# ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (ডিটিসিএ)

# ঢাকা নগর পরিবহন পাইলটিং নীতিমালা, ২০২১
## (খসড়া)

## সূচিপত্র

**প্রথম অধ্যায়: প্রারম্ভিক**

১. উদ্দেশ্য
২. সংজ্ঞা

**দ্বিতীয় অধ্যায়: বাস অপারেটিং কোম্পানী/সংগঠন এর দায়িত্ব**

১. বাস পরিচালনা
২. বাস স্টপেজ, বাস থামানো ও যাত্রী উঠানামা
৩. বাসের চালক, হেলপার ও অন্যান্য কর্মচারী
৪. যাত্রী সুরক্ষা ও দুর্ঘটনা পরিসংখ্যান
৫. বাসের ফিটনেস, পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা ও অন্যান্য সুযোগসুবিধা নিশ্চিতকরণ
৬. বিজ্ঞাপন

**তৃতীয় অধ্যায়: যাত্রীর অধিকার এবং দায়িত্ব**

১. যাত্রীর অধিকার
২. যাত্রীর দায়িত্ব
৩. বাসে নিষিদ্ধ কার্যাবলী
৪. অপ্রাপ্তবয়স্ক যাত্রী পরিবহন

**চতুর্থ অধ্যায়: টিকেটিং ও ভাড়া আদায়**

**পঞ্চম অধ্যায়ঃ কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব**

**ষষ্ঠ অধ্যায়ঃ নীতিমালা সংশোধন**

**পটভূমিঃ** যে কোনো শহরের ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নয়নসাধনে সুপরিকল্পিত বাস পরিবহন ব্যবস্থা গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। ঢাকা মহানগরের জনসংখ্যা বৃদ্ধির সাথে সাথে বাস- মিনিবাস সহ অন্যান্য মোটরযানের সংখ্যা ক্রমান্বয়ে বৃদ্ধি পাচ্ছে। বাস পরিবহন ব্যবস্থা সুপরিকল্পিত না হওয়ার কারণে বর্তমানে ঢাকা মহানগরের সর্বত্র বিভিন্ন কোম্পানির বাসের মধ্যে অসম প্রতিযোগিতা পরিলক্ষিত হয়। ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষের উপর আরোপিত দায়িত্বগুলোর মাঝে অন্যতম হলো শহরের গণপরিবহন গুলোর উন্নয়ন ও এদের মধ্যে সমন্বয় সাধন।

স্থানীয় সরকার বিভাগের প্রজ্ঞাপন নং-৪৬.০৭০.০৫৪.০০.০০.০৭২.১১(অংশ-১).১১৩৫, তারিখ ০৯/০৯/২০১৮ খ্রিঃ মারফত Bus Route Rationalization ও কোম্পানীর মাধ্যমে বাস পরিচালনা পদ্ধতি প্রবর্তন এবং এ সংক্রান্ত কার্যক্রম সমন্বয় করার উদ্দেশ্যে একটি কমিটি গঠন করা হয়। মাননীয় মেয়র ডিএসসিসি'র নেতৃত্বে গঠিত বাস রুট রেশনালাইজেশন কমিটির ৭ম ও ৮ম সভায় একটি পাইলট প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। সভায় প্রস্তাবিত রুটগুলির মধ্য হতে একটি রুটে বর্তমান অবস্থায় পাইলট রুট হিসাবে কোম্পানী ভিত্তিক পরিচালনার সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এ প্রসঙ্গে, ডিটিসিএ বিগত ১২/০৫/২০১৯ তারিখে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি ও শ্রমিক ফেডারেশনের নেতৃবৃন্দের উপস্থিতিতে একটি সভা আয়োজন করে। এই সভায় আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের বিষয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়। রুট এলাইনমেন্ট এবং রুটের দৈর্ঘ্য বিবেচনা পূর্বক গ্রীন ক্লাষ্টারের অধীন প্রস্তাবিত রুট নং-২১ (ঘাটারচর হতে মতিঝিল) বর্ণিত পরিস্থিতির বিবেচনায় অধিকতর গ্রহণযোগ্য ও সহজে বাস্তবায়নযোগ্য বলে বিবেচিত হয়েছে।

