

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন
পরিবহণ ডবন

২১, রাজউক এভিনিউ, ঢাকা-১০০০

নং ১৩/টেক/৪৭২/২০০২- ১৯৯/১৭৭

তারিখঃ ২৪/৪/২০০২

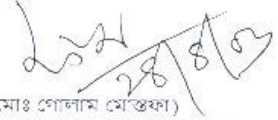
ইউনিট প্রধান/ইনচার্জ

..... বাস ডিপো/ট্রাক ডিপো/ওয়ার্কশপ/ট্রেনিং ইনস্টিটিউট/ট্রান্সপোর্টপুল প্রধান কার্যালয়।
বিআরটিসি।

বিষয়ঃ নীতিমালা প্রেরণ প্রসঙ্গে।

বিআরটিসির বাস, ট্রাকসহ সকল প্রকার যানবাহন সুষ্ঠু ও রক্ষণাবেক্ষন করার নিমিত্ত প্রধান কার্যালয়, কারিগরি বিভাগ কর্তৃক একটি মেয়ামত নীতিমালা প্রণয়ন করা হয়, যা এতদসঙ্গে সংযুক্ত। বর্ণিত নীতিমালাটি কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। এমতাবস্থায় এখন থেকে প্রণীত মেয়ামত নীতিমালা অনুযায়ী সকল যানবাহন রক্ষণা বেখান ও মেয়ামত করার জন্য সংশ্লিষ্ট সকলকে অনুরোধ করা যাচ্ছে। নীতিমালায় উল্লেখিত ভারী মেয়ামত ও হালকা মেয়ামতের কিলোমিটার প্রতি নির্ধারিত টাকা জমা করারও অনুরোধ করা হলো। রাশিঃ মেয়ামতের জন্য জমাকৃত টাকা হতে রাশিঃ মেয়ামত খরচ বহন করতে হবে এবং ভারী মেয়ামতের টাকা প্রধান কার্যালয় কারিগরি বিভাগের অনুমোদন সাপেক্ষে খরচ করতে হবে।

সংযুক্তঃ নীতিমালা ০১সেট।



(মোঃ গোলাম মোস্তফা)

জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল)
বিআরটিসি প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।

তারিখঃ ২৪/৪/২০০২

নং ১৩/টেক/৪৭২/২০০২- ১৯৯/১৭৭ (২য়)

অনুলিপিঃ-

- ১। পরিচালক (প্রশাসন ও অপারেশন)/(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 গেলে।
- ৪। ইনচার্জ, কেন্দ্রীয় স্টোর, প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।
- ৫। সচিব, বিআরটিসি, প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।
- ৬। কারিগরি প্রধান, বাস ও ট্রাক ডিপো।
- ৭। পি এস টু চেয়ারম্যান বিআরটিসি- চেয়ারম্যান মহোদয়ের সদয় অবগতি জন্য।
- ৮। অফিস কপি/মাষ্টার ফাইল।



জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল)
বিআরটিসি প্রধান কার্যালয়, ঢাকা।

৩৫

**বিআরটিসি (কারিগরি বিভাগ) কর্তৃক প্রণীত
"মেরামত নীতিমালা"**

১৯৬১ সালে বি.আর.টি.সি তার জন্ম-লগ্ন থেকে গাড়ী অমদানি/সংস্থানের ধরন 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 উল্লেখযোগ্য 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 সুষ্ঠু ও যুগোপযোগী মেরামত নীতিমালা অনুমোদন একান্তই অপরিহার্য হয়ে পড়েছে।

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

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

দৈনিক রক্ষণাবেক্ষণঃ

এটি অতীব প্রয়োজনীয় মেরামত প্রক্রিয়া যা ডিপো সমূহ নিয়মিত করে থাকেন। এই রক্ষণাবেক্ষণ যত মান-সম্মত হবে গাড়ীর আয়ুষ্কাল তত বৃদ্ধি পাবে এবং অপারেশনাল খরচ তত হ্রাস পাবে। বিআরটিসিতে বর্তমানে এ ধরনের মেরামত হচ্ছে। প্রতিদিন রাত্তর গাড়ী বের হওয়ার পূর্বে তেল/মবিল/টায়ার প্রেশার/ট্রাফিক লাইটস, ব্রেক অয়েল ইত্যাদি সাধারণ চেক/এডজাস্টমেন্ট করা সাধারণতঃ দৈনন্দিন রক্ষণাবেক্ষণ এর মধ্যে পড়ে।

