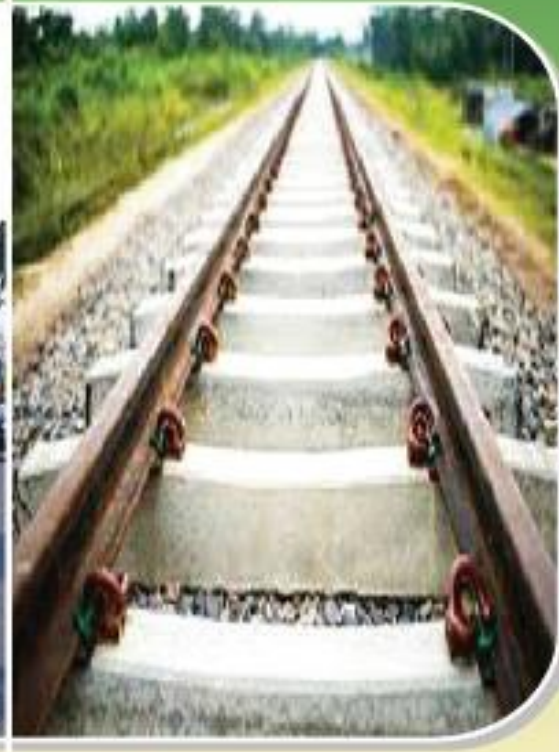




নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা
শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প



বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

৩০ জুন ২০২৩



সূচিপত্র

	নির্বাহী সার-সংক্ষেপ	i
	Abbreviations and Acronyms	iii
	Glossary	v
	প্রথম অধ্যায় – প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা	
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	২
১.৩	প্রকল্পের বর্ণনা	২
১.৪	প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হাস/বৃদ্ধি	৪
১.৫	প্রকল্পের অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন-এর হাস/বৃদ্ধির হার)	৪
১.৬	প্রকল্পের প্রধান কাজসমূহ	৫
১.৭	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা	৫
১.৮	প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা	৬
১.৯	প্রকল্পের ক্রয়-পরিকল্পনা	১০
১.১০	প্রকল্পের লগফ্রেম	১৩
১.১১	টেকসই পরিকল্পনা	১৪
১.১২	টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি)	১৪
১.১৩	সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা	১৪
১.১৪	অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা	১৫
	দ্বিতীয় অধ্যায় – নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালন পদ্ধতি ও সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা	
২.১	ভূমিকা	১৭
২.২	নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কার্যপরিধি (TOR)	১৭
২.৩	প্রকল্প এলাকা নির্বাচন	১৮
২.৪	সমীক্ষা কর্মপদ্ধতি (Methodology)	১৯
২.৫	নমুনা পদ্ধতি ও নমুনার আকার নির্ধারণ	১৯
২.৬	তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি	২০
২.৬.১	প্রশ্নমালা, চেকলিস্ট/গাইডলাইন ও মেট্রিক্স/ছক	২০
২.৬.২	ক্রয় ও নির্মাণ-বিষয়ক তথ্য সংগ্রহ	২০
২.৬.৩	সংখ্যাগত জরিপের (আর্থ-সামাজিক) তথ্য সংগ্রহ	২১
২.৬.৪	গুণগত জরিপের তথ্য সংগ্রহ	২১
	(ক) দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion)	২১
	(খ) মুখ্যব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview)	২২
	(গ) নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)	২৩
২.৬.৫	ক্রয়-সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনা	২৩
২.৬.৬	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন ডকুমেন্ট, তথ্য- উপাত্ত, নকশা ইত্যাদি সংগ্রহ ও পরীক্ষা-নিরীক্ষা এবং বিশ্লেষণ	২৩
২.৬.৭	প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন ও সংশ্লিষ্ট ভৌত কাজসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা	২৬
২.৬.৮	প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়ে আলোচনা, পর্যালোচনা এবং মাঠ পর্যায়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা	২৬
২.৬.৯	কাজের গুণগতমান পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ	২৭
২.৭	প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সবল ও দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ পদ্ধতি	২৮
২.৮	তথ্য সংগ্রহকারী কার্যক্রম পরিচালনা	২৯
২.৯	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন	৩০
২.১০	তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ	৩০
২.১১	তথ্য উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ	৩১
২.১২	জরিপ হতে প্রাপ্ত ফলাফল বিশ্লেষণ	৩১
২.১৩	প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ	৩১
২.১৪	প্রতিবেদন প্রণয়নের কর্মপরিকল্পনা	৩২
	তৃতীয় অধ্যায় – সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা	
৩.১	প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা	৩৫

৩.১.১	প্রকল্পের বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও পর্যালোচনা	৩৫
৩.১.২	প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়	৩৬
৩.১.৩	প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রমের অগ্রগতি ও সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশ ও বিশ্লেষণ	৪০
৩.১.৪	প্রকল্পের কাজ বিলম্বের কারণ ও পর্যালোচনা	৪৫
৩.১.৫	পূর্ত কাজের গুণগতমান ও ডিজাইন লাইফের পর্যালোচনা	৪৬
৩.১.৬	প্রকল্পের কাজের গুণগতমান ও সাইট ল্যাবরেটরি পর্যালোচনা	৪৭
৩.২	প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম	৪৮
৩.৩	প্রকল্পের ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য	৪৯
৩.৩.১	কার্যক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ	৪৯
৩.৩.২	পণ্যক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ	৪৯
৩.৩.৩	সেবা-সংক্রান্ত প্যাকেজ	৫০
৩.৪	প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্র প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগী গাইডলাইন ইত্যাদি) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	৫০
৩.৫	পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮-এর প্রয়োগ	৫৩
৩.৬	ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	৫৫
৩.৭	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা	৫৬
৩.৮	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্য	৫৭
৩.৮.১	প্রকল্পের জনবল নিয়োগ	৫৭
৩.৮.২	পরামর্শক প্রতিষ্ঠানে জনবল নিয়োগ	৫৯
৩.৯	প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) ও প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভা ও সভার সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন ও অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ পর্যালোচনা-সংক্রান্ত তথ্য	৫৯
৩.১০	প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন	৬৩
৩.১১	প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি-সংক্রান্ত তথ্য	৬৩
৩.১২	প্রকল্পের সময় ও ব্যয় বৃদ্ধির যৌক্তিকতা	৬৫
৩.১৩	লগফ্রেম পর্যালোচনা	৬৬
৩.১৪	টেকসই পরিকল্পনা	৬৭
৩.১৫	টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি)	৬৮
৩.১৬	অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা	৬৯
৩.১৭	প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা	৭০
৩.১৭.১	পরিমাণগত জরিপ (Quantitative Survey)	৭০
৩.১৭.২	গুণগত জরিপ (Qualitative Survey)	৭২
	(ক) দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion)	৭৫
	(খ) মুখ্য ব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview)	৭৬
৩.১৮	স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালার পর্যালোচনা	৭৭
৩.১৯	আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা	৭৮
৩.২০	পরিবেশ, পেশাগত স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা পর্যালোচনা	৭৮
	চতুর্থ অধ্যায় – প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ	
৪.১	প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকি-এর নির্দেশকসমূহ	৮১
৪.১.১	প্রকল্পের সবল দিকসমূহ পর্যালোচনা	৮২
৪.১.২	প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ পর্যালোচনা	৮২
৪.১.৩	প্রকল্পের সুযোগসমূহ পর্যালোচনা	৮৩
৪.১.৪	প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ পর্যালোচনা	৮৪
	পঞ্চম অধ্যায় – পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ	
৫.১	প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ	৮৫
৫.২	ভৌত কাজের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ	৮৫
৫.৩	ক্রয় কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ	৮৫
৫.৪	প্রকল্প উদ্দেশ্য অর্জন (এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত) পর্যবেক্ষণ	৮৬

৫.৫	প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি পর্যবেক্ষণ	৮৬
৫.৬	ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ	৮৭
৫.৭	প্রকল্পের নির্মাণ কাজের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ	৮৭
৫.৮	প্রকল্পের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা পর্যবেক্ষণ	৮৭
৫.৯	প্রকল্প অফিসের জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ	৮৮
৫.১০	পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জনবল পর্যবেক্ষণ	৮৮
৫.১১	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জনবল পর্যবেক্ষণ	৮৮
৫.১২	পূর্ত কাজের গুণগতমান ও ডিজাইন লাইফের পর্যবেক্ষণ	৮৮
৫.১৩	প্রকল্পের নির্মাণ কাজের এবং মালামালের মান নিয়ন্ত্রণ পর্যবেক্ষণ	৮৯
৫.১৪	টেস্ট ফ্রিকোয়েন্সি রেজিস্ট্রা সংরক্ষণ পর্যবেক্ষণ	৮৯
৫.১৫	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যবেক্ষণ	৮৯
৫.১৬	পিআইসি ও পিএসসি সভা পর্যবেক্ষণ	৮৯
৫.১৭	অডিট আপত্তি পর্যবেক্ষণ	৮৯
৫.১৮	আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যবেক্ষণ	৯০
৫.১৯	লগফ্রেম পর্যবেক্ষণ	৯০
৫.২০	টেকসই পর্যবেক্ষণ	৯০
৫.২১	সপ্তম ও অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা	৯০
	ষষ্ঠ অধ্যায় – সুপারিশ ও উপসংহার	
৬.১	সুপারিশমালা	৯১
৬.২	উপসংহার	৯২

সংযুক্তি

সংযুক্তি-১	অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট	৯৪
সংযুক্তি-২	দলীয় আলোচনা সম্পর্কিত চেকলিস্ট	৯৫
সংযুক্তি-৩	প্রকল্পের মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার-সম্পর্কিত চেকলিস্ট	৯৬
সংযুক্তি-৪	স্থানীয় ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার-সম্পর্কিত চেকলিস্ট	৯৮
সংযুক্তি-৫	প্রকল্পের সুবিধাভোগী/উপকারভোগীর খানা জরিপ	৯৯
সংযুক্তি-৬	জমির স্বত্বাধিকারীর ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসন-সম্পর্কিত প্রশ্নমালা	১০১
সংযুক্তি-৭	ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিস্ট	১০৩
সংযুক্তি-৮	সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নাম	১০৪
সংযুক্তি-৯	প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি-সংক্রান্ত তথ্য	১০৮
সংযুক্তি-১০	প্রকল্পের প্যাকেজভিত্তিক চলমান কাজের তালিকা	১১৩
সংযুক্তি-১১	চন্দনা রেল ব্রিজ ও গড়াই রেল ব্রিজের ডিজাইন	১১৭
সংযুক্তি-১২	ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত ছক (৪-৮ ধারা নোটিশ)	১২০
সংযুক্তি-১৩	ল্যাবরেটরি রিপোর্ট	১২১

সারণির তালিকা

সারণি-১.১	প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল	২
সারণি-১.২	প্রকল্পের অবস্থান	২
সারণি-১.৩	প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হাস/বৃদ্ধি	৪
সারণি-১.৪	প্রকল্পের অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন-এর হাস/বৃদ্ধির হার)	৪
সারণি-১.৫	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা	৫
সারণি-১.৬	প্রকল্পের বহুরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা	৬
সারণি-১.৭	প্রকল্পের মোট কার্যক্রম পরিকল্পনা	১০
সারণি-১.৮	প্রকল্পের মোট সেবাক্রম পরিকল্পনা	১১
সারণি-১.৯	প্রকল্পের মোট পণ্যক্রম পরিকল্পনা	১২
সারণি-১.১০	প্রকল্পের লগফ্রেম	১৩
সারণি-২.১	উপকারভোগী উত্তরদাতার সংখ্যা	২১
সারণি-২.২	দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের তালিকা	২২

সারগি-২.৩	অংশগ্রহণকারী মুখ্যব্যক্তিদের তালিকা	২২
সারগি-২.৪	নিবিড় সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণকারীদের তালিকা	২৩
সারগি-২.৫	ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ	২৭
সারগি-২.৬	SWOT বিশ্লেষণ পদ্ধতি	২৮
সারগি-২.৭	সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনায়	৩২
সারগি-২.৮	নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার বিস্তারিত কর্মপরিকল্পনা	৩৩
সারগি-৩.১	বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও পর্যালোচনা	৩৫
সারগি-৩.২	ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ও ব্যয়ের তুলনামূলক চিত্র (লক্ষ টাকা)	৩৬
সারগি-৩.৩	ভৌত কাজের অগ্রগতির প্রতিবেদন (কাজ-সংক্রান্ত)	৩৭
সারগি-৩.৪	ক্রয়-কাজের সম্পাদন ও প্রতিপালন উপস্থাপন (১৮ কলামে প্যাকেজ অনুসারে তথ্য)	৩৮
সারগি-৩.৫	সেবাক্রয় কার্যক্রম সম্পাদন ও প্রতিপালন উপস্থাপন (১৮ কলামে প্যাকেজ অনুসারে তথ্য)	৩৯
সারগি-৩.৬	WD-1 প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি	৪২
সারগি-৩.৭	WD-2 প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি	৪৪
সারগি-৩.৮	দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি	৪৪
সারগি-৩.৯	পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্যাবলী	৫০
সারগি-৩.১০	পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য	৫২
সারগি-৩.১১	প্যাকেজ ডাব্লিউডি ১ এবং ডাব্লিউডি ২	৫৩
সারগি-৩.১২	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন	৫৬
সারগি-৩.১৩	প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কে তথ্য	৫৭
সারগি-৩.১৪	প্রকল্প অফিসে জনবল (শ্রেণি/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত)	৫৭
সারগি-৩.১৫	প্রকল্প অফিসে জনবল (আউটসোর্সিং)	৫৮
সারগি-৩.১৬	প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভার তথ্য	৬০
সারগি-৩.১৭	পিআইসি সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য	৬১
সারগি-৩.১৮	প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভার তথ্য	৬২
সারগি-৩.১৯	পিএসসি সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য	৬৩
সারগি-৩.২০	প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি	৬৪
সারগি-৩.২১	প্রকল্পের লগফ্রেম	৬৬
সারগি-৩.২২	কারিগরি ও আর্থিক চাহিদার অভিক্ষেপ	৬৮
সারগি-৩.২৩	উপকারভোগী উত্তরদাতার সংখ্যা	৭০

লেখাচিত্রের তালিকা

লেখাচিত্র-১	দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি	৪৫
লেখাচিত্র-২	উত্তরদাতার ধরন	৭১
লেখাচিত্র-৩	উত্তরদাতার বয়স	৭১
লেখাচিত্র-৪	বাস্তবায়ন সম্পর্কে জনগণের ধারণা	৭২
লেখাচিত্র-৫	আয় বৃদ্ধি	৭২
লেখাচিত্র-৬	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	৭৩
লেখাচিত্র-৭	কলেজ ও বিশ্ববিদ্যালয় শিক্ষার্থীদের যাতায়াত সুবিধা	৭৩
লেখাচিত্র-৮	কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে সুবিধা	৭৪
লেখাচিত্র-৯	নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ	৭৪

সার-সংক্ষেপ

বাংলায় প্রথম দর্শনা থেকে জগতি পর্যন্ত ৫৩ কিলোমিটার রেললাইন স্থাপিত হয় ১৮৬২ সালে। পরবর্তীতে ১৯৩২ সালের জানুয়ারি মাসে মধুখালী থেকে কামারখালী ঘাট পর্যন্ত রেললাইন নির্মিত হয়। ১৯৭১ সালে মুক্তিযুদ্ধের সময় গুরুত্বপূর্ণ এ শাখা লাইনটি বন্ধ হয়ে যায়। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা বিগত ২৩ অক্টোবর ২০১৪ সালে রেলপথ মন্ত্রণালয় পরিদর্শনকালে প্রতিটি জেলাকে রেলওয়ে নেটওয়ার্কের আওতায় আনার নির্দেশনা প্রদান করেন। তাঁরই নির্দেশনায় “মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। যার উদ্দেশ্য হলো-মাগুরা জেলাকে রেলওয়ে নেটওয়ার্কের সাথে যুক্ত করা; রেলওয়ের মাধ্যমে উপআঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা করা এবং পদ্মা সেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে দক্ষিণাঞ্চলের যোগাযোগ স্থাপন করা। প্রকল্পটি ১২০২৪৯.৩৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে (সম্পূর্ণ জিওবি) ১ মে ২০১৮ হতে ৩০ এপ্রিল ২০২২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য বিগত ২৯/০৫/২০১৮ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয় এবং বাস্তবায়নকাল ১ মে ২০১৮ হতে ৩০ এপ্রিল ২০২৪ নির্ধারিত হয়।

আলোচ্য প্রকল্পটি নিবিড়ভাবে পরিবীক্ষণ করা হয়েছে। এ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের উদ্দেশ্য হচ্ছে প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা লক্ষ্য ও উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যতা, কাজের মান, অগ্রগতি, আর্থ-সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব ইত্যাদি বিষয়ে প্রকল্পের উপকারভোগীদের জন্য কতটুকু সুযোগ বয়ে আনবে তা যাচাই করা। সেজন্য প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ, কাজের গুণগতমান পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ, প্রশ্নোত্তর জরিপ, KII, IDI & FGD ও কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়।

প্রকল্পের কার্যক্রম মূলত ২টি প্যাকেজ **WD1** এবং **WD2**-এর মাধ্যমে বাস্তবায়নের সংস্থান রয়েছে। **WD1** প্যাকেজের আওতায় কার্যক্রমসমূহ হলো ২৩.৯০ কিলোমিটার রেলপথ নির্মাণ, স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্লাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, আরসিসি বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, ব্যালাস্ট ওয়াল, কার্ভ পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রীপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ। মে ২০২৩ পর্যন্ত এ প্যাকেজের ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% এবং আর্থিক অগ্রগতি ২৭.০০%। **WD2** প্যাকেজের আওতায় কার্যক্রমসমূহ হলো ভায়াডাক্টসহ ২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ করা। মে ২০২৩ পর্যন্ত এ প্যাকেজের ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০% এবং আর্থিক অগ্রগতি ২৮.০০%। সার্বিকভাবে প্যাকেজ ২টির ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০% এবং আর্থিক অগ্রগতি ২৭.৫০%। মে ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত ভৌত অগ্রগতি ৪০.০০% এবং আর্থিক অগ্রগতি ৩৬.১০% যা লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় অনেক কম।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সবল দিক হলো প্রকল্পের অধিকাংশ এলাকায় পূর্বের এমব্যাংকমেন্ট বিদ্যমান থাকায় ভূমি অধিগ্রহণ কম প্রয়োজন হচ্ছে। এছাড়া সময়মত অর্থ বরাদ্দ ও অর্থ ছাড়ে কোন সমস্যা হচ্ছে না। প্রকল্পের দুর্বল দিক হলো সংস্থান অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণ না হওয়া, যেমন মাগুরা জেলায় প্রায় ১১ কিলোমিটার রেললাইন তৈরি করার জন্য ১১২ একর ভূমি অধিগ্রহণের কার্যক্রমে তেমন অগ্রগতি নেই। ভূমি অধিগ্রহণে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ ও ছাড় করে ভূমি অধিগ্রহণ ত্বরান্বিত করা আবশ্যিক। এছাড়া রেল, ব্রিজের গার্ডার অদ্যাবধি সংগ্রহ করা হয়নি যা দ্রুত সংগ্রহ করা প্রয়োজন। ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী পিআইসি ও পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনার জন্য সংস্থান অনুযায়ী যথাসময়ে এসব সভার আয়োজন করা প্রয়োজন। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, এলাকার জনগণের কর্মসংস্থান, ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ, শিক্ষা ও স্বাস্থ্য

ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে ভূমিকা রাখবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে কিছু ঝুঁকি পরিলক্ষিত হয়েছে। রাশিয়া ও ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে নির্মাণ সামগ্রির মূল্য বৃদ্ধির ফলে প্রকল্পের কার্যক্রম ধীর গতিতে চলছে। এতে প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির সম্ভাবনা রয়েছে। এছাড়া চন্দনা নদীতে ব্রিজ ফাউন্ডেশনে সমস্যা হচ্ছে যা দ্রুত সমাধান করা প্রয়োজন।।

প্রকল্পটি যথাযথভাবে বাস্তবায়নের জন্য সুপারিশ হলো- প্রকল্পের মেয়াদের মধ্যে প্রকল্পটি যথাযথ বাস্তবায়নের জন্য দ্রুত ভূমি অধিগ্রহণের কাজ সম্পন্ন করে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ডিজাইন অনুসারে নির্মাণ কাজের জন্য ফ্রি একসেস দেয়া প্রয়োজন; সময়মতো বৈদেশিক মেটেরিয়াল যেমন- রেলট্র্যাক, ব্রিজ গার্ডার, এইচ-বিম, সিগন্যালিং ও কমিউনিকেশন সরঞ্জাম, রেললাইন ইলেক্ট্রিফিকেশন ও ডিজেল পাওয়ার সিস্টেম, ইত্যাদি সংগ্রহ করা প্রয়োজন; যথাসময়ে পিআইসি ও পিএসসি সভার আয়োজন ও সভার সিদ্ধান্ত অনুসরণ করা প্রয়োজন; দ্রব্যের মূল্যমান সমন্বয়ের (Price Adjustment) প্রয়োজন হওয়ায় তার সমন্বয় করা আবশ্যিক; এবং প্রকল্পের মেয়াদ অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করতে কাজের তৎপরতা, তদারকি ও শক্তিবৃদ্ধি (Reinforcement) সুনিশ্চিত করে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অবশিষ্ট কাজ সম্পাদন করা প্রয়োজন

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ কর্তৃক প্রকল্প চলাকালীন সময়ে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ একটি কার্যকরী পদক্ষেপ। সমীক্ষার ফলাফলের উপর ভিত্তি করে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণ করা যায়। বাংলাদেশ সরকারের গুরুত্বপূর্ণ এ প্রকল্পটি বর্তমান মেয়াদের (৩০/০৬/২০২৪) মধ্যে সম্পন্ন করা প্রয়োজন। এ জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে তথা রেলপথ মন্ত্রণালয়কে ভূমি অধিগ্রহণে সর্বাধিক গুরুত্ব দিয়ে ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন করা প্রয়োজন। উল্লেখ্য যে, প্রকল্পের প্রায় পাঁচটি অর্থবছর অতিবাহিত হওয়ার পরেও ভূমি অধিগ্রহণের দৃশ্যমান অগ্রগতি সম্ভব হয়নি। ভূমি অধিগ্রহণ এ প্রকল্পের প্রধান বাধা, কেননা ভূমি অধিগ্রহণ ছাড়া মাগুরা জেলার ১১ কিলোমিটার রেললাইন নির্মাণের জন্য এ্যাম্ব্যাংমেন্ট তৈরি করার কোন সুযোগ নেই।

শব্দসংক্ষেপ (Abbreviations)

ADP	Annual Development Programme
APP	Annual Procurement Plan
BAB	Bangladesh Accreditation Board
BG	Broad Gauge
BGML	Broad Gauge Main Line
BR	Bangladesh Railway
BSTI	Bangladesh Standard Testing Institute
CAR	Corrective Action Report
CCGP	Cabinet Committee on Government Purchase
CPM	Critical Path Method
CPTU	Central Procurement Technical Unit
DG	Dual Gauge
DOE	Directorate of Environment
DPP	Development Project Proforma/Proposal
ECC	Environmental Clearance Certificate
ECNEC	Executive Committee of the National Economic Council
EIA	Environmental Impact Assessment
EMP	Environmental Management Plan
FDT	Field Density Test
FGD	Focus Group Discussion
FIRR	Financial Internal Rate of Return
FS	Feasibility Study
GOB	Government of Bangladesh
ICB	Internal Competitive Bidding
ICT	Internal Competitive Tender
IDI	In-depth Interview
IEE	Initial Environmental Examination
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
IRR	Internal Rate of Return
ITP	Inspection Test Plan
KII	Key Informant Interview
LAP	Land Acquisition Plan

LAR	Land Acquisition and Resettlement
LC	Level Crossing
MGML	Meter Gauge Main Line
MOR	Ministry of Railway
MOU	Memorandum of Understanding
NCB	National Competitive Bidding
NCR	Non-Conformance Report
NCT	National Competitive Tender
NGO	Non-Government Organization
NPV	Net Present Value
OTM	Open Tendering Method
PC	Pre-Cast
PIC	Project Implementation Committee
PIU	Project Implementation Unit
PMU	Project Management Unit
PPA	Public Procurement Act
PPR	Public Procurement Rules
PSC	Project Steering Committee
QCBS	Quality and Cost Based Selection
RCC	Reinforced Cement Concrete
RDPP	Revised Development Proforma/Project Proposal
RFI	Request for Inspection
RFQ	Request for Quotation
RP	Resettlement Plan
RTM	Restricted Tendering Method
SACIL	SA Consult International Limited
SPSS	Statistical Package for Social Science
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
TAR	Trans-Asian Railway
TEC	Tender Evaluation Committee
TOC	Tender Opening Committee
TOR	Terms of Reference
WD	Work Detail

শব্দকোষ (Glossary)

ব্রডগেজ (Broad Gauge): ব্রডগেজ সাধারণত ১,৬৭৬ মিলিমিটার (৫ ফুট ৬ ইঞ্চি) স্ট্যান্ডার্ড গেজের চেয়ে চওড়া একটি রেলওয়ে ট্র্যাক গেজকে বোঝায়। ব্রডগেজের সঠিক প্রস্থ দেশ এবং অঞ্চল অনুসারে পরিবর্তিত হয় তবে এটি সাধারণত স্ট্যান্ডার্ড গেজের চেয়ে প্রশস্ত। বাংলাদেশে ব্রডগেজের প্রস্থ হলো ১,৬৭৬ মিলিমিটার (৫ ফুট ৬ ইঞ্চি)।

বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা (Annual Development Plan): বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা (ADP) একটি প্রদত্ত অর্থবছরের জন্য বাংলাদেশ সরকারের উন্নয়ন লক্ষ্য ও কৌশলগুলির রূপরেখা প্রদান করে। এটি বাংলাদেশের পরিকল্পনা কমিশন দ্বারা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন করা হয়।

স্টেশন ইয়ার্ড (Station Yard): রেলওয়ে স্টেশনের মধ্যে স্টেশন ইয়ার্ড তৈরি করা হয় যাতে ট্রেন সংরক্ষণ, একত্রিত করা এবং পরিষেবা দেয়া যায়। এটি সাধারণত প্রধান রেলওয়ে ট্র্যাকের সংলগ্নে অবস্থিত এবং বিভিন্ন উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত হয়, যেমন- যাত্রীবাহী ট্রেন পার্কিং, ট্রেন রক্ষণাবেক্ষণ, কার্গো হ্যান্ডলিং ও ট্রেন ক্রসিং করা হয়।

প্রধান লাইন (Main Line): প্রধান লাইন হলো প্রাথমিক (প্রাইমারি) রেলপথ যা প্রধান শহর এবং অন্যান্য শহরের সাথে রেলওয়ে নেটওয়ার্কের সাথে অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ অবস্থানকে সংযুক্ত করে। এটি সাধারণত রেলওয়ে নেটওয়ার্কের সবচেয়ে দীর্ঘতম ও সোজা ট্র্যাক এবং এটি সাধারণত উচ্চ-গতির ট্রেন। প্রধান লাইনের প্রায়ই অন্যান্য ট্র্যাকের তুলনায় সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার থাকে এবং একটি নির্দিষ্ট রুটে চলা বেশির ভাগ ট্রেন ব্যবহার করে।

লুপ লাইন (Loop Line): লুপ লাইন মূল লাইন থেকে শাখা হয়ে বের হয় এবং পরে এটি আবার মূল লাইনে যোগ দেয়। লুপ লাইনগুলো ট্রেনগুলোকে একে অপরকে অতিক্রম করার অনুমতি দেয়ার জন্য ব্যবহার করা হয়। যখন অন্য একটি ট্রেন মূল লাইনের উপর দিয়ে যায় তখন লুপ লাইন অন্য একটি ট্রেনের জন্য অপেক্ষা করার জায়গা দেয়।

সিগন্যালিং (Signaling): সিগন্যালিং রেল পরিবহণের একটি গুরুত্বপূর্ণ উপাদান যা ট্রেন পরিচালনার নিরাপত্তা এবং দক্ষতা নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে মুখ্য ভূমিকা পালন করে। স্টেশন মাস্টার রেলওয়ের অন্যান্য কর্মীদের স্পষ্ট ও সঠিক তথ্য প্রদান করে। ট্রেনগুলো নির্বিঘ্নে ও সময়সূচিতে চলার জন্য সিগন্যালিং সিস্টেম নিশ্চিত করে।

ক্রিপ পোস্ট (Creep Post): রেলগাড়ি চলাচল ও তাপমাত্রা বৃদ্ধির সাথে রেলপাতগুলো বেড়ে যায় এবং মূল জয়েন্ট থেকে সরে যায়। কতটুকু সরে গেল তা মাপার জন্য 1/2 কিমি পর পর ক্রিপ পোস্ট বসানো থাকে। ক্রিপ পোস্টগুলি রেলপথের স্থিতিশীলতা এবং সারিবদ্ধতা বজায় রাখতে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে, বিশেষকরে বাঁকা অংশগুলিতে যেখানে রেলের পার্শ্বীয় শক্তি বেশি থাকে।

ভায়াডাক্ট (Viaduct): ভায়াডাক্ট হলো এক ধরনের সেতু যা সাধারণত রেলওয়ের জন্য ব্যবহৃত হয়। এটি একটি দীর্ঘ উঁচু কাঠামো যা বেশ কয়েকটি স্প্যান বা খিলান দ্বারা গঠিত, যা স্তম্ভ বা স্তম্ভ দ্বারা সমর্থিত। ভায়াডাক্টগুলোকে দীর্ঘ দূরত্বে ট্রেনের মতো ভারী বোঝা বহন করার জন্য ডিজাইন করা হয় এবং এগুলি প্রায়ই উপত্যকা, নদী বা অন্যান্য বাধা অতিক্রম করতে ব্যবহৃত হয়।

কালভার্ট (Culvert): কালভার্ট সাধারণত জলের প্রবাহ পরিচালনা করতে এবং ক্ষয় রোধ করতে ব্যবহৃত হয়। এগুলো ছোট স্রোত থেকে বড় নদী পর্যন্ত বিভিন্ন প্রবাহের পরিসরকে সজ্জিত করার জন্য ডিজাইন করা হয়।

খানা (Households): একই চুলায় রান্নায় এক বা একাধিক ব্যক্তি যদি খাওয়া দাওয়া করে এবং একই ঘরে বসবাস করে তখন তাকে খানা বলা হয়। একই ঘরে কিন্তু রান্নার চুলা যদি ভিন্ন হয়, তখন প্রত্যেকটিকে আলাদা খানা বিবেচনা করা হয়। পাবলিক পলিসি ডেভেলপমেন্টে খানাগুলোকে প্রায়শই সামাজিক কল্যাণমূলক কর্মসূচি, যেমন- আবাসন ভর্তুকি, খাদ্য সহায়তা এবং স্বাস্থ্যসেবা উন্নয়ন ও বাস্তবায়ন বিশ্লেষণের একটি মূল ইউনিট হিসেবে ব্যবহার করা হয়।

ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (Focus Group Discussion): ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন বা দলীয় আলোচনা একটি গুণগত গবেষণা পদ্ধতি ও তথ্য সংগ্রহের কৌশল যেখানে ৮ থেকে ১০ জন সদস্যের সমন্বয়ে গঠিত একটি নির্বাচিত দল একটি প্রদত্ত বিষয় বা সমস্যা নিয়ে গভীরভাবে খোলামেলা আলোচনা করে। আলোচনাটি একজন দক্ষ ও পেশাদার মডারেটর পরিচালনা করে থাকে।

কি ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ (Key Informant Interview): কি ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ একটি গুণগত গবেষণা পদ্ধতি ও মৌলিক তথ্য সংগ্রহের কৌশল যেখানে কোন একটি প্রকল্প বা কাজের সাথে সংশ্লিষ্ট মূল তথ্যদাতা বা মুখ্য ব্যক্তিদের সাথে নিবিড় আলাপচারিতা করা হয়।

নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview): নিবিড় সাক্ষাৎকার হলো একটি গুণগত গবেষণা পদ্ধতি যা ব্যবহার করে কোন একটি প্রকল্প কাজের বিষয়ে গভীরভাবে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। এ পদ্ধতির মাধ্যমে একজন গবেষক একজন ব্যক্তির সাথে ব্যক্তিগত আলাপ করে তার সেই প্রকল্প কাজের অভিজ্ঞতা, ধারণা, মতামত, মন্তব্য, পরিবর্তনশীলতা এবং অপব্যবহারের বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ করে।

আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন (Socio-economic Development): আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন বলতে অর্থনৈতিক ও সামাজিক জীবনের ভারসাম্যপূর্ণ উন্নয়নকে নির্দেশ করে। অর্থনৈতিক উন্নয়নের সাথে সাথে যদি কোন সমাজের সামাজিক সমস্যা প্রকোপ হাস না পায় তবে সে সমাজের সার্বিক উন্নয়ন সাধিত হয় না। আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের অন্যতম নির্দেশক হচ্ছে জিডিপি, মাথাপিছু আয়, জীবনমান, শিক্ষার হার, স্বাস্থ্যসেবার সুবিধা, প্রত্যাশিত আয়ুষ্কাল, শ্রমিক স্তরের উন্নতি এবং নারী-পুরুষের মধ্যকার বৈষম্য দূরীকরণ।

ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে (Trans-Asian Railway): ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে (TAR) হলো একটি সংযোগমাধ্যম প্রকল্প যা দক্ষিণ এশিয়ার সাতটি দেশ - বাংলাদেশ, ভারত, ভুটান, নেপাল, পাকিস্তান, শ্রীলঙ্কা এবং মালদ্বীপের মধ্যে রেলওয়ে সংযোগ স্থাপন করা হবে। এটি একটি সাউথ-এশিয়া রেলওয়ে প্রকল্প যা এ সাতটি দেশের মধ্যে সমঝোতা ও সহযোগিতা বৃদ্ধির জন্য গঠিত হয়। এ প্রকল্পের মূল লক্ষ্য হলো এ সাতটি দেশের মধ্যে বিকল্পভাবে রেলওয়ে সংযোগ স্থাপন করে সবচেয়ে কম সময়ে এবং কম খরচে পরিবহন বিনিময় সুবিধা প্রদান করা। এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো এশিয়ার বিভিন্ন দেশগুলির মধ্যে ট্রান্সপোর্টেশন সম্প্রসারণ ও বাণিজ্যিক সহযোগিতা বৃদ্ধি করা।

এক্সিট প্ল্যান (Exit Plan): কোন প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট সুবিধাদি ও অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনার জন্য সংশ্লিষ্ট প্রকল্প বস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক অন্য কোন দপ্তরের উপর সৃষ্ট সুবিধাদি পরিচালনের দায়ভার হস্তান্তর করে প্রণীত প্রস্থান পরিকল্পনাকে এক্সিট প্ল্যান বলা হয়।

টেকসই (Sustainability): টেকসই হলো ভবিষ্যৎ সম্পর্কে চিন্তাশীল এমন একটি দৃষ্টান্ত স্থাপন করা যেখানে একটি উন্নতমানের জীবনযাত্রার জন্য পরিবেশগত, সামাজিক, সাংস্কৃতিক এবং অর্থনৈতিক বিবেচনাগুলো একটি ভারসাম্যপূর্ণ অবস্থায় বিদ্যমান থাকে। অর্থাৎ সামাজিকভাবে ন্যায্যসঙ্গত, পরিবেশগত, সাংস্কৃতিক বৈচিত্র্য ইত্যাদি সুরক্ষিত রেখে অর্থনৈতিকভাবে দক্ষ করে ভবিষ্যতের জন্য দীর্ঘমেয়াদী উন্নয়ন করাই হলো টেকসই উন্নয়ন।

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (Sustainable Development Goals): টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (SDGs) হলো ২০৩০ সালের টেকসই উন্নয়ন এজেন্ডার অংশ হিসেবে জাতিসংঘ কর্তৃক ২০১৫ সালে গৃহীত ১৭টি বৈশ্বিক লক্ষ্যের একটি সেট। এসডিজিগুলোর উদ্দেশ্য হলো দারিদ্র্যের অবসান, পৃথিবীকে রক্ষা এবং ২০৩০ সালের মধ্যে সকল মানুষ শান্তি ও সমৃদ্ধি উপভোগ করতে পারে তা নিশ্চিত করার জন্য একটি সার্বজনীন আহ্বান। জাতিসংঘ সাধারণ পরিষদ কর্তৃক গৃহীত ১৭টি টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রায় (SDGs) মোট ১৬৯টি সুনির্দিষ্ট লক্ষ্যমাত্রা রয়েছে। প্রতিটিতে অগ্রগতি পরিমাপ করার জন্য নির্দিষ্ট সূচক রয়েছে। এটি মূলত জাতিসংঘের একটি স্বচ্ছতা এবং উন্নয়ন পরিকল্পনা যা প্রায় ১৯৩ দেশে অনুসরণ করা হয়।

প্রথম অধ্যায়

প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা

১.১ প্রকল্পের পটভূমি

১৮৬২ সালে দর্শনা থেকে জগতি পর্যন্ত ৫৩.১১ কিলোমিটার ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণের মাধ্যমে এ অঞ্চলে রেলপথ চালু হয়। এরপর ১৮৭০ সালে গড়াই সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ১৮৭১ সালের ১ জানুয়ারি গোয়ালন্দ ঘাট পর্যন্ত সম্প্রসারিত করা হয়। বিশেষকরে দক্ষিণাঞ্চল থেকে বাঁশ, বেত ও পাট পরিবহনের গুরুত্ব বিবেচনা করে ১৯৩২ সালের ১ জানুয়ারি কালুখালী থেকে ভাটিয়াপাড়া পর্যন্ত রেলপথ স্থাপিত হয় এবং একই সময়ে মধুখালী থেকে কামারখালী ঘাট পর্যন্ত আরেকটি শাখা লাইন নির্মাণ করা হয়। তখন ঐ লাইনটিকে এলাকার লোকজন 'লাইফ কর্ড' হিসেবে চিহ্নিত করে। প্রায় ১০০ ব্যবসায়িক এ রেলপথ থেকে স্থানীয় মানুষ উপকৃত হয়েছে। কিন্তু ১৯৭১ সালের মুক্তিযুদ্ধের সময় এ শাখা লাইনটি বন্ধ হয়ে যায়। বর্তমান সরকার প্রতিটি জেলাকে রেল নেটওয়ার্কের আওতায় আনার মহাপরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। মাগুরা জেলাকে নতুন রেল সংযোগের আওতায় আনার লক্ষ্যে দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের জনপদগুলোতে রেল পরিষেবা দেয়া সম্ভব হবে।

পদ্মা সেতুর মাধ্যমে মাগুরা জেলাকে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সঙ্গে যুক্ত করা হলে দেশের ব্যবসা-বাণিজ্য ও অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ উন্নয়নের সুযোগ সৃষ্টি হবে। প্রসঙ্গত উল্লেখ্য যে, বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ২৩ অক্টোবর, ২০১৪ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয় পরিদর্শনকালে 'দেশের প্রতিটি জেলাকে রেল নেটওয়ার্কের আওতায় আনতে হবে' নির্দেশনা দিয়েছিলেন। উক্ত নির্দেশনার পরিপ্রেক্ষিতে মাগুরা জেলার মাননীয় সংসদ সদস্য মেজর জেনারেল (অব) এটিএম আব্দুল ওয়াহাব রেলওয়ে নেটওয়ার্কে অন্তর্ভুক্তির জন্য মাগুরা জেলাকে একটি আধা-সরকারি পত্র প্রেরণ করেন। এতে একদিকে জনগণের চলাচলে সুবিধা হবে এবং অন্যদিকে পণ্য পরিবহনের নতুন দিগন্ত উন্মোচিত হবে। এ লক্ষ্যে 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ' প্রকল্প গ্রহণ করা হয়।

প্রায় অর্ধ শতাব্দী পর ফরিদপুরের মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত নির্মিত হচ্ছে ২৩ দশমিক ৯০ কিলোমিটার (১৯.০০ কিলোমিটার প্রধান লাইন এবং ৪.৯০ কিলোমিটার লুপ লাইন) ব্রডগেজ রেলপথ। মাগুরা জেলাকে পদ্মাসেতুর মাধ্যমে ঢাকা ও দেশের অন্যান্য স্থানের সঙ্গে রেল সংযোগ স্থাপন করতেই এ উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। দীর্ঘদিন পর ঐ এলাকায় রেল সংযোগের কথা শুনে নতুন স্বপ্ন দেখছেন ফরিদপুর-মাগুরার জনসাধারণ।

৭ম পঞ্চম বার্ষিক পরিকল্পনায় সাধারণ মানুষদের জন্য রেলপথ সেবা উন্নয়ন এবং যাত্রীদের সুবিধা ও নিরাপত্তা বৃদ্ধি করার বিষয়টির উপর গুরুত্বারোপ করে কর্মকৌশল নির্ধারণ করা হয়েছে। এ পরিকল্পনার মূল লক্ষ্য হলো বাংলাদেশে রেলপথ যোগাযোগ সার্বজনীনভাবে সুবিধাজনক এবং উন্নয়নশীল করা, প্রযুক্তির ব্যবহার সুবিধাজনক করা এবং যাত্রীদের সুবিধা এবং নিরাপত্তা বৃদ্ধি করা। বাংলাদেশে রেলপথ যোগাযোগ সার্বজনীনভাবে সুবিধাজনক এবং উন্নয়নশীল, প্রযুক্তির ব্যবহার সুবিধাজনক, যাত্রীদের সুবিধা এবং নিরাপত্তা বৃদ্ধি করে এর মাধ্যমে বাংলাদেশের বিভিন্ন অঞ্চলে রেল পরিবহনের মাধ্যমে সম্পদ সরবরাহ, পারিবারিক সম্পর্ক, সমাজসেবা এবং পরিবহন সেবা সুবিধাগুলি উন্নয়ন করা যাবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে শহর ও গ্রামাঞ্চলে দারিদ্র্য ও বৈষম্য কমিয়ে নগর অভিবাসন অনেকাংশে হ্রাস পাবে।

১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিলোমিটার মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিলোমিটার লুপ লাইন) সাথে সংযুক্তকরণ;

খ) রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ;

গ) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন।

সূত্র: ডিপিপি

১.৩ প্রকল্পের বর্ণনা

প্রকল্পের নাম	:	মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ
উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	রেলপথ মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ রেলওয়ে
অর্থায়ন	:	বাংলাশে সরকার (জিওবি)
প্রকল্পের অনুমোদন	:	২৯/০৫/২০১৮ খ্রি তারিখ (একনেক)
প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয়	:	১২০২৪৯.৩৫ লক্ষ (একহাজার দুইশত দুই কোটি ঊনপঞ্চাশ লক্ষ পয়ত্রিশ) টাকা
প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল	:	প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল সম্পর্কিত তথ্য নিচের সারণি ১.১ তে উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ১.১: প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল

ধরন	আরম্ভ	সমাপ্তি
মূল	০১/০৫/২০১৮	৩০/০৪/২০২২
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম)	০১/০৫/২০১৮	৩০/০৬/২০২৪

প্রকল্পের অবস্থান : প্রকল্পের অবস্থানের তথ্য নিচের সারণি ১.২ তে প্রদান করা হলো।

সারণি ১.২: প্রকল্পের অবস্থান

বিভাগ	জেলা	উপজেলা	মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান
ঢাকা	ফরিদপুর	মধুখালী	চিত্র ১-এ প্রকল্পের অবস্থান (তারকা চিহ্ন স্থানে) দেখানো হলো
খুলনা	মাগুরা	মাগুরা সদর, শ্রীপুর	

সূত্র: ডিপিপি

প্রকল্পের অবস্থান (মানচিত্র)

মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান দেখানোর জন্য সাধারণত প্রকল্পের স্থানাঙ্ক ব্যবহৃত হয়। মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান দেখানোর জন্য একটি গ্রীড সিস্টেম ব্যবহার করা হয় যা সাধারণত উপাত্তভিত্তিক। এ গ্রীড সিস্টেমে প্রকল্পের পূর্বাবস্থান, স্থানাংক এবং নকশার সমন্বয়ে প্রদর্শিত হয়। এখানে সাধারণভাবে প্রকল্পের অবস্থান দেখানো হলো।



চিত্র ১: মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান

১.৪ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি

প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি সম্পর্কিত তথ্য নিচের সারণি ১.৩ তে উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ১.৩: প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি

(লক্ষ টাকায়)

ধরন	অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)			বাস্তবায়নকাল	অনুমোদনের তারিখ	পরিবর্তন (+/-)	
	মোট	জিওবি	প্রকল্প সাহায্য			ব্যয় (%)	মেয়াদ (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
মূল ডিপিপি	১২০২৪৯.৩৫	১২০২৪৯.৩৫	-	০১/০৫/২০১৮ হতে ৩০/০৪/২০২২	২৯/০৫/২০১৮ (একনেক)	-	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম)	১২০২৪৯.৩৫	১২০২৪৯.৩৫	-	০১/০৫/২০১৮ হতে ৩০/০৬/২০২৪	১২/০৬/২০২২ (পরিকল্পনা কমিশন, ভৌত অবকাঠামো বিভাগ)	-	৫৪% বৃদ্ধি

সূত্র: ডিপিপি

১.৫ প্রকল্পের অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন-এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার)

প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থায়নের অবস্থা সম্পর্কিত তথ্য সারণি ১.৪ তে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ১.৪: প্রকল্পের অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন-এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার)

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	সংস্থার চাহিদা	এডিপিতে বরাদ্দ	আরডিপিপিতে বরাদ্দ	ব্যয় পরিবর্তন (লক্ষ টাকায়)	ব্যয় পরিবর্তন (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২০১৭-১৮	৭৪.৭১	০.০০	০.০০	০০.০০	-	-
২০১৮-১৯	১৭৫১০.৩২	৬০০.০০	৬০০.০০	২৭৫.০০	৩২৫ হ্রাস	৫৪% হ্রাস
২০১৯-২০	৭২৩২১.৭৩	১৯৭০০.০০	২৮৩৩৫.০০	১৯৭০০.০০	৮৬৩৫ হ্রাস	৩০% হ্রাস
২০২০-২১	২৯৯৪৬.০৬	১৫০০০.০০	১৮০০০.০০	১৫০০০.০০	৩০০০ হ্রাস	১৭% হ্রাস
২০২১-২২	৩৯৬.৫৩	১২৪৬০.০০	১০০০০.০০	১২৪৬০.০০	২৪৬০ বৃদ্ধি	২৫% বৃদ্ধি
২০২২-২৩	০০.০০	২২৭৯৪.০০	২৫০০০.০০	২২৭৯৪.০০	২২০৬ হ্রাস	৯% হ্রাস
সর্বমোট	১২০২৪৯.৩৫	৭০৫৫৪.০০	৮১৯৩৫.০০	৭০২২৯.০০	১১৭০৬ হ্রাস	১৪% হ্রাস

সূত্র: ডিপিপি

১.৬ প্রকল্পের প্রধান কাজসমূহ

- মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ১৯.০০ কিলোমিটার মেইন লাইন নির্মাণ করা;
- কামারখালী ও মাগুরা স্টেশন ইয়ার্ডে ৪.৯০ কিলোমিটার লুপ লাইন নির্মাণ করা;
- ২টি নতুন স্টেশন নির্মাণ (কামারখালী ও মাগুরা) করা;
- ১টি আন্ডারপাস নির্মাণ (স্প্যান ২ X ৩০ মিটার) করা;
- ২টি প্রধান সেতু নির্মাণ [চন্দনা সেতু = ৯০ মিটার (৩ X ৩০), গড়াই সেতু = ৫৪৯ মিটার (৬ X ৯১.৫)] এবং ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ করা];
- ২৭টি ছোট ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ করা; এবং
- সিগন্যালিং কাজ এবং বৈদ্যুতিক কাজ সম্পাদন করা।

সূত্র: ডিপিপি

১.৭ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা

প্রকল্পের অনুমোদিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রার ব্যয় বিভাজন নিম্নের সারণি ১.৫ এ উপস্থাপন রা হলো।

সারণি ১.৫: প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা

					লক্ষ টাকায়
ক্রমিক নং	অঙ্গভিত্তিক কাজের বিবরণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	একক	সংখ্যা/পরিমাণ (বাস্তব)	জিওবি (আর্থিক)	মোট ব্যয় (আর্থিক)
১	২	৩	৪	৫	৬
(ক)	রাজস্ব খাত				
১	কর্মকর্তাগণের বেতন	মাস	৪৮	২৭৫.০৫	২৭৫.০৫
২	ভাতা	মাস	৪৮	২২৮.১৭	২২৮.১৭
৩	আউটসোর্সিং খরচ	মাস	৪৮	৩৯.৩৬	৩৯.৩৬
৪	পরিবেশ বিভাগের ছাড়পত্রের জন্য ফি এবং অন্যান্য পরিবেশ-সম্পর্কিত সমস্যার খরচ	থোক	১০০%	১০.০০	১০.০০
৫	TOC, TEC, স্টিয়ারিং কমিটি, প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি, ইত্যাদির সদস্যদের সম্মানী এবং বিজ্ঞাপন খরচ	থোক	১০০%	৫.০০	৫.০০
৬	পরামর্শক সম্মানী	জনমাস	১০০%	৩০২৭.৬৮	৩০২৭.৬৮
৭	অফিস সরঞ্জাম এবং অন্যান্য ভোগ্যপণ্য	থোক	১০০%	১০.০০	১০.০০
	উপ-মোট (ক)	-	১০০%	৩৫৯৫.২৬	৩৫৯৫.২৬
(খ)	মূলধন খাত				
৮	অফিস সরঞ্জাম ক্রয়	থোক	১০০%	১.৮৫	১.৮৫
৯	অফিস ফার্নিচার ও স্টেশন ফার্নিচার ক্রয়	থোক	১০০%	৫০.০০	৫০.০০
১০	ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ প্রদান	একর	১৩০	১৯৫০০.০০	১৯৫০০.০০
১১	ট্র্যাক কার্যক্রম	কিমি	২৩.৯০	৩৩৪৩১.৮০	৩৩৪৩১.৮০
১২	নির্মাণ, স্থাপন এবং অন্যান্য কাজ	-		৩০৭৪.৬৩	৩০৭৪.৬৩
১৩	বৈদ্যুতিক কাজ	প্রতি স্টেশন	৩টি	৬৫.০০	৬৫.০০
১৪	সেতুর কাজ	মিটার	৮২২.০০	৪৭১৬০.০০	৪৭১৬০.০০
১৫	সংকেত এবং টেলিযোগাযোগ কাজ	প্রতি স্টেশন	৩টি	১৪৩.০৬	১৪৩.০৬
১৬	সিডি ও ভাট	-		৫৭৩৬.২৩	৫৭৩৬.২৩
	উপ-মোট (খ)			১০৯১৬২.৫৮	১০৯১৬২.৫৮
	সর্বমোট (ক+খ)			১১২৭৫৭.৮৪	১১২৭৫৭.৮৪
(গ)	ভৌত (ফিজিক্যাল) কন্ট্রিনজেন্সি	২%		২১৪০.৪৩	২১৪০.৪৩
(ঘ)	প্রাইস কন্ট্রিনজেন্সি	৫%		৫৩৫১.০৮	৫৩৫১.০৮
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ) বাজেট	-	-	১২০২৪৯.৩৫	১২০২৪৯.৩৫

সূত্র: ডিপিপি

১.৮ প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা

প্রকল্পের অঙ্গণায় বহরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা (চুক্তি অনুযায়ী) নিচের ১.৬ সারণিতে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ১.৬: প্রকল্পের বহরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

(লক্ষ টাকায়)

ইকনোমিক কোড	ইকনোমিক সাব-কোড	ইকনোমিক সাব-কোড বর্ণনা (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					অর্থবছর-১ (২০১৭-২০১৮)			অর্থবছর-২ (২০১৮-২০১৯)			অর্থবছর-৩ (২০১৯-২০২০)			অর্থবছর-৪ (২০২০-২০২১)			অর্থবছর-৫ (২০২১-২০২২)		
			একক	একক দর	পরিমাণ	মোট ব্যয় লক্ষ টাকায়	ওজন	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব	
									অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭	১৮	১৯	২০	২১	২২	২৩
(ক) রাজস্ব																						
৪৫০০	৪৫০১	Pay of Officers	মাস	-	৪৮	২৭৫.০৫	০.২৩%	৩৪.৩৮	১২.৫০%	০.০২৯%	৬৮.৭৬	২৫.০০%	০.০৬%	৬৮.৭৯	২৫.০০%	০.০৬%	৬৮.৭০	২৫.০০%	০.০৬%	৩৪.৩৮	১২.৫০%	০.০২৯%
৪৬০০	৪৬০১	Pay of Establishment	মাস	-	৪৮	০.০০	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০	০.০০০%
৪৭০০	-	Allowance	মাস	-	৪৮	২২৮.১৭	০.১৯%	২৮.৫২	১২.৫০%	০.০২৪%	৫৭.০৪	২৫.০০%	০.০৫%	৫৭.০৪	২৫.০০%	০.০৫%	৫৭.০৪	২৫.০০%	০.০৫%	২৮.৫২	১২.৫০%	০.০২৪%

0048	-	Cost of Outsourcing	মাস	-	৪৮	৩৯.৩৬	০.০০%	৪.৯২	১২.৫০%	০.০০৪%	৯.৮৪	২৫.০০%	০.০১%	৯.৮৪	২৫.০০%	০.০১%	৯.৮৪	২৫.০০%	০.০১%	৪.৯২	১২.৫০%	০.০০৪%
0048	৪৮৩৩	Fee for DoE's clearance and cost for other environment related issues	থোক	-	-	১০.০০	০.০১%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	৪.০০	৪০.০০%	০.০০%	৬.০০	৬০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
0048	৪৮৩৩ এবং ৪৮৮৩	Cost of advertisement and remuneration of member of TOC, TEC, Steering Committee, project implementation committee etc.	থোক	-	-	৫.০০	০.০০%	১.০০	২০.০০%	০.০০১%	২.৭৫	৫৫.০০%	০.০০%	১.২৫	২৫.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
0048	৪৮৭৪, ৪৮০৩	Consultancy Services	জন মাস	-	-	৩০২৭.৬৮	২.৫২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	৬০৫.৫৪	২০.০০%	০.৫০%	১০৫৯.৬৯	৩৫.০০%	০.৮৮%	১০৫৯.৬৯	৩৫.০০%	০.৮৮%	৩০২.৭৭	১০.০০%	০.২৫২%
0048	৪৮২৮	Office Stationeries and Others consumables	থোক	-	-	১০.০০	০.০১%	১.০০	১০.০০%	০.০০১%	৫.০০	৫০.০০%	০.০০%	৩.০০	৩০.০০%	০.০০%	১.০০	১০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
উপ-মোট (রাজস্ব)						৩৫৯৫.২৬	২.৯৯%	৬৯.৮২	১.৯৪%	০.০৫৮%	৭৫২.৯৩	২০.৯৪%	০.৬৩%	১২০৫.৫৮	৩৩.৫৩%	১.০০%	১১৯৬.৩৩	৩৩.২%	০.৯৯%	৩৭০.৫৯	১০.৩১%	০.৩১%

(খ) মূলধন																						
৩০৪৭	৬৮১৯	Office Equipment	যৌক	-	-	১.৮৫	০.০০০০২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	১.৮৫	১০০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	
৩০৪৯	৬৮২১	Office Furniture and Station Furniture	যৌক	-	-	৫০.০০	০.০৪%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	১০.০০	২০.০০%	২০.০০	৪০.০০%	০.০২%	২০.০০	৪০.০০%	০.০২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	
৩০৫৩	৬৯০১	Land acquisition including compensation	একর	১৫০০	১৩০	১৯৫০০	১৬.২২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	১৫৬০০	৮০.০০%	১২.৯৭%	৩৯০০	২০.০০%	৩.২৪%	০.০০	০.০০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	
৭০০০	৭০০০	Track Works	কিমি:	১০৪	২৩.৯০	৩৩৪৩১.৮০	২৭.৮০%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	২৩৪০	৭০.০০%	১৯.৪৬%	১০০২৯.৫৪	৩০.০০%	৮.৩৪%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
৭০০১	৭০০০	Construction, installation & other works	বর্গমি:	-	-	৩০৭৪.৬৩	২.৫৬%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	২১৫২.২৪	৭০.০০%	১.৭৯%	৯২২.৩৯	৩০.০০%	০.৭৭%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
৭০০১	৭০০০	Electrical works	প্রতিষ্টেশন	-	৩	৬৫.০০	০.০৫%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	৪৫.৫০	৭০.০০%	০.০৪%	১৯.৫০	৩০.০০%	০.০২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
৭০০০	৭০০০	Bridge Works	মি:	-	৮২২.০০	৪৭১৬০.০০	৩৯.২২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	৩৩০১	৭০.০০%	২৭.৪৫%	১৪১৪৮.০০	৩০.০০%	১১.৭৭%	০.০০	০.০০%	০.০০০%

