

রেলপথ মন্ত্রণালয়/বাংলাদেশ রেলওয়ে আওতায় ২০১৪-১৫ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের উপর মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

ক্রঃনং	মন্ত্রণালয়/ বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন- সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন- সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
	রেলপথ মন্ত্রণালয়/ বাংলাদেশ রেলওয়ে	০৯	০৮	০১	-	০৯	০৯	৩৩%- ৩০০%	০৯	৩.৮১%- ১৭৯৯৩.১৩%

১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যাঃ ০৯টি

২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকালঃ

৩। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণঃ ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব, ডিজাইন পরিবর্তন, দরপত্র চূড়ান্তকরণে দীর্ঘ সময় ব্যয়, রোট সিডিউল পরিবর্তন, ঠিকাদারের উচ্চ রেট প্রভৃতি।

৪। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশঃ

	সমস্যা		সুপারিশ
৪.১	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৪.১	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবে না।
৪.২	দরপত্র চূড়ান্তকরণে দীর্ঘ সময় ব্যয়।	৪.২	দরপত্র সংক্রান্ত যাবতীয় প্রক্রিয়া দ্রুততম সময়ে সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।
৪.৩	ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট যথাসময়ে সম্পাদন না করা।	৪.৩	প্রকল্পের ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট যথাসময়ে সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
৪.৪	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা।	৪.৪	ভবিষ্যতে সময় বা ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেতন হতে হবে।
৪.৫	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৪.৫	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।

১০ টি বিজি ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ: রেলপথ মন্ত্রণালয়।
 ৩। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৮৬০.৯২ (-)	৩২৭৫১.৬২ (-)	৩২৫৫৯.১ ৫ (-)	০১/০৮/২০১ ০ হতে ৩০/০৬/২০১ ৩	০১/০৮/২০১ ০ হতে ৩০/০৬/২০১ ৫	০১/০৮/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-০.৫৮%	৬৮.৫৭%

- ৪। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৪ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	LC opening charge	LS	198.02	10 nos. BG Diesel Electric locomotive, spare parts and related services.	236.50	10 nos. BG Diesel Electric locomotive, spare parts and related services.
2.	Pre-shipment inspection	LS	160.89		137.50	
3.	Insurance	LS	247.53		0.00	
4.	Landing & other charges	LS	24.75		16.12	
5.	Transportation	LS	24.75		10.00	
6.	Office stationery & others	LS	5.00		5.00	
7.	Overseas training	16M.M	102.64		103.39	
8.	De-processing	LS	20.00		20.00	
9.	10 BG locomotives	nos.	24527.82		24695.89	
10.	Spare parts	LS	61.28		61.53	
11.	Office furniture & others	LS	5.00		4.30	
12.	Office equipment & others	LS	10.00		8.90	
13.	Custom duty & VAT	LS	7302.96		7198.61	
	Total		32751.60		32559.15	

- ৫। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি:**

বাংলাদেশ রেলওয়েতে মোট ২৮৬টি লোকোমোটিভ রয়েছে যার মধ্যে ৭৮টি ব্রড গেজ (বিজি) লোকোমোটিভ এবং ২০৮টি মিটার গেজ (এমজি) লোকোমোটিভ। রেলওয়ে কোড এবং প্রস্তুতকারীর সুপারিশ অনুযায়ী লোকোমোটিভের অর্থনৈতিক আয়ুষ্কাল ২০ বছর। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের ৬৫টি বিজি এবং ১৫৮টি এমজি লোকোমোটিভের অর্থনৈতিক আয়ুষ্কাল ইতোমধ্যে অতিক্রান্ত হয়েছে। এ সকল লোকোমোটিভের মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করা অত্যন্ত ব্যয়বহুল এবং নির্ভরশীলতা অত্যন্ত কম। ১০টি বিজি লোকোমোটিভ সংগ্রহ করে বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রেন পরিচালনার কর্মদক্ষতা বৃদ্ধি এবং মালবাহী ও আন্তঃমন্ত্রণালয় যাত্রীবাহী ট্রেনের ক্রমবর্ধমান চাহিদা পূরণের লক্ষ্যে ভারতীয় রাষ্ট্রীয় প্রকল্পের আওতায় ১০টি বিজি লোকোমোটিভ সংগ্রহের প্রস্তাব মোট ২০৮.৬০৯২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে গত ০৪/০১/২০১১ তারিখের একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়।

প্রকল্পের আওতায় লোকোমোটিভসহ অন্যান্য যন্ত্রাংশ সংগ্রহের জন্য দরপত্র আহ্বান করা হলে লোকোমোটিভ সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ৩১২৮৭৮৫৩.২৫ মার্কিন ডলারের দরপত্র দাখিল করা হয়। বাংলাদেশী টাকায় যার মূল্য ২২৮.০৯ কোটি টাকা (১ ডলার = ৭২.৯০ টাকা)। উক্ত লোকোমোটিভসহ যন্ত্রাংশ সংগ্রহের লক্ষ্যে ২২৮.০৯ কোটি টাকার দরপত্র CCGP কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূল প্রকল্প অনুমোদনের সময় ডলারের রেইট ছিল ৬৯.৭৩ টাকা, CCGP কর্তৃক দরপত্র অনুমোদনের সময় ছিল ৭২.৯০ টাকা লোকোমোটিভের দাম পরিশোধের সময় ডলারের মূল্য দাঁড়ায় ৭৮.১০ টাকা। লোকোমোটিভের মূল্য বৃদ্ধি ও ডলারের দাম সমন্বয়ের কারণে ৩২৭.৫২ কোটি টাকায় প্রকল্পটি সংশোধন ও একনেক কর্তৃক অনুমোদন করা হয়।

৭। **প্রকল্পের মূল অঙ্গ:**

- (ক) ১০টি ব্রডগেজ (বিজি) ডিজেল ইলেকট্রিক (ডি,ই) লোকোমোটিভ সংগ্রহ (ডেইং, রক্ষণাবেক্ষণ ও অপারেশনাল ম্যানুয়াল, ক্যাটালগসহ)
- (খ) স্পেয়ার্স স্পার্স সংগ্রহ এবং
- (গ) বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রকৌশলীদের বৈদেশিক প্রশিক্ষণ।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

বাংলাদেশ রেলওয়ের ১০টি ব্রডগেজ (বিজি) ডিজেল ইলেকট্রিক (ডি,ই) লোকোমোটিভ সংগ্রহের মাধ্যমে

- (ক) আঞ্চলিক ব্যবসা বাণিজ্য সম্প্রসারণ;
- (খ) পুরাতন ধীর গতিসম্পন্ন রেল ইঞ্জিনগুলোকে প্রতিস্থাপন;
- (গ) বাংলাদেশ রেলওয়ের ব্রডগেজ সেকশনের সক্ষমতা বৃদ্ধি; এবং
- (ঘ) বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা।

৯। **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ৩০/০৯/২০১৬ তারিখে পরিচালক (রেল), আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:** ভারতীয় ডলার ক্রেডিট-এর আওতায় প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়েছে।। ঋণ চুক্তিতে ভারতীয় নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান হতে লোকোমোটিভ সংগ্রহ করার সংস্থান ছিল। এ কারণে ভারতীয় সরবরাহকারীদের মধ্য হতে টেন্ডার আহ্বান করা হয়। ভারত সরকার সূত্রে জানানো হয় যে, DLW, Varanash লোকোমোটিভ তৈরী একমাত্র প্রতিষ্ঠান এবং RITES, India একমাত্র সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান। RITES, India লোকোমোটিভসহ অন্যান্য যন্ত্রাংশ সরবরাহের জন্য ৩১২৮৭৮৫৩.২৫ ইউএস ডলারের (২২৮.০৯ কোটি টাকার সমতুল্য) দরপত্র দাখিল করে যা ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বেশী। মূল ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ২০৮.৯০ কোটি টাকা। RITES, India-এর উদ্ধৃত দরপত্রের মূল্যে CCGP কর্তৃক ক্রয় প্রস্তাবটি অনুমোদন করা হয়।

১১। **সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-২০১১	১০.০০	১০.০০	০.০০	১০০%	১০.০০	১০.০০	৬.০৯	০.০০	১০০%
২০১১-২০১২	৭৭৭৭.০০	১৮০.০০	৭৫৯৭.০০		৭৭৭৭.০০	৭৬৭৫.০১	১.৯৯	৭৬৭৩.০২	
২০১২-২০১৩	১২৮৫১.০০	২৫৪০.০০	১০৩১১.০০		২৬৯২.০০	১৭৪১৭.৭৩	২৭২৬.২২	১৪৬৯১.৫১	
২০১৩-২০১৪	১১৫৮৭.০০	৪৮৮৫.০০	৬৭০২.০০		৪৮৭৭.০০	৭৪১২.১২	৪৭৬০.৬২	২৫৩৮.২১	
২০১৪-২০১৫	৯৪.০০	৩২.০০	৬২.০০		৩০.৬১	৪৮.২০	২৮.৭৬	১৯.৪৪	

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন (পিসিআর অনুযায়ী)
(১) বাংলাদেশ রেলওয়ের ১০টি ব্রডগেজ (বিজি) ডিজেল ইলেকট্রিক (ডি,ই) লোকোমোটিভ সংগ্রহের মাধ্যমে (ক) আঞ্চলিক ব্যবসা বাণিজ্য সম্প্রসারণ; (খ) পুরাতন ধীর গতিসম্পন্ন রেল ইঞ্জিনগুলোকে প্রতিস্থাপন; (গ) বাংলাদেশ রেলওয়ের ব্রডগেজ সেকশনের সক্ষমতা বৃদ্ধি; এবং (ঘ) বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা।	প্রকল্পের মাধ্যমে ১০ ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ সংগ্রহ করা হয়েছে যা রেলওয়ের ট্রেন চলাচলকে গতিশীল করেছে।
(২) বাংলাদেশ রেলওয়ের ব্রডগেজ লাইনে লোকো সরবরাহ বৃদ্ধি করে ট্রেন চলাচল নির্বিঘ্ন, গতিশীল ও নিরাপদ করা। অধিক সংখ্যক যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের চাহিদা পূরণ করা।	লোকোমোটিভ সংগ্রহ করার কারণে ট্রেন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে। লোকোর প্রাপ্যতা বৃদ্ধি তথা যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:**প্রযোজ্য নয়।

১৪। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১।	মো: শামসুজ্জামান যুগ্ম-পরিচালক	খন্ডখালীন	২৭/০২/২০১১ হতে ২৮/০৬/২০১৫
২।	আব্দুল মতিন চৌধুরী যুগ্ম-পরিচালক	খন্ডখালীন	১৮/০৬/২০১৫ হতে অদ্যাবধি

১৫। **অডিট সংক্রান্ত:** প্রকল্পটির উপর **External Audit** সম্পাদন করা হয়েছে এবং এতে ৭টি অডিট আপত্তি রয়েছে

১৬। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে কোন সমস্যা পরিলক্ষিত হয়নি।

১৭। **পর্যবেক্ষণ:**

১৭.১ পাকশী লোকে শেডে দু'টি লোকোমোটিভ পরিদর্শন করা হয় যার সিরিয়াল নম্বর ৬৫০৩ এবং ৬৫০৯। অন্য ৮টি লোকোমোটিভ বিভিন্ন রেলওয়েতে চলমান অবস্থায় ছিল। পরিদর্শনের সময় পাকশীর বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী জনাব এবিএম কামরুজ্জামান জানান যে, ২০১৩ সালে লোকোমোটিভগুলো সরবরাহ নেয়ার পর হতে এখন পর্যন্ত কোন যান্ত্রিক ত্রুটি দেখা দেয়নি। তিনি আরও জানান যে, এ লোকোমোটিভগুলোর আয়ুষ্কাল ২০ (কুড়ি) বছর। সাধারণত লোকোমোটিভগুলো ২০ বছরের বেশী service দেয়;



চিত্র-১: ৬৫০৩ নং লোকোমোটিভের বহিরাংশ

১৭.২ লোকোমোটিভ পরিদর্শনের সময় লোকো মাস্টারের সাথে কথা হয়। তিনি জানান যে, লোকোমোটিভের সার্ভিস ভাল। বড় ধরণের কোন যান্ত্রিক ত্রুটি দেখা দেয়নি। লোকো মাস্টারের ড্রাইভিং কামরাটি বেশ জরাজীর্ণ দেখা যায়। এ প্রসঙ্গে তিনি জানান যে, ধূলাবালিতে এমনটি হয়েছে। তিনি আরও জানান যে, লোকোর ড্রাইভিং ব্যবস্থা কম্পিউটার দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয় যা অত্যাধুনিক;



চিত্র-২: লোকোমোটিভে ড্রাইভারের কক্ষ।

১৭.৩ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, লোকোমোটিভগুলো সংগ্রহের জন্য যে টেন্ডার আহ্বান করা হয় তাতে টেন্ডারের উদ্ধৃত মূল্য ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় হতে অনেক বেশী। ভারতীয় ক্রেডিটে ক্রয় এবং Single Source হতে সংগ্রহ করবার বাধ্যবাধকতার কারণে দরকষাকষির কোন সুযোগও ছিল না। আন্তর্জাতিক বাজারে লোকোমোটিভের মূল্য ও গণাগুণ বিচার করে এ ধরনের ক্রেডিটের আওতায় মালামাল ক্রয়ের ক্ষেত্রে নেগোসিয়েশনের Provision থাকা দরকার।



চিত্র-৩: ৬৫০৯ লোকোমোটিভের বহিরাংশ।

১৮। মতামত/সুপারিশ:

১৮.১ আলোচ্য প্রকল্পের অনুরূপ ফ্রেডিটে মালামাল ক্রয়ের ক্ষেত্রে যদি ডিপিপিতে মালামালের প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা **Single Source** কর্তৃক উদ্ধৃত দর হতে বেশী হয় সে ক্ষেত্রে মালামালের আন্তর্জাতিক বাজার মূল্য ও গুণাগুণ বিবেচনা করে মূল্য নির্ধারণের জন্য নেগোসিয়েশনের সংস্থান থাকা প্রয়োজন;

১৮.২ প্রকল্পের কার্যক্রমে যে অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়েছে মন্ত্রণালয় তা সমাধানের ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৮.৩ লোকোমোটিভগুলো রক্ষণাবেক্ষণের জন্য মন্ত্রণালয় রাজস্ব খাতে প্রয়োজনীয় বাজেট বরাদ্দ রাখতে পারে।

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ
(১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
৩। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬৫৪৪২.৯২ (-)	৬৮৬৫৮.৮ ৯ (-)	৫৯৮৮৪.১ ৭	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	--	৩৩%

৪। প্রকল্পের গটভূমি:

ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) উচ্চ ট্রাফিক ঘনত্ব, উপশহর ও বিদ্যুবিহীন রেললাইনে পরিচালনার জন্য উপযোগী। মেইল এবং এক্সপ্রেস ট্রেনের তুলনায় এর সুবিধা হচ্ছে ট্রেনের গতি খুব দ্রুত বৃদ্ধি কিংবা হ্রাস করা যায় এবং গড় গতিবেগও প্রচলিত মেইল এবং এক্সপ্রেস ট্রেনের তুলনায় অনেক বেশী। অধিকন্তু ডিইএমইউ এর দু'দিকে চলাচল করার সুযোগ-সুবিধা রয়েছে এবং ইউনিট/বগিসমূহকে পৃথক কিংবা সংযুক্ত করার সুযোগ রয়েছে। ফলে ইঞ্জিনকে ঘুরাতে হয় না।

সাধারণত: প্রত্যেকটি ডিইএমইউ সেট তিনটি ইউনিটের সমন্বয়ে গঠিত। যথা:

- (১) ড্রাইভিং পাওয়ার কার (ডিপিসি)-১টি
- (২) ট্রেইলার কার (টিসি)-১টি
- (৩) ড্রাইভিং ট্রেইলার কার (ডিটিসি)-১টি

ট্রাফিক চাহিদার উপর ভিত্তি করে একটি আদর্শ ডিইএমইউ এর গঠন এক/দুই/তিন সেটের হতে পারে। নিম্নোক্ত পদ্ধতিতে অকেগুলো সেট পরিচালনা করা সম্ভব:

- (১) একক সেট- ৩টি গাড়ী/বগি;
- (২) দুই সেট- ৬টি গাড়ী/বগি।
- (৩) তিন সেট- ৯টি গাড়ী/বগি।

অনুরূপ ক্ষমতাসম্পন্ন একটি বগি ১০০ জন যাত্রী বহন করতে সক্ষম। অর্থাৎ একটি একক সেটের (তিনটি বগি) ডিইএমইউ প্রায় ৩০০ যাত্রী বহন করার ক্ষমতা রয়েছে। বড় বড় শহরসমূহের ক্রমবর্ধমান যোগাযোগের চাহিদা মেটানোর লক্ষ্যে বিদ্যমান ধীরগতি সম্পন্ন ট্রেনের পরিবর্তে দ্রুত গতিসম্পন্ন ডিইএমইউ এর বিকাশ ঘটেছে। এ প্রেক্ষাপটে মহানগর/বিভাগীয় শহরসমূহের সাথে নিকটবর্তী শহরসমূহের ক্রমবর্ধমান ট্রেন যাত্রীদের চাহিদা মেটানোর

লক্ষ্যে দ্রুত গতিসম্পন্ন ডিইএমইউ প্রযুক্তি সম্বলিত ট্রেন চালুর প্রয়াসে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ২০ সেট ডিইএমইউ সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-গাজীপুর, ঢাকা-নরসিংদী এবং চট্টগ্রাম-ফেণী প্রভৃতি সেকশনে উন্নত ও দ্রুত ট্রেন সেবা নিশ্চিত করা যাবে মর্মে প্রত্যাশা ছিল।

৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) সংগ্রহ করা যার মাধ্যমে-

- ঘনবসতিপূর্ণ ঢাকা ও চট্টগ্রামের উপশহরে ট্রেন চলাচল পরিচালনা করা;
- প্যাসেঞ্জার ট্রেনের ধীরগতিসম্পন্ন বিদ্যমান রেল ইঞ্জিনগুলোকে প্রতিস্থাপন করা;
- ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-গাজীপুর, ঢাকা-নরসিংদী এবং চট্টগ্রাম-ফেণী প্রভৃতি সেকশনে দ্রুতগামী প্যাসেঞ্জার ট্রেনের সার্ভিসের চাহিদা পূরণ করা।

৬। প্রকল্পের অর্থনৈতিক ব্যয় বিভাজন: পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য।

৭। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:** “বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ” শীর্ষক প্রকল্পটি গত ২৪/০২/২০১১ খ্রি: তারিখে একনেক কর্তৃক মোট ৬৫৪৪২.৯২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জুলাই/২০১১ হতে জুন/২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ডলারের এক্সচেঞ্জ রেইট পরিবর্তনের ফলে প্রাক্কলিত ব্যয় ৪.৯১% বৃদ্ধি অর্থাৎ ৮৬৬৫৮.৮৯ লক্ষ ব্যয় জুন/২০১৫ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করে প্রকল্পটি প্রথম বার সংশোধন করা হয়।

৮। **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ২২/০৮/২০১৬ তারিখে পরিমল চন্দ্র বসু, পরিচালক, আইএমইউ কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

৯। পর্যবেক্ষণ:

৯.১ প্রকল্পের আওতায় মোট ২০ সেট DEMU সংগ্রহ করা হয়েছে। এর মধ্যে ১০ সেট ঢাকা – নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা - গাজীপুর, ঢাকা – নরসিংদী চলাচল করে, ৮ সেট চট্টগ্রাম – নাজিরহাট, চট্টগ্রাম – চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়, লাকসাম – চাঁদপুর, লাকসাম – নোয়াখালী; ২ সেট লালমনির হাট (ঠাকুরগাঁও – পার্বতীপুর) চলাচল করে। পরিদর্শনকালে রেলওয়ের এক কর্মকর্তা জানান যে, চট্টগ্রাম শহরে একটি DEMU চলতো কিন্তু যাত্রীর অভাবে তা বন্ধ হয়ে গেছে;



চিত্র-১: ডেমু ট্রেন

৯.২ সংগ্রহকৃত ২০ সেট DEMU (১ সেট= ৩টি বাস)-এর প্রতিটি বাসের গড় মূল্য ৭.৬২ কোটি টাকা। অথচ বাসগুলো খুব সাধারণ মানের প্রতীয়মান হয়েছে। কোচগুলো শীততাপ নিয়ন্ত্রিত নয়। কোচের জানালাগুলো ছোট আকৃতির এবং অর্ধেক খোলা যায় না। এ ট্রেনের বৈশিষ্ট্য হলো অধিকাংশ যাত্রী দাঁড়িয়ে ভ্রমণ করেন। ফলে বাসগুলোতে ছোট জানালা ও শীততাপ নিয়ন্ত্রিত না হওয়ায় ট্রেনে যাত্রীদের **suffocation** অবস্থায় পড়তে হয়। ট্রেনগুলো প্লাটফর্ম হতে স্বাভাবিক ট্রেনের চেয়ে অনেক উঁচু। ফলে বৃদ্ধ ও শিশুদের জন্য DEMU ট্রেনে ভ্রমণ করা ঝুঁকিপূর্ণ;