প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্স বা হালকা মেরামত :

প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্স একটি স্বীকৃত ও আর্থিক দিক থেকে লাভজনক কাজ। এটা মূলতঃ ডিপো পর্যায়ের করা হয়। প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্স মানে কোন যন্ত্রাংশ যাতে নির্ধারিত আয়ুষ্কাল এর পূর্বেই অকেজো না হয়ে যায় সে জন্য পূর্বাঙ্কে মেরামত মানুয়োল 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 মোডিং যন্ত্রাংশের Joint, Maintenance Manual অনুযায়ী ড্রিভিং করা।
- ঘ) ক্লাচ প্যাডেল, ব্রেক প্যাডেল, এঞ্জিনলেটরের প্যাডেল এডজাস্টমেন্ট।
- ঙ) ব্রেক সু এডজাস্টমেন্ট।
- চ) নির্ধারিত কিলোমিটার পিয়ার অয়েল, ডিফারেন্সিয়াল অয়েল পরিবর্তন করা।
- ছ) টায়ার রোটেশিং করা।
- জ) ট্যাপেট ক্লিয়ারেন্স এডজাস্টমেন্ট।

ঝ) ইলেক্ট্রিক্যাল ওয়্যারিং চেকিং, ব্যাটারী পানি (ইলেকট্রোলাইট) চেকিং এবং গ্র্যাভিটি চেকিং ও এডজাস্টমেন্ট। গাড়ী প্রস্তুতকারকের নির্দিষ্ট নির্ভর এই ধরনের রক্ষণাবেক্ষণ/মেরামত গাড়ীর কেবল সার্বিক আয়ুষ্কালকেই বৃদ্ধি করে না, উপরন্তু গাড়ীর সার্বিক পারফরম্যান্সকে সৃজনশীল ও উৎপাদনমুখী করে। তবে এই ধরনের মেরামত এবং এর উপকারিতা সম্পর্কে বিআরটিসিকে পর্যাপ্ত যত্নসহ হতে দেখা যাবে না। কারণ এ জন্য প্রয়োজনীয় কারিগরি জনশক্তির যেমন অভাব তেমন প্রায়শই অত্র দপ্তরে সন্নিবিষ্ট। ফলে গাড়ী রাত্তর ঘনঘন "ব্রেক ডাউন" হয় এবং যন্ত্রাংশের আয়ুষ্কাল 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 অনুপযোগী 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 কার্যকারিতা সম্পর্কে নিশ্চয়তা থাকেনা। কিন্তু সময়ের মধ্যেই গাড়ী অন্য কারণে পুনরায় মেরামতের জন্য বসে যায়। বেশীরভাগ হালকা মেরামতই "ব্রেক ডাউন" মেরামতের অন্তর্ভুক্ত। "ব্রেক ডাউন" মেরামত আপাতঃ দৃষ্টিতে কম খরচের মনে হলেও বাস্তব এর ভয়াবহ প্রভাবে গাড়ীর অভূতপূর্ব ক্ষতি সাধন হয় এবং গাড়ীর সার্বিক আয়ুষ্কাল অনেক হ্রাস পায়। যার ফলে ব্যবসারই বিআরটিসিকে অল্প সময়ের মধ্যে বাস/ট্রাক সমূহের ভারী মেরামত করতে হচ্ছে অথবা নিরপায় হয়ে বন্ডভেম করে বিক্রি করতে হয়েছে। প্রিভেন্টিভ মেইন্টেন্যান্সের এই অনাকাঙ্ক্ষিত প্রবনতা বা কালচার অপেশাদারী নীতিনের মধ্যে আরো বেশী প্রকট।

১/১১

ভারী মেরামত :

