



বার্ষিক প্রতিবেদন
২০২২-২৩

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ



প্রকাশনায়:

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়

কোম্পানী কার্যালয়:

বাড়ী নং-০৪, রোড নং-২১, সেক্টর-০৪,
উত্তরা, ঢাকা – ১২৩০

www.dhakabrt.gov.bd

প্রকাশকাল:

১০ অক্টোবর ২০২৩



জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান



মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা

সূচিপত্র

ক্রমিক	বিষয়	পৃষ্ঠা
১	উপক্রমনিকা	৪
২	ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর পরিচিতি	৬
৩	পরিচালনা পর্ষদ:	০৮
৪	ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর সাংগঠনিক কাঠামো	১১
৫	ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর কর্মকর্তা/কর্মচারীদের তালিকা	১২
৬	২০২২-২৩ অর্থ বছরে অনুষ্ঠিত পর্ষদ সভার তালিকা	১৫
৭	কোম্পানীর ব্যবসা পরিকল্পনা (Business Model)	১৬
৮	ঢাকা লাইন	২২
৯	২০২২-২৩ অর্থ বছরের প্রধান অর্জনসমূহ	২৩
১০	বিআরটি বাস ডিপো	২৬
১১	এক নজরে জিডিএসইউটিপি (বিআরটি, বিমানবন্দর - গাজীপুর)	৩০
১২	বাস্তবায়নকারী সংস্থাসমূহ	৩১
১৩	ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড (এসপিও)	৩৪
১৪	প্রকল্পের পরামর্শদাতা প্রতিষ্ঠানসমূহ:	৩৪
১৫	কোম্পানীর ২০২২-২৩ অর্থ বছরের আর্থিক প্রতিবেদন	৩৫
১৬	ফটো গ্যালারি	৫১

উপক্রমনিকা

বিআরটি পটভূমি

বাংলাদেশের রাজধানী ঢাকা বিশ্বের দ্রুত বর্ধনশীল মেগাসিটিগুলোর মধ্যে অন্যতম। শহরের যানজট ও বায়ুদূষণ সমস্যা নিরসনে বরাবরই সরকার সর্বাধিক গুরুত্ব দিয়ে আসছে। গত ১০ বছরে এ শহরের জনসংখ্যা প্রায় দ্বিগুণেরও বেশি বেড়ে ২০১২ সালের ১.২ কোটি থেকে বেড়ে ২০২০ সালের শেষ নাগাদ প্রায় ২.০ কোটিতে পৌঁছে। ফলে এটি বিশ্বের বৃহত্তম মেগাসিটিগুলোর মধ্যে অন্যতম। ঢাকার মূল অংশে বা সেন্ট্রাল বিজিনেস ডিসট্রিক্টে প্রতি বর্গ কিলোমিটারে ৪৫,০০০ জনসংখ্যা নিয়ে এটি বিশ্বের সবচেয়ে ঘনবসতিপূর্ণ শহরও বটে। নগরের ভূ-প্রকৃতির কারণে সীমিত বাসযোগ্য জমিতে উচ্চমাত্রার ঘনত্ব, অপরিমিত এবং অপরিষ্কৃত অবকাঠামো এবং জনসেবার নিম্নমান ও নগর পরিবহনে সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার অভাবে এখানে প্রতিনিয়ত মারাত্মক যানজটের সৃষ্টি হচ্ছে।

ঢাকা মহানগরীর পরিবহন ব্যবস্থায় শৃঙ্খলা প্রতিষ্ঠা ও যানজট নিরসনের লক্ষ্যে ‘Revised Strategic Transport Plan (RSTP)’-এ বাসভিত্তিক ২টি এবং রেলভিত্তিক ৫টি গণপরিবহন ব্যবস্থা প্রবর্তনের সুপারিশ করা হয়। এরই ধারাবাহিকতায় বৃহত্তর ঢাকার সুবিধাজনক একটি করিডোরে বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ব্যবস্থা প্রবর্তনের উদ্দেশ্যে পরামর্শদাতাগণের মাধ্যমে ঢাকার বিভিন্ন প্রান্তের ৬টি প্রধান করিডোর বিশ্লেষণ করা হয়। সে অনুযায়ী ঢাকা মেট্রোপলিটন এলাকার উত্তর অংশে, নগর উন্নয়ন ব্যবস্থাপনা এবং গণপরিবহন অবকাঠামো নির্মাণের জন্য সুবিধাজনক হিসেবে বিবেচিত হওয়ায় এয়ারপোর্ট-গাজীপুর করিডোরটি বিআরটি সিস্টেম বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারণ করা হয়।

সরকারী পরিসংখ্যান অনুযায়ী গাজীপুর-টঙ্গী এলাকার জনসংখ্যা প্রায় ১০ লক্ষ। তবে গার্মেন্টস শিল্পের অন্যতম কেন্দ্র হওয়াতে এখানে অসংখ্য গার্মেন্ট ফ্যাক্টরি গড়ে উঠেছে। ফলশ্রুতিতে স্থানীয় নাগরিকদের বাইরেও এখানে বিপুল সংখ্যক গার্মেন্টস কর্মী বসবাস করে আসছে। বিআরটি করিডোরের আশেপাশে প্রায় ২৭২টি গার্মেন্টস কারখানা রয়েছে যেখানে আনুমানিক ১০ লক্ষ কর্মী নিয়োজিত রয়েছে। ফলে দিন দিন এ করিডোরে মোটর যান চলাচলের সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে, সাথে সড়ক দুর্ঘটনার সংখ্যাও দিন দিন বেড়ে চলেছে। সড়ক দুর্ঘটনার তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা গিয়েছে যে, টঙ্গী-গাজীপুর সড়কে সংঘটিত সড়ক দুর্ঘটনার মধ্যে ৫০% এর অধিক সংখ্যকই পথচারী।

ঢাকা শহরে গণপরিবহনের সংখ্যা অপ্রতুল, বিশৃঙ্খল এবং নিম্নমানের। প্রকল্পের প্রস্তাবিত এ করিডোর এলাকায় ৬০টিরও বেশি রুটে বেসরকারী অপারেটরদের দ্বারা ২৫০০-এর বেশি বাস ও মিনিবাস পরিচালনা করা হচ্ছে। বাসবহরের বাসগুলোর অধিকাংশই ব্যবহার অনুপযোগী ও ভগ্নদশাগ্রস্ত এবং এ করিডোরে মাত্র অল্প কয়েকটি সজ্জিত বাসস্টপ রয়েছে। তবে তাতে বাসের ভ্রমণের সময়সূচী বা অন্য কোন তথ্য থাকে না। আধুনিক কোন ব্যবস্থা ও টিকেটিং পদ্ধতিও গড়ে উঠেনি।

বিআরটি’র যৌক্তিকতা:

২০০৫ সালে বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে প্রণীত ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রকল্পের আওতায় ঢাকা মহানগরীর জন্য স্ট্র্যাটেজিক ট্রান্সপোর্ট প্লান (এসটিপি) প্রস্তুত করা হয়। পরবর্তীতে ২০১৫ সালে জাইকা কর্তৃক তা সংশোধন করা হলে সরকার কর্তৃক সেটি সংশোধিত কৌশলগত পরিবহন পরিকল্পনা (আরএসটিপি) হিসেবে অনুমোদিত হয় এবং এটিই নগর পরিবহন পরিকল্পনার বর্তমান ভিত্তি হিসাবে কাজ করছে। আরএসটিপি-তে বৃহত্তর ঢাকার পরিবহন খাতে যথাযথ বিনিয়োগের প্রয়োজনীয়তার উপর গুরুত্বারোপ করা হয়েছে এবং বিআরটি লাইন-৩ সহ দুইটি বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) রুট নির্মাণের সুপারিশ করা হয়েছে।

ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট নেটওয়ার্ক ডেভেলপমেন্ট স্টাডিতেও (কেইআই, জাইকা, ২০১০) বিআরটি লাইন -৩ নির্মাণের সুপারিশ করা হয়েছে। অযান্ত্রিক যান চলাচল, পথচারী কর্তৃক যত্রতত্র রাস্তা পারাপারের পাশাপাশি উচ্চমাত্রার ট্র্যাফিক প্রবাহের কারণে দেশের উত্তরাংশ থেকে ঢাকা মহানগরীতে প্রবেশের অন্যতম প্রধান প্রবেশপথ হিসেবে চিহ্নিত গাজীপুর-এয়ারপোর্ট করিডোরে প্রায়শই মারাত্মক এবং দীর্ঘস্থায়ী যানজটের সৃষ্টি হয়।

এছাড়া সড়কের পূর্ব এবং পশ্চিম উভয় অংশের মধ্যে সংযোগেরও অপ্রতুলতা রয়েছে। সড়কের পাশে মূলত আরএমজি কারখানাসহ শিল্প কারখানা বেড়ে চলেছে। এরই প্রেক্ষাপটে এডিবি একটি টিএ প্রকল্পের আওতায় সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের মাধ্যমে ছয়টি প্রস্তাবিত করিডোরের মধ্য হতে গাজীপুর-টঙ্গী-বিমানবন্দর রুটটি (বিআরটি লাইন -৩ এর অংশ) বিআরটি বাস্তবায়নের সবচেয়ে গ্রহণযোগ্য এবং বাস্তবসম্মত করিডোর হিসেবে নির্ধারণ করেছে।

উল্লেখ্য যে, ভৌত প্রতিবন্ধকতা এবং সড়কের উভয় পাশে নির্মিত অবকাঠামোর কারণে এ রাস্তাটি প্রয়োজন অনুযায়ী আরও প্রশস্ত করার অবকাশ নেই। তাছাড়া রেলভিত্তিক গনপরিবহন ব্যবস্থা নির্মাণ এবং বাস্তবায়ন, বিআরটি এর চেয়ে প্রায় ১০ গুন বেশী ব্যয়বহল ও সময়সাপেক্ষ। তাই অন্তর্বর্তীকালীন ব্যবস্থা হিসেবে দ্রুত সময়ে এবং স্বল্প ব্যয়ে একমাত্র বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ব্যবস্থা বাস্তবায়ন করেই এ রাস্তার যানজট নিরসন করা সম্ভব হবে।

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর প্রতিষ্ঠা:

বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) বাস্তবায়ন এবং পরিচালনার জন্য ১লা জুলাই ২০১৩ তারিখে শতভাগ সরকারী মালিকানাধীন ‘ঢাকা বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট কোম্পানী লিমিটেড (ঢাকা বিআরটি)’ প্রতিষ্ঠিত হয়। বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ব্যবস্থার অবকাঠামো নির্মাণ, পরিচালনা, উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণ ও নিয়ন্ত্রণ এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য বিষয় সমূহ অন্তর্ভুক্ত করে সরকার বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) আইন ২০১৬ প্রণয়ন করেছে। উক্ত আইনের আলোকে প্রস্তাবিত বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) বিধিমালা ২০২৩ চূড়ান্তকরণের কাজ শেষ পর্যায়ে রয়েছে।

বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট একটি উন্নত মানের আধুনিক বাস ভিত্তিক ট্রানজিট ব্যবস্থা যা দ্রুত, সশরী, নিরাপদ এবং আরামদায়ক চলাচলের ব্যবস্থা করে। এর চলাচল নির্বিঘ্ন করার জন্য ডেডিকেটেড লেন ব্যবহার করা হয়। সুবিধাগুলির মধ্যে অন্যতম হলো যানজট এড়িয়ে দ্রুততার সাথে বিপুল সংখ্যক যাত্রী পরিবহন করা। দেশের প্রথম বিআরটি ব্যবস্থা গ্রেটার ঢাকা সাসটেইনেবল আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট (জিডিএসইউটিপি) এর আওতায় বাস্তবায়িত হচ্ছে।

এই প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো গাজীপুর থেকে ঢাকা আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর পর্যন্ত ২০.৫ কিলোমিটার দীর্ঘ ডেডিকেটেড বিআরটি লেন নির্মাণ করা। এই ডেডিকেটেড লেনে পিক আওয়ারে সর্বনিম্ন ৩০ সেকেন্ড অন্তর অন্তর স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস চলাচল করবে। যাত্রীসাধারণের সুবিধার্থে স্টেশনগুলোতে ই-টিকেটিং, স্বয়ংক্রিয় টিকেট কাউন্টার এবং ইন্টেলিজেন্ট ট্রান্সপোর্ট সিস্টেম (আইটিএস)-এর ব্যবস্থা থাকবে।

বিআরটি-র প্রধান বৈশিষ্ট্যসমূহ

- দেশের প্রথম বিআরটি এবং ডেডিকেটেড বাস লেন;
- স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস সার্ভিস;
- অটোমেটিক টিকেটিং সিস্টেম;
- ২০.৫ কিলোমিটার রাস্তায় ২৫ টি স্টেশন এবং সর্বনিম্ন ৩০ সেকেন্ড পরপর বাস;
- গাজীপুর-এয়ারপোর্ট যাতায়াত মাত্র ৩৫-৪০ মিনিটে এবং
- যানজট মুক্ত পরিবহন ব্যবস্থা।

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর পরিচিতি



কোম্পানী নিবন্ধন:

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতাধীন শতভাগ সরকারি মালিকানাধীন প্রতিষ্ঠান হিসেবে **Bus Rapid Transit (BRT)** বাস্তবায়ন, পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ১ জুলাই ২০১৩ তারিখে 'Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)' প্রতিষ্ঠিত হয়। ১৯৯৪ সনের কোম্পানী আইনের আওতায় প্রতিষ্ঠিত ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেডের অনুমোদিত মূলধন মোট ৪০০ কোটি টাকা যা ১০ টাকা মূল্যমানের ৪০ কোটি শেয়ারে বিভক্ত।

