বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন
পরিবহণ ভবন
২১, রাজউক এভিনিউ, ঢাকা-১০০০

নং ১৩/টেক/৪৭২/২০০২- ৭৯৭(৬৬) তারিখঃ ২৪/০৪/২০০৩ ইং।

ইউনিট প্রধান/ইনচার্জ
.... বাস ডিপো/ট্রাক ডিপো/ওয়ার্কশপ/ট্রেনিং ইনষ্টিটিউট/ট্রান্সপোর্টপুল প্রধান কার্যালয়।
বি আর টি সি।

বিষয় ঃ নীতিমালা প্রেরণ প্রসংগে।

বিআরটিসির বাস, ট্রাকসহ সকল প্রকার যানবাহণ সুষ্ঠু ও রক্ষাণাবেক্ষন করার নিমিত্ত প্রধান কার্যালয়, কারিগরি বিভাগ কর্তৃক একটি মেরামত নীতিমালা প্রনয়ণ করা হয়, যা এতদসংগে সংযুক্ত। বর্ণিত নীতিমালাটি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। এমতাবস্থায় এখন থেকে প্রণীত মেরামত নীতিমালা অনুযায়ী সকল যানবাহণ রক্ষাণা বেক্ষন ও মেরামত করার জন্য সংশ্লিষ্ট সকলকে অনুরোধ করা যাচ্ছে। নীতিমালায় উল্লেখিত ভারী মেরামত ও হালকা মেরামতের কিলোমিটার প্রতি নির্ধারিত টাকা জমা করারও অনুরোধ করা হলো। রানিং মেরামতের জন্য জমাকৃত টাকা হতে রানিং মেরামত খরচ বহন করতে হবে এবং ভারী মেরামতের টাকা প্রধান কার্যালয় কারিগরি বিভাগের অনুমোদন সাপেক্ষে খরচ করতে হবে।

সংযুক্তঃ নীতিমালা ০১সেট।

(স্বাক্ষর) ২৪/৪/০৩
(মোঃ গোলাম মোস্তফা)
জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল)
বিআরটিসি প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।

নং ১৩/টেক/৪৭২/২০০২- ৭৯৭/৮৪৩ (২৫) তারিখঃ ২৪/৪/২০০৩ইং

অনুলিপিঃ-

১। পরিচালক (প্রশাসন ও অপাঃ)/(অর্থ ও হিসাব)/(কারিগরি)বিআরটিসি-সদয় অবগতি জন্য।
২। ডেপুটি জেনারেল ম্যানেজার (প্রশাসন ও অপারেশন)বিআরটিসি।
৩। ডেপুটি জেনারেল ম্যানেজার (হিসাব)/(অডিট)বিআরটিসি- নীতিমালা অনুযায়ী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য অনুরোধ করা গেল।
৪। ইনচার্জ, কেন্দ্রীয় ষ্টোর, প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।
৫। সচিব, বিআরটিসি, প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।
৬। কারিগরি প্রধান, ... বাস ও ট্রাকা ডিপো।
৭। পি এস টু চেয়ারম্যান বিআরটিসি-চেয়ারম্যান মহোদয়ের সদয় অবগতি জন্য।
৮। অফিস কপি/মাষ্টার ফাইল।

(স্বাক্ষর) ২৪/৪/০৩
জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল)
বিআরটিসি প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।

বিআরটিসি (কারিগরি বিভাগ) কর্তৃক প্রনীত
"মেরামত নীতিমালা''

১৯৬১ সালে বি,আর,টি,সি তার জন্ম-লগ্ন থেকে গাড়ী আমদানি/সংগ্রহের পর হতে মেরামতের মাধ্যমে কর্পোরেশনের ফ্লিট পজিশন ও অস্তিত্ব ধরে রাখা হয়েছে। বর্তমানে বাস সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে। বিআরটিসি বর্তমানে যেমন লীজে বাস পরিচালনা করছে, সাথে সাথে নিজেরাও উল্লেখ্যযোগ্য সংখ্যক বাস পরিচালনা করছে। বাস পরিচালনার ধরন পরিবর্তন, কারিগরের স্বল্পতা, সুপারভাইজারী বিভাগের স্বল্পতা, আন্তর্জাতিক বাজারে জ্বালানী ও যন্ত্রাংশের দাম বৃদ্ধি প্রভৃতির বর্তমান অবস্থাকে সামনে রেখে একটি সুষ্ঠ ও যুগোপযোগী মেরামত নীতিমালা অনুমোদন একান্তই অপরিহার্য হয়ে পড়েছে।

মেরামত সাধারনতঃ গাড়ীর অবস্থার উপর নির্ভর করে। নূতন চেকিং নির্ভর মেরামত হলেও সময় বাড়ার সাথে সাথে মেরামতের ধরন ও ব্যয় বৃদ্ধি পেতে থাকে। সাধারনতঃ গাড়ী মেরামত তিন ধরনের হয়ে থাকে ।

১। দৈনিক রক্ষণাবেক্ষণ।
২। প্রিভেন্টিভ রক্ষণাবেক্ষণ ও হালকা মেরামত।
৩। মেজর ওভারহলিং বা ভারী মেরামত।

দৈনিক রক্ষণাবেক্ষণঃ

এটি অতীব প্রয়োজনীয় মেরামত প্রক্রিয়া যা ডিপো সমূহ নিয়মিত করে থাকেন। এই রক্ষণাবেক্ষণ যত মান-সম্মত হবে গাড়ীর আয়ুস্কাল তত বৃদ্ধি পাবে এবং অপারেশনাল খরচ তত হ্রাস পাবে। বিআরটিসি'তে বর্তমানেও এ ধরনের মেরামত হচ্চে। প্রতিদিন রাস্তায় গাড়ী বের হওয়ার পূর্বে তেল/মবিল/টায়ার প্রেসার/ট্রাফিক লাইটস, ব্রেক অয়েল ইত্যাদি সাধারন চেক/এডজাষ্টমেন্ট করা সাধারনতঃ দৈনন্দিন রক্ষনাবেক্ষন এর মধ্যে পড়ে।

প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্স বা হালকা মেরামত ঃ

প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্স একটি স্বীকৃত ও আর্থিক দিক থেকে লাভজনক কাজ। এটা মূলতঃ ডিপো পর্যায়ে করা হয়। প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্স মানে কোন যন্ত্রাংশ যাতে নির্ধারিত আয়ুস্কাল এর পূর্বেই অকেজো না হয়ে যায় সে জন্য পূর্বাহ্নে মেরামত ম্যানুয়েল অনুযায়ী যে সকল চেকিং ও মেরামত করা দরকার তা করা। যেমন-