৭০০০	৭০০০	Signaling and Telecommunication Works	প্রতি স্টেশন	-	৩	১৪৩.০৬	০.১২%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	১০০.১৪	৭০.০০%	০.০৮%	৪২.৯২	৩০.০০%	০.০৪%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
৭৯০০	৭৯০১	CD-VAT		-		৫৭৩৬.২৩	৪.৭৭%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	০.০০	০.০০%	০.০০%	৪০১৫.৩৬	৭০.০০%	৩.৩৪%	১৭২০.৮৭	৩০.০০%	১.৪৩%	০.০০	০.০০%	০.০০০%
উপমোট (মূলধন)						১০৯১৬২.৫৮	৯০.৭৮%	০.০০	০.০০%	০.০০০%	১৫৬১১.৮৫	১৪.৩০%	১২.৯৮%	৬৬৬৪৭.৫১	৬১.০৫%	৫৫.৪২%	২৬৯০৩.২২	২৪.৬৫%	২২.৩৭%	০.০০	০.০০%	
৭৯২০	৭৯৮১	(গ) ফিজিক্যাল কনটিনজেন্সি				২১৪০.৪৩	১.৭৮%	১.৪০	০.০৭%	০.০০১%	৩২৭.৩০	১৫.২৯%	০.২৭%	১২৭৬.৭৫	১৫.২৯%	০.২৭%	৫২৭.৫৭	২৪.৬৫%	০.৪৪%	৭.৪১	০.৩৫%	০.০১%
	৭৯৮১	(ঘ) প্রাইস কনটিনজেন্সি				৫৩৫১.০৮	৪.৪৫%	৩.৪৯	০.০৭%	০.০০৩%	৮১৮.২৪	১৫.২৯%	০.৬৮%	৩১৯১.৮৯	১৫.২৯%	০.৬৮%	১৩১৮.৯০	২৪.৬৫%	১.১০%	১৮.৫৩	০.৩৫%	০.০২%
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)						১২০২৪৯.৩৫	১০০.০০%	৭৪.৭১	০.০৬%	০.০৬২%	১৭৫১০.৩২	১৪.৫৬%	১৪.৫৬%	৭২৩২১.৭৩	৬০.১৪%	৬০.১৪%	২৯৯৪৬.০৬	২৪.৯০%	২৪.৯০%	৩৯৬.৫৩	০.৩৩%	০.৩৩%

সূত্র: ডিপিসি

১.৯ প্রকল্পের ক্রয়-পরিকল্পনা

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনার তথ্য উপাত্ত নিচের সারণিতে (১.৭, ১.৮, ও ১.৯) উপস্থাপন করা হলো। সারণি ১.৭ হলো প্রকল্পের কার্যক্রম পরিকল্পনা, সারণি ১.৮ হলো প্রকল্পের সেবাক্রম পরিকল্পনা এবং সারণি ১.৯ হলো প্রকল্পের পণ্যক্রম পরিকল্পনা।

১.৯.১ প্রকল্পের মোট কার্যক্রম পরিকল্পনা (Total Procurement Plan for Works):

প্রকল্পের মোট কার্যক্রম পরিকল্পনা নিচের ১.৭ সারণিতে উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ১.৭: প্রকল্পের মোট কার্যক্রম পরিকল্পনা

মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	রেলপথ মন্ত্রণালয়	প্রকল্প ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	
সংস্থা	:	বাংলাদেশ রেলওয়ে		
ক্রয়কারী এনটিটির নাম ও কোড	:	মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে		
প্রকল্প/কার্যক্রমের নাম ও কোড	:	মধুখালি হতে কামারখালি হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ		
			মোট	১২০২৪৯.৩৫
			জিওবি	১২০২৪৯.৩৫
			নিজস্ব অর্থ	০.০০

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা (পূর্তকাজ)	ক্রয় পদ্ধতি ও ধরন	চুক্তি অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত মূল্য (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
						প্রাক-যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
WD1	মধুখালি হতে কামারখালি হয়ে মাগুরা পর্যন্ত রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্ল্যাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, RCC বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, বাউন্ডারি ওয়াল, কার্ট পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রিপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।	ওটিএম (এনসিবি)	সিসিজিপি	জিওবি	৩৮৮৭৪.৪৯	আবশ্যিক নয়	মে ০১, ২০১৯	অক্টোবর ৩১, ২০১৯	এপ্রিল ৩০, ২০২১
WD2	২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ। এইচ বিমসহ ২৫ টন এক্সেল লোডিংসহ বিজি স্ট্যান্ডার্ড মেজর ব্রিজ (ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ১ # ১৬৮০ মিটার এবং মেজর ব্রিজ ২ # ১৬৮০ মিটার)।	ওটিএম (এনসিবি)	সিসিজিপি	জিওবি	৪৫০০০.০০	আবশ্যিক নয়	মে ০১, ২০১৯	অক্টোবর ৩১, ২০১৯	এপ্রিল ৩০, ২০২১
পূর্ত কাজের মোট মূল্য					৮৩৮৭৪.৪৯				

সূত্র: ডিপিপি

১.৯.২ প্রকল্পের মোট সেবাক্রয় পরিকল্পনা (Total Procurement Plan for Services)

প্রকল্পের মোট সেবাক্রয় পরিকল্পনা নিচের ১.৮নং সারণিতে উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ১.৮: প্রকল্পের মোট সেবাক্রয় পরিকল্পনা

মন্ত্রণালয়/বিভাগ :	রেলপথ মন্ত্রণালয়
সংস্থা :	বাংলাদেশ রেলওয়ে
ক্রয়কারী এনটিটির নাম ও কোড :	মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে
প্রকল্প/কার্যক্রমের নাম ও কোড :	মধুখালি হতে কামারখালি হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

প্রকল্প ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	
মোট	১২০২৪৯.৩৫
জিওবি	১২০২৪৯.৩৫
নিজস্ব অর্থ	০.০০

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা (সেবা)	ক্রয় পদ্ধতি ও ধরন	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত মূল্য (লক্ষ টাকা) (টোল্ড ও ভ্যাট ছাড়া)	সম্ভাব্য তারিখ			
						প্রাক-যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
SD1	পর্যায় ০১: সম্ভাব্যতা অধ্যয়নের জন্য পরামর্শ পরিষেবা, বিশদ নকশা, টেন্ডারিং পরিষেবা	(QCBS) (এনসিবি)	সিসিজিপি	জিওবি	১২০০.১৫	মে ১৫, ২০১৮	জুলাই ১৪, ২০১৮	অক্টোবর ৩১, ২০১৮	এপ্রিল ৩০, ২০২২
	পর্যায় ০২: কনস্ট্রাকশন তত্ত্বাবধান পরিষেবা এবং ট্রুটির দায়বদ্ধতার জন্য পরামর্শ পরিষেবা	(QCBS) (এনসিবি)	সিসিজিপি	জিওবি	১৮২৭.৫৩	মে ১৫, ২০১৮	জুলাই ১৪, ২০১৮	অক্টোবর ৩১, ২০১৮	এপ্রিল ৩০, ২০২২
পরামর্শক সেবার মোট মূল্য					৩০২৭.৬৮				

সূত্র: ডিপিপি

১.৯.৩ প্রকল্পের মোট পণ্যক্রয় পরিকল্পনা (Total Procurement Plan for Goods)

প্রকল্পের মোট পণ্যক্রয় পরিকল্পনা নিচের ১.৯নং সারণিতে উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ১.৯: প্রকল্পের মোট পণ্যক্রয় পরিকল্পনা

মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	রেলপথ মন্ত্রণালয়
সংস্থা	:	বাংলাদেশ রেলওয়ে
ক্রয়কারী এনটিটির নাম ও কোড	:	মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে
প্রকল্প/কার্যক্রমের নাম ও কোড	:	মধুখালি হতে কামারখালি হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

প্রকল্প ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	
মোট	১২০২৪৯.৩৫
জিওবি	১২০২৪৯.৩৫
নিজস্ব অর্থ	০.০০

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা (পণ্য)	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	ক্রয় অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত মূল্য (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ		
								দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
GD1	স্টেশনারি আইটেম এবং অন্যান্য ভোগ্যপণ্য ক্রয়	থোক টাকা	১	লিমিটেড টেন্ডারিং মেথড (LTM)	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১০.০০	প্রকল্প সময়কালে এক এক করে ক্রয় করা হবে (প্রয়োজন অনুযায়ী)		
GD2	কম্পিউটার/ল্যাপটপ এবং অন্যান্য সরবরাহ (প্রিন্টার, ইউপি, ইত্যাদি) ক্রয়	থোক টাকা	১	রিকোয়েস্ট ফর কোটেশন (RFQ)	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১.৮৫	মে ১৫, ২০১৮	জুলাই ১৪, ২০১৮	নভেম্বর ১১, ২০১৮
GD3	অফিস আসবাবপত্র এবং স্টেশন আসবাবপত্র ক্রয়	থোক টাকা	১	লিমিটেড টেন্ডারিং মেথড (LTM)	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	৫০.০০	প্রকল্প সময়কালে এক এক করে ক্রয় করা হবে (প্রয়োজন অনুযায়ী)		
ক্রয়কৃত পণ্যের মোট মূল্য							৬১.৮৫			

সূত্র: ডিপিপি

১.১০ প্রকল্পের লগফ্রেম

প্রকল্পের লগফ্রেম নিচের ১.১০ নং সারণিতে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ১.১০: প্রকল্পের লগফ্রেম

বর্ণনামূলক সারসংক্ষেপ	উদ্দেশ্য যাচাইযোগ্য সূচক	যাচাই করার উপায়	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান
<p>প্রকল্পের লক্ষ্য (Goal)</p> <p>ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্ত করা।</p> <p>খ) মধুখালী এবং মাগুরা জেলার মধ্যে সহজ এবং সমতাপূর্ণ যোগাযোগ স্থাপন করা।</p>	<p>ক) প্রকল্পের মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের আয় বৃদ্ধি পাবে।</p> <p>খ) এ প্রকল্পের মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের আয় বৃদ্ধি পাবে।</p>	<p>ক) বাংলাদেশ রেলওয়ের সময়সূচি।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের তথ্যবই।</p>	
<p>প্রকল্পের উদ্দেশ্য (Outcome)</p> <p>ক) মাগুরা জেলাকে পদ্মা সেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকা এবং দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সংযোগের মাধ্যমে ব্যবসা বাণিজ্য এবং দেশের অভ্যন্তরীণ যোগাযোগের উন্নয়নসাধনের সুযোগ সৃষ্টি হবে।</p> <p>খ) সহজ আরামদায়ক এবং স্বল্পমূল্যে রেল সেবা প্রদান।</p>	<p>ক) পদ্মা সেতুর মাধ্যমে ঢাকা-মাগুরা জেলার মধ্য দিয়ে যাত্রী ও মালবাহী ট্রেন পরিচালনা করা।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের সেবর মান বৃদ্ধি পাবে ও রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে।</p>	<p>ক) বাংলাদেশ রেলওয়ের তথ্য বই।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের আয়ের রেজিস্টার।</p> <p>গ) স্টেশন ও নিয়ন্ত্রণের তালিকা।</p> <p>ঘ) বাংলাদেশ রেলওয়ের সময়সূচি।</p> <p>ঙ) ট্রেনের প্রকৃত সংখ্যা এবং চলমান সময়।</p>	<p>ক) সঠিক সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য অর্থায়ন নিশ্চিত করা।</p> <p>খ) সঠিক সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা।</p>
<p>আউটপুট (Output)</p> <p>ক) মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ (দৈর্ঘ্য- ২৩.৯০ কিমি লাইন)।</p> <p>খ) নির্মাণ, স্থাপন ও অন্যান্য কাজ।</p> <p>গ) ২০টি সেতু- (১) মেজর ব্রিজ ২টি- ১৬৮০ মি (ভায়াডাক্টসহ) এবং (২) মাইনর ব্রিজ ও কালভার্ট -১৮ টি</p> <p>ঘ) সিগন্যালিং কাজ।</p> <p>ঙ) ইলেকট্রিক্যাল কাজ।</p> <p>চ) অন্যান্য</p>	<p>ক) ৩৯১৬৮.০৩ লক্ষ টাকা</p> <p>খ) ৩ ০৭৪৬.৬৩ লক্ষ টাকা</p> <p>গ) ৪৭১৬০.০০ লক্ষ টাকা</p> <p>ঘ) ১৪৩.০৬ লক্ষ টাকা</p> <p>ঙ) ৬৫.০০ লক্ষ টাকা</p> <p>চ) ৬৬৮৫ লক্ষ টাকা</p>	<p>ক) প্রকল্পের বাস্তবতা যাচাই</p> <p>খ) প্রাক্কলিত ব্যয় যাচাই করা</p> <p>গ) মাসিক উন্নয়ন প্রতিবেদন তৈরি করা</p> <p>ঘ) আইএমইডি প্রতিবেদন তৈরি করা</p>	<p>ক) সঠিক সময়ে প্রকল্প দরপত্র দাখিল।</p> <p>খ) প্রাকৃতিক দুর্যোগ এবং বাজার দর অস্থিতিশীলতা।</p> <p>গ) প্রকল্প বাস্তবায়নে বাধার সম্মুখীন।</p>
<p>ইনপুট (Input)</p> <p>ক) রেল পরিবহন খুব সহজলভ্য ও বন্ধুসুলভ হবে। রেলপথের মাধ্যমে পণ্য পরিবহনের ফলে ভোক্তাগণ সুবিধা ভোগ করবে এবং অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত হবে।</p> <p>খ) নিরাপদ এবং দ্রুতগামী পণ্যবাহী ট্রেন হিসেবে পরিচিত হবে।</p>	<p>ক) নতুন মালবাহী ট্রেন চালু হবে।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব বৃদ্ধি পাবে।</p>	<p>ক) মাসিক সময়নিষ্ঠভাবে নিবন্ধন বই নিয়ন্ত্রণ করা।</p> <p>খ) যোগাযোগের পরিমাণ এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের বাৎসরিক আয়ের নিবন্ধন বই।</p>	<p>ক) নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা।</p> <p>খ) পর্যাপ্ত পরিমাণে নতুন যাত্রীবাহী ও মালবাহী ট্রেন সংযোগ করা।</p>

সূত্র: ডিপপি

লগফ্রেম প্রকল্পের একটি গুরুত্বপূর্ণ উপাদান। প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত তথ্য লগফ্রেমের প্রতিটি কলামের নিচে মন্তব্যসহ পর্যালোচনা এবং প্রকল্পের এখন পর্যন্ত অর্জনের বিস্তারিত তথ্য নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনের তৃতীয় অধ্যায়ের অনুচ্ছেদ ৩.১৩-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

১.১১ টেকসই পরিকল্পনা

প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের কার্যক্রম চলমান রাখা এবং প্রকল্প কার্যক্রমের স্থিতিশীলতা একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। প্রকল্পের ডিপিপিতে এ সংক্রান্ত পরিকল্পনা উল্লেখ আছে। প্রকল্প শেষ হওয়ার পর পরিচালনার জন্য রাজস্ব বাজেটে হস্তান্তরের প্রয়োজন হবে। এ পরিকল্পনা অনুসারে প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সমস্ত পার্টের সাথে সমন্বয় করে বাংলাদেশ রেলওয়ে রেলসেবা প্রদান করবে। বস্তুত, টেকসই পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রকল্পের নির্দেশনা, লক্ষ্য এবং পরিকল্পনা একটি নির্দিষ্ট কার্যকলাপে নির্ধারিত হবে। টেকসই পরিকল্পনা সাধারণত প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে পরিকল্পনার একটি পর্যালোচনা প্রক্রিয়া, সংগ্রহ ও প্রক্রিয়াবিধি উপস্থাপন করা হয়। প্রকল্পের ডিপিপিতে যে পরিকল্পনা আছে তা কতটুকু বাস্তব সম্মত তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করে এ প্রতিবেদনের তৃতীয় অধ্যায়ের অনুচ্ছেদ ৩.১৪-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

১.১২ টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি)

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি) হলো বিশ্বমানবতার সমৃদ্ধি অর্জনের লক্ষ্যে জাতিসংঘ কর্তৃক প্রণীত একটি কর্মপরিকল্পনা যা বিশ্বব্যাপী শান্তি, সমৃদ্ধি ও কার্যকর অংশীদারিত্ব প্রতিষ্ঠিত করবে। এতে বিশ্বজনীন রূপান্তর সৃষ্টিকারী ১৭টি লক্ষ্যমাত্রা এবং ১৬৯টি টার্গেট অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। রেল যোগাযোগ বা রেল পরিবহনের ইস্যুটি SGD-এর কোনো উদ্দেশ্য বা লক্ষ্যের সাথে সরাসরি কোনো সম্পর্ক নেই। তবে প্রকল্পটি আংশিক অথবা পরোক্ষভাবে কোন না কোন লক্ষ্য এবং টার্গেটের সাথে সম্পৃক্ত রয়েছে। প্রকল্পটি SGD-এর কোন লক্ষ্য বা টার্গেটের সাথে কতটুকু সম্পৃক্ত এবং SGD অর্জনে কতটা অবদান রাখবে তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করে এ প্রতিবেদনের তৃতীয় অধ্যায়ের অনুচ্ছেদ ৩.১৫-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

১.১৩ সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা

সপ্তম পঞ্চম বার্ষিক পরিকল্পনা (২০১৬-২০২০) বাস্তবায়নযোগ্য বাংলাদেশ সরকারের একটি উন্নয়ন পরিকল্পনা যার প্রতিপাদ্য, 'প্রবৃদ্ধি ত্বরান্বিতকরণ, নাগরিকের ক্ষমতায়ন'। জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদ (এনইসি) কর্তৃক ২০ অক্টোবর ২০১৫ তারিখে অনুমোদিত এ পরিকল্পনার অন্যতম উদ্দেশ্য ছিল, 'কৃষি থেকে শিল্প অর্থনীতিতে উত্তরণ এবং মধ্য আয়ের দেশে রূপান্তরের পথ প্রশস্তকরণ'। সপ্তম পঞ্চম বার্ষিক পরিকল্পনার ষষ্ঠ অধ্যায়ের (Transport and Communication Development Strategy) অনুচ্ছেদ ৬.৩ (Transport Infrastructure Strategy for the Seventh Plan) (পৃষ্ঠা ৩৫৪-৩৫৫) এ উল্লেখ্য যে, সপ্তম পরিকল্পনার জন্য পরিবহন পরিকাঠামোর কৌশলটি ষষ্ঠ পরিকল্পনা বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতার শিক্ষার উপর ভিত্তি করে গড়ে তোলার কথা। এ পরিকল্পনার মাধ্যমে রেলপথ যোগাযোগ বিন্যাস উন্নয়ন করার কথা বলা হয়েছে যাতে বাংলাদেশের বিভিন্ন অঞ্চলে রেল পরিবহনের মাধ্যমে সম্পদ সরবরাহ, পারিবারিক সম্পর্ক, সমাজসেবা এবং পরিবহন সেবা-সুবিধাগুলির উন্নয়ন করা যায়। এ প্রকল্পটি ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার সময় গৃহীত হওয়ায় এটি ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অন্তর্গত পরিবহন এবং যোগাযোগ লক্ষ্যমাত্রার সাথে কতটুকু সম্পৃক্ত তা দেখার জন্য প্রকল্পের প্রয়োজনীয় তথ্য ও উপাত্ত নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্য ও উপাত্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে প্রকল্পটি ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অন্তর্গত পরিবহন এবং যোগাযোগ লক্ষ্যমাত্রার সাথে কতটা সম্পৃক্ত এবং কতটা অবদান রাখবে তা এ প্রতিবেদনের তৃতীয় অধ্যায়ের অনুচ্ছেদ ৩.১৬-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

১.১৮ অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা

যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের জন্য সবচেয়ে নিরাপদ, আরামদায়ক, সাশ্রয়ী এবং পরিবেশবান্ধব মাধ্যম হিসেবে রেলওয়ে খাতকে বিবেচনা করা হয়। নিরাপদ, আরামদায়ক, সাশ্রয়ী এবং পরিবেশবান্ধব মাধ্যম হিসেবে রেলওয়ে খাতকে বিবেচনা করা হয়। বাংলাদেশ রেলওয়ে সেক্টরের গুরুত্ব বিবেচনা করে সরকার “একটি সুস্বয়ং ও সমন্বিত উন্নয়ন” নিশ্চিত করতে বেশ কয়েকটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করতে চায়। এসব উন্নয়ন পদক্ষেপ অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার (২০২১-২০২৫) অধীনে বাস্তবায়ন করা হবে। পরিকল্পনা অনুযায়ী রেলওয়ে যোগাযোগের আওতায় ঢাকার সঙ্গে কক্সবাজার, মংলা সমুদ্রবন্দর, টুঙ্গিপাড়া, বরিশাল, পার্বত্য চট্টগ্রামসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলকে যুক্ত করার পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে। পরিকল্পনার মধ্যে রয়েছে, ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে, আঞ্চলিক রেলওয়ে যোগাযোগ বৃদ্ধি করা, আধুনিক কমিউটার ট্রেন পরিষেবা চালু করে আন্তঃজেলা শহরের যোগাযোগ বৃদ্ধি প্রভৃতি। ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অধীনে, ৭৯৮.০৯ কিলোমিটার নতুন রেললাইন নির্মাণ, বিদ্যমান রেল লাইনের সমান্তরাল ৮৯৭ কিলোমিটার ডুয়েলগেজ রেললাইন নির্মাণ এবং ৮৪৬.৫১ কিলোমিটার রেলওয়ে লাইনের সংস্কার করা হবে। এর মধ্যে ৯টি গুরুত্বপূর্ণ রেলওয়ে সেতু নির্মাণ, লেভেল ক্রসিং গেট নির্মাণ, কনটেইনার ডিপো স্থাপনসহ অন্যান্য অবকাঠামোগত উন্নয়ন করা হবে। এ প্রকল্পটি ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অন্তর্গত পরিবহন এবং যোগাযোগ লক্ষ্যমাত্রার সাথে কতটুকু সম্পূর্ণ তা অনুসন্ধান করার জন্য প্রকল্পের প্রয়োজনীয় তথ্য ও উপাত্ত নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্য ও উপাত্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে উল্লিখিত প্রকল্পটি ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অন্তর্গত পরিবহন এবং যোগাযোগ লক্ষ্যমাত্রার সাথে কতটা সম্পূর্ণ এবং কতটা অবদান রাখবে তা এ প্রতিবেদনের তৃতীয় অধ্যায়ের অনুচ্ছেদ ৩.১৬-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

দ্বিতীয় অধ্যায়

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালন পদ্ধতি ও সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা

২.১ ভূমিকা

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) প্রতি অর্থবছর বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) ভুক্ত বাস্তবায়নাধীন সীমিত সংখ্যক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ বিভিন্ন ব্যক্তি পরামর্শক বা পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কাজ পরিচালনা করে থাকে। এরই ধারাবাহিকতায় আইএমইডি চলতি ২০২২-২০২৩ অর্থবছরে রাজস্ব বাজেটের আওতায় বাংলাদেশ রেলপথ মন্ত্রণালয়ের অধীনে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বাস্তবায়িত 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ' শীর্ষক প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার লক্ষ্যে ১৫ ফেব্রুয়ারি ২০২৩ তারিখে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লি-এর সাথে ০৪ (চার) মাস মেয়াদি একটি চুক্তি স্বাক্ষর করে নিয়োগ প্রদান করে। চুক্তি অনুযায়ী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান বিগত ১৮ এপ্রিল ২০২৩ তারিখে প্রারম্ভিক প্রতিবেদন জমা দিয়েছে। আইএমইডি এবং প্রকল্প কার্যালয় থেকে প্রাপ্ত প্রকল্পের দলিল ও আনুষঙ্গিক গুরুত্বপূর্ণ ডকুমেন্ট পর্যালোচনা করে এবং আইএমইডি হতে প্রাপ্ত রেফারেন্সের শর্তাবলি (TOR)-এর আলোকে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সমীক্ষা দল চলমান প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার ১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন করেছে। সমীক্ষ খসড়া প্রতিবেদনটি মূলত TOR-এ বর্ণিত পরামর্শকের দায়িত্ব ও কার্যপরিধির উপর ভিত্তি করেই প্রণীত হয়েছে। সমীক্ষা দল কর্তৃক উল্লিখিত প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য প্রয়োজনীয় প্রশ্নাবলি, চেকলিস্ট, গাইডলাইন ও ছক প্রণয়ন করেছে যা কালানুক্রমিকভাবে বিন্যাস করে প্রতিবেদনটির শেষাংশে সংযোজনী আকারে সংযুক্ত করা হয়েছে।

২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কার্যপরিধি (TOR)

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা সম্পাদনের লক্ষ্যে নিয়োগকৃত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি বা শর্তাবলি (TOR)-এর আলোকে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। কার্যপরিধি বা শর্তাবলি (TOR) নিচে উপস্থাপন করা হলো।

১. প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থা, অর্থায়নের বিষয় ইত্যাদি সকল প্রয়োজ্য তথ্য) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
২. প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা, অর্থ বছরভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা।
৩. প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়ন, উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগফ্রেমের আলোকে Output পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
৪. প্রকল্পের বাস্তবায়নে নির্ধারিত সময়ের বেশি (Time Over Run) ও ব্যয় বৃদ্ধি (Cost Over Run)-এর কারণগুলো (যদি থাকে) বিস্তারিত বর্ণনা করতে হবে। দরপত্র ব্যবস্থাপনা পিপিআর ২০০৮-এর নির্ধারিত সময়ের বেশি ব্যয় হয়েছে কিনা ইত্যাদি বিষয়ে পর্যালোচনা।
৫. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগী গাইডলাইন ইত্যাদি) এবং প্রকল্প দলিল উল্লিখিত ক্রয়পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে তুলনামূলক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
৬. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বা সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ (টেকসই পরিকল্পনা) আনুষঙ্গিক বিষয় পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
৭. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BOQ/TOR, গুণগতমান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।

৮. প্রকল্পের ঝুঁকি অর্থাৎ বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা, যেমন - অর্থায়নে বিলম্ব, বাস্তবায়নে পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
৯. প্রকল্পের (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) ভূমি অধিগ্রহণ এবং ইউটিলিটি শিফটিং-এর বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য উপস্থাপনা এবং পর্যালোচনা।
১০. প্রকল্প অনুমোদন সংশোধন (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) অর্থবরাদ্দ, অর্থছাড়, বিলপরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য-উপাত্তের পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১১. উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা কর্তৃক চুক্তি স্বাক্ষর, চুক্তির শর্ত, ক্রয় প্রস্তাব প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন, অর্থ ছাড় বিল পরিশোধ সম্মতি ও বিভিন্ন মিশন-এর সুপারিশ ইত্যাদির তথ্য-উপাত্তভিত্তিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১২. সমীক্ষায় যে সব FGD, KII ও IDI-সহ সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়েছে তার একটি ভিডিও (ন্যূনতম ৩০ মিনিটের) প্রমাণক হিসেবে আবশ্যিকভাবে আইএমইডিতে দাখিল করা।
১৩. প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (Sustainable) করার লক্ষ্যে মতামত প্রদান করা।
১৪. প্রকল্পের উদ্দেশ্য, লক্ষ্য, প্রকল্পের কার্যক্রম, বাস্তবায়ন পরিকল্পনা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ঝুঁকি, মেয়াদ, ব্যয় অর্জন ইত্যাদি বিষয় বিবেচনা করে একটি SWOT বিশ্লেষণ করা।
১৫. প্রকল্প-সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা ও মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণের আলোকে সার্বিক পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ ও প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করা ও জাতীয় কর্মশালায় প্রতিবেদনটি উপস্থাপন করা। জাতীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত সন্নিবেশ করে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন করা।
১৬. প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন, কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১৭. নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত নির্মাণ সামগ্রীর গুণগতমান যাচাই করা (প্রয়োজনে টেস্টের মাধ্যমে) এবং নির্মিত স্থাপনার গুণগতমান পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১৮. প্রকল্পের অডিট কার্যক্রম পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ (ইন্টারনাল অডিট ও এক্সটারনাল অডিট, অডিট আপত্তি-সংক্রান্ত)।
১৯. সমীক্ষায় প্রাপ্ত বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা ও প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন।
২০. আইএমইডি কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য সংশ্লিষ্ট দায়িত্ব পালন করা।

২.৩ প্রকল্প এলাকা নির্বাচন

প্রকল্প এলাকার একটি অংশ ঢাকা বিভাগের ফরিদপুর জেলার মধুখালী উপজেলার অধীন কামারখালীতে এবং অন্য অংশ খুলনা বিভাগের মাগুরা জেলার মাগুরা সদর উপজেলার অধীন শ্রীপুরে অবস্থিত। বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ (দৈর্ঘ্য- ২৩.৯০ কিলোমিটার লাইন) করার লক্ষ্যে আরও ২০টি সেতু [ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ২টি- ১৬৮০ মিটার এবং মাইনর ব্রিজ ও কালভার্ট -১৮ টি] নির্মাণ করা হচ্ছে। প্রকল্পের সম্পূর্ণ এলাকায় [মোট ২টি উপজেলার স্টেশনসমূহের (কামারখালী ও মাগুরা) নিকটবর্তী স্থানের খানা পর্যায়ে] জরিপ কাজ পরিচালিত হয়েছে। সমীক্ষায় প্রতিটি স্টেশনকে ক্লাস্টার (Cluster) বিবেচনা করে ক্লাস্টার স্যাম্পলিং ডিজাইন ব্যবহার করা হয়েছে।

২.৪ সমীক্ষা কর্মপদ্ধতি

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কর্মপদ্ধতিতে সমীক্ষার নমুনা এলাকা নির্দিষ্টকরণ, নির্দেশক/সূচক নির্বাচন, সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতা নির্বাচন, সমীক্ষার জন্য প্রশ্নমালা ও ছক ব্যবহারের কৌশল পদ্ধতি, সমীক্ষা পরিকল্পনা, সংগৃহীত তথ্যের ব্যবস্থাপনা ও পরিসংখ্যানগত বিশ্লেষণ ইত্যাদি বিষয়ে আলোচনা করা হয়েছে। সমীক্ষার কর্মপদ্ধতির অংশ হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাথমিক উৎস এবং মাধ্যমিক উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। বাস্তবায়নামূলক প্রকল্পটি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে পরিচালিত সমীক্ষায় পরোক্ষ গবেষণা বা ডেস্ক রিভিউ ছাড়াও মাঠ পর্যায়ে প্রাথমিক উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহের জন্য দু'ধরনের পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে- (ক) সংখ্যাগত জরিপ ও (খ) গুণগত জরিপ। প্রাথমিক তথ্য সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে মাঠ পর্যায়ের প্রকল্প সুবিধাভোগীর ও সম্ভাব্য রেল ব্যবহারকারীদের মতামত গ্রহণের জন্য কাঠামোগত প্রশ্নপত্রসহ পরিসংখ্যানভিত্তিক সংখ্যাগত জরিপ পরিচালনা করা হয়েছে। মাধ্যমিক উৎস (যেমন-আইএমইডি, প্রকল্প অফিস, পরিকল্পনা কমিশন, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রেলপথ মন্ত্রণালয় ও অন্যান্য সংস্থা) থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ সমীক্ষার অন্যান্য উত্তরদাতাগণ থেকে নিবিড় আলাপচারিতা, এফজিডি, স্থানীয় ও জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। অধিকন্তু বাস্তব অগ্রগতি পরিবীক্ষণের জন্য সরেজমিনে প্রকল্প স্থান পরিদর্শন, রেললাইন নির্মাণ সামগ্রী ও যন্ত্রপাতিসহ ইত্যাদি সকল গুণগত ও পরিমাণগত সংশ্লিষ্ট বিষয় পর্যবেক্ষণ ও পরীক্ষা করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্য যাচাই-বাছাই করে কম্পিউটারে সংরক্ষণ করে বিশ্লেষণপূর্বক নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (TOR)-এর আলোকে খসড়া প্রতিবেদনটি প্রস্তুত করা হয়েছে।

২.৫ নমুনা পদ্ধতি ও নমুনার আকার নির্ধারণ

ক) নমুনায়ন (Sampling)

সমীক্ষার TOR অনুযায়ী গুণগত ও পরিমাণগত উভয় প্রকার তথ্য/উপাত্তের ভিত্তিতে বাস্তবায়নামূলক প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয়েছে। পরিমাণগত তথ্য/উপাত্তের জন্য প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী ব্যক্তিগণ থেকে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের জন্য আদর্শ পরিসংখ্যানিক রীতি অনুসরণ করে উত্তরদাতাগণের নমুনা আকার নির্ণয় করা হয়েছে।

খ) নমুনার আকার নির্ণয় (Sample Size Determination)

খ-১) নমুনা উপকারভোগীর সংখ্যা

প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী গ্রুপের নমুনার আকার নির্ধারণের জন্য নিম্নলিখিত পরিসংখ্যানিক সূত্র ব্যবহার করা হয়েছে।

$$n = \frac{z^2 q}{r^2 p} \times Deff$$

যেখানে

n = Study as 10%

= 0.10

Z = 1.96 at 95% Confidence Level

p = Target population and we assume that 60% of the households are benefitted by the project intervention = 0.60

q = 1-p = 1 - 0.60 = 0.40

r = Relative precision level, which we consider for the study as 10%

= 0.10%

Deff = Design Effect = 2

$$\begin{aligned}
\text{Then } n &= \frac{z^2 q}{r^2 p} \times Deff \\
&= \frac{(1.96)^2 \times 0.40}{(0.10)^2 \times 0.60} \times 2 \\
&= \frac{3.8416 \times 0.40 \times 2}{0.006} \times 2 \\
&= \frac{3.07}{0.006} \times 2 \\
&= 512
\end{aligned}$$

উপরোক্ত সূত্রানুসারে নমুনা আকার, $n = 512$

সূত্রানুসারে প্রাপ্ত মোট নমুনা সংখ্যা (৫১২ জন)-কে ২টি উপজেলার অধীন স্টেশনসমূহের (মধুখালী ও মাগুরা) নিকটবর্তী এলাকায় অবস্থিত খানায় আনুপাতিক হারে (Proportionately) বন্টন করে Simple Random Technique-এর মাধ্যমে ঐ খানাগুলো থেকে উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৬ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

২.৬.১ প্রশ্নমালা, চেকলিস্ট/গাইডলাইন ও মেট্রিক্স/ছক

চেকলিস্ট/গাইডলাইন, মেট্রিক্স/ছক এবং প্রশ্নমালা প্রণয়ন নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য ব্যবহৃত টুলস। প্রাসঙ্গিক তথ্য সংগ্রহ করার জন্য এ সকল টুল গুরুত্বপূর্ণ। এগুলি পরিকল্পনা, বিন্যাস, স্বচ্ছতা এবং গুণগতমান নিশ্চিত করতে সহায়তা করে এবং পরিসংখ্যানিক উপাদান ব্যবহার করে নির্দিষ্ট মানসমূহ বের করতে সাহায্য করে। প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহ করার জন্য সাধারণ প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট/গাইডলাইন ব্যবহৃত হয়। উপকারভোগীদের কাছ থেকে সংখ্যাগত তথ্য সংগ্রহ করার জন্য নমুনা জরিপ কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়। এফজিডি, কেআইআই ও আইডিআই মাধ্যমে প্রাথমিক তথ্য (গুণগত) সংগ্রহের জন্য প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট/গাইডলাইন ব্যবহার করা হয়। মাধ্যমিক তথ্য সংগ্রহ করা জন্য বিভিন্ন ছক ব্যবহৃত হয়। প্রকল্পের যন্ত্রপাতি, মালামাল সংগ্রহ, স্থাপন ও সেবা গ্রহণের কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে প্রকল্পের প্রধান অফিস ও সাইট অফিস থেকে সহায়ক সকল তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ সকল তথ্য সংগ্রহ করার জন্য বিভিন্ন ছক ব্যবহার করা হয়েছে। যন্ত্রপাতি, মালামাল ও সেবা পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে।

২.৬.২ ক্রয় ও নির্মাণ-বিষয়ক তথ্য সংগ্রহ

বাস্তবায়ন-সংক্রান্ত যাবতীয় তথ্য (পরিকল্পনা, ডিজাইন, প্রাক্কলন, অনুমোদন বিভিন্ন সেবা ও নির্মাণ কাজের ক্রয় প্রক্রিয়া, অর্থ প্রবাহ ইত্যাদি), সংগৃহীত মালামাল, যন্ত্রপাতি ও বাস্তবায়িত নির্মাণ কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের বাস্তবায়নকারী সংস্থা, পরামর্শক ও ঠিকাদার কর্তৃক গুণগতমানের প্রতিবেদনসমূহ বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং প্রয়োজনে নতুনভাবে পরীক্ষা করা হয়েছে। প্রকল্পের যন্ত্রপাতি, মালামাল সংগ্রহ, স্থাপন এবং সেবা গ্রহণের কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে প্রকল্পের প্রধান অফিস ও সাইট অফিস থেকে সহায়ক সকল তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পিপিএ ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী যন্ত্রপাতি, মালামাল ও সেবা সংগ্রহ হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে। প্রাক্কলন, অনুমোদন, টেন্ডার প্রক্রিয়া ও তার মূল্যায়ন, চুক্তিসম্পাদন ও কার্যসম্পাদন ইত্যাদি সময়মত, গুণগত ও পরিমাণগতভাবে হয়েছে কিনা এবং কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি হচ্ছে কিনা তা পরীক্ষা করা হয়েছে। যদি

সঠিকভাবে না হয়ে থাকে, তবে তার কারণ চিহ্নিত করার জন্য প্রয়োজনে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে আলোচনা করা হয়েছে। উপরোক্ত সেকেন্ডারি উপাত্ত সংগ্রহের জন্য কয়েকটি চেকলিস্ট ব্যবহার করা হয়েছে (৩.৫.২ প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট প্রণয়ন)।

২.৬.৩ সংখ্যাগত জরিপের (আর্থ-সামাজিক) তথ্য সংগ্রহ

পরিবীক্ষণ সমীক্ষার পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের তথ্য সংগ্রহকারীগণ বিগত এপ্রিল ২৫, ২০২৩ তারিখ থেকে মে ০৫, ২০২৩ তারিখ পর্যন্ত সময়ে নির্ধারিত প্রশ্নপত্র অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার প্রকল্প উপকারভোগী ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে সাক্ষাৎকার (Interviewing) গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহকারীগণ প্রশ্নপত্র পূরণের মাধ্যমে জরিপের কাজ সম্পন্ন করেন। মোট ৫১২ জন উত্তরদাতার সঙ্গে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। এক্ষেত্রে কাঠামোগত প্রশ্নপত্র (Structured Question) ব্যবহার করা হয়েছে।

উত্তরদাতা নির্বাচন

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের মধ্যে যারা সরাসরি উপকৃত হয়েছেন তাদের মধ্যে থেকে দ্বৈবচয়নের মাধ্যমে সুবিধাভোগী বা উপকারভোগী উত্তরদাতা যাচাই করা হয়েছে। মোট নমুনার সংখ্যা ৫১২ জন, উপজেলার সংখ্যা ২টি এবং স্টেশনের সংখ্যা ২টি (মধুখালী ও মাগুরা)।

খানা নির্বাচন

সুবিধাভোগী বা উপকারভোগী উত্তরদাতাগণ বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত এবং তাদের খানাগুলো দ্বৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। খানা নির্বাচনের সময় সম্পূর্ণ প্রকল্প এলাকাটি ২টি সেকশনে ভাগ করা হয়েছে। প্রতিটি উপজেলার খানাগুলো দ্বৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। উপকারভোগী উত্তরদাতার সংখ্যা নিচের সারণিতে প্রদর্শন করা হলো (সারণি ২.১)।

সারণি ২.১: উপকারভোগী উত্তরদাতার সংখ্যা

নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	উত্তরদাতার সংখ্যা
১	২	৩	৪	৫
১	ঢাকা	ফরিদপুর	মধুখালী	২৫৬
২	খুলনা	মাগুরা	মাগুরা সদর, শ্রীপুর	২৫৬
	মোট			৫১২

২.৬.৪ গুণগত জরিপের তথ্য সংগ্রহ

নির্ধারিত ছক, গাইডলাইন অথবা চেকলিস্ট অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহকারীগণ উত্তরদাতাগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে গুণগত জরিপ করেন। তারা প্রশ্নপত্রেই উত্তর লিপিবদ্ধ করেন। কোন প্রশ্নপত্রে জায়গা সংকুলান না হওয়ায় পৃথক কাগজ ব্যবহার করেন। প্রকল্পের খুঁটিনাটি সরেজমিনে পরিদর্শন, ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য যাচাই, দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion), মুখ্যব্যক্তির সাথে আলোচনা (Key Informant Interview), নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview), ইত্যাদির জন্য চেকলিস্ট সম্বলিত ফরম ব্যবহার করা হয়েছে। এক্ষেত্রে অকাঠামোগত বা উন্মুক্ত প্রশ্নপত্র (Open-ended Question) ব্যবহার করা হয়েছে।

(ক) দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion)

প্রকল্পের অধীন ২টি উপজেলার স্টেশনের নিকটবর্তী এলাকায় এফজিডি পরিচালনার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের ভূমিকা, সফলতা, ব্যর্থতা ও এ বিষয়ে ভবিষ্যৎ দিক নির্দেশনার ব্যাপারে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ সকল

এফজিডিতে স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, ব্যবসায়ী, শিক্ষক, নারী প্রতিনিধি, বেসরকারি সংস্থা, স্থানীয় বণিক সমিতির প্রতিনিধি ও ধর্মীয় নেতা অংশগ্রহণ করবেন। প্রতিটি এফজিডিতে ৬-১২জন অংশগ্রহণকারী উপস্থিত ছিলেন।

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের তালিকা

অংশগ্রহণকারীদের নির্বাচন করা গুরুত্বপূর্ণ যারা সমীক্ষার বিষয়ে অর্থপূর্ণ অন্তর্দৃষ্টি দিতে সক্ষম এবং যারা আলোচনায় সক্রিয়ভাবে অংশগ্রহণ করতে ইচ্ছুক এবং সক্ষম। সমীক্ষার উদ্দেশ্য এবং অধ্যয়ন করা বিষয়ের প্রকৃতির উপর নির্ভর করে এ দলীয় আলোচনায় সমজাতীয় (Homogenous) দল থেকে ৬ থেকে ১২ জন অংশগ্রহণকারী উদ্দেশ্যমূলকভাবে (Purposively) নির্বাচন করা হয়েছে। মোট ০২ (দুটি) দলীয় আলোচনায় সম্ভাব্য অংশগ্রহণকারীদের তালিকা নিম্নে দেয়া হলো (সারণি ২.২)।

সারণি ২.২: দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের তালিকা

নং	অংশগ্রহণকারীদের ধরন	পুরুষ	নারী	প্রকল্প এলাকা	আলোচনার স্থান
১	স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি	√	√	অংশগ্রহণকারীদের সহযোগিতায় আলোচনার স্থান নির্ধারণ করা হয়েছে।	অংশগ্রহণকারীদের নাম ও সাক্ষাৎকারের তারিখ সংযুক্ত ৮-এ উপস্থাপন করা হলো।
২	স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ	√	√		
৩	ব্যবসায়ী প্রতিনিধি	√	√		
৪	শিক্ষক প্রতিনিধি	√	√		
৫	নারী প্রতিনিধি	X	√		
৬	বেসরকারি সংস্থার প্রতিনিধি	√	√		
৭	স্থানীয় বণিক সমিতির প্রতিনিধি	√	√		
৮	স্থানীয় উদ্যোক্তা	√	√		
৯	সাংবাদিক	√	√		
১০	ধর্মীয় নেতা	√	√		

(খ) মুখ্যব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview)

মুখ্যব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার হলো একটি গুণগত গবেষণা পদ্ধতি যা উল্লিখিত ব্যক্তিদের সাথে নিবিড়ভাবে সাক্ষাৎকার পরিচালনা করা হয়েছে যাদের আগ্রহের নির্দিষ্ট ক্ষেত্রে দক্ষতা বা অভিজ্ঞতা রয়েছে। বাস্তবায়নধীন রেল প্রকল্প সম্পর্কে বিশদ এবং তথ্যপূর্ণ মতামত ও প্রতিক্রিয়া জানতে প্রশিক্ষিত মডারেটর/ফ্যাসিলিটেটরদের সহযোগিতায় মোট ৬ (ছয়) জন মুখ্যব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। তারা সমীক্ষার বিষয়ের সাথে সম্পর্কিত, প্রকল্প-সম্পর্কিত নির্দিষ্ট জ্ঞান এবং অভিজ্ঞতা যেমন- ক্রয়-পরিকল্পনা, ক্রয়-কার্যক্রম, প্রকল্প বাস্তবায়ন, অজ্ঞাভিত্তিক কাজের অগ্রগতি, পরিচালনা এবং ব্যবস্থাপনা ইত্যাদি বিষয়গুলোর তথ্য সংগ্রহ করেছেন। মূল তথ্যদাতাদের তাদের জ্ঞান, অভিজ্ঞতা এবং সমীক্ষার বিষয়ের সাথে জড়িত থাকার ভিত্তিতে নির্বাচন করা হয়েছে। নিবিড় আলোচনায় অংশগ্রহণকারী ০৬ (ছয়) জন মুখ্যব্যক্তির ধরন নিম্নে দেয়া হলো (সারণি ২.৩)।

সারণি ২.৩: অংশগ্রহণকারী মুখ্যব্যক্তিদের তালিকা

নং	অংশগ্রহণকারীদের ধরন	পুরুষ/নারী	প্রকল্প এলাকা	আলোচনার স্থান	মন্তব্য
১	প্রকল্প পরিচালক	১ জন	মধুখালী,	অংশগ্রহণকারীদের সহযোগিতায় আলোচনার স্থান নির্ধারণ করা হয়েছে।	অংশগ্রহণকারীদের নাম ও সাক্ষাৎকারের তারিখ সংযুক্ত ৮-এ উপস্থাপন করা হলো।
২	সাইট ইমপেক্টর	১ জন	কামারখালী,		
৩	ল্যাব টেকনিশিয়ান	১ জন	ফরিদপুর		
৪	সাইট ইমপেক্টর	১ জন	মাগুরা সদর,		

নং	অংশগ্রহণকারীদের ধরন	পুরুষ/নারী	প্রকল্প এলাকা	আলোচনার স্থান	মন্তব্য
৪	সাইট ইন্সপেক্টর	১ জন	শ্রীপুর, মাগুরা		
৫	সুপারভিশন প্রকৌশলী	১ জন			
৬	অটোক্যাড অপারেটর	১ জন			
	মোট	৬ জন			

(গ) নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

বাস্তবায়নধীন এ প্রকল্প সম্পর্কে সমৃদ্ধ এবং বিশদ তথ্য সংগ্রহের জন্য নিবিড় সাক্ষাৎকার একটি মূল্যবান হাতিয়ার। সাক্ষাৎকারগুলো প্রশিক্ষিত মডারেটর/ফ্যাসিলিটের দ্বারা পরিচালিত হয়েছে। যারা সমীক্ষার বিষয়ে অর্থপূর্ণ অন্তর্দৃষ্টি দিতে সক্ষম এবং যারা ইন্টারভিউতে সক্রিয়ভাবে অংশগ্রহণ করতে ইচ্ছুক এবং সক্ষম তাদেরকেই নিবিড় সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণ করার জন্য নির্বাচন করা হয়েছে। এছাড়া নির্বাচন করার পূর্বে অংশগ্রহণকারীদের জ্ঞান, অভিজ্ঞতা এবং সমীক্ষার বিষয়-সম্পর্কিত দৃষ্টিভঙ্গি ইত্যাদি বিবেচনা করা হয়েছে। এক্ষেত্রে বিশেষজ্ঞ রেল প্রকৌশলী, প্রকল্প অংশীজন এবং স্থানীয় এলাকার নেতা তথা প্রকল্পের সার্বিক মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নকালে পূর্ণ বা আংশিক দায়িত্বপ্রাপ্ত উপজেলা/ইউনিয়ন পর্যায়ের কর্মকর্তা, বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, ব্যবসায়ী, শিক্ষক, চিকিৎসক, প্রমুখ ব্যক্তিবর্গের সাথে প্রকল্প বিষয়ক পরামর্শমূলক বৈঠক বা নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য অনুসন্ধান করা হয়েছে। নিবিড় সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণকারী ০৬ (ছয়) জন ব্যক্তির ধরন নিম্নে দেয়া হলো (সারণি ২.৪)।

সারণি ২.৪: নিবিড় সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণকারীদের তালিকা

নং	অংশগ্রহণকারীদের ধরন	পুরুষ/নারী	প্রকল্প এলাকা	আলোচনার স্থান	
১	প্রকল্পের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার	√	<ul style="list-style-type: none"> মধুখালী, কামারখালী, ফরিদপুর মাগুরা সদর, শ্রীপুর, মাগুরা 	অংশগ্রহণকারীদের সহযোগিতায় আলোচনার স্থান নির্ধারণ করা হয়েছে।	অংশগ্রহণকারীদের নাম ও সাক্ষাৎকারের তারিখ সংযুক্ত চ-এ উপস্থাপন করা হলো।
২	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ম্যানেজার	√			
৩	স্থানীয় এলাকার রাজনৈতিক নেতা	√			
৪	জনপ্রতিনিধি	√			
৫	কলেজের অধ্যক্ষ	√			
৬	কলেজের প্রভাষক	√			

২.৬.৫ ক্রয়-সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনা

ক্রয়-সংক্রান্ত নথি (যেমন-দরপত্র, দলিল, NOA, চুক্তিপত্র, ডিজাইন, BOQ, ইত্যাদি) পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের বিভিন্ন উপাদানের ১০-২০% ক্রয়-সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনা করে আইএমইড'র সরবরাহকৃত ছকে উপস্থাপন করা হয়েছে। পিপিএ ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী যন্ত্রপাতি, মালামাল ও সেবাসংগ্রহ হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে।

২.৬.৬ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন ডকুমেন্ট, তথ্য- উপাত্ত, নকশা ইত্যাদি সংগ্রহ ও পরীক্ষা-নিরীক্ষ এবং বিশ্লেষণ

- বেইজলাইন ও ফিজিবিলিটি স্টাডি
- ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রপোজাল (ডিপিপি)
- ডিপিপি প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন

- ঠিকাদার ও পরামর্শক নিয়োগ-সংক্রান্ত টেন্ডার প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন
- প্রকল্প-সংশ্লিষ্ট টেন্ডার ডকুমেন্ট, অন্যান্য ডকুমেন্ট, নকশা ও চুক্তিপত্র
- সয়েল ইনভেস্টিগেশন ও টপো-সার্ভে রিপোর্টসমূহ
- ভূমি অধিগ্রহণ পরিকল্পনা (LAP) ডকুমেন্ট
- ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসন (RAP) ডকুমেন্ট
- পরিবেশ-সংক্রান্ত ও অন্যান্য ছাড়পত্র (যদি থাকে)
- IEE, EIA ও EMP
- অন্যান্য প্রয়োজনীয় তথ্য

বেইজলাইন ও ফিজিবিলিটি স্টাডি

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বেইজলাইন ও ফিজিবিলিটি স্টাডি পরিচালনা করা হয়েছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান স্টাডি-সংক্রান্ত সমস্ত তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করেছে। সংগ্রহীত তথ্য উপাত্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে।

কর্মপরিকল্পনা, CPM, Gantt Chart প্রণয়ন অনুমোদন ও অনুসরণ

ওয়ার্ক প্ল্যান, CPM, Gantt Chart প্রণয়ন, অনুমোদন ও অনুসরণের বিষয়ে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক যাচাই বাছাই করে নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে।

প্রকল্পের ল্যাবরেটরি ও ইকুইপমেন্ট যাচাই বাছাইকরণ

প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরিতে যে ইকুইপমেন্ট ব্যবহার করা হচ্ছে তার প্রমিতকরণ (Standardization) এবং হালনাগাদ ক্রমাঙ্কন (Calibration) হয়েছে কিনা তা যাচাই-বাছাই করে নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে (সারণি ২.৬: ল্যাবরেটরি পরীক্ষা-নিরীক্ষা)।

ভূমি অধিগ্রহণ (LA) কার্যক্রম

প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকার এবং বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বাস্তবায়ন হচ্ছে। ফরিদপুরের মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত নির্মিত হচ্ছে ২৩ দশমিক ৯০ কিলোমিটার (১৯.০০ কিমি প্রধান লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) ব্রডগেজ রেলপথ। মাগুরা জেলাকে পদ্মাসেতুর মাধ্যমে ঢাকা ও দেশের অন্যান্য স্থানের সঙ্গে রেল সংযোগ স্থাপন করতেই এ উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। এ প্রকল্পে ভূমি অধিগ্রহণ করে ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণের কাজ চলছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করতে প্রায় ১১২ একর জমি অধিগ্রহণ করতে হবে এবং ক্ষতিপূরণসহ জমি অধিগ্রহণ বাবদ খরচ হবে ১৯৫০০.০০ (লক্ষ) টাকা যেখানে জমির মূল্য ধরা হয়েছে ১৫,০০০,০০০ টাকা। যেহেতু ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম একটি জটিল ও ব্যাপক পদক্ষেপ যা দেশের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের জন্য গ্রহণ করা হয় সেহেতু প্রকল্পটির জন্য বাস্তবে কতটুকু জমি অধিগ্রহণ হয়েছে বা হচ্ছে তা সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষার মাধ্যমে যাচাই করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পর্কে তথ্য উপস্থাপন করা হলো:

● মন্ত্রণালয় কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন

প্রকল্পের আওতায় ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ফরিদপুর জেলাধীন মোট ১৮.৬০৯ একর ও মাগুরা জেলাধীন মোট ১১১.৩৯১ একরসহ সর্বমোট ১৩০.০০ একর (কম/বেশি) ভূমি অধিগ্রহণের জন্য প্রশাসনিক অনুমোদন দেয়া হয়।

● জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ

মাগুরা জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ হয় ০১/০৩/২০২১ তারিখে এবং ফরিদপুর জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ করা হয় ০১/০৩/২০২১ তারিখে।

- ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং

মাগুরার ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাবের এলএ কেস নং হলো ০৪/২০১৯-২০২০ এবং ফরিদপুরের ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাবের এলএ কেস নং হলো ০১/২০২০-২০২১।

- চার (৪) ধারা নোটিশ জারি

মাগুরা জেলার ৪ ধারা নোটিশ জারি হয়েছে ২৬/০৮/২০২১ তারিখে এবং ফরিদপুর জেলার ৪ ধারা নোটিশ জারি হয়েছে ২০/১০/২০২০ তারিখে।

- যৌথ তদন্ত

মাগুরা জেলার যৌথ তদন্ত সম্পন্ন হয়েছে ০৫/০২/২০২২ তারিখে এবং ফরিদপুর জেলার যৌথ তদন্ত সম্পন্ন হয়েছে ১৫/০৭/২০২১ তারিখে।

- ভূমি মন্ত্রণালয়ে চূড়ান্ত অনুমোদন

মাগুরার ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব ৩১/০৫/২০২২ তারিখে ভূমি মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয় এবং ভূমি মন্ত্রণালয় ১৫/০৯/২০২২ তারিখে অনুমোদন প্রদান করে।

- জেলা প্রশাসক অফিসে চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ

জেলা প্রশাসক মাগুরাকে খসড়া প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ১৫৫০০.০০ লক্ষ টাকা এবং জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে চূড়ান্ত প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ৪০০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ করা হয়।

- বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা

জেলা প্রশাসক ফরিদপুর কর্তৃক চূড়ান্ত প্রাক্কলন দাখিল করা হয়েছে এবং জেলা প্রশাসক মাগুরা কর্তৃক চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রণয়ন প্রায় শেষ পর্যায়ে আছে। বস্তুত জমি অধিগ্রহণ অবস্থা বোঝার জন্য ১টি চেকলিস্ট (সংযুক্ত ১১: ভূমি অধিগ্রহণ সম্পৃক্ত চেকলিস্ট) ব্যবহার করা হয়েছে।

