গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

স্থানীয় সরকার, পল্লি উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়

স্থানীয় সরকার বিভাগ

পল্লি সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ নীতিমালা

জানুয়ারি ২০১৩

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

স্থানীয় সরকার, পল্লি উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়

স্থানীয় সরকার বিভাগ

পল্লি সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ নীতিমালা

জানুয়ারি ২০১৩

সূচি

পৃষ্ঠা

১.০	পটভূমি		১
	১.১	পল্লি সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ নীতিমালা- একটি দৃঢ় চাহিদা	১
	১.২	এলজিইডি, এলজিআই এবং জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কে এর অধিক্ষেত্র	১
	১.৩	পল্লি সড়ক নেটওয়ার্ক এবং এর প্রভাব	২
২.০	রূপকল্প এবং লক্ষ্য		২
	২.১	রূপকল্প	২
	২.২	লক্ষ্য	২
৩.০	নীতিমালার আওতা		৩
৪.০	পল্লি সড়কের বর্তমান অবস্থা এবং বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ		৩
৫.০	রক্ষণাবেক্ষণের চাহিদা নিরূপণ		৩
	৫.১	পরিকল্পনা ও কর্মসূচি	৩
	৫.২	রক্ষণাবেক্ষণের অগ্রাধিকার নিরূপণ	৪
৬.০	সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণের মান		৪
৭.০	পরিবেশগত বিবেচনা		৫
৮.০	সড়ক নিরাপত্তা		৫
৯.০	বাস্তবায়ন ব্যবস্থাপনা		৫
১০.০	স্টেকহোল্ডারদের অংশগ্রহণ		৬
১১.০	জেণ্ডার সমতা ও অংশগ্রহণ		৬
১২.০	অর্থায়নের যোগান		৬
	১২.১	রাজস্ব খাতে সরকারি তহবিল	৬
	১২.২	উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় সড়কের পুঞ্জীভূত রক্ষণাবেক্ষণ, পুনর্বাসন ও জ্যামিতিকমান উন্নয়ন	৭
	১২.৩	স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক অর্থায়ন	৭
	১২.৪	বেসরকারি খাতের অর্থায়ন	৭
১৩.০	যানবহনে অতিরিক্ত বোঝাই নিয়ন্ত্রণ		৮
১৪.০	প্রাতিষ্ঠানিক নীতিমালা		৮
১৫.০	রক্ষণাবেক্ষণ কাজের গুণগতমান নিয়ন্ত্রণ		৮
১৬.০	জনবল উন্নয়ন		৮
১৭.০	গবেষণা/অনুসন্ধান ও তথ্য ব্যবস্থাপনা		৯

সংযোজনী-১	সড়ক পুনঃ শ্রেণীবিন্যাস, সংজ্ঞায়ন ও মালিকানা, ২০০৩	১০
সংযোজনী-২	এলজিইডি/এলজিআই এর আওতায় সড়ক নেটওয়ার্ক ও সেতু/কালভার্ট	১১

১.০ পটভূমি

১.১ পল্লি সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ নীতিমালা- 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 পল্লি যোগাযোগ ব্যবস্থা, বিশেষ করে স্থল যোগাযোগ ব্যবস্থার সাথে সম্পর্কিত।

বাংলাদেশে একটি বিস্তৃত সড়ক নেটওয়ার্ক রয়েছে, যার মধ্যে জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলা সড়ক দ্বারা প্রধান ও মাধ্যমিক সড়ক নেটওয়ার্ক গঠিত। উক্ত সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে বিশাল পল্লি সড়ক নেটওয়ার্ক দ্বারা দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলের সংযোগ স্থাপন করেছে। এ সকল পল্লি সড়কের বেশীরভাগই অনুন্নত হলেও এশিয়ার উন্নয়নশীল দেশগুলোর মধ্যে এ সড়ক ব্যবস্থা সর্বাধিক নিবিড় – যা গ্রামীণ বাংলাদেশে যোগাযোগের ক্ষেত্রে অপরিমেয় সেবা প্রদান করছে। এগুলো স্থানীয় খামার, সামাজিক ও কল্যাণমূলক প্রতিষ্ঠান, হাট-বাজারসহ পল্লি সুবিধাদি, কৃষিতে আধুনিক উপকরণ, স্থানীয় কর্মসংস্থান ইত্যাদিতে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করছে। বিগত বছরগুলোতে, এলজিইডির অঙ্গীকার ও যথাযথ হস্তক্ষেপে, সরকার এবং উন্নয়ন সহযোগীদের আর্থিক সহায়তায় বাংলাদেশ এসকল পল্লি সড়ক পাকাকরণে দ্রুত অগ্রগতি প্রদর্শন করেছে। ইতোমধ্যে উন্নীত বিপুল সংখ্যক পল্লি সড়কসমূহকে সারা বছরব্যাপী নিরাপদ ও মসৃণ যানবাহন চলাচল উপযোগী রাখার স্বার্থে পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের ক্রমবর্ধমান চাহিদা পূরণ তাই অত্যাবশ্যকীয় হয়ে দাঁড়িয়েছে। তবে, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদার উত্তরোত্তর বৃদ্ধির পরিপূরক আর্থিক সম্পদের সংস্থান সম্ভব নয় বিধায় রক্ষণাবেক্ষণের চাহিদা এবং অর্থায়ন ব্যবস্থার মধ্যকার দূরত্ব ক্রমাগত বিস্তৃত হচ্ছে।