ক) নির্ধারিত কিঃমিঃ পর সার্ভিসিং করা।
খ) নির্ধারিত কিঃমিঃ এর পর ফিল্টার সমূহ বদলী করা।
গ) নির্ধারিত কিঃমিঃ পর মোভিং যন্ত্রাংশের Joint, Maintanece Manual অনুযায়ী গ্রিজিং করা।
ঘ) ক্লাচ প্যাডেল,ব্রেক প্যাডেল, এক্সিলেটরের প্যাডেল এডজাষ্টমেন্ট।
ঙ) ব্রেক সু এডজাষ্টমেন্ট।
চ) নির্ধারিত কিলোমিটার গিয়ার অয়েল, ডিফারেন্সিয়াল অয়েল পরিবর্তন করা।
ছ) টায়ার রোটেটিং করা।
জ) ট্যাপেট ক্লিয়ারেন্স এডজাষ্টমেন্ট।

ঝ) ইলেট্রিক্যাল ওয়ারিং চেকিং ,ব্যাটারী পানি (ইলেকট্রোলাইট) চেকিং এবং গ্র্যাভিটি চেকিং ও এডজাষ্টমেন্ট। গাড়ী প্রস্ততকারকের সিডিউল নির্ভর এই ধরনের রক্ষণাবেক্ষণ/মেরামত গাড়ীর কেবল সার্বিক আয়ুস্কালকেই বৃদ্ধি করে না, উপরন্তু গাড়ীর সার্বিক পারফরম্যান্সকে সৃজনশীল ও উৎপাদনমুখী করে। তবে এই ধরনের মেরামত এবং এর উপকারীতা সম্পর্কে বিআরটিসিকে পর্যাপ্ত যত্নবান হতে দেখা যায় না। কারন এ জন্য প্রয়োজনীয় কারিগরি জনশক্তির যেমন অভাব তেমনি প্রায়শই অভাব থাকে সদিচ্ছায়। ফলে গাড়ী রাস্তায় ঘনঘন "ব্রেক ডাউন" হয় এবং যন্ত্রাংশের আয়ুস্কাল হ্রাস পায়। বিআরটিসির ডিপোতে বেশীর ভাগ ক্ষেত্রেই "ব্রেক ডাউন" মেরামত করে আসছে। এর প্রধানতম কারণ হলো মেরামতের চাহিদার সাথে অর্থ ও যন্ত্রাংশ সরবরাহের মধ্যে কোন ধারাবাহিকতা ও সামঞ্জস্যতা নাই। "ব্রেক ডাউন" মেরামতের সুফলের চেয়ে কুফলই বেশী। এর ফলে ব্যবহার অনুপোযোগী হয়ে যাওয়া যন্ত্র বা এ্যাসেম্বলী তার সাথে আরো সম্পৃক্ত যন্ত্র বা এ্যাসেম্বলীকে নষ্ট করে ফেলে। ফলে নির্দিষ্ট যন্ত্র বা এ্যাসেম্বলী বদলানো বা মেরামত করা হলেও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট যন্ত্রাংশের কার্যকারীতা সম্পর্কে নিশ্চয়তা থাকেনা। কিছু সময়ের মধ্যেই গাড়ী অন্য কারণে পুনরায় মেরামতের জন্য বসে যায়। বেশীরভাগ হালকা মেরামতই "ব্রেক ডাউন" মেরামতের অর্ন্তভূক্ত। "ব্রেক ডাউন" মেরামত আপাতঃ দৃষ্টিতে কম খরচের মনে হলেও বাস্তবে এর ভয়াবহ প্রভাবে গাড়ীর অভূতপূর্ব ক্ষতি সাধন হয় এবং গাড়ীর সার্বিক আয়ুস্কাল অনেক হ্রাস পায়। যার ফলে বরাবরই বিআরটিসিকে অল্প সময়ের মধ্যে বাস/ট্রাক সমূহের ভারী মেরামত করতে হচেছ অথবা নিরূপায় হয়ে কনডেম করে বিক্রি করতে হয়েছে। প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্সের এই অনাকাংঙ্খিত প্রবনতা বা কালচার অপেশাধারী লীজিদের মধ্যে আরো বেশী প্রকট।

ভারী মেরামত ঃ

কমপক্ষে ১.০০ (এক) লক্ষ কিঃমিঃ অতিক্রম করার পর (ওভারহলিং এর জন্য (ম্যানুফ্যাকচারিং কোম্পানীর ম্যানুয়েলে কিঃমিঃ বলা থাকে) অথবা কোন কারনে দীর্ঘ ১ থেকে দেড় বছর গাড়ী বন্ধ রাখা হলে ইঞ্জিনের ওভারহলিং এর প্রয়োজন হয়। গাড়ীর আয়ুস্কাল ২-৩ বৎসর অতিক্রম করলে বা যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণর/মেরামতের অভাবে গাড়ীর সার্বিক অবস্থা খারাপ হলে, কোন মারাত্মক দূর্ঘটনা বা অনাকাংঙ্খিত কারণে অথবা আগুনে পুড়ে যাবার কারণে গাড়ীর মেজর ওভারহলিং করা হয়ে থাকে। এই ওভারহলিং করার সময় গাড়ীর সকল যন্ত্রাংশ/এ্যাসেম্বলী, বডি রংয়ের কাজ, ইত্যাদি পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে করা হয়ে থাকে।

বিআরটিসির সবচেয়ে বড় সমস্যা জনবলের অভাব ও গাড়ীর কারিগরি বিষয়ে যথার্থ মনিটরিং না হওয়া। আরো গুরত্বপূর্ন সমস্যা হলো ইউনিটে কারিগরি প্রধানের আর্থিক ক্ষমতা না থাকা। ইউনিট প্রধানের ইচ্ছার উপর নির্ভর করে গাড়ী রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত খাতে কি পরিমান ব্যয় হবে। কারিগরি প্রধান তার নিজস্ব পরিকল্পনা মাফিক গাড়ী মেরামতে অবদান রাখতে পারেন না। তার চাহিদা মোতাবেক মেরামত খাতে অর্থায়নের অভাবে বেশীর ভাগ ক্ষেত্রেই জোড়া তালি দিয়ে গাড়ীকে পরের দিন অপারেশনের জন্য ফিট হিসাবে পার্কে দেয়া হয়। কারণ প্রত্যেক ইউনিট প্রধান তার ইউনিটকে লাভজনক দেখানোর লক্ষ্যে বা বেশী আয় প্রদর্শণের উদ্দেশ্যে অথবা অন্য কোন কারনে মেরামত খাতে নূন্যতম অর্থ খরচ করে থাকেন। এর ফলে সার্বিক দিক থেকে অর্থ এবং জনশক্তির কার্যক্ষমতার অপচয় হয়। বাৎসরিক মেরামত বাজেট এমনিতেই খুবই কড়াকড়িভাবে করা হয়। তারপরেও বছর শেষে দেখা যায় যে প্রাক্কলিত ও অনুমোদিত বাজেটের চেয়ে খরচ হয় বাস্তবে অনেক কম।