রূপকল্প

নগরে ছন্দময় পথচলা

অভিলক্ষ্য

সড়কপথে একচ্ছত্র লেনসম্বলিত অবকাঠামো, নির্দিষ্ট সময়ে বাসের গমনাগমন এবং নির্দিষ্ট সময়ে গন্তব্যে পৌঁছানোর নিশ্চয়তাসহ নিরাপদ, সুলভ, আরামদায়ক ও পরিবেশবান্ধব বিআরটি ব্যবস্থা প্রবর্তন ও সম্প্রসারণ করে মহানগরীর যাত্রী সাধারণের ভ্রমণ ও দৈনন্দিন কর্ম পরিকল্পনায় সাবলীলতা আনয়নের মাধ্যমে ছন্দময় এক আবহ সৃষ্টি করা।

কোম্পানীর লক্ষ্যসমূহ



কোম্পানীর অভিলক্ষ্য বাস্তবায়নে ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যাবলীর প্রতি প্রতিশ্রুতিবদ্ধঃ








- যাত্রীসেবার প্রতি দায়বদ্ধতাঃ সুবিধাজনক, সশ্রয়ী, সহজলভ্য, সময়ানুগ এবং যাত্রীসাধারণের চাহিদার প্রতি লক্ষ্য রেখে সেবা প্রদান।
- যাত্রীসেবায় আনুগত্যঃ বন্ধুত্বপূর্ণ, শ্রদ্ধাশীল, নিরাপদ এবং নির্ভরযোগ্য সেবাদানের মাধ্যমে যাত্রীদের আস্থা অর্জন।
- কর্মীবৃন্দঃ যাত্রীদের সাথে যোগাযোগের প্রথম স্তরে রয়েছে আমাদের কর্মীবাহিনী। প্রাতিষ্ঠানিক সাফল্যের অবিচ্ছেদ্য অংশ হিসাবে আমরা কর্মীদের প্রশিক্ষণের মাধ্যমে দক্ষ জনবল হিসাবে গড়ে তুলতে চাই।

পরিচালনা পর্ষদ:






কোম্পানীর Articles of Association এর আর্টিকেল-৩৮ অনুযায়ী, কোম্পানীর বোর্ডের সদস্য সংখ্যা সর্বনিম্ন ৭ জন এবং সর্বোচ্চ ১৩ জন হতে পারে। নিম্নবর্ণিত পরিচালকগণকে নিয়ে ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড এর বর্তমান পরিচালনা পর্ষদ গঠিত-

১. সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় এবং চেয়ারম্যান, ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড
২. ডীন, আর্কিটেকচার ও প্ল্যানিং অনুষদ, বুয়েট, ঢাকা
৩. অতিরিক্ত সচিব, অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়
৪. নির্বাহী পরিচালক, ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ
৫. প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৬. প্রতিনিধি, সেতু বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়
৭. ব্যবস্থাপনা পরিচালক, ঢাকা বিআরটি কোম্পানী
৮. প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন
৯. প্রতিনিধি, দি ফেডারেশন অব বাংলাদেশ চেম্বার অব কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি (এফবিসিসিআই)
১০. প্রতিনিধি, দি ইনস্টিটিউট অব চার্টার্ড একাউন্ট্যান্টস অব বাংলাদেশ (আইসিএবি)
১১. মহাসচিব, বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি
১২. সরকার কর্তৃক মনোনীত একজন আইনজীবী

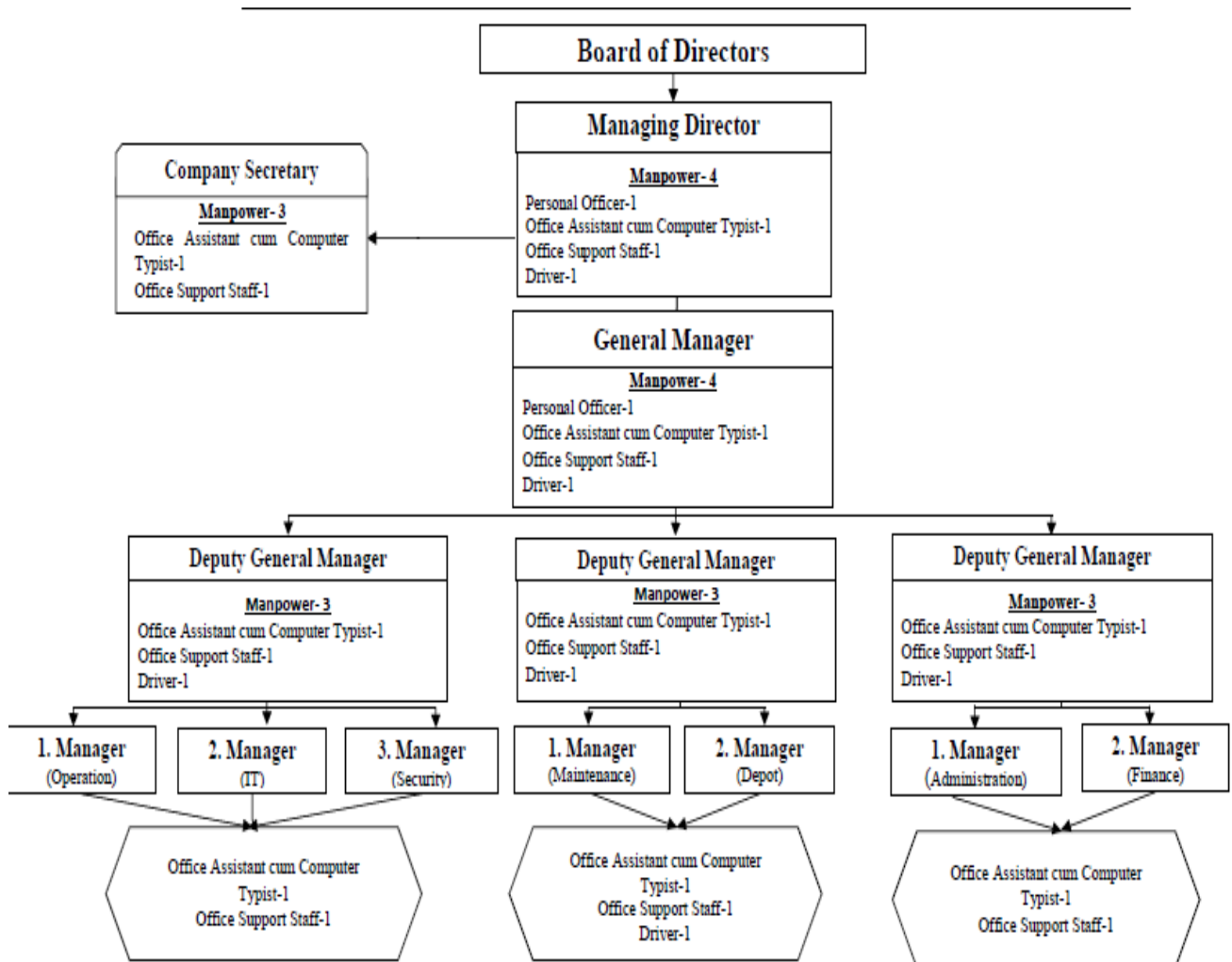
পরিচালনা পর্ষদ (২০২২-২৩)

ক্রম	পরিচালকগণ	পদবী	ছবি
১.	জনাব এ.বি.এম আমিন উল্লাহ নুরী সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	চেয়ারম্যান ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লি:	
২.	শেখ মোহাম্মদ মোরশেদ অতিরিক্ত অ্যাটর্নি জেনারেল বাংলাদেশ সুপ্রীম কোর্ট	সদস্য	
৩.	সৈয়দ মঈনুল হাসান প্রধান প্রকৌশলী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	সদস্য	
৪.	জনাব সাবিহা পারভীন (অতিরিক্ত সচিব) নির্বাহী পরিচালক ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ	সদস্য	
৫.	জনাব রেহানা পারভীন অতিরিক্ত সচিব অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়	সদস্য	
৬.	জনাব রাহিমা আক্তার যুগ্মসচিব (উন্নয়ন), সেতু বিভাগ, সেতু ভবন, নিউ এয়ারপোর্ট রোড, বনানী, ঢাকা।	সদস্য	
৭.	প্রফেসর ড. ইসরাত ইসলাম ডীন, আর্কিটেকচার ও প্ল্যানিং অনুষদ বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়	সদস্য	






পরিচালনা পর্ষদ (২০২২-২৩)

ক্রম	পরিচালকগণ	পদবী	ছবি
৮.	এ.এস.এম. সফিউল আজম প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন এর প্রতিনিধি	সদস্য	
৯.	জনাব মোঃ আমিনুল হক শামীম সহ-সভাপতি দি ফেডারেশন অফ বাংলাদেশ চেম্বার্স অফ কমার্স অ্যান্ড ইন্ডাস্ট্রি	সদস্য	
১০.	জনাব মো: শাহাদাত হোসাইন এফসিএ কাউন্সিল সদস্য ও প্রাক্তন প্রেসিডেন্ট দি ইনস্টিটিউট অফ চার্টার্ড একাউন্টেন্টস অফ বাংলাদেশ	সদস্য	
১১.	খন্দকার এনায়েত উল্যাহ মহাসচিব বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি	সদস্য	
১২.	জনাব সফিকুল ইসলাম ব্যবস্থাপনা পরিচালক ঢাকা বিআরটি কোম্পানী	এক্স অফিসিও সদস্য	

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর সাংগঠনিক কাঠামো



ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর কর্মকর্তা/কর্মচারীদের তালিকা

ক্রম	নাম ও পদবী	মোবাইল/ই-মেইল	ছবি
১.	জনাব সফিকুল ইসলাম ব্যবস্থাপনা পরিচালক (এমডি)	০১৭১১১৮০৪৯০ ০২-৪৮৯৫৯১০১ md.dbrtc@gmail.com safiquel8535@gmail.com	
২.	জনাব মোঃ মহিউদ্দিন মহাব্যবস্থাপক	০২-৪৮৯৫৯৭৮৪ mohiuddin.dbrt@gmail.com	
৩.	জনাব মোঃ সাইফুল ইসলাম কোম্পানী সচিব (সিএস)	০২-৪৮৯৫৯১০২ cs.dbrtc@gmail.com shiful.mdsi@gmail.com	
৪.	জনাব মোঃ কামরুজ্জামান উপ-মহাব্যবস্থাপক (রক্ষণাবেক্ষণ)	০১৫৫০১৫৫০৯৪ dgmaint.dbrtcl@gmail.com	
৫.	জনাব আবির হোসেন ব্যবস্থাপক (প্রশাসন)	০১৭১৭৫৪৪৯৭৮ abirmgt@gmail.com	

৬.	জনাব ইভানা তিন্নি ব্যবস্থাপক (অপারেশন)	০১৮১৮৫১১৩৪৭ tinny@dhakabrt.gov.bd	
৭.	ইঞ্জিঃ সাক্বিন ফেরদৌস খান ব্যবস্থাপক (ডিপো)	০২-৪৮৯৫৭৪৯৪ sabbin@dhakabrt.gov.bd	
৮.	ইঞ্জিঃ সাদাকাতুল বারি ব্যবস্থাপক (রক্ষণাবেক্ষণ)	০২-৪৮৯৫৭৪৯৫ bari.dbrt@gmail.com	
৯.	জনাব তফাজ্জল হোসেন ব্যবস্থাপক (অর্থ)	০১৭১০২২৫৭৬৬ tofazzal@dhakabrt.gov.bd	
১০.	জনাব মোঃ আরিফুজ্জামান ব্যবস্থাপক (আইটি)	০১৯২০৭৪১৬৩৪ marif.dbrt@gmail.com	
১১.	জনাব মো: রাজু মিয়া ব্যক্তিগত কর্মকর্তা	০১৬৭৩২৭৪৪১৯ podbrtc@gmail.com	

১২.	জনাব ইরফান মাহমুদ অর্পন ব্যক্তিগত কর্মকর্তা	০২-৪৮৯৫৭৭৮৫ ০১৭৪৪৯৯৫৫০৬ ea.dbrt@gmail.com	
১৩.	জনাব সফি আহমেদ অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাঙ্করিক	০১৫৩৮৮১২৫০০ safiahmeddbrt@gmail.com	
১৪.	জনাব জাহেদুল হাসান অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাঙ্করিক	০১৬৩৪৮৪৪৩৩৫ hjihad.dbrt@gmail.com	
১৫.	জনাব ইখলাস উদ্দীন অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাঙ্করিক	০১৯২৪৪৯৫০৫০ ikhlas.dbrt@gmail.com	
১৬.	জনাব মোহাম্মদ মোয়াজ্জেম হোসাইন অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাঙ্করিক	০১৫২১২৫৩০১০ moazzem.dbrt@gmail.com	

১৭.	জনাব মো: সাদিক হোসেন অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাক্ষরিক	০১৯২২৫২৭০৮৯ shadik.dbrt@gmail.com	
১৮.	জনাব মো: নাদিরুজ্জামান অফিস সহকারী কাম- কম্পিউটার মুদ্রাক্ষরিক	০১৫৩২৫১৯৯২০ nadiruzzaman.dbrtcl@gmail	
১৯.	জনাব চিরঞ্জিত বর্মন অফিস সহকারী কাম- কম্পিউটার মুদ্রাক্ষরিক	০১৫৮১০৮০৬০৬ chayanju43@gmail.com	

২০২২-২৩ অর্থ বছরে অনুষ্ঠিত পর্বদের সভাসমূহ

ক্রমিক নং	সভার ক্রম	তারিখ	সভার স্থান	সদস্য উপস্থিতি
১.	১৮তম	১৮ জুলাই, ২০২২খ্রি:	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	৯ জন
২.	১৯তম	১৯ আগস্ট, ২০২২খ্রি:	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	১০ জন
৩.	২০তম	১৩ নভেম্বর, ২০২২খ্রি:	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	১২ জন
৪.	২১তম	১৩ ডিসেম্বর, ২০২২খ্রি:	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	৮ জন
৫.	২২তম	১২ জানুয়ারি, ২০২৩খ্রি:	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	১০ জন
৬.	২৩তম	২৫ মে, ২০২৩খ্রি:	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	৯ জন