তাই উন্নীত পল্লি যোগাযোগ ব্যবস্থার সুফল ধরে রাখার স্বার্থে, সকল পল্লি সড়কে সম্ভব না হলেও অন্তত: যেসব পল্লি সড়ক ইতোমধ্যে পাকা করা হয়েছে সেগুলোর সঠিক জ্যামিতিক পরিমাপ ও কারিগরি মান সংরক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ সংস্থানসহ অন্যান্য সকল সংশ্লিষ্ট বিষয়ে এলজিইডি যে বিশেষ সমস্যার মুখোমুখি হচ্ছে সে গুলোর সুরাহার লক্ষ্যে একটি যৌক্তিক ও নির্ভরযোগ্য নীতিমালা প্রণয়ন ও অবলম্বন এখন সময়ের চাহিদা।

১.২ এলজিইডি, এলজিআই এবং জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কে এর অধিক্ষেত্র

বাংলাদেশ সরকার ৬ নভেম্বর ২০০৩ তারিখে পিসি/টিএস/ক্লাসিফিকেসন কমিটি/০৬ নম্বর গেজেট প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে সর্বশেষ নীতিমালার সাথে সংগতি রেখে জাতীয় সড়ক ব্যবস্থাকে ছয়টি শ্রেণীতে বিভক্ত করত: সেগুলোর পুনঃসংজ্ঞায়ন ও মালিকানা নিরূপণ এবং সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান সমূহের দায়িত্ব পুনর্নির্ধারণ করা হয় (সংযোজনী-১)। পরবর্তীতে, অন্য দু'টি প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে সড়ক শ্রেণীবিন্যাস অনুযায়ী দায়িত্ব ও মালিকানা আরও সুনির্দিষ্ট করা হয়েছে। জারীকৃত প্রজ্ঞাপন অনুযায়ী দেশের সকল উপজেলা সড়ক এবং ইউনিয়ন সড়কের একক মালিকানা এলজিইডিকে দেয়া হয়েছে। এছাড়া স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান সমূহকে গ্রাম সড়কের উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব অর্পণ করা হয়েছে।

১.৩ পল্লি সড়ক নেটওয়ার্ক এবং এর প্রভাব

এলজিইডি প্রধানত বিভিন্ন পল্লি অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন করে আসছে যার প্রভাব ইতিবাচক ও উৎসাহব্যঞ্জক। পল্লি সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের কিছু একই উপাংগ রয়েছে, যা পল্লি সড়ক নেটওয়ার্ক প্রতিস্থাপন এবং পল্লি পরিবহন ও বিপণন সুবিধাদি উন্নয়নের জন্য সুনির্দিষ্টভাবে পরিকল্পিত। পল্লি অবকাঠামো সুবিধাদির উন্নয়ন পল্লি যোগাযোগ ব্যবস্থাকে অসাধারণ শক্তিশালী করেছে যার ফলশ্রুতিতে পল্লি অর্থনীতি সচল হয়েছে, কৃষি পণ্যের উৎপাদন বৃদ্ধি এবং পল্লি ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারে যার যোগসূত্র রয়েছে। এ বিষয়ে পরিচালিত নানা গবেষণার উপসংহারে বলা হয়েছে যে, পল্লি সড়ক নেটওয়ার্কের গুণগত উন্নয়নের ফলে—

- প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ ভাবে আয় বৃদ্ধির মাধ্যমে দারিদ্র্য দূরীকরণে সুদূরপ্রসারী প্রভাব ফেলেছে;
- বিপণন ব্যয় হ্রাস করে এবং বাণিজ্যের অপরাপর ক্ষেত্রের সাথে উন্নত সংযোগ ঘটিয়ে উপকরণ ও উৎপাদন বাজার পরিচালনায় উন্নয়ন ঘটেছে;
- উন্নীত এলাকায় শ্রম মূল্য লক্ষণীয়ভাবে হ্রাস পেয়েছে;
- লক্ষণীয় মাত্রায় কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে;
- যৌক্তিক পর্যায়ে পারিবারিক আয় বৃদ্ধি পেয়েছে; এবং
- আয় বৃদ্ধিতে ইতিবাচক প্রভাবে পরোক্ষভাবে সঞ্চয় ও বিনিয়োগকে উৎসাহিত করেছে।

২.০ রূপকল্প এবং লক্ষ্য

২.১ রূপকল্প

পল্লি সড়ক নেটওয়ার্কের নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে সকল পল্লি সড়ক সারা বছরব্যাপী ব্যবহার উপযোগী রেখে পল্লি অর্থনীতি বেগবান করা, পল্লি জনগোষ্ঠীর দ্বারপ্রান্তে সর্বাধিক সেবা ও সুবিধাদি পৌঁছান এবং তাঁদের জীবনযাত্রার মান উন্নত করা।