কমপক্ষে ১.০০ (এক) লক্ষ কিঃমিঃ অতিক্রম করার পর (ওভারহলিং এর জন্য) ম্যানুফ্যাকচারিং কোম্পানীর ম্যানুয়েলে কিঃমিঃ বর্ণনা থাকে) অথবা কোন কারণে দীর্ঘ ১ থেকে সেরূ বছর গাড়ী বন্ধ রাখা হলে ইঞ্জিনের ওভারহলিং এর প্রয়োজন হয়। গাড়ীর আয়ুষ্কাল ২-৩ বছর অতিক্রম করলে বা যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ/মেরামতের অভাবে গাড়ীর সার্বিক অবস্থা খারাপ হলে, কোন মারাত্মক দুর্ঘটনা বা অনাকাঙ্ক্ষিত কারণে অথবা আগুনে পুড়ে যাবার কারণে গাড়ীর মেজর ওভারহলিং করা হয়ে থাকে। এই ওভারহলিং করার সময় গাড়ীর সকল যন্ত্রাংশ/এক্সেসরী, বডি রংয়ের কাজ, ইত্যাদি পূজানুপূজভাবে করা হয়ে থাকে।

বিআরটিসির সবচেয়ে বড় সমস্যা জনবলের অভাব ও গাড়ীর কারিগরি বিষয়ে যথার্থ মনিটরিং না হওয়া। আরো গুরুত্বপূর্ণ 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 দেখাশোনা লক্ষ্যে বা বেশী আয় প্রদর্শনের উদ্দেশ্যে অথবা অন্য কোন কারণে মেরামত খাতে ন্যূনতম অর্থ খরচ করে থাকেন। এর ফলে সার্বিক দিক থেকে অর্থ এবং জনশক্তির কর্মক্ষমতার 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 বিআরটিসির পূর্ব অভিজ্ঞতার আলোকে যানবাহনের দুই মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং অর্থ যোগান নিশ্চিত করনের জন্য নিম্নের মেরামত নীতিমালা (বাস/ট্রাক) প্রস্তাব করা যায় :-

- ১। বি,আর,টি,সি'র মেরামত নীতিমাপার মূল ভিত্তি হবে অর্জিত কিঃমিঃ অথবা সময় বা তাপে আসবে। তবে দুর্ঘটনা, পুড়ে যাওয়া বা অন্য কোন অনাকাঙ্ক্ষিত কারণেও তা হতে পারে।
- ২। বাস ও ট্রাকের মেইক-মডেলের ভিত্তিতে ম্যানুফ্যাকচারারদের নির্দেশাবলি মোতাবেক রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে। যথাযথ নথিতে নথিভুক্ত করতে হবে।
- ৩। গাড়ীর বাস/ট্রাক লুভএয়েল বদলী ম্যানুফ্যাকচারারদের দেয় মেরামত ম্যানুয়েল অনুযায়ী করতে হবে এবং ভেহিক্যাল লগ বুকে নথিভুক্ত 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 চলাতে পারে। প্রতিটি বাসের জন্য মাসে ৩দিন রক্ষণাবেক্ষণ খাতে ব্যয় হবে। ট্রাকের ক্ষেত্রে ভাড়া প্রতি সাপেক্ষে প্রতিটি ট্রাক দৈনিক সর্বোচ্চ ৫০০ কিঃমিঃ চলতে পারে।
- ৫। একতলা বাসের ক্ষেত্রে আয়ুষ্কাল ৮-১২ বছর, দ্বিতল বাসের ক্ষেত্রে ১০-২০ বছর এবং ট্রাকের ক্ষেত্রে ১৫-২০ বছর ধরা হবে। এই আয়ুষ্কালের পর গাড়ীর (বাস/ট্রাক) সরবরাহ নিয়মিত হলে এবং তা যথাবিত্তি ফিটে সংযোজন হলে যথাযথ নিয়মে গাড়ী বিক্রির ব্যবস্থা নিতে হবে। অর যদি গাড়ীর সরবরাহ নিয়মিত না হয় সে ক্ষেত্রে ফিটে ধরে রাখার নিমিত্তে গাড়ীর (বাস/ট্রাক) ভারী টাইপ মেরামত করতে হবে। এখানে বিশেষ ভাবে উল্লেখ্য যে, উপরে বর্ণিত আয়ুষ্কালের পূর্বেও ভারী মেরামত করতে যেয়ে যদি খরচ এত বেশী পরে যে পরবর্তী অর্জিত রাজস্বের সাথে অসামঞ্জস্যপূর্ণ হয়, অর্থাৎ মেরামত কোন মতেই লাভজনক মনে না হয় তবে সে ক্ষেত্রে বনডেমন্সেশন করে গাড়ী বিক্রি করা যেতে পারে।
- ৬। ভারী মেরামতের কাজ করার ক্ষেত্রে বি,আর,টি,সি'র ওয়ার্কশপকে (সাইটিওরিয়েন্ট এন্ড অথবা সিভিলিটি এন্ড) প্রাধান্য দিতে হবে। তবে জরুরী প্রয়োজনে মেরামতের সুযোগ সুবিধা বিদ্যমান থাকলে ভিপোতেও বর্ণিত মেরামত কাজ হতে পারে।
- ৭। ভারী মেরামতের প্রাক্কলন ভিপো/ ইউনিট থেকে করতে হবে এবং এর যাচাই-বাছাই ও অনুমোদন প্রধান কার্যালয় কারিগরি বিভাগ থেকে করতে হবে। এ ধরনের মেরামত ভিপোর নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় হলেও এ সম্পর্কে গাড়ী ওয়াইজ হিসাব প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি বিভাগকে জানতে হবে।
- ৮। কর্পোরেশনের বাস/ট্রাক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য জেনারেল ম্যানেজার (টেকনিক্যাল) তইরেক্টর (টেকনিক্যাল) এর পারমর্শক্রমে বাৎসরিক বাজেট প্রণয়ন করবেন যাহা অর্থ বিভাগের মাধ্যমে চেয়ারম্যান BRIC অনুমোদন দেবেন।
- ৯। দুর্ঘটনা কবপিত বাস ও ট্রাক দুর্ঘটনার ৪৮ ঘণ্টার মধ্যে ক্ষয়ক্ষতির পরিমান নির্ণয় করে প্রয়োজনীয় মেরামত প্রস্তাব প্রধান কার্যালয়ে কারিগরি বিভাগকে অবহিত করতে হবে।
- ১০। কেন্দ্রীয় ভাবে ত্রয়ের ক্ষেত্রে সকল যন্ত্রাংশ/মালমাল টেন্ডার বা প্রয়োজনে কোটেশনের মাধ্যমে ক্রয় করতে হবে এবং পাবলিক Procurement Act 2004 অনুসরণ করতে হবে।