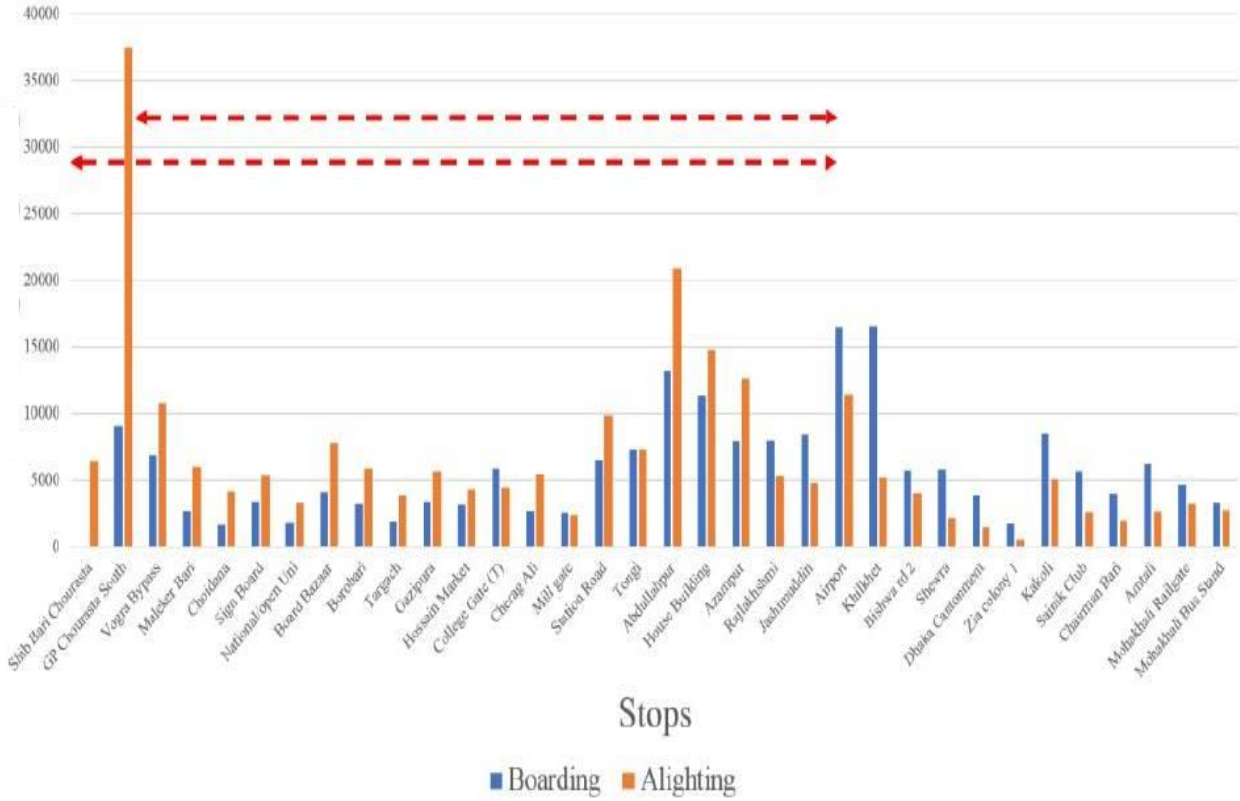
কোম্পানীর ব্যবসা পরিকল্পনা (Business Model)

পরিচালন কৌশল

‘ঢাকা লাইন’ নামে পরিচিত দেশের প্রথম বিআরটি ব্যবস্থা প্রবর্তনে পরিচালন কৌশল হিসেবে ‘পূর্ণ প্রতিযোগিতা’ অর্থাৎ বিআরটি বাস বিআরটি লেনে চলাচল করবে এবং অন্যান্য সিটি বাস সমূহ মিশ্র লেনে চলাচল করবে- এ ধারণাটি প্রাথমিকভাবে গৃহীত হয়। সিটি বাস সমূহ কোন রকমের টার্মিনেশন ব্যতীত চলাচল করতে পারবে।

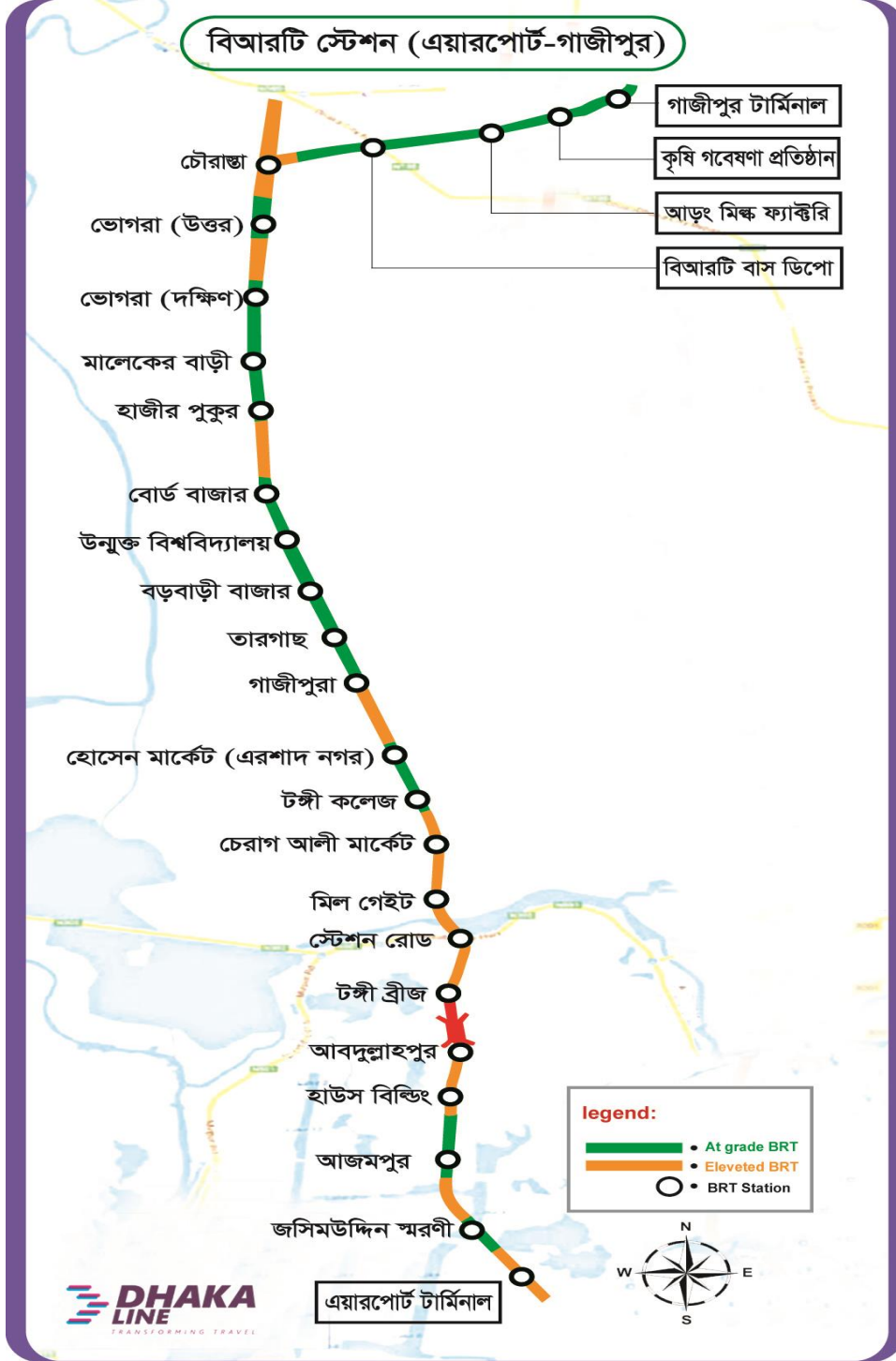
যাত্রী চাহিদা

নিম্নোক্ত চার্ট থেকে যাত্রী চাহিদার একটি প্রতিফলন পাওয়া যেতে পারে



বিআরটি রুট:

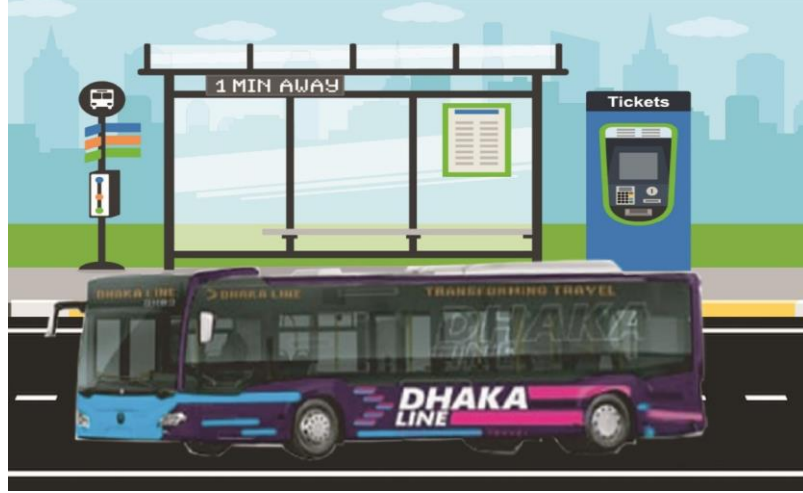
বিআরটি রুটে (গাজীপুর-এয়ারপোর্ট) মোট ২৫টি স্টেশন রয়েছে। প্রারম্ভিকভাবে ১১টি স্টেশন চালুর পরিকল্পনা রয়েছে। পরবর্তীতে বাকী স্টেশনসমূহ ক্রমাগত চালু করা হবে। প্রারম্ভিক স্টেশনসমূহ হলোঃ গাজীপুর টার্মিনাল, বিআরটি বাস ডিপো, ভোগরা দক্ষিণ, হাজীর পুকুর, বোর্ড বাজার, তারগাছ, টঙ্গী কলেজ, চেরাগ আলী মার্কেট, আব্দুল্লাহপুর, হাউস বিল্ডিং এবং এয়ারপোর্ট টার্মিনাল। বিআরটি রুট ও স্টেশন সমূহের একটি ধারণা নিম্নের চিত্র থেকে পাওয়া যেতে পারে।



তাছাড়া জনগণের সুবিধার্থে বিআরটি রুট সম্প্রসারণের বিষয়টিও বিবেচনাধীন রয়েছে।

বাসের চাহিদা

প্রাথমিক জরিপে ১৩০ টি স্ট্যান্ডার্ড বাসের চাহিদা নিরূপন করা হয়েছিল। পরবর্তীতে অধিকতর জরিপ পরিচালন করে প্রয়োজনীয় বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি করে ১৩৭টি করা হয়। বর্তমানে ১৩৭টি স্ট্যান্ডার্ড ডিজেল বাস ক্রয় প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। পরবর্তীতে আরও ৫০টি ইলেকট্রিক বাস ক্রয়ের পরিকল্পনা ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড কর্তৃক গৃহীত হয়েছে।

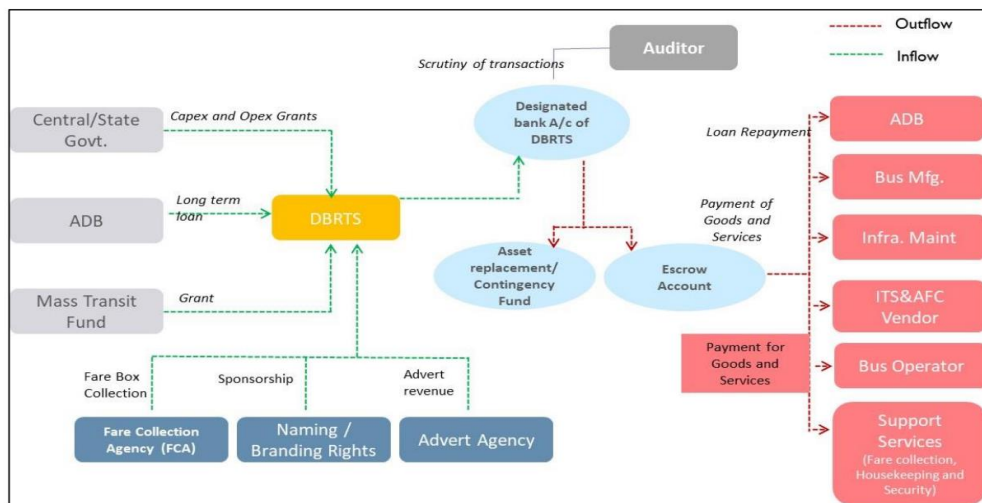


ভাড়া:

বাস র্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) আইন ২০১৬ এর ধারা ১৯ মোতাবেক ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সরকারের পূর্বানুমোদন ক্রমে বিআরটি সেবা বাবদ যাত্রী কর্তৃক প্রদেয় ভাড়া নির্ধারণের বিধান রয়েছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রস্তাবনায় বর্তমানে প্রচলিত ভাড়ার হারকে প্রাধান্য দেয়া হয়েছে। পরবর্তীতে বাজার বিশ্লেষণ করে ভাড়ার হার বিআরটিএ'র প্রচলিত হার থেকে ২৫% পর্যন্ত বৃদ্ধির সুপারিশ রয়েছে।

বিআরটি ফান্ড ফ্লো:

বিআরটি কার্যক্রমের আর্থিক প্রবাহের (ফান্ড ফ্লো) একটি বিবরণ নিম্নে দেয়া হলো-



বাস টেকনোলজি:

বিআরটি ব্যবস্থায় প্রাথমিকভাবে ডিজেল চালিত আর্টিকুলেটেড বাসের সুপারিশ করা হয়েছিল। পরবর্তীতে এ টেকনোলজির বিভিন্ন দুর্বল দিক চিহ্নিত হয়। ফলশ্রুতিতে এর পরিবর্তে ডিজেল চালিত স্ট্যান্ডার্ড বাসের সুপারিশ করা হয়। পরিবেশ দূষণের বিষয়টি বিবেচনা করে পরবর্তী পর্যায়ে ডিজেলের পরিবর্তে ব্যাটারী চালিত ইলেকট্রিক বাসের সুপারিশ করা হয়। এ টেকনোলজি ব্যবহারের ক্ষেত্রে প্রাথমিক সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় বড় ধরনের কিছু ঝুঁকি চিহ্নিত হলে বিস্তারিত Feasibility Study সম্পন্ন করে ইলেকট্রিক বাস সংগ্রহের সুপারিশ করা হয়। ফলশ্রুতিতে বৈদ্যুতিক বাস ক্রয় বিলম্বিত হওয়ার আশংকা দেখা দেয়। এ পরিস্থিতিতে নির্ধারিত সময়ে বিআরটি অপারেশন চালু করার উদ্দেশ্যে প্রাথমিক পর্যায়ে ডিজেল চালিত স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস দিয়ে অপারেশন শুরু করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে। ইলেকট্রিক বাসের বিস্তারিত সম্ভাব্যতা যাচাই সংক্রান্ত সমীক্ষা ইতোমধ্যে এএফডি পরামর্শক কর্তৃক শুরু করা হয়েছে।



বাস অপারেশন:

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জরিপ এবং সুপারিশের ভিত্তিতে প্রতিযোগিতার মাধ্যমে বেসরকারী খাত থেকে বাস পরিচালনার জন্য অপারেটর নিয়োগ দেয়া হবে। অপারেশনের জন্য এগুলো চুক্তির আওতায় অপারেটরের কাছে হস্তান্তর করা হবে। বিআরটি বাস পরিচালনার জন্য মূল অপারেটর নিয়োগ না হওয়া পর্যন্ত অন্তর্বর্তীকালীন অপারেটর হিসেবে সরকারী মালিকানাধীন সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠান বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি)-কে সর্বাপ্রাে বিবেচনায় রেখে বিস্তারিত রূপরেখা প্রণয়নের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। বর্তমানে বিআরটিসি ও ডিবিআরটিসিএল-এর মধ্যবর্তী চুক্তি স্বাক্ষরের কাজ চলমান আছে।

আইটিএস:

প্রকল্পের মূল ডিজাইন অনুযায়ী বিআরটি বাস পরিচালনার জন্য ইন্টেলিজেন্ট ট্রান্সপোর্ট সিস্টেম (আইটিএস) ব্যবহার করা হবে। আইটিএস এর আওতায় যে সুবিধাগুলো পাওয়া যাবে তা হলো:

- বাসের অবস্থান সম্পর্কে স্বয়ংক্রিয় পর্যবেক্ষণ ব্যবস্থা
- যাত্রী সাধারণের তথ্য
- বাস আগমন নির্গমনের আগাম তথ্য
- কেন্দ্রীয়ভাবে সমন্বিত ক্লিয়ারিং হাউজের ব্যবহার
- স্বয়ংক্রিয় ভাড়া আদায় ব্যবস্থা
- যানবাহন এর সিডিউলিং
- ডিপো ব্যবস্থাপনা
- বিজনেস ইন্টেলিজেন্স সিস্টেম
- কল সেন্টার ম্যানেজম্যান্ট
- ট্রাফিক সিগন্যাল এন্ড ট্রাফিক ম্যানেজম্যান্ট সেন্টার

আইটিএস পরিচালনা:

বাস পরিচালনার মত একই পদ্ধতিতে আইটিএস এবং স্টেশনসমূহ পরিচালনার কাজ বেসরকারী খাত থেকে প্রতিযোগিতার মাধ্যমে অপারেটর নিয়োগের মাধ্যমে পরিচালনা করা হবে।

সম্পত্তির মালিকানা:

বাস, আইটিএসসহ প্রয়োজনীয় অন্যান্য মূলধন সামগ্রী সরকার তথা ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড দ্বারা ক্রয় করবে। যাবতীয় মূলধন-সম্পত্তির মালিকানা কোম্পানীর হাতে থাকবে।

অপারেশন চুক্তি:

অপারেশন চুক্তির ভিত্তি হিসাবে ২ টি বিকল্প বিবেচনা করা হয়েছে। যথা **Gross Cost** এবং **Net Cost** পদ্ধতি। **Gross Cost** পদ্ধতির বৈশিষ্ট্য হচ্ছে, পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ এবং একই প্রকৃতির অন্যান্য কাজের জন্য নিয়োগকৃত অপারেটরকে পূর্ব নির্ধারিত হারে তার প্রাপ্য পরিশোধ করা হয়। এ পদ্ধতিতে অপারেটরের ঝুঁকি কম থাকে এবং মালিকের ঝুঁকি বেশি থাকে। অপরদিকে **Net cost** পদ্ধতিতে প্রকৃত ব্যয়ের ভিত্তিতে অপারেটরের পাওনা পরিশোধ করা হয়। এক্ষেত্রে অপারেটরের ঝুঁকি বেশি থাকে এবং মালিকের ঝুঁকি কম থাকে।

প্রাথমিক পর্যায়ে সম্ভাব্য অপারেটরগণ অধিক ঝুঁকি নিতে চাইবে না বিবেচনায় পরিচালনা জন্য **Gross Cost** এর পক্ষে সিদ্ধান্ত হয়েছে। অপরদিকে যথার্থ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করার বিষয় বিবেচনায় নিয়ে **Net Cost** পদ্ধতির অনুকূলে প্রাথমিক সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়েছে।

আয়ের উৎস:

মূলত বাস পরিচালনার রাজস্বই কোম্পানীর আয়ের প্রধান উৎস। এর বাইরেও পরিচালনা বর্হিত বিভিন্ন খাত যেমন: বিজ্ঞাপন, স্টেশন বা অন্যান্য জমি/অবকাঠামোর সম্ভাব্য বাণিজ্যিক উপযোগিতা ব্যবহারের মাধ্যমে সৃষ্ট আয়ের বিষয়টিও বিবেচনাধীন রয়েছে। এ বিষয়ে পরবর্তীতে বিস্তারিত সমীক্ষা করা হবে।

ব্যবস্থাপনা: কোম্পানীর ব্যবসা পরিচালনার ক্ষেত্রে দৈনন্দিন প্রচলিত কার্যক্রম কোম্পানীর নিজস্ব জনবলের মাধ্যমে সম্পাদিত হবে। গুরুত্বপূর্ণ ও নীতিগত সিদ্ধান্ত সমূহের ক্ষেত্রে কোম্পানীর পরিচালনা পর্ষদ সিদ্ধান্ত গ্রহণের কর্তৃপক্ষ হিসেবে কাজ করবে।

ইন্টিগ্রেশন:

প্রকল্পের মূল নকশা অনুযায়ী বিআরটি করিডোরের শেষ স্টেশন হলো বিমানবন্দর স্টেশন। যাত্রী চাহিদা পর্যালোচনায় দেখা যায় উল্লেখযোগ্য সংখ্যক যাত্রীর চূড়ান্ত গন্তব্য এয়ারপোর্ট ছাড়িয়ে মহানগরীর বিভিন্ন এলাকায়। ফলে একটি কার্যকর বিআরটি রুট যা অধিকাংশ যাত্রীর কাঙ্ক্ষিত গন্তব্যে পৌঁছাতে সহায়ক হবে নির্বাচন করা না গেলে কোম্পানীর ব্যবসা ঝুঁকির মধ্যে পড়ে যেতে পারে। বিষয়টি বিবেচনা করে এমআরটি লাইন-৬ এবং নগরীর অন্যান্য বাস রুটের সাথে অংশীদারী বা সমঝোতা চুক্তির মাধ্যমে একটি সমন্বিত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা এবং বিআরটি কোরিডোর মহানগরীর বিভিন্ন এলাকায় কিছুটা সম্প্রসারণ করার সম্ভাব্যতা যাচাই কোম্পানীর কর্ম পরিকল্পনায় রয়েছে।

নিরাপত্তা ও সেবা:

যাত্রীদের নিরাপত্তা ও সেবার মান নিশ্চিত করার জন্য প্রক্রিয়াধীন বিআরটি বিধিমালার আওতায় প্রয়োজনীয় নীতিমালা ও মানদণ্ড প্রস্তুতের ব্যবস্থা রয়েছে। মানদণ্ড এবং নীতিমালা এর সর্বোত্তম পরিপালন নিশ্চিত করার জন্য কমিটি গঠনের ব্যবস্থা রয়েছে। সর্বোপরি কোম্পানীর কর্তৃপক্ষ তথা ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (DTCA) এ বিষয়ে তদারকি প্রতিষ্ঠান হিসেবে কাজ করবে।

বিআরটি'র সুবিধাসমূহ

- ❖ বাধাহীন ও নির্দিষ্ট সময়ে ভ্রমণ নিশ্চিত হবে।
- ❖ করিডোরে অধিক পরিমাণে যাত্রী পরিবহন সম্ভব হবে।
- ❖ যাত্রী পরিবহন ক্ষমতা কয়েকগুণ বৃদ্ধি পাবে।
- ❖ পরিবহন পরিচালন ব্যয় হ্রাস পাবে।
- ❖ একচ্ছত্র লেনে শুধুমাত্র বিআরটি বাস চলার ফলে দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে।
- ❖ গ্রীন হাউস ও অন্যান্য ক্ষতিকর গ্যাসের নিঃসরণ হ্রাস পাবে।
- ❖ একচ্ছত্র লেন থাকার ফলে নিরাপত্তা বৃদ্ধি পাবে।
- ❖ টিকেট সংগ্রহ এবং বাসে উঠানামা সহজতর হবে।
- ❖ পথচারী, অযান্ত্রিক এবং যান্ত্রিক অন্যান্য যানবাহনের সাথে সংযুক্তি থাকবে বিধায় এ ব্যবস্থা টেকসই হবে।
- ❖ র‍্যাপিড পাস ব্যবহারের সুবিধা থাকায় ঝামেলাহীনভাবে ভাড়া পরিশোধ করা যাবে।

নিরাপত্তা ব্যবস্থা

যাত্রীদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে বিআরটি কর্তৃক নিম্নোক্ত পদক্ষেপসমূহ গ্রহণ করা হবেঃ

- ❖ দক্ষ ও অভিজ্ঞ বাস চালক
- ❖ সিকিউরিটি কর্মকর্তা
- ❖ পর্যাপ্ত লাইট
- ❖ রেলিং
- ❖ সিসি ক্যামেরা
- ❖ পরিবহনসমূহের রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি।

পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব

বিআরটি প্রকল্পের দাতা সংস্থা এএফডি কর্তৃক পরামর্শক নিয়োগের মাধ্যমে বিআরটি অপারেশন পরিচালনার জন্য এনভায়রনমেন্টাল এন্ড সোস্যাল মেনেজমেন্ট ফ্রেমওয়ার্ক (ইএসএমএফ) প্রস্তুত করা হয়েছে। ফ্রেমওয়ার্কের আলোকে বিআরটি অপারেশন চলাকালীন পরিবেশ ও সামাজিক প্রতিশ্রুতি পরিকল্পনা (ইএসসিপি) বাস্তবায়ন করা হবে।

ঢাকা লাইন

ঢাকা লাইন হলো দেশের প্রথম বিআরটি ব্যবস্থা



ঢাকা লাইন এর বৈশিষ্ট্য

- ❖ যাত্রীদের জন্য থাকবে দুই ধরনের সার্ভিস যথা ‘এক্সপ্রেস সার্ভিস’ ও ‘সাধারণ সার্ভিস’।
- ❖ বিআরটি ব্যবস্থার আওতায় শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত ও অন্যান্য আধুনিক সুবিধা সম্বলিত বাস থাকবে যা পিক আওয়ারে সর্বনিম্ন ৩০ সেকেন্ড পরপর চলবে।
- ❖ থাকবে আন্তর্জাতিক মানের আইটিএস (ইন্টেলিজেন্ট ট্রান্সপোর্টিং সিস্টেম)।
- ❖ আইটিএস এর আওতায় থাকবে সর্বাধুনিক প্রযুক্তির টিকেট ক্রয় ব্যবস্থা, এএফসি (অটোমেটিক ফেয়ার কালেকশন) গেট, স্টেশনসমূহে থাকবে রিয়েল টাইম আগমনি বার্তা এবং বাসের অভ্যন্তরে ডিজিটাল ডিসপ্লে ও অডিও বার্তার মাধ্যমে স্টেশনে আগমন ও পরবর্তী স্টেশন এবং সর্বশেষ গন্তব্য সম্পর্কে বার্তা।
- ❖ বাসের অভ্যন্তরে থাকবে আইটিএস প্রযুক্তি, ওয়াইফাই, জিপিএসসহ প্যাসেঞ্জার কাউন্টিং সিস্টেম।
- ❖ গাজীপুরের শিববাড়ী থেকে চৌরাস্তা হয়ে এয়ারপোর্ট পর্যন্ত ২০.৫ কিলোমিটার দীর্ঘ বিআরটি রুটে থাকবে ২৫ বিআরটি স্টেশন।
- ❖ মূল সড়কের মিডিয়ান বরাবর বেড়া দিয়ে পৃথক করা দুইটি লেন ঢাকা লাইনের জন্য নির্ধারিত।
- ❖ শুধুমাত্র বিআরটি বাস এই লেনে চলবে অন্য কোন বাস প্রবেশ করবে না এবং কোন সিগনাল বা ক্রসিং থাকবে না।
- ❖ সমতলের স্টেশনসমূহ (১৮টি) রাস্তার মিডিয়ান বরাবরে অবস্থিত এবং স্টেশনসমূহে গমনাগমনের জন্য এতে রয়েছে ফুটওভার ব্রিজ, এক্সেলেটর এবং লিফট।
- ❖ এলিভেটেড স্টেশনসমূহে (০৭) যাতায়াতের জন্য জেরাক্রসিং হয়ে মিডিয়ানে আসতে হবে এবং সেখান থেকে স্টেশনে উঠার জন্য সিড়ি, এক্সেলেটর ও লিফটের ব্যবস্থা থাকবে।
- ❖ যাত্রী সেবার মান নিশ্চিতকল্পে স্টেশনসমূহে থাকবে টিকেট কাউন্টার, কার্ড পাঞ্চ সিস্টেম, বিশ্রামাগার, টয়লেট সুবিধা, অটোমেটিক স্লাইডিং ডোর ইত্যাদি।
- ❖ স্টেশন সমূহে বিদ্যুৎ সরবরাহ নিরবিচ্ছিন্ন রাখার জন্য বিকল্প হিসেবে জেনারেটর ব্যবস্থা রয়েছে।
- ❖ স্টেশন সমূহের গড় দূরত্ব ৮০০ মিটার।
- ❖ করিডোরের একপ্রান্ত থেকে অপর প্রান্তে ৩৫-৪০ মিনিটে যাতায়াত করা যাবে।
- ❖ মহিলা, শিশু, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের জন্য বিশেষ সুবিধা থাকবে।

