

REFORM & REBUILD

Missing policy reforms in Bangladesh's transport sector

MD HADIUZZAMAN



Md Hadiuzzaman
is a transport expert
and professor at the
Department of Civil
Engineering, BUET.

In a densely populated country like Bangladesh—especially in Dhaka, the mega city with its unique characteristics—addressing issues such as infrastructure, traffic control, and safety requires more than just physical development. This is a complex issue, and solely focusing on infrastructure will not provide a solution. Instead, comprehensive policy reform is essential. At present, significant loopholes exist in policy. We have not prioritised policy development, which is why, despite having infrastructure, we are not fully reaping its expected benefits.

Policy formulation and implementation are crucial for infrastructure development. When major transport infrastructure is built without policies for vehicle control, registration, or appropriate vehicle models, informal transport systems emerge. As a result, despite extensive infrastructure development, Dhaka has become an immobile city—something we experience daily. While a significant amount of infrastructure has already been constructed, the urgent need now

is a policy on vehicle regulation and its effective implementation.

Dhaka already has strong connectivity with divisional and district cities. To enhance the public transport system, priority should now be given to selecting the appropriate types and numbers of vehicles. While the required investment is relatively low, the impact could be highly significant.

The current and future governments, along with policymakers, must recognise that investment should be distributed across divisions and districts rather than being concentrated in the capital. By developing workplaces in these areas, we can help decentralise economic opportunities and reduce the influx into Dhaka, ultimately reversing the trend of overpopulation in the city. Only then will we see a meaningful return on the infrastructure built over the past 15 to 20 years.

We often highlight that Dhaka contributes 35% to our GDP. However, it is equally important to acknowledge that this economic output is significantly offset by the costs associated with traffic

View of Padma Bridge.

PHOTO: SK ENAM



congestion. This should be considered when evaluating the city's economic impact.

Additionally, the role of the Planning Commission is crucial. It must be strengthened, as it plays a vital role in shaping policies for both Dhaka and the entire country. Reforming the commission is necessary, particularly in how development projects are planned and approved, as this falls directly under its jurisdiction. At present, the commission lacks professional planners who have the expertise to assess whether a project will be truly beneficial. It is essential to include such professionals in the planning process to ensure that projects are effectively designed and yield long-term benefits.

Another critical issue is the strain on our road network, particularly regarding connectivity between Dhaka and other cities and districts. While it may seem that expanding roads—such as converting two-lane roads into four lanes or four-lane roads into six lanes—would reduce travel time and improve mobility, this approach exposes a fundamental flaw in planning.

Roads such as the Dhaka-Sylhet Road or the Dhaka-Chattogram Road serve as connecting roads rather than dedicated mobility corridors. Even though widening these roads may provide temporary relief, the long-term impact will be minimal as they are not designed for sustained, efficient mobility.

The current approach to road development in surrounding areas, particularly road widening, often results in displacement and significant harm to local businesses. Moreover, expanding roads cannot be effectively managed by simply installing barricades, as these fail to address the strong social and economic ties between communities on both sides. For instance, despite barriers, people continue to cross the Dhaka-Mava Expressway horizontally. This happens because these are connecting roads rather than dedicated mobility routes. Therefore, road planning must incorporate the development of a separate mobility network—an entirely distinct road system designed for improved transportation efficiency.

CONTINUED ON PAGE 37

- ▶ Dhaka is often credited with contributing 35% to the national GDP. However, it is equally important to recognise that traffic congestion significantly offsets this economic output. This factor must be taken into account when assessing the city's overall economic impact.
- ▶ Expanding roads—such as widening two-lane roads to four lanes or four-lane roads to six—may appear to reduce travel time and enhance mobility, but this approach reveals a fundamental flaw in planning.
- ▶ A paradigm shift is needed—mobility networks must be separate from existing roads. While current roads offer accessibility, they lack efficiency, requiring comprehensive planning reforms for future demands.
- ▶ Public transport should be the backbone of Dhaka's transport system. Instead of bus route franchises, a government-owned company should be established to oversee and manage operations efficiently.
- ▶ Our strong river connectivity, if effectively integrated with utilities, could greatly improve accessibility and streamline urban mobility.

