ISSN 1605-2021

লোক-প্রশাসন সাময়িকী
Lok Proshason Samoeeky
সংখ্যা: ৫৬/ No. 56
ভাদ্র ১৪১৯/সেপ্টেম্বর ২০১২
Bhadra 1419/ September 2012

টেকসই সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা: বাংলাদেশ প্রেক্ষিত -একটি ধারণাপত্র

সুমন রেজা*

Abstract: *The main objective of the Government is to achieve poverty reduction through economic growth. To accomplish that goal, the importance of an effective and efficient communication system can not be overstated. Hence the road and transport sector is one of the topmost priorities of the government. For last five years the average contribution of road and communication sector to GDP has been 10.6 percent. During that period the growth rate of the sector was 8.04 percent. Target has been fixed to elevate the GDP growth rate at 8.2 percent in 2015-16. To achieve this goal, transport and communication sector's contribution to GDP should be 11.8 percent and to have a sectoral growth rate of 10.5 percent in 2015-16. For materializing the vision of achieving a higher growth trajectory, a sustainable road communication system is essential for Bangladesh.*

The major obstacles for achieving a sustainable road communication system in Bangladesh include increased resource demand for maintaining a widely distributed highly priced road network; distortion of model balance among different communication modalities due to disproportionate growth of road transport; investment imbalance because of competing demands from so many development projects; delimiting of new road construction due to the above mentioned constraints. Through rapid implementation of the 'Integrated Multimodal Transport Policy' and thereby ensuring balanced investment in the communication sector may alleviate some of the problems. Strategy should also include regular and periodic maintenance, priority based resource allocation for repairing projects, ensuring public private partnership for road development and maintenance, devising and implementing a policy for toll collection from roads and bridges, updating motor vehicle registration fees, and above all introducing an effective 'road pricing' mechanism as well as having a permanent resource supply base for road construction and rehabilitation. Bangladesh can have a sustainable road communication system by adopting the aforesaid initiatives.

১.০ ভূমিকা

অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনের মাধ্যমে দারিদ্র্য হ্রাস সরকারের প্রধানতম লক্ষ্য। আর এ লক্ষ্য অর্জনে কার্যকর ও দক্ষ যোগাযোগ ব্যবস্থার ভূমিকা অনস্বীকার্য। এ কারণে যোগাযোগ তথা সড়ক যোগাযোগ সরকারের অন্যতম অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত খাত। বিগত ৫ (পাঁচ) বছরে জিডিপিতে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতের অবদান ছিল গড়ে ১০.৬ শতাংশ[১]। উক্ত সময়ে এ খাতে প্রবৃদ্ধির হার ছিল গড়ে ৮.০৪ শতাংশ[২]। ২০১৫-১৬ সাল নাগাদ দেশের জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার ৮.২ এ উন্নীত করার লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা

---

* সিনিয়র সহকারী সচিব, অর্থ বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়

১ বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১১, পৃষ্ঠা-২২

২ বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১১, পৃষ্ঠা-১৯

হয়েছে। এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে হলে ২০১৫-১৬ সালে জিডিপিতে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতের অবদান হতে হবে ১১.৮ শতাংশ এবং এ খাতে প্রবৃদ্ধির হার হতে হবে ১০.৫ শতাংশ[৩]। এ লক্ষ্য অর্জনে এবং পরবর্তীতে প্রবৃদ্ধির উচ্চতর সোপানে আরোহণের রূপকল্প বাস্তবায়নে বাংলাদেশের জন্য একটি টেকসই সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অপরিহার্য। টেকসই সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা অর্জনের লক্ষ্যে কতিপয় নীতি-পরামর্শ প্রণয়ন বর্তমান ধারণাপত্রের প্রধান উদ্দেশ্য।

১.১ উদ্দেশ্য

- সড়ক খাতে[৪] সাম্প্রতিক সময়ে সম্পদ প্রবাহ, সম্পদ ব্যবহার ও সম্পদ সৃজন পরিস্থিতির সংক্ষিপ্ত চিত্র উপস্থাপন।
- সড়ক খাতে সৃষ্ট সম্পদের মানসম্পন্ন রক্ষণাবেক্ষণের উপায় চিহ্নিতকরণ।
- সড়ক-সম্পদ উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য এ খাত হতে বর্ধিত সম্পদ সৃজনের পদ্ধতি চিহ্নিতকরণ।

১.২. তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের উৎস

প্রবন্ধে নিম্নবর্ণিত উৎস হতে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে-

- Integrated Budget and Accounting System (i-Bas)
- বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১১
- বিশ্বব্যাংকের ওয়েবসাইট web.worldbank.org
- পরিকল্পনা কমিশন প্রকাশিত সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচী, ২০১১-১২
- Medium Term Macroeconomic Framework (MTMF) এবং
- যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের প্রকাশনা 'অগ্রযাত্রার দুই বছর'
- Outline Perspective Plan of Bangladesh 2010-2021 (making vision 2021 a reality)
- জাতীয় স্থল পরিবহণ নীতিমালা
- বিশ্বব্যাংক এর Bangladesh Transport Policy Note (Draft Final)

১.৩ তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ

* সংগৃহীত Secondary Data হতে ক্ষেত্রমত Trend, Average ইত্যাদি বের করা হয়েছে। প্রযোজ্য ক্ষেত্রে Comparison দেখানো হয়েছে।

---

৩ MTMF

৪ সড়ক বিভাগ ও স্থানীয় সরকার বিভাগের অধীনে সড়কসমূহ

২.০ যোগাযোগ খাত সংশ্লিষ্ট সরকারের নীতি বিশ্লেষণ

সরকারের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য ধারণকারী নীতি-নির্ধারণী দলিল Outline Perspective Plan of Bangladesh 2010-2021 (making vision 2021 a reality) এ সাধারণভাবে পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে Integrated Multi-Modal Transport চালুর বিষয়ে গুরুত্ব আরোপ করা হয়েছে:

> 'Infrastructure development will improve integrated multi-modal transport encompassing railways, roads and inland water transport having connectivity with our neighbors'.[৫]

২.১ Perspective Plan (2010-2021) এ বর্ণিত সড়ক খাত সংশ্লিষ্ট অভীষ্ট লক্ষ্যসমূহ (vision):

- নিরাপদ ও দক্ষ পরিবহন ব্যবস্থা:
- জাতীয় মহাসড়ক ১ হতে ৮ এ অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে উচ্চ মান, সেবা ও নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ;
- ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক সর্বাগ্রে ৪ লেনে উন্নীতকরণ;
- অপর ৭টি মহাসড়ক পর্যায়ক্রমে ২০২১ সারের মধ্যে ৪ লেনে উন্নীতকরণ;
- এই মহাসড়কসমূহকে আঞ্চলিক ও ট্রান্স এশিয়ান সড়ক নেটওয়ার্কের অংশ হিসেবে প্রতিষ্ঠা;
- মেইনটেন্যান্স, বিশেষত রুটিন ও পিরিয়ডিক মেইনটেন্যান্স এ পরবর্তী ১০ বছরে মনোযোগ প্রদান;

> 'Maintenance will be given importance to get maximum value from the investment in rebuilding. Routine maintenance will replace occasional maintenance'.[৬]

- বাংলাদেশে ইতোমধ্যে বিবস্তৃত সড়ক নেটওয়ার্ক তৈরী হওয়ায় নতুন সড়ক নির্মাণ সীমিত রাখা;

২.২ Perspective Plan (2010-2021) এর vision সমূহ বাস্তবায়নের লক্ষ্যে Sixth Five Year Plan, 2011-15 এ বর্ণিত কৌশলগত পরিকল্পনাসমূহ:

- চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্রবন্দরকে আঞ্চলিক যোগাযোগ নেটওয়ার্কে সংযুক্ত করার লক্ষ্যে যে সমস্ত Transport Corridor নির্মাণ করা প্রয়োজন, সেগুলো অগ্রাধিকার ভিত্তিতে নির্মাণ;
- দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা বিবেচনায় ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে উদ্যোগ গ্রহণ;

---

৫ Outline Perspective Plan of Bangladesh 2010-21 (making vision 2021 a reality), page 1

৬ Outline Perspective Plan of Bangladesh 2010-21 (making vision 2021 a reality), page 71

২.৩ জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালায় রয়েছে :

- যানবাহন পরিচালনা ও সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় সড়ক ব্যবহারকারীদের থেকে আদায় করার লক্ষ্যে সরকার ক্রমান্বয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা প্রবর্তন করবে;
- বিদ্যমান অবকাঠামোর পূর্ণতর ব্যবহারের লক্ষ্যে প্রধান সড়ক নেটওয়ার্ক -- missing link সমূহের নির্মাণ সমাপ্ত করা হবে;
- সড়ক খাতের বিনিয়োগ সংরক্ষণার্থে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় যুক্তিযুক্ত পর্যায়ে উন্নীত করা হবে;
- Routine ও Periodic রক্ষণাবেক্ষণের জন্য যথোপযুক্ত কর্মসূচি গ্রহণের মাধ্যমে পূঞ্জিভূত রক্ষণাবেক্ষণ সমস্যার পুনরাবৃত্তি পরিহার করা হবে;
- ভবিষ্যতে মহাসড়ক রক্ষণাবেক্ষণে বেসরকারি খাতকে উৎসাহিত করা হবে;
- পরিবহন মাধ্যম (Transport Mode) বদল করে সাশ্রয়ে এবং সহজে এবং সহজে গন্তব্যে পৌঁছার জন্য রেল, বাস, ট্যাক্সি এবং নৌ-টার্মিনালের সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থা প্রবর্তন করা হবে। পরিবহন চাহিদা পূরণে একটি দীর্ঘ মেয়াদি বহুমাত্রিক পরিবহণ কৌশল (Multimodal Transport Strategy) প্রণয়ন করা হবে।