চিত্র-২: ডেমু ট্রেনের ভেতরের অংশ।



চিত্র-২: ডেমু ট্রেনের সবুজ জানালা।

৯.৩ শহরের ভিতর এবং শহর হতে আরবান/আরবান হতে শহর এলাকায় দ্রুত যাত্রী পরিবহণের জন্য DEMU চালু করা হলেও দ্রুত যাত্রী পরিবহণ করা সম্ভব হচ্ছে না। রেল লাইনের পাশে অননুমোদিত ঘরবাড়ি, দোকান/বাজার, বস্তি এবং রেল ট্র্যাকের অবস্থা দ্রুত গতিতে ট্রেন চলাচল ব্যহত করছে;

৯.৪ বিস্তারিত সমীক্ষা ছাড়াই DEMU প্রকল্পটি গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। বাংলাদেশের মতো গ্রীষ্মমন্ডলীয় দেশে DEMU শীততাপ নিয়ন্ত্রিত অথবা ডেমুর জানালাগুলো বড় হওয়া সমীচীন ছিল যাতে প্রচুর পরিমাণ বাতাস প্রবেশ ও নির্গমনের ব্যবস্থা থাকে। ডেমুর ক্রটিপূর্ণ ডিজাইন বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণকে জিজ্ঞাসা করা হলে তাঁরা কিছু বলতে পারেননি। সংগ্রহকৃত ২০ সেট ডেমু শীত প্রধান দেশের জন্য উপযোগী। কিন্তু বাংলাদেশ গ্রীষ্মমন্ডলীয় দেশ হওয়া সত্ত্বেও এ ধরনের ডেমু সংগ্রহের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/কর্মকর্তাদের হতে ব্যাখ্যা চাওয়া প্রয়োজন। শীত প্রধান দেশে ব্যবহৃত পুরনো ডেমু refurbish করে সরবরাহ করা হয়েছে কিনা তাও ক্ষতিয়ে দেখা প্রয়োজন;

৯.৫ চট্টগ্রাম-নাজিরহাট রুটের DEMU চালক জনাব ইকবাল আহমেদ-এর সাথে DEMU নিয়ে আলোচনা হয়। তিনি জানান যে, তার রুটে অনেক যাত্রী হয়। তবে যাত্রীদের ভ্রমণ আরাম দায়ক নয়। তবে DEMU-তে কোন যান্ত্রিক সমস্যা নেই মর্মে তিনি জানান। তিনি আরও জানান যে, দেড় হতে দুই বছর পর পর DEMU মেরামত করার প্রয়োজন হয়। কিন্তু DEMU মেরামতের জন্য কোন ওয়ার্কশপ নির্মাণ করা হয়নি। সংগ্রহকৃত ডেমুতে বড় ধরনের কোন মেরামতের দরকার হয়নি, তবে মেরামতের প্রয়োজন হলে তা সম্ভব হবে না। ফলে ডেমুগুলো বসে থাকবে। তিনি ডেমু মেরামতের জন্য লোকবলসহ একটি ওয়ার্কশপ নির্মাণ করা প্রয়োজন মর্মে তিনি জানান;

৯.৬ প্রকল্পের ডিপিপিতে উল্লেখ আছে যে, প্রতিটি ডেমু দৈনিক ১৪টি ট্রিপ দিবে এবং যাত্রী প্রতি ভাড়া হবে ৩০ টাকা। কিন্তু দিনে ৭টির কম ট্রিপ দেয়া হচ্ছে এবং যাত্রী প্রতি ভাড়া নির্ধারণ করা হয়েছে ১৫ টাকা মাত্র। ফলে ডিপিপিতে ডেমু হতে যে আয় ধরা হয়েছিল তার চেয়ে অর্ধেক আয় হচ্ছে। ভুল তথ্য দিয়ে প্রকল্প অনুমোদনের প্রবণতা পরিহার করা উচিত।

১০। সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি: প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগ তি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-২০১১	০.০০	০.০০	০.০০		০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	
২০১১-২০১২	৪৮৯৫.০০	৪৮৯৫.০০	৪৫২২.০০		৪৮৮৫.৯৬	৪৮৮৫.৯৬	৪৮৮৫.৯৬	৪৫২১.১২	
২০১২-২০১৩	২৪০০০.০০	২৪০০০.০০	১১৪৬৪.০০	১০০%	২৩৯০৪.২৫	২৩৯০৪.২৫	২৩৯০৪.২৫	১১৩৭৫.৩৭	৭০%
২০১৩-২০১৪	১৭০৯০.০০	১৭০৯০.০০	১৬৪৫৫.০০		১৭০৮০.২৯	১৭০৮০.২৯	১৭০৮০.২৯	১৬৪৫০.২৫	৩০%
২০১৪-২০১৫	১৪০১৮.০০	১৪০১৮.০০	১৩৯৪৬.০০		১৪০১৩.৬৭	১৪০১৩.৬৭	১৪০১৩.৬৭	১৩৯৪৩.১৫	

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
<ul style="list-style-type: none"> ঘনবসতিপূর্ণ ঢাকা ও চট্টগ্রামের উপশহরে ট্রেন চলাচল পরিচালনা করা; প্যাসেঞ্জার ট্রেনের ধীরগতিসম্পন্ন বিদ্যমান রেল ইঞ্জিনগুলোকে প্রতিস্থাপন করা; ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-গাজীপুর, ঢাকা-নরসিংদী এবং চট্টগ্রাম-ফেনী রুটে দ্রুত যাত্রী পরিবহন করা; 	<p>প্রকল্পের আওতায় প্রয়োজনীয় সংখ্যক অর্থাৎ ২০ সেট ডেমু ক্রয় করা হয়েছে। কিন্তু যে উদ্দেশ্যে ডেমু ক্রয় করা হয়েছে সে উদ্দেশ্যে পুরোপুরি অর্জিত হয়নি।</p>

১২। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ: প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি। কারণ ডেমু চলাচলের উপযোগী রেলওয়ে নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। ডেমুর কোচগুলো শীততাপ নিয়ন্ত্রিত না হওয়ায় ভ্রমণ আনন্দদায়ক না হয়ে দুর্ভোগপূর্ণ হয়েছে। যে ফিকোয়েস্পীতে ডেমু চলাচল করবার কথা ছিল তার অর্ধেক ফিকোয়েস্পীতে চলাচল করছে। যে পরিমাণ ভাড়া আদায় করবার কথা ছিল তার অর্ধেক ভাড়া আদায় করা হচ্ছে।

১৩। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	মো: সাইদুর রহমান চীফ মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার	পূর্ণকালীন	১৮-০৪-২০১২- ০২-০৩-২০১৪
২.	মো: ইফতিয়ার হোসাইন চীফ ম্যাকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার	পূর্ণকালীন	০২-০৩-২০১৪- ৩০-০৬-২০১৫

১৪। প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি: প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য প্রদান করতে প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালকসহ দু'জন কর্মকর্তাকে কয়েকবার অনুরোধ করা হয়েছে। অতঃপর ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য চেয়ে গত ০৭/০৯/২০১৬ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয়ে পত্র প্রেরণ করা হয়। তথ্য না পাওয়ায় পুনরায় ২২/০৯/২০১৬ তারিখে ১ম তাগিদ পত্র এবং ০৫/১০/২০১৬ তারিখের মধ্যে তথ্য প্রেরণ করতে ২৮/০৯/২০১৬ তারিখে ২য় বার তাগিদ পত্র প্রেরণ করা হয়। কিন্তু অদ্যাবধি টেন্ডার সংক্রান্ত কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। তবে প্রকল্পের **External Audit Report** হতে জানা যায় যে, ডেমু সংগ্রহের টেন্ডার আহবান থেকে কার্যাদেশ দেয়া পর্যন্ত বিভিন্ন ধরণের অনিয়ম ছিল।

১৫। মতামত:

- ১৫.১। DEMU ক্রয় করা হলেও মেরামতের জন্য কোন ওয়ার্কশপ নির্মাণ করা হয়নি। ডেমু মেরামতের জন্য লোকবলসহ একটি ওয়ার্কশপ নির্মাণ করার প্রয়োজন রয়েছে। রেলপথ মন্ত্রণালয় DEMU মেরামত করার জন্য একটি ওয়ার্কশপ নির্মাণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে;
- ১৫.২। বাংলাদেশ গ্রীষ্ম মন্ডলীয় দেশ হওয়া সত্ত্বেও শীত প্রধান দেশে ব্যবহারযোগ্য ডেমুর ডিজাইন অনুসরণ করে ক্রয় করা হয়েছে। যার ফলে অনেক ভোগান্তিতে যাত্রীরা চলাচল করতে বাধ্য হচ্ছে। এ ধরনের ক্রটিপূর্ণ ডিজাইন অনুসরণের বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিকট ব্যাখ্যা চাওয়া যেতে পারে;
- ১৫.৩। প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য সরবরাহ না করা এবং External Audit Report-এ টেন্ডার কাজে উল্লিখিত অনিয়মের প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটির ক্রয় কাজে সরকারের কোন আর্থিক ক্ষতি হয়েছে কিনা রেলপথ মন্ত্রণালয় তা পরীক্ষা করে দেখতে পারে;
- ১৫.৪। প্রকল্পের ডিপিপিতে উল্লেখ আছে যে, প্রতিটি ডেমু দৈনিক ১৪টি ট্রিপ দিবে এবং যাত্রী প্রতি ভাড়া হবে ৩০ টাকা। প্রকৃতপক্ষে দিনে ৭টির কম ট্রিপ দেয়া হচ্ছে এবং যাত্রী প্রতি ভাড়া নির্ধারণ করা হয়েছে ১৫ টাকা মাত্র। ফলে ডিপিপিতে ডেমু হতে যে আয় ধরা হয়েছিল তার চেয়ে অর্ধেক আয় হচ্ছে। ভুল তথ্য দিয়ে প্রকল্প অনুমোদনের প্রবণতা পরিহার করা উচিত;
- ১৫.৫ অনুচ্ছেদ: ১৭.১ হতে ১৭.৪ অনুচ্ছেদে উল্লেখিত মতামতের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা রেলপথ মন্ত্রণালয় আইএমইডিকে অবহিত করবে।

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	লক্ষ টাকায়			
			অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৪ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Pay of Officers (As per Annexure-B)	LS	47.31	-	39.00	LS
2.	Pay of Establishment. (As per Annexure-B)	LS	52.73	-	3.07	LS
3.	Allowances. (As per Annexure-B)	LS	78.27	-	36.58	LS
4.	Supply and Services (LC opening manufacturing & pre-shipment inspection, insurance, landing & n port charges, transportation etc.)	LS	1785.58	-	702.58	LS
5.	Training (4 months training of 6 engineers i.e. total 24 man months)	24MM	108.57	-	97.01	22M M
6.	Study tour-15 days (BR-2 mech. dept.-1, Planning	15 Days	59.22	-	48.36	15 Days

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৪ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	cell-1, Railways Ministry-2, Planning Commission-1, IMED-1)					
7.	Engineering services (Ser- vices of service Engineer)	LS	167.79	-	160.07	L.s
8.	Office stationery	LS	5.00	-	3.40	LS
9.	Commission and De- processing.	LS	50.00	-	-	-
10.	Procurement of twenty sets (1 set consists of 3 units) of Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) with spare parts, parts catalogue, draw- ing ect. with tools and plants (DEMU's mainten- ance tools, testing plants and machinery) for Bangla- desh Railway (AS per Annexure-A)	20 sets	47627.88	-	45739.27	20 sets
11.	Office equipment and others	LS	5.00	-	4.59	LS
12.	Office Furniture and others	LS	2.00	-	2.00	LS
13.	Custom Duty Vat		16669.76	-	13048.24	
14.	Price contingency		1999.77	-	-	-
Total			68658.89		59884.17	

বাংলাদেশ রেলওয়ের সৈয়দপুর-চিলাহাটি সেকশন পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থা: বাংলাদেশ রেলওয়ে
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ: রেলপথ মন্ত্রণালয়
 ৩। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮৫০৯.৩৫ (-)	১৮১৬৩.৯৪ (-)	১৭৩৮৫.৪ ৪ (-)	০১/০১/২০১ ০ হতে ৩১/১২/২০১ ২	০১/০১/২০১ ০ হতে ৩০/০৬/২০১ ৫	০১/০১/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-	৮৩.৩৩%

৪। প্রকল্পের পটভূমি:

চিলাহাটি বাংলাদেশের সর্ব উত্তরে নীলফামারী জেলার অন্তর্গত ও বাংলাদেশ-ভারত সীমান্তে অবস্থিত একটি স্টেশন। ভারত বিভাজনের পূর্বে এই করিডোরে ভারতের সাথে সরাসরি ট্রেন পরিচালনার মাধ্যমে ভারতের শিলিগুড়ি হয়ে দার্জিলিং পর্যন্ত বিস্তৃত ছিল এবং করিডোরটি মেইন লাইন হিসেবে বিবেচিত ছিল। পরবর্তীতে ১৯৪৭ সালে পাক- ভারত বিভক্তির পর বাংলাদেশের চিলাহাটি ও ভারতের হলদিবাড়ীর মধ্যে সরাসরি ট্রেন যোগাযোগ বন্ধ হয়ে যাওয়ায় কালের পরিক্রমায় এ করিডোরের গুরুত্ব হ্রাস পায়। ক্রমান্বয়ে যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে এ রেলওয়ে করিডোরের বিভিন্ন অংশের রেল অধিকহারে ক্ষয়, অকেজো স্লীপারের সংখ্যাধিক্য, ব্যালান্স্টের অপরিপূর্ণতা দেখা দেওয়ায় ট্রেন পরিচালনা ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে। এমতাবস্থায়, সৈয়দপুর-চিলাহাটি সেকশনে মোট ৫৯.৪ কি:মি: (৫২.২ কি:মি: মেইন লাইন এবং ৭.২ কি:মি: লুপ লাইন) রেল লাইন পুনর্বাসনের মাধ্যমে নিরাপদ ট্রেন পরিচালনা নিশ্চিত করা; লাইন ক্যাপাসিটি ও সেকশনের গতি বৃদ্ধি; ভ্রমণ সময় কমানো এবং বিভিন্ন স্টেশন ও ইয়ার্ড-এর পরিচালনা সুবিধাদি বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রকল্প গ্রহণের উদ্যোগ নেয়া হয়।

৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য: প্রকল্পটির মূখ্য উদ্দেশ্য হলো বাংলাদেশ রেলওয়ের সৈয়দপুর-চিলাহাটি সেকশন (৫২.২০

কিলোমিটার ট্র্যাক) পুনর্বাসনের মাধ্যমে:

- ট্রেনের নিরাপত্তা নিশ্চিত করা।
- সেকশনের গতি এবং লাইনের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি করা।
- ভ্রমণ সময় হ্রাস করা।
- বিভিন্ন স্টেশন ও ইয়ার্ডের অপারটিং কার্যক্রমের সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি করা; এবং
- যাত্রী সুবিধা বৃদ্ধি করা।

৬। প্রকল্পের অংগভিত্তিক ব্যয় বিভাজন: **পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য**

৭। **সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯- ২০১০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০%	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০%
২০১০-২০১১	৫৯১২.৫০	৫৯১২.৫০	০.০০	৩৫.০০%	৫৯১২.৫০	৬০০৮.৭৪	৬০০৮.৭৪	০.০০	৩৬.৮৬ %
২০১১-২০১২	৩০৯৫.০০	৩০৯৫.০০	০.০০	৬৩.০০%	৩০৯৫.০০	৩০৮৩.০২	৩০৮৩.০২	০.০০	২০.৬৬ %
২০১২- ২০১৩	৫০০০.০০	৫০০০.০০	০.০০	৪২.৪৮	৫০০০.০০	৪৯১০.৩৬	৪৯১০.৩৬	০.০০	২২.১২%
২০১৩-২০১৪	২৫০০.০০	২৫০০.০০	০.০০	১৫.৩৬%	২৫০০.০০	২৪৯০.৪৮	২৪৯০.৪৮	০.০০	১১.১২%
২০১৪-২০১৫	১২০০.০০	১২০০.০০	০.০০	৯.২৪%	১১৮৭.০০	৮৯২.৮৪	৮৯২.৮৪	০.০০	৯.২৪%
মোট=	১৭৭০৭.৫০	১৭৭০৭.৫০	০.০০	১০০%	১৭৬৯৪.৫০	১৭৩৮৫.৪৪	১৭৩৮৫.৪৪	০.০০	১০০.০০ %

৮। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:** সম্পূর্ণ জিওবি অর্থে বাস্তবায়িত “বাংলাদেশ রেলওয়ের সৈয়দপুর-চিলাহাটি সেকশন পুনর্বাসন” প্রকল্পটি গত ০৭/০১/২০১০ খ্রি: তারিখে একনেক কর্তৃক মোট ১৮৫০৯.৩৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জানুয়ারি, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বাস্তব অবস্থার নিরিখে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ডিসেম্বর, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ব্যয় ১৮১৬৩.৯৪ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন মেয়াদ ডিসেম্বর, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করে প্রকল্পটি প্রথমবার সংশোধন করা হয়। উক্ত বর্ধিত অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি বিধায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ২য় বার ১(এক) বছর অর্থাৎ ডিসেম্বর, ২০১৫ পর্যন্ত এবং ৩য় বার জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১০। **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ৩০ জুলাই, ২০১৬ তারিখে আইএমইডি ’র পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু কর্তৃক পরিদর্শিত হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১১। **পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ প্রকল্পটি বিভিন্ন ক্রয় কার্যক্রম মোট ২০টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পাদিত হয়েছে যার ৮টি Works প্যাকেজ এবং

১২টি Goods প্যাকেজ। প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮টি স্টেশনের (সৈয়দপুর, খয়রাতনগর, দারোয়ানী, নীলফামারী কলেজ, নীলফামারী, তরগীবাড়ী, ডোমার ও মির্জাগঞ্জ) ১৯২০ ব:মি: স্টেশন বিল্ডিং মেরামত/পুন:মেরামত; চিলাহাটি স্টেশনে ২৮০ ব:মি: নতুন স্টেশন বিল্ডিং নির্মাণ; ৬২৫ ব:মি: প্লাটফর্ম উন্নয়ন, ৩৭৫০ ব:মি: প্লাটফর্ম মেরামত, ৫০০০ ব:মি: স্টেশন এ্যাপ্রোচ রোড মেরামত; ৩৫০০ মিটার ইয়ার্ড ড্রেন নির্মাণ; ২০০০ ব:মি: হাই লেভেল প্লাটফর্ম নির্মাণ; ১৮৬০ ব:মি: মিডিয়াম লেভেল প্লাটফর্ম নির্মাণ, দ্বিতল বিশিষ্ট সৈয়দপুর স্টেশন নির্মাণসহ ২২০ ব:মি: প্লাটফর্ম শেড নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রকল্প পরিচালকের তথ্যমতে উক্ত উপর্যুক্ত কার্যক্রম শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে।

১১.২ WD-1 প্যাকেজের আওতায় সৈয়দপুর-চিলাহাটি রেল ট্র্যাকের সম্পূর্ণ (৫২.৪২ কিলোমিটার) সংস্কারসহ অন্যান্য আনুসঙ্গিক কাজ করা হয়েছে। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ১৪৩.৬৯ কোটি টাকা। পরবর্তী এ প্যাকেজের আওতায় ৫১০০০ কিউবিক মিটার ব্যালাস্টের পরিবর্তে ৮৩২৮৯ কিউবিক মিটার সরবরাহ নেয়া হয়। অর্থাৎ অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে ৩২২৮৯ (৬৩.৩১%) কিউবিক মিটার বেশী ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়াও অন্যান্য আইটেমের পরিমাণ হ্রাস বৃদ্ধি করা হয়। ফলে এ প্যাকেজের মূল্য দাঁড়ায় ১৫১.৩৫ কোটি টাকা। সম্পূর্ণ রেল ট্র্যাকটি ট্রলি করে পরিদর্শন করা হয়েছে। রেলওয়ে ব্রীজ এবং অন্যান্য প্রয়োজনীয় কিছু স্থানে কাঠের স্লিপার ব্যবহার করা হয়েছে। বিভিন্ন আকৃতির স্লিপার স্থাপনের জন্য প্রকল্পের আওতায় ৩৫৫ কিউবিক মিটার কাঠের স্লিপারের পরিবর্তে ভেরিয়েশন করে ৫৭১ কিউবিক মিটার কাঠের স্লিপার সংগ্রহ করা হয়েছে। এ কাঠের স্লিপারগুলো ১৪টি ব্রীজ, ব্রীজ এ্যাপ্রোচ ও লেভেল ক্রসিং গেইটে স্থাপন করা হয়েছে। স্লিপারগুলো সংখ্যায় ক্রয় করা হয়নি। স্থাপিত কাঠের স্লিপারগুলোর যে ৫৭১ কিউবিক মিটার কাঠের সমান তা যাচাই করা প্রয়োজন;

১১.৩ সম্পূর্ণ রেল ট্র্যাকটি ট্রলি করে পরিদর্শন করা হয়েছে। উক্ত পরিদর্শন কালে রেল ট্র্যাকের কয়েকটি স্থানে ব্যালাস্টের পরিমাণ কম দেখা যায়। Railway Standard অনুযায়ী ব্যালাস্টগুলো স্লিপারের সম উচ্চতায় স্থাপিত হবে। কিন্তু কয়েকটি স্থানে ব্যালাস্ট স্লিপারের নীচে দেখা যায়। এ সকল স্থানে প্রয়োজনীয় পরিমাণ ব্যালাস্ট Spreading করা যেতে পারে;



