবহন

উন্নত, নিরাপদ ও নির্ভরযোগ্য গণপরিবহন ব্যবস্থা যানজট হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। নগরাঞ্চলে উন্নতমানের বাস, রেল এবং মেট্রো ব্যবস্থা প্রবর্তনের পাশাপাশি নির্ভরযোগ্য ট্যাক্সি সার্ভিস ব্যবস্থা নিশ্চিত করার মাধ্যমে উন্নত গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা সম্ভব। এছাড়া টিকেটিং ব্যবস্থার আধুনিকায়নের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন এবং নির্ভরযোগ্য গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা সম্ভব। সাম্প্রতিক সময়ে বিশ্বব্যাপী গণপরিবহন ব্যবস্থায় একদিকে যেমন প্রযুক্তিগত উৎকর্ষ সাধিত হয়েছে অন্যদিকে গণপরিবহন ব্যবস্থাপনার দক্ষতাও অনেকাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে। উন্নতমানের অধিক ধারণ ক্ষমতার আর্টিকুলেটেড বাস এবং দ্রুতগামী মেট্রো ব্যবস্থা প্রচলনের পাশাপাশি গণপরিবহন ব্যবস্থাপনা সংস্থা (Transit Agency) সৃষ্টির মাধ্যমে গণপরিবহন ব্যবস্থার দক্ষতা উন্নয়ন সম্ভব।

এ খাতে নীতিমালাসমূহ নিম্নরূপ:

- ৫.৪.১ নগরসমূহে ক্রমান্বয়ে উন্নত ও নির্ভরযোগ্য গণপরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা হবে;
- ৫.৪.২ গণপরিবহন ব্যবস্থায় উন্নত ও অধিক ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন বাস সংযোজন করা হবে;
- ৫.৪.৩ নাগরিকদের প্রয়োজনের দিকে লক্ষ্য রেখে গণপরিবহন ব্যবস্থার রুট পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হবে;

- 5.3.16 In order to limit entry of traffic to busy and congested parts of city, concerned agencies with the approval of the Government will consider introducing regulatory measures (e.g., charging levy);
- 5.3.17 The Government will prepare parking policies. The policy will have the provision for pricing of short-term and long-term parking, both on-street and off-street. The policy will also include rates of parking charges to be recovered from vehicles. Concerned agencies will be given powers to control on-street parking; and
- 5.3.18 While approving plans for building for commercial, residential or educational purposes, the approving authority will require that sufficient car parking and pickup and drop areas are provided within the boundary of the property.

5.4 Public Transport

Improved, safe and dependable public transport system significantly contributes to reducing traffic congestion. Introduction of quality transports such as bus, rail and metro including dependable taxi services can provide a better public transport system. Besides, modernization of ticketing system can contribute to uninterrupted and dependable transport system. In recent years, public transport system have witnessed not only technological improvement and but also management efficiency. It is, therefore, possible to improve public transport system through introduction of articulated bus and rapid metro system operated under transit agencies.

The policies in this sector are outlined as below:

- 5.4.1 Better and dependable mass transport system will be gradually developed in cities;
- 5.4.2 Improved and high occupancy buses will be added to the public transport system;
- 5.4.3 Routes of public transport system will be designed to meet the needs of citizens;

- ৫.৪.৪ নিম্নআয়ের জনসাধারণের গণপরিবহনে অধিগম্যতা নিশ্চিত করতে হবে;
- ৫.৪.৫ রুট ফ্রেঞ্চাইজের মাধ্যমে গণপরিবহন ব্যবস্থাপনার দক্ষতা উন্নয়নে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে;
- ৫.৪.৬ কৌশলগত নগর পরিকল্পনা অনুসারে গণপরিবহন ব্যবস্থায় বাস র্যাপিড ট্রানজিট (BRT) এবং মাস র্যাপিড ট্রানজিট (MRT) ব্যবস্থা প্রবর্তন করা হবে এবং এসব ট্রানজিট ব্যবস্থা পরিচালনার জন্য ট্রানজিট অথরিটি সৃষ্টি করা হবে; এবং
- ৫.৪.৭ গণপরিবহন ব্যবস্থার ডিজিটাল টিকেট ব্যবস্থা প্রবর্তন করা হবে, যাতে এক রুট হতে অন্য রুটে এবং এক মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে যাত্রীদের স্থানান্তর সহজতর হয়।

