



# নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

“ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর  
সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত)”



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

৩০ জুন ২০২৩

## সূচিপত্র

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ.....	i
ABBREVIATIONS / ACRONYMS .....	iii
শব্দকোষ (Glossary) .....	v
<b>প্রথম অধ্যায় প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা.....</b>	<b>১</b>
১.১ প্রকল্পের পটভূমি .....	১
১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য .....	১
১.৩ প্রকল্পের বর্ণনা.....	২
১.৪ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি.....	৪
১.৫ প্রকল্পের অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন এর হ্রাস/ বৃদ্ধির হার) .....	৪
১.৬ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ.....	৫
১.৭ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা.....	৮
১.৮ প্রকল্পের কর্ম পরিকল্পনা .....	৯
১.৯ ক্রয় পরিকল্পনা .....	১২
১.১০ প্রকল্পের লগফ্রেম .....	১৫
১.১১ টেকসইকরণ পরিকল্পনা / Exit Plan .....	১৬
<b>দ্বিতীয় অধ্যায় নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালনা পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা .....</b>	<b>১৭</b>
২.১ ভূমিকা.....	১৭
২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR).....	১৭
২.৩ প্রকল্প এলাকা নির্বাচন.....	১৮
২.৪ প্রকল্পের নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ.....	১৮
২.৫ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি.....	১৯
২.৬ প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট .....	২০
২.৭ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন ডকুমেন্টস, তথ্য-উপাত্ত, নকশা ইত্যাদি সংগ্রহ ও পরীক্ষা-নিরীক্ষা .....	২০
২.৮ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন ও সংশ্লিষ্ট ভৌত কাজসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা.....	২১
২.৯ প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়ে আলোচনা ও পর্যালোচনা এবং মাঠ পর্যায়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা.....	২১
২.১০ কাজের গুণগতমান পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষা .....	২২
২.১১ প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ .....	২২
২.১২ তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা .....	২২
২.১৩ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা.....	২৩
২.১৪ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ .....	২৩
২.১৫ তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন .....	২৩
২.১৬ প্রতিবেদন উপস্থাপন .....	২৩
২.১৭ প্রতিবেদন প্রণয়নের সময়ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা .....	২৪
২.১৮ সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা .....	২৪
২.১৯ অন্যান্য .....	২৫
<b>তৃতীয় অধ্যায় প্রকল্পের ফলাফল পর্যালোচনা.....</b>	<b>২৭</b>
৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা .....	২৭
৩.২ প্রকল্পের কাজের স্পেসিফিকেশন ও গুণগতমান যাচাই.....	৪৩
৩.৩ নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের টেষ্ট ফ্রিকুয়েন্সি পরিপালন .....	৪৫
৩.৪ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য.....	৪৬
৩.৫ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগী গাইডলাইন ইত্যাদি) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ .....	৫৩
৩.৬ পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এর প্রয়োগ .....	৫৩
৩.৭ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্যও কার্য সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত BoQ/ToR, গুণগতমান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ .....	৫৪

৩.৮	সম্ভাব্যতা যাচাই, মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র তুলনা .....	৫৫
৩.৯	প্রকল্পের লগফ্রেম পর্যালোচনা .....	৫৭
৩.১০	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা .....	৬১
৩.১১	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্যাদি .....	৬১
৩.১২	প্রকল্পের জনবল নিয়োগ .....	৬২
৩.১৩	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটি, স্টিয়ারিং কমিটির সভা ও সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, পর্যালোচনা সংক্রান্ত তথ্যাদি .....	৬২
৩.১৪	প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি সংক্রান্ত তথ্য .....	৬৮
৩.১৫	ডিপিপি পর্যালোচনা .....	৬৯
৩.১৬	অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার সাথে প্রকল্পের সংশ্লিষ্টতা .....	৭০
৩.১৭	টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা/Sustainable Development Goals (SDGs) এর সাথে প্রকল্পের সংশ্লিষ্টতা .....	৭০
৩.১৮	প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা .....	৭১
৩.১৯	পরিবেশ, পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা .....	৮০
<b>চতুর্থ অধ্যায় প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ</b> .....		৮১
৪.১	প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি এর পর্যালোচনা .....	৮১
<b>পঞ্চম অধ্যায় সার্বিক পর্যবেক্ষণ</b> .....		৮৩
৫.০	সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য (Findings) .....	৮৩
৫.১	সম্ভাব্যতা যাচাই, মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র তুলনা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৩
৫.২	প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৩
৫.৩	প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৩
৫.৪	প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৪
৫.৫	প্রকল্পের নির্মাণ কাজের অগ্রগতি সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৪
৫.৬	প্রকল্পের অগ্রগতি ও কাজের গুণগতমান প্রসঙ্গে মূল্যায়ন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৫
৫.৭	প্রকল্পের ক্রয়/ কার্যক্রম সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৭
৫.৮	পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মেয়াদ ও জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৮
৫.৯	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৮
৫.১০	ঠিকাদারের সাইট টেস্টিং ল্যাবরেটরী পরিদর্শন ও মূল্যায়ন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৮
৫.১১	প্রকল্পের নির্মাণ কাজের এবং মালামালের মান নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৮
৫.১২	টেস্ট ফ্রিকোয়েন্সি রেজিস্টার প্রতিপালন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৩	ম্যাটেরিয়ালস সোর্স এ্যাপ্রুভাল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৪	Rejected Materials Yard (Quarantine Yard) সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৫	কর্ম পদ্ধতি ও কাজের গুণগতমান নিয়ন্ত্রণ ও রেজিস্টার সংরক্ষণ সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৬	স্টিয়ারিং কমিটির সভা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৭	প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৮	পরিবেশগত কার্যক্রম ও পেশাগত স্বাস্থ্য সুরক্ষা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.১৯	লগফ্রেম সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ .....	৮৯
৫.২০	এক্সিট প্লান / Sustainability Plan .....	৯০
<b>ষষ্ঠ অধ্যায় সুপারিশমালা ও উপসংহার</b> .....		৯১
৬.১	সুপারিশমালা .....	৯১
৬.২	উপসংহার .....	৯২
রেফারেন্স .....		৯৩
সারণি .....		৯৪
চিত্র .....		৯৬
লেখচিত্র .....		৯৭
সংযোজনী- ১: কোয়ালিটি কন্ট্রোল এবং কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্সের কাজের নমুনা .....		৯৮
সংযোজনী- ২: ঠিকাদারের কর্ম পরিকল্পনা চার্ট .....		১১০
সংযোজনী- ৩: অবকাঠামো পর্যবেক্ষণের আলোকচিত্র .....		১১৫

## নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

ঢাকা-টঙ্গী-জয়দেবপুর গুরুত্বপূর্ণ সেকশনটি রাজধানী ঢাকাকে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে সংযুক্ত করেছে এবং এটি রিজিওনাল/ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের অংশও বটে। বর্তমানে ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ২টি ডুয়েল গেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ১টি ডুয়েল গেজ লাইন রয়েছে যার লাইন ক্যাপাসিটি স্যাচুরেশন হয়ে গেছে। উক্ত সেকসনের সেকসন ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি, আঞ্চলিক ও উপ আঞ্চলিক রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, নির্বিঘ্ন ও নিরাপদ আন্তঃদেশীয় রেলপথ যাতায়াত নিশ্চিতকরণ এবং দেশের ব্যবসা বাণিজ্যের সম্প্রসারণপূর্বক আর্থ সামাজিক উন্নয়নের লক্ষ্যে “ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের মূল ডিপিপি একনেক কর্তৃক গত ১৩/১১/২০১২ তারিখে ৮৪৮৬০.১২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০১২ থেকে ৩০/০৬/২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয় এবং রেলপথ মন্ত্রণালয় হতে ২৩/১২/২০১২ তারিখে প্রশাসনিক অনুমোদনপত্র জারী হয়েছে। মূল ডিপিপি’র সংস্থান অনুযায়ী Two-stage Design-built ভিত্তিতে নির্মাণ কাজের দরপত্র প্যাকেজ WD1 ২০১২ সালে আহবান করা হলে একমাত্র দরদাতার উদ্ধৃত দর প্রাক্কলিত মূল্যের চেয়ে ১০৭% উর্ধ্বে ছিল। এজন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক দরপত্রটি বাতিল করা হয়েছে এবং পরামর্শক দ্বারা বিশদ ডিজাইন এবং বাজার দরে প্রাক্কলিত মূল্য প্রণয়নের পর তার ভিত্তিতে পুনঃদরপত্রের সিদ্ধান্ত হয়। মূল ডিপিপি’তে ‘ডিটেইল্ড ডিজাইন এন্ড টেন্ডারিং পরামর্শক সেবা’ এর কোন সংস্থান না থাকায় উক্ত পরামর্শক সেবা অর্ন্তভুক্ত করার লক্ষ্যে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১৪/১০/২০১৪ তারিখের প্রাক্কলিত ব্যয় ১১২৩৬১.৫১ লক্ষ টাকায় ০১/০৭/২০১২ হতে ৩১/১২/২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে পরিকল্পনা কমিশন কতৃক ৩০/০৬/২০২৩ তারিখ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য হল-বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীতে অন্তর্ভুক্ত বিবেচ্য উন্নয়ন প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি পর্যালোচনা; কাজের গুণগত মান যাচাই ও সমস্যাটি চিহ্নিতকরণপূর্বক সুপারিশ প্রদান; প্রণীত প্রতিবেদনের আলোকে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে পদক্ষেপ গ্রহণের সুপারিশ; প্রকল্প মেয়াদের মধ্যে প্রকল্পের কার্যক্রম সমাপ্তির পদক্ষেপ গ্রহণের সুপারিশ; পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী দরপত্র মূল্যায়ন ও চূড়ান্তকরণের তথ্যাদি পর্যালোচনা; অনুমোদিত DPP তদনুযায়ী কাজ হচ্ছে কিনা যাচাই; এবং অনুমোদিত DPP তে বর্ণিত উদ্দেশ্য ও লক্ষ্য প্রতিফলিত এবং অর্জিত হচ্ছে কিনা তা যাচাই বাছাই করা। নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যপদ্ধতি, প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ করে কাজের বাস্তব অগ্রগতি ও গুণগতমান পর্যালোচনা করা হয়েছে এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সমস্ত তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ ও যাচাই বাছাই করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে ৫৭০ জন সুবিধাভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ, ৩০জন গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তির সাক্ষাৎকার/ KII (Key Informants Interview), ৬টি FGD (Focus Group Discussion), এবং স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করে প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।

প্রকল্পের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ প্যাকেজটি হল WD-1। উক্ত প্যাকেজে প্রকল্পের এমবাকমেন্ট, ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; মেজর সেতু; কালভার্ট; প্লাটফর্ম; ফুটওভার ব্রিজ ও স্টেশন বিল্ডিং পুনঃনির্মাণ ইত্যাদি অর্ন্তভুক্ত। উক্ত দরপত্রটি দুটি জাতীয় পত্রিকা; CPTU ও Bangladesh Railway এর ওয়েবসাইট-এ প্রকাশ করা হয়েছিল। দরপত্রটির মূল্যায়ন সঠিক পদ্ধতিতে করা হয়েছে; পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর -২০০৮ এর বিধান ক্রয় প্রক্রিয়ায় যথাযথভাবে প্রয়োগ করা হয়েছে। প্রকল্পের ডাবল লাইন সম্বলিত গ্রামব্যাংকমেন্টের কাজ ৪২০০০ রাঃমিঃ এর মধ্যে ১৭১০৪ রাঃমিঃ শেষ হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪০.৭২%। রেলট্রাকের ৬১.০৮ কিঃমিঃ কাজের মধ্যে ১৮.২০ কিঃমিঃ কাজ শেষ হয়েছে যা উক্ত কাজের ২৯.৮০ কিঃমিঃ এর মধ্যে টঙ্গী জয়দেবপুর সেকসনে ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইন নির্দিষ্ট গতিতে ২ মাসের জন্য চলাচলের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক অনুমতি দেওয়া হয়েছে। উক্ত সেকসনে ব্যবহৃত ব্যালাস্ট সাইজ ও স্পেসিফিকেশন হতে বড় ব্যবহার করা হয়েছে এবং ব্যালাস্ট পুরুত্ব পরিমাপ করা হয়েছে এবং পরিমাপে স্পেসিফিকেশন থেকে কম পাওয়া গেছে। ৪টি স্টেশন বিল্ডিং এর কাজের মধ্যে ২ টির কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অন্য ২ টির কাজ চলমান আছে। ২টি মেজর ব্রিজের মধ্যে ১টির কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং অন্যটির কাজের ৫০ % সম্পন্ন হয়েছে। ২৫টি মাইনর ব্রিজের মধ্যে ১৬টির কাজ সম্পন্ন হয়েছে ৬ টি মাইনর ব্রিজের কাজ শুরু হয়নি এবং ৩টি ব্রিজের কাজ প্রকল্প অফিস হতে বাদ দেওয়া হয়েছে। এছাড়া প্লাটফর্মের কাজ, ফুট ওভার ব্রিজ ও অন্যান্য অবকাঠামোর কাজ চলমান আছে। ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মে, ২০২৩ পর্যন্ত বাস্তব কাজের লক্ষ্যমাত্রা ৮৬.৩৬% থাকলেও প্রকৃতপক্ষে অর্জিত হয়েছে ৬৩.৭৫%। যা লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় ২২.৬১% কম; এবং আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়েছে ৮৩৩৯১.২৭ লক্ষ টাকা বা ৭৪.২১%।

প্রকল্পের অন্যতম সবলদিক প্রকল্পের অভিজ্ঞ নির্মাণ প্রতিষ্ঠানকে ঠিকাদার হিসাবে নিয়োগ করা হয়েছে; নির্মাণকালে বিভিন্ন অঙ্গের প্রাক্কলন ব্যয় বাজার মূল্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে তৈরী করা হচ্ছে। নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামাল ঠিকাদারের On-Site testing Laboratory-তে নিয়মিত পরীক্ষা করা হয়। Technical Specification- এ উল্লেখিত Test Frequency পরিপালন করে প্রয়োজন মারফিক পরীক্ষা করা হয়। তাছাড়াও বাংলাদেশ রেলওয়ে’র নির্দেশ মোতাবেক নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামাল Third Party

testing Laboratory প্রধানত BUET- এ পরীক্ষা করে গুণগতমান নিশ্চিত করা হচ্ছে। সময়মত প্রয়োজনীয় অর্থ ছাড় ও অর্থ বরাদ্দ করা হচ্ছে। টঞ্জী-জয়দেবপুর সেকশনের ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইন রেল চলাচলের জন্য অনুমতি দেওয়া হয়েছে। বর্তমানে উক্ত রেল লাইনে নিয়মিতভাবে রেল চলাচল করছে যার সুফল জনসাধারণ ভোগ করছে। প্রকল্পের কিছু দুর্বলদিক হল, প্রকল্পের কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিত না করে মূল ডিপিপি অনুমোদন করা হয়েছে; বর্ণিত প্রকল্পে ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি করা হয়নি; ব্যালাস্ট সাইজ Specification হতে বড় (Over Size) ব্যবহার করা হয়েছে; রেললাইনের বিভিন্ন স্থানে ব্যালাস্ট কুশনের পুরত্ব Specification অনুযায়ী না দেওয়া; প্রকল্পের সাইটে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন/সিগন্যাল না থাকা; প্রকল্পের ল্যাবরেটরিতে RFI Register, NCR Register, Test Frequency Register, ITP Register ইত্যাদি Contract ও Specification অনুযায়ী পরিপালন পেশাগতভাবে না করা; Embankment এর Side slope সংরক্ষণ না করা; প্রকল্পের ভূমি ব্যবহার অধিকার (Right of Use) সংক্রান্ত জটিলতা; প্রকল্পের PSC ও PIC সভা নিয়মিতভাবে না করা; পরিবেশ সুরক্ষা করার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ না নেওয়া।

প্রকল্পটি যথাযথভাবে বাস্তবায়নের জন্য কিছু সুপারিশ হল- বিদ্যমান প্রকল্পের টঞ্জী- জয়দেবপুর সেকশনে ব্যবহৃত ব্যালাস্ট সাইজ ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশনের চেয়ে বড় পরিলক্ষিত হয়। বড় সাইজের ব্যালাস্ট বাছাইপূর্বক স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ব্যালাস্ট ব্যবহার করা যেতে পারে; ১ম সংশোধিত ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত কাজ সংশোধিত মেয়াদ অনুযায়ী সম্পন্ন করতে হলে বাস্তবায়ন কাজে তৎপরতা/তদারকী বৃদ্ধি করে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করতে হবে; প্রকল্পটি সমাপ্তির পর ডুয়েলগেজ ট্র্যাক, মেজর সেতু, কালভার্ট, প্লাটফর্ম নির্মাণ, ফুটওভার ব্রিজ ও স্টেশন বিল্ডিং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রক্ষণাবেক্ষণ পরিকল্পনা পূর্ব থেকে প্রণয়ন করে সে মোতাবেক পরিপালন করা যেতে পারে; কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করার জন্য RFI Register, NCR Register, Test Frequency Register, ITP Register ইত্যাদি সঠিক পদ্ধতি অনুসরণ করে পেশাগতভাবে পরিচালনা করতে হবে; প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনায় তদারকির জন্য নিয়মিতভাবে PSC ও PIC সভা করা যেতে পারে; ব্যালাস্ট পরিমাপে ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী মেইন লাইনে ৪৯ মি:মি: বা ১৯.৬০% কম পাওয়া গেছে। কম পাওয়া ব্যালাস্টের বিষয়ে ঠিকাদার কতৃক প্রকল্পের কাজ হস্তান্তরের পূর্বে যাচাই বাছাই করে বুঝে নিতে হবে; ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে যথাযথভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পাদনপূর্বক বাস্তবতার নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করতে হবে যেন প্রকল্প সংশোধন পরিহার করে নির্ধারিত প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়; ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণ পরিকল্পনা পূর্ব থেকেই গ্রহণ করা যেতে পারে এতে প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় ও ব্যয় সাশ্রয় হবে; প্রকল্পের কর্মকর্তা ও কর্মচারীগণের Personnel Safety পরিপালন (PPE দ্বারা) এবং Workplace Safety (সুরক্ষা) অত্যাবশ্যকীয় করণীয় হিসাবে পরিপালন করা; পরিবেশের বিধিমালা পরিপালন করে প্রকল্পের কাজ সম্পাদন করা। রেলওয়ে বাঁধে Rain cut জনিত সমস্যা নিরসনকল্পে ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ব্যবস্থা Dust Blowing নিরসনের লক্ষ্যে নিয়মিত পানি ছিটানো ব্যবস্থা করে জনস্বাস্থ্যের সুরক্ষার ব্যবস্থা করা; উক্ত প্রকল্পের ত্রুটি বিচ্যুতি (Deviation)গুলো সমন্বয় করে সংশোধন করা এবং বর্ণিত ত্রুটি বিচ্যুতিসমূহ Lesson Learn হিসাবে নথিভুক্ত করে রেলওয়ের ভবিষ্যত প্রকল্পসমূহে পুনরাবৃত্তি না হওয়া সংক্রান্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা; চালুকৃত লাইনে Mechanical Tamping এর ব্যবস্থা জরুরী ভিত্তিতে করা যেতে পারে। উহাতে Rail Track এর স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি পাবে; চালুকৃত ১০.৫৬ কি:মি: রেল লাইনের উপর দিয়ে ৫০,০০০ মে: টন Load বহনের পর Distressing এর ব্যবস্থা করা যেতে পারে। স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ২৯ ডিগ্রি সে: - ৩৪ ডিগ্রি সে: তাপমাত্রার মধ্যে Distressing করে Alumino Thermite Welding করে রেল প্রান্তদ্বয় জোড়া লাগানোর ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

এক্সিট প্লান হিসাবে কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন। ঠিকাদারের সহিত চুক্তি মোতাবেক প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার ১ (এক) বছর রক্ষণাবেক্ষণ করবে এবং পরবর্তীতে তারা প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রেললাইন, ব্রিজ ও যাবতীয় ভৌত অবকাঠামো বাংলাদেশ রেলওয়ের নিকট হস্তান্তর করবে। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই সেতু ও ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ (১০০ বছর) সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

## ABBREVIATIONS /ACRONYMS

APP	Annual Procurement Plan
BAB	Bangladesh Accreditation Board
BSTI	Bangladesh Standard Testing Institute
BG	Broad Gauge
BGML	Broad Gauge Main Line
BoQ	Bill of Quantities
BR	Bangladesh Railway
CAR	Corrective Action Report
CPM	Critical Path Method
CPTU	Central Procurement Technical Unit
DG	Dual Gauge
DOE	Department of Environment
DPP	Development Project Proposal
ECNEC	Executive Committee of National Economic Council
ECC	Environmental Clearance Certificate
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
ICT/ICB	International Competitive Tender/International Competitive Bidding
IEE	Initial Environmental Examination
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
IRR	Internal Rate of Return
ITP	Inspection Test Plan
NCR	Non-conformance Report
LA	Land Acquisition
LAR	Land Acquisition and Resettlement
LC	Level Crossing

LOC	Line of Credit
KII	Key Informant Interview
MG	Meter Gauge
MGML	Meter Gauge Main Line
MOR	Ministry of Railways
MS Excel	Microsoft Excel
NCT/NCB	National Competitive Tender/ National Competitive Bidding
NCR	Non-conformance Report
NGO	Nongovernment Organizations
NPV	Net Present Value
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 Stearing Committee
RCC	Reinforced Cement Concrete
RDPP	Revised Development Project Proposal
RFI	Request for Inspection
RP	Resettlement Plan
SPSS	Statistical Package for the Social Science
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats
ToR	Terms of Reference

## শব্দকোষ (Glossary)

**Strength/Cylinder Test:** যে কোন কংক্রিট স্ট্রাকচারের কংক্রিটের শক্তি নিরূপণ করার একটি সহজ এবং নির্ভরযোগ্য পরীক্ষা হচ্ছে কংক্রিট সিলিন্ডার টেস্ট। এ টেস্টের মাধ্যমে কংক্রিটের Compressive Strength পরিমাপ করা হয়।

**Concrete segregation:** কোন নির্মাণাধীন ভবনে ঢালাই চলাকালীন কংক্রিটের উপাদানসমূহ, যথা: খোয়া, বালু ও সিমেন্ট আলাদা হয়ে যাওয়াই হল সেগ্রিগেশন।

**Concrete Bleeding:** কোন নির্মাণাধীন ব্রিজ/কালভার্টে ঢালাই চলাকালীন কংক্রিট থেকে পানি আলাদা হয়ে যাওয়াই হল কংক্রিটের ব্লিডিং।

**Sustainable plan:** টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (Sustainable Development Goals; SDGs) বা বৈশ্বিক লক্ষ্যগুলো হল ১৭টি আন্তঃসংযুক্ত বৈশ্বিক লক্ষ্যগুলির একটি সংগ্রহ যা সকলের জন্য একটি ভালো এবং আরও টেকসই ভবিষ্যৎ অর্জনের পরিকল্পনা হিসাবে তৈরি করা/স্থিতিশীল উন্নয়ন এক ধরনের কার্যাবলি যা পরিবেশ ও অবকাঠামোকে গুরুত্ব দিয়ে বিভিন্ন দীর্ঘ মেয়াদি উন্নয়নমূলক কার্যকলাপ চালিয়ে যেতে সাহায্য করে, তাকে টেকসই উন্নয়ন পরিকল্পনা বলা হয়।

**Stakeholders:** Stakeholders এর বাংলা প্রতিকূল হল অংশীজন। কোন একটি প্রকল্পের সাথে যারা সংশ্লিষ্ট থাকে তাদেরকে অংশীজন বা Stakeholders বলে।

**Dual Gage:** ডুয়েল গেজ মানে মিটারগেজ এবং ব্রডগেজের মিশ্র গেজ। ট্র্যাকটিতে তিনটি রেল প্যানেল রয়েছে যা একই লাইনে মিটার এবং ব্রডগেজ ট্রেন উভয়ই চালানোর অনুমতি দেয়া হয়। রেলওয়ে মাস্টার প্ল্যানের দৃষ্টিভঙ্গি অনুসরণ করে সমগ্র রেলওয়ে নেটওয়ার্ককে ব্রডগেজে রূপান্তর করার জন্য এটি অন্তর্ভুক্তি ব্যবস্থা হিসাবে ব্যবহৃত হয়।

**Grouting Interlock:** সিলিং উপাদান স্থাপনের গ্রাউটিং। গ্রাউটিং হল বালি, সিমেন্ট, জল বা রাসায়নিক পদার্থের মিশ্রণের সাহায্যে উপাদানের ফাঁকে ভরাট করার প্রক্রিয়া। ফাউন্ডেশন এবং লোড-বিয়ারিং স্ট্রাকচারে অতিরিক্ত শক্তি প্রদানের জন্যও গ্রাউটিং করা হয়। পাইল ফাউন্ডেশন, গ্রাউন্ড অ্যান্‌কর, আন্ডার রিমিং, বাঁধ নির্মাণ, রাস্তা নির্মাণেও গ্রাউটিং ব্যবহার করা হয়।

**As built Drawing:** একটি নির্মাণ প্রকল্পের ডিজাইনার, প্রকৌশলী বা ঠিকাদার একটি প্রকল্প সফলভাবে সম্পূর্ণ করার পরে তৈরি করবে এমন একটি ড্রইং। নির্মাণ কর্মীরা সাধারণত মূল ড্রইং এবং প্রকল্পের শুরুতে তৈরি করা স্পেসিফিকেশনের সাথে নির্মিত ড্রইংটির তুলনা করবেন। প্রকল্প পরিচালকরা সাধারণত প্রকল্পের নির্মাণ পর্বের সময় স্পেসিফিকেশনে করা সমস্ত পরিবর্তন পর্যালোচনা করার জন্য নির্মিত ড্রইংগুলি পর্যালোচনা করেন। এটি সম্পন্ন কাজের জ্যামিতি, অবস্থান এবং মাত্রা প্রদর্শন করে। নির্মিত ড্রইংগুলি প্রতিটি পর্যায়ে প্রকল্পের পরিবর্তনগুলি ট্র্যাক এবং রেকর্ড করতে হয়। একটি তৈরি করা ড্রইংয়ে অন্তর্ভুক্ত প্রধান উপাদানগুলির মধ্যে রয়েছে: শপ ড্রইং পরিবর্তন, অতিরিক্ত কাজ, ক্ষেত্র পরিবর্তন, নকশা পরিবর্তনের পরিবর্তন।

**Exit plan:** কোন প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট সুবিধাদি ও অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনার নিমিত্তে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্তৃক অন্য কোন দপ্তরের উপর সৃষ্টি সুবিধাদি পরিচালনের দায়ভার হস্তান্তর করে প্রণীত প্রস্তাব পরিকল্পনাকে এক্সিট প্লান বলা হয়।

**RFI (Request for Inspection):** নির্মাণ কাজের পরিদর্শন, মালামালের গুণগতমান এবং কাজের গুণগতমান পরীক্ষা করা, জরিপ কাজ এর সঠিকতা যাচাই, সম্পাদিত কাজের পরিমাণ পরিমাপ করা ও উহা নথিভুক্ত করা, নির্মাণ কাজের নিরাপত্তা ব্যবস্থা, সম্পাদিত কাজের পরিমাণ পরিমাপ করা ও উহা নথিভুক্ত করা, নির্মাণ কাজের নিরাপত্তা ব্যবস্থা পরিদর্শন ও প্রয়োগ করা, পরিবেশ সংক্রান্ত নিয়মাবলী প্রতিপালন করা, নির্মাণ কাজের যন্ত্রপাতির Fitness যাচাই করা, Specification ও BoQ অনুযায়ী কাজ করা হচ্ছে কিনা সেটা পরীক্ষা করা ও নথিভুক্ত করা, ইত্যাদি অবশ্যকরনীয় বর্ণিত কাজগুলো যৌথ পরিদর্শনের মাধ্যমে সম্পাদন করার নিমিত্তে RFI ব্যবস্থা পরিপালন করা অতীব গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয়।