চিত্র-১: নির্মিত রেলওয়ের স্লিপারের নীচে ব্যালাস্ট।

১১.৪ সৈয়দপুর-চিলাহাটি রেলওয়ে ট্র্যাকের পাশে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ২৭৪৪ টি আরসিসি স্লিপার স্তুপিকৃত অবস্থায় রাখা হয়েছে। প্রকল্প পরিচালক জানান যে, ভবিষ্যতে রেলওয়ে ট্র্যাকের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য এ স্লিপারগুলো স্টক হিসেবে রাখা হয়েছে। প্রকল্প দলিলে শতকরা কত ভাগ স্লিপার স্টকে রাখার সংস্থান রয়েছে তা প্রকল্প পরিচালকের নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান যে, প্রকল্প দলিলে স্লিপার স্টক রাখার কোন সংস্থান নেই। অর্থাৎ ডিপিপি'র সংস্থান বহির্ভূত স্লিপার স্টকে রাখা হয়েছে। এ স্লিপারগুলো উন্মুক্ত স্থানে অরক্ষিত অবস্থায় রাস্তার পাশে রাখা হয়েছে। ফলে স্লিপারগুলো যে কেউ এখান থেকে নিয়ে ব্যক্তিগত কাজে ব্যবহার করতে পারে। স্লিপারগুলো যথাযথভাবে সংরক্ষণ করা প্রয়োজন;



চিত্র-:২ স্তুপিকৃত স্লিপার।

১১.৫ WD-7 প্যাকেজের আওতায় দ্বিতল বিশিষ্ট সৈয়দপুর রেল ভবন ও একটি প্লাটফর্ম নির্মাণ করা হয়েছে। স্টেশন ভবন নির্মাণ কাজে দরজার ফিনিশিং কাজ ভালো হয়নি। এ ছাড়াও সিঁড়ির একটি রেলিং-এ ব্যবহৃত স্টীল পুরাতন মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে যা প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন;



চিত্র-২: নব নির্মিত সৈয়দপুর রেলওয়ে স্টেশন ভবন।



চিত্র-৩: সৈয়দপুর রেলওয়ে প্ল্যাটফর্ম।



চিত্র-৫: সৈয়দপুর রেল স্টেশনে ব্যবহৃত নিম্নমানের স্টীল রেলিং।

১১.৬ দারোয়ানী, নীলফামারী কলেজ, নীলফামারী, ডোমার, মির্জাগঞ্জ স্টেশনের ভৌতকাজের মান নিম্নমানের প্রতীয়মান হয়েছে। প্রকল্প পরিচালক জানান যে, প্রতিটি স্টেশনে আরসিসি ঢালাই দেয়া হয়েছে কিন্তু এ সকল স্টেশনে সিসি ঢালাইয়ের কাজ করা হয়েছে তা বোঝা যায় না। প্ল্যাটফর্মের উপর অসমান ও সৌন্দর্যহীনভাবে সিমেন্টের প্রলেপ দেয়া হয়েছে মর্মে দেখা গেছে। প্ল্যাটফর্মে পিলারের সাথে যে টাইলস লাগানো হয়েছে তা ভেঙে গেছে;



চিত্র-৬: দারোয়ানী স্টেশন।

১১.৭ নীলফামারী কলেজ স্টেশন ভবনের দরজা/লকার/ইলেকট্রিক কাজসহ অন্যান্য ভৌত কাজ খুব নিম্ন মানের প্রতীয়মান হয়েছে। ভৌত কাজের সর্বত্র অযত্নের ছাপ বিদ্যমান। স্টেশন ভবনের দরজা/লকার/ইলেকট্রিক সুইচবোর্ড প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন এবং প্লাটফর্মের মেঝে মেরামত করা প্রয়োজন;



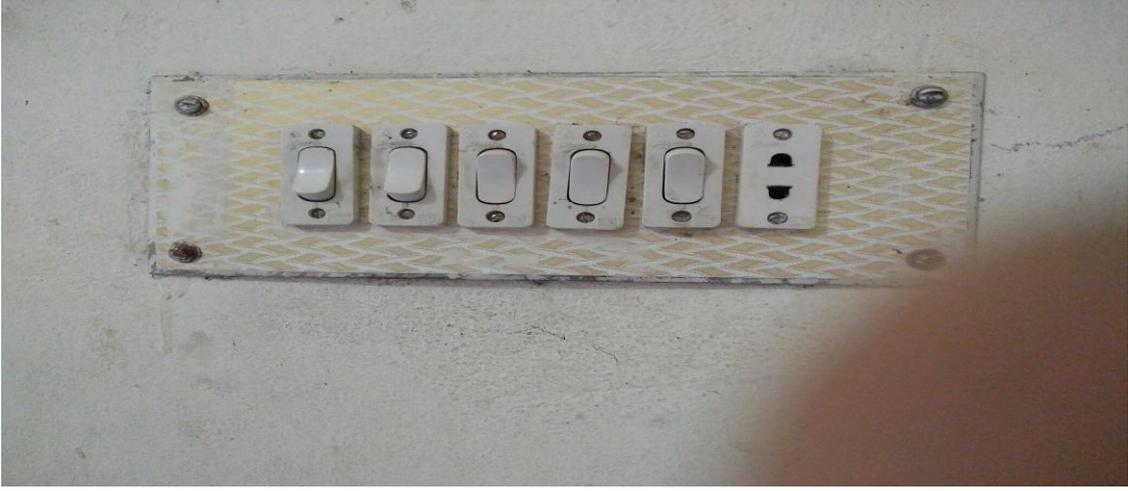
চিত্র-৭: নির্মিত একটি স্টেশনের লকার



চিত্র-৮: নীলফামারী কলেজ স্টেশন ভবনের দরজা



চিত্র-৯: নীলফামারী কলেজ স্টেশনের প্লাটফর্ম।



চিত্র-১০: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত একটি প্লাটফর্মের সুইচ বোর্ড।

- ১১.৮ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সকল স্টেশন ভবন এবং প্লাটফর্মের নির্মাণ সিডিউল একই ধরনের কিন্তু সৈয়দপুর এবং চিলাহাটি স্টেশন ব্যতীত অন্য কোন স্টেশনে নির্মাণ সিডিউল অনুসরণ করা হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়;
- ১১.৯ দারোয়ানী, ডোমার ও মির্জাগঞ্জ স্টেশনে স্থাপিত **Signal** কাজ করছে না। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালককে জিজ্ঞাসা করা হলে তিনি জানান যে, এ তিনটি স্টেশনে স্টেশন মাস্টার না থাকায় **Signal System** বন্ধ রাখা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সকল স্টেশনে সোলার প্যানেল স্থাপনের সংস্থান ছিল। এর মধ্যে ৩টি স্টেশনে সোলার প্যানেল লাগানো হয়েছে। অন্য স্টেশনগুলো চলমান নয় বিধায় সোলার প্যানেল খুলে রাখা হয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক জানান;
- ১১.১০ রেল লাইনের সকল কাজ দৃশ্যমান। লাইনের দৈর্ঘ্য অনুযায়ী কতটি রেল, কতগুলো স্লিপার, ব্যালাস্টের পরিমাণ, ফিসপ্লেট, ফিসবোল্ট, রেল ক্লিপ, রাবার প্যাড ইত্যাদি কী পরিমাণ লাগবে তা সহজে নির্ধারণ করা যায়। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় ১৮১৫০টি কাঠের স্লিপারের পরিবর্তে আরসিসি স্লিপার সংগ্রহ করা হয়েছে, ব্যালাস্টের পরিমাণ ৬৩.৩১% বৃদ্ধি করা হয়েছে, কাঠের বিশেষ স্লিপারের পরিমাণ বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং অন্যান্য নির্মাণ উপাদানের প্রায় প্রত্যেকটি হ্রাস/বৃদ্ধি করা হয়েছে। এ থেকে প্রতীয়ান হয় যে, যথাযথ পরিকল্পনা ও ডিজাইন না করে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল।
- ১২। **ক্রয় কার্যক্রম:** প্রকল্পের কার্যক্রম ৮টি Works Package এবং ১২টি Goods Package –এর মাধ্যমে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। Works Package WD-1 দেখা হয়েছে। এ প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের প্রধান কাজ সৈয়দপুর-চিলাহাটি ৫২.২০ কিলোমিটার প্রধান লাইন এবং ১০.৩১ কিলোমিটার লুপলাইন সম্পূর্ণ পুনর্বাসন করা হয়েছে। এ প্যাকেজের কাজের জন্য সিপিটিইউ-এর ওয়েব সাইট এবং ৪টি দৈনিক পত্রিকা যথা দি ফাইনালসিয়াল এক্সপ্রেস, দৈনিক খবর, দৈনিক ভোরে ডাক এবং দৈনিক ভোরের কাগজ পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়। এর মধ্যে দি ফাইনালসিয়াল এক্সপ্রেস ব্যতীত কোনটিই জাতীয় পত্রিকার পর্যায়ে পড়ে না। সৈয়দপুর-চিলাহাটি ৫২.২০ কিলোমিটার প্রধান লাইন এবং ১০.৩১ কিলোমিটার লুপলাইন সম্পূর্ণ পুনর্বাসনের লক্ষ্যে 90 lbs 'A' 5995 ton Rail, 81000 Nos. Pre-stress Monoblock, 18150 Nos. Wooden Sleeper (ordinary), 355 cum Wooden Sleeper (special), 51000 cum ballast ও অন্যান্য নির্মাণ সামগ্রী সরবরাহসহ CCGP-এর অনুমোদন সাপেক্ষে MAPL-TCCL JV এর

সাথে ১৪৩.৬৯ কোটি টাকার চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। পরবর্তীতে কাঠের স্লিপারের পরিবর্তে আরসিসি স্লিপার, বিশেষ কাঠের স্লিপারের পরিমাণ বৃদ্ধি, ৫১০০০ কিউবিক মিটার ব্যালাস্টের পরিবর্তে ৮৩২৮৯ কিউবিক মিটার ও অন্যান্য নির্মাণ সামগ্রী হ্রাস/বৃদ্ধি করে সরবরাহ নেয়া হয়। দরদাতার সাথে চুক্তির সংস্থানের চেয়ে ৩২২৮৯ (৬৩.৩১%) কিউবিক মিটার বেশী ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। এ সকল কারণে দরদাতাকে ৭.৬৫ কোটি টাকা বেশী পরিশোধ করতে হয়েছে।

১৩। প্রকল্পের অর্জন:

প্রকল্পের উদ্দেশ্য	প্রকৃত অর্জন	বিচ্যুতির কারণ (যদি থাকে)
বাংলাদেশ রেলওয়ের সৈয়দপুর-চিলাহাটি সেকশন (৫২.২০ কি:মি: প্রধান লাইন এবং ১১.৫০ কি:মি: লুপ লাইন) সম্পূর্ণ পুনর্বাসনের মাধ্যমে নিরাপদ ও দ্রুত প্যাসেঞ্জার ও মালামাল পরিবহন।	৫২.২০ কিলোমিটার প্রধান লাইন এবং ১১.৫০ কি:মি: লুপ লাইন পুনর্বাসনের মাধ্যমে প্রকল্পের আংশিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তিনটি স্টেশন চালু না হওয়ায় full capacity-তে ট্রেন চলাচল করতে পারছে না।	স্টেশন মাষ্টার নিয়োগ না হওয়ায় full capacity-তে ট্রেন চলাচল সম্ভব হচ্ছে না।

১৪। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	জেবি মো: মোজাম্মেল হক অতি: প্রধান প্রকৌশলী (ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	১১/০২/২০১০ হতে ১৮/০২/২০১০
২.	জেবি আহমেদ উল্লাহ মিয়া অতি: প্রধান প্রকৌশলী (ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	১৮/০২/২০১০ হতে ০৮/০৫/২০১১
৩.	জেবি মো: আব্দুল হক অতি: প্রধান প্রকৌশলী(ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	০৮/০৫/২০১১ হতে ১৫/০৮/২০১৪
৪.	জেবি মো: আফজাল হোসাইন অতি: প্রধান প্রকৌশলী(ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	১৫/০৮/২০১৪ হতে ১৭/০৩/২০১৫
৫.	জেবি আহমেদ হোসাইন মাসুম অতি: প্রধান প্রকৌশলী(ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	১৭/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৬

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা: যথাযথ পরিকল্পনা ও ডিজাইন না করে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছে যার ফলে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করতে হয়েছে। এতে প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় অতিক্রান্ত হয়েছে।

১৬। আইএমইডি'র মতামত:

১৬.১ রেলওয়ে ট্র্যাকের যে সকল স্থানে ব্যালাস্টের পরিমাণ কম রয়েছে সে সকল স্থানে জরুরী ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় পরিমাণ ব্যালাস্ট Spreading করা যেতে পারে;

১৬.২ বর্ণিত যে সকল স্টেশনের ভৌত কাজ, ইলেকট্রিক কাজ, জানলা-দরজা, লকার ইত্যাদি স্থাপন নিম্নমানের হয়েছে তা মেরামত ও প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন। সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে জামানতের অর্থ পরিশোধের পূর্বে এগুলোর মেরামত ও প্রতিস্থাপনপূর্বক জামানত পরিশোধের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে;

- ১৬.৩ বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ জরুরী ভিত্তিতে স্টেশন মাষ্টার পদায়নপূর্বক অকার্যকর স্টেশনগুলো কার্যকর করে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন করতে পারে;
- ১৬.৪ প্রয়োজনের তুলনায় অতিরিক্ত স্লিপার সংগ্রহ/নির্মাণের পশ্চাতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের ব্যক্তিগত সুবিধা লাভের বিষয়টি জড়িত কিনা তা রেলপথ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে;
- ১৬.৫ প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ক্রয়কৃত কাঠের স্লিপারের পরিমাণ ৫৭১ কিউবিক মিটার কিনা তা রেলপথ মন্ত্রণালয় যাচাই করে দেখতে পারে;
- ১৬.৬ ঠিকাদার হতে ক্রেটিপূর্ণ ভৌত কাজ, ভৌত কাজে ব্যবহৃত নিম্নমানের ফিটিংস্ বুঝে নেয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সতর্কতা হতে নির্দেশ দেয়া যেতে পারে।
- ১৬.৭ উপর্যুক্ত অনুচ্ছেদ: ১৭.১ হতে ১৭.৬ এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

পরিশিষ্ট-ক

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(A) Revenue component:						
1.	Pay of officers	-	8.59	-	0.00	-
2.	Pay of Staff	-	1.14	-	0.00	-
3.	Allowances	-	4.24	-	0.00	-
4.	Cost of Outsourcing	-	7.92	-	0.87	-
5.	Labour Cost	-	951.40	-	943.66	-
6.	Fuel Cost	-	3.00	-	1.20	-
7.	Office stationeries & other con- sumable	-	3.00	-	3.00	-
8.	Maintenance cost of vehicles	-	0.50	-	0.22	-
	Sub-total Revenue	-	979.79	-	948.95	-
(b) Capital Component:						
9.	Procurement of material	-	14155.64	-	14066.98	-
10.	Transport vehicle	-	80.00	-	78.01	-
11.	Track equipment	-	50.90	-	50.90	-
12.	Office equipment	-	16.00	-	12.89	-
13.	Office furniture	-	3.50	-	2.98	-
14.	Station Furniture	-	40.00	-	38.24	-
15.	Construction of works	-	2638.11	-	2176.83	-
	Sub-total Capital	-	16984.16	-	16426.83	-
Contingency:						
16.	Physical Contingency	-	100.00	-	9.66	-
17.	Price Contingency	-	100.00	-	-	-
	Grand Total (a+b+c)	-	18163.94	-	17385.44	-

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য এমজি বগী ট্যাংক ওয়াগন ও এমজি বগী ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)
শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে
২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়
৩। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় টাকা প্রঃসাঃ		প্রকৃত ব্যয় টাকা প্রঃ সাঃ	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকা ল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৭০৭.৪৯ ২৫২২.৪৭ ৫১৮৫.০২	৮৬১২.২৮ ২৯৩০.৭৭ ৫৬৮১.৫১	৭২০১.৯৪ ১৭৭৮.৪০ ৫৪২৩.৫৪	০১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১১ ও	০১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	০১/১২/২০১১ ০ হতে ৩০/০৬/২০১১ ৫	প্রকল্পে মূল ক্রয়ের সংস্থান হ্রাস করা হয়েছে। (১৬.৮০%)	৭৭.৪২%

৪। পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য:

৫। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৬। প্রকল্পের পটভূমি:

ডিজেল, পেট্রোল, কেরোসিন এবং মোলাসেস পরিবহণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের ৫৮১টি এমজি ট্যাংক ওয়াগন রয়েছে। কিন্তু Highly Volatile POL Product পরিবহণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের কোন ট্যাংক ওয়াগন নেই। নতুন পণ্য হিসাবে বিমানের এরূপ জ্বালানী পরিবহণের জন্য অয়েল কোম্পানীগুলোর চাহিদার ভিত্তিতে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক এ প্রকল্পের প্রস্তাব করা হয়। অধিকন্তু অন্যান্য পেট্রোলিয়াম জাতীয় পণ্য পরিবহণের চাহিদার তুলনায় বাংলাদেশ রেলওয়ের ওয়াগনের সংখ্যা অপ্রতুল। চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ঢাকা বিমান বন্দরে বিমানের জ্বালানী পরিবহণের জন্য ১০০টি এমজি বগী ট্যাংক ওয়াগন এবং ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ করার প্রয়োজন দেখা দেয়। এক্ষেত্রে শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর স্টেশনের নিকট একটি Siding line ও নির্মাণের সংস্থান ডিপিপিতে রাখা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় টেন্ডার মূল্য প্রকল্প ব্যয় হতে বেশী হওয়ায় ট্যাংক ওয়াগন ও ব্রেক ভ্যান সংগ্রহমাত্রা ৮১ টি এবং ৩টি নির্ধারণ করা হয়।

বর্তমানে বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন নদীপথে ভ্যাসেল এবং ট্যাংক লরির মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ঢাকা বিমান বন্দরে জেট ফুয়েল বহন করে থাকে। এ পরিবহণ ব্যবস্থায় নদী পথের ভ্যাসেল থেকে ট্যাংক লরি এবং ট্যাংক লরি থেকে অয়েল রিজার্ভে ফুয়েল স্থানান্তরের জন্য ট্রান্সশিপমেন্টের প্রয়োজন হয়। যার কারণে ফুয়েল পরিবহণের ব্যয় বৃদ্ধি পায় এবং মূল্যবান ফুয়েলও অনেক পরিমাণে নষ্ট হয়। হযরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরে বাৎসরিক জেট ফুয়েলের চাহিদা প্রায় ২ লক্ষ মেট্রিক টন। এ জ্বালানী পরিবহণের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের যেমন রাজস্ব

আয় বৃদ্ধি পাবে, তেমনি সিভিল এভিয়েশন ডিপার্টমেন্টও ফুয়েল পরিবহণ বাবদ খরচ হ্রাস এবং ফুয়েলের অপচয় রোধ করে লাভবান হবে। প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীতব্য ট্যাংক ওয়াগন এবং ব্রেক ভ্যানের মাধ্যমে দেশের বিভিন্ন স্থানে ২০১১ সালের মধ্যে নির্মিতব্য বিদ্যুৎ কেন্দ্রসমূহে জ্বালানী সরবরাহের লক্ষ্যেও প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** বিমানের জ্বালানী পরিবহণের জন্য এয়ারব্রেক ইকুইপমেন্ট ৮১টি এমজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৩টি এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ করার মাধ্যমে-

- আগামী ২০১১ সালের মধ্যে নির্মিতব্য নতুন বিদ্যুৎ কেন্দ্রসমূহের জ্বালানী সরবরাহ করা;
- শুধুমাত্র বিমানের জ্বালানী পরিবহণের জন্য মালবাহী ট্রেন চালু করা;
- হযরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরে স্টোরেজ ট্যাংকে বিমানের জ্বালানী বহন করে নিয়ে যাওয়া;
- বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন কর্তৃক সরবরাহকৃত বিমানের জ্বালানী পরিবহণের খরচ ও সময় হ্রাসকরণ;
- বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা;
- আঞ্চলিক বাণিজ্য বৃদ্ধি করা।

৮। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:**

চট্টগ্রাম পোর্টের গুপ্তখালী হতে ঢাকা শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর পর্যন্ত জেট ফুয়েল পরিবহণের লক্ষ্যে ৭৭.০৭

কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং ডিসেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত একনেক কর্তৃক গত ০৪/০১/২০১১ খ্রি: তারিখে প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে দরপত্রে এমজি বগি এবং ব্রেক ভ্যান-এর সর্বনিম্ন মূল্য ডিপপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বেশী, ডলারের বিনিময় হার বৃদ্ধি, বিমান বন্দর এলাকায় জিওবি হতে side line নির্মাণ ইত্যাদি কারণে প্রকল্পটি প্রাক্কলিত ব্যয় ৮৬.১২ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়ন কাল জুন/২০১৫ পর্যন্ত নির্ধারণ করে সংশোধিত প্রকল্পটি ২১/১১/২০১৩ খ্রি: তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৯। **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ২২/০৮/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক/প্রধান যান্ত্রিক প্রকৌশলী (পূর্ব) এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট একজন সহকারী পরিচালক উপস্থিত ছিলেন।