বিআরটিএ রুট পারমিট ডাটা অনুযায়ী প্রস্তাবিত এই রুটে বর্তমান ১৩ রুটের ৩৮২টি বাস চলাচল করে। এই ১৩টি রুটের মধ্যে ৮টি রুটের ২১৭টি বাস নারায়নগঞ্জ এলাকা হতে শুরু করে মতিঝিল/ গুলিস্তান এলাকা ঘুরে আবার নারায়নগঞ্জ ফিরে চলে যায়। অন্য ৫টি রুটের ১৬৫টি গাড়ি ঘাটারচর এলাকা হতে শুরু করে নারায়নগঞ্জ এলাকা পর্যন্ত যাতায়াত করে। এ পরিস্থিতিতে বর্তমান পরিবহন ও ট্রাফিক ব্যবস্থা বিবেচনায় সভায় এই মর্মে সিদ্ধান্ত হয় যে, ঘাটারচর থেকে আলোচ্য ৫টি রুটের গাড়ি মতিঝিল পর্যন্ত যাওয়া আসা করবে।

কমিটির ১৪তম সভায় এই মর্মে সিদ্ধান্ত হয় যে, ঘাটারচর থেকে কাঁচপুর ব্রিজ অবধি একটি পাইলট রুট পরিচালনা করা হবে এবং এর জন্য প্রয়োজনীয় অবকাঠামো যেমন যাত্রী ছাউনী, বাস বে ইত্যাদি সংশ্লিষ্ট দপ্তর/সংস্থা যথাযথভাবে সম্পন্ন করবেন। এই কাজ শুরু করার লক্ষ্যে আপাতত প্রাথমিক পর্যায়ে সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি বিদ্যমান এই রুটে বাস মালিকদের সমন্বয় করে একটি Joint Venture Agreement (JVA) তৈরি করবেন (মূল প্রস্তাবনায় যা কোম্পানী করার কথা রয়েছে) এর উদ্দেশ্য ছিল, নগরবাসীর বাস রুট রেশনালাইজেশন প্রস্তাবের প্রতি আকুন্ঠ চাহিদার কথা বিবেচনা করে দ্রুততম সময়ে পরীক্ষামূলকভাবে মূল প্রস্তাবনার আংশিক বাস্তবায়ন যাচাই করে দেখা।

বর্তমান কোভিড-১৯ এর প্রভাবে এই রুটগুলোতে বিআরটিএ কর্তৃক অনুমোদিত বাসগুলো অলাভজনক হওয়াতে তারা নিজেদের ইচ্ছায় অন্যান্য লাভজনক রুটে বাস চালাচ্ছেন। ফলে প্রস্তাবিত বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলট রুটে উল্লিখিত ৫টি রুটের ১৬৫টি বাসগুলোর উপস্থিতি নেই। বিগত ১৫তম কমিটির সভায় পরিবহন মালিক ও শ্রমিক ফেডারেশনের সদস্যগণ পাইলট পরিচালনার জন্য বিদ্যমান পরিস্থিতিতে জানান যে, বর্তমানে ঘাটারচর থেকে পূর্বদিকে সাইনবোর্ড, কাঁচপুর, মেঘনাঘাট ইত্যাদি রুটে ৩টি কোম্পানীর মোট ২০৭ টি বাস/মিনিবাস চলাচল করছে এবং তাদের প্রস্তাব অনুযায়ী এই বাসগুলো দিয়ে পাইলট প্রজেক্ট চালানোর ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

পরবর্তীতে সিদ্ধান্ত হয় যে, ২টি কোম্পানীর মোট ১৫৫টি বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলট রুটে চলাচল করবে। এছাড়াও পাইলট রুটটি ঘাটারচর থেকে কাঁচপুর ব্রীজ পর্যন্ত বর্ধিত করা হবে, যাতে বাসগুলি নিরবিচ্ছিন্নভাবে কাঁচপুর ব্রীজের নিজ দিয়ে ঘুরে অন্যান্য গাড়ী চলাচলে বিঘ্নতা সৃষ্টি না করে আবার নিজস্ব রুটে চলে আসতে পারে। মাননীয় মেয়র মহোদয়গণের উপস্থিতিতে সভায় বিআরটিএ'কে এই রুটে ভাড়া নির্ধারনের দায়িত্ব অর্পন করা হয়। এ প্রেক্ষাপটে বাস পরিবহন ব্যবস্থা নিরাপদ, দ্রুতগামী, পরিকল্পিত, সুষ্ঠু ও আধুনিক করার লক্ষ্যে "বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলটিং নীতিমালা, ২০২১" প্রণয়ন করা হয়েছে।