২০২২-২৩ অর্থ বছরের প্রধান অর্জনসমূহ

কোম্পানীর অপারেশনাল প্যাকেজ সমূহের অগ্রগতি

- ❖ কোম্পানীর অপারেশনাল প্যাকেজসমূহের মধ্যে অন্যতম হলো রোলিং স্টক অর্থাৎ বিআরটি বাস ক্রয়, আইটিএস সংগ্রহ এবং বাস অপারেটর নিয়োগ। বিআরটি ব্যবস্থার বাস সংগ্রহের দরপত্রের সকল কাজ চূড়ান্ত করা হয়েছে এবং কার্যাদেশ দেওয়ার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা হচ্ছে। অন্তর্বর্তীকালীন বাস অপারেটর নিয়োগে বিআরটিসি এবং ঢাকা বিআরটি এর মধ্যে একটি খসড়া সমঝোতা চুক্তিপত্র তৈরী করা হয়েছে। আইটিএস ক্রয়ের জন্য শিঘ্রই দরপত্র আহবানের সকল প্রস্তুতি সম্পন্ন করা হয়েছে।
- ❖ বিআরটি ব্যবস্থার আইটিএস সংগ্রহের লক্ষ্যে প্রস্তুতকৃত টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন কারিগরী কমিটি কর্তৃক চূড়ান্তকৃত হয়েছে এবং খসড়া দরপত্র প্রস্তুত করা হয়েছে। সম্ভাব্য সরবরাহকারীর সরবরাহের ধরন সম্বন্ধে জানা ও প্রস্তুতকৃত টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশনটি অধিকতর গ্রহণযোগ্য করার নিমিত্ত এ সংক্রান্ত বিষয়ে প্রিলিমিনারী এক্সপ্লেসন অব ইন্টারেস্ট প্রকাশ করা হয়। আগ্রহপত্র জমাধানকারী ৪১ টি প্রতিষ্ঠানকে আমন্ত্রণ জানিয়ে একটি পর্যালোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। মতামত ও পরামর্শের ভিত্তিতে চূড়ান্তকৃত স্পেসিফিকেশন ও বিডিং ডকুমেন্ট শীঘ্রই অর্থায়নকারী সংস্থার সম্মতি লাভের নিমিত্ত প্রেরণ করা হবে।
- ❖ বিআরটি ব্যবস্থার বাস অপারেটর নিয়োগের লক্ষ্যে RFP প্রস্তুত করা হয়েছে এবং সম্ভাব্য অপারেটরের যোগ্যতা জানা ও প্রস্তুতকৃত বিডিং ডকুমেন্ট অধিকতর গ্রহণযোগ্য করার নিমিত্ত এ সংক্রান্ত বিষয়ে প্রিলিমিনারী এক্সপ্লেসন অব ইন্টারেস্ট প্রকাশ করা হয়। ১০ টি প্রতিষ্ঠান তাদের আগ্রহপত্র জমাধান করে। এছাড়া অন্তর্বর্তীকালীন অপারেটর হিসাবে সরকারি পরিবহন সংস্থা বিআরটিসি-এর সাথে প্রয়োজনীয় আলোচনা হয়েছে।
- ❖ বিআরটি ব্যবস্থা ভাড়া নির্ধারণের ক্ষেত্রে স্টেজ বেজড অথবা স্লাব বেজড প্রক্রিয়ায় ভাড়া নির্ধারণকে চূড়ান্ত করা হয়েছে। এই পদ্ধতিতে রুট অনুযায়ী একাধিক স্টেশনের জন্য একই রকম ভাড়া ধার্য করা হবে। বিআরটি আইন অনুযায়ী ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ সরকারের পূর্বানুমোদনক্রমে ভাড়ার হার চূড়ান্ত করবে। এবিষয়ে ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড একটি খসড়া ভাড়ার তালিকা তৈরী করে ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষকে চূড়ান্ত করার জন্য প্রেরণ করেছে।

জনবল নিয়োগ

ব্যবস্থাপনা পরিচালক এবং কোম্পানী সচিব এর নিয়োগ পরবর্তী ২য় ধাপে ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর অনুমোদিত জনবল কাঠামোতে সংস্থানকৃত পদসমূহ হতে মহাব্যবস্থাপক, উপ-মহাব্যবস্থাপক (রক্ষণাবেক্ষণ), ব্যবস্থাপক (প্রশাসন), ব্যবস্থাপক (অপারেশন), ব্যবস্থাপক (ডিপো), ব্যবস্থাপক (রক্ষণাবেক্ষণ), ব্যবস্থাপক (অর্থ), ব্যবস্থাপক (আইটি), ব্যক্তিগত কর্মকর্তা (২ জন), অফিস সহকারি কাম কম্পিউটার মুদ্রাক্ষরিক পদে (৯ জন) কে নিয়োগ প্রদান করা হয়।

উন্নয়ন সহযোগীর সাথে ঋণচুক্তি সম্পাদন

২২ জুন, ২০২৩ তারিখে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার এবং এএফডির মধ্যে ১০০ মিলিয়ন ইউরো ঋণচুক্তি সম্পাদন হয়। বাংলাদেশ সরকারের পক্ষে মিসেস শরিফা খান, সচিব, অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয় এবং বিনয়েট চ্যাসেট, ডেপুটি কান্ট্রি ডিরেক্টর, এএফডি ঋণ চুক্তিতে স্বাক্ষর করেন।

বিআরটি বিধিমালা ২০২২ (খসড়া) চূড়ান্তকরণ

বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) আইন ২০১৬ এর ধারা ৫১ এর আলোকে বিআরটি ব্যবস্থার লাইসেন্স প্রদান, পরিচালন ও নিয়ন্ত্রণের জন্য আইনের পরিপূরক হিসেবে বিআরটি বিধিমালা প্রণয়নের বাধ্যবাধকতা রয়েছে। বিধিমালা পর্যালোচনা কমিটি ১৯ জানুয়ারি, ২০২২ তারিখে খসড়া বিধিমালাটি চূড়ান্ত করা হয়। খসড়া বিধিমালাটি লেজিসলেটিভ ও সংসদ বিষয়ক বিভাগ কর্তৃক ভেটিংকৃত হয়েছে। আইন ও সংসদ বিষয় বিভাগের মতামতের ভিত্তিতে প্রস্তাবিত বিআরটি বিধিমালার সংশোধিত অনুলিপি বানান ও ভাষার শুদ্ধতা যাচাইয়ের নিমিত্ত জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের অধিশাখা বাংলা ভাষা বাস্তবায়ন কোষ (বাবাকো)-তে প্রেরণ করা হয়।

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী কর্তৃক জাতীয় শোকদিবস, শেখ কামাল এর জন্মবার্ষিকী উদযাপন-২০২৩

স্বাধীনতার মহান স্থপতি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের ৪৮তম শাহাদত বার্ষিকী উপলক্ষে ঢাকা বিআরটি কোম্পানী কর্তৃক বিভিন্ন অনুষ্ঠানের আয়োজন করা হয়। বঙ্গবন্ধুর জীবন ও আদর্শ সম্পর্কে জানতে সভা ও সেমিনার আয়োজন করার পাশাপাশি গরীব ও দুঃস্থপথিকদের জন্য সুপেয় পানি এবং নাস্তার ব্যবস্থা করা হয়েছিল। এছাড়া এতিম শিশুদের মাঝে খাদ্য সামগ্রী উপহার প্রদান করা হয়।



নবনিযুক্ত কর্মকর্তা/ কর্মচারীদের প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ প্রদান

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর দ্বিতীয় পর্যায়ের জনবল নিয়োগ কার্যক্রমে যোগদানকৃত কর্মকর্তা/কর্মচারীদের প্রাতিষ্ঠানিক দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়। ২০ দিন ব্যাপী অনুষ্ঠিত প্রশিক্ষণ কার্যক্রমে কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ অংশগ্রহণের মাধ্যমে প্রশিক্ষণ কর্মসূচী সফলভাবে সম্পন্ন হয়।



প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ আয়োজন

চ্যালেঞ্জসমূহ

- ❖ যথাসময়ে বাস সংগ্রহ করা।
- ❖ প্রকল্প মেয়াদের মধ্যে সকল পূর্তকাজ সম্পন্ন করা।
- ❖ আইটিএস ও বাস যথাসময়ে ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন করা।
- ❖ ডিপোতে তেল পাম্প স্থাপন ও পরিচালনার জন্য বিপিসি হতে অনুমোদন গ্রহণ করা।
- ❖ উপযুক্ত টিকেটিং সিস্টেমসহ যথাসময়ে বিআরটি অপারেশন কার্যক্রম শুরু করা।
- ❖ এয়ারপোর্ট টার্মিনাল এর জমির দখল গ্রহণ।
- ❖ ঢাকা বিআরটির প্রধান কার্যালয়ের জন্য জমি সংগ্রহ।
- ❖ বিআরটি অবকাঠামো, লিফট, এস্কেলেটর, জেনারেটর ইত্যাদির রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম।
- ❖ গাজীপুরস্থ বিআরটি বাস ডিপোর জমির মালিকানা হস্তান্তর।
- ❖ ইলেকট্রিক বাসের স্পেসিফিকেশন প্রণয়ন।
- ❖ ইলেকট্রিক বাসের ডিপোর জন্য জমি সংগ্রহ।

বিআরটি বাস ডিপো:

বিআরটি ডিপো এর কার্যকরীকরণ কাজের অগ্রগতি

ডিপো এর পূর্ত কাজ সম্পন্ন হয় ২০২১ সালে যা ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিঃ এর নিকট ২২ ফেব্রুয়ারি ২০২১ সালে হস্তান্তর করা হয়। ডিপোকে কার্যকরী এবং বিআরটি বাস পরিচালনার উপযোগী করার জন্যে নিম্নোক্ত কার্যসমূহ চলমান রয়েছে।

- ❖ বিআরটি ডিপোতে সার্বক্ষনিক পানি সরবরাহ নিশ্চিত করার জন্যে গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন থেকে একটি লাইন ১/২ ইঞ্চি নেওয়া হয়েছে।



- ❖ বিআরটি ডিপোতে সার্বক্ষনিক পানি সরবরাহ নিশ্চিত করার জন্যে নিজস্ব ডিপ-টিউবঅয়েল স্থাপন সম্পন্ন হয়েছে।

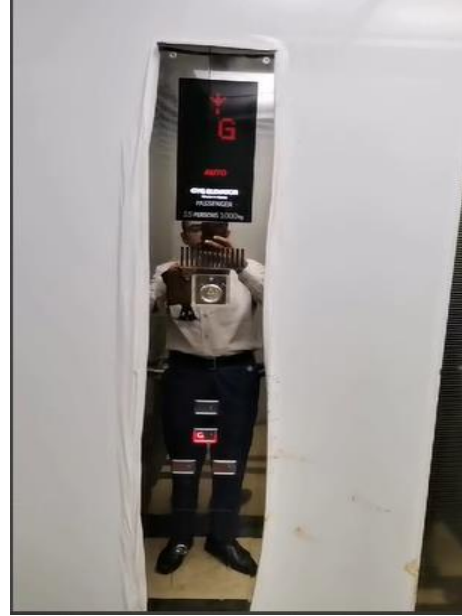


- ❖ বিআরটি সিস্টেমে পরিচালিত বাস সমূহের পরিষ্কার-পরিচ্ছন্নতা নিশ্চিত করার জন্য ডিপোতে ম্যানুয়েল বাস ওয়াশিং প্লান্ট স্থাপন করা হয়েছে।





- ❖ ডিপোতে স্থাপিত লিফটটির রক্ষণাবেক্ষণ এর জন্য সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের সাথে বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণ চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে এবং রক্ষণাবেক্ষণের পর লিফটটি বর্তমানে তা সচল অবস্থায় রয়েছে।



- ❖ ডিপোতে বাস সমূহে নিরবিচ্ছিন্ন জ্বালানী সরবরাহ নিশ্চিত করার জন্যে ২ টি ডিজেল ট্যাংক রয়েছে এবং উক্ত ট্যাংক গুলোতে ডিজেল সংরক্ষণের অন্যতম পূর্বশর্ত হিসেবে বিএসটিআই কর্তৃক ক্যালিব্রেশন কার্য সম্পন্ন হয়েছে।





CERTIFICATION OF CALIBRATION

01. TANK	:	TANK NO : 01 (NORTH SIDE) PRODUCT : H S D (DIESEL) TOTAL DIP : 2,202 mm CAPACITY : 29,800 Liters
02. OWNER	:	DHAKA BUS RAPID TRANSIT COMPANY LTD. HOUSE-4, ROAD-21, SECTOR-4, UTTRA, DHAKA.
03. DIPO ADDRESS	:	BRT BUS DEPOT. T & T WIRELESS, NOLJANI, JOYDEVPUR, GAZIPUR.
04. APLICANT	:	M/S. ANWAR ENGINEERING TRADERS 25, PROTAB DAS LANE SINGTOLA, SUTTRAPUR, DHAKA-1100.
05. ISSUING AUTHORITY	:	BANGLADESH STANDARDS & TESTING INSTITUTION DIVISIONAL METROLOGY INSPECTORATE, DHAKA.
06. CALIBRATED BY	:	MD. RAFIQ AZAD INSPECTOR BSTI-DMI, DHAKA.
07. CALIBRATION DATE	:	11-07-2023 TO 12-07-2023
08. VALIDITY OF CHART	:	05 (FIVE) YEARS FROM THE DATE OF CALIBRATION.
09. NATURE OF CALIBRATION	:	PHYSICAL CALIBRATION
10. METHOD OF CALIBRATION	:	AS PER API METHOD BY USING WATER.
11. MAN HOLE	:	DIA – 740 mm, COLLAR HEIGHT – 225 mm
12. DIP HOLE PIPE LENGTH	:	2460 mm
13. DIP HOLE PIPE	:	DIA – 45 mm, COLLAR HEIGHT – 283 mm
14. DIP HOLE GROSS HEIGHT	:	2755 mm

This certificate of calibration is issued without prejudice and to the best of our knowledge and ability and our responsibility is limited to the exercise of due care and attention.