১০। **পর্যবেক্ষণ:**

১০.১ চট্টগ্রামের ওয়াগন ডিপোতে প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ৮টি এমজি বগী ট্যাংক ওয়াগন এবং ১টি ব্রেক ভ্যান পরির্শন করা হয়েছে। জেট ফুয়েল পরিবহণের জন্য সংগ্রহকৃত ট্যাংক ওয়াগনগুলো বিশেষভাবে তৈরী যা অন্য সাধারণ ফুয়েল পরিবহণের জন্য নির্মিত ট্যাংক ওয়াগন হতে ভিন্ন। এ ট্যাংক ওয়াগনের উপর বিশেষ ধরণের নিরাপত্তা আস্তরণ রয়েছে। ডিপোর কর্মকর্তাগণ জানান যে, পরিবহণ কাজে অবশিষ্ট ওয়াগনগুলো দেশের বিভিন্ন স্থানে রয়েছে। এ সকল ওয়াগন দ্বারা গত প্রায় এক বছরে তেল পরিবহণে কোন সমস্যা হচ্ছে না মর্মে তারা জানান;

১০.২ জেট ফুয়েল ব্যবহারের জন্য ট্যাংক ওয়াগন ক্রয় করা হলেও তা দ্বারা বিদ্যুৎ কেন্দ্রের জ্বালানী পরিবহণ করায় ওয়াগনের কোন ক্ষতি হবে কিনা বা ভবিষ্যতে প্রয়োজনে জেট ফুয়েল ব্যবহার করা যাবে কিনা তা জানতে চাওয়া হলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান যে, বিশেষজ্ঞ মতামত নিয়ে জ্বালানী তেল সরবরাহ করা হচ্ছে। এতে ট্যাংক ওয়াগনের

কোন ক্ষতি হবে না এবং ভবিষ্যতে জেট ফ্যুয়েল ব্যবহার করা যাবে মর্মে তারা আইএমইডি 'র প্রতিনিধিকে অবহিত করেন। বর্তমান নদী ও সড়ক পথে জেট ফ্যুয়েল সংগ্রহ করা হচ্ছে;



চিত্র-১: এমজি বগী ট্যাংক ওয়াগন

১০.৩ এমজি বগী ট্যাংক ও ব্রেক ভ্যান ক্রয়ে সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান মেসার্স টেক্সমাকো রেল এন্ড ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেড সাথে চুক্তির শর্ত মোতাবেক ১৭/০৩/২০১৩ তারিখে ট্যাংক ও ব্রেক ভ্যান সরবরাহ দেয়ার কথা ছিল। কিন্তু প্রতিষ্ঠানটি ২৮/০৭/২০১৩ এবং ২৯/০৮/২০১৩ তারিখে তা সরবরাহ করে। বিলম্বে সরবরাহ দেয়ায় ৩৮০৫৯৪.৪০ ইউএস ডলার **Late Delivery Charges** কর্তন করার provision রয়েছে। এ অর্থ কর্তন করে অবশিষ্ট অর্থ সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানকে পরিশোধ করতে **Exim, Bank, India**-এর সাথে অব্যাহত যোগাযোগ রাখা প্রয়োজন;

১০.০ **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:** এ প্রকল্পের ক্রয় কার্যে ৪টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র ক্রয় করে এবং মাত্র দু 'টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে। এর মধ্যে একটি প্রতিষ্ঠানের দরপত্র **Non-responsive** বিবেচিত হয়। নির্ধারিত সময়ে দরদাতা মালামাল সরবরাহ করতে না পারায় ৩৮০৫৯৪.৪০ ইউএস ডলার **Late Delivery Charges** কর্তন করে অবশিষ্ট অর্থ পরিশোধ করতে **Export-Import Bank**-কে অনুরোধ করা হয়েছে। টেন্ডার সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নে দেয়া হলো:

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
	৮১টি এমজি বগী ট্যাংক ওয়াগন এবং ৩টি এমজি ব্রেক ভ্যান ক্রয়	৫১৮৫.০২	৫০৯৬.৫৮ (ইউএস ডলার ৬৯৫৬লক্ষ)	০৫/১২/২০১০	১৮/০৩/২০ ১২	১৭/০৩/২০১৩ চুক্তি স্বাক্ষরের পর ১২মাস	২৮/০৭/২০১ ৩ এবং ২৯/০৮/২০১ ৩

১১। সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি: প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	১.০০	১.০০	০.০০			০.৭১	০.৭১	০.০০	
২০১১-১২	১৩.০০	১৩.০০	০.০০			৩.৯৮	৩.৯৮	০.০০	
২০১২-১৩	৫৭৮৫.০০	৬০০.০০	৫১৮৫.০০	১০০		১৭৩২.৫৫	১৭৩২.৫৫	০.০০	
২০১৩-১৪	২৯০৭.০০	৩১৪.০০	২৫৯৩.০০			৪৯২৭.৪৯	৪১.১৭	৪৮৮৬.৩২	১০০%
২০১৪-১৫	৬৬৪.০০	৫০.০০	৬১৪.০০			৫৩৭.২২	০.০০	৫৩৭.২২	

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
<p>বিমানের জ্বালানী পরিবহণের জন্য এয়ারব্রেক ইকুইপমেন্ট ৮১টি এমজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৩টি এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ করার মাধ্যমে-</p> <ul style="list-style-type: none"> আগামী ২০১১ সালের মধ্যে নির্মিতব্য নতুন বিদ্যুৎ কেন্দ্রসমূহের জ্বালানী সরবরাহ করা; শুধুমাত্র বিমানের জ্বালানী পরিবহণের জন্য মালবাহী ট্রেন চালু করা; হযরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরে স্টোরেজ ট্যাংকে বিমানের জ্বালানী বহন করে নিয়ে যাওয়া; বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন কর্তৃক সরবরাহকৃত বিমানের জ্বালানী পরিবহণের খরচ ও সময় হ্রাসকরণ; বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা; আঞ্চলিক বাণিজ্য বৃদ্ধি করা। 	<p>প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য ছিল বিমানের জন্য জেট ফ্যুয়েল পরিবহণ করা। কিন্তু জেট ফ্যুয়েলের পরিবর্তে জ্বালানী তেল সরবরাহ করা হচ্ছে। তবে জ্বালানী তেল সরবরাহ কাজে ট্যাংক ওয়াগনের ব্যাপক চাহিদ রয়েছে মর্মে চট্টগ্রাম রেলওয়ে কর্মকর্তাগণ জানান।</p>

১৩। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ: বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন ঢাকা এবং সিলেট বিমান বন্দরে প্রয়োজনীয় storage facility এবং siding lines তৈরী করতে পারেনি।

১৪। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	জনাব মোঃ শামসুজ্জামান সিএমই, (পশ্চিম)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০১/১২/২০১০ হতে ২৪/০২/২০১১
২.	জনাব মোঃ আক্তারুজ্জামান হাইদার সিএমই (জিআইবিআর)	খন্ডখালীন দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৪/০২/২০১১ হতে ০২/০৩/২০১৪

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
৩.	জনাব আব্দুল মতিন চৌধুরী জেডিজি (ম্যাকানিক্যাল)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০২/০৩/২০১৪ হতে ১৯/০৬/২০১৪
৪.	জনাব মোঃ হারুন-অর-রশিদ সিএমই (পূর্ব)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১৯/০৬/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৫

১৫। আইএমইডি'র মতামত:

- ১৫.১** এমজি বগী ট্যাংক সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তির শর্ত মোতাবেক বিলম্বে সরবরাহ দেয়ায় ৩৮০৫৯৪.৪০ ইউএস ডলার **Late Delivery Charges** কর্তন করার **provision** রয়েছে। এ অর্থ কর্তনপূর্বক কর্তন সংক্রান্ত ডকুমেন্ট আইএমইডিতে প্রেরণ করা যেতে পারে;
- ১৫.২** অপেক্ষাকৃত কম পরিবহণ ব্যয়ে বিমানের জ্বালানী সরবরাহ করবার জন্য বাস্তবায়িত এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলেও বিমানের জ্বালানী পরিবহণ করা হচ্ছে না। প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে ঢাকা শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দরে প্রয়োজনীয় **storage facility** এবং **siding lines** তৈরী করা যেতে পারে।

পতাকা-ক

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Procurement of 81nos. MG bogie tank Wagon with Air Brake equipment	nos	5234.99	81 MG Tank wagon, 3 MG Brake Van, 5 items capital spares & training	USD 6921293.54 BDT 5423.54	81 MG Tank wagon, 3 MG Brake Van, 5 items capital spares & training
2.	Procurement of 3 nos. MG Brake Van	nos	159.39			
3.	Capital Spares (As per Annexure-K)	Item	121.65			
4.	Training for concern BR Engineers (2 Month Training of 6 Engineers i. e Total 12 man months)	MM				
5.	Construction of siding lines	LS	134.00		0.00	
6.	De-Processing	LS	5.00		0.00	
7.	LC opening charge	LS	100.00		32.93	
8.	Inspection fees	LS	50.00		27.60	
9.	Advertisement	LS	2.00		1.18	
10.	L/A commission	LS	82.00		0.00	
11.	Insurance	LS	150.00		0.00	
12.	Survey fees	LS	50.00		3.99	
13.	Port charge	LS	40.00		6.37	
14.	Transportation, merch and labor and others	LS	10.00		0.38	
15.	Office stationery and others	LS	5.00		2.75	
16.	Office equipments and others	(An-nex-L)	6.00		3.20	
17.	Office furniture nad others	(An-nex-L)	5.00		0.00	
18.	CD-VAT		2206.41		1700.00	
19.	Price contingency		250.84		0.00	
	Total		8612.28		7201.94	

বাংলাদেশ রেলওয়ের জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থার পুনর্বাসন ও আধুনিকীকরণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : “বাংলাদেশ রেলওয়ের জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থার পুনর্বাসন ও আধুনিকীকরণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্প।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালে র %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১১৩৬২.৫৪ (-)	১০৭৪৮.৪৯ (-)	৯৩৮০.১৭ (-)	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১ ৩	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১ ৪	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫*	--	৬৬.৬৬%

*প্রকল্পের মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত ০১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে।

৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৫ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(A) Revenue component:						
1.	Pay of officers	4 years	57.74	100%	57.70	100%
2.	Pay of Establishment	4 year	19.18	100%	19.15	100%
3.	Allowances	4 year	82.35	100%	58.29	100%
4.	Advertisement, office stationeries & others	L.S	22.50	100%	22.45	100%
5.	Cost of outsourcing	4 years	15.08	100%	15.08	100%
6.	LC opening inspection port dues landing and other charges	L.S	152.81	100%	84.41	100%
7.	Fuel (Gas & Oil) for two motor vehicles	2	15.00	100%	14.99	100%
8.	Repair & Maintenance cost of two motor vehicles	2	5.00	100%	4.99	100%

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৫ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
9.	Repair & Maintenance cost of other equipment & other	L.S	2.00	100%	1.60	100%
10.	Sub-Total =		371.66		278.66	
11.	Procurement of signaling equipment & Materials	13	6559.36	100%	6311.66	100%
12.	Procurement of 1 Jeep including insurance, registration, road permit CNG conversion etc.	1	53.68	100%	53.64	100%
13.	Office equipment & other office accessories	L.S	6.62	100%	4.95	100%
14.	Office furniture	L.S	0.00	100%	0.00	100%
15.	Construction of works:					
16.	Signaling installation and commissioning works including services training documentation drawing and design	13	455.45	100%	450.12	100%
17.	Civil works construction of airtight equipment room and Construction of generator room with necessary electrical works for each station and related P-way modification & other related works.	13	381.00	100%	380.52	100%
18.	Providing non-interlock signaling system by modifying existing system for train operation during ad interim period	13	13.00	100%	12.81	100%
19.	dismantling existing signaling system and disposal of scrap and dismantled materials to the store	13	13.00	100%	12.81	100%
20.	CD VAT	LS	2481.32	100%	1875.00	100%
Sub-Total:						
Total (B):			9963.43		9101.51	
21.	C) Physical contingency (1%)	103.36		0		
22.	D) Price contingency (3%)		310.05	0		

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৫ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	Grand total: (A+B)C+D)		10748.49		9380.17	

- 1,50,73,149.02 Taka was return from Commissioner of Customs Chittagong as refund money. The same was deposit to Govt. Account ১,৫০,৭৩,১৪৯.০২ লক্ষ টাকা

৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৭.১ প্রকল্পের পটভূমি: ১৯৬৯ সালে স্থাপিত বাংলাদেশ রেলওয়ের ময়মনসিংহ জংশন স্টেশনের সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থা বাটারফ্লাই ধরনের রিলে বেজড সিগন্যালিং সিস্টেমের। উক্ত সিস্টেমের ইকনোমিক লাইফ ইতোমধ্যে অতিক্রান্ত হওয়ায় কন্ট্রোল প্যানেল, সিস্টেমের ওয়ারিং, রিলেজ বৈদ্যুতিক বিতরণ ব্যবস্থা, ভূ-গর্ভস্থ তার, বৈদ্যুতিক পয়েন্ট মেশিন ইত্যাদির কার্যক্ষমতা লোপ পেয়েছে এবং বর্তমানে তা আর মেরামতের অযোগ্য হয়ে পড়ে। এ কারণে ময়মনসিংহ জংশন স্টেশনে ট্রেন পরিচালনা করা যাত্রীদের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে। তাছাড়া ভাওয়াল গাজীপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের অপর ১২টি স্টেশনের ডবলওয়্যার মেকানিক্যাল সিগন্যালিং সিস্টেম ১৯৭৭ এবং ১৯৭৮ এ স্থাপন করা হয়। বহু বছর পূর্বেই এ সকল যন্ত্রপাতির ইকনোমিক লাইফ উত্তীর্ণ হয়ে যায়। অধিকন্তু, সিগন্যালিং যন্ত্রপাতিসমূহ পরিচালনা ও সংরক্ষণ/মেরামত করা অসম্ভব হয়ে পড়ে। এ কারণে স্টেশনগুলোতে ট্রেন পরিচালনা করা যাত্রীদের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় পৌঁছে। গতিময় ও নিরাপদ ট্রেন চলাচলের লক্ষ্যে ভাওয়াল গাজীপুর-ময়মনসিংহ জংশন স্টেশনের মেয়াদোত্তীর্ণ এবং ক্ষয়প্রাপ্ত ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং সিস্টেম কম্পিউটার বেইজড সিস্টেমের প্রতিস্থাপনের মাধ্যমে মান উন্নয়ন ও আধুনিকীকরণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ হয়। প্রকল্পটির ব্যয় ১০৭.৪৮৪৯ কোটি টাকা। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ঢাকা-ময়মনসিংহ সেকশনের বি-শ্রেণীভুক্ত সকল স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থা আধুনিক হয়েছে।

৭.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

- জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের ১৩টি স্টেশনের বিদ্যমান সিগন্যালিং সিস্টেমের পুনর্বাসন ও আধুনিকীকরণ;
- নিরাপদ ট্রেন পরিচালনা নিশ্চিতকরণ ও ট্রেন দুর্ঘটনা হ্রাস করা;
- ট্রেনের গতি বৃদ্ধিকরণ; এবং
- ঢাকা-ময়মনসিংহের মধ্যে ট্রেন চলাচলের পরিমাণ বাড়িয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের বাণিজ্যিক কার্যক্রম সম্প্রসারণ।

৭.৩ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:

প্রকল্পটি গত ০৪/০৫/২০১০ তারিখে ১১৩৬২.৫৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে ১০৭৪৮.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এবং জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৪ পর্যন্ত মেয়াদকালে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০১৫ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

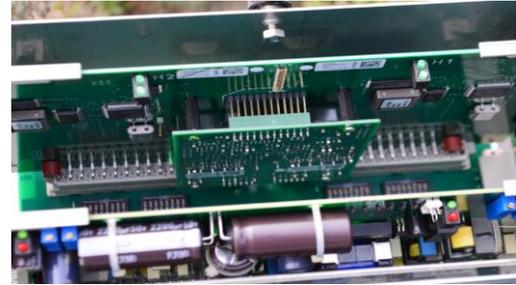
৮। পরিদর্শন: প্রকল্পটি ০২/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক (রেল), নাহিদ মঞ্জুরা আফরোজ কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

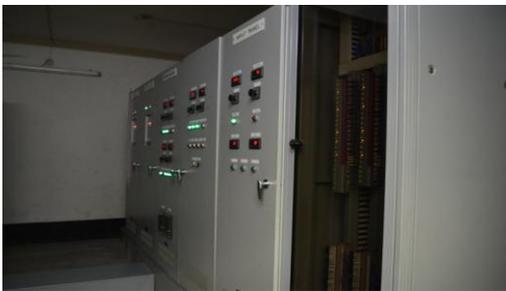
৮.১। **সিগন্যালিং ব্যবস্থা পুনর্বাসন ও আধুনিকায়ন:** প্রকল্পের আওতায় জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থা পুনর্বাসন ও আধুনিকায়ন করা হয়েছে। গুডস প্যাকেজ-১ এর আওতায় চুক্তি অনুযায়ী ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান LSIS Company Ltd. মোট ৬৭৬১.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ কাজটি সম্পাদন করে। প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে এ প্যাকেজের আওতায় ভাওয়াল গাজীপুর, রাজেন্দ্রপুর, ইজ্জতপুর, শ্রীপুর, কাওরাইদ, মশাখালী, গফরগাঁও, ধলা, আউলিয়া নগর, ফাতেমা নগর, সুতিয়াখালী এবং ময়মনসিংহ এ ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি বিদেশ থেকে আমদানি করে স্থাপিত হয়েছে। পরিদর্শনের সময় ১৩টি স্টেশনের মধ্যে ময়মনসিংহ, সুতিয়াখালী, ফাতেমানগর, আউলিয়ানগর, ধলা, গফরগাঁও, মশাখালী এবং কাওরাইদ-এ ৮টি স্টেশনের সিগন্যালিং সিস্টেম পুনর্বাসন ও আধুনিকায়নের কাজ সরেজমিনে দেখা হয়। এ স্টেশনসমূহের সিগন্যালিং কক্ষে স্থাপিত যন্ত্রপাতি সচল রয়েছে দেখা যায়। ময়মনসিংহ স্টেশনের স্টেশন মাস্টার আইএমইডিকে অবহিত করেন যে, প্রকল্পের আওতায় সিগন্যালিং সিস্টেমের আধুনিকায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় ট্রেনের গতি বৃদ্ধির কারণে সময় অনেকখানি সাশ্রয় হয়েছে। তিনি আরও জানান যে, সিগন্যালিং সিস্টেমের জন্য স্থাপিত প্রতিটি যন্ত্রপাতি নিয়মিত পরীক্ষা করে দেখা হয়। কোন যান্ত্রিক গোলযোগ/ত্রুটি দেখা গেলে তাৎক্ষণিকভাবে তা মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। পরিদর্শনের সময় ময়মনসিংহ স্টেশনের সিগন্যালিং সিস্টেম মনিটরিং সংক্রান্ত রেজিস্ট্রার বইটি পর্যালোচনান্তে দেখা গিয়েছে যে, রেলট্রাকসহ সিগন্যালিং সিস্টেমের যাবতীয় যন্ত্রাংশ নিয়মিত পরীক্ষা করা হচ্ছে। এ সংক্রান্ত হালনাগাদ তথ্যাদি পরিশিষ্ট-ক সদয় দ্রষ্টব্য।



চিত্র-১: ট্র্যাকের পাশে অবস্থিত সিগন্যালিং বক্স



চিত্র-২: সিগন্যালিং বক্সের অভ্যন্তর



চিত্র-৩: সিগন্যালিং রুম, ময়মনসিংহ জংশন



চিত্র-৪: ট্র্যাকে স্থাপিত সিগন্যালিং ডিভাইস

উল্লেখ্য, প্রকল্পের আওতায় ভাওয়াল গাজীপুর, রাজেন্দ্রপুর, ইজ্জতপুর, শ্রীপুর, কাওরাইদ, মশাখালী, গফরগাঁও, ধলা, আউলিয়ানগর, ফাতেমানগর, সুতিয়াখালী এবং ময়মনসিংহ এ ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং সিস্টেমের আধুনিকায়ন হয়েছে। তবে ইজ্জতপুর, ধলা ও সুতিয়াখালী স্টেশনের স্টেশন মাস্টারের পদ খালি থাকায় এ ৩টি স্টেশনে ট্রেন ক্রসিং করতে সক্ষম হয় না মর্মে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডিকে অবহিত করেন। তিনি আরও জানান যে, এ তিনটি স্টেশনে এককালীন একটি মাত্র ট্রেন অবস্থান করতে পারে এবং অন্য কোন ট্রেন পাসিং করতে পারে না। এর ফলে সিগন্যালিং

সিস্টেম কার্যকর রয়েছে এমন নিকটবর্তী স্টেশনে ট্রেন অপেক্ষমান থাকে এবং ট্রেনে ভ্রমণের সময়সীমা কমানো সম্ভব হয় না। পরিদর্শনের সময় সুতিয়াখালী ও ধলা স্টেশনে দীর্ঘ সময় অপেক্ষা করতে হয়েছে।