**Non-Conformance Report (NCR):** উপরে বর্ণিত RFI তে কোন কাজ বাতিল হলে কিংবা অনুমোদিত হলে সংস্থার প্রতিনিধি কিংবা পরামর্শকের প্রতিনিধি, ঠিকাদারের প্রতিনিধি বরাবর NCR Issue করবেন। NCR Issue করার



পর ঠিকাদার সংস্থা কিংবা পরামর্শকের প্রতিনিধি বরাবর RFI সহ CAR (Corrective Action Request) issue করবেন, CAR এর সাথে পূর্বের নথিভুক্ত RFI এর অনুলিপি এবং বাতিলকৃত কাজের ছবি সংযুক্ত করতে হবে। RFI এবং CAR পাওয়ার পর নির্দিষ্ট তারিখ ও সময়ে ঠিকাদার অনুমোদিত মালামাল, সংশ্লিষ্ট যন্ত্রপাতি, Contract ও Specification এর অনুলিপি, নকশা ইত্যাদি কাজের সাইটে স্থিত রাখবেন। বাতিল কাজ সংশোধন করার Methodology অনুযায়ী ধাপে ধাপে কাজটি পুনরায় সম্পাদন করবেন। Test Frequency অনুযায়ী পুনঃসম্পাদিত কাজ পরীক্ষা নিরীক্ষার পর সন্তোষজনক ফলাফল ও BoQ অনুযায়ী সঠিক পরিমাপের ভিত্তিতে কাজটি অনুমোদিত হলে জারিকৃত NCR Released হিসাবে NCR Register এ নথিভুক্ত করতে হবে। উপরোল্লিখিত পদ্ধতি অনুসরণ করে NCR Release করা হয়ে থাকে। NCR Issue এবং Release মালামাল এবং কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করণের একটি গুরুত্বপূর্ণ ও পরিপালনীয় কার্যক্রম/পদ্ধতি।

**CAR (Correction Action Request):** কোন মালামাল কিংবা সম্পাদিত অনুমোদিত হলে তার বিপরীত NCR জারি করা হলে CAR issue করার প্রয়োজনীয়তা পরে। CAR issue করে বাতিলকৃত মালামাল কিংবা বাতিলকৃত কাজ সংশোধন করা হয়ে থাকে। উল্লেখিত CAR পদ্ধতি প্রতিপালন করে জারিকৃত NCR Release করা হয়ে থাকে। Quality Assurance এর অত্যাৱশ্যকীয় পদ্ধতি হিসাবে CAR পদ্ধতি গণ্য করা হয়ে থাকে।

**ITP (Inspection Test Plan):** QAP (Quality Assurance Plan) পরিপালনীয় গুরুত্বপূর্ণ পদ্ধতি এবং Backfilling of Structures, simply filling, Unsuitable removal & filling, Railway Ballast, sleeper, Rail এর সমন্বয়ে Track Construction, FBW (Flash butt welding), Distressing ইত্যাদি item এর কাজসমূহ সম্পাদনের পূর্বে ITP issue করা হয়ে থাকে। ITP তে কাজ পরিদর্শনের Matrix, RFI no. + date সংক্ষিপ্ত আকারে Constructure Sequence, Specification reference ইতিপূর্বে সম্পাদিত কাজের Reference ও সংক্ষিপ্ত বিবরণ, সম্পূর্ণ Item এর কাজটি সম্পাদনের সংক্ষিপ্ত কর্ম পরিকল্পনা সন্নিবেশিত করে ITP প্রণয়ন ও জারি করা হয়ে থাকে। ITP অনুসরণ করে QA Manager এবং Project Manager সংস্থা ও সংস্থার পরামর্শকের সহযোগিতায় Total Quality works নিশ্চিত করতে পারেন। যা QMS (Quality Management System) এর আলোকে পরিপালন করা হয়ে থাকে।

## প্রথম অধ্যায় প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা

### ১.১ প্রকল্পের গটভূমি

ঢাকা-টঙ্গী-জয়দেবপুর গুরুত্বপূর্ণ সেকশনটি রাজধানী ঢাকাকে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে সংযুক্ত করেছে এবং এটি রিজিওনাল/ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের অংশও বটে। বর্তমানে ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ২টি ডুয়েল গেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ১টি ডুয়েল গেজ লাইন রয়েছে যার লাইন ক্যাপাসিটি স্যাচুরেশন হয়ে গেছে। ফলে, চাহিদা থাকা সত্ত্বেও এ সেকশনে আরও ট্রেন পরিচালনা করা সম্ভব হচ্ছে না। কাজেই আরও ট্রেন পরিচালনার জন্য এ সেকশনের অপারেশনাল ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি করা আবশ্যিক। রাজধানী ঢাকার সাথে দ্রুততর, নিরাপদতর ও স্বাচ্ছন্দপূর্ণ অধিক সংখ্যক যাত্রীবাহী ও মালবাহী ট্রেন চালু করে দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের আওতায় সিগন্যালিং ও টেলিকম কাজসহ ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েল গেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ২য় ডুয়েল গেজ লাইন নির্মাণের প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

বর্তমানে ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ১১২টি ট্রেন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ৪৪টি ট্রেন চলাচল করছে। প্রকল্পটি সমাপ্তির পর ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ২৫০টি ট্রেন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ৯০টি ট্রেন চলাচল করতে পারবে। স্টেশনসমূহের লুপলাইনের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করে দীর্ঘতর ট্রেন চালুর সুবিধা প্রদান করা হবে।

প্রকল্পের মূল ডিপিপি একনেক কর্তৃক গত ১৩.১১.২০১২ তারিখে ৮৪৮৬০.১২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয় এবং রেলপথ মন্ত্রণালয় হতে ২৩.১২.২০১২ তারিখে প্রশাসনিক অনুমোদনপত্র জারী হয়। মূল ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী Two-stage Design-built ভিত্তিতে নির্মাণ কাজের দরপত্র WD1 ২০১২ সালে আহ্বান করা হলে একমাত্র দরদাতার উদ্ধৃত দর প্রাক্কলিত মূল্যের চেয়ে ১০৭% উর্ধ্বে ছিল। এজন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক দরপত্রটি বাতিল করা হয় এবং পরামর্শক দ্বারা বিশদ ডিজাইন এবং বাজার দরে প্রাক্কলিত মূল্য প্রণয়নের পর তার ভিত্তিতে পুনঃদরপত্রের সিদ্ধান্ত হয়। মূল ডিপিপিতে 'ডিটেইল্ড ডিজাইন এন্ড টেন্ডারিং পরামর্শক সেবা' এর কোন সংস্থান না থাকায় উক্ত পরামর্শক সেবা অর্ন্তভুক্ত করার লক্ষ্যে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১৪.১০.২০১৪ তারিখের প্রাক্কলিত ব্যয় ১১২৩৬১.৫১ লক্ষ টাকায় ০১.০৭.২০১২ হতে ৩১.১২.২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে পরিকল্পনা কমিশন হতে ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৯ বাস্তবায়ন মেয়াদে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার ও ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০২৩ বাস্তবায়ন মেয়াদে ২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

### ১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হল- ডুয়েলগেজ ডাবল রেল লাইনের উভয় পার্শ্বে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ রেল লাইন নির্মাণের মাধ্যমে আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে নির্বিঘ্ন ও নিরাপদ আন্তঃদেশীয় রেলপথে যাতায়াত নিশ্চিতকরণ এবং দেশের ব্যবসা/বাণিজ্যের সম্প্রসারণপূর্বক আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন। প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্য নিম্নরূপ :

- ঢাকা-টঙ্গী এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনের লাইন ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি করত: অধিক সংখ্যক ট্রেন পরিচালনা করা;
- ঢাকা হতে বাংলাদেশ রেলওয়ের সকল মেজর করিডোরে চলাচলকারী ইন্টারসিটি ট্রেন, মালবাহী ট্রেন ও কন্টেইনার ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করা;
- দৈনিক যাত্রীদের জন্য কমিউটার/সিটি ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করা এবং এর ফলে ঢাকা ও পার্শ্ববর্তী এলাকায় নগর পরিবহন উন্নত করা;
- লেভেল ক্রসিং গেইটসমূহে নিরাপত্তা বৃদ্ধি করা;
- ট্রেনেভেদে যাত্রাসময় ২০ মিনিট হতে দেড় ঘন্টা হ্রাস করা;
- রেলওয়ে স্টেশনসমূহে উন্নততর যাত্রী সুবিধাদি প্রদান; এবং
- দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অবদান রাখা।

### ১.৩ প্রকল্পের বর্ণনা

প্রকল্পের নাম : ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত)

প্রকল্পের ধরণ : বিনিয়োগ প্রকল্প

অর্থায়ন : জিওবি ও ভারতীয় রাষ্ট্রীয় ঋণ এলওসি-১ এবং এলওসি-৩ (এক্সিম ব্যাংক অব ইন্ডিয়া)

উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/ বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে

প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল :

প্রকল্পের বাস্তবায়নকালের তথ্যাদি নিম্নের সারণি-১.১-এ প্রদান করা হল-

সারণি-১.১

ধরণ	আরম্ভ	সমাপ্তি
১	২	৩
মূল অনুমোদিত	০১.০৭.২০১২	৩০.০৬.২০১৫
১ম সংশোধিত	০১.০৭.২০১২	৩১.১২.২০১৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে (১ম)	০১.০৭.২০১২	৩০.০৬.২০১৯
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে (২য়)	০১.০৭.২০১২	৩০.০৬.২০২৩

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

প্রকল্পের অবস্থান :

প্রকল্পের অবস্থানের তথ্যাদি নিম্নের সারণি-১.২-এ প্রদান করা হল-

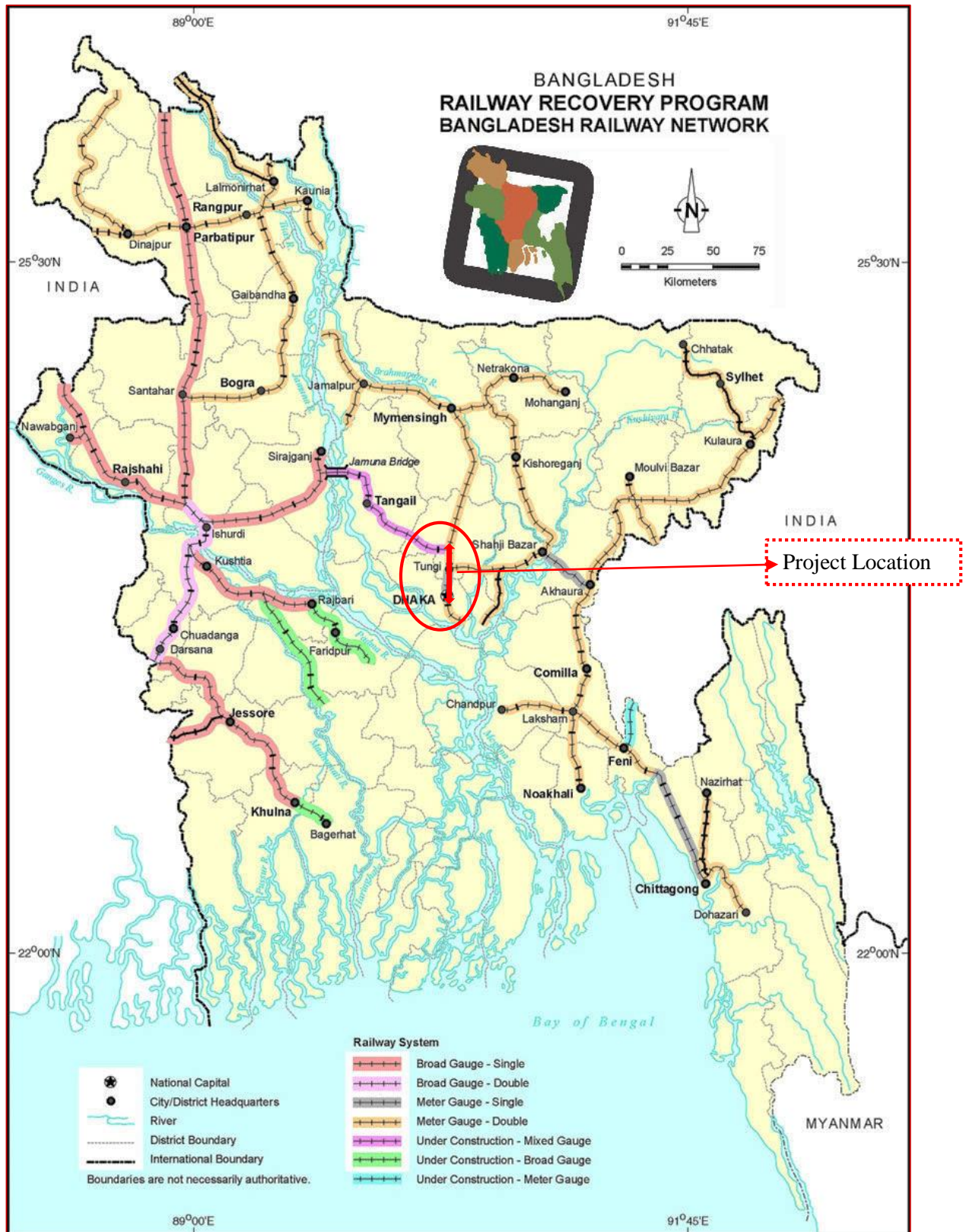
সারণি-১.২

বিভাগ	জেলা	সিটি কর্পোরেশন
১	২	৩
ঢাকা	ঢাকা	ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন
		ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশন
	গাজীপুর	গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

প্রকল্প এলাকা (মানচিত্র)

বর্ণিত প্রকল্পের অবস্থান নিম্নের চিত্র- ১ এ প্রদান করা হল-



চিত্র- ১.১ লোকেশন ম্যাপ

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

প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের তথ্যাদি নিম্নে সারণি ১.৩- এ দেয়া হল-

সারণি-১.৩

(লক্ষ টাকায়)

ডিপিপি'র ধরণ	অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়			বাস্তবায়নকাল	অনুমোদনের তারিখ	পরিবর্তন (+/-)	
	মোট	জিওবি	প্রকল্প সাহায্য			ব্যয় (%)	মেয়াদ%
১	২	৩	৪	৬	৬	৭	৮
মূল ডিপিপি	৮৪৮৬০.১২	১৫২৭০.০২	৬৯৫৯০.১০	০১/০৭/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৫	১৩/১২/২০১২ (একনেক)	-	-
১ম সংশোধিত ডিপিপি	১১০৬৮০.০৮	২০৪১৬.৬৭	৯০২৬৩.৪১	০১/০৭/২০১২ হতে ৩১/১২/২০১৬	০৩/০৭/২০১৪ (একনেক)	৩০.৪২% বৃদ্ধি	৫০.০০% বৃদ্ধি
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার মেয়াদ বৃদ্ধি	-	-	-	০১/০৭/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৯	-	-	৭৫.০০% বৃদ্ধি
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ২য় বার মেয়াদ বৃদ্ধি	-	-	-	০১/০৭/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০২৩	-	-	১৭৫.০০% বৃদ্ধি

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

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

প্রকল্পের মূল ও সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক অর্থায়নের অবস্থা সারণি ১.৪- এ দেখানো হল-

সারণি ১.৪

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	ব্যয় পরিবর্তন (লক্ষ টাকায়)	ব্যয় পরিবর্তন (%)
	২	৩	৪	৫
২০১২-২০১৩	৮৩১২.৯৩	-	৮৩১২.৯৩ হ্রাস	১০০% হ্রাস
২০১৩-২০১৪	৩৬৭৬৭.৭৭	২০৯৩.৯৩	৩৪৬৭৩.৮৪ হ্রাস	৯৪.৩০% হ্রাস
২০১৪-২০১৫	৩৯৭৭৯.৪২	২৮২৫৭.১৪	১১৫২২.২৮ হ্রাস	২৮.৯৭% হ্রাস
২০১৫-২০১৬	-	৬০৬৬৩.৮৫	৬০৬৬৩.৮৫ বৃদ্ধি	১০০% বৃদ্ধি
২০১৬-২০১৭	-	২১৩৪৬.৫৮	২১৩৪৬.৫৮ বৃদ্ধি	১০০% বৃদ্ধি
মোট	৮৪৮৬০.১২	১১২৩৬১.৫১	২৭৫০১.৩০	৩২.৪০% বৃদ্ধি

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

## ১.৬ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ

প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট কার্যক্রম নিম্নরূপ:

- এয়ামবাজ্জমেন্টসহ ৯৬ কি: মি: ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ;
- ০২ টি মেজর সেতু নির্মাণ;
- ২৫ টি কালভার্ট নির্মাণ;
- ১২ টি প্লাটফর্ম নির্মাণ;
- ১৪ টি ফুটওভার ব্রিজ ও ০৪ টি স্টেশন বিল্ডিং পুন: নির্মাণ;
- ৭টি স্টেশনে সিবিআই সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং;
- নতুন অপটিক্যাল ফাইবার দ্বারা টেলিকম ব্যবস্থার উন্নয়ন; এবং
- অন্যান্য কাজ।

## ১.৭ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা নিয়ে সারণি-১.৫ এ প্রদান করা হল-

সারণি-১.৫

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা			(২০১২-১৪) অর্থ বছর		(২০১৪-১৫) অর্থ বছর		(২০১৫-১৬) অর্থ বছর		(২০১৬-১৭) অর্থ বছর	
		একক	সংখ্যা/ পরিমাণ	প্রকল্পিত ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৯	১০	১২	১৮		
(ক)	<b>রাজস্ব ব্যয়</b>											
১	কর্মকর্তাদের বেতন			১২৭.৮৩	১৯.১৭	১৫	৩৮.৩৫	৩০	৫১.১৩	৪০	১০.১৭	১৫
২	কর্মচারীদের বেতন			২৩.২৯	৩.৪৯	১৫	৬.৯০	৩০	৯.৩১	৪০	৩.৪৯	১৫
৩	ভাতাদি			১৭৯.৭৮	২৫.৯৭	১৫	৫৩.৯৪	৩০	৭১.৯১	৪০	২৬.৯৭	১৫
৪	যানবাহনের জ্বালানী			১৯০.০০	০	০	৭৬.০০	৪০	৭৬.০০	৪০	৩৮.০০	২০
৫	পরামর্শক ব্যয়			২৪৪৮.৬০	১২২.৪৩	৫	৯৭৯.৪৪	৪০	৯৭৯.৪৪	৪০	৩৬৭.২৯	১৫
৬	যানবাহনের রক্ষণাবেক্ষণ			৬.০০	০	০	১.২০	২০	৩.০০	৫০	১.৮০	৩০
	<b>উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়)</b>			২৯৭৫.৫০	১৭২.০০		১১৫৫.৯১		১১৯০.৮০		৪৫৬.৭২	
(খ)	<b>মূলধন ব্যয়:</b>											
৭	হেভি ডিউটি বিজি টেম্পিং মেশিন সংগ্রহ			২০৪৫.০০	০	০	১০২২.৫০	৫০	১০২২.৫০	৫০	০	০
৮	মোবাইলাইজেশন এবং ডি- মোবাইলাইজেশন			১০০০.০০	০	০	৩০০.০০	৩০	৪০০.০০	৪০	৩০০.০০	৩০
৯	ইঞ্জিনিয়ার্স ফ্যাসিলিটিস			৭৬৭.৭৫	০	০	২৩০.৩২	৩০	৩০৭.১০	৪০	২৩০.৩২	৩০
১০	প্রতিশনাল সাম			৬০০.০০	০	০	১৮০.০০	৩০	২৪০.০০	৪০	১৮০.০০	৩০
১২	ডে-ওয়ার্কস			৪০০.০০	০	০	১২০.০০	৩০	১৬০.০০	৪০	১২০.০০	৩০
১৩	ট্রাকের কাজ			৫১১৬৭.০০	০	০	১০২৩৩.৪০	২০	৩০৭০০.২০	৬০	১০২৩৩.৪০	২০
১৪	পূর্ত কাজ			৭৪৮২.৮০	০	০	১৪৯৬.৫৬	২০	৪৪৮৯.৬৮	৬০	১৪৯৬.৫৬	২০
১৫	ব্রিজের কাজ			৮৩১৫.০০	০	০	১৬৬৩.০০	২০	৪৯৮৯.০০	৬০	১৬৬৩.০০	২০
১৬	যানবাহন			৪৮০.০০	০	০	৫১৬৩.৪২	৪০	৩৮৭২.৫৭	৩০	২৫৮১.৭১	২০
১৭	সিগন্যালিং কাজ			১২৯০৮.৫৬	১২৯০.৮৬	১০	৪৮০.০০	১০০	০	০	০	০
১৮	অফিস ইকুইপমেন্ট			২৯.০০	২.৯০	১০	১৪.৫০	৫০	৭.২৫	২৫	৪.৩৫	১৫

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা			(২০১২-১৪) অর্থ বছর		(২০১৪-১৫) অর্থ বছর		(২০১৫-১৬) অর্থ বছর		(২০১৬-১৭) অর্থ বছর	
		একক	সংখ্যা/ পরিমাণ	প্রকল্পিত ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৯	১০	১২	১২	১২	১২
১৯	সিডি এবং ভ্যাট			১৮২৫২.৫৪	৫৪৭.৫৮	৩	৫১১০.৭১	২৮	১০৯৫১.৫২	৬০	১৫৪২.৭৩	৯
	<b>উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)</b>			১০৩৪৪৭.৬৬	১৮৪১.৩৩	১.৭৮	২৬০১৪.৪২	২৫.১৫	৫৭১৩৯.৮৩	৫৫.২৪	১৮৪৫২.০৮	১৭.৮৪
(গ)	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল			২১২৮.৪৬	৪০.২৭	১.৮৯	৫৪৩.৪১	২৫.৫৩	১১৬৬.৬১	৫৪.৮১	৩৭৮.১৮	১৭.৭৭
(ঘ)	প্রাইস কন্ট্রোল			২১২৮.৪৬	৪০.২৭	১.৮৯	৫৪৩.৪১	২৫.৫৩	১১৬৬.৬১	৫৪.৮১	৩৭৮.১৮	১৭.৭৭
	<b>মোট</b>			<b>১১০৬৮০.০৮</b>	<b>২০৯৩.৯৩</b>		<b>২৮২৫৭.১৪</b>		<b>৬০৬৬৩.৮৫</b>		<b>১৯৬৬৬.১৫</b>	

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### ১.৮ প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা

প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা (চুক্তি অনুযায়ী) নিম্নে সারণি-১.৬ -এ প্রদান করা হল-

সারণি-১.৬

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা			(২০১২-১৪) অর্থ বছর			(২০১৪-১৫) অর্থ বছর			(২০১৫-১৬) অর্থ বছর			(২০১৬-১৭) অর্থ বছর		
		একক	সংখ্যা/ পরিমাণ	প্রকল্পিত ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
(ক)	<b>রাজস্ব ব্যয়</b>															
	কর্মকর্তাদের বেতন			১২৭.৮৩	১৯.১৭	১৫	১৫	৩৮.৩৫	৩০	৩০	৫১.১৩	৪০	৪০	১০.১৭	১৫	
	কর্মচারীদের বেতন			২৩.২৯	৩.৪৯	১৫	১৫	৬.৯০	৩০	৩০	৯.৩১	৪০	৪০	৩.৪৯	১৫	
	ভাতাদি			১৭৯.৭৮	২৫.৯৭	১৫	১৫	৫৩.৯৪	৩০	৩০	৭১.৯১	৪০	৪০	২৬.৯৭	১৫	
	যানবাহনের জ্বালানী			১৯০.০০	০	০	০	৭৬.০০	৪০	৪০	৭৬.০০	৪০	৪০	৩৮.০০	২০	
	পরামর্শক ব্যয়			২৪৪৮.৬০	১২২.৪৩	৫	৫	৯৭৯.৪৪	৪০	৪০	৯৭৯.৪৪	৪০	৪০	৩৬৭.২৯	১৫	



ক্রমিক নং	অংশের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা			(২০১২-১৪) অর্থ বছর			(২০১৪-১৫) অর্থ বছর			(২০১৫-১৬) অর্থ বছর			(২০১৬-১৭) অর্থ বছর		
		একক	সংখ্যা/ পরিমাণ	প্রকল্পিত ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অংশের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অংশের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অংশের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অংশের শতকরা হার
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
	যানবাহনের রক্ষণাবেক্ষণ			৬.০০	০	০	০	১.২০	২০	২০	৩.০০	৫০	৫০	১.৮০	৩০	
	<b>উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়)</b>			২৯৭৫.৫০	১৭২.০০			১১৫৫.৯১			১১৯০.৮০			৪৫৬.৭২		
(খ)	<b>মূলধন ব্যয়:</b>															
	হেভি ডিউটি বিজি টেম্পিং মেশিন সংগ্রহ			২০৪৫.০০	০	০	০	১০২২.৫০	৫০	৫০	১০২২.৫০	৫০	৫০	০	০	০
	মোবাইলাইজেশন এবং ডি- মোবাইলাইজেশন			১০০০.০০	০	০	০	৩০০.০০	৩০	৩০	৪০০.০০	৪০	৪০	৩০০.০০	৩০	৩০
	ইঞ্জিনিয়ার্স ফ্যাসিলিটিস			৭৬৭.৭৫	০	০	০	২৩০.৩২	৩০	৩০	৩০৭.১০	৪০	৪০	২৩০.৩২	৩০	৩০
	প্রভিশনাল সাম			৬০০.০০	০	০	০	১৮০.০০	৩০	৩০	২৪০.০০	৪০	৪০	১৮০.০০	৩০	৩০
১২	ডে-ওয়ার্কস			৪০০.০০	০	০	০	১২০.০০	৩০	৩০	১৬০.০০	৪০	৪০	১২০.০০	৩০	৩০
১৩	ট্র্যাকের কাজ			৫১১৬৭.০০	০	০	০	১০২৩৩.৪০	২০	২০	৩০৭০০.২০	৬০	৬০	১০২৩৩.৪০	২০	২০
১৪	পূর্ত কাজ			৭৪৮২.৮০	০	০	০	১৪৯৬.৫৬	২০	২০	৪৪৮৯.৬৮	৬০	৬০	১৪৯৬.৫৬	২০	২০
১৫	ব্রিজের কাজ			৮৩১৫.০০	০	০	০	১৬৬৩.০০	২০	২০	৪৯৮৯.০০	৬০	৬০	১৬৬৩.০০	২০	২০
১৬	যানবাহন			৪৮০.০০	০	০	০	৫১৬৩.৪২	৪০	৪০	৩৮৭২.৫৭	৩০	৩০	২৫৮১.৭১	২০	২০
১৭	সিগন্যালিং কাজ			১২৯০৮.৫৬	১২৯০.৮৬	১০	১০	৪৮০.০০	১০০	১০০	০	০	০	০	০	০
১৮	অফিস ইকুইপমেন্ট			২৯.০০	২.৯০	১০	১০	১৪.৫০	৫০	৫০	৭.২৫	২৫	২৫	৪.৩৫	১৫	১৫
১৯	সিডি এবং ভাট			১৮২৫২.৫৪	৫৪৭.৫৮	৩	৩	৫১১০.৭১	২৮	২৮	১০৯৫১.৫২	৬০	৬০	১৫৪২.৭৩	৯	৯
	<b>উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)</b>			১০৩৪৪৭.৬৬	১৮৪১.৩৩	১.৭৮	১.৭৮	২৬০১৪.৪২	২৫.১৫	২৫.১৫	৫৭১৩৯.৮৩	৫৫.২৪	৫৫.২৪	১৮৪৫২.০৮	১৭.৮৪	১৭.৮৪
(গ)	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল			২১২৮.৪৬	৪০.২৭	১.৮৯	১.৮৯	৫৪৩.৪১	২৫.৫৩	২৫.৫৩	১১৬৬.৬১	৫৪.৮১	৫৪.৮১	৩৭৮.১৮	১৭.৭৭	১৭.৭৭
(ঘ)	প্রাইস কন্ট্রোল			২১২৮.৪৬	৪০.২৭	১.৮৯	১.৮৯	৫৪৩.৪১	২৫.৫৩	২৫.৫৩	১১৬৬.৬১	৫৪.৮১	৫৪.৮১	৩৭৮.১৮	১৭.৭৭	১৭.৭৭

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা			(২০১২-১৪) অর্থ বছর			(২০১৪-১৫) অর্থ বছর			(২০১৫-১৬) অর্থ বছর			(২০১৬-১৭) অর্থ বছর		
		একক	সংখ্যা/ পরিমাণ	প্রকল্পিত ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব %	অঙ্গের শতকরা হার
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
	মোট			১১০৬৮০.০৮	২০৯৩.৯৩			২৮২৫৭.১৪			৬০৬৬৩.৮৫			১৯৬৬৬.১৫		

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

## ১.৯ ক্রয় পরিকল্পনা

১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনার তথ্য উপাত্ত নিম্নে সারণি-১.৭, ১.৮ ও ১.৯ -এ উপস্থাপন করা হয়েছে।

ক্রয় পরিকল্পনা কার্য নিম্নে সারণি-১.৭-এ দেয়া হল-

### সারণি-১.৭

#### TOTAL PROCUREMENT PLAN FOR WORKS AS PER DPP

Ministry/Division	:	Ministry of Railways
Agency	:	Bangladesh Railway(BR)
Procurement Entity Name & Code	:	Bangladesh Railway(BR)
Project/Programme Name & Code	:	Construction of 3rd & 4th Dual Gauge Railway Track between Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi-Joydebpur section including Signalling works of Bangladesh Railway.