CALIBRATED & SUPERVISED BY:	CERTIFIED BY:
<i>Rafiq</i> 13.07.2023 Md. Rafiq Azad Inspector (Metrology) DMI, BSTI 116-A, Tappan UA, Dhaka 1205	<i>Shahinur</i> 21/07/2023 Md. Shahinur Islam Special Director (Metrology) Bangladesh Standards & Testing Institution Divisional Metrology Inspectorate, Dhaka

CERTIFICATION OF CALIBRATION

01. TANK	:	TANK NO : 02 (SOUTH SIDE) PRODUCT : H S D (DIESEL) TOTAL DIP : 2,214 mm CAPACITY : 29,800 Liters
02. OWNER	:	DHAKA BUS RAPID TRANSIT COMPANY LTD. HOUSE-4, ROAD-21, SECTOR-4, UTTRA, DHAKA.
03. DIPO ADDRESS	:	BRT BUS DEPOT. T & T WIRELESS, NOLJANI, JOYDEVPUR, GAZIPUR.
04. APLICANT	:	M/S. ANWAR ENGINEERING TRADERS 25, PROTAB DAS LANE SINGTOLA, SUTTRAPUR, DHAKA-1100.
05. ISSUING AUTHORITY	:	BANGLADESH STANDARDS & TESTING INSTITUTION DIVISIONAL METROLOGY INSPECTORATE, DHAKA.
06. CALIBRATED BY	:	MD. RAFIQ AZAD INSPECTOR BSTI-DMI, DHAKA.
07. CALIBRATION DATE	:	12-07-2023 TO 13-07-2023
08. VALIDITY OF CHART	:	05 (FIVE) YEARS FROM THE DATE OF CALIBRATION.
09. NATURE OF CALIBRATION	:	PHYSICAL CALIBRATION
10. METHOD OF CALIBRATION	:	AS PER API METHOD BY USING WATER.
11. MAN HOLE	:	DIA – 740 mm, COLLAR HEIGHT – 255 mm
12. DIP HOLE PIPE LENGTH	:	2460 mm
13. DIP HOLE PIPE	:	DIA – 45 mm, COLLAR HEIGHT – 295 mm
14. DIP HOLE GROSS HEIGHT	:	2765 mm

This certificate of calibration is issued without prejudice and to the best of our knowledge and ability and our responsibility is limited to the exercise of due care and attention.

CALIBRATED & SUPERVISED BY:	CERTIFIED BY:
<i>Rafiq</i> 13.07.2023 Md. Rafiq Azad Inspector (Metrology) DMI, BSTI 116-A, Tappan UA, Dhaka 1205	<i>Shahinur</i> 21/07/2023 Md. Shahinur Islam Special Director (Metrology) Bangladesh Standards & Testing Institution Divisional Metrology Inspectorate, Dhaka

- ❖ ডিপোর পার্কিংকৃত বাস, যন্ত্রপাতি ও জনবলের নিরাপত্তা বিধানের নিমিত্তে ফায়ার সেফটি প্লান প্রণয়নের লক্ষ্যে কম্পাল্টিং ফার্মের নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়েছে।



- ❖ ডিপোর মেইন্টেনেস বে – তে রক্ষণাবেক্ষণ ও অনুসন্ধানের নিমিত্তে বাস প্রবেশের জন্যে ১০ টি সাটার এ মোটর স্থাপন ও কমিশনিং কাজ সম্পন্ন হয়েছে।



এক নজরে গ্রেটার ঢাকা সাসটেইনেবল আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট (বিআরটি, বিমানবন্দর - গাজীপুর)

প্রকল্পের নাম	:	গ্রেটার ঢাকা সাসটেইনেবল আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট (বিআরটি বিমানবন্দর - গাজীপুর)
বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়নকারী সংস্থাসমূহ	:	সড়ক ও জনপথ বিভাগ (সওজ) বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ (বিবিএ) স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ (এলজিইডি)
মেয়াদ	:	ডিসেম্বর ২০১২ – ডিসেম্বর ২০১৮
অনুমোদিত বর্ধিত মেয়াদ	:	ডিসেম্বর ২০১২ – ডিসেম্বর ২০২২
প্রকল্প ব্যয়	:	৪২৬৮.৩২ কোটি টাকা
প্রকল্প অর্থায়নকারী	:	গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
	:	এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)
	:	ফরাসী উন্নয়ন সংস্থা (এএফডি)
	:	গ্লোবাল এনভায়রনমেন্ট ফ্যাসিলিটি (জিইএফ)
দৈর্ঘ্য	:	২০.৫ কিলোমিটার
	:	ভূমিতে : ১৬.০০ কিলোমিটার এলিভেটেড : ৪.৫০ কিলোমিটার
স্টেশন	:	২৫টি
বাস ডিপো	:	১টি (গাজীপুর)
টার্মিনাল	:	২টি (বিমানবন্দর ও গাজীপুর)
ক্লাইণ্ডার	:	৬টি (বিমানবন্দর, জসিমুদ্দীন, কুনিয়া, উন্মুক্ত বিশ্ববিদ্যালয়, ভোগরা এবং জয়দেবপুর চৌরাস্তা)
ব্রীজ	:	১টি (টঙ্কী ব্রীজকে ১০ লেনে উন্নীতকরণ)
এক্সেস রোড	:	১১৩টি (৫৬ কিলোমিটার)
উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন নর্দমা	:	উভয় পাশে ৩০.০০ কিলোমিটার
ফুটপাথ	:	উভয় পাশে ২০.৫০ কিলোমিটার
ভ্রমণ সময়	:	৩৫ - ৪০ মিনিট (গাজীপুর - এয়ারপোর্ট)
বাস ফ্রিকোয়েন্সী	:	সর্বনিম্ন ৩০ সেকেন্ড পরপর

বাস্তবায়নকারী সংস্থাসমূহ :

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (সওজ)
১৬.০০ কি.মি সড়ক উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণ (২টি ডেডিকেটেড বিআরটি লেনসহ), ৭টি ফ্লাইওভার, ১৯টি বিআরটি স্টেশন, ২টি টার্মিনাল, ২৪ কি:মি: উচ্চ ধারণক্ষমতা বিশিষ্ট ড্রেন এবং ১৬টি ফুটওভার ব্রিজ নির্মাণ। সৌর বিদ্যুৎ চালিত সড়ক বাতি স্থাপন। জুন ২০২৩ পর্যন্ত সওজ অংশের পূর্ত কাজের অগ্রগতি রিভাইজড কন্ট্রাক্ট মোতাবেক ৭৬.০০% (As per Original Contract 92.96) সম্পন্ন হয়েছে।



এয়ারপোর্ট অংশের সড়ক উন্নয়নের কাজ চলমান

বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ (বিবিএ)
৪.৫০ কি.মি: সড়ক উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণ, ১০ লেন বিশিষ্ট টজি সেতুসহ ৪.৫০ কি:মি: এলিভেটেড সেকশন (২টি বিআরটি ডেডিকেটেড লেনসহ) এবং ৬টি এলিভেটেড বিআরটি স্টেশন নির্মাণ। জুন ২০২৩ পর্যন্ত বিবিএ অংশের পূর্ত কাজের অগ্রগতি রিভাইজড কন্ট্রাক্ট মোতাবেক ৮১.৭৮% (As per Original Contract-88.54)

ঢাকা বাস র্যাপিড ট্রানজিট কোম্পানী লিমিটেড
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ



টঙ্গী এলিভেটেড অংশের নির্মাণ কাজ চলমান

স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি)

ফিডার রোড নির্মাণ (শতভাগ কাজ সম্পন্ন)

গাজীপুরে নলজানী এলাকায় বিআরটি ডিপো নির্মাণ (শতভাগ কাজ সম্পন্ন)



গাজীপুরে নির্মিত বিআরটি বাস ডিপো

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড (এসপিও)

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড (এসপিও)

গ্রেটার ঢাকা সাসটেইনেবল আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট (বিআরটি গাজীপুর-এয়ারপোর্ট) এর চারটি বাস্তবায়নকারী ইউনিট প্রথম বাস্তবায়নকারী ইউনিট এবং একটি মনিটরিং ইউনিট রয়েছে। প্রথম বাস্তবায়নকারী ইউনিট হিসাবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, দ্বিতীয় হিসাবে বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ এবং তৃতীয় ইউনিট হিসাবে রয়েছে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ। চতুর্থ বাস্তবায়নকারী ইউনিট হিসাবে বিআরটি কোম্পানী তথা স্পেশাল প্রজেক্ট অর্গানাইজেশন (এসপিও) এর আওতায় রয়েছে বিআরটি অপারেশন এর জন্য প্রয়োজনীয় রোলিং স্টক (বাস), আইটিএস সংগ্রহ, অপারেটর নিয়োগ, বিজনেস মডেল প্রণয়ন, জনবল নিয়োগসহ অন্যান্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টস প্রস্তুতকরণ।



প্রকল্পের পরামর্শদাতা প্রতিষ্ঠানসমূহ:

কম্পোনেন্ট	কর্ম পরিধি	প্রতিষ্ঠান
১. প্রজেক্ট ম্যানেজমেন্ট, কোঅর্ডিনেশন এন্ড ক্যাপাসিটি বিল্ডিং (পিএমসিসিবি)	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, সমন্বয় এবং সক্ষমতা তৈরি, ক্রয় সহায়তা/যোগাযোগ, জন অংশগ্রহণ	স্মেক ও অন্যান্য
২. ইঞ্জিনিয়ারিং, প্রকিউরমেন্ট এবং নির্মাণ ব্যবস্থাপনা (ইপিসিএম)	ডিজাইন, সংগ্রহ, নির্মাণ, তহাবধায়ন এবং চুক্তি ব্যবস্থাপনা	স্মেক ও অন্যান্য
৩. অপারেশনাল ডিজাইন এন্ড বিজনেস মডেল (ওডিবিএম)	বিআরটি পরিচালন পরিকল্পনা, বিজনেস মডেল, পরিষেবা সূচনা, বাস স্পেসিফিকেশন, বাস অপারেটরদের সাথে আলোচনা	বুয়েট ও অন্যান্য
৪. রিসোর্সেস মেন্ট প্ল্যান ইমপ্লিমেন্টেশন (আরপিআই)	প্রকল্পের কারণে ক্ষতিগ্রস্তদের তালিকা প্রণয়ন এবং তাদের ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ	সিসিডিবি
৫. টেকনিক্যাল এসিস্ট্যান্ট (টিএ)	অস্থায়ী অপারেটর চালু, নিরাপদ অপারেশন নিশ্চিতকরণ, অপারেশনাল পরিকল্পনা, দরপত্র প্রস্তুত, ভবিষ্যতের ই-বাস সংগ্রহ ইত্যাদি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়াদিতে ডিবিআরটিসিএলকে সহায়তা করা।	সুয়েজ

কোম্পানীর ২০২২-২৩ অর্থ বছরের আর্থিক প্রতিবেদন

হোসেন দেলোয়ার এন্ড কোং
HOSSEN DELWAR & CO.
Chartered Accountants

Independent Auditor's Report
To the Shareholders Dhaka Bus Rapid Transit Company Ltd.
Report on the Audit of the Financial Statements

Opinion

We have audited the accompanying financial statements of **Dhaka Bus Rapid Transit Company Ltd.** which comprise the statement of financial position as on 30th June, 2022, and statement of profit or loss and other comprehensive income and statement of cash flows and a summary of significant accounting policies and other Explanatory Notes to the Financial Statements.

In our opinion, the financial statements prepared in accordance with International Accounting Standard (IAS) and International Financial Reporting Standards (IFRS) give a true and fair view of the financial position of **Dhaka Bus Rapid Transit Company Ltd.** as of 30th June, 2022 and results of its financial performance and its cash flows for the year then ended & comply with the Companies Act 1994, & other applicable laws & regulations.

Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing (ISAs). Our responsibilities under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of our report. We are independent of the Company in accordance with the ethical requirement that are relevant to our audit of the financial statements in Bangladesh, and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with these requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Emphasis of Matters

- We draw attention to the accompanying financial statements that last year provident fund tk. 10,51,750 and Holding Tax tk. 2,90,231 has not been provided in the last year Financial Statement.
- We also draw attention of the accompanying financial statements that Share taken by the subscribe as per MA but not realized and credited to Bank Account of the Company as on 30th June, 2022.
- We also draw attention to note 14 of the accompanying financial statements that an amount of tk. 1,47,628/- has been deducted at sources from various parties as TDS but not deposited Govt. A/C. through treasury challan as per Income Tax Law.
- We also draw attention to note 15 of the accompanying financial statements that an amount of tk. 3,13,906/- has been deducted at sources from various parties as VDS but not deposited Govt. A/C. through treasury challan as per Value-Added Tax Law.

Other Information

Management is responsible for the other information. The other information comprises all of the information in the Annual report other than the financial statements and our auditor's report thereon. The directors are responsible for the other information.