উপরোক্ত পর্যালোচনা ও বিআরটিসি'র পূর্ব অভিজ্ঞতার আলোকে যানবাহনের সুষ্ঠ মেরামত ও রক্ষনাবেক্ষন এবং অর্থ যোগান নিশ্চিত করনের জন্যে নিম্নের মেরামত নীতিমালা (বাস/ট্রাক) প্রস্তাব করা যায় ঃ-

১। বি,আর,টি,সি'র মেরামত নীতিমালার মূল ভিত্তি হবে অর্জিত কিঃমিঃ অথবা সময় যা আগে আসবে। তবে দূর্ঘটনা, পুড়ে যাওয়া বা অন্য কোন অনাকাংখিত কারণেও তা হতে পারে।

২। বাস ও ট্রাকের মেইক-মডেলের ভিত্তিতে ম্যানুফ্যাকচারারদের নির্দেশাবলি মোতাবেক রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে। যথাযথ নথিতে নথিভূক্ত করতে হবে।

৩। গাড়ীর বাস/ট্রাক লুবওয়েল বদলী ম্যানুফ্যাকচারদের দেয় মেরামত ম্যানুয়েল অনুযায়ী করতে হবে এবং ভেহিক্যাল লগ বুকে নথিভূক্ত করতে হবে।

৪। সিটি সার্ভিসের নিয়োজিত একতলা ও দ্বিতল বাসের ক্ষেত্রে দৈনিক গড়ে সর্বোচ্চ ২৫০ কিঃমিঃ হিসাবে মাসে ২৭ দিন চলাচল করবে। তবে মানসম্মত গাড়ী হলে দূরপাল্লার ক্ষেত্রে তা' দৈনিক সর্বোচ্চ ৫০০ কিঃমিঃ চলতে পারে। প্রতিটি বাসের জন্য মাসে ৩দিন রক্ষণাবেক্ষণ খাতে ব্যয় হবে। ট্রাকের ক্ষেত্রে ভাড়া প্রাপ্তি সাপেক্ষে প্রতিটি ট্রাক দৈনিক সর্বোচ্চ ৫০০ কিঃমিঃ চলতে পারে।

৫। একতলা বাসের ক্ষেত্রে আয়ুস্কাল ৮-১২ বছর, দ্বিতল বাসের ক্ষেত্র ১০-২০ বছর এবং ট্রাকের ক্ষেত্রে ১৫-২০ বছর ধরা হবে। এই আয়ুস্কালের পর গাড়ীর (বাস/ট্রাক) সরবরাহ নিয়মিত হলে এবং তা যথারীতি ফ্লিটে সংযোজন হলে যথাযথ নিয়মে গাড়ী বিক্রির ব্যবস্থা নিতে হবে। আর যদি গাড়ীর সরবরাহ নিয়মিত না হয় সে ক্ষেত্রে ফ্লিটে ধরে রাখার নিমিত্তে গাড়ীর (বাস/ট্রাক) ভারী টাইপ মেরামত করতে হবে। এখানে বিশেষ ভাবে উল্লেখ্য যে,উপরে বর্নিত আয়ুস্কালের পূর্বেও ভারী মেরামত করতে যেয়ে যদি খরচ এত বেশী পরে যে পরবর্তী অর্জিত রাজস্বের সাথে অসামঞ্জস্যপূর্ন হয়,অর্থাৎ মেরামত কোন মতেই লাভজনক মনে না হয় তবে সে ক্ষেত্রে কনডেমনেশন করে গাড়ী বিক্রি করা যেতে পারে।

৬। ভারী মেরামতের কাজ করার ক্ষেত্রে বি,আর,টি,সি'র ওয়ার্কশপকে (আইসিডব্লিউ এস অথবা সিডব্লিউ এস) প্রাধান্য দিতে হবে। তবে জরুরী প্রয়োজনে মেরামতের সুযোগ সুবিধা বিদ্যমান থাকলে ডিপোতেও বর্নিত মেরামত কাজ হতে পারে।

৭। ভারী মেরামতের প্রাক্কলন ডিপো/ ইউনিট থেকে করতে হবে এবং এর যাচাই-বাছাই ও অনুমোদন প্রধান কার্যালয় কারিগরি বিভাগ থেকে করতে হবে। এ ধরনের মেরামত ডিপোর নিজস্ব ব্যবস্থাপানায় হলেও এ সম্পর্কে গাড়ী ওয়াইজ হিসাব প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি বিভাগকে জানাতে হবে।

৮। কর্পোরেশনের বাস/ট্রাক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল) ডাইরেক্টর (টেকনিক্যাল) এর পারমর্শক্রমে বাৎসরিক বাজেট প্রণয়ন করবেন যাহা অর্থ বিভাগের মাধ্যমে চেয়ারম্যান BRTC অনুমোদন দেবেন।

৯। দূর্ঘটনা কবলিত বাস ও ট্রাক দূর্ঘটনার ৪৮ ঘন্টার মধ্যে ক্ষয়ক্ষতির পরিমান নির্ণয় করে প্রয়োজনীয় মেরামত প্রস্তাব প্রধান কার্যালয়ে কারিগরি বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

১০। কেন্দ্রীয় ভাবে ক্রয়ের ক্ষেত্রে সকল যন্ত্রাংশ/মালামাল টেন্ডার বা প্রয়োজনে কোটেশনের মাধ্যমে ক্রয় করতে হবে এবং পাবলিক Procurement Act 2004 অনুসরণ করতে হবে।

১১। প্রতিটি ইউনিট/ডিপো আর্থিক বছরের শুরতে তাদের বাস/ট্রাক/প্রশিক্ষণ গাড়ী/এ্যাম্বুলেন্স এর সংখ্যার উপর ভিত্তি করে সকল খরচের (রানিং মেরামত,প্রিভেন্টিভ মেরামত, ভারী মেরামত (ওভারহলিং বডি মেরামত রং ইত্যাদি), জ্বালানী ও লুব্রিক্যান্টস,টায়ার ও ব্যাটারী) বাজেট প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি বিভাগে প্রেরন করবে এবং কারিগরি বিভাগ এর উপর ভিত্তি করে পরবর্তি বছরের খসড়া বাজেট প্রণয়ন করবে।

১২। সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের জন্য বাস-ট্রাকের সংখ্যার আনুপাতিক হারে কারিগরি লোকবল নিয়োগের বিধান করতে হবে। এ' ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় সংখ্যক জনবল না থাকলে দৈনিক ভিত্তিক জনশক্তি নিয়োগের মাধ্যমে মেরামত কাজ সম্পন্ন করতে হবে। দৈনিক ভিত্তিক কারিগর নিয়োগের ক্ষেত্রে ডিপো কর্তৃক কারিগরি বিভাগের লিখিত অনুমতি নিতে হবে। এণাম কমিটিতে প্রতিটি চলমান বাসের জন্য সকল ট্রেডের ১.৮ জন এবং ট্রাকের জন্য ১ জন করে কারিগর ধরা আছে। বর্তমানে কারিগররের স্বল্পতা এবং বিআরটিসির আর্থিক অবস্থা বিবেচনা করে বাস প্রতি সকল ট্রেডের ১ জন এবং ট্রাকের জন্য ০.৭৫ জন কারিগর নিয়োগের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