Project Cost (In lakh Taka)

Total : 112361.51

GOB : 21099.30

PA : 91262.21

Package No.	Description of Procurement Item as per DPP/TPP (Works)	Unit	Qty.	Procurement Method & Type	Contract Approving Authority	Source of Funds	Est. Cost (in lakh taka)	Invitation for Tender		Signing of Contract		-Value of Contract -Name of Contractor	Completion of Contract	
								Target	Actual	Target	Actual		Target	Actual
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫
WD1	Construction of Raitway Track, Embankment, Bridge A Culverts, Station Buildings, Platforms and Sheds and Level Crossings along with associated works in Dhaka-Joydevpur section including supply of all labour, materials, equipment etc. in connection with construction of 3rd and 4th Dual Gauge track in Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual gauge track inTongi-Joydevpur section as per drawing and specifications.	LS	As per Item no. 1, 3, 4 & 11 of Annexure-A	OTM (ICT) (Among the Indian Bidders)	CCGP	GOB & PA(LOC)	70132.56	Sep,2014	18/12/17,24/01/18,27/02/18	Dec, 2014	15/02/19	- 139378.90 - AFCONS-KPTL JV	Dec, 16	June-23
WD2	Design, supply, installation, testing, commissioning of Computer Based Signaling & Interlocking system at 7 (Seven) stations including interlocking of selected level crossings, installation of optical fiber cable for block operation along with construction of signal service building Turnkey basis and training on connection with construction of 3rd and 4th dual gauge track in Dhaka-Tongi section and doubling of dual gauge track in Tongi-Joydebpur section.	Nos	As per Annex-C	OTM (ICT) (Among the Indian Bidders)	CCGP	GOB & PA(LOC)	12908.56	Sep,2014	টেন্ডার আহবান করা হয়েছে, মূল্যায়ন প্রক্রিয়াধীন					
<b>Total Value of Works Procurement</b>							<b>83041.12</b>							

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

ক্রয় পরিকল্পনা সেবা নিম্নে সারণি-১.৮-এ দেয়া হল-

সারণি-১.৮

**TOTAL PROCURMENT PLAN FOR SERVICES AS PER DPP**

Ministry/Division	:	Ministry of Railways
Agency	:	Bangladesh Railway(BR)
Procurement Entity Name & Code	:	Bangladesh Railway(BR)
Project/Programme Name & Code	:	Construction of 3rd & 4th Dual Gauge Railway Track between Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi-Joydebpur section including Signalling works of Bangladesh Railway

<b>Project Cost (In lakh Taka)</b>	
Total	: 112361.51
GOB	: 21099.30
PA	: 91262.21

Package No.	Description of Procurement Item as per DPP/TPP (Services)	Unit	Qty.	Procurement Method & Type	Contract Approving Authority	Source of Funds	Est. Cost (in lakh taka)	Invitation for Tender	Indicative Dates			-Value of Contract -Name of Consultant	Completion of Contract	
									Invitation for EOI	Issue of RFP	Signe of contract		Target	Actual
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮		৯	১০	১১	১২	১৩	
SD1	Consultancy Services .	LS	Annexture-G	QCBS (From among the Indian Consulting Firms)	CCGP	GOB & PA(LOC)	2448.60	-	Feb,2014	June 2014	2 <sup>nd</sup> June 2015	AARVEE-AYESA JV	-	14/02/23
<b>Total Value of Service Procurement</b>							2448.60							

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

ক্রয় পরিকল্পনা পণ্য নিম্নে সারণি-১.৯-এ দেয়া হল-

সারণি-১.৯

**TOTAL PROCUREMENT PLAN FOR GOODS AS PER DPP**

Ministry/Division	:	Ministry of Railways
Agency	:	Bangladesh Railway
Procurement Entity Name & Code	:	Bangladesh Railway
Project/Programme Name & Code	:	Construction of 3rd & 4th Dual Gauge Railway Track between Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi-Joydebpur section including Signalling works of Bangladesh Railway
		15102
		224088200

Project Cost (In lakh Taka)  
 Total : 112361.51  
 GOB : 21099.30  
 PA : 91262.21

Package No.	Description of Procurement Item (as per DPP/ TPP) (Goods)	Unit	Qrty.	Procurement Method & Type	Contract Approving Authority	Source of Funds	Estd.Cost (in Lakh Taka)	Invitation for Tender		Signing of Contract		Value of Contract	Completion of Contract		
								Target	Actual	Target	Actual		Target	Actual	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	
GD 1	Procurement of Transport vehicle [Annexure-A]	3	Nos	OTM/LTM	MOR	GOB	200.00	1 Oct,2014	-	23 Oct 2014	-	-	15 Vov 2014	-	
GD2	Procurement of Transport vehicle [Annexure-H/1]	3	Nos	OTM/LTM	MOR	PA	280.00	1 Oct,2014	-	23 Oct 2014	-	-	15 Vov 2014	-	
GD3	Procurement of. Heavy Duty Broad Gauge Tamping Machine. (Annexure- 8/3)	1	No	OTM (ICT)	MOR	. PA & GOB	2845.00	15Sept,2014	-	23 Oct 2014	-	-	15 March 2015	-	
GD4	procurement of Computer with Laser printer including internet modem. Licensed Anti-virus software anc! other accessories.[ Annexure-F]	4	Nos	RFQ	PD	GOB	3.00	1 Oct,2014	-	23 Oct 2014	-	-	15 Vov 2014	-	
CDS	Procurement of Photocopier machine. [Annexure-F]	2	Nos	LTM/RFQ	PD	GOB	6.50	5Aug,2014	-	23 Oct 2014	-	-	20 Oct 2014	-	
CDS	Procurement of office furniture. [Annexure-F]	L.S	Lot	RFQ	PD	GOB	5.00	10Aug,2014	-	23 Oct 2014	-	-	14 Oct 2014	-	
GD 7	Procurement of 1(one), Level machine & 1(one) Theodolite. [Annexure-F]	L.S	Nos	PFQ	PD	GOB	3.50	10Aug,2014	-	23 Oct 2014	-	-	20 Oct 2014	-	
GD8	Office Stationaries & other consumables. [Annexure-F]	L.S	Lot	RFQ	PD	GOO	8.00	Throughout the hole project duration							
<b>Total Value of Goods Procurement:</b>							<b>3351.00</b>								

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

## ১.১০ প্রকল্পের লগফ্রেম

প্রকল্পের লগ ফ্রেম নিম্নে সারণি ১.১০- এ প্রদান করা হল:

### সারণি-১.১০

- i. প্রকল্প সমাপ্তির জন্য পরিকল্পিত তারিখ : ডিসেম্বর ২০১৬  
ii. এই সারসংক্ষেপ প্রস্তুতির তারিখ : জুলাই ২০১৪

### লগফ্রেম

ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
A	<b>লক্ষ্য (Goal)</b>			
	রেলওয়ের যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করতে হবে	১. প্রায় ২৫% যাত্রী বাড়বে	রেলওয়ে তথ্য বই বিবিএস	
		২. বহন করা পণ্যের পরিমাণ প্রায় ২৫% বৃদ্ধি পাবে।	রেলওয়ে তথ্য বই বিবিএস	
		৩. প্রায় ২৫% রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে।	রেলওয়ে তথ্য বই বিবিএস, অর্থনৈতিক পর্যালোচনা	
B	<b>উদ্দেশ্য (Purpose/ Outcome)</b>			
	যাত্রীদের ও মালবাহী পরিবহনে উন্নততর রেল পরিষেবা প্রদান	১. ২০১৬ সালের মধ্যে ঢাকা-টঞ্জী সেকশনে যাত্রার সময় ১ ঘন্টা ১৫ মিনিট থেকে কমিয়ে ২০ মিনিট করা হবে।	-	রোলিং স্টক ভাল অবস্থায় আছে।
		২. বিভাগীয় গতি ৬২ কিমি থেকে বাড়ানো হবে। ২০১৬ সালের শেষ নাগাদ প্রতি ঘন্টায় ৭২ কিমি।	রেলওয়ের সময় সূচি	গতি সীমাবদ্ধতা প্রত্যাহার করা হয়েছে
		৩. দুর্বল ট্র্যাকের কারণে প্রায় ৭৫% দুর্ঘটনা ঘটে যা হ্রাস করা	দুর্ঘটনার রেকর্ড	ঢাকা-টঞ্জীতে ২টি আপ এবং ২টি ডাউন লাইন এবং টঞ্জী-জয়দেবপুর সেকশনে ডাবলিং ডুয়েল গেজ সহ আরও ভাল ট্র্যাক ব্যবস্থা এবং দক্ষ ট্রেন পরিচালনার জন্য।
	৪. আরও ট্রেন চালানো (ট্রেন চালানোর ফ্রিকোয়েন্সি) সম্ভব হবে।	ট্রেন রেকর্ড	রোলিং স্টক এবং লোকোমোটিভের বর্ধিত সংখ্যার প্রাপ্যতা	
C	<b>আউটপুট (output)</b>			
	১. রেলওয়ের উন্নতির পাশাপাশি ট্র্যাক এর ক্ষমতা বৃদ্ধি করা	১.১ প্রায় ৬১.০০ কিলোমিটার নতুন ডুয়েল গেজ ট্র্যাক নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	১. মূল্য বৃদ্ধির সীমা ৫% ২. বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুকূল পরিবেশের ধারাবাহিকতা। ৩. প্রকল্পের অনুমোদন এবং সময়মতো তহবিল প্রকাশ।
		১.২ ৪২টি ব্রিজ/কালভার্ট নতুন করে নির্মিত হবে।	প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		১.৩ ৩৩টি লেভেল ক্রসিং গেটগুলি প্রশস্তকরণ এবং আপডেট করার সাথে পুনর্গঠন করা হবে।	প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
	২. অন্যান্য পরিষেবা সহ যাত্রী সুবিধার উন্নতি	২.১ ২২০০ বর্গমিটার। স্টেশন ভবন পুনর্নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"

ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
		২.২ ১৮০৯০ বর্গমিটার। স্টেশন প্ল্যাটফর্ম নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		২.৩ ১১০৭৭ বর্গমিটার। প্ল্যাটফর্ম শেড নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		২.৪ ২৯১৫ বর্গমিটার। প্ল্যাটফর্মের বেড়া নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
	২.৫ রেলওয়ে ট্র্যাক নির্মাণ	প্রায় ৬১.০০ কিমি। ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ২০১৬ সালের শেষ নাগাদ নতুন ডুয়েল গেজ ট্র্যাক নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন..	১. সময়মতো তহবিল প্রকাশ ২. বিআর-এর অনুকূল পরিবেশের ধারাবাহিকতা। ৩. প্রকল্পের মসৃণ বাস্তবায়ন।
	২.৬ সেতু মেরামত/পুনর্বাসন	ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ২০১৬ সালের শেষ নাগাদ ৪২টি ব্রিজ/কালভার্ট নতুনভাবে নির্মিত হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.৭ সিগন্যালিং সিস্টেমের উন্নতি।	২০১৬ সালের মধ্যে ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ৭টি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থা উন্নত করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.৮ রিলে ও ব্যাটারি রুম নির্মাণ	ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ২০১৬ সালের মধ্যে ৫টি স্টেশনে বর্ধিত ক্ষমতা সহ রিলে ও ব্যাটারি রুম নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.৯ স্টেশন ভবন নির্মাণ।	২২০০ বর্গমিটার। স্টেশন ভবন ২০১৬ সালের মধ্যে পুনঃনির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.১০ স্টেশন প্ল্যাটফর্মের নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ	১৮০৯০ বর্গমিটার। ২০১৬ সালের মধ্যে স্টেশন প্ল্যাটফর্ম ৩৬টি নির্মিত হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.১১ স্টেশন প্ল্যাটফর্ম শেড মেরামত	১১০৭৭ বর্গমিটার। ২০১৬ সালের মধ্যে ৩৬টি প্ল্যাটফর্ম শেড নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
<b>D</b>	<b>ইনপুট (Input)</b>			
	ক) কার্যক্রম/ইনপুট: প্রতি বছর আর্থিক এবং ভৌত লক্ষ্য পরিকল্পনা এবং সংগ্রহ পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ করা	মোট: ১১২৩৩৬১.৫১ লক্ষ টাকা জিওবি: ২০৪১৬.৬৭ লক্ষ টাকা PA: ৯১২৬২.২১ লক্ষ টাকা	(i) প্রকল্প সাইটে সরেজমিনে যাচাইকরণ, (ii) অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনা, বিশদ নকশা, খরচ অনুমান ইত্যাদি যাচাইকরণ। (iii) মাসিক অগ্রগতি	i. সময়মতো প্রশাসনিক ও আর্থিক সহায়তার প্রাপ্যতা। ii. প্রকল্পের অনুমোদন এবং পরবর্তী সময়ে প্রকল্পের মসৃণ বাস্তবায়নের সাথে দরপত্র।

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

### ১.১১ টেকসইকরণ পরিকল্পনা / Exit Plan

প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার ১ (এক) বছর রক্ষণাবেক্ষণ করবে এবং পরবর্তীতে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রেল ট্র্যাক, ব্রিজ ও যাবতীয় ভৌত অবকাঠামো বাংলাদেশ রেলওয়ে নিকট হস্তান্তর করবে। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই রেল ট্র্যাক, ব্রিজ ও ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ (১০০ বছর) সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

## দ্বিতীয় অধ্যায়

### নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালনা পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

#### ২.১ ভূমিকা

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) প্রতিবছর এডিপির আওতায় বাস্তবায়নাধীন বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প ব্যক্তি পরামর্শক/ পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। এ ধারাবাহিকতায় বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “ঢাকা-টঞ্জী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঞ্জী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান “টিএমএসএল কম্পালটিং লিঃ এন্ড টি এইচ ডিজাইন এন্ড ডেভেলোপমেন্ট কম্পালট্যান্ট জেভি”কে নিয়োগ করা হয়েছে।

#### ২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR)

নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR) -এর আলোকে প্রতিবেদনটি প্রস্তুত করা হয়েছে। কার্যপরিধি (ToR) নিম্নে উল্লেখ করা হল:

১. প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অর্থায়ন, অনুমোদন/ সংশোধনের অবস্থা ইত্যাদি প্রাসঙ্গিক সকল বিষয়ের বিস্তারিত তথ্য (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
২. প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা, বরাদ্দ, অর্থছাড় ও ব্যয় এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (বাস্তব ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা।
৩. প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়ন, উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output অর্জন পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ ও মূল্যায়ন।
৪. প্রকল্পের বাস্তবায়নে নির্ধারিত সময়ের বেশী (Time over run) ও ব্যয় বৃদ্ধি (Cost over run) এর কারণগুলো (যদি থাকে) বিস্তারিত বর্ণনা করতে হয়েছে। দরপত্র ব্যবস্থাপনার PPR,2008 এর নির্ধারিত সময়ের বেশী ব্যয় হয়েছে কিনা ইত্যাদি বিষয়ে পর্যালোচনা।
৫. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগী গাইডলাইন ইত্যাদি) এবং প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
৬. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রেজিস্টার সংরক্ষণ প্রয়োজনীয় জনবলসহ (টেকসই পরিকল্পনা) আনুষঙ্গিক বিষয় পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
৭. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BoQ/ToR, গুণগত মান, 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) অর্থ বরাদ্দ, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য-উপাত্তের পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।



১১. উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা (যদি থাকে) কর্তৃক চুক্তি স্বাক্ষর, চুক্তির শর্ত, ক্রয় প্রস্তাব প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধে সম্মতি ও বিভিন্ন মিশন এর সুপারিশ ইত্যাদির তথ্য-উপাত্তভিত্তিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১২. সমীক্ষায় যে সব FGD, KII-সহ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়েছে তার একটি ভিডিও (নূন্যতম ৩০ মিনিটের) প্রমাণক হিসেবে আবশ্যিকভাবে আইএমইডিতে দাখিল করতে হয়েছে।
১৩. প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (Sustainable) করার লক্ষ্যে মতামত প্রদান।
১৪. প্রকল্পের উদ্দেশ্যে, লক্ষ্য, প্রকল্পের কার্যক্রম, বাস্তবায়ন পরিকল্পনা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ঝুঁকি, মেয়াদ, ব্যয়, অর্জন ইত্যাদি বিষয়ে বিবেচনা করে একটি SWOT বিশ্লেষণ।
১৫. প্রকল্পের ঘোষিত লক্ষ্য, উদ্দেশ্য অর্জনের ক্ষেত্রে কতটা কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি হয়েছে, প্রকল্পের IRR, NPV ইত্যাদি অর্জনের ক্ষেত্রে কতটা অগ্রগতি হয়েছে সে সম্পর্কে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১৬. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা ও মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণের আলোকে সার্বিক পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ ও প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে এবং জাতীয় কর্মশালায় প্রতিবেদনটি উপস্থাপন করবে। জাতীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত সন্নিবেশ করে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে।
১৭. প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার দক্ষতার বিষয়ে সার্বিক মূল্যায়ন ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।
১৮. কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়বলী।
১৯. সমীক্ষা কার্যক্রমের চূড়ান্ত বাংলা ও ইংরেজি প্রতিবেদন Professional Proof Reader কর্তৃক যাচাইপূর্বক প্রত্যয়নসহ চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল করতে হয়েছে।

## ২.৩ প্রকল্প এলাকা নির্বাচন

প্রকল্প এলাকা ঢাকা বিভাগের ঢাকা ও গাজীপুর জেলার, ঢাকা সদর ও গাজীপুর সদর উপজেলায় অবস্থিত। নিবিড় পরিবীক্ষণে সম্পূর্ণ প্রকল্প এলাকায় জরিপ কাজ পরিচালিত হয়েছে।

## ২.৪ প্রকল্পের নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ

### নমুনার আকার

প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগি বা স্ট্যাডি গ্রুপের নমুনার আকার নির্ধারণের জন্য নিম্নে লিখিত পরিসংখ্যানিক সূত্র ব্যবহার করা হয়েছে।

নমুনা আকার নির্ধারণ:

$n$  এর সূত্র (নমুনা)

$$n = \frac{z^2 pq(df)}{e^2}$$

এখানে,  $z = 1.96$ ,  $p = 0.6$ ;  $df = 1.80$ ,  $e = .05$

$$q = 1 - p = 0.4$$

যেখানে,

$n$  = নমুনার আকৃতি (স্যাম্পল সাইজ)

$z = 1.96$  এ ৯৫% কনফিডেন্স লেভেল

$p$  = মোট জনসংখ্যার ৬০% যারা এই প্রকল্পের মাধ্যমে উপকৃত হয়েছে।

$e = 0.05$  ধরা হয়েছে

$$q = 1-p=1-0.20= 0.80$$

e= ইরোর লেভেল, যা এই সমীক্ষার জন্য ৫% বিবেচনা করা হয়েছে,

অতএব;  $e = .05$

উপরিউক্ত সূত্র অনুসরণে সংগৃহীতব্য নমুনার আকার হচ্ছে-

$$(1.96^2 \times 0.6 \times 0.4 \times 1.4) / (0.05^2)$$

$$= 516$$

১০% নন-রেসপন্স জনসংখ্যা বিবেচনায় নমুনার আকার হয়েছে ৫৬৭।

উপরিউক্ত সূত্রানুসারে নমুনা আকার,  $n = 567$  ধরা যায়।

## ২.৫ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

### ২.৫.১ ক্রয় ও নির্মাণ বিষয়ক তথ্য সংগ্রহ

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত যাবতীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে। যেমন পরিকল্পনা, ডিজাইন, প্রাক্কলন, অনুমোদন বিভিন্ন সেবা ও নির্মাণ কাজের ক্রয় প্রক্রিয়া, অর্থ প্রবাহ ইত্যাদি। সংগ্রহীত মালামাল, যন্ত্রপাতি ও বাস্তবায়িত নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের বাস্তবায়নকারী সংস্থা, পরামর্শক ও ঠিকাদার কর্তৃক গুণগত মানের প্রতিবেদন সমূহ বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং প্রয়োজনে নতুন ভাবে পরীক্ষা করা হয়েছে।

### ২.৫.২ আর্থ সামাজিক সমীক্ষার তথ্য সংগ্রহ

#### (ক) পরিমাণগত পদ্ধতি ব্যবহার

##### উপকারভোগি গ্রুপ

প্রকল্পটি উন্নয়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের মধ্যে যারা সরাসরি উপকৃত হয়েছেন তাদের মধ্যে থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে উপকারভোগি উত্তরদাতা বাছাই করা হয়েছে। মোট নমুনার সংখ্যা ৫৭০ জন এবং উপজেলার সংখ্যা মোট ০২টি।

#### খানা নির্বাচন

বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত খানা দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। খানা নির্বাচনের সময় সম্পূর্ণ প্রকল্পটি ০২টি সেকশনে ভাগ করা হয়েছে। প্রতি উপজেলায় খানাগুলো দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। ধারণাকৃত উপকারভোগি উত্তরদাতার সংখ্যা নিম্নে সারণি-২.১ এ উল্লেখ করা হল

সারণি-২.১

ক্রমিক নং	সিটি কর্পোরেশন	উত্তরদাতার সংখ্যা
১	২	৩
১	ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন ও ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশন	২৮৫
২	গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন	২৮৫
	মোট	৫৭০

#### (খ) গুণগত পদ্ধতি ব্যবহার

সমীক্ষায় পরিমাণগত পদ্ধতি ছাড়াও গুণগত পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। যেমন, দলীয় আলোচনা (FGD), গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (KII), নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)।

## দলীয় আলোচনা (FGD)

৯-১২ জন করে অংশগ্রহণকারী নিয়ে FGD পরিচালনা করা হয়েছে। FGD'র স্থান হিসেবে কোন উল্লেখযোগ্য স্থানকে নির্ধারণ করা হয়েছে। মোট FGD'র সংখ্যা হয়েছে ৬টি। এফজিডি পরিচালনা করার সময় নিম্নলিখিত ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনা করা হয়েছে যা নিম্নে সারণি-২.২ এ উল্লেখ করা হল

সারণি-২.২

ক্রমিক নং	তথ্যদাতার ধরণ	সংখ্যা
১	২	৩
১	এফজিডি পরিচালনা করার সময় স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, স্থানীয় প্রশাসন, শিক্ষক, মহিলা প্রতিনিধি, এনজিও প্রতিনিধিদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে।	৬৬ জন

## স্থানীয় পর্যায়ে গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)

প্রকল্পের সার্বিক মূল্যায়নের জন্য মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ ও ব্যবহৃত মালামাল, নির্মাণ সামগ্রি, কাজের গুণগতমান এবং সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ ইত্যাদি তথ্য সংগ্রহের জন্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনা করা হয়েছে যা নিম্নে সারণি-২.৩ এ উল্লেখ করা হল

সারণি-২.৩

ক্রমিক নং	তথ্যদাতার ধরণ	সংখ্যা
১	২	৩
১	জেলা, উপজেলা পর্যায়ের কর্মকর্তাগণ, সংশ্লিষ্ট স্টেশনের স্টেশন মাস্টার, প্রকৌশলী, গার্ড, রেলওয়ে পুলিশ, স্থানীয় ব্যবসায়ী, জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক, চিকিৎসক প্রমুখ ব্যক্তিবর্গ।	৩০ জন

## নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

প্রকল্পের পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা এবং ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে বিস্তারিত ধারণা লাভ করতে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নিম্নলিখিত ব্যক্তিবর্গের নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

## ২.৬ প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট

প্রকল্পের যন্ত্রপাতি, মালামাল সংগ্রহ স্থাপন এবং সেবা গ্রহণের কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে প্রকল্পের প্রধান অফিস ও সাইট অফিস হতে সহায়ক সকল তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। যন্ত্রপাতি, মালামাল ও সেবা পিপিএ ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে। প্রাক্কলন, অনুমোদন, টেন্ডার প্রক্রিয়া ও তার মূল্যায়ন, চুক্তি সম্পাদন 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 সেকেন্ডারী উপাত্ত সংগ্রহের জন্য কয়েকটি চেকলিস্ট ব্যবহার করা হয়েছে। এফজিডি ও কেআইআই এর জন্য এফজিডি চেকলিস্ট ও কেআইআই প্রশ্নমালা ব্যবহৃত হয়েছে।

## ২.৭ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন ডকুমেন্টস, তথ্য-উপাত্ত, নকশা ইত্যাদি সংগ্রহ ও পরীক্ষা-নিরীক্ষা

- ফিজিবিলিটি স্টাডি ও 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 রিপোর্ট সমূহ;
- ভূমি অধিগ্রহণ;
- পরিবেশ সংক্রান্ত ও অন্যান্য ছাড়পত্র (যদি থাকে);
- IEE, EIA, EMP ও RP রিপোর্ট সমূহ;
- ল্যাবরেটরী টেস্ট; এবং
- অন্যান্য তথ্যাদি।

## ২.৮ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন ও সংশ্লিষ্ট ভৌত কাজসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা

- এয়ামব্যাংকমেন্ট নির্মাণ (মাটির কাজ, সাব-সয়েল ট্রিটমেন্ট);
- নতুন রেললাইন নির্মাণ (রেল, পিএসসি স্লিপার, পি-ওয়ে ফিটিংস ও ব্যালাস্ট ইত্যাদি);
- মেজর সেতু ও আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ;
- প্লাটফর্ম নির্মাণ;
- ফুটওভার ব্রিজ ও স্টেশন বিল্ডিং পুন: নির্মাণ;
- স্টেশনে সিবিআই সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং নির্মাণ;
- অপটিক্যাল ফাইবার দ্বারা টেলিকম ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- ফাংশনাল বিল্ডিং ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ;
- লেভেলক্রসিং নির্মাণ; এবং
- অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।

## ২.৯ প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়ে আলোচনা ও পর্যালোচনা এবং মাঠ পর্যায়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা

মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ ও ব্যবহৃত মালামাল পরিদর্শনপূর্বক নির্মাণ সামগ্রি এবং কাজের গুণগত মান এবং প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যা নিরসনের সুপারিশ প্রণয়ন নিবিড় পরিবীক্ষণের মুখ্য উদ্দেশ্য। মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর পরামর্শক কর্তৃক পরীক্ষা/নিরীক্ষা করা।

- লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ভৌত কাজসমূহের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি;
- বাস্তবায়ন সমস্যা ও নিরসন;
- কাজের গুণগতমান বজায়ের পদ্ধতি ও বাস্তবায়ন;
- মাঠ পর্যায়ে কাজের গুণগতমান পরীক্ষার পদ্ধতি ও বাস্তবায়ন;
- ল্যাবরেটরিতে মালামাল পরীক্ষার পদ্ধতি ও পরীক্ষার পরিমাণ এবং বাস্তবায়ন;
- মাঠ পর্যায়ে পরামর্শক ও ঠিকাদারদের কাজ পরিদর্শনের পদ্ধতি ও পরিচালন;
- মাটির উৎস ও গুণাগুণ যাচাই;
- RFI প্রদান ও অনুমোদন;
- মাঠপর্যায়ে অনুমোদিত নকশা ও চুক্তিপত্রের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কাজসমূহ সম্পন্ন করণ;
- মাসিক অগ্রগতি সভা পরিচালনা, কার্যবিবরণী প্রণয়ন ও প্রেরণ এবং বাস্তবায়ন;
- ঠিকাদার ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের লোকবল, যন্ত্রপাতি, মালামাল মোবিলাইজেশন;
- Work Plan/Schedule প্রণয়ন ও মনিটরিং;
- নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগতমান, পরিমাণ ইত্যাদি অনুসরণ করে মালামাল, সেবা ও যন্ত্রপাতি ক্রয় এবং সরবরাহ;
- পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও ঠিকাদারদের অনুকূলে বিল প্রদান; এবং

- প্রকল্পের কাজসমূহ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করনে সমস্যা ও উত্তরণ।

### ২.১০ কাজের গুণগতমান পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষা

প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত ল্যাবরেটরি পরীক্ষাসমূহ টেস্ট স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সী অনুযায়ী হচ্ছে কিনা তা যাচাই করা। উক্ত টেস্টসমূহের ন্যূনতম ১০% টেস্ট রেজাল্টের ডকুমেন্ট সাইট ল্যাবরেটরিতে যাচাই করা। আইএমইডি কর্তৃক অনুমোদন সাপেক্ষে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন মালামাল বুয়েট, এমআইএসটি বা অন্য কোন প্রতিষ্ঠিত ল্যাবে পরীক্ষা করা। নমুনা সংগ্রহের তথ্যাদি নিম্নে সারণি-২.৪ এ উল্লেখ করা হলোঃ

সারণি-২.৪

Sl. No.	Name of Competent	Name of Test
১	২	৩
1	Embankment & Pavement	1. Liquid Limit 2. MDD 3. CBR 4. 200 wash Passing 5. FDT (Field Density Test)
2	Stone materials/Ballast	1. Abrasion 2. Size 3. Gradation 4. Compressive strength & others
3	Railway track, Geometric design	1. Quality assurance specifications 2. Curve setting check
4	Signs & Signals, Electrical & mechanical equipment's, level crossing	1. Parameters as per specifications 2. Safety standards
5	Concrete Work/Reinforcement	1. Gradation Test 2. Compressive strengths 3. Tensile strength of steel materials

### ২.১১ প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ

প্রকল্প মূল্যায়ন কর্মপরিকল্পনায় যে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণের প্রস্তাব করা হয়েছে, সে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক বিশ্লেষণ করে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ সনাক্ত করে ভবিষ্যতে এই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের জন্য সুপারিশ প্রদান করা। প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) এর বিশ্লেষণ অধ্যায়- ৪ সন্নিবেশ করা হয়েছে।

### ২.১২ তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা

#### তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ

মাঠ পর্যায় থেকে Quantitative তথ্য সংগ্রহ করার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ২ জন সুপারভাইজার ও ৬ জন তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ দেয়া হয়েছে।

#### সমীক্ষা পরিচালনা

এই সমীক্ষা দলে ৪ জন পরামর্শক, ২ জন সুপারভাইজার, ৬ জন তথ্য সংগ্রহকারী, ১ জন কম্পিউটার অপারেটর এবং ১ জন অফিস সহকারী কর্মরত ছিলেন।

## তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজার প্রশিক্ষণ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজার নিয়োগের পর তাঁদের জন্য ১ (এক) দিনের প্রশিক্ষণ কর্মসূচীর ব্যবস্থা করা হয়েছে। পরামর্শকগণ সমীক্ষা কাজের জন্য নিয়োজিত তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজারগণের প্রশিক্ষণ প্রদান করেছেন। উক্ত কর্মসূচিতে আইএমইডি'র কর্মকর্তাগণকেও আমন্ত্রণ করা হয়েছিল এবং অংশগ্রহণ করেন।

## মাঠ পর্যায়ে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ পরিচালনা

কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী ২ (দুই) সপ্তাহব্যাপী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের কাজ পরিচালনা করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহের কাজে নিয়োজিত তথ্য সংগ্রহকারীদের নিম্নরূপ দায়িত্ব পালন করেছেন:

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

## ২.১৩ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

তথ্য সংগ্রহ চলাকালীন পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে। ৩৫ জন স্থানীয় বিভিন্ন পেশার জনগন, স্থানীয় প্রশাসন, জনপ্রতিনিধি, বাংলাদেশ রেলওয়ের কর্মকর্তাবৃন্দ, ও আইএমইডি এর কর্মকর্তাবৃন্দ এই কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেন। উন্মুক্ত আলোচনার মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণের প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

## ২.১৪ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ

পরামর্শক মাঠকর্মীদের সাথে যোগাযোগ এবং মাঠ পর্যায়ে সৃষ্ট সমস্যাগুলোর সমাধান করেছেন। পরামর্শক প্রকল্প এলাকা পর্যবেক্ষণ ও তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করেছেন।

## ২.১৫ তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

তথ্য বা ডাটা বিশ্লেষণ এবং প্রতিবেদন প্রণয়ন এর ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত বিষয়ের প্রতি সতর্ক দৃষ্টি রাখা হয়েছে।

- (১) সংগৃহীত ডাটার গ্রহণযোগ্যতা যথাযথভাবে বিশ্লেষণের জন্য উন্নত ডাটা এন্ট্রির উপযোগী ও কার্যকরী সফটওয়্যারে ব্যবহার করা হয়েছে।
- (২) সংগৃহীত তথ্য বা ডাটা এসপিএসএস সফটওয়্যারের মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

## ২.১৬ প্রতিবেদন উপস্থাপন

### প্রারম্ভিক প্রতিবেদন

প্রারম্ভিক প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি সংশোধন করে সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটি কর্তৃক প্রতিবেদন অনুমোদনের পর মাঠ পর্যায়ের জরিপ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

### ১ম খসড়া প্রতিবেদন

প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের ভিত্তিতে মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত সকল তথ্য উপাত্ত পর্যবেক্ষণ, বিশ্লেষণপূর্বক ১ম খসড়া প্রতিবেদন দাখিল করা হয়েছে। ১ম খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত ১ম খসড়া প্রতিবেদন সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটিতে উপস্থাপন করা হয়েছে।

### ২য় খসড়া প্রতিবেদন

তত্ত্বাবধান কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত ২য় খসড়া প্রতিবেদন জাতীয় কর্মশালায় উপস্থাপন করা হয়েছে।

## চূড়ান্ত প্রতিবেদন

জাতীয় কর্মশালার সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত চূড়ান্ত প্রতিবেদনের হার্ড কপি (বাংলায় ৪০ কপি ও ইংরেজীতে ২০ কপি ও সপ্ট কপি) নির্ধারিত সময়ের মধ্যে আইএমইডিতে দাখিল করা হয়েছে।

### ২.১৭ প্রতিবেদন প্রণয়নের সময়ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা

বর্ণিত নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সমাপ্তির লক্ষ্যে সময়ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা প্রণয়ন এবং যথাযথ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য সর্বাঙ্গিক গুরুত্বপূর্ণ বিষয় বিধায় পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক সময়ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, চুক্তিপত্র মোতাবেক পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি অনুযায়ী নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা সম্পন্ন করার মেয়াদকাল ৪ মাস অর্থাৎ ১৫ ফেব্রুয়ারি, ২০২৩ হতে ১৪ জুন, ২০২৩। চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়নের লক্ষ্যে সমগ্র কাজটিকে কয়েকটি ভাগে বিভক্ত করে নিম্নে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা সারণিতে-২.৫ দেয়া হল।

### ২.১৮ সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

নিবিড় পরিবীক্ষণের সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনার (Time Bound Work Plan) তথ্যাদি নিম্নের সারণি-২.৫ প্রদান করা হল।

সারণি-২.৫ নিবিড় পরিবীক্ষণের সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা (Time Bound Work Plan)

ক্রমিক নং	কাজের বর্ণনা	সময়কাল
১	২	৩
১	আইএমইডি এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি স্বাক্ষর	১৫ ফেব্রুয়ারি, ২০২৩
২	প্রকল্প কার্যক্রম পর্যালোচনা এবং প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রস্তুত ও প্রারম্ভিক প্রতিবেদন আইএমইডিতে দাখিল করা	২৭ ফেব্রুয়ারি, ২০২৩
৩	প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন	২২ মার্চ এবং ১০-১২ এপ্রিল ২০২৩
৪	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতির রূপরেখা, তথ্য সংগ্রহের প্রশ্নমালা এবং চেকলিস্ট প্রস্তুতকরণ, Client কর্তৃক প্রশ্নমালা অনুমোদন এবং তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ	২৭ মার্চ, ২০২৩ হতে ২৯ মার্চ, ২০২৩
৫	টেকনিক্যাল/ সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির সুপারিশের আলোকে প্রারম্ভিক প্রতিবেদন চূড়ান্ত করা	২৩ মার্চ, ২০২৩
৬	কাজের গুনগতমান পরীক্ষাকরণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন	১ মার্চ, ২০২৩ হতে ০৮ এপ্রিল, ২০২২
৭	মাঠ পর্যায়ের পর্যবেক্ষণ, তথ্য সংগ্রহ, গ্রুপ ডিসকাশন, FGD সভা অনুষ্ঠান ইত্যাদি	২০ মার্চ, ২০২৩ হতে ০৫ এপ্রিল, ২০২৩
৮	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার প্রস্তুতি ও আয়োজন	১৮ এপ্রিল, ২০২৩
৯	১ম খসড়া প্রতিবেদন আইএমইডিতে দাখিল করা	২৫ এপ্রিল, ২০২৩
১০	টেকনিক্যাল কমিটির মতামতের আলোকে খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন	৩০ এপ্রিল, ২০২৩
১১	সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির মতামতের আলোকে খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন	০৫ মে, ২০২৩
১২	জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালার প্রস্তুতি ও আয়োজন	২০ মে, ২০২৩
১৩	জাতীয় কর্মশালার সুপারিশের ভিত্তিতে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রস্তুত ও দাখিলকরণ	৩১ মে, ২০২৩
১৪	প্রতিবেদন ইংরেজীতে প্রস্তুত ও দাখিলকরণ	১৪ জুন, ২০২৩

নিম্নে নিবিড় পরিবীক্ষণের বিস্তারিত কর্ম পরিকল্পনা (Time Bound Work Plan)-এর চার্ট / GANTT Chart -এ প্রদান করা হল।

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের বিবরণ	কাজ বাস্তবায়নের সময় ১০০ দিন। এই ছকে প্রতিটি কলাম কম-বেশী ৭ দিন হিসাবে বিবেচনা করা হয়েছে।															
		ফেব্রুয়ারি		মার্চ				এপ্রিল				মে				জুন	
		১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬
১	প্রকল্প কার্যক্রম পর্যালোচনা এবং প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রস্তুত ও দাখিলকরণ	■															
২	প্রকল্প পরিদর্শন					■			■	■							
৩	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতির রূপরেখা, তথ্য সংগ্রহের প্রশ্নমালা এবং চেকলিস্ট প্রস্তুতকরণ, Client কর্তৃক প্রশ্নমালা অনুমোদন এবং তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ	■															
৪	কাজের গুণগত মান পরীক্ষাকরণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন		■	■	■	■	■	■	■	■							
৫	মাঠ পর্যায়ের পর্যবেক্ষণ, তথ্য সংগ্রহ, গ্রুপ ডিসকাশন, FGD সভা অনুষ্ঠান ইত্যাদি			■	■	■	■	■	■								
৬	মাঠ পর্যায়ে কর্মশালার প্রস্তুতি ও আয়োজন							■	■								
৭	তথ্য বিশ্লেষণ, খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত ও দাখিলকরণ							■	■	■							
৮	খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রস্তুত ও দাখিলকরণ										■	■					
৯	জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালার প্রস্তুতি ও আয়োজন												■	■			
১০	চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রস্তুত ও দাখিলকরণ													■	■		
১১	প্রতিবেদন ইংরেজিতে প্রস্তুত ও দাখিলকরণ																■

## ২.১৯ অন্যান্য

### ২.১৯.১ ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি

প্রকল্পের সমস্ত তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। পরবর্তীতে সংগৃহীত তথ্য ও উপাত্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন আকারে উপস্থাপন করা হয়েছে (অধ্যায় ৫ এ বিস্তারিত বর্ণনা করা হয়েছে)।

### ২.১৯.২ প্রকল্পের ল্যাবরেটরী ও ইকুইপমেন্ট যাচাই বাছাইকরণ

প্রকল্পের সাইট ল্যাবরেটরিতে যে ইকুইপমেন্ট ব্যবহার করা হচ্ছে তার Standardization এবং হালনাগাদ calibration হয়েছে কি না তা যাচাই বাছাই করে নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে।



### ২.১৯.৩ প্রকল্পের সাইট পরিদর্শন

বর্ণিত প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও গুণগতমান যাচাই বাছাইয়ের লক্ষ্যে গত ২৪ মার্চ ২০২৩; ৮ এপ্রিল ২০২৩; ১২ এপ্রিল ২০২৩ ও ২৬ এপ্রিল ২০২৩ তারিখে ডিজাইন ও সুপারভিশন পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের ভারপ্রাপ্ত টিম লিডার ও ব্রিজ ইঞ্জিনিয়ার জনাব সৈয়দ রশিদ মাহমুদ, ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্প, নিবিড় পরিবীক্ষণ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার জনাব প্রকৌশলী মো: নজরুল ইসলাম খান, সুপারভিশন পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলীগণ, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধি এবং নিবিড় পরিবীক্ষণ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলীগণ সাইট পরিদর্শনে অংশগ্রহণ করেন।

প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও গুণগতমান সম্পর্কে ডিজাইন ও সুপারভিশন পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রকল্প ব্যবস্থাপক জনাব সৈয়দ রশিদ মাহমুদ অবহিত করেন। অধ্যায় ৩ এ বিস্তারিত বর্ণনা করা হয়েছে।

### ২.১৯.৪ প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি সংক্রান্ত তথ্যাদি

প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি সংক্রান্ত তথ্যাদি অধ্যায় ৩ এ বিস্তারিত বর্ণনা করা হয়েছে।

### ২.১৯.৫ প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভা

প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভার তথ্যাদি অধ্যায় ৩ এ বিস্তারিত বর্ণনা করা হয়েছে।

## তৃতীয় অধ্যায়

### প্রকল্পের ফলাফল পর্যালোচনা

#### ৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা

##### ৩.১.১ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও পর্যালোচনা

প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের জন্য ৫ (পাঁচ) অর্থ বছরের কর্মপরিকল্পনা রয়েছে। প্রকল্প অফিসের অর্থ বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র সহিত সামঞ্জস্য নাই। প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী ২০১৪ থেকে ২০২২ অর্থ বছরের কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়িত হয়েছে। ২০২২-২৩ অর্থ বছরের কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়িত হচ্ছে। বিবিএ কর্তৃক বনানী থেকে কমলাপুর পর্যন্ত ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে (First Dhaka Elevated Expressway) রেললাইনের ওপর দিয়ে নির্মাণের কাজ চলমান আছে। ফলে উক্ত সেকশনে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের পিলার নির্মাণের কাজ ক্রমাগত শেষ হওয়ার পর অত্র প্রকল্পের এমব্যাংকমেন্ট নির্মাণ কাজ শুরু করা হবে। ফলশ্রুতিতে সম্পূর্ণ সাইট ঠিকাদারকে এখনও বুঝিয়ে দেওয়া হয়নি। অন্যদিকে, ক্লিয়ার সাইট না থাকায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হচ্ছে। ফলশ্রুতিতে প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা যথাযথভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে না।

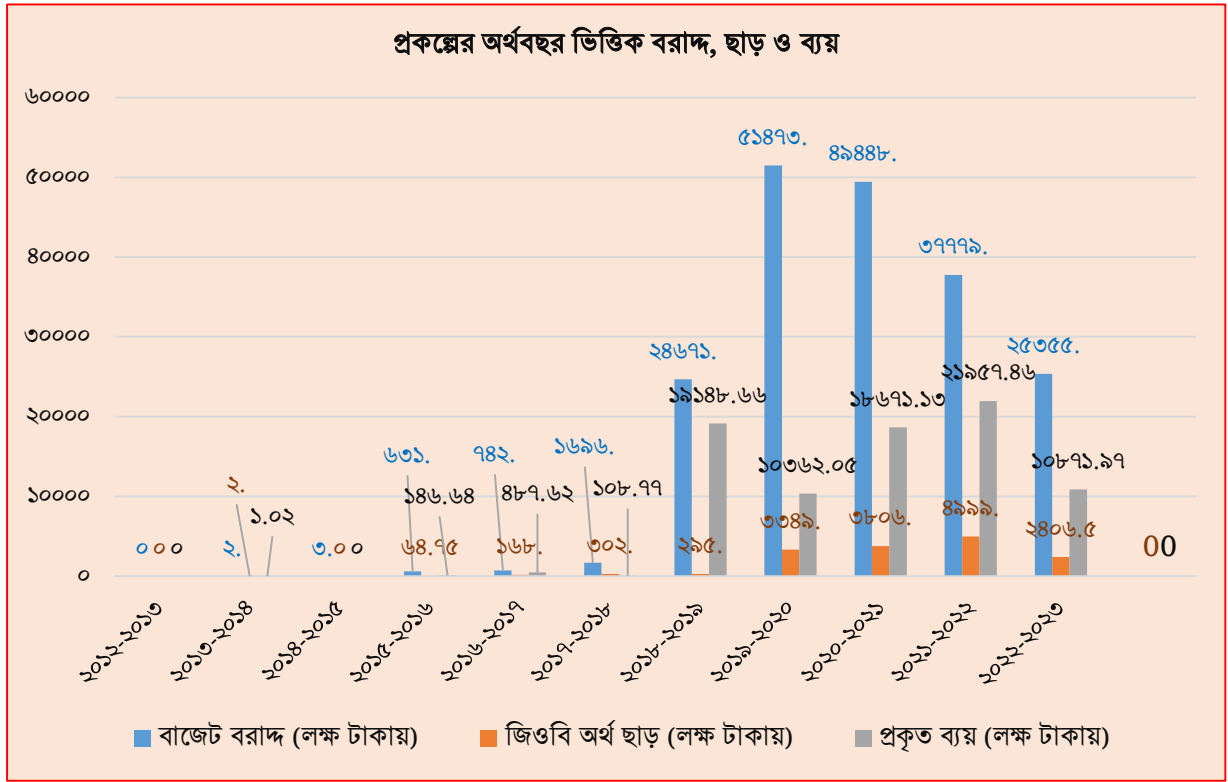
##### ৩.১.২ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়

অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় নিম্নের সারণি-৩.১ এ প্রদান করা হল:

সারণি-৩.১

আর্থিকবছর	মূলডিপিপি (লক্ষ টাকায়)	১ম সংশোধিত ডিপিপি (লক্ষ টাকায়)	বাজেট বরাদ্দ (লক্ষ টাকায়)	জিওবি অর্থ ছাড় (লক্ষ টাকায়)	প্রকৃত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
১	২	৩	৪	৫	৬
২০১২-২০১৩	৮৩১২.৯৩	-	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৩-২০১৪	৩৬৭৬৭.৭৭	২০৯৩.৯৩	২.০০	২.০০	১.০২
২০১৪-২০১৫	৩৯৭৭৯.৮২	২৮২৫৭.১৪	৩.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-২০১৬	-	৬০৬৬৩.৮৫	৬৩১.০০	৬৪.৭৫	১৪৬.৬৪
২০১৬-২০১৭	-	২১৩৪৬.৫৮	৭৪২.০০	১৬৮.০০	৪৮৭.৬২
২০১৭-২০১৮	-	-	১৬৯৬.০০	৩০২.০০	১০৮.৭৭
২০১৮-২০১৯	-	-	২৪৬৭১.০০	২৯৫.০০	১৯১৪৮.৬৬
২০১৯-২০২০	-	-	৫১৪৭৩.০০	৩৩৪৯.০০	১০৩৬২.০৫
২০২০-২০২১	-	-	৪৯৪৪৮.০০	৩৮০৬.০০	১৮৬৭১.১৩
২০২১-২০২২	-	-	৩৭৭৭৯.০০	৪৯৯৯.০০	২১৯৫৭.৪৬
২০২২-২০২৩	-	-	২৫৩৫৫.০০	২৪০৬.৫০ (এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত)	১০৮৪২.৯৬ (এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত)
মোট	৮৪৮৬০.১২	১১২৩৬১.৫১	১৯১৮০০.০০		৮১৭২৬.২৯

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর



লেখচিত্র: ৩.১-অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়

### পর্যালোচনা

প্রকল্পের আরডিপিপি তে দেখা যায় যে, ৫ (পাঁচ) বছরের কর্মপরিকল্পনা রয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ বাস্তবায়ন হচ্ছে না। কর্মপরিকল্পনায় ২০১২-১৭ পর্যন্ত এই ৫(পাঁচ)বছরের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ১১২৩৬১.৫১ লক্ষ টাকার, কিন্তু বরাদ্দ দেয়া হয়েছে ১৩৭৮.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৬৩৫.২৮ লক্ষ টাকা। এ ছাড়া প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের জন্য ২০১৭-২২ পর্যন্ত ১৬৫০৬৭.০০ লক্ষ টাকার বরাদ্দ দেয়া হয়েছে। উক্ত সময়ে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৭০২৪৮.০৭ লক্ষ টাকা। ২০২২-২৩ অর্থ বছরে বরাদ্দ দেয়া হয়েছে ২৫৩৫৫.০০ লক্ষ টাকা এবং এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ১০৮৪২.৯৬ লক্ষ টাকা যা উক্ত বরাদ্দের ৪২.৭৬%।

### ৩.১.৩ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি নিম্নে সারণি-৩.২ এ প্রদান করা হল:

সারণি-৩.২

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী Estimated Cost	সর্বশেষ ৩০ জুন, ২০২২ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের লক্ষ্যমাত্রা		চলতি অর্থ বছরের মে, ২০২৩ পর্যন্ত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের মে, ২০২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি	
				বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
(ক)	রাজস্ব ব্যয়										
১	কর্মকর্তাদের বেতন	থোক	১২৭.৮৩	৯৮.০০%	১২৫.২৭		২.৫৬	১০০%	২.৫৬	১০০	১২৭.৮৩
২	কর্মচারীদের বেতন	থোক	২৩.২৯	৬৯.৩৪%	১৬.১৫		-	-	-	৬৯.৩৪	১৬.১৫

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী Estimated Cost	সর্বশেষ ৩০ জুন, ২০২২ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের লক্ষ্যমাত্রা		চলতি অর্থ বছরের মে, ২০২৩ পর্যন্ত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের মে, ২০২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি	
				বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
৩	ভাতাদি	থোক	১৭৯.৭৮	৩৫.৯৫%	৬৪.৬৩		২৮.০০	৫০.২৭%	১৪.০৫	৪৩.৭৬	৭৮.৬৮
৪	যানবাহনের জ্বালানী	থোক	১৯০.০০	৬৬.৪৩%	১২৬.২২		৬৩.০০	৪৯.০৩%	৩০.৮০	৮২.৬৯	১৫৭.১১
৫	পরামর্শক ব্যয়	থোক	৪৬৫৩.৯৯	৭৪.৭০%	৩৪৭৬.৬৯		১২১৫.০০	৪৫.২২%	৫৪৯.৪৩	৮৬.৫১	৪০২৬.১২
৬	যানবাহনের রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	৬.০০	৭৯.৭৩%	৪.৭৮		১.২২	১০০%	১.২২	১০০	৬.০০
	<b>উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়)</b>		<b>৫১৮০.৮৯</b>	<b>৭৩.৬১%</b>	<b>৩৮১৩.৭৪</b>		<b>১৩০৯.৭৮</b>	<b>৪৫.৮৭%</b>	<b>৫৯৮.১৫</b>	<b>৮৫.১৬</b>	<b>৪৪১১.৮৯</b>
(খ)	<b>মূলধন ব্যয়:</b>										
৭	হেভি ডিউটি বিজি টেম্পিং মেশিন সংগ্রহ	টি	২০৪৫.০০	-	-						
৮	মোবাইলাইজেশন এবং ডি-মোবাইলাইজেশন	থোক	১০০০.০০								
৯	ইঞ্জিনিয়ার্স ফ্যাসিলিটিস	থোক	৭৬৭.৭৫								
১০	প্রতিশনাল সাম	থোক	৬০০.০০								
১১	ডে-ওয়ার্কস	থোক	৪০০.০০	৭১.৯৪%	৫৯৪৫৩.০৩		২১০০০.০০	৪৬.৫১%	৯৭৬৭.৭৮	৯৮.৫৬	৬৯২০.৮১
১২	ট্রাকের কাজ	থোক	৫১১৬৭.০০								
১৩	পূর্ত কাজ	থোক	৭৪৮২.৮০								
১৪	ব্রিজের কাজ	থোক	৮৩১৫.০০								
১৫	যানবাহন	থোক	৪৮০.০০								
১৬	সিগন্যালিং কাজ	থোক	১২৯০৮.৫৬	-	-		-	-	-	-	-
১৭	অফিস ইকুইপমেন্ট	থোক	২৯.০০	৫৬.৬৪%	১৬.৪২		২.০০	১২.৫০%	০.২৫	৫৭.৪৮	১৬.৬৭
১৮	সিডি এবং ভ্যাট	থোক	১৭৭২৮.৫৮	৪২.৭৮%	৭৬০০.১৪		৩০০০.০০	৭১.৩৯%	২১৪১.৭৬	৫৪.৯৫	৯৭৪১.৯০
(খ)	<b>উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)</b>		<b>১০২৯২৩.৭০</b>	<b>৬৫.১৬%</b>	<b>৬৭০৬৯.৫৯</b>		<b>২৪০০২.০০</b>	<b>৪৯.৬২%</b>	<b>১১৯০৯.৭৯</b>	<b>৭৬.৭৪</b>	<b>৭৮৯৭৯.৩৮</b>
(গ)	ফিজিক্যাল কন্ট্রিজেসি		২১২৮.৪৬	-	-		-	-	-	-	-
(ঘ)	প্রাইস কন্ট্রিজেসি		২১২৮.৪৬	-	-		-	-	-	-	-
	<b>মোট</b>		<b>১১২৩৬১.৫১</b>	<b>৬৩.০৮%</b>	<b>৭০৮৮৩.৩৩</b>		<b>২৫৩৫৫.০০</b>	<b>৪৯.৪৩%</b>	<b>১২৫০৭.৯৪</b>	<b>৭৪.২১</b>	<b>৮৩৩৯১.২৭</b>