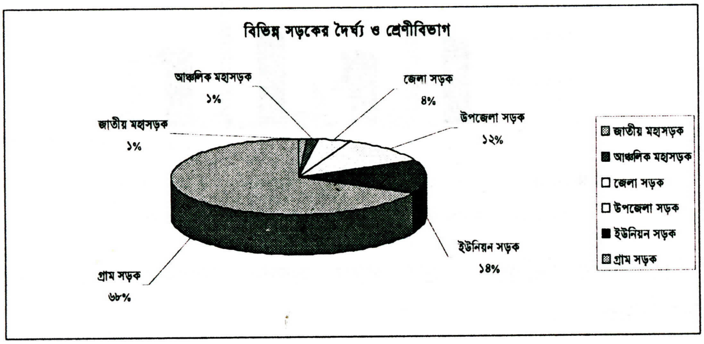
উপর্যুক্ত নীতি, কৌশল ও পরিকল্পনাসমূহ পর্যালোচনায় যোগাযোগ খাত সংশ্লিষ্ট সরকারের প্রধান লক্ষ্যসমূহ নিম্নরূপ:

- নিরাপদ ও দক্ষ যোগাযোগ ব্যবস্থা যা অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন ও দারিদ্র্য নিরসনে ভূমিকা রাখবে;
- সমন্বিত বহুমাতিক পরিবহন ব্যবস্থা (Integrated Multimodal Transport System) প্রবর্তন;
- যানজট নিরসন ও গণপরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- নতুন সড়ক নির্মাণ অপেক্ষা বিদ্যমান সড়কসমূহের উন্নয়ন ও মানসম্মত রক্ষণাবেক্ষণ ও রক্ষণাবেক্ষণে সড়ক ব্যবহারকারী ও বেসরকারি খাতকে সম্পৃক্ত করা;

৩.০ সড়ক নেটওয়ার্ক ও সড়ক খাতে সৃষ্ট সম্পদ

দেশের বিদ্যমান সড়ক নেটওয়ার্ক মূলত সড়ক বিভাগের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং স্থানীয় সরকার বিভাগের অধীন স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর ও স্থানীয় সরকার সংস্থাসমূহের আওতাভুক্ত। বাংলাদেশ সরকারের ৬ নভেম্বর ২০০৩

তারিখে পিসি/টিএস/ক্লাসিফিকেসন কমিটি/০৬ নম্বর গেজেট প্রজ্ঞাপন অনুযায়ী দেশের সকল সড়ক শ্রেণীবিন্যাস করা হয়েছে। এই শ্রেণীবিন্যাস অনুযায়ী জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলাসড়কসমূহ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন। অপরদিকে, উপজেলা সড়ক, ইউনিয়ন সড়ক ও গ্রাম সড়ক এলজিইডি অথবা এলজিআই এর অধিক্ষেত্রভুক্ত[৭]। দেশের সড়ক নেটওয়ার্কের আওতাধীন বিভিন্ন শ্রেণীর সড়কের মোট দৈর্ঘ্য প্রায় ৩,১৯,০০০ কিমি[৮]। এর মধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন সড়ক মোট ২১,০০০ কিমি এবং এলজিইডি'র আওতাধীন সড়ক প্রায় ১,৯৮,০০০ কিমি। এর মধ্যে পাকা সড়ক প্রায় ৮৪,০০০ কিমি।



- এই সড়ক নেটওয়ার্কের মোট সম্পদমূল্য প্রায় ১,০৬,১১৬ কোটি টাকা।
- বাংলাদেশে Road Density পৃথিবীর মধ্যে সর্বোচ্চ [৯]। এখানে প্রতি ১০০০ বর্গ কিমি এ সড়ক রয়েছে ২০৭৯ কিমি। প্রতিবেশী ভারতে রয়েছে ১১১৫ কিমি. পাকিস্তানে ৩৩৫ কিমি এবং শ্রীলংকায় ১৪২২ কিমি। মূলত এই বিপুল সড়ক নেটওয়ার্কের ফলে যোগাযোগ খাতে সৃষ্ট সম্পদের নিয়মিত ও মেয়াদি রক্ষণাবেক্ষণ জরুরি। এ সম্পদের পরিমাণ বৃদ্ধির সাথে সাথে যোগাযোগ খাতে রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদা ও ব্যয় বৃদ্ধি পাচ্ছে।
- নিয়মিত ও মেয়াদি রক্ষণাবেক্ষণ প্রয়োজন অনুযায়ী না করায় এ ক্ষেত্রে Back-log সৃষ্টি হচ্ছে।
- মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রাজস্ব বাজেটের আওতায় বরাদ্দ প্রদান করা হচ্ছে আবার উন্নয়ন বাজেটে আওতায়ও প্রকল্প গৃহীত হচ্ছে।

---

৭ পরিশিষ্ট ১

৮ পরিশিষ্ট ২

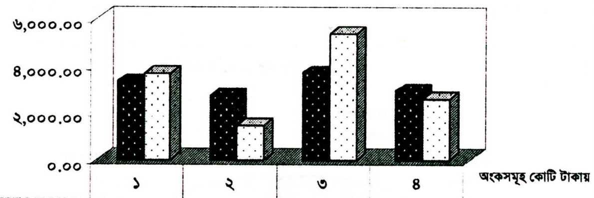
৯ বিশ্বব্যাংক ওয়েবসাইট web.worldbank.org

৪.০ সড়ক খাতে সাম্প্রতিক সময়ে সম্পদ প্রবাহ, সম্পদ ব্যবহার ও সম্পদ সৃষ্টি[১০]

৪.১ বাজেট

- ২০০৫-০৬ অর্থবছরে সড়ক খাতে বাজেট বরাদ্দ ছিল ৭,০০০ কোটি টাকা। ২০১১-১২ অর্থবছরে এ বরাদ্দ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৯,০৫৪ কোটি টাকায়। ৭ বছরে প্রবৃদ্ধি ২৯%[১১]।

সড়ক বিভাগ ও এলজিইডি এর বাজেট বরাদ্দ এবং প্রকৃত ব্যয়



	১	২	৩	৪
■ ২০০৫-০৬	৩,৩০৭.০০	২,৭২৪.০০	৩,৬৯৩.০০	২,৯৩২.০০
□ ২০১১-১২	৩,৬৬১.০০	১,৪২৯.০০	৫,৩৯৩.০০	২,৫৯৭.০০

উপর্যুক্ত বিশ্লেষণের ভিত্তিতে সড়ক খাতে সম্পদ বরাদ্দের ক্ষেত্রে উল্লেখযোগ্য বৈশিষ্টসমূহ নিম্নরূপ:

- বিগত ৬ বছরে সড়ক খাতে মেট বরাদ্দ বৃদ্ধি পেয়েছে;
- মহাসড়ক, আঞ্চলিক সড়ক ও জেলা সড়কে (সওজের অধিভুক্ত সড়ক) বরাদ্দ বৃদ্ধি পেয়েছে ১০%; অপরদিকে পল্লি সড়কে (এলজিইডি'র অধিভুক্ত সড়ক) বরাদ্দ বৃদ্ধি পেয়েছে প্রায় ৪৬%।
- সড়ক খাতের ধারাবাহিক উন্নয়নের জন্য এ খাতে জিডিপি'র ১.৫-২% অব্যাহতভাবে ব্যয় করা প্রয়োজন। মেরামতের পুঞ্জিভূত ব্যয় মেটাতে হলে এ বরাদ্দ জিডিপি'র ২.৫ শতাংশে উন্নীত করা প্রয়োজন[১২]।

৪.২ রাজস্ব আয়

- সড়ক খাতে গত ৩ বছরের (২০০৮-০৯ হতে ২০১০-১১) মোট রাজস্ব আয় ৩,০৮৯ কোটি টাকা। সওজ অধিদপ্তর হতে আয় হয়েছে ২,৭৩৭ কোটি টাকা এবং এলজিইডি'র আয় ৩৫২ কোটি টাকা। সড়ক খাত হতে বছরে গড়ে আয় ১,০০০ কোটি টাকার কিছু বেশি[১৩]।

---

১০ এই অংশে ব্যবহৃত ডাটাসমূহ অর্থ বিভাগের ডাটাবেজ হতে নেয়া হয়েছে

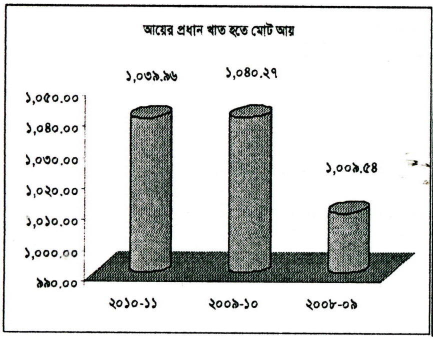
১১ পরিশিষ্ট ৩

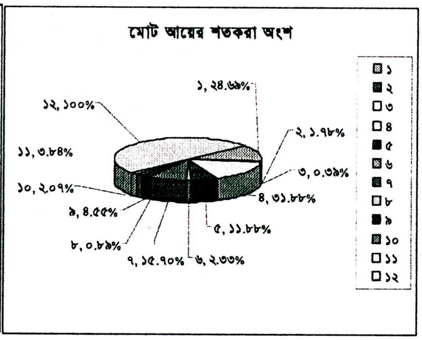
১১ পরিশিষ্ট ৩

১২ World Bank:Bangladesh Transport Policy Note, 2009

১৩ পরিশিষ্ট ৫

সড়ক খাতে আয়ের প্রধান উৎসসমূহের বিবর্তন এবং মোট আয়ে বিভিন্ন উৎসের অবদান নিচের লেখচিত্রে উপস্থাপন করা হলোঃ