## সংক্ষিপ্ত শিরোনাম

১. এই নীতিমালা "বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলটিং নীতিমালা, ২০২১" নামে অভিহিত হবে।
২. Bus Route Rationalization ও কোম্পানীর মাধ্যমে বাস পরিচালনা পদ্ধতি প্রবর্তন এবং এ সংক্রান্ত কার্যক্রম সমন্বয় করার উদ্দেশ্যে গঠিত কমিটির অনুমোদনের তারিখ হতে এই নীতিমালা কার্যকর হবে; এবং
৩. এই নীতিমালা পাইলটিং রুট (ঘাটারচর থেকে কাঁচপুর ব্রিজ পর্যন্ত) এবং কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত অধিক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে।

## প্রথম অধ্যায়: প্রারম্ভিক

### ১. উদ্দেশ্য

১.১.১. কর্তৃপক্ষের আওতাধীন বাস রুট ফ্রাঞ্চাইজ পাইলটিং এর মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর একটি রুটে বাস চলাচলে শৃঙ্খলা আনয়ন ও যাত্রীদের সর্বাধিক সেবা প্রদান নিশ্চিতকরণ।

### ২. সংজ্ঞা

১.২.১ "রুট" অর্থ বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলটিং এর উদ্দেশ্যে নির্ধারিত ঘাটারচর-মোহাম্মদপুর হতে গুলিস্তান/মতিঝিল হয়ে সাইনবোর্ড-কাঁচপুর ব্রীজ পর্যন্ত এবং কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত অন্য যে কোনো রুট।

১.২.২ “কমিটি” অর্থ স্থানীয় সরকার বিভাগের প্রজ্ঞাপন নং-৪৬.০৭০.০৫৪.০০.০০.০৭২.১১(অংশ-১).১১৩৫, তারিখ ০৯/০৯/২০১৮ খ্রিঃ মারফত Bus Route Rationalization ও কোম্পানীর মাধ্যমে বাস পরিচালনা পদ্ধতি প্রবর্তন এবং এ সংক্রান্ত কার্যক্রম সমন্বয় করার উদ্দেশ্যে গঠিত কমিটি।

১.২.৩ "কর্তৃপক্ষ" অর্থ "ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ আইন, ২০১২" আইনের ধারা ৪ এর অধীনে প্রতিষ্ঠিত "ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (ডিটিসিএ)"।

১.২.৪ "পিক আওয়ার" অর্থ সাধারনভাবে সপ্তাহের কর্মদিবসের (সাপ্তাহিক ও সরকারি ছুটির দিন ব্যতীত) সকাল ৭:০০টা হতে ১০:০০টা এবং বিকাল ৪:০০টা থেকে রাত ৯:০০টা পর্যন্ত পিক আওয়ার সময়।

১.২.৫ "গণপরিবহন" অর্থ কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত রুটে ভাড়ার বিনিময়ে যাত্রী পরিবহনের জন্য ব্যবহৃত রুট পারমিটধারী বাস। মিনিবাসও এর অন্তর্ভুক্ত হবে।

১.২.৬ "ড্রাইভিং লাইসেন্স" অর্থ কোনো বাস ও মিনিবাস চালানোর জন্য কোনো ব্যক্তিকে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) কর্তৃক প্রদত্ত ড্রাইভিং লাইসেন্স।

১.২.৭ "দুর্ঘটনা" অর্থ সড়ক পরিবহন আইনের নির্ধারিত রুটে চলাচলকারী গণপরিবহন ব্যবহারের দ্বারা বা তা হতে উদ্ভূত কোনো অঘটন বা ঘটনা সংঘটন, যার ফলে কোনো ব্যক্তির মৃত্যু বা দেহে জখম সংঘটিত হয় অথবা কোনো সম্পত্তি, যানবাহন বা স্থাপনার ক্ষতি সাধিত হয়। এছাড়া অন্য কোনও যানবাহনের সাথে গণপরিবহনের সংঘর্ষ এর আওতাভুক্ত হবে।