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### পর্যালোচনা

প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, জুন '২০২২ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ছিল ৭০৮৮৬.৩৩ লক্ষ টাকা ও বাস্তব অগ্রগতি ৬৩.০৮%। চলতি অর্থবছরের (২০২২-২৩) লক্ষ্যমাত্রা ২৫৩৫৫.০০ লক্ষ টাকা এবং মে'২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৮৩৩৯১.২৭ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ৭৪.২১%।

### ৩.১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমের অগ্রগতি ও সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ

#### প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গের বাস্তব কাজের অগ্রগতি (এপ্রিল, ২০২৩ তারিখ পর্যন্ত)

বিদ্যমান প্রকল্পের গুরুত্বপূর্ণ কার্যক্রম হল পূর্তকাজ। ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে বিদ্যমান প্রকল্পের পূর্ত কাজ ক্রয়/সংগ্রহ মূলত প্যাকেজে WD-1 এবং প্যাকেজ WD-2 -এ অর্ন্তভুক্ত। প্রকল্পের অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ প্যাকেজটি হল প্যাকেজ WD-1। উক্ত প্যাকেজে প্রকল্পের এমব্যাকংমেন্টসহ ৯৬ কি: মি: ডুয়েলগেজ ট্রাক নির্মাণ; ০২টি মেজর সেতু নির্মাণ; ২৫টি কালভার্ট নির্মাণ; ১২টি প্লাটফর্ম নির্মাণ; ১৪ টি ফুটওভার ব্রিজ ও ০৪টি স্টেশন বিল্ডিং পুন: নির্মাণ ইত্যাদি অর্ন্তভুক্ত। নিম্নে প্যাকেজ WD-1 এর প্রধান প্রধান অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি বর্ণনা করা হল:

#### প্যাকেজ WD1: বাস্তব কাজের অগ্রগতি:

#### এমব্যাকংমেন্ট, সাবগ্রেড ও সাব-ব্যালাস্ট এর কাজ

এমব্যাকংমেন্ট, সাবগ্রেড ও সাব-ব্যালাস্ট এর কাজের তথ্যাদি নিম্নে সারণি ৩.৩ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.৩

ক্র. নং	আইটেমের বর্ণনা	একক	সংশোধিত পরিমাণ	এপ্রিল'২০২৩ পর্যন্ত কার্যকর করা হয়েছে	মে'২০২৩ অগ্রগতি	ক্রমবর্ধমান অর্জন	ব্যালেন্স	সমাপ্তির (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১	স্যান্ড পাইল	রাঃমিঃ	৪২০০০	১৭১০৪	০	১৭১০৪	২৪৮৯৬	৪০.৭২
২	আবর্জনা অপসারণ	ঘঃমিঃ	৯০৭২৪.৫	৮৬৮৯৩	০	৮৬৮৯৩	৩৮৩১.৫০	৯৫.৭৮
৩	ফরমেশন খননের কাজ	ঘঃমিঃ	৩৫১৬০৭	১৪৮৬৮৩	৫২১৩	১৫৩৮৯৬	১৯৭৭১১	৪৩.৭৭
৪	মাটির বাঁধ ভরাটের কাজ	ঘঃমিঃ	২১৫৮০৬	১৯৭৯৫৭	২৯৪৮	২০০৯০৫	১৪৯০১	৯৩.১০
৫	সাব-গ্রেড প্রস্তুত	ঘঃমিঃ	৩৪৩৯১৮	১৬৬২৪৩	১৩০	১৬৬৩৭৩	১৭৭৫৪৫	৪৮.৩৮
৬	সাব ব্যালাস্ট	ঘঃমিঃ	১০৫৭৪৮	৪৪৯৩৪	২৩১৪	৪৭২৪৮	৫৮৫০০	৪৪.৬৮

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিদ্যমান প্যাকেজটি ডাবল লাইন সম্বলিত রেলওয়ে এমব্যাকংমেন্ট এর ৪২০০০ রাঃমিঃ বালু ভরাটের সংস্থান রাখা হয়েছিল এর মধ্যে ১৭১০৪ রাঃমিঃ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪০.৭২%। গ্যারবেজ ৯০৭২৪.৫০ ঘঃমিঃ এর মধ্যে ৮৬৮৯৩ ঘঃমিঃ অপসারণ করা হয়েছে যা উক্ত কাজের ৯৫.৭৮%। মাটির কাজ ২১৪৮০৬ ঘঃমিঃ এর সংস্থান রাখা হয়েছে যার মধ্যে ২০০৯০৫ ঘঃমিঃ কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৯৩.১০%। ৩৪৩৯১৮ ঘঃমিঃ সাব গ্রেডের কাজের মধ্যে ১৬৬৩৭৩ ঘঃমিঃ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ১০৫৭৪৮ ঘঃমিঃ সাব ব্যালাস্ট কাজের মধ্যে ৫৮৫০০ ঘঃমিঃ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪৪.৬৮%। যা লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় অগ্রগতি কম।

#### রেল ট্রাকের কাজ

রেল ট্রাকের কাজের তথ্যাদি নিম্নে সারণি ৩.৪ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.৪

ক্র. নং	আইটেমের বর্ণনা	একক	BoQ পরিমাণ কিমি	এপ্রিল'২০২৩ পর্যন্ত কার্যকর করা হয়েছে	মে'২০২৩ অগ্রগতি	ক্রমবর্ধমান অর্জন	ব্যালেন্স	সমাপ্তির (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১	ব্যালাস্টের বিস্তার	TKM	৬১.০৮	০	০	০	৬১.০৮	প্রাথমিক পর্যায়ে ব্যালাস্ট বিছানোর কাজ ১৮.২০ কিমি
২	স্লিপার বিছানো	TKM	৬১.০৮	০	০	০	৬১.০৮	স্লিপার বিছানো কাজ ১৮.২০ কিমি (FBW-৩৭৬৬ জয়েন্ট)

ক্র. নং	আইটেমের বর্ণনা	একক	BoQ পরিমাণ কিমি	এপ্রিল'২০২৩ পর্যন্ত কার্যকর করা হয়েছে	মে'২০২৩ অগ্রগতি	ক্রমবর্ধমান অর্জন	ব্যালেন্স	সমাপ্তির (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৩	ট্র্যাক লিজিং	TKM	৬১.০৮	০	০	০	৬১.০৮	প্রাথমিক লিজিং এর কাজ ১৮.২০ কিমি

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিদ্যমান প্রকল্পটির কাজ ২টি সেকশনে বিভক্ত। ঢাকা-টঙ্গী এবং টঙ্গী হতে জয়দেবপুর সেকশন। বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ৬১.০৮ কিঃমিঃ রেলট্র্যাক স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত কাজের মধ্যে প্রাথমিকভাবে ১৮.২০ কিঃমিঃ রেলট্র্যাকের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে যা উক্ত কাজের ২৯.৮০%। টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনের ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইন রেল চলাচলের জন্য গত ১৬.০২.২০২৩ইং তারিখে GIBR কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়েছে এবং নির্দিষ্ট গতিতে ২ মাসের জন্য চলাচলের অনুমতি দেওয়া হয়েছে। উক্ত সেকশনের রেল চলাচলের জন্য গত ০৯.০১.২০২৩ইং তারিখে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা কর্তৃক উদ্বোধন করা হয়। বর্তমানে উক্ত রেল লাইনে নিয়মিতভাবে রেল চলাচল করছে যার সুফল জনসাধারণ ভোগ করছে।

### কংক্রিটের কাজ

কংক্রিটের কাজের তথ্যাদি নিম্নে সারণি ৩.৫ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.৫

ক্র. নং	কাজের বর্ণনা	একক	সংশোধিত পরিমাণ	এপ্রিল'২০২৩ পর্যন্ত কার্যকর করা হয়েছে	মে'২০২৩ অগ্রগতি	ক্রমবর্ধমান অর্জন	ব্যালেন্স	সমাপ্তির (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১	PCC C15	ঘঃমিঃ	৬৪৩০	৭৫৮	৯২.১৮	৮৫০	৫৫৮০	১৩.২২
২	RCC C20	ঘঃমিঃ	১৫৭০	৪৬.২৫	৮	৫৪	১৫১৫	৩.৪৬
৩	RCC C25	ঘঃমিঃ	২৭৯৪৮	৫৮৫০	৪৭০	৬৩	২১৬২৮	২২.৬১
৪	RCC C30	ঘঃমিঃ	১৫৫৪৪.৬৮	১০৬৪১	১৯৩	১০৮৩৪	৪৭১১	৬৯.৭০
৫	RCC C35	ঘঃমিঃ	১২৬৬৩	১১৯৪৫	০	১১৯৪৫	৭১৮	৯৪.৩৩
৬	R/F Steel	মেঃটন	৭৬৭৭	৫২৪০	৬৬	৫৩০৬	২৩৭১	৬৯.১০

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিদ্যমান প্রকল্পে PCC, RCC এবং R/F Steel সহ মোট ৭১৮৩২.৬৮ ঘঃমিঃ কংক্রিটের কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে যার মধ্যে ২৯০৫২ ঘঃমিঃ কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪০.৪৪%।

### মেজর ব্রিজের কাজ

মেজর ব্রিজের কাজের তথ্যাদি নিম্নে সারণি ৩.৬ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.৬

Bridge # 42								
ক্র. নং	আইটেম	মোট প্রয়োজন	এপ্রিল'২০২৩ পর্যন্ত কার্যকর করা হয়েছে	মে'২০২৩ অগ্রগতি	ক্রমবর্ধমান অর্জন	ব্যালেন্স	সমাপ্তির (%)	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১	Bored Piles	২৬১	২৬১	০	২৬১	০	১০০	
২	Pile cap	৫	৫	০	৫	০	১০০	

**Bridge # 42**

ক্র. নং	আইটেম	মোট প্রয়োজন	এপ্রিল'২০২৩ পর্যন্ত কার্যকর করা হয়েছে	মে'২০২৩ অগ্রগতি	ক্রমবর্ধমান অর্জন	ব্যালেন্স	সমাপ্তির (%)	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৩	Pier	১২	১২	০	১২	০	১০০	
৪	Pier cap	৩	৩	০	৩	০	১০০	
৫	Abutment /Return wall	২	১	০	১	১	৫০	
৬	Abutment Cap	২	১	০	১	১	৫০	
৭	Pedestal	৬৪	৩২	০	৩২	৩২	৫০	
৮	Bearings	৬৪ (৪৮+১৬)	০	০	০	৬৪	০	
৯	Girder Fabrication (12x19.8 m+4x40.0 mspan)	১৬ spans (8X8 span)	৪	৩	৭	৯ spans	৫৬.২৫	
১০	Girder erection	১৬ spans (8X8 span)	০	৪ spans	৪ spans	১২ spans	২৫	

**Bridge # 47**

১	Bored Piles	৫৮	৫৮	০	৫৮	০	১০০	
২	Pile cap	৪	৪	০	৪	০	১০০	
৩	Pier/abutment	৪	৪	০	৪	০	১০০	
৪	Pier / abutment cap	৪	৪	০	৪	০	১০০	
৫	Pedestal	১২	১২	০	১২	০	১০০	
৬	Bearings	১২	১২	০	১২	০	১০০	
৭	Girder Fabrication	৩ spans	৩ spans	০	৩ spans S	০	১০০	
৮	Girder erection	৩ spans	-	০	৩	০	১০০	
৯	H-beam steel sleeper	১৩৮টি	১৩৮	০	১৩৮	০	১০০	
১০	Additional painting						১০০	

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিদ্যমান প্রকল্পে ২টি মেজর ব্রিজের কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। এর মধ্যে ব্রিজ নং ৪৭ এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে এবং ব্রিজ নং ৪২ এর পাইল, পাইল ক্যাপ, Pier, Pier ক্যাপ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। এ্যাভাটমেন্ট, এ্যাভাটমেন্ট ক্যাপ, পেডিস্টাল এর কাজ ৫০% সম্পন্ন হয়েছে। বিয়ারিং এর কাজ এখনও শুরু হয়নি। গাইডার ফেব্রিকেশন এর কাজ ৫৬.২৫% সম্পন্ন হয়েছে এবং গাইডার ইরেকশনের কাজ ২৫% সম্পন্ন হয়েছে। যা লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় অগ্রগতি কম।

**মাইনর ব্রিজের কাজ**

বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ২৫টি মাইনর ব্রিজ আছে। নিম্নে তার কাজের অগ্রগতির তথ্য দেওয়া হল। উক্ত ২২টি মাইনর ব্রিজের মধ্যে (ব্রিজ নং 35, 36,36A, 40, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 এবং 57) ১৫টি ব্রিজের কাজ শেষ হয়েছে। ব্রিজ নং ৩৯ এর কাজ চলমান আছে। ব্রিজ নং ২৯,৩২,৩৩,৩৪,৩৯A এবং ৪৪ মোট ৬টি ব্রিজের কাজ শুরু হয়নি। ব্রিজ নং ৩৪A, ৩৭ ও ৪৩ মোট ৩টি ব্রিজের কাজ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর থেকে না করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত দেওয়া হয়েছে বা বাদ দেওয়া হয়েছে।

নিম্নে সারণি ৩.৭ এ প্রকল্পের মাইনর ব্রিজের তথ্য দেয়া হল:

সারণি ৩.৭

Sl. No.	Bridge No.	Span	Type	Executed till April'2023	May'2023 Progress	Cumulative achieved	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	29	2x2.00x 5.30m	Cast in situ pile with precast box unit	-	-	-	Sub-structure design and drawing resubmitted by the Contractor is under proof checking of aarvee – ayesa JV design cell
২	32	1x3.00 x2.23m	Cast in situ pile with precast box unit	-	-	-	Design and drawing is yet to be submitted by the Contractor.
৩	33	3x2.10 x2.55m	Cast in situ pile with cast in situ box	-	-	-	Comments of proof checking of aarvee – ayesa JV design cell communicated to M/s AFCONS-kpty JV ON 21.01.2023
৪	34	1x3.00 x1.60m	Cast in situ pile with combined box unit	-	-	-	Design and drawing are yet to be submitted by the Contractor.
৫	34A	1x3.00x1. 600m	Cast in situ pile with combined box unit	Dropped out	-	-	Newly constructed nearby Br. 35 will serve the purpose of draining out of water around the existing Br. 34A and as such extension program for Br. 34A is dropped out.
৬	35	1x3.00x 2.90m	Base slab with precast box	100%	-	100%	Completed
৭	36	1x2.00x 1.20m	Base slab with precast box	100%	-	100%	Drainage drawing is yet to be submitted by the Contractor.
৮	36A	1x1.60x 2.60m	Cast in situ pile with precast box unit	100%	-	100%	Revised drainage drawing yet to be submitted by the Contractor.
৯	37	1x1.80x1. 800m	Cast in situ pile with combined box unit	Dropped out			Both side canal of the said Bridge is closed with earth filling and no water will come to be drained out and as such <b>this</b> bridge is dropped out.
১০	39	2x3.00x 1.608m	Cast in situ pile with cast in situ box	27%	23%	50%	Pile cap completed and vertical wall in progress.
১১	39A	1x1.80x 3.0m	Base slab with precast box unit	-	-	-	Redesign is to be submitted by the Contractor.
১২	40	1x3.00x 1.50m	Base slab with precast box unit	100%	-	100%	Drawing for the drainage works yet to be submitted by the Contractor.
১৩	43	1x200x3. 000m	Base slab with pre-cast box unit	Dropped out	.		For modification of yard drawing of Cantonment station, no excess water will come through this existing Br. 37. So, extension program is dropped out.
১৪	44	1x1.0x 0.975m	Cast in situ box unit	-	-	-	Approved drawing issued to Contractor. Work not started.



Sl. No.	Bridge No.	Span	Type	Executed till April'2023	May'2023 Progress	Cumulative achieved	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫	45	2x3.00x2.762m	Cast in situ box units	100%	0%	100%	
১৬	48	1x3.00x2.850m	Cast in situ box units	100%	0%	100%	
১৭	49	1x3.00x3.150m	Cast in situ box units	100%	0%	100%	
১৮	50	1x3.90x2.890m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
১৯	51	1x1.00x0.920m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
২০	52	1x1.00x0.855m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
২১	53	1x3.00x1.628m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
২২	54	1x1.00x1.505m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
২৩	55	1x1.10x0.485m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
২৪	56	1x2.20x2.020m	Cast in situ box units	100%	-	100%	
২৫	57	1x2.10x2.380m	Cast in situ box units	100%	-	100%	

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

## ভবন নির্মাণ এর কাজ

### স্টেশন ভবন নির্মাণ

বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ৪টি স্টেশন বিল্ডিং এর কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। এগুলি হল- টংজি, ধীরাশ্রম, বনানী এবং তেজগাঁও স্টেশন। উক্ত স্টেশনগুলির মধ্যে টংজি ও ধীরাশ্রম স্টেশনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে, বনানী এবং তেজগাঁও স্টেশনের কাজ চলমান আছে। সরেজমিন পরিদর্শনে পরীক্ষা নিরীক্ষা ও যাচাই- বাছাই করনে কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতিয়মান হয়েছে। নিম্নে সারণি ৩.৮ এ প্রকল্পের স্টেশন বিল্ডিং কাজের তথ্য দেয়া হল:

সারণি ৩.৮

Sl. No.	Description	Progress status	Reason for slow progress	Remarks
১	২	৩	৪	৫
<b>A</b>	<b>Temporary</b>			
i	Tongi	Completed	-	Completed and handed over
ii	Dhirashram	Completed	-	Handed over
<b>B</b>	<b>New permanent station building</b>			
১	Dhirashram	Entirely completed except landscaping.	-	Landscaping work in progress.
২	Tongi	Total Progress 77% Except finishing items, from grid 19 to 4 all works completed. After dismantling the existing Relay room work of grid 1 to 4 will be taken in hand.	-	In progress.
৩	Tejgaon	-	-	Mobilization of machinery and manpower

Sl. No.	Description	Progress status	Reason for slow progress	Remarks
১	২	৩	৪	৫
8	Banani	-	-	Yet to be started.

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### গুমটি ঘর/ ভবন নির্মাণ

নিম্নে সারণি ৩.৯ এ প্রকল্পের গুমটি ঘর/ভবন নির্মাণ কাজের তথ্য দেয়া হল:  
সারণি ৩.৯

Sl. No.	Description	Progress status	Reason for slow progress	Remarks
১	২	৩	৪	৫
1	Other 33 nos Goomties at different locations	Drawings underfinalisation-6 nos.	-	In progress, 2 nos. completed.

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### অন্যান্য ভবন নির্মাণ

নিম্নে সারণি ৩.১০ এ প্রকল্পের অন্যান্য ভবন নির্মাণ কাজের তথ্য দেয়া হল:  
সারণি ৩.১০

Sl. No.	Description	Progress status	Reason for slow progress	Remarks
১	২	৩	৪	৫
1	PD office	Completed	-	Handed over
2	Gang Hut	Completed	-	Yet to be handed over
3	RNB Building	Completed	-	Handed over
4	Vertical Extension of DACT Station Building	Finishing work in progress	-	Plaster in progress.

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### প্লাটফরম, প্লাটফরম শেড নির্মাণ

#### প্লাটফরম নির্মাণ

বিদ্যমান প্রকল্পে প্লাটফরম নির্মাণ এর কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত কাজের মধ্যে ধীরশ্রম স্টেশনের প্লাটফরম নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং টংঙ্গী, জয়দেবপুর স্টেশনের প্লাটফরম নির্মাণ কাজ চলমান আছে। অন্যান্য স্টেশনের প্লাটফরম নির্মাণ কাজ কাজ শুরু হয়নি। সরেজমিন পরিদর্শনে পরীক্ষা নিরীক্ষা ও যাচাই- বাছাই করনে কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতিয়মান হয়েছে। নিম্নে সারণি ৩.১১ এ প্রকল্পের প্লাটফরম কাজের তথ্য দেয়া হল:

সারণি ৩.১১

Sl. No.	Description	Progress status	Reason for slow progress	Remarks
১	২	৩	৪	৫
1	Dhirashram platform	Platform 1 & 2 completed 100%	-	-

2	Tongi platform	Platform-1 : Brick work completed. Floor casting in progress. Platform- 2: Completed Platform-3: Brick work started.	-	-
3	Joydevpur Platform	Extension of platform 2, completed.	-	PF 1- not yet started.
4	<b>Other Platforms:</b> DABB – 3 nos new and 1 nos exst, DACT- 3 nos new, TJN - 3 nos new, BNNI – 2 nos new, and DA – 1 nos exst.			Not yet started.

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ

বিদ্যমান প্রকল্পে প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ এর কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত কাজের মধ্যে ধীরশ্রম ও টংজী স্টেশনের প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ কাজ চলমান আছে। অন্যান্য স্টেশনের প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ কাজ কাজ শুরু হয়নি।

নিম্নে সারণি ৩.১২ এ প্রকল্পের প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ কাজের তথ্য দেয়া হল:

#### সারণি ৩.১২

SL No.	Name of Platform	Nature of construction	Present Status	Remarks
01.	Dhirashram:			
	Platform – 1	The existing shed will be demolished and constructed at the approved location.	PF-1: Erection in progress.	Work is in progress.
	Platform - 2	New construction.	PF-2: Shed materials reached at site.	
02.	Tongi			
	Platform – 1, Platform - 2	The existing shed dismantled.	Erection of new Shed in progress.	Work is in progress
03.	<b>Biman Bandar (Airport) Station.</b>			
	Platform – 2,Platform – 3, Platform – 4			Not yet started
04.	<b>Cantonment station 1 nos</b>			
				Not yet started
05.	<b>Tejgaon station 1 nos</b>			
				Not yet started
06.	<b>Dhaka 1 nos</b>			
		Tender drawing shows only 1(One) platform shed and platform is not mentioned.		Not yet started

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

## ফুট ওভার ব্রিজের কাজ

নিম্নে সারণি ৩.১৩ এ প্রকল্পের ফুট ওভার ব্রিজের কাজের তথ্য দেয়া হল:

সারণি ৩.১৩

Sl. No.	Description	Progress status	Reason for slow progress	Remarks
1	Tongi Station ( In station )	Pile and column pedestals with anchor bolts for PF-1 & PF-2 completed.	Redesigned due to increase of vertical clearance.	Foundation work at PF-3 will be taken in hand after dismantling of Line no. 6 & 7. Structural fabrication work taken up at Shiliguri, India.
2	Dhirasram Station ( In station )	All RCC foundations are completed. Precast slabs completed 90%	Some Structural sections are not available in BD.	Structural fabrication work in progress at Shiliguri, India..
3	Others (5 nos. In station)	Not yet started		Drawing is yet to be submitted by the Contractor.
4.	Out station (7 nos.)			None. Yet to be decided by BR about its construction requirements.