১১। প্রতিটি ইউনিট/ডিপো আর্থিক বছরের শুরুতে তাদের বাস/ট্রাক/প্রশিক্ষণ গাড়ী/এম্বুলেন্স এর সংখ্যার উপর ভিত্তি করে সকল খরচের (যোনিং মেরামত, প্রিভেন্টিভ মেরামত, ভারী মেরামত (ওভারহোলিং ধতি মেরামত রং ইত্যাদি), জ্বালানী ও লুব্রিক্যান্টস, টায়ার ও ব্যাটারী) বজেট প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি বিভাগে প্রেরণ করবে এবং কারিগরি বিভাগ এর উপর ভিত্তি করে পরবর্তী বছরের খসড়া বজেট প্রদান 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। এগাম কমিটিতে প্রতিটি চলমান বাসের জন্য সকল ট্রেকের ১.৮ জন এবং ট্রাকের জন্য ১ জন করে কারিগর ধরা আছে। বর্তমানে কারিগরের স্বল্পতা এবং বিআরটিসির আর্থিক অবস্থা বিবেচনা করে বাস প্রতি সকল ট্রেকের ১ জন এবং ট্রাকের জন্য ০.৭৫ জন কারিগর নিয়োগের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

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

১৪। বিআরটিসি বাস/ট্রাক বহর চালানোর জন্য অবশ্যই কেন্দ্রীয় ভাবে ইঞ্জিন ওভারহোলিং এবং কতিপয় গুরুত্বপূর্ণ যজ্ঞাংশ কেন্দ্রীয় ভাবে সংগ্রহ করতে হবে। এর মধ্যে টার্বোচার্জিং, গিয়ারবক্স, টেইল ড্রাইভ, টায়ার ব্যাটারী, প্রধানতম বিআরটিসির সকল বাস/ট্রাক যাতে একই ধরনের বং এবং এর প্রতিফলন হয় সেজন্য রংও কেন্দ্রীয় ভাবে ক্রয় করা যেতে পারে। অবশ্যই এ সকল ক্রয় বা রেইট কন্ট্রোল সরকারী ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ করে করতে হবে।