৫.৫ সমন্বিত গণপরিবহন

- ৫.৫.১ গণপরিবহন ব্যবস্থাকে সড়ক পরিবহনের বিকল্প ও আকর্ষণীয় মাধ্যম হিসাবে গড়ে তোলার লক্ষ্যে একটি নেটওয়ার্ক হিসেবে পরিচালনা করতে হবে। এ লক্ষ্যে নিম্নবর্ণিত বিষয়সমূহের উপর অধিক গুরুত্ব আরোপ করা হবে:
- ৫.৫.১.১ যাত্রীসমূহের সম্পূর্ণ যাত্রার টিকেট ব্যবস্থা (Thorough Ticket) এর প্রবর্তন;
- ৫.৫.১.২ স্টেশন ও যানবাহন পরিবর্তনের স্থান (Interchange) সমূহে উন্নত সুযোগ সুবিধার ব্যবস্থা;
- ৫.৫.১.৩ সেবাসমূহের মধ্যে উন্নত যোগাযোগ স্থাপন ও সমন্বয় সাধন;
- ৫.৫.১.৪ সময়সূচি, রুট পরিকল্পনা ও ভাড়ার তথ্যের ব্যাপক সহজলভ্যতা; এবং
- ৫.৫.১.৫ একটি জাতীয় গণপরিবহন তথ্য ব্যবস্থাপনা (National Public Transport Information System) প্রবর্তন।
- ৫.৫.২ একটি পূর্ণাঙ্গ ভ্রমণ সম্পন্ন করার ক্ষেত্রে অনেক সময়েই এক মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে পরিবর্তনের প্রয়োজন হয়। এ কারণে এক মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে স্থানান্তর দ্রুততর ও সহজতর করা প্রয়োজন। বিদ্যমান পরিবহন অবকাঠামোতে মাধ্যম স্থানান্তর ব্যবস্থার (Interchange) পর্যাপ্ততা ও গুণগত মান নিম্নবর্ণিত মানদণ্ডের ভিত্তিতে নতুনভাবে মূল্যায়ন (Assess) করা হবে:

- 5.4.4 Low-income people will have access to public transport system;
- 5.4.5 Necessary measures will be taken to improve public transport system through route franchising;
- 5.4.6 Bus Rapid Transit (BRT) and Mass Rapid Transit (MRT) system will be introduced as per recommendation of the Strategic Transport Plan (STP) and transit authorities will be created to run these transit system;
- 5.4.7 Digital ticketing system will be introduced in public transport system for easy transfer from one mode to another;

5.5 Integrated Public Transport

- 5.5.1 Public transport system will be operated as a network to make it attractive and an alternative to other transport modes. Hence, the policy emphasis will be on the following issues:
 - 5.5.1.1 Introduction of thorough tickets for a complete trip by passengers;
 - 5.5.1.2 Better facilities at interchanges;
 - 5.5.1.3 Better connection and coordination between different services;
 - 5.5.1.4 Wider availability and provision of information on time tables, route planning and fares; and
 - 5.5.1.5 Introduction of a national public transport information system.
- 5.5.2 Many journeys include an interchange from one mode to another. Hence quick and easy interchange is essential. The adequacy and quality of an interchange within the existing transport infrastructure will be assessed against the following criteria:

- ৫.৫.২.১ পরিবহন মাধ্যম স্থানান্তরের ক্ষেত্রে যাত্রীদের অপেক্ষাকাল ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার লক্ষ্যে প্রতিটি পরিবহন মাধ্যমে নির্ভরযোগ্য, সময়ানুবর্তী এবং পর্যাপ্ত পরিবহন সেবা নিশ্চিতকরণ;
- ৫.৫.২.২ এক পরিবহন মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে স্থানান্তরের লক্ষ্যে নির্মিত ইন্টারচেইঞ্জসমূহ স্বল্প দূরত্বে নির্মাণ করা যাতে যাত্রীগণ পায়ে হেঁটে এক মাধ্যম হতে অন্য মাধ্যমে আরোহনের সুযোগ পায়;
- ৫.৫.২.৩ পর্যাপ্ত জনবলের উপস্থিতি নিশ্চিতকরণ;
- ৫.৫.২.৪ জনসাধারণের জন্য বিবিধ সুবিধাসহ অবকাঠামোর উন্নততর রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিতকরণ;
- ৫.৫.২.৫ ব্যক্তির নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ;
- ৫.৫.২.৬ অধিগম্যতা নিশ্চিতকরণ;
- ৫.৫.২.৭ বাহ্যিক আবহাওয়ার প্রভাব হতে যাত্রী সাধারণের সুরক্ষা ব্যবস্থা;
- ৫.৫.২.৮ পরিবহন রুট ও সময়সূচি সম্পর্কিত প্রাসঙ্গিক তথ্যাদি সহজে ও পাঠযোগ্য উপায়ে জনসাধারণের নিকট প্রদর্শন;
- ৫.৫.২.৯ রেল স্টেশন, বাস স্টেশন এবং নৌবন্দরসমূহে তথ্যের উন্নততর দিক-নির্দেশনামূলক চিহ্ন প্রদর্শন; এবং
- ৫.৫.২.১০ নিয়মিত পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা ও রক্ষণাবেক্ষণ ।

৫.৬ গ্রামীণ পরিবহন

কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি, পণ্য বাজারজাতকরণ, শিক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণ এবং স্বাস্থ্য সেবাসহ সামাজিক সুবিধাসমূহ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে সরকার গ্রামীণ পরিবহনে পৃষ্ঠপোষকতা প্রদান করবে। অবকাঠামো ও পরিবহন সেবা উভয় ক্ষেত্রেই গ্রামাঞ্চলের সংযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নকে অগ্রাধিকার প্রদান করা হবে।

এক্ষেত্রে নীতিসমূহ হল:

- ৫.৬.১ দেশের সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে অর্থনৈতিক উন্নয়ন কেন্দ্রসমূহের (growth centres) পাকা সংযোগ স্থাপনে সরকার অগ্রাধিকার প্রদান করবে। গ্রামীণ অঞ্চলের গুরুত্বপূর্ণ স্থানসমূহ যেমন, ইউনিয়ন পরিষদ কার্যালয়, হাট-বাজার, রেল স্টেশন, ল্যান্ডিং স্টেশন, স্কুল, স্বাস্থ্য কেন্দ্র এবং সামাজিক গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনাসমূহকে পর্যায়ক্রমে বিদ্যমান সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্ত করা হবে;

- 5.5.2.1 Reliable, punctual and adequate services to provide minimal waiting times at interchange
- 5.5.2.2 Short walking distances and clear directional signs at interchanges;
- 5.5.2.3 Adequate staff availability;
- 5.5.2.4 Well- maintained infrastructure including public conveniences;
- 5.5.2.5 Good personal security;
- 5.5.2.6 Accessibility;
- 5.5.2.7 Better protection from outdoor weather;
- 5.5.2.8 Instantly readable and relevant information on routes and frequencies;
- 5.5.2.9 Better directional signs between bus stops and between rail and bus stations; and
- 5.5.2.10 Regular cleaning and maintenance;

5.6 Rural Transport

In rural transport, the Government seeks to foster a range of motorized and non-motorized modes of transport to improve access to employment, markets, along with education, health and the full range of social facilities. Connectivity of rural areas is a priority, both in terms of infrastructure and transport services.

The policies are:

- 5.6.1 To provide paved connections between all the economic growth centers and the country's road network. Important destinations in rural areas such as Union Parishad offices, markets, railway and water landing stations, schools, health centers, and social facilities will be connected in phases with the existing road network.