৮.২। **পূর্ত কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৪টি স্টেশনের প্রতিটিতে ৮৭০ বর্গ মিটার আয়তনের এবং ৮টি স্টেশনের প্রতিটিতে ৭৯০ বর্গ মিটার করে ইকুইপমেন্ট রুম নির্মাণের সংস্থান ছিল। সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি স্থাপনের জন্য ১২টি স্টেশনে ইকুইপমেন্ট রুম এবং ১৩টি স্টেশনে জেনারেটর রুম নির্মাণের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান মেসার্স কাশেম কনস্ট্রাকশন লিমিটেড, চট্টগ্রাম এর সাথে ২৬/০৫/২০১১ তারিখে চুক্তিপত্র স্বাক্ষর করা হয়। প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত (জুন ২০১৫) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী মোট ১৩টি স্টেশনে ইকুইপমেন্ট রুম এবং জেনারেটর ভবন নির্মাণের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। পরিদর্শনের সময় ৮টি স্টেশনের ইকুইপমেন্ট রুম এবং জেনারেটর ভবন দেখা হয়। সবগুলো স্টেশনের ভবনসমূহ বাহ্যিকভাবে অক্ষত দেখা গিয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ময়মনসিংহ স্টেশনের জেনারেটর ভবনের দেয়ালে ফাটল দেখা দেওয়ায় তা মেরামত করা হয়েছে।



চিত্র-৫: ইকুইপমেন্ট রুম, আউলিয়ানগর



চিত্র-৬: সিগন্যালিং সিস্টেম মনিটরিং, কাওরাইদ স্টেশন



চিত্র-৭: সিগন্যালিং সিস্টেম মনিটরিং, মশাখালী স্টেশন



চিত্র-৮: ইকুইপমেন্ট ও জেনারেটর রুম, সুতিয়াখালী

৮.৩। **সিগন্যালিং সংশ্লিষ্ট পি-ওয়ে সংস্কার কাজ:** ওয়ার্কস প্যাকেজ-২ এর আওতায় ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং সংশ্লিষ্ট পি-ওয়ের কাজ, যথা- পয়েন্টস, ট্রাপ পয়েন্টস, পয়েন্টস স্লিপার, রেল ইন্সুলেশন প্রভৃতি সংস্কার কাজের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান মেসার্স ট্রেড লিংক সলিউশন, চট্টগ্রাম এর সাথে ১৬/১০/২০১২ তারিখে চুক্তিপত্র স্বাক্ষর করা হয়। এ কাজের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। WD-2 প্যাকেজের আওতায় এ অর্থের চুক্তিমূল্য ২০০.০০ লক্ষ টাকা। গত ৩১/০৮/২০১৪ তারিখে এ প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। এ কাজের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে মোট ১০৬.৯৫ লক্ষ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। এ প্যাকেজের ভৌত অগ্রগতি ১০০%।



চিত্র-৯: সংস্কারকৃত পি-ওয়ে



চিত্র-১০: সংস্কারকৃত পি-ওয়ে ও লুপলাইন

- ৮.৪। **ইকুইপমেন্ট ও জেনারেটর রুম বৈদ্যুতিককরণ:** ১২টি স্টেশনে ইকুইপমেন্ট রুম এবং ১৩টি স্টেশনে জেনারেটর রুম বৈদ্যুতিককরণের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে এ খাতে মোট ১৫৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এ অঞ্জের কাজ মোট ২টি লটে সম্পাদন করা হয়। লট-১ এর আওতায় এয়ারটাইট ইকুইপমেন্ট রুম (৪টি স্টেশন, প্রতিটি ৮৭০ বর্গ মিটার এবং ৯টি স্টেশন, প্রতিটি ৭৯০ বর্গ মিটার এবং জেনারেটর রুম স্থাপনের সংস্থান ছিল। লট-২ এর আওতায় ১৩টি স্টেশনের বৈদ্যুতিক তার, লাইট, ফ্যান ইত্যাদি স্থাপনের কাজের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনের সময় ৮টি স্টেশনের ইকুইপমেন্ট ও জেনারেটরসমূহ সচল থাকতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে আউলিয়ানগর স্টেশনের সিগন্যালিং সিস্টেম পরীক্ষা করা সম্ভব হয়নি। বিভাগীয় সংকেত ও টেলিফোন প্রকৌশলী, বাংলাদেশ রেলওয়ে আইএমইডি'কে জানান যে, এ স্টেশনে সরবরাহকৃত বিদ্যুৎ লো-ভোল্টেজ হওয়ায় সিগন্যালিং সিস্টেম জেনারেটর দিয়ে চালু রাখতে হয়, যা ব্যয়বহুল। লো-ভোল্টেজ বিদ্যুৎ সমস্যা সমাধানে কোন পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে কী না তা জানতে চাইলে বিভাগীয় সংকেত ও টেলিফোন প্রকৌশলী জানান যে, এ বিষয়ে স্থানীয় বিদ্যুৎ অফিসে যোগাযোগ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত সিগন্যালিং সিস্টেম সচল রাখার লক্ষ্যে এ স্টেশনের সঠিক ভোল্টেজের বিদ্যুৎ সরবরাহ প্রাপ্তির জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে মর্মে আইএমইডি'র পক্ষ থেকে অভিমত ব্যক্ত করা হয়।



চিত্র-১১: স্থাপনকৃত জেনারেটর, আউলিয়ানগর স্টেশন

- ৯। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের সকল ক্রয় কাজ সম্পাদনের জন্য ২টি গুডস প্যাকেজ এবং ৪টি ওয়ার্কস প্যাকেজের সংস্থান ছিল। উক্ত প্যাকেজসমূহের মধ্যে গুডস প্যাকেজ-১ বিশ্লেষণান্তে দেখা যায় যে, এ প্যাকেজের জন্য সংশোধিত ডিপিপিতে মোট ৭০১৪.৮১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এ প্যাকেজের অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ সিসিজিপি। এ প্যাকেজের দরপত্র আহবানের তারিখ ২০.১২.২০১১ এবং দরপত্র খোলার তারিখ ১৫.০৩.২০১২। দৈনিক ইত্তেফাক, The Daily Star, সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের ওয়েবসাইটে এ প্যাকেজের দরপত্র প্রকাশিত হয়। এ প্যাকেজের জন্য মোট ১০টি দরপত্র বিক্রি হয় এবং

এর বিপরীতে ৪টি দরপত্র জমা পড়ে যার সবকটি রেসপনসিভ বিবেচিত হয়। সিসিজিপি LSIS Company Ltd, South Korea- এর সাথে ১৪/০৮/২০১২ তারিখ চুক্তি সম্পাদিত হয় এবং ০৯/০৯/২০১২ তারিখ থেকে চুক্তি কার্যকর হয়। জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ঠিকাদারকে কার্যাদেশের বিপরীতে ৬৭৬১.২৬ লক্ষ টাকার বিল পরিশোধ করা হয়েছে। উল্লেখ্য, দরপত্র প্রক্রিয়াকরণে অধিক সময় ব্যয় হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নে নির্ধারিত সময়ের চেয়ে অধিক সময় লেগেছে মর্মে রেলপথ মন্ত্রণালয়ের পত্রে উল্লেখ করা হয়েছে। পত্রে বলা হয়েছে যে, প্রকল্পের দরপত্র ১ম দফায় টেকনিক্যাল ত্রুটির কারণে বাতিল করা হয়। এরপর ২য় দফায় দরপত্র পুনরায় আহ্বানের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এরপর ৩য় বার দরপত্র আহ্বান করে তা চূড়ান্তকরণে সময় লেগে যায়। প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে প্রাপ্ত দরপত্র সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি পরিশিষ্ট-খ'তে সন্নিবেশিত করা হলো।

১০। (ক) **ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা				অর্থবছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৩৭৯০.২২	৩৭৯০.২২	-	৩৩.৩৬%	২০১০-১১	৮৯.৬৮	৮৯.৬৮	-	০.৮৩%
২০১১-১২	৩৮৫৫.৬৫	৩৮৫৫.৬৫	-	৩৩.৯৩%	২০১১-১২	১৩৫.৬৬	১৩৫.৬৬	-	১.২৬%
২০১২-১৩	৩৭১৬.৬৭	৩৭১৬.৬৭	-	৩২.৭১%	২০১২-১৩	২৩৫৭.৮১	২৩৫৭.৮১	-	২১.৯৪%
			-		২০১৩-১৪	৮১৬৫.৩৪	৮১৬৫.৩৪	-	৭৫.৯৭%
মোট=	১১৩৬২.৫৪	১১৩৬২.৫৪	-	১০০%		১০৭৪৮.৪৯	১০৭৪৮.৪৯	-	১০০%

১০. (খ) **এডিপি/সংশোধিত আরএডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৮৯.৬৮	৮৯.৬৮	-	০.৫০%		৮৯.৬৮	৮৯.৬৮	-	০.৫০%
২০১১-১২	১৩৫.৬৬	১৩৫.৬৬	-	১.৫০%		১৩৫.৬৬	১৩৫.৬৬	-	১.৫০%
২০১২-১৩	১৩৫২.৪৭	১৩৫২.৪৭	-	১৩.৫১%		১৩৫১.৯৭	১৩৫১.৯৭	-	১৩.৫১%
২০১৩-১৪	৬০৫৭.৮৬	৬০৫৭.৮৬	-	৬০.০০%		৬০৫৭.৮৬	৬০৫৭.৮৬	-	৬০.০০%
২০১৪-১৫	১৭৬৫.০০	১৭৬৫.০০	-	২৪.৪৯%		১৭৪৪.৯৮	১৭৪৪.৯৮	-	২৪.৪৯%
মোট=	৯৪০০.৬৭	৯৪০০.৬৭	-	১০০.০০%		৯৩৮০.১৭	৯৩৮০.১৭	-	১০০.০০%

উপরোক্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রকল্পের মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়নি। পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে ৭৫.৯৭% বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়, যা বাস্তবায়ন হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়। কারণ এরপর প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে

০১(এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়। প্রকল্পের সুফল যথাসময়ে সুবিধাভোগীদের কাছে পৌঁছে দেওয়া নিশ্চিতকল্পে ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রবণতা পরিহার করা আবশ্যিক। প্রকল্পের অনুকূলে এডিপিতে বছরওয়ারী অর্থ প্রাপ্তি, প্রকল্প বাস্তবায়নে বাস্তবায়নকারী সংস্থার প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা ইত্যাদি বিষয়াবলী বিবেচনায় এনে ডিপিপি'র বছরওয়ারী লক্ষ্যমাত্রা ও কর্ম-পরিকল্পনা নির্ধারণ করা প্রয়োজন।

১১। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থান:** প্রকল্পের আওতায় একটি জিপ গাড়ি কেনা হয়েছে যা প্রকল্প সমাপ্তির পর বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিবহন পুলে জমা দেওয়া হয়েছে।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:**প্রযোজ্য নয়।

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
<ul style="list-style-type: none"> ➤ জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের ১৩টি স্টেশনের বিদ্যমান সিগন্যালিং সিস্টেমের পুনর্বাসন ও আধুনিকীকরণ; ➤ নিরাপদ ট্রেন পরিচালনা নিশ্চিতকরণ , ট্রেন দুর্ঘটনা হ্রাস; এবং ➤ ট্রেনের গতি বৃদ্ধিকরণ; 	<p>প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে জয়দেবপুর -ময়মনসিংহ স্টেশনের ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং সিস্টেমের আধুনিকীকরণ হয়েছে। এর ফলে নিরাপদে ট্রেন পরিচালনা করা সম্ভব হয়েছে এবং ট্রেনের গতি পূর্বের চেয়ে বৃদ্ধি পেয়েছে।</p>

১৪। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	জনাব মোঃ নাসির উদ্দিন আহমেদ প্রকল্প পরিচালক/সিগন্যাল, বাংলাদেশ রেলওয়ে, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	০১.০৭.২০১০-১৩.০৮.২০১০
২.	জনাব মোঃ মিজানুর রহমান প্রকল্প পরিচালক/সিগন্যাল, বাংলাদেশ রেলওয়ে, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	১৩.০৮.২০১০- ২৫.০৮.২০১১
৩.	জনাব মোঃ আনোয়ারুল হক প্রকল্প পরিচালক/সিগন্যাল, বাংলাদেশ রেলওয়ে, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	২৪.০৮.২০১১- ৩০.০৬.২০১৫

১৫। **অডিট সংক্রান্ত:** রেলপথ মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় যে প্রকল্পটির কোন **Internal** ও **External Audit** করা হয়নি।

১৬। **প্রশিক্ষণ:** প্রকল্পের আওতায় ৪ (চার) জন কর্মকর্তাকে ৭.৪৭ জনমাস বৈদেশিক প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান LSIS Company Ltd. South Korea কর্তৃক প্রশিক্ষণ ব্যয় নির্বাহ করা হয়েছে।

১৭। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:**

১৭.১। **বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি:** প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে মূল অনুমোদিত মেয়াদ ০১/০৭/২০১০ থেকে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত ছিল। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। এর ফলে প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ০১/০৭/২০১০ থেকে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পের মেয়াদ ৬৬.৬৬% বৃদ্ধি পায়। মূল অনুমোদিত মেয়াদকালের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়েকে সচেষ্ট হতে হবে।

১৭.২ **অপ্রতুল জনবল:** ইজ্জতপুর, ধলা ও সুতিয়াখালী- এ ৩টি স্টেশনে কম্পিউটার বেইজড সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং সিস্টেম স্থাপন করা হয়েছে। তবে এ তিনটি স্টেশনে স্টেশন মাস্টারের পদ খালি থাকার কারণে এগুলো কার্যকর করা যাচ্ছে না। ফলশ্রুতিতে একই সময়ে একাধিক ট্রেন পাসিং/ক্রসিং করতে পারে না মর্মে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডি'কে অবহিত করেন। বাস্তবায়িত প্রকল্পের সুফল পেতে এ তিনটি স্টেশনে অতি দূত স্টেশন মাস্টার নিয়োগের জন্য রেলপথ মন্ত্রণালয়/ বাংলাদেশ রেলওয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে।

১৮। মতামত/সুপারিশ:

১৮.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় প্রকল্পের অনুকূলে এডিপিতে বছরওয়ারী অর্থ প্রাপ্তি, প্রকল্প বাস্তবায়নে বাস্তবায়নকারী সংস্থার প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা ইত্যাদি বিষয়াবলী বিবেচনায় এনে ডিপিপি'র বছরওয়ারী লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১০);

১৮.২ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সম্পন্ন করতে বাংলাদেশ রেলওয়েকে সচেষ্ট হতে হবে (অনুচ্ছেদ-৯ ও ১৭.১);

১৮.৩ ইজ্জতপুর, ধলা ও সুতিয়াখালী এ তিনটি স্টেশনে অতি দূত স্টেশন মাস্টার নিয়োগের জন্য রেলপথ মন্ত্রণালয়/ বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৭.২)

১৮.৪ আউলিয়ানগর স্টেশনে সঠিক ভোল্টেজের বিদ্যুৎ সরবরাহ প্রাপ্তির জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনুচ্ছেদ-৮.৪);

১৮.৫ প্রকল্পটির ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৫);

১৮.৬। উপরের অনুচ্ছেদ-১৮.১ হতে ১৮.৫ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে রেলপথ মন্ত্রণালয় আইএমইডি-কে অবহিত করবে।

নাভারন হতে সাতক্ষীরা হয়ে মুন্সিগঞ্জ পর্যন্ত রেললাইন নির্মাণের জন্য সম্ভাব্যতা সমীক্ষারীক প্রকল্পের
সমাপ্তি-মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : Feasibility Study for Construction of Railway Line from Navaran to Munshiganj via Sathkhira (1st Revised).
- ২। প্রকল্পের ধরন : কারিগরী সমীক্ষা প্রকল্প।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৫। অর্থায়ন : জিওবি।

৬। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

(ক) বাস্তবায়ন ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

টিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয় মূল টিপিপি'র চেয়ে %
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		
১	২	৩	৪
১১৫৬.৯৬	১১৩৬.৮৯	১১১২.৮৮	৩.৮১% কম

(ক) বাস্তবায়ন সময়:

টিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত সময় (মূল টিপিপি'র চেয়ে %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		
১	২	৩	৪
জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত	জুলাই ২০১১ হতে ডিসেম্বর ২০১৪ পর্যন্ত	জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৫ পর্যন্ত	(৩০০% বেশী)

৭। প্রকল্পের পটভূমি:

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী গত ২৩/০৭/২০১০খ্রি: তারিখে সাতক্ষীরা জেলার শ্যামনগর উপজেলা সফরকালে 'পণ্য আমদানি-রপ্তানী ও জনপরিবহন সহজতর করার লক্ষ্যে যশোর থেকে সাতক্ষীরা জেলার শ্যামনগর উপজেলার মুন্সিগঞ্জ পর্যন্ত রেল যোগাযোগ স্থাপনের' প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন। বাংলাদেশের দক্ষিণ ও পশ্চিমাঞ্চল বিশেষ করে সাতক্ষীরা জেলা বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিসেবা থেকে বিচ্ছিন্ন। ওয়াল্ড হেরিটেজ সাইট হিসাবে রয়েল বেঙ্গল টাইগার, চিত্রা হরিণ ও অন্যান্য বন্য প্রাণীর অভয়াশ্রম বিশ্বের বৃহত্তম ম্যানডগ্রোভ ফরেস্ট 'সুন্দরবন' দেশী-বিদেশী পর্যটকদের জন্য আকর্ষণীয় একটি পর্যটন কেন্দ্র। কিন্তু নিরাপদ ও আরামদায়ক ভ্রমণ ব্যবস্থার অভাবে পর্যটকদের নানা সমস্যায় পড়তে হয়। যশোর-বেনাপোল সেকশনের নাভারন হতে সাতক্ষীরা হয়ে শ্যামনগর উপজেলার মুন্সিগঞ্জ ইউনিয়ন পর্যন্ত রেলওয়ে লিংক স্থাপন করা হলে পর্যটকদের সুন্দরবনে গমনাগমনে সুবিধা হবে এবং পণ্য আমদানি-রপ্তানী ও জনপরিবহন ক্ষেত্রে সাতক্ষীরা জেলা বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিসেবা নেটওয়ার্কের সঙ্গে যুক্ত হবে। এ প্রেক্ষাপটে উক্ত রেলওয়ে লিংক স্থাপনকল্পে সম্ভাব্যতা যাচাই তথা রেল লাইন নির্মাণ অর্থনৈতিক, সামাজিক ও পরিবেশগতভাবে উপযোগী কিনা তার সমীক্ষা পরিচালনার জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক আলোচ্য Feasibility Study for Construction of

Railway Line from Navaran to Munshiganj via Sathkhira-শীর্ষক সমীক্ষা প্রকল্পটি সরকারের নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়ন করা হয়।

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য: আলোচ্য কারিগরী সমীক্ষা প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো-
To conduct-

- techno-economical feasibility study and safeguard policy studies to determine the viability of railway line from Navaran to Munshiganj; and
- detailed engineering survey along the recommended alignment and prepare detailed engineering design, drawings, bid documents along with tendering services;

৯। প্রকল্পের প্রধান কার্যসমূহ: সমীক্ষা প্রকল্পটির আওতায় সম্পাদিত প্রধান কার্যসমূহ-

- Detailed engineering survey;
- Detailed engineering design, drawings; and
- Preparation of Bid Documents

১০। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন : রেল মন্ত্রণালয় প্রেরিত PCR-এ অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক কার্যক্রম বাস্তবায়ন সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ-

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	অনুমোদিত সংশোধিত টিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত টিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন
			বাস্তব	আর্থিক	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬
(A) Revenue Component					
48 74	Consultancy Services				
	Remuneration and Per Diem of International Consultants	MM	৫২	৪৪৫.৮৯	৪৪৫.৮৯
	Remuneration and Per Diem of National Consultants	MM	১০৭	১৮৬.৮৫	১৮৬.৮৫
	Office administration cost and logistics for consultants	-	-	২৬.৪৬	২৬.৪৬
	International and Local Travel	-	-	১৭.২৬	১৭.২৬
	Reports and Communications	-	-	১৭.১৫	১৭.১৫
	Equipments	-	-	৫.৩১	৫.৩১
	Workshops/seminars	-	-	-	-
	Surveys, data collection and investigations	-	-	১৪৫.৯০	১৪৫.৯০
	Office accommodation and transportation on hire charge for consultants	-	-	৩৮.৭০	৩৮.৭০
	Out of Station Allowances	-	-	৬.০০	৬.০০

ক্রঃ নং	অনুমোদিত সংশোধিত টিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত টিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন
			বাস্তব	আর্থিক	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬
48 14	Income Tax and Vat for consul- tancy services	-	-	২২২.৩৮	২২২.৩৮
48 33	Cost for Advertisement	-	-	১.০০	.৯৯
48 54	Office stationeries and other con- sumables for PD office	-	-	২.০০	-
	Sub-total Revenue Component	-	-	১১১৪.৯০	১১১২.৮৮
(B) Capital Component					
	Nil	-	-	-	-
	Sub-total (Capital Component)	-	-	-	-
(C) Contingency					
4899	Physical Contingency	-	-	১১.০০	-
	Price Contingency	-	-	১১.০০	-
	Sub-total	-	-	১২.০০	-
	Grand Total (a+b+c)	-	-	১১৩৬.৮৯	১১১২.৮৮

১১। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য : প্রকল্প পরিচালক হিসাবে ০২ জন কর্মকর্তা দায়িত্ব পালন করেছেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি প্রদান করা হলো-

নাম ও পদবি	অতিরিক্ত দায়িত্ব	দায়িত্ব গ্রহণ	দায়িত্বকাল	মন্তব্য
কাজী মোঃ রফিকুল আলম প্রধান প্রকৌশলী/পশ্চিম, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী	√	০৪/০৫/২০১১	১২/০৪/১৫ পর্যন্ত	একাধিক প্রকল্পের পরিচালক ছিলেন।
মোঃ মাহবুবুল হক বকশী প্রধান প্রকৌশলী/পশ্চিম, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী	√	১২/০৪/২০১৫	৩১/১২/১৫ পর্যন্ত	একাধিক প্রকল্পের পরিচালক ছিলেন।

