



**DHAKA
LINE**
TRANSFORMING TRAVEL

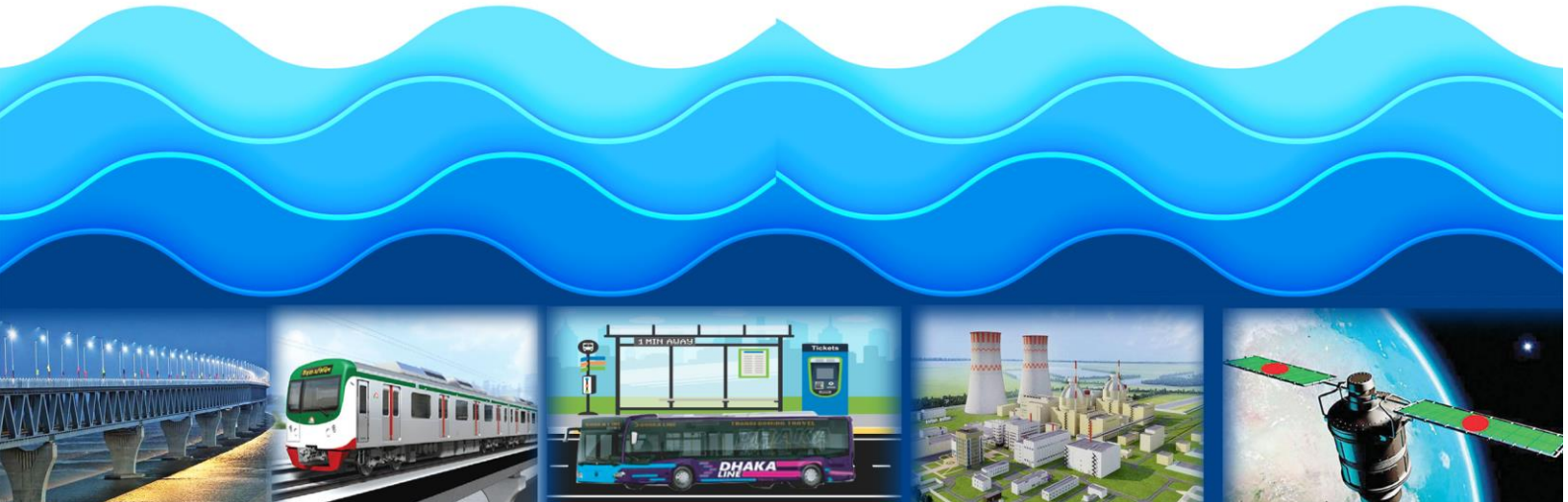


বার্ষিক প্রতিবেদন
২০২১-২২

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী লিমিটেড
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ

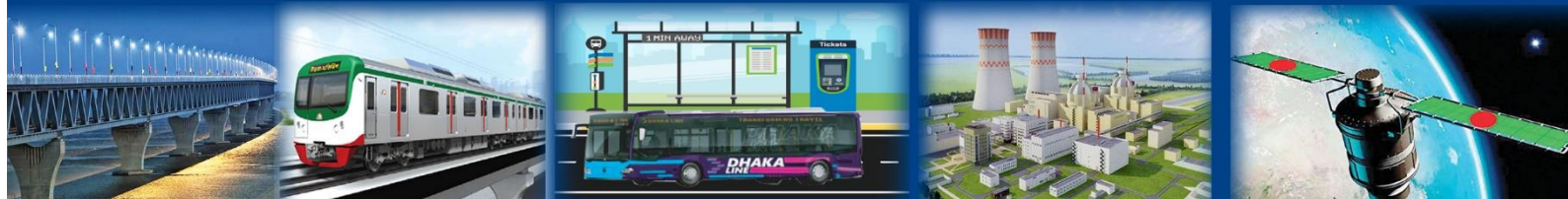


জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান





বাঙ্গালীর স্বপ্নজয়



সূচিপত্র

উপক্রমনিকা	৫
ঢাকা বিআরটি কোম্পানী পরিচিতি	৬
কোম্পানীর লক্ষ্য:.....	৭
পরিচালনা পর্ষদ:.....	৮
কর্মকর্তা/কর্মচারী	১১
কোম্পানীর ব্যবসা পরিকল্পনা	১৪
বিআরটির সুবিধাসমূহ.....	১৯
ঢাকা লাইন.....	২০
২০২১-২২ অর্থ বছরের প্রধান অর্জনসমূহ.....	২১
চ্যালেঞ্জসমূহ	২৫
গ্রেটার ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট (জিডিএসইউটিপি)	২৬
এক নজরে জিডিএসইউটিপি:	৩০
প্যাকেজসমূহ:	৩১
পরামর্শক প্রতিষ্ঠান:.....	৩৪
কোম্পানীর আর্থিক বিবরণী	৩৫
ফটো গ্যালারী:	৪৯

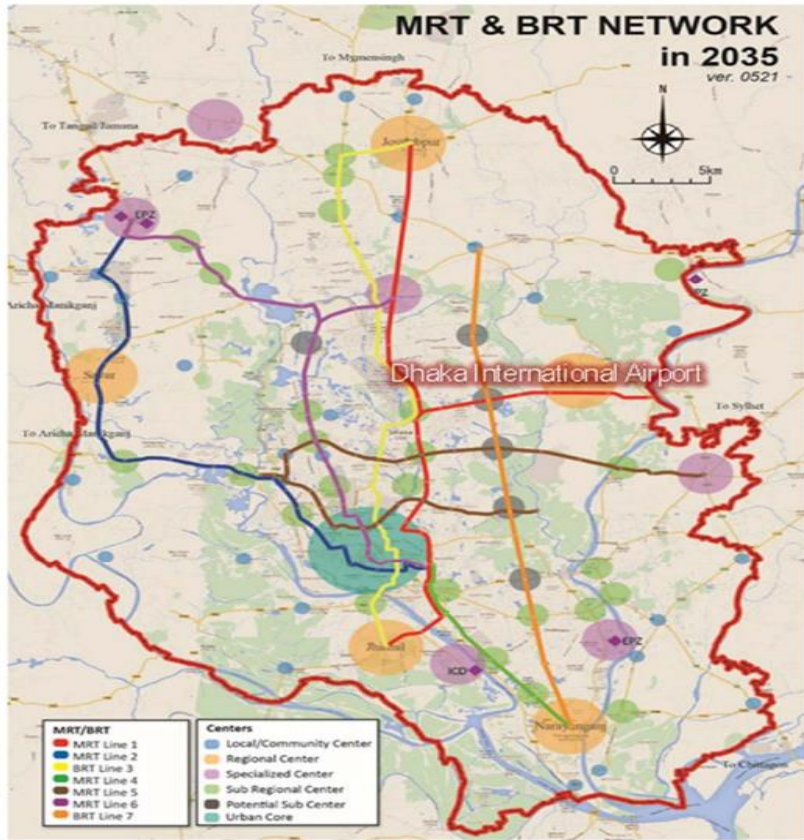
উপক্রমনিকা

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। উক্ত সুপারিশের আলোকে প্রথম পর্যায়ে সরকার বিআরটি লাইন ৩-এর সম্প্রসারণ (Extension) হিসেবে গাজীপুর ও বিমানবন্দর করিডোরের মধ্যে দেশের প্রথম বাস র্যাপিড ট্রানজিট (বিআরটি) ব্যবস্থা বাস্তবায়নের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। বাস র্যাপিড ট্রানজিট একটি উন্নত মানের আধুনিক বাস ভিত্তিক ট্রানজিট ব্যবস্থা যা দ্রুত, সশ্রমী, 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 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।

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।



Source: JICA Study Team

Figure 12.29 MRT/BRT Network in 2035

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর পরিচিতি



কোম্পানী সম্পর্কে:

১৯৯৪ সনের কোম্পানী আইনের আওতায় ১ জুলাই ২০১৩ সালে ঢাকা বিআরটি কোম্পানী প্রতিষ্ঠিত হয়। কোম্পানীর 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, সাশ্রয়ী, 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
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, বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ
৭. ব্যবস্থাপনা পরিচালক, ঢাকা বিআরটি কোম্পানী
৮. প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন
৯. প্রতিনিধি, এফবিসিসিআই
১০. প্রতিনিধি, আইসিএবি
১১. মহাসচিব, বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি
১২. সরকার কর্তৃক কোম্পানী আইন বিশেষজ্ঞ একজন আইনজীবী

পরিচালনা পর্ষদ(২০২১-২২)

ক্রম	পরিচালকগণ	পদবী	ছবি
১	জনাব এ.বি.এম আমিন উল্লাহ নুরী সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	চেয়ারম্যান	
২	শেখ মোহাম্মদ মোরশেদ অতিরিক্ত অ্যাটর্নি জেনারেল বাংলাদেশ সুপ্রীম কোর্ট	সদস্য	
৩	এ.কে.এম মনির হোসেন পাঠান 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	ড. মো: মনিরুজ্জামান অতিরিক্ত সচিব ও পরিচালক (পিএন্ডডি) বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ	সদস্য	
৭	প্রফেসর ড. ইসরাত ইসলাম ডীন, আর্কিটেকচার ও প্ল্যানিং অনুষদ বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়	সদস্য	