ক্ষতিপূরণ (RP) ডকুমেন্ট

সরকার বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করে পরিকল্পনা অনুযায়ী বাস্তবায়ন করে। সরকারের এ সকল উন্নয়ন প্রকল্পের ক্ষেত্রে জনগণের আবাসস্থল, সরঞ্জাম, ব্যবসা-বাণিজ্য, প্রকল্প বা প্রতিষ্ঠানের ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া একটি সাধারণ ঘটনা যা উদ্যোগপূর্ণ প্রকল্পে কম-বেশি সময় ঘটতে পারে। ক্ষতিপূরণ এবং পুনর্বাসন প্রক্রিয়া সরকারের উন্নয়ন প্রকল্পে অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ অংশ যার মাধ্যমে প্রকল্পের ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভবনার সমস্যা সমাধান করতে চেষ্টা করা হয়। সরকার উন্নয়ন প্রকল্পের ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে বিভিন্ন তথ্য ও প্রমাণপত্রের উপর ভিত্তি করে ক্ষতি সম্ভবনার মূল্যায়ন করে একটি রূপরেখা তৈরি করে। এ রূপরেখা পরিকল্পনা ও বাজেট তৈরিতে ব্যবহৃত হয়। রূপরেখার উপর ভিত্তি করে একটি কর্মপরিকল্পনা তৈরি করা হয় এবং কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প পরিচালক ও অন্যান্য কর্মকর্তাদের সহযোগিতায় ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসন উদ্যোগটি পরিচালনা ও বাস্তবায়ন করা হয়। ক্ষতিগ্রস্ত সরঞ্জাম, প্রকল্প বা প্রতিষ্ঠানের অবস্থা পূর্ববর্তী বা তার চেয়ে ভালো অবস্থার মতো ফিরে পাওয়ার জন্য আবশ্যিক পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পের জন্য মোট ১৩০ একর জমি অধিগ্রহণের প্রস্তাব দেয়া হয়েছে। এর মধ্যে রেলওয়ের কিছু জমি আছে যা পূর্বে অধিগ্রহণ করা হয়েছিল। নতুনভাবে বেসরকারি জমিও অধিগ্রহণ করা হয়। ক্ষতিপূরণের টাকা প্রদান করা এখনও শেষ হয়নি।

পরিবেশ-সংক্রান্ত ছাড়পত্র

পরিবেশ-সংক্রান্ত ছাড়পত্র গ্রহণ একটি প্রশাসনিক পদক্ষেপ যা পরিবেশ অধিদপ্তরের সহযোগিতা ও পরিচালনা প্রদানে ব্যবস্থা গ্রহণ করে। বাংলাদেশে পরিবেশ অধিদপ্তর পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫ (সংশোধিত ২০১০)-এর

আওতাধীনে পরিচালিত হয় এবং এটি পরিবেশ সংরক্ষণ, উন্নয়ন এবং পরিচালনার জন্য গৃহীত প্রকল্পের প্রভাব নির্ধারণ এবং গুণগতমান পর্যবেক্ষণ করে। আইনটি পরিবেশের উন্নয়ন, সংরক্ষণ এবং পরিচালনা নিশ্চিত করতে এবং পরিবেশের সুস্থতা ও সম্পদ সংরক্ষণের জন্য প্রকল্পের প্রভাব বিশ্লেষণ করতে এ ছাড়পত্র গ্রহণ করা হয়। ডিপিপি অনুমোদনের পর ছাড়পত্র গ্রহণের জন্য পরিবেশ অধিদপ্তরে আবেদন করা হয়। এ প্রকল্পের জন্য পরিবেশ সংরক্ষণ আইন ১৯৯৫ (সংশোধিত ২০১০) অনুযায়ী ছাড়পত্র গ্রহণ করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা হয়েছে। বিভিন্ন নথিপত্র অনুসন্ধান করে দেখা গেছে যে এ প্রকল্পের জন্য পরিবেশ অধিদপ্তর থেকে ছাড়পত্র গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৬.৭ প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন ও সংশ্লিষ্ট ভৌত কাজসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা

প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও গুণগতমান যাচাই বাছাইয়ের লক্ষ্যে বিগত ১১ মার্চ ২০২৩ তারিখে নিবিড় পরিবীক্ষণ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সমীক্ষাদল ও টিম লিডার প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করেন। পরিদর্শনকালে প্রকল্প-সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনকালে সমীক্ষা দল নিম্নে উল্লিখিত প্রকল্প-সংশ্লিষ্ট ভৌত কাজসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করেন।

- এ্যামব্যাংমেন্ট নির্মাণ (মাটির কাজ, সাব-সয়েল ড্রিটমেন্ট);
- নতুন ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণ;
- স্টেশন বিল্ডিং নির্মাণ;
- প্ল্যাটফর্ম ও প্ল্যাটফর্ম শেড নির্মাণ;
- অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া নির্মাণ;
- ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ নির্মাণ;
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ;
- ভেল জিং গেট নির্মাণ;
- ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর নির্মাণ;
- বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ;
- কার্ভ পোস্ট, কেএম পোস্ট ও ক্রিপ পোস্ট নির্মাণ;
- সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস সম্পাদন; এবং
- অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।

২.৬.৮ প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়ে আলোচনা, পর্যালোচনা এবং মাঠ পর্যায়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা

মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ ও ব্যবহৃত মালামাল পরিদর্শনপূর্বক নির্মাণ সামগ্রী এবং কাজের গুণগতমান এবং প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যা নিরসনের সুপারিশ প্রণয়ন নিবিড় পরিবীক্ষণের একটি উদ্দেশ্য। সমীক্ষা দল মাঠ পর্যায়ের বাস্তবায়নাধীন কাজ পরিদর্শনকালে নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ পর্যবেক্ষণ, পরীক্ষা-নিরীক্ষা, বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করেছেন।

- লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ভৌত কাজসমূহের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি);
- বাস্তবায়ন সমস্যা ও নিরসন;
- কাজের গুণগতমান বজায়ের পদ্ধতি ও বাস্তবায়ন;
- মাঠ পর্যায়ের কাজের গুণগতমান পরীক্ষার পদ্ধতি এবং বাস্তবায়ন;
- ল্যাবরেটরিতে মালামাল পরীক্ষার পদ্ধতি ও পরীক্ষার পরিমাণ এবং বাস্তবায়ন (সারণি ২.৫: ল্যাবরেটরি পরীক্ষা-নিরীক্ষা);
- মাঠ পর্যায়ে পরামর্শক ও ঠিকাদারদের কাজ পরিদর্শনের পদ্ধতি ও পরিচালন;
- মাটির উৎস ও গুণাগুণ যাচাই;
- আরএফআই প্রদান ও অনুমোদন;
- মাঠ পর্যায়ে অনুমোদিত নকশা ও চুক্তিপত্রের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কাজসমূহ সম্পন্নকরণ;
- মাসিক অগ্রগতি সভা পরিচালনা, কার্যবিবরণী প্রণয়ন ও প্রেরণ এবং বাস্তবায়ন;

- ঠিকাদার ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের লোকবল, যন্ত্রপাতি, মালামাল মোবাইলাইজেশন;
- ওয়ার্ক প্ল্যান/সিডিউল প্রণয়ন ও মনিটরিং;
- নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগতমান, পরিমাণ ইত্যাদি অনুসরণ করে মালামাল, সেবা ও যন্ত্রপাতি ক্রয় ও সরবরাহ;
- পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও ঠিকাদারদের অনুকূলে বিল প্রদান; এবং
- প্রকল্পের কাজসমূহ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্নকরণে সমস্যা ও উত্তরণ।

২.৬.৯ কাজের গুণগতমান পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ

প্রকল্প এলাকায় নির্মাণাধীন কাজ, যেমন- মাটি ভরাট, রেলওয়ে ট্রাক নির্মাণ, সীমানা প্রাচীর নির্মাণ, গ্র্যামব্যাংমেন্ট নির্মাণ প্রভৃতি কাজের নথিপত্র বিশ্লেষণ করে, পূর্ত কাজের জন্য ব্যবহৃত বালু, ইট, সিমেন্ট, Concrete Work, Reinforcement, রড, Admixture ইত্যাদি গুণগত মানসম্মত ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ব্যবহৃত হচ্ছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ টেস্ট স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সি অনুযায়ী হচ্ছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে। উক্ত টেস্টসমূহের ন্যূনতম ১০% টেস্ট রেজাল্টের ডকুমেন্ট ল্যাবরেটরিতে যাচাই করা হয়েছে। প্রকল্প-সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন মালামাল বুয়েট, এমআইএসটি ও প্রকল্প সাইটে প্রতিষ্ঠিত ল্যাবে পরীক্ষা করা হয়েছে। নমুনা পরীক্ষার তথ্য নিচে (সারণি ২.৫) উল্লেখ করা হলো।

সারণি ২.৫: ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ

Sl.	Name of Component	Name of Test
১	Embankment & Pavement	1. Liquid limit 2. MDD 3. CBR 4. 200 Wash Passing 5. FDT (Field Density Test)
২	Stone Materials/Ballast	1. Abrasion 2. Size 3. Gradation 4. Comprehensive Strength & others
৩	Railway Track, Geomatic Design	1. Quality Assurance Specification 2. Curve Setting Check
৪	Sign & Signal, Electrical & Mechanical Equipment's Level Crossing	1. Parameters as per Specifications 2. Safety Standards
৫	Sand	1. Clay lumped friable particles 2. Organic impurities 3. Fineness Modulus 4. Specific Gravity (SSD) 5. Specific Gravity (oven dry) 6. Water Absorption 7. Material finer 8. Coal and Lignite 9. Sodium Sulphate Soundness 10. Potential Alkali Reactivity
৬	Cement	1. Compressive Strength 2. Setting Time 3. Fitnesses
৭	Concrete Work Reinforcement	1. Gradation Test 2. Compressible Strength 3. Tensile Strength of Steel Materials

Sl.	Name of Component	Name of Test
৮	Reinforcement	1. Tensile Strength 2. Bend and Rebend Test 3. Unit Mass
৯	Admixture	1. Specific Gravity 2. Viscosity 3. Chloride Test

ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ সম্পর্কে তৃতীয় অধ্যায়ে বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে।

২.৭ প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সবল ও দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ পদ্ধতি

SWOT বিশ্লেষণ একটি কৌশলভিত্তিক আধুনিক পন্থা যা প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় ব্যবহৃত হয়। এটি কোন প্রকল্পের সবলতা (Strengths), দুর্বলতা (Weaknesses), সুযোগ (Opportunities) ও ঝুঁকি (Threats) চিহ্নিত করার মাধ্যমে বিশ্লেষণ প্রক্রিয়াকে যৌক্তিক করে, প্রকল্প মূল্যায়নকে অধিকতর অর্থবহ করে তোলে এবং প্রয়োজনীয় ভবিষ্যৎ প্রায়োগিক পরামর্শ বা দিক নির্দেশনা প্রদান এবং সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণে সাহায্য করে। পরামর্শক দলের বাস্তব পর্যবেক্ষণ, সমীক্ষার মাঠ পর্যায়ের তথ্য, প্রকল্প অংশীজনের সাথে নিবিড় সাক্ষাৎকার (IDI), মুখ্যব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার (KII), দলীয় আলোচনা (FGD) এবং স্থানীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রকল্পটির SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে (সারণি ২.৬)।

সারণি ২.৬: SWOT বিশ্লেষণ পদ্ধতি

SWOT বিশ্লেষণ	নির্দেশকসমূহ	বিশ্লেষণ কৌশল
সবল	<ul style="list-style-type: none"> চাহিদামতো অর্থ বরাদ্দ ও সময়মতো অর্থ ছাড়; প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য জনকল্যাণমুখী; প্রকল্পের বেইজলাইন জরিপ ও সম্ভাব্যতা যাচাই যথাসময়ে সম্পাদন; প্রকল্পটিতে সরকারের একক বিনিয়োগ; BUET, KUET ও প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরি কর্তৃক নির্মাণ সামগ্রী ও প্রকল্পের ব্যবহৃত মেটেরিয়ালসের গুণগতমান যাচাই; পূর্বের এমব্যাংকমেন্ট বিদ্যমান থাকা। 	পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ
দুর্বল	<ul style="list-style-type: none"> প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সময় মতো না হওয়া; জমি অধিগ্রহণ সময়মতো সম্পন্ন না হওয়া; প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভা যথাসময়ে না হওয়া; ডিপিপির বিশেষ সংশোধন সময়মতো না হওয়া; দ্রব্যমূল্যের মূল্যমান সমন্বয় দ্রুত না করা; বাৎসরিক কর্মপরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন না করা ; অডিট নিষ্পত্তির ধীর গতি; বিভাগ ও মন্ত্রণালয় কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং না করা। 	পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ
সুযোগ	<ul style="list-style-type: none"> প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন; স্থানীয় জনগণের প্রকল্পের কাজে কর্মসংস্থান; উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থার জন্য নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি, ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন; স্থানীয় ক্ষুদ্র ও মাঝারি নির্মাণ প্রতিষ্ঠানের কাজের সুযোগ; স্থানীয় বিনিয়োগকারীদের জন্য নতুন ব্যবসার সৃষ্টি ও গ্রামীণ অর্থনীতির বিকাশ; নগর ও গ্রামে দারিদ্র্য ও বৈষম্য কমিয়ে নগর অভিবাসন অনেকাংশে হ্রাস; নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি। 	পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ

	<ul style="list-style-type: none"> শিক্ষা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থার উন্নয়নের সুযোগ; SDG লক্ষ্যমাত্রা ৯, ১১, ১৩ ও ১৬ আংশিকভাবে অর্জনের সুযোগ। 	
ঝুঁকি	<ul style="list-style-type: none"> প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও ক্ষয়ক্ষতি; সামান্য বৃষ্টিতে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি ও অতিবৃষ্টিতে রাস্তা চলাচলের অনুপযোগী হওয়া; কোভিড-১৯ মহামারীর প্রাদুর্ভাব প্রকল্পের অগ্রগতি ব্যাহত হওয়া; রেললাইন সম্পর্কিত দুর্ঘটনা ঘটা; বর্জ্য ও ময়লায় আশপাশের খাল-নালা ভরে গিয়ে পরিবেশ দূষিত হওয়া; বাস্তবায়নের গতি মন্থর হওয়ায় প্রকল্পের সময় বৃদ্ধি এবং বাস্তবায়ন খরচ বৃদ্ধি; চন্দনা নদীতে ব্রিজ ফাউন্ডেশন সমস্যা; বিভিন্ন বিভাগের অধীনে বিপুল সংখ্যক বৈদ্যুতিক খুঁটি প্রতিস্থাপন; পরিবেশ ও জনস্বাস্থ্যের উপর ক্ষতিকর প্রভাব। 	পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ

২.৮ তথ্য সংগ্রহকারী কার্যক্রম পরিচালনা

২.৮.১ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ

বর্তমান সমীক্ষার জন্য ২ জন সুপারভাইজর ও ৮ জন তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকায় (২টি উপজেলা এবং ৩টি স্টেশন) সুপারভাইজরগণ তথ্য সংগ্রহকারীদের সহযোগিতা ও follow-up করেছেন। এছাড়াও সুপারভাইজরগণ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পরামর্শকদলকে FGD, IDI, ও KII পরিচালনা করতে সহযোগিতা করেন। সকল তথ্য সংগ্রহের জন্য মোট ১৫ দিন সময় প্রয়োজন হয়েছে। প্রারম্ভিক প্রতিবেদন স্টিয়ারিং কমিটির সভায় অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজরগণকে ৩ দিনের প্রশিক্ষণ (১ দিন ফিল্ড প্রি-টেস্টিংসহ) শেষে তথ্য সংগ্রহে মাঠ পর্যায় পাঠানো হয়েছে এবং প্রশিক্ষণের সময় আইএমইডির সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।



চিত্র ২.১: তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজরদের প্রশিক্ষণ

২.৮.২ প্রশ্নপত্রের প্রাক-সার্ভে যাচাই

জরিপে ব্যবহৃত প্রশ্নপত্র জরিপের পূর্বেই অনুরূপ পরিবেশে প্রায় একই প্রকারের তথ্য/উপাত্ত দ্বারা খসড়া প্রশ্নপত্র পূরণ করেছেন। এ ক্ষেত্রে তাদের ভুল-ত্রুটি ঘটনাস্থলেই চিহ্নিত করে ত্রুটিমুক্তভাবে প্রশ্নপত্র পূরণের প্রশিক্ষণ দেয়া ছাড়াও

কিভাবে ভুল সংশোধন বা মোকাবেলা করতে হয় সে পরামর্শ প্রদান করা হয়েছে। অতঃপর পূরণকৃত প্রশ্নপত্রের আলোকে খসড়া প্রশ্নপত্রের ত্রুটি ও দুর্বলতা সংশোধন করা হয়েছে। প্রশ্নপত্র চূড়ান্তকরণের পর তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজারদেরকে মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রেরণ করা হয়েছে। সংশোধিত প্রশ্নমালার সাহায্যে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকায় সমীক্ষার কাজে নিয়োজিত পরামর্শকদল ও তথ্য সংগ্রহকারী দ্বারা প্রশ্নপত্র এবং ছক/মেট্রিক্স পূরণের মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে।

২.৮.৩ জরিপ পরিচালনা

এ সমীক্ষা দলে ৪ জন পরামর্শক, ২ জন সুপারভাইজার, ৮ জন তথ্য সংগ্রহকারী, ১ জন কম্পিউটার অপারেটর এবং ১ জন অফিস সহকারি একটি নির্দিষ্ট সময় পর্যন্ত কর্মরত ছিলেন। সমীক্ষার জন্য মোট ৫১২ জন উপকারভোগী উত্তরদাতার সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পূর্ব অভিজ্ঞতা থেকে দেখা যায় যে, একজন তথ্য সংগ্রহকারী এ ধরনের সমীক্ষায় দৈনিক গড়ে ৪/৫ জনের তথ্য সংগ্রহ করতে পারেন। এ হিসেবে ৮ জন তথ্য সংগ্রহকারী ১৫ কর্মদিবস সময়ের মধ্যে উপকারভোগী গুপের তথ্য সংগ্রহের কাজ শেষ করেছেন।

২.৮.৪ মাঠ পর্যায়ে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ পরিচালনা

কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী দুই সপ্তাহব্যাপী (১৫ কর্মদিবস) তথ্য সংগ্রহের কাজ পরিচালনা করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহের কাজে নিয়োজিত তথ্য সংগ্রহকারীদের দায়িত্ব নিম্নরূপ।

- উত্তরদাতার সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা।
- প্রশ্নপত্র অনুসারে সঠিক কোডে টিক চিহ্ন প্রদান করা।
- সঠিক উত্তরের নিশ্চিত করে প্রশ্নমালা পূরণ করা।
- সংগৃহীত তথ্যের গোপনীয়তা ও নিরাপত্তা রক্ষা করা।
- সংগৃহীত তথ্য পরামর্শের প্রতিষ্ঠানের কাছে প্রদান করা।

২.৯ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন

তথ্য সংগ্রহ চলাকালীন সময়ে পরামর্শক দল স্থানীয় পর্যায়ে বিগত ২৭ এপ্রিল ২০২৩ (বৃহস্পতিবার) তারিখে একটি কর্মশালার আয়োজন করেন। ফরিদপুর জেলার কামারখালী উপজেলার প্রকল্পের সাইট অফিসে কর্মশালাটি আয়োজন করা হয়। এ কর্মশালায় আনুমানিক ২৫ জন বিভিন্ন পেশার জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন, জন প্রতিনিধি, বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্মকর্তা বৃন্দ ও আইএমইডি কর্মকর্তাবৃন্দ এ কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেন। উন্মুক্ত আলোচনায় প্রকল্প অধীন রেলপথের ভূমিকা ও সুবিধা-সম্পর্কিত বিষয়ে সম্মিলিত প্রতিক্রিয়া গ্রহণ এবং এতদসংক্রান্ত পরামর্শ ও ভবিষ্যৎ নির্দেশনা সংক্রান্ত তথ্য গ্রহণ করা হয়েছে।

২.১০ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ

পরামর্শক মাঠকর্মীদের সাথে যোগাযোগ এবং মাঠ পর্যায়ে সৃষ্ট সমস্যাগুলোর সমাধান করবেন। পরামর্শক প্রকল্প এলাকা পর্যবেক্ষণ ও তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করবেন। সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণের জন্য সুপারভাইজার ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিগণ প্রতিটি প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট ঠিকমত পূরণ করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করে দেখেছেন। এছাড়াও মূল পরামর্শকগণ দৈবচয়নের মাধ্যমে ৫% পূরণকৃত প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট পরীক্ষা করেছেন।

২.১১ তথ্য উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ

কম্পিউটারের মাধ্যমে উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ সম্পন্ন করা হয়েছে। মাঠ হতে সংগৃহীত তথ্য-উপাত্ত নিয়মতান্ত্রিকভাবে পরিশুদ্ধ করা হয়েছে এবং সেগুলো কম্পিউটারে এন্ড্রির মাধ্যমে রেকর্ড করা হয়। উপাত্ত প্রক্রিয়ার জন্য প্রধানত SPSS Version-20 এবং ক্ষেত্রবিশেষে Microsoft Access ও Microsoft Excel ব্যবহার করা হয়েছে। যথাযথ Tabulation-এর সাহায্যে প্রক্রিয়াকৃত উপাত্ত ও ফলাফল সারণি, গ্রাফ ও চার্ট আকারে উপস্থাপন করা হয়েছে এবং সেগুলো সমীক্ষায় বিশ্লেষণ ও ব্যাখ্যার জন্য প্রতিবেদনের যথাস্থানে ব্যবহার করা হয়েছে।

২.১২ জরিপ হতে প্রাপ্ত ফলাফল বিশ্লেষণ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান TOR-এ প্রদর্শিত নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কাজ বিগত মে ০৫, ২০২৩ তারিখে সম্পন্ন করেছেন। মাঠ পর্যায়ের তথ্য, আলোচনা, পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের পর চূড়ান্ত আউটপুটসমূহ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জন্য বর্তমান সমীক্ষার সহায়ক হয়েছে। সমীক্ষা চলাকালীন সময়ে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান অত্র প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক ও রেলওয়ের তদারককারী বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা, প্রকল্পে নিয়োজিত তদারককারী পরামর্শকদের এবং প্রকল্পের উপকারভোগীদের সঙ্গে বিভিন্ন সময়ে আলোচনা ও যোগাযোগ রক্ষা করেছেন। প্রকল্পের উদ্দেশ্যাবলির আলোকে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান প্রাপ্ত বিষয়াদি চিহ্নিত করেন। এ সকল প্রাপ্ত বিষয় একত্রিত করে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান তার কার্যপরিধির আলোকে খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন করেন।

২.১৩ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ

TOR অনুযায়ী মোট ৪ (চার) টি প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে, যেমন- ক. প্রারম্ভিক প্রতিবেদন, খ. ১ম খসড়া প্রতিবেদন, গ. ২য় খসড়া প্রতিবেদন এবং ঘ. চূড়ান্ত প্রতিবেদন।

ক. প্রারম্ভিক প্রতিবেদন

প্রারম্ভিক প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি সংশোধন করে স্টিয়ারিং কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক প্রতিবেদন অনুমোদিত হলে মাঠ পর্যায়ের জরিপ কাজ শুরু করা হয়।

খ. ১ম খসড়া প্রতিবেদন

প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের ভিত্তিতে মাঠ পর্যায়ের সংগ্রহীত সকল তথ্য উপাত্ত পর্যবেক্ষণ, বিশ্লেষণপূর্বক ১ম খসড়া প্রতিবেদন দাখিল করা হয়েছে। ১ম খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে ২৫ মে ২০২৩ তারিখে।

গ. ২য় খসড়া প্রতিবেদন

টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত ২য় খসড়া প্রতিবেদন প্রকল্প তত্ত্বাবধান কমিটির নিকট মে ৩১, ২০২৩ তারিখের মধ্যে মধ্যে উপস্থাপন করা হয়েছে।

ঘ. চূড়ান্ত প্রতিবেদন

আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তরের মতামত ও নির্দেশনা অনুসারে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন তৈরি করে জাতীয় কর্মশালায় উপস্থাপন করা হয়। জাতীয় কর্মশালার সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত চূড়ান্ত প্রতিবেদনের হার্ডকপি (বাংলায় ৪০ কপি ও ইংরেজিতে ২০ কপি) এবং সফট কপি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে আইএমইডি কর্তৃপক্ষের নিকট দাখিল করা হয়েছে।

২.১৪ প্রতিবেদন প্রণয়নের কর্মপরিকল্পনা

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা সম্পন্ন করার লক্ষ্যে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন করা হলো সর্বাপেক্ষা গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। যথাযথ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান একটি সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে। চুক্তিপত্র অনুসারে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা সম্পন্ন করার মেয়াদকাল হলো চার মাস (অর্থাৎ ১৫ ফেব্রুয়ারি ২০২৩ হতে ১৪ জুন ২০২৩)। এ সময়ের মধ্যে আইএমইডি কর্তৃপক্ষের নিকট চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল করতে হবে। চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়নের লক্ষ্যে সমগ্র পরিবীক্ষণ কার্যক্রমটিকে কয়েকটি ভাগে বিভক্ত করে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনায় (Time-Bound Work Plan) উপস্থাপন করা হলো (সারণি ২.৭) এবং নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার বিস্তারিত কর্মপরিকল্পনা Gantt chart-এ উপস্থাপন করা হলো (সারণি ২.৮)।

সারণি ২.৭: সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনায়

ক্র. নং	কাজের বর্ণনা	সময়কাল
০১	চুক্তিস্বাক্ষর	১৫/০২/২০২৩
০২	সমীক্ষা পরিকল্পনা ও দলের সদস্যগণের জন্য দায়িত্ব বণ্টন	১৬/০২/২০২৩- ১৭/০২/২০২৩
০৩	প্রশ্নমালা প্রণয়ন	১৮/০২/২০২৩-২২/০২/২০২৩
০৪	মাঠ পর্যায়ে প্রশ্নমালা প্রাক-যাচাই	২৩/০২/২০২৩
০৫	প্রশ্নমালা চূড়ান্তকরণ	২৪/০২/২০২৩-২৫/০২/২০২৩
০৬	খসড়া প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	২৬/০২/২০২৩-১২/০৩/২০২৩
০৭	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী রিপোর্ট সংশোধন	১৩/০৩/২০২৩-১৯/০৩/২০২৩
০৮	সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটি কর্তৃক প্রারম্ভিক প্রতিবেদন অনুমোদন	২০/০৩/২০২৩-২৯/০৩/২০২৩
০৯	তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ, সরেজমিন পর্যবেক্ষণ ও মাঠ পর্যায়ে উপাত্ত সংগ্রহ	৩০/০৩/২০২৩- ১৩/০৪/২০২৩
১০	উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রমের তদারকি	৩০/০৩/২০২৩- ১৩/০৪/২০২৩
১১	IDI, KII & FGD পরিচালনা করা	৩০/০৩/২০২৩- ১৩/০৪/২০২৩
১২	স্থানীয় পর্যায়ে (প্রকল্প এলাকায়) কর্মশালা পরিচালনা করা	৩০/০৩/২০২৩- ১৩/০৪/২০২৩
১৩	সংগৃহীত উপাত্ত সম্পাদনা	১৪/০৪/২০২৩-২৮/০৪/২০২৩
১৪	ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ	১৪/০৪/২০২৩-২৮/০৪/২০২৩
১৫	টেবুলেসন সম্পন্ন	১৪/০৪/২০২৩-২৮/০৪/২০২৩
১৬	ডাটা বিশ্লেষণ	১৪/০৪/২০২৩-২৮/০৪/২০২৩
১৭	১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	২৯/০৪/২০২৩- ০২/০৫/২০২৩
১৮	খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা	০২/০৫/২০২৩-০৭/০৫/২০২৩
১৯	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে ২য় খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন দাখিল	০৮/০৫/২০২৩-১৩/০৫/২০২৩
২০	জাতীয় পর্যায়ের সেমিনারে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন ও মতামত সংগ্রহ	১৪/০৫/২০২৩-১৮/০৫/২০২৩
২১	সেমিনারের মতামতের ভিত্তিতে খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ ও চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল	১৯/০৫/২০২৩-২৩/০৫/২০২৩

সারণি ২.৮: নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার বিস্তারিত কর্মপরিকল্পনা

নং	কার্যক্রম	সমীক্ষা বাস্তবায়নের সময়কাল ৪ মাস বা ১৬ সপ্তাহ বা ৯৬ দিন (এখানে প্রতিটি কলাম ৬ দিন হিসেবে ধরা হয়েছে।)													
		ফেব্রুয়ারি		মার্চ			এপ্রিল			মে			জুন		
১	চুক্তিস্বাক্ষর	■													
২	সমীক্ষা পরিকল্পনা ও দলের সদস্যগণের জন্য দায়িত্ব বণ্টন	■													
৩	প্রশ্নমালা প্রণয়ন		■												
৪	মাঠ পর্যায়ে প্রশ্নমালা প্রাক-যাচাই			■											
৫	প্রশ্নমালা চূড়ান্তকরণ				■										
৬	খসড়া প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল				■	■									
৭	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী রিপোর্ট সংশোধন						■								
৮	সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটি কর্তৃক প্রারম্ভিক প্রতিবেদন অনুমোদন							■							
৯	তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ, সরেজমিন পর্যবেক্ষণ ও মাঠ পর্যায়ে								■	■					
১০	উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রমের তদারকি								■	■					
১১	IDI, KII & FGD পরিচালনা করা								■	■					
১২	স্থানীয় পর্যায়ে (প্রকল্প এলাকায়) কর্মশালা পরিচালনা করা								■	■					
১৩	সংগৃহীত উপাত্ত সম্পাদনা									■	■				
১৪	ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ									■	■				
১৫	টেবুলেসন সম্পন্ন									■	■				
১৬	ডাটা বিশ্লেষণ									■	■				
১৭	১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল										■	■			
১৮	খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা											■	■		
১৯	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে ২য় খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন												■	■	
২০	জাতীয় পর্যায়ের সেমিনারে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন													■	■
২১	সেমিনারের মতামতের ভিত্তিতে খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ ও চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল														■

তৃতীয় অধ্যায়

সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা প্রকল্পের দক্ষতা মূল্যায়নের জন্য গুরুত্বপূর্ণ। সমীক্ষার প্রাপ্ত তথ্য ও বিশ্লেষণ পর্যালোচনা করে প্রকল্পটি কতটুকু লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জন করতে সক্ষম হয়েছে তা নির্ণয় করা যায়। এ পর্যালোচনার মাধ্যমে প্রকল্পের দক্ষতা পর্যালোচনা, উন্নয়নের জন্য অঞ্চলগুলি চিহ্নিত করা, প্রমাণভিত্তিক সিদ্ধান্ত গ্রহণকে সমর্থন করা, শেখা ও জ্ঞান ভাগ করে নেয়ার সুবিধা এবং প্রকল্প বাস্তবায়নে দায়িত্বপূর্ণতা এবং স্বচ্ছতা নিশ্চিত করা যায়। সর্বোপরি প্রকল্পের ফলাফলের পর্যালোচনায় সংশ্লিষ্ট অঙ্গগুলির প্রয়োজনীয় সংশোধনা বা উন্নয়ন করতে সহায়তা করে।

৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা

সমীক্ষায় প্রকল্পের অগ্রগতি দুভাবে বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করা হয়েছে, যেমন- (ক) ভৌত কাজের অগ্রগতি এবং (খ) আর্থিক অগ্রগতি। এ ধরনের অগ্রগতি নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার মাধ্যমে নির্ধারণ করা হয়েছে।

(ক) ভৌত কাজের অগ্রগতি

৩.১.১ প্রকল্পের বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও পর্যালোচনা

নিচের সারণিতে বছরভিত্তিক আর্থিক সংস্থান, ভৌত কাজের অগ্রগতি, প্রকৃত বরাদ্দ, অবমুক্তি ও বার্ষিক অগ্রগতি উপস্থাপন করা হলো (সারণি ৩.১)।

সারণি ৩.১: বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও পর্যালোচনা

অর্থ বছর	মূল/সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে সংস্থান		অগ্রগতি				বার্ষিক অগ্রগতি		
	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক				আর্থিক		
			বরাদ্দ	ব্যয় (টাকা) %	সমর্পণ (টাকা) %	অর্জিত %	বরাদ্দ	ব্যয় %	ভৌত %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১৭-১৮	৭৪.৭১	০.০৬%	০০.০০	০০.০০	০.০০	০.০০%	০০.০০	০০.০০	
২০১৮-১৯	১৭৫১০.৩২	১৪.৫৬%	২৭৫.০০	১২৩.৯১	১৫১.০৯	০.১০%	২৭৫.০০	১২৩.৯১ (৪৫.০৬%)	
২০১৯-২০	৭২৩২১.৭৩	৬০.১৪%	১৯৭০০.০০	১৮৮৭৬.১১	৮২৩.৮৯	১৫.৭০%	১৯৭০০.০০	১৮৮৭৬.১১ (৯৫.৮২%)	
২০২০-২১	২৯৯৪৬.০৬	২৪.৯০%	১৫০০০.০০	১০১৭৭.৩০	৪৮২২.৭০	৮.৪৬%	১৫০০০.০০	১০১৭৭.৩০ (৬৭.৮৫%)	
২০২১-২২	৩৯৬.৫৩	০.৩৪%	১২৪৬০.০০	১০৯৫৯.৮৯	১৫০০.১১	৯.১১%	১২৪৬০.০০	১০৯৫৯.৮৯ (৮৭.৯৬%)	
২০২২-২৩	০০.০০	০.০০%	২২৭৯৪.০০	১৮৯৪.৮৯	অব্যয়িত অর্থ সমর্পণ করা হবে।	১.৫৮%	২২৭৯৪.০০	১৮৯৪.৮৯ (৮.৩১%)	
সর্বমোট	১২০২৪৯.৩৫	১০০%	৭০২২৯.০০	৪২০৩২.১০	-	-	-	-	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিশ্লেষণ

উপরের সরণি (৩.১) পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে ডিপিপি অর্থবছরভিত্তিক আর্থিক অগ্রগতি ও ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি (২০১৮-২০২২) পর্যন্ত সন্তোষজনক নয় তার কারণ হলো বাস্তবায়নকারী সংস্থা ২০১৮-১৯ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রার ৪৫.০৫% ব্যয়, ২০১৯-২০ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রার ৯৫.৮২% ব্যয়, ২০২০-২১ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রার ৬৭.৮৫% ব্যয়, ২০২১-২২ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রার ৮৭.৯৬% ব্যয় করতে সক্ষম হয়েছে। তবে ২০২২-২৩ অর্থবছরে অগ্রগতি (১.৫৮%) ও ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি (এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত) (৮.৩১%) যা মোটেই সন্তোষজনক নয়।

৩.১.২ প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়

প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় নিম্নের সারণি ৩.২-এ উপস্থাপন করা হলো এবং ভৌত কাজের অগ্রগতির প্রতিবেদন নিম্নের সারণি ৩.৩-এ উপস্থাপন করা হলো। এছাড়া সরণি ৩.৪-এ ক্রয়-কাজের সম্পাদন ও প্রতিপালন উপস্থাপন (১৮ কলামে প্যাকেজ অনুসারে তথ্য) এবং সরণি ৩.৫-এ সেবাক্রয় কার্যক্রম সম্পাদন ও প্রতিপালন উপস্থাপন (১৮ কলামে প্যাকেজ অনুসারে তথ্য) করা হলো।

সারণি ৩.২: ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ও ব্যয়ের তুলনামূলক চিত্র (লক্ষ টাকা)

অর্থ বছর	অনুমোদিত ডিপিপিতে সংস্থান	এডিপিতে বরাদ্দ	আরডিপিপিতে বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়	অবশিষ্ট অর্থ	মন্তব্য
১	২	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০১৭-১৮	৭৪.৭১	০.০০	০০.০০	০.০০	০০.০০	-	-
২০১৮-১৯	১৭৫১০.৩২	৬০০.০০	২৭৫.০০	২৭৫.০০	১২৩.৯১	১৫১.০৯	-
২০১৯-২০	৭২৩২১.৭৩	২৮৩৩৫.০০	১৯৭০০.০০	১৯৭০০.০০	১৮৮৭৬.১১	৮২৩.৮৯	-
২০২০-২১	২৯৯৪৬.০৬	১৮০০০.০০	১৫০০০.০০	১২৭৫০.০০	১০১৭৭.৩০	২৫৭২.৭	-
২০২১-২২	৩৯৬.৫৩	১০০০০.০০	১২৪৬০.০০	১২৪৬০.০০	১০৯৫৯.৮৯	১৫০০.১	-
২০২২-২৩	০০.০০	২৫০০০.০০	২২৭৯৪.০০	৯৩৭৫.০০	১৮৯৪.৮৯	৭৪৮০.১	এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত
সর্বমোট	১২০২৪৯.৩৫	৮১৯৩৫.০০	৭০২২৯.০০	৫৪৫৬০.০০	৪২০৩২.১০	১২৫২৮	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিশ্লেষণ

উপরের সরণি (২০) পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ থেকে যে পরিমাণ অর্থ অবমুক্তি হয়েছে তা বছরভিত্তিক ব্যয় সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে অবমুক্তি হয়েছিল ২৭৫.০০ টাকা, খরচ হয়েছে মাত্র ১২৩.৯১ টাকা এবং অবশিষ্ট অর্থ ছিল ১৫১.০৯ টাকা। একইভাবে, ২০১৯-২০ অর্থবছরে অবমুক্তি হয়েছিল ১৯৭০০.০০ টাকা, খরচ হয়েছে মাত্র ১৮৮৭৬.১১ টাকা এবং অবশিষ্ট অর্থ ছিল ৮২৩.৮৯ টাকা। আবার, ২০২০-২১ অর্থবছরে অবমুক্তি হয়েছিল ১২৭৫০.০০ টাকা, খরচ হয়েছে মাত্র ১০১৭৭.৩০ টাকা এবং অবশিষ্ট অর্থ ছিল ২৫৭২.৭ টাকা। একইভাবে ২০২১-২২ অর্থবছরে অবমুক্তি হয়েছিল ১২৪৬০.০০ টাকা, খরচ হয়েছে মাত্র ১০৯৫৯.৮৯ টাকা এবং অবশিষ্ট অর্থ ছিল ১৫০০.১ টাকা। এভাবে ২০২২-২৩ অর্থবছরে অবমুক্তি হয়েছিল ৯৩৭৫.০০ টাকা, খরচ হয়েছে মাত্র ১৮৯৪.৮৯ টাকা এবং অবশিষ্ট অর্থ ছিল ৭৪৮০.১ টাকা। যেহেতু ২০২২-২৩ অর্থবছরে প্রকল্পটির মেয়াদ আরও ১ মাস বাকি আছে সেহেতু ব্যয় কিছুটা বৃদ্ধি পাবে। তবে জুন ৩০, ২০২৪ সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন কোনভাবেই সম্পন্ন হবে না। প্রকল্পের সময় এবং ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ার ফলে পেশাদার দৃষ্টিকোণ থেকে বিভিন্ন বাস্তবায়ন সমস্যার জন্ম দেবে, যেমন- আর্থিক চ্যালেঞ্জ, ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তিভিত্তিক বিষয়, প্রকল্প বিলম্ব, স্টেকহোল্ডার অসন্তোষ, সুনামগত প্রভাব, প্রকল্প সমন্বয় চ্যালেঞ্জ ইত্যাদি। এ পেশাগত চ্যালেঞ্জগুলি মোকাবেলা করার জন্য প্রকল্প পরিচালনার কার্যকর কৌশল গ্রহণ করতে হবে, যার মধ্যে দৃঢ় পরিকল্পনা প্রণয়ন, ঝুঁকি সনাক্তকরণ এবং প্রশমন, নিয়মিত পর্যবেক্ষণ ও কার্যকর তদারকি কার্যক্রম এবং স্টেকহোল্ডারদের মধ্যে সক্রিয় যোগাযোগ স্থাপন। তদ্ব্যতীত, প্রকল্পের সময়সূচি মেনে চলা, সম্পদ বরাদ্দ অপ্টিমাইজ করা এবং আর্থিক জবাবদিহিতা এবং স্বচ্ছতা বজায় রাখা নিশ্চিত করার জন্য সময় এবং ব্যয় ওভাররানের (Time and Cost Overruns) সাথে সম্পর্কিত সমস্যাগুলি সমাধান করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

সারণি ৩.৩: ভৌত কাজের অগ্রগতির প্রতিবেদন (কাজ-সংক্রান্ত)

প্যাকেজ নং	কাজের বিবরণ	চুক্তিপত্র নং, তারিখ এবং চুক্তিমূল্য	ঠিকাদানের নাম	কার্যদেশের তারিখ	কাজ শুরুর তারিখ	৩০ এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত অগ্রগতি				মন্তব্য
						লক্ষ্যমাত্রা		বাস্তব		
						আর্থিক	ভৌত (%)	আর্থিক	ভৌত (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
ডা ব্লি উ ডি- ১	<u>Package WD1:</u> মধুখালী হতে কামারখালী মাগুরা পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্লাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, আরসিসি বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, ব্যালাস্ট ওয়াল, কার্ত পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রীপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।	চুক্তিপত্র নং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫. ০৩.১১৭.২১, তারিখ: ২৩.০৫.২০২১ চুক্তিমূল্য:- ৪৩৩,৭৮,৩২,৯০৮.৫৬-	CRCC-CCCL Joint Venture, Dhaka-১১২, Bangladesh	২৩-০৫-২০২১	২৪-০৫-২০২১		-	১০৯৭৯.১৪	২৭.৭০%	-
ডা ব্লি উ ডি- ২	<u>Package WD2:</u> ২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ করা। এইচ বিমসহ ২৫ টন এক্সেল লোডিংসহ বিজি স্ট্যান্ডার্ড মেজর ব্রিজ (ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ১ # ১৬৮০ মি)।	চুক্তিপত্র নং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫. ০৩.১১৮.২১, তারিখ: ২৩.০৫.২০২১ চুক্তিমূল্য:- ৪৪৮,৯৪,৯২,৯৭৫.৮৬	CRCC-MAHL Joint Venture, Ramna, Dhaka-১০০, Bangladesh	২৩-০৫-২০২১	২৫-০৫-২০২১	-	-	১০৭২২.৪৬	২৮.৫০%	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিশ্লেষণ

উপরের সারণি (২১) অনুসারে ভৌত কাজের অগ্রগতির প্রতিবেদন পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে, ৩০ এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত Package WD1-এর সার্বিক অগ্রগতি হয়েছে ২৭.৭০% এবং Package WD2-এর সার্বিক অগ্রগতি হয়েছে ২৮.৫০%। সবকিছু ঠিকঠাক রেখে পরিকল্পনামাফিক ও কার্যকরভাবে প্রকল্প কার্যক্রম সম্পন্ন করতে পারলে এ সময়ে দুটি প্যাকেজের অগ্রগতিই হতো প্রায় ৭৫%। অগ্রগতির এ নির্ণায়ক বা মাপকাঠি ব্যবহার করে এটি উপলব্ধি করা যায় যে প্রকল্পের কার্যক্রম পরিকল্পনামাফিক হয়নি, তাই ভৌত কাজের অগ্রগতি সুবিধাজনক অবস্থায় নেই। দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি গ্রহণযোগ্য মাত্রায় না থাকায় সার্বিক অর্জন সন্তোষজনক নয়।

সারণি ৩.৪: ক্রয়-কাজের সম্পাদন ও প্রতিপালন উপস্থাপন (১৮ কলামে প্যাকেজ অনুসারে তথ্য)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজ বর্ণনা সেবা	একক	পরিমাণ		ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ		ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ		অর্থের উৎস		ব্যয় (লক্ষ টাকায়)		সম্ভাব্য তারিখ				মন্তব্য
			প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক যোগ্যতা অহান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র অহান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭	১৮
১।	Package WD1 মধুখালী হতে কামারখালী মাগুরা পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্লাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, আরসিসি বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, ব্যালাস্ট ওয়াল, কার্ড পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রীপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।	KM	Mainline 19 Km (BG) and Loop Line 4.90 Km (BG)	-	OTM	OTM	CCGP	CCGP	GoB	GoB	৪৪৬১০.৭২	৪৩৩৭৮.৩২	-	২৪/৮/২০	২৩/৫/২১	২৩/১১/২২	-
২।	Package WD2 ২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ করা। এইচ বিমসহ ২৫ টন এক্সেল লোডিংসহ বিজি স্ট্যান্ডার্ড মেজর ব্রিজ (ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ১ # ১৬৮০ মি)।	m	750 m	639 m & 1680 m viaduct	OTM	OTM	CCGP	CCGP	GoB	GoB	৪৫০০০.০০	৪৪৮৯৪.৯২	-	২৪/৮/২০	২৩/৫/২১	২৩/১১/২২	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিশ্লেষণ

প্যাকেজ WD1-এর প্রকৃত ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ হলো OTM, প্রকৃত ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হলো CCGP, প্রকৃত অর্থের উৎস হলো GOB, চুক্তিমূল্য ৪৩৩৭৮.৩২ লক্ষ টাকা, দরপত্র আহবান হয় ২৪/০৮/২০২০ তারিখ, চুক্তি স্বাক্ষর হয় ২৩/০৫/২০২১ এবং চুক্তি অনুযায়ী শেষ তারিখ হলো ২২/১১/২০২২। অন্যদিকে, প্যাকেজ WD2-এর প্রকৃত ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ হলো OTM, প্রকৃত ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হলো CCGP, প্রকৃত অর্থের উৎস হলো GOB, চুক্তিমূল্য ৪৪৮৯৪.৯২ লক্ষ টাকা, দরপত্র আহবান হলো ২৮/১০/২০২০ তারিখ, চুক্তি স্বাক্ষর হয় ২৩/০৫/২০২১ এবং চুক্তি অনুযায়ী শেষ তারিখ হলো ২২/১১/২০২২। দেখা যায় যে দুটি প্যাকেজই পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ নীতিমালা অনুসরণ করে সম্পাদিত হয়েছে।

সারণি ৩.৫: সেবাক্রয় কার্যক্রম সম্পাদন ও প্রতিপালন উপস্থাপন (১৮ কলামে প্যাকেজ অনুসারে তথ্য)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/ টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজ বর্ণনা সেবা	একক	পরিমাণ		ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ		ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ		অর্থের উৎস		ব্যয় (লক্ষ টাকায়)		সম্ভাব্য তারিখ				মন্তব্য
			প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক্কলিত	প্রকৃত	প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭	১৮
এস ডি-১	ত্রুটির দায়বদ্ধতার সময়কালে বিস্তারিত ইঞ্জিনিয়ারিং ডিজাইন, বিডিং পরিষেবা, নির্মাণ তত্ত্বাবধান এবং পরিষেবাগুলির সাথে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা পরিচালনার জন্য পরামর্শ পরিষেবা	-	৩০২৭.৬৮ (লক্ষ টাকা) (টোল্ড ও ভ্যাট ছাড়া)	২৭০৭.০০ (লক্ষ টাকা)	QCBS (NCB)	-	সিসিজিপি	-	জিওবি	জিও বি	৩০২৭.৬৮	২৭০৭.০০	-	পর্যায় ১ পর্যায় ২	৩১/১০/২০১৮ ৩১/১০/২০১৮	৩০/০৪/২০২২ ৩০/০৪/২০২২	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিশ্লেষণ

এসডি১-এর প্রকৃত ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন হলো QCBS (NCB) এবং প্রকৃত অর্থের উৎস হলো জিওবি। আরইআরএমপি-৩/এনসি-১-৮ প্যাকেজ থেকে তৈরিকৃত ৪টি প্যাকেজের প্রকৃত তথ্য। এ প্যাকেজটি পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ নীতিমালা অনুসরণ করে সম্পাদিত হয়েছে। এটি বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় QCBS (NCB) হলো গুণগতমান এবং খরচ-ভিত্তিক নির্বাচন। প্রকল্পের জন্য ঠিকাদার বা সরবরাহকারী নির্বাচন করার সময় এ পদ্ধতিটি গুণগতমান এবং খরচ উভয় বিবেচনাকে একত্রিত করে। একটি বিস্তৃত মূল্যায়ন প্রক্রিয়ার মাধ্যমে, দরদাতার সক্ষমতা এবং উপযুক্ততা নির্ধারণের জন্য প্রযুক্তিগত প্রস্তাবগুলি মূল্যায়ন করা হয়, যখন আর্থিক প্রস্তাবগুলি প্রকল্পের ব্যয় পরিমাপ করার জন্য বিশ্লেষণ করা হয়। গুণগতমান এবং খরচের মানদণ্ডের জন্য নির্ধারিত ওজন পরিবর্তিত হতে পারে কিন্তু শেষ পর্যন্ত, সর্বোচ্চ সম্মিলিত স্কোরসহ দরদাতাকে চুক্তি পুরস্কারের জন্য সুপারিশ করা হয়। QCBS (NCB) দেশে ন্যায্য এবং দক্ষ ক্রয় পদ্ধতি প্রচার করে গুণগতমান এবং খরচ উভয় বিষয়েরই ভারসাম্যপূর্ণ মূল্যায়ন নিশ্চিত করে।

৩.১.৩ প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রমের অগ্রগতি ও সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশ ও বিশ্লেষণ

Package WD1 এবং Package WD2-এ উল্লিখিত কাজগুলিই প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রম। প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রমের অগ্রগতি ও সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য নিম্নে বর্ণনা করা হলো।

প্যাকেজ WD-1

মধুখালী হতে কামারখালী মাগুরা পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্লাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, আরসিসি বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, ব্যালাস্ট ওয়াল, কার্ড পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রীপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান

China Railway Group Ltd – Castle Construction Co., Ltd.
(CREC-CCCL Joint Venture)

ডিপিপি'র পরিকল্পনা অনুযায়ী দুটি রেল স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম এবং প্লাটফর্ম শেডের মাধ্যমে দুটি এলাকার মধ্যে ট্রেন পরিবহনের সুবিধা সরবরাহ করা হবে। একটি স্টেশন কামারখালীতে অন্যটি মাগুরায় অবস্থিত হবে। রেল স্টেশন বিল্ডিং যাত্রীদের জন্য প্রয়োজনীয় সুবিধাসম্পন্ন থাকবে এবং স্টেশনগুলি ট্রেন পরিবহনের কেন্দ্র হিসেবে কাজ করবে। স্টেশন বিল্ডিংগুলি আধুনিক সম্প্রসারিত হবে এবং যাত্রীদের সুবিধাজনক অবস্থান প্রদান করবে। প্ল্যাটফর্মগুলি সাধারণত উচ্চতায় থাকবে যাত্রীদের সহজে ট্রেনে উঠানোর জন্য। এটি যাত্রীদের প্রবেশ ও প্রস্থানের জন্য ব্যবহৃত হবে। প্লাটফর্ম শেড হলো একটি ছাতা বা ছাউনি যা প্ল্যাটফর্মের উপরে থাকে এবং যাত্রীদেরকে বৃষ্টি, রোদ এবং অন্যান্য অসুবিধা থেকে সুরক্ষা ও সুবিধা নিশ্চিত করে। নিচে তাদের সবিস্তার বিবরণী (স্পেসিফিকেশন) উপস্থাপন করা হলো।

মূল কাজ

কামারখালী স্টেশন এলাকা

Items	Quantity	Unit
Station Building	410	Sqm
Dormitory	495	Sqm
Platform-1	250m x 6 m =1500	Sqm
Platform Shed	442	Sqm
Car parking	2100	Sqm
Approach Road	1290	m

মাগুরা স্টেশন এলাকা

Items	Quantity	Unit
Station Building	1117	Sqm
Dormitory	495	Sqm
Staff Quarter for Class -III	630	Sqm
Staff Quarter for Class-IV	451	Sqm
Platform-1	300m x 6 m	Sqm
Platform-2	300m x 6 m	Sqm
Platform Shed-1	500	Sqm
Platform Shed-2	200	Sqm
Car parking	4630	Sqm
Approach Road	1300	m
Foot Over Bridge	01	Nos

WD1-প্যাকেজের অগ্রগতি

ক. সমাপ্ত কাজ (Completed Work)

SI	Items	Completed	Unit
1	Preparation of Embankment Foundation Bed	9.750	Km
2	Embankment Filling/Earth work	396330	cum
3	Subgrade	32663	cum
4	Ballast	9700	cum
5	PSC Sleeper	10900	nos.
6	Sand Pile	52440	Lm
7	PVD	297741	Lm
8	Geo-Textile Laying	88000	sqm
9	Sand Drainage	24900	cum
10	13 nos. Box Culvert works	10Nos	
11	Magura Yard preparation	In Progress	

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

খ. চলমান কাজ (Work in Progress)

	
রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ কাজ চলমান	রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ কাজ চলমান

বর্তমানে WD-1 প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি বিশ্লেষণ

নিম্নলিখিত নির্মাণ সামগ্রী যথাময়ে সংগ্রহ করতে না পারায় বাস্তবে রেলট্র্যাকের কাজ শুরু করা সম্ভব হয়নি। উল্লেখ্য যে, এ প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি বর্তমানে ২৭.৭০% (সারণি ৩.৬)।

সারণি ৩.৬: WD-1 প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি

নং	কাজের বিবরণ	বর্তমান অগ্রগতি	অবশিষ্ট কাজ	মন্তব্য
১	PSC Sleeper	১০৯০০ (No.)	২৯১০০ (No.)	দ্রুত সংগ্রহ করা প্রয়োজন
২	Ballast	৯৭০০ (Cum)	৩০৩০০ (Cum)	দ্রুত সংগ্রহ করা প্রয়োজন
৩	Rail	০.০০	৩০০০ টন	দ্রুত সংগ্রহ করা প্রয়োজন

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

প্যাকেজ WD-2

২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ করা। এইচ বিমসহ ২৫ টন এক্সেল লোডিংসহ বিজি স্ট্যান্ডার্ড মেজর ব্রিজ (ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ১ # ১৬৮০ মিটার)।

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান

China Railway Bridge Engineering Bureau Group Co, Ltd

Mir Akhtar Hossain Ltd.