২.২ লক্ষ্য

দক্ষ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে একটি যুৎসই পল্লি যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা এবং ফলপ্রসূ নির্ভরশীল আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার প্রেক্ষাপটে পল্লি সড়কে যানবাহন চলাচল প্রত্যাশিত পর্যায়ে নিরাপদ ও উপযুক্ত রাখার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় তহবিলের সংস্থান নিশ্চিত করা।

অর্থাৎ সড়কের যথাযথ বহিপৃষ্ঠ সংরক্ষণের মাধ্যমে একটি সু-উন্নত পল্লি সড়ক ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠার লক্ষ্য হলো:

- নিরাপদ, আরামদায়ক ও দ্রুত পরিবহন নিশ্চিত করা;
- সীমিত অথবা একেবারেই নেই এমন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার প্রেক্ষাপটে পরিবহন সময় কমিয়ে আনা;
- যানবাহন পরিচালনা ব্যয় কমিয়ে আনা; এবং
- দুর্ঘটনার হার কমিয়ে আনা।

৩.০ নীতিমালার আওতা

পল্লি সড়ক বলতে সরকারের গেজেট প্রজ্ঞাপন নম্বর পিসি/টিএস/ক্লাসিফিকেসন কমিটি/০৬, তারিখঃ ৬ নভেম্বর ২০০৩ -এ শ্রেণী বিন্যাসকৃত এবং সংজ্ঞায়িত উপজেলা সড়ক, ইউনিয়ন সড়ক, গ্রাম সড়ক এবং তদ্‌সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো ছাড়া অন্য কোন সড়ক বা পরিবহন অবকাঠামো বুঝাবে না। সড়ক ও সেতু/কালভার্ট রক্ষণাবেক্ষণ, এতদ্‌সংশ্লিষ্ট সকল অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ অন্তর্ভূক্ত করবে। রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি স্বাভাবিকভাবে জরুরী, নিয়মিত এবং সময়ান্তর রক্ষণাবেক্ষণ অন্তর্ভূক্ত করবে। এই নীতিমালাটি কার্যকর হবার পর রক্ষণাবেক্ষণ সংক্রান্ত শব্দগুলোকে সু-সংজ্ঞায়িত করে কৌশলপত্র, নির্দেশিকা ও ম্যানুয়াল এলজিইডি প্রস্তুত করবে ।

৪.০ পল্লি সড়কের বর্তমান অবস্থা এবং বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ

দেশের পল্লি সড়ক নেটওয়ার্ক মোট ৩ লাখ ১ হাজার ৩৬৮ কিলোমিটার সড়ক দ্বারা গঠিত (সংযোজনী-২)। এর মধ্যে উপজেলা সড়কের ২৭ হাজার ৯২৩ কিলোমিটার (৭৪%), ইউনিয়ন সড়কের ১৮ হাজার ৬৯৭ কিলোমিটার (৪২%), গ্রাম সড়কের (ক-শ্রেণী) ১৫ হাজার ২১৯ কিলোমিটার (১৪%) এবং গ্রাম সড়কের (খ-শ্রেণী) ৪ হাজার ৯১২ কিলোমিটার (৫%) স্বাধীনতাত্তোর কাল হতে এ পর্যন্ত উন্নয়ন করা হয়েছে। এ সময় কালে বিভিন্ন ধরনের পল্লি সড়কে মোট ১১ লাখ ৮৩ হাজার ৪৪০ মিটার সেতু/কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। এ সকল সড়ক প্রধানত গ্রোথসেন্টার ও বাজার, খামার, আর্থিক, শিক্ষা, সামাজিক এবং কল্যাণমূলক প্রতিষ্ঠান, পল্লি সেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠানসমূহে যাতায়াত সুগম করেছে, যা কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ সুবিধা, খামার পর্যায়ে কৃষি উপকরণ সহজলভ্যকরণ এবং স্বাস্থ্য, শিক্ষা ও প্রশাসনিক সেবা সাধারণ প্রান্তিক পল্লি জনগোষ্ঠির তথা স্টেকহোল্ডারদের দোরগোড়ায় পৌছাতে অসামান্য অবদান রেখেছে। পল্লির এ পাকা সড়কগুলি যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা না হলে এ সকল বিনিয়োগের ফলাফল হবে হতাশাব্যঞ্জক এবং এর প্রকৃত সুফল অর্জন ব্যর্থতায় পর্যবসিত হবে। ১৯৯২-১৯৯৩ সাল থেকে সরকারের রাজস্ব খাত হতে এলজিইডিকে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের উদ্দেশ্যে প্রথম অর্থায়ন শুরু হয়। এবং পূববর্তী বছরগুলোতে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম যথেষ্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়, সে কারণে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ খাতে অর্থের চাহিদা গুনিতক হারে বৃদ্ধি পায়। তাই এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় অর্থসম্পদের সংস্থান করাই বর্তমানে প্রকৃত চ্যালেঞ্জ। বন্যা এবং সাইক্লোনের মত ঘন ঘন প্রাকৃতিক দুর্যোগ সংঘটনের ফলে সৃষ্ট ক্ষয়ক্ষতি এবং সড়কে প্রতিনিয়ত অতিবোঝাই যানবাহনের চলাচল এই চ্যালেঞ্জকে অস্বাভাবিকভাবে কঠিন করে তুলছে।