- সড়ক খাতে আয়ের প্রধান উৎস সওজ অধিদপ্তরের সড়ক ও সেতু হতে প্রাপ্ত টোল এবং বিআরটিএ'র সড়ক কর ও ফিসমূহ যেমন: রেজিস্ট্রেশন, ড্রাইভিং লাইসেন্স, ফিটনেস, রুট পারমিট এবং এলজিইডি'র বিবিধ আয়।
- সওজের মাত্র ৩টি সড়ক ও ৫৮টি ব্রীজের মধ্যে) টোলের আওতাভুক্ত।
- বিআরটিএ'র বর্তমান কর ও ফিসমূহ ২০০২-০৩ অর্থবছর হতে কার্যকর রয়েছে, যা দীর্ঘদিন থেকে বৃদ্ধি না করার ফলে সড়ক খাত হতে আশানুরূপ রাজস্ব আয় সম্ভব হচ্ছে না।

৪.৩ সম্পদ ব্যবহার

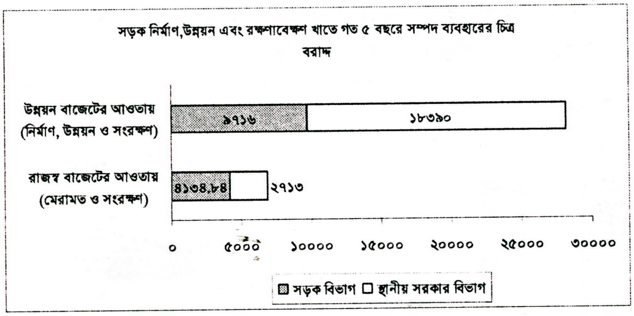
সড়ক খাতের মেরামত, উন্নয়ন ও পুনর্বাসন খাতে রাজস্ব ও উন্নয়ন বাজেট মিলিয়ে গত ৫ বছরে প্রায় ৩৫,০০০ কোটি টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে, যার মধ্যে প্রায় ২৮,০০০ কোটি টাকা ব্যয় করা হয়েছে। উক্ত বরাদ্দের মধ্যে সড়ক মেরামতে ব্যয় করা হয়েছে ৮,৫০০ কোটি টাকা। অবশিষ্ট ১৯,৫০০ কোটি টাকা সড়ক উন্নয়ন অর্থাৎ নির্মাণ, পুনর্বাসন, প্রশস্তকরণ, আংশিক পুর্নঃনির্মাণ ইত্যাদি খাতে ব্যয় করা হয়েছ। এ থেকে প্রতীয়মান হয় যে, মেরামত বিশেষত নিয়মিত ও সময়ান্তর মেরামত অপেক্ষা সড়ক নির্মাণ ও পুর্নঃনির্মাণে অধিক সম্পদ ব্যয় করা হচ্ছে।

সড়ক নির্মাণ, উন্নয়ন এবং রক্ষণাবেক্ষণ খাতে গত ৫ বছরে সম্পদ ব্যবহারের চিত্র নিম্নরূপ:

বরাদ্দ

(অংকসমূহ কোটি টাকায়)

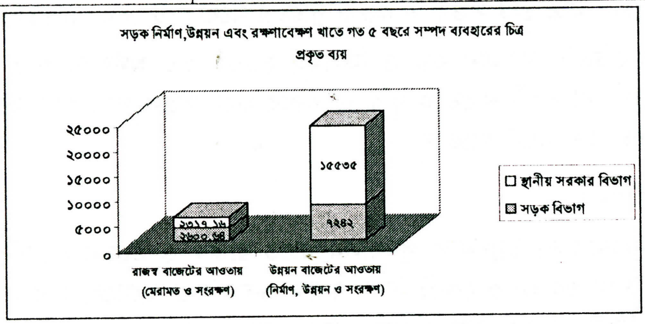
সংস্থা	রাজস্ব বাজেটের আওতায় (মেরামত ও সংরক্ষণ)	উন্নয়ন বাজেটের আওতায় (নির্মাণ, উন্নয়ন ও সংরক্ষণ)
সড়ক বিভাগ	৪,১৩৪.৮৪	৯,৭১৬.০০
স্থানীয় সরকার বিভাগ	২,৭১৩.০০	১৮,৩৯০.০০
মোট =	৬,৮৪৭.৮৪	২৮,১০৬.০০



প্রকৃত ব্যয়

(অংকসমূহ কোটি টাকায়)

সংস্থা	রাজস্ব বাজেটের আওতায় (মেরামত ও সংরক্ষণ)	উন্নয়ন বাজেটের আওতায় (নির্মাণ, উন্নয়ন ও সংরক্ষণ)
সড়ক বিভাগ	২,৬০০.৬৪	৭,২৪২.০০
স্থানীয় সরকার বিভাগ	২,৩১৭.১৬	১৫,৫৩৫.০০
মোট=	৪,৯১৭.৮০	২২,৭৭৭



৫.০ সড়ক নেটওয়ার্কের রক্ষণাবেক্ষণ-টেকসই সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অর্জনের মূল চ্যালেঞ্জ

৫.১ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ-একটি দৃঢ় চাহিদা

বাংলাদেশ মুখ্যত একটি গ্রাম-প্রধান দেশ। দেশের জনসংখ্যার প্রায় ৮০ শতাংশই পল্লি এলাকায় বাস করে। কৃষি খাতের মাধ্যমে গ্রামীণ অর্থনীতি এ দেশের জাতীয় অর্থনীতিতে উল্লেখযোগ্য অবদান রাখে। এ প্রেক্ষাপটে, দেশের অধিকাংশ জনগণের জীবন যাত্রার মান উন্নয়ন গ্রামীণ অর্থনীতি বিকাশের ওপর নির্ভর করে, যা মূলত উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা, বিশেষ করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার সাথে সম্পর্কিত।

বাংলাদেশের বিস্তৃত সড়ক নেটওয়ার্কের অধিকাংশই সড়ক বিভাগ ও স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতাধীন সড়ক দ্বারা গঠিত। এশিয়ার উন্নয়নশীল দেশগুলোর মধ্যে এ

সড়ক ব্যবস্থা সর্বাধিক নিবিড়-যা গ্রামীণ বাংলাদেশে যোগাযোগের ক্ষেত্রে অপরিমেয় সেবা প্রদান করছে। তবে, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদার উত্তরোত্তর বৃদ্ধির পরিপূরক আর্থিক সম্পদের সংস্থান সম্ভব নয় বিধায় রক্ষণাবেক্ষণের চাহিদা এবং অর্থায়ন ব্যবস্থার মধ্যকার দূরত্ব ক্রমাগত বিস্তৃত হচ্ছে।

৫.২ সড়ক নেটওয়ার্কের চলমান অবস্থা এবং বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ

দেশের সড়ক নেটওয়ার্ক মোট ৩ লাখ ১৯ হাজার কিলোমিটার সড়ক দ্বারা গঠিত। এর মধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতধীন প্রায় ২১,০০০ কিমি সড়কের সম্পূর্ণ এবং স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতাধীন সড়ক সমূহের মধ্যে উপজেলা সড়কের ২৭ হাজার ২৫৪ কিলোমিটার (৭২%), ইউনিয়ন সড়কের ১৭ হাজার ৭৪২ কিলোমিটার (৪০%), গ্রাম সড়কের (ক-শ্রেণী) ১৩ হাজার ৯৯৪ কিলোমিটার (১২.৭৬%) এবং গ্রাম সড়কের (খ-শ্রেণী) ৪ হাজার ২৮১ কিলোমিটার (৪%), অর্থাৎ মোট ৮৪,২০০ কিমি সড়ক স্বাধীনতাত্তোর কাল হতে এ পর্যন্ত উন্নয়ন করা হয়েছে[১৪]। এ পাকা সড়কগুলি যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা না হলে এ সকল বিনিয়োগের ফলাফল হবে হতাশাব্যঞ্জক এবং এর প্রকৃত সুফল অর্জন ব্যর্থ হবে। প্রয়োজনানুযায়ী সময়মত মেরামত না করার কারণে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ খাতে অর্থের চাহিদা গুণিতক হারে বৃদ্ধি পায়। তাই এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় অর্থ সম্পদের সংস্থান করাই বর্তমানে প্রকৃত চ্যালেঞ্জ। বন্যা এবং সাইক্লোনের মত ঘন ঘন প্রাকৃতিক দুর্যোগ ঘটনাত্তোর কালে এবং সড়কে প্রতিনিয়ত অতিবোঝাই যানবাহনের চলাচল এই চ্যালেঞ্জকে অস্বাভাবিকভাবে কঠিন করে তুলছে।

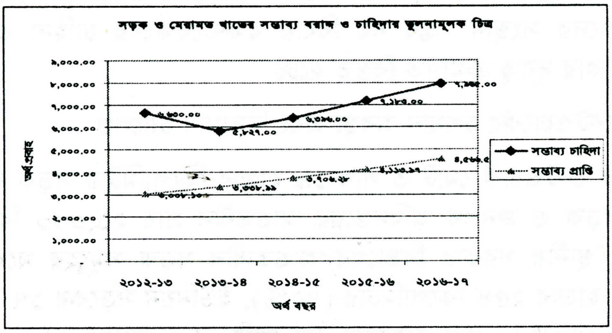
৫.৩ সড়ক মেরামত খাতে চাহিদা ও বরাদ্দ

Rapid Road Condition Survey (RRCS) বা Roughness Survey এর উপর ভিত্তি করে দেশের সড়ক নেটওয়ার্কের মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদা তথা জরুরি (Emergency), নিয়মিত (Routine) এবং সময়ান্তর (Periodic) মেরামত চাহিদা নিরূপণ করা হয়ে থাকে। এক্ষেত্রে International Roughness Index (IRI) নামক একটি সূচক (Index) ব্যবহৃত হয়। সওজ অধিদপ্তরে আওতাধীন সড়কসমূহের ক্ষেত্রে IRI value 0-5.9 হলে এবং স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের রাস্তাসমূহের ক্ষেত্রে $IRI \leq 7$ হলে তা উত্তম মর্মে বিবেচিত হয়ে থাকে। IRI সূচকের উপর ভিত্তি করে সওজ অধিদপ্তরের সড়কসমূহের জন্য ২০১১-১২ অর্থবছরের মেরামত চাহিদা[১৫] ছিল ৯,২৭৬ কোটি টাকা এবং এলজিইডির আওতাধীন সড়কসমূহের জন্য ছিল ২,৭২৪ কোটি টাকা (Off pavement সহ)। পক্ষান্তরে, আগামী ৫ বছরে (২০১২-১৩ হতে ২০১৬-১৭ পর্যন্ত) দেশের পাকা সড়কসমূহ রক্ষণাবেক্ষণে মোট চাহিদা দাঁড়াবে ৩৪,০০১.০০ কোটি টাকা, বর্তমান বরাদ্দ ও প্রবৃদ্ধির হার বিবেচনায় আগামী