৮	জনাব মোঃ আমিনুল ইসলাম 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 প্রেসিডেন্ট দি ইনস্টিটিউট অফ চার্টার্ড একাউন্টেন্টস্ অফ বাংলাদেশ	সদস্য	
১১	খন্দকার এনায়েত উল্লাহ মহাসচিব বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি	সদস্য	
১২	জনাব সফিকুল ইসলাম ব্যবস্থাপনা পরিচালক ঢাকা বিআরটি কোম্পানী	এক্স অফিসিও সদস্য	

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর কর্মকর্তা/কর্মচারীদের তালিকা

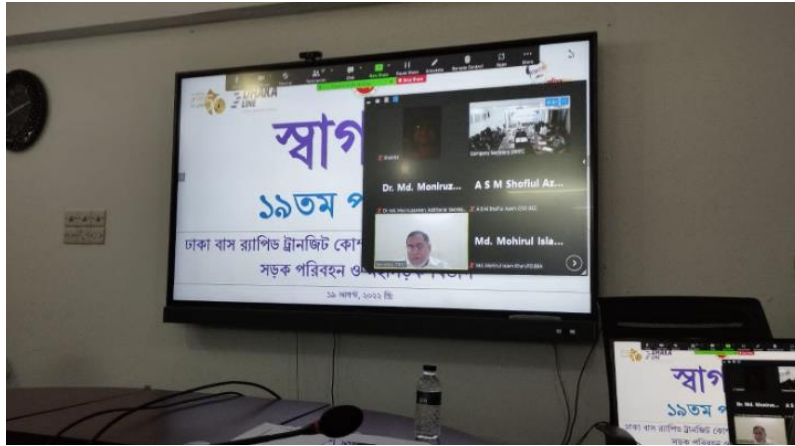
ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	মোবাইল/ ই-মেইল	ছবি
১	জনাব সফিকুল ইসলাম ব্যবস্থাপনা পরিচালক (এমডি)	০১৭১১১৮০৪৯০ ০২-৪৮৯৫৯১০১ md.dbrtc@gmail.com safiquel8535@gmail.com	
২	জনাব মোঃ সাইফুল ইসলাম কোম্পানী সচিব (সিএস)	০১৭৩০০৩২৩৭৬ ০২-৪৮৯৫৯১০২ cs.dbrtc@gmail.com shiful.mdsi@gmail.com	
৩	জনাব মোঃ মহিউদ্দিন উপ-মহাব্যবস্থাপক (অর্থ ও প্রশাসন)	০১৭১২৮৪৮৪৯৮ mohiuddin.dbrt@gmail.com	
৪	জনাব আবির হোসেন ব্যবস্থাপক (প্রশাসন)	০১৭১৭৫৪৪৯৭৮ abirmgt@gmail.com	
৫	জনাব মো: রাজু মিয়া ব্যক্তিগত কর্মকর্তা	০১৬৭৩২৭৪৪১৯ podbrtc@gmail.com	

৬	জনাব ইরফান মাহমুদ অর্পন ব্যক্তিগত কর্মকর্তা	০১৭৪৪৯৯৫৫০৬ ea.dbrt@gmail.com	
৭	জনাব সফি আহমেদ অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাস্করিক	০১৫৩৮৮১২৫০০ safiahmeddbrt@gmail.com	
৮	জনাব মো: আমান উল্লাহ আমান অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাস্করিক	০১৭২২৮৪১২৫১ amanullah.dbrt@gmail.com	
৯	জনাব জাহেদুল হাসান অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাস্করিক	০১৬৩৪৮৪৪৩৩৫ hjihad.dbrt@gmail.com	
১০	জনাব ইখলাস উদ্দীন অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাস্করিক	০১৯২৪৪৯৫০৫০ ikhlas.dbrt@gmail.com	

১১	জনাব মোহাম্মদ মোয়াজ্জেম হোসাইন অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাস্করিক	০১৫২১২৫৩০১০ moazzem.dbrt@gmail.com	
১২	জনাব মো: সাদিক হোসেন অফিস সহকারী কাম-ক. মুদ্রাস্করিক	০১৯২২৫২৭০৮৯ shadik.dbrt@gmail.com	

২০২১-২২ অর্থ বছরে অনুষ্ঠিত পর্যদের সভাসমূহ

ক্রমিক নং	সভার ক্রম	তারিখ	সভার স্থান	সদস্য উপস্থিতি
১	১৪তম	০৪-১১-২১	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	০৭ জন
২	১৫তম	১২-১২-২১	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	০৮ জন
৩	১৬তম	০৩-০৪-২২	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	০৮ জন
৪	১৭তম	১৩-০৬-২২	জুম অনলাইন প্লাটফর্ম	১০ জন



কোম্পানীর ব্যবসা পরিকল্পনা (Business Model)

পরিচালন কৌশল

পরিচালন কৌশল হিসাবে নিম্নের ০৩ টি বিকল্প ধারণা বিবেচনা করা হয়

১। পূর্ণ প্রতিযোগিতা: এ পদ্ধতিতে বিআরটি বাস বিআরটি লেনে চলাচল করবে এবং অন্যান্য সিটি বাস সমূহ মিশ্র লেনে চলাচল করবে। সিটি বাস সমূহ কোন রকমের টার্মিনেশন ব্যতীত চলাচল করতে পারবে।

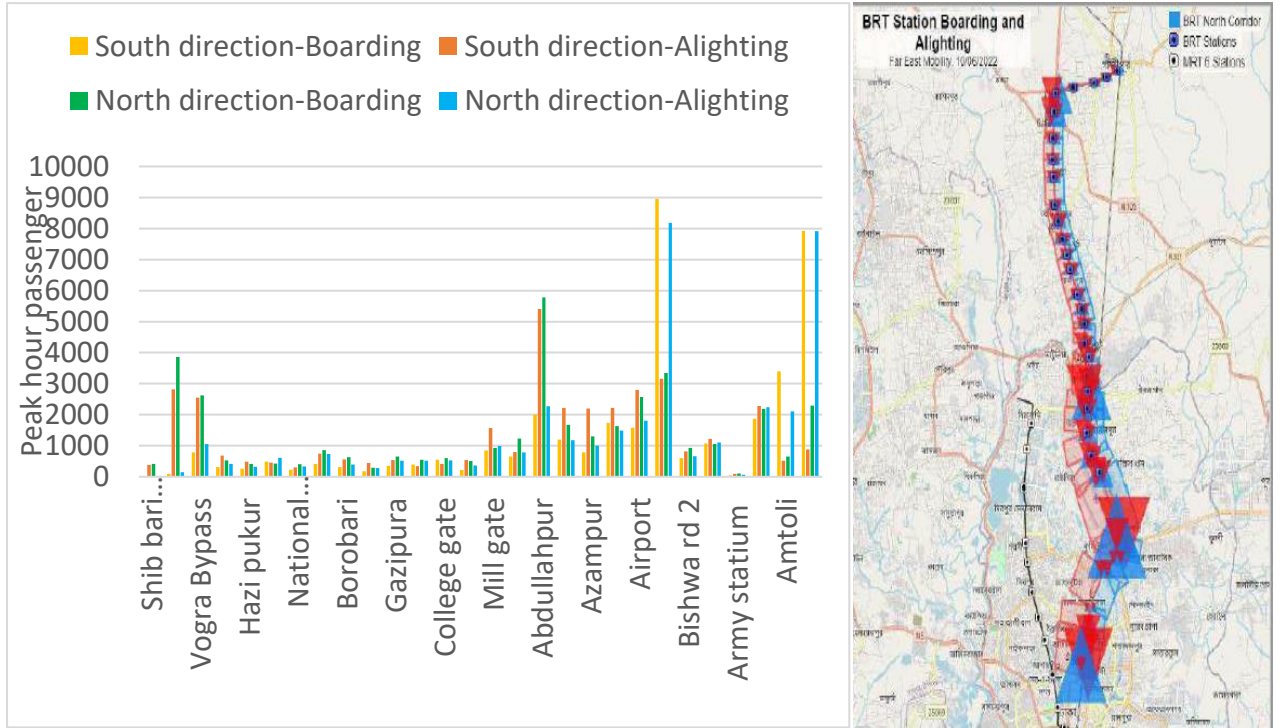
২। আংশিক প্রতিযোগিতা: এ পদ্ধতিতে বিআরটি বাস বিআরটি লেনে চলাচল করবে এবং অন্যান্য সিটি বাস সমূহের মধ্যে নির্দিষ্ট সংখ্যক রুট (পরামর্শকের প্রস্তাবনা অনুযায়ী ১২টি) সংকুচিত হবে। সেক্ষেত্রে বিআরটি বাস আংশিক প্রতিযোগিতার সম্মুখীন হবে।