৫.০ রক্ষণাবেক্ষণের চাহিদা নিরূপণ

৫.১ পরিকল্পনা ও কর্মসূচি

সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদা নিরূপণের পূর্ব শর্ত হলো একটি সুবিন্যস্ত এবং নির্ভরযোগ্য সড়ক ইনভেনটরি প্রতিষ্ঠা করা, যেখানে সড়ক পরিচিতি (আইডি নম্বরসহ সড়কের নাম, সড়কের শুরু এবং সমাপ্তির স্থান, সড়কের দৈর্ঘ্য, সংযোগ স্থল ইত্যাদি), সড়কের অবস্থা (পৃষ্ঠতলের অবস্থা, অমসৃণতা) এবং যানবাহন তথ্যাদির [বার্ষিক দৈনিক গড় যানবাহন (এএডিটি), দৈনিক ব্যবসায়িক যানবাহন (সিভিডি) এবং স্ট্যান্ডার্ড এক্সেলের সমতূল্য (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।

সড়ক, সেতু এবং কালভার্ট ইনভেনটরির তথ্যাদি নিয়মিতভাবে হালনাগাদ করতে হবে।

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 নির্দ্ধারণ করতে হবে।

সরকার কর্তৃক প্রকাশিত "Perspective Plan of Bangladesh 2010-2021" দলিলের লক্ষ্যের আলোকে রক্ষণাবেক্ষণ পরিকল্পনা প্রণয়নসহ প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করা হবে।

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

৫.২ রক্ষণাবেক্ষণের অগ্রাধিকার নিরূপণ

স্বাভাবিকভাবে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রকৃত চাহিদার তুলনায় অব্যাহত অর্থ প্রবাহে ঘাটতি রয়েছে। এজন্য গুরুত্ব এবং প্রয়োজন বিবেচনায় টেকসই রক্ষণাবেক্ষণের স্বার্থে সড়কের অগ্রাধিকার নির্দ্ধারণ সর্বাধিক বিবেচ্য, যা গুরুত্বপূর্ণ সড়ক সমূহকে 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 এলজিইডি অগ্রাধিকার নির্বাচনের জন্য নিম্নলিখিত বিষয়সমূহ বিবেচনায় নির্দেশক তৈরী করবে (তবে শুধুমাত্র এই বিবেচনাগুলোর মধ্যেই বিষয়টি সীমাবদ্ধ থাকবে না):

(১) সড়কের সময়ান্তর রক্ষণাবেক্ষণের চেয়ে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ বেশী গুরুত্ব পাবে;
(২) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে বিদ্যমান সেতু/কালভার্ট রক্ষণাবেক্ষণ জরুরী বিবেচিত হবে;
(৩) গ্রাম সড়কের চেয়ে ইউনিয়ন সড়ক এবং ইউনিয়ন সড়কের চেয়ে উপজেলা সড়ক অধিকতর গুরুত্ব পাবে;
(৪) উন্নয়ন সহযোগীদের অর্থায়নে উন্নয়নকৃত সড়ক অগ্রাধিকার পাবে;
(৫) অধিকতর যানবাহন চলাচলকারী সড়ক প্রাধান্য পাবে;
(৬) অনুমোদিত বাস চলাচল রুট বিশেষ গুরুত্ব পাবে;
(৭) সম্পূর্ণ উন্নয়নকৃত ও নিরবিচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপনকারী সড়ক অগ্রাধিকার পাবে;
(৮) অধিক সংখ্যক হাটবাজার, গ্রাম এবং সেবা কেন্দ্র ও প্রতিষ্ঠান সংযোগকারী সড়ক গুরুত্ব পাবে।

৬.০ সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণের মান

সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক মান এবং সেতু/কালভার্টের ক্ষেত্রে এলজিইডি কর্তৃক প্রবর্তিত মানের আলোকে পল্লি সড়ক সমূহের রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে। যেহেতু সময়ের সাথে ও বাস্তবতার নিরিখে সড়কের শ্রেণী অনুযায়ী সড়ক ও সেতু/কালভার্ট রক্ষণাবেক্ষণের মান পরিবর্তনশীল সেহেতু ক্ষয়ক্ষতির মাত্রার সীমারেখা নির্ধারণের বিষয়গুলো এ নীতিমালা বাস্তবায়নের কৌশলপত্রে উল্লেখ করতে হবে।