(CRCC -MAHL Joint Venture)

মূল কাজ

চন্দনা রেল ব্রিজ

পরিকল্পনা অনুযায়ী চন্দনা নদীর উপর চন্দনা রেল ব্রিজ স্থাপিত হবে। এটির দৈর্ঘ্য হবে ৯০ মিটার (৩২৩০) এবং ভায়াডাক্টসহ এটির দৈর্ঘ্য হবে ১৬৮০ মিটার। এছাড়া রেল ব্রিজ সংক্রান্ত গণিতজ্ঞতার বিভিন্ন পরিমাপ, যেমন দৈর্ঘ্য, উচ্চতা, পাথরের পরিমাণ, কলামের প্রকার ইত্যাদি, পরিবেশনা ও নির্মাণের বিষয়ে বিশেষকরে বিবেচনা করা হবে। রেল ব্রিজ উপর গড়ে আসা ভারপ্রাপ্তি, পরিবেশের পরিবর্তনের সাথে সাথে ব্রিজের স্থায়িত্ব ও সুরক্ষার জন্য নির্দিষ্ট ধাতুগুলি ব্যবহৃত হবে। এছাড়াও ব্রিজের নির্মাণ প্রক্রিয়ায় ভারী যন্ত্রাংশগুলি ব্যবহার করা হয়। রেল ব্রিজ সম্পর্কে সঠিক পরিকল্পনা, পরিবেশনা ও নির্মাণ একটি মেটিকুলাস প্রক্রিয়া যাতে এর দৃশ্য, কাঠামো ও কার্যকারিতা ভালভাবে সম্পর্কিত থাকে। ব্রিজের সবিস্তার বিবরণী (স্পেসিফিকেশন) জন্য সংযুক্ত ১০ ও ১১ প্রযোজ্য।

গড়াই নদীর উপর ব্রিজ

পরিকল্পনা অনুযায়ী গড়াই নদীর উপর গড়াই রেল ব্রিজ স্থাপিত হবে। এটির দৈর্ঘ্য হবে ৫৪৯ মিটার (৬২৯১.৫) এবং ভায়াডাক্টসহ এটির দৈর্ঘ্য হবে ১৬৮০ মিটার। এছাড়া রেল ব্রিজ সংক্রান্ত গণিতজ্ঞতার বিভিন্ন পরিমাপ, যেমন দৈর্ঘ্য, উচ্চতা, পাথরের পরিমাণ, কলামের প্রকার ইত্যাদি, পরিবেশনা ও নির্মাণের বিষয়ে বিশেষকরে বিবেচনা করা হবে। রেল ব্রিজ উপর গড়ে আসা ভারপ্রাপ্তি, পরিবেশের পরিবর্তনের সাথে সাথে ব্রিজের স্থায়িত্ব ও সুরক্ষার জন্য নির্দিষ্ট ধাতুগুলি ব্যবহৃত হবে। এছাড়াও ব্রিজের নির্মাণ প্রক্রিয়ায় ভারী যন্ত্রাংশগুলি ব্যবহার করা হয়। রেল ব্রিজ সম্পর্কে সঠিক পরিকল্পনা, পরিবেশনা ও নির্মাণ একটি মেটিকুলাস প্রক্রিয়া যাতে এর দৃশ্য, কাঠামো ও কার্যকারিতা ভালভাবে সম্পর্কিত থাকে। ব্রিজের সবিস্তার বিবরণী (স্পেসিফিকেশন) জন্য সংযুক্ত ১০ ও ১১ প্রযোজ্য। সম্ভাব্যতা যাচাই জরিপের আলোকে চন্দনা ব্রিজের যে ডিজাইন করা হয়েছিল তার পরিমাপ ছিল ৯০ মিটার (৩৫৩০)। সরেজমিনে ব্রিজের নির্মাণ কাজ করতে গিয়ে সমস্যা দেখা দেয়ায় ডিজাইন পরিবর্তন করে (৪৫৩০) = ১২০ মিটার করার প্রয়োজন পড়ে। এখন অসুবিধা হলো ব্রিজটির কাজ সম্পন্ন করতে ব্যয় ও সময় উভয়ই বৃদ্ধি পাবে। ফিজিবিলিটি স্টাডি করার সময় পুঙ্খানুপুঙ্খ রূপে করা দরকার।

WD2- প্যাকেজের এর অগ্রগতি

ক. সমাপ্ত কাজ (Completed Work)

Sl.	Description	Total	Completed
1	CC Block	1200000	130000
2	Viaduct Pile Boring & Casting	466	220
3	Gorai Bridge Pile Boring & Casting	72	51
4	Chandana Bridge Pile Boring & Casting	56	51
5	Pile Cap	71	24
6	Pier	71	24
7	Pier Cap	71	14

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

খ. চলমান কাজ (Work in Progress)

	
PC Girder Casting	Pile Cap Casting

বর্তমান WD-2 প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতির বিশ্লেষণ

নিম্নলিখিত নির্মাণ সামগ্রী যথাময়ে সংগ্রহ করতে না পারায় বাস্তবে এ প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি বর্তমানে ২৮.৫০% (সারণি ৩.৭)।

সারণি ৩.৭: WD-2 প্যাকেজের বাস্তব অগ্রগতি

নং	কাজের বিবরণ	বর্তমান অগ্রগতি	অবশিষ্ট কাজ	মন্তব্য
১	Webgirder	0 (No.)	0 (No.)	অনতিবিলম্বে সংগ্রহ করা প্রয়োজন
২	H-Beam	0 (No.)	0 (No.)	অনতিবিলম্বে সংগ্রহ করা প্রয়োজন
৩	Superstructure of Garai Bridge	-	-	অনতিবিলম্বে নির্মাণ কাজের গতি বৃদ্ধি করা প্রয়োজন

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

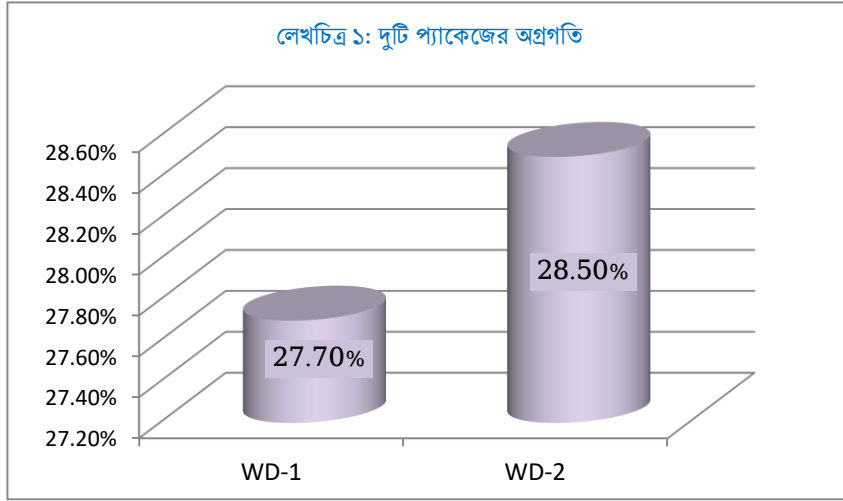
দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি (Progress)

দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি নিচের সারণি ৩.৮ এবং লেখাচিত্র ১-এ উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ৩.৮: দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি

Package No.	Contractor Name	% Progress
WD-1	China Railway Group Ltd. – Castle Construction Co Ltd. (CREC-CCCL Joint Venture)	২৭.৭০%
WD-2	China Railway Bridge Engineering Bureau Group Co Ltd. – Mir Akhtar Hossain Ltd. (CRCC -MAHL Joint Venture)	২৮.৫০%

লেখচিত্র ১: দুটি প্যাকেজের অগ্রগতি



৩.১.৪ প্রকল্পের কাজ বিলম্বের কারণ ও পর্যালোচনা

- জমি অধিগ্রহণের কালক্ষেপণ প্রকল্পের কাজ বিলম্বের একটি প্রধান কারণ। ভূমি অধিগ্রহণের জন্য জেলা প্রশাসক মাগুরাকে খসড়া প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ১৫৫০০.০০ লক্ষ টাকা এবং জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে চূড়ান্ত প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ৪০০০.০০ লক্ষ টাকা প্রদান করা হয়েছে। হিসেব অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণের জন্য জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে অতিরিক্ত আরও ৪০৩০.৩৫ লক্ষ টাকা প্রদান করতে হবে। কিন্তু ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের জন্য আর কোন টাকা বরাদ্দ/অবশিষ্ট না থাকায় তা প্রদান করা সম্ভব হচ্ছে। এমতাবস্থায় ডিপির বিশেষ সংশোধনের প্রয়োজন পড়ে। এরই মধ্যে ডিপির বিশেষ সংশোধনের জন্য রেলভবন (টাকা)-এ প্রেরণ করা হয়েছে। এটি অনুমোদিত হলে অবশিষ্ট টাকা জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে প্রদান করা হবে। বিষয়টি বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, প্রাক্কলিত ব্যয়ের হিসেব ঠিক মতো করা হয়নি। ডিপির গুণগতমান নিয়ে প্রশ্ন উঠেছে। এখানে বিশেষভাবে উল্লেখ্য যে, গত ১২/০৬/২০২২ তারিখে ব্যয় ব্যতিরেকে প্রথমবার সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে।
- প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সাথে নিবিড় আলোচনায় জানা যায় যে, অন্যান্য প্রকল্পের মতো কোভিড ১৯-এর কারণে এ প্রকল্প কার্যক্রমেও বিঘ্ন সৃষ্টি করে এবং বিলম্ব ঘটায়। কোভিড-১৯ পরিস্থিতিতে ব্যবসা ও অর্থনীতি নগদ সংকটের মুখোমুখি হয়েছে। ব্যবসায়িক সংস্থা, ব্যাংক, প্রকৌশল, পরিবহন ইত্যাদি খাতে নগদ সংকট ও আর্থিক সমস্যায় পরিণত হয়েছে। এতে সরকার ও ব্যবসায়িক সংস্থার মালামাল ও উপকরণের সরবরাহে অনিশ্চয়তা ও সংকট হয়েছে। কোভিড-১৯-এর বিস্তার ও সংক্রমণ প্রতিরোধে বাংলাদেশসহ অনেক দেশে পরিবহনের সমস্যা ও আমাদানি ও রফতানি বন্ধ ছিল। পণ্য উৎপাদন বন্ধ ও মালামাল সরবরাহের জন্য ব্যবহৃত পরিবহন সরবরাহ না থাকার কারণে সরবরাহে বিলম্ব হয়েছে। আবার, এ পরিস্থিতিতে সরকারের নির্দেশ ও বিধিমালা পরিবর্তিত হয়েছে। কর্মকর্তাদের ও শ্রমিকদের কর্মস্থল ও প্রকল্প সাইট থেকে বহুদিন দূরে থাকতে হয়েছে যা প্রকল্পের অগ্রগতি ও কার্যক্রমে বিঘ্ন সৃষ্টি করেছে। সরকার বিভিন্ন বিধিমালা প্রণীত করেছে যার ফলে ব্যবসায়ী সংস্থা ও পরিবহন প্রতিষ্ঠানের কার্যক্রমে বিশেষ নিয়মাবলী অনুসরণ করতে হয়েছে। এতে পরিবহনের ব্যবহার, নিরাপত্তা ব্যবস্থা, সময়সূচি ইত্যাদি নিয়মাবলী বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। এ নিয়মাবলীর অনুসরণ করতে বেসরকারি

প্রতিষ্ঠান ও কোম্পানিগুলি সময় ও সম্পত্তি ব্যয় করতে হয়েছে যা প্রকল্পের অগ্রগতি এবং কার্যক্রমে বিলম্ব সৃষ্টি করেছে।

- রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে নির্মাণ সমাগ্রী ও অন্যান্য দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির ফলে বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও ডিপিপি অনুযায়ী অনুসরণ করা হচ্ছে না। প্রকল্প পরিচালকের মতে, করোনা পরবর্তীতে বিশ্বব্যাপী দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির ফলে লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের আউটপুট সময়নুপাতিক হারে অর্জন করা সম্ভব হচ্ছে না।
- ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান দ্রব্যের মূল্যমান সমন্বয়ের জন্য প্রকল্প কর্তৃপক্ষের সহায়তা ও সহযোগিতা চাচ্ছেন। তাই ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কাজের গতি কমিয়ে দিয়েছেন। ফলে কাজের অগ্রগতি খুবই মন্থর।
- মূল ডিপিপিতে চন্দনা ব্রিজের স্প্যান ছিল তিনটি (স্প্যান ৩X৩০ মিটার) এবং পরিমাপ ছিল ৯০ মিটার যা নির্মাণ-সংক্রান্ত সম্ভাব্যতা যাচাই করে তৈরি করা। কিন্তু বাস্তবে সেই ডিজাইন অনুসারে ব্রিজ নির্মাণ করতে গেলে সমস্যা দেখা দেওয়ায় ডিজাইন পরিবর্তন করে ১২০ মিটার (স্প্যান ৪X ৩০ মিটার) করার প্রয়োজন পড়ে। এখন অসুবিধা হলো ব্রিজটির কাজ সম্পন্ন করতে ব্যয় ও সময় উভয়ই বৃদ্ধি পাবে। সম্ভাব্যতা যাচাই করার সময় পুঞ্জানুপুঞ্জরূপে রূপে করা দরকার ছিল।
- প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতির তুলনায় আর্থিক অগ্রগতি পিছিয়ে আছে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জন করতে হলে প্রকল্প বাস্তবায়নের গতি দ্রুত বৃদ্ধি করার উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৩.১.৫ পূর্ত কাজের গুণগতমান ও ডিজাইন লাইফের পর্যালোচনা

- নির্মাণকালে প্রকল্পের বিভিন্ন অংগের প্রাক্কলন ব্যয় বাজার দরের সাথে সামঞ্জস্য রেখে তৈরি করা হচ্ছে। উপরন্তু, নির্দিষ্ট স্পেসিফিকেশন মেনে, প্রকল্পের জন্য সংগ্রহ করা মালামাল বা উপকরণের গুণগতমান নিশ্চিত করার উপর জোর দেয়া ও নিশ্চিত করা হচ্ছে। প্রকল্পের নির্মাণাধীন কয়েকটি মূল অঙ্গ বা মূল উপাদান রয়েছে, যেগুলির হচ্ছে: (১) একটি ১৯.৯০ কিলোমিটার ব্রডগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; (২) একটি ৪.৯ কিমি লুপ লাইনের উন্নয়ন; (৩) চন্দনা সেতু (৯০ মিটার) এবং গড়াই সেতু (৫৪৯ মিটার) বিস্তৃত দুটি বড় সেতু নির্মাণ করা হচ্ছে; (৪) একটি ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট স্থাপন করা; (৫) ২০টি লেভেল ক্রসিং স্থাপন করা হচ্ছে; (৬) সিগন্যালিং এবং বৈদ্যুতিক কাজ বাস্তবায়নাধীন; (৭) ১৮টি ছোট সেতু নির্মাণের কাজ (যার মধ্যে ৯টি ইতিমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে); (৮) ২টি স্টেশন প্ল্যাটফর্ম তৈরি করা হচ্ছে। এবং (৯) ৩X৩০ মিটার স্প্যানসহ একটি একক আন্ডারপাস তৈরি করা হচ্ছে।
- সম্ভাব্যতা যাচাই জরিপের আলোকে চন্দনা ব্রিজের যে ডিজাইন করা হয়েছিল তার পরিমাপ ছিল ৯০ মিটার (৩X৩০)। কিন্তু বাস্তবে সেই ডিজাইন অনুসারে ব্রিজ নির্মাণ করা সম্ভব নয়। ডিজাইন পরিবর্তন করে নতুন পরিমাপ হবে ১২০ মিটার (৪X৩০)। নতুন ডিজাইন পরিবর্তনে আরও সময় লাগবে।
- পুরো প্রকল্প জুড়ে উচ্চমানের রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করার সাথে সাথে ১০০ (একশ) বছরের প্রত্যাশিত জীবনকালসহ ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ করা হচ্ছে। নির্মাণ প্রকল্পের বিস্তৃত পদ্ধতির মধ্যে রয়েছে সূক্ষ্ম পরিকল্পনা, খরচ অনুমান এবং নির্দিষ্ট মান ও বৈশিষ্ট্যের আনুগত্য। এর লক্ষ্য হলো স্থায়িত্ব, কার্যকারিতা, এবং উন্নত পরিকাঠামোর সামগ্রিক গুণগতমান নিশ্চিত করা।
- সেতু, রেল ট্র্যাক এবং বাঁধের ডিজাইন লাইফ নির্ভর করে রক্ষণাবেক্ষণ ও ট্রাফিক ভলিউমের উপর। এ প্রকল্পে সেতু, রেল ট্র্যাক এবং বাঁধের ডিজাইন লাইফ গণনা এবং উন্নত করা হচ্ছে যাতে রক্ষণাবেক্ষণ ও ট্রাফিক ভলিউম বিষয়ক সমস্যা সমাধানে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায়। প্রকল্পের সাফল্য এবং ট্রেন চলাচলের বৃদ্ধির জন্য নিয়মিত

এবং প্রয়োজনীয় রক্ষাবেক্ষণ প্রণালী প্রযোজ্য করা হচ্ছে। বাংলাদেশ রেলওয়ে দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি এবং প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে সকল সেতু এবং ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ (যেমন একশত বছর) সচল রাখার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে। প্রকল্প পরিচালকের মতে, প্রকল্প বাস্তবায়ন সমাপ্তির পর রেলওয়ে সেতু, কালভার্ট, ইমব্যাঙ্কমেন্ট, রেলওয়ে ট্র্যাক ও অন্যান্য অবকাঠামো টেকসই রাখার জন্য রেলওয়ে ওয়ে এন্ড ওয়ার্কস ম্যানুয়েল অনুসরণ করে টেকসই রাখা হবে।

- প্রয়োজনীয় পদক্ষেপগুলি স্থানীয় রেল রক্ষণাবেক্ষণ দপ্তরের সহায়তায় নেয়া হবে যাতে প্রকল্পের সেতু, রেল ট্র্যাক এবং বাঁধের ডিজাইন লাইফ একশত বছর সঠিকভাবে পরিচালিত হতে পারে। এটি বাংলাদেশের রেলওয়ে সুরক্ষা ও পরিচালনা নিয়ন্ত্রণের জন্য গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয়। প্রকল্পের অগ্রগতি এবং রেল সেবার মান সংরক্ষণের জন্য নিয়মিত মূল্যায়ন এবং মূল্যমাপন করা হবে। এছাড়াও, প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচালনার জন্য উপযুক্ত প্রশিক্ষণ প্রদান করা হবে যাতে সেতু, রেল ট্র্যাক এবং বাঁধের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলের দক্ষতা বৃদ্ধি পায়। এ প্রকল্পের মাধ্যমে সঠিক রক্ষাবেক্ষণ ও পরিচালনার মাধ্যমে রেল পরিবহন নেটওয়ার্কের একটি ভাল কার্যকর সংস্থা হিসেবে বাংলাদেশ রেলওয়ের সুনাম বৃদ্ধি পাবে।

৩.১.৬ প্রকল্পের কাজের গুণগতমান ও সাইট ল্যাবরেটরি পর্যালোচনা

- বর্ণিত প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও গুণগতমান সরেজমিনে যাচাই যাচাই বাছাইয়ের লক্ষ্যে বিগত ১১ মার্চ ২০২৩ তারিখে নিবিড় পরিবীক্ষণ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার, সাইট ইন্সপেক্টর (রেল বিভাগ), ল্যাব টেকনিশিয়ান (রেল বিভাগ), সাইট ইন্সপেক্টর (রেল বিভাগ), সুপারভিশন ইঞ্জিনিয়ার (রেল বিভাগ), পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলীগণ, ও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলী ও কর্মকর্তাগণ সাইট পরিদর্শনে অংশগ্রহণ করেন।
- প্রকল্পের নির্মাণাধীন কয়েকটি মূল অঙ্গ বা মূল উপাদান রয়েছে, যেগুলির হচ্ছে: (১) একটি ১৯.৯০ কিলোমিটার ব্রডগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; (২) একটি ৪.৯ কিমি লুপ লাইনের উন্নয়ন; (৩) চন্দনা সেতু (৯০ মিটার) এবং গড়াই সেতু (৫৪৯ মিটার) বিস্তৃত দুটি বড় সেতু নির্মাণ করা হচ্ছে; (৪) একটি ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট স্থাপন করা; (৫) ২০টি লেভেল ক্রসিং স্থাপন করা হচ্ছে; (৬) সিগন্যালিং এবং বৈদ্যুতিক কাজ বাস্তবায়নাধীন; (৭) ১৮টি ছোট সেতু নির্মাণের কাজ (যার মধ্যে ৯টি ইতিমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে); (৮) ২টি স্টেশন প্ল্যাটফর্ম তৈরি করা হচ্ছে। এবং (৯) ৩x৩০ মিটার স্প্যানসহ একটি একক আন্ডারপাস তৈরি করা হচ্ছে।
- প্রকল্পের সাইটে ল্যাবরেটরি সরকারি স্বীকৃত কোন প্রতিষ্ঠান (BAB বা BSTI) কর্তৃক অনুমোদিত কিনা তা যাচাই করা হয়। নথি পরীক্ষা করে দেখা যায় পরীক্ষাগারটি নির্ধারিত প্রক্রিয়া অনুসরণ করে অনুমোদন লাভ করেছে। যাচাইয়ে দেখা যায় BUET ও KUET কর্তৃক ল্যাবরেটরি যন্ত্রাদি সংশোধন করা হয়েছে।
- প্রকল্পের Concrete Testing Laboratory তে Test Frequency Register, Inspection Test Plan (ITP) Register, RFI (Request for Inspection) Register, CAR (Corrective Action Report) Register, NCR (Non-conformance Report) Register আছে কিনা তা যাচাই করা হয়। যাচাইয়ে দেখা উল্লিখিত সবগুলি Register আছে।
- Embankment (বাঁধ) পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, মোট ২৪ কিমি বাঁধ তৈরি সম্পন্ন হয়েছে। বেড়িবাঁধের ভরাট কাজ সম্পন্ন হয়েছে ৮.২ কিমি এবং ১.৮ কিমি বেড়িবাঁধের ভরাট কাজ চলমান আছে।
- প্রকল্পের পরিকল্পনা অনুযায়ী মোট ২৪ কিমি সাব-গ্রেড [1] বা উপ-গ্রেড নির্মিত হবে। এরই মধ্যে ৪.৩ কিমি সাব-গ্রেড কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং ৩.৯ কিমি সাব-গ্রেড কাজ চলমান আছে।

¹ পরিকল্পিত নির্মাণ পৃষ্ঠের নিচে উপস্থিত প্রাকৃতিক মাটি বা সমষ্টিগত উপাদানকে Sub-grade (সাব-গ্রেড) বলা হয়। এটি মাটি বা উপাদানের স্তর যার উপর ভিত্তি কাঠামো নির্মিত হয় এবং এটি অত্যধিক কাঠামোকে সমর্থন প্রদান করে এবং এর সামগ্রিক স্থিতিশীলতা এবং কর্মক্ষমতা নির্ধারণে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে।

- প্রকল্পের পরিকল্পনা অনুযায়ী মোট ২৪ কিমি সাব-ব্যালাস্ট [২] নির্মিত হবে। এখনও সাব-ব্যালাস্ট-এর কাজ শুরু হয়নি।
- প্রকল্পের পরিকল্পনা অনুযায়ী মোট ৩২টি কালভার্ট নির্মাণের কথা। এরই মধ্যে ১৩টি কালভার্ট নির্মাণের কাজ শেষ হয়েছে। বাকি আছে ১৯টি কালভার্ট নির্মাণের কাজ।
- প্রকল্পের পরিকল্পনা অনুযায়ী মোট ২০টি লেভেল ক্রসিং স্থাপন করা কথা। তার মধ্যে ০২টি লেভেল ক্রসিং স্থাপনের কাজ চলমান আছে। এখনও বাকি আছে ১৮টি লেভেল ক্রসিং স্থাপনের কাজ।
- পরিদর্শনে আরও দেখা যায় যে, প্রকল্পের সাইট অফিসে Quality Assurance Plan আছে এবং তারা এটি অনুসরণ করছেন। প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরিতে ব্যবহৃত Equipment নিয়মিত যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক Calibration করা হচ্ছে। Railway Signaling System এবং এর Quality পরীক্ষার জন্য আলাদা Checklist ব্যবহার করা হচ্ছে। প্রকল্পের মালামাল ব্যবহারের পূর্বে Manufacture's Certificate এবং Third Party Laboratory-তে গুণগতমান পরীক্ষা করা হচ্ছে। প্রকল্পের Embankment-এ ব্যবহৃত মাটির উৎস ও গুণগতমান পরীক্ষা করা হচ্ছে। প্রকল্পে Design, Third Party কর্তৃক Vetting যাচাই বাছাই করা হচ্ছে এবং এটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান (DDC in joint venture with DPM) কর্তৃক যাচাই বাছাই করা হচ্ছে। প্রকল্পের আমদানীকৃত মালামাল PSI করা হচ্ছে। সর্বপরি, কাজের গুণগতমান যাচাই করার জন্য Test Frequency অনুযায়ী পরীক্ষাসমূহ যথাযথভাবে সম্পন্ন করে কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণে নিয়োজিত আছে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান।
- রেলওয়ে সেতু, কালভার্ট, ইমব্যাঙ্কমেন্ট, রেলওয়ে ট্র্যাক ও অন্যান্য নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা নির্মাণ সামগ্রীর টেস্ট রিপোর্ট সাইট ল্যাবরেটরির একজন কর্মকর্তা অনুমোদন করেন। তিনি হচ্ছেন পরামর্শকের Quality Control Engineer-এর মাধ্যমে টিম লিডার (ডেভেলপমেন্ট ডিজাইন কনসালটেন্টস লিমিটেড)।
- প্রকল্পের মেয়াদের মধ্যে প্রকল্পটি যথাযথ বাস্তবায়নের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে জমি বুঝিয়ে না দিলে ডিজাইন অনুসারে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা কঠিন হয়ে পড়বে। অতএব, তাকে নির্মাণ কাজের জন্য জমিতে ফ্রি এক্সেস দেওয়া প্রয়োজন। এটি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নির্মাণ কাজ কার্যকর হওয়ার জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ পদক্ষেপ।

৩.২ প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম

প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম ডিপিপি অনুসারে প্রস্তুত করে প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী সংগ্রহ করে তা পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। স্পেসিফিকেশন ও চুক্তিমতে ক্রয়-সম্পাদন করা হয়েছে কিনা এবং তা সরকারি ক্রয় নীতিমালার আলোকে করা হয়েছে কিনা তা সমীক্ষা প্রতিবেদনে সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ করা হয়েছে। এছাড়া একটি ক্রয় প্যাকেজ শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ক্রয়-সংক্রান্ত বিদ্যমান আইনের আলোকে ক্রয়-কাজের সম্পাদন ও প্রতিপালন পর্যালোচনা করা হয়েছে। এ প্রকল্পের Package WD1 এবং Package WD2 ক্রয়-বিষয়ক তথ্য ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিস্ট-৭ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছে (সংযুক্ত-৮ ও সংযুক্ত-৯)। তবে, ক্রয়-কার্যক্রম পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের জন্য সিপিটিইউ (CPTU) প্রদত্ত প্রকিউরমেন্ট পারফরম্যান্স এবং কমপ্লায়েন্স রিভিউ চেকলিস্টটি প্রয়োগ করা হয়েছে। এ চেকলিস্টের লক্ষ্য হলো আইএমইডি দ্বারা নিয়োগকৃত পরামর্শদাতাদের এডিপি প্রকল্পগুলো নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা এবং প্রভাব মূল্যায়ন গভীরভাবে পর্যবেক্ষণ পরিচালনার জন্য। এ চেকলিস্টের আরেকটি লক্ষ্য হলো প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম এবং জনসাধারণের তহবিলের অধীনে সম্পাদিত বা বাস্তবায়নধীন প্রকল্পগুলো পর্যালোচনা করার জন্য নির্দেশিকা প্রদান করা। এছাড়া দরপত্র ও ঠিকাদার নিয়োগ পদ্ধতি বিশ্লেষণ করার জন্য সারণি ২৮ প্রয়োগ করা হয়েছে। প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রমের যাবতীয় তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করে

² রেলওয়ে ট্র্যাক কাঠামোতে সাব-গ্রেড এবং ব্যালাস্ট স্তরের মধ্যে স্থাপন করা উপাদানের স্তরকে Sub-ballast (সাব-ব্যালাস্ট) বলা হয়। এটি একটি অতিরিক্ত উপাদান যা কখনও কখনও ট্র্যাকবেড সিস্টেমের কর্মক্ষমতা উন্নত করতে এবং ট্র্যাকে অতিরিক্ত সহায়তা প্রদান করতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়।

নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে। পর্যালোচনায় দেখা যায় যে এ চেকলিস্ট অনুসারে প্রকিউরমেন্ট/প্রকল্প কর্মকর্তাগণ প্রকিউরমেন্ট প্রক্রিয়ার প্রতিটি ধাপ একইভাবে অনুসরণ করে বেশিরভাগ প্রকিউরমেন্ট অব্যবস্থাপনা থেকে মুক্ত থেকেছে। এ চেকলিস্ট ব্যবহার করে সিপিটিইউ প্রদত্ত কমপ্লায়েন্স গাইডলাইন ও নীতিগুলির সাথে প্রকিউরমেন্ট প্রক্রিয়া মিল অনেকটা লক্ষ্য করা যায়। তবে কিছু ব্যত্যয় লক্ষ্য করা যায় যেমন- প্যাকেজ WD1 ও প্যাকেজ WD2 দেখা যায় যে, Comparative Statement (CS) তৈরির প্রায় ৩ মাস পরে কার্যবিবরণী অনুমোদন দেয়া হয়। এ ৩ (তিন) মাস কেন কালক্ষেপণ করা হলো তার কোন উত্তর পাওয়া যায়নি।

৩.৩ প্রকল্পের ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য

দরপত্র দাখিল, দরপত্র উন্মুক্তকরণ ও দরপত্র মূল্যায়ন নিচে প্যাকেজ অনুসারে অলোচনা করা হলো।

৩.৩.১ কার্যক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ

● প্যাকেজ WD1

এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে মধুখালী থেকে মাগুরা হয়ে কামারখালী পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্ল্যাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, RCC বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, বাউন্ডারি ওয়াল, কার্ড পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রিপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ। প্যাকেজটির চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে অক্টোবর ৩১, ২০১৯ তারিখে এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ হলো এপ্রিল ৩০, ২০২১।

● প্যাকেজ WD2

এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে ২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ কাজ। এইচ-বিমসহ ২৫ টন এক্সেল লোডিসহ বিজি স্ট্যান্ডার্ড মেজর ব্রিজ (ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ১ # ১৬৮০ মিটার এবং মেজর ব্রিজ ২ # ১৬৮০ মিটার)। প্যাকেজটির চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে অক্টোবর ৩১, ২০১৯ তারিখে এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ হলো এপ্রিল ৩০, ২০২১।

৩.৩.২ পণ্যক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ

● প্যাকেজ GD1

এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে স্টেশনারি আইটেম এবং অন্যান্য ভোগ্যপণ্য ক্রয় করা। প্যাকেজটির ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন হলো লিমিটেড টেন্ডারিং মেথড (LTM)। প্রয়োজন অনুযায়ী প্রকল্প সময়কালে স্টেশনারি আইটেমসমূহ এক এক করে ক্রয় করা হবে।

● প্যাকেজ GD2

এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে কম্পিউটার/ল্যাপটপ এবং অন্যান্য সরবরাহ (প্রিন্টার, ইউপি, ইত্যাদি) ক্রয় করা। প্যাকেজটির অধীনে পণ্য ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন হচ্ছে রিকোয়েস্ট ফর কোটেশন (RFQ)। দরপত্র আহবান হয়েছে মে ১৫, ২০১৮, চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে জুলাই ১৪, ২০১৮ এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ ছিল নভেম্বর ১১, ২০১৮।

● প্যাকেজ GD3

এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে অফিস আসবাবপত্র এবং স্টেশন আসবাবপত্র ক্রয় করা। প্যাকেজটির অধীনে পণ্য ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন ছিল লিমিটেড টেন্ডারিং মেথড (LTM)। প্রয়োজন অনুযায়ী প্রকল্প সময়কালে এক এক করে পণ্য ক্রয় করা হবে।

৩.৩.৩ সেবা-সংক্রান্ত প্যাকেজ

প্যাকেজ SD1

প্রথম পর্যায়: এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে সম্ভাব্যতা অধ্যয়নের জন্য পরামর্শ পরিষেবা, বিশদ নকশা, টেন্ডারিং পরিষেবা প্রদান করা। প্যাকেজটির অধীনে সেবা-ক্রয় পদ্ধতি ও ধরন হলো (QCBS) (এনসিবি)। চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে অক্টোবর ৩১, ২০১৮ তারিখে এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ ছিল এপ্রিল ৩০, ২০২২।

দ্বিতীয় পর্যায়: এ প্যাকেজটির অধীনে রয়েছে কনস্ট্রাকশন তত্ত্বাবধান পরিষেবা এবং ত্রুটির দায়বদ্ধতার জন্য পরামর্শ পরিষেবা। প্যাকেজটির অধীনে সেবা-ক্রয় পদ্ধতি ও ধরন হলো (QCBS) (এনসিবি)। চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে অক্টোবর ৩১, ২০১৮ তারিখে এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ ছিল এপ্রিল ৩০, ২০২২।

৩.৪ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্র প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগী গাইডলাইন ইত্যাদি) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ ও পিপিআর) অনুসারে প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বা চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহ (Procurement) করা হয়েছে বা হচ্ছে এবং তার জন্য যে সকল ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিষ্ট ব্যবহার করা হয়েছে তা নিম্নে বর্ণনা করা হলো (সারণি ৩.৯ ও ৩.১০)।

ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিষ্ট

সারণি ৩.৯: পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্যাবলী

১	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেলপথ মন্ত্রণালয়
২	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	বাংলাদেশ রেলওয়ে
৩	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	Package WD1: মধুখালী হতে কামারখালী মাগুরা পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্লাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, আরসিসি বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বাঁধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, ব্যালাস্ট ওয়াল, কার্ভ পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রীপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।
৪	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যমে (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	ওয়েব সাইটে ২৪-০৮-২০২০ জাতীয় ২৬-০৮-২০২০
৫	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	২৪-০৮-২০২০
৬	দরপত্র বিক্রয় শেষ তারিখ ও সময়	০৬-১২-২০২০ (অফিস সময়কালীন)
৭	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.০০ ঘটিকা)
৮	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	৫টি
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.৩০ ঘটিকা)
১০	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	৪টি
১১	নন রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	১টি

১২	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	০৫-০১-২০২১; ১৯-০১-২০২১; ও ০৯-০২-২০২১
১৩	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	০৫-০৫-২০২১
১৪	সিএস তৈরির তারিখ	০৯-০২-২০২১
১৫	সিএস অনুমোদনের তারিখ	০৫-০৫-২০২১
১৬	(Notification of Award) প্রদানের তারিখ	১১-০৫-২০২১
১৭	মোট চুক্তি মূল্য	৪৩৩,৭৮,৩২,৯০৮.৫৬
১৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	২৩-০৫-২০২১
১৯	কার্যাদেশ অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	সিসিজিপি
২০	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	২৩-০৫-২০২১
২১	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২৪-০৫-২০২১
২২	সময় বৃদ্ধি থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং কারণ	১০-০৩-২০২৩ (১০৮ দিন)
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	২২-১১-২০২২
২৪	চূড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়নি।
২৫	চূড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়নি।
২৬	ক্রয়ের ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছে কি না?	নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছে।
২৭	না করা হলে কেন করা হয়নি?	-

বিশ্লেষণ:

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, দরপত্রের কাজের নাম (Package WD1:- Construction of Broad Gauge Rail Line from Madhukhali to Magura Via Kamarkhali including Station Building, Platform, Platform Shed, Approach Road & Car Parking Area, RCC Box Culvert, Level Xing Gate, Embankment, Bank Protection wall, Boundary Wall, Ballast Wall, curve post, KM post, creep post, Signalling, Telecom, Electric Works & other Ancillary Works) দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম ছিল ওয়েব সাইট (২৮-৮-২০২০) এবং, জাতীয় সংবাদপত্র (২৬-৮-২০২০)। দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ ছিল ২৪-৮-২০২০ এবং দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ০৬-১২-২০২০ (অফিস সময়কালীন), দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময় ০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.০০ ঘটিকা)। প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা ছিল ০৫টি, দরপত্র খোলার তারিখ ও সময় ছিল ০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.৩০ টা)। মোট রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ছিল ০৪ টি এবং নন রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ছিল ১টি। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ ছিল তিনটি (০৫-০১-২০২১; ১৯-০১-২০২১; ও ০৯-০২-২০২১)। কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ০৫-০৫-২০২১। সিএস তৈরির তারিখ ছিল ০৯-০২-২০২১, সিএস অনুমোদনের তারিখ ছিল ০৫-০৫-২০২১ এবং (Notification of Award-NOA) প্রদানের তারিখ ছিল ১১-০৫-২০২১। মোট চুক্তি মূল্য ছিল ৪৩৩,৭৮,৩২,৯০৮.৫৬, চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ ছিল ২৩-০৫-২০২১, কার্যাদেশ অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হলো সিসিজিপি, কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ ছিল ২৩-০৫-২০২১ এবং কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ ছিল ২৪-০৫-২০২১। এতে সময় বৃদ্ধি ছিল ১০-০৩-২০২৩ (১০৮ দিন)। কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ছিল ২২-১১-২০২২। এখনও চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়নি। পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্র প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী প্রভিশন) অনুসরণ করে করা হয়েছে। তবে কিছু ব্যত্যয় লক্ষ্য করা যায় যেমন- প্যাকেজ WD2 প্যাকেজের কার্য/পণ্য ক্রয়-সংক্রান্ত প্রক্রিয়া পর্যালোচনায় দেখা যায় যে Comparative Statement (CS) তৈরির প্রায় ৩ মাস পরে কার্যবিবরণী অনুমোদন দেয়া হয়। এ ৩ (তিন) মাস কেন কালক্ষেপণ করা হলো তার কোন উত্তর পাওয়া যায়নি।

ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিস্ট

সারণি ৩.১০: পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য

১	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেলপথ মন্ত্রণালয়
২	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	বাংলাদেশ রেলওয়ে
৩	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	Package WD-2:- Construction of 02 nos.BG Standard Major Bridge with 25 ton axle loading (Major Bridge#1 650m with Viaduct & Major Bridge#2 100m) including H-Beam.
৪	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	ওয়েব সাইটে ২৮-১০-২০২০, জাতীয় ২৯-১০-২০২০।
৫	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	২৮-১০-২০২০
৬	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	০৬-১২-২০২০ (অফিস সময়কালীন)
৭	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.০০ ঘটিকা)
৮	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	০৪ টি
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.৩০ ঘটিকা)
১০	রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৪ টি
১১	নন রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০ টি
১২	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	১৯-০১-২০২১ ০৯-০২-২০২১ ২৫-০২-২০২১
১৩	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	০৫-০৫-২০২১
১৪	সিএস তৈরির তারিখ	০৯-০২-২০২১
১৫	সিএস অনুমোদনের তারিখ	০৫-০৫-২০২১
১৬	(Notification of Award) প্রদানের তারিখ	১১-০৫-২০২১
১৭	মোট চুক্তি মূল্য	৪৪৮,৯৪,৯২,৯৭৫.৮৬
১৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	২৩-০৫-২০২১
১৯	কার্যাদেশ অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	সিসিজিপি
২০	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	২৩-০৫-২০২১
২১	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২৫-০৫-২০২১
২২	সময় বৃদ্ধি থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং এর কারণ কি?	৩০-০৬-২০২৪ (৫৮৬ দিন)
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	২২-১১-২০২২
২৪	চূড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়নি।
২৫	চূড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়নি।
২৬	ক্রয়ের ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছিল কি না?	নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছে।
২৭	না হলে কেন করা হয়নি?	

বিশ্লেষণ:

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, দরপত্রের কাজের নাম (Package WD-2:- Construction of 02 nos.BG Standard Major Bridge with 25 ton axle loading (Major Bridge#1 650m with Viaduct & Major Bridge#2 100m) including H-Beam) দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম ছিল ওয়েব সাইট (২৮-১০-২০২০) এবং, জাতীয়

সংবাদপত্র (২৯-১০-২০২০)। দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ ছিল ২৮-১০-২০২০ এবং দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ০৬-১২-২০২০ (অফিস সময়কালীন), দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময় ০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.০০ ঘটিকা)। প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা ছিল ০৪টি, দরপত্র খোলার তারিখ ও সময় ছিল ০৭-১২-২০২০ (সময় ১২.৩০ টা)। মোট রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ছিল ০৪ টি এবং নন রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ছিল ০ টি। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ ছিল তিনটি (১৯-০১-২০২১, ০৯-০২-২০২১, ও ২৫-০২-২০২১)। কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ০৫-০৫-২০২১। সিএস তৈরির তারিখ ছিল ০৯-০২-২০২১, সিএস অনুমোদনের তারিখ ছিল ০৫-০৫-২০২১ এবং (Notification of Award) প্রদানের তারিখ ছিল ১১-০৫-২০২১। মোট চুক্তি মূল্য ছিল ৪৪৮,৯৪,৯২,৯৭৫.৮৬, চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ ছিল ২৩-০৫-২০২১, কার্যাদেশ অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হলো সিসিজিপি, কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ ছিল ২৩-০৫-২০২১ এবং কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ ছিল ২৫-০৫-২০২১। এতে সময় বৃদ্ধি ছিল ৩০-০৬-২০২৪ (৫৮৬ দিন)। কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ছিল ২২-১১-২০২২। এখনও চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়নি। পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্র প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী প্রতিশন) অনুসরণ করে করা হয়েছে। তবে কিছু ব্যত্যয় লক্ষ্য করা যায় যেমন- প্যাকেজ WD2 প্যাকেজের কার্য/পণ্য ক্রয়-সংক্রান্ত প্রক্রিয়া পর্যালোচনায় দেখা যায় যে Comparative Statement (CS) তৈরির প্রায় ৩ মাস পরে কার্যবিবরণী অনুমোদন দেয়া হয়। এ ৩ (তিন) মাস কেন কালক্ষেপণ করা হলো তার কোন উত্তর পাওয়া যায়নি।

৩.৫ পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮-এর প্রয়োগ

Package WD1 (প্যাকেজ ডাব্লিউডি ১) এবং Package WD-2 (প্যাকেজ ডাব্লিউডি ২) এ প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮) প্রয়োগ করা হয়েছে (সারণি ৩.১১)

সারণি ৩.১১: প্যাকেজ ডাব্লিউডি ১ এবং ডাব্লিউডি ২

নং	পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী প্রতিশন	দরপত্র প্রক্রিয়া/চূড়ান্তকরণে প্রাপ্ত তথ্য	মন্তব্য
১	২	৩	৪
১	সর্বজন গ্রহণযোগ্য বহুল প্রচারিত জাতীয় সংবাদপত্রে কমপক্ষে (১টি বাংলা ও ১টি ইংরেজি) দরপত্র প্রকাশ করতে হবে।	প্রকাশ করা হয়েছে।	
২	দরপত্র প্রকাশের তারিখ হতে কমপক্ষে ১৪/২১/২৮/৪২ (ক্ষেত্র বিশেষ) দিন সময় রেখে দরপত্র গ্রহণের তারিখ নির্ধারণ করতে হবে।	৪২ দিন সময় রেখে দরপত্র গ্রহণের তারিখ নির্ধারণ করা হয়েছে।	-
৩	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি হতে ১ (এক) জন এবং সংশ্লিষ্ট ক্রয়কারী হতে ২ (দুই) জন সদস্যসহ কমিটি গঠন করতে হবে।	পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটি গঠন করা হয়েছে।	-
৪	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি ৫-৭ সদস্য বিশিষ্ট হতে হবে।	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি ৭ সদস্য বিশিষ্ট ছিল।	-
৫	মূল্যায়ন কমিটিতে ২ (দুই) জন বহিঃ সদস্যসহ কমপক্ষে ৫ (পাঁচ) জন সদস্যের উপস্থিতি এবং মূল্যায়ন প্রতিবেদনে স্বাক্ষর করতে হবে।	মূল্যায়ন কমিটিতে ২ (দুই) জন বহিঃ সদস্যসহ কমপক্ষে ৫ (পাঁচ) জন সদস্যের উপস্থিতি এবং মূল্যায়ন প্রতিবেদনে স্বাক্ষরিত হয়েছে।	-
৬	দরপত্র বিষয়ে কোন অভিযোগ ছিল কিনা, থাকলে নিরসনের তথ্য।	কোন অভিযোগ ছিল না	-
৭	দরপত্র খোলার দিন হতে দরপত্র ও প্রস্তাবের বৈধতার মেয়াদ ৬০-১২০ দিন হতে হবে।	দরপত্র দলিলের ITT Clause ৩৩.১ অনুসারে বৈধতার মেয়াদ ৩ মাস বৃদ্ধি করা	-

নং	পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী প্রতিশ্রুতি	দরপত্র প্রক্রিয়া/চূড়ান্তকরণে প্রাপ্ত তথ্য	মন্তব্য
১	২	৩	৪
		হয়।	
৮	এক কোটি টাকা এবং তদুর্ধ্ব মূল্যেও পণ্য ও সংশ্লিষ্ট সেবা-কার্য এবং ভৌত সেবা-ক্রয়ের দরপত্র বিজ্ঞপ্তি সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করতে হবে।	দরপত্র বিজ্ঞপ্তি দু'টি সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে।	-
৯	প্রাক্কলিত মূল্যের পরিমাণ কত?	প্যাকেজ ডার্লিউডি-১ এর প্রাক্কলিত মূল্য ৪৪৬১০.৭৬ লক্ষ টাকা এবং প্যাকেজ ডার্লিউডি-২ এর প্রাক্কলিত মূল্য ৪৫০০০.০০	-
১০	চুক্তি সম্পাদন নোটিশ দরপত্র গ্রহণের অনুমোদন প্রাপ্তির ৭ (সাত) কর্মদিবসের মধ্যে প্রদান করতে হবে।	চুক্তি সম্পাদন নোটিশ দরপত্র গ্রহণের অনুমোদন প্রাপ্তির ৭ (সাত) কর্মদিবসের মধ্যে প্রদান করা হয়েছে।	-
১১	এক কোটি টাকা এবং তদুর্ধ্ব মূল্যেও পণ্য ও সংশ্লিষ্ট সেবা-ক্রয়ের ক্ষেত্রে সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে চুক্তি সম্পাদন নোটিশ প্রকাশ করতে হবে।	সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে চুক্তি সম্পাদন নোটিশ প্রকাশ করা হয়েছে।	-
১২	কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক চুক্তি সম্পাদন নোটিশ গ্রহণের লিখিত সম্মতিপত্র নোটিশ প্রাপ্তির ৭ (সাত) কর্মদিবসের মধ্যে প্রদান করতে হবে।	৭ (সাত) কর্মদিবসের মধ্যে প্রদান করা হয়েছে।	
১৩	কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক কার্য-সম্পাদন জামানত চুক্তি সম্পাদন নোটিশ-প্রাপ্তির তারিখ হতে ১৪ (চৌদ্দ) দিনের মধ্যে প্রদান করতে হবে।	কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক কার্য-সম্পাদন জামানত চুক্তি সম্পাদন নোটিশ-প্রাপ্তির তারিখ হতে ১৪ (চৌদ্দ) দিনের মধ্যে প্রদান করা হয়েছে।	
১৪	কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক চুক্তি সম্পাদন নোটিশ জারির তারিখ হতে ২৮ (আটাশ) দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর করতে হবে।	কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক চুক্তি সম্পাদন নোটিশ জারির তারিখ হতে ২৮ (আটাশ) দিনের মধ্যে চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে।	
১৫	১ (এক) কোটি টাকা এবং তদুর্ধ্ব মূল্যের কার্য, পণ্য ও সংশ্লিষ্ট সেবা ক্রয়ের ক্ষেত্রে ক্রয়-বিজ্ঞপ্তি সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করতে হবে।	সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে।	
১৬	প্রতিটি অন্তর্বর্তী সনদ ইস্যুর তারিখ হতে ২৮ (আটাশ) দিনের মধ্যে ঠিকাদারকে মূল্য পরিশোধ করতে হবে।	পরিশোধ করা হয়েছে।	
১৭	চুক্তি সম্পাদন নোটিশ জারির ৭ (সাত) দিনের মধ্যে এবং কমপক্ষে ১ (এক) মাসের জন্য চুক্তি সম্পাদন নোটিশ সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করতে হবে।	চুক্তি সম্পাদন নোটিশ জারির ৭ (সাত) দিনের মধ্যে এবং কমপক্ষে ১ (এক) মাসের জন্য চুক্তি সম্পাদন নোটিশ সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে।	

বিশ্লেষণ:

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, সরকারি Procurement (প্যাকেজ ডার্লিউডি ১ এবং ডার্লিউডি ২)-এর ক্ষেত্রে সর্বজন গ্রহণযোগ্য বহুল প্রচারিত জাতীয় সংবাদপত্রে কমপক্ষে (১টি বাংলা ও ১টি ইংরেজি) দরপত্র প্রকাশ করেছে। দরপত্র প্রকাশের তারিখ হতে কমপক্ষে ১৪/২১/২৮/৪২ (৪২) দিন সময় রেখে দরপত্র গ্রহণের তারিখ নির্ধারণ করেছে। পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটি গঠন করা হয়েছে। দেখা যায় যে, দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি ৭ সদস্য বিশিষ্ট ছিল। তবে দরপত্র বিষয়ে কোন অভিযোগ ছিল না। দরপত্র বৈধতার মেয়াদ ৩ মাস বৃদ্ধি করা হয়। যেহেতু প্যাকেজ ডার্লিউডি-১ এর প্রাক্কলিত মূল্য ৪৪৬১০.৭৬ লক্ষ টাকা এবং প্যাকেজ ডার্লিউডি-২ এর প্রাক্কলিত মূল্য ৪৫০০০.০০ লক্ষ টাকা তাই দরপত্র বিজ্ঞপ্তি

দুটি সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। চুক্তি সম্পাদন নোটিশ দরপত্র গ্রহণের অনুমোদন প্রাপ্তির ৭ (সাত) কর্মদিবসের মধ্যে প্রদান করা হয়েছে। কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক কার্য-সম্পাদন জামানত চুক্তি সম্পাদন নোটিশ-প্রাপ্তির তারিখ হতে ১৪ (চৌদ্দ) দিনের মধ্যে প্রদান করা হয়েছে। কৃতকার্য দরদাতা কর্তৃক চুক্তি সম্পাদন নোটিশ জারির তারিখ হতে ২৮ (আটাশ) দিনের মধ্যে চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে এবং সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। প্রতিটি অন্তর্বর্তী সনদ ইস্যুর তারিখ হতে ২৮ (আটাশ) দিনের মধ্যে ঠিকাদার মূল্য পরিশোধ করেছে। সবশেষে, চুক্তি সম্পাদন নোটিশ জারির ৭ (সাত) দিনের মধ্যে এবং কমপক্ষে ১ (এক) মাসের জন্য চুক্তি সম্পাদন নোটিশ সিপিটিউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্র প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী প্রভিশন) অনুসরণ করে করা হয়েছে।

৩.৬ ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

বাংলাদেশ সরকার এবং বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করছে যা ফরিদপুরের মধুখালী থেকে কামারখালী পর্যন্ত মাগুরা শহরের ২৩ দশমিক ৯০ কিলোমিটার (১৯.০০ কিমি প্রধান লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) ব্রডগেজ রেলপথের নির্মাণ করছে। এ প্রকল্পের মাধ্যমে মাগুরা জেলা পদ্মাসেতুর মাধ্যমে ঢাকা ও দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে রেল সংযোগ স্থাপন করা হচ্ছে। এ উদ্যোগ নেয়ার পাশাপাশি ভূমি অধিগ্রহণ করে ব্রডগেজ রেলপথের নির্মাণ কাজ শুরু হতে যাচ্ছে। প্রকল্পটি একটি সর্বাধিক সুযোগ সৃষ্টি করবে, কারণ এটি অত্র এলাকার মানুষদের জন্য প্রয়োজনীয় রেল সংযোগ স্থাপন করবে। এটি ব্যক্তিগত, বাণিজ্যিক এবং আর্থিক উন্নয়নে মাগুরা জেলাকে সম্পৃক্ত করবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করতে ১৩০ একর জমি অধিগ্রহণ করতে হবে এবং ক্ষতিপূরণসহ জমি অধিগ্রহণ বাবদ খরচ হবে ১৯৫০০.০০ (লক্ষ) টাকা যেখানে জমির মূল্য ধরা হয়েছে ১৫,০০০,০০০ টাকা। যেহেতু ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম একটি জটিল ও ব্যাপক পদক্ষেপ যা দেশের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের জন্য গ্রহণ করা হয় সেহেতু প্রকল্পটির জন্য বাস্তবে কতটুকু জমি অধিগ্রহণ হয়েছে বা হচ্ছে তা সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষার মাধ্যমে যাচাই করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পর্কে তথ্য উপস্থাপন করা হলো:

- প্রকল্পের আওতায় ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ফরিদপুর জেলাধীন মোট ১৮.৬০৯ একর ও মাগুরা জেলাধীন মোট ১১১.৩৯১ একরসহ সর্বমোট ১৩০ একর (কম/বেশি) ভূমি অধিগ্রহণের জন্য প্রশাসনিক অনুমোদন দেয়া হয়।
- মাগুরা জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ হয় ০১/০৩/২০২১ তারিখে এবং ফরিদপুর জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ করা হয় ০১/০৩/২০২১ তারিখে।
- মাগুরার ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাবের এলএ কেস নং হলো ০৪/২০১৯-২০২০ এবং ফরিদপুরের ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাবের এলএ কেস নং হলো ০১/২০২০-২০২১।
- মাগুরা জেলার ৪ ধারা নোটিশ জারি হয়েছে ২৬/০৮/২০২১ তারিখে এবং ফরিদপুর জেলার ৪ ধারা নোটিশ জারি হয়েছে ২০/১০/২০২০ তারিখে।
- মাগুরা জেলার যৌথ তদন্ত সম্পন্ন হয়েছে ০৫/০২/২০২২ তারিখে এবং ফরিদপুর জেলার যৌথ তদন্ত সম্পন্ন হয়েছে ১৫/০৭/২০২১ তারিখে।
- মাগুরার ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব ৩১/০৫/২০২২ তারিখে ভূমি মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয় এবং ভূমি মন্ত্রণালয় ১৫/০৯/২০২২ তারিখে অনুমোদন প্রদান করে।
- জেলা প্রশাসক মাগুরাকে খসড়া প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ১৫৫০০.০০ লক্ষ টাকা এবং জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে চূড়ান্ত প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ৪০০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ করা হয়।
- জেলা প্রশাসক ফরিদপুর কর্তৃক চূড়ান্ত প্রাক্কলন দাখিল করা হয়েছে এবং জেলা প্রশাসক মাগুরা কর্তৃক চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রণয়ন প্রায় শেষ পর্যায়ে আছে। বস্তুত, জমি অধিগ্রহণ অবস্থা বোঝার জন্য ১টি চেকলিস্ট (সংযুক্তি-১২) ব্যবহার করা হয়েছে।

৩.৭ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা

এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য হচ্ছে তিনটি, যেমন- (ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিমি মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) সাথে সংযুক্তকরণ; (খ) রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ এবং (গ) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে বাস্তবায়নহীন পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন। এর ফলে ব্যবসা/বাণিজ্যের সম্প্রসারণপূর্বক আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন করা। নিচের সারণি ৩.১২ এ প্রকল্পের লক্ষ ও উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা করা হলো:

সারণি ৩.১২: প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

ক্র. নং	প্রধান উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন	প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা
১	২	৩	৪
০১	১ম উদ্দেশ্য: মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিমি মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) সাথে সংযুক্ত করা হবে।	প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে একটি ১৯.৯০ কিলোমিটার ব্রডগেজ ট্র্যাক নির্মাণ এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইনের উন্নয়ন হবে। প্রকল্পটির রেললাইন নির্মিত হলে প্রথম উদ্দেশ্য অর্জিত হবে।	মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখতে পাই যে, WD1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে বাঁধের (Embankment) কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। মোট ৯টি মাইনর ব্রিজ এর কাজ শেষ হয়েছে। মোট ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ এখনও বাকি আছে। আবার, WD2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান ৩ X ৩০ মি) এবং ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মিটার ও গড়াই সেতু=৫৪৯ মিটার] ও ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ কাজ এখনও বাকি আছে।
০২	২য় উদ্দেশ্য: রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা করা।	প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কাজগুলি বাস্তবায়িত হলে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা হবে। যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা পেলে দ্বিতীয় উদ্দেশ্য অর্জিত হবে।	প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির সার্বিক অগ্রগতি (ভৌত ও আর্থিক) অগ্রগতি সন্তোষজনক নয়। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জন করতে হলে ডিপিপির বিশেষ সংশোধন করে প্রকল্প বাস্তবায়নের গতি ও তদারকি কার্যক্রম দ্রুত বৃদ্ধি করা দরকার।
০৩	৩য় উদ্দেশ্য: দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন করা।	প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন হবে। ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন হলে তৃতীয় উদ্দেশ্য অর্জিত হবে।	

৩.৮ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্য

৩.৮.১ প্রকল্পের জনবল নিয়োগ

ক. প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য

সরকারের অনুসৃত নীতি অনুসরণ করে একজন প্রকল্প পরিচালক প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের দায়িত্বে নিয়োজিত আছেন। প্রকল্প চলমান/বাস্তবায়নকালীন সময়ে প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্য নিম্নের সারণি ৩.১৩তে উল্লেখ করা হলো।

সারণি ৩.১৩: প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কে তথ্য

প্রকল্প পরিচালক	পদবী	দায়িত্বকাল	দায়িত্বের ধরন (নিয়মিত/ অতিরিক্ত)	একাধিক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্বপ্রাপ্ত কিনা	
				হ্যাঁ/না	প্রকল্পের সংখ্যা
১	২	৩	৪	৫	৬
মোঃ আবু জাফর মিঞা	প্রকল্প পরিচালক	০২/০৪/২০১৯ হতে ১৬/০৭/২০২০	অতিরিক্ত	-	-
মোঃ আসাদুল হক	প্রকল্প পরিচালক	১৬/০৭/২০২০ হতে অদ্যাবধি	অতিরিক্ত	না	-

খ. প্রকল্প অফিসে জনবল নিয়োগ

ডিপিপি অনুসারে প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব নেয়ার জন্য কর্মী নিয়োগ করার কথা ১৫ জন কর্মী (সেকশন ক) এবং আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ করার কথা ৫ জন কর্মী (সেকশন খ)। প্রকল্প শুরু থেকে বর্তমান সময় পর্যন্ত প্রকল্প অফিসে জনবল সম্পর্কে তথ্য উপস্থাপন করা হলো (সারণি ৩.১৪)।