১৩। দৈনিক (বাস/ট্রাক) অপারেশনের পর চালক কর্তৃক নির্ধারিত ছকে জব প্রদান করা হবে এবং এ বিষয়ে প্রচলিত সকল নিয়ম যথারীতি অনুসরণ করতে হবে। কোন গাড়ীর যন্ত্রাংশ পরিবর্তনের জন্য অবশ্যই জব কার্ড থাকতে হবে এবং তার বিপরীতে পুরাতন অকেজো যন্ত্রাংশ জমা দিয়ে ষ্টোর থেকে নূতন যন্ত্রাংশ ইস্যু করতে হবে। অবশ্যই পুরাতন যন্ত্রাংশ ষ্টোরে জমা দিতে হবে। সকল প্রকার মেরামত, যন্ত্রাংশ সংযোজন ডিজেল খরচ/কৃত কিলোমিটার এবং তৈল বদলী ভেহিক্যাল লগ বুকে অবশ্যই এন্ট্রি করতে হবে।

১৪। বিআরটিসি বাস/ট্রাক বহর চালানোর জন্য অবশ্যই কেন্দ্রীয় ভাবে ইঞ্জিন ওভারহলিং এবং কতিপয় গুরত্বপূর্ন যন্ত্রাংশ কেন্দ্রীয় ভাবে সংগ্রহ করতে হবে। এর মধ্যে টার্বোচার্জার, গিয়ারবক্স, টেইল ক্রাউন, টায়ার ব্যাটারী, প্রধানতম। বিআরটিসির সকল বাস/ট্রাক যাতে একই ধরনের রং এবং এর প্রতিফলন হয় সেজন্য রংও কেন্দ্রীয় ভাবে ক্রয় করা যেতে পারে। অবশ্যই এ সকল ক্রয় বা রেইট কন্টাক্ট সরকারী ক্রয় নীতিমালা অনুসরন করে করতে হবে।

১৫। ডিপো সমূহ শুধু মাত্র যে সকল যন্ত্রাংশ কেন্দ্রীয় ষ্টোরে পাওয়া যাবে না তা স্থানীয় বাজার থেকে ক্রয় করতে পারবেন।

১৬। ডিপোর/ইউনিটের ক্রয় কমিটির মাধ্যমে ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ পূর্বক স্থানীয় বাজার থেকে মালামাল ক্রয়ের ব্যবস্থা নিতে হবে। কোন ক্রমে গুনগত মানের সাথে আপোষ করা যাবে না। **প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি টিম ডিপো/ইউনিটের যন্ত্রাংশ ভান্ডার ও গাড়ীর প্রকৃত অবস্থা পরিদর্শণ সিডিউল মোতাবেক নিয়মিত ভাবে পরিদর্শণ করবে এবং প্রতিবেদন ও সুপারিশমালা কর্তৃপক্ষের নিকট ৭দিনের মধ্যে পেশ করবে।**

১৭। সকল কারিগরি কর্মকান্ড চেয়ারম্যান মহোদয়ের সম্মতিতে কারিগরি বিভাগ পরিচালনা করবে।

১৮। ডিপো/ইউনিটের সচল ও অচল গাড়ীর প্রতিবেদন প্রতি মাসের প্রথম সপ্তাহে প্রফর্মা অনুযায়ী কারিগরি বিভাগে পেশ করতে হবে।

১৯। দৈনিক (বাস/ট্রাক) অপারেশনের পর চালক কর্তৃক নির্ধারিত ছকে জব প্রদান করা হবে এবং এ বিষয়ে প্রচলিত সকল নিয়ম যথারীতি অনুসরণ করতে হবে।

২০। ভারী (বাস/ট্রাক) মেরামতের ক্ষেত্রে গাড়ীর ইনভেন্ট্রী ও মেরামত প্রাক্কলন প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে। এ ধরনের মেরামত সম্পন্নের পর মেরামতকৃত গাড়ী যথা নিয়মে প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি বিভাগ এর কারিগরি কমিটি কর্তৃক প্রয়োজনে পরিদর্শন করা হবে। পরিদর্শন কমিটির নিকট মেরামতকৃত গাড়ীর অনুর্ধ ৫০ কিঃমিঃ টেষ্ট রান সহ প্রাক্কলন অনুযায়ী যাবতীয় মেরামত কাজ সন্তোষজনক বলে বিবেচিত হওয়ার পর ছাড়পত্র প্রদান সাপেক্ষে উক্ত গাড়ী রাস্তায় চালানোর ব্যবস্থা নেয়া যাবে। ইহা ওয়ার্কশপের দ্বারা মেরামতের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য হবে। ভারী মেরামত শেষে প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি টিম কর্তৃক পরিদর্শণ ছাড়া গাড়ী অপারেশনে দেয়া যাবেনা।

২১। কর্পোরেশনের কোন অচল/মেরামতযোগ্য গাড়ী সচল করার লক্ষ্যে ডিপোর কারিগরি প্রধান কর্তৃক বাস্তব ইনভেন্ট্রি ও প্রাক্কলন প্রণয়ন পূর্বক তা অনুমোদনের জন্য প্রধান কার্যালয়ে কারিগরি বিভাগে প্রেরণ করা হবে। প্রধান কার্যালয় কর্তৃক অনুমোদিত প্রাক্কলন মোতাবেক কিছু ক্ষেত্রে কোন আগ্রহী ব্যক্তি/প্রতিষ্ঠান নিজ ব্যয়ে গাড়ী মেরামত করে যদি লীজ গ্রহনে আগ্রহী হন সে ক্ষেত্রে তাকে এ মেরামতে অগ্রাধিকার দেয়া যেতে পারে।

২২। **ডিপো চালিত গাড়ী রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের অর্থায়ন সংক্রান্ত নির্দেশিকা ঃ**