৭.০ পরিবেশগত বিবেচনা

পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি হবে পরিবেশ বান্ধব। বাৎসরিক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি প্রণয়ন কালে সকল সতর্কতা নিশ্চিত করতে হবে, যেন পরিবেশের ওপর যে কোনও নেতিবাচক প্রভাবের সম্ভাবনা দূর করে প্রাকৃতিক পরিবেশ রক্ষা ও সংরক্ষণ করা যায়। পরিবেশ সুরক্ষার প্রধান কার্যক্রম গুলি হলো - সড়ক বাঁধের ভূমি ক্ষয় রোধ করা, সড়ক উন্নয়ন কালে রোপিত বৃক্ষ না কাটা, আড়াআড়ি পানি নিষ্কাশন সুবিধা পুরোপুরি কার্যকর রাখা এবং যাতে সড়ক বাঁধ ও সড়কের পাকা অংশ ধুলাবালি না ছড়ায়। পরিবেশগত ইতিবাচক প্রভাব অর্জন করতে যে সকল কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে, সেগুলো হলো, শুকিয়ে যাওয়া/মৃত অথবা গবাদি পশু দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত বৃক্ষ পুনঃরোপণ; সেতু ও কালভার্ট নিয়মিত পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন করা; বর্তমান পানি নিষ্কাশন কাঠামো অপর্যাপ্ত হলে নতুন নিষ্কাশন ওপেনিং তৈরী করা; সড়কের উপরিভাগে ওভার্‌লে বা রিসিলিং করে সড়কের উপরিভাগের সৃষ্ট গর্ত ও চাকায় ক্ষতিগ্রস্ত রাট্‌স মেরামত করা ইত্যাদি। রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সরকার কর্তৃক সর্বশেষ অনুমোদিত বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, ১৯৯৫ (সংশোধিত ২০১০) ও প্রাকৃতিক জলাধার সংরক্ষণ আইন ২০০০ এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য আইন যথাযথ ভাবে অনুসরণ করতে হবে।

৮.০ সড়ক নিরাপত্তা

জাতীয় মহাসড়ক অথবা আঞ্চলিক সড়কে সংঘঠিত দুর্ঘটনার তুলনায় বর্তমানে পল্লি সড়কে সংঘঠিত দুর্ঘটনার হার যথেষ্ট পরিমাণে কম হলেও ভবিষ্যতে পল্লি সড়কেও দুর্ঘটনার হার বৃদ্ধির সম্ভাবনাকে উপেক্ষা করা যায় না। এরূপ সম্ভাবনা সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখার জন্য পল্লি সড়কে যানবাহন চলাচলের সর্বোচ্চ গতিসীমা ও সড়কের বাঁক বিবেচনায় উপযুক্ত জ্যামিতিক এবং কারিগরি মান বজায় রাখতে হবে। উপযুক্ত স্থানে প্রয়োজনীয় সড়ক নিরাপত্তা সংকেত স্থাপনে বিশেষ মনোযোগী হতে হবে। এছাড়া যে সকল পল্লি সড়ক রেল লাইন অতিক্রম করেছে সে সকল সড়কে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক লেভেল ক্রসিং/গেট স্থাপন না করা পর্যন্ত এলজিইডি/এলজিআই উক্ত রেল/লেভেল ক্রসিং সমূহের পূর্বে ও পরে প্রয়োজনীয় সতর্কতামূলক সংকেত ও সড়কে পর্যায়ক্রমে গতি রোধক স্থাপন করবে। বছরে একবার সড়ক ব্যবহারকারীদের সাথে মতবিনিময় সভা এবং সচেতনতা বৃদ্ধিমূলক প্রচারাভিযান পরিচালনা করতে হবে। সর্বাধিক গুরুত্বপূর্ণ বিষয় হলো যে, রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি পরিচালনায় সরকারের সর্বশেষ অনুমোদিত জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালার সংশ্লিষ্ট বিধানসমূহ কঠোরভাবে অনুসৃত হবে।

৯.০ বাস্তবায়ন ব্যবস্থাপনা

সরকার কর্তৃক জারীকৃত পূর্বে বর্ণিত প্রজ্ঞাপন অনুযায়ী সড়ক শ্রেণীবিন্যাস এবং ন্যস্ত মালিকানা ও বন্টণকৃত দায়িত্ব অনুযায়ী এলজিইডি এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহ পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বাস্তবায়নের দায়িত্ব পালন করবে। তদনুযায়ী এলজিইডি উপজেলা সড়ক এবং ইউনিয়ন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ করবে এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহ তথা জেলা পরিষদ, উপজেলা পরিষদ এবং ইউনিয়ন পরিষদ উভয় শ্রেণীর (টাইপ- 'এ' ও 'বি') গ্রাম সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ করবে। তবে গ্রাম সড়ক অপেক্ষা উচ্চতর যে সকল শ্রেণীর সড়ক আছে তাদের মধ্যে আন্তঃসংযোগ স্থাপনকারী পাকা গ্রাম সড়কসমূহ স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের পরিবর্তে এলজিইডি রক্ষণাবেক্ষণ করবে। শ্রমঘন/শ্রমভিত্তিক প্রযুক্তি অনুসরণ করে স্কিম প্রণয়ন করতে হবে যাতে পল্লির জনগণ, বিশেষ করে সংশ্লিষ্ট সড়ক পার্শ্ববর্তী এলাকায় বসবাসকারী জনগণের জন্য অধিকতর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়।