৩। শূন্য প্রতিযোগিতা: এ পদ্ধতিতে বিআরটি বাস বিআরটি লেনে চলাচল করবে এবং অন্যান্য সিটি বাস সমূহ সম্পূর্ণ বন্ধ অথবা তাদের রুটকে সংকুচিত করা। এক্ষেত্রে বিআরটি সেবা কোন প্রতিযোগিতার সম্মুখীন হবে না।

এর মধ্যে আংশিক প্রতিযোগিতার ধারণাটি প্রাথমিকভাবে গৃহিত হলেও পূর্ণ প্রতিযোগিতার ধারণাটি সক্রিয় বিবেচনাধীন রয়েছে।

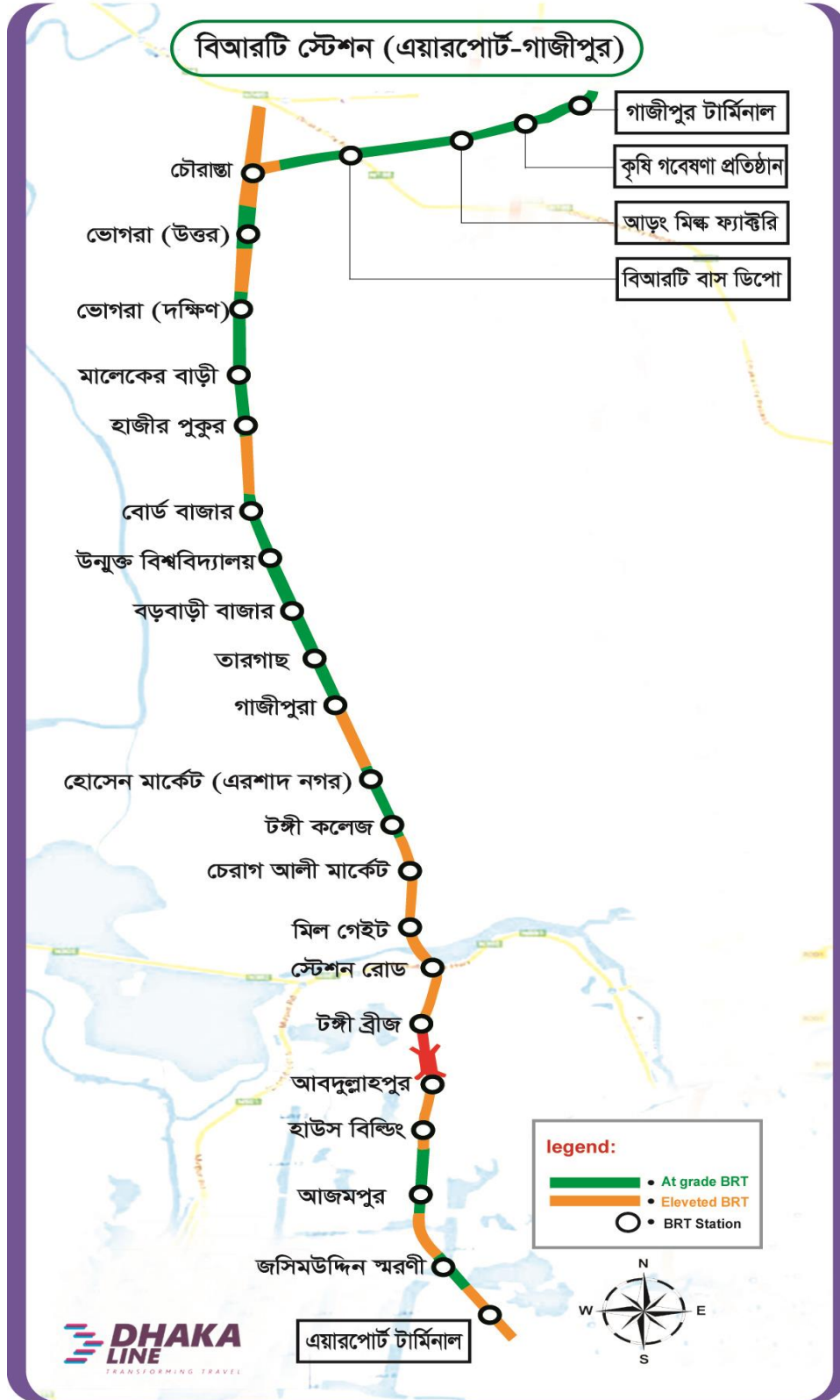
যাত্রী চাহিদা

নিম্নোক্ত চার্ট থেকে যাত্রী চাহিদার একটি প্রতিফলন পাওয়া যেতে পারে



বিআরটি রুট:

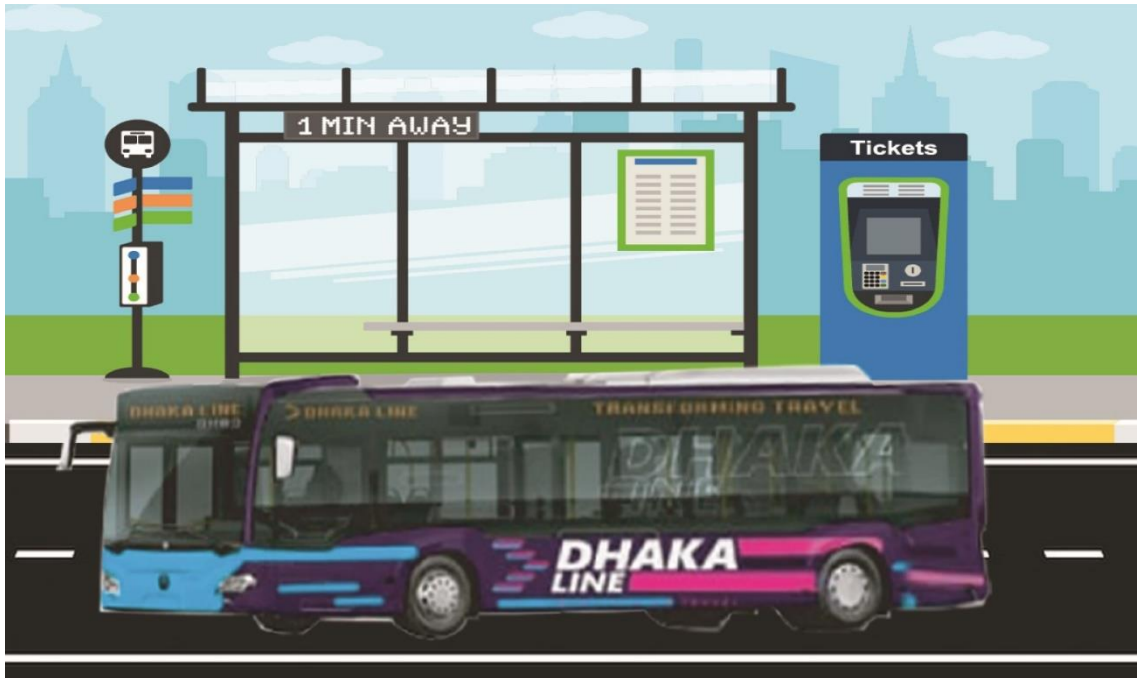
বিআরটি রুট ও স্টেশন সমূহের একটি ধারণা নিম্নের চিত্র থেকে পাওয়া যেতে পারে



বাসের চাহিদা

প্রাথমিক জরিপে ১৩০ টি স্ট্যান্ডার্ড বাসের চাহিদা নিরূপন করা হয়েছে যা নিম্নোক্ত ছকে প্রতিফলিত হয়েছে। পরবর্তীতে অধিকতর জরিপ পরিচালন করা হলে প্রয়োজনীয় বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি পেতে পারে।

Strategy	Demand		Fleet Composition Scenario					
			Scenario 1: 100% Articulated Bus		Scenario 2: 100% Standard Premium Bus		Option 3: First 50 Articulated and remaining Standard Premium Bus	
			2021	2031	2021	2031	2021	2031
1.Parallel	186,439	283,440	61	104	98	167	Arti.: 50 Stand: 18	Arti.: 50 Stand: 86
2.Partial- Cord	330,187	510,795	81	123	129	197	Arti.: 50 Stand: 50	Arti.: 50 Stand: 117
3.Fully- Coord	399,994	614,333	96	140	153	224	Arti.: 50 Stand: 74	Arti.: 50 Stand: 144



ভাড়া:

প্রাথমিক জরিপে বর্তমানে প্রচলিত ভাড়ার হারকে প্রাধান্য দেয়া হয়েছে। পরবর্তীতে বাজার বিশ্লেষণ করে ভাড়ার হার বিআরটিএ'র প্রচলিত হার থেকে ২৫% পর্যন্ত বৃদ্ধির সুপারিশ রয়েছে।

Fare structure for above options is prepared and provided below:

Distance (Km)	Approved Bus Fare (BDT)	Existing Fare (BDT)	Pedal Rickshaw fare per passenger	CNG Auto Fare per passenger (BDT)*	Inc. 2W Cost	Inc. 4W(P) Cost@	Inc. 4W(D) Cost@	Option A: Existing Level #	Option B: Higher Fares	Fares per Km Option A	BRTS Surat Fare (INR)
2	7.0	5	10	13	5	13	8	5	5	2.5	4
4	7.0	10	16	16	10	25	16	10	10	2.5	6
6	10.2	15	24	24	15	38	24	15	19	2.5	8
8	13.6	20	32	32	20	51	33	20	25	2.5	10
10	17.0	25	40	40	25	64	41	25	30	2.5	12
12	20.4	30		48	31	76	49	30	40	2.5	15
14	23.8	35		56	36	89	57	40	50	2.9	17
16	27.2	40		64	41	102	65	45	55	2.8	20
18	30.6	40		72	46	114	73	50	60	2.8	22
20	34.0	45		80	51	127	81	55	70	2.8	22
22	37.4	50		88	56	140	89	55	70	2.5	22
24	40.8	50		96	61	153	98	65	80	2.7	22
26	44.2	55		104	66	165	106	65	80	2.5	
28	47.6	60		112	71	178	114	65	80	2.3	
30	51.0	65		120	76	191	122	65	80	2.2	
32	54.4	65		128	81	203	130	75	95	2.3	
34	57.8	70		136	86	216	138	75	95	2.2	
36	61.2	70		144	92	229	146	75	95	2.1	
38	64.6	70		152	97	242	154	75	95	2.0	
40	68.0	75		160	102	254	163	75	95	1.9	

বাস টেকনোলজি:

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 বিআরটিএ অপারেশন চালু করার উদ্দেশ্যে প্রাথমিক পর্যায়ে ডিজেল চালিত স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস দিয়ে অপারেশন শুরু করার সিদ্ধান্ত হয়। বিস্তারিত সম্ভাব্যতা যাচাই সাপেক্ষে ইলেকট্রিক বাস সংগ্রহ করা হবে এবং ধাপে ধাপে ডিজেল বাসকে ইলেকট্রিক বাস দিয়ে প্রতিস্থাপন করা হবে।



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।

আইটিএস পরিচালনা:

প্রকল্পের মূল ডিজাইন অনুযায়ী বিআরটি বাস পরিচালনার জন্য ইন্টেলিজেন্ট ট্রান্সপোর্ট সিস্টেম (আইটিএস) ব্যবহার করা হবে। আইটি এ এস এর আওতায় যেসমস্ত 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 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 গৃহিত হয়েছে।

আয়ের উৎস:

মূলত বাস পরিচালনার রাজস্বই কোম্পানীর আয়ের প্রধান উৎস। এর বাইরেও পরিচালনা বর্হিভূত 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 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।

ঢাকা লাইন

ঢাকা লাইন হলো দেশের প্রথম বিআরটি ব্যবস্থা



ঢাকা লাইন এর বৈশিষ্ট্য

- ❖ গাজীপুরের শিববাড়ী থেকে চৌরাস্তা হয়ে এয়ারপোর্ট পর্যন্ত ২০.৫ কিলোমিটার দীর্ঘ বিআরটি রুট।
- ❖ মূল সড়কের মিডিয়ান বরাবর দুইটি লেন ঢাকা লাইনের জন্য নির্ধারিত।
- ❖ ডিভাইডার বা বেড়া দিয়ে পৃথক করা বিআরটি লেন।
- ❖ শুধুমাত্র বিআরটি বাস এই লেনে চলবে অন্য কোন বাস প্রবেশ করবে না।
- ❖ ২০.৫ কিলোমিটার করিডোরে ২৫টি স্টেশন থাকবে।
- ❖ সমতলের স্টেশনসমূহ (১৮টি) রাস্তার মিডিয়ান বরাবরে অবস্থিত এবং এতে রয়েছে সিড়ি, এসকেলেটর এবং লিফট সমৃদ্ধ ফুটওভার ব্রিজ
- ❖ স্টেশন সমূহের গড় দূরত্ব ৮০০ মিটার।
- ❖ স্লাইডওভারের স্টেশনে (৭টি) গমনের জন্য থাকবে উপযুক্ত জেরা ক্রসিং এবং সিগনালিং ব্যবস্থা।
- ❖ যাত্রী সেবার মান নিশ্চিতকল্পে স্টেশনসমূহে থাকবে টিকেট কাউন্টার, কার্ড পাঞ্চ সিস্টেম, প্রশস্ত বিশ্রামাগার, টয়লেট সুবিধা, অটোমেটিক স্লাইডিং ডোর ইত্যাদি।
- ❖ স্টেশন সমূহে নিরবিচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ সরবরাহে রয়েছে জেনারেটর ব্যবস্থা।
- ❖ করিডোরের একপ্রান্ত থেকে অপর প্রান্তে ৩৫-৪০ মিনিটে যাতায়াত করা যাবে।
- ❖ বিআরটি ব্যবস্থার আওতায় শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত ও অন্যান্য আধুনিক সুবিধা সম্বলিত বাস থাকবে যা সর্বনিম্ন ৩০ সেকেন্ড পরপর চলবে।
- ❖ যাত্রীদের জন্য থাকবে দুই ধরনের সার্ভিস যথা 'এক্সপ্রেস সার্ভিস' ও 'সাধারণ সার্ভিস'।
- ❖ মহিলা, শিশু, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের জন্য বিশেষ সুবিধা থাকবে।

২০২১-২২ 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 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 এক্সপ্‌রেশন অব ইন্টারেস্ট প্রকাশ করা হয়। আগ্রহপত্র জমাদানকারী ২২টি 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 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 এক্সপ্‌রেশন অব ইন্টারেস্ট প্রকাশ করা হয়। আগ্রহপত্র জমাদানকারী 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 এক্সপ্‌রেশন অব ইন্টারেস্ট প্রকাশ করা হয়। ১০ টি প্রতিষ্ঠান তাদের আগ্রহপত্র জমাদান করে।
- ❖ 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।

জনবল নিয়োগ

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

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।

ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর বার্ষিক সাধারণ সভাসমূহ (১ম থেকে ৮ম) আয়োজনে অনুমতি লাভ

মহামান্য হাইকোর্ট বিভাগ কর্তৃক কোম্পানী ম্যাটার নং ২০৮/২০২১-এ প্রদত্ত ২৬ জুন, ২০২২ তারিখের রায় ও আদেশমূলে ঢাকা ঢাকা বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট কোম্পানী লিমিটেডকে ১ম থেকে ৮ম বার্ষিক সাধারণ সভাসমূহ অনুষ্ঠানের অনুমতি প্রদান করে।

ঢাকা বিআরটি কোম্পানী কর্তৃক মুজিববর্ষ উদযাপন

স্বাধীনতার মহান স্থপতি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের জন্মশত 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 দুঃস্থদের মাঝে কঞ্চল বিতরণ করা হয়। এছাড়া এতিম শিশুদের মাঝে খাদ্য সামগ্রী উপহার প্রদান করা হয়।



জাতির পিতার জন্মবার্ষিকী উদযাপন



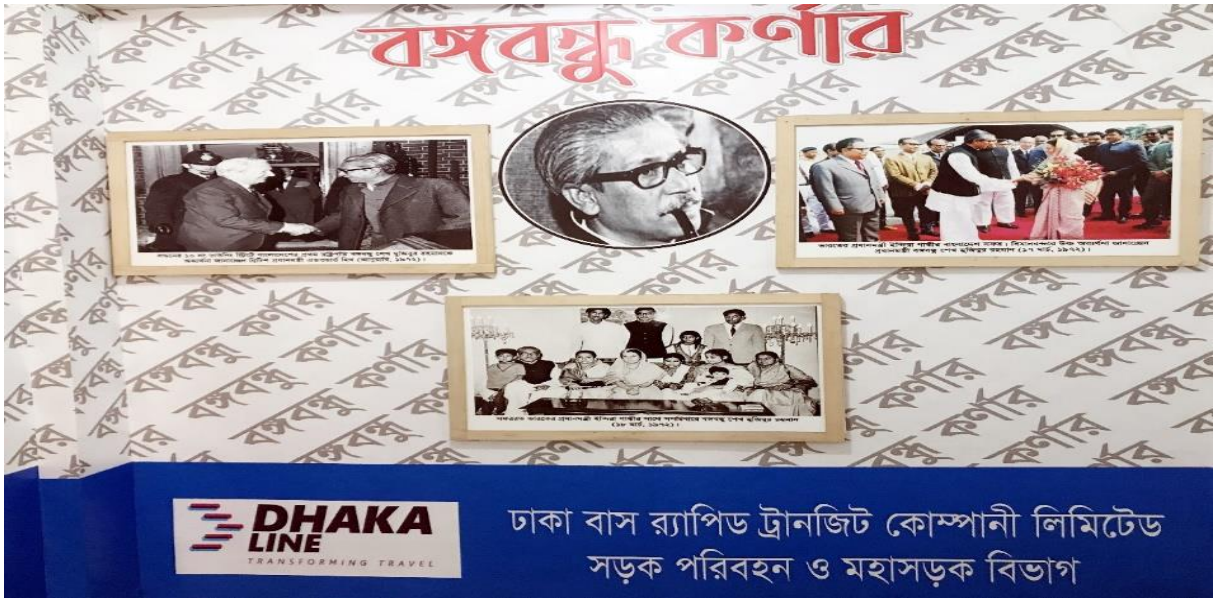
মুজিববর্ষ উপলক্ষে কঞ্চল বিতরণ



এতিম শিশুদের মাঝে উপহার সামগ্রী বিতরণ

বঙ্গবন্ধু কর্ণার স্থাপন

বঙ্গবন্ধুর কর্মময় জীবন সম্পর্কে সকলকে অবহিত করার লক্ষ্যে মুজিববর্ষ উদযাপন কর্মসূচির অংশ হিসাবে ঢাকা বিআরটি কোম্পানীর অফিস ভবনে বঙ্গবন্ধু কর্ণার স্থাপন করে। বঙ্গবন্ধুর ঐতিহাসিক ছবিসমূহ ও বঙ্গবন্ধুর কর্মময় জীবনের ঘটনাবলী পরিদর্শনের জন্য উহা উন্মুক্ত করা হয়।