১৫। ডিপো সমূহ তদু মাতে যে সকল যজ্ঞাংশ 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 মাল্যামল ক্রয়ের ব্যবস্থা নিতে হবে। কোন ক্রয়ে গুণগত মানের সাথে আপোষ করা যাবে না। প্রধান কার্যালয়ের কারিগরি টিম ডিপো/ইউনিটের যজ্ঞাংশ ডাক্তার ও গাড়ীর প্রকৃত অবস্থা পরিদর্শন সিভিউল মোতাবেক নিয়মিত ভাবে পরিদর্শন করবে এবং প্রতিবেদন ও সুপারিশমালা কর্তৃপক্ষের নিকট এদিনের মধ্যে পেশ করবে।

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

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

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

২০। ভারী (বাস/ট্রাক) মেরামতের ক্ষেত্রে গাড়ীর ইনভেন্টরী 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 অনূর্ধ্ব ৫০ কিঃমিঃ টেস্ট 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 পরিদর্শন 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 আর্থী ব্যক্তি/প্রতিষ্ঠান নিজ ব্যয়ে গাড়ী মেরামত করে যদি লীজ গ্রহণে আর্থী হন সে ক্ষেত্রে তাকে এ মেরামতে অগ্রাধিকার দেয়া যেতে পারে।

২২। ভিপো চালিত গাড়ী রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের অর্থায়ন সংক্রান্ত নির্দেশিকা :

ইদানিং লক্ষ করা যাচ্ছে যে, ভিপো সমূহ তাদের দ্বারা পরিচালিত এবং তাদের নিয়ন্ত্রনাধীন লীজিদের দ্বারা পরিচালিত বাস সমূহের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত সংক্রান্ত ব্যাপারে সঠিক ভাবে গুরুত্ব প্রদান করছেন না। ফলে গাড়ীর ব্রেক ডাউন বেশী হচ্ছে এবং ভারী মেরামতের প্রয়োজন হচ্ছে। ইতোমধ্যে গাড়ী বহর যাতে সূষ্ঠ ভাবে মেরামত করা হয় সে জন্য অর্জিত রাজস্ব হতে গাড়ী মেরামতের জন্য, টায়ার/যন্ত্রাংশের জন্য কিশোমিটার প্রতি অর্ধ আগাদা করে রাখার আদেশ জারী করা হলেও বর্ণিত খাতে আগাদা ভাবে অর্ধ না রাখার কারণে গাড়ী বহর অর্ধের অভাবে সূষ্ঠ রক্ষণাবেক্ষণ করা যাচ্ছেনা। এমতাবস্থায় সূষ্ঠ রক্ষণাবেক্ষণের স্বার্থে আদেশ নং - ১৩ / টেক / ৩৭/২০০৫/৩৫৮৭/১(৩০)তারিখ ২৭-৯-২০০৫ইং (যা সময়ের ব্যবধানে পরিবর্তনযোগ্য) মোতাবেক নির্ধারিত অর্ধ অবশ্যই মেরামত খাতে জমা করার বিঘাটী সকল ভিপো ম্যানেজারকে নিশ্চিত করতে হবে। প্রতি মাসের বিভিন্ন সভায় ইউনিট প্রধান এ সংক্রান্ত যথাযথ তথ্যাদি পেশ করবেন। উপরে বর্ণিত আদেশ মোতাবেক কিঃমিঃ প্রতি মেরামত খাতে কত টাকা জমা করতে হবে তার পরিমাণ নিম্নে দেয়া হলো :

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

২৩। দ্বিতল অশোক গিল্ডায়ড বাস ভারী মেরামতের নীতিমালা :