Our opinion on the financial statements does not cover the other information and we do not express any form of assurance conclusion thereon.

In connection with our audit of the financial statements, our responsibility is to read the other information and, in doing so, consider whether the other information is materially inconsistent with the financial statements or our knowledge obtained in the audit or otherwise appears to be materially misstated.

If, based on the work we have performed, we conclude that there is a material misstatement of this other information, we are required to report that fact. We have nothing to report in this regard.



হোসেন দেলোয়ার এন্ড কোং
HOSSEN DELWAR & CO.
Chartered Accountants

Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation of financial statements that give a true and fair view in accordance with IFRSs, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the financial statements, management is responsible for assessing the Company's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Company or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Company's financial reporting process.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with ISAs will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with ISAs, we exercise professional judgment and maintain professional skepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.



হোসেন দেলওয়ার এন্ড কোং
HOSSEN DELWAR & CO.
Chartered Accountants

Report on Other Legal and Regulatory Requirements

In accordance with the Companies Act 1994, and the Securities and Exchange Rules 1987, we also report the following:

- We have obtained all the information and explanation which to the best of our knowledge and belief were necessary for the purpose of our audit and made due verification thereof;
- In our opinion, proper books of account as required by law have been kept by the Company so far as it appeared from our examination of those books;
- The statement of financial position and statement of profit or loss and other comprehensive income dealt with by the report are in agreement with the books of accounts and returns; and
- The expenditure incurred was for the purposes of the company's business.

Place: Dhaka
Date: 08 DEC 2022




(Delwar Hossen, FCA)
Hossen Delwar & Co.
Chartered Accountants
Enrollment No. 917


Dye-22 12080917A5 106516


Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
Statement of Financial Position
As at 30th June, 2022


Particulars	Notes	Amount in Tk. FY 2021-2022	Amount in Tk. FY 2020-2021
ASSETS			
A. NON-CURRENT ASSETS			
Property, Plant and Equipment	5	5,816,244	3,152,575
B. CURRENT ASSETS			
Advance, Deposit and Prepayments	6	1,461,000	1,461,000
Current Tax Assets	7	185,056	185,056
Cash & Cash Equivalents	8	2,425,274	7,327,321
Total Current Assets		4,071,330	8,973,377
Total Assets (A+B):		9,887,573.03	12,125,952
EQUITY AND LIABILITIES			
C. EQUITY			
Share Capital		-	-
Retained Earnings/(Loss)	9	(144,707,198)	(104,221,198)
Total Equity		(144,707,198)	(104,221,198)
D. NON-CURRENT LIABILITIES			
Fund Received	10	145,708,067	114,208,067
E. CURRENT LIABILITIES			
Accrued Expenses	11	3,410,871	427,900
Accounts Payable	12	1,640,092	1,711,183
Provident Fund	13	3,374,206	-
Tax Deducted at Source Payable	14	147,629	-
Vat Deducted at Source Payable	15	313,906	-
Total Current Liabilities		8,886,704	2,139,083
Total Equity & Liabilities (C+D+E):		9,887,573.03	12,125,952

Signed in terms of our separate report of even date annexed.


Md. Mohiuddin
DGM (Finance & Admin)



Md. Shiful Islam FCS
Company Secretary


Saiful Islam
Managing Director


A B M Amin Ullah Nuri
Chairman


Dated: 08 DEC 2022
Place: Dhaka.




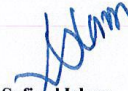

(Delwar Hossen, FCA)
Hossen Delwar & Co.
Chartered Accountants
Enrollment No. 917
D/C-22/2080917AS/06516


Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
Statement of Profit or Loss and Others Comprehensive Income
For the year ended 30th June, 2022

Particulars	Notes	Amount in Tk. FY 2021-2022	Amount in Tk. FY 2020-2021
Revenue		-	-
Operational Expenses		-	-
Gross Profit		-	-
Administrative Expenses	16	39,163,295	20,884,778
Operating Profit/(Loss)		(39,163,295)	(20,884,778)
Add: Non-Operating Income/(Loss)		19,276	1,061,640
Net Profit/(Loss) before Tax		(39,144,019)	(19,840,017)
Less: Income Tax Provision		-	-
Net Profit/(Loss) after Tax		(39,144,019)	(19,840,017)


Md. Mohiuddin
DGM (Finance & Admin)

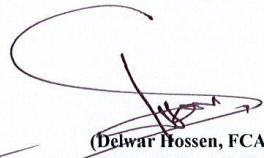

Md. Shiful Islam FCS
Company Secretary


Safiqul Islam
Managing Director


A B M Amin Ullah Nuri
Chairman

Dated: 08 DEC 2022
Place: Dhaka.




(Delwar Hossen, FCA)
Hossen Delwar & Co.
Chartered Accountants
Enrollment No. 917

D/e-2212080917 AS 106516

Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
Statement of Changes in Equity
For the Year ended 30th June, 2022

Particulars	Share Capital (Paid up)	Share Premium	Retained Earnings/(Loss)	Total Equity
Balance as on 1st July, 2021	-	-	(104,221,198)	(104,221,198)
Net Profit/(Loss) during the year	-	-	(39,144,019)	(39,144,019)
Dividend paid to the Shareholders	-	-	-	-
Less: Prior year adjustment	-	-	(1,341,981)	(1,341,981)
Balance as at 30th June, 2022	-	-	(144,707,198)	(144,707,198)

Note: Prior year adjustment's details are given in note-4.03



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
Statement of Cash Flows
For the year ended 30th June, 2022

Particulars	Amount in Tk. FY 2021-2022	Amount in Tk. FY 2020-2021
A. Cash Flows from Operating Activities:		
Net (loss)/ Profit before Taxation	(39,144,019)	(19,840,017)
Adjustment for items not involving movement of Cash:		
Depreciation	487,924	483,124
Prior year adjustment	(1,341,981)	-
	<u>(39,998,076)</u>	<u>(19,356,893)</u>
Operating income/(loss) before changes in working capital components:		
Changes in working capital components:		
Increase/ (Decrease) in Advance & Deposit and Prepayments	-	39,000
Increase/ (Decrease) in Current Tax Assets	-	(2,991,779)
Increase/ (Decrease) in Liabilities for Bank Profit	-	59,833
Increase/ (Decrease) in Accrued Expenses	2,982,971	-
Increase/ (Decrease) in Accounts Payable	(71,091)	-
Increase/ (Decrease) in Provident Fund	3,374,206	-
Increase/ (Decrease) in Tax Deducted at Source Payable	147,629	(10,203)
Increase/ (Decrease) in Vat Deducted at Source Payable	313,906	-
	<u>6,747,621</u>	<u>(2,903,149)</u>
Net cash flows from operating activities (A)	<u>(33,250,455)</u>	<u>(22,260,042)</u>
B. Cash Flows From Investing Activities:		
Purchase of Property, Plant and Equipment	(3,151,591)	(459,233)
Net cash flow from investing activities (B) :	<u>(3,151,591)</u>	<u>(459,233)</u>
C. Cash Flows From Financing Activities :		
Fund Received	31,500,000	29,804,887
Net cash flow from financing activities (C)	<u>31,500,000</u>	<u>29,804,887</u>
Net Changes in Cash Flow (A+B+C)	<u>(4,902,046)</u>	<u>7,085,612</u>
Opening cash and cash equivalents	<u>7,327,321</u>	<u>241,709</u>
Cash and cash equivalents at 30 June, 2022	<u><u>2,425,274</u></u>	<u><u>7,327,321</u></u>



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
Notes to the Financial Statements
For the year ended 30th June, 2022.

1.00 Corporate Background:

Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT) was established on July 1, 2013 as a public limited company under the Companies Act of 1994. Dhaka BRT is a fully owned government company under the Road Transport and Highways Division.

The total authorized capital of the company is Tk 400 crore which is divided into 40 crore shares of Tk 10 each. The Management of the company is vested to its Board of Directors. As per Article-38 of its Articles of Association. The number of board members of the company can be minimum 7 and maximum 13. The BRT Act 2016 was enacted by the Government of Bangladesh to introduce the BRT system in Bangladesh and the Bus Rapid Transit (BRT). According to the Memorandum of Association, the main objective of the company is to develop, operate and maintain the BRT System in Bangladesh. One of the mega projects of the present government is BRT(Gazipur-Airport) which is being implemented under the Greater Dhaka Sustainable Urban Transport Project (GDSUTP). For infrastructure development of BRT(Gazipur-Airport), 3 different government agenciesnamely Roads& Highways Department, Bangladesh Bridge Authority and Local Government Engineering Departmentare playing the role of implementing agencies

Dhaka BRT was formed as a company 100% owned by the Government based on cabinet Approval on 21 January 2013. Subsequently, Articles of Association and a Memorandum of Incorporation were prepared and duly signed by the Board of Directors of the company. The company was registered by the registrar of the Joint Stock Companies & Firms, Bangladesh, on 01 July 2013 as a 'Public Limited Company by Shares' under the Act.

2.00 Objects & Nature of Business

BRT perform the following functions:

a) To act as the special purpose Organization(Dhaka BRT) to (1) support and coordinate Project management and project implementation for the Greater Dhaka Sustainable Urban Transport Project (GDSUTP) and (2) Own, manage and maintain the Bus Rapid Transport (BRT) system between the International airport and Gazipur, once constructed.

b) To employ qualified persons for the management and operation of the company by the selecting the best candidate from the open market through open competition by public advertisement (in accordance with rules framed by the company) and undertake capacity development programs for its staffs.

c) To undertake the following activities during the GDSUTR implementation period:

1. Design operations & business model for BRT system;
2. Conduct negotiations & facilitate consolidation of the existing bus industry to operate the BRT, including setting up a fleet scrapping program and a compensation mechanism for operators not participating in BRT operations;
3. Procure & Lease buses for BRT system and procure and install intelligent transport systems (ITS) for BRT, Including the fare collection system;
4. Organize training programs for selected bus operators & bus drivers;
5. Test the BRT system, prior to operational start ; and 6. Conduct media & community awareness campaigns.

d) To Develop, own, manage and maintain any or all other BRTs constructed in Dhaka, and elsewhere in the country.



- e) To provide advice and consultancy in relation to the business of the Company and carry out other contractual obligations in relation to all of the activities of the Company.
- f) To carry out all manner of consulting, design, engineering, construction, management, plant operations, to set up manufacturing plants in relation to set up manufacturing plants in relation BRT and other transportation systems.
- g) To enter into contracts for outsourcing, collaboration, technical know-how or otherwise with any person, firm, company, body corporate, government body for the purposes of the Company, to obtain by grant, license or other terms of technical insurance business directly or indirectly as restricted under the law or any other unlawful business operations.

3.00 Basis of Preparation

3.01 Statement of Compliance

The Financial Statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRSs), the Companies Act 1994 and other applicable rules and regulations.

3.02 Other regulatory compliance

The Company is also required to comply with the following major legal provisions in addition to the Companies Act 1994 and other applicable laws and regulations:
The Income Tax Ordinance 1984 The Income Tax Rules 1984
The Value Added Tax and Supplementary Duty Act 2012
The Value Added Tax and Supplementary Duty Rules 2016

3.03 Presentation of financial statements

The presentation of these financial statements is in accordance with the guidelines provided by IAS 1: Presentation of Financial statements. The financial statement comprises of:

- a. A statement of Financial Position as at the end of the reporting period (commonly known as balance sheet);
b. A statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income for the reporting period (commonly known as income statement);
c. A statement of Changes in Equity for the reporting period;
d. A statement of Cash Flow for the reporting period;
e. Notes, comprising summary of significant accounting policies and other explanatory information.

3.04 Classification of expenses for preparation of Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income

For preparation of the statement of profit or loss and other comprehensive income (Previously known as income statement), the expenses have been classified as per the "function of expenses method" as per IAS-1.

3.05 Statement of Cash Flow

Cash flows statement is prepared principally in accordance with IAS-7: Cash flows statement and the cash flows from operating activities have been presented under indirect method.

3.06 Basis of measurement

The financial statements have been prepared on the historical cost basis of accounting. The financial statements therefore, do not take into consideration of the effect of inflation.

3.07 Basis of accounting

The financial statements except for cash flow information have been prepared on accrual basis of accounting.

3.08 Going concern assumption

The financial statements are prepared on the basis of going concern assumption. As per management assessment, there is no material uncertainties related to events or conditions which may cast significant doubt upon the company's ability to continue as a going concern. The company has not started its commercial operations and so it is unlikely to have any material impact.



3.09 Functional and presentational currency and level of precision

These financial statements are presented in Bangladesh Taka (BDT/Taka/Tk) currency, which is the Company's functional currency. All financial information presented in Taka have been rounded off to the nearest Taka except where indicated otherwise.

3.10 Use of estimates and judgments

The preparation of financial statements in conformity with IASs/IFRSs requires management to make judgements, estimates and assumptions that affect the application of accounting policies and the reported amounts of assets, liabilities, income and expenses. Actual result may differ from these estimates.

Estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognised in the period in which the estimates are revised and in any future periods affected. Information about assumptions and estimation uncertainties at 30 June, 2022 that have a significant risk of resulting in a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities in the next financial year is included in the following notes:

Note 5 and Schedule-1: Property Plant and Equipment

3.11 Reporting Period

The financial period of the Company encompasses one year from 1 July to 30 June (next year) and is followed consistently. This financial statements cover the year from 1 July, 2021 to 30 June, 2022.

3.12 Segment Reporting

A segment is a distinguishable component of the Company that is engaged either in providing related products or services (business segment), or in providing products or services within a particular economic environment (geographical segment), which is subject to risks and rewards that are different from those of other segments. However, no segment reporting is presented the Company is not a listed entity as per IFRS 8: Operating Segments.

3.13 Subsequent events

All material events occurring after the balance sheet date have been considered and where necessary, adjusted for or disclosed in as per requirement of IAS 10: Events after Balance Sheet Date.