ইদানিং লক্ষ করা যাচেছ যে, ডিপো সমূহ তাদের দ্বারা পরিচালিত এবং তাদের নিয়ন্ত্রনাধীন লীজিদের দ্বারা পরিচালিত বাস সমূহের রক্ষনাবেক্ষন ও মেরামত সংক্রান্ত ব্যাপারে সঠিক ভাবে গূরুত্ব প্রদান করছেন না। ফলে গাড়ীর ব্রেক ডাউন বেশী হচেছ এবং ভারী মেরামতের প্রয়োজন হচেছ। ইতোমধ্যে গাড়ী বহর যাতে সুষ্ঠ ভাবে মেরামত করা হয় সে জন্য অর্জিত রাজস্ব হতে গাড়ী মেরামতের জন্য, টায়ার/যন্ত্রাংশের জন্য কিলোমিটার প্রতি অর্থ আলাদা করে রাখার আদেশ জারী করা হলেও বর্নিত খাতে আলাদা ভাবে অর্থ না রাখার কারনে গাড়ী বহর অর্থের অভাবে সুষ্ঠ রক্ষণাবেক্ষণ করা যাচেছনা। এমতাবস্থায় সুষ্ঠ রক্ষণাবেক্ষণের স্বার্থে আদেশ নং - ১৩ / টেক /৩৭/২০০৫/৩৫৮৭/১(৩০)তারিখ ২৭-৯-২০০৫ইং (যা সময়ের ব্যবধানে পরিবর্তনযোগ্য) মোতাবেক নির্ধারিত অর্থ অবশ্যই মেরামত খাতে জমা করার বিষয়টি সকল ডিপো ম্যানেজারকে নিশ্চিত করতে হবে। প্রতি মাসের রিভিউ সভায় ইউনিট প্রধান এ সংক্রান্ত যথাযথ তথ্যাদি পেশ করবেন। উপরে বর্নিত আদেশ মোতাবেক কিঃমিঃ প্রতি মেরামত খাতে কত টাকা জমা করতে হবে তার পরিমান নিম্নে দেয়া হলো ঃ

ক্রমিক নং	বাস ডিপোর নাম	মেরামত খরচ প্রতি কিঃ মিঃ	টায়ার খরচ প্রতি কিঃ মিঃ
১।	দ্বিতল বাস ডিপোর ভলবো বাসের জন্য	রানিং মেরামত ২.৫০ ভারী মেরামত ২.৫০	৩.০০
২।	সকল বাস ডিপোর জন্য	রানিং মেরামত ২.০০ ভারী মেরামত ১.৫০	২.০০
৩।	সকল ট্রাক ডিপোর জন্য	রানিং মেরামত ১.৫০ ভারী মেরামত ১.০০	১.৫০

২৩। **দ্বিতল অশোক লিল্যান্ড বাস ভারী মেরামতের নীতিমালা ঃ**

ক) বিআরটিসি'র ফ্লিটে ২৫৫ টি অশোক লিল্যান্ড এবং ৫০ টি ভলবো দ্বিতল বাসের মধ্যে বর্তমানে বেশ কিছু অশোক লিল্যান্ড দ্বিতল বাস অকেজো আছে। জানা যায় মালিক সমিতির চাপের মুখে বেশ কিছু জেলা এবং ঢাকার কিছু রুটে এ বাস চলাচল বন্ধ হওয়ায় এবং আনুষাঙ্গিক কিছু সীমাবদ্ধতায় বিপুল সংখ্যক দ্বিতল (অশোক) বাস অকেজো অবস্থায় পড়ে আছে। যা ভারী মেরামত ছাড়া চালানো সম্ভব নয়। যথার্থ মেরামত নীতিমালা না থাকায় এবং যা আছে তা বাস্তবে পালিত না হওয়ায় বর্তমানে ভারী মেরামতের জন্য অর্থ বিভাগে কোন অর্থ জমা নাই বলে জানানো হয়েছে। এমতাবস্থায় অন্য খাত থেকে অর্থায়নের ব্যবস্থা করে অত্যন্ত স্বচছতার সাথে কিছু ভারী মেরামত করা হচেছ যা সবদিক থেকে সন্তোষজনক। যেহেতু অন্য খাত থেকে অর্থায়নের মাধ্যমে ভারী মেরামত কাজ করা হচেছ তাই সঙ্গত কারনে সংশ্লিষ্ট ডিপো থেকে ভারী মেরামত খাতে অতিরিক্ত কিছু রেভিনিউ অবশ্যই জমা রাখা প্রয়োজন যা নুন্যতম এ খাতে নির্ধারিত নরমাল রেটের দ্বিগুন হওয়া বাঞ্চনীয়। অর্থাৎ এ ক্ষেত্রে ভারী মেরামত খাতে জমা করতে হবে কিলোমিটার প্রতি ৩/ টাকা হারে। এ হিসাবে মাসে ২৭টি চলমান দিবস ধরে প্রতি মাসে জমা হবে ১২,১৫০/-টাকা এবং দুই বছরে জমা হবে ২,৯১,৬০০/- টাকা।

খ) উল্লেখিত নির্দেশ মোতাবেক ডিপো কর্তৃক টাকা আলাদা ভাবে সংরক্ষন করা হলে এবং প্রধান কার্যালয়ের নিয়ন্ত্রিত একাউন্টে জমা করা হলে সামগ্রীক ভাবে সংশ্লিষ্ট ভারী মেরামতের টাকা প্রধান কার্যালয় বহুলাংশে পেয়ে যাবে। পরবর্তিতে ভারী মেরামতের জন্যে প্রধান কার্যলয় থেকে অর্থ যোগান সম্ভব হবে।

গ) ভারী মেরামতকৃত বাস সমূহ হালকা মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করে আনুমানিক দুই বছর চালানো সম্ভব হবে বলে আশা করা যায়।

২৪। **ট্রাক বহর মেরামতের নীতিমালা ঃ**

প্রতিটি ট্রাক ডিপোই তাদের ট্রাক বহরের হালকা ও ভারী মেরামতের একটি বাজেট বৎসরের প্রথমেই কারিগরি বিভাগে প্রেরন করবেন, যাতে কারিগরী বিভাগ ট্রাক মেরামত / ভারী মেরামত / টায়ার টিউব, নূতন ট্রাক ক্রয়ের একটি বাজেট অনুমোদনের জন্য হিসাব বিভাগে উপস্থাপন করতে পারে। বাস ও ট্রাকের রাজস্ব অর্জন সাধারনতঃ একই প্রক্রিয়ায় হয় না।

বাসের রাজস্ব নগদ আদায় করা হয় অপর পক্ষে ট্রাকের রাজস্ব বিল প্রদান করে পেতে পেতে ৩-৬ মাস দেরী হয়। এ কারনে ট্রাক ডিপো তাদের হালকা মেরামতের জন্য কিলোমিটার প্রতি যে অর্থ জমা করার কথা তা জমা করতে পারেন না। এমতাবস্থায় ডিপোর প্রয়োজনে হালকা মেরামতের জন্য রক্ষিত সমপরিমান অর্থ দ্বারাই হালকা মেরামত করবেন এবং পরবর্তীতে বিল আদায়ের পর উহা সমন্বয় করবেন। ভারী মেরামতের ক্ষেত্রে আদায়কৃত বিল হতে কিলোমিটার অনুযায়ী ভারী মেরামতের টাকা প্যারা ২৩ এর 'খ' প্যারায় বনিত নীতিমালা মোতাবেক প্রধান কার্যালয়ে নিয়ন্ত্রিত একাউন্টে জমা করবেন এবং ভারী মেরামতর জন্য কারিগরি বিভাগের অনুমতি নিয়ে খরচ করবেন।