১০.০ স্টেকহোল্ডারদের অংশগ্রহণ

পল্লি সড়ক পার্শ্ববর্তী এলাকায় বসবাসকারী জনগোষ্ঠী এবং সড়ক ব্যবহারকারী যানবাহন পরিচালকগণ পল্লি সড়কের প্রধান ভোক্তা। পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের বিভিন্ন স্তরে ভোক্তাদের অংশগ্রহণ উৎসাহিত করতে হবে, যাতে তাদের মাঝেও পল্লি সড়কে মালিকানাবোধ সৃষ্টি হয়। এজন্য সরকারি সংস্থাসমূহ এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহকে সহযোগিতা দিতে হবে যাতে ভোক্তাগণ স্বতঃস্ফুর্তভাবে পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন, অতিরিক্ত মাল বোঝাই যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ এবং স্বেচ্ছায় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য শ্রম বা অর্থ প্রদানে আন্তরিকতার সংগে অংশগ্রহণ করে। এলজিইডি এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহ পল্লি সড়ক, বিশেষ করে গ্রাম সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে ভোক্তাদের ভূমিকা বিষয়ে ধারণাগত ভুল-ভ্রান্তি দূর করার জন্য তাঁদের সাথে নিয়মিত সভা ও কর্মশালার আয়োজন করবে। এই নীতিমালা পরবর্তী পদক্ষেপ হিসেবে এলজিইডি পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের বিভিন্ন স্তরে ভোক্তাদের ভূমিকা বিষয়ে একটি সমন্বিত অথচ সহজবোধ্য নির্দেশিকা তৈরী করবে যা রক্ষণাবেক্ষণে তাঁদের ভূমিকা সম্পর্কিত ধারণাকে স্পষ্ট করতে সহায়ক হবে।

১১.০ জেণ্ডার 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।

১২.০ অর্থায়নের যোগান

সড়ক টেকসই রাখার স্বার্থে, পর্যাপ্ত সম্পদ এবং সম্পদের অব্যাহত প্রবাহ নিশ্চিত করার জন্য একটি টেকসই অর্থায়ন পদ্ধতি গড়ে তোলা হবে। এ জন্য সরকার বর্ধিত হারে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ খাতে অর্থায়নের বিষয়টি বিবেচনা করবে। এর পাশাপশি সরকার সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান এবং বেসরকারি খাতের অর্থায়ন উৎসাহিত করবে। পল্লি সড়ক নির্মাণের ফলে সড়ক সংলগ্ন জমির মূল্য বহুগুণ বৃদ্ধি পায় বিধায় নির্মিত পল্লি সড়ক সংলগ্ন জমি হস্তান্তরে সারচার্জ আরোপ করে রাজস্ব খাতে অর্থ সংগ্রহের বিষয় বিবেচনা করা যেতে পারে।

১২.১ রাজস্ব খাতে সরকারি তহবিল

সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের চাহিদার সাথে সরকারি অর্থ বরাদ্দের যে ঘাটতি রয়েছে তা উত্তরণের লক্ষ্যে সরকার প্রতি বছর পল্লি সড়ক ও কালভার্ট রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ক্রমবর্ধমান হারে রাজস্ব খাতে বরাদ্দ বৃদ্ধি করতে সচেষ্ট হবে।

১২.২ উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় সড়কের পুঞ্জীভূত রক্ষণাবেক্ষণ, পুনর্বাসন ও জ্যামিতিকমান উন্নয়ন

নতুন সড়ক নির্মাণের চেয়ে বিদ্যমান সড়কসমূহের মেরামত ও সংরক্ষণে সর্বাধিক গুরুত্ব প্রদান করা হবে। মেরামত ও সংরক্ষণের জন্য অনুচ্ছেদ ৫.২ এর অগ্রাধিকারক্রম অনুসরণপূর্বক প্রাপ্তব্য সম্পদের সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে।

স্বাধীনতাত্তোর কাল হতে ব্যাপক সংখ্যক উপজেলা সড়ক ও ইউনিয়ন সড়ক এমনকি কিছু গ্রাম সড়কও সম্পূর্ণরুপে উন্নয়ন করা হয়েছে, যার অনেকগুলোর 'ডিজাইন লাইফ' ইতোমধ্যে অতিক্রম করেছে এবং সেগুলোর অবস্থার ক্রমাগত অবনতি হচ্ছে। এ কারণে পুঞ্জীভূত রক্ষণাবেক্ষণের (Backlog Maintenance) পরিমাণ হ্রাস করার লক্ষ্যে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়নকালে প্রকল্প এলাকার উপজেলা সড়ক ও ইউনিয়ন সড়কের জ্যামিতিকমান উন্নয়ন অর্থাৎ প্রশস্তকরণ, ওভারলে স্থাপন, সড়কের সময়ান্তর রক্ষণাবেক্ষণসহ পুনর্বাসন case by case বিশ্লেষন পূর্বক একটি সুনির্দিষ্ট তালিকা প্রকল্প দলিলে অন্তর্ভূক্ত করে পৃথকভাবে প্রস্তাব করতে হবে। বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির মাধ্যমে গৃহীত এ ধরণের উন্নয়ন প্রকল্পে অর্থ বরাদ্দের ক্ষেত্রে অগ্রাধিকার পাওয়ার বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে। রাজস্ব খাতের বরাদ্দের আওতায় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য গৃহীত সড়ক ও সড়কাংশের সাথে উন্নয়ন প্রকল্পে গৃহীত সড়ক ও সড়কাংশের দ্বৈততা পরিহারকল্পে দু'টি পৃথক তালিকা প্রতি বছর অর্থ বিভাগে দাখিল করতে হবে।