১.২.৮ "ফিটনেস সনদ" অর্থ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) কর্তৃক প্রদত্ত গণপরিবহন চলাচলের উপযুক্ততার সনদ।

১.২.৯ "ভাড়া" অর্থ গণপরিবহনে ভ্রমণের উদ্দেশ্যে টিকেটের বিনিময়ে অথবা POS Machine/ Validator/ Rapid Pass ইত্যাদির মাধ্যমে নির্দিষ্ট দূরত্বের জন্য প্রদেয় অর্থ।

১.২.১০ "যাত্রী" অর্থ গণপরিবহনে ভ্রমণের উদ্দেশ্যে ভাড়ার বিনিময়ে বাসে উঠা থেকে শুরু করে নেমে যাওয়া পর্যন্ত একজন ব্যক্তি।

১.২.১১ "বাস চালক" অর্থ বৈধ লাইসেন্সধারী, JVA কর্তৃক নিয়োগপ্রাপ্ত কোনো ব্যক্তি যিনি বাস চালনা করেন।

১.২.১২ "বাস মালিক" অর্থ এরূপ কোনো ব্যক্তি যার কোনো বাস স্বত্ব রয়েছে এবং যার নামে বাসটি বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) কর্তৃক রেজিস্ট্রেশন করা হয়েছে।

১.২.১৩ "রেজিস্ট্রেশন সনদ" অর্থ বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) কর্তৃক প্রদত্ত গণপরিবহনের রেজিষ্ট্রেশন সনদ।

১.২.১৪ "স্টপেজ" অর্থ রুটের নির্দিষ্ট দূরত্বে গণপরিবহনে যাত্রী উঠানো এবং নামানোর উদ্দেশ্যে নির্ধারিত স্থান।

১.২.১৫ “বে” অর্থ এমন স্টপেজসমূহ যেখানে গণপরিবহন কার্বের সমান্তরালে সাইডিং ও থামার জন্য আলাদা লেনের সংস্থান রয়েছে।

১.২.১৬ "ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মচারী" অর্থ কর্তৃপক্ষ বা কমিটি কর্তৃক ক্ষমতাপ্রাপ্ত কোনো কর্মচারী।

১.২.১৭ “বাস অপারেটর/পরিচালনাকারী” অর্থ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত রটে বাস চালনার দায়িত্বপ্রাপ্ত কোম্পানি/সংগঠন।

১.২.১৮ “কন্ডাক্টর” অর্থ যাত্রীবাহী মোটরযানের যাত্রীদের নিকট হইতে ভাড়া আদায় ও যাত্রীদের মোটরযানে ওঠা-নামা নিয়ন্ত্রণ করিবার কার্যসহ নির্ধারিত অন্য কোনো কার্য সম্পাদনে নিয়োজিত ব্যক্তি;

১.২.১৯ “কন্ডাক্টর লাইসেন্স” অর্থ কোনো মোটরযানে নির্দিষ্ট ব্যক্তিকে কন্ডাক্টর হিসাবে কাজ করিবার জন্য বিআরটিএ কর্তৃক প্রদত্ত লাইসেন্স;

## দ্বিতীয় অধ্যায়:  বাস পরিচালনাকারী কোম্পানি/ সংগঠন এর দায়িত্ব

### ১. বাস পরিচালনা

২.১.১ বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলটিং এর উদ্দেশ্যে যৌথ উদ্যোগ চুক্তির (Joint Venture Agreement, JVA) মাধ্যমে বাস পরিচালনাকারীরা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত রুটে বাস পরিচালনা করবেন। বাস পরিচালনার লক্ষ্যে পরিচালনাকারীদের যৌথ উদ্যোগ (Joint Venture, JV) ও কর্তৃপক্ষের মধ্যে একটি চুক্তি সম্পাদিত হবে।

২.১.২ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত বাস টার্মিনাল/ ডিপো/ স্থান থেকে নির্ধারিত সময়ে এবং সুনির্দিষ্ট সময়সূচী (বাস শিডিউল) অনুযায়ী বাস পরিচালনা করতে হবে। কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত বাস টার্মিনাল/ডিপো/স্থান ছাড়া বাস পার্কিং/নাইট পার্কিং করা যাবে না।