3.14 Standards issued but not yet effective

A number of new standards are effective for annual periods beginning after 1 January 2021 and earlier application is permitted; however, the Company has not early adopted the new or amended standards in preparing these financial statements. a) Onerous contracts – Cost of Fulfilling a Contract (Amendments to IAS 37)

b) Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction (Amendments to IAS 12)

c) Other standards The following amended standards and interpretations are not expected to have a significant impact on the Company's financial statements:

- Annual Improvements to IFRS Standards 2018–2020.
- Property, Plant and Equipment: Proceeds before Intended Use (Amendments to IAS 16).
- Reference to Conceptual Framework (Amendments to IFRS 3).
- Classification of Liabilities as Current or Non-current (Amendments to IAS 1).
- IFRS 17 Insurance Contracts and amendments to IFRS 17 Insurance Contracts.

4.00 Significant accounting policies

The accounting policies set out below have been applied consistently (otherwise as stated) to all periods presented in these financial statements.



4.01 Property, plant and equipment

Recognition and measurement

Items of property, plant and equipment are measured at cost or revaluation less accumulated depreciation less impairment loss, if any as per IAS 16: Property, Plant and Equipment.

Capital work in progress represents the cost incurred for acquisition and/or construction of items of property, plant and equipment that were not ready for use at the end of the reporting date and these are stated at cost.

Cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of assets. The cost of self constructed assets includes the cost of material and direct labor, any other costs directly attributable to bringing the assets to a working condition for their intended use, and the costs of dismantling and removing the items and restoring the site on which they are located.

Subsequent costs

The cost of replacing part of an item of property, plant and equipment are recognized in the carrying amount of the item if it is probable that the future economic benefits embodied within the part will flow to the company and its cost can be measured reliably. The costs of day to day servicing of property, plant and equipment are recognized in the profit and loss account as incurred.

Depreciation

All items of property, plant and equipment have been depreciated on reducing balance method. No depreciation has been charged on addition of Fixed Assets. Depreciation is charged at the rates varying from 10% to 30 % depending on the estimated useful lives of assets.

Retirements and disposal

On disposal of fixed assets, the cost and accumulated depreciation are eliminated and gain or loss on such disposal is reflected in the Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income, which is determined with reference to the net book value of the assets and net sale proceeds. No Fixed Assets has been retired and disposed during the year.

4.02 Leases:

The Company entered into lease agreements with lessors to use building floor space for business purposes. It does not includes any Furniture, Copy Right, Vehicles etc. The contracts are Five years. The contracts don't offer any buying option, commitment to buy or any assurance of post use minimum market price for the used floors. Considering exemptions allowed in IFRS-16 (shorter contract tenor and small amount of rental expenses in respect to total revenue, the rental agreements are not considered as finance lease.

4.03 Disclosure of Prior Period Errors:

The general principle in IAS 8 is that an entity must correct all material prior period errors retrospectively in the first set of financial statements authorized for issue after their discovery by: [IAS 8.42]

The correction of a prior period error is excluded from profit or loss for the period in which the error is discovered. Any information presented about prior periods, including any historical summaries of financial data, is restated as far back as is practicable.

The last year provident fund tk. 10,51,750 and Holding Tax Tk. 2,90,231 had not been provided in the last year Financial Statement. The amount has been corrected during the year

4.04 Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash in hand, cash at banks which are held and available for use by the company without any restriction.



4.05 Advances, deposits and prepayments

Advances are initially measured at cost. After initial recognition advances are carried at cost less deductions, adjustments or charges to other account heads such as property, plant and equipment, inventory or expenses.

4.06 Provision

A provision is recognized if, as a result of past event, the Company has a present legal or constructive obligation that can be estimated reliably, and it is probable that an outflow of economic benefits will be required to settle the obligation and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation.

4.07 Interest income

Finance income comprises of interest income of fund invested. Interest income is recognized on accrual basis.

4.08 Number of Employees:

The number of regular employees of Dhaka BRT Ltd. Receiving remuneration of tk. 36,000 or above per annum at reporting date was as follows:

Particulars	FY 2021-2022	FY 2020-2021
Number of Employees	13	2
Total	13	2

5.00 Property, Plant & Equipment:

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	8,325,552	7,847,233
Add: Addition during the year	3,151,591	459,233
	11,477,143	8,306,466
Less: Accumulated Depreciation	5,660,900	5,172,977
Total	5,816,244	3,133,489

6.00 Advance, Deposit and Prepayments

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Advance against house rent	1,461,000	1,500,000
Less: Adjustment	-	39,000
Total:	1,461,000	1,461,000

7.00 Current Tax Assets (Advance Income Tax)

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	185,056	174,853
Add: TDS during the year	-	10,203
	185,056	185,056
Less: Adjustment during the year	-	-
Total Amount	185,056	185,056



8.00 Cash and Cash Equivalents:

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Cash in Hand	365,737	1,277
Advance withdrawal	461,542	-
Cash at Bank:		
Sonali Bank Ltd. (A/C-1128)	18,797	7,326,044
Sonali Bank Ltd. (A/C- 16949)	1,579,198	-
Sub Total (A)	2,425,274	7,327,321

8.01 Cash at Sonali Bank Ltd. (A/C-16949)

Particulars	Amount in Tk.
Balance as per Bank Statement (30.06.2022)	3,068,323
Less: Cheque issued but not payment	
<u>Cheque No.</u>	
50335389	14,100
50335377	433,302
50817255	289,397
50817254	150,336
50817256	34,430
50817257	68,860
50817248	498,700
Total Outstanding Cheque Amount	1,489,125
Balance as per Cash Book (30.06.2022)	1,579,198

9.00 Share Capital:

The Authorised Share Capital of the Company is Taka 400,00,00,000 (Taka Four Hundred Crore) only divided into 40,00,00,000 (Forty Crore) ordinary shares of Taka 10 (Ten) each. The Company has not yet received any subscription for allotment of shares. As such the issued, subscribed, called up or paid up share capital has been zero since the incorporation of the company supported by from XIV. However, as per the MOA & AOA registered with the RJSC, Subscribed Capital of the Company is to 400,00,000 (Four Hundred crore).

10.00 Fund Received:

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	114,208,067	84,403,180
Add: Addition during the year	31,500,000	29,804,887
Total Amount	145,708,067	114,208,067

For the second time , ADB injected Tk. 34,734,101 (Taka thirty-four million seven hundred thirty-four thousand one hundred one) as liabilities and this amount was deposited in the bankaccount on 22 March, 2016. For third time ADB injected Tk. 99,41,992 (Taka nine million nine hundred forty-one thousandnine hundred ninety-two)as liabilities and this amount was deposited in the bank account on 29 May2017.For the fourthtime ADB injected Tk. 19,950,617 (Taka nineteen million nine hundred fifty thousand six hundred seventeen) as Liabilities and this amount was deposited in the bank account on 25 October , 2017. For the fifth time, ADB injected Tk. 19,776,471 (Taka nineteen million seven hundred seventy-six thousand four hundred seventy-one) as Liabilities and this amount was deposited in the bank account on 19 February 2019. For the sixth time ADB injected TK. 15,000,000 (Taka fifteen million)as Liabilities and this amount was deposited in the bank account on 05 October 2020. ADB further injected Tk.14,804,887 (Taka fourteen million eight hundred four thousand eight hundred eighty-seven) as Liabilities and this amount was deposited in the bank account on 23 May 2021.



10.01 Fund Received During the year

Name of Institute	Date	Amount in Tk.
BBA	01.03.2021	500,000
GOB	08.03.2022	12,500,000
GOB	24.04.2022	7,500,000
GOB	09.06.2022	5,000,000
GOB	28.06.2022	6,000,000
Total Amount Received during the year		31,500,000

11.00 Accrued Expenses:

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	718,131	3,419,679
Add: Addition during the year	3,033,740	668,731
	3,751,871	4,088,410
Less: Adjustment	341,000	3,370,279
Total	3,410,871	718,131

11.01 The details of the accrued expenses for expenses have been shown below:

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Salary	168,000	341,000
Office Rent (April-22 to June-22)	2,067,276	-
NIS Award	131,200	-
Holding Tax	580,462	290,231
Vehicle Rent	297,033	-
Audit Fee	166,900	86,900
Total	3,410,871	718,131

12.00 Accounts Payable

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	1,711,183	1,651,350
Add: During the year	-	59,833
	1,711,183	1,711,183
Less: Adjustment	71,091	-
Tota Amount	1,640,092	1,711,183

Note: The amount represents interests on bank deposits of fund received which is payable to Bangladesh Bank.

13.00 Provident Fund

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	1,051,750	-
Add: During the year	2,322,456	1,051,750
	3,374,206	1,051,750
Less: Adjustment	-	-
Tota Amount	3,374,206	1,051,750

Note: Provident Fund's Contribution included Employer and Employee.

14.00 Tax Deducted at Source Payable

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	-	-
Add: Deduction during the year	901,876	-
	901,876	-
Less: Deposit during the year	754,247	-
Tota Amount	147,629	-



15.00 Vat Deducted at Source Payable

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Opening Balance	-	-
Add: Deduction during the year	2,313,138	-
	2,313,138	-
Less: Deposit during the year	1,999,232	-
Total Amount	313,906	-

16.00 Administrative Expenses:

Particulars	Amount in Tk. 2021-2022	Amount in Tk. 2020-2021
Salary & Bonus	11,607,970	2,567,000
Outsourcing Staff Expenses	3,615,303	2,491,207
Security Service	1,073,554	-
Meeting Expenses	769,803	772,000
Office Rent	8,269,105	6,042,865
Guest House Rent	182,240	-
Printing and Stationery	239,469	14,423
Training Expense	321,941	-
Entertainment	276,942	65,944
Office Expenses	34,027	12,850
Bank Charge	3,137	855
Postal & Courier	1,605	1,100
Fuel & Lubricant	1,063,197	160,171
Audit Fee	80,000	136,500
Renewal Fee	31,804	-
Repair & Maintenance	86,315	119,345
NIS Award	131,200	-
Utilities Bill	1,898,261	2,156,892
Domain Hosting Service	27,000	-
Internet Bill	184,196	-
Vehicle Rent	3,250,155	898,425
Conveyance	38,493	-
Legal Fee	140,000	-
Periodicals	2,840	-
Day Celebration	1,598,579	-
Fair & Exhibition	1,067,991	-
Telephone Bill	2,840	19,326
Advertisement Expenses	169,504	367,200
CSR Expenses	500,580	-
Recruitment Expenses	1,692,389	-
Workshop And Public Awareness	-	642,550
Publications	-	172,595
Miscellaneous	-	58,999
Bank Profit Return to Bangladesh Bank	-	1,514,481
Honorium	-	69,300
Cleaning Bill	24,700	33,085
Holding Tax	290,231	-
VAT Expenses	-	1,468,651
Tax Expenses	-	338,809
TA/DA	-	12,960
Depreciation	487,924	483,124
Total Amount	39,163,295	20,884,778



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
Property, Plant and Equipment Schedule
For the year ended 30th June, 2022

Schedule-1

Particulars	COST			DEPRECIATION			Written Down Value as at 30th June, 2022
	Balance as on 1st July, 2021	Addition during the year	Balance as on 30th June, 2022	Rate %	Balance as on 1st July, 2021	Charge During the year	
Furniture & Fixtures	2,848,041	1,008,566	3,856,607	10%	1,340,243	150,780	1,491,023
Internet Installation	994,250	-	994,250	30%	912,369	24,564	936,933
Electric Equipment	3,973,261	91,800	4,065,061	20%	2,676,872	259,278	2,936,150
Laptop	180,000	-	180,000	20%	-	36,000	36,000
Generator	330,000	-	330,000	20%	243,492	17,302	260,794
Office Equipments	-	2,051,225	2,051,225	15%	-	-	-
Total	8,325,552	3,151,591	11,477,143	-	5,172,976	487,924	5,660,900

Note: Depreciation has not charged on addition amount.



ফটো গ্যালারি



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা
বিআরটি (গাজীপুর-এয়ারপোর্ট) প্রকল্পের ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করেন



নির্মাণ কাজের শুভ উদ্বোধন অনুষ্ঠানে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী বক্তব্য প্রদান করছেন



নির্মাণ কাজের শুভ উদ্বোধন অনুষ্ঠানে উপবিষ্ট মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা



নির্মাণ কাজের উদ্বোধনী অনুষ্ঠানের সম্মানিত অতিথিবৃন্দ



নির্মাণ কাজের শুভ উদ্বোধনী অনুষ্ঠানের আয়োজন স্থল বঙ্গবন্ধু আন্তর্জাতিক সম্মেলন কেন্দ্র



গাজীপুর চৌরাস্তা ফ্লাইওভার নির্মাণ কাজ চলমান



বিআরটি স্টেশন নির্মাণের কাজ চলমান



জয়দেবপুরে ফ্লাইওভার দৃশ্যমান



বিআরটি গাজীপুর টার্মিনালের কাজ চলমান



বিআরটি গাজীপুর টার্মিনালের কাজ চলমান



বিমানবন্দর এলাকায় এলিভেটেড অংশের দুটি ফ্লাইওভার যান চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা হয়েছে।



নির্মাণাধীন বিআরটি স্টেশন-তারগাছ



বাস ডিপোর কাজ সম্পূর্ণ



পথচারীদের জন্য ক্ষুদ্র আয়োজন



ডেঙ্গু প্রতিরোধে গৃহীত কার্যক্রম

=O=

বিআরটি-র প্রধান বৈশিষ্ট্যসমূহ

- দেশের প্রথম বিআরটি এবং ডেডিকেটেড বাস লেইন;
- স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস সার্ভিস;
- অটোমেটিক টিকেটিং সিস্টেম;
- ২০.৫ কিলোমিটার রাস্তায় ২৫ টি স্টেশন এবং সর্বনিম্ন ৩০ সেকেন্ড পরপর বাস;
- গাজীপুর-এয়ারপোর্ট যাতায়াত মাত্র ৩৫-৪০ মিনিটে এবং
- যানজট মুক্ত পরিবহন ব্যবস্থা।