১২.৩ স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক অর্থায়ন

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

১২.৪ বেসরকারি খাতের অর্থায়ন

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। অর্থ মন্ত্রণালয়ের সাথে আলোচনা করে বেসরকারি খাত হতে প্রাপ্ত অর্থ গ্রহণ, হিসাব সংরক্ষণ ও ব্যবহারের বিধিমালা প্রণয়ন করতে হবে যা এ নীতিমালা বাস্তবায়নের কৌশলপত্রে অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।

এলজিইডি অবশ্যই সরকারি-বেসরকারি অংশীদারীত্ব (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 পরীক্ষামূলক ভাবে চালু করেছে। পরীক্ষামূলক কাজের ফলাফল থেকে এই পদ্ধতি কার্যকর, ফলপ্রসূ ও নির্ভরযোগ্য প্রতীয়মান হলেই কেবল সরকার নিয়মিতভাবে PBMC পদ্ধতির প্রবর্তন করবে।

১৩.০ যানবাহনে অতিরিক্ত বোঝাই নিয়ন্ত্রণ

সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার মুখ্য কারণগুলির একটি হলো পল্লি সড়কে অতিরিক্ত মালামাল বোঝাই যানবাহন চলাচল। 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 সরকার কর্তৃক অনুমোদিত জাতীয় স্থল পরিবহন নীতিমালার প্রযোজ্য বিধানের পূর্ণ অনুসরণ করতে হবে।

১৪.০ প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাপনা

একজন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর তত্ত্বাবধানে অস্থায়ী একটি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ও সড়ক নিরাপত্তা (RMRS) ইউনিট এর মাধ্যমে এলজিইডি বর্তমানে রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি ব্যবস্থাপনা ও বাস্তবায়ন করছে যা সম্পূর্ণই এর নিজস্ব রাজস্ব খাতের জনবল দ্বারা পরিচালিত। এ জনবল ব্যবস্থা অপর্যাপ্ত বিধায় যোগ্য এবং দক্ষ অতিরিক্ত নতুন জনবল দ্বারা এটির পুনর্গঠন ও আরও শক্তিশালী করা প্রয়োজন। সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের উদ্দেশ্যে এলজিইডি জেলা, আঞ্চলিক ও প্রধান কার্যালয় পর্যায়ে পর্যাপ্ত সংখ্যক জনবল নিয়োগের মাধ্যমে এর প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো সুসংগঠিত করবে। এলজিইডির পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ণ ইউনিট বাৎসরিক পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন কাজ নিবিড়ভাবে পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে একটি আলাদা শাখা গঠন করবে। প্রয়োজনে স্বতন্ত্র বিশেষজ্ঞ দ্বারাও সরকারি অর্থ ব্যয়ে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের গুণগতমান মূল্যায়ন করা হবে।

১৫.০ রক্ষণাবেক্ষণ কাজের গুণগতমান নিয়ন্ত্রণ

পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজের গুণগতমান নিয়ন্ত্রণের লক্ষ্যে সময়ান্তর inspection and testing এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এ সংক্রান্ত কর্ম পদ্ধতি কৌশলপত্রে অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।

১৬.০ জনবল উন্নয়ন

রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন ও পরিবীক্ষণে অংশগ্রহণকারী নিজস্ব জনবল, রক্ষণাবেক্ষণ ক্রু/কর্মী ও স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের কর্মচারীদের দক্ষতা, যোগ্যতা ও কার্যক্ষমতা উন্নয়নের জন্য এলজিইডি 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 কাঁচা অংশ রক্ষণাবেক্ষণের জন্য মহিলা শ্রমিকদের 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 ব্যয়সাশ্রয়ী কর্মসূচি প্রণয়নের লক্ষ্যে রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির পরিকল্পনা ও প্রণয়ন কাজে অংশগ্রহণকারীদের জন্য এলজিইডি বিশেষ ওরিয়েন্টেশন কোর্সের আয়োজন করবে।

১৭.০ গবেষণা/অনুসন্ধান ও তথ্য ব্যবস্থাপনা

এলজিইডির সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ও সড়ক নিরাপত্তা (RMRS) ইউনিট প্রতিবছর পল্লি সড়কে সংঘঠিত দুর্ঘটনা ও দুর্ঘটনায় হতাহতের রেকর্ডসহ তৎসংশ্লিষ্ট সকল তথ্য সংরক্ষণ করবে। আন্ত-ইউনিট সমন্বয় কমিটির সাথে আলোচনা করে RMRS ইউনিট আধুনিক কারিগরি উন্নয়ন বিষয়ে উপযুক্ত গবেষণা ও অনুসন্ধান পরিচালনা করবে। কর্মক্ষমতা উন্নয়ন এবং দুর্ঘটনা ও দুর্ঘটনায় হতাহতের সংখ্যা কমিয়ে আনতে পরীক্ষা-নিরীক্ষা চালাতে হবে। পল্লি সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে কাজের মানের কোনও ছাড় না দিয়ে উপযুক্ত শ্রমঘন পদ্ধতি উন্নয়নের প্রচেষ্টা এলজিইডি চালিয়ে যাবে, যাতে পল্লির প্রান্তিক দরিদ্র শ্রেণী, বিশেষ করে দুঃস্থ মহিলাদের জন্য অধিক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়। বাংলাদেশের প্রেক্ষাপটে সর্বোচ্চ আর্থ-সামাজিক সুবিধা অর্জনের লক্ষ্যে এলজিইডি রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির ক্ষেত্রে প্রচলিত সর্বোত্তম অনুশীলনগুলির পাশাপাশি রক্ষণাবেক্ষণ কর্মপ্রণালী ও মান হালনাগাদ করার জন্য প্রচেষ্টা চালিয়ে যাবে। পল্লি সড়ক বিটুমিনাস কার্পেটিং -এর পরিবর্তে কংক্রিটের রাস্তা নির্মাণের উপযোগিতা পরীক্ষার জন্য একটি সমীক্ষা পরিচালনার ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