ক. প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব নেয়ার জন্য কর্মী নিয়োগ করা হয়েছে (১৫ জন কর্মী)

প্রকল্প শুরু থেকে বর্তমান সময় পর্যন্ত প্রকল্প অফিসে জনবল সম্পর্কে তথ্য উপস্থাপন করা হলো যাদের প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব নেয়ার জন্য নিয়োগ করা হয়েছে।

সারণি ৩.১৪: প্রকল্প অফিসে জনবল (প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত)

নং	পদের নাম ও গ্রেড	ডিপিপি অনুসারে পদের সংখ্যা	নিয়োগের ধরন	নিয়োগকৃত পদের সংখ্যা	শূন্য পদের সংখ্যা	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১	নির্বাহী প্রকৌশলী /পি (গ্রেড-৫)	১ (এক)	প্রেষণে	১ (এক)	--	--
২	সেতু প্রকৌশলী (গ্রেড-৫)	১ (এক)	প্রেষণে	১ (এক)	--	--
৩	বিভাগীয় সিগ অ্যান্ড টেলি প্রকৌশলী (গ্রেড-৫)	১ (এক)	প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
৪	বিভাগীয় তড়িৎ প্রকৌশলী (গ্রেড-৫)	১ (এক)	প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
৫	সহকারী নির্বাহী প্রকৌশলী (গ্রেড-৯)	১ (এক)	প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--

৬	সহকারী সিগ অ্যান্ড টেলি প্রকৌশলী (গ্রেড-৯)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
৭	সহকারী তড়িৎ প্রকৌশলী (গ্রেড-৯)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
৮	সহকারী সেতু প্রকৌশলী (গ্রেড-৯)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
৯	সিনিয়র উপ-সহকারী প্রকৌশলী (ওয়ার্স/প্রকল্প) (গ্রেড-১০)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
১০	সিনিয়র উপ-সহকারী প্রকৌশলী (ওয়ে/প্রকল্প) (গ্রেড-১০)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
১১	সিনিয়র উপ-সহকারী প্রকৌশলী (রিজ/প্রকল্প) (গ্রেড-১০)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
১২	সিনিয়র উপ-সহকারী প্রকৌশলী (সিগন্যাল/প্রকল্প) (গ্রেড-১০)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
১৩	সিনিয়র উপ-সহকারী প্রকৌশলী (ইলেকট্রিক/প্রকল্প) (গ্রেড-১০)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--
১৪	হিসাব রক্ষক (গ্রেড-১৩)	১ (এক)	প্রেমণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত	১ (এক)	--	--

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের অফিস

বিশ্লেষণ

প্রকল্প অফিস একটি প্রকল্প ব্যবস্থাপনার সংগঠন যেখানে প্রকল্প পরিচালক, প্রকল্প ম্যানেজার, প্রকল্প কনসাল্টেন্ট, প্রকল্প সমন্বয়কারী, প্রকল্প ইঞ্জিনিয়ার, হিসাব রক্ষক এবং অন্যান্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সমন্বয়ে প্রকল্প পরিচালনা করা হয়। সম্পূর্ণ প্রকল্প পরিচালনার জন্য প্রকল্প অফিস একটি কেন্দ্রীয় বিন্যাস হিসেবে পরিচালিত হয়। প্রকল্প অফিসের জনবল হলো সেই কর্মকর্তাদের সমন্বয়ের জন্য যারা প্রকল্প সম্পর্কিত কাজ করে থাকেন এবং প্রকল্পের সফল পরিচালনার জন্য যেকোন সহায়তা প্রদান করেন।

খ. আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ করা হয়েছে (৫ জন কর্মী)

ডিপিপি অনুযায়ী আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ (জনবল) দেয়ার কথা তার তথ্য নিম্নরূপ (সারণি ৩.১৫)।

সারণি ৩.১৫: প্রকল্প অফিসে জনবল (আউটসোর্সিং)

নং	পদের নাম ও গ্রেড	ডিপিপি অনুসারে পদের সংখ্যা	নিয়োগের ধরন	নিয়োগকৃত পদের সংখ্যা	শূন্য পদের সংখ্যা	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১	এলডিএ কাম কম্পিউটার অপারেটর (গ্রেড-১৬)	২ (দুই)	আউটসোর্সিং	--	--	--
২	অফিস সহকারী (গ্রেড-২০)	১ (এক)	আউটসোর্সিং	--	--	--

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের অফিস

বিশ্লেষণ

প্রকল্প শুরু থেকে বর্তমান সময় পর্যন্ত প্রকল্প অফিসে জনবল সম্পর্কে তথ্য উপস্থাপন করা হয়েছে যাদের আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ দেয়ার কথা (সারণি ৩৪)। প্রকল্প পরিচালকের ভাষ্যমতে, রাজস্ব খাতে কর্মরত

কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজে নিয়োজিত আছেন বিধায় ডিপিপি অনুযায়ী আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ (জনবল) নিয়োগ দেয়া হয়নি।

৩.৮.২ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানে জনবল নিয়োগ

প্রকল্প সাইটে পরিদর্শনকালে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পেশাদার জনবলের বিভিন্ন ভূমিকা ও কাজ পরিদর্শন করা হয়েছে। প্রকল্পে নিয়োজিত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানে বিভিন্ন পদবীর ২২ জন জনবল নিয়োগ দেয়া হয়েছে। টিম লিডার এ রেল প্রকল্পের সামগ্রিক বাস্তবায়ন তদারকি করছে এবং এর সফল সমাপ্তি নিশ্চিত করার জন্য তিনি নিয়োজিত আছেন। তিনি স্টেকহোল্ডারদের সাথে সমন্বয় করে প্রকল্পের সময়সীমা ও বাজেট পরিচালনা করেন এবং প্রকল্প কাজের অগ্রগতি নিরীক্ষণ করেন। রেলওয়ে ট্র্যাক প্রকৌশলী (সিনিয়র) রেলওয়ে ট্র্যাক প্রকল্পের প্রযুক্তিগত বিভিন্ন দিক সম্পর্কে পরামর্শ দেন এবং প্রকল্পের পর্যবেক্ষণ ও মান নিরীক্ষণ করেন। সিনিয়র ব্রিজ প্রকৌশলী ব্রিজ প্রকল্পের জন্য ডিজাইন কাজে নিযুক্ত আছেন। তিনি ব্রিজ কলামগুলি, ফাউন্ডেশন, ভূমিকা, স্থানসমূহ, এবং অন্যান্য ব্রিজ উপাদানগুলি ডিজাইন করেন। সিনিয়র ফাউন্ডেশন প্রকৌশলী ফাউন্ডেশন ডিজাইন করেন এবং প্রকল্পের জন্য সঠিক ফাউন্ডেশন প্রয়োজনীয়তা অনুসারে ফাউন্ডেশন টাইপ নির্ধারণ করেন। সিনিয়র স্ট্রাকচারাল প্রকৌশলী এ প্রকল্পের জন্য স্ট্রাকচারাল ডিজাইন করেন। ব্রিজ, স্টেশন বিল্ডিং, টার্মিনাল, ওয়াটার ট্যাঙ্ক, শপ, লোড বেয়ারিং স্ট্রাকচার, বেল টাওয়ার, ইত্যাদির স্ট্রাকচারাল ডিজাইন করেন। মূলত প্রকৌশলীগণ একটি শক্তিশালী, সুরক্ষিত এবং কার্যকরী স্ট্রাকচার ডিজাইন করেন যা রেলওয়ে প্রকল্পের প্রয়োজনসমূহ পূরণ করতে সক্ষম। সিনিয়র কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রকৌশলী প্রকল্পে কোয়ালিটি নিয়ন্ত্রণের প্রক্রিয়া ব্যবস্থাপনা করেন। তিনি মান পরিকল্পনা, মানদণ্ড নির্ধারণ ও মান পরীক্ষা করে থাকেন। এছাড়া, সুপারভিশন ইঞ্জিনিয়ার, অফিস ম্যানেজার, সাইট ইন্সপেক্টর-১, সাইট ইন্সপেক্টর-২, সাইট ইন্সপেক্টর-৩, ল্যাব টেকনিশিয়ান/সাইট ইন্সপেক্টর-৪, সাইট ইন্সপেক্টর এবং ক্যাড অপারেটর নিজ নিজ জব ডেসক্রিপশন অনুযায়ী প্রকল্পের জড়িত আছেন।

৩.৯ প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) ও প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভা ও সভার সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন ও অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ পর্যালোচনা-সংক্রান্ত তথ্য

এখন পর্যন্ত প্রকল্পটির ৩টি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিয়ম অনুযায়ী ৩ মাসে ১টি মিটিং হওয়ার কথা। এখন পর্যন্ত প্রকল্পের ৩টি প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিয়ম অনুযায়ী ৩ মাসে ১টি মিটিং হওয়ার কথা। কিন্তু পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভা এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। ফলে প্রকল্পের কোন কমিটির সভা লক্ষ্য পূরণ করতে পারেনি। প্রকল্প শুরু হয়েছিল মে ০১, ২০১৮ তারিখে। এ হিসেবে এপ্রিল ৩০, ২০২৩ সাল পর্যন্ত প্রকল্পের সময়কাল হলো ৬০ মাস। প্রতি তিন মাসে একটি সভা হলে প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা হতো ২০টি এবং প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভাও হতো ২০টি। দুটি কমিটির সভা, বাংলাদেশে রেলওয়ে ও রেলপথ মন্ত্রণালয় গুরুত্ব সহকারে প্রকল্পের কাজ তদারকি করেননি। প্রকল্পটির সঠিক মনিটরিং-এ বিশাল ঘাটতি আছে। পিআইসি, পিএসসি, বাংলাদেশ রেলওয়ে ও রেলপথ মন্ত্রণালয় বৃহৎ এ প্রকল্পটির ব্যয় ব্যবস্থাপনা বিষয়টি আরও গুরুত্ব সহকারে গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৩.৯.১ প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভা

বিদ্যমান প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার জন্য ১১ সদস্য বিশিষ্ট ১টি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটি গঠন করা হয়েছে। এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত মোট ৩টি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিম্নে ব্যবস্থাপনা কমিটির কার্যবিবরণী দেয়া হলো। প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভার তথ্য নিম্নের সারণি ৩.১৬-তে উপস্থাপন করা হলো:

ক. প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভার তথ্য

সারণি ৩.১৬: প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভার তথ্য

সভার নাম	সময়ের ধরন		এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত মোট লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	চলতি বছরে লক্ষ্যমাত্রা (অর্থবছর: ২০২২-২৩)	চলতি বছরে অর্জন (অর্থবছর: ২০২২-২৩)
	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভা	৩ মাস অন্তর	৩ মাস অন্তর	-	২০	৩	৪	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

খ. পিআইসি সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়ন সম্পর্কিত তথ্য

প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য নিম্নের সারণি ৩.১৭-তে উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ৩.১৭: পিআইসি সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য

সভার নাম ও তারিখ	প্রধান প্রধান সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্তের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩	৪
প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির (PIC) সভা তারিখ: ২২ মার্চ, ২০২৩ সময়: বিকেল ৩.০০ টা সভাপতি: মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রেলভবন, ঢাকা সভার স্থান: : সম্মেলন কক্ষ (কক্ষ নং- ২১১), রেলভবন, ঢাকা।	ক) Force Majeure ও Price Adjustment -এর বিষয়ে সিপিটিইউ (CPTU)-এর মতামত গ্রহণ করা যেতে পারে। খ) কাজের অগ্রগতির স্বার্থে জমি অধিগ্রহণ কাজ জেলা প্রশাসক/মাগুরা ও ফরিদপুরের সাথে সার্বক্ষণিক যোগাযোগ করত দ্রুত শেষ করতে হবে। গ) প্রকল্পের কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান বজায় রেখে দ্রুত কাজ সম্পন্ন করতে হবে। ঘ) বর্তমান পরিস্থিতিতে কাজের অগ্রগতি সচল রাখতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।	ক) Force Majeure ও Price Adjustment -এর বিষয়ে সিপিটিইউ (CPTU)-এর মতামত গ্রহণের জন্য প্রেরণ করা হয়েছে। সিপিটিইউ এখনও তার মতামত প্রদান করেনি। খ) কাজের অগ্রগতির স্বার্থে জমি অধিগ্রহণ কাজ জেলা প্রশাসক/মাগুরা ও ফরিদপুরের সাথে সার্বক্ষণিক যোগাযোগ করা হচ্ছে এবং কাজ চলমান আছে। প্রকল্পের কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান বজায় রাখার কাজ চলমান আছে। বর্তমান পরিস্থিতিতে কাজের অগ্রগতি সচল রাখতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করেছেন।	সিপিটিইউ'র মতামত দ্রুত সংগ্রহ করা প্রয়োজন। জেলা প্রশাসকদের সাথে দ্রুত যোগাযোগ করে জমি অধিগ্রহণের কাজ শেষ করা আবশ্যিক। মালামালের গুণগতমান বজায় রেখে কাজ শেষ করা প্রয়োজন। কাজের গতি বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা অপরিহার্য।

বিশ্লেষণ

বাস্তবায়ন কমিটির সভায় প্রকল্পের সম্পূর্ণ বাস্তবায়ন পরিকল্পনা ও নির্দেশনা নিষ্পত্তি হয়। সভাগুলিতে বিভিন্ন কার্যক্রমের পরিকল্পনা, পর্যবেক্ষণ, কার্যসম্পাদন ও পরিকল্পনা সম্পর্কিত সিদ্ধান্ত নেয়া হয়। এছাড়াও প্রকল্পের ক্রিয়াকলাপের সময়সূচি, ব্যয়, প্রকল্প উদ্যোগের উপাদান ও আর্থিক পরিচালনার জন্য নির্দেশনা প্রদান করা হয়। এডিপি-ভুক্ত প্রকল্পের সফল বাস্তবায়নের জন্য বিভিন্ন প্রকল্প কার্যক্রমের সমন্বয় ও স্বচ্ছতা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। সভায় প্রদত্ত সমস্ত তথ্য, প্রকল্পের অগ্রগতি, মূল্যায়ন ও ব্যয়বহলতা, প্রয়োজনীয় সংস্থা ও ব্যক্তিগত সহযোগিতার প্রশ্ন এবং উত্তর আলোচনা করা হয়। এটি প্রকল্প পরিচালকদের মধ্যে সমস্ত বিষয় পর্যালোচনা করার জন্য একটি প্ল্যাটফর্ম প্রদান করে এবং সমস্ত অনুসন্ধান ও বিশ্লেষণের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট নির্দেশনা ও সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। কিন্তু এমন একটি প্ল্যাটফর্ম থাকার পরেও গত ৫ বছরে মাত্র ৩টি পিআইসি সভা অনুষ্ঠিত হওয়া খুবই হতাশাজনক। বিশ্লেষণে আরও দেখা যায় যে, লক্ষ্য অনুযায়ী পিআইসি সভা অনুষ্ঠিত হয় না। ধারাবাহিকভাবে পিআইসি মিটিং না হওয়ায় কার্যকর প্রকল্প বাস্তবায়ন হচ্ছে না, কমপ্লায়েন্স মনিটরিং, পর্যবেক্ষণ ও ফলোআপ নিয়মিতভাবে হচ্ছে না, সমন্বয়যোগী সিদ্ধান্ত গ্রহণ হচ্ছে না, সিদ্ধান্ত হলেও কার্যকর ও শক্তিশালী পদক্ষেপ নেয়া হচ্ছে না, এবং পদক্ষেপ নিলেও তার গতি মন্থর। স্টেকহোল্ডারদের মাঝে সমন্বয়হীনতা এবং জবাবদিহিতার অভাব দৃশ্যমান। কিন্তু সামগ্রিক প্রকল্পের সাফল্যের জন্য উল্লিখিত বিষয়গুলির প্রতি মনোযোগ দেয়া অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

৩.৯.২ প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভা

বিদ্যমান প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার জন্য ১৩ সদস্য বিশিষ্ট ১টি প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি গঠন করা হয়েছে। প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভার তথ্য সারণি ৩.১৮-এ উপস্থাপন করা হলো:

ক. প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটি (PSC) সভার তথ্য

সারণি ৩.১৮: প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভার তথ্য

সভার নাম	সময়ের ধরন		এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত মোট লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	চলতি বছরে লক্ষ্যমাত্রা (অর্থবছর: ২০২২-২৩)	চলতি বছরে অর্জন (অর্থবছর: ২০২২-২৩)
	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভা	৩ মাস অন্তর	৩ মাস অন্তর	-	২০	৩	৪	-

খ. প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির (PSC) সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়ন

প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য নিম্নের সারণি ৩.১৯-এ উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ৩.১৯: পিএসসি সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য

সভার নাম ও তারিখ	প্রধান প্রধান সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্তের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩	৪
প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটি (পিএসসি) সভা তারিখ: ১৯.০১.২০২২ সময়: বেলা ১১:৪৫ টা স্থান: রেলপথ মন্ত্রণালয়ের সম্মেলন কক্ষ (কক্ষ নং ৯৩০) সভাপতি: ড.মো: হুমায়ুন কবীর, সচিব, রেলপথ মন্ত্রণালয়	সভায় বিস্তারিত আলোচনা শেষে নিম্নবর্ণিত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়: ক। নির্মাণ এবং মাটি ভরাটের কাজ নিয়মিত তদারকি করতে হবে।	ক। নির্মাণ এবং মাটি ভরাটের কাজ তদারকি করা হচ্ছে।	নিবিড় তত্ত্বাবধান ও তদারকি বৃদ্ধি করে নির্মাণ এবং মাটি ভরাটের কাজ শেষ করা অত্যাৱশ্যক।
	খ। সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকগণের সাথে যোগাযোগ রেখে ভূমি অধিগ্রহণ নিশ্চিত করতে হবে।	খ। সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকদের সাথে যোগাযোগ রেখে ভূমি অধিগ্রহণের কাজ চলমান আছে।	সর্বোচ্চ প্রাধান্য দিয়ে ভূমি অধিগ্রহণের কাজ শেষ করা জরুরী।
	গ। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০.০৬.২০২৪ তারিখ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা যেতে পারে।	গ। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০.০৬.২০২৪ তারিখ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে।	প্রকল্পের বর্ধিত বাস্তবায়ন মেয়াদের মধ্যে প্রকল্পের কাজ শেষ করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা অপরিহার্য।

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিশ্লেষণ

এমন একটি প্ল্যাটফর্ম থাকার পরেও গত ৫ বছরে মাত্র ৩টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হওয়া খুবই হতাশাজনক। বিশ্লেষণে আরও দেখা যায় যে, লক্ষ্য অনুযায়ী পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির (এডিপি) আওতাভুক্ত প্রকল্পগুলির জন্য প্রজেক্ট স্টিয়ারিং কমিটির (পিএসসি) সভাগুলি লক্ষ্য অনুযায়ী পরিচালিত না হলে বা সভার সংখ্যা উল্লেখযোগ্যভাবে কম হলে, এটি প্রকল্পের জন্য সমস্যা সৃষ্টি করতে পারে, যেমন- অপরিাপ্ত বা বিরল পিএসসি মিটিং প্রকল্পের জন্য সুস্পষ্ট কৌশলগত নির্দেশনার অভাবের কারণ হয়; (২) প্রকল্পের দিকনির্দেশ, সম্পদ বরাদ্দ এবং সমস্যা সমাধান সংক্রান্ত গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত নিতে বিলম্ব ঘটে; (৩) প্রকল্পের অগ্রগতি নিরীক্ষণ করা, চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করা এবং প্রয়োজনীয় তদারকি প্রদান করা কঠিন করে তোলে; (৪) নিয়মিত PSC মিটিং ছাড়া প্রকল্পের পরিকল্পিত উদ্দেশ্য, সময়রেখা এবং বাজেট থেকে বিচ্যুত হওয়ার ঝুঁকি বেশি; (৫) প্রকল্প-সম্পর্কিত সমস্যোগুলির তাৎক্ষণিক সমাধানে বাধা দেয় যা সম্ভাব্য প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করে এবং অগ্রগতিতে বাধা দেয়; (৬) প্রকল্প বাস্তবায়ন

এবং আর্থিক ব্যবস্থাপনায় জবাবদিহিতা এবং স্বচ্ছতাকে দুর্বল করতে পারে। অতএব, লক্ষ্য অনুযায়ী পিএসসি মিটিং পরিচালনা করা এবং তাদের ধারাবাহিকতা নিশ্চিত করা কৌশলগত দিকনির্দেশনা, কার্যকর তদারকি, স্টেকহোল্ডারদের সম্পৃক্ততা, পর্যবেক্ষণ, সিদ্ধান্ত গ্রহণ এবং সামগ্রিক প্রকল্পের সাফল্য প্রদানের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

৩.১০ প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন

প্রকল্পের ডিপিপি/আরডিপিপি প্রদত্ত অর্থবছরভিত্তিক বার্ষিক কর্মপরিকল্পনার সাথে প্রকল্প অফিসের অর্থবছরভিত্তিক প্রণীত বাস্তব কর্মপরিকল্পনার প্রতিটি অঙ্গ (বিশেষকরে পূর্ত কাজ, মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনর্বাসন ইত্যাদি খাতের আর্থিক অগ্রগতি) দেখা হয়েছে ঠিক আছে কিনা, ঠিক থাকলে সে অনুযায়ী অগ্রগতি হয়েছে কিনা এবং অগ্রগতি সঠিক পর্যায়ে না থাকলে কোন কোন অঙ্গের অগ্রগতি সঠিক পর্যায়ে নেই তা সমীক্ষা চলাকালে যাচাই করা হয়েছে।

বর্তমানে জমি অধিগ্রহণে বিলম্ব ও দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির ফলে বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও ডিপিপি অনুযায়ী অনুসরণ করা হচ্ছে না। এ প্রকল্পের তিনটি যে উদ্দেশ্য [(ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিমি মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) সাথে সংযুক্তকরণ; (খ) রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ এবং (গ) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন।] ছিল তা প্রকল্প সময়ের মধ্যে কোন ভাবেই অর্জন সম্ভব নয়।

প্রকল্প কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী ভৌত কাজের প্যাকেজ ছিল দুটি। মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখতে পাই যে, WD1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে বাঁধের (Embankment) কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। ৯টি মাইনর ব্রিজ এর কাজ শেষ হয়েছে। মোট ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ এখনও বাকি আছে। অন্যদিকে, WD2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান ৩ X ৩০ মিটার) এবং ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মিটার ও গড়াই সেতু=৫৪৯ মিটার] ও ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ কাজ এখনও বাকি আছে। সুতরাং দেখা যায় যে প্রকল্পটি কিছুটা উদ্দেশ্য অর্জন করেছে। পরিকল্পনা অনুযায়ী যতটুকু করার কথা ছিল তা পারেনি।

৩.১১ প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি-সংক্রান্ত তথ্য

বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের বিপরীতে ২০১৯-২০, ২০২০-২১ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে উত্থাপিত ০২টি অডিট মেমোর জবাব পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা বরাবর প্রেরণ করা হয়। দুটি (০২) অডিট মেমোর জবাব প্রদান করেন প্রকল্প পরিচালক, জনাব, মো: আসাদুল হক, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ট্র্যাক (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী। বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের বিপরীতে ২০২১-২২ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে উত্থাপিত ০৩টি অডিট মেমোর জবাব পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা বরাবর প্রেরণ করা হয়। তিন (০৩) টি অডিট মেমোর জবাব প্রদান করেন প্রকল্প পরিচালক, জনাব, মো: আসাদুল হক, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ট্র্যাক (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী। নিম্নে অডিট আপত্তির বিবরণ সারণি তে উপস্থান করা হলো (সারণি ৩.২০)।

সারণি ৩.২০: প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি

ক্র.নং	অডিট কর্তৃপক্ষ (এক্সটারনাল/ইন্টারনাল উল্লেখ করেন)	অডিটের অর্থবছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম ও জড়িত অর্থের পরিমাণ	নিষ্পত্তির লক্ষ্যে গ্রহীত পদক্ষেপ (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	অডিট নিষ্পত্তির অবস্থা (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা	২০১৯-২০	০১	Mobilization Advance হতে ভ্যাট কর্তন না করায় রাজস্ব ক্ষতি ৬,৬২,০৪,৯৪৪/- (ছয় কোটি বাষট্টি লক্ষ চার হাজার নয়শত চুয়াল্লিশ) টাকা	পিডি কর্তৃক অডিট আপত্তির ব্রডশিট জবাব দাখিল করা হয়েছে।	অনিষ্পন্ন	অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা অনিবার্য।
২	পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা	২০২০-২১	০১	বীমা না করায় ভ্যাট বাবদ ক্ষতি ৭,২৮.৯৮,০৮১ (সাত কোটি অট্টাশ লক্ষ আটানব্বই হাজার একাশি) টাকা।	পিডি কর্তৃক অডিট আপত্তির ব্রডশিট জবাব দাখিল করা হয়েছে।	অনিষ্পন্ন	অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা অত্যাবশ্যিক।
৩	পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা	২০২১-২২	০১	চুক্তিপত্র অনুযায়ী জয়েন ভেঞ্চার প্রতিষ্ঠার পার্টনারদের নামের অনুকূলে জয়েন ভেঞ্চার ফর্ম হিসেবে ১২ ডিজিটের টিআইএন (TIN) না থাকায় অতিরিক্ত হারে ও অনাবাসি হিসেবে কর্তনযোগ্য না করায় সরকারের ৩৮২৬২২১৩.০০ তিন কোটি, বিরাশি লক্ষ, বাষট্টি হাজার দুইশত তের) টাকা রাজস্ব ক্ষতি।	পিডি কর্তৃক অডিট আপত্তির ব্রডশিট জবাব দাখিল করা হয়েছে।	অনিষ্পন্ন	অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা অপরিহার্য।
৪	পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা	২০২১-২২	০১	পরামর্শক সরবরাহ সেবা মূল্যের উপর আয়কর আরোপ না করে Including Tax and VAT মূল্যের উপর আয়কর আরোপ করায় সরকারের ২৫১৮৮২১.০০	পিডি কর্তৃক অডিট আপত্তির ব্রডশিট জবাব দাখিল করা হয়েছে।	অনিষ্পন্ন	অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা অত্যাবশ্যিক।

ক্র.নং	অডিট কর্তৃপক্ষ (এক্সটারনাল/ইন্টার নাল উল্লেখ করেন)	অডিটের অর্থবছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম ও জড়িত অর্থের পরিমাণ	নিষ্পত্তির লক্ষ্যে গ্রহীত পদক্ষেপ (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	অডিট নিষ্পত্তির অবস্থা (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
				(পঁচিশ লক্ষ আঠার হাজার আটশত একুশ) টাকা আর্থিক ক্ষতি।			
৫	পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা	২০২১- ২২	০১	ভ্যাট বাবদ ২৭৩৬৪৯১ (সাতাশ লক্ষ ছত্রিশ হাজার চার শত একানব্বই) টাকা সরকারের কোষাগারে জমাদানের প্রমাণক পাওয়া যায়নি।	পিডি কর্তৃক অডিট আপত্তির ব্রডশিট জবাব দাখিল করা হয়েছে।	অনিষ্পন্ন	অডিট আপত্তি থেকে পরিত্রাণ পেতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা জরুরি।
	অডিট আপত্তিতে মোট টাকার পরিমাণ			১৮২৪ লক্ষ টাকা (এটি মোট প্রকল্প মূল্যমানের ১.৫১%)			

বিশ্লেষণ

বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের বিপরীতে ২০১৯-২০, ২০২০-২১ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে ০২টি অডিট আপত্তি সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ কর্তৃক উত্থাপিত হয়। একইভাবে ২০২১-২২ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে আরও ০৩টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়। সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প পরিচালক এ পাঁচটি অডিট আপত্তিরই জবাব দিয়েছেন। কিন্তু এখন পর্যন্ত কোনটিরই নিষ্পত্তি হয়নি।

৩.১২ প্রকল্পের সময় ও ব্যয় বৃদ্ধির যৌক্তিকতা

- এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য হচ্ছে তিনটি, যেমন- (ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিমি মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) সাথে সংযুক্তকরণ; (খ) রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ এবং (গ) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে বাস্তবায়নাধীন পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন।
- মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখতে পাই যে, WD1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে বাঁধের (Embankment) কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। মোট ৯টি মাইনর ব্রিজের কাজ শেষ হয়েছে। মোট ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ এখনও বাকি আছে। অন্যদিকে, WD2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান ৩ X ৩০ মিটার) এবং ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মিটার ও গড়াই সেতু=৫৪৯ মিটার] ও ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ কাজ এখনও বাকি আছে।
- প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতির তুলনায় আর্থিক অগ্রগতি পিছিয়ে আছে। ভূমি অধিগ্রহণের কাজ এখনও বাকি আছে। প্রকল্পটির মেয়াদ আছে আর মাত্র ১ (এক) বছর। এ সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ শেষ করা হবে খুবই

চ্যালেঞ্জিং। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জন করতে হলে ডিপিপি'র বিশেষ সংশোধন করে প্রকল্প বাস্তবায়নের গতি এবং তদারকির কাজ আরও দ্রুত বৃদ্ধি করা দরকার।

৩.১৩ লগফ্রেম পর্যালোচনা

প্রকল্পের লগ ফ্রেম নিচের ৩.২১ সারণিতে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ৩.২১: প্রকল্পের লগফ্রেম

বর্ণনামূলক সারসংক্ষেপ	উদ্দেশ্য যাচাইযোগ্য সূচক	যাচাইকরণের উপায়	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান
<p>প্রকল্পের লক্ষ্য (Goal)</p> <p>ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্ত করা।</p> <p>খ) মধুখালী এবং মাগুরা জেলার মধ্যে সহজ এবং সমতাপূর্ণ যোগাযোগ স্থাপন করা।</p>	<p>ক) প্রকল্পের মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের আয় বৃদ্ধি পাবে।</p> <p>খ) এ প্রকল্পের মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের আয় বৃদ্ধি পাবে।</p>	<p>ক) বাংলাদেশ রেলওয়ের সময়সূচি।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের তথ্যবই।</p>	
<p>পর্যালোচনা</p> <p>প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জন করতে হলে ডিপিপি'র বিশেষ সংশোধন করে প্রকল্প বাস্তবায়নের গতি এবং তদারকির কাজ আরও দ্রুত বৃদ্ধি করা দরকার।</p>			
<p>প্রকল্পের উদ্দেশ্য (Outcome)</p> <p>ক) মাগুরা জেলাকে পদ্মা সেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকা এবং দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সংযোগের মাধ্যমে ব্যবসা বাণিজ্য এবং দেশের অভ্যন্তরীণ যোগাযোগের উন্নয়নসাধনের সুযোগ সৃষ্টি হবে।</p> <p>খ) সহজ আরামদায়ক এবং স্বল্পমূল্যে রেল সেবা প্রদান।</p>	<p>ক) পদ্মা সেতুর মাধ্যমে ঢাকা-মাগুরা জেলার মধ্য দিয়ে যাত্রী ও মালবাহী ট্রেন পরিচালনা করা।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের সেবর মান বৃদ্ধি পাবে ও রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে।</p>	<p>ক) বাংলাদেশ রেলওয়ের তথ্য বই।</p> <p>খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের আয়ের রেজিস্টার।</p> <p>গ) স্টেশন ও নিয়ন্ত্রণের তালিকা।</p> <p>ঘ) বাংলাদেশ রেলওয়ের সময়সূচি।</p> <p>ঙ) ট্রেনের প্রকৃত সংখ্যা এবং চলমান সময়।</p>	<p>ক) সঠিক সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য অর্থায়ন নিশ্চিত করা।</p> <p>খ) সঠিক সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা।</p>
<p>পর্যালোচনা</p> <p>প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতির তুলনায় আর্থিক অগ্রগতি পিছিয়ে আছে।</p>			
<p>আউটপুট (Output)</p> <p>ক) মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ (দৈর্ঘ্য- ২৩.৯০ কিমি লাইন)।</p> <p>খ) নির্মাণ, স্থাপন ও অন্যান্য কাজ।</p>	<p>ক) ৩৯১৬৮.০৩ লক্ষ টাকা</p> <p>খ) ৩ ০৭৪৬.৬৩ লক্ষ টাকা</p> <p>গ) ৪৭১৬০.০০ লক্ষ টাকা</p> <p>ঘ) ১৪৩.০৬ লক্ষ টাকা</p>	<p>ক) প্রকল্পের বাস্তবতা যাচাই</p> <p>খ) প্রাক্কলিত ব্যয় যাচাই করা</p>	<p>ক) সঠিক সময়ে প্রকল্প দরপত্র দাখিল।</p> <p>খ) প্রাকৃতিক দুর্যোগ</p>

বর্ণনামূলক সারসংক্ষেপ	উদ্দেশ্য যাচাইযোগ্য সূচক	যাচাইকরণের উপায়	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান
গ) ২০টি সেতু- • মেজর ব্রিজ ২টি- ১৬৮০ মি (ভায়াডাক্টসহ) • মাইনর ব্রিজ ও কালভার্ট -১৮ টি ঘ) সিগন্যালিং কাজ। ঙ) ইলেকট্রিক্যাল কাজ। চ) অন্যান্য	ঙ) ৬৫.০০ লক্ষ টাকা চ) ৬৬৮৫ লক্ষ টাকা	গ) মাসিক উন্নয়ন প্রতিবেদন তৈরি করা ঘ) আইএমইডি প্রতিবেদন তৈরি করা	এবং বাজার দর অস্থিতিশীলতা। গ) প্রকল্প বাস্তবায়নে বাধার সম্মুখীন।

পর্যালোচনা

WD-1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০%। উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে Embankment (বাঁধ)-এর কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। ৯টি মাইনর ব্রিজ এর কাজ শেষ হয়েছে। অবশিষ্ট কাজের পরিমাণ হলো ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ।

WD-2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। অবশিষ্ট কাজের পরিমাণ হলো ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান 3 X 30 মি), ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মিটার, গড়াই সেতু=৫৪৯ মিটার] ও ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ।

ইনপুট (Input)

ক) রেল পরিবহন খুব সহজলভ্য ও বন্ধুসুলভ হবে। রেলপথের মাধ্যমে পণ্য পরিবহনের ফলে ভোক্তাগণ সুবিধা ভোগ করবে এবং অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত হবে।
 খ) নিরাপদ এবং দ্রুতগামী পণ্যবাহী ট্রেন হিসেবে পরিচিত হবে।

ক) নতুন মালবাহী ট্রেন চালু হবে।
 খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব বৃদ্ধি পাবে।

ক) মাসিক সময়নিষ্ঠভাবে নিবন্ধন বই নিয়ন্ত্রণ করা।
 খ) যোগাযোগের পরিমাণ এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের বাৎসরিক আয়ের নিবন্ধন বই।

ক) নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা।
 খ) পর্যাপ্ত পরিমাণে নতুন যাত্রীবাহী ও মালবাহী ট্রেন সংযোগ করা।

পর্যালোচনা:

সরকার ১২০২৪৯.৩৫ লক্ষ (একহাজার দুইশত দুই কোটি ঊনপঞ্চাশ লক্ষ পয়ত্রিশ) টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি গ্রহণ করেছে। প্রকল্পের মেয়াদ ছিল ০১/০৫/২০১৮- ৩০/০৪/২০২২। পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম) করা হয় (০১/০৫/২০১৮ - ৩০/০৬/২০২৪)। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলও প্রদান করা হয়েছে। ইনপুট ও সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির সার্বিক (ভৌত ও আর্থিক) অগ্রগতি সন্তোষজনক নয়।

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

৩.১৪ টেকসই পরিকল্পনা

প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের কার্যক্রম চলমান রাখা এবং প্রকল্প কার্যক্রমের স্থিতিশীলতা একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। প্রকল্পের ডিপিপিতে নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকালীন প্রকল্পের ডিপিপিতে এ সংক্রান্ত পরিকল্পনার কথা উল্লেখ আছে। প্রকল্পটির ডিপিপি, সমস্ত নথি, প্রতিবেদন ও প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করে এবং তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রকল্পটি এখনও চলমান একটি প্রকল্প। প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন মাত্র ২৮% ভাগ সম্পন্ন হয়েছে। প্রকল্পটির মেয়াদ ১ম বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ০১ মে ২০১৮ থেকে ৩০ জুন ২০২৪ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। ধারণা করা হচ্ছে যে এ সময়ের মধ্যে প্রকল্পটি শেষ হওয়ার সম্ভাবনা কম। প্রকল্প শেষ হওয়ার পর প্রকল্পের পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ, রেললাইন এবং সেবা সংশ্লিষ্ট সকল কাজের উন্নয়ন এবং সম্পাদনের জন্য নির্দিষ্ট পদক্ষেপসমূহের সমন্বয়ের টেকসই পরিকল্পনা বাংলাদেশ রেলওয়ের নিকট তৈরি করা আছে। প্রকল্প শেষ হওয়ার পর পরিচালনার জন্য রাজস্ব বাজেটে হস্তান্তরের প্রয়োজন

হবে। এ পরিকল্পনা অনুসারে প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সমস্ত পার্টের সাথে সমন্বয় করে বাংলাদেশ রেলওয়ে রেলসেবা সম্পাদন করবে। বস্তুত, টেকসই পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রকল্পের নির্দেশনা, লক্ষ্য এবং পরিকল্পনা একটি নির্দিষ্ট কাজক্রমে নির্ধারিত হবে যা টেকসই পরিকল্পনা সাধারণত প্রকল্পের নির্মাণের আগে পরিকল্পনার একটি পর্যালোচনা প্রক্রিয়া, সংগ্রহ ও প্রক্রিয়াবিধি উপস্থাপন করা হবে। মূলত এ পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পের রেলসেবা এবং উন্নয়ন কাজ চলমান থাকবে। তবে কারিগরি ও আর্থিক চাহিদা অনুসারে পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ প্রতি বছর যে পরিমাণ অর্থের প্রয়োজন হবে তার একটি অভিক্ষেপ (Projection) ডিপিপিতে উল্লেখ আছে। নিচে এ অভিক্ষেপটি উপস্থাপন করা হলো (সারণি ৩.২২)।

সারণি ৩.২২: কারিগরি ও আর্থিক চাহিদার অভিক্ষেপ

নং	আইটেম	খরচ (লক্ষ টাকায়)
১	২	৩
০১	পরিচালন এবং রক্ষণাবেক্ষণে কর্মীদের খরচ	২৬৩.৩৫
০২	জ্বালানি খরচ	২১০০.০০
০৩	রক্ষণাবেক্ষণ খরচ	
	(ক) ট্র্যাক এবং ব্রিজ	১৬৪.০০
	(খ) লোকোমোটিভ	১৬০.০০
	(গ) কোচ	৪৭৫.০০
	(ঘ) সিগন্যাল এবং টেলিযোগাযোগ	১২০.০০
	মোট	৩২৮২.৩৫

সূত্র: ডিপিপি

৩.১৫ টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি)

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (এসডিজি) হলো বিশ্বমানবতার সমৃদ্ধি অর্জনের লক্ষ্যে জাতিসংঘ কর্তৃক প্রণীত একটি কর্মপরিকল্পনা যা বিশ্বব্যাপী শান্তি, সমৃদ্ধি ও কার্যকর অংশীদারিত্ব প্রতিষ্ঠিত করবে। এতে বিশ্বজনীন রূপান্তর সৃষ্টিকারী ১৭টি লক্ষ্য এবং ১৬৯টি টার্গেট অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। রেল যোগাযোগ বা রেল পরিবহন বিষয়ে এসডিজিতে সরাসরি কোন লক্ষ্যমাত্রার কথা উল্লেখ নেই। আমরা জানি যে, এ প্রকল্পটির প্রধান প্রধান অংশ হচ্ছে ৭টি এবং এগুলি হলো (১) মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ১৯.০০ কিলোমিটার মেইন লাইন নির্মাণ করা; (২) কামারখালী ও মাগুরা স্টেশন ইয়ার্ডে ৪.৯০ কিলোমিটার লুপ লাইন নির্মাণ করা; (৩) ২টি নতুন স্টেশন নির্মাণ (কামারখালী ও মাগুরা) করা; (৪) ১টি আন্ডারপাস নির্মাণ (স্প্যান ২ x ৩০ মিটার) করা; (৫) ২টি প্রধান সেতু নির্মাণ [চন্দনা সেতু = ৯০ মিটার (৩ x ৩০), গড়াই সেতু = ৫৪৯ মিটার (৬ x ৯১.৫)] এবং ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ করা; (৬) ২৭টি ছোট ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ করা; এবং (৭) সিগন্যালিং কাজ এবং বৈদ্যুতিক কাজ সম্পাদন করা।

প্রকল্পটির এ ৭টি অংশ এসডিজি লক্ষ্যমাত্রা ৯, ১১, ১৩ ও ১৬-এর সাথে সম্পৃক্ত। এ অংশগুলি প্রকল্পের উদ্দেশ্য পূরণে একটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। এসডিজি ৯ (শিল্প, উদ্ভাবন ও অবকাঠামো) হলো "অভিঘাতসহনশীল অবকাঠামো নির্মাণ, অন্তর্ভুক্তিমূলক ও টেকসই শিল্পায়নের প্রবর্ধন এবং উদ্ভাবনার প্রসারণ"। এসডিজি ১১ (টেকসই নগর ও জনপদ) হলো "অন্তর্ভুক্তিমূলক, নিরাপদ, অভিঘাতসহনশীল এবং টেকসই নগর ও জনবসতি গড়ে তোলা"। এসডিজি ১৩ (জলবায়ু কার্যক্রম) হলো "জলবায়ু পরিবর্তন ও এর প্রভাব মোকাবেলায় জরুরি কর্মব্যবস্থা গ্রহণ"। এসডিজি ১৬ (শান্তি, ন্যায়বিচার ও কার্যকর প্রতিষ্ঠান) হলো "টেকসই উন্নয়নের জন্য শান্তিপূর্ণ ও অন্তর্ভুক্তিমূলক সমাজব্যবস্থার প্রচলন,

সকলের জন্য ন্যায্যবিচার প্রাপ্তির পথ সুগম করা এবং সকল স্তরে কার্যকর, জবাবদিহিতাপূর্ণ ও অন্তর্ভুক্তিমূলক প্রতিষ্ঠান বিনির্মাণ"।

সুতরাং বলা যায় প্রকল্পটি সম্ভাব্য এসডিজি'র এ চারটি লক্ষ্যমাত্রা (৯, ১১, ১৩ ও ১৬)-এর সাথে সম্পৃক্ত এবং চারটি লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে অবদান রাখবে।

৩.১৬ অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা

অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা (জুলাই ২০২০-জুন ২০২৫) জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদ (এনইসি) কর্তৃক ২৯ ডিসেম্বর ২০২০ তারিখে অনুমোদিত হয়। সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার (২০১৬-২০২০) অগ্রগতির ওপর ভিত্তি করে অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা (জুলাই ২০২০- জুন ২০২৫) প্রণীত হয়েছে। নতুন রেললাইন নির্মাণ, যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে কোচ ক্রয় এবং বিদ্যমান রেলস্টেশনগুলোর অধিকতর উন্নয়ন ও সংকেতদান পদ্ধতির উন্নয়নে এ বিনিয়োগ কাজে লাগানো হয়েছে। অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা [(জুলাই ২০২০-জুন ২০২৫), পৃষ্ঠা ৩৫১] দেশের উন্নয়নে গতিশীল ভূমিকা রাখার লক্ষ্যে সপ্তম পরিকল্পনাকালের সাফল্যের ওপর নির্ভর করে বাংলাদেশ রেলওয়ে উচ্চাভিলাষী উন্নয়ন লক্ষ্য নির্ধারণ করেছে। অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় বাংলাদেশ রেলওয়ের উপখাতের লক্ষ্যসমূহ নিচে দেখানো হলো-

- ৭৯৮ কিলোমিটার নতুন রেলপথ নির্মাণ;
- সক্ষমতা বাড়ানোর লক্ষ্যে ৮৯৭ কিলোমিটার রেলপথ ডুয়েল গেজ ও ডাবল ট্র্যাকে রূপান্তর;
- ৮৪৬ কিলোমিটার বিদ্যমান রেলপথকে যথাযথ মানে উন্নয়ন/পুনর্বাসন;
- ৯টি গুরুত্বপূর্ণ রেল সেতু নির্মাণ;
- বিদ্যমান রেল বহরে নতুন ট্রেন সংযোজন ও দক্ষতা বাড়ানো, নির্ভরযোগ্যতা নিশ্চিত করা এবং সময়ানুবর্তিতা ঠিক রাখতে ১৬০টি লোকোমোটিভ (ইঞ্জিন) ক্রয়;
- যাত্রীসেবার উন্নয়নে এক হাজার ৭০৪টি যাত্রী কোচ ও দুই হাজারটি ওয়াগন ক্রয়;
- ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম শক্তিশালীকরণে পর্যাপ্ত যন্ত্রপাতি ক্রয়;
- রেলওয়ে ওয়ার্কশপসহ অন্যান্য অবকাঠামোর আধুনিকায়ন;
- লেভেল ক্রসিং গেট, অন্যান্য অবকাঠামো ও রোলিং স্টকের উন্নয়ন;
- নতুন নতুন আইসিডি নির্মাণ;
- রেলের নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে ২২২টি রেলস্টেশনের সংকেত দান ব্যবস্থার আধুনিকায়ন;
- বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষতা বৃদ্ধিকরণ ও কর্মসম্পাদনের উন্নয়ন সাধন;
- ২০২৫ সালের মধ্যে নিজস্ব আয় দিয়ে পুরো পরিচালন ব্যয় মেটানো।

সক্ষমতা জোরদার ও সেবার মানোন্নয়নে প্রেক্ষিত পরিকল্পনা ২০৪১-এর সঙ্গে সংগতি রেখে বাংলাদেশ রেলওয়ে মহাপরিকল্পনা হালনাগাদ করেছে। এছাড়া পরিচালন সক্ষমতা বাড়ানো, মোট পরিবহন খাতে নিজেদের মার্কেট শেয়ার বাড়ানো এবং সেবার মানোন্নয়নের লক্ষ্যে সংস্থাটি সরকারের অন্যান্য পরিকল্পনা, যেমন সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা (২০১৬-২০২০), ভিশন ২০২১, ব-দ্বীপ পরিকল্পনা ২১০০ প্রভৃতির সঙ্গে নিজেদের পরিকল্পনার সমন্বয় সাধন করেছে। ৩০ (ত্রিশ) বছর মেয়াদী রেলখাতের হালনাগাদকৃত মহাপরিকল্পনাটি (জুলাই ২০১৬-জুন ২০৪৫) ৬ (ছয়) ধাপে বিভক্ত। এর প্রতিটি ধাপে পাঁচ বছর করে সময় অন্তর্ভুক্ত। রেলওয়ে মহাপরিকল্পনায় ৫ লাখ ৫৩ হাজার ৬৬২ কোটি টাকা ব্যয়-সংবলিত মোট ২৩০টি প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। রেল খাতে অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার যে লক্ষ্য নির্ধারণ করা হয়েছে, তা অনুমোদিত মহাপরিকল্পনার দ্বিতীয় ধাপের সঙ্গে সংগতিপূর্ণ। অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনাকালে বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিচালন কর্মসূচিসমূহ ও সহায়ক বিনিয়োগ পরিকল্পনা বাস্তবায়নে ৩১টি কৌশলসমূহ বিবেচনায় নেয়া হবে,

যা প্রেক্ষিত পরিকল্পনা (Perspective Plan 2041³) ২০৪১-এর সঙ্গে সংগতিপূর্ণ [সূত্র: অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা (জুলাই ২০২০-জুন ২০২৫), পৃষ্ঠা ৩৫১]।

প্রকল্পের প্রয়োজনীয় তথ্য ও উপাত্ত নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার মাধ্যমে সংগ্রহ, বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, সম্পদ সরবরাহের দিক থেকে ৭ম ও ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি সুস্থ এবং উন্নয়নশীল রেলপথ পরিবহন সিস্টেম প্রতিষ্ঠা করতে পারবে। সুতরাং আলোচ্য প্রকল্পটি সরকারের ৭ম ও ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার উদ্দেশ্যের সাথে সম্পৃক্ত এবং সাধারণ মানুষের জন্য রেলপথ সেবা উন্নয়ন এবং যাত্রীদের সুবিধা ও নিরাপত্তা বৃদ্ধি করার বিষয়টির উপর সর্বাধিক গুরুত্ব থাকায় এটি ৭ম ও ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার লক্ষ্য অর্জনে অবদান রাখবে।

(খ) আর্থ-সামাজিক অগ্রগতি

পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, এপ্রিল ৩০, ২০২৩ তারিখ পর্যন্ত প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি অর্জন হয়েছে প্রায় ৪০% এবং আর্থিক অগ্রগতি প্রায় ৩৬%। প্রকল্পটি এখনও দৃশ্যমান হয়নি। প্রায় অর্ধশতাব্দী পর ফরিদপুরের মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত নির্মিত হচ্ছে ২৩.৯০ কিলোমিটার রেডগেজ রেলপথ। বাস্তবায়নামূলক এ প্রকল্প সম্পর্কে জনমনে ব্যাপক আগ্রহ ও উদ্দীপনা সৃষ্টি হয়েছে। জনগণের এ আগ্রহ ও উদ্দীপনার বিষয়টি আরও সুস্পষ্ট হয়েছে তাদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের সময়।

৩.১৭ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা

৩.১৭.১ পরিমাণগত জরিপ (Quantitative Survey) থেকে প্রাপ্ত তথ্য

নির্ধারিত প্রশ্নপত্র অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার প্রকল্প উপকারভোগী ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে সাক্ষাৎকার (Interviewing) গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহকারীগণ প্রশ্নপত্র পূরণের মাধ্যমে জরিপের কাজ সম্পন্ন করেন। মোট ৬১০ জন উত্তরদাতার সঙ্গে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। এক্ষেত্রে কাঠামোগত প্রশ্নপত্র (Structured Question) ব্যবহার করা হয়েছে।

● উত্তরদাতা চিহ্নিতকরণ

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের মধ্যে যারা সরাসরি উপকৃত হয়েছেন তাদের মধ্যে থেকে দ্বৈবচয়নের মাধ্যমে সুবিধাভোগী/উপকারভোগী উত্তরদাতা যাচাই করা হয়েছে। মোট নমুনার সংখ্যা ৬১০ জন, উপজেলার সংখ্যা ২টি এবং স্টেশনের সংখ্যা ২টি (মধুখালী ও মাগুরা) (সারণি ৩.২৩)।

সারণি ৩.২৩: উপকারভোগী উত্তরদাতার সংখ্যা

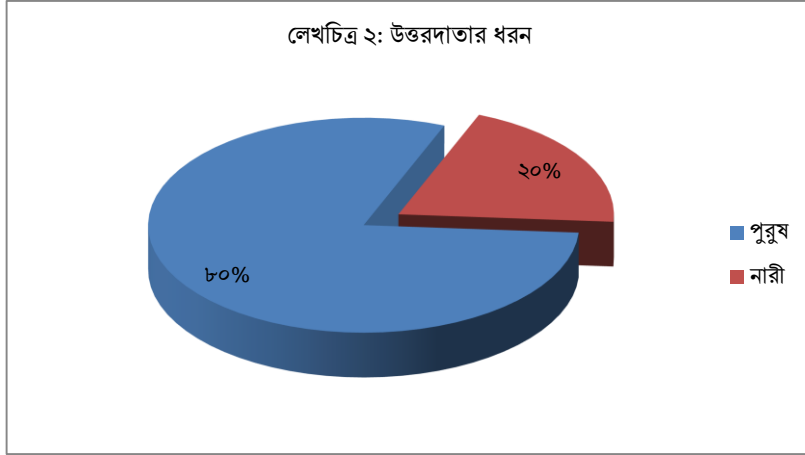
নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	উত্তরদাতার সংখ্যা
১	২	৩	৪	৫
১	ঢাকা	ফরিদপুর	মধুখালী	৩০৫
২	খুলনা	মাগুরা	মাগুরা সদর, শ্রীপুর	৩০৫
	মোট			৬১০

³ The 2041 Perspective Plan provides a major opportunity to jump start the green growth agenda and step up the policies, programs, institutional reforms and financing that will allow Bangladesh its growth and poverty agenda with environmental protection. The Perspective Plan 2041 seeks to transform Bangladesh from lower middle income to an upper middle-income country by 2031 and eventually to a high-income country by 2041.