[১৪] পরিশিষ্ট ২

[১৫] জরুরি, নিয়মিত, সময়ান্তর, পুন:নির্মাণ/পুনর্বাসন (আংশিক/সম্পূর্ণ) মেরামত চাহিদা অন্তর্ভুক্ত

৫ বছরে এ খাতে রাজস্ব বাজেট হতে সম্ভাব্য বরাদ্দ দেয়া হতে পারে ১৮,৭৩৩.৮৫ কোটি টাকা[১৬]।



৫.৪ উপর্যুক্ত অনুচ্ছেদে বর্ণিত বিশ্লেষণ হতে দেখা যায়, বাংলাদেশে সড়ক মেরামত খাতে চাহিদা ও বরাদ্দের মধ্যে যে ব্যবধান রয়েছে এবং এ ব্যবধান উত্তরোত্তর বৃদ্ধির যে সম্ভাবনা রয়েছে, তা দূরীকরণে সরকারি বরাদ্দের পাশাপাশি সড়ক ব্যবহারকারীদের অংশগ্রহণ (Road Pricing) আন্তর্জাতিক অভিজ্ঞতার আলোকে বিবেচনা করা যেতে পারে।

বিশ্বের বিভিন্ন দেশে বিভিন্ন পদ্ধতিতে Road Pricing চালু রয়েছে। অনেক ক্ষেত্রে এ পদ্ধতি সফল হলেও কতিপয় ক্ষেত্রে তা প্রত্যাশিত সুফল বয়ে আনতে পারেনি। আন্তর্জাতিক পরিসরে সফল Road Pricing এর কতিপয় দৃষ্টান্ত নিচের সারণিতে উপস্থাপন করা হলো:

দেশ/শহরের নাম	Road Pricing এর ধরন	সংজ্ঞা/পদ্ধতি	উদ্দেশ্য
সিঙ্গাপুর, লন্ডন, স্টকহোম, রোম, নরওয়ে	Cordon tolling	Cordon toll হলো যানবাহন ব্যবহারকারী কর্তৃক কোন Cordon Line (যেমন toll ring) অতিক্রম কিংবা কোন বিশেষ Cordon Area (বিশেষতঃ নগরকেন্দ্র ইত্যাদি) প্রবেশের ফলে প্রদেয় টোল। যে সকল এলাকায় গণপরিবহন ব্যবস্থা সুপ্রতিষ্ঠিত, সেখানে এ পদ্ধতি অধিক কার্যকর।	Cordon tolling এর উদ্দেশ্য হলো Travel Demamnd হ্রাস করা ও সড়ক ব্যবস্থা উন্নয়নের লক্ষ্যে তহবিল সৃষ্টি করা।
জার্মানী, সুইজারল্যান্ড, অস্ট্রিয়া	Distance based pricing	এ পদ্ধতিতে অধিক দূরত্ব অতিক্রমকারী যানবাহনকে অধিক হারে টোল প্রদান করতে হয়। এ পদ্ধতি মূলত ইইউভুক্ত যে সকল দেশের সড়কসমূহ অন্য দেশের যানবাহন ব্যবহার করে, সে সকল যানবাহন হতে আদায় করা হয়। কারণ এ সমস্ত যানবাহন হতে জ্বালানী কর আদায় করা সম্ভব নয়।	এ পদ্ধতির উদ্দেশ্য হলো empty return haul এর সংখ্যা হ্রাস, সড়কে অধিক free space নিশ্চিত করণ, যানবাহন ও পণ্য পরিবহনে সড়ক ব্যতীত অন্যান্য পরিবহন মাধ্যম যথা- নৌ, রেল ইত্যাদিকে উৎসাহ প্রদান এবং রাজস্ব আয় বৃদ্ধি। উক্ত বর্ধিত রাজস্ব দিয়ে সড়ক ও রেল অবকাঠামো উন্নয়ন।
ফ্রান্স, জাপান	Variable road pricing	ভিন্ন ভিন্ন সময়ে সড়ক ব্যবহারের কারণে ভিন্ন ভিন্ন হারে প্রদেয় টোল। সাধারনতঃ peak period এ অধিকে হারে ও off peak period এ নিম্ন হারে টোল আদায় করা হয়।	congestion hour এ সড়ক ব্যবহারকারীর সংখ্যা হ্রাসের মাধ্যমে ট্রাফিক হ্রাস, ভিন্ন পরিবহন মাধ্যম কিংবা রুট ব্যবহার উৎসাহিতকরণ। রাজস্ব আদায় মুখ্য উদ্দেশ্য নয়।

[১৬] পরিশিষ্ট ৪

সুতরাং দেখা যাচ্ছে উন্নত দেশসমূহে road pricing সফলভাবে চালু রয়েছে। সেখানে road pricing এর উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপ ঃ

- ট্রাফিক congestion হ্রাস
- বায়ু দূষণ হ্রাস
- বিকল্প পরিবহন ব্যবস্থা/মাধ্যমসমূহের উন্নয়ন
- বিদ্যমান পরিবহন সুবিধাদির উন্নয়ন ও সক্ষমতা বৃদ্ধি।

বাংলাদেশে Road pricing এর উদ্দেশ্য মুখ্যত সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণে সম্পদের ঘাটতি পূরণ ও এক্ষেত্রে বেসরকারি খাত ও সড়ক ব্যবহারকারীদের সম্পৃক্তকরণ। এ বিবেচনায় উন্নত বিশ্বে Road pricing এর উদ্দেশ্য হতে বাংলাদেশে Road pricing এর উদ্দেশ্যের কিছুটা ভিন্নতা রয়েছে। Road pricing এর প্রতিষ্ঠিত ধারণায় সড়ক ব্যবহারকারী যানবাহনের রেজিস্ট্রেশন ফিসমূহ অন্তর্ভুক্ত না হলেও বাংলাদেশের বাস্তবতায় একে Road pricing এর অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে। এ খাত হতে অর্জিত রাজস্ব, সড়ক টোল এবং জ্বালানী লেভি ইত্যাদি বাংলাদেশে Road pricing এর প্রধান উৎস হতে পারে।

বাংলাদেশের টোলের আওতাভুক্ত সদক/মহাসড়কের সংখ্যা অত্যন্ত কম। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাত্র ৩টি সড়ক ও ৫৬টি সেতু টোলের আওতাধীন। পাকা সড়কসমূহের মধ্যে ৮টি জাতীয় মহাসড়ক, যা করিডোর সড়ক নামে অভিহিত সেগুলো, ২০০ মিটার এর অধিক দৈর্ঘ্যের সেতু এবং ট্রানজিটের উদ্দেশ্য ব্যবহৃত হবে এমন আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক সংযোগ প্রদানকারী সড়ক টোলের আওতায় নিয়ে আসা হলে সড়ক খাতে আয় অনেক বৃদ্ধি পাবে। উক্ত আয়, সড়ক ব্যবহারকারী যানবাহনের রেজিষ্ট্রেশন খাতসমূহ হতে প্রাপ্ত আয় এবং এ খাতে সরকারি বরাদ্দ সম্মিলিতভাবে সড়ক গ্রামীণ প্রান্তিক জনগোষ্ঠী কর্তৃক ব্যবহৃত হওয়ায় এবং এগুলোর সাথে কৃষিপণ্য উৎপাদন ও বিপণন ব্যয় সরাসরি সম্পর্কিত বিধায় সামষ্টিক অর্থনীতির স্বার্থে উক্ত সড়কসমূহ Road pricing এর আওতাভুক্ত করা বাঞ্ছনীয় নয়। আঞ্চলিক সড়কসমূহ টোলের আওতায় আসবে কিনা, তা অধিকতর বিচার বিশ্লেষণের পর ঠিক করা যেতে পারে।

উপর্যুক্ত ধারণার ভিত্তিতে Road pricing এর ফলে বাংলাদেশের সড়কসমূহ হতে ১ বছরে অর্জনযোগ্য আয় ও তার সাথে স্বাভাবিক সরকারি বরাদ্দ যোগ করে সড়ক খাতে ১ বছরে প্রাপ্য সম্পদের একটি হিসাব নিচের সারণিতে উপস্থাপন করা হলো:

সড়কসমূহ হতে প্রাপ্ত টোল:

- মোট দৈর্ঘ্য = ১৩৫ কি.মি.
- বাৎসরিক গড় টোল আদায় = ৯,৫৯,১৪,৪০০ টাকা
- বাৎসরিক টোল ফ্যাক্টর = ৭,১০,৪৭৭ টাকা/কি.মি.
- জাতীয় মহাসড়কসমূহের মোট দৈর্ঘ্য = ৩,৫৩৮ কি.মি.
- সম্ভাব্য মোট বাৎসরিক টোল আদায় (৭,১০,৪৭৭X৩,৫৩৮)= ২৫১,৩৬,৬৭,৬২৬ টাকা।
- সেতুসমূহ হতে গত ৫ বছরে গড়ে প্রতিবছর আদায়কৃত টোল = ২৫৪ কোটি টাকা।
- বিআরটিএ হতে বছরে আয় = ৬৩৬ কোটি টাকা।