২৫। ট্রেনিং যানবাহন, এ্যাম্বুলেন্স এবং প্রশাসনিক কাজে ব্যবহৃত কার/জীপের মেরামত/রক্ষনাবেক্ষন।

ক) ট্রেনিং যানবাহন ঃ ট্রেনিং ইনষ্টিটিউট সমূহ তাদের কাছে প্রশিক্ষণ কাজে রক্ষিত কার/ জীপ / ট্রাক / বাস ইত্যাদি মেরামতের জন্য বার্ষিক পরিকল্পনা গ্রহন করবেন। এ জন্য পূর্বাহ্নে তারা বর্নিত গাড়ী সমূহের বার্ষিক মেরামত বাজেট তৈরী করে প্রধান কার্যালয়ের অনুমোদন নিয়ে রাখতে হবে। বাজেটের অতিরিক্ত অর্থ মেরামত কাজে খরচ করলে অবশ্যই তা পূর্ব অনুমোদন নিতে হবে। খরচ বাজেটের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে সংশ্লিষ্ট ইউনিটে বা বিআরটিসির ওয়ার্কশপে বর্নিত কাজ করতে হবে। একান্তই বাহিরে কোন কাজ করতে হলে ওয়ার্কশপ থেকে বাহিরের কাজ করার অনুমোদন নিতে হবে। গাড়ী মেরামতের জন্য যন্ত্রাংশ পাবলিক প্রকিউরম্যান্ট রূলস অনুস্বরন পূর্বক ক্রয় করতে হবে।

খ) এ্যাম্বুলেন্স ঃ যে সকল ইউনিটে এ্যাম্বুলেন্স চলবে সংশ্লিষ্ট ইউনিট সেজন্য মেরামতের বার্ষিক পরিকল্পনা গ্রহন করবেন। এ জন্য পূর্বাহ্নে তারা বর্নিত গাড়ী সমূহের বার্ষিক মেরামত বাজেট তৈরী করে প্রধান কার্যালয়ের অনুমোদন নিয়ে রাখতে হবে। বাজেটের অতিরিক্ত অর্থ মেরামত কাজে খরচ করলে অবশ্যই তা পূর্ব অনুমোদন নিতে হবে। খরচ বাজেটের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে সংশ্লিষ্ট ইউনিটে বা বিআরটিসির ওয়ার্কশপে বর্ণিত কাজ করতে হবে। একান্তই বাহিরে কোন কাজ করতে হলে ওয়ার্কশপ থেকে বাহিরের কাজ করার অনুমোদন নিতে হবে। গাড়ী মেরামতের জন্য যন্ত্রাংশ পাবলিক প্রকিউরম্যান্ট রূলস অনুস্বরন পূর্বক ক্রয় করতে হবে।

গ) বিআরটিসি'র পরিবহনপুল এর যানবাহন ঃ
সরকারী নীতিমালা অনুযায়ী গাড়ী প্রতি বাৎসরিক মেরামত খরচ সীমিত করতে হবে। দূর্ঘটনা জনিত কারণ ছাড়া অতিরিক্ত খরচ করা যাবেনা। এ সংক্রান্ত একটি মেরামত বাজেট ট্রান্সপোর্টপুল এ কার্যরত কর্মকর্তা কর্তৃক তৈরী করে কারিগরী বিভাগ থেকে অনুমোদন নিতে হবে। বাজেটের আলোকে সকল কাজের প্রাক্কলন কারিগরি বিভাগের অনুমোদন স্বাপেক্ষে সিডব্লিউএস এর দ্বারা সম্পন্ন করতে হবে। ওয়ার্কশপের অনুমোদন ছাড়া কোন গাড়ীর কাজ বাহিরে করা যাবেনা।

২৬। দীর্ঘ মেয়াদী লীজে পরিচালিত বাসের রক্ষণাবেক্ষণ ও ভারী মেরামত বিআরটিসির সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী সম্পন্ন হবে যা নিম্নরূপ ঃ

ক) বাস মেরামতের যাবতীয় খরচ ইজারাগ্রহীতাকে বহন করতে হবে, তবে বাসের মেজর এ্যাসেম্বলী রদবদল ও গাড়ীর বডির কোন কাঠামোগত বদলী বিআরটিসি'র অনুমোদন ছাড়া করা যাবে না।

খ) ইজারা গ্রহীতা কর্তৃক মেরামত কাজ মানসম্মত যন্ত্রাংশ দ্বারা করতে হবে। ডিপোর কারিগরি প্রধান মেরামত কাজ মনিটর করবেন। কোন অসংগতি ও অনিয়ম পরিলক্ষিত হলে বিষয়টি কারিগরি বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

গ) প্রতি কোয়ার্টারে (৩ মাস অন্তর)গাড়ীর সার্বিক অবস্থা সরেজমিনে দেখার জন্য কারিগরি বিভাগের ইন্সপেকশন টিম গাড়ী ইন্সপেকশন করবে এবং ইজারা গ্রহীতা এ' কাজে সর্বাত্মক সহযোগীতা করতে বাধ্য থাকবে। এ টিমের প্রধান হবেন কারিগরি বিভাগের ডিজিএম/ম্যানেজার(টেকনিক্যাল) এবং সদস্য হবে সংশ্লিষ্ট ডিপোর ম্যানেজার (টেকনিক্যাল) এবং ফোরম্যান/সহকারী ফোরম্যান। যদি ডিপোর ম্যানেজার (টেকনিক্যাল) যিনি সদস্য সচিব হিসাবেও কাজ করবেন সিনিয়র হন তবে তিনিই টিমের প্রধান বা আহব্বায়ক হবেন। এ ব্যাপারে যাতায়াতের ব্যবস্থা এবং সমন্বয় সংশ্লিষ্ট ডিপো কর্তৃক করতে হবে।