- ৫.৬.২ গ্রামীণ জনসাধারণের যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি এবং তাদের কর্মসংস্থান সৃষ্টি করার লক্ষ্যে গ্রামীণ সড়ক নেটওয়ার্কে একান্ত প্রয়োজনীয় সেতু ও কালভার্ট নির্মাণের কর্মসূচিকে অগ্রাধিকার প্রদান করা হবে। এছাড়া গ্রামীণ সড়ক নেটওয়ার্কে পর্যাপ্ত সংখ্যক পানি নিষ্কাশন অবকাঠামো (Drainage Structure) এর সংস্থান রাখা হবে, যাতে গ্রামীণ অঞ্চলে সড়ক নেটওয়ার্কের আধিক্য বন্যার বা জলাবদ্ধতার সৃষ্টি করতে না পারে;
- ৫.৬.৩ সরকার গ্রামীণ অঞ্চলে যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধিকল্পে পরিবহন অবকাঠামো এবং পরিবহন সেবা সম্প্রসারিত করবে। মধ্য মেয়াদে এ ধরনের পরিবহন সেবায় অযান্ত্রিক যানবাহনের এবং গ্রামীণ নৌযান, যেমন দেশীয় নৌকা এর ব্যবহার অব্যাহত থাকবে।
- ৫.৬.৪ গ্রামীণ অঞ্চলে পরিবহনের ক্ষেত্রে অযান্ত্রিক যানবাহন গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। তাই গ্রামীণ সড়ক ডিজাইন প্রণয়নে অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের বিষয়টি বিশেষ বিবেচনায় নিতে হবে। সড়ক ডিজাইন প্রণয়নে অযান্ত্রিক যানবাহনের জন্য পৃথক লেন এবং সড়কের স্বল্প ঢালের সংস্থান রাখার বিষয়সমূহ বিবেচনায় আনা হবে;
- ৫.৬.৫ যথাযথ বিধি-বিধান প্রণয়নের মাধ্যমে যানবাহনের বৈচিত্র্য এবং প্রযুক্তির অভিনবত্বকে উৎসাহিত করা হবে। উন্নত স্থানীয় বাজার সুবিধা সম্প্রসারণ, শ্রমঘন সড়ক নির্মাণ পদ্ধতি উৎসাহিতকরণ, পরিবহন ভাড়া প্রবর্তন এবং ঋণ সুবিধা সম্প্রসারণের মাধ্যমে অর্থনৈতিক উন্নয়ন অর্জনের লক্ষ্যে উন্নয়ন পরিকল্পনায় পরিবহনের বিষয়সমূহকে অন্তর্ভুক্ত করা হবে;
- ৫.৬.৬ গ্রামীণ সড়ক নেটওয়ার্কের স্থায়িত্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে গ্রামীণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ পদ্ধতিকে জোরদার করা হবে;
- ৫.৬.৭ গ্রামীণ সড়কে চলাচলকৃত মোটরযানের নিরাপত্তার মান বৃদ্ধি করা হবে; এবং
- ৫.৬.৮ নৌ বন্দরের সাথে সড়ক ও রেলপথের সংযোগ স্থাপন পর্যায়ক্রমে করা হবে।

- 5.6.2 The Program of bridge and culvert construction on the rural road network will be extended to improve accessibility of rural people and for generating employment. Adequate gaps and drainage structures should be provided to avoid flooding.
- 5.6.3 To foster a higher level of rural mobility and access to basic transport facilities as well as services. In the medium-term, many of these may continue to be non-motorized (on roads), and using water transport, e.g. country boats.
- 5.6.4 Non motorized transport is especially important in rural areas and special considerations will apply in rural road design, including vehicle segregation and low gradient;
- 5.6.5 A high diversity of vehicles and technologies will be encouraged through appropriate regulations. Transport and rural development policies will be more closely linked so as to improve economic conditions through improved local markets; labor based contracting on roads, transport hire facilities, and access to credit.
- 5.6.6 Rural road maintenance management system will be strengthened to ensure sustainability of the rural road network.
- 5.6.7 Safety of motor vehicles plying on rural roads will be enhanced; and
- 5.6.8 River ports will be gradually connected by road and rail.

৬. জাতীয় সমন্বিত বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়ন কৌশল

৬.১ প্রাতিষ্ঠানিক

সমন্বিত বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়ন কাজ পরিচালনা এবং সমগ্র দেশে উন্নততর পরিবহন সেবা সমন্বয়ের লক্ষ্যে সরকার শক্তিশালী, পেশাদারী ও নিবিষ্ট প্রাতিষ্ঠানিক দক্ষতা প্রত্যাশা করে। প্রাতিষ্ঠানিক গুরুত্বপূর্ণ নীতিমালা হচ্ছে:

৬.১.১ বাংলাদেশে সমন্বিত বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণের জন্য সরকার সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়সমূহের মন্ত্রীবর্গের সমন্বয়ে একটি মন্ত্রিসভা কমিটি গঠন করবে। মন্ত্রিসভা কমিটি এ নীতিমালার লক্ষ্যমাত্রার বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ করবে এবং সময় সময়ে নতুন লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করবে;

৬.১.২ সমন্বিত বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়ন কাজ সমন্বয়ের লক্ষ্যে সড়ক বিভাগ সমন্বয়কের ভূমিকা পালন করবে এবং এটি মন্ত্রিসভা কমিটির সচিবালয় হিসেবে কাজ করবে;

৬.১.৩ সমন্বিত বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়ন ও অগ্রগতি পর্যবেক্ষণের প্রস্তুত তৈরির জন্য একটি “জাতীয় বহুমাধ্যম পরিবহন সমন্বয় কমিটি” গঠন করা হবে এবং এ কমিটি মন্ত্রিসভা কমিটির কাছে প্রতিবেদন পেশ করবে। মন্ত্রিসভা কমিটি বহুমাধ্যম পরিবহন সমন্বয় কমিটি গঠন ও কমিটির কর্মপরিধি নির্ধারণ করবে, এতে বেসরকারি খাতের প্রতিনিধিগণও অন্তর্ভুক্ত থাকবেন;

৬.১.৪ সড়ক বিভাগ জাতীয় বহুমাধ্যম পরিবহন সমন্বয় কমিটিকে সাচিবিক সহায়তা প্রদান করবে এবং পরিবহন খাতের বিভিন্ন সংস্থার মধ্যে তথ্য বিনিময় ও সমন্বয়ের দায়িত্ব পালন করবে;

৬.১.৫ বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন সংক্রান্ত জাতীয় সমন্বয় কমিটি পরিবহন সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহের দক্ষতা উন্নয়নের লক্ষ্যে সংস্থাসমূহের মধ্যে সমন্বয়ের কাজ করবে। এ ক্ষেত্রে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় (সড়ক বিভাগ ও সেতু বিভাগ), রেলপথ মন্ত্রণালয়, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় (বন্দর কর্তৃপক্ষসহ), বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়, স্থানীয় সরকার বিভাগ, বাণিজ্য মন্ত্রণালয়, অর্থ মন্ত্রণালয়, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

6. Strategies for Implementing Multimodal Transport Policy

6.1 Institutional

The Government wishes to have a strong, professional and focused capability to direct the implementation of the integrated multimodal transport policy, and coordinate the delivery of improved transport services throughout the country. The key institutional policies are as follow:

- 6.1.1 The Government will constitute a Cabinet Committee with ministers of the concerned ministries to oversee the implementation of the multimodal transport policy for Bangladesh. The Cabinet Committee will monitor the implementation of targets of the policy and establish new targets from time to time.
- 6.1.2 Roads Division will play the coordinating role in ensuring the implementation of the integrated multimodal transport policy and act as a secretariat to the Cabinet Committee;
- 6.1.3 A National Multimodal Transport Coordination Committee will be constituted to prepare proposals for implementation and monitoring of the National Integrated Multimodal Transport Policy, and will report to the Cabinet Committee. The Cabinet Committee will appoint members of the Multimodal Transport Coordination Committee, including representatives of the private sector.
- 6.1.4 Roads Division will provide secretarial assistance to the National Multimodal Transport Coordination Committee and be responsible for the coordination and sharing of data within the transport sector;
- 6.1.5 The terms of reference of the National Coordination Committee on Multimodal Transport will be to coordinate all agencies involved in multimodal transport in order to improve efficiency. This will involve Ministry of Communication (Roads Division and Bridges Division), Ministry of Railways, Ministry of Shipping (including port authorities), Ministry of Civil Aviation and Tourism, Local

এবং স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সম্পৃক্ততা থাকবে। প্রয়োজনে নতুন মন্ত্রণালয়/বিভাগ অন্তর্ভুক্ত করা হবে;

৬.১.৬ বহুমাত্রিক পরিবহন নীতিমালা বাস্তবায়নের লক্ষ্যে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় (সড়ক বিভাগ ও সেতু বিভাগ), রেলপথ মন্ত্রণালয়, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়, স্থানীয় সরকার বিভাগ এবং বাণিজ্য মন্ত্রণালয়সমূহ তাদের ফোকাল পয়েন্ট নির্ধারণ করবে; এবং