উপর্যুক্ত হিসাবের প্রেক্ষিতে Road pricing এর ফল সড়ক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ খাতে ১ বছরে প্রাপ্য মোট সম্পদ দাঁড়াবে :

(অংকসমূহ কোটি টাকায়)

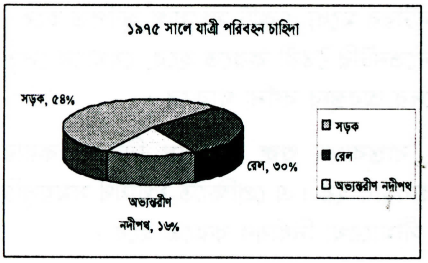
সড়ক হতে প্রাপ্ত টোল	সেতু হতে প্রাপ্ত টোল	ফেরী হতে প্রাপ্ত টোল	বিআরটিএ'র আয়	সরকারের বাজেট হতে বরাদ্দ	মোট
২৫১	২৫৪	৪	৬৩৬	৩,০০০	৪,১৪৫

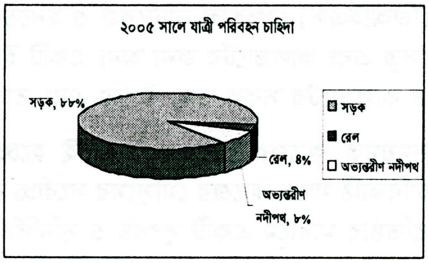
সুতরাং দেখা যাচ্ছে, Road pricing এর পরও সড়ক মেরামতের চাহিদা পুরোপুরি পূরণ করা সম্ভব হবে না। উপর্যুক্ত হিসাবটি বিদ্যমান হারসমূহের উপর ভিত্তি করে করা হয়েছে। এক্ষেত্রে সমস্যাসমূহ হলো:

- সড়কসমূহের টোল আদায়ের ক্ষেত্রে কোন নীতিমালা না থাকায় সঠিকভাবে টোল নির্ধারণ কিংবা আদায় করা সম্ভব হচ্ছে না। বৃহৎ সেতুসমূহে Operation and Maintenance (O & M) পদ্ধতিতে টোল আদায় করা হচ্ছে আবার অন্যান্য সেতুসমূহে ইজারাভিত্তিতে টোল আদায় করা হচ্ছে। টোল আদায় বৃদ্ধির জন্য সড়ক ও সেতুসমূহে টোল প্লাজা নির্মাণ জরুরি। এগুলো নির্মাণে প্রয়োজনীয় অর্থ/বিনিয়োগের সংস্থান থাকা প্রয়োজন।
- বিআরটিএ'র বিদ্যমান হারসমূহ দীর্ঘদিন পূর্ব হতে কার্যকর রয়েছে। এগুলো পুনর্নির্ধারণ না করার ফলে এ খাতে আয়ের প্রবৃদ্ধি প্রায় স্থবির হয়ে পড়েছে।
- Road Pricing এর অন্যতম উৎস হিসেবে জ্বালানি মূল্যের উপর আরোপযোগ্য লেভির বিষয়ে কোন কার্যকর পন্থা এখন পর্যন্ত খতিয়ে দেখা হয়নি।

৫.৫ সমন্বিত যোগাযোগ মাধ্যম

স্বাধীনতার পর পরিবহন চাহিদা বৃদ্ধি পেয়েছে বছরে গড়ে ৯ শতাংশ হারে। ১৯৭৫ সালে বিভিন্ন মাধ্যমে (Road Pricing) যাত্রী পরিবহন চাহিদা ছিল সড়ক ৫৪%, রেল-৩০% ও অভ্যন্তরীণ নদীপথ-১৬%। ২০০৫ সালে সড়ক-৮৮%, রেল-৪%, অভ্যন্তরীণ নদীপথ-৮%। ১৯৭৫ সালে দেশে সড়কপথের দৈর্ঘ্য ছিল ৪,৩৮২ কিমি, রেলপথ ১,৭৮৬ কিমি এবং অভ্যন্তরীণ নৌপথ ৮,০০০ কিমি[১৭]। বর্তমানে সড়ক ৩,১৯,০০০ কিমি (স্থানীয় সরকার বিভাগের সড়কসহ), রেলপথ ২,৮৩৫ কিমি ও অভ্যন্তরীণ নৌপথ ৬,০০০ কিমি[১৮]।





পরিবহনে বিভিন্ন মাধ্যমের চাহিদার বিবর্তন

রেলপথ ও রেল পরিসেবার আশানুরূপ সম্প্রসারণ ঘটেনি এবং অভ্যন্তরীণ নৌপথ সংকুচিত হয়েছে। অপরদিকে, সড়কপথের দৈর্ঘ্য ও সড়ক পরিবহনের চাহিদা বহুগুন বৃদ্ধি পেয়েছে। এর ফলে জনসাধারণের যাতায়াত সহজতর এবং অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ও দারিদ্র নিরসন ত্বরান্বিত হলেও এতে করে রেলপথ ও অভ্যন্তরীণ নৌপথের চাহিদা হ্রাস পেয়েছে। কিন্তু বৈশ্বিক আর্থিক সংকট, জ্বালানীর মূল্যবৃদ্ধি এবং জলবায়ু ও পরিবেশের উপর প্রভাব বিবেচনায় বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যম যথা- সড়ক, রেল ও নৌপথের সমন্বয়ে একটি সমন্বিত যোগাযোগ ব্যবস্থা বাংলাদেশের জন্য সবচেয়ে উপযোগী। এ লক্ষ্যে জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালার আলোকে একটি সমন্বিত বহুমুখী পরিবহন নীতিমালা (Integrated Multimodal Transport Policy) প্রণীত হয়েছে। এ নীতিমালা-

- যৌক্তিক ও ভারসাম্যপূর্ণ বিনিয়োগ নিশ্চিত করে বিভিন্ন পরিবহন মাধ্যমের Transport Modes মধ্যে সমন্বয় ঘটাবে।
- পরিবহন সংশ্লিষ্ট তিনটি মন্ত্রণালয় ও বিভিন্ন সংস্থার কার্যক্রম ও নীতিসমূহের মধ্যে সমন্বয় সাধনে সহায়ক হবে।

[১৭] বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১০, পৃষ্ঠা-২৮৩, ২৮৫

[১৮] বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১০ ও World Bank:Bangladesh Transport Policy Note. 2009; স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতাধীন সড়ক সহ

৬.০ টেকসই সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অর্জনের লক্ষ্যে কতিপয় নীতি-পরামর্শ

৬.১ পরিকল্পনা ও কর্মসূচি

সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদা নিরূপণের পূর্বশর্ত হলো সুবিন্যস্ত এবং নির্ভরযোগ্য সড়ক ইনভেনটরী প্রতিষ্ঠা করা, যেখানে সড়ক পরিচিতি (আইডি সম্বরসহ সড়কের নাম, সড়কের শুরু এবং সমাপ্তির শুরু এবং সমাপ্তির স্থান, সড়কের দৈর্ঘ্য, সংযোগ স্থল ইত্যাদি), সড়কের অবস্থা (পৃষ্ঠতলের অবস্থা, অমসৃনতা) এবং যানবাহন তথ্যাদির [বার্ষিক দৈনিক গড় যানবাহন (এএডিটি), দৈনিক ব্যবসায়িক যানবাহন (সিভিডি), এবং স্ট্যান্ডার্ড এক্সেলের সমতুল্য (ইএসএ)] উল্লেখ থাকবে। ভৌগলিক তথ্য পদ্ধতির (জিআইএস) স্পেশাল ডাটাবেজ ও ইনভেনটরির মধ্যে একটি সংযোগ স্থাপিত হবে। সেতু এবং কালভার্টের জন্য অন্য একটি ইনভেনটরি তৈরী করতে হবে, যেখানে সেতু ও কালভার্টের সকল তথ্য উপাত্ত এবং তাদের অবস্থার বর্ণনা থাকবে।

সময়মত কাজের পরিকল্পনা করাই হচ্ছে বাস্তবায়ন শুরু ও শেষ নিশ্চিত করার চাবিকাঠি যাতে কাজের মৌসুমের সর্বোচ্চ ব্যবহার হয়। এ প্রেক্ষিতে যথাযথ সময়সূচি প্রতিষ্ঠার মাধ্যমে একটি সুস্পষ্ট ও সুনির্দিষ্ট সীমারেখা নির্ধারণ করতে হবে।

বিগত পাঁচ বছরে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের পারফরমেন্স, সম্পদের চাহিদা এবং প্রাপ্যতার উপর ভিত্তি করে মধ্যমেয়াদি বাজেট ফ্রেমওয়ার্ক (এমটিবিএফ) থেকে বাৎসরিক রক্ষণাবেক্ষণ বরাদ্দ পাওয়ার জন্য রক্ষণাবেক্ষণ বাজেট চাহিদার একটি ত্রি-বার্ষিক প্রক্ষেপণ তৈরী করতে হবে।