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ১৪টি ফুট ওভার ব্রিজের কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত ফুটওভার ব্রিজের কাজ চলমান আছে।

### রেল স্লিপার

রেল লাইনে ব্যবহৃত মালামালের মধ্যে অন্যতম হল রেল স্লিপার। উক্ত মালামালের ৭৫% ব্যবহার করা হচ্ছে ভারতীয় রেল স্লিপার এবং ২৫% ব্যবহার হচ্ছে বাংলাদেশী যাহা প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর থেকে অবহিত করেছেন। তবে রেল স্লিপারের গুণগতমান সন্তোষজনক।

### ব্যালাস্ট সাইজ

বিদ্যমান প্রকল্পে টংগী হতে জয়দেবপুর সেকশন ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনে উক্ত কাজের ব্যালাস্ট সাইজ বড় পরিলক্ষিত হয়েছে। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলে তিনি অবহিত করেন যে বড় (Over Size) সাইজের ব্যালাস্ট বাছাই করে Specification অনুযায়ী ব্যালাস্ট পরিবর্তনের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে নির্দেশনা প্রদান করা হয়েছে।

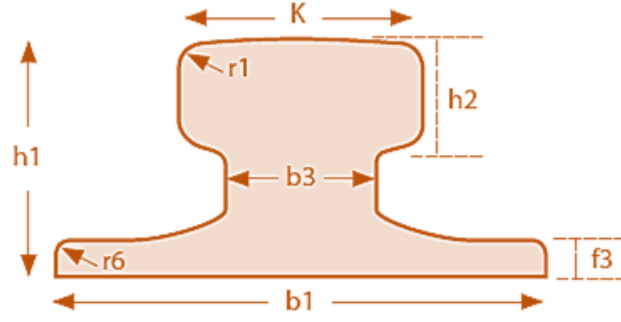
### স্লিপারের অবস্থা

বিদ্যমান প্রকল্পে নির্মিত রেল লাইনে ৪৮৫৯১টি ডিজি পিএসসি স্লিপার সংগ্রহ করা হয়েছে এবং ৩৩৩৪০ টি স্থাপন করা হয়েছে। ১০৫৫ সেট এইচবিম স্লিপার ডিজাইন অনুসারে সংগ্রহ করা হয়েছে এবং ১৪০সেট স্থাপন করা হয়েছে। স্লিপার গুলো চাক্ষুস পর্যবেক্ষণে গুণগতমান ভাল দেখা গেছে এবং সেগুলো অক্ষত এবং কার্যক্রম আছে।

### রেলের অবস্থা

#### “A ৯০ lb” রেল

ডিজাইন স্ট্যান্ডার্ড অনুযায়ী মেইন লাইন ও লুপ লাইনে ৯০ পাউন্ড “A” টাইপ রেল স্থাপন করা হয়েছে। “A” টাইপ রেলের প্রতি গজের ওজন ৯০ পাউন্ড। রেল বিদেশ হতে স্পেসিফিকেশন অনুসারে আন্তর্জাতিক মান নিয়ন্ত্রণকারীদের সার্টিফিকেশন অনুসারে আমদানী করা হয়েছে। নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা “A ৯০ lb” টাইপ রেলের চিত্র ৩.১৩ এ প্রদান করা হল:



চিত্র ৩.১: নির্মাণকৃত “A ৯০ lb” টাইপ রেলের চিত্র

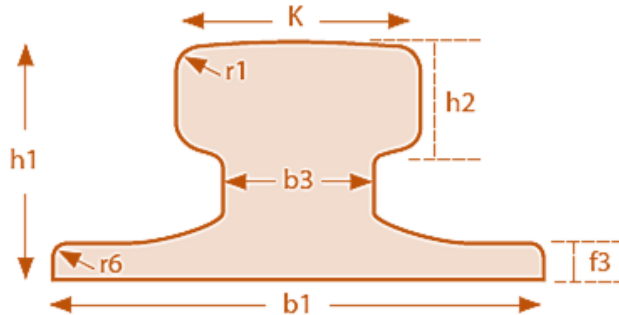
“A ৯০ lb” টাইপ রেলের প্রোফাইল প্যারামিটার নিম্নে সারণি ৩.১৪ এ দেয়া হল:

সারণি-৩.১৪

Rail	Kg/m	Rail Height (h1)	Base Width (b1)	Head Width (k)	Web Thickness (b3)
১	২	৩	৪	৫	৬
A ৯০	৪৪.৬	১৪২.৮৭৫ মিঃমিঃ	১৩০.১৭৫ মিঃমিঃ	৬৫.০৮৭৫ মিঃমিঃ	১৪.২৮৭৫ মিঃমিঃ

### “UIC ৬০ Kg” রেল

ডিজাইন স্ট্যান্ডার্ড অনুযায়ী মেইন লাইন ও লুপ লাইনে ৬০ পাউন্ড “UIC” টাইপ রেল স্থাপন করা হয়েছে। “UIC” টাইপ রেলের প্রতি গজের ওজন ৬০ পাউন্ড। রেল বিদেশ হতে স্পেসিফিকেশন অনুসারে আন্তর্জাতিক মান নিয়ন্ত্রণকারীদের সার্টিফিকেশন অনুসারে আমদানী করা হয়েছে। নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা “UIC ৬০ Kg” টাইপ রেলের চিত্র ৩.১৫ এ প্রদান করা হল:



চিত্র ৩.২: নির্মাণকৃত “UIC ৬০ Kg” টাইপ রেলের

“UIC ৬০ kg” রেলের প্রফাইল প্যারামিটার নিম্নে সারণি ৩.১৫ এ দেয়া হল:

সারণি-৩.১৫

Rail	Kg/m	Rail Height (h1)	Base Width (b1)	Head Width (k)	Web Thickness (b3)
১	২	৩	৪	৫	৬
UIC ৬০	৬০.৩৪	১৭২ মিঃমিঃ	১৫০ মিঃমিঃ	৭২ মিঃমিঃ	১৬.৫০ মিঃমিঃ

পুনর্বাসন করা রেল লাইনের ৫টি স্থানের প্রতিটি স্থানে আনুমানিক ১ কি: মি: নমুনা হিসাবে অর্থাৎ মোট ৫ কি: মি: মেইন রেল লাইন নিবিড়ভাবে পর্যবেক্ষণ ও পরীক্ষা করে দেখা হয়েছে। পর্যবেক্ষণকালে প্রতীয়মান হয়েছে যে, এই সেকসনের রেল লাইন যথাযথভাবে স্থাপন করা হয়েছে।

### ব্যালাস্ট কুশন এর পুরুত্ব

পরিদর্শনকালে Ballast cushion এর thickness পরীক্ষা হয়। বিদ্যমান প্রকল্পের নির্মিত লাইনের ৫টি স্থানে ব্যালাস্ট কুশন এর পুরুত্ব মেইন লাইনে ১৮০ মিঃমিঃ হতে ২১০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। দরপত্রের স্ট্যান্ডার্ড অনুসারে পুরুত্ব কমপক্ষে ২৫০ মিঃমিঃ হওয়া প্রয়োজন।

নিম্নে পরীক্ষা করা বা পর্যবেক্ষণের তালিকা সারণি-৩.১৬ এ প্রদান করা হল:

সারণি-৩.১৬

ক্রমিক নং	লোকেশন কিঃমিঃ	ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী মেইনলাইনে ব্যালাস্টের পুরুত্ব	বর্তমান ব্যালাস্টের পুরুত্ব
১	২	৩	৪
১	২৭+৫৬০	২৫০ মিঃমিঃ	১৯০ মিঃমিঃ
২	২৭+৬৬০	২৫০ মিঃমিঃ	১৮০ মিঃমিঃ
৩	২৭+৬৬৫	২৫০ মিঃমিঃ	২১০ মিঃমিঃ
৪	২৯+৫৫০	২৫০ মিঃমিঃ	২১৫ মিঃমিঃ
৫	২৯+৫৯০	২৫০ মিঃমিঃ	২১০ মিঃমিঃ

উদাহরণ স্বরূপ ব্যালাস্ট এর অবস্থা পরিদর্শন এর একটি চিত্র নিম্নে দেয়া হল:



চিত্র: ৩.৩- মাঠ পর্যায়ে ব্যালাস্ট এর অবস্থা পরিদর্শন

উল্লেখিত পরিমাণকৃত স্থানে ব্যালাস্ট ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কম পাওয়া গেছে। মেইন রেল লাইন কুশন ব্যালাস্ট পরিমাপে মেইন লাইনে গড়ে ৪৯ মি: মি: বা ১৯.৬০% কম পাওয়া গিয়েছে। কম পাওয়া ব্যালাস্ট এর বিষয়টি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। কম পাওয়া ব্যালাস্টের বিষয়ে ঠিকাদার কতৃক প্রকল্পের কাজ হস্তান্তরের পূর্বে যাচাই বাছাই করে বুঝে নিতে হবে।

উপরোক্ত টেবিল হতে প্রতীয়মান হচ্ছে যে, design thickness অনুযায়ী Ballast cushion নির্মাণ করা হয়নি। পরিদর্শনকালে পরামর্শ করা হয় যে, নির্মিত Ballast cushion এর thickness সম্পূর্ণ Rail track এর specified interval এ পরীক্ষা করে তালিকা প্রস্তুত করত: well graded এবং অনুমোদিত Ballast দ্বারা পুনঃভরাট করে Design thickness অনুযায়ী নির্মাণ অত্যাাবশ্যিক।

উল্লেখ্য যে, Ballast cushion এর Design thickness এর ঘাটতির কারণে Railway track এর sustainability নিশ্চিত করলে যথেষ্ট দুর্বলতা থেকে যাবে। Rail track এর sustainability তে দুর্বলতা দীর্ঘমেয়াদে বিপজ্জনক হতে পারে। Ballast cushion কিংবা Ballasted Neck Design ও specification অনুযায়ী নির্মাণ করে Railway এর Design ও নকশা বিভাগ কর্তৃক Checked verified করা অত্যাাবশ্যিক।

## Stock Yard

পরিদর্শনকালে Stock Yard এ বিভিন্ন ধরনের সতর্কতামূলক Signboard পরিলক্ষিত হয়নি, Rejected মালামাল রাখার জন্য কোন Signboard দেখা যায়নি।



চিত্র: ৩.৪- Stock Yard পরিদর্শন

## ৩.১.৫ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন এবং সংশ্লিষ্ট ভৌত কাজ সমূহ পরিদর্শন

### প্রকল্পের সাইট পরিদর্শন

বর্ণিত প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও গুণগতমান সরেজমিনে যাচাই বাছাইয়ের লক্ষ্যে গত ২৪ মার্চ, ২০২৩ তারিখে জনাব মো: সুলতান আলী, নির্বাহী প্রকৌশলী ও প্রকল্প ব্যবস্থাপক, নিবিড় পরিবীক্ষণ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার জনাব নজরুল ইসলাম খান, সুপারভিশন পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার ও ব্রিজ ইঞ্জিনিয়ার জনাব সৈয়দ রশিদ মাহমুদ, পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলীগণ, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলীগণ সাইট পরিদর্শনে অংশগ্রহণ করেন। প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ও গুণগতমান সম্পর্কে জনাব ইয়াসিন আলী, নির্বাহী প্রকৌশলী ও প্রকল্প ব্যবস্থাপক অবহিত করেন। নিম্নে সাইট পরিদর্শনের সংক্ষিপ্ত বিবরণী প্রদান করা হল-

প্রকল্পের অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ কাজ হল এমব্যাংকমেন্টসহ ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; মেজর সেতু নির্মাণ; কালভার্ট নির্মাণ; প্লাটফর্ম নির্মাণ; ফুটওভার ব্রিজ ও স্টেশন বিল্ডিং পুনঃনির্মাণ ইত্যাদি।

সাইটে ল্যাবরেটরী পরীক্ষাগারটি যথাযথ কর্তৃপক্ষ The Engineer কর্তৃক অনুমোদিত কিনা তা যাচাই করা হয়। এতে দেখা যায় পরীক্ষাগারটি অনুমোদন প্রাপ্ত।

পরীক্ষাগারটিতে পর্যাপ্ত জনবল লক্ষ্য করা যায়। নির্মাণ সামগ্রির গুণগত মান যাচাই করার জন্য নির্মাণ সামগ্রির টেস্ট করা হয়। এগামবাজ্জমেন্ট ফিলিং ম্যাটেরিয়ালের MDD, FDT, CBR ইত্যাদি পরীক্ষা করা হয়। পাথরের Gradation, ACV, LAA ইত্যাদি পরীক্ষা করা হয়। Pier Column এ ব্যবহৃত কনক্রিটের সিলিন্ডার Crush করা হয় (৭ দিন/২১ দিন)। কনক্রিটের সিলিন্ডার স্ট্রেংথ সন্তোষজনক পাওয়া যায়। পাথর, বালি, মাটি, ইট ইত্যাদি যে সমস্ত নির্মাণ সামগ্রি সাইট ল্যাবরেটরীতে পরীক্ষা করা হচ্ছে তা স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী টেস্ট ফ্রিকোয়েন্সি অনুযায়ী করা হচ্ছে কিনা তা পরীক্ষা করা হয় এবং সন্তোষজনক পাওয়া যায়। এছাড়া Test Frequency অনুযায়ী 3rd Party দ্বারা পরীক্ষা করা হচ্ছে। যার টেস্ট রেজাল্ট পরীক্ষা করে সন্তোষজনক পাওয়া যায়। অপরদিকে দর্শনকালে ঠিকাদারের টেস্টিং ল্যাবরেটরীতে পরিদর্শন বহি, NCR, ITP ও Test Frequency, Test report Register ইত্যাদি সঠিকভাবে মেইনটেইন করা হচ্ছে কিনা তা পরীক্ষা করা হয়। এতে দেখা যায় উপরোল্লিখিত সকল Register যথাযথভাবে মেইনটেইন করা হচ্ছে না। এগুলো যথাযথভাবে মেইনটেইন করতে হবে।

উক্ত কাজে ব্যবহৃত রড ও অন্যান্য নির্মাণ সামগ্রি খোলা আকাশের নীচে মাটির সংস্পর্শে রাখার কারণে মরিচা ধরে গেছে। মরিচা পরিষ্কার না করে ঢালাইয়ের কাজে রড ব্যবহার করা হচ্ছে।

সংস্থার প্রকল্প ব্যবস্থাপকের দৃষ্টি আকর্ষণ করলে তিনি এইগুলি দ্রুত ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করবেন বলে আমাদেরকে জানিয়েছেন। কাজের গুণগতমান বজাই রাখার জন্য Test Frequency অনুযায়ী পরীক্ষাসমূহ যথাযথভাবে সম্পন্ন করে কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরনে ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে নির্দেশনা প্রদান করে প্রকল্প পরিচালক যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।

### ৩.১.৬ প্রকল্পের কাজ বিলম্বের কারণ ও পর্যালোচনা

#### ভূমি মালিকানা সংক্রান্ত জটিলতা

১৮৮২ সালে ঢাকা জেলার দক্ষিণখান মৌজায় বিমান বন্দর এলাকাসহ আরো বিভিন্ন মৌজায় ভূমি অধিগ্রহণ করে ঢাকা-ময়মনসিংহ স্টেট রেললাইন স্থাপিত হয়। পরবর্তীতে ১৯৬১ সালে তৎকালীন সরকার তেজগাঁও হতে বিমান বন্দর স্থানান্তর করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে - যা বর্তমানে হযরত শাহজালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর নামে পরিচিত। উক্ত নতুন বিমান বন্দর পরিকল্পনাতে তেজগাঁও-টঙ্গী রেললাইনের কিছু অংশ নির্মাণ এলাকার মধ্যে পড়ে। যার ফলে নতুন বিমান বন্দর নির্মাণের স্বার্থে রেলভূমি হতে স্টাফ রোড হতে কসাইবাড়ী গেট পর্যন্ত ৬.৪৪ কি:মি: রেললাইনসহ অন্যান্য স্থাপনা স্থানান্তরের প্রয়োজন হয়। এখানে রেলওয়ে ব্যবহৃত ও মালিকানাধীন ৪৯.৩৭৬ একর ভূমি এয়ারপোর্ট ডেভেলপমেন্ট এজেন্সী (এডিএ) বরাবর হস্তান্তর করা হয় যেখানে বর্তমান বিমান বন্দর অবস্থিত।

উক্ত রেল ভূমির পরিবর্তে রেলওয়ে লাইন ও অন্যান্য স্থাপনা স্থানান্তরের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি এডিএ কর্তৃক অধিগ্রহণের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। সে মোতাবেক এডিএ কর্তৃক দক্ষিণখান মৌজায় এলএ কেস নং ৬৬/৫৭-৫৮ মূলে অধিগ্রহণকৃত জমি হতে ১৪.৬৮ একর এবং এলএ কেস নং ৬৬/৬৫-৬৬ মূলে অধিগ্রহণকৃত জমি হতে ৮৮.৮২ একর - অর্থাৎ মোট ১০৩ একর ভূমির দখল রেললাইন নির্মাণের জন্যই প্রদান করা হয়। এছাড়া, জোয়ার সাহারা মৌজায় এলএ কেস নং ২৩/৬৬-৬৭ মূলে ৬৯.৫১ একর ভূমি রেলওয়ের জন্য অধিগ্রহণকরত: তা হস্তান্তর করা হয়। অত:পর রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ রেললাইন নির্মাণ করে এবং রেললাইনের রক্ষণাবেক্ষণ ও ভবিষ্যতে নতুন রেললাইন নির্মাণের লক্ষ্যে পূব পাশে ৬০০ফুট ও পশ্চিম পাশে ২০০ ফুট ভূমি ব্যবহার করে আসছে।

এই ১০৩ একর ভূমি রেলওয়ের দখলে থাকায় বিগত আরএস জরীপে বাংলাদেশ রেলওয়ের নামে ১, ২, ৩, ১৫, ২০০৮ এবং ৬০৮২/৭৭৭৩ নং দাগসমূহে খতিয়ান-৬ ভুক্ত হয়। মহানগর/সিটি জরীপেও প্রথমে বাংলাদেশ রেলওয়ের নামে



রেকর্ডভুক্ত (খতিয়ান-৬) হলেও বাংলাদেশ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ (বেবিচক) এর মিসকেসের প্রেক্ষিতে মহানগর/সিটি জরীপে ১৫টি দাগে ৭৮.১৫৬৪ একর ভূমির রেকর্ড সংশোধন করে বেবিচকের নামে রেকর্ডভুক্ত করা হয় (খতিয়ান-৫)। রায়ের বিরুদ্ধে ২০০৭ সালে বাংলাদেশ রেলওয়ে হতে আপীল করা হলে বিষয়টি ল্যান্ড সার্ভে ট্রাইবুন্যালের মাধ্যমে নিষ্পত্তি হওয়া বাঞ্ছনীয় মন্তব্য করে আপীল না- মঞ্জুর করা হয়। ফলে, বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক ২০১০ সালে ল্যান্ড সার্ভে ট্রাইবুন্যাল মোকদ্দমা নং-৭০৫ দায়ের করা হয়। উক্ত মোকদ্দমাতে মহানগর খতিয়ান নং-৫ বেবিচক এর নামে রেকর্ডভুক্ত দাগ নং- ১৭৬০১, ১৭৬০৩, ১৭৩০১, ১৭৩০৩, ২৯৬০১, ২৯৬০২, ২৯৬০৪, ২৯৬০৭, ২৯৬০৮, ২৯৬১২, ৩৪০০১, ৩৪০০৩, ৩৪০০৪, ৩৪১০১, ৩৪১০২ এবং ৩৪১০৫ ভূমির পরিমাণ ৭৮.১৫৬৪ কর্তনপূর্বক ৬নং খতিয়ানে বাংলাদেশ রেলওয়ের নামে রেকর্ডভুক্ত করার এবং সে মোতাবেক সকল রেকর্ড সংশোধনের জন্য অনুরোধ করা হয়। অদ্যাবধি এ মামলা নিষ্পত্তি হয়নি। বিমানবন্দর রেলওয়ে স্টেশন এলাকায় রেলওয়ে স্টেশন ভবন, প্লাটফর্ম, এমনকি রেলওয়ে লাইনের কিছু অংশও বেবিচকের নামে রেকর্ডভুক্ত। রেলওয়ের দখলে আছে ৭.০৮৬৭ একর এবং বেবিচক এর দখলে আছে ২.২৬৪ একর। ইতোমধ্যে বেবিচক হতে উক্ত এলাকায় তাদের রেকর্ডভুক্ত জমি হতে র্যাব সদর দপ্তর, মেট্রো লাইন-১ এর স্টেশন, বিআরটি, আন্ডারগ্রাউন্ড টানেল এবং এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়েকে জমি হস্তান্তর করা হয়েছে যাতে প্রতীয়মান হয় যে, এ ভূমি আদতে বেবিচকের প্রয়োজন নেই। এছাড়া, এ জমি সংক্রান্ত মামলার নিষ্পত্তিও এখনও হয়নি। সেক্ষেত্রে, বেবিচক কর্তৃক বাংলাদেশ রেলওয়েকে উক্ত রেলওয়ে স্টেশন ও ইয়ার্ড বর্ধিতকরণের লক্ষ্যে বিনামূল্যে কম/বেশি ১৩.৪২৯২ জমি হস্তান্তর করত এবং অনতিবিলম্বে রেলওয়ের নির্মাণ কাজ শুরু করা যেতে পারে।

মহাখালী ডিওএইচএস হতে ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট রেলস্টেশন অভিমুখে ০৩ (তিন)টি স্থানে বিষয়োক্ত প্রকল্পের আওতায় প্রস্তাবিত ডুয়েলগেজ লাইন নির্মাণের জন্য ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট নিয়ন্ত্রিত ০.৫৮৪ একর ভূমির ব্যবহার অধিকার (Right of Use) প্রয়োজন। এ বিষয়ে ০১.০৩.২০২০ তারিখের সভায় গঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি সরেজমিনে সার্ভে করে দেখে যে, বিষয়োক্ত প্রকল্পের জন্য ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট বাউন্ডারী ওয়ালের অভ্যন্তরে প্রায় ০.৫৮৪ একর ভূমি প্রয়োজন যার মধ্যে ০.৩৭ একর বাংলাদেশ রেলওয়ের রেকর্ডভুক্ত জমি রয়েছে। রেলপথ মন্ত্রণালয় হতে গত ১৯.০১.২০২১ তারিখে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির সুপারিশের প্রেক্ষিতে ক্যান্টনমেন্ট নিয়ন্ত্রিত ০.৫৮৪ একর ভূমি বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুকূলে বিনামূল্যে ব্যবহারের অধিকার (Right of Use) প্রদানের অনুরোধ সম্বলিত পত্র সচিব, প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয় বরাবর দেয়া হয়। এরপরও ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট এর অভ্যন্তরে নির্মাণ কাজ করার জন্য ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান, পরামর্শক ও প্রকল্প দপ্তরের ব্যক্তিবর্গ, তাদের গাড়ী ও মালামাল প্রবেশানুমতির জন্য বিভিন্ন দপ্তরের অনুমোদন শেষে মার্চ ২০২৩ হতে নির্মাণ কাজ শুরু করা হয়েছে।

রেলপথ মন্ত্রণালয়ের উপরোল্লিখিত পত্রের মর্মানুযায়ী সংশ্লিষ্ট বাহিনীর মতামত গ্রহণপূর্বক প্রতিবেদন প্রেরণের জন্য গত ০৮.০২.২০২১ তারিখে প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয় হতে মহাপরিচালক, সামরিক ভূমি ও ক্যান্টনমেন্ট অধিদপ্তর বরাবর পত্র দেয়া হয়। সামরিক ভূ-সম্পত্তি প্রশাসন দপ্তর, কেন্দ্রীয় সার্কেল, ঢাকা সেনানিবাস হতে গত ২১.০৩.২০২১ তারিখে মতামত চেয়ে সেনাসদর, কিউএমজি শাখা, এমএন্ডকিউ পরিদপ্তর, ঢাকা সেনানিবাস বরাবর পত্র দেয়া হয়। চাহিত এলাকায় সেনাবাহিনীর ক্ষতিগ্রস্ত স্থাপনার তালিকা ও সম্ভাব্য মূল্যমান নির্ধারণের জন্য ০৭.১১.২০২১ তারিখে একটি মাঠ পর্যায়ে কমিটি গঠন করা হয়। কমিটি সরেজমিনে পরিদর্শনপূর্বক ২২.১১.২০২১ তারিখে ক্ষয়ক্ষতির বিস্তারিত বিবরণসহ ৬.৪৪ কোটি টাকার সম্ভাব্য প্রাক্কলন দাখিল করে। এরপর বিভিন্ন সময়ে পত্রালাপ, মিটিং, সরেজমিনে পরিদর্শনের পর গত ১১.১২.২০২২ তারিখে প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয় হতে রেলপথ মন্ত্রণালয়ে ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট এর আওতাধীন ০.৫৮৪ একর জমির মধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের মালিকানাধীন ০.২৮৬ একর জমির দখল হস্তান্তর এবং প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয়ের মালিকানাধীন ০.২৯৮ একর জমি বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুকূলে বিনামূল্যে ভূমি ব্যবহার অধিকার (Right of Use) প্রদান করা হয়।

প্রসঙ্গত: উল্লেখ্য যে, ইতোমধ্যে বাংলাদেশ সেনাবাহিনী এবং সেতু বিভাগের মধ্যে একটি সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরের মাধ্যমে ১১.১১৮২ একর ভূমি বিবিএ কে বিনামূল্যে ব্যবহার অধিকার (Right of Use) প্রদান করা হয়। সে মোতাবেক বিবিএ কর্তৃক এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের পিয়ার নির্মাণ কাজ চলমান আছে। বাংলাদেশ রেলওয়ে হতে উক্ত ১১.১১৮২ একরের মধ্যে মহাখালী ডিওএইচ-সৈনিক ক্লাব পর্যন্ত ১০৪০ মিটার দীর্ঘ এলাকায় রেলভূমি থেকে পশ্চিমে পিয়ারফেস

পর্যন্ত ০.৩৬ একর এবং স্টাফরোড গেট হতে রেডিসন পর্যন্ত ৫৬৪ মিটার দীর্ঘ এলাকায় রেলভূমি থেকে পশ্চিমে পিয়ারফেস পর্যন্ত ০.১৪ একর ব্যবহার অধিকার (Right of Use) চাওয়া হয়েছে। এ এলাকায় সকল ইউটিলিটি এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে কর্তৃক ইতোমধ্যে শিফটিং করা হয়েছে। এছাড়া, সেনামালঞ্চ গেট হতে স্টাফরোড গেট বরাবরে ২৯০ মিটার দীর্ঘ এলাকায় সেনাবাহিনী বাউন্ডারি ফেন্সিং বাংলাদেশ রেলওয়ের রেকর্ডভুক্ত জমিতে নির্মিত হয়েছে। এ এলাকায় বাউন্ডারি ফেন্সিং এর অভ্যন্তরে বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রায় ০.১৩৮৪ একর জমি থাকলেও প্রকল্পের নির্মাণ কাজের জন্য অপরিহার্য ০.০৮৪ একর জমিতে সাই ক্লিয়ারপূর্বক ফেন্সিং শিফটিং করতঃ ব্যবহার অধিকার (Right of Use) এর প্রস্তাবনা করা হয়েছে। ফেন্সিং ও অন্যান্য ইউটিলিটি শিফটিং বাবদ ব্যয় আলোচ্য প্রকল্প হতে বহন করা হবে। সেনামালঞ্চ গেটের নিকটে অবস্থিত পানির পাম্প এ প্রকল্পের এলাইনমেন্টের মধ্যে পড়বে না।

সম্পূর্ণ সাইট ঠিকাদারকে এখনও বুঝিয়ে দিতে না পারায় ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান হতে চুক্তির শর্তানুসারে ক্ষতিপূরণ দাবী করা হচ্ছে। অন্যদিকে, ক্লিয়ার সাইট না থাকায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হচ্ছে বিধায় বাংলাদেশ সরকারকে ভারতীয় এক্সিম ব্যাংকের কমিটমেন্ট ফি বাবদ অতিরিক্ত অর্থ পরিশোধ করতে হচ্ছে।

### কোভিড-১৯ এর প্রাদুর্ভাব

করোনা ভাইরাসজনিত রোগ (কোভিড-১৯) এর বিস্তার রোধকল্পে মন্ত্রিপরিষদ বিভাগ কর্তৃক মার্চ ২০২০ হতে সেপ্টেম্বর ২০২১ পর্যন্ত বিভিন্ন সময়ে অফিস আদেশ জারির মাধ্যমে সার্বিক কার্যাবলি/চলাচলে বিধিনিষেধ আরোপ করেন। উল্লিখিত সময়ে প্রকল্পের স্বাভাবিক কার্যাবলী সীমিত আকারে করা সম্ভব হয়, ফলে প্রকল্পের সার্বিক লক্ষ্যমাত্রা কাঙ্ক্ষিত আকারে অর্জন করা সম্ভব হয়নি।

### ৩.১.৭ পূর্তকাজের গুণগতমান ও ডিজাইন লাইফ এর পর্যালোচনা

নির্মাণকালে বিভিন্ন অঙ্গের প্রাক্কলন ব্যয় বাজার মূল্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে তৈরী করা হচ্ছে। প্রকল্পের জন্য সংগৃহীত মালামাল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগতমান নিশ্চিত করা হচ্ছে। প্রকল্পের নির্মাণাধীন ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; মেজর সেতু নির্মাণ; কালভার্ট নির্মাণ; প্লাটফর্ম নির্মাণ; ফুটওভার ব্রিজ, স্টেশন বিল্ডিং পুনঃ নির্মাণ ও ভৌত অবকাঠামোর আয়ুকাল শতবছর এবং গুণগতমান বজায় রেখে নির্মাণ কাজ করা হচ্ছে।

সেতু, রেল ট্র্যাক এবং গ্রামবাজ্জমেন্ট এর ডিজাইন লাইফ নির্ভর করে রক্ষণাবেক্ষণ ও ট্রাফিক ভলিউম এর উপর। প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়িত হলে ট্রেন চলাচল অধিকমাত্রায় বৃদ্ধি পাবে বলে অনুমিত হচ্ছে। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই সেতু ও ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ (১০০ বছর) সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

### ৩.২ প্রকল্পের কাজের স্পেসিফিকেশন ও গুণগতমান যাচাই

মাঠ পর্যায়ে পরিবীক্ষণে দেখা যায়, নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামাল ঠিকাদারের On-Site testing Laboratory-তে নিয়মিত পরীক্ষা করা হয়। Technical Specification- এ উল্লেখিত Test Frequency পরিপালন করে প্রয়োজন মাফিক পরীক্ষা করা হয়। তাছাড়াও বাংলাদেশ রেলওয়ে'র নির্দেশ মোতাবেক নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামাল Third Party testing Laboratory প্রধানত BUET- এ পরীক্ষা করে গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়। পরীক্ষায় পাশ করে না এমন Materials সমূহ Rejected Materials ইয়ার্ডে রাখার ব্যবস্থা পরিলক্ষিত হয় নাই।