ক) কিয়ারটিসির ফ্রিটে ২৫৫ টি অশোক গিল্ডায়ড এবং ৫০ টি ডলরো দ্বিতল বাসের মধ্যে বর্তমানে বেশ কিছু অশোক গিল্ডায়ড দ্বিতল বাস অকেজো আছে। জমা হয় মালিক সমিতির চাপের মুখে বেশ কিছু জেপা এবং ডাকার কিছু রুটে এ বাস চলচল বন্ধ হওয়ায় এবং আনুষঙ্গিক কিছু সীমাবদ্ধতার কারণে সংখ্যক দ্বিতল (অশোক) বাস অকেজো অবস্থায় পড়ে আছে। যা ভারী মেরামত ছাড়া চলানো সম্ভব নয় যথার্থ মেরামত নীতিমালা না থাকায় এবং যা আছে তা বাস্তবে পালিত না হওয়ায় বর্তমানে ভারী মেরামতের জন্য অর্ধ বিভাগে কোন অর্ধ জমা নই বলে জানানো হয়েছে। এমতাবস্থায় অন্য খাত থেকে অর্থায়নের ব্যবস্থা করে অত্যন্ত স্বচ্ছতার সাথে কিছু ভারী মেরামত করা হচ্ছে যা সবদিক থেকে সন্তোষজনক। যেহেতু অন্য খাত থেকে অর্থায়নের মাধ্যমে ভারী মেরামত কাজ করা হচ্ছে তাই সম্ভব কারণে সংশ্লিষ্ট ভিপো থেকে ভারী মেরামত খাতে অতিরিক্ত কিছু রেভিনিউ অবশ্যই জমা রাখা প্রয়োজন বা ন্যূনতম এ খাতে নির্ধারিত নরমাল বেটের খিটন হওয়া বাঞ্ছনীয়। অর্থাৎ এ ক্ষেত্রে ভারী মেরামত খাতে জমা করতে হবে কিশোমিটার প্রতি ৩/ টাকা হারে। এ হিসাবে মাসে ২৭টি চন্দমান দিবস ধরে প্রতি মাসে জমা হবে ১২,১৫০/-টাকা এবং দুই বছরে জমা হবে ২,৯১,৬০০/- টাকা।

খ) উল্লেখিত নির্দেশ মোতাবেক ভিপো কর্তৃক টাকা আগাদা ভাবে সংরক্ষণ করা হলে এবং প্রধান কার্যালয়ের নিয়ন্ত্রিত একাউন্টে জমা করা হলে সামগ্রিক ভাবে সংশ্লিষ্ট ভারী মেরামতের টাকা প্রধান কার্যালয় বহুলাংশে পেয়ে যাবে। পরবর্তীতে ভারী মেরামতের জন্য প্রধান কার্যালয় থেকে অর্ধ যোগান সম্ভব হবে।

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

২৪। ট্রাক বহর মেরামতের নীতিমালা :

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



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

২৫। ট্রেনিং যানবাহন, এন্ড মুলেঙ্গ এবং প্রশাসনিক কাজে ব্যবহৃত কার/জীপের মেয়ামত/রক্ষনাবেক্ষন।

ক) ট্রেনিং যানবাহন : ট্রেনিং ইনস্টিটিউট সমূহ তাদের কাছে প্রশিক্ষণ কাজে রক্ষিত কার/জীপ / ট্রাক/বাস ইত্যাদি মেয়ামতের জন্য বার্ষিক পরিকল্পনা গ্রহন করবেন। এ জন্য পূর্বেই তারা বর্ণিত গাড়ী সমূহের বার্ষিক মেয়ামত বাজেট তৈরী করে প্রধান কার্যালয়ের অনুমোদন নিয়ে রাখতে হবে। বাজেটের অভিরিক্ত অর্থ মেয়ামত কাজে খরচ করলে অবশ্যই তা পূর্ব অনুমোদন নিতে হবে। খরচ বাজেটের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে সংশ্লিষ্ট ইউনিটে বা বিয়ারটিসির ওয়ার্কশপে বর্ণিত কাজ করতে হবে। একাত্তই বাহিরে কোন কাজ করতে হলে ওয়ার্কশপ থেকে বাহিরের কাজ করার অনুমোদন নিতে হবে। গাড়ী মেয়ামতের জন্য যন্ত্রাংশ পাবলিক প্রকিউরম্যান্ট রুলস অনুসরণ পূর্বক ত্রয় করতে হবে।