৬.২ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ অগ্রাধিকার নিরূপণ

স্বাভাবিকভাবে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রকৃত চাহিদার তুলনায় অব্যাহত অর্থ প্রবাহে ঘাটতি রয়েছে। এজন্য গুরুত্ব এবং প্রয়োজন বিবেচনায় টেকসই রক্ষণাবেক্ষণের স্বার্থে সড়কের অগ্রাধিকার নির্ধারণ সর্বাধিক বিবেচ্য, যা গুরুত্বপূর্ণ সড়কসমূহকে চিহ্নিত করবে। এছাড়া টেকসই রাখার বিবেচনায় সেগুলোতে অধিকতর গুরুত্ব আরোপ করতে হবে। এই প্রক্রিয়ায় যানবাহনের বিস্তারিত তথ্য এবং উন্নততর কারিগরি বিশ্লেষণের প্রয়োজন হবে। এ বিশ্লেষণের ওপর ভিত্তি করে এবং সড়কের সামাজিক ও বাণিজ্যিক গুরুত্ব বিবেচনায় রেখে সড়কসমূহের একটি অগ্রাধিকার তালিকা তৈরী করতে হবে। এলক্ষ্যে অগ্রাধিকার নির্বাচনের জন্য নিম্নলিখিত বিষয়সমূহ বিবেচনায় নির্দেশক তৈরী করবে, তবে শুধু এই বিবেচনাগুলোর মধ্যেই বিষয়টি সীমাবদ্ধ থাকবে না:

- সড়কের নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ সময়ান্তর রক্ষণাবেক্ষণের চেয়ে বেশি গুরুত্ব পাবে;

- মহাসড়কসমূহ আঞ্চলিক সড়ক ও পল্লি সড়কের চেয়ে অধিকতর গুরুত্ব পাবে;
- অধিকতর যানবাহন চলাচলকারী সড়ক;
- অনুমোদিত বাস চলাচল রুট;
- উন্নয়ন সহযোগীদের অর্থায়নে উন্নয়নকৃত সড়ক;
- সম্পূর্ণ উন্নয়নকৃত ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ সড়ক অগ্রাধিকার পাবে;
- অধিক সংখ্যক হাটবাজার, গ্রাম এবং সেবাকেন্দ্র ও প্রতিষ্ঠান সংযোগকারী সড়ক।

৬.৩ অর্থায়ন

সড়ক টেকসই রাখার স্বার্থে, পর্যাপ্ত সম্পদ এবং সম্পদের অব্যাহত প্রবাহ নিশ্চিত করার জন্য একটি টেকসই অর্থায়ন পদ্ধতি গড়ে তোলা খুবই জরুরি। সরকার প্রতিবছর রক্ষণাবেক্ষণ খাতে ক্রমবর্ধমান হারে সড়ক খাতে বরাদ্দ দিলেও সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য এ বরাদ্দ অত্যন্ত অপ্রতুল। সরকার অবশ্যই এ অর্থ ঘাটতি মেটাতে সচেষ্ট হবে এবং সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অব্যাহত অর্থায়ন প্রবাহ নিশ্চিত করবে এবং বিভিন্নভাবে তা বৃদ্ধি করবে। স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক এ ক্ষেত্রে অর্থায়নে সরকার বিশেষ জোর দেবে। উন্নয়ন প্রকল্পে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সীমিত আকারে অর্থ চিহ্নিত করে রাখবে এবং ব্যক্তিমালিকানাধীন উদ্যোক্তাদেরও অর্থায়নে উৎসাহিত করবে।

সড়কসমূহের মানসম্মত রক্ষণাবেক্ষণের জন্য এবং মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের প্রয়োজনীয় সম্পদের অব্যাহত যোগান নিশ্চিতকল্পে Road Pricing এর বিকল্প নেই। বিভিন্ন বাস্তব কারণে গ্রামীণ সড়কসমূহকে Road Pricing এর আওতায় আনা সম্ভব না হলেও জাতীয় মহাসড়ক ও সেতুসমূহ, যানবাহন রেজিস্ট্রেশন ফিস, জ্বালানি লেভি ইত্যাদি আয়ের উৎস অন্তর্ভুক্তি সাপেক্ষে Dedicated Road Fund গঠন করতে হবে। তবে এর পূর্বে সড়ক ও সেতুসমূহে টোল আরোপ ও আদায়ের নীতিমালা প্রণয়ন করতে হবে, নতুবা বর্তমান ধারণাপত্রের finding অনুযায়ী এ খাত হতে সম্ভাব্য সর্বোচ্চ আয় প্রাপ্তি সম্ভব হবে না। এছাড়া উন্নত বিশ্বের ধারণাসঞ্জাত Road Pricing কে বাংলাদেশের বাস্তবতার নিরিখে পুনর্মূল্যায়নপূর্বক একটি mechanism উদ্ভাবন করতে হবে।

৬.৪ রাজস্ব খাতে সরকারি তহবিল

সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের সর্বশেষ হিসাব মোতাবেক চাহিদা ১২,০০০ কোটি টাকার বিপরীতে সরকারের রাজস্ব খাত থেকে বরাদ্দের পরিমাণ মাত্র ২,০৮৫ কোটি টাকা[১৯]।

[১৯] পরিশিষ্ট

ফলে প্রায় ১০,০০০ কোটি টাকা ঘাটতি থেকে গেছে। বিশাল এ ঘাটতি রাতারাতি দূর করা সম্ভব নয়। এই পরিস্থিতিতে রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদা এবং এর অর্থায়নের মধ্যকার পার্থক্য কমপক্ষে ২৫% এ নেমে না আসা পর্যন্ত রাজস্ব বাজেট হতে সড়ক খাতের জন্য সরকার রক্ষণাবেক্ষণে ও সংরক্ষণ খাতের বরাদ্দ প্রতি বছর অন্তত ২০% হারে বর্ধিত করবে। সরকারের আয় বৃদ্ধি পেলেই কেবল এই বর্ধিত বরাদ্দের সংস্থান করা সম্ভব। বিআরটিএ হতেই এ খাতের সিংহভাগ রাজস্ব আদায় হয়ে থাকে।

সড়কের টোল আদায় সংক্রান্ত নীতিমালা কার্যকর হলে এবং নিয়মিত বিরতিতে Consumer Price Index ও Per Capita Income বৃদ্ধির ভিত্তিতে টোল হার পুনর্নির্ধারণ করা হলে এবং বিআরটিএ'র রেটসমূহ বাড়ানো হলে সড়ক খাত থেকে আয় অনেক বৃদ্ধি পাবে।

৬.৫ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের আর্থিক অংশগ্রহণ

রক্ষণাবেক্ষণে উন্নয়ন প্রকল্পের প্রকল্প দলিলে প্রকল্প ব্যয়ের কিয়দংশ রক্ষণাবেক্ষণ খাতে বরাদ্দ রাখা যেতে পারে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পুরো সময়কালে বরাদ্দকৃত উক্ত তহবিল সংশ্লিষ্ট প্রকল্প এলাকার সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে ব্যবহার করা হবে। তদনুযায়ী প্রকল্প দলিলসমূহ তৈরী করতে হবে এবং পরিকল্পনা কমিশন ও সরকারের অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ব্যস্থায় সম্মতি দিবে।

৬.৬ পুঞ্জিভূত রক্ষণাবেক্ষণের **(Backlog Maintenance)** কর্মসূচি সম্বলিত উন্নয়ন প্রকল্প

মেরামত খাতে অপ্রতুল সম্পদপ্রাপ্তির কারণে দেশের বিপুল সড়ক নেটওয়ার্কের আওতাধীন অনেক সড়কের অবস্থার ক্রমাগত অবনতি হচ্ছে। উপযুক্ত রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি গ্রহণের মাধ্যমে ঐ সড়কগুলো রক্ষার ক্ষেত্রে অর্থ স্বল্পতা এই অবস্থাকে আরও সঙ্গিন করেছে এবং সড়কসমূহ যান চলাচলের জন্য ক্রমশ অযোগ্য হয়ে পড়ছে। অতীতের পুঞ্জিভূত রক্ষণাবেক্ষণের (Backlog Maintenance) পরিমাণ এভাবে প্রতিবছরই বেড়ে চলছে। পরিকল্পিত উপায়ে আলাদা প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে এই ব্যাকলগ রক্ষণাবেক্ষণের পরিমাণ হ্রাস করতে হবে।

৬.৭ স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক অর্থায়ন

যে গ্রাম সড়কসমূহ (পাকা ও মাটির রাস্তা) এলজিইডি রক্ষণাবেক্ষণ করবে না, জেলা পরিষদ এবং উপজেলা পরিষদ সে সকল গ্রাম সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য তাদের উন্নয়ন বাজেটের ২৫% অর্থ নির্দিষ্ট রাখবে এবং এরূপ সড়কের একটি অগ্রাধিকার তালিকা তৈরী করবে। এলজিইডি অগ্রাধিকার নির্দেশক অনুসরণপূর্বক উক্ত অগ্রাধিকার তালিকা তৈরী করে তা সংশ্লিষ্ট জেলা পরিষদ এবং উপজেলা পরিষদকে প্রদান করবে। ইউনিয়ন পরিষদ উভয় প্রকার গ্রাম সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য শ্রম অথবা আর্থিক অনুদান প্রদানে স্থানীয় জনগণকে উদ্বুদ্ধ করবে।

৬.৮ বেসরকারি খাতের অর্থায়ন

সড়ক খাতে অবশ্যই সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্ব (পিপিপি) পদ্ধতি, যেমন- কোনও নির্দিষ্ট সময়ের জন্য গুনগত মান নির্ভর রক্ষণাবেক্ষণ চুক্তি (Performance-Based Maintenance Contracts-PBMC) পদ্ধতি প্রবর্তন করে একই সাথে রক্ষণাবেক্ষণের মান উন্নয়ন ও অতীতের পুঞ্জিভূত রক্ষণাবেক্ষণের পরিমাণ হ্রাসে উদ্যোগ গ্রহণ করবে। ইতোমধ্যে এলজিইডি এই পদ্ধতি পরীক্ষামূলকভাবে চালু করেছে। পরীক্ষামূলক কাজের ফলাফল থেকে এই পদ্ধতি কার্যকর, ফলপ্রসু ও নির্ভরযোগ্য প্রতীয়মান হলেই কেবল সড়ক খাতে নিয়মিতভাবে PBMC পদ্ধতির প্রবর্তন করা সম্ভব হবে।