সম্পাদিত টেষ্টের আলোকে Failed materials, Quarantine yard- এ রাখার বিষয়টি অতীব গুরুত্ব সহকারে পরামর্শ প্রদান করা হয়। তবে মালামাল সংগ্রহের পূর্বে source পরীক্ষার পর source test approval অনুসরণ করার উপর অধিক গুরুত্ব প্রদান করা হয়। বিদ্যমান প্রকল্পে ব্যবহৃত মালামালের source approval নেওয়া হয়েছে যা পরীক্ষা করে দেখা হয়েছে।

### পরীক্ষাগারের ব্যবস্থাপনার দুর্বলতা:

সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় পরীক্ষাগারটি এক অসম্পূর্ণ পরীক্ষাগার যাহা চলমান কাজ এর গুণগত মান পরিচালনায় যথেষ্ট নহে।

পরিদর্শনকালে Concrete cube এর Curing ব্যবস্থাপনা ও টেস্টিং এর নির্ধারিত তারিখ পরীক্ষা করা হয়। প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে দেখা যায় যে, Concrete Curing এর তারিখ হতে ৭ দিন এবং ২৮ দিন অতিবাহিত হলে cube টেস্ট করার বিধান থাকলেও বেশ কিছু concrete cube Maturity date এর পর কয়েক সপ্তাহ অতিক্রান্ত হলেও cube testing এর কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি। এহেন অবহেলা কিংবা চুক্তিপত্রের পরিপন্থী কাজ এর দায় দায়িত্ব প্রকল্প পরামর্শকের Team Leader, Material Engineer, Structural Engineer, Laboratory technical এবং ঠিকাদারের সংশ্লিষ্ট সকলের উপর বর্তায়। এমনকি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংস্থাও দায়দায়িত্ব এড়াতে পারে না।

নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে Concrete cube tested না করাতে, cube এর উৎস কংক্রীট দ্বারা যে সকল structure নির্মিত হয়েছে সে সকল structure এর গুণগতমান চুক্তিপত্রের সিডিউল অনুযায়ী হয়েছে কিনা উহা প্রশ্নবিদ্ধ থেকে যাচ্ছে। ফলে দীর্ঘমেয়াদি স্থায়ীত্বের বিষয় উক্ত Structure গুলোর concrete এর কাজ কে প্রত্যয়ন করা খুবই কঠিন একটি কাজ। পরামর্শক প্রদান করা যাচ্ছে যে, Structural concrete এর গুণগতমান পরীক্ষার জন্য সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো হতে Core cutting করে standard অনুযায়ী sample সংগ্রহ করে তৃতীয় পক্ষ পরীক্ষাগারে testing ব্যবস্থা করা যেতে পারে। Core cutting sample-testing হতে প্রাপ্ত ফলাফল বাংলাদেশ রেলওয়ের ডিজাইন ও নকশা বিভাগ কর্তৃক ভোটিং করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

### Ballast এর গুণগতমান এবং পুরুত্ব পরীক্ষা

মাঠপর্যায়ে পরিদর্শনকালে রেলওয়ে ব্যালাস্ট এর প্রায় ২০% পরিমাণ oversize দেখতে পাওয়া যায়। এ বিষয়ে জানতে চাইলে প্রকল্প পরামর্শকগণ যুক্তিযুক্ত উত্তর দিতে পারেননি।

উল্লেখ্য যে, design ও specification এর চেয়ে oversize ballast এর আধিক্য Ballast এর compaction কিংবা temping যথাযথভাবে করা সম্ভবপর হয় না ফলে Ballast cushion loose থেকে যায়।

এহেন less compacted ballast এর railway এর riding quality অত্যন্ত খারাপ হয়ে থাকে। ফলে rail bendig কিংবা buckling এর সম্ভাবনা থেকে যায়। এমনকি ট্রেন দুর্ঘটনার মত পরিস্থিতির সৃষ্টি হতে পারে।

Ballast oversize ব্যবহারের বিষয় ঠিকাদারী সংস্থার চুক্তিপত্রের শর্ত লংঘনের শামিল বলে প্রতীয়মান হচ্ছে। oversize Ballast সমূহ অপসারণের ব্যবস্থা করে well graded Ballast দ্বারা পুনঃভরন করে qualified ballast track নির্মাণ করার পরামর্শ দেয়া হচ্ছে। উল্লেখ্য qualified ballast track compaction এর জন্য mechanized tamping এর পরামর্শ প্রদান করা হচ্ছে।

### Ballast, Rail এবং Sleeper এর Fat এর Third party inspection witness সংক্রান্ত প্রতিবেদন

মাঠপর্যায়ে পরিদর্শনকালে পরিলক্ষিত হয় যে, Ballast, Rail এবং Sleeper এর quality test Indian laboratory তে করা যায়। Third Party Inspection Agency উক্ত test সমূহ witness করা হয় বলে প্রকল্পের পরামর্শক প্রতিষ্ঠান থেকে জানানো হয়।

মাঠপর্যায়ে সংশ্লিষ্ট দলিলাদি ও কাগজপত্র পরীক্ষা করে সংস্থার প্রতিনিধি কিংবা প্রকল্পের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিগুলোর দ্বারা Factory Acceptance Test এর কোন প্রতিনিধির witness প্রমাণ পাওয়া যায়নি। এমতাবস্থায় Ballast, Rail ও Sleeper এর গুণগতমান নিশ্চিত করণের লক্ষ্যে BUET হতে পুনরায় পরীক্ষা করার জোড় তাগিদ প্রদান করা হচ্ছে। যেহেতু Rail track শক্তিমত্তা কিংবা স্থায়িত্ব Ballast, Rail এবং Sleeper সমন্বয়ে নিশ্চিত করা হয় সেহেতু উক্ত Item সমূহের পুনঃপরীক্ষা BRTC, BUET হতে perform করা অত্যাৱশ্যকীয় বিষয়।

## Nonconformance Register maintenance

মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনকালে প্রকল্পের গুণগতমান বজায় রাখার পদ্ধতি পরিবীক্ষণ করা হয়। কোন আইটেমের কাজ Contract ও Specification এর অনুযায়ী সম্পাদিত না হলে তা বাতিল যোগ্য বলে গণ্য হয়, যার ফটোগ্রাফিক রেকর্ড সংরক্ষণ করে RFI তে লিপিবদ্ধ করে একটি রেজিষ্টারে নথিভুক্ত করতে হয়।

পরবর্তীতে CAR (Correction Action Request) প্রচলিত RFI এর মাধ্যমে জারি করে Specification বহির্ভূত কাজ অপসারণ করে পুনরায় Specification অনুযায়ী সম্পাদন করে Nonconformance Report Release (NCR) করতে হয়। প্রতিটি ধাপে Photographic Record সংরক্ষণ করা অত্যাবশ্যিক।

উপরে বর্ণিত নিয়মতান্ত্রিক কর্ম পদ্ধতিটি বর্ণিত প্রকল্পে অনুসরণ করা হয়নি। আশ্চর্যজনক হলেও সত্য যে, ডকুমেন্ট নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থায় কোন প্রকার NCR register maintain করা হয়নি। যাতে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্প কাজের ৪.৫ বৎসর অতিবাহিত হলেও একটিও NCR ইস্যু করা হয়নি অর্থাৎ প্রকল্প এর সকল কাজ Contract ও Specification অনুযায়ী সম্পাদিত হয়েছে। যাহা সম্পূর্ণরূপে অসম্ভব ব্যাপার। যেমন: ইটা, বালু, পাথর, রড, সিমেন্ট ইত্যাদি সাইটে পরিবহন করার পর পরীক্ষা করে গুণগতমান অনুযায়ী ১০০% Qualify সাধারণত করেনা। কিংবা কোন আইটেমের সম্পাদিত কাজ ১০০% Specification অনুযায়ী কখনও হয়না কিন্তু কাজ Specification বহির্ভূত হতে পারে।

এই সকল বাতিলকৃত কাজ সমূহ NCR Register এর নথিভুক্ত করে পরবর্তীতে CAR জারি করে Specification অনুযায়ী সংশোধন করা হয়। কাজের গুণগতমান বজায় রাখায় এই পদ্ধতিটি উক্ত প্রকল্পে অনুসরণ করা হয় নাই বলে প্রতীয়মান হয়।

## Embankment এর Side slope সংরক্ষণ করা

নূতন মাটির বাঁধ নির্মাণের পর ১:২ slope সংরক্ষণ করে ঘাস লাগিয়ে রেলয়ের মাটির dyke কিংবা বাঁধ সংরক্ষণ করার কথা থাকলেও প্রকল্পে কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার উক্ত পদ্ধতি অনুসরণ করেননি। ফলে রেলওয়ে এমবাংকম্যান্টে রেইন কাট হয়ে ব্যাপক ক্ষয়ক্ষতি হয়েছে। পরিদর্শন করার প্রাক্কালে ক্ষতিগ্রস্ত মাটির বাঁধ জরুরী ভিত্তিতে মেরামতের পরামর্শ করা হয়।

## Test Frequency পরিপালন সংক্রান্ত প্রতিবেদন

মাঠপর্যায়ে পরিদর্শনকালে প্রকল্পের on site testing laboratory-তে বিদ্যমান কাগজপত্র পরীক্ষা হয়। উল্লেখ্য যে, যে কোন প্রকল্প কাজের গুণগতমান এর যথার্থতা ও সঠিকতা নিশ্চিত করনের লক্ষ্যে চুক্তিপত্রের স্পেসিফিকেশনে item অনুযায়ী কতটি টেস্ট সম্পাদন করা হবে তার একটি সুনির্দিষ্ট সংখ্যা উল্লেখ করা থাকে। যাহাকে Test frequency পরিপালন হিসাবে গণ্য করা হয়।

পরিদর্শনকালে এই পর্যন্ত সম্পাদিত কাজের কিংবা material এর Testing frequency register পরিবীক্ষণের জন্য পেশ করতে প্রকল্প পরামর্শকের Team Leader কে অনুরোধ করা যায়।

কিন্তু প্রকল্প পরামর্শক টিম/টিম লিডার তা দেখাতে ব্যর্থ হন। ইহাতে নিশ্চিত হয় যে, বর্ণিত প্রকল্পে কাজের গুণগতমান এর সঠিকতা নিশ্চিত করণে Test frequency অনুসরণ করা হয়। অর্থাৎ কাজের গুণগত মান বজায় রাখায় সুস্পষ্ট ঘাটতি রয়েছে।

পরামর্শ প্রদান করা হয় যে, সম্পাদিত কাজ এবং অসম্পাদিত কাজ সমূহের গুণগত মান বজায় রাখার লক্ষ্যে Test Frequency সম্পূর্ণরূপে পরিপালন করার জোড় তাগিদ দেয়া হয়।

## ৩.৩ নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের টেস্ট ফ্রিকুয়েন্সি পরিপালন

নির্মাণ কাজে প্যাকেজ WD1 এ ব্যবহৃত মালামালের টেস্ট ফ্রিকুয়েন্সি পরিপালন করে কোয়ালিটি কন্ট্রোল এবং কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স নির্ণয়ের জন্য কন্সট্রাক্ট স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী উপকরণ পরীক্ষার ফলাফল ও ফ্রিকুয়েন্সি টেস্ট পরিপালনের মন্তব্য সংযোজনী-১ এ উপস্থাপন করা হয়েছে।

### ৩.৪ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য

বিদ্যমান প্রকল্পটির ভৌত কাজের প্যাকেজগুলোর মধ্যে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ প্যাকেজ হল WD1 এবং WD2; উক্ত প্যাকেজগুলোর WD1 হল Construction of Raitway Track, Embankment. Bridge A Culverts. Station Buildings, Platforms and Sheds and Level Crossings along with associated works in Dhaka-Joydevpur section including supply of all labour, materials, equipment etc. in connection with construction of 3rd and 4th Dual Gauge 'rack in Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual gauge track in Tongi-Joydevpu: section as per drawing and specifications; এবং প্যাকেজ WD2 হল Design, supply, installation, testing, commissioning of Computer Based Signaling & Interlocking system at 7 (Seven) stations including interlocking of selected level crossings, installation of optical fiber cable for block operation along with construction of signal service building Turnkey basis and training on connection with construction of 3rd and 4th dual gauge track in Dhaka-Tongi section and doubling of dual gauge track in Tongi-Joydebpur section; এই প্যাকেজটির ভৌত কাজ সম্পন্ন করার লক্ষ্যে দরপত্র প্রকাশনা ও আহ্বান করা হয়েছে।

নিম্নে দরপত্র প্রকাশনা ও আহ্বানের তথ্য প্রদান করা হল:

প্যাকেজ WD1 এর দরপত্র আহ্বান:

বিষয়ে বর্ণিত প্রকল্পের ডিপিপি ১৩.১১.২০১২ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়, যার মূল্যমান ছিল ৮৪৮.৬০ কোটি টাকা। মূল ডিপিপিতে ৬১.০৮ কিঃমিঃ রেললাইন নির্মাণের সংস্থান ছিল ডিপিপির সংস্থান মোতাবেক প্রথম পর্যায়ে Design Build সংস্থানের আলোকে ২৪.০৪.২০১২ তারিখে দুই পর্যায়বিশিষ্ট দরপত্র পদ্ধতিতে প্যাকেজ WD-1 এর দরপত্র আহ্বান করা হয়। তাতে রেসপনসিভ দরদাতা হিসেবে একটি প্রতিষ্ঠানের দাখিলকৃত দরপত্রে উদ্ধৃত দর প্যাকেজ WD-1 এর দাপ্তরিক প্রাক্কলনের চেয়ে ১০৭% অধিক হওয়ায় দরপত্রটি যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে বাতিল করা হয়। পরবর্তিতে ডিজাইনের কতিপয় সংস্থান পরিবর্তন করে সে অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য নির্ধারণ করে প্যাকেজ WD-1 এর ব্যয় পুনর্গঠন করা হয় এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রতিবেদনের ওপর ভিত্তি করে ভারতীয় ঠিকাদারদের মধ্যে প্রিকোয়ালিফিকেশন (PQ) আহ্বান করা হয়। দরপত্র দাখিলকারী ৬ টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে ৪টি প্রতিষ্ঠানকে মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রাক-যোগ্যতাসম্পন্ন হিসেবে সংক্ষিপ্ত তালিকাভুক্ত করা হয়। দরপত্র দাখিলকারী ৬ টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে ৪টি প্রতিষ্ঠানকে মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রাক-যোগ্যতাসম্পন্ন হিসেবে সংক্ষিপ্ত তালিকাভুক্ত করা হয়। প্রাক-যোগ্যতাসম্পন্ন প্রতিষ্ঠানসমূহের মধ্যে দরপত্র নং-PD/DA-TGI-JYR/WD1, Date- 16.08.2017 আহ্বান করা হয়। কিন্তু সর্বনিম্ন মূল্যায়িত রেসপনসিভ দরদাতার উদ্ধৃত মূল্য প্রাক্কলিত মূল্য অপেক্ষা ৩০.২১% অধিক হওয়ায় ২য় বারেও দরপত্রটি যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে বাতিল করা হয়।

ক্রয়কারী কার্যালয় প্রধানের অনুমোদনক্রমে এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতিতে (Single Stage Two Envelope) প্যাকেজ WD-1 এর পুনঃদরপত্র [নং- PD/DTJDLP/WD1/ Part-2; Date: 18.12.2017] আহ্বান করা হয়। উক্ত দরপত্র দু'টি জাতীয় পত্রিকা; CPTU ও Bangladesh Railway এর ওয়েবসাইট-এ প্রকাশ করা হয়েছিল। নিম্নে সারণি ৩.১৭ এ দরপত্র প্রকাশিত জাতীয় পত্রিকার ও ওয়েবসাইটে প্রকাশনা সংক্রান্ত তথ্য দেয়া হল:

#### সারণি ৩.১৭ এর দরপত্র আহ্বান

ক্রমিক নং	পত্রিকায় দরপত্র প্রকাশের তারিখ	দরপত্র প্রকাশিত পত্রিকার নাম	ওয়েবসাইটে প্রকাশিত তারিখ	ওয়েবসাইটের নাম	ওয়েবসাইটে প্রকাশিত মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫	৬
১	২১.১২.২০১৭	The Financial Express	২০.১২.২০১৭	www.railway.gov.bd	২০.১২.২০১৭- ১৫.০৩.২০১৮
২	২১.১২.২০১৭	দৈনিক জনকণ্ঠ	২৩.০১.২০১৮	www.railway.gov.bd	২৩.০১.২০১৮- ১৫.০৩.২০১৮

ক্রমিক নং	পত্রিকায় দরপত্র প্রকাশের তারিখ	দরপত্র প্রকাশিত পত্রিকার নাম	ওয়েবসাইটে প্রকাশিত তারিখ	ওয়েবসাইটের নাম	ওয়েবসাইটে প্রকাশিত মেয়াদকাল
	২৫.১২.২০১৭	দৈনিক জনকণ্ঠ	১২.০২.২০১৮	www.railway.gov.bd	১২.০২.২০১৮- ১৫.০৩.২০১৮
	২৫.১২.২০১৭	The Financial Express	২৫.০২.২০১৮	www.railway.gov.bd	২৫.০২.২০১৮- ১৫.০৩.২০১৮
	২৪.০১.২০১৮	দৈনিক জনকণ্ঠ	২৬.১২.২০১৭	www.cptu.gov.com	২৬.১২.২০১৭- ১৫.০৩.২০১৮
৩	৩.০১.২০১৮	The Financial Express	২৪.০১.২০১৮	www.cptu.gov.com	২৪.০১.২০১৮- ১৫.০৩.২০১৮
	১৩.০২.২০১৮	দৈনিক জনকণ্ঠ	১২.০২.২০১৮	www.cptu.gov.com	১২.০২.২০১৮- ১৫.০৩.২০১৮
	১৩.০২.২০১৮	The Financial Express	২৫.০২.২০১৮	www.cptu.gov.com	২৫.০২.২০১৮- ১৫.০৩.২০১৮
	২৭.০২.২০১৮	দৈনিক জনকণ্ঠ		-	-
	২৭.০২.২০১৮	The Financial Express		-	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### প্রাক দরপত্র সভা

দরপত্র দলিলে প্রাক দরপত্র সভা আয়োজনের কোন সংস্থান রাখা হয়নি।

### দরপত্র দাখিল

৬ টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র ক্রয় করেন এবং ০৩ (তিন) টি Joint Venture কোম্পানী প্যাকেজ WD1 এর দরপত্র দলিল প্রকল্প পরিচালকের দপ্তরে ১৫.০৩.২০১৮ তারিখের নির্ধারিত সময়ের মধ্যে দাখিল করেন। নিম্নে সারণি ৩.১৮ এ তাদের তালিকা দেয়া হল:

#### সারণি ৩.১৮ প্যাকেজ WD1 এর দরপত্র দাখিল

ক্রমিক নং	দরপত্র দাখিল দাতা কোম্পানীর নাম
১	২
১	KEC-ITL-SPSCPL JV
২	Afcons- KPTL JV
৩	IRCON International Limited

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### দরপত্র উন্মুক্তকরণ

দরপত্র উন্মুক্তকরণের জন্য ১৫.০৩.২০১৮ তারিখে ১২:৩০ ঘটিকায় প্রকল্প পরিচালকের দপ্তরে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত ০৩ সদস্য বিশিষ্ট দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটি দাখিলকৃত দরপত্র উন্মুক্ত করেন এবং তালিকাভুক্ত করেন।

### দরপত্র মূল্যায়ন

দরপত্র মূল্যায়নের জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ৭ সদস্য বিশিষ্ট একটি মূল্যায়ন কমিটি করা হয়। উক্ত কমিটিকে সহায়তা করার জন্য তিন সদস্য বিশিষ্ট টেকনিক্যাল সাব-কমিটি গঠন করা হয়। টিএসসি ০৪.০৪.২০১৮ তারিখে দরপত্র দলিলের শর্তানুযায়ী দাখিলকৃত দরপত্রসমূহ যাচাই-বাহাইক্রমে প্রতিবেদন প্রণয়নপূর্বক দাখিল করে যা অন্তর্ভুক্ত করে প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক দরপত্রের বিপরীতে কার্যপত্র প্রণয়ন করে ০৫.০৪.২০১৮ তারিখে টিএসসি'র সভাপতি বরাবর দাখিল করেন।

১০.০৪.২০১৮ তারিখে “টিইসি” সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় দরপত্র দলিলের শর্ত, দরদাতাদের অফার, টিএসসি’র যাচাই-বাছাই প্রতিবেদন এবং আনুষংগিক বিষয়াদি পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও পর্যালোচনা করা হয়। টিইসি’র পর্যালোচনায় দরদাতাওয়ারী পর্যবেক্ষণ, পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন নিম্নরূপ:

### **KEC-ITL-SPSCPL JV.**

টিএসসি কর্তৃক প্রণয়নকৃত দরপত্র দলিলের শর্তানুযায়ী যাচাই-বাছাই প্রতিবেদন পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, দরদাতা দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ শর্ত “ITT Clause No: 14.1 (a) : The Minimum number of years of general experience of the Tenderer in the onstruction works as Prime Contractor or SubContractor or Management Contractor shall be ten (10) years” এবং “ITT Clause No: 14.1(a) of 18.2: অনুযায়ী জয়েন্ট ভেঞ্চারের ক্ষেত্রে লিড পার্টনার জেভি পার্টনার উভয়ের ক্ষেত্রেই ন্যূনতম ১০ বছরের General experience এর সংস্থানের বিপরীতে Lead Partner হিসেবে ITL (M/s Iron Triangle Ltd. কর্তৃক ৯ (নয়) বছরের general experience সংশ্লিষ্ট সনদ দাখিল করেছেন, JV Partner হিসেবে KEC ( M/s KEC International Limited) কর্তৃক ১০ (দশ) বছরের general experience সংশ্লিষ্ট সনদ দাখিল করেছেন এবং JV Partner হিসেবে SPSCPL (M/s SP Singla Construction Pvt. Ltd.) কর্তৃক ৯.২৫ (দশ) বছরের general experience সংশ্লিষ্ট সনদ দাখিল করেছেন। অর্থাৎ এক্ষেত্রে ১ জন জেভি পার্টনারের ১০ (দশ) বছরের general experience থাকলেও লিড পার্টনার ও অপর জেভি পার্টনারের ন্যূনতম প্রয়োজনীয় ১০ বছরের general experience নেই বিধায় তাকে একটি Major Deviation হিসেবে বিবেচনা করার জন্য টিইসি’র সকল সদস্য একমত পোষণ করেন।

টিইসি লক্ষ্য করে যে, দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ শর্ত ITT Clause No: 14.1 (b) এর সংস্থান নিম্নরূপঃ "The minimum specific experience as a Prime Contractor or SubContractor or Management Contractor in construction works of at least 3 (three) contract of similar nature, complexity and methods/construction technology successfully completed/ substabtially completed within the last 10 (Ten) years counting backword from date of publication of IFT in the newspaper, with a value of at least BDT 8000 million or equivalent INR. The specific experience shall include following 4 (four) activities with at least one activity in each of the stated three contracts:

- (1) Contruction of a new railway line / Gauge Conversion / Reconstruction of at least 30 km railway line with pre-stressed concrete sleepers laid by mechanical means.
- (2) Construction of at least 30 km railway/highway embankment with mechanical compaction;
- (3) Construction of at least 01 (one) Railway / Road Bridge having minimum 60m overall length with Steel/PSC Superstructure and foundation of minimum 30 m bored piles.
- (4) Construction of at least 3 (three) railway station buildings or 1000 (one thousand) sqm single or multisToRed service building.