২.১.৩ বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলটিং এর আওতায় বাসের সংখ্যা, বাসের ধরণ, মালিকানার তথ্য ইত্যাদির বিষয়ে বাস রুট রেশনালাইজেশন কমিটির অনুমোদন নিতে হবে। অনুমোদন ছাড়া বাসের সংখ্যা সংযোজন-বিয়োজন করা যাবে না।

২.১.৪ বাস টার্মিনাল থেকে পিক-আওয়ারে সর্বোচ্চ ৫ মিনিটের ব্যবধানে এবং অফ পিক-আওয়ারে সর্বোচ্চ ১০ মিনিটের ব্যবধানে বাস ছাড়তে হবে। প্রতিটি স্টপে বাস সর্বোচ্চ ১ মিনিট অবস্থান করতে পারবে।

২.১.৫ যান্ত্রিক ত্রুটির কারণে রুটের কোন বাস চলতিপথে নষ্ট হয়ে গেলে (ব্রেকডাউন) বাস পরিচালনাকারীদের যত দ্রুত সম্ভব বিকল্প বাস দ্বারা বাস সার্ভিস স্বাভাবিক অবস্থায় ফেরত আনতে হবে।

২.১.৬ বাস চালনাকারী ড্রাইভারদের দৈনন্দিন রেকর্ড (লগ বুক) সংরক্ষণ করতে হবে। প্রতিটি বাস জিপিএস ট্রাকারের মাধ্যমে ট্রাকিং করতে হবে এবং প্রতিদিনের চলাচলের তথ্য (Movement Data) সংরক্ষণ করতে হবে।

২.১.৭ গণপরিবহনে নারীর নিরাপদ ও স্বচ্ছন্দ যাতায়াত নিশ্চিত করতে হবে। কোনো অনাকাঙ্খিত ঘটনা ঘটলে তাৎক্ষণিকভাবে তা রিপোর্ট করার জন্য বাসের ভেতরে হটলাইন (৯৯৯) দৃশ্যমান থাকতে হবে।

২.১.৮ সরকার কর্তৃক জারীকৃত আদেশ, নির্দেশনা ও নীতিমালা অনুযায়ী গণপরিবহনে নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধীদের জন্য সংরক্ষিত আসন থাকবে।

### ২. বাস স্টপেজ, বাস থামানো ও যাত্রী উঠানামা

২.২.১ বাসে যাত্রী উঠানোর ক্ষেত্রে সুশৃংখল লাইন অনুসরণ করতে হবে। তবে শিশু, নারী ও বয়স্করা অগ্রাধিকার পাবেন।

২.২.২ যাত্রীদের সুরক্ষা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে, শুধুমাত্র সুনির্দিষ্ট স্টপ গুলোতে যাত্রীদের উঠা-নামা করতে হবে।

২.২.৩ বিআরটিএ'র অনুমোদিত স্পেসিফিকেশনের বাইরে বাসের আসন সংখ্যা বৃদ্ধি করা যাবে না।

২.২.৪ বৈধ টিকেট ব্যতীত কোন যাত্রী পরিবহন করা যাবে না।

২.২.৫ যাত্রীদের জন্য যাত্রা শুরুর পূর্বে কাউন্টারে বাসের টিকেট ক্রয়ের ব্যবস্থা থাকবে। কাউন্টার ব্যতীত কোন টিকেট বিক্রয় করা যাবে না।

২.২.৬ সাধারণত বাস রাস্তার কার্বের সমান্তরালভাবে থামবে, যাতে অন্যান্য যানবাহন বা পথচারীরা বাধার সম্মুখীন না হয়।

২.২.৭ বাস চলাকালে দরজা অবশ্যই বন্ধ রাখতে হবে এবং ড্রাইভার দরজা বন্ধের পূর্বে বাস চালানো শুরু করবে না।

## ৩. বাসের চালক, কন্ডাকটর ও অন্যান্য কর্মচারী

২.৩.১ বাস চালককে বৈধ লাইসেন্স সাথে রাখতে হবে। চালক ও কন্ডাকটরদের পৃথক ইউনিফর্ম পরিধান করতে হবে।