মহাসড়ক সমূহের অনুভূমিক (Horizontal) সম্প্রসারণের ক্ষেত্রে ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত বাস্তব সমস্যার প্রেক্ষিতে মহাসড়ক সমূহের উল্লম্ব সম্প্রসারণ (Vertical Expansion) তথা দ্বি-তল, ত্রিতল সড়ক নির্মাণে পিপিপি পদ্ধতি অনুসরণ করতে হবে।

স্থানীয় যানবাহন পরিচালক ও ব্যবসায়ীগণ পল্লি সড়কের সুবিধাভোগীদের অন্যতম এবং সারা বছরব্যাপী যানবাহনের চলাচল উপযোগী পল্লি সড়ক পেতে তারা সমান ভাবে উদগ্রীব। তারাই পল্লি সড়ক থেকে প্রত্যক্ষভাবে আর্থিক সুবিধাভোগী। পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের কাজে যে বিশাল অংকের অর্থায়ন প্রয়োজন তাতে তাদের অংশীদার হওয়া আবশ্যক। পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থের ন্যূনতম ১০ শর্তাংশ এলজিইডির রক্ষণাবেক্ষণ তহবিলে তাদের আর্থিক অংশ হিসেবে প্রদান করা উচিত, যা কিছুটা হলেও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থের বর্তমান ঘাটতি মেটাতে সহায়ক হবে। প্রদত্ত এরূপ অর্থ সংশ্লিষ্ট অর্থ প্রদানকারীদের ভৌগলিক এলাকার সড়কসমূহের রক্ষণাবেক্ষণে ব্যয় করতে হবে।

৬.৯ স্টেকহোল্ডারদের অংশগ্রহণ

সড়ক ব্যবহারকারী এবং পল্লি সড়ক পার্শ্ববর্তী এলাকায় বসবাসকারী জনগোষ্ঠি সড়কের প্রধান ভোক্তা। সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের বিভিন্ন স্তরে ভোক্তাদের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করতে হবে, যাতে তাদের মাঝেও সড়কের মালিকানাবোধ সৃষ্টি হয়। এজন্য সরকারি সংস্থাসমূহ এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহকে সহযোগিতা দিতে হবে যাতে ভোক্তাগণ স্বতঃস্ফূর্তভাবে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন, অতিরিক্ত মাল বোঝাই যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ এবং স্বেচ্ছায় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য শ্রম বা অর্থ প্রদানে আন্তরিকতার সংগে অংশগ্রহণ করে।

৬.১০ জেন্ডার সমতা ও অংশগ্রহণ

পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের পরিকল্পনা থেকে বাস্তবায়ন পর্যন্ত সকল স্তরে মহিলাদের সম্পৃক্ত করতে হবে। এজন্য কর্মসূচি চিহ্নিতকরণ, স্কিম প্রণয়ন ও ডিজাইন, কর্মসূচি যাচাই, বাস্তবায়ন, পরিদর্শন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন কার্যাদি স্তর হিসেবে নির্ধারিত হতে পারে। সড়কের কাঁচা অংশ রক্ষণাবেক্ষণ কাজে প্রধানত মহিলা শ্রমিকদের নিয়োগ দিতে হবে। তবে উপযোগী হলে সড়কের পাকা অংশ রক্ষণাবেক্ষণ কাজেও তাঁদেরকে নিযুক্ত করা যেতে পারে। এ প্রসঙ্গে এলজিইডি প্রয়োজনীয় সকল কৌশল ও পদক্ষেপ গ্রহণ করবে, সেগুলির ব্যাপক প্রচার চালাবে এবং যথাযথ প্রয়োগ করবে।

৬.১১ যানবাহনে অতিরিক্ত বোঝাই নিয়ন্ত্রণ

সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার মুখ্য কারণগুলির একটি হলো সড়কে অতিরিক্ত মালামাল বোঝাই যানবাহন চলাচল। মহাসড়কসমূহে ২০ টন, উপজেলা সড়ক ও ইউনিয়ন সড়কে ৮.২ টন ও গ্রাম সড়কে ৫.০ টন এক্সেল লোডের অধিক পরিবহনের ওপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ করতে হবে। পল্লি সড়কেও অতিরিক্ত মালামাল বোঝাই যানবাহন নিয়ন্ত্রণ করতে হবে এবং এ ক্ষেত্রে বর্তমানে বলবৎ সরকারকর্তৃক অনুমোদিত জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালার প্রযোজ্য বিধানের পূর্ণ অনুসরণ করতে হবে। সওজ অধিদপ্তরের আওতাধীন এক্সেল লোড নিয়ন্ত্রণ কেন্দ্রসমূহ চালু ও কার্যকর করতে হবে।

৬.১২ প্রাতিষ্ঠানিক নীতিমালা

সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে ক্রমবর্ধমান আর্থিক চাহিদা পূরণ ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের চাহিদা নিরূপণের লক্ষ্যে একটি data base প্রতিষ্ঠাসহ এ সংক্রান্ত সার্বিক বিষয়াদি নিয়ে একটি সমন্বিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ নীতিমালা প্রণয়ন করা যেতে পারে।

৬.১৩ জনবল উন্নয়ন

রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন ও পরিবীক্ষণে অংশগ্রহণকারী নিজস্ব জনবল, রক্ষণাবেক্ষণ ক্রু/কর্মীও স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের কর্মচারীদের দক্ষতা, যোগ্যতা ও কার্যক্ষমতা উন্নয়নের জন্য সরকার প্রচেষ্টা গ্রহণ করবে। এই লক্ষ্যে টেকসই প্রযুক্তি অনুসরণ করতে হবে এবং কর্মসূচি বাস্তবায়ন শুরুর প্রাক্কালে প্রতিবছর নিয়মিতভাবে সংশ্লিষ্ট সকলের জন্য প্রশিক্ষণ কর্মসূচি গ্রহণ করা হবে। সড়কের কাঁচাঅংশ রক্ষণাবেক্ষণের জন্য মহিলা শ্রমিকদরে কর্মদক্ষ জনবলে পরিণত করার উদ্দেশ্যে এলজিইডি বিশেষ নজর দেবে এবং বাড়তি প্রশিক্ষণের আয়োজন করবে। সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি/স্কিম নির্বাচন ও যথাযথ প্রযুক্তি প্রয়োগ করে এবং সীমিত সম্পদের সর্বোৎকৃষ্ট ব্যবহারের মাধ্যমে ব্যয়-সাশ্রয়ী কর্মসূচি প্রণয়নের লক্ষ্যে রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির পরিকল্পনা ও প্রণয়ন কাজে অংশগ্রহণকারীদের জন্য সড়ক কর্তৃপক্ষ বিশেষ ওরিয়েন্টেশন কোর্সের আয়োজন করবে।

৬.১৪ রক্ষণাবেক্ষণ কাজের মূল্যায়ন

রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় অধিকতর স্বচ্ছ ও Performance-based করার জন্য এ ক্ষেত্রে Third-party monitoring এর ব্যবস্থা প্রণয়ন করা যেতে পারে। রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ও উন্নয়ন প্রকল্প মূল্যায়নের ক্ষেত্রে মন্ত্রণালয়ের রাজস্ব বাজেটে 'সমীক্ষা ফি' খাতের বরাদ্দ ব্যবহার করা যেতে পারে। সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়সমূহ মধ্যমেয়াদি বাজেট কাঠামের আওতায় এ খাতে বর্ধিত বরাদ্দের সংস্থান করতে পারে।

৭.০ উপসংহার

বাংলাদেশে টেকসই সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অর্জনের মূল প্রতিবন্ধকতাসমূহ হলো- বিস্তৃত সড়ক নেটওয়ার্কের অতি উচ্চ সম্পদমূল্যের জন্য প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের লক্ষ্যে সম্পদের যোগান বৃদ্ধি না পাওয়া, সড়কপথের অনুপাতবর্জিত প্রবৃদ্ধির ফলে যাতায়াতের বিভিন্ন মাধ্যমের মধ্যে Modal Balance বিনষ্ট হওয়া ও সড়ক নির্মাণ-উন্নয়নের অত্যধিক প্রকল্পের ফলে বিনিয়োগের ভারসাম্য বিনষ্ট হওয়া এবং এ কারণে সীমিত সম্পদের জন্য Competing Demand বৃদ্ধি পাওয়া, একই কারণে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণে সরকারের অগ্রাধিকার অনুযায়ী সম্পদ প্রবাহ নিশ্চিত করতে না পারা। এ সকল প্রতিবন্ধকতা দূরীকরণের লক্ষ্যে নতুন সড়ক নির্মাণ সীমিত রাখা, Integrated Multimodal Transport Policy দ্রুত বাস্তবায়ন করা এবং এর আলোকে যোগাযোগ খাতে ভারসাম্যপূর্ণ বিনিয়োগ নিশ্চিত করা, নিয়মিত ও মেয়াদি রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত খাতের প্রকল্পসমূহে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে সম্পদ বরাদ্দ নিশ্চিত করা, সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণে বেসরকারি/ব্যক্তিখাতের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা, সড়ক ও সেতুসমূহ হতে টোর আদায়ের জন্য একটি নীতিমালা প্রণয়ন ও কার্যকর করা, মোটর যানবাহন রেজিস্ট্রেশন ফিসমূহ হালনাগাদকরণ এবং সর্বোপরি বাংলাদেশের প্রেক্ষাপটে একটি কার্যকর Road pricing ব্যবস্থা চালুকরণের মাধ্যমে সড়ক উন্নয়ন, পুনর্বাসন ও মেরামতে স্থায়ী সম্পদ সরবরাহের একটি ব্যবস্থাপনা প্রণয়ন করা যেতে পারে। এ সমস্ত উদ্যোগ গৃহীত হলে বাংলাদেশে একটি টেকসই সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে উঠবে।