ঢাকা বিআরটি অফিসে স্থাপিত বঙ্গবন্ধু কর্ণারের একাংশ

গাজীপুরে অনুষ্ঠিত স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী মেলায় অংশগ্রহণ

গাজীপুরে জেলা প্রশাসনের উদ্যোগে ভাওয়াল রাজবাড়ী মাঠে স্বাধীনতার সুবর্ণজয়ন্তী মেলা অনুষ্ঠিত হয়। ১৭ মার্চ ২০২২ মহানগরীর ভাওয়াল রাজবাড়ী মাঠে মেলার উদ্বোধন করেন গাজীপুরের জেলা প্রশাসক জনাব আনিসুর রহমান। ১০ দিন ব্যাপী অনুষ্ঠিত মেলায় ঢাকা বিআরটি কোম্পানী অংশগ্রহণ করে। মেলায় আগত দর্শনার্থীদের দেশের প্রথম বিআরটি সিস্টেম সম্পর্কে অবহিত করার পাশাপাশি অত্যাধুনিক ডেডিকেটেড বাস লেইন সম্পর্কেও বিস্তারিত অবহিত করা হয়। মেলার সাজসজ্জায় ঢাকা বিআরটি কোম্পানী ৬ষ্ঠ স্থান অধিকার করে।



গাজীপুর মেলায় ঢাকা বিআরটি'র স্টল

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 প্রশিক্ষণের উদ্বোধনী অনুষ্ঠান



ডিটিসিএর নির্বাহী পরিচালকের সঙ্গে প্রশিক্ষণে অংশগ্রহণকারীবৃন্দ

চ্যালেঞ্জসমূহ

- ❖ নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে পূর্তকাজ সম্পন্ন করা।
- ❖ উন্নয়ন সহযোগীদের সাথে যথাসময়ে ঋণচুক্তি সম্পাদন করা।
- ❖ বাস,আইটিএস সহ অন্যান্য ক্রয়কার্য যথাসময়ে সম্পন্ন করা।

গ্রেটার ঢাকা সাসটেইনেবল আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট

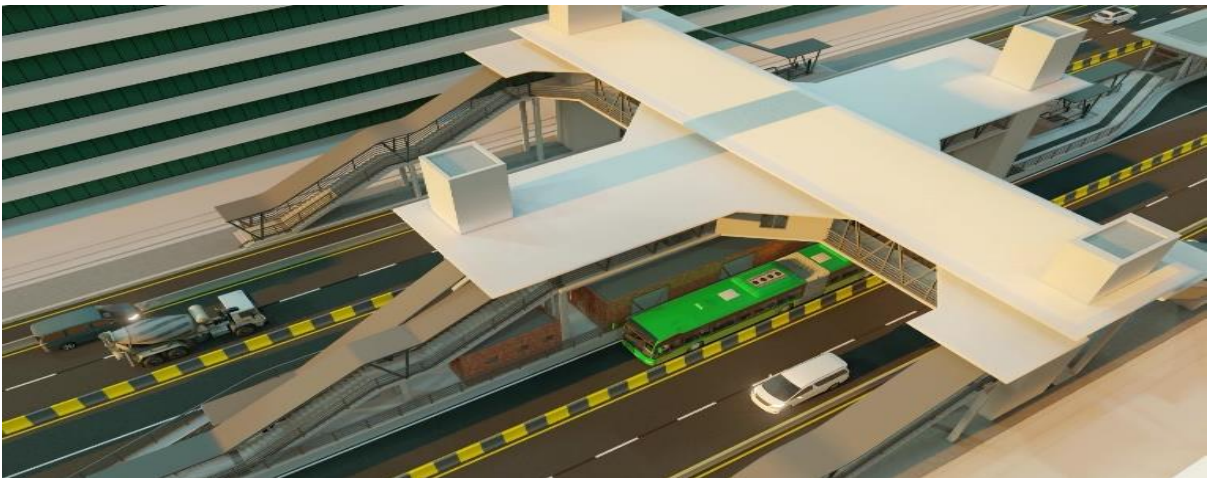
প্রকল্পের পটভূমি

জাতিসংঘের মানব উন্নয়ন সূচক অনুযায়ী ১৬৯টি সদস্য দেশের মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান ১২৯তম এবং 'ইকোনমিস্ট ইন্টেলিজেন্স ইউনিট'-র বৈশ্বিক বাসযোগ্যতা সূচকে ঢাকা বরাবরের মত বিশ্বের সবচেয়ে বাস-অযোগ্য শহরগুলোর অন্যতম হিসেবে অবস্থান ধরে রেখেছে। এ শহরের যানজট এবং বায়ুদূষণকেই এ অবস্থানের মূল কারণ হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। বৃহত্তর ঢাকা বিশ্বের দ্রুত বর্ধনশীল মেগাসিটিগুলোর অন্যতম। গত ১০ বছরে এর 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। এ অবস্থা নিরসন করে বৃহত্তর ঢাকার জন্য একটি দক্ষ পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তুলতে হলে অতি দ্রুত এ বিষয়ে যথাযথ এবং প্রবিধানমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক।

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।

এখানে উল্লেখ্য যে, 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 ভগ্নদশাগ্রস্থ 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।



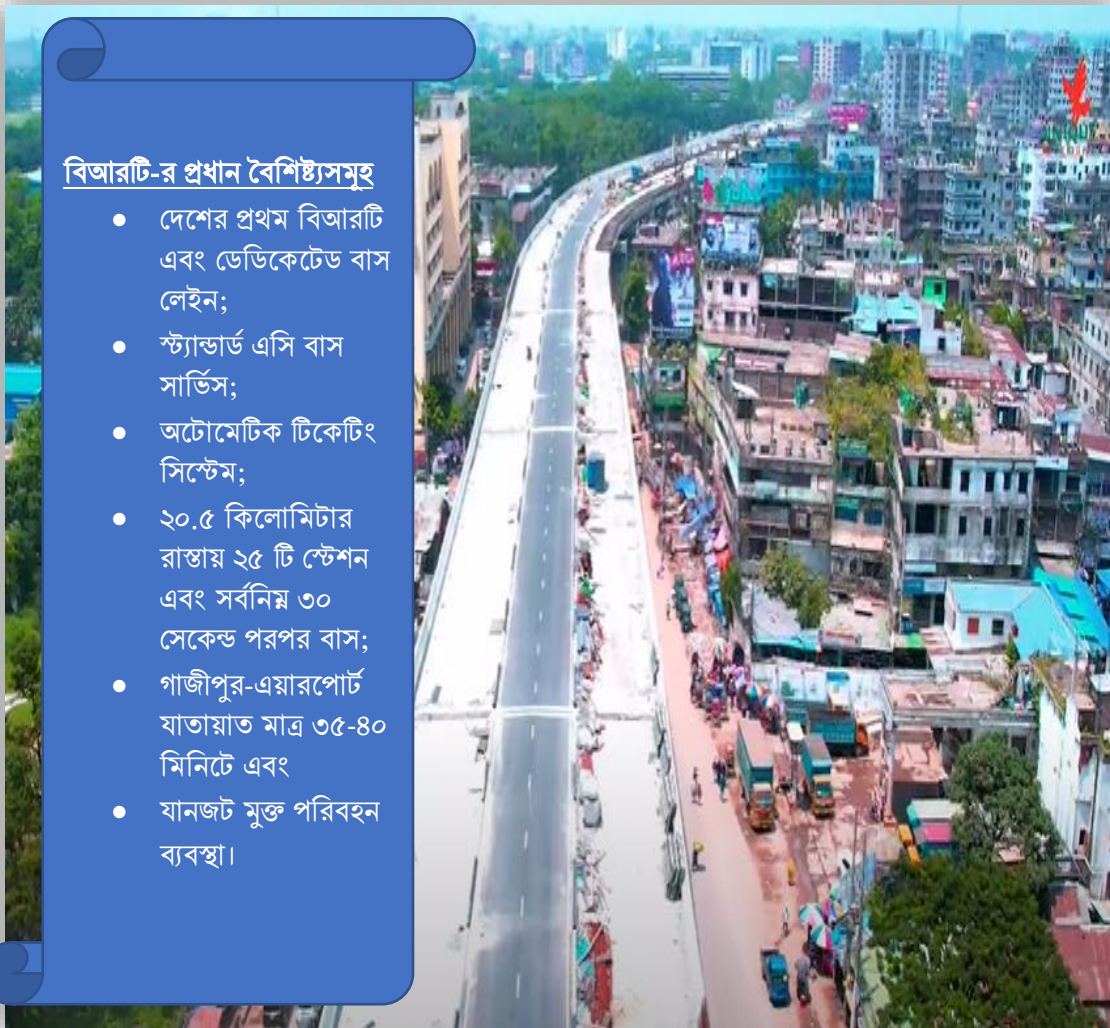
প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