২.৩.২ বাস চালক, কন্ডাকটর ও অন্যান্য কর্মচারীদের বাস পরিচালনাকারী কর্তৃক নিয়োগপত্র দিতে হবে। নিয়োগের মেয়াদ কমপক্ষে এক বছর হতে হবে।

২.৩.৩ চালক ও কন্ডাকটরদের পরিচয়পত্র দৃশ্যমান রাখতে হবে।

২.৩.৪ মাদকাসক্ত বা মদ্যপ কিনা তা যাচাই করার জন্য নিয়মিতভাবে চালক ও কন্ডাকটরদের ডোপ টেস্ট করতে হবে।

২.৩.৫ বাস চালানোর সময় চালক ও কন্ডাকটর কোনো ধরণের মোবাইল ফোন এবং অডিও ডিভাইস ব্যবহার করতে পারবে না।

২.৩.৬ কর্তৃপক্ষ কতৃক নির্ধারিত ওরিয়েন্টেশন ট্রেনিং সকল চালক ও কন্ডাকটরদের যথাসময়ে সম্পাদন করতে হবে।

২.৩.৭ বাসের চালক, কন্ডাকটর ও অন্যান্য সকল কর্মচারীবৃন্দ যাত্রীদের সঙ্গে ভদ্র ব্যবহার করবে, কোনো ধরণের অসৌজন্যমূলক আচরণ করবে না ও বাদানুবাদে লিপ্ত হবে না।

## ৪. দুর্ঘটনা ও যাত্রী সুরক্ষা

২.৪.১ দুর্ঘটনার ক্ষেত্রে, চালক ও হেল্পার দুর্ঘটনার পর যথাশীঘ্র বিষয়টি বাস পরিচালনাকারীর গোচরীভূত করবে এবং বাস পরিচালনাকারী তাৎক্ষনিকভাবে যথাযথ তথ্য সংগ্রহ করে আইন প্রয়োগকারী সংস্থা ও কর্তৃপক্ষকে অবহিত করবে।

২.৪.২ যাত্রীর অভিযোগ/পরামর্শ গ্রহণের ব্যবস্থা থাকতে হবে। অভিযোগ বা পরামর্শ দেয়ার জন্য টেলিফোন নম্বর দিতে হবে।

## ৫. বাসের ফিটনেস, পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা ও অন্যান্য সুযোগ-সুবিধা নিশ্চিতকরণ

২.৫.১ রুটে একটিমাত্র নির্ধারিত রঙের বাস চালাতে হবে এবং চলাচলের অনুপযোগী কোন বাস চালানো যাবে না।

২.৫.২ বাসসমূহের পরিষ্কার-পরিচ্ছন্নতা অবশ্যই বজায় রাখতে হবে। চালানোর পূর্বে বাসের অভ্যন্তরের সিট, মেঝে, হাতল, ফ্যান ইত্যাদি অংশ যথাযথভাবে পরিষ্কার করতে হবে।

২.৫.৩ বাসে পর্যাপ্ত আলো বাতাসের ব্যবস্থা নিশ্চিত করার উদ্দেশ্যে প্রতিটি জানালা খোলা ও বন্ধ করার ব্যবস্থা থাকতে হবে। বাসে লাইট, ফ্যান অথবা এয়ার কন্ডিশনার থাকলে তা অবশ্যই কার্যকর অবস্থায় থাকতে হবে।

২.৫.৪ সকল সুরক্ষা উপাদানের (টুলবক্স, আগুন নেভানোর সরঞ্জাম, চালকের সিট বেল্ট, ফার্স্ট এইড বক্স ইত্যাদি) কার্যকারিতা নিশ্চিত করতে হবে।

২.৫.৫ ইঞ্জিন, জ্বালানী ও লুব্রিকেটিং তেলের স্তর, টায়ার ইত্যাদির সঠিক অবস্থা এবং হেডলাইট, বাম্পার, সাইড গ্লাস ও অন্যান্য সকল যন্ত্রের কার্যকর অবস্থা নিশ্চিত করতে হবে।