পরিশিষ্ট-১

বাংলাদেশ সরকারের ৬ নভেম্বর ২০০৩ তারিখে পিসি/টিএস/ক্লাসিফিকেসন কমিটি/০৬ নম্বর গেজেট প্রজ্ঞাপন অনুযায়ী দেশের সকল সড়ক নিম্নরূপভাবে শ্রেণীবিন্যাস করা হয়েছে:

ক্রমিক নং	ধরন	সংজ্ঞা	মালিকানা ও দায়িত্ব
১	জাতীয় মহাসড়ক	জাতীয় রাজধানীর সাথে বিভাগীয় শহর সমুদ্র বন্দর বা স্থল বন্দর অথবা এশিয়া মহা সড়কের সাথে সংযোগকারী মহাসড়ক।	আরএইচডি*
২	আঞ্চলিক মহাসড়ক	জেলা শহর অথবা প্রধান নদী অথবা স্থল বন্দর অথবা একে অন্যের সাথে সংযোগকারী মহাসড়ক বা জাতীয় মহাসড়ক দ্বারা সংযুক্ত নয়।	আরএইচডি
৩	জেলা সড়ক	জেলা শহরের সাথে উপজেলা শহর অথবা এক উপজেলার সাথে অন্য উপজেলার সংযোগকারী একক প্রধান সংযোগকারী সড়ক যা স্বল্প দৈর্ঘ্যে জাতীয়/আঞ্চলিক মহাসড়কের সাথে সংযোগ স্থাপন করেছে।	আরএইচডি
৪	উপজেলা সড়ক	উপজেলা শহরের সাথে গ্রোথ সেন্টার অথবা এক গ্রোথ সেন্টারের সাথে অন্য গ্রোথ সেন্টারের সংযোগকারী একক সড়ক অথবা গ্রোথ সেন্টারের থেকে উচ্চতর সড়ক ব্যবস্থার** সাথে স্বল্প দৈর্ঘ্য সংযুক্ত সড়ক।	এলজিইডি/এলজিআই*
৫	ইউনিয়ন সড়ক	ইউনিয়নের সাথে উপজেলা শহর, গ্রোথ সেন্টার অথবা স্থানীয় বাজার অথবা একে অন্যের সাথে সংযোগকারী সড়ক	এলজিইডি/এলজিআই
৬	গ্রাম সড়ক	(ক) গ্রামকে ইউনিয়ন, স্থানীয় বাজার, খামার এবং ঘাট অথবা একে অন্যের সাথে সংযোগকারী সড়ক	এলজিইডি/এলজিআই
		(খ) গ্রামের মধ্যবর্তী সড়ক।	

পরিশিষ্ট-২

বিভিন্ন সড়কের দৈর্ঘ্য ও শ্রেণীবিভাগ

সড়ক নেটওয়ার্ক							
সড়কের ধরন	মোট সংখ্যা	মোট দৈর্ঘ্য (কিঃমিঃ)	উন্নীত (কিঃমিঃ)				মাটির রাস্তা (কিঃমিঃ)
			বিসি	আরসিসি/ সিসি	এইচবিসি/ বিএফএস	মোট	
সওজ অধিদপ্তর							
জাতীয় মহাসড়ক	৭১	৩,৪৯২					
আঞ্চলিক মহাসড়ক	১২১	৪,২৬৮					
জেলা সড়ক	৬৩৫	১৩,২৮০					
মোট	৮২৭	২১,০৪০					
এলজিইডি/এলজিআই							
উপজেলা সড়ক	৪,৪৯৪	৩৭,৮১৯	২৬,৭৮৩	৪৭১	২,৪৮১	২৯,৭৩৫	৮,০৮৫
ইউনিয়ন সড়ক	৭,৯৭৪	৪৪,৭৫২	১৭,২৩৮	৫০৪	৪,২৭৬	২২,০১৮	২২,৭৩৩
গ্রাম সড়ক (ক-শ্রেণী)	৩৭,৫৭২	১,০৯,৬২২	১৩,৪৮৬	৫০৮	৬,৯৫৬	২০,৯৫০	৮৮,৬৭২
গ্রাম সড়ক (খ-শ্রেণী)	৫৬,৯৭৪	১,০৬,১৫২	৩,৯৯৫	২৮৬	৩,৪৬৫	৭,৭৪৬	৯৮,৪০৫
মোট	১,০৭,০১৪	৩,১৯,৩৮৪	৬১,৫০২	১,৭৬৯	১৭,১৭৮	৮০,৪৪৯	২,১৭,৮৯৫

পরিশিষ্ট-৩

সড়ক খাতে বাজেট বরাদ্দ ও ব্যয়ের ক্রমবৃদ্ধি

অর্থ বছর	সড়ক বিভাগ		এলজিইডি	
	বাজেট	প্রকৃত ব্যয়	বাজেট	প্রকৃত ব্যয়
২০০৫-০৬	৩,৩০৭.০০	২,৭২৪.০০	৩,৬৯৩.০০	২,৯৩২.০০
২০১১-১২	৩,৬৬১.০০	১,৪২৯.০০	৫,৩৯৩.০০	২,৫৯৭.০০

পরিশিষ্ট-৪

সড়ক মেরামত খাতে সম্ভাব্য চাহিদা ও বরাদ্দ

অংকসমূহ কোটি টাকায়

অর্থবছর	সড়ক বিভাগ		এলজিইডি		মোট বরাদ্দ	মোট বরাদ্দ
	সম্ভাব্য বরাদ্দ চাহিদা	সম্ভাব্য বরাদ্দ প্রাপ্তি	সম্ভাব্য বরাদ্দ চাহিদা	সম্ভাব্য বরাদ্দ প্রাপ্তি	সম্ভাব্য চাহিদা	সম্ভাব্য প্রাপ্তি
২০১২-১৩	৩,০২৪.০০	৬৯৩.৭৫	৩,৬০৬.০০	২,৩১৪.৩৫	৬,৬৩০.০০	৩,০০৮.১০
২০১৩-১৪	১,৬২১.০০	৭৭০.০৬	৪,২০৬.০০	২,৫৬৮.৯৩	৫,৮২৭.০০	৩,৩৩৮.৯৯
২০১৪-১৫	১,৫০০.০০	৮৫৪.৭৭	৪,৮৯৬.০০	২৮৫১.৫১	৬,৩৯৬.০০	৩,৭০৬.২৮
২০১৫-১৬	১,৪৯২.০০	৯৪৮.৭৯	৫,৬৯১.০০	৩,১৬৫.১৮	৭,১৮৩.০০	৪,১১৩.৯৭
২০১৬-১৭	১,৪০০.০০	১,০৫৩.১৬	৬,৫৬৫.০০	৩,৫১৩.৩৫	৭,৯৬৫.০০	৪,৫৬৬.৫১
মোট=	**৯,০৩৭.০০**	**৪,৩২০.৫৩**	**২৪,৯৬৪.০০**	**১৪,৪১৩.৩২**	**৩৪,০০১.০০**	**১৮,৭৩৩.৮৫**

পরিশিষ্ট-৫

সড়ক খাতের রাজস্ব আয়ের প্রধান উৎস এবং প্রাপ্তি

(অংকসমূহ কোটি টাকায়)

		আয়ের প্রধান খাত	২০১০-১১	২০০৯-১০	২০০৮-০৯	মোট	মোট আয়ের শতকরা অংশ
সওজ	১	২২১১-টোল (সেতু)	২৮০	২৪৬	২৩৭	৭৬৩	২৪.৬৯%
	২	২২২১-টোল (সড়ক)	১৩	২০	২২	৫৫	১.৭৮%
	৩	২০৩৯-ফেরি	৪	৪	৪	১২	০.৩৯%
বিআরটিএ	৪	১১০১-রেজিস্ট্রেশন	২০১	৩৭২	৪১২	৯৮৫	৩১.৮৮%
	৫	১১০৫-সড়ক কর	২৩৭	৯৬	৩৪	৩৬৭	১১.৮৮%
	৬	১১১১-ড্রাইভিং লাইসেন্স	২৬	২৬	২০	৭২	২.৩৩%
	৭	১১২১-রুট পারমিট, ফিটনেস ইত্যাদি	১৪৬	১৫৩	১৮৬	৪৮৫	১৫.৭০%
এলজিইডি	৮	১৯০১- জরিমানা ও দন্ড	৭.৬৮	৯.৮৮	৯.৯৯	২৭.৫৫	০.৮৯%
	৯	২০১৭-পরিক্ষণ ফি	৫৩.০৭	৪৮.৭৮	৩৮.৮১	১৪০.৬৬	৪.৫৫%
	১০	২১৩১- যন্ত্র ও সরঞ্জামাদি ভাড়া	২২.৮২	২১.৭৩	১৯.৪০	৬৩.৯৫	২.০৭%
	১১	২৩৬৬-টেন্ডার ও অন্যান্য দলিলপত্র	৪৯.৩৯	৪২.৮৮	২৬.৩৪	১১৮.৬৭	৩.৮৪%
	১২	সড়ক খাতে মোট আয় =	১,০৩৯.৯৬	১,০৪০.২৭	১,০০৯.৫৪	৩,০৮৯.৮৩	১০০%

তথ্যসূত্র :

১. বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১০
২. বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা, ২০১১
৩. বিশ্বব্যাংক ওয়েবসাইট web.worldbank.org
৪. Outline Perspective Plan of Bangladesh 2010-21 (making vision 2021 a reality)
৫. World Bank:Bangladesh Transport Policy Note. 2009;