(ঘ) লীজি চালিত কোন গাড়ী প্রয়োজনীয় মেরামত করে মানসম্মত ভাবে রাস্তায় না চালানো হলে এবং বর্নিত গাড়ী চালানোর কারনে বিআরটিসির সুনামের ক্ষতির আশংকা থাকলে সংশ্লিষ্ট লীজির গাড়ী আটক করে লীজ বাতিল করে মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে। অন্য কোন লীজি যদি নিজ খরচে আটককৃত গাড়ী প্রয়োজনীয় মেরামত সম্পন্ন করে চালাতে চায় তবে তাদের নিকট থেকে নিরাপত্তা জামানত গ্রহণ করে নিয়ম মোতাবেক লীজ দেয়া যেতে পারে। তবে সংশ্লিষ্ট লীজি কর্তৃক মেরামত কাজ কারিগরি বিভাগের/ডিপোর তত্ত্বাবধানে সম্পন্ন করতে হবে। কোন আগ্রহী লীজি না পাওয়া গেলে আটককৃত গাড়ীর ভারী মেরামতের খরচ পূর্বের লীজির জামানত থেকে যথাযথ নিয়মে কর্তন করা হবে এবং প্রধান অফিসের অর্থায়নে ভারী মেরামত আইসিডব্লিউএস এ সম্পন্ন করা হবে। মেরামতকৃত এ সকল গাড়ী যে কোন ডিপোকে বরাদ্ধ দেয়া যাবে তবে সংশ্লিষ্ট ডিপো প্রধান কার্যালয় অফিস আদেশে জারীকৃত কিঃ মিঃ প্রতি মেরামতের টাকা এবং অতিরিক্ত ভারী মেরামত খাতে মাসিক হিসাবে কারিগরি বিভাগ থেকে নির্ধারিত পরিমান রাজস্ব প্রধান কার্যালয়ে (দ্বিতল বাসের জন্যে নির্ধারিত পরিমানে এবং লিখিত পদ্ধতিতে) জমা করতে হবে - যাতে দুই বছরে ভারী মেরামতের খরচকৃত টাকা বহুলাংশে উঠে আসে। গাড়ী ফেরত প্রদানের সময় যে সকল যন্ত্রাংশ/মালামাল স্বাভাবিক ক্ষয়-ক্ষতি হবার কথা তা ইজারা গ্রহীতার কাছ থেকে আদায় করা হবেনা। বিআরটিসির ইন্সপেকশন টিম (সংশ্লিষ্ট ডিপোর কারিগরি প্রধান সদস্য থাকবেন) ক্ষয়-ক্ষতির পরিমান ইজারা গ্রহীতার সাথে যৌথভাবে নির্ণয় করবে। কিছু কিছু অপেশাদারী লীজি নিজেদের ব্যবস্থাপনার দূর্বলতা, সাব-লীজ দেওয়া ইত্যাদি কারণে বাস ব্যবসায় লোকসান দিতে থাকে। ফলে বাসের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত নিয়মিত না করে বাসকে সম্পূর্ন অকেজো করে ফেলে মাত্র ২ থেকে ৩ বছরের ব্যবধানে। এরা অত্যন্ত কৌশলে এবং কিছু কিছু ক্ষেত্রে অসাধু উপায়ে সিকিউরিটি মানির সাথে সামঞ্জস্য রেখে রাজস্ব জমা না দিয়ে কোন রকমে বাসটি ফেরত দিয়ে থাকে। এ সকল ক্ষেত্রে দেখা যায় জমাকৃত বাসটির মেরামত সম্পূর্ন অলাভজনক হয়। এ অবস্থা থেকে পরিত্রান পেতে **প্রথমত ঃ** ডিপো ম্যানেজারগণ এ মর্মে নিশ্চিত করবেন যে ৭ দিনের বেশী রাজস্ব অজমা থাকলে গাড়ী আটক করা হবে এবং আটকের ৩দিনের মধ্যে বকেয়া পরিশোধ না করলে লীজ বাতিল করার জরুরী পদক্ষেপ নিতে হবে। বিষয়টির দায়দায়িত্ব ডিপো প্রধানের এবং অপারেশন বিভাগের। **দ্বিতীয়তঃ** যখনই লীজি নির্দিষ্ট সময়ের পূর্বে বাস জমা করবে তখন কোন মেরামত ছাড়া বাসটি অত্যন্ত ঃ ৬ মাস চলার উপোযোগী থাকতে হবে। অন্যথায় ৬ মাস চালাতে বাসের মেরামত ও টায়ার/ব্যাটারী বাবদ যে খরচ হবে তা লীজির নিকট থেকে আদায় অথবা সমন্বয় করতে হবে।

চ) যন্ত্রাংশ বা এ্যাসেম্বলী যদি স্থানীয় খোলা বাজারে না পাওয়া যায় সে ক্ষেত্রে বিআরটিসির কাছ থেকে যথাযথ নগদ মূল্যে পরিশোধ করে ইজারাগ্রহীতাগণ যন্ত্রাংশ/মালামাল বিআরটিসির সেন্ট্রাল ষ্টোর থেকে গ্রহন করতে পারবেন।

ছ) লীজ গ্রহীতা বাসের বাহ্যিক ও অভ্যন্তরীন ডেকোরেশন নিজ ইচছায় পরিবর্তন করতে পারবেন না। যে কোন রদবদল বিআরটিসির অনুমতি সাপেক্ষে করতে হবে।

২৭। সামগ্রীক পলিসি বাস্তবায়ণ নিশ্চিত করনার্থে প্রতি রিভিউ মিটিং এ জি,এম (টেকনিক্যাল) প্রতিটি ডিপোর এতদসংক্রান্ত একটি প্রতিবেদন পেশ করবেন। এ সংক্রান্ত যাবতীয় তথ্য সংশ্লিষ্ট ডিপো কর্তৃক রিভিউ মিটিং এর নূন্যতম ৭ দিন পূর্বে প্রধান কার্যালয়ের কারিগরী বিভাগে পাঠাতে হবে। মেরামত/রক্ষনাবেক্ষন সংক্রান্ত এ পলিসিতে অর্থায়ন আংগিকে যে সকল তথ্য/ডাটা প্রদান করা হয়েছে তা কারিগরি বিভাগ কর্তৃক ১ বছর অন্তরে আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি করা যেতে পারে।

২৮। সংশ্লিষ্ট ডিপো থেকে ভারী মেরামত খাতে মাসিক হারে নির্ধারিত অর্থ প্রধান কার্যালয় নিয়ন্ত্রিত এসটিডিএকাউন্টে অবশ্যই জমা করতে হবে এবং এ নিয়মের ব্যাত্যয়ের দায়-দায়িত্ব ইউনিট প্রধানের উপর বর্তাবে। প্রধান অফিসের অর্থ বিভাগ কর্তৃক চেয়ারম্যান এর নামে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ খাতে একটি আলাদা একাউন্ট সংরক্ষণ করবে এবং এই একাউন্টে বিভিন্ন ডিপো কর্তৃক প্রধান কার্যালয় নিয়ন্ত্রিত এসটিডি একাউন্টে (ভারী মেরামত খাতে) জমাকৃত টাকা স্থানান্তর করা হবে। বাস ট্রাক মেরামতের জন্য বা নির্ধারিত ফান্ডে প্রয়োজনীয় অর্থ জমা না হলে পরিকল্পনা মোতাবেক মেরামত নিশ্চিত করার জন্য সদাশয় কর্তৃপক্ষ যে কোন ফান্ড থেকে অর্থের যোগান দিয়ে সাময়িক সমস্যা দূর করতে পারেন।