৬.১.৭ পরিবহন খাতের অন্যান্য সংস্থাসমূহের অর্থনৈতিক রেগুলেশন ভূমিকা রহিত করে জনস্বার্থে ভাড়ার কাঠামো নির্ধারণ ও নিয়ন্ত্রণে একটি একক স্বাধীন কমিশন গঠন করা হবে।

৬.২ পরিকল্পিত বাস্তবায়ন

সমস্যা চিহ্নিতকরণ, পরিকল্পনা প্রণয়ন ও মূল্যায়নের প্রক্রিয়া সম্পাদনের মাধ্যমে নীতিমালা বাস্তবায়নের লক্ষ্যে নিম্নবর্ণিত পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে:

৬.২.১ সমুদ্র বন্দর, অভ্যন্তরীণ নৌ বন্দর, স্থল বন্দর এবং বিমান বন্দরের সংযোগসহ অবকাঠামোসমূহের সমস্যা ও কার্যক্রমকে বিস্তারিতভাবে চিহ্নিত করা হবে ও বহুমাত্রিক দৃষ্টিভঙ্গির মাধ্যমে সারাদেশে একটি সমন্বিত পরিবহন কৌশল প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করা হবে;

৬.২.২ পরিবহন খাতে বিনিয়োগ পরিকল্পনা গ্রহণের লক্ষ্যে পরিবহন খাতে ভবিষ্যত চাহিদা এবং টেকসই, পরিবেশ বান্ধব উন্নয়নের বিষয়সমূহ বিবেচনায় রেখে বহুমাত্রিক পরিবহন সমীক্ষা সম্পাদন করা হবে;

৬.২.৩ সরকার ইতোমধ্যে সড়ক মহাপরিকল্পনা, রেলওয়ে উন্নয়ন মহাপরিকল্পনা এবং অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে ও ভবিষ্যতে সরকার নিম্নের উপখাত ভিত্তিক মহাপরিকল্পনা/কৌশল/লক্ষ্যমাত্রা প্রণয়ন নিশ্চিত করবে:

- i. পরিবহন নিরাপত্তা কৌশল;
- ii. বিমানবাহিত যাত্রী ও পণ্য পরিবহন পরিকল্পনা; এবং
- iii. নগর পরিবহন মহাপরিকল্পনা।

Government Division, Ministry of Commerce, Ministry of Finance, Ministry of Planning and Ministry of Home Affairs. New ministry/division will be included, if necessary.

- 6.1.6 Ministry of Communication (Roads Division and Bridges Division), Ministry of Railways, Ministry of Shipping, Ministry of Civil Aviation and Tourism, Local Government Division and Ministry of Commerce will nominate their focal points; and
- 6.1.7 A single independent commission will be constituted to regulate fare structure in the public interest, rescinding the economic regulation of other agencies in transport sector.

6.2 Planned Implementation

Policy implementation will be assisted by improved problem identification, planning and appraisal, with the following actions to be taken:

- 6.2.1 Problems of transport infrastructure and operations across all modes, including access to ports and airports will be indentified in detail and integrated transport strategies for the country based on the multimodal approach will be developed and implemented.
- 6.2.2 Multimodal transport studies will be undertaken addressing the objectives and issues of sustainable development, taking account of forecast demands, leading to the adoption of investment plans.
- 6.2.3 The Government has already prepared a Road Master Plan, Railway Master Plan and Inland Water Transport Master Plan and in future will ensure the development of the following sub-sectoral master plans/strategies/goals;
 - i. Transport Safety Strategy
 - ii. Air passenger and freight targets
 - iii. Urban transport Plans