### ৬. বিজ্ঞাপন

২.৬.১ কমিটির অনুমোদন ছাড়া গণপরিবহনে কোনো ধরণের বিজ্ঞাপন প্রদান করা যাবে না। এর অন্যথা হলে রুট পারমিট বাতিল হবে।

২.৬.২ গণপরিবহনে বিজ্ঞাপন প্রদান ও প্রদর্শনের ক্ষেত্রে বিআরটিএ'র বিদ্যমান নির্দেশনা প্রতিপালন করতে হবে।

## তৃতীয় অধ্যায়: যাত্রীর অধিকার এবং দায়িত্ব

### ৩.১. যাত্রীর অধিকার

৩.১.১ বৈধ টিকেট ব্যবহার করে কোন ব্যক্তি ৩.২.২ এবং ৩.৩.১ অনুচ্ছেদদ্বয়ের শর্তসাপেক্ষে গণপরিবহনে ভ্রমণের নিরংকুশ অধিকার সংরক্ষণ করেন।

### ৩.২. যাত্রীর দায়িত্ব

৩.২.১ বাস পরিচালনাকারীদের প্রদত্ত পরিসেবাসমূহ ব্যবহারের ক্ষেত্রে যাত্রীরা সাধারণ প্রকৃতির বিধিবিধান এবং নিয়মশৃঙ্খলা মানতে বাধ্য থাকবে।

৩.২.২ যাত্রীদের নিম্নলিখিত দায়িত্ব রয়েছে:-

ক. যাত্রীরা বৈধ টিকেট ক্রয় করে গণপরিবহনে উঠবেন এবং ভ্রমণকালে তা সংরক্ষণ করবেন, যা বাস চালক বা কন্ডাকটর কর্তৃক চাওয়ামাত্র প্রদর্শনযোগ্য হবে।
খ. দুর্ঘটনা পরবর্তী সময়ে চালক, কন্ডাকটরকে সহযোগিতা করবে।
গ. গণপরিবহন ব্যবহার নীতিমালা মেনে চলবে এবং এমন আচরণ থেকে বিরত থাকবে যা অন্য যাত্রী বা বাস পরিচালনাকারীদের সমস্যা তৈরি করে।
ঘ. সংরক্ষিত আসনে সাধারণ যাত্রী বসতে পারবেন না।
ঙ. গণপরিবহনে উঠানামার সময় নির্ধারিত দরজা ব্যবহার করবে।
চ. চলন্ত অবস্থায় গণপরিবহনে উঠা নামা করা যাবে না।

### ৩.৩. বাসে নিষিদ্ধ কার্যাবলী

৩.৩.১ বাসে নিম্নবর্ণিত কার্যকলাপ নিষিদ্ধ:

ক. বাস পরিপূর্ণ হলে ড্রাইভার বা হেলপারকে উপেক্ষা করে বাসে প্রবেশ করা।
খ. চালকের জন্যে সংরক্ষিত জায়গায় প্রবেশ করা।
গ. বাসের ভিতর ধূমপান করা।
ঘ. কোন ধরনের মাদকদ্রব্য সেবন বা বহন করা।
ঙ. বাসে বিস্ফোরক, জ্বলনযোগ্য, ক্ষয়কারী, তেজস্ক্রিয়, বিষাক্ত, দূষক বা দুর্গন্ধ সৃষ্টিকারী পদার্থ বহন করা।
চ. শরীরের কোনও অংশ জানালা দিয়ে প্রসারিত করা এবং জানালা দিয়ে বাইরে বর্জ্য ফেলা।
ছ. উচ্চ ভলিউমে রেডিও, অডিও প্লেয়ার, বা অন্যান্য ইলেকট্রনিক ডিভাইস ব্যবহার করা।

জ. বাসের অভ্যন্তরে বা বাইরের কোন অংশে লিখন বা রং করা, যা বাসের ক্ষতি করে।
ঝ. যানবাহনের অভ্যন্তরে ফ্লায়ার বা যে কোনও প্রকার প্রচার বা বিজ্ঞাপন বিতরণ করা।
ঞ. বাসের ভিতর ভিক্ষা করা।
ট. বাসের ভিতর ফেরি করা।
ঠ. বিপজ্জনক প্রাণী বহন করা।
ড. যাত্রীসাধারণের সমস্যা সৃষ্টি করে এমন অতিরিক্ত পরিমাণ মালামাল বহন করা।
ঢ. অশ্লীল বা শালীনতা বিবর্জিত কোন আচরণ বা কাজে লিপ্ত হওয়া।