● উত্তরদাতার ধরন

নমুনা জরিপে অংশগ্রহণকারীদের ধরন বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে সুবিধাভোগী/উপকারভোগীদের মধ্যে ৮০% উত্তরদাতাই হলো পুরুষ এবং ২০% হলো নারী (লেখচিত্র ২)।

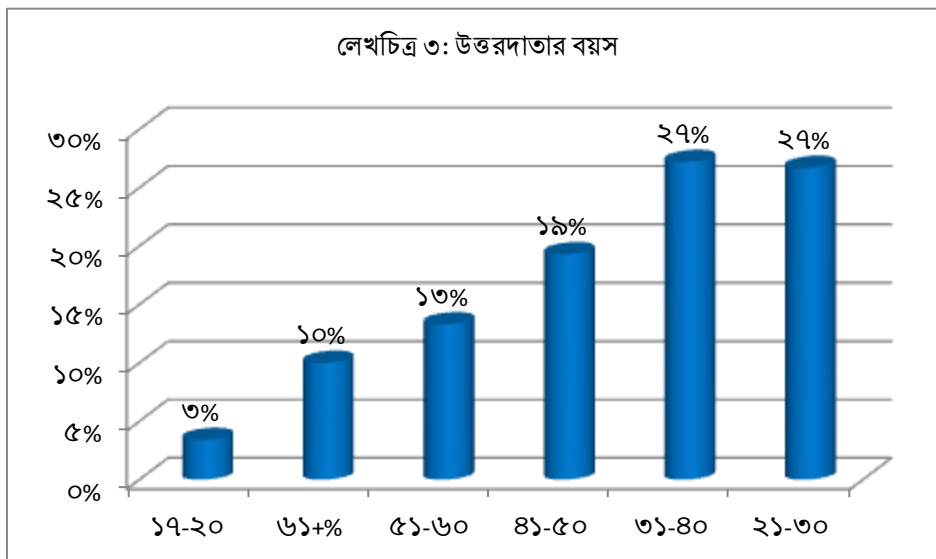
লেখচিত্র ২: উত্তরদাতার ধরন



● উত্তরদাতার বয়স

সুবিধাভোগী/উপকারভোগী উত্তরদাতাগণ বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত এবং তাদের খানাগুলো দ্বৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। খানা নির্বাচন সময় সম্পূর্ণ প্রকল্পটি ২টি সেকশনে ভাগ করা হয়েছে। প্রতিটি উপজেলার খানাগুলো দ্বৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। ধারণাকৃত উপকারভোগী উত্তরদাতার বয়সের শ্রেণি নিচের লেখচিত্র প্রদর্শন করা হলো (লেখচিত্র ৩)। উত্তরদাতাদের গড় বয়স ৪১ বছর।

লেখচিত্র ৩: উত্তরদাতার বয়স



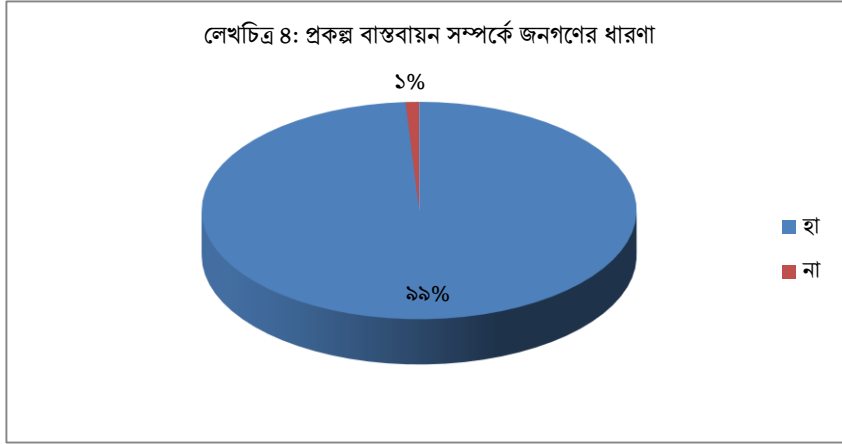
সুবিধাভোগী/উপকারভোগী উত্তরদাতাগণ বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত এবং সমীক্ষায় দেখা যায় বেশির ভাগ উত্তরদাতা কৃষিকাজের (২৫%) সাথে জড়িত। এছাড়া ব্যবসায় জড়িত আছে প্রায় ১৯% ভাগ উত্তরদাতা, ২০% ভাগ হচ্ছেন

গৃহিণী, প্রায় ২০% বিভিন্ন পেশা, ৬% হচ্ছেন দিনমজুর, ১% শিক্ষক, ১% ডাক্তার/ ইঞ্জিনিয়ার এবং ১% ক্ষুদ্র ব্যবসায় জড়িত আছেন।

● প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কে জনগণের ধারণা

এ প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সম্পর্কে জনগণ জানে কিনা প্রশ্ন করা হলে প্রায় ৯৯% উত্তরদাতা বলেন তারা এ সম্পর্কে জানেন (লেখচিত্র ৪)। এ প্রকল্প সম্পর্কে তাদের ব্যাপক আগ্রহ আছে। তারা বিশ্বাস করেন যে প্রকল্প বাস্তবায়নের পর এলাকায় ইতিবাচক প্রভাব পড়বে।

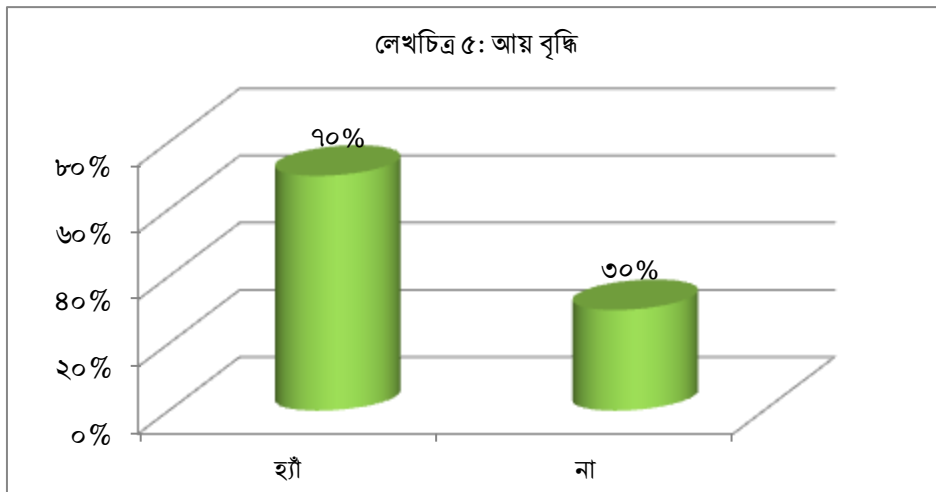
লেখচিত্র ৪: বাস্তবায়ন সম্পর্কে জনগণের ধারণা



● আর্থিক অবস্থার উন্নয়ন

রেললাইন ও সেতু নির্মাণের ফলে জনগণ আর্থিক সমৃদ্ধি লাভ করতে পারবেন কিনা প্রশ্ন করা হলে প্রায় ৭০% উত্তরদাতা হ্যাঁ-সূচক উত্তর প্রদান করেন (লেখচিত্র ৫)। তারা মনে করেন বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে এবং নতুন ও উন্নত বিনিয়োগ আসবে। নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে। এলাকবাসীর কাজের সুযোগ বৃদ্ধি পাবে। স্থানীয় জনগণের অংশগ্রহণ সম্প্রসারিত হবে। ফলে জনগণের আর্থিক অবস্থার উন্নয়ন হবে। (লেখচিত্র ৫)।

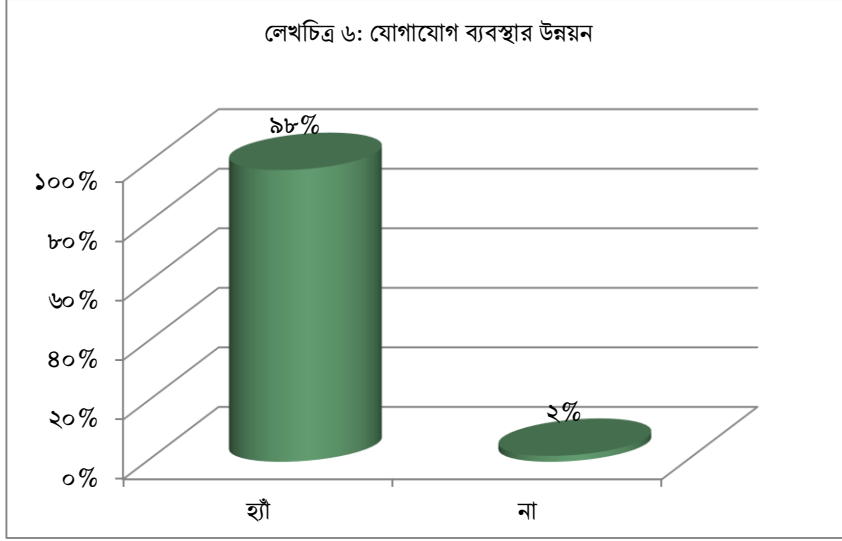
লেখচিত্র ৫: আয় বৃদ্ধি



● যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

রেললাইন ও সেতু নির্মাণের পর এ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে ও যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি পাবে কিনা প্রশ্ন করা হলে প্রায় ৯৮% উত্তরদাতা হ্যাঁ-সূচক উত্তর প্রদান করেন (লেখচিত্র ৬)।

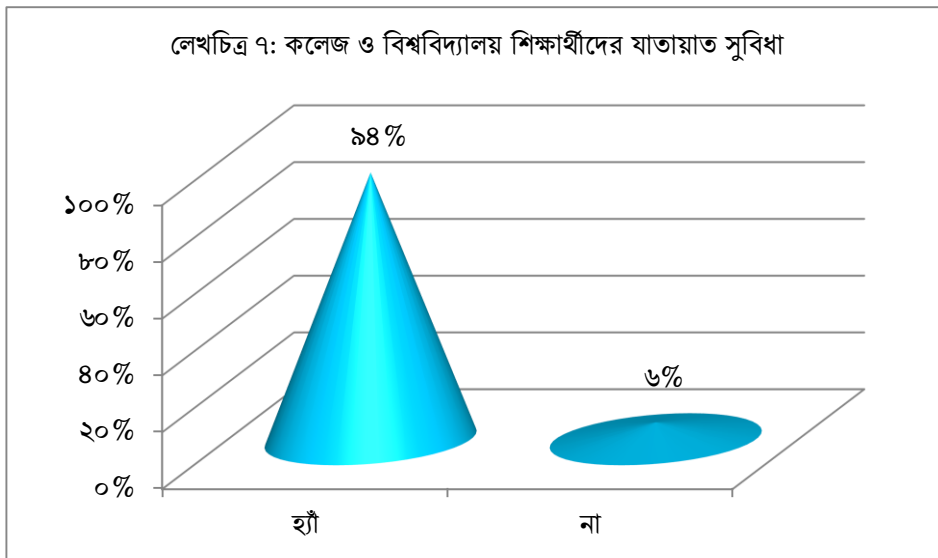
লেখচিত্র ৬: যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন



● কলেজ ও বিশ্ববিদ্যালয় শিক্ষার্থীদের যাতায়াত সুবিধা

রেললাইন ও সেতু নির্মাণের পর এ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে। মানুষ এক স্থান থেকে অন্য স্থানে সহজেই যাতায়াত করতে পারবে। নির্দিষ্ট সময়ে এবং স্বল্প ভাড়ায় কলেজ ও বিশ্ববিদ্যালয় শিক্ষার্থীদের যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি পাবে কিনা প্রশ্ন করা হলে প্রায় ৯৪% উত্তরদাতা হ্যাঁ-সূচক উত্তর প্রদান করেন (লেখচিত্র ৭)।

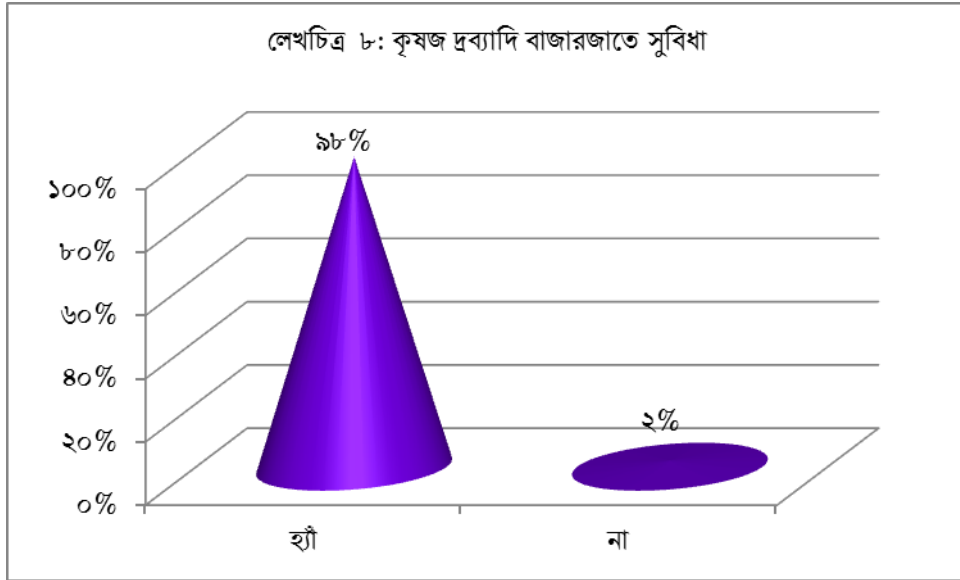
লেখচিত্র ৭: কলেজ ও বিশ্ববিদ্যালয় শিক্ষার্থীদের যাতায়াত সুবিধা



কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে সুবিধা

রেললাইন ও সেতু নির্মাণের পর এ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে ও যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি পাবে। এর ফলে কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে সুবিধা পাবে কিনা প্রশ্ন করা হলে প্রায় ৯৮% উত্তরদাতা হ্যাঁ-সূচক উত্তর প্রদান করেন (লেখচিত্র ৮)।

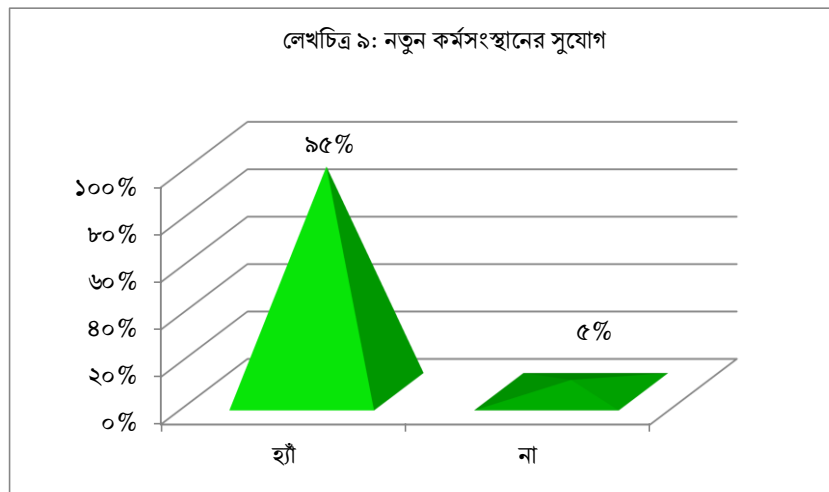
লেখচিত্র ৮: কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে সুবিধা



নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ

রেললাইন ও সেতু নির্মাণের পর এ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে এবং যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি পাবে। নতুন নতুন বিনিয়োগ আসবে, নতুন নতুন আর্থিক ও বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠবে। ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারিত হবে। এর ফলে নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি কিনা প্রশ্ন করা হলে প্রায় ৯৫% উত্তরদাতা হ্যাঁ-সূচক উত্তর প্রদান করেন (লেখচিত্র ৯)।

লেখচিত্র ৯: নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ



৩.১৭.২ গুণগত জরিপ (Qualitative Survey) থেকে প্রাপ্ত তথ্য

নির্ধারিত ছক, প্রশ্নমালা, গাইডলাইন অথবা চেকলিস্ট অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহকারীগণ উত্তরদাতাগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে গুণগত জরিপ কাজ সম্পাদন করেন। তারা প্রশ্নপত্রেই উত্তর লিপিবদ্ধ করেন এবং কেউ কেউ প্রয়োজনে পৃথক কাগজ ব্যবহার করেছেন। প্রকল্পের খুঁটিনাটি সরেজমিনে পরিদর্শন, ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য যাচাই, দলীয় আলোচনা Focus Group Discussion-FGD, মুখ্যব্যক্তির সাথে আলোচনা (Key Informant Interview-KII), নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Informant Interview-IDI), ইত্যাদির জন্য চেকলিস্ট সম্বলিত ফরম ব্যবহার করা হয়েছে। এক্ষেত্রে অকাঠামোগত বা উন্মুক্ত প্রশ্নপত্র (Open-ended Question) ব্যবহার করা হয়েছে।

(ক) দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion)

প্রকল্পের অধীন ২টি উপজেলার স্টেশনের নিকটবর্তী এলাকায় এফজিডি পরিচালনার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের ভূমিকা, সফলতা, ব্যর্থতা ও এ বিষয়ে ভবিষ্যৎ দিক নির্দেশনার ব্যাপারে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ সকল এফজিডিতে স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, ব্যবসায়ী, শিক্ষক, নারী প্রতিনিধি, বেসরকারি সংস্থা, স্থানীয় বণিক সমিতির প্রতিনিধি ও ধর্মীয় নেতা অংশগ্রহণ করেন। প্রতিটি এফজিডিতে ৬-১০জন অংশগ্রহণকারী উপস্থিত ছিলেন। অংশগ্রহণকারীদের নির্বাচন করা গুরুত্বপূর্ণ যারা সমীক্ষার বিষয়ে অর্থপূর্ণ অন্তর্দৃষ্টি দিতে সক্ষম এবং যারা আলোচনায় সক্রিয়ভাবে অংশগ্রহণ করতে ইচ্ছুক এবং সক্ষম। সমীক্ষার উদ্দেশ্য এবং অধ্যয়ন করা বিষয়ের প্রকৃতির উপর নির্ভর করে অংশগ্রহণকারীদের সংখ্যাও পরিবর্তিত হতে পারে, তবে এ দলীয় আলোচনায় নানাধর্মী (Heterogeneous) দল থেকে ৬ থেকে ১০ জন অংশগ্রহণকারী উদ্দেশ্যমূলকভাবে (Purposively) নির্বাচন করা হয়েছে। মোট ০৬ (ছয়) টি দলীয় আলোচনার অয়োজন করা হয়। অংশগ্রহণকারীদের সহযোগিতায় প্রকল্প এলাকায় আলোচনার স্থান নির্ধারণ করা হয়েছে (সংযুক্তি-৮: সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নাম)।

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীগণ বলেন যে, মধুখালী থেকে কামারখালী এবং তারপর মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প। তাদের মতে এ প্রকল্পটি প্রায় ৩০০ কিলোমিটার লম্বা হবে এবং এর মাধ্যমে দক্ষিণ বাংলাদেশের অনেক জেলা ও উপজেলার মধ্যে ট্রান্সপোর্টেশন সুবিধা উন্নয়ন করা হবে। তারা দাবি করেন যে, স্থানীয় কর্মক্ষম জনগোষ্ঠীকে প্রশিক্ষণের মাধ্যমে দক্ষ জনশক্তিতে রূপান্তরিত করে করে বর্তমানে চলমান অবকাঠামো নির্মাণ কাজে এলাকার যুবকদের সম্পৃক্ত করতে পারে। তারা আরও বলেন যে, প্রকল্প কর্তৃপক্ষ তাদের সম্পৃক্ত করে প্রকল্প কাজকে ত্বরান্বিত করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে। এতে করে এলাকার জনগণও প্রকল্প বাস্তবায়নাদীন কিছুটা হলেও অবদান রাখতে পারে। তারা আরও বলেন এ রেলপথের কাজ এখনো চলমান আছে এবং বাস্তবায়ন হলে এর মাধ্যমে বিভিন্ন প্রধান শহর যেমন খুলনা, বাগেরহাট, সাতক্ষীরা, যশোর, মাগুরা ও খুলনার নতুন স্যাটেলাইট শহর পর্যন্ত যাওয়া সম্ভব হবে। এছাড়াও এর মাধ্যমে দক্ষিণ বাংলাদেশের প্রধান জেলা ও উপজেলার মধ্যে পণ্য ও লোকসম্পদের পরিবহন হবে যা দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের দিকে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে, যেমন-

- এ প্রকল্প দ্বারা বাংলাদেশের অর্থনীতি উন্নয়ন হবে। ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্পের মাধ্যমে স্থানীয় বিনিয়োগকারীদের জন্য নতুন ব্যবসার সৃষ্টি হবে।
- এ রেলপথ ব্যবস্থার জন্য আর্থিক উন্নয়ন হবে। প্রকল্পটি বাংলাদেশের পরিবহন ক্ষেত্রে বিভিন্ন সেবা প্রদান করবে এবং সেবার মান বৃদ্ধি পাবে এবং যাতায়াত খরচ ও সময় হ্রাস পাবে।
- এ প্রকল্প দ্বারা সম্পদ সৃষ্টি হবে এবং একটি পরিবেশ-বান্ধব গ্রহণযোগ্য পরিবহন সেবা সৃষ্টি হবে।

(খ) মুখ্য ব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview)

মুখ্য ব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকারগুলো সাধারণত একজন প্রশিক্ষিত মডারেটর/ফ্যাসিলিটেট মডারেটর/ফ্যাসিলিটেটরের সহযোগিতায় পরিচালিত হয়েছে যারা বিশদ এবং তথ্যপূর্ণ প্রতিক্রিয়া জানাতে খোলামেলা প্রশ্ন জিজ্ঞাসা করবেন। প্রশ্নগুলি মূল তথ্যদাতার সাথে প্রকল্প-সম্পর্কিত (যেমন- ক্রয়-পরিকল্পনা, ক্রয়-কার্যক্রম, প্রকল্প বাস্তবায়ন, অজ্ঞাভিত্তিক কাজের অগ্রগতি, পরিচালনা এবং ব্যবস্থাপনা) নির্দিষ্ট জ্ঞান এবং অভিজ্ঞতার জন্য তৈরি করা হয়েছে এবং সমীক্ষার বিষয়ের সাথে সম্পর্কিত বিস্তৃত বিষয়গুলোকে কভার করতে পারে। একটি মুখ্যব্যক্তির সাথে সাক্ষাৎকার হলো একটি গুণগত গবেষণা পদ্ধতি যা উল্লিখিত ব্যক্তিদের সাথে গভীরভাবে সাক্ষাৎকার পরিচালনা করা হয়েছে যাদের আগ্রহের নির্দিষ্ট ক্ষেত্রে দক্ষতা বা অভিজ্ঞতা রয়েছে। মূল তথ্যদাতাগণ তাদের জ্ঞান, অভিজ্ঞতা এবং অধ্যয়ন করা বিষয়ের সাথে জড়িত থাকার ভিত্তিতে নির্বাচন করা হয়েছে। মোট ০৬ (ছয়) টি সাক্ষাৎকারে মুখ্য ব্যক্তি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন প্রকল্প পরিচালক, আইএমইডি প্রতিনিধি, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের প্রতিনিধি, সুপাভিশন পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার, ঠিকাদারের প্রতিনিধি, সাইট ইন্সপেক্টর, ল্যাব টেকনিশিয়ান, সুপারভিশন ইঞ্জিনিয়ার ও অটোক্যাড অপারেটর (সংযুক্তি-৮: সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নাম)।

সাক্ষাৎকারে প্রায় সকল মুখ্য ব্যক্তিই বলেন যে, দেশে ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প দেশের উন্নয়নের জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প। বাস্তবায়নাধীন পদ্মা সেতুর মাধ্যমে মাগুরা জেলাকে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সঙ্গে যুক্ত করা হলে দেশের ব্যবসা-বাণিজ্য ও অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ উন্নয়নের সুযোগ সৃষ্টি হবে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উল্লেখ করেন যে, বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ২৩ অক্টোবর, ২০১৪ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয় পরিদর্শনকালে 'দেশের প্রতিটি জেলাকে রেল নেটওয়ার্কের আওতায় আনতে হবে' নির্দেশনা দিয়েছিলেন। উক্ত নির্দেশনার পরিপ্রেক্ষিতে মাগুরা জেলার মাননীয় সংসদ সদস্য মেজর জেনারেল (অব) এটিএম আব্দুল ওয়াহাব রেলওয়ে নেটওয়ার্কে অন্তর্ভুক্তির জন্য মাগুরা জেলাকে একটি আধা-সরকারি পত্র প্রেরণ করেন। এতে একদিকে জনগণের চলাচলে সুবিধা হবে এবং অন্যদিকে পণ্য পরিবহনের নতুন দিগন্ত উন্মোচিত হবে। এ লক্ষ্যে 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ' প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। তিনি আরও উল্লেখ করেন যে, প্রায় অর্ধ শতাব্দী পর ফরিদপুরের মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত নির্মিত হচ্ছে ২৩ দশমিক ৯০ কিলোমিটার (১৯.০০ কিমি প্রধান লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) ব্রডগেজ রেলপথ। মাগুরা জেলাকে বাস্তবায়নাধীন পদ্মাসেতুর মাধ্যমে ঢাকা ও দেশের অন্যান্য স্থানের সঙ্গে রেল সংযোগ স্থাপন করতেই এ উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। দীর্ঘদিন পর ঐ এলাকায় রেল সংযোগের কথা শুনে নতুন স্বপ্ন দেখছেন ফরিদপুর-মাগুরার জনসাধারণ। সাক্ষাৎকারে প্রকল্প পরিচালক বলেন যে, প্রকল্পের প্রিপারেটরি কার্যক্রমের মধ্যে ছিল পরিবেশ অধিদপ্তরের ছাড়পত্র, প্রকল্পের বেইজলাইন জরিপ ও সম্ভবত্যা যাচাই সম্পাদন করা। তিনি আরও উল্লেখ করেন যে, প্রাথমিক কাজগুলি যথাসময়ে সম্পাদন হয়েছে। যে কোন প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য সঠিক পরিচালনা, পরিকল্পনা এবং সঠিক সময়সীমা মেনে চলা একটি প্রাথমিক শর্ত।

(গ) নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

একটি নিবিড় সাক্ষাৎকার হলো একটি গুণগত গবেষণা পদ্ধতি যা অংশগ্রহণকারীদের সাথে বাস্তবায়নাধীন রেল প্রকল্প সম্পর্কে তাদের অভিজ্ঞতা, বিশ্বাস, মতামত এবং একটি নির্দিষ্ট বিষয় বা বিষয়ের প্রতি মনোভাব সম্পর্কে বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ করতে এক জনের সাথে অন্য জনের সাক্ষাৎকার অন্তর্ভুক্ত করে। সাক্ষাৎকারগুলো সাধারণত একজন প্রশিক্ষিত মডারেটর/ফ্যাসিলিটেটর দ্বারা পরিচালিত হয়েছে। এক্ষেত্রে, বিশেষজ্ঞ রেল প্রকৌশলী, প্রকল্প অংশীজন এবং স্থানীয় এলাকার নেতা তথা প্রকল্পের সার্বিক মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নকালে পূর্ণ বা আংশিক দায়িত্বপ্রাপ্ত উপজেলা পর্যায়ের কর্মকর্তা, বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ, সাইট ইঞ্জিনিয়ার, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, ব্যবসায়ী, শিক্ষক, চিকিৎসক, প্রমুখ ব্যক্তিবর্গের সাথে রেল প্রকল্প বিষয়ক পরামর্শমূলক বৈঠক বা নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য অনুসন্ধান করা হয়েছে। নিবিড় সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণকারীদের তাদের জ্ঞান,

অভিজ্ঞতা এবং সমীক্ষার বিষয়-সম্পর্কিত দৃষ্টিভঙ্গির উপর ভিত্তি করে নির্বাচন করা হয়েছে। যারা সমীক্ষার বিষয়ে অর্থপূর্ণ অন্তর্দৃষ্টি দিতে সক্ষম এবং যারা ইন্টারভিউতে সক্রিয়ভাবে অংশগ্রহণ করতে ইচ্ছুক এবং সক্ষম তাদের নির্বাচন করা হয়েছে। উল্লিখিত অংশগ্রহণকারীদের সাথে মোট ০৬ (ছয়টি) নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে (সংযুক্তি-৮: সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নাম)।

সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণকারীগণ বলেন যে, ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প। এ প্রকল্পটি মধুখালী হতে কামারখালী এবং কামারখালী হতে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণের জন্য পরিকল্পিত হয়েছে এবং বাস্তবায়িত হচ্ছে। এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বাংলাদেশের পরিবহন ব্যবস্থাকে উন্নত করা। তারা এ প্রকল্পের কিছু সুযোগ এবং সুবিধার কথা উল্লেখ করেন, যেমন- (১) পরিবহন ব্যবস্থা উন্নত হবে; (২) বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের পণ্য এবং সেবাকে সহজতর করে পাঠানো যাবে; (৩) একটি সম্পূর্ণ নতুন ইনফ্রাস্ট্রাকচার সৃষ্টি হবে এবং এটি দেশের উন্নয়নে সহায়তা করবে; এবং (৪) নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন হবে। তারা আরও বলেন যে, প্রকল্পের সম্পূর্ণ কাজ শেষ হতে বেশি সময় নিলে বাস্তবায়ন খরচ অনেক বৃদ্ধি পাবে।

৩.১৮ স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালার পর্যালোচনা

বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার উপর স্থানীয় অংশগ্রহণকারীদের সাথে মতবিনিময় কর্মশালাটি বিগত ২৭ এপ্রিল ২০২৩ (বৃহস্পতিবার) তারিখে ফরিদপুর জেলার কামারখালীতে অবস্থিত প্রকল্পের সাইট অফিসে অনুষ্ঠিত হয়। কর্মশালাটি সকাল ১০.০০ টা থেকে দুপুর ১২.০০ পর্যন্ত চলমান ছিল। প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মোঃ জহির রায়হান, মহাপরিচালক (অতিরিক্ত সচিব), বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি), পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় এবং বিশেষ অতিথি হিসেবে ছিলেন জনাব সিদ্দিকুর রহমান, উপ-পরিচালক (উপ সচিব), বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি), পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়।

মতবিনিময় কর্মশালাটির সভাপতি ছিলেন জনাব মো: আসাদুল হক, প্রকল্প পরিচালক, মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প ও প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী। আলোচনায় জনাব আ. খা. মহিউদ্দিন, অধ্যক্ষ (ভারপ্রাপ্ত), বীর শ্রেষ্ঠ আব্দুর রউফ সরকারি কলেজ, উল্লেখ করেন যে, রেলওয়ের অবকাঠামোগত ট্র্যাক ডাউন হয়েছে। এতে পরিবেশের উপর কিছুটা আঘাতে এসেছে। তিনি বলেন যে প্রকল্প কর্তৃপক্ষকে কলেজসহ অন্যান্য প্রতিষ্ঠানগুলি যাতে তেমন ক্ষতিসাধন না হয় সে দিকে খেয়াল রাখার জন্য অনুরোধ করেন। মো: জাহিদুর রহমান, সাবেক চেয়ারম্যান, উল্লেখ করেন যে, এ কাজের ফলে একটু বৃষ্টি নামলেই রাস্তা চলাচলের অনুপযোগী হয়ে যায়। তিনি জমি অধিগ্রহণে ক্ষতিপূরণের টাকা যেন তাড়াতাড়ি পরিশোধের করা হয় সে অনুরোধ জানান। এদিকে জনাব মনিরুজ্জামান চৌধুরী, সাধারণ সম্পাদক, কামারখালী ইউনিয়ন আওয়ামীলীগ, বলেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তাঘাট যেন দ্রুত মেরামত করা হয়। তিনি আবারও বলেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বাজারের রাস্তার ক্ষতি হয়েছে অনেক। তাই তিনি আহ্বান জানান যেন বাজারের রাস্তা দ্রুত মেরামত করা হয়।



কর্মশালায় বক্তব্য রাখছেন সিদ্দিকুর রহমান, উপ-পরিচালক (উপ সচিব), বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি), পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

স্কুল শিক্ষক জনাব বশির উদ্দিন জনগণের সুবিধার্থে প্রকল্পের কাজ দ্রুত সম্পন্ন করার আহবান জানান। আবার কামারখালী ইউনিয়ন পরিষদের চেয়ারম্যান মো: রাকিব হোসেন চৌধুরী জমি অধিগ্রহণের ক্ষতিগ্রস্তের টাকা দ্রুত পরিশোধ করার আহবান জানান। তিনি স্টেশনের দক্ষিণ পাশ দিয়ে এপ্রোচ রোড করার আহবানও জানান। বর্জ্য ও ময়লায় খালগুলি ভরে যাওয়ায় দ্রুত পরিষ্কার করার উদাত্ত আহবান জানান। সরকারি বীর শ্রেষ্ঠ আব্দুর রউফ মহাবিদ্যালয়ের প্রভাষক জনাব মো: কলিম উল্লাহ প্রাকৃতিক সৌন্দর্য বর্ধন ও প্রকল্প শেষ হওয়ার আগে রাস্তার উন্নয়ন করতে আহবান জানান। পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার জনাব সুকুমার ভৌমিক উল্লেখ করেন যে বর্তমানে মাগুরা রেল স্টেশন শহর থেকে ৪/৫ কিমি দুরে হয়েছে ঠিকই কিন্তু স্টেশন সম্পূর্ণ চালু হলে শহর বিস্তৃত হবে ধীরে ধীরে। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ম্যানেজার আবুল কালাম আজাদ বলেন- করোনা ১৯ এবং রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে জিনিসপত্রের দাম বৃদ্ধি পাওয়ার ফলে কাজ করতে অসুবিধা হচ্ছে। জমি অধিগ্রহণ কাজ শেষ না হওয়ায় প্রকল্পের কাজ পিছিয়ে যাচ্ছে। তিনি আরও বলেন যে ঠিকাদারদের জিনিসপত্রের দাম এডজাস্ট করার জন্য ডিজি মহোদয় একটি কমিটি গঠন করেছেন। উক্ত কমিটি কর্তৃক প্রণীত একটি সুপারিশ মন্ত্রণালয়ে জমা দেয়া হয়েছে। উক্ত সুপারিশ অনুমোদন ও বাস্তবায়িত হলে কাজ করা দ্রুত সম্ভব হবে অন্যথায় কাজ করা অসুবিধা হবে।

৩.১৯ আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা

প্রকল্পের রেললাইন স্থাপন, ব্রিজ ও স্টেশন বিল্ডিংসহ অন্যান্য নির্মাণকাজ সমাপ্ত হলে অত্র এলাকায় শিল্প কারখানা স্থাপন, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার, কম খরচে ও দ্রুত যাতায়াত ব্যবস্থার সুযোগ সৃষ্টি হবে। এ প্রকল্পের সাফল্যের ফলে জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নত হবে। নতুন শিল্প কারখানা স্থাপনের মাধ্যমে জনগণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে যা অত্র এলাকার মানুষদের আর্থিক অবস্থার উন্নত হবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ও দ্রুত যাতায়াত ব্যবস্থার সুযোগ আরও বৃদ্ধি পাবে যা স্থানীয় ব্যবসাদের মাধ্যমে বাণিজ্য সম্প্রসারণ ও আর্থিক উন্নয়নের সম্ভাবনা তৈরি করবে। সকলের জন্য কম খরচে ও দ্রুত যাতায়াত ব্যবস্থা তাদের দৈনন্দিন জীবনকে সহজ ও সমৃদ্ধ করবে। সুতরাং, এ প্রকল্পের সঠিক বাস্তবায়ন হলে এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নয়ন হবে।

৩.২০ পরিবেশ, পেশাগত স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা পর্যালোচনা

পরিবেশ

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান কর্তৃক চুক্তি অনুসারে EIA প্রতিবেদনে উল্লেখিত EMP সম্পূর্ণভাবে অনুসরণ করা হচ্ছে না। ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান কর্তৃক EIA প্রতিবেদনে উল্লেখিত সার্বিক পরিবেশ ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা (EMP) অনুসরণ না করা অনুমোদনযোগ্য একটি সমস্যা। EMP প্রতিবেদনে সংযোজিত হয় একটি নির্দিষ্ট পরিকল্পনা প্রক্রিয়া যা প্রকল্প এলাকার

পরিবেশ ব্যবস্থাপনা উন্নয়নের জন্য পরিকল্পনা সম্পাদনে ব্যবহৃত হয়। যেহেতু এটি পরিবেশ ব্যবস্থাপনা প্রশাসন, নীতি এবং ব্যবস্থাপনা-সংক্রান্ত প্রক্রিয়াগুলি নির্ধারণ এবং নির্দেশনা দেয়, তাই পরিবেশ ব্যবস্থাপনার জন্য প্রয়োজনীয় নীতি ও কার্যপরিকল্পনা তদারকি করা প্রয়োজন।

পেশাগত স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা

ঠিকাদার কর্তৃক প্রকল্প এলাকায় কর্মরত শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা (Occupational Health and Safety, OHS) বিষয়টি স্বাস্থ্য বিশেষজ্ঞ কর্তৃক নিয়মিতভাবে তদারকি করা হচ্ছে না। পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয় যা প্রকল্পের কর্মস্থলে কর্মী ও শ্রমিকদের সুরক্ষা ও স্বাস্থ্য-সংক্রান্ত বিষয়গুলি নিশ্চিত করে। পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা বিষয়টি কর্মস্থলে দুর্ঘটনা, আক্রমণ, বা অসুখের ঝুঁকির সংক্রান্ত মেয়াদ, শর্ত এবং নিরাপত্তা নির্ধারণ করে। এ প্রকল্প এলাকায় পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষার বিষয়গুলি হচ্ছে যথাক্রমে- (১) কর্মস্থলের নিরাপত্তা, (২) Personal Protection Equipment (PPE), (৩) নিরাপদ খাবার পানি, (৪) মেডিক্যাল সেবা, এবং (৫) নির্মাণকাজে নিয়োজিত শ্রমিকদের প্রশিক্ষণ প্রদান করে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত করা।

চতুর্থ অধ্যায় প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

প্রকল্পটির সার্বিক SWOT বিশ্লেষণ অর্থাৎ সবল (Strengths) ও দুর্বল (Weaknesses), সুযোগ (Opportunities) ও ঝুঁকি (Threats)- দিকগুলো এখানে আলোচনা করা হয়েছে। সাধারণত কোন প্রকার সবল ও দুর্বলদিক প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ পরিবেশ ও ব্যবস্থাপনার সাথে জড়িত। পক্ষান্তরে, সুযোগ প্রকল্পের ভিতরের ও বাইরের উভয় নিয়ামক এবং ঝুঁকি প্রকল্পের বাইরের নিয়ামকের সাথে সংশ্লিষ্ট। এদেরকে চিহ্নিত করার জন্য প্রকল্পটির বিভিন্ন অঙ্গের সংশ্লিষ্ট বিষয়াবলি বিবেচনা করা হয়েছে। পরামর্শক দলের বাস্তব পর্যবেক্ষণ, সমীক্ষার মাঠ পর্যায়ের তথ্য বিশ্লেষণ, প্রকল্প কর্মকর্তাগণের সাথে নিবিড় আলোচনা, এফজিডি, কেআইআই এবং স্থানীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রকল্পটির SWOT বিশ্লেষণ করা হলো।

৪.১ প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকি-এর নির্দেশকসমূহ

নির্দেশকসমূহ		নির্দেশকসমূহ	
সবল	<ul style="list-style-type: none"> ● চাহিদামতো অর্থ বরাদ্দ ও সময়মতো অর্থ ছাড়; ● প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য জনকল্যাণমুখী; ● প্রকল্পের বেইজলাইন জরিপ ও সম্ভাবতা যাচাই যথাসময়ে সম্পাদন; ● প্রকল্পটিতে সরকারের একক বিনিয়োগ; ● BUET, KUET ও প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরি কর্তৃক নির্মাণ সামগ্রী ও প্রকল্পের ব্যবহৃত মেটেরিয়ালসের গুণগতমান যাচাই; ● পূর্বের এমব্যাংকমেন্ট বিদ্যমান থাকা। 	দুর্বল	<ul style="list-style-type: none"> ● প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সময় মতো না হওয়া; ● জমি অধিগ্রহণ সময়মতো সম্পন্ন না হওয়া; ● প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভা যথাসময়ে না হওয়া; ● ডিপিপির বিশেষ সংশোধন সময়মতো না হওয়া; ● দ্রব্যমূল্যের মূল্যমান সমন্বয় দ্রুত না করা; ● বাৎসরিক কর্মপরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন না করা ; ● অডিট নিষ্পত্তির ধীর গতি; ● বিভাগ ও মন্ত্রণালয় কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং না করা।
সুযোগ	<ul style="list-style-type: none"> ● প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন; ● স্থানীয় জনগণের প্রকল্পের কাজে কর্মসংস্থান; ● উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থার জন্য নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি, ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন; ● স্থানীয় ক্ষুদ্র ও মাঝারি নির্মাণ প্রতিষ্ঠানের কাজের সুযোগ; ● স্থানীয় বিনিয়োগকারীদের জন্য নতুন ব্যবসার সৃষ্টি ও গ্রামীণ অর্থনীতির বিকাশ; ● নগর ও গ্রামে দারিদ্র্য ও বৈষম্য কমিয়ে নগর অভিবাসন অনেকাংশে হ্রাস; ● নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি। ● শিক্ষা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থার উন্নয়নের সুযোগ; ● SDG লক্ষ্যমাত্রা ৯, ১১, ১৩ ও ১৬ আংশিকভাবে অর্জনের সুযোগ। 	ঝুঁকি	<ul style="list-style-type: none"> ● প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও ক্ষয়ক্ষতি; ● অল্প বৃষ্টিতে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি এবং অতিবৃষ্টিতে রাস্তা চলাচলের অনুপযোগী হওয়া; ● কোভিড-১৯ মহামারীর প্রাদুর্ভাব প্রকল্পের অগ্রগতি ব্যাহত হওয়া; ● রেললাইন সম্পর্কিত দুর্ঘটনা ঘটা; ● বর্জ্য ও ময়লায় আশপাশের খাল-নালা ভরে গিয়ে পরিবেশ দূষিত হওয়া; ● বাস্তবায়নের গতি মন্থর হওয়ায় প্রকল্পের সময় বৃদ্ধি এবং বাস্তবায়ন খরচ বৃদ্ধি; ● চন্দনা নদীতে ব্রিজ ফাউন্ডেশন সমস্যা; ● বিভিন্ন বিভাগের অধীনে বিপুল সংখ্যক বৈদ্যুতিক খুঁটি প্রতিস্থাপন; ● পরিবেশ ও জনস্বাস্থ্যের উপর ক্ষতিকর প্রভাব।

8.1.1 প্রকল্পের সবল দিকসমূহ পর্যালোচনা

- মূল ডিপিপিতে ১২০২৪৯.৩৫ লক্ষ টাকা অর্থ বরাদ্দ অনুমোদন দেয়া হয়েছিল চার বছর মেয়াদী (০১/০৫/২০১৮-৩০/০৪/২০২২) প্রকল্প বাস্তবায়নের লক্ষ্যে। পরবর্তীতে (চাহিদামতো) ১ম বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৫৪% মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয় (০১/০৫/২০১৮-৩০/০৬/২০২৪)। বাংলাদেশ সরকার প্রতি বছর প্রকল্পটির আর্থিক পরিকল্পনা অনুযায়ী সময়মতো অর্থ ছাড় প্রদান করেছে [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ:৩.১৩]।
- বেইজলাইন জরিপ ও সম্ভাব্যতা যাচাই প্রকল্পের বিকাশ এবং সম্প্রসারণের সম্ভাবনা নির্ধারণ করতে সাহায্য করে। এটি সম্ভাব্যতা মানের প্রাসঙ্গিকতা নির্ধারণ করে এবং সম্ভাব্যতা অনুযায়ী পদক্ষেপ গ্রহণে সহায়তা করে। এ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে রেল অবকাঠামো নির্মাণ প্রকল্পের ভাল সম্ভব বিকল্প সম্পর্কে জানা যায় এবং নির্মাণ প্রক্রিয়ার সমগ্র খরচ ও সময় পরিমাপ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পটি স্থানীয় মানদণ্ড এবং আন্তর্জাতিক মানদণ্ড অনুযায়ী যাচাই করা হয়েছে। তাই প্রকল্প শুরুর আগে প্রকল্পের বেইজলাইন জরিপ ও সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়েছে [অধ্যায়: ৩য়, অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২]।
- প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করতে ১২০২৪৯.৩৫ লক্ষ (একহাজার দুইশত দুই কোটি উনপঞ্চাশ লক্ষ পয়ত্রিশ) টাকা প্রয়োজন ছিল। সরকার এককভাবে এ অর্থ বিনিয়োগ করেছে এবং সরকারের অর্থায়নে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হচ্ছে [অধ্যায়: ৩য়, অনুচ্ছেদ: ৩.১৩]।
- সাইট পরীক্ষাগারে (BUET, KUET) এবং BSTI-এর পরীক্ষাগারে পরীক্ষা করে প্রকল্পের ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কাজের গুণগতমান যাচাই করা হচ্ছে [৩য় অধ্যায়, অনুচ্ছেদ: ৩.১.৬]।
- পূর্বের এমব্যাংকমেন্ট বিদ্যমান থাকায় প্রকল্পটিতে ভূমি অধিগ্রহণ কম লাগছে [৩য় অধ্যায়, অনুচ্ছেদ: ৩.৬]।

8.1.2: প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ পর্যালোচনা

- এ পর্যন্ত যতটুকু কাজ হয়েছে তাতে গড়ে মাত্র ২৮% ভাগ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ২০২৪ সালের জুনের মধ্যে রেল ট্র্যাক ও স্টেশন নির্মাণসহ প্রকল্পটি সমাপ্ত হবার সম্ভাবনা কম [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১২ ও ৩.১৫]।
- পর্যাপ্ত সংখ্যক পিআইসি ও পিএসসি সভা না হওয়ার ফলে প্রকল্প তদারকি ঠিকমতো হয়নি। এ পর্যন্ত মাত্র ৩টি পিআইসি সভা ও ৩টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। এ ৬০ মাস সভা হওয়ার কথা ২০টি [৫ম অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৫.৬]।
- ভূমি অধিগ্রহণের জন্য প্রাক্কলিত বাজেটের হিসেব ঠিক না হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণের জন্য জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে আরও ৪০৩০.৩৫ লক্ষ টাকা প্রদান করা বাকি আছে। যেহেতু ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের জন্য আর কোন অবশিষ্ট টাকা নেই। তাই ডিপিপি বিশেষ সংশোধনের জন্য রেলভবন (টাকা) এ প্রেরণ করা হয়েছে। অনুমোদন পাওয়ার পর ক্ষতিপূরণ দেয়া সম্ভব হবে। ডিপিপি'র সংশোধন সময়মতো না হওয়া ফলে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার সম্ভাবনা আছে [৩য় অধ্যায়:অনুচ্ছেদ: ৩.৬/৩.১৩ এবং ৫ম অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৫.৮]।
- বাংলাদেশে রেলওয়ে ও রেলপথ মন্ত্রণালয় গুরুত্ব সহকারে প্রকল্প কাজ তদারকিতে দুর্বলতা আছে। প্রকল্পটির সঠিক মনিটরিং-এ বিশাল ঘাটতি আছে। পিআইসি, পিএসসি, বাংলাদেশ রেলওয়ে ও রেলপথ মন্ত্রণালয় বৃহৎ এ প্রকল্পটির ব্যয় ব্যবস্থাপনা বিষয়টি আরও গুরুত্ব সহকারে গ্রহণ করা প্রয়োজন ছিল [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ: ৩.৮]।

- প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ দেখা যায় যে পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী সম্পাদিত হয়েছে। পরিবহন অডিট অধিদপ্তর ২০১৯-২০, ২০২০-২১ ও ২০২১-২২ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে উত্থাপিত মোট ৫টি অডিট আপত্তি (অনিয়মের কারণ) প্রদান করা হয় প্রকল্প পরিচালক বরাবর। প্রকল্প পরিচালক নিষ্পত্তির জন্য উল্লিখিত ৫টি অডিট আপত্তির জবাব দিয়েছেন কিন্তু অডিট নিষ্পত্তি এখনও হয়নি [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ: ৩.১১]।

৪.১.৩: প্রকল্পের সুযোগসমূহ পর্যালোচনা

- রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি দেশের পরিবহন সেবাকে আরও উন্নত করে তোলে। এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে দক্ষিণ-পশ্চিম বিভাগ ও জেলাগুলিতে উন্নত রেল যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে এবং সারা দেশের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি ঘটাবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮]।
- এলাকার জনগণের রেল প্রকল্পের কাজে কর্মসংস্থান একটি গুরুত্বপূর্ণ সম্ভাবনা। রেলওয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে এলাকার মানুষের জন্য নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে এবং এতে অসংখ্য মানুষের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পাবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২]।
- জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়ন এবং দেশের ভিত্তিক উন্নয়নে রেল পরিবহনের ভূমিকা কম নয়। এর মাধ্যমে নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হতে পারে যেখানে রেল সেবা নিয়ে যেতে হবে। এছাড়াও রেলপথ প্রকল্প একটি ক্ষুদ্র বিনিময় সাধারণত মানুষের দৈনন্দিন জীবনে অনেক ভূমিকা রাখতে পারে। সম্পূর্ণ রাষ্ট্রে রেলপথ সেবা নিয়ে যাওয়া হলে এটি দেশের স্থানীয় বাজার বা শিল্প ও পারিস্থিতিক উন্নয়নে অবদান রাখতে পারে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২]।
- এ প্রকল্পটি স্থানীয় নির্মাণ প্রতিষ্ঠানগুলির কাজের জন্য একটি সুযোগ সৃষ্টি করবে। এ প্রকল্প স্থানীয় শ্রমিকদের জন্য চাকরির সৃষ্টি করেছে। রেলওয়ে লাইন নির্মাণ প্রকল্পে স্থানীয় কর্মীদের চাহিদা বেশি হয় যারা অসংখ্য পদের জন্য আবেদন করতে পারেন। এতে স্থানীয় নির্মাণ প্রতিষ্ঠানগুলি তাদের প্রকল্পে আরও কর্মী সংখ্যা বৃদ্ধি করতে পারেন এবং কাজের সম্ভাবনা বৃদ্ধি পায় [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৯]।
- জমি অধিগ্রহণে বিলম্ব ও দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির ফলে বহুরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও ডিপিপি অনুযায়ী অনুসরণ করা হচ্ছে না। রেলপথ প্রকল্প সম্পর্কে প্রকল্পের মূল্যমান সমন্বয়ের জন্য রেল কর্তৃপক্ষের সহায়তা প্রয়োজন। রেলপথ কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে দ্রব্যমূল্যের মূল্যমান সমন্বয়ে সহায়তা পাওয়া যায়, যেমন রেলপথে ব্যবহৃত জনপ্রিয় মালামালের মূল্য নির্ধারণ এবং দ্রব্যমূল্যের সঠিক মাপকাঠি সেট করা। এছাড়াও, পরিবহন খরচের ক্ষেত্রে উপযোগী পরিবহন সুবিধা উন্নয়ন করার জন্য রেল কর্তৃপক্ষের সহায়তা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৯]।
- প্রকল্প এলাকার বিনিয়োগকারীদের জন্য নতুন ব্যবসা সৃষ্টি করে এবং গ্রামীণ অর্থনীতির বিকাশ সমর্থন করে। এ প্রকল্পের মাধ্যমে রেলওয়ে লাইন নির্মাণ ও পরিচালনা এলাকার বিনিয়োগকারীদের কাছে বিভিন্ন ব্যবসা সম্প্রসারণের সুযোগ সৃষ্টি করা হয় [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]।
- রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষ হলে এটি মানুষকে বিভিন্ন ধরনের কর্মসংস্থান সৃষ্টি করতে সহযোগিতা করবে। রেলপথ নির্মাণের সময় বিভিন্ন পেশার লোক যেমন ইঞ্জিনিয়ার, প্রকৌশলী, কাজী, কারিগর, নির্মাণ কর্মী ইত্যাদি নিয়োগ পেয়েছে যা একটি অসামান্য কর্মসংস্থান হিসেবে প্রতিফলিত হবে। অসংখ্য লোকের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে জীবনযাত্রার মান উন্নত হবে এবং এতে দারিদ্রের হার কমবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ ও ৩.১৯]।

- নারী কর্মসংস্থান হলো এমন কর্মসংস্থান যেখানে নারীদের সমান অধিকার এবং সুযোগ প্রদান করা হয়। এর মাধ্যমে নারীদের আর্থিক ও সামাজিক উন্নয়ন সম্ভব হয়। এটি নারীদের স্বাধীনতা ও সমানতা নিশ্চিত করে এবং তাদের কর্মজীবনে অবদান রাখে। নারী কর্মসংস্থানে নারীদের পাশাপাশি যে সকল উৎসাহজনক ব্যবসা ও উদ্যোগের উপযোগী পরিষেবা সরবরাহ করা হয় তার মধ্যে রয়েছে নির্মাণশীল ও কৃষি সেবা, কম্পিউটার ও প্রযুক্তি, পরিবহন সেবা, প্রকৌশল ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠান পরিচালনা, আইটি প্রতিষ্ঠান পরিচালনা, মাল্টিমিডিয়া ও অনলাইন প্রতিষ্ঠান পরিচালনা, স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা পরিষেবা ইত্যাদি। কর্মসংস্থান সুযোগ সৃষ্টির ফলে নারীদের সক্ষমতা ও ক্ষমতায়ন বৃদ্ধি পাবে [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]।
- কম সময় এবং স্বল্প খরচে শিক্ষার্থীগণ স্কুল, কলেজ, বিশ্ববিদ্যালয়, প্রফেশনাল প্রতিষ্ঠান ইত্যাদিতে সরাসরি যাওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হবে। এ প্রকল্পের মাধ্যমে অসুস্থ ব্যক্তিদের ভাল চিকিৎসা প্রদানের সুযোগ সৃষ্টি হয়। রোগীদের রেলেরে করে শহরের বড় হাসপাতাল বা চিকিৎসকের কাছে নেয়া সম্ভব হবে [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]

৪.১.৪: প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ পর্যালোচনা

- প্রাকৃতিক দুর্যোগ এক প্রকার বিপর্যয় যা মানব সমাজ ও পরিবেশে অস্বাভাবিক পরিবর্তন সৃষ্টি করে। এ পরিবর্তন আমাদের জীবনে অস্থায়ী বা স্থায়ী ক্ষতিসাধন করতে পারে এবং কখনও কখনও অসম্ভব করে ফেলতে পারে। প্রাকৃতিক দুর্যোগের উদাহরণ হতে পারে ভূমিকম্প, অতিবৃষ্টি, বন্যা ইত্যাদি [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]
- বর্জ্য ও ময়লা সংগ্রহ ও নির্বাহের উপযোগী উপকরণ না থাকলে এগুলো সড়ক, বিল্ডিং এবং অন্যান্য স্থানে ছিটাতে পারে এবং খারাপ স্বাস্থ্যকর পরিবেশ সৃষ্টি করতে পারে। এ সমস্যার সমাধানে সঠিক বর্জ্য সংগ্রহের জন্য ট্র্যাশ ক্যান্ট, ডাম্পিং ট্রাক এবং বর্জ্য কোন নিখুঁত দগ্ধস্থলে (waste incinerators) নির্মাণ করা উচিত। বর্জ্য এবং ময়লা পরিষ্কারকের সহযোগিতায় অবশ্যই নির্ধারিত সময়ে বর্জ্য সংগ্রহ করে নির্দিষ্ট স্থানে তা নিষ্পত্তি করা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]।
- কোভিড-১৯-এর বিস্তার ও সংক্রমণ প্রতিরোধে বাংলাদেশসহ অনেক দেশে পরিবহনের সমস্যা এবং আমাদানি ও রফতানি বন্ধ ছিল। পণ্য উৎপাদন বন্ধ ও মালামাল সরবরাহের জন্য ব্যবহৃত পরিবহন সরবরাহ না থাকার কারণে সরবরাহে বিলম্ব হয়েছে। কোভিড-১৯ মহামারীর প্রাদুর্ভাব প্রকল্পের অগ্রগতি অনেকটাই ব্যাহত হয়েছে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১.৪]।
- প্রকল্প এলাকায় একটু বৃষ্টি নামলেই অনুপযোগী পরিস্থিতি সৃষ্টি হয়, যেমন রাস্তা চলাচলের অবনতি, যাতায়াতে বিলম্ব, দুর্ঘটনার ঝুঁকি ইত্যাদি। জনগণকে জীবিকা-নির্বাহ ও কাজের বেশিরভাগ সময় রাস্তায় চলাচল করতে হয় এবং বৃষ্টির কারণে পথচারীদের জন্য সমস্যা সৃষ্টি করে। অতিবৃষ্টির পর রাস্তা পুরোপুরি চলাচল অসম্ভব হয়ে উঠে। বৃষ্টির জল রাস্তায় মিশে পথকে স্লিপারি করে তোলে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]।
- মানুষের অসচেতনতা, চালক বা যাত্রীদের লক্ষ্যহীনতা, অপসারণের ব্যাপারে সতর্কতার অভাব ইত্যাদি কারণে রেলপথে দুর্ঘটনা সংঘটিত হতে পারে। রেললাইনে ভারী যন্ত্রপাতির ব্যবহার, নিরাপত্তা-সংক্রান্ত সমস্যা, কাজের জন্য নির্দিষ্ট অঞ্চল বিবেচনা না করা ইত্যাদি কারণে দুর্ঘটনা সংঘটিত হতে পারে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ ও ৩.১৯]।
- চন্দনা নদীতে নতুন ব্রিজ নির্মাণের প্রস্তাব আছে কিন্তু ব্রিজ নির্মাণের জন্য সঠিক ফাউন্ডেশন না পাওয়ায় ব্রিজ স্থপনে বিভিন্ন সমস্যার সম্মুখীন হয়ে আছে। ব্রিজ স্থাপনের জন্য আবশ্যিক মাত্রা সঠিকভাবে মনে হয়নি এবং ফলে ব্রিজের ফাউন্ডেশনে সমস্যার উদ্ভাবন হচ্ছে। অতি বৃষ্টি চন্দনা নদীর স্তর উঠিয়ে আনতে পারে এবং এতে নদীর পাথর এবং মাটি ভেঙে পড়ে যাওয়ার সম্ভাবনা থাকে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.৬]
- রেললাইন নির্মাণের ক্ষেত্রে শক্তিশালী যন্ত্রপাতি ব্যবহার করা হয় যা শক্তিশালী শব্দ উৎপাদন করে। এছাড়াও নিরাপত্তা বিষয়ক ঝুঁকি রয়েছে, যেমন রেললাইন সম্পর্কিত দুর্ঘটনা বা আপতকালীন ঘটনা। আন্তর্জাতিক মানদণ্ড না মেনে রেললাইন স্থাপিত হলে পরিবেশ ও জনস্বাস্থ্যের উপর ক্ষতিকর প্রভাব পড়ে [৩য় অধ্যায়:, অনুচ্ছেদ: ৩.১৮.২ এবং ৩.১৯]।

পঞ্চম অধ্যায়

পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের সার্বিক পর্যবেক্ষণ নিচে বর্ণনা করা হলো যা ডিপিপি পর্যালোচনা, প্রকল্পের নথিপত্র, মাঠ পর্যায়ের ভৌত অবকাঠামো পর্যবেক্ষণ, খানা জরিপ, এফজিডি, কেআইআই এবং আইডিআই-এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহের আলোকে তৈরি করা হয়েছে।

৫.১ প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ

ভূমি অধিগ্রহণের জন্য প্রাক্কলিত বাজেটের হিসেব ঠিক না হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণের জন্য জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে আরও ৪০৩০.৩৫ লক্ষ টাকা প্রদান করা বাকি আছে। যেহেতু ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের জন্য আর কোন অবশিষ্ট টাকা নেই। তাই ডিপিপি বিশেষ সংশোধনের জন্য রেলভবন (ঢাকা)-এ প্রেরণ করা হয়েছে। অনুমোদন পাওয়ার পর ক্ষতিপূরণ দেয়া সম্ভব হবে। জমি অধিগ্রহণে বিলম্ব ও দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির ফলে বহরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও ডিপিপি অনুযায়ী অনুসরণ করা হচ্ছে না। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নের গতি মন্থর হয়ে আছে। প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতির তুলনায় আর্থিক অগ্রগতি পিছিয়ে আছে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১]।

৫.২ ভৌত কাজের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের ভৌত কাজ প্যাকেজ WD1 ও প্যাকেজ WD2-এর মাধ্যমে সম্পন্ন হচ্ছে। সমীক্ষায় এ দুটি প্যাকেজের প্রাপ্ত তথ্য পর্যালোচনা করে সার্বিক পর্যবেক্ষণ নিচে উপস্থাপন করা হলো।

প্যাকেজ WD1-এর অগ্রগতি: (ক) সম্পাদিত কাজের পরিমাণ/তথ্য: প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে Embankment-এর কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। ৯টি মাইনর ব্রিজের কাজ শেষ হয়েছে। (খ) অবশিষ্ট কাজের পরিমাণ এবং সমাপ্তির সম্ভাব্য তারিখ: ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ।

প্যাকেজ WD2-এর অগ্রগতি: সম্পাদিত কাজের পরিমাণ/তথ্য: (ক) প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। (খ) অবশিষ্ট কাজের পরিমাণ এবং সমাপ্তির সম্ভাব্য তারিখ : ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান ৩ X ৩০ মি)। ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মি, গড়াই সেতু=৫৪৯ মি] ও ১৬৮০ মি ভায়াডাক্ট নির্মাণ [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৩.১]।

৫.৩ ক্রয়-কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ

এ প্রকল্পের Package WD1 এবং Package WD2 ক্রয়-বিষয়ক তথ্য ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিস্ট-৭ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছে। তবে, ক্রয়-কার্যক্রম পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের জন্য প্রকিউরমেন্ট পারফরম্যান্স এবং কমপ্লায়েন্স রিভিউ চেকলিস্টটি^৪ প্রয়োগ করা হয়েছে। এ চেকলিস্টের লক্ষ্য হলো আইএমইডি দ্বারা নিয়োগকৃত পরামর্শদাতাদের এডিপি প্রকল্পগুলো নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা এবং প্রভাব মূল্যায়ন গভীরভাবে পর্যবেক্ষণ পরিচালনার জন্য এ চেকলিস্টের

^৪ The "প্রকিউরমেন্ট পারফরম্যান্স এবং কমপ্লায়েন্স রিভিউ চেকলিস্ট (সিপিটিইউ)" is a procurement performance and compliance review checklist developed by the Central Procurement Technical Unit (CPTU) of the Government of Bangladesh. It is used to assess the performance and compliance of procurement processes and activities of government agencies in Bangladesh.