১২। সংশোধিত অনুমোদিত টিপিপি-তে সংস্থান, এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য (জিওবি অংশ):

প্রকল্পের সংশোধিত টিপিপি অনুযায়ী বছরওয়ারী অর্থের সংস্থান এবং এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ-

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	আরটিপিপি-তে সংস্থান	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১		২	৩	৪
২০১১-১২	-	-	-	-
২০১২-১৩	৬.০০	৬.০০	-	-
২০১৩-১৪	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	২৯৫.০০
২০১৪-১৫	৮২৫.০০	৮২৫.০০	৮২৫.০০	৮১৭.৮৮
মোট=	১১৩১.০০	১১৩১.০০	১১২৫.০০	১১১২.৮৮

১৩। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:

(লক্ষ টাকায়)

টিপিপি	অনুমোদনের তারিখ	বাস্তবায়ন মেয়াদ	প্রাক্কলিত ব্যয়
১	২	৩	৪
মূল টিপিপি	২০/১০/২০১১	জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১২	১১৫৬.৯৬
মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম)	০৩/১০/২০১২	জুলাই ২০১১ হতে ডিসে: ২০১২	-
মেয়াদ বৃদ্ধি (২য়)	০৯/০৪/২০১৩	জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৩	-
১ম সংশোধন	২০/১১/২০১৩	জুলাই ২০১১ হতে ডিসে: ২০১৪	১১৩৬.৮৯
মেয়াদ বৃদ্ধি (৩য়)	১২/০৩/২০১৫	জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৫	-

১৪। পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়:

১৪.১ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ি ক্রয় করা হয়নি;

১৪.২ PCR-এ অনুলেখ থাকলেও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের দেয় প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী ২.০০ কোটি টাকার উর্ধ্বে ব্যয় সম্বলিত নিম্ন-বর্ণিত ০১টি প্যাকেজের আওতায় আলোচ্য প্রকল্পের কাজ দরপত্র আহবানপূর্বক পরামর্শ ক নিয়োগের মাধ্যমে সম্পাদন করা হয়-

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ	দরপত্রের তারিখ ও প্রাক্কলিত ব্যয়	চুক্তিমূল্য ও প্রকৃত ব্যয়	চুক্তিমতে কাজ সমাপ্তির ও প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	পরামর্শক প্রতিষ্ঠান
Consulting Services for Feasibility Study, Safe-guard Policy Studies, Detailed Engineering Design and Tendering Services	২২/১০/২০১১ ১১১১.৯০	১১১১.৮৯	১৫/০৩/২০১৪ ৩০/০৬/২০১৫	SMEC International Pty Ltd. in joint venture with ACE Consultants

১৫। সম্পাদিত কার্যক্রম:

প্রকল্পের আওতায় নিয়োগপ্রাপ্ত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে নিম্ন -বর্ণিত কার্যক্রম সম্পাদন করা হয় যা মূলত 'যশোর-বেনাপোল সেকশনের নাভারন হতে সাতক্ষীরা হয়ে শ্যামনগর উপজেলার মুন্সিগঞ্জ ইউনিয়ন পর্যন্ত' রেলওয়ে লিংক স্থাপনকল্পে মূল বিনিয়োগ প্রকল্প বাস্তবায়ন তথা রেল লাইন, ব্রীজ, স্টেশন বিল্ডিং ও তৎসংশ্লিষ্ট অন্যান্য নক্সা প্রণয়ন এবং প্রয়োজনীয় বিভিন্ন ধরনের ইস্যু ভিত্তিক study/Survey test করে প্রতিবেদন প্রণয়ন, Bid Document প্রণয়ন ও পর্যালোচনাসহ বিভিন্ন Social Plan প্রণয়ন সম্পৃক্ত-

(1). *Topography Related Drawing & Documents*

- Topo/Plan and longitudinal Profile;
- Cross Section of Embankment & Quantity of Earth Work;
- Contour Map
- Topo Plan of Cross section of Khals & Rivers;
- Quantity of Earth Work;
- Final Survey Report;
- Chainage 0+000 to 44+000;
- Chainage 44+000 to 84+000;

(02). Station Yard & Layout Plan Drawings

(03). Signaling Plan Drawings

(04). Land Acquisition Plan and Documents

- Land Acquisition Plan Drawings;
- Plot Schedule of Land Acquisition Plan;

(05). Geotechnical Drawings and documents

- Geotechnical Drawings;
- Final Report of Geotechnical Documents with Bore log;

(06). All Buildings and Ancillary Work Drawings

- Bagachra Station;
- Kalaroa Station;
- Satkhira Station;
- Parulia Station;
- Kaliganj Station;
- Shyamnagar Station;

(07). Gate Lodge Drawings

(08). Bridges and Box Culvert Drawings

-Bridges Drawings

Chainage 0+000 to 44+000

Chainage 44+000 to 83+800

-Box Culvert Drawings

Chainage 0+000 to 44+000

Chainage 44+000 to 83+800

(09). Track works Drawings

- Nabharan to Satkhira;
- Satkhira to Shyamnagar;

(10.) Level Crossing Drawings

(11). Tender Document

- Instructions to Tenders (ITT)/Tender data Sheet (TDS)/General Conditions of Contract (GCC)/Particular Conditions of Contract (PCC)/Tender and Contract Forms/Bill of Quantities
- General Specifications: General Requirements-
- Particular Specifications of Earthworks/Station Buildings and Electrical works/Rail Track & P-Way Materials/Bridges & Culvert/Ancillary works/Signaling/Telecommunication.



রিপোর্ট সমূহের কয়েকটির চিত্র

১৬। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য	অর্জন
<p>To conduct-</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ techno-economical feasibility study and safeguard policy studies to determine the viability of railway line from Navaran to Munshiganj; and ■ detailed engineering survey along the recommended alignment and prepare detailed engineering design, drawings, bid documents along with tendering services; 	<p>যশোহরের নাভারান থেকে সাতক্ষীরা হয়ে মুন্সিগঞ্জ পর্যন্ত রেল লাইন নির্মাণের জন্য Feasibility Study-র মাধ্যমে প্রয়োজনীয় রিপোর্ট, ডিজাইন ও প্রকিউরমেন্ট ডকুমেন্ট প্রণীত হওয়ায় এবং বর্তমানে রেল লাইনটি নির্মাণের লক্ষ্যে বিনিয়োগ প্রকল্প বাস্তবায়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হওয়ায় (ডিপিপি অনুমোদন প্রক্রিয়াধীন) আলোচ্য সমীক্ষা প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান।</p>

১৭। অডিট সংক্রান্ত: প্রকল্পটি জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৫ মেয়াদে সরকারের নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে এবং একবারও অডিট সম্পন্ন হয়নি। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের পক্ষ থেকে উদ্যোগ নেওয়া হলে অডিট সম্পন্ন হওয়ার কথা।

১৮। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

১৮.১ সমীক্ষা প্রকল্পটির আওতায় নিয়োজিত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে Feasibility Study-র আলোকে প্রণীত ডিজাইনসহ বিভিন্ন রিপোর্টের ভিত্তিতে Construction of New BG Track on Nabharan to Satkhira section on Turnkey Basis-শীর্ষক বিনিয়োগ প্রকল্প বাস্তবায়নে র জন্য ডিপিপি অনুমোদনের কার্যক্রম প্রক্রিয়াধীন। রিপোর্টসমূহ সংরক্ষণ করা হচ্ছে। ভবিষ্যতে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে গবেষণা, শিক্ষক ও শিক্ষার্থীদেরও এগুলো কাজে লাগবে মর্মে প্রতীয়মান;



প্রণীত রিপোর্টসমূহের কপি সংরক্ষণের চিত্র

১৮.২ প্রকল্পের PCR অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ থেকে অবমুক্তকৃত ১১২৫.০০ লক্ষ টাকা র মধ্যে ব্যয়িত অর্থের পরিমাণ ১১২২.৮৮ লক্ষ টাকার | উদ্বৃত্ত অর্থ সরকারি কোষাগারে ফেরত দেওয়া সংক্রান্ত তথ্য PCR-এ নেই [PCR-এর অনুচ্ছেদ-সি ০১(বি)]; এবং

১৮.৩ প্রকল্প বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত ডিপিপি-তে সংস্থানকৃত অর্থের চেয়ে ব্যয় কিছুটা কম হলেও Time over-run হয়েছে ৩০০% (অনুচ্ছেদ-৬);

১৯। আইএমইডি'র সুপারিশ:

১৯.১ বাংলাদেশ রেলওয়ের পক্ষ থেকে প্রকল্পের অডিট সম্পন্ন করার উদ্যোগ এবং অডিটে আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তির লক্ষ্যে ব্যবস্থা নিতে হবে (অনুচ্ছেদ ১৭);

১৯.২ ভবিষ্যতে গুরুত্বপূর্ণ এরূপ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে Time over-run ন্যূনতম পর্যায়ে রাখতে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ ও সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ-১৮.৩);

১৯.৩ প্রকল্পের জন্য এডিপি বরাদ্দ থেকে অবমুক্তকৃত অর্থের মধ্যে ব্যয়িত অর্থ সরকারি কোষাগারে ফেরত দেওয়া না হয়ে থাকলে তা ফেরত দেওয়ার ব্যবস্থা নিতে হবে (অনুচ্ছেদ ১৮.২);

১৯.৪ প্রকল্পের আওতায় প্রণীত ডকুমেন্টসমূহ যথাযথভাবে সংরক্ষণের ব্যবস্থা নিতে হবে। একটি কপি জাতীয় আর্কাইভে সংরক্ষণের ব্যবস্থা নেওয়া যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-১৮.১)।

২০। অনুচ্ছেদ ১৯-তে বর্ণিত সুপারিশের আলোকে প্রযোজ্য ক্ষেত্রে রেলপথ মন্ত্রণালয় ও বাংলাদেশ রেলওয়ে যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করবে এবং তা আগামী এক মাসের মধ্যে আইএমইডি-কে অবহিত করবে।

চট্টগ্রাম রেলওয়ের স্টেশন ইয়ার্ড রি-মডেলিং প্রকল্প (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্ত: ডিসেম্বর ২০১৫)

- ১.০ প্রকল্পের নাম : চট্টগ্রাম রেলওয়ের স্টেশন ইয়ার্ড রি-মডেলিং প্রকল্প (২য় সংশোধিত)
 ২.০ বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
 ৩.০ প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
 ৪.০ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়: :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংঃ)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬৫১৮.৬৬ (৫৩১৫.৫৪)	২৬২১৭.১০ (৫৯৬৭.০৯)	২৪৫১১.৭৯ (৫৯৫৩.৬২)	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩১/০৬/২০১৪	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১৫	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১৬ (ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ বছর মেয়াদ বৃদ্ধি)	(১৭৯৯৩.১ ৩) ২৭৬.০২%	২৪ মাস (৩৩.৩৩ %)

৫.০ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে): পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য।

৬.০ কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭.০ প্রকল্পের পটভূমি:

চট্টগ্রাম স্টেশন বাংলাদেশ রেলওয়ে ২য় বৃহত্তম স্টেশন। উক্ত স্টেশনে মালামাল ও যাত্রী পরিবহন খুব দ্রুত বৃদ্ধি পাচ্ছে। সে প্রেক্ষাপটে জেবিআইসি এর অর্থায়নে ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলপথ উন্নয়ন প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। উক্ত প্রকল্পের ৫টি উপ-প্রকল্প রয়েছে। যার মধ্যে আলোচ্য উপ-প্রকল্পটি অন্যতম। আলোচ্য প্রকল্পটি মোট ৬৫.১৮৬৬ কোটি টাকা (জিওবি: ১২.০৩১২ কোটি + প্রঃ সাঃ ৫৩.১৫৫৪ কোটি) ব্যয়ে জুলাই ২০০৮ হতে জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ৩১/১২/২০০৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৮.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য: যাত্রী এবং মালামাল পরিবহনের চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়ায় চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশনের অপারেশনাল ক্ষমতা বৃদ্ধিকল্পে স্টেশন ইয়ার্ড রি-মডেলিং এর মাধ্যমে বর্ধিত চাহিদা পূরণ করা।

৯.০ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:

(ক) গত ৩১/১২/২০০৭ খ্রি: তারিখে ৬৫১৮.৬৬ লক্ষ টাকা ব্যয় ও জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়;

(খ) বাস্তবায়ন পর্যায়ে প্রকল্পের ক্রয় কাজের অনুমোদিত দরপত্রের উদ্ধৃত মূল্য অনুমোদিত ডিপিপি'র ব্যয় অপেক্ষা ২৬৮% বেশী হওয়ায় ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৫১৭১.৯৪ (জিওবি: ১৮৯৫২.২৩ + প্রঃ সাঃ ৬২১৯.৭১) লক্ষ টাকা ব্যয় এবং একই মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৪/১০/২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়;

(গ) পরবর্তীতে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, প্রকল্পটি রি-ডিজাইন এবং ডলারের এক্সচেঞ্জ রেইট পরিবর্তনের কারণে পুনরায় ২৬২১৭.০৬ (জিওবি: ২০২৪৯.৯৭ + প্র:সা: ৫৯৬৭.০৯) লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২য় বার প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়।

১০.০ প্রধান ভৌত কার্যক্রম:

- (১) প্ল্যাটফর্ম নির্মাণ;
- (২) কার/সিএনজি পার্কিং নির্মাণ;
- (৩) ফুট ওভার ব্রিজ নির্মাণ;
- (৪) বাউন্ডারী ওয়াল, পানি ট্যাংক, কালভার্ট নির্মাণ;
- (৫) ১১ কিলোমিটার ট্র্যাক ও লেভেল ক্রসিং নির্মাণ; এবং
- (৬) ইলেকট্রিক সাবস্টেশন, কোয়ার্টার নির্মাণ।

১১.০ **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ০৯/১১/২০১৬ খ্রি: তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

১২.০ পর্যবেক্ষণ:

১২.১ মূল প্রকল্পটি ৬৫১৮.৬৬ লক্ষ (জিওবি: ১২০৩.১২ লক্ষ + প্র: সা: ৫৩১৫.৫৪ লক্ষ) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা দরপত্রের উদ্ধৃত দর ২৬৮% বেশী হওয়ায় ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৫১৭১.৯৪ (জিওবি: ১৮৯৫২.২৩ + প্র: সা: ৬২১৯.৭১) লক্ষ টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, প্রকল্পটি রি-ডিজাইন এবং ডলারের এক্সচেঞ্জ রেইট পরিবর্তনের কারণে পুনরায় ২৬২১৭.০৬ (জিওবি: ২০২৪৯.৯৭ + প্র:সা: ৫৯৬৭.০৯) লক্ষ টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটিতে জিওবি অনুদান ১২.০৩ কোটি টাকা হতে ২০২.৫০ কোটিতে বৃদ্ধি পেলেও প্রকল্প সাহায্য মাত্র ৫৩.১৬ কোটি টাকা হতে ৫৯.৬৭ কোটিতে বৃদ্ধি পায় (বৃদ্ধি ৬.৫১ কোটি টাকা)। বাংলাদেশ সরকার উন্নয়ন বাজেট সহায়তা লাভের উদ্দেশ্যে প্রকল্প সাহায্য গ্রহণ করে থাকে। এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে উক্ত উদ্দেশ্য ব্যর্থ হয়েছে।

অধিকন্তু উন্নয়ন সহযোগী কর্তৃক প্রকল্পে মাত্র ২২.৭৬% অর্থায়নের ফলে আন্তর্জাতিক দরপত্র আহ্বান করতে হয়েছে। যার ফলে delay payment (১.১৯ কোটি টাকা)-এর কারণে সুদ এবং price escalation (প্রায় ১২.৬৫ কোটি টাকা)-এর জন্য প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে যা জিওবি হতে পরিশোধ করা হয়েছে;

১২.২ অনুমোদিত ডিপিপিতে office equipments and furniture খাতে ২০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত পিসিআর-এ office equipments and furniture খাতে ৩০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ দেখিয়ে ২৫.৯২ লক্ষ টাকা খরচ দেখানো হয়েছে। এ ছাড়াও Reimbursement of Interest নামে ডিপিপিতে কোন অংগ ছিল না। কিন্তু পিসিআর পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, এ খাতে ১১৮.৬৮ লক্ষ টাকা খরচ করা হয়েছে। ডিপিপি'র অংগ বহির্ভূত অংগে এবং নির্দিষ্ট অংগে বরাদ্দের অতিরিক্ত ব্যয় পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃঙ্খতার পরিপন্থী। এ দু'টি খাতে অর্থ ব্যয় অত্যাবশ্যকীয় হলে ডিপিপি সংশোধন করে অর্থ ব্যয় করা উচিত ছিল। আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃঙ্খলার পরিপন্থী কাজের জন্য কর্মকর্তাদের দায় দায়িত্ব নির্ধারণ করা প্রয়োজন;

১২.৩ প্রকল্পের আওতায় চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশনের সিগনালিং বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়। এ ভবন হতে কম্পিউটারাইজড পদ্ধতিতে রেলের signal maintain করা হয়। পূর্বে manually signal maintain করা হতো মর্মে রেলওয়ের কর্মকর্তাগণ জানান। Signal maintain-এ কর্মরত টেকনিশিয়ানদের এ কাজে ব্যবহৃত যন্ত্রের মান সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে তারা জানান যে, Signal System ক্রয় ও স্থাপনের পর থেকে কোন সমস্যা হয়নি। সিগন্যাল বিল্ডিং-এর জানলা দরজার কাজগুলো ভালো মানের প্রতীয়মান হয়নি। ভবনের একটি দরজা নিম্নমানের কাঠ দিয়ে তৈরি করা হয়েছে মর্মে দেখা যায়। দরজাটি প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন;



চিত্র-১: সিগনালিং বিল্ডিং



১২.৪ প্রকল্পের আওতায় বাউন্ডারী ওয়াল, একটি প্লাটফর্ম, ১১ কিলোমিটার দীর্ঘ ৩ টি নতুন লুপ লাইন নির্মাণ ও ৬টি পুরাতন লুপ লাইন মেরামত করা হয়েছে। প্লাটফর্মে দৃষ্টি প্রতিবন্ধীদের জন্য বিশেষ ব্যবস্থা সংযোজন করা হয়েছে। বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রধান প্রকৌশলী (পূর্ব) জানান যে, জাইকা ও বাংলাদেশ সরকারের যৌথ অর্থে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হওয়ায় প্লাটফর্মের আন্তর্জাতিক ও প্রমিত মান রক্ষা করা হয়েছে;



১২.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ওভারহেড পানির ট্যাংক এবং একটি কার পার্কিং ও একটি সিএনজি অটোরিক্সা পার্কিং পরিদর্শন করা হয়। উক্ত পার্কিং দু'টি দৃষ্টি নন্দন ও কোন ক্রটি পরিলক্ষিত হয়নি। কিন্তু সিএনজি অটোরিক্সা পার্কিং-এ ময়লা আবর্জনা জমে আছে এবং ভবঘুরে লোকজনের দখলে আছে। কার পার্কিং-টি বর্তমান প্রয়োজনের তুলনায় অনেক বড়। সমগ্র কার পার্কিং টি ব্যবহৃত হচ্ছে না। কার ও সিএনজি'র জন্য একটি পার্কিং নির্মাণই যথেষ্ট ছিল। পরিদর্শন কালে রেলওয়ের কর্মকর্তাগণ জানান যে, কার পার্কিং-এ সিএনজি পার্কিং করা হচ্ছে। নির্ধারিত সিএনজি অটোরিক্সা পার্কিং-এ যাতে সিএনজি অটোরিক্সা পার্ক করা হয় সে বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন, অন্যথায় পার্কিং স্থানটি বিনষ্ট হবে। সিএনজি পার্কিং-টি নির্মাণ করে অর্থের অপচয় করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে;



১২.৬ প্রকল্পের নির্মাণ কাজ তদারকী করবার জন্য বিদেশী পরামর্শক কর্মরত ছিলেন। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত অন্যান্য নির্মাণ কাজ যেমন, ফুট ওভারব্রিজ, রেলওয়ে ট্র্যাক, ইলেকট্রিক সাব-স্টেশন, রেস্ট হাউস ইত্যাদি নির্মাণ কাজে কোন ক্রটি পরিলক্ষিত হয়নি;

১২.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির উপর **External Audit** সম্পাদন করা হয়েছে। এতে ৪টি অডিট আপত্তি রয়েছে এবং অডিট আপত্তিগুলোর জবাব দেয়া হয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক জানান। অডিট আপত্তিগুলো নিষ্পত্তি করে আইএমইডিকে অবহিত করা প্রয়োজন।