(আবু আলম মোঃ শহিদ খান)
সচিব
স্থানীয় সরকার বিভাগ

সড়ক পুনঃ শ্রেণীবিন্যাস, সংজ্ঞায়ন ও মালিকানা ২০০৩

ক্রমিক নম্বর	ধরন	সংজ্ঞা	মালিকানা ও দায়িত্ব
১	জাতীয় মহাসড়ক	জাতীয় রাজধানীর সাথে বিভাগীয় শহর অথবা 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 সংযোগদানকারী 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 দৈর্ঘ্যে 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।	

উৎস ঃ বাংলাদেশ গেজেট ১ম অংশ, ৬ই নভেম্বর ২০০৩

* আরএইচডিঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, এলজিইডিঃ স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর, এলজিআইঃ স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান।

** উচ্চতর সড়ক ব্যবস্থাঃ জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক, জেলা সড়ক।

এলজিইডি/এলজিআই এর আওতায় সড়ক নেটওয়ার্ক ও সেতু/কালভার্ট

সড়ক নেটওয়ার্ক

সড়কের ধরণ	মোট সংখ্যা	মোট দৈর্ঘ্য (কি:মি:)	উন্নীত (কি:মি:)				মাটির রাস্তা (কি:মি:)
			বিসি	আরসিসি/সিসি	এইচবিবি/বিএফএস	মোট	
উপজেলা সড়ক	৪,৪৯৯	৩৭,৭৯০	২৭,৪২১	৫০২	২,৪২৫	**৩০,৩৪৮**	৭,৪৪২
ইউনিয়ন সড়ক	৭,৯৮৩	৪৪,৭৪৮	১৮,১৪৫	৫৫২	৪,৩৮৭	**২৩,০৮৪**	২১,৬৬৪
গ্রাম সড়ক (ক-শ্রেণী)	৩৮,১০২	১,১০,৫৫৫	১৪,৬৪৪	৫৭৫	৭,২৭৯	**২২,৪৯৮**	৮৮,০৫৭
গ্রাম সড়ক (খ-শ্রেণী)	৫৮,৫২১	১,০৮,২৭৫	৪,৬০৮	৩০৪	৩,৭৫৮	**৮,৬৭০**	৯৯,৬০৫
মোট ঃ	**১,০৯,১০৫**	**৩,০১,৩৬৮**	**৬৪,৮১৮**	**১,৯৩৩**	**১৭,৮৪৯**	**৮৪,৬০০**	**২,১৬,৭৬৮**

সেতু/কালভার্ট

সড়কের ধরণ	মোট প্রয়োজন		উন্নীত		উন্নত করা প্রয়োজন	
	মোট সংখ্যা	মোট দৈর্ঘ্য (মিটার)	মোট সংখ্যা	মোট দৈর্ঘ্য (মিটার)	মোট সংখ্যা	মোট দৈর্ঘ্য (মিটার)
উপজেলা সড়ক	৬৩,০৩৪	৪,৭৬,৮৬৩	৫৮,৮৫৯	৩,৮১,৪২০	৪,১৭৫	৯৫,৪৪৩
ইউনিয়ন সড়ক	৬৭,৫৭৯	৪,৩২,০৯২	৫৯,৭৯২	৩,১১,৫৭৮	৭,৭৮৭	১,২০,৫১৪
গ্রাম সড়ক (ক-শ্রেণী)	১,০১,৮৭৭	৫,৮২,৪৭২	৭২,৪৮৩	৩,৩০,৭৭৫	২৯,৩৯৪	২,৫১,৬৯৭
গ্রাম সড়ক (খ-শ্রেণী)	৭৭,৪২৬	৩,৭৮,২৮৮	৪২,৬৬৭	১,৫৯,৬৬৭	৩৪,৭৫৯	২,১৮,৬২১
মোট ঃ	**৩,০৯,৯১৬**	**১৮,৬৯,৭১৫**	**২,৩৩,৮০১**	**১১,৮৩,৪৪০**	**৭৬,১১৫**	**৬,৮৬,২৭৫**

উৎস ঃ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ও সড়ক নিরাপত্তা ইউনিট, এলজিইডি, ডিসেম্বর ২০১২।

বাঃসঃমুঃ-২০১২/১৩-৭৬৩৯ কম(সি-১৩)— ৩০০ বই, ২০১৩।