সহজ ও নিরাপদ রেমিট্যান্স সেবায় রূপালী ব্যাংক

প্রবাসীদের আস্তা
রূপালী ব্যাংকের রেমিট্যান্স সেবা



যে কারণে রূপালী ব্যাংকের মাধ্যমে রেমিট্যান্স পাঠানোর ঃ

- ▶ রূপালী ব্যাংক পিএলসি সকল নিয়ম কানুন মেনে ও আধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার করে রেমিট্যান্স সেবা প্রদান করে।
- ▶ রূপালী ব্যাংক পিএলসি রাষ্ট্রমালিকানাধীন অন্যতম বৃহৎ বাণিজ্যিক ব্যাংক। বাংলাদেশের প্রত্যন্ত অঞ্চল পর্যন্ত ব্যাংকের শাখা ও উপশাখার বিস্তৃত নেটওয়ার্কের মাধ্যমে অতি দ্রুত প্রবাস থেকে রেমিট্যান্স দেশে পাঠাতে পারেন।
- ▶ বিশ্বের প্রায় ১৫০টি দেশ থেকে ৫০ টির অধিক পার্টনার এজেন্টের মাধ্যমে রূপালী ব্যাংক সরাসরি রেমিট্যান্স প্রেরণের সুবিধা।
- ▶ ব্যাংকিং চ্যানেলে দেশে রেমিট্যান্স প্রেরণের বিপরীতে সরকারী প্রণোদনা/নগদ সহায়তা প্রদান।

বিকল্প চিন্তা না করে

এই মুহূর্তে আপনার প্রবাসী স্বজনকে তাদের কষ্টার্জিত অর্থ রূপালী ব্যাংক পিএলসি'র মাধ্যমে নিরাপদে ও দ্রুততম সময়ে দেশে পাঠাতে উদ্বুদ্ধ করুন।
হৃদয়ের মাধ্যমে টাকা প্রেরণ অবৈধ, ঝুঁকিপূর্ণ ও দেশের স্বার্থ পরিপন্থী।
ডিজিট করুন <https://rupalibank.com.bd/remittance.php>



রূপালী ব্যাংক পিএলসি
RUPALI BANK PLC

উত্তম সেবার নিশ্চয়তা

www.rupalibank.com.bd



বেসিক ব্যাংক লিমিটেড
স্বাধীনতা পথের সর্ববৃহৎ আয়ের

সতভাগ রাষ্ট্র মালিকানাধীন ব্যাংক

মাত্র ২২০০/- টিকায়
দশ লাখোপতি!



আমরা দিচ্ছি এই সুযোগ...

“বেসিক দশ লাখোপতি আমানত প্রকল্প”

সাধারণ বৈশিষ্ট্য:

- ▶ এ আমানত স্কীমে ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান, সমিতি একক বা যৌথ নামে এক বা একাধিক হিসাব খোলা যাবে।
- ▶ মাসিক কিস্তি ভিত্তিক জমাকৃত অর্থ নির্দিষ্ট মেয়াদ শেষে ন্যূনতম ১০ (দশ) লাখ টাকা হবে।
- ▶ মেয়াদকাল: ৫, ১০, ১৫, ২০ বছর।

মাসিক কিস্তির পরিমাণ ট	মেয়াদ	মেয়াদান্তে এককালীন প্রদেয়* ট
১৪,৫০০	৫ বছর	১০,২৫,৫৭৪
৬,২০০	১০ বছর	১০,৩৯,৩৩৪
৩,৫০০	১৫ বছর	১০,৫১,৪১০
২,২০০	২০ বছর	১০,৬১,০৭৬

বিশেষ বৈশিষ্ট্য:

- ▶ স্থিতির ৯০% পর্যন্ত ঋণ সুবিধা।
- ▶ গ্রাহকের হিসাব থেকে স্বয়ংক্রিয়ভাবে কিস্তির অর্থ স্থানান্তরের সুবিধা।
- ▶ নির্দিষ্ট পরিমাণ কিস্তি বকেয়া হলেও পুনঃচালু করণের সুবিধা।
- ▶ অগ্রিম কিস্তি পরিশোধের সুবিধা।

প্রয়োজনীয় তথ্য ও কাগজপত্র:

- ▶ অনলাইনে ফরম পূরণ করে e-KYC প্রক্রিয়ায় অথবা শাখা ও উপশাখায় উপস্থিত হয়ে হিসাব খোলার সুবিধা।
- ▶ হিসাবধারীর জন্ম নিবন্ধন সনদ/জাতীয় পরিচয়পত্রের কপি।
- ▶ হিসাবধারী নাবালক হলে অভিভাবকের (বাবা অথবা মা অথবা আইনগত অভিভাবক) জাতীয় পরিচয়পত্র/জন্ম নিবন্ধন সনদ/বৈধ পাসপোর্টের কপি। প্রত্যেকের সাম্প্রতিক তোলা পাসপোর্ট সাইজের ২ কপি ছবি।
- ▶ নমিনির সাম্প্রতিক তোলা পাসপোর্ট সাইজের ১ কপি ছবি।

শুদ্ধাচার ও শিষ্টাচার
সভ্য জাতির অহংকার ॥

বৈধ পথে আসলে টাকা
সচল হবে দেশের চাকা ॥

* শর্ত প্রযোজ্য