- ৬.২.৪ উপরি-বর্ণিত পরিকল্পনাসমূহের সুপারিশসমূহ বিবেচনায় নিয়ে বহুমাধ্যম পরিবহন কাঠামোর মধ্যে একটি সুসমন্বিত বহুমাধ্যম পরিবহন (Intergrated Multimodal Transport) বিনিয়োগ পরিকল্পনা প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ বিবেচনায় নেয়া হবে:
- বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের তুলনামূলক ব্যয়;
 - সমন্বিত পরিবহন নেটওয়ার্কের বিকল্পসমূহ; এবং
 - পরিবহন সেবা দোরগোড়ায় পৌঁছানোর বিভিন্ন উপায়সমূহ।
- ৬.২.৫ বহুমাধ্যম পরিবহন বিনিয়োগ পরিকল্পনা বাস্তবায়নের লক্ষ্যে প্রণীত কর্মপরিকল্পনায় আইনগত, নিয়ন্ত্রণমূলক ও প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা হবে যাতে টেকসই পরিবেশ বান্ধব বহুমাধ্যম পরিবহন নীতিমালার লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা যায়। বিদ্যমান নীতিমালার অসংগতিসমূহ বাস্তবতার নিরিখে দূর করা হবে এবং আইনের মাধ্যমে তা প্রয়োগ করা হবে;
- ৬.২.৬ সরকার পরিকল্পনা কমিশন এবং সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়সমূহের পরিবহন খাতে সমন্বয় সাধনে সহায়তা প্রদান অব্যাহত রাখবে। সক্ষমতা বৃদ্ধিতে নিম্নবর্ণিত বিষয়সমূহের প্রতি গুরুত্ব আরোপ করা হবে:
- বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন এবং ভবিষ্যত চাহিদা নিরূপণ;
 - নীতিমালা বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা;
 - প্রকল্প মূল্যায়ন;
 - NIMTP, 2013 ও উপখাতসমূহের নীতিসমূহ বাস্তবায়ন ও উহার পরিবীক্ষণ (Monitoring); এবং
 - উন্নত জিওগ্রাফিক্যাল ইনফরমেশন সিস্টেম (জিআইএস) গড়ে তোলার লক্ষ্যে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ, বিশ্লেষণ ও সহায়ক সেবা প্রদান।
- ৬.২.৭ পরিবহন কার্যক্রম বাস্তবায়নের মাধ্যমে দারিদ্র্য দূরীকরণ ও সামাজিক লক্ষ্যসমূহ অর্জনের পাশাপাশি অর্থনৈতিক ও পরিবেশগত লক্ষ্যসমূহও যেন অর্জিত হয়, সে লক্ষ্যে উন্নততর প্রকল্প মূল্যায়ন পদ্ধতির প্রয়োগ নিশ্চিত করা হবে। প্রস্তাবিত গুরুত্বপূর্ণ পরিবহন প্রকল্পসমূহে বিনিয়োগের যৌক্তিকতা নিরূপণের লক্ষ্যে প্রকল্পসমূহে সম্ভাব্যতা যাচাই (Feasibility Study) অন্তর্ভুক্ত করতে হবে;

- 6.2.4 Within the multimodal transport framework, and bearing in mind the recommendation of the above plans, as integrated and integrated multimodal transport investment plan will be drawn up taking into account the
- i. Relative economic costs of various modes;
 - ii. Integration option for the transport network; and
 - iii. Options for the provision of door-to-door services.
- 6.2.5 Action plans to implement the multimodal transport plan will be drawn up to include legal, regulatory and institutional measures to achieve the policy objectives of sustainable multimodal transport. Contradictions within existing policies will be rationalized and enforced through legislative means.
- 6.2.6 Government will continue to support the establishment of Transport Sector Coordination capacity in the Planning Commission and the concerned ministries with capabilities in:
- i. Multimodal transport planning and forecasting;
 - ii. Policy analysis and review;
 - iii. Project appraisal;
 - iv. Monitoring implementation of the NIMTP and sub-sectoral policies; and
 - v. Advanced Geographical Information System, data collection, analyses and support services.
- 6.2.7 Strict implementation of improved project appraisal techniques will be adopted to ensure that primary poverty and social objectives are being met by transport programs as well as economic and environmental concerns. All proposed major transport projects will be required to include a feasibility study to justify investment.