প্রকল্পটি, গাজীপুর-টঙ্গী-উত্তরা-বিমানবন্দর করিডোরে ২০ কিলোমিটার বিআরটি লাইন নির্মানের মাধ্যমে দক্ষ, ব্যয় সাশ্রয়ী, পরিবেশ বান্ধব, আধুনিক, টেকসই এবং নিরাপদ নগর পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তুলবে। যেহেতু বাংলাদেশে এখনো কোন আধুনিক ও দ্রুতগামী গণ পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে উঠেনি তাই এ পাইলট প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে সমন্বিত চলাচল ব্যবস্থার ক্ষেত্রে এটি সার্বিক সমাধান ও দিক নির্দেশনা প্রদান করতে সক্ষম হবে বলে আশা করা যাচ্ছে।

প্রকল্পের যৌক্তিকতা:

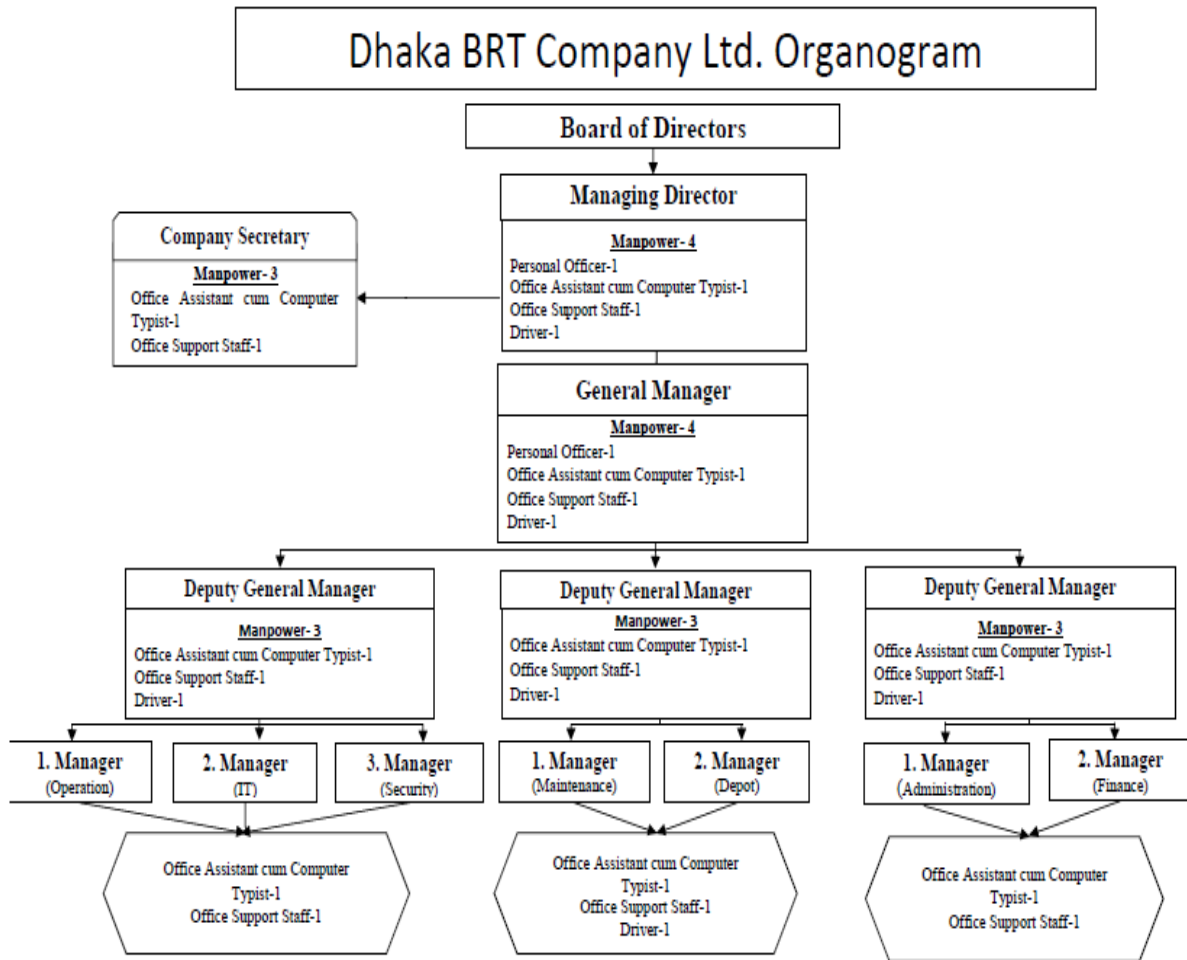
২০০৫ সালে বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে প্রণীত ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রকল্পের আওতায় ঢাকা মহানগরীর জন্য স্ট্র্যাটেজিক ট্রান্সপোর্ট প্লান (এসটিপি) প্রস্তুত করা হয়। পরবর্তীতে ২০১৫ সালে জাইকা কর্তৃক তা সংশোধন করা হলে সরকার কর্তৃক সেটি সংশোধিত কৌশলগত পরিবহন পরিকল্পনা (এসটিপি) হিসেবে অনুমোদিত হয় এবং এটিই নগর পরিবহন পরিকল্পনার বর্তমান ভিত্তি হিসাবে কাজ করছে। আরএসটিপি-তে বৃহত্তর ঢাকার পরিবহণ 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 ডেভলপমেন্ট 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 ব্যয়বহুল 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।



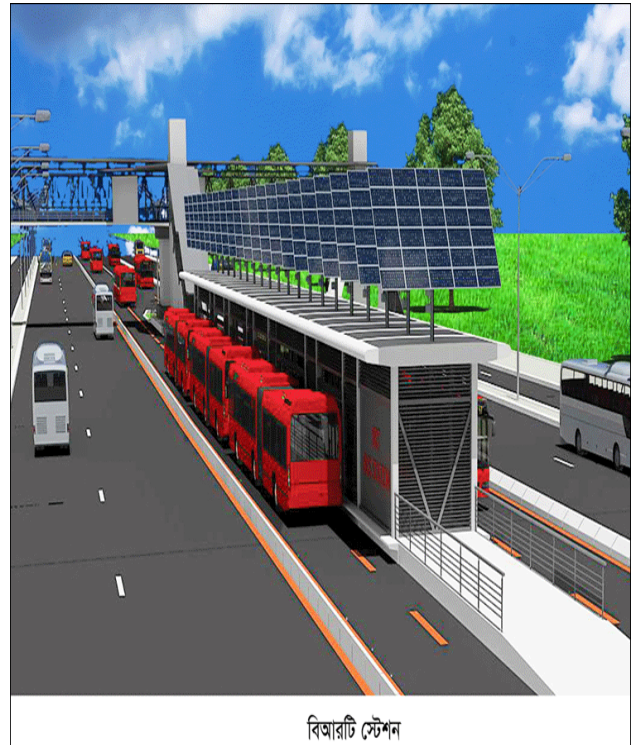
বিআরটি-র প্রধান বৈশিষ্ট্যসমূহ

- 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।





বিআরটি স্টেশন



বিআরটি স্টেশন



CHOWRASTA STATION



BRT Station on Flyover

এক নজরে জিডিএসইউটিপি (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)
ফ্লাইওভার	:	৬টি (বিমানবন্দর, জসিমুদ্দীন, কুনিয়া, উন্মুক্ত বিশ্ববিদ্যালয়, ভোগরা এবং জয়দেবপুর চৌরাস্তা)
ব্রীজ	:	১টি (টঙ্গী 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

প্যাকেজসমূহ:

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 ডেন এবং ১৬টি ফুটওভার ব্রিজ নির্মাণ। সৌর বিদ্যুৎ চালিত সড়ক বাতি স্থাপন।

জুন ২০২২ পর্যন্ত সওজ অংশের পূর্ত কাজের ৮১.০০% সম্পন্ন হয়েছে।



এয়ারপোর্ট অংশের সড়ক উন্নয়নের কাজ চলমান



আবদুল্লাহপুর-টঙ্গী ব্রিজের নির্মাণকাজ চলমান

বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ (বিবিএ)	
	৪.৫০ কি.মি: সড়ক উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণ, ১০ লেন বিশিষ্ট টজ্জি সেতুসহ ৪.৫০ কি:মি: এলিভেটেড সেকশন (২টি বিআরটি ডেডিকেটেড লেনসহ) এবং ৬টি এলিভেটেড বিআরটি স্টেশন নির্মাণ। জুন ২০২২ পর্যন্ত বিবিএ অংশের পূর্ত কাজের অগ্রগতি ৬৯.৮২%



টজ্জি এলিভেটেড অংশের নির্মাণ কাজ চলমান



আবদুল্লাহপুর ফ্লাইওভারের একটি অংশের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন

স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি)

ফিডার রোড নির্মাণ (শতভাগ কাজ সম্পন্ন)

গাজীপুরে নলজানী এলাকায় বিআরটি ডিপো নির্মাণ (শতভাগ কাজ সম্পন্ন)

ট্রাফিক কন্ট্রোল ইকুইপমেন্ট ক্রয়



গাজীপুরে নির্মিত বিআরটি বাস ডিপো

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, তত্ত্বাবধান 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. রিস্যাটলমেন্ট প্ল্যান ইমপ্লিমেন্টেশন (আরপিআই)	প্রকল্পের কারণে ক্ষতিগ্রস্তদের তালিকা প্রণয়ন এবং তাদের ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ	সিসিডিবি

কোম্পানীর আর্থিক প্রতিবেদন



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT
To the Shareholders of
DHAKA BUS RAPID TRANSIT COMPANY LIMITED (DHAKA BRT).