১৩.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

লক্ষ্য	অর্জন (পিসিআরএর তথ্য মতে)	মন্তব্য
যাত্রী এবং মালামাল পরিবহনের চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়ায় চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশনের অপারেশনাল ক্ষমতা বৃদ্ধিকল্পে স্টেশন ইয়ার্ড রি-মডেলিং এর মাধ্যমে বর্ধিত চাহিদা পূরণ করা।	<p>যে উদ্দেশ্য নিয়ে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল তা নিম্নোক্ত সুবিধাদিনির্মাণের ফলে অর্জিত হয়েছে</p> <p>(১) ইয়ার্ড সুবিধা:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ১১ কিলোমিটার ক্রয় সংস্কার ও নবায়ন • মাটির নীচের ইয়ার্ড ড্রেন নির্মাণ ও মেরামত • বাফার স্টপ • লেভেলক্রসিং গেইট নির্মাণ <p>(২) যাত্রী সুবিধা:</p> <ul style="list-style-type: none"> • গাড়ি ও সিএনজি অটোরিক্সার পার্কিং এলাকা নির্মাণ; • ফুট ও ভারব্রীজ নির্মাণ; • প্লাটফর্ম এবং প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ; <p>(৩) সিগন্যালিং সুবিধা:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CBI স্থাপন; <p>(৪) অন্যান্য ভৌত সুবিধা:</p> <ul style="list-style-type: none"> • কালভার্ট নির্মাণ; • ওভারহেড পানির ট্যাংক নির্মাণ; • স্টেশন বাউন্ডারী ওয়াল নির্মাণ; • গভীর নলকূপ স্থাপন; <p>(৫) অন্যান্য সুবিধাদি:</p> <ul style="list-style-type: none"> • রেস্ট হাউস নির্মাণ; • ৫০০ কেভি এবেদ্যুতিক সাব-স্টেশন নির্মাণ; 	<p>প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশনের অপারেশনাল ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে সৃষ্ট কিছু সুবিধা যেমন সিএনজি অটোরিক্সার পার্কিং ব্যবহৃত হচ্ছে না।</p>

১৪.০ **টেন্ডার সংক্রান্ত:** নভেম্বর ৯, ২০১০ তারিখে প্রকল্পের টেন্ডার আহ্বান করা হয়। মোট ৩ টি প্রতিষ্ঠান টেন্ডার ডকুমেন্ট ক্রয় করে। কিন্তু Max Automobiles Products Ltd. নামী একটি মাত্র প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে। ২৪/০১/২০১১ খ্রি: তারিখে দরপত্র খোলা হয়। এ দরপত্রের উদ্ধৃত দর ২২৬৮৬.৯৩ লক্ষ টাকা। উক্ত দরপত্রটি গ্রহণ করে ০২/০৮/২০১১ তারিখে কার্যাদেশ দেয়া হয়। উল্লেখ্য যে, মূল প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ছিল ৬৫১৮.৬৬ লক্ষ (জিওবি: ১২০৩.১২ লক্ষ + প্র: সা: ৫৩১৫.৫৪ লক্ষ) টাকা। প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা দরপত্রের উদ্ধৃত দর ২৬৮% বেশী হওয়ায় ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৫১৭১.৯৪ (জিওবি: ১৮৯৫২.২৩ + প্র: সা: ৬২১৯.৭১) লক্ষ টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি ২য় বার সংশোধন করা হয় যার অনুমোদিত ব্যয় ২৬২১৭.১০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা দরপত্রের উদ্ধৃত দর ২৬৮% বেশী হওয়া সত্ত্বেও পুনরায় দরপত্র আহ্বান করা হয়নি। প্রথম দরপত্রের উদ্ধৃত দর অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা ২৬৮% বেশী হওয়া সত্ত্বেও দ্বিতীয় বার দরপত্র আহ্বান না করার বিষয়ে রেলপথ মন্ত্রণালয় হতে ব্যাখ্যা চাওয়া যেতে পারে।

১৫.০ সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি: প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	RADP বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	প্রকৃত ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-২০০৯	১০৩৪.১৪	১৪২.৮৯	৪৫৫.৫৯	১৫.৮৬%		০.০০	০.০০	০.০০	০%
২০০৯-২০১০	১৬৭৫.১৪	২৯২.১৯	৬৭১.০১	২৫.৭০%		০.০০	০.০০	০.০০	০%
২০১০-২০১১	২২৩২.৪৬	৪৫১.৮৯	৭৮০.৮৮	৩৪%		০.০০	০.০০	০.০০	০%
২০১১-২০১২	১০৯৫.০৩	২৯২.১৯	২৯০.১৬	১৬.৮১%		২৩৬৫.৭২	১৬৪৬.৭২	৬৭৮.৭০	৯.০২%
২০১২-২০১৩	৪৩৩.০০	২৪.০২	১১৭.৮৩	৬.৬৫%		৫৯০৪.৯৯	৪২৫৯.৫৭	১৪৬৬.০১	২২.৫২%
২০১৩-২০১৪	৪৭.২৩	০.০০	২.৫০	০.৭২%		৬৭৭৪.২০	৪৯৯৫.২০	১৫৫৪.৮৩	২৫.৮৪%
২০১৪-২০১৫	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০%		১১১৭২.০০	৯৩৪৮.৪৫	২২৪৫.০৮	৪২.৬১%
মোট=	৬৫১৮.৬৬	১২০৩.১২	২৩৭৭.৯৭	১০০%		২৬২১৭.০৬	২০২৪৯.৯৭	৫৯৫৩.৬২	১০০%

১৬.০ উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:প্রযোজ্য নয়।

১৭.০ প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে প্রকল্পের যথাযথ ডিজাইন ও ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়নি। ফলে প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা

২৬৮% বেশী মূল্যে দরপত্র উদ্ধৃত হয়। উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা ব্যয় বৃদ্ধির কারণে প্রকল্প সাহায্য বৃদ্ধি করে নাই। এতে প্রকল্প সংশোধন করতে হয়েছে এবং বাস্তবায়ন কাল বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পে জিওবি অংশের ব্যয় বিপুল পরিমাণ বৃদ্ধি এবং সে অনুপাতে প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ বৃদ্ধি না পাওয়ায় সরকারের budget support-এর উদ্দেশ্য পূরণ হয়নি।

১৮.০ আইএমইডি'র মতামত:

১৮.১ উন্নয়ন সহযোগী কর্তৃক প্রকল্পে মাত্র ২২.৭৬% অর্থায়নের ফলে আন্তর্জাতিক দরপত্র আহ্বান করতে হয়েছে। যার ফলে delay payment-এর কারণে সুদ (১.১৯ কোটি টাকা) এবং price escalation(প্রায় ১২.৬৫ কোটি টাকা)-এর জন্য প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে যা জিওবি খাত হতে পরিশোধ করা হয়েছে। এতে প্রকল্পের অর্থায়নে উন্নয়ন সহযোগীর অংশ গ্রহণের মূল তাৎপর্য(spirit) ব্যাহত হয়েছে। যথাযথভাবে পরিকল্পনা প্রণয়নপূর্বক প্রকল্প গ্রহণ না করার কারণে প্রকল্প সাহায্য দ্বারা সরকারের budget support লাভের উদ্দেশ্য পূরণ হয়নি। বাংলাদেশ সরকার ও উন্নয়ন সহযোগীর অর্থায়নে প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে রেলওয়ে কর্মকর্তাদের সতর্ক হওয়া প্রয়োজন;

১৮.২ অনুমোদিত ডিপিপিতে office equipments and furniture খাতে ২০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ২৫.৯২ লক্ষ টাকা খরচ করা হয়েছে। এ ছাড়াও Reimbursement of Interest নামে ডিপিপিতে কোন অংগ ছিল না। কিন্তু এ খাতে ১১৮.৬৮ লক্ষ টাকা খরচ করা হয়েছে। ডিপিপি'র অংগ বহির্ভূত অংগে এবং নির্দিষ্ট অংগে বরাদ্দের অতিরিক্ত ব্যয় করা পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী। আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃঙ্খলার পরিপন্থী কাজের জন্য কর্মকর্তাদের দায় দায়িত্ব নির্ধারণপূর্বক আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

১৮.৩ প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা দরপত্রের উদ্ধৃত দর ২৬৮% বেশী হওয়ায় ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৫১৭১.৯৪ (জিওবি: ১৮৯৫২.২৩ +প্র: সা: ৬২১৯.৭১) লক্ষ টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি ২য় বার সংশোধন করা হয়

যার অনুমোদিত ব্যয় ২৬২১৭.১০ লক্ষ টাকা। প্রথম দরপত্রের উদ্ধৃত দর অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা ২৬৮% বেশী হওয়া সত্ত্বেও দ্বিতীয় বার দরপত্র আহ্বান না করার বিষয়ে রেলপথ মন্ত্রণালয় ব্যাখ্যা করতে পারে;

১৮.৪ সিএনজি অটোরিক্সা পার্কিং স্থান বিনষ্টের হাত হতে রক্ষা করতে পার্কিং স্থল পরিচ্ছন্ন রাখা ও অটোরিক্সা পার্কিং-এর ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন;

১৮.৫ এ প্রকল্পের উত্থাপিত অডিট আপত্তিগুলো নিষ্পত্তি করে আইএমইডিকে অবহিত গ্রহণ করা যেতে পারে;

১৮.৬ অনুচ্ছেদ: ১৮.১ হতে ১৮.৫ এ বর্ণিত মতামতের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ২(দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করা যেতে পারে।

পরিশিষ্ট-ক
(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
			১	২	৩	৪
VIL	ENGINEERING WORKS		0.00	9416.86	0.00	7833.80
	PROCUREMENT OF TRACK A TRIALS		3408.73	5255.03	3395.25	5232.00
	LCK WORKS					
	ELECTRIC WORKS		0.00	1232.78	0.00	1185.53
	RACK WORKS		0.00	1232.78	0.00	1185.53
	ELECTRIC WORKS		0.00	719.20	0.00	622.79
	SIGNALING WORKS		2438.03	3151.24	2458.03	3145.71
	LC. Impaction cost. post taxes and duties etc.		0.00	10.00	0.00	0.00
	General Provision (mobili- zation equipments. Hiv pre- vention Cost adjustment , site office, testing material transportation cost Conting- ency etc. Detailed in (An- nexure I)		120.34	6411.56	120.34	6337.37
	Office equipment & furni- ture (Annexure G)		0.00	0.00	0.00	25.02
	Reimbursement of interest Contract Agreement (Vo- lume 1of CPA-60.6)		0.00	0.00	0.00	118.68
	Total Estimated Cost=		5967.10	26217.07	5953.63	24511.73

বাংলাদেশ রেলওয়ের কন্টেইনার পরিবহণের জন্য ১৭০টি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি) ও ১১টি এমজি এয়ার ব্রেক ভ্যান (বিবিডি) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম: বাংলাদেশ রেলওয়ের কন্টেইনার পরিবহণের জন্য ১৭০টি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি) ও ১১টি এমজি এয়ার ব্রেক ভ্যান (বিবিডি) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা: বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ: রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৬৬০.৯৯ (৬৬২১.৮৭)	১১৪৯৫.৯৭ (৮৩৪১.৩৪)	১০৭০২.৮০ (৮৩৩৩.২২)	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইন এগ্রিমেন্ট(ধাণ)	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে জুন ২০১২	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১৪	১০.৭৮%	১৬৬.৬৬%

০৫। প্রকল্পের অর্থায়নিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন ডিসেম্বর ২০১৪ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Procurement of 170 nos. MG Flat Wagon (BFCT)	nos	7517.45	170	USD 10728410	170
2.	Procurement of 11 nos. MG Bogie Brake Van (BBV)	nos	561.26	11		11
3.	Capital Spares	Item	254.52	6	BDT 8333.22	6
4.	Training for concern BR Engineers (2 Month Train- ing of 6 Engineers i. e To- tal 12 man month)	MM	4.11	6		6
5.	Study tour-15 Days (BR-3: Mech. Dept.-2, Planning cell-1, Ministry of Rail- ways-1, IMED-1=Total 6 Officers)	Day	4.00			6
6.	De-Processing and Com- missioning	LS	10.00		3.75	
7.	LC opening	LS	85.00		48.60	
8.	Inspection fees	LS	50.00		34.98	
9.	Survey fees	LS	30.00		11.30	
10.	Port dues	LS	40.00		4.95	
11.	Transportation and others	LS	15.00		11.44	
12.	Office stationery & Adver- tisement	LS	8.00		4.44	
13.	CD & VAT		2916.63		2250.12	
	Total		11495.97		10702.80	

৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৭.১ প্রকল্পের পটভূমি:

বর্তমানে চট্টগ্রাম-ঢাকা কেন্দ্রিক কন্টেইনার পরিবহনের চাহিদা উত্তোরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। অথচ কন্টেইনার সার্ভিসের মাত্র ১০-১২% কন্টেইনার বাংলাদেশ রেলওয়ে পরিবহন করে। ব্যাপক চাহিদা থাকা সত্ত্বেও বাংলাদেশ রেলওয়ে বিদ্যমান মাত্র ২৩০টি (বিএফসিটি) এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন দ্বারা কন্টেনার সার্ভিস বাড়ানো সম্ভব হচ্ছে না। SMEC International মে, ২০০৭ সালের এক সমীক্ষা রিপোর্টে বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য আগামী ২০১২ সালের মধ্যে ২৮৪টি এমজি বিএফসিটি সংগ্রহের পরামর্শ দেন। ইতোমধ্যে ৫০টি বিএফসিটি সংগ্রহের একটি প্রকল্প একনেকে অনুমোদনের পর বাস্তবায়নের জন্য প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। প্রস্তাবিত প্রকল্পের মাধ্যমে ১৭০টি বিএফসিটি ক্রয় করা গেলে বাংলাদেশ রেলওয়ের কন্টেইনার পরিবহন ক্ষমতা অনেক বৃদ্ধি পাবে। এতে চট্টগ্রাম বন্দরের বিদ্যমান কন্টেইনার জট অনেকাংশে নিরসন হবে এবং ঢাকা ভিত্তিক কন্টেইনার পরিবহন সেবাও আরো উন্নত হবে। অধিকন্তু বাংলাদেশ রেলওয়ের কন্টেইনার পরিবহন ১৮-২০% পর্যন্ত বৃদ্ধি পাবে। রেলওয়ের রাজস্ব আয়ও আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি পাবে। এ প্রেক্ষাপটে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো ১৭০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন এবং ১১টি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ ও পরিচালনার মাধ্যমে

- পণ্য পরিবহন ব্যবস্থার সম্প্রসারণ;
- অধিক সংখ্যক কন্টেইনার ট্রেন পরিচালনা করা;
- কন্টেইনার পরিবহনের সংখ্যা বৃদ্ধিসহ চট্টগ্রাম বন্দরকে কন্টেইনার জটমুক্ত করা ; এবং
- বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা।

৭.৩ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:

মূল প্রকল্পটি মোট ৯৬.৬০৯৯ কোটি (জিওবি ৩০.৩৯১২ কোটি এবং প্রকল্প সাহায্য ৬৬.২১৮৭ কোটি) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং ডিসেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে গত ২৮/১২/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে দরদাতার গৃহীত দর অনুযায়ী ব্যয় বৃদ্ধি, বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার বৃদ্ধি, সিডিভ্যাটের পরিমাণ বৃদ্ধি এবং বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ২ বছর বৃদ্ধির জন্য প্রকল্পটি ১ম বার সংশোধনের প্রস্তাব করা হয়েছে। গত ১৯/০৭/২০১২ তারিখে সিসিজিপি কর্তৃক ১৭০টি এমজি বিএফসিটি ওয়াগন এবং ১১টি এমজি ব্রেক ভ্যান, ৬ আইটেম ক্যাপিটাল স্পেয়ার্স, ১২ জনমাস প্রশিক্ষণ এবং ১৫ দিনের স্টাডি ট্রার সংগ্রহের কাজ মোট ৮১.৩৮ কোটি টাকায় অনুমোদিত হয়েছে। এ প্রেক্ষাপটে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক মূল অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে ১৮.৩৪ কোটি টাকা ব্যয় বৃদ্ধিপূর্বক মোট ১১৪.৯৫ কোটি (জিওবি ৩১.৫৪ কোটি এবং প্রকল্প সাহায্য-৮৩.৪১ কোটি) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং ডিসেম্বর, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১৪ বাস্তবায়ন মেয়াদে প্রকল্পের ১ম সংশোধন অনুমোদিত হয়।

০৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	জনাব মোঃ শামসুজ্জামান সিএমই, (পশ্চিম)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০১/১২/২০১০ হতে ২৪/০২/২০১১
২.	জনাব মোঃ আক্তারুজ্জামান হাইদার সিএমই (জিআইবিআর)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৪/০২/২০১১ হতে ০২/০৩/২০১৪
৩.	জনাব আব্দুল মতিন চৌধুরী জেডিজি (ম্যাকানিক্যাল)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০২/০৩/২০১৪ হতে ১৯/০৬/২০১৪

৪.	জনাব মোঃ হারুন-অর-রশিদ সিএমই (পূর্ব)	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১৯/০৬/২০১৪ হতে ৩১/১২/২০১৪
----	---	---	------------------------------

০৯। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:** প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
1.	170 nos. MG BFCT & 11 nos. MG brake with air brake, capital Spares	8341.34	USD 10728410	04/09/2011	30/12/2012 & 23/04/2013	12 months after received of L.C.	18/03/2014 & 05/04/2014 (by 2 lots)

- প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্পের ১ম দরপত্রটি গত ০৭/১২/২০১০ তারিখে আহবান করা হয়। ২টি ভারতীয় প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করলেও উভয় প্রতিষ্ঠান টেকনিক্যালি নন-রেসপনসিভ হয়। গত ২৫/০৮/২০১১ তারিখে প্রকল্পটির বিপরীতে পুনঃদরপত্র আহবান করা হয় এবং ১০/১০/২০১১ তারিখে দরপত্র উন্মুক্ত করা হয়। ৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে।
- প্রকল্পটি মেকানিক্যাল খাঁচের হওয়ায় মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক ADG (RS) কে করা সঙ্গত হলেও এর পরিবর্তে ADG (I) কে আহবায়ক করা হয়েছে যা গ্রহণযোগ্য নয়। কারিগরি কমিটি কর্তৃক ২৩/০৫/২০১২ তারিখে মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। এ ক্ষেত্রে সময় লেগেছে ৭ মাস ১৩ দিন। পিপিআর-২০০৮ এর বিধান অনুযায়ী এ ক্ষেত্রে গ্রহণযোগ্য সময় ২৮ দিন।
- ১৭০টি এমজি বিএফসিটি ওয়াগন, ১১টি এমজি ব্রেক ভ্যান এবং আনুষাংগিক কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান M/S Titagarh Wagons Limited, Kolkata, India এর সাথে ৩০/১২/২০১২ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী ২৯/১২/২০১৩ তারিখের মধ্যে সমুদয় মালামাল সরবরাহ করার বিধান থাকলেও ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান যথাক্রমে ২৭/০৩/২০১৪ এবং ১৪/০৪/২০১৪ তারিখে দুই লটে (১ম লটে ৫০টি, ২য় লটে ৭০টি) সমুদয় মালামাল সরবরাহ করে। নির্ধারিত সময়ে মালামাল সরবরাহে ব্যর্থ হওয়ায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে চুক্তি অনুযায়ী Late Delivery Charge আরোপ করা সংগত হলেও আলোচ্য প্রকল্পে তা করা হয়নি।

১০। **সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	১.০০	১.০০	০.০০			০.৯৬	০.৯৬	০.০০	
২০১১-১২	৪.০০	৪.০০	০.০০			১.৯৬	১.৫৬	০.০০	
২০১২-১৩	৩.০০	৩.০০	০.০০			৫১.৫৬	৫১.৫৬	০.০০	
২০১৩-১৪	১০১২০.০০	৭০.০০	৭৫৫০.০০	১০০%		৯৭৫৮.৭৩	২২৫৮.৮২	৭৪৯৯.৯১	১০০%
২০১৪-১৫	৮৯৬.০০	৮৪১.০০	৫৫.০০			৮৮৯.৯৯	৫৬.৬৮	৮৩৩.৩১	

১১। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থান:** প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহন ক্রয়ের সংস্থান সংশোধিত ডিপিপিতে ছিল না।

১২। **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ইতোপূর্বে আইএমইডি কর্তৃক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়নি। প্রকল্পের অধীনে বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য সংগৃহীত ১৭০টি এমজি ফ্ল্যাট এয়াগন (বিএফসিটি) ও এয়ার ব্রেকসিস্টেমসহ ১১টি এমজি ব্রেক ভ্যান

সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য আইএমইডি'র পরিবহন সেক্টরের সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক গত ১৪/০৬/২০১৭ তারিখে চট্টগ্রামের পাহাড়তলী ওয়ার্কশপ এবং চট্টগ্রাম বন্দরের অভ্যন্তরে অবস্থিত সিজিপিওয়াই ইয়ার্ড পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১২.১ **Inventory of Assets সংরক্ষণ না করা:** প্রকল্পের আওতায় ১৭০টি এমজি বিএফসিটি ওয়াগন, ১১টি এমজি ব্রেক ভ্যান এবং আনুষাংগিক ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স সংগ্রহের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হলেও পরিদর্শনকালে প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স এর পূর্ণাঙ্গ রেজিস্ট্রার পাওয়া যায়নি। কিছু মালামালের তালিকা রাজস্ব বাজেটের আওতায় সংগৃহীত মালামালের রেজিস্ট্রারে পাওয়া গেলেও তা পূর্ণাঙ্গ তালিকা নয় এবং সেগুলো রাজস্ব বাজেটের অধীন পরিচালিত ওয়াগনগুলোর জন্য ব্যবহৃত হতে দেখা গেছে। ফলে পরিদর্শনকালে ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স সংগ্রহের যথাযথ হিসাব পাওয়া যায়নি।