আরেকটি লক্ষ্য হলো প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম এবং জনসাধারণের তহবিলের অধীনে সম্পাদিত বা বাস্তবায়নধীন প্রকল্পগুলো পর্যালোচনা করার জন্য নির্দেশিকা প্রদান করা [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.২]।

প্রকল্প কার্যক্রমে মোট দুটি প্যাকেজ আছে, যেমন- প্যাকেজ WD1 ও প্যাকেজ WD2। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা-সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী প্রভিশন) অনুসরণ করে সম্পাদন করা হয়েছে।

প্যাকেজ GD1: স্টেশনারি আইটেম এবং অন্যান্য ভোগ্যপণ্য ক্রয়। ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন- লিমিটেড টেন্ডারিং মেথড (LTM)। প্রকল্প সময়কালে এক এক করে ক্রয় সম্পাদন করা হবে (প্রয়োজন অনুযায়ী)। প্যাকেজ GD2: কম্পিউটার/ল্যাপটপ এবং অন্যান্য সরবরাহ (প্রিন্টার, ইউপি, ইত্যাদি) ক্রয়। ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন- রিকোয়েস্ট ফর কোটেশন (RFQ) দরপত্র আহবান - মে ১৫, ২০১৮, চুক্তি স্বাক্ষর- জুলাই ১৪, ২০১৮ এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ- নভেম্বর ১১, ২০১৮। প্যাকেজ GD3: অফিস আসবাবপত্র এবং স্টেশন আসবাবপত্র ক্রয়। ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন- লিমিটেড টেন্ডারিং মেথড (LTM)। প্রকল্প সময়কালে এক এক করে ক্রয় সম্পাদন করা হবে (প্রয়োজন অনুযায়ী)।

প্যাকেজ SD1: পর্যায় ০১: সম্ভাব্যতা অধ্যয়নের জন্য পরামর্শ পরিষেবা, বিশদ নকশা, টেন্ডারিং পরিষেবা। ক্রয় পদ্ধতি ও ধরন-(QCBS) (এনসিবি)। চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে-অক্টোবর ৩১, ২০১৮ এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ এপ্রিল ৩০, ২০২২। পর্যায় ০২: কনস্ট্রাকশন তত্ত্বাবধান পরিষেবা এবং ত্রুটির দায়বদ্ধতার জন্য পরামর্শ পরিষেবা। ক্রয় পদ্ধতি ও ধরন-(QCBS) (এনসিবি)। চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে-অক্টোবর ৩১, ২০১৮ এবং চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ এপ্রিল ৩০, ২০২২।

৫.৪ প্রকল্প উদ্দেশ্য অর্জন (এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত) পর্যবেক্ষণ

এ প্রকল্পটির মোট উদ্দেশ্য হচ্ছে তিনটি, যেমন- (১) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিমি মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) সাথে সংযুক্তকরণ; (২) রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ; এবং (৩) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে বাস্তবায়নধীন পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন। মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, WD1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে Embankment-এর কাজ চলমান। মোট ১০,০০০টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। মোট ৯টি মাইনর ব্রিজ এর কাজ শেষ হয়েছে। মোট ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ, ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ এখনও বাকি আছে। অন্যদিকে, WD2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান ৩ X 30 মিটার) এবং ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মিটার ও গড়াই সেতু=৫৪৯ মিটার] ও ১৬৮০ মিটার ভায়াডাক্ট নির্মাণ কাজ এখনও বাকি আছে। প্রকল্প কাজ শেষ হলে প্রকল্পটির তিনটি উদ্দেশ্যই অর্জন হবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৭]।

৫.৫ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি পর্যবেক্ষণ

এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য হচ্ছে তিনটি, যেমন- (ক) মাগুরা জেলাকে বিদ্যমান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের (১৯.০০ কিমি মেইন লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) সাথে সংযুক্তকরণ; (খ) রেলপথের মাধ্যমে উপ-আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাকরণ এবং (গ) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে বাস্তবায়নধীন পদ্মাসেতুর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে রেল সংযোগ স্থাপন। মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখতে পাই যে, WD1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে বঁধের কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯,৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। মোট ৯টি মাইনর ব্রিজ এর কাজ শেষ হয়েছে। মোট ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ এখনও বাকি আছে। অন্যদিকে, WD2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের

কাজ চলমান রয়েছে। ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান 3 X 30 মি) এবং ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মি ও গড়াই সেতু=৫৪৯ মি] ও ১৬৮০ মি ভায়াডাক্ট নির্মাণ কাজ এখনও বাকি আছে। প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতির তুলনায় আর্থিক অগ্রগতি পিছিয়ে আছে। ভূমি অধিগ্রহণের কাজ এখনও বাকি আছে। প্রকল্পটির মেয়াদ আছে আর মাত্র ১ বছর। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জন করতে হলে ডিপিপি'র বিশেষ সংশোধন করে প্রকল্প বাস্তবায়নের গতি ও তদারকির কাজ দ্রুত বৃদ্ধি করা দরকার [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১.৪]।

৫.৬ ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ

বাংলাদেশ সরকার এবং বাংলাদেশ রেলওয়ে এ প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করছে যা ফরিদপুরের মধুখালী থেকে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ২৩ দশমিক ৯০ কিলোমিটার (১৯.০০ কিমি প্রধান লাইন এবং ৪.৯০ কিমি লুপ লাইন) ব্রডগেজ রেলপথের নির্মাণ করছে। এ প্রকল্পের মাধ্যমে মাগুরা জেলা পদ্মাসেতুর মাধ্যমে ঢাকা ও দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে রেল সংযোগ স্থাপন করা হচ্ছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করতে ১৩০ একর জমি অধিগ্রহণ করতে হবে। প্রকল্পের আওতায় ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ফরিদপুর জেলাধীন মোট ১৮.৬০৯ একর ও মাগুরা জেলাধীন মোট ১১১.৩৯১ একরসহ সর্বমোট ১৩০ একর (কম/বেশি) ভূমি অধিগ্রহণের জন্য প্রশাসনিক অনুমোদন দেয়া হয়। জেলা প্রশাসক মাগুরাকে খসড়া প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ১৫৫০০.০০ লক্ষ টাকা এবং জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে চূড়ান্ত প্রাক্কলনের ভিত্তিতে ৪০০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ করা হয়। ভূমি অধিগ্রহণের জন্য প্রাক্কলিত বাজেটের হিসেব ঠিক না হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণের জন্য জেলা প্রশাসক ফরিদপুরকে আরও ৪০৩০.৩৫ লক্ষ টাকা প্রদান করতে হবে। যেহেতু ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের জন্য আর কোন অবশিষ্ট টাকা নেই। তাই ডিপিপি বিশেষ সংশোধনের জন্য রেলভবন (ঢাকা)-এ প্রেরণ করা হয়েছে। অনুমোদন পাওয়ার পর ক্ষতিপূরণ দেয়া সম্ভব হবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৬]।

৫.৭ প্রকল্পের নির্মাণ কাজের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ

মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখতে পাই যে, WD1 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৭.৭০% উক্ত প্যাকেজের বিপরীতে বাঁধের কাজ চলমান। ১০,০০০ টি স্লিপারে এবং ৯৯২০ কিউম ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। মোট ৯টি মাইনর ব্রিজ এর কাজ শেষ হয়েছে। মোট ১৯.৯০ কিমি মেইল লাইন এবং ৪.৯ কিমি লুপ লাইন, ২টি স্টেশন, ১৮টি মাইনর ব্রিজ ২০টি লেভেল ক্রসিং, সিগন্যালিং এবং ইলেকট্রিক্যাল কাজ এখনও বাকি আছে। অন্যদিকে, WD2 প্যাকেজটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ২৮.৫০%। উক্ত প্যাকেজের পাইলিং ও নদী শাসনের কাজ চলমান রয়েছে। ১টি আন্ডারপাস (স্প্যান 3 X 30 মি) এবং ২টি মেজর সেতু [চন্দনা সেতু=৯০ মি ও গড়াই সেতু=৫৪৯ মি] ও ১৬৮০ মি ভায়াডাক্ট নির্মাণ কাজ এখনও বাকি আছে। প্রকল্প অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩০শে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক অগ্রগতি ৪৩৪০৭.৩৯ লক্ষ টাকায় ৩৬.১০% (আর্থিক) এবং বাস্তব (ভৌত) অগ্রগতি ৪০.০০%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতির তুলনায় আর্থিক অগ্রগতি পিছিয়ে আছে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১.৫]।

৫.৮ প্রকল্পের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা পর্যবেক্ষণ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় দেখা যায় যে, প্রকল্পের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা রয়েছে যা প্রকল্পের প্রারম্ভিক সময়ে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। পরবর্তীতে উক্ত পরিকল্পনায়নির্ধারিত তারিখের সাথে অসংগতিপূর্ণ ও পিছিয়ে পড়া অঙ্গসমূহের কাজ Action Plan-এর মাধ্যমে তারিখ ও সময়ে মধ্যে আনয়নে উদ্যোগ পরিলক্ষিত হয়। অতিরিক্ত জনবল নিয়োগ ও নির্মাণ যন্ত্রপাতি ব্যবহারের মাধ্যমে পিছিয়ে পড়া অঙ্গসমূহের কাজ সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনার আওতায় আনয়ন করা আবশ্যিক। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের নির্দেশে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান উদ্যোগ গ্রহণ করেছেন। বাস্তব অগ্রগতি অর্জনের জন্য যন্ত্রপাতি ও জনবল মোবাইলাইজেশন বৃদ্ধি করা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১.১]।

৫.৯ প্রকল্প অফিসের জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

ডিপিপি অনুসারে প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব নেয়ার জন্য কর্মী নিয়োগ করার কথা ১৫ জন কর্মী নিয়োগ দেয়া আছে। আউটসোর্সিং হিসেবে ৫ জন কর্মী নিয়োগ করার কথা ছিল। রাজস্ব খাতে কর্মরত কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজে নিয়োজিত আছেন বিধায় ডিপিপি অনুযায়ী আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ (জনবল) নিয়োগ দেয়া হয়নি। প্রকল্প অফিস একটি প্রকল্প ব্যবস্থাপনার সংগঠন যেখানে প্রকল্প পরিচালক, প্রকল্প ম্যানেজার, প্রকল্প কনসাল্টেন্ট, প্রকল্প সমন্বয়কারী, প্রকল্প ইঞ্জিনিয়ার, হিসাব রক্ষক এবং অন্যান্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সমন্বয়ে প্রকল্প পরিচালনা করা হয় [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৮.১]।

৫.১০ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জনবল পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পে নিয়োজিত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পেশাদার জনবলের সম্মিলিত প্রচেষ্টা এ প্রকল্পের সফল পরিকল্পনা, নকশা এবং বাস্তবায়নে অবদান রাখবে। টিম লিডার এ রেল প্রকল্পের সামগ্রিক বাস্তবায়ন তদারকি করছেন এবং এর সফল সমাপ্তি নিশ্চিত করার জন্য তিনি নিয়োজিত আছেন। তিনি স্টেকহোল্ডারদের সাথে সমন্বয় করে প্রকল্পের সময়সীমা ও বাজেট পরিচালনা করেন এবং প্রকল্প কাজের অগ্রগতি নিরীক্ষণ করেন। রেলওয়ে ট্র্যাক প্রকৌশলী (সিনিয়র) রেলওয়ে ট্র্যাক প্রকল্পের প্রযুক্তিগত বিভিন্ন দিক সম্পর্কে পরামর্শ দেন এবং প্রকল্পের পর্যবেক্ষণ ও মান নিরীক্ষণ করেন। সিনিয়র ব্রিজ প্রকৌশলী ব্রিজ প্রকল্পের জন্য ডিজাইন কাজে নিযুক্ত আছেন। সিনিয়র স্ট্রাকচারাল প্রকৌশলী এ প্রকল্পের জন্য স্ট্রাকচারাল ডিজাইন করেন। এছাড়াও সুপারভিশন ইঞ্জিনিয়ার, অফিস ম্যানেজার, সাইট ইন্সপেক্টর-১, সাইট ইন্সপেক্টর-২, সাইট ইন্সপেক্টর-৩, ল্যাব টেকনিশিয়ান/সাইট ইন্সপেক্টর-৪, সাইট ইন্সপেক্টর এবং ক্যাড অপারেটর নিজ নিজ জব ডেসক্রিপশন অনুযায়ী প্রকল্পের জড়িত আছেন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৮.২]।

৫.১১ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জনবল পর্যবেক্ষণ

নথি পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে, ব্যবস্থাপক হিসেবে আছেন ২ জন, প্রকৌশলী আছেন ১৪ জন, ফোরম্যান আছেন ৮ জন, শ্রমিক আছেন মোট ২২০ জন। দেখা যায় যে, চুক্তি অনুযায়ী কারিগরি জনবল নেয়ার কথা ২২০ জন এবং পরিদর্শনকালেও পাওয়া গেছে ২২০ জন। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ব্যবস্থাপকগণ প্রকল্পের মানদণ্ড, লক্ষ্যসাধারণ, ও অভিযোজন সম্পর্কিত সাধারণ নির্দেশনা প্রদান করেন। তাদের একটি মৌলিক কাজ হচ্ছে প্রকল্পের বাজেট তৈরি করে নির্ধারণ করা এবং তা পরিচালনা করা। প্রকল্পের কার্যক্রমগুলির সময়সূচী পরিচালনা করা এবং প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় সম্পদ, মানুষ, ও সরঞ্জাম সরবরাহ করা এবং ম্যানেজ করা [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৮.৩]।

৫.১২ পূর্ত কাজের গুণগতমান ও ডিজাইন লাইফের পর্যবেক্ষণ

নির্মাণকালে প্রকল্পের বিভিন্ন অংগের প্রাক্কলন ব্যয় বাজার দরের সাথে সামঞ্জস্য রেখে তৈরি করা হচ্ছে। উপরন্তু, নির্দিষ্ট স্পেসিফিকেশন মেনে, প্রকল্পের জন্য সংগ্রহ করা মালামাল বা উপকরণের গুণগতমান নিশ্চিত করার উপর জোর দেয়া ও নিশ্চিত করা হচ্ছে। পুরো প্রকল্প জুড়ে উচ্চমানের রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করার সাথে সাথে ১০০ (একশ) বছরের প্রত্যাশিত জীবনকালসহ ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ করা হচ্ছে। নির্মাণ প্রকল্পের বিস্তৃত পদ্ধতির মধ্যে রয়েছে সূক্ষ্ম পরিকল্পনা, খরচ অনুমান এবং নির্দিষ্ট মান ও বৈশিষ্ট্যের আনুগত্য। এর লক্ষ্য হলো স্থায়িত্ব, কার্যকারিতা, এবং উন্নত পরিকাঠামোর সামগ্রিক গুণগতমান নিশ্চিত করা। প্রকল্পের মেয়াদের মধ্যে প্রকল্পটি যথাযথ বাস্তবায়নের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে জমি বুঝিয়ে না দিলে ডিজাইন ও গুণগতমান বজায় রেখে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা কঠিন হয়ে পড়বে। সুতরাং তাকে নির্মাণ কাজের জন্য জমিতে ফ্রি একসেস দেয়া প্রয়োজন। [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১.৬]।

৫.১৩ প্রকল্পের নির্মাণ কাজের এবং মালামালের মান নিয়ন্ত্রণ পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের সাইটে ল্যাবরেটরি সরকারি স্বীকৃত প্রতিষ্ঠান (BAB বা BSTI) কর্তৃক অনুমোদিত। পরীক্ষাগারটি নির্ধারিত প্রক্রিয়া অনুসরণ করে অনুমোদন লাভ করেছে। এছাড়া, BUET ও KUET কর্তৃক ল্যাবরেটরি যন্ত্রাদি সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পের সাইট অফিসে Quality Assurance Plan আছে এবং তারা এটি অনুসরণ করছেন। প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরিতে ব্যবহৃত Equipment নিয়মিত যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক Calibration করা হচ্ছে। Railway Signaling System এবং এর Quality পরীক্ষার জন্য আলাদা Checklist ব্যবহার করা হচ্ছে। প্রকল্পের মালামাল ব্যবহারের পূর্বে Manufacture's Certificate এবং Third Party Laboratory-তে গুণগতমান পরীক্ষা করা হচ্ছে। প্রকল্পের Embankment-এ ব্যবহৃত মাটির উৎস ও গুণগতমান পরীক্ষা করা হচ্ছে। প্রকল্পে Design, Third Party কর্তৃক Vetting যাচাই বাছাই করা হচ্ছে এবং এটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান (DDC in joint venture with DPM) কর্তৃক যাচাই বাছাই করা হচ্ছে। রেলওয়ে সেতু, কালভার্ট, ইমব্যাঙ্কমেন্ট, রেলওয়ে ট্র্যাক ও অন্যান্য নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা নির্মাণ সামগ্রীর টেস্ট রিপোর্ট সাইট ল্যাবরেটরির একজন কর্মকর্তা অনুমোদন করেন। তিনি হচ্ছেন পরামর্শকের Quality Control Engineer-এর মাধ্যমে টিম লিডার (ডেভেলপমেন্ট ডিজাইন কনসালটেন্টস লিমিটেড)। [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১.৫ ও ৩.১.৬]।

৫.১৪ টেস্ট ফ্রিকোয়েন্সি রেজিস্ট্রা সংরক্ষণ পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের অফিসে Concrete Testing Laboratory তে Test Frequency Register, Inspection Test Plan (ITP) Register, RFI (Request for Inspection) Register, CAR (Corrective Action Report) Register, NCR (Non-conformance Report) Register আছে। প্রকল্পের আমদানীকৃত মালামাল PSI করা হয়। কাজের গুণগতমান যাচাই করার জন্য Test Frequency অনুযায়ী পরীক্ষাসমূহ যথাযথভাবে সম্পন্ন করে কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণে নিয়োজিত আছে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান। [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১.৫ ও ৩.১.৬]।

৫.১৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যবেক্ষণ

বাংলাদেশ সরকারের অনুসৃত বিভিন্ন শর্ত ও নিয়ম মেনে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেয়া হয়। এ পর্যন্ত দুজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেয়া হয়েছে। বর্তমান প্রকল্প পরিচালক (মোঃ আসাদুল হক) বিগত ১৬/০৭/২০২০ হতে অদ্যাবধি প্রকল্পে নিয়োজিত আছেন। তিনি অন্য কোন প্রকল্পের সাথে জড়িত নন। এছাড়া, ডিপিপি অনুসারে প্রেষণে/নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব নেয়ার জন্য কর্মী নিয়োগ দেয়া আছে ১৫ জন কর্মী (সেকশন ক) এবং আউটসোর্সিং হিসেবে কর্মী নিয়োগ করার কথা থাকলেও কোন নিয়োগ দেয়া হয়নি [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৮]।

৫.১৬ পিআইসি ও পিএসসি সভা পর্যবেক্ষণ

এখন পর্যন্ত প্রকল্পটির মাত্র ৩টি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিয়ম অনুযায়ী ৩ মাসে ১টি মিটিং হওয়ার কথা। কিন্তু পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির ততগুলি সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। অন্যদিকে এখন পর্যন্ত প্রকল্পটির মাত্র ৩টি প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিয়ম অনুযায়ী ৩ মাসে ১টি মিটিং হওয়ার কথা। কিন্তু পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির ততগুলি সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্পটি প্রায় ৬০ মাস অতিক্রান্ত করেছে। সে হিসেবে ২০টি পিআইসি ও ২০টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার কথা [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৯]।

৫.১৭ অডিট আপত্তি পর্যবেক্ষণ

পরিবহন অডিট অধিদপ্তর ২০১৯-২০, ২০২০-২১ ও ২০২১-২২ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে উত্থাপিত মোট ০৫টি অডিট আপত্তি প্রদান করা হয় প্রকল্প পরিচালক বরাবর। মোট ০৫টি অডিট আপত্তি জবার প্রকল্প পরিচালক

জনাব, মো: আসাদুল হক, (অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ট্র্যাক (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী) প্রদান করেছেন। কিন্তু অডিট নিস্পত্তি এখনও হয়নি [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১১]।

৫.১৮ আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যবেক্ষণ

বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের নির্মাণকাজ শেষ হলে অত্র এলাকায় শিল্প কারখানা স্থাপন, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার, কম খরচে ও দ্রুত যাতায়াত ব্যবস্থার সুযোগ সৃষ্টি হবে। জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১৮]।

৫.১৯ লগফ্রেম পর্যবেক্ষণ

বিদ্যমান প্রকল্পের অনুমোদিত ও সংশোধিত ডিপিপিতে উল্লিখিত লগফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য লগফ্রেমে উল্লিখিত কার্যক্রম অনুসারে কাজের গুণগতমান বজায় রেখে বাস্তবায়নের অভিপ্রায়ে প্রকল্পের কাজ চলমান আছে। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কাজসমূহ বাস্তবায়িত হলে রেলওয়ের ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি পাবে। রাজধানী ঢাকার সাথে আঞ্চলিক, উপ-আঞ্চলিক ও দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে। এর ফলে বর্ধিত ট্রাফিক চাহিদা পূরণ হবে। যাত্রী ও মালামালপরিবহনের ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। ফলে যাতায়াত সময় ও খরচ হ্রাস পাবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১৩]।

৫.২০ টেকসই পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প শেষ হওয়ার পর প্রকল্পের পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ, রেললাইন এবং সেবা সংশ্লিষ্ট সকল কাজের উন্নয়ন এবং সম্পাদনের জন্য নির্দিষ্ট পদক্ষেপসমূহের সমন্বয়ের টেকসই পরিকল্পনার রূপরেখা বাংলাদেশ রেলওয়ের নিকট তৈরি করা আছে। প্রকল্প শেষ হওয়ার পর পরিচালনার জন্য রাজস্ব বাজেটে হস্তান্তরের প্রয়োজন হবে। এ পরিকল্পনা অনুসারে প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সমস্ত পার্টের সাথে সমন্বয় করে বাংলাদেশ রেলওয়ে রেলসেবা সম্পাদন করবে। বস্তুত, টেকসই পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রকল্পের নির্দেশনা, লক্ষ্য এবং পরিকল্পনা একটি নির্দিষ্ট কাজক্রমে নির্ধারিত হবে যা টেকসই পরিকল্পনা সাধারণত প্রকল্পের নির্মাণের আগে পরিকল্পনার একটি পর্যালোচনা প্রক্রিয়া, সংগ্রহ ও প্রক্রিয়াবিধি উপস্থাপন করা হবে। মূলত এ পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পের রেলসেবা এবং উন্নয়ন কাজ চলমান থাকবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১৪]।

৫.২১ সপ্তম ও অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা

সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অগ্রগতির ওপর ভিত্তি করে অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা প্রণীত হয়েছে। নতুন রেললাইন নির্মাণ, যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে কোচ ক্রয় এবং বিদ্যমান রেলস্টেশনগুলোর অধিকতর উন্নয়ন ও সংকেতদান পদ্ধতির উন্নয়নে এ বিনিয়োগ কাজে লাগানো হয়েছে। দুটি পরিকল্পনার মাধ্যমে রেলপথ যোগাযোগ বিন্যাস উন্নয়ন করার কথা বলা হয়েছে, যাতে বাংলাদেশের বিভিন্ন অঞ্চলে রেল পরিবহনের মাধ্যমে সম্পদ সরবরাহ, পারিবারিক সম্পর্ক, সমাজসেবা এবং পরিবহন সেবা-সুবিধাগুলি উন্নয়ন করা যায়। প্রকল্পটি সরকারের ৭ম ও ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার উদ্দেশ্যের সাথে সম্পৃক্ত এবং সাধারণ মানুষের জন্য রেলপথ সেবা উন্নয়ন এবং যাত্রীদের সুবিধা ও নিরাপত্তা বৃদ্ধি করার বিষয়টির উপর সর্বাধিক গুরুত্ব থাকায় এটি ৭ম ও ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার লক্ষ্য অর্জনে অনেকেটা অবদান রাখবে [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.১৬ ও ৩.১৭]।

ষষ্ঠ অধ্যায়

সুপারিশ ও উপসংহার

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে বিভিন্ন তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ ও বিশ্লেষণপূর্বক প্রকল্পের সঠিক বাস্তবায়ন ও উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে নিম্নোক্ত সুপারিশমালা প্রদান করা হলো।

৬.১ সুপারিশমালা

১. বর্তমানে প্রকল্পটির সার্বিক ভৌত অগ্রগতি হয়েছে মাত্র ৪০%। বাকি ৬০% কাজ সময়মতো সম্পন্ন করতে জমি অধিগ্রহণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ ও অর্থ ছাড় করার উদ্যোগ দ্রুত গ্রহণ করা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৩.৬ এবং ৫ম অধ্যায়: অনুচ্ছেদ ৫.৬]।
২. প্রকল্পের মেয়াদ অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করতে কাজের তৎপরতা, তদারকি ও শক্তিবৃদ্ধি (Reinforcement) সুনিশ্চিত করে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অবশিষ্ট কাজ সম্পাদন করা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১.৩ ও সারণি ৩.৩]।
৩. বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রভাব এবং রাশিয়া-ইউক্রেন যুদ্ধের কারণে দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির ফলে প্রকল্প কাজের অগ্রগতি খুবই মন্থর হয়ে আসে এবং দ্রব্যের মূল্যমান সমন্বয়ের (Price Adjustment) প্রয়োজন হওয়ায় তার আশু সমাধান করা আবশ্যিক [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১.৪]।
৪. প্রকল্পে নিয়োজিত শ্রমিক ও প্রকৌশলীবৃন্দের নিরাপত্তা ও সুরক্ষা জন্য জন্য Uniform পরিধান করা ও Workplace Safety (সুরক্ষা) অত্যাবশ্যকীয় করণীয় হিসেবে পরিপালন করা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১.৬]।
৫. প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে নিয়মিত পিআইসি ও পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হওয়া আবশ্যিক এবং সভার সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.৮]।
৬. প্রকল্প এলাকায় নিরাপত্তা ও সুরক্ষা নিশ্চিত করতে রাতের বেলা প্রকল্প এলাকায় নির্মাণাধীন স্থানে প্রয়োজনীয় আলোর ব্যবস্থা, পর্যাপ্ত সাইন ও সিগন্যাল স্থাপন করা প্রয়োজন। প্রকল্প এলাকায় এগুলি নিশ্চিত থাকলে অপরাধের সম্ভাবনা ও দুর্ঘটনার ঝুঁকি কমে যায় এবং প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সহজ হয় [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১৯]।
৭. পরিবেশ ও জনস্বাস্থ্যের উপর ক্ষতিকর প্রভাব এড়িয়ে যাওয়ার জন্য আন্তর্জাতিক মানদণ্ড মেনে রেললাইন, স্টেশন ও প্রয়োজনীয় নির্মাণ কাঠামো স্থাপন করা দরকার। এটি সাধারণ পরিবেশ ও মানুষের স্বাস্থ্য সংরক্ষণে গুরুত্বপূর্ণ এবং পরিবেশের সংরক্ষণ ও উন্নয়নে একটি সম্ভাবনামূলক পদক্ষেপ যা একটি প্রশাসনিক এবং প্রকৌশলী সংযোজনে পরিচালিত হয় যাতে পরিবেশের সংরক্ষণ, প্রাকৃতিক সম্পদ রক্ষা এবং মানুষের সুরক্ষা নিশ্চিত হয় [৪র্থ অধ্যায় অনুচ্ছেদ: ৪.১.৪]।
৮. প্রকল্পের মেয়াদের মধ্যে প্রকল্পটি যথাযথ বাস্তবায়নের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ডিজাইন অনুসারে নির্মাণ কাজের জন্য ফ্রি একসেস দেয়া প্রয়োজন [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১.৬ এবং ৫ম অধ্যায়, অনুচ্ছেদ: ৫.১২]।
৯. সময়মতো বৈদেশিক মেটেরিয়াল যেমন- রেলট্র্যাক, ব্রিজ গার্ডার, এইচ-বিম, সিগন্যালিং ও কমিউনিকেশন সরঞ্জাম, রেললাইন ইলেক্ট্রিফিকেশন ও ডিজেল পাওয়ার সিস্টেম, ইত্যাদি সংগ্রহ করা প্রয়োজন। [৩য় অধ্যায়: অনুচ্ছেদ: ৩.১.৩]।

৬.২ উপসংহার

সরকার চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে সহজেই বুঝতে পারেন প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা কি এবং কি ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন প্রকল্পের অগ্রগতি যথাযথভাবে এগিয়ে নিতে। চলতি ২০২২-২০২৩ অর্থবছরে রাজস্ব বাজেটের আওতায় বাংলাদেশ রেলপথ মন্ত্রণালয়ের অধীনে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বাস্তবায়িত "মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ" শীর্ষক প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ আইএমইডির একটি সমন্বয়যোগ্য উদ্যোগ। নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রদত্ত সুপারিশসমূহ চলমান উল্লিখিত প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সহায়ক হবে, পাশাপাশি অন্য চলমান প্রকল্প ও ভবিষ্যতে বাস্তবায়িতব্য প্রকল্পের বাস্তবায়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

তথ্যসূত্র

- Zikmund, W. G. (2019), Business Research Methods, 8th Edition.
- Meredith, Jack R. and Mentel, Samuel J. (2014), Project Management: A Managerial Approach, 8th Edition.
- Annual Development Programme 2021-22, Planning Commission
- Development Project Proposal (DPP), Construction of Broad Gauge Rail Line from Madhukhali to Magura via Kamarkhali, March 2018
- <https://www.cptu.gov.bd/content/procurement-performance-and-compliance-review-checklist-cptiu>
- <https://www.greengrowthpri-bd.org/national-plans/>
[https://plandiv.gov.bd/site/files/3306e77a-62bc-4a12-b76e-91ac5e56a821/Perspective-Plan-\(2021-2041\)](https://plandiv.gov.bd/site/files/3306e77a-62bc-4a12-b76e-91ac5e56a821/Perspective-Plan-(2021-2041))
- অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা (জুলাই ২০২০-জুন ২০২৫), পৃষ্ঠা ৩৫১, সাধারণ অর্থনীতি বিভাগ, বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশন, মে ২০২১
- <https://plandiv.gov.bd/site/files/bd4f359e-ce93-4d0c-bac5-b36219aa8371/> অষ্টম-পঞ্চবার্ষিক-পরিকল্পনা-(বাংলা)
- [http://www.plancomm.gov.bd/site/files/99b0fa7c-4fca-4154-ad7c-0bc00e35df8f/Perspective-Plan-\(2021-2041\)](http://www.plancomm.gov.bd/site/files/99b0fa7c-4fca-4154-ad7c-0bc00e35df8f/Perspective-Plan-(2021-2041))

সংযুক্তি-১: অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ
(অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ-সম্পর্কিত প্রশ্ন)

১। Feasibility Study করা হয়েছে কিনা?

২। প্রকল্পের Resettlement Plan (RP) করা হয়েছে কিনা?

৩। প্রকল্পের Initial Environmental Examination (IEE), Environmental Impact Assessment (EIA) এবং Environmental Management Plan (EMP) করা হয়েছে কিনা?

৪। প্রকল্পে Contract Specification অনুযায়ী মালামাল ব্যবহার করা হচ্ছে কিনা?

৫। প্রকল্পের ব্যবহৃত মালামালের Source Approval নেয়া হয়েছে কিনা?

৬। প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরী সরকারী স্বীকৃতি কোন প্রতিষ্ঠান যেমন: Bangladesh Accreditation Board (BAB), Bangladesh Standard Testing Institute (BSTI) কর্তৃক অনুমোদিত কিনা?

৭। প্রকল্পের Concrete Testing Laboratory তে Test Frequency Register, Inspection test Plan (ITP) Register, RFI (Request for Inspection) Register, CAR (Corrective Action Report) Register, NCR (Non-conformance Report) Register আছে কিনা?

৮। Quality Assurance Plan আছে কিনা?

৯। প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরিতে ব্যবহৃত Equipment নিয়মিত যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক Calibration করা হচ্ছে কিনা?

১০। Railway Signaling System এবং এর Quality'র জন্য আলাদা Checklist ব্যবহার করা হচ্ছে কিনা?

১১। প্রকল্পের মালামাল ব্যবহারের পূর্বে Manufacture's Certificate এবং Third Party Laboratory-তে গুণগতমান পরীক্ষা করা হচ্ছে কিনা?

১২। প্রকল্পে ব্যবহৃত Work Plan/Schedule অনুযায়ী কাজ হচ্ছে কিনা?

১৩। প্রকল্পের Embankment-এ ব্যবহৃত মাটির উৎস ও গুণগত পরীক্ষা করা হচ্ছে কিনা?

১৪। PSC ও PIC-এর সভা নিয়মিত হচ্ছে কিনা?

১৫। প্রকল্পে নির্মিত ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ কত বছরের জন্য করা হয়েছে?

১৬। প্রকল্পে Design, Third Party কর্তৃক Vetting যাচাই বাছাই করা হয়েছে কিনা?

১৭। প্রকল্পের আমদানীকৃত মালামাল PSI করা হচ্ছে কিনা?

সংযুক্তি-২: দলীয় আলোচনা সম্পর্কিত চেকলিস্ট

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion)

- ১। এফজিডি সভার তারিখঃ
- ২। সভা অনুষ্ঠানের স্থানঃ..... গ্রাম/মহল্লা/ওয়ার্ডঃ..... উপজেলাঃ..... জেলাঃ.....
স্টেশনের নামঃ..... সেতুর নাম.....
- ৩। সেবা প্রদানের মান উন্নত করার জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ ০১/০৫/২০১৮ হতে ৩০/০৬/২০২৪ মেয়াদে
“মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের বাস্তবায়নের
কাজ চলছে আপনারা কি এ ব্যাপারে অবহিত? ১। হ্যা ২। না
- ৪। আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকায় বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত আছেন কি?
তাদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গভিত্তিক বিভাজন কেমন?
- ৫। এ প্রকল্পের কার্যকারিতা সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?
- ৬। এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করবে বলে আপনারা মনে করেন?
- ৭। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হবে কি? এ বিষয়ে মতামত দিন।
- ৮। এ প্রকল্পটি শুরু হওয়ার ফলে আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি?
(পরিবেশগত/ জীববৈচিত্র্য/সামাজিক)
- ৯। আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ কি ?
- ১০। আপনাদের মতে এ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ কি ?
- ১০। আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সুযোগসমূহ কি ?
- ১১। আপনাদের মতে এ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ কি?
- ১২। এ প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হলে আপনাদের এলাকায় কি কি সুযোগ সৃষ্টি হবে?
- ১৩। রেলওয়ে বাঁধ নির্মাণে মাটির উৎস সম্পর্কে আপনাদের কোন ধারণা আছে কিনা?
- ১৪। ব্যবহৃত মাটিতে কাদা/পলি মাটি দেখেছেন কি না?
- ১৫। ইটের গুণগতমান ও আকার কেমন?
- ১৬। অন্যান্য ম্যাটেরিয়াল যেমন- রেল, স্লিপার, পাথর, রড, বালি, সিমেন্ট ইত্যাদির গুণগতমান সম্পর্কে আপনাদের
মতামত কি?
- ১৭। সার্বিকভাবে প্রকল্পের কাজের গুণগতমান সম্পর্কে আপনার মতামত কি?
- ১৮। এ রেললাইন রেলসেতুর নিরাপত্তার জন্য আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে বলুন।

নং	পরামর্শ
১	
২	
৩	

এফজিডি পরিচালনাকারী:

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের নাম: এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড

তারিখ:

সংযুক্তি-৩: প্রকল্পের মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার-সম্পর্কিত চেকলিস্ট

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview-KII)

(প্রকল্প পরিচালক ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা)

- ১। উত্তরদাতার নাম:
- ২। পদবী:
- ৩। মন্ত্রণালয়/বিভাগ:
- ৪। কর্মস্থল:
- ৫। ফোন নম্বর:
- ৬। চাকরির মেয়াদ:
- ৭। আপনি “মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” প্রকল্পে কি দায়িত্বে নিয়োজিত আছেন? কত সময়ের জন্য দায়িত্ব পালন করছেন?
- ৮। প্রকল্পের ১ম সংশোধনীর কারণ ব্যাখ্যা করুন?
- ৯। প্রকল্পের আওতায় এডিপিতে যথাসময়ে অর্থ-বরাদ্দ অর্থ ছাড় এবং বিল পরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে কোন ধরনের সমস্যা রয়েছে কিনা?
- ১০। প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বেইজলাইন সার্ভে এবং সম্ভাব্যতা যাচাই প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছিল কিনা?
- ১১। প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে কিনা? হলে প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছিল কিনা?
- ১২। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে আপনি কতদিন এ প্রকল্পের দায়িত্বে আছেন? আপনি প্রকল্প এলাকায় থাকে কিনা?
- ১৩। এ প্রকল্প ছাড়া অন্য কোন প্রকল্পের দায়িত্বে আছেন কি? যদি থাকেন তা’হলে সেই প্রকল্পের নাম অনুগ্রহ করে বলেন?
- ১৪। এ প্রকল্পে আপনার পূর্বে অন্য কোন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন কিনা? যদি করে থাকেন তাদের নাম অনুগ্রহ করে বলুন।
- ১৫। ক্রয়ের ক্ষেত্রে ডিপিপি এর নির্দেশনা ক্রয় আইন বিধিমালা অনুসরণ করা হচ্ছে কিনা?
- ১৬। অডিট আপত্তি-অনাপত্তি (ইন্টারনাল/এক্সটারনাল) আছে কিনা (অডিট আপত্তির ব্রডশীট জবাবের একটি কপি অনুগ্রহ করে প্রদান করুন)?।
- ১৭। বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ডিপিপি অনুযায়ী অনুসরণ করা হয়েছে কিনা?
- ১৮। লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের আউটপুট সময়নুপাতিক হারে অর্জন করা সম্ভব হচ্ছে কিনা?
- ১৯। ভ্রমন আরামদায়ককরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন, কর্মসংস্থান সৃষ্টিকরণ, দারিদ্র হ্রাসকরণ-সংক্রান্ত ব্যাপারে প্রকল্পটি কতটুকু সহায়ক হবে বলে আপনি মনে করেন?
- ২০। প্রকল্পের পিআইসি-এর কতটি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে? কতটি সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার বিধান ছিল?
- ২১। স্টিয়ারিং কমিটির কতটি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে? কতটি সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার বিধান ছিল?
- ২২। বিধান অনুযায়ী পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত না হয়ে থাকলে তাতে প্রকল্প অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে কিনা?
- ২৩। রেলওয়ে সেতু, কালভার্ট, ইমব্যাঙ্কমেন্ট, রেলওয়ে ট্র্যাক ও অন্যান্য নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা নির্মাণ সামগ্রীর টেন্ডার রিপোর্ট সাইট ল্যাবরেটরি কোন কর্মকর্তা অনুমোদন করেন? তার নাম, পদবী, ফোন নম্বর দয়া করে প্রদান করুন।
- ২৪। প্রকল্পের ভৌত কাজ বাস্তবায়নের পথে কোন অসুবিধার সম্মুখীন হয়েছেন কিনা?

- ২৫। প্রকল্পের কাজে কি পরিমাণ জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে?
- ২৬। জমি অধিগ্রহণ অবশিষ্ট আছে কিনা? থাকলে কি পরিমাণ?
- ২৭। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমাপ্তির পর রেলওয়ে সেতু, কালভার্ট, ইমব্যাঙ্কমেন্ট, রেলওয়ে ট্র্যাক ও অন্যান্য অবকাঠামো টেকসই রাখার জন্য কোন ম্যানুয়েল আছে কিনা?
- ২৮। ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী জনবল নিয়োগ দেয়া হয়েছে কিনা?
- ২৯। ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী জনবল নিয়োগ না দেয়া হয়ে থাকলে তার কারণ কি?
- ৩০। অনুমোদিত সময়ের মধ্যে বাস্তবায়ন করার জন্য কর্তৃপক্ষের কোন ধরনের সহায়তার প্রয়োজন আছে কিনা?
- ৩১। প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে কোন কোন স্থানে অর্থনৈতিক অঞ্চল সংযুক্ত হবে বলে মনে করেন?
- ৩২। প্রকল্পের কি কি দুর্বল (Weakness) দিক ছিল বলে আপনি মনে করেন? এ দুর্বলতাসমূহ দূরীকরণে কি কি পদক্ষেপ নেয়া যেত বলে আপনি মনে করেন?
- ৩৩। প্রকল্পের সবল (Strengths) দিক কি কি ছিল বলে আপনি মনে করেন?
- ৩৪। এ প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্পের বাইরের পারিপার্শ্বিক অবস্থার কি কি সুবিধাদি কাজ করেছিল বলে আপনি মনে করেন?
- ৩৫। এ প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্পের বাইরের পারিপার্শ্বিক কি কি বাধা (Threats) কাজ করেছে? এসব বাধা (Threats) হতে রক্ষা পেতে কি কি ব্যবস্থা নেয়া যেত বলে আপনি মনে করেন?
- ৩৬। ভবিষ্যতে এ ধরনের আরো প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কি কি সুপারিশ করবেন?

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর
মোবাইল নম্বরঃ
তারিখঃ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর
মোবাইল নম্বরঃ
তারিখঃ

সংযুক্তি-৪: স্থানীয় ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার-সম্পর্কিত চেকলিস্ট

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার (In-depth Interview-IDI)

- ১। উত্তরদাতার নাম:
- ২। পদবী:
- ৩। মন্ত্রণালয়/বিভাগ:
- ৪। কর্মস্থল:
- ৫। ফোন নম্বর:
- ৬। চাকরির মেয়াদ:
- ৭। প্রকল্প এলাকার রেললাইন/ব্রিজ তৈরি সম্পর্কে আপনার মতামত:
উপকারিতা -----
অপকারিতা -----
প্রয়োজনের তুলনায় প্রাপ্তি: -----
- ৮। প্রকল্প এলাকার জমির মূল্য বেড়েছে কি? ১। হ্যা ২। না
- ৯। আপনি কি মনে করেন উক্ত রেললাইন/ তৈরি হলে এলাকার শিক্ষার উন্নতি হবে?
- ১০। আপনি কি মনে করেন উক্ত রেললাইন/ তৈরি হলে এলাকার হাটবাজার, দোকান ইত্যাদির উন্নয়ন হবে?
- ১১। আপনি কি মনে করেন উক্ত রেললাইন/ তৈরি হলে এলাকার জনগণের স্বাস্থ্য ব্যবস্থার উন্নতি হবে?
- ১২। আপনি কি মনে করেন উক্ত রেললাইন/ স্থানীয় ব্রিজ তৈরি হলে এলাকার জনগণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা হবে?
- ১৩। আপনি কি মনে করেন উক্ত রেললাইন/ব্রিজ তৈরি হলে এলাকার জনগণের নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে?
- ১৪। এ প্রকল্পের সবল দিকগুলো কি কি?
(ক) ----- (খ) ----- (গ) -----
- ১৫। এ প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলো কি কি?
(ক) ----- (খ) ----- (গ) -----
- ১৬। এ প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকগুলো কি কি?
(ক) ----- (খ) ----- (গ) -----
- ১৭। এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের এলাকায় কি কি সুযোগ সৃষ্টি হবে?
(ক) ----- (খ) ----- (গ) -----

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর

তারিখ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর

তারিখ

সংযুক্তি-৫: প্রকল্পের সুবিধাভোগী/উপকারভোগীর খানা জরিপ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

আসসালামু আলাইকুম/আদাব।

আমার নাম.....। আপনার অবগতির জন্য জানাচ্ছি যে, বাংলাদেশ রেলওয়ে ২০১৮-২০২৪ সাল মেয়াদে বাংলাদেশ রেলওয়ে “মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” প্রকল্প বাস্তবায়ন করছে। বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এ প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ-কে পরামর্শক নিয়োজিত করেছে। আমি এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ এর পক্ষ থেকে আপনাকে এ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার গবেষণায় অংশগ্রহণের জন্য অনুরোধ জানাচ্ছি। প্রকল্পের গুণগতমান, সবল ও দুর্বল দিক এবং সুযোগ ও সম্ভাবনা ইত্যাদি বিষয়ে আপনার সুচিন্তিত মতামত এ প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় বিশেষ ভূমিকা রাখবে। উল্লেখ্য যে, আপনার মতামত শুধু সমীক্ষার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে।

সেকশন-কঃ পরিচিতিমূলক তথ্য

পরিচিতিমূলক তথ্য	
জেলার নাম ও কোড	
উপজেলার নাম ও কোড	
ইউনিয়নের নাম ও কোড	
গ্রামের নাম	
রেল স্টেশনের নাম	
রেল সেকশনের নাম	
উত্তরদাতার মোবাইল নম্বর	মোবাইল নম্বর

সেকশন-খঃ সাধারণ তথ্য

নং	জিজ্ঞাস্য বিষয়	উত্তর	কোড
০১	উত্তরদাতার নাম		
০২	উত্তরদাতার লিঙ্গ	পুরুষ	১
		নারী	২
০৩	উত্তরদাতার বয়স? (তার জন্মসাল জিজেস করুন, প্রয়োজনে ঐতিহাসিক ঘটনা উল্লেখ করুন)		
০৪	আপনার পেশা কি?	কৃষিকাজ	১
		গৃহস্থলী	২
		চাকরি	৩
		শিক্ষকতা	৪
		ব্যবসা	৫
		বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহণ	৬
		পেশাজীবী (ডাক্তার/ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি)	৭
		ক্ষুদ্র ব্যবসা (কামার/কুমার/জেলে ইত্যাদি)	৮
		দিনমজুর (অকৃষি)	৯

		অন্যান্যঃ		১০
০৫	শিক্ষাগত যোগ্যতা	পড়াশোনা করেনি		০
		১ম শ্রেণি – ৫ম শ্রেণি		১
		৬ষ্ঠ শ্রেণি – ৯ম শ্রেণি		২
		এসএসসি		৩
		এইচএসসি		৪
		স্নাতক		৫
		তদুর্ধ্ব		৬
০৬	খানার সদস্য সংখ্যা			
০৭	খানার মাসিক আয়			
০৮	সেবা প্রদানের মান উন্নত করার জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ ০১/০৫/২০১৮ হতে ৩০/০৬/২০২৪ মেয়াদে "মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ" শীর্ষক চলমান প্রকল্পের বাস্তবায়নের কাজ চলছে আপনি কি এ ব্যাপারে অবহিত?	হ্যাঁ		১
		না		২
০৯	আপনার এলাকায় রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের পর বাজার ব্যবস্থার কি কোন পরিবর্তন হবে বলে আপনি মনে করেন?	হ্যাঁ		১
		না		২
৯.১	দ্রব্য প্রাপ্তির ক্ষেত্রে ----- দ্রব্য মূল্যের ক্ষেত্রে -----			
১০	রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের ফলে আপনাদের কাজ কর্মের কি কোন ধরনের পরিবর্তন হবে বলে আপনি মনে করেন?	হ্যাঁ		১
		না		২
১১	রেললাইন/রেল সেতু নির্মাণের ফলে পরিবেশগত কি কোন পরিবর্তন হবে বলে আপনি মনে করেন?	হ্যাঁ		১
		না		২
১২	রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের ফলে আপনার আয় বৃদ্ধি হবে কি?	হ্যাঁ		১
		না		২
১২.১	উত্তর হ্যাঁ হলে বর্তমানে আপনার মাসিক আয় কত? প্রকল্প সমাপ্তির পর মাসিক আয় কত হবে বলে আপনি মনে করেন?			
১৩	রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের পর যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে কি?	হ্যাঁ		১
		না		২
১৪	রেললাইন/রেল সেতু নির্মাণের ফলে আপনার কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে সুবিধা হবে কি?	হ্যাঁ		১
		না		২
	উত্তর হ্যাঁ হলে, উন্নত যোগাযোগের কারণে দ্রব্যাদির উপযুক্ত মূল্য পাবে কি? কৃষি দ্রব্যাদির পরিবহন ব্যয় কম হবে কি?			
১৫	রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের সময় আপনার পরিবারের কেউ কি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে?	হ্যাঁ		১
		না		২
১৬	রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের ফলে আপনার এলাকায় নতুন কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে কি?	হ্যাঁ		১
		না		২
১৭	রেললাইন/রেলসেতু নির্মাণের ফলে আপনার এলাকার কলেজ/বিশ্ববিদ্যালয়ে ছাত্র-ছাত্রীদের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি পাবে কি?	হ্যাঁ		১
		না		২
১৮	প্রকল্প বিষয়ে আপনাকে সার্বিক মতামত কি?			

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর

তারিখ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর

তারিখ

সংযুক্তি-৬: জমির স্বত্বাধিকারীর ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসন-সম্পর্কিত প্রশ্নমালা

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ
(জমির স্বত্বাধিকারীর ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসন-সম্পর্কিত প্রশ্নমালা)

সেকশন-কঃ পরিচিতিমূলক তথ্য

পরিচিতিমূলক তথ্য	
গ্রাম/মহল্লা/ওয়ার্ড	
উপজেলা	
জেলা	
রেল স্টেশনের নাম	
রেল সেকশনের নাম	
উত্তরদাতার মোবাইল নম্বর	মোবাইল নম্বর

সেকশন-খঃ সাধারণ তথ্য

নং	জিজ্ঞাস্য বিষয়	উত্তর	কোড
০১	উত্তরদাতার নাম		
০২	উত্তরদাতার লিঙ্গ	পুরুষ	১
		নারী	২
০৩	উত্তরদাতার বয়স? (তার জন্মসাল জিজ্ঞেস করুন, প্রয়োজনে ঐতিহাসিক ঘটনা উল্লেখ করুন)		
০৪	আপনার পেশা কি?	কৃষিকাজ	১
		গৃহস্থলী	২
		চাকরি	৩
		শিক্ষকতা	৪
		ব্যবসা	৫
		বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহণ	৬
		পেশাজীবী (ডাক্তার/ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি)	৭
		ক্ষুদ্র ব্যবসা (কামার/কুমার/জেলে ইত্যাদি)	৮
		দিনমজুর (অকৃষি)	৯
		অন্যান্যঃ	১০
০৫	শিক্ষাগত যোগ্যতা	পড়াশোনা করেনি	০
		১ম শ্রেণি – ৫ম শ্রেণি	১
		৬ষ্ঠ শ্রেণি – ৯ম শ্রেণি	২
		এসএসসি	৩

		এইচএসসি	৪
		স্নাতক	৫
		তদুর্ধ্ব	৬
০৬	আপনার ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
০৭	হ্যাঁ হলে জমির পরিমাণ কত শতাংশ		
০৮	জমির উপযুক্ত মূল্য পেয়েছিলেন কিনা? (মৌজার দর ও বর্তমান বাজার দর হিসেবে)	হ্যাঁ	১
		না	২
০৯	আপনার কোন অবকাঠামো ভাংগা হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১০	অবকাঠামো ভাংগা হলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১১	ক্ষতিপূরণের টাকা যথেষ্ট ছিল কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১২	ক্ষতিপূরণের টাকা পেতে ভোগান্তি পোহাতে হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর
মোবাইল নম্বর
তারিখ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর
মোবাইল নম্বর
তারিখ

সংযুক্তি-৭: ক্রয়-সংক্রান্ত চেকলিস্ট

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

(পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয়-সংক্রান্ত তথ্য)

১	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	
২	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	
৩	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	
৪	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	
৫	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	
৬	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	
৭	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	
৮	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	
১০	রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১১	নন রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১২	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	
১৩	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	
১৪	সিএস তৈরির তারিখ	
১৫	সিএস অনুমোদনের তারিখ	
১৬	(Notification of Award) প্রদানের তারিখ	
১৭	মোট চুক্তি মূল্য	
১৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	
১৯	কার্যাদেশ অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	
২০	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	
২১	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	
২২	সময় বৃদ্ধি থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং এর কারণ কি?	
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	
২৪	চূড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	
২৫	চূড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	
২৬	ক্রয়ের ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছিল কি না?	
২৭	না হলে কেন করা হয়নি?	