Opinion

We have audited the accompanying financial statements of **Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)**, which comprise the Statement of Financial Position as at 30 June 2021 Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income, Statement of Cash Flows and Statement of Changes in Equity for the year then ended and a summary of significant accounting policies and other relevant explanatory notes thereon.

In our opinion, the accompanying financial statements of the company give a true and fair view of the Financial Position as at 30th June, 2021 and of its Financial Performance for the year ended in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRSs) as explained in significant accounting policies and applicable laws and 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 Auditors' Responsibilities for the Audit of the Financial Statement section of our report. We are independent of the Company in accordance with the ethical requirements that are relevant to our audit of the financial statements in Bangladesh and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with the requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

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

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statement of the company in accordance with IFRS 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 statement, 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 operation, or has no realistic alternative but to do so.

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



CORPORATE OFFICE:

Dhanmondi
Keari Plaza (5th Floor)
House No-83, Road No-8/A
Dhanmondi, Dhaka-1209.
Off. Ph: 02-55000452
Mobile-01713024112
e-mail: huda_hossain@yahoo.com
hudahossain1985@gmail.com

1

CHITTAGONG OFFICE:

1557, Agrabad Access Road
Singapore Market (4th Floor) Agrabad
C/A, Chittagong, Ph:031-723623
Mobile: 01932867310,
email: belayettca@gmail.com

HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

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 statement, 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.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statement, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

Report on other Legal and Regulatory Requirements

In accordance with the Companies Act, 1994, we also report that:

- 1) We have obtained all the information and explanations which to the best of our knowledge and belief were necessary for the purpose of our audit and made due verification thereof;
- 2) In our opinion, proper books of accounts as required by law have been kept by the company so far it appeared from our examination of those books,
- 3) The statement of Financial Position and the Statement of Profit or Loss and other Comprehensive Income of the Company dealt with by the report are in agreement with the books of account ; and
- 4) The expenditures incurred were for the purpose of the company's business;

Dated, Dhaka
06 July, 2022



Belayet Hossain
(Mohammad Belayet Hossain, FCA)
HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS.
DVC-2208180771AS796913

Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
As on 30th June, 2021

	Note	Amount in taka	
		2020-2021	2019-2020
ASSETS			
Non-current Assets :			
Property, plant & Equipment	05	3,152,575	3,176,467
		<u>3,152,575</u>	<u>3,176,467</u>
Current Assets :			
Advance, Deposit and Prepayments	06	1,461,000	1,500,000
Current Tax Assets	07	185,056	174,853
Cash & Cash Equivalents	08	7,327,321	241,709
		<u>8,973,377</u>	<u>1,916,562</u>
Total Assets		<u>12,125,952</u>	<u>5,093,029</u>
EQUITY & LIABILITIES			
Equity			
Share Capital	9		
Retained Earnings		(104,221,198)	(84,381,181)
		<u>(104,221,198)</u>	<u>(84,381,181)</u>
Non-current Liabilities :			
Fund received :	10	114,208,067	84,403,180
		<u>114,208,067</u>	<u>84,403,180</u>
Current Liabilities :			
Accrued Expenses	11	427,900	3,419,679
Accounts Payable	12	1,711,184	1,651,351
		<u>2,139,083</u>	<u>5,071,030</u>
Total Equity & Liabilities		<u>12,125,952</u>	<u>5,093,029</u>

*The account should be read in conjunction
with the accompanying notes, which constitute
an integral part thereof.*

DGM (Finance & Admin)

Company Secretary

Managing Director

Chairman

As per report of date annexed

Dated, Dhaka ;
06 July, 2022

B. Hossain
(Mohammad Belayet Hossain FCA)
HUDA HOSSAIN & CO.
Chartered Accountants
DVC: 2208180771AS796913



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

STATEMENT OF PROFIT OR LOSS AND OTHER COMPREHENSIVE INCOME
For the year ended 30th June, 2021

Particulars	Amount in taka	
	2020-2021	2019-2020
Revenue	-	-
Operational Expenses	-	-
Gross Profit	-	-
Administrative Expenses	13 (20,884,778)	(12,736,821)
Operating Profit/(Loss)	(20,884,778)	(12,736,821)
Other Income	1,061,640	-
Profit/(Loss) before tax	(19,840,017)	(12,736,821)
Income Tax Expense	-	-
Net Profit/ (Loss)	(19,840,017)	(12,736,821)
Net Profit/(Loss) Tax Transfer to Financial Position	(19,840,017)	(12,736,821)
Retained earnings	(84,381,181)	(71,644,360)
Retained Profit /(Loss) Transfer To Financial Position	(104,221,198)	(84,381,181)

DGM (Finance & Admin)


Company Secretary

Managing Director

Chairman

As per report of date annexed

Dated, Dhaka ;
06 July, 2022


(Mohammad Belayet Hossain FCA)
HUDA HOSSAIN & CO.
Chartered Accountants
DVC: 2208180771AS796913



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS


Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY
For the year ended 30th June, 2021

Particulars	Amount in Taka			
	Share Capital (Paid up)	Share Premium	Retained Earnings	Total
Balance as at 01-07-2019	-	-	(71,644,360)	(71,644,360)
Add: Received during the year	-	-	-	-
Less: Prior year adjustment	-	-	-	-
Add: Net profit/(loss) for the year	-	-	(12,736,821)	(12,736,821)
Balance as at 30-06-2020	-	-	(84,381,181)	(84,381,181)
Balance as at 01-07-2020	-	-	(84,381,181)	(84,381,181)
Add: Received during the year	-	-	-	-
Less: Prior year adjustment	-	-	-	-
Add: Net profit/(loss) for the year	-	-	(19,840,017)	(19,840,017)
Balance as at 30-06-2021	-	-	(104,221,198)	(104,221,198)

DGM (Finance & Admin) Company Secretary Managing Director Chairman

As per report of date annexed


(Mohammad Belayet Hossain FCA)
HUDA HOSSAIN & CO.
Chartered Accountants
DVC: 2208180771AS796913

Dated, Dhaka ;
06 July, 2022



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

STATEMENT OF CASH FLOW
For the year ended 30th June-2021

	Amount in taka	
	2020-2021	2019-2020
A. CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES:		
Profit/(Loss) before tax	(19,840,017)	(12,736,821)
Add:		
Depreciation	483,124	585,292
	483,124	(12,151,529)
<i>Changes in</i>		
Advance, Deposit and Prepayments	39,000	(1,500,000)
Liabilities For Expenses	(2,991,779)	1,559,338
Liabilities for Bank Profit	59,833	173,324
	(2,892,946)	232,662
Net Cash Used In Operating Activities	(22,249,839)	(11,918,867)
Advance Income Tax Paid	(10,203)	(17,333)
Net Cash Flows From Operating Activities:	(22,260,042)	(11,936,200)
B. CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES:		
Purchase of property, plant and equipment	(459,233)	(19,086)
Net Cash Used by Investing Activities	(459,233)	(19,086)
C. CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES:		
Fund received	29,804,887	-
Net Cash From Financing Activities	29,804,887	
Net Changes in Cash Flow (A+B+C)	7,085,612	(11,955,286)
Opening Cash & Cash Equivalent	241,709	12,196,995
Closing Cash & Cash Equivalent	7,327,321	241,709

A (Finance & Admin)

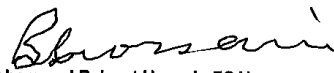
Company Secretary

Managing Director

Chairman

As per report of date annexed

Dated, Dhaka ;
06 July, 2022


(Mohammad Belayet Hossain FCA)
HUDA HOSSAIN & CO.
Chartered Accountants
DVC: 2208180771AS796913



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT).
House No- 04, Road No-21, Sector No-04, Uttara.
Dhaka-1230.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

For the year ended 30th June 2021

1 Corporate Background

Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT) has been established as an output from the Greater Dhaka Sustainable Urban Transport Project (GDSUTP). The GDSUTP is a project jointly funded by the government of Bangladesh, Asian Development Bank (ADB), Agence Francaise de Development (AFD) and Global Environment Facility (GEF). The GDSUTP is designed to Make a major contribution to the transport system in greater Dhaka area by implementation of a 20.5 km Bus Rapid Transit Corridor between Gazipur and Hazrat Shahjalal International Airport.