১২.২ **ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স এর মাত্রাতিরিক্ত ক্ষয়:** পরিদর্শনকালে ওয়াগনগুলোর সাথে সরবরাহকৃত Buffer helical coil spring, Coupling Screw, Bogie coil spring, Air Brake Cylinder, DB Valve, Buffing gear adjustment এবং Slug adjustor প্রভৃতি স্পেয়ার্সগুলো গড়ে ১৫%-২০% হারে ক্ষয় হচ্ছে মর্মে ওয়াগন শপের কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন (স্বাভাবিক হার ৫--%-৭%)। এছাড়া চীন থেকে আমদানীকৃত ওয়াগনগুলো প্রকল্পের আওতায় সরবরাহকৃত ওয়াগনগুলো থেকে ভাল সার্ভিস দিচ্ছে মর্মে ট্রাফিক বিভাগের কর্মকর্তাগণ পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১৭০টি মিটারগেজ ফ্ল্যাট ওয়াগন এবং ১১টি মিটারগেজ ব্রেক ভ্যান সংগ্রহের মাধ্যমে * অধিক সংখ্যক কন্টেইনারবাহী ট্রেন পরিচালনা করা; * কন্টেইনারের সহজলভ্যতা বৃদ্ধি এবং * চট্টগ্রাম বন্দরের কন্টেইনার জট নিরসন করা।	প্রকল্পের আওতায় ১৭০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন এবং ১১টি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ করে বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রাফিক বিভাগে হস্তান্তর করা হয়েছে। বর্তমানে ওয়াগনগুলো দ্বারা ঢাকা -চট্টগ্রাম রপ্তানী/আমদানীকৃত পণ্য নিয়মিত পরিবহন করা হচ্ছে। এর ফলে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব গড়ে ১৭-১৮% বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৫। **অডিট সংক্রান্ত:** FAPAD (Foreign Aided Project Audit Department) কর্তৃক প্রকল্পটির কার্যক্রমের উপর ৫টি অডিট আপত্তি উত্থাপন করা হলেও অদ্যাবধি আপত্তিগুলো নিষ্পত্তি হয়নি মর্মে পরিদর্শনকালে জানা গেছে। এছাড়া রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ অডিট বিভাগ কর্তৃক অদ্যাবধি অডিট সম্পন্ন হয়নি।

১৬। **বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফর:** প্রকল্পের আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের ৬ জন কর্মকর্তার ২ মাসব্যাপী অর্থাৎ ১২ জনমাস বৈদেশিক প্রশিক্ষণ এবং আইএমইডিসহ বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের সমন্বয়ে ৬ জন কর্মকর্তার ১৫ দিনব্যাপী বৈদেশিক শিক্ষা সফরের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনায় ১টি প্যাকেজের আওতায় ১৭০টি ফ্ল্যাট ওয়াগন, ১১টি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ, ক্যাপিটাল স্পেয়ার্স, বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফরের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে উক্ত প্যাকেজের অধীন ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে ভারতে বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফর যথাযথভাবে সম্পন্ন হয়েছে জানা যায়।

১৭। **মতামত/সুপারিশ:**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ১৬৬.৬৬% সময় এবং ১০.৭৮% ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। ভবিষ্যতে অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়কে সচেতন হতে হবে;

- ১৭.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ৪(চার) জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন যা গ্রহণযোগ্য নয়। প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের ক্ষেত্রে সরকারী নির্দেশাবলী পালনের ক্ষেত্রে মন্ত্রণালয়কে আরো যত্নবান হতে হবে;
- ১৭.৩ প্রকল্পটি মেকানিক্যাল খাঁচের হলেও ADG (RS) এর পরিবর্তে ADG (I) কে মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক করার বিষয়টি গ্রহণযোগ্য নয়। এছাড়া মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক মূল্যায়ন সম্পন্ন করতে সময় লেগেছে ৭ মাস ১৩ দিন যা পিপিআর-২০০৮ এর বিধান অনুযায়ী গ্রহণযোগ্য নয়। মন্ত্রণালয় এ বিষয়টি যাচাই করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৭.৪ নির্ধারিত সময়ে ওয়াগণ সরবরাহে ব্যর্থ হওয়ায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে চুক্তি অনুযায়ী Late Delivery Charge আরোপ করা যৌক্তিক হলেও প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক তা না করার বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৭.৫ প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স এর পূর্ণাঙ্গ রেজিস্ট্রার সংরক্ষণের বিষয়ে মন্ত্রণালয় বাংলাদেশ রেলওয়েকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান করবে;
- ১৭.৬ পরিদর্শনকালে ওয়াগনগুলোর সাথে সরবরাহকৃত কিছু কিছু স্পেয়ার্স মাত্রাতিরিক্ত ক্ষয় হচ্ছে মর্মে ওয়াগন শপের কর্মকর্তাগণ অবহিত করেছেন। এছাড়া চীন থেকে আমদানীকৃত ওয়াগনগুলো প্রকল্পের আওতায় সরবরাহকৃত ওয়াগনগুলো থেকে ভাল সার্ভিস দিচ্ছে মর্মে ট্রাফিক বিভাগের কর্মকর্তাগণ পরিদর্শনকালে অবহিত করেছেন। মন্ত্রণালয় বিষয়টি যাচাই করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৭.৭ FAPAD (Foreign Aided Project Audit Department) কর্তৃক প্রকল্পটির কার্যক্রমের উপর উত্থাপিত ৫টি অডিট আপত্তি দূত নিষ্পত্তি করতে হবে। এছাড়া রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ অডিট বিভাগ কর্তৃক দূত অডিট সম্পন্ন বিষয়েও মন্ত্রণালয়কে সচেত্ব হতে হবে; এবং
- ১৭.৮ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১৮০ টি বিজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি ব্রেক ভ্যান এয়ারব্রেক ইকুইপমেন্টসহ সংগ্রহ (সংশোধিত ১৬৫টি বিজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি ব্রেক ভ্যান এয়ারব্রেক ইকুইপমেন্টসহ সংগ্রহ সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১৮০ টি বিজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি ব্রেক ভ্যান এয়ারব্রেক ইকুইপমেন্টসহ সংগ্রহ (সংশোধিত ১৬৫টি বিজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি ব্রেক ভ্যান এয়ারব্রেক ইকুইপমেন্টসহ সংগ্রহ)
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৭৮১৯.০০ (-)	১৯৫৪০.৬৭ (-)	১৭০৪৫.০৩ (-)	০১/০৮/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২	০১/০৮/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০৮/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	--	১৫৬.৫২%

০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৫ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
23.	Miscellaneous	L.S	445.00	100%	319.59	100%
24.	De-processing	L.S	50.00	100%	0.00	100%
25.	Foreign Training	12 MM	0.00	100%	0.00	100%
26.	Office stationery	L.S	6.00	100%	0.00	100%
27.	Advertisement	L.S	2.00	100%	0.87	100%
28.	Procurement of 165 Nos. BG Bogie Oil Tank Wagon & 6 Nos. BG Bogie Brake Van	No.	13541.04	100%	12723.40	100%
29.	Capital Spares	L.S	112.00	100%	100.20	100%
30.	Maintenance Spares	L.S	0.00	100%	0.00	100%
31.	Office equipment	L.S	3.00	100%	0.97	100%
32.	CD VAT	L.S	5188.16		3900.00	
33.	Physical contingency (1%)	L.S	193.47	100%	0.00	100%
	Total:	L.S	19540.67		17045.03	

- ৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৭.১ প্রকল্পের পটভূমি:

বাংলাদেশ রেলওয়ের ব্রডগেজ বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগনের বর্তমান হোল্ডিং সংখ্যা ১২৮টি। সকল বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগনের বয়স ৩১ থেকে ৪২ বছরের মধ্যে। এ ১২৮টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগনগুলি পুরাতন ডিজাইনের ক্ষয়প্রাপ্ত এবং ভ্যাকুয়াম ব্রেক পদ্ধতি সমন্বিত। বাংলাদেশের অর্থনীতির বিভিন্ন খাতে জ্বালানি তেল পরিবহনের চাহিদা বহুলাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে। অধিক জ্বালানি তেল পরিবহন বর্তমানে জাতীয় চাহিদায় পরিনত হয়েছে। সে কারণে অধিক জ্বালানি তেল পরিবহনের চাহিদা পূরণ এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধির লক্ষ্যে ভারতীয় ঋণ সহায়তায় ১৮০টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান সংগ্রহের পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে। সংগৃহীত বগি ট্যাংক ওয়াগন দ্বারা ভেড়ামারা, সৈয়দপুর, ফরিদপুর, সিরাজগঞ্জ, শান্তাহার, কাঠাখালি, নোয়াপাড়া, ঠাকুরগাঁও ইত্যাদি এলাকায় বাসবানামাধীন বিভিন্ন পাওয়ার প্ল্যান্ট, কৃষি খাত এবং শিল্প কারখানায় জ্বালানি তেল সরবরাহের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে ৫টি ট্রেন পরিচালনা করবে। এ প্রেক্ষিতে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : প্রকল্পটির সংশোধিত উদ্দেশ্য হলো ১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান সংগ্রহ ও পরিচালনার মাধ্যমে

- বিদ্যুৎ উৎপাদন, কৃষি কাজ এ বং শিল্পকাজে ব্যবহারের উদ্দেশ্যে দেশের উত্তর - পশ্চিমাঞ্চলে ডিজেল, পেট্রোল এবং ফার্নেস অয়েল পরিবহনের মাধ্যমে বর্ধিত চাহিদা পূরণ করা; এবং
- বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা।

৭.৩ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:

১৮০টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান সংগ্রহের লক্ষ্যে মূল প্রকল্পটি ভারতীয় নমনীয় ঋণ চুক্তি এর আওতায় বাস্তবায়নের লক্ষ্যে গত ০৯/০৯/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক মোট ১৭৮১৯.০০ লক্ষ (জিওবি ৫৬৯৫.৯০ লক্ষ এবং প্রকল্প সাহায্য ১২১২৩.১০ লক্ষ) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং আগস্ট, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে গৃহীত দরপত্র অনুযায়ী ট্যাংক ওয়াগন ও ব্রেক ভ্যান এর মূল্য বৃদ্ধি, ট্যাংক ওয়াগনের সংখ্যা হ্রাস (১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান), বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার বৃদ্ধি, সিডিভ্যাটের পরিমাণ বৃদ্ধি এবং বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ১ বছর বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ডিপিইসির সুপারিশক্রমে মাননীয় রেলমন্ত্রী কর্তৃক ০৫/০৭/২০১২ তারিখে প্রকল্পের ১ম সংশোধন অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের ১ম সংশোধন অনুসারে অনুমোদিত ব্যয় দাঁড়ায় ১৯৫৪০.৬৭ লক্ষ টাকা (জিওবি: ৫৭৫১.১০ লক্ষ, প্রকল্প সাহায্য: ১৩৭৮৯.৫৭ লক্ষ) এবং বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ০১/০৮/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

০৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	জনাব মোঃ সাইদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন। একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০১/০৮/২০১০ হতে ২১/০৯/২০১০
২.	জনাব দুলাল কুমার রায় অতিরিক্ত প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন। একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৭/০৯/২০১০ হতে ১০/১১/২০১০
৩.	জনাব দুলাল কুমার রায় প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন।	১১/১১/২০১০ হতে ১২/০৩/২০১৪

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
৪.	জনাব মোঃ সাইদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন।	১৩/০৩/২০১৪ হতে ০৮/০৫/২০১৪
৫.	জনাব মো: হারুন-অর-রশিদ প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন।	০৯/০৫/২০১৪ হতে ১১/০৬/২০১৪
৬.	জনাব আব্দুল মতিন চৌধুরী প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন।	২৯/০৬/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৫

০৯। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:** প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
1.	165 nos. BG Bogie Tank Wagon & 6 nos. BG Bogie brake Van with capital Spares, Foreign Training etc.	13653.04	USD 164.50300	25/10/2010	05/05/2011	17/04/2013	27/06/2013

- প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট চুক্তির শর্ত অনুযায়ী বর্ণিত দরপত্রসমূহ কেবল ইন্ডিয়ান প্রতিষ্ঠানসমূহের মধ্যে প্রতিযোগিতার ভিত্তিতে চূড়ান্ত হবে। সে অনুযায়ী ২৫/১০/২০১০ তারিখে দরপত্র আহবান করা হলে ৬টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র ক্রয় করে এবং ২টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র জমা দেয়। দরপত্র খোলা হয় ০৬/১২/২০১০ তারিখে। কিন্তু দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক দরপত্র মূল্যায়ন সম্পন্ন হয় ০৩/০৫/২০১১ তারিখে। এক্ষেত্রে দরপত্র মূল্যায়নে সময় লেগেছে ১৪৮দিন। পিপিআর-২০০৮ এর বিধান অনুযায়ী এ ক্ষেত্রে গ্রহণযোগ্য সময় ২৮ দিন।
- প্রকল্পটি মেকানিক্যাল খাঁচের হওয়ায় মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক ADG (RS) কে করা সজ্ঞাত হলেও এর পরিবর্তে ADG (I) কে আহবায়ক করা হয়েছে যা গ্রহণযোগ্য নয়।
- ১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন, ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান এবং আনুষাংগিক কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান M/S Texmaco Rail and Engineering Limited, Kolkata, India এর সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী ০৫/০৫/২০১১ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। চুক্তি অনুযায়ী ১৭/০৪/২০১৩ তারিখের মধ্যে সমুদয় মালামাল সরবরাহ করার বিধান থাকলেও ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান যথাক্রমে ২৭/০৬/২০১৩ তারিখে সমুদয় মালামাল সরবরাহ করে। নির্ধারিত সময়ে মালামাল সরবরাহে ব্যর্থ হওয়ায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের বিরুদ্ধে চুক্তি অনুযায়ী ৬৪,১১,২৪৫.০০ টাকা Late Delivery Charge আদায় করা হয়।

১০। **সংশোধিত আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	১.৮৭	১.৮৭	০.০০	০.০১%	৫০.০০	১.৮৭	১.৮৭	০.০০	০.০১%
২০১১-১২	১৮৭.৮৬	১৮৭.৮৬	০.০০	০.৯৬%	৫২.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০%
২০১২-১৩	১৯৩৫১.৮১	৫৫৬২.২৪	১৩৭৮৯.৫৭	৯৯.০৩%	২৫৬৯.০০	১৩৭৮২.৮৯	২২৮১.২৪	১১৫০১.৬৫	৮০.৮৭%

২০১৩-১৪	০.০০	০.০০	০.০০	-	১৯৬০.০০	৩১০১.০৫	১৯৩৮.৩২	১১৬২.৭৩	১৮.১৯%
২০১৪-১৫	০.০০	০.০০	০.০০	-	০.০০	১৫৯.২২	০.০০	১৫৯.২২	০.৯৩%
মোট	১৯৫৪০.৬৭	৫৭৫১.১০	১৩৭৮৯.৫৭	১০০%	৪৬৩১.০০	১৭০৪৫.০৩	৪২২১.৪৩	১২৮২৩.৬০	১০০%

১১। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থান:** প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহন ক্রয়ের সংস্থান সংশোধিত ডিপিতে ছিল না।

১২। **পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ইতোপূর্বে আইএমইডি কর্তৃক ২৮/০৫/২০১৩ তারিখে সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর দাখিলের প্রেক্ষিতে আইএমইডি'র পরিবহন সেক্টরের সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক গত ০৭/০৬/২০১৭ তারিখে সৈয়দপুর রেলওয়ে ওয়ার্কশপ এবং বাংলাদেশ পেট্রোলিয়াম কর্পোরেশন এর পার্বতীপুর ডিপোতে অবস্থিত ওয়াগনসমূহ পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১২.১ **Inventory of Assets সংরক্ষণ না করা:** প্রকল্পের আওতায় ১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান এবং আনুষঙ্গিক ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স সংগ্রহের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হলেও পরিদর্শনকালে প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স এর পূর্ণাঙ্গ রেজিস্ট্রার পাওয়া যায়নি। কিছু মালামালের তালিকা রাজস্ব বাজেটের আওতায় সংগৃহীত মালামালের রেজিস্ট্রারে পাওয়া গেলেও তা পূর্ণাঙ্গ তালিকা নয় এবং সেগুলো রাজস্ব বাজেটের অধীন পরিচালিত ট্যাংক ওয়াগনগুলোর জন্য ব্যবহৃত হতে দেখা গেছে। ফলে পরিদর্শনকালে ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স সংগ্রহের যথাযথ হিসাব পাওয়া যায়নি।

১২.২ **ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স এর মাত্রাতিরিক্ত ক্ষয়:** পরিদর্শনকালে ওয়াগনগুলোর সাথে সরবরাহকৃত CVC Coupling, Coupling Screw, Knuckle, Bogie coil spring, Air Brake Cylinder, এবং Slug adjustor প্রভৃতি স্পেয়ার্সগুলো গড়ে ১৫%-২০% হারে ক্ষয় হচ্ছে মর্মে ওয়াগন শপের কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন (স্বাভাবিক হার ৫%-৭%) যা মাত্রাতিরিক্ত।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান সংগ্রহের মাধ্যমে- (ক) বিদ্যুৎ উৎপাদন, কৃষি কাজ এবং শিল্পকাজে ব্যবহারের উদ্দেশ্যে দেশের উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলে ডিজেল, পেট্রোল এবং ফার্নেস অয়েল পরিবহনের বর্ধিত চাহিদা পূরণ করা; এবং (খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা।	প্রকল্পের আওতায় ১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান সংগ্রহ করে বাংলাদেশ রেলওয়ে র পশ্চিমাঞ্চলের ট্রাফিক বিভাগে হস্তান্তর করা হয়েছে। বর্তমানে ওয়াগনগুলো দ্বারা দেশের উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলে ডিজেল, পেট্রোল এবং ফার্নেস অয়েল নিয়মিত পরিবহন করা হচ্ছে। এর ফলে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব গড়ে ১৭-১৮% বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৫। **অডিট সংক্রান্ত:** FAPAD (Foreign Aided Project Audit Department) কর্তৃক প্রকল্পটির কার্যক্রমের উপর ২টি অডিট আপত্তি উত্থাপন করা হলেও অদ্যাবধি আপত্তিগুলো নিষ্পত্তি হয়নি মর্মে পরিদর্শনকালে জানা গেছে। এছাড়া রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ অডিট বিভাগ কর্তৃক অদ্যাবধি অডিট সম্পন্ন হয়নি।

১৬। **বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফর:** প্রকল্পের আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের ৬ জন কর্মকর্তার ২ মাসব্যাপী অর্থাৎ ১২ জনমাস বৈদেশিক প্রশিক্ষণ এবং আইএমইডিসহ বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের সমন্বয়ে ৬ জন কর্মকর্তার ১৫ দিনব্যাপী বৈদেশিক শিক্ষা সফরের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনায় ১টি প্যাকেজের আওতায় ১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন, ৬টি বিজি বগি বেক ভ্যান, ক্যাপিটাল স্পেয়ার্স, বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফরের সংস্থান রাখা

হয়। পরিদর্শনকালে উক্ত প্যাকেজের অধীন ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে ভারতে বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফর যথাযথভাবে সম্পন্ন হয়েছে জানা যায়।

১৭।

মতামত/সুপারিশ:

- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও ১৫৬.৫২% অতিরিক্ত সময় লেগেছে। ভবিষ্যতে অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়কে সচেতন হতে হবে;
- ১৭.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ৬(ছয়) জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন যা গ্রহণযোগ্য নয়। প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের ক্ষেত্রে সরকারী নির্দেশাবলী পালনের ক্ষেত্রে মন্ত্রণালয়কে আরো যত্নবান হতে হবে;
- ১৭.৩ প্রকল্পটি মেকানিক্যাল ধাঁচের হলেও ADG (RS) এর পরিবর্তে ADG (I) কে মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক করার বিষয়টি গ্রহণযোগ্য নয়। এছাড়া মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক মূল্যায়ন সম্পন্ন করতে সময় লেগেছে ১৪৮ দিন যা পিপিআর-২০০৮ এর বিধান অনুযায়ী গ্রহণযোগ্য নয়। মন্ত্রণালয় এ বিষয়টি যাচাই করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৭.৪ প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত ক্যাপিটাল ও মেইনটেন্যান্স স্পেয়ার্স এর পূর্ণাঙ্গ রেজিস্ট্রার সংরক্ষণের বিষয়ে মন্ত্রণালয় বাংলাদেশ রেলওয়েকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান করবে;
- ১৭.৫ পরিদর্শনকালে ওয়াগনগুলোর সাথে সরবরাহকৃত কিছু কিছু স্পেয়ার্স মাত্রাতিরিক্ত ক্ষয় হচ্ছে মর্মে ওয়াগন শপের কর্মকর্তাগণ অবহিত করেছেন। মন্ত্রণালয় বিষয়টি যাচাই করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৭.৬ FAPAD (Foreign Aided Project Audit Department) কর্তৃক প্রকল্পটির কার্যক্রমের উপর উত্থাপিত ৫টি অডিট আপত্তি দূত নিষ্পত্তি করতে হবে। এছাড়া রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ অডিট বিভাগ কর্তৃক দূত অডিট সম্পন্নের বিষয়েও মন্ত্রণালয়কে সচেতন হতে হবে; এবং
- ১৭.৭ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।