২৯। প্রতিটি ডিপো কর্তৃক প্রতি মাসে ভারী মেরামত খাতে (কিঃ মিঃ হিসাবে) কত টাকা জমা করা হয়েছে তার প্রতিবেদন প্রধান অফিসের কারিগরি বিভাগকে অবগতি কপি দিয়ে অর্থ বিভাগকে জানাতে হবে। ভারী মেরামত খাতে নির্ধারিত অর্থ নিয়মিত ভাবে জমা হচ্ছে কিনা তা পিরিওডিক অডিটের মাধ্যমে কর্পোরেশনের আন্তঃ অডিট বিভাগ নিশ্চিত করার ব্যবস্থা নিবেন। আদেশ যথাযথ প্রতিপালিত না হলে প্রশাসন বিভাগ যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহন করবেন।

৩০। সময়ের প্রয়োজনে এ নীতিমালা যে কোন সময় যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিবর্ধন/পরিবর্তন করা যাবে (যা এ নীতিমালার সাথে সংরক্ষিত হবে)।

(ইঞ্জিঃ মোঃ গোলাম মোস্তফা)
জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল) বিআরটিসি
পরিবহন ভবন। ২১, রাজউক এভিনিউ, ঢাকা

ইমন-৮৪-২

<u>অতি জরুরী</u>

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন
পরিবহণ ভবন
২১, রাজউক এভিনিউ, ঢাকা-১০০০।

নং- পর্ষদ সভা/২৮২-তম /[illegible](জিই), তারিখ ঃ ২৯/০৬/২০১১ ইং

জেনারেল ম্যানেজার (কারিগরী)
বিআরটিসি প্রধান কার্যালয়
ঢাকা।

বিষয় ঃ <u>বিআরটিসির ২৮২-তম পর্ষদ সভার বাস্তবায়ন রিপোর্ট প্রেরণ প্রসংগে</u>।

গত ১৫/০৬/২০১১ ইং তারিখ রোজ বুধবার সকাল ১১-৩০ ঘটিকায় কর্পোরেশনের প্রধান কার্যালয়ের সভা কক্ষে অ[illegible] বিআরটিসির ২৮২-তম পর্ষদ সভার এতদসংগে সংযুক্ত কার্যবিবরণী ও সিদ্ধান্তের উদ্ধৃতির <u>আলোচ্য সূচীর দফা নং-১০,</u>[illegible] র বাস্তবায়ন প্রতিবেদন জরুরী ভিত্তিতে নিম্নস্বাক্ষরকারীর দপ্তরে প্রেরণের জন্য অনুরোধ করা হ'ল।

<u>সংযুক্তঃ</u> যথাবর্ণিত।

২৯/৬/১১

সচিব
বিআরটিসি

আলোচ্যসূচী	শিরোনাম	আলোচনা	সিদ্ধান্ত
১১	বিআরটিসি'র বিভিন্ন ইউনিটে পরিচালিত একতলা/দ্বিতল বাস ও ট্রাকের জন্য টায়ার,ব্যাটারী,রানিং মেরামত ও ভারী মেরামত খাতে কিলোমিটার প্রতি ব্যয় পুনঃ নিরূপন/নির্ধারণ প্রসংগে ২৮২-তম পর্ষদ সভার কার্যপত্র।	বিগত ০৪(চার) বৎসর পূর্বে পত্র নং- ১৩/টেক/৪৭২/২০০২/১৯১/৩৩, তারিখ- ২৪/০৪/০৬ইং আদেশ বাস এবং ট্রাকের কিলোমিটার প্রতি ২.০০ টাকা এবং ১.৫০ টাকা করে নির্ধারন করা হয়। বিগত ২২/০৬/২০০৯ তারিখে শুধুমাত্র ট্রাকের ক্ষেত্রে টায়ার খাতে কিলোমিটার প্রতি ১.৫০ টাকা থেকে ১.৭৫ টাকা বৃদ্ধি করা হয়। সাম্প্রতিককালে টায়ার, ব্যাটারী ও যন্ত্রাংশের পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পাওয়ায় এ সকল খাতে পূর্বের নির্ধারীত হারে ব্যয় নির্বাহ করা সম্ভব হচ্ছে না বলে দীর্ঘদিন যাবৎ ডিপোর প্রধানগণ বিভিন্নভাবে কর্তৃপক্ষ বরাবর আবেদন করে আসছেন। বর্ণিত বিষয়ে পরীক্ষা নিরীক্ষা করে মতামত সহ প্রতিবেদন দাখিলের জন্য আদেশ নং ১৩/টেকঃ/৪৭২/১০-১৯০, তারিখ-১৪/০৬/২০১১ মোতাবেক ০৮ (আট) সদস্য বিশিষ্ট একটি কমিটি গঠন করা হয়। কমিটি স্থানীয় বাজার ও বিভিন্ন ক্রয়কৃত টায়ার, ব্যাটারী ও যন্ত্রাংশের মূল্য যাচাইঅন্তে টায়ার ও মেরামত (ভারী ও রানিং মেরামত খাতে) কিলোমিটার প্রতি নিম্নোক্ত হারে ব্যয় নির্ধারনের সুপারিশ করেছে।	প্রস্তাবটি পর্ষদ অনুমোদন প্রদান করেন।

ক্রঃ নং	গাড়ীর ধরণ	বানিং মেরামত (টাকা)		ভারী মেরামত (টাকা)		টায়ার (টাকা)	
		পূর্বের নির্ধারণ	কমিটি'র প্রস্তাবিত	পূর্বের নির্ধারিত	কমিটি'র প্রস্তাবিত	পূর্বের নির্ধারিত	কমিটি'র প্রস্তাবিত
১	ভলভো দ্বিতল বাস	২.৫০	৩.২৫	২.৫০	৩.০০	৩.০০	৪.৫০
২	অশোক লিল্যান্ড দ্বিতল বাস	২.০০	২.৭৫	১.৫০	২.৫০	২.০০	৪.০০
৩	একতলা বাস (টিসি, টাটা ও অন্যান্য)	২.০০	২.৭৫	১.৫০	২.৫০	২.০০	৪.০০
৪	সিএনজি একতলা	-	২.৫০	-	২.০০	-	৪.০০
৫	ট্রাক (সব মডেল)	১.৫০	২.৫০	১.০০	২.০০	১.৭৫	৩.৫০

এ বিষয়ে আলোচনা ও পর্য্যালোচনা শেষে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সভায় আর কোন আলোচনা না থাকায় সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভাপতি মহোদয় সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

সচিব
বিআরটিসি

২৮/৩/১১
মেজর (অবঃ) এম,এম, ইকবাল, সিপিপি
চেয়ারম্যান
বিআরটিসি।