খ) এন্ড মুলেঙ্গ : যে সকল ইউনিটে এন্ড মুলেঙ্গ চলবে সংশ্লিষ্ট ইউনিট সেকেন্ড মেয়ামতের বার্ষিক পরিকল্পনা গ্রহন করবেন। এ জন্য পূর্বেই তারা বর্ণিত গাড়ী সমূহের বার্ষিক মেয়ামত বাজেট তৈরী করে প্রধান কার্যালয়ের অনুমোদন নিয়ে রাখতে হবে। বাজেটের অভিরিক্ত অর্থ মেয়ামত কাজে খরচ করলে অবশ্যই তা পূর্ব অনুমোদন নিতে হবে। খরচ বাজেটের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে সংশ্লিষ্ট ইউনিটে বা বিয়ারটিসির ওয়ার্কশপে বর্ণিত কাজ করতে হবে। একাত্তই বাহিরে কোন কাজ করতে হলে ওয়ার্কশপ থেকে বাহিরের কাজ করার অনুমোদন নিতে হবে। গাড়ী মেয়ামতের জন্য যন্ত্রাংশ পাবলিক প্রকিউরম্যান্ট রুলস অনুসরণ পূর্বক ত্রয় করতে হবে।

গ) বিয়ারটিসি'র পরিবহনপুল এর যানবাহন :

সদস্যরা নীতিমালা অনুযায়ী গাড়ী প্রতি বাৎসরিক মেয়ামত খরচ সীমিত করতে হবে। দুখটনা জনিত কারণ ছাড়া অভিরিক্ত খরচ করা যাবেনা। এ সংক্রান্ত একট মেয়ামত বাজেট ট্রান্সপোর্টপুল এ কার্যরত কর্মকর্তা কর্তৃক তৈরী করে কারিগরী বিভাগ থেকে অনুমোদন নিতে হবে। বাজেটের অলোকে 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 সীজে পরিচালিত বাসের রক্ষনাবেক্ষণ ও ভারী মেয়ামত বিয়ারটিসির সাথে সম্পাদিত তৃত্তি অনুযায়ী সম্পন্ন হবে যা নিম্নরূপ :

ক) বাস মেয়ামতের যাবতীয় খরচ ইজারাদ্বহীতাকে বহন করতে হবে, তবে বাসের মেজর এ্যাসেম্বলী বদবদল ও গাড়ী'র বিভিন্ন কেন কাঠামোগত বদলী বিয়ারটিসির অনুমোদন ছাড়া করা যাবে না।

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

গ) প্রতি কোয়ার্টার (৩ মাস অন্তর) গাড়ী'র সার্বিক অবস্থা সচেতনমেনে দেখার জন্য কারিগরি বিভাগের ইন্সপেকশন টিম গাড়ী ইন্সপেকশন করবে এবং ইজারা গ্রহীতা এ কাজে সার্বিক সহযোগিতা 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 আহ্বায়ক হবেন। এ বাগানের যাতায়াতের ব্যবস্থা এবং সমন্বয় সংশ্লিষ্ট ডিপো কর্তৃক করতে হবে।