- ৬.২.৮ প্রকল্পসমূহে মূলধন ভর্তুকি সীমা (Capital Subsidy Ceilling) নির্ধারণ করে বেসরকারি খাতের অধিকতর অংশগ্রহণের নিমিত্তে সরকার কর্তৃক গৃহীত নীতিগত নির্দেশাবলীর (Policy Guidelines) বাস্তবায়ন উৎসাহিত করবে;
- ৬.২.৯ বিনিয়োগের মাধ্যমে অর্থনৈতিক ও সামাজিক লক্ষ্যসমূহ অর্জিত হচ্ছে কি না তা পরীক্ষার জন্য প্রকল্প পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়নের ক্ষেত্র সম্প্রসারিত করা হবে; এবং
- ৬.২.১০ বহুমাধ্যম পরিবহনের সুবিধাসমূহ সংশ্লিষ্ট সংস্থাগুলির মধ্যে প্রচার করা হবে।

- 6.2.8 The Government will promote the implementation of its policy guidelines for private sector participation subject to any capital subsidy ceiling in projects;
- 6.2.9 The scope of project monitoring and evaluation will be widened to test whether investments are meeting economic and social objectives.
- 6.2.10 The advantages of Multimodal Transport will be publicized to concerned organizations.

৭. উপসংহার

বহুমাধ্যমভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থায় সড়ক পরিবহন, রেল পরিবহন, অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন এবং বিমান পরিবহনের মাধ্যমে যাত্রী সেবা কাঙ্ক্ষিত পর্যায়ে পৌঁছানোই এ নীতিমালার মূল উদ্দেশ্য। জনগণের প্রত্যাশা অনুযায়ী এ পরিবহন মাধ্যমসমূহ এখনও যথাযথ সেবা প্রদান করতে পারছে না।

সড়ক পরিবহনের ক্ষেত্রে যদিও সারাদেশে একটা নেটওয়ার্ক তৈরি হয়েছে, তথাপি জনসংখ্যা বৃদ্ধি ও অর্থনৈতিক তৎপরতা বৃদ্ধির সঙ্গে নির্মিত সড়ক কাঠামো আরও উন্নয়ন ও সম্প্রসারণের অবকাশ রয়েছে। সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রেও ব্যবস্থাপনার অপ্রতুলতা রয়েছে। বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি বিস্তৃত গণপরিবহন মাধ্যম হিসেবে ভূমিকা রাখবে, এটা জাতির প্রত্যাশা। রেলওয়েকে যাত্রীসেবার মাধ্যম হিসেবে আরও অনেক দূর এগিয়ে নিতে হবে। বাংলাদেশ রেলওয়ের অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ অপরিপূর্ণতা, গতির সীমাবদ্ধতা এবং নিরাপত্তাজনিত সমস্যা দূর করা প্রয়োজন। ইঞ্জিন এবং বগিসমূহ অপেক্ষাকৃত পুরাতন বিধায় যাত্রীদের আধুনিক সেবা প্রদান বিঘ্নিত হচ্ছে। রেলপথে দুই ধরনের গেজ থাকায় অবাধ যাতায়াত বিঘ্নিত হয়। অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন ও নদীমাতৃক বাংলাদেশের জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ মাধ্যম। টেকসই পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন খাতে নদীসমূহের পরিপূর্ণ খনন এবং নৌ-পথে রাত্রিকালীন চলাচল সুবিধাসমূহ নিশ্চিত করা প্রয়োজন। নৌ-বন্দরসমূহে দক্ষতার সাথে কন্টেইনার ওঠানামার জন্য আধুনিক যন্ত্রপাতি স্থাপন করা জরুরি হয়ে পড়েছে।

ভবিষ্যতে বহুমাধ্যম ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থায় সড়ক পরিবহন, অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন, রেল পরিবহন, বিমান পরিবহনের কাঙ্ক্ষিত ভূমিকা নিশ্চিত করতে হবে।

7. Conclusion

The main objective of the policy is to ensure desired services to the passengers of road, rail and inland water. However, these modes are yet to provide services up to the expectation of people.

Although a road network has been built across the country, there is room for further improvement and expansion with the growing population and increased economic activity. Besides, management is an issue for road maintenance. The nation wishes to see railway to play its role as an expanded public transport. Hence railway needs to go a long way to provide services to its passengers. Steps need to be taken to overcome the problems of inadequate infrastructure, speed limitation and safety. Modern passenger service is impeded due to old engines and bogies. Dual gauge also pose a threat to uninterrupted journey. For sustainable transport system, dredging of rivers and provision of night navigation aids is essential along with facilities at river ports need to be enhanced in terms of efficient loading and unloading of containers by modern equipment.

In future, steps need to be taken to ensure desired roles of road, rail and inland water, air transport.