The Executing Agency for the GDSUTP is the Road Transport and Highways Division of the Ministry of Road Transport and Bridges. Under the project Management Unit of the Executing Agency, Four Project Implementation Units (PIU's) have been established to manage implementation of various components of the project namely:

- 1) PIU-RHD: The Roads and Highways Department is responsible for design and construction of 17 km of at grade roadways and Bus Rapid Transit Lanes, Flyovers.
- 2) PIU-BBA: The Bangladesh Bridge Authority is responsible for design and construction 4.5 km of elevated BRT lanes and a major bridge at tongi.
- 3) PIU-LGED: The Local Government Engineering department is responsible to design and construction of improvements of local roads and market facilities in the corridor.
- 4) PIU-SPO: A Special Project Organisation, namely the Dhaka BRT company Limited, is responsible for development, implementation and operation of the bus services that will utilise the Infrastructure provided by the three other PIUs.

While the other three PIU's are functional Government Agencies, the SPO required establishment of a completely new entity, namely Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT). Dhaka BRT has been established as a "Public Limited Company by Shares" under the Companies Act, 1994 (Act No. XVIII of 1994) (The Act). The Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT) is a special purpose organisation that has responsibility to implement and operate the Airport - Gazipur Bus Rapid transit system.

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. 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 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.



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

- 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 Basis of preparation

3.1 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.

3.2 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

8

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

3.4 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.

3.5 Statement of Cash Flow

For preparation of the Statement of Cash Flow, operating activities have been calculated using indirect method.

3.6 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.



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

3.7 Basis of accounting

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

3.8 Going concern assumption and COVID 19

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 of COVID 19.

3.9 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 2021 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 Annexure A: 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 2020 to 30 June 2021.

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) Owner 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. Significant accounting policies

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

4.1 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 addition as 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.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 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.

4.5 Interest Income

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



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENT
For the year ended 30th June, 2021

		<i>Amount in taka</i>	
		2020-2021	2019-2020
05	Property, plant & Equipment :		
	Cost at beginning of the year	7,847,233	7,847,233
	Add: Addition during the year	459,233	19,086
		8,306,466	7,866,319
	Less: Accumulated Depreciation	5,172,977	4,689,852
		<u>3,133,489</u>	<u>3,176,467</u>
	The details of the Property, Plant & Equipment have been shown in Schedule-A		
06	Advance, Deposit and Prepayments		
	Advance Against House rent	1,500,000	1,500,000
	Less: Adjustment	39,000	-
	Total	<u>1,461,000</u>	<u>1,500,000</u>
07	Current Tax Assets (Advance Income Tax)		
	Opening Balance	174,853	157,520
	Add: TDS paid during the year	10,203	17,333
		<u>185,056</u>	<u>174,853</u>
	(Note: Advance Income Tax deducted from Bank Profit)		
08	Cash & Cash Equivalents :		
	Cash In Hand	1,277	-
	Cash at Bank - Sonali Bank A/C No-1128	7,326,044	241,709
		<u>7,327,321</u>	<u>241,709</u>
09	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/- (Taka 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 Form XIV. However, as per the MOA & AOA registered with the RJSC, Subscribed Capital of the Company is to 400,00,00,000/- (Four Hundred crore).		
10	Fund received :		
	Opening Balance	84,403,180	84,403,180
	Add: Addition during the year	29,804,887	-
		<u>114,208,067</u>	<u>84,403,180</u>
	Bangladesh Bridge Authority (BBA) injected Tk. 25,000,000/- (Taka twenty-five million) as Liabilities for the first time and this amount was deposited in the bank account on 2014. 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 bank account on 22 March, 2016. For third time ADB injected Tk. 99,41,992/- (Taka nine million nine hundred forty-one thousand nine hundred ninety-two) as Liabilities and this amount was deposited in the bank account on 29 May 2017. For the fourth time 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.		
11	Accrued Expenses :		
	Opening Balance	3,419,679	1,660,341
	Add: Addition during the year	378,500	3,277,779
		3,798,179	5,138,120
	Less: Adjustment/Realized	3,370,279	1,718,441
		<u>427,900</u>	<u>3,419,679</u>
	The details of the liabilities for expenses have been shown in Schedule-B		
12	Accounts Payable		
	Opening Balance	1,651,351	1,478,027
	Add : during the year	59,833	173,324
		<u>1,711,184</u>	<u>1,651,351</u>
	The amount represents Interests on bank deposits of fund received which is payable to Bangladesh Bank.		



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

		Amount in taka	
		2020-2021	2019-2020
13 Administrative Expenses :			
Outsourcing Staff Exp.	(Note-13.1)	2,491,207	2,255,597
Office rent	(Note-13.2)	6,042,865	7,517,364
Utilities Bill	(Note-13.3)	2,156,892	1,461,747
Salary		2,567,000	-
Audit Fee		136,500	44,000
Workshop And Publice Awareness		642,550	-
Advertisement expense		367,200	40,197
Publications		172,595	-
Miscellaneous		58,999	-
Repair & Painting etc.		98,265	99,679
Bank Profit Return to Bangladesh Bank		1,514,481	-
Vehicle Rent		898,425	-
Honorium		69,300	-
Entertainment		65,944	-
Cleaning Bill		33,085	-
Telephone		19,326	-
Stationary		14,423	-
VAT Expenses		1,468,651	-
Tax Expenses		338,809	-
Postal		1,100	-
TA/DA		12,960	-
Dish		12,850	-
Meeting Allowance		772,000	673,000
AC Repair & Maintenance		21,080	-
Bank Charge		855	-
Fuel & oil		180,171	59,945
Depreciation		483,124	585,292
		20,884,778	12,736,821
13.1 Outsourcing Staff Exp.			
Cash paid during the year		2,491,207	2,428,560
Add: Outstanding during the year		-	-
		2,491,207	2,428,560
Less: Previous Year Outstanding		-	172,963
		2,491,207	2,255,597
13.2 Office Rent			
Cash paid during the year		9,136,100	5,638,023
Add: Advance Adjustment		39,000	-
Add: Outstanding during the year		-	3,132,235
		9,175,100	8,770,258
Less: Previous Year Outstanding		-	1,252,894
		9,175,100	7,517,364
13.3 Utilities Bill			
Cash paid during the year			
Electricity Bill		1,995,071	1,083,490
Water Bill		53,635	308,317
Gas Bill		54,630	35,100
Internet Bill		155,100	196,180
		2,258,436	1,623,087
Add: Outstanding during the year			
Electricity Bill (May-Jun'18)		-	72,344
Water Bill(May-Jun'18)		-	29,200
		-	101,544
Less: Previous Year Outstanding		2,258,436	1,724,631
Electricity Bill		72,344	209,745
Water Bill		29,200	38,139
Internet Bill		-	15,000
		101,544	262,884
		2,156,892	1,461,747



Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

Schedule of Property, Plant & Equipment

Annexure-A

SL. No.	Name of Assets	COST			Rate Of Dep
		Opening	Addition	Total	
01	Furniture & Fixture	2,815,041	33,000	2,848,041	10%
02	Internet Installation	994,250	-	994,250	30%
03	Electric equipment	3,727,028	246,233	3,973,261	20%
04	Laptop	-	180,000	180,000	20%
05	Generator	330,000	-	330,000	20%
		7,847,233	459,233	8,325,552	

SL. No.	Name of Assets	DEPRECIATION			Written Down Value
		Opening	Provision	Total	
01	Furniture & Fixture	1,176,376	163,866	1,340,243	1,507,798
02	Internet Installation	877,278	35,092	912,369	81,881
03	Electric equipment	2,414,333	262,539	2,676,872	1,296,389
04	Laptop	-	-	-	180,000
05	Generator	221,866	21,627	243,492	86,508
		4,689,852	483,124	5,172,977	3,152,575

(N.B.: Depreciation has not charged on addition.)



HUDA HOSSAIN & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS

Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited (Dhaka BRT)
House No-04, Road No-21, Sector No-04, Uttara
Dhaka-1230

Schedule of Accrued Expenses

Annexure-B

Accrued Expenses:	Opening	Addition	Realized	Balance
Outsourcing Staff Exp.	-	-	-	-
Salary	-	341,000	-	341,000
Office Rent	3,132,235	-	3,132,235	-
Utilities Bill	101,544	-	101,544	-
Provision for Audit Fee	185,900	37,500	136,500	86,900
TOTAL	3,419,679	378,500	3,370,279	427,900



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



বিমানবন্দর এলাকায় এলিভেটেড অংশের কাজ প্রায় শেষের দিকে



হাউজ বিল্ডিং এলাকায় ফ্লাইওভার এর কাজ প্রায় সম্পূর্ণ



বাস ডিপোর কাজ সম্পূর্ণ