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর

তারিখ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর

তারিখ

সংযুক্তি-৮: সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নাম
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা
মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ
সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নাম

(ক) মুখ্য ব্যক্তিবর্গের তালিকা

কেআইআই (KII)- ১	
নাম	সাজ্জাদ সরদার
পদবী	সাইট ইন্সপেক্টর
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেল বিভাগ
কর্মস্থান	মধুখালী টু মাগুরা কামারখালী রেললাইন প্রজেক্ট
মোবাইল	০১৬২৫৮৭৭০৩১
কেআইআই (KII)- ২	
নাম	নিজাম
পদবী	ল্যাব টেকনিশিয়ান
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেল বিভাগ
কর্মস্থান	মধুখালী টু মাগুরা কামারখালী রেললাইন প্রজেক্ট
মোবাইল	০১৭৫৪৩৪২৮৬৭
কেআইআই (KII)- ৩	
নাম	আসিফ ইকবাল
পদবী	সাইট ইন্সপেক্টর
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেল বিভাগ
কর্মস্থান	মধুখালী টু মাগুরা কামারখালী রেললাইন প্রজেক্ট
মোবাইল	০১৭৫৩৮৩৯২৯৯
কেআইআই (KII)- ৪	
নাম	আব্দুল সামাদ
পদবী	সাইট ইন্সপেক্টর-২
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেল বিভাগ
কর্মস্থান	মধুখালী টু মাগুরা কামারখালী রেললাইন প্রজেক্ট
মোবাইল	০১৭১৮৭৭৮১৫৫
কেআইআই (KII)- ৫	
নাম	হুমায়ুন কবির
পদবী	সুপারভিশন ইঞ্জিনিয়ার
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেল বিভাগ
কর্মস্থান	মধুখালী টু মাগুরা কামারখালী রেললাইন প্রজেক্ট
মোবাইল	০১৭৭১১২৩০৫০
কেআইআই (KII)- ৬	
নাম	আ: রাজ্জাক
পদবী	অটোক্যাড অপারেটর
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	রেল বিভাগ
কর্মস্থান	মধুখালী টু মাগুরা কামারখালী রেললাইন প্রজেক্ট
মোবাইল	০১৯৩৯২২৯২১৯

(খ) নিবিড় সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তিবর্গের তালিকা

আইডিআই (IDI)- ১	
নাম	আ. খা. মহিউদ্দিন
পদবী	অধ্যক্ষ (ভারপ্রাপ্ত)
প্রতিষ্ঠান	বীর শ্রেষ্ঠ আব্দুর রউফ সরকারি কলেজ
কর্মস্থান	বীর শ্রেষ্ঠ আব্দুর রউফ সরকারি কলেজ
মোবাইল	-
আইডিআই (IDI)- - ২	
নাম	মনিরুজ্জামান চৌধুরী
পদবী	সাধারণ সম্পাদক
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	কামারখালী ইউনিয়ন আওয়ামীলীগ
কর্মস্থান	কামারখালী ইউনিয়ন আওয়ামীলীগ অফিস
মোবাইল	-
আইডিআই (IDI)- - ৩	
নাম	মো: রাকিব হোসেন চৌধুরী
পদবী	চেয়ারম্যান
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	কামারখালী ইউনিয়ন পরিষদ
কর্মস্থান	কামারখালী ইউনিয়ন পরিষদ অফিস
মোবাইল	-
আইডিআই (IDI)- ৪	
নাম	মো: কলিম উল্লাহ
পদবী	প্রভাষক
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	সরকারি বীর শ্রেষ্ঠ আব্দুর রউফ মহাবিদ্যালয়
কর্মস্থান	সরকারি বীর শ্রেষ্ঠ আব্দুর রউফ মহাবিদ্যালয়
মোবাইল	-
আইডিআই (IDI)- ৫	
নাম	সুকুমার ভৌমিক
পদবী	টিম লিডার
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	পরামর্শক প্রতিষ্ঠান
কর্মস্থান	পরামর্শক প্রতিষ্ঠান
মোবাইল	-
আইডিআই (IDI)- ৬	
নাম	আবুল কালাম আজাদ
পদবী	ম্যানেজার
মন্ত্রণালয়/বিভাগ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান
কর্মস্থান	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান
মোবাইল	-

(গ) এফজিডি বা দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের নাম

এফজিডি: ১				
তারিখ: ১৫-০৪-২০২৩				
সময়কাল: ২.০০- ৩.৩০				
আলোচনার স্থান: রামনগর ঠাকুরবাড়ি				
নং	নাম	বয়স	পেশা	মোবাইল নং
১	মো: আবুল কাশেম মোল্লা	৬৮	চেয়ারম্যান	০১৭২০৬৫৫৫১৬
২	আ: হান্নান	৬৭	জমির মালিক	০১৭৬৪৬২৬১৪৮
৩	মো: রমজান	৪০	ব্যবসা	০১৭১৭০০৮২০১
৪	মো:মান্নান	৬০	মেম্বার	০১৬৭৬২৯০০১৩
৫	জতিময় বিশ্বাস	৬২	কৃষক	০১৭২৯৭২১৬৭৭
৬	নিকেন্দ্রনাথ বিশ্বাস	৪০	শিক্ষক	০১৭৩৭০৩৪০৩১
৭	মনোরজন বিশ্বাস	৫৯	কৃষক	০১৯১৮৩১৯৫৫৮
৮	আ: মান্নান	৫৬	কৃষক	০১৭১৮০০২৬৪৬
৯	মো: মিজানুর রহমান	৫২	ব্যবসা	০১৭১২৫৪০০৭৪
১০	আব্দুল্লাহ আলদুলাল	৪০	ব্যবসা	০১৭২০২৩৭২৬৪
এফজিডি: ২				
তারিখ: ১৬-০৪-২০২৩				
সময়কাল: ৯.০০-১১.০০				
আলোচনার স্থান: গ্রাম ছোট গোপালদী বাগাট				
নং	নাম	বয়স	পেশা	মোবাইল নং
১	আ: রাজ্জাক মোল্লা	৬০	ইউপি মেম্বার	০১৯৯৩৫১১০১৪
২	আইয়ুব শেখ	৪১	ইমাম	০১৯৮২৬০০৯৪৩
৩	হাফেজ মো: আলমগীর	৫২	ব্যবসা	০১৭৬৮৬৮৪৮৯১
৪	আ: মান্নান শেখ	২৭	শিক্ষক	০১৮৭৭৭৬৫১০২
৫	তিথি	৬২	শিক্ষক	০১৭৭৭২০৫৯৩৯
৬	ইরান মৃধা	৪০	কৃষক	০১৯৯৫৯১৬৬৭১
৭	হাফেজ মো: দেলোয়ার	৪২	ইমাম	০১৯৯৮৭৩২৫১৯
৮	আলেয়া বেগম	৫৬	গৃহিণি	০১৮৩১০৫৮৮৪১
এফজিডি: ৩				
তারিখ: ১৫-০৪-২০২৩				
সময়কাল: ৩.৩০-৪.৩০				
আলোচনার স্থান: কামার খালী ইউনিয়ন পরিষদ				
নং	নাম	বয়স	পেশা	মোবাইল নং
১	মো রাকিব	৬০	চেয়ারম্যান	০১৭১২২৮৭৭১২৩
২	মো: মনিরুজ্জামান	৫০	সাধারণ সম্পাদক, বা:আ:কা:শা;	০১০১৭১১৩৩৪১৪০
৩	মো: আবু বকর	৭৭	বীর মুক্তিযোদ্ধা	০১৯১৫৮৮২৭৯২
৪	মো:আছাদুল্লাহ	৩৮	মেম্বার	০১৭৩৯৪৫৪১১১২
৫	মো:ফারুক	৪৪	সমাজ সেবক	০১৮৫২০৫২৭৪৬
৬	আকরাম	৪০	সমাজ সেবক	০১০১৭৯৪৬৪৪০৪৩৮
৭	মো:সাখায়াত	৫০	সমাজ প্রতিনিধি	০১৭১২০৪৫৯২৪
৮	আবুবকর	৪৪	ইউ পি সদস্য	০১৭১৮০০২৬৪৬
৯	মো: সাজদুল ইসলাম	৩৯	ইউ পি সদস্য	০১৭১২৫৪০০৭৪

এফজিডি: ৪

তারিখ: ১৭-০৪-২০২৩

সময়কাল: ১১.০০-১২.৩০

আলোচনার স্থান: পাইকপাড়া রেল গেইট বাজার

নং	নাম	বয়স	পেশা	মোবাইল নং
১	মো ইমরানুল করিম	৪১	ব্যবসা	০১৯৮৭৩৭৮৬৬৭
২	মো: ইসলাম মোল্লা	৫৬	অবসরপ্রাপ্ত সেনা	০১৯১৯৮৬৫৯০৭
৩	মো: দেলোয়ার	৭৭	কৃষি	০১৯৬৬৩২০১৬৩
৪	মো:জালাল	৫৩	মেম্বার	০১৭৩৫০৯৯৫০৭
৫	মো:মুনজুরুল ইসলাম	৫৪	সমাজ সেবক	০১৬৭৫৯৭৯১৯৬
৬	খলিলুর রহমান	৬৭	কৃষি	০১৯৫৫৬৪৬৭২৬
৭	মো; হা; আলম	৫০	ইমাম	০১৭১৬৬৭৬৭৩২
৮	সাইফুল	৪৪	ভেনচালক	০১৯৮১৪৩৪০৮৪২

এফজিডি: ৫

তারিখ: ১৬-০৪-২০২৩

সময়কাল: ৩.০০-৪.৩০

আলোচনার স্থান: দড়ি বাজার আরকান্দি

নং	নাম	বয়স	পেশা	মোবাইল নং
১	মো ইসহাক	৬৫	মুক্তিযোদ্ধা	০১৭১৫৩২৮৩৫১
২	মো: ওবাইদুর	৫৬	ব্যবসা	০১৭৮১২২৩১০৫
৩	মো: কুদ্দুস সেখ	৭৭	কৃষি	-
৪	মো:রোস্তুম আলী	৫৩	মেম্বার	-
৫	মো:মোশারফ মোল্লা	৫৪	সমাজ সেবক	-
৬	মাহবুব মোল্লা	৬৭	কৃষি	০১৭৭৪১৪৮৭১৪
৭	মো; অসীম কুমার সাহা	৩৮	ইউ পি সদস্য	০১৭২৬৩২৬৩০৭

এফজিডি: ৬

তারিখ: ১৭-০৪-২০২৩

সময়কাল: ১১.০০-১২.৩০

আলোচনার স্থান: শইলাডুবি

নং	নাম	বয়স	পেশা	মোবাইল নং
১	মো দুলাল চন্দ্র বিশ্বাস	৭৯	কৃষক	০১৭৩২৪০২৯৮৯
২	মো: ন্নিপেন্দ্রনাথ	৫৬	কৃষক	-
৩	মো: এরুল ইসলাম	৭৭	কৃষক	-
৪	মো:বিমল চন্দ্র বালা	৫৩	শিক্ষক	০১০১৭৬৬১৬১৬৭০
৫	মো:আলোক কুমার	৫৪	কৃষক	০১৭২৮২২৯০৬৭
৬	সোহাগ মন্ডল	৬৭	চাকরি	০১৭১১৯৭০৯৪৪
৭	গনেশ বালা	৭৮	ব্যবসা	০১৯৩২৭০৯৮৯৯
৮	কিংকর সাহা	৩০	চাকরি	০১৮৩৪৪২৭১০৪১

সংযুক্তি-৯: প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি-সংক্রান্ত তথ্য

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি-সংক্রান্ত তথ্য

বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের বিপরীতে ২০১৯-২০, ২০২০-২১ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে উত্থাপিত ০২টি অডিট মেমোর জবাব পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা বরাবর প্রেরণ করা হয়। দুটি (০২) অডিট মেমোর জবাব প্রদান করেন প্রকল্প পরিচালক, জনাব, মো: আসাদুল হক, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ট্র্যাক (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।

অডিট আপত্তি : অর্থবছর ২০১৯-২০ ও ২০২০-২১

অডিট মেমো নং ১

শিরোনাম

Mobilization Advance হতে ভ্যাট কর্তন না করায় রাজস্ব ক্ষতি ৬,৬২,০৪,৯৪৪/- (ছয় কোটি বাষট্টি লক্ষ চার হাজার নয়শত চুয়াল্লিশ) টাকা

বিবরণ

বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন “মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” এ ২০১৯-২০, ২০২০-২১ অর্থ বছরে পরিশিষ্টে উল্লিখিত কার্যক্রমের ক্ষেত্রে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের এসআরও নং ১৪৯/- আইন/২০২০/১১০ মূসক, তারিখ ১১/০৬/২০২০ খ্রি. অনুযায়ী ৭.৫% হারে ভ্যাট কর্তন না করায় রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে $(৮৮২৭৩২৫৮৮ * ৭.৫\%) = ৬,৬২,০৪,৯৪৪/-$ টাকা।

অনিয়মের কারণ

জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের এসআরও নং ১৪৯/- আইন/২০২০/১১০ মূসক, তারিখ ১১/০৬/২০২০/১১০ মূসক, তারিখ ১১/০৬/২০২০ খ্রি. এর লংঘন।

আপত্তির জবাব

উপরোক্ত কোয়ারী সিটের জবাবে জানানো যাচ্ছে যে ‘মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ’ প্রকল্পের Package No. WD1 এবং Package No. WD2-এর চুক্তিপত্র ২৩/০৫/২০২১ তারিখে স্বাক্ষরিত হয়। Package No. WD1 চুক্তিমূল্য ৪৩৩,৭৮,৩২,৯০৮.৫৬ টাকা এর বিপরীতে ৪৩,৩৭,৮৩,২৯০.৮৬ টাকা Mobilization Advance এবং Package No. WD2 চুক্তিমূল্য ৪৪৮,৯৪,৯২,৯৭৫.৮৬ টাকা এর বিপরীতে ৪৪,৮৯,৪৯,২৯৭.৫৯ টাকা Mobilization Advance প্রদানের জন্য বিল এফএএন্ডসিও/প্রকল্প ঢাকা দপ্তরে প্রেরণ করা হয়। উক্ত বিল দুটি হতে নিয়মানুযায়ী ভ্যাট কর্তন করার জন্য হিসাব বিভাগ ঢাকাকে বলা হয়। হিসাব বিভাগ ঢাকা কর্তৃক Package No. WD-এর বিপরীতে ৩.২৫.৩৩,৭৪৭ টাকা এবং Package No. WD2-এর বিপরীতে

৩,৩৬,৭১,১৯৮.০০ টাকা ভ্যাট কর্তন করা হয়। এমতাবস্থায়, উপরোক্ত বর্ণনার আলোকে আপত্তি নিষ্পত্তি হিসেবে গণ্য করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

অডিট মেমো নং ২

শিরোনাম

বীমা না করায় ভ্যাট বাবদ ক্ষতি ৭,২৮.৯৮,০৮১ (সাত কোটি অষ্টাশ লক্ষ আটানব্বই হাজার একাশি) টাকা।

বিবরণ

রেলপথ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন “মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” প্রকল্পে ২০১৯-২০ ও ২০২০-২১ অর্থ বছরে বীমা না করায় ভ্যাট বাবদ রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে ৭,২৮.৯৮,০৮১ টাকা। বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন “মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ” প্রকল্পে ২০১৯-২০ ও ২০২০-২১ বুদ্ধিবৃত্তিক ও পেশাগত সেবা এবং কার্যক্রমের ক্ষেত্রে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান চুক্তিকালীন কোন বীমাপত্র দাখিল না করায় বীমা প্রিমিয়ামের উপর ভ্যাট বাবদ রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে ৭,২৮.৯৮,০৮১ টাকা।

চুক্তিপত্রের Particular Condition of Contract যাচাইকালে পরিলক্ষিত হয় যে, চুক্তিকালীন Particular Condition of Contract অনুযায়ী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান বীমাপত্র দাখিল করেনি। Particular Condition of Contract –এর ক্লজ ৩৬.১ অনুযায়ী বীমা করার বাধ্যবাধকতা রয়েছে। এছাড়া জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের এসআরও নং- ১৬৮ আইন/২০১৩/৬৭২ মূসক, তারিখ ০৬/০৬/২০১৩-এর নির্দেশনা অনুযায়ী বীমা প্রিমিয়ামের উপর ১৫% ভ্যাট বাবদ ৭,২৮.৯৮,০৮১/- রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে।

অনিয়মের কারণ

(ক) Particular Condition of Contract-এর ক্লজ ৩৬.১, ও

(খ) জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের এসআরও নং- ১৬৮ আইন/২০১৩/৬৭২ মূসক, তারিখ ০৬/০৬/২০১৩ খ্রি. এর লংঘন।

আপত্তির জবাব

উপরোক্ত কোয়ারী সিটের জবাবে জানানো যাচ্ছে যে ‘মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ’ প্রকল্পের সার্ভিস প্যাকেজ SD-1-এর পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক চুক্তিকালীন সময়ে বীমা পত্র দাখিল করে। Package No. WD1-এর বিপরীতে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান কর্তৃক Particular Condition of Contract-এর ক্লজ ৩৬.১ অনুযায়ী বীমাপত্র দাখিল করে। Package No. WD2-এর বিপরীতে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান কর্তৃক Particular Condition of Contract-এর ক্লজ ৩৬.১ অনুযায়ী বীমাপত্র দাখিল করার জন্য সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারকে পত্র লেখে। সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার কর্তৃক পরবর্তী বিলে বীমা পত্র দাখিল করবে। এমতাবস্থায়, উপরোক্ত বর্ণনার আলোকে আপত্তি নিষ্পত্তি হিসেবে গণ্য করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

অডিট আপত্তি : অর্থবছর ২০২১-২২

বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পের বিপরীতে ২০২১-২২ অর্থবছরে আয়-ব্যয়ের কমপ্ল্যায়েন্স নিরীক্ষাতে উত্থাপিত ০৩টি অডিট মেমোর জবাব পরিচালক, পরিবহন অডিট অধিদপ্তর, অডিট কমপ্লেক্স (১১ তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা বরাবর প্রেরণ করা হয়। তিন (০৩) টি অডিট মেমোর জবাব প্রদান করেন প্রকল্প পরিচালক, জনাব, মো: আসাদুল হক, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ট্র্যাক (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।

অডিট মেমো নং ১

শিরোনাম

চুক্তিপত্র অনুযায়ী জয়েন্ট ভেঞ্চার প্রতিষ্ঠার পার্টনারদের নামের অনুকূলে জয়েন্ট ভেঞ্চার ফার্ম হিসেবে ১২ ডিজিটের টিআইএন (TIN) না থাকায় অতিরিক্ত হারে ও অনাবাসি হিসেবে কর্তনযোগ্য না করায় সরকারের ৩৮২৬২২১৩.০০ তিন কোটি, বিরাশি লক্ষ, বাষট্টি হাজার দুইশত তের) টাকা রাজস্ব ক্ষতি।

বিবরণ

রেলপথ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন প্রধান প্রকৌশলী/পশ্চিম-এর মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথে নির্মাণ প্রকল্পের ২০২১-২০২২ অর্থবছরে চুক্তিপত্র অনুযায়ী জয়েন্ট ভেঞ্চার প্রতিষ্ঠানের পার্টনারদের নামের অনুকূলে জয়েন্ট ভেঞ্চার ফার্ম হিসেবে ১২ ডিজিটের টিআইএন (TIN) না থাকায় অতিরিক্ত হারে ও অনাবাসি হিসেবে কর্তনযোগ্য আয়কর কর্তন না করায় সরকারের ৩৮২৬২২১৩.০০ টাকা ক্ষতি হয়েছে।

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ প্রকল্পের নথি, চুক্তিপত্র নং ৫৪. ০১.৮১০০.১৫৫.০৩.১১৭.২১; তারিখ ২৩/০৫/২০২১ খ্রিস্টাব্দ Package No. WD1: এবং চুক্তিপত্র নং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫.০৩.১১৮.২১; তারিখ ২৩/০৫/২০২১ খ্রিস্টাব্দ Package No. WD2: সার্বিক কার্যক্রমের উপর কমপ্লায়েন্স নিরীক্ষাকার্য সম্পাদনকালে বিল ফাইল ৫৪. ০১.৮১০০.১৫৫.০৩.১১৭.২১ এবং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫.০৩.১১৮.২১-এর আইপিসি এবং জয়েন্ট ভেঞ্চার ঠিকাদারের টিআইএন পর্যালোচনা দেখা যায়, সংশ্লিষ্ট পার্টনার China Railway Construction Bridge Engineering Bureau Group Co & Ltd এবং CREC-CCCL Joint venture-এর নামে টিআইএন (TIN) সনদ না দিয়ে অন্য পার্টনারদের অনুকূলে টিআইএন (TIN) সনদ নেয়া হয়েছে। অথচ উক্ত টিআইএন (TIN) সনদ যাচাই না করে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান সম্পাদিত কাজের বিল হতে ৭.৫% হারে আয়কর কর্তন করে পরিশোধ করা হয়েছে। অর্থাৎ বিলের প্রাপক ১২ ডিজিটের টিআইএন ধারী নন; তাই অর্থ আইন-২০১৭ অনুযায়ী উৎসে কর হার নির্ধারিত কর হার অপেক্ষা ৫০ শতাংশ বেশি হবে। অপরদিকে আয়কর অধ্যাদেশ ২০২১-২২ অর্থবছরে আলোচ্য জয়েন্ট ভেঞ্চার ফার্ম অনাবাসি হিসেবে বিবেচিত হলেও নিবাসি হিসেবে আয়কর কর্তন করা হয়েছে। তাই এক্ষেত্রে আলোচ্য কাজের ঠিকাদার ফার্ম-এর নিকট হতে আয়কর বাবদ ৩৮২৬২২১৩.০ টাকা কম কর্তন করা হয়েছে।

অর্থ আইন ২০১৭-এর মাধ্যমে অধ্যাদেশ ১৯৮৪-এর ধারা ৫২-এর প্রবিসো অনুযায়ী যদি প্রাপক ১২ ডিজিট টিআইএন ধারী না হোন তাহলে উৎসে করের হার নির্ধারিত হার অপেক্ষা ৫০ শতাংশ বেশি হবে এবং ধারা-২-এর ক্লজ ৫৫-এর রেজিমেন্ট সংজ্ঞাটি অর্থ আইন ২০১৯-এর মাধ্যমে সংশোধন অনুযায়ী কোন আয় বৎসরে Hindu Undivided Family বা Firm বা Other Association of Persons-এর মর্যাদা রেসিডেন্ট হতে হলে সংশ্লিষ্ট বছরে এদের নিয়ন্ত্রণ এবং ব্যবস্থাপনা সম্পূর্ণরূপে বাংলাদেশে পরিচালিত হতে হবে। এ বিধান ২০১৯-২০২০ অর্থবছর হতে কার্যকর হবে। আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪-এর সেকশন ৫৬-এর পরিশিষ্ট অনুযায়ী অনাবাসি ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের সিভিল ওয়ার্ক-এর ক্ষেত্রে কর্তনযোগ্য আয়করের হার ৭.৫%। অথচ এক্ষেত্রে উপর্যুক্ত বিধি-বিধানের নির্দেশনা লঙ্ঘন করে আয়কর কম কর্তন করায় সরকারের ৩৮২৬২২১৩.০০ টাকা ক্ষতিসাধন করা হয়েছে।

অনিয়মের কারণ

অর্থ আইন ২০১৭-এর মাধ্যমে আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪-এর ধারা ৫২-এর প্রবিসো ও ধারা-২ এর ক্লজ ৫৫ এবং আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪-এর সেকশন ৫৬-এর পরিশিষ্ট ২১-এর নির্দেশনা লঙ্ঘন।

আপত্তির জবাব

উপরোক্ত কোয়ারী সিটের প্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ' প্রকল্পের সুপারভিশন কাজের জন্য আন্তর্জাতিক মানের পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োজিত আছে। উক্ত পরামর্শ প্রতিষ্ঠান যাবতীয় কাজের ডিজাইন, সুপারভিশন, কাজের গুণগতমান, কাজের পরিমাণ নির্ধারণ প্রভৃতি কার্য

সম্পাদন করে থাকে। বিভিন্ন কাজের বিল প্রদানের পূর্বে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কোয়ান্টিটি সার্ভেয়ার (কিউএসই এন্ড কিউসি) কর্তৃক প্রকৃত কাজের পরিমাণ নির্ধারণপূর্বক বিল প্রস্তুত করা হয়। বিলসমূহ পরবর্তীতে প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হয়ে সরকার কর্তৃক নির্ধারিত নির্ধারিত ভ্যাট (VAT) এবং আইটি (IT) কর্তনপূর্বক বিলটি পাশ করার জন্য এফ এ এন্ড সি এ/ প্রকল্প, ঢাকা দপ্তরে প্রেরণ করা হয় এবং সেই অনুযায়ী এফ এ এন্ড সি এ/ প্রকল্প, ঢাকা দপ্তর কর্তৃক সরকার নির্ধারিত হারে ভ্যাট (VAT) এবং আইটি (IT) কর্তনপূর্বক বিলটি পাশ করে। এমতাবস্থায়, উপরোক্ত বর্ণনার আলোকে আপত্তি নিষ্পত্তি হিসেবে গণ্য করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

অডিট মেমো নং ২

শিরোনাম

পরামর্শক সরবরাহ সেবা মূল্যের উপর আয়কর আরোপ না করে Including Tax and VAT মূল্যের উপর আয়কর আরোপ করায় সরকারের ২৫১৮৮২১.০০ (পঁচিশ লক্ষ আঠার হাজার আটশত একুশ) টাকা আর্থিক ক্ষতি।

বিবরণ

রেলপথ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন প্রধান প্রকৌশলী/পশ্চিম-এর 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথে নির্মাণ' প্রকল্পের ২০২১-২০২২ অর্থবছরে পরামর্শক সেবা মূল্যের উপর আরোপ না করে Including Tax and VAT মূল্যের উপর আয়কর আরোপ করায় সরকারের ২৫১৮৮২১.০০ (পঁচিশ লক্ষ আঠার হাজার আটশত একুশ) টাকা আর্থিক ক্ষতি।

'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথে নির্মাণ' প্রকল্পের সার্বিক কার্যক্রমের উপর কমপ্লায়েন্স নিরীক্ষাকার্য সম্পাদনকালে বিল ফাইল পরামর্শক সেবা প্রতিষ্ঠান সংশ্লিষ্ট নথি, চুক্তিপত্র নং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫.০১.১৪৬.১৮ (এসডি-১), তারিখ ২৯.০৫.২০১৯ এবং ইনভয়েস পর্যালোচনায় দেখা যায়, সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠান বিভিন্ন সময়ে বিল পরিশোধ করা হয়। চুক্তিপত্রের Appendix 5: Cost Estimate হতে দেখা যায় ভ্যাট এবং ট্যাক্স চুক্তিমূল্যের অন্তর্ভুক্ত নয় (Including Tax and VAT)। ভ্যাট ভোক্তা সংশ্লিষ্ট বিধায় রেলওয়ে কর্তৃক পরিশোধ্য কিন্তু আয়কর আয় কারক কর্তৃক পরিশোধ্য। আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪-এর সেকশন ৫২ অনুসারে Advisory or Consultancy Service-এর ক্ষেত্রে ভিত্তিমূল্য/চুক্তিমূল্য ২৫ লক্ষ টাকার বেশি হলে ১২% হারে আয়কর কর্তনযোগ্য। কিন্তু কিছু এক্ষেত্রে উক্ত আদেশ উপেক্ষা করে আয়কর কর্তন না করে রেলওয়ে একাউন্ট হতে আয়কর পরিশোধ করা হয়েছে। ফলে সরকারের আর্থিক ক্ষতি হয়েছে ২৫১৮৮২১.০০ টাকা।

অনিয়মের কারণ

আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪-এর ধারা ৫২-এর লঙ্ঘন।

আপত্তির জবাব

উপরোক্ত কোয়ারী সিস্টের প্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ' প্রকল্পের সুপারভিশন কাজের জন্য আন্তর্জাতিক মানের পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োজিত আছে। উক্ত পরামর্শ প্রতিষ্ঠান কর্তৃক দাখিলকৃত বিলসমূহ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হয়ে সরকার কর্তৃক নির্ধারিত নির্ধারিত ভ্যাট (VAT) এবং আইটি (IT) কর্তনপূর্বক বিলটি পাশ করার জন্য এফ এ এন্ড সি এ/ প্রকল্প, ঢাকা দপ্তরে প্রেরণ করা হয়। সেই অনুযায়ী এফ এ এন্ড সি এ/ প্রকল্প, ঢাকা দপ্তর কর্তৃক সরকার নির্ধারিত হারে ভ্যাট (VAT) এবং আইটি (IT) কর্তনপূর্বক বিলটি পাশ করে। এমতাবস্থায়, উপরোক্ত বর্ণনার আলোকে আপত্তি নিষ্পত্তি হিসেবে গণ্য করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

অডিট মেমো নং ৩

শিরোনাম

ভ্যাট বাবদ ২৭৩৬৪৯১ (সাতাশ লক্ষ ছত্রিশ হাজার চার শত একানব্বই) টাকা সরকারের কোষাগারে জমাদানের প্রমাণক পাওয়া যায়নি।

বিবরণ

রেলপথ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন প্রধান প্রকৌশলী/পশ্চিম-এর 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথে নির্মাণ' প্রকল্পের ২০২১-২০২২ অর্থবছরে ভ্যাট বাবদ ২৭৩৬৪৯১ (সাতাশ লক্ষ ছত্রিশ হাজার চার শত একানব্বই) টাকা সরকারি কোষাগারে জমাদানের প্রমাণক পাওয়া যায়নি। বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীন 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথে নির্মাণ' প্রকল্পে বৈদ্যুতিক লাইন স্থানান্তর সংক্রান্ত নথি (নথি নং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫.০৩.১৪৭.২০) প্রদত্ত অগ্রিমের প্রাক্কলন ও বিল /ভাউচার এবং পত্র নং ৫৪.০১.৮১০০.১৫৫.০৩.১৪৭.২০-৬৫৩, তারিখ: ২৯/০৬.২০২২ খ্রি. পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, 'অধীন'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথে নির্মাণ' প্রকল্পে রেললাইনের এ্যালাইমেন্টের উপর থাকা বৈদ্যুতিক লাইন/খুঁটি স্থানান্তর (জমাভিত্তিক কাজ) কাজের জন্য ওরয়স্ট জোন পাওয়ার ডিস্ট্রিবিউশন কোম্পানি লিমিটেডকে (ভ্যাটবাবদ অন্তর্ভুক্ত ২৭৩৬৪৯১ টাকা) ২৪২১৮৭৮৮ টাকা অগ্রিম প্রদান করা হয়। কিন্তু ভ্যাট বাবদ গৃহীত ২৭৩৬৪৯১ টাকা ট্রেজারি চালানের মাধ্যমে সরকারি কোষাগারে জমাদানের কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি। ফলে অগ্রিমের সাথে ১৫% ভ্যাট বাবদ গৃহীত ২৭৩৬৪৯১ টাকা সরকারি কোষাগারে জমা প্রদান না করায় রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে।

অনিয়মের কারণ

জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের ভ্যাট এসআরও নং -২৩৭-আইন/২০২১/১৬০ মুসক, তারিখ ২৯/০৬/২০২১ খ্রি. এর লঙ্ঘন।

আপত্তির জবাব

উপরোক্ত কোয়ারী সিটের প্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে 'মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ' শীর্ষক প্রকল্পটি মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর অগ্রাধিকারভিত্তিক প্রকল্প। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের সমুদয় কাজ সম্পন্ন করার জন্য নির্দেশনা আছে। প্রকল্পের রেললাইন নির্মাণ কাজের এ্যালাইমেন্টের উপর থাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থানান্তর কাজের জমাভিত্তিক কাজ হিসেবে ২৪২১৮৭৮৮/- টাকার একটি চেক প্রদান করা হয়। উত্থাপিত অডিট আপত্তির বিষয়ে ওজোপাডিকোর ফরিদপুরকে অবহিত করা হলে ওজোপাডিকোর ফরিদপুর কর্তৃক প্রকল্প এলাকায় বিদ্যমান বৈদ্যুতিক লাইন স্থানান্তর জমাভিত্তিক কাজটি টেন্ডার আহবান প্রক্রিয়াধীন আছে। বাস্তব কাজ শেষে পরিমাপ সাপেক্ষে ভ্যাট (VAT) এবং আইটি (IT)-এর অর্থ বিধি অনুসারে সরকারি কোষাগারে জমা প্রদান করা হবে মর্মে অবহিত করে। এমতাবস্থায় উল্লিখিত বর্ণনার আলোকে আপত্তি নিষ্পত্তি হিসেবে গণ্য করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

সংযুক্তি-১০: প্রকল্পের প্যাকেজভিত্তিক চলমান কাজের তালিকা

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

প্রকল্পের প্যাকেজভিত্তিক চলমান কাজের তালিকা

প্যাকেজ WD-1

মধুখালী থেকে মাগুরা হয়ে কামারখালী পর্যন্ত ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণসহ স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম, প্লাটফর্ম শেড, অ্যাপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং এরিয়া, আরসিসি বক্স কালভার্ট, লেভেল জিং গেট, বীধ, ব্যাংক সুরক্ষা প্রাচীর, বাউন্ডারি ওয়াল, ব্যালাস্ট ওয়াল, কার্ড পোস্ট, কেএম পোস্ট, ক্রীপ পোস্ট, সিগন্যালিং, টেলিকম, ইলেকট্রিক ওয়ার্কস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান

China Railway Group Ltd – Castle Construction Co., Ltd.

(CREC-CCCL Joint Venture)

চলমান কাজসমূহ (Ongoing Work)



বীধ বেড প্রস্তুতি



পিভিডি ইনস্টলেশন



এফডিডি পরীক্ষা



প্রান্তিককরণ চেকিং



সমাপ্ত বক্স কালভার্ট



বালি নিষ্কাশন স্তর প্রস্তুতি

প্রকল্পের অগ্রগতির ছবিসমূহ (Project Progress Snapshots)



ফিল্ড ডিসিপি পরীক্ষা



স্টোন চিপসের গ্রেডেশন

প্যাকেজ WD-2

২টি মেজর ব্রিজ নির্মাণ। এইচ-বিমসহ ২৫ টন এক্সেল লোডিংসহ বিজি স্ট্যান্ডার্ড মেজর ব্রিজ (ভায়াডাক্টসহ মেজর ব্রিজ ১ # ১৬৮০ মি এবং মেজর ব্রিজ ২ # ১৬৮০ মিটার)।

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান

China Railway Bridge Engineering Bureau Group Co, Ltd.
Mir Akhtar Hossain Ltd.
(CRCC -MAHL Joint Venture)

চলমান কাজসমূহ (Ongoing Work)



পিসি গার্ডার কাস্টিং



পিসি গার্ডার কাস্টিং



ইস্পাত কেসিং পাইপ ড্রাইভিং



পাইল কাস্টিং



পাইল লোড টেস্ট



পাইল ক্যাপ বটম সিসি কাস্টিং



পিয়ার ক্যাপ কিউরিং কাজ



সমাপ্ত পিয়ার ক্যাপ

চলমান কাজ পরিদর্শন (On going work inspection)



সংযুক্তি-১১: চন্দনা রেল ব্রিজ ও গড়াই রেল ব্রিজের ডিজাইন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

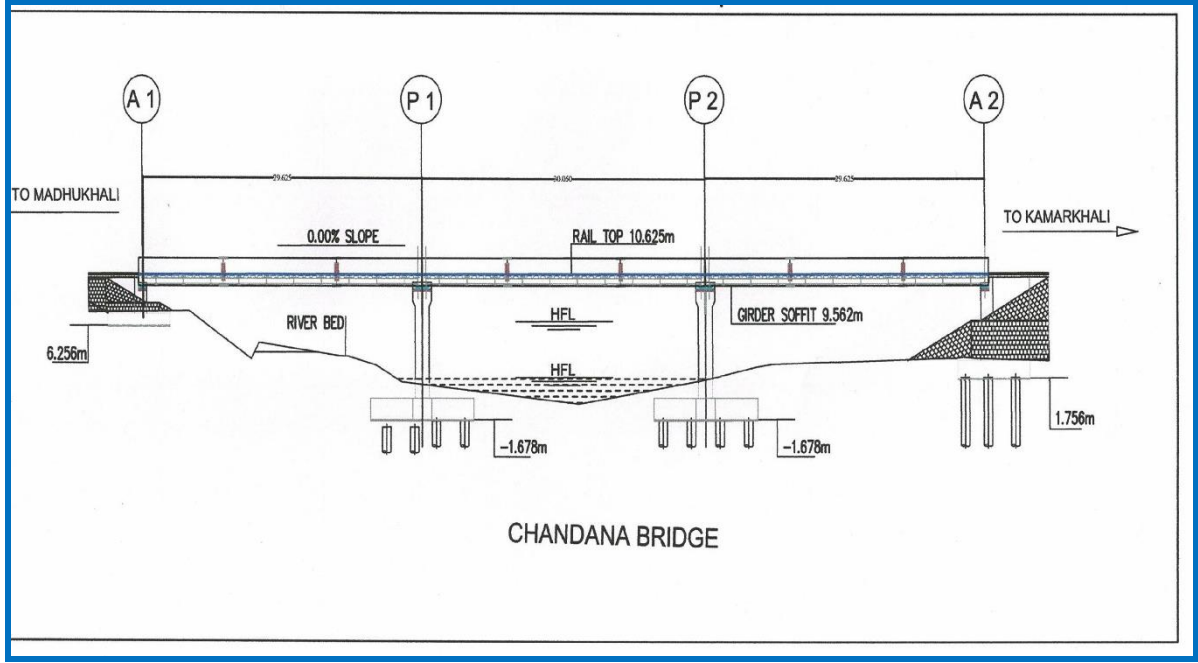
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

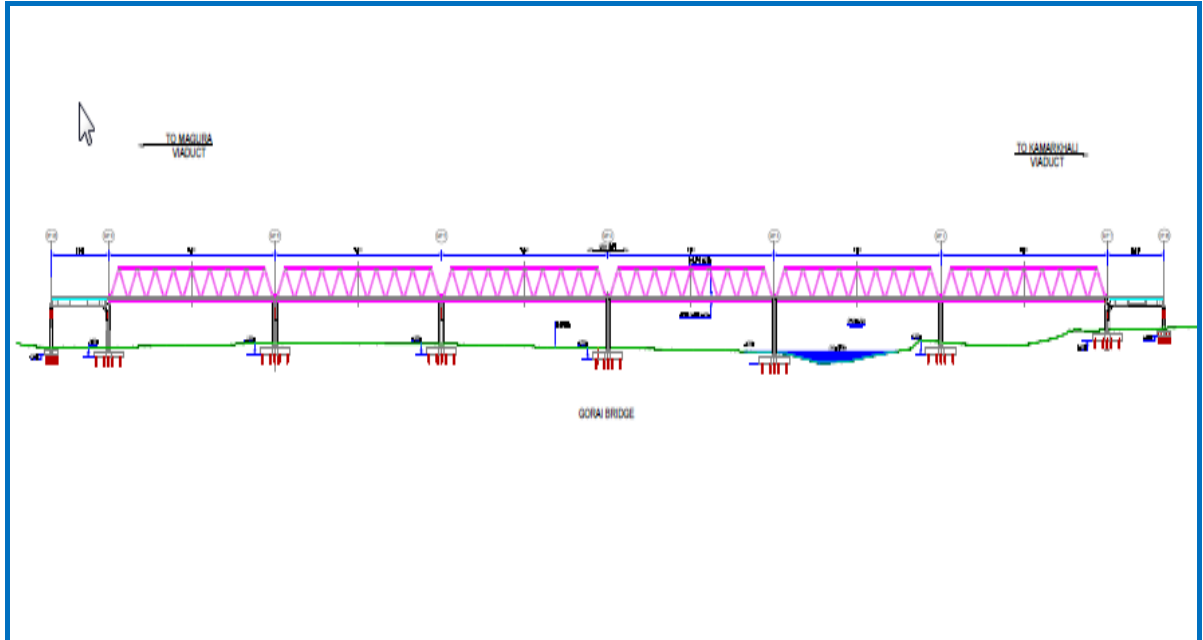
মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

প্রকল্পের প্যাকেজভিত্তিক চলমান কাজের তালিকা

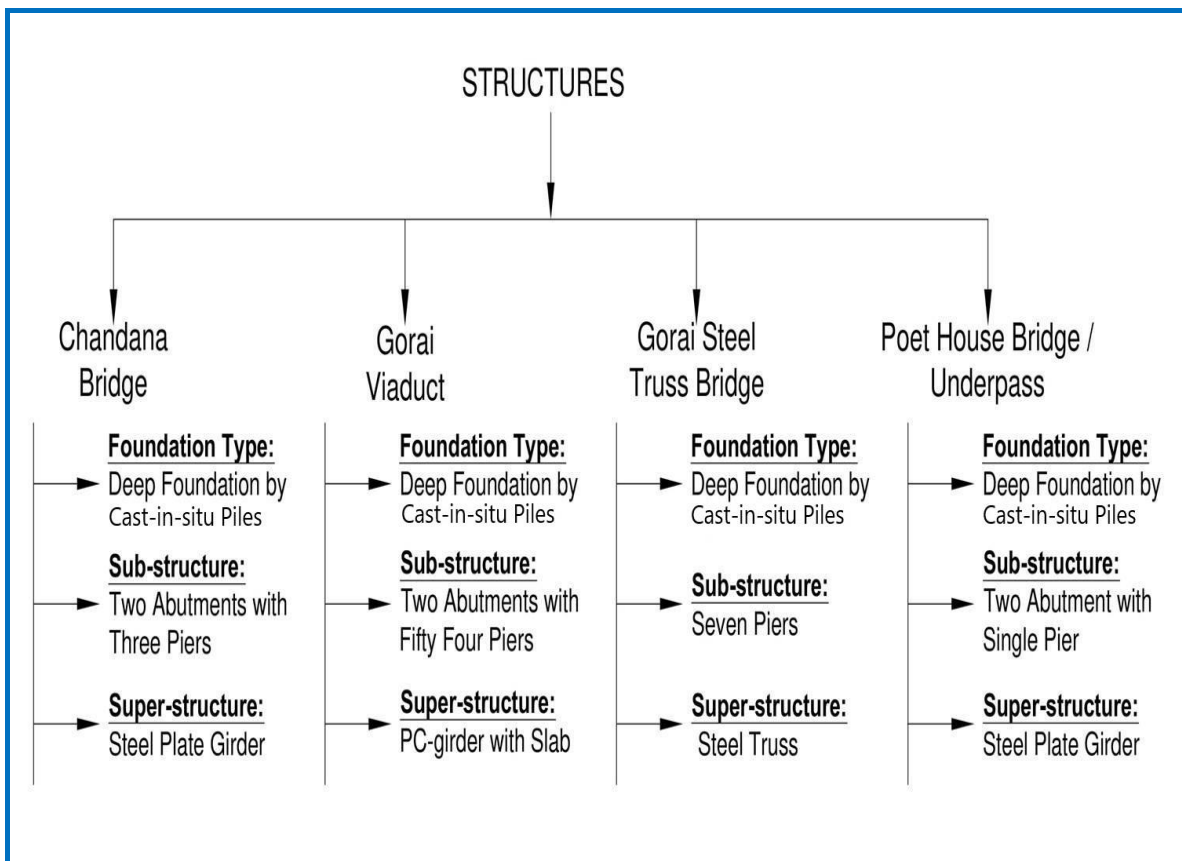
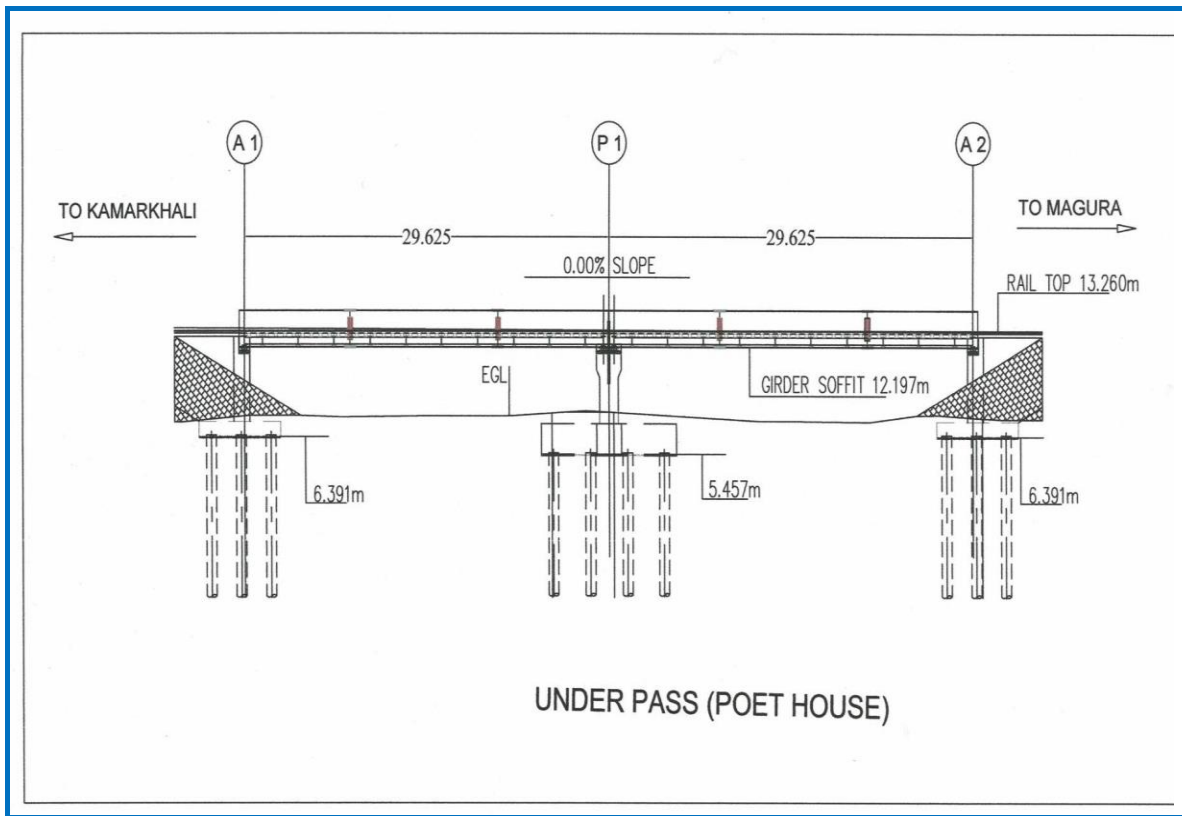
চন্দনা নদীর উপর ব্রিজ (CHANDANA BRIDGE)



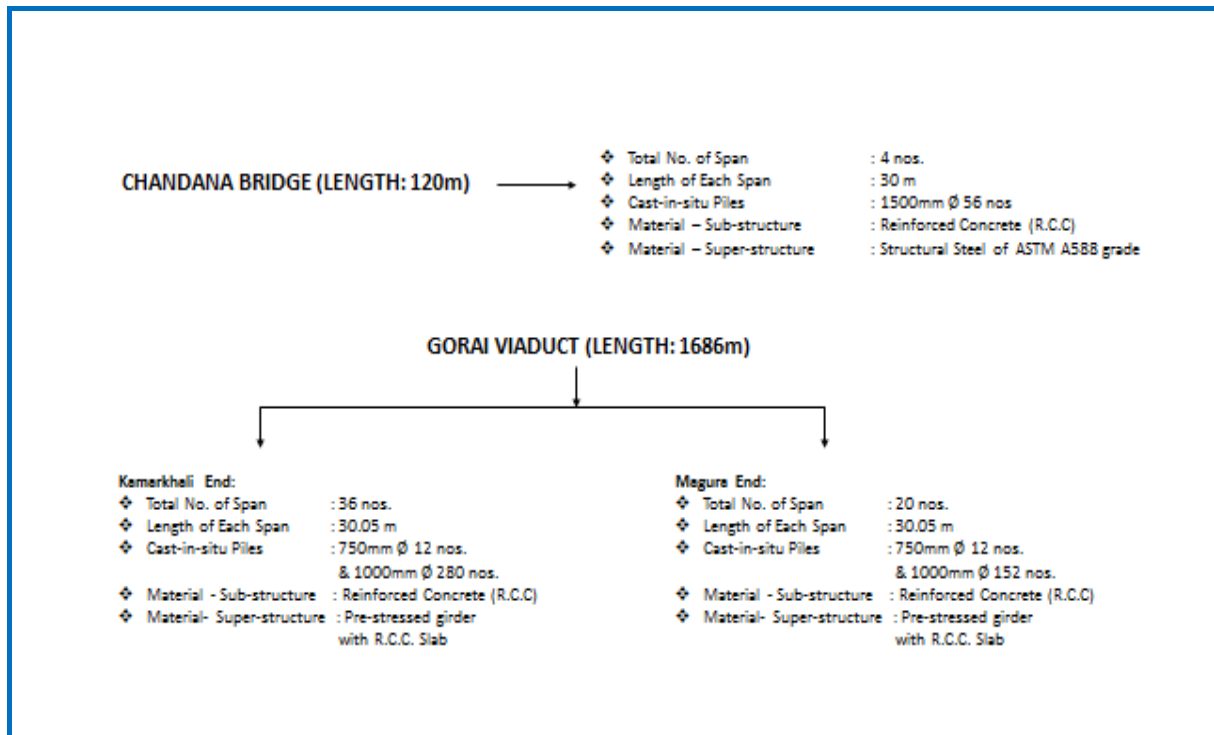
গড়াই নদীর উপর ব্রিজ (GORAI BRIDGE)



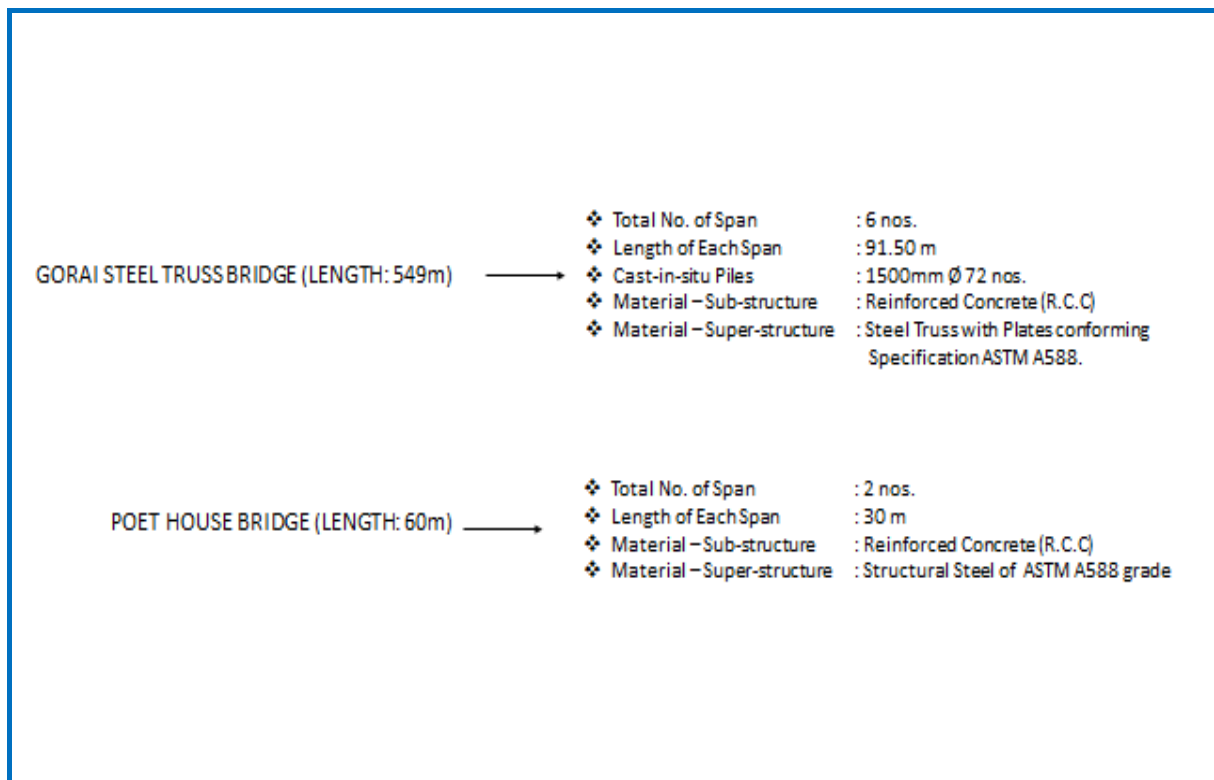
আন্ডারপাস (Underpass (Poet House))



চন্দনা সেতুর বিবরণ (Bridge Details)



গড়াই সেতুর বিবরণ (Bridge Details)



সংযুক্তি-১২: ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত ছক (৪-৮ ধারা নোটিশ)

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মধুখালী হতে কামারখালী হয়ে মাগুরা শহর পর্যন্ত ব্রডগেজ রেলপথ নির্মাণ

একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন	সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী	সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ	মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন	জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ	ভূমি অধিগ্রহণের সম্ভাব্যতা যাচাই		ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা	ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ	৪ ধারার নোটিশ জারী	যৌথ তদন্ত		নথি ভূমি মন্ত্রণালয়ে (i) প্রেরণ এবং ভূমি মন্ত্রণালয় কর্তৃক চূড়ান্ত অনুমোদন	জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ	৭ ধারার নোটিশ জারী	চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)	চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা)	চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ	৮ ধারার নোটিশ জারী	বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা
					শুরু	সম্পন্ন				শুরু	সম্পন্ন								
জেলাঃ- ফরিদপুর (১৬.২৯০৭ একর)																			
মার্চ-২০১৮			২২/০৩/২০২০	০১/০৩/২০২১				কেস নং- ০১/২০২০-২০২১			১৫/০৭/২১	প্রযোজ্য নহে		২৭/০৪/২০২২	০৪/১২/২০২২	-	আংশিক পরিশোধিত	অবশিষ্ট টাকা পরিশোধ না করায় ৮ ধারা নোটিশ জারি করা হয়েছে।	অবশিষ্ট টাকা পরিশোধ না করায় ৮ ধারা নোটিশ জারি করা হয়েছে।
জেলাঃ- মাগুরা (১০৭.১৭৯৮ একর)																			
মার্চ-২০১৮			২২/০৩/২০২০	০১/০৩/২০২১				কেস নং- ০৪/২০১৯/২০২০	২৬/০৮/২১		০৫/০২/২০২২	০১/০৫/২২ (প্রেরণ) ১৫/০৯/২২ (অনুমোদন)		১১/১১/২২	১৪/০৫/২০২৩	১৫/০৫/২০২৩	সম্পূর্ণ পরিশোধ	প্রক্রিয়া ধীন আছে।	

সংযুক্তি-১৩: ল্যাবটেস্ট রিপোর্ট

GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BANGLADESH
 MINISTRY OF RAILWAYS, BANGLADESH RAILWAY, RAJSHAHI
 PACKAGE NO. WD-1, CONSTRUCTION OF BROAD GAUGE RAIL WAY LINES FROM
 MADHUKHALI TO MAGURA VIA KAMARKHALI,
 Consultant: DDC & DPM JV. Contractor: CREC-CCCL JV

SIEVE ANALYSIS FOR COARSE AGGREGATE (BALLAST)

(Ref. Test Method AASHTO T- 27)

Location : Kastapur Stack yard. Sample No. : 01
 Description : Stone Ballast Date of Sampling : 19.07.22
 Source : Moddhapara Date of Test : 19.07.22
 Purpose of Use : Track works. Sampled by : Jointly

Sieve Size (mm)	Weight Retained (gm)	Cumulative Wt. Retained (gm)	Cumulative Retained (%)	Passing (%)	Specificatio Limit
60	0	0	0	100	100
50	2659	2659	5.12	94.88	95-100
40	24197	26856	51.74	48.26	40-60
20	24561	51417	99.06	0.94	0-2
4.75	417	51834	99.86	0.14	0-1
Pan	71	51905			
Total	51905				

Remarks : - Result acceptable


 Contractor Representative

 Consultant Representative

 BR Representative
 19.07.22

Nizam Uddin
 Lab Technician / S
 Construction Division
 Line from Madhukhali to Magura
 Md. Abul Hossein
 Senior Engineer
 Construction of Broad Gauge Rail
 Line from Madhukhali to Magura.

CONSTRUCTION OF BG RAIL LINE FROM MODHUKHALI TO MAGURA VIA KAMARKHALI

Consultant : DDC-DPM JV

Contractor : CREC-CCCL JV

Clients : Bangladesh Railway, West Zone

Location : Kastopur Stack yard

Date of Sampling : 19.07.22

Source : Maddhapara

Date of Testing : 20.07.22

Description of Materials : Stone Ballast

Sampled by : Jointly

Purpose of use : Track works

Tested by : Jointly

Field Sample No :

LOS ANGELES ABRASION TEST

Ref. Test Method : AASHTO T96 , ASTM C131

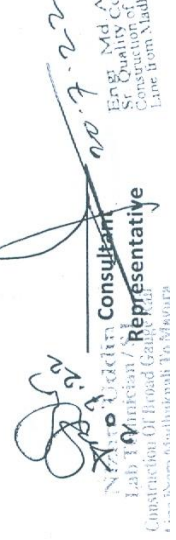
Grade	Sieve Size, mm Passing- Retained	Designated Fractional Weight, (gm)	Total Mass, gm	No. of Charge	Wt. of Charge (gm)	Mass of Test Fractional Before Test, A (gm)	Mass of Retained 1.7 mm Sieve, B (gm)	Mass of Passing 1.7 mm Sieve, C (gm)	Total Mass after Test (B+C), gm	Loss A-(B+C), gm	% Fines (A-B)/A * 100	L.A.A %	Maximum Specified Limit %
A	37.5-25.0	1250±25	5000±10	12	5004	5003	3859	1136	4995	8	22.9	22.9	< 30.00
	25.0-19.0	1250±25											
	19.0-12.5	1250±10											
	12.5-9.5	1250±10											
B	19.0-12.5	2500±10	5000±10	11									
	12.5-9.5	2500±10											
C	9.5-6.3	2500±10	5000±10	8									
	6.3-4.75	2500±10											
D	4.75-2.36	5000±10	5000±10	6									

Comments : Spec. limit 30% max

Confirmation :

Non-Conformance :


Contractor
Representative


Representative
20.07.22
BR
Representative

Eng. Md. Abul Hossain
Sr. Quality Control Engineer
Construction of Broad Gauge Rail
Line from Madhukhali to Magura

প্রণয়নে,

এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড

গফুর এনক্লেভ, ফ্ল্যাট: ১ডি, বাসা নং- ৩৬৩/৩

পলাশবাগ রোড, পশ্চিম রামপুরা ঢাকা-১২১৯।

ফোন: ০১৭১২০৫৬৩২৮, ইমেইল: saconsultil@gmail.com