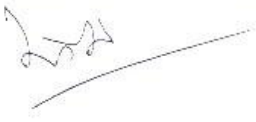
(ঘ) লীজ চলিত কোন গাড়ী প্রয়োজনীয় মেরামত করে মানসম্মত ভাবে রাখায় না চালালে হলে এবং বর্নিত গাড়ী চালানোর কারণে বিআরটিসির সুনামের ক্ষতির আশংকা থাকলে সংশ্লিষ্ট লীজের গাড়ী আটক করে লীজ বাতিল করে মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে। অন্য কোন লীজ যদি নিজ খরচে আটককৃত গাড়ী প্রয়োজনীয় মেরামত সম্পন্ন করে চালাতে চায় তবে তাদের নিকট থেকে নিরাপত্তা জামানত গ্রহণ করে নিয়ম মোতাবেক লীজ দেয়া যেতে পারে। তবে সংশ্লিষ্ট লীজ কর্তৃক মেরামত কাজ কারিগরি বিভাগের/ডিপোর তত্ত্বাবধানে সম্পন্ন করতে হবে। কোন অগ্রহী 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 বরাদ্দ দেয়া যাবে তবে সংশ্লিষ্ট ডিপো প্রধান কার্যালয় অফিস আদেশে জারীকৃত কিঃ মিঃ প্রতি মোসামতের টাকা এবং অতিরিক্ত ভারী মেরামত খাতে মাসিক হিসাবে কারিগরি বিভাগ থেকে নির্ধারিত পরিমাণ রাজস্ব প্রধান কার্যালয়ে (দ্বিভাগ বাসের জন্যে নির্ধারিত পরিমাণে এবং লিখিত পদ্ধতিতে) জমা করতে হবে - যাতে দুই বছরে ভারী মেরামতের খরচকৃত টাকা বহুগাংশ উঠে আসে। গাড়ী ফেরত আননের সময় যে সকল যন্ত্রাংশ/মালামাল স্বাভাবিক ক্ষয়-ক্ষতি হবার কথা তা ইজারা এহীতার কাছ থেকে আদায় করা হবেনা। বিআরটিসির ইন্সপেকশন টিম (সংশ্লিষ্ট ডিপোর কারিগরি প্রধান সদস্য থাকবেন) ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ ইজারা এহীতার সাথে যৌথভাবে নির্ণয় করবে। কিছু কিছু অপেশাদারী লীজি নিজেদের ব্যবস্থাপনার দুর্বলতা, সাব-লীজ নেওয়া ইত্যাদি কারণে বাস ব্যবসায় লোকসান দিতে থাকে। ফলে বাসের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত নিয়মিত না করে বাসকে সম্পূর্ণ অক্ষোভা করে ফেলে মাত্র ২ থেকে ৩ বছরের ব্যবধানে এর অভ্যন্তর কৌশলে এবং কিছু কিছু ক্ষেত্রে অসামু উপায়ে সিভিটরীটি মানির সাথে সামগ্রস্য বেখে রাজস্ব জমা না দিয়ে কোন রকমে বাসটি ফেরত দিয়ে থাকে। এ সকল ক্ষেত্রে লেখা যার জমাকৃত বাসটির মেরামত সম্পূর্ণ অপ্রাভজনক হয়। এ অবস্থা থেকে পরিত্রাণ পেতে প্রথমতঃ 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 অভ্যন্তরঃ ৬ মাস চলার উপযোগী থাকতে হবে। অন্যথায় ৬ মাস চালাতে বাসের মেরামত ও টায়ার/ব্যাটাবী বাবদ যে খরচ হবে তা লীজির নিকট থেকে আদায় অথবা সমাযয় করতে হবে।

৩) যন্ত্রাংশ বা এ্যাসেম্বলী যদি স্থানীয় খোলা বাজারে না পাওয়া যায় সে ক্ষেত্রে বিআরটিসির কাছ থেকে যথাযথ নগদ মূল্যে পরিশোধ করে ইজারাগ্রহীতাগণ যন্ত্রাংশ/মালামাল বিআরটিসির স্টোকে রাখতে হবে।

৪) লীজ এহীতা বাসের বাহ্যিক ও অভ্যন্তরীণ ডেকোরেশন নিজ ইচ্ছায় 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 ন্যূনতম ৭ দিন পূর্বে প্রধান কার্যালয়ের কারিগরী বিভাগে পাঠাতে হবে। মেরামত/রক্ষণাবেক্ষন সংক্রান্ত এ পলিসিতে অর্থায়ন আংশিক 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 এসটিভিএকাউন্টে অবশ্যই জমা করতে হবে এবং এ নিয়মের ব্যত্যয়ের নাঃ-দায়িত্ব ইউনিট প্রধানের উপর বর্তবে। প্রধান অফিসের অর্থ বিভাগ কর্তৃক চেং'রমান এর নামে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ খাতে একটি আলাদা একাউন্ট সংরক্ষণ করবে এবং এই একাউন্টে বিভিন্ন ডিপো কর্তৃক প্রধান কার্যালয় নিয়ন্ত্রিত এসটিভিএকাউন্টে (ভারী মেরামত খাতে) জমাকৃত টাকা স্থানান্তর করা হবে। বাস ট্রাক মেরামতের জন্য বা নির্ধারিত ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় অর্থ জমা না হলে পরিকল্পনা মোতাবেক মেরামত নিশ্চিত করার জন্য সদাশয় কর্তৃপক্ষ যে কোন ক্ষতি থেকে অর্থের হোপান দিয়ে সাময়িক সমস্যা দূর করতে পারেন।



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

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


 (ইঞ্জিঃ মোঃ আব্দুল হুসেন)
 জেলা সিনিয়র ইন্সপেক্টর (সিআইসি) বিভাগীয়
 পরিদপ্তর, ১১, রাজকর এজেন্সি, ঢাকা

১৩০/১৪-২