### ৩.৪. অপ্রাপ্তবয়স্ক যাত্রী পরিবহন

৩.৪.১ সাত (৭) বছরের কম বয়সী বাচ্চাদের সাথে অবশ্যই এমন একজন অভিভাবক থাকতে হবে যিনি সর্বদা তাদের সুরক্ষার জন্য দায়বদ্ধ থাকবেন।

## চতুর্থ অধ্যায়: টিকেটিং ও ভাড়া আদায়

৪.১. বিআরটিএ কর্তৃক নির্ধারিত ভাড়ার তালিকা বাসের ভিতরে দৃশ্যমান স্থানে থাকবে এবং ভাড়ার পরিমাণ টিকিটে উল্লেখ থাকবে।

৪.২. বাস পরিচালনাকারী কোন কারণেই নির্ধারিত ভাড়ার চেয়ে বেশি ভাড়া আদায় করতে পারবে না।

৪.৩. যাবতীয় ভাড়া বাস পরিচালনাকারী কর্তৃক টিকেট/ ডিজিটাল মাধ্যমে কেন্দ্রীয়ভাবে উত্তোলিত হবে। কোন বাসের মালিক/ অংশীদার নির্ধারিত নিয়মের বাইরে আলাদাভাবে টিকিটের মাধ্যমে বা অন্য কোন উপায়ে ভাড়া আদায় করতে পারবে না। বাসের চালক বা কন্ডাকটর কোন নগদ ভাড়া আদায় করবে না।

৪.৪. টিকিট/ POS Machine/ Validator/ Rapid Pass- এর মাধ্যমে ভাড়া আদায় করতে হবে। টিকিট বিক্রয়ের তথ্য কর্তৃপক্ষকে প্রদান করতে হবে।

৪.৫. জয়েন্ট ভেঞ্চার এগ্রিমেন্ট এর ভিত্তিতে বাস পরিচালনাকারীরা প্রাপ্ত টাকার বণ্টন করতে বাধ্য থাকবে এবং কর্তৃপক্ষ চাওয়া মাত্র বাস পরিচালনাকারীরা তাদের ফিনান্সিয়াল ও অপারেশনাল তথ্যাদি দিতে বাধ্য থাকবে।

## পঞ্চম অধ্যায়: কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব

৫.১. জয়েন্ট স্টক কোম্পানী গঠিত না হওয়া পর্যন্ত কমিটি পাইলট রুটের জন্য বাস পরিচালনাকারীদের প্রস্তাবিত যৌথ উদ্যোগ চুক্তি (জয়েন্ট ভেঞ্চার এগ্রিমেন্ট, জেভিএ) অনুমোদন করবে।

৫.২. কর্তৃপক্ষ বাস রুট ফ্র্যাঞ্চাইজ পাইলটিং-এর উদ্দেশ্যে বাস পরিচালনাকারীদের যৌথ উদ্যোগ (জয়েন্ট ভেঞ্চার, জেভি)-এর সাথে চুক্তি সম্পাদন করবে।

৫.৩. কর্তৃপক্ষ মনিটরিং-এর মাধ্যমে এই নীতিমালা অনুসরণ করা হচ্ছে কি না সেটি নিশ্চিত করবে।

৫.৪. কর্তৃপক্ষের যেকোনো সময় বাস পরিবহনের মান পরিদর্শন ও যাচাইয়ের অধিকার থাকবে।

## ষষ্ঠ অধ্যায়ঃ নীতিমালা সংশোধন

৬.১ কমিটি নীতিমালা সংশোধন, পরিবর্ধন, পরিবর্তন ও বাতিলের ক্ষমতা সংরক্ষণ করে।

৬.২ এই নীতিমালা “সড়ক পরিবহন আইন, ২০১৮”, “ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ অধ্যাদেশ, ১৯৭৬”, “দণ্ডবিধি, ১৮৬০” এবং সরকারের প্রচলিত আইন ও বিধি-বিধান এর প্রাধান্য সংরক্ষণ করে।