টিইসি’র পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, লিড পার্টনার ITL কর্তৃক দাখিলকৃত অভিজ্ঞতায় মোট মূল্য এবং ২নং Criteria এর শর্তটি পূরণ করা হয়েছে এবং জেভি পার্টনার SPSCPL কর্তৃক দাখিলকৃত অভিজ্ঞতায় ৩নং Criteria এর শর্তটি পূরণ করা হয়েছে। কিন্তু জেভি পার্টনার KEC কর্তৃক দাখিলকৃত অভিজ্ঞতায় অপর দুটি Criteria (Criteria No. 1 & 4) এর শর্তটি পূরণ হয়নি। কারণ কাজটির বিপরীতে এমপ্লয়ার কর্তৃক ঠিকাদারের (KEC) আবেদনের প্রেক্ষিতে ৬৫.৫% বিল পরিশোধের সপক্ষে সম্পাদিত কাজের সনদ প্রদান করা হয়েছে। কাজটি ২০.০৫.২০২০ তারিখে সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত রয়েছে। অর্থাৎ কাজটি অদ্যাবধি সমাপ্ত হয়নি বা এর কোন অংশ অপারেশনের জন্য চালু করা হয়নি। দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ শর্ত ITT Clause No: 14.1(b) সম্পূর্ণরূপে পরিপালিত না হওয়ায় তাকে একটি Major Deviation হিসেবে বিবেচ্য মর্মে টিইসি’র সকল সদস্য একমত পোষণ করেন।

দরদাতা দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ শর্ত ITT Clause No: 14.1 (a) এবং ITT Clause No: 14.1(b) পরিপালন করে দরপত্র দাখিল করতে সমর্থ না হওয়ায় টিইসি KEC-ITL-SPSCPL JV কে টেকনিক্যালি non-responsive বিবেচনা করেছে।

### **Afcons - KPTL JV**

টিএসসি কর্তৃক প্রণয়নকৃত দরপত্র দলিলের শর্তানুযায়ী যাচাই-বাছাই প্রতিবেদন পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, দরদাতা দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ সকল শর্ত পরিপালনপূর্বক দরপত্র দাখিল করেছে। তবে দরপত্র দলিলের “ITT Clause No: 16.1 (A): Construction Project Manager, Engineer and Other Key Staff's qualification and experience এর ক্রমিক ২ ও ৩ এ বর্ণিত Senior Alignment Engineer-1 এবং Senior Track / P. Way Engineer এর বিপরীতে প্রস্তাবকৃত Alternative Key Staff এর যোগ্যতা Graduate in Civil Engineering এর স্থলে যথাক্রমে B. Tech Mechanical Engineering এবং Diploma in Mechanical Engineering পাওয়া যায়, যা দরপত্র দলিলের চাহিদার বিপরীতে সঠিক নয়। এক্ষেত্রে দরপত্রদাতা কর্তৃক প্রস্তাবকৃত Prime Key Staff এর যোগ্যতা ও অভিজ্ঞতা সঠিক থাকায় তা বিবেচনা করা হয়। আবার ক্রমিক ৭ এ বর্ণিত Senior Quality Control Engineer এর বিপরীতে প্রস্তাবকৃত Prime Key Staff এর যোগ্যতা Graduate in Civil Engineering এর স্থলে BSc, MISM, DRIM পাওয়া যায়, যা দরপত্র দলিলের চাহিদার বিপরীতে সঠিক নয়। এক্ষেত্রে দরপত্রদাতা কর্তৃক প্রস্তাবকৃত Alternative Key Staff এর যোগ্যতা ও অভিজ্ঞতা সঠিক থাকায় তা বিবেচনা করা হয়।

তবে চূড়ান্তভাবে সুপারিশকৃত হলে বর্ণিত Key Staff গণের যোগ্যতার ঘাটতি পূরণ করে দেওয়ার বিষয়ে ক্রয়কারী ও প্রকল্প পরিচালককে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে মর্মে টিইসি অভিমত পোষণ করেন এবং দরদাতা দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ সকল শর্ত পরিপালনপূর্বক দরপত্র দাখিল করেছে বিধায় টিইসি তাদের দরপত্র গ্রহণযোগ্য বিবেচনা করেছে।

### **IRCON International Limited**

টিএসসি কর্তৃক প্রণয়নকৃত দরপত্র দলিলের শর্তানুযায়ী যাচাই-বাছাই প্রতিবেদন পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, দরদাতা দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ সকল শর্ত পরিপালনপূর্বক দরপত্র দাখিল করেছে। তবে দরপত্র দলিলের "ITT Clause No: 16.1 (A): Construction Project Manager, Engineer and Other Key Staff's qualification and experience এর ক্রমিক ৫ এ বর্ণিত Senior Embankment Engineer এর বিপরীতে প্রস্তাবকৃত Prime Key Staff এর যোগ্যতা Graduate in Civil Engineering এর স্থলে Diploma in Civil Engineering পাওয়া যায়, যা দরপত্র দলিলের চাহিদার বিপরীতে সঠিক নয়। এক্ষেত্রে দরপত্রদাতা কর্তৃক প্রস্তাবকৃত Alternative Key Staff এর যোগ্যতা ও অভিজ্ঞতা সঠিক থাকায় তা বিবেচনা করা হয়।

তবে চূড়ান্তভাবে সুপারিশকৃত হলে বর্ণিত Key Staff গণের যোগ্যতার ঘাটতি পূরণ করে দেওয়ার বিষয়ে ক্রয়কারী ও প্রকল্প পরিচালককে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে মর্মে টিইসি অভিমত পোষণ করেন এবং দরদাতা দরপত্র দলিলের অত্যাৱশ্যকীয় ও গুরুত্বপূর্ণ সকল শর্ত পরিপালনপূর্বক দরপত্র দাখিল করেছে বিধায় টিইসি তাদের দরপত্র গ্রহণযোগ্য বিবেচনা করেছে।

টেকনিক্যালি রেসপনসিভ দরদাতা রেলওয়ের বিধি নির্দেশ, জিসিসি ও পিসিসি'র শর্তাবলী পরিপালন পূর্বক রেলওয়ের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কার্য সম্পাদন ও মালামাল সরবরাহের প্রস্তাব করেছে। কারিগরি মূল্যায়নের পর দরদাতাদের বিবরণ নিম্নের সারণি ৩.১৯ এ দেয়া হল:



সারণি ৩.১৯

ক্রঃ নংঃ	দরদাতার নাম ও ঠিকানা	টিইসি'র মূল্যায়ন
১	২	৩
১	KEC-ITL-SPSCPL JV Building No- 9A, 8th Floor, DLF Cyber City Phase-III, Gurgaon Haryana - 122002, India	কারিগরিভাবে নন-রেসপনসিভ
২	Afcons - KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad Nagar, P. O. Post Box No. 11978, Andheri (W), Mumbai-400053, India.	কারিগরিভাবে রেসপনসিভ
৩	IRCON International Limited C-4, District Centre, Saket, New Delhi - 110017, India.	কারিগরিভাবে রেসপনসিভ

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক দরদাতাদের কারিগরি প্রস্তাবসমূহ মূল্যায়নের পর উপরোক্ত তালিকা অনুযায়ী ২টি প্রতিষ্ঠানকে কারিগরিভাবে রেসপনসিভ এবং ১টি প্রতিষ্ঠানকে কারিগরিভাবে নন-রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচনা করার বিষয়ে একমত পোষণ করে। সার্বিক বিবেচনায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি “বাংলাদেশ রেলওয়ের ঢাকা-টঞ্জী সেকশনের ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঞ্জী- জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের Package No. WD-1 এর আওতায় "Construction of Railway Track, Embankment, Bridge & Culverts, Station Buildings, Platforms and Sheds and Level Crossing along with Associated Works in Dhaka-Joydebpur Section including Supply of all Labor, Materials, Equipment etc. as দরপত্র নং-PD/DTJDLP/WD1 /Part-2; দরপত্র per Drawing and Specifications.” কাজের Date: 18.12.2017 এর বিপরীতে টেকনিক্যালি রেসপনসিভ নিম্নোক্ত ২টি প্রতিষ্ঠানের আর্থিক প্রস্তাব উক্ত করা যেতে পারে মর্মে সুপারিশ করেছে। যা নিম্নের সারণি ৩.২০ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.২০: টেকনিক্যালি রেসপনসিভ

ক্রঃ নংঃ	দরদাতার নাম ও ঠিকানা
১	২
১	Afcons-KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad Nagar, P.O. Post Box No. 11978, Andheri (W), Mumbai-400053, India.
২	IRCON International Limited C-4, District Centre, Saket, New Delhi - 110017, India.

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

পিপিআর-২০০৮ এর বিধি-৮৪(গ)(৫) অনুযায়ী টিইসি'র কারিগরি মূল্যায়ন প্রতিবেদন ক্রয়কারী কার্যালয় প্রধান হিসেবে মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

**আর্থিক প্রস্তাব উন্মুক্তকরণ**

ক্রয়কারী কার্যালয় প্রধান হিসেবে মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক কারিগরি মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের পর পিপিআর-২০০৮ এর বিধি-৮৪ (ঘ)(১) অনুযায়ী কারিগরি মূল্যায়নে রেসপনসিভ /কৃতকার্য দরদাতাকে আর্থিক প্রস্তাব

উন্মুক্তকরণের সভায় উপস্থিত থাকার জন্য অনুরোধ জানানো হয়। টিইসি কর্তৃক গত ২৪.০৪.২০১৮ তারিখ বেলা ২:৩০ ঘটিকায় কারিগরি মূল্যায়নে কারিগরিভাবে রেসপনসিভ দরদাতার প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে রেলভবনে সম্মেলন কক্ষে (কক্ষ নং-৬৩১) বর্ণিত আর্থিক প্রস্তাব উন্মুক্তকরণ করা হয়। এখানে দরদাতা প্রতিষ্ঠানের নাম এবং আর্থিক প্রস্তাব ঘোষণা ও রেকর্ড তাৎক্ষণিকভাবে প্রস্তুত করা হয় এবং দরদাতাগণের প্রতিনিধিদের স্বাক্ষর গ্রহণ করা হয়। রেকর্ডকৃত আর্থিক প্রস্তাব নিম্নের সারণি ৩.২১ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.২১

ক্র: নং	দরদাতার নাম ও ঠিকানা	Provisional Sum কন্টিনজেন্সিসহ উদ্ধৃত মোট মূল্য (টাকায়)	Unconditional Discount as per ITT Clause 27.7
১	২	৩	৪
১।	Afcons KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad Nagar, P.O. Post Box No. 11978, Andheri (W) Mumbai-400053, India.	১৪৮০,৬১,৬৩,৬৫৯.০০	৬%
২।	IRCON International Limited C-4, District Centre, Saket, New Delhi-110017, India.	১৪১৬,৩৪,৫৩,৯৭৫.৭৪	Nil

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৯৮(১১) অনুযায়ী গাণিতিক ত্রুটি নিরূপনের জন্য আর্থিক প্রস্তাব পরীক্ষা করে দেখা হয়। পরীক্ষা-নিরীক্ষান্তে দেখা যায় যে, Afcons - KPTL JV এর উদ্ধৃত দরে Sub-section E: Item No. 934 E-2.12 (iii): GI water pipe- 25mm dia with wall thickness 3.25mm এর মোট মূল্যে (Line Amount) ৯৮.০০ টাকা বেশি পাওয়া যায় এবং IRCON International Limited এর উদ্ধৃত দরে Sub-section E: Item No. E-1.5: Earth back filling এর মোট মূল্যে (Line Amount) ৪৫৪৫০.০০ টাকা বেশি পাওয়া যায়। পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৯৮(১১) অনুযায়ী উক্ত গাণিতিক ত্রুটিসমূহ সংশোধন করা হয় এবং সংশোধনের বিষয়টি দরদাতাগণকে অবহিত করা হয়। পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৯৮(১৫)(খ) অনুযায়ী উভয় দরদাতা কর্তৃক গাণিতিক ত্রুটির সংশোধন গ্রহণ করে। দরপত্র দিলে ITT Clause No. 27.7 অনুযায়ী Afcons - KPTL JV কর্তৃক উদ্ধৃত দরের BoQ আইটেমসমূহের ওপর (Provisional Sum, Physical Contingency ও Price Contingency ব্যতিত প্রতিযোগিতামূলক অংশের ওপর) ৬% Unconditional Discount প্রস্তাব করায় তা সমন্বয় করে সংশোধিত মোট মূল্য নির্ধারণ করা হয় এবং পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৯৮(৩)(ক) অনুযায়ী গ্রহণযোগ্য দরদাতাগণের মূল্যায়িত দরের সর্বনিম্ন হতে ক্রমপর্যায়নুসারে সর্বোচ্চ অবস্থান মোতাবেক তালিকা প্রণয়ন করে, যা নিম্নের সারণি ৩.২২ এ দেয়া হল:

সারণি ৩.২২

ক্র.নং	দরদাতার নাম ও ঠিকানা	Provisional Sum কন্টিনজেন্সি সহ উদ্ধৃত মোট মূল্য (টাকায়)	Provisional Sum কন্টিনজেন্সি সহ মূল্যায়িত সংশোধিত মোট মূল্য (টাকায়)	অবস্থান
১	২	৩	৪	৫
১।	Afcons KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad Nagar P.O. Post Box No. 11978, Andheri (W) Mumbai-400053, India.	১৪৮০,৬১,৬৩,৬৫৯.০০	১৩৯৩,৭৮,৯০,৭৪১.১৬	১ম অবস্থান
২।	IRCON International Limited	১৪১৬,৩৪,৫৩৯৭৫.৭৮	১৪১৬,৩৪,০৫৩৪৮.২৪	২য় সর্বনিম্ন

ক্র.নং	দরদাতার নাম ও ঠিকানা	Provisional Sum কন্টিনজেন্সিসহ উদ্ধৃত মোট মূল্য (টাকায়)	Provisional Sum কন্টিনজেন্সিসহ মূল্যায়িত সংশোধিত মোট মূল্য (টাকায়)	অবস্থান
১	২	৩	৪	৫
	C-4, District Centre, Saket New Delhi-110017, India.			

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

মূল্যায়িত রেসপনসিভ দরদাতাদের মধ্যে Afcons KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad Nagar, P.O. Post Box No. 11978, Andheri (W), Mumbai- 400053, India এর Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ মূল্যায়িত সংশোধিত মোট মূল্য ১৩৯৩,৭৮,৯০,৭৪১.১৬ টাকা, যা সর্বনিম্ন Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ বিবেচ্য কাজের মোট প্রাক্কলিত মূল্য ১৩৪৯,৪২,৭৪,৭৫৩.০০ টাকা। সর্বনিম্ন মূল্যায়িত রেসপনসিভ দরদাতার Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ মূল্যায়িত সংশোধিত মোট মূল্য (১৩৯৩,৭৮,৯০,৭৪১.১৬ টাকা) Provisional Sum , কন্টিনজেন্সিসহ প্রাক্কলিত মোট মূল্য (১৩৪৯,৪২,৭৪,৭৫৩.০০ টাকা) অপেক্ষা (১৩৯৩,৭৮,৯০,৭৪১.১৬- ১৩৪৯,৪২,৭৪,৭৫৩.০০) = ৪৪,৩৬,১৫,৯৮৮.১৬ টাকা বা ৩.২৯% বেশী।

মূল্যায়িত রেসপনসিভ সর্বনিম্ন দরদাতার Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ মূল্যায়িত সংশোধিত মোট মূল্য Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ প্রাক্কলিত মোট মূল্য অপেক্ষা ৪৪,৩৬,১৫,৯৮৮.১৬ টাকা বা ৩.২৯% বেশী হলেও তা চলতি বাজার মূল্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ মর্মে প্রকল্প পরিচালক ও টিইসি'র সদস্য সচিব অভিমত ব্যক্ত করলে টিইসি'র সকল সদস্য এ সম্পর্কে একমত পোষণ করেন এবং সর্বনিম্ন দরদাতার Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ মূল্যায়িত সংশোধিত মোট মূল্য (১৩৯৩,৭৮,৯০,৭৪১.১৬ টাকা) গ্রহণ করা যেতে পারে মর্মে একমত হন।

পিপিআর/২০০৮ অনুসরণে আহ্বানকৃত দরপত্র বিজ্ঞপ্তি বহুল প্রচারিত দুইটি জাতীয় দৈনিক পত্রিকায়, সিপিটিইউ ওয়েবসাইটে এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের ওয়েবসাইটে প্রচারের পর নির্ধারিত সময়ে ৬টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দলিল ক্রয় করেছে এবং ৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছে। পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ এর বিধি ৩৩(২)(খ) অনুযায়ী সার্বিক পর্যালোচনায় ক্রয় প্রক্রিয়ায় কার্যকর প্রতিযোগিতার সুযোগ রাখা হয়েছে মর্মে কমিটির নিকট প্রতীয়মান হয়েছে এবং এই ক্রয় প্রক্রিয়ার বিপরীতে কোন অভিযোগ পাওয়া যায়নি।

### Post Qualification:

পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা ২০০৮ এর বিধি-১০০ অনুযায়ী মূল্যায়িত রেসপনসিভ সর্বনিম্ন দরদাতা Afcons - KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad এর Post Nagar, P.O. Post Box No. 11978, Andheri (W), Mumbai-400053, India Qualification সম্পাদন করা হয়। তারা টেন্ডারের সকল শর্তাবলী পরিপালন করে দরপত্র দাখিল করেছে এবং তাদের দাখিলকৃত দলিলাদি পরীক্ষা করে সঠিক মর্মে প্রতীয়মান হয়। তদনুযায়ী তাদের প্রয়োজনীয় Professional, Technical এবং Financial Capacity রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

সার্বিক বিবেচনায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি “বাংলাদেশ রেলওয়ের ঢাকা-টঙ্গী সেকশনের ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী- জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের Package No. WD-1 এর আওতায় “Construction of Railway Track, Embankment, Bridge & Culverts, Station Buildings, Platforms and Sheds and Level Crossing along with Associated Works in Dhaka-Joydebpur Section including Supply of all Labor, Materials, Equipment etc. as per Drawing and Specifications.” কাজের জন্য Tender Notice No. PD / DTJDL / WD1/ Part- 2; Date: 18.12.2017 এর বিপরীতে মূল্যায়িত রেসপনসিভ সর্বনিম্ন দরদাতা Afcons KPTL JV Afcon House, 16 Shah Industrial Estate, Veera Desai Road, Azad Nagar, P.O. Post Box No. 11978, Andheri (W), Mumbai 400053, India এর Provisional Sum ও কন্টিনজেন্সিসহ মূল্যায়িত

সংশোধিত মোট ১৩৯৩,৭৮,৯০,৭৪১.১৬ টাকা (এক হাজার তিনশত তিরানব্বই কোটি আটাত্তর লক্ষ নব্বই হাজার সাতশত একচল্লিশ দশমিক এক ছয়) মূল্যে দরপত্রটি তাদের অনুকূলে গ্রহণের সুপারিশ করছে।

### প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার এবং সংগৃহীত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রতিয়মান হয় যে, ক্রয় প্রক্রিয়া বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন পণ্য ও মালামাল ক্রয় করা হয়েছে। ঠিকাদার নিয়োগের ক্ষেত্রে বিদ্যমান সরকারী ক্রয় আইন ও বিধিমালা অনুসরণ করা হয়েছে। দরপত্র আহবান, কমিটি গঠন, যাচাই-বাছাই, মূল্যায়ন ও কার্যাদেশ প্রদান পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ অনুসরণ করে পণ্য, সেবাসমূহ সংগ্রহ করা হয়েছে।

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

#### পণ্য ক্রয় ও সংগ্রহ

পণ্য ক্রয় ও কার্যক্রম খ্যাত মোট ৮ টি দরপত্র প্যাকেজ রয়েছে। উক্ত প্যাকেজ GD1 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২০০.০০ লক্ষ টাকা। উক্ত প্যাকেজ ৩টি ডাবলকেবিন পিকআপ,ক্রয়ের সংস্থান রাখা হয়েছে উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ OTM (LTM) পদ্ধতিতে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্যাকেজ GD2 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২৮০.০০ লক্ষ টাকা, উক্ত প্যাকেজ ৮টি ডাবলকেবিন পিকআপ, ২টি মাইক্রো বাস ক্রয়ের সংস্থান রাখা হয়েছে উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ OTM (LTM) পদ্ধতিতে করা হয়েছে, প্যাকেজ GD3 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২৮৪৫.০০ লক্ষ টাকা, উক্ত প্যাকেজ Heavy Duty Broad Gauge Temping Machine ক্রয়ের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ OTM (ICT) পদ্ধতিতে করা হয়েছে। প্যাকেজ GD-4, GD-5, GD-6, GD-7, GD-8,এর ক্রয় / সংগ্রহ RFQ পদ্ধতিতে পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হয়েছে। প্যাকেজ গুলির প্রাক্কলিত মূল্য যথাক্রমে ৩.০০ লক্ষ টাকা, ৬.৫০ লক্ষ টাকা, ৫.০০ লক্ষ টাকা, ৩.৫০ লক্ষ টাকা, এবং ৮.০০ লক্ষ টাকা।

#### পূর্ত কাজ ক্রয় ও সংগ্রহ

প্রকল্পের পূর্তকাজ ক্রয় / সংগ্রহের জন্য ১ম সংশোধিত ভিপিপিএতে ২টি দরপত্র প্যাকেজ অনুমোদন করা হয়েছে। প্যাকেজ WD1 যার প্রাক্কলিত মূল্য ৭০১৩২.৫৬ লক্ষ টাকা; প্যাকেজ WD1 এর ক্রয় / সংগ্রহ OTM/ICT এর মাধ্যমে সম্পন্ন হয়েছে। উক্ত প্যাকেজটি CCGP (Cabinet Committee in Government Purchase) কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্যাকেজ WD2 যার প্রাক্কলিত মূল্য ১২৯০৮.৫৬ লক্ষ টাকা; প্যাকেজ WD2 এর ক্রয় / সংগ্রহ OTM/ICT পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হবে। উক্ত প্যাকেজটি CCGP (Cabinet Committee in Government Purchase) কর্তৃক অনুমোদিত হবে।

#### সেবা ক্রয় সংগ্রহ

প্রকল্পের সেবা ক্রয় / সংগ্রহের জন্য ১ম সংশোধিত ডিপিপিএতে ১টি দরপত্র প্যাকেজ অনুমোদন করা হয়েছে। প্যাকেজ SD1 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২৪৪৮.৬০ লক্ষ টাকা। উক্ত প্যাকেজটি Quality Based Selection (QBS) with short listing (ICB) পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হয়েছে। এই প্যাকেজটি প্রকল্পের কাজের নকশা, ডিজাইন এবং নির্মাণ কাজের সুপারভিশন ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ এর কাজটি CCGP কর্তৃক অনুমোদিত।

#### ৩.৬ পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এর প্রয়োগ

দরপত্র অনুষ্ঠানের পদ্ধতি স্বচ্ছতা যাচাইয়ের জন্য প্যাকেজ নম্বর WD1 এর বিস্তারিত পরীক্ষা করে দেখা হয়েছে। দরপত্র টির নিবিড় পরিবীক্ষণে পরিলক্ষিত হয় যে, পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮এর নিয়ম অনুসারে প্রয়োজনীয় কতিপয় তথ্য/ রেকর্ড লিপিবদ্ধ করা হয়েছে যাহা নিম্নে সারণি-৩.২৩ এ প্রদান করা হল:

সারণি ৩.২৩: প্যাকেজ নম্বর WD1 এর ব্যাপারে পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ এর প্রয়োগ সংক্রান্ত তথ্য

ক্রমিক নং	ক্রয় প্রক্রিয়ার তথ্যের বিবরণ	WD1
১	২	৩
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও বিবরণের উল্লেখ আছে	✓
২	দরপত্র প্রকাশের প্রমাণ সংরক্ষণ	✓
৩	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ উল্লেখ আছে	✓
৪	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় এর উল্লেখ আছে	✓
৫	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা বর্ণিত হয়েছে	✓
৬	দরপত্র খোলার তারিখ বর্ণিত হয়েছে	✓
৭	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা বর্ণিত হয়েছে	✓
৮	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা বর্ণিত হয়েছে	✓
৯	তুলনামূলক বিবরণী তৈরির তারিখ উল্লেখিত আছে	✓
১০	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ উল্লেখিত আছে	✓
১১	তুলনামূলক বিবরণী অনুমোদনের তারিখ উল্লেখিত আছে	✓
১২	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ উল্লেখিত আছে	✓
১৩	চূড়ান্ত অনুমোদন প্রক্রিয়া সংক্রান্ত নথি সংরক্ষিত আছে	✓
১৪	চূড়ান্ত অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের অনুমোদন সংরক্ষিত আছে	✓
১৫	Notification of Award প্রদানের তারিখ উল্লেখিত আছে	✓
১৬	মোট চুক্তিমূল্য বর্ণিত আছে	✓
১৭	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ আছে	✓
১৮	কার্যাদেশ ইস্যুকারী কর্তৃপক্ষের নাম উল্লেখ করা আছে	✓
১৯	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ উল্লেখিত আছে	✓

৩.৭ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্যও কার্য সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত BoQ/ToR, গুণগতমান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

মালামাল ক্রয়/সংগ্রহ

প্রকল্পের প্যাকেজ WD1 এর মালামাল ক্রয়/সংগ্রহ, ব্যবহার এবং অবশিষ্ট সংক্রান্ত তথ্যাদি সারণি ৩.২৪- এ দেওয়া হয়েছে।

সারণি ৩.২৪ :Procurement/Supply Status:

Sl. No.	Items Description	Unit	BOQ qty	Executed till last month	This month Progress	Cumulative achieved	Balance	% of Completion	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
1	Supply of UIC 60kg Rails	MT	12083	12078	0	12078	5	99.95	Completed
2	Supply of DG Turn outs of 90A rails (1 in 12)	Set	46	46	0	46	0	100	Completed
3	Supply of DG Turnouts (1 in 8.5)- for 90A rail on PSC/wooden sleeper	Set	35	30	0	30	5	85	

4	Supply of DG –MG Turnouts (1 in 8.5)- for 90A rail.	Set	5	5	0	5	0	100	Completed
5	Supply of Ballast	Cum	211404	58587		58587	152817	27.71	No supply since Oct-2022
6	Supply of PSC DG sleepers	Nos.	105208	46500	1776	48276	56932	45.88	Supply in progress
7	Supply of DG turn out for 60 KG rails on PSC Sleepers (1in 12 )	Set	74	74	0	74	0	100	Completed
8	Supply of PSC turnout sleepers	Set	151	51	0	51	100	33.77	
9	Supply of H-beam Sleepers and ZTLF	Set	1074	1055	0	1055	19	98.23	
10	Fish plates for 60 Kg rails	Set	5015	0	0	0	5015	0	Supply not commenced.
11	Grooved Rubber Pad 10mm thick for 60 KG UIC rails	Nos.	315624	315624	0	315624	0	100	Completed at Tongi base camp sToRe.
12	Elastic rail clips for 60 KG UIC rails	Nos.	613796	613796	0	613796	0	100	Completed at Tongi base camp sToRe
13	J' Type clip	Nos.	0	0	0	0	0	0	
14	SEJ of UIC60kg rail	Nos	32	32	0	32	0	100	Completed.
15	3GL type glued joint for UIC 60kg rail	Nos.	40	40	0	40	0	100	Completed
16	Insulating Liners for 60 KG UIC rails	Nos.	686953	631248	0	631248	0	100	Completed at Tongi base camp sToRe.
17	Cut Metal Liners	Nos.	0	0	0	0	0	0	
18	Guard rail seating	Nos.	1600	0	0	0	1600	0	
19	Welding Portions	Nos.	0	0	0	0	0	0	

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত মালামাল এর গুণগতমান পর্যালোচনা

নির্মাণকালে বিভিন্ন অঙ্গের প্রাক্কলন ব্যয় বাজার মূল্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে তৈরী করা হচ্ছে। প্রকল্পের জন্য সংগৃহীত মালামাল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগতমান নিশ্চিত করা হচ্ছে। প্রকল্পের নির্মাণাধীন সেতু ও ভৌত অবকাঠামোর আয়ুকাল শতবছর এবং গুণগতমান বজায় রেখে নির্মাণ কাজ করা হচ্ছে।

সেতু, রেল ট্র্যাক এবং গ্রামবাজকমেন্ট এর ডিজাইন লাইফ নির্ভর করে রক্ষণাবেক্ষণ ও ট্রাফিক ভলিউম এর উপর। প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়িত হলে ট্রেন চলাচল অধিকমাত্রায় বৃদ্ধি পাবে বলে অনুমিত হচ্ছে। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই সেতু ও ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ (১০০ বছর) সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

### ৩.৮ সম্ভাব্যতা যাচাই, মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র তুলনা

প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর, আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তর হতে সংগ্রহকৃত তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে বিদ্যমান প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে কোন সম্ভাব্যতা যাচাই (Feasibility study) করা হয়নি। যে কোন প্রকল্প গ্রহণের জন্য

সম্ভাব্যতা যাচাই অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। নিম্নে অনুমোদিত মূল ডিপিপি এবং ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র মধ্যে প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনার তথ্যাদি নিম্নের সারণি ৩.২৫ এ প্রদান করা হল:

সারণি- ৩.২৫

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	অঙ্গের নাম	ইউনিট	মূল ডিপিপি		১ম সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি		পার্থক্য	
			পরিমাণ	মোট (টাকা)	পরিমাণ	মোট (টাকা)	পরিমাণ	মোট খরচের পার্থক্য (টাকা)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
(ক)	রাজস্ব ব্যয়							
১	কর্মকর্তাদের বেতন	থোক	-	-	থোক	১২৭.৮৩	-	১২৭.৮৩
২	কর্মচারীদের বেতন	থোক	-	-	থোক	২৩.২৯	-	২৩.২৯
৩	ভাতাদি	থোক	-	-	থোক	১৭৯.৭৮	-	১৭৯.৭৮
৪	যানবাহনের জালানী	থোক	-	২৫.০০	থোক	১৯০.০০	-	১৬৫.০০
৫	পরামর্শক ব্যয়	থোক	-	১৫২১.৩৫	থোক	৪৬৫৩.৯৯	-	৯২৭.২৫
৬	যানবাহনের রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	-	৫.০০	থোক	৬.০০	-	১.০০
	উপমোট (রাজস্ব) ব্যয় :		-	১৫৫১.৩৫		৫১৮০.৮৯		৩১৩২.৬৪
			-					
(খ)	মূলধন ব্যয়:							
৭	হেভি ডিউটি বিজি টেম্পিং মেশিন সংগ্রহ	টি	১	২০৪৫.০০	টি	২০৪৫.০০	১	-
৮	মোবাইলাইজেশন এবং ডি-মোবাইলাইজেশন	থোক	-	১০০০.০০	থোক	১০০০.০০	-	-
৯	ইঞ্জিনিয়ার্স ফ্যাসিলিটিস	থোক	-	৬০০.০০	থোক	৭৬৭.৭৫	-	১৬৭.৭৫
১০	প্রভিশনাল সাম	থোক	-	৬০০.০০	থোক	৬০০.০০	-	-
১১	ডে-ওয়ার্কস	থোক	-	৪০০.০০	থোক	৪০০.০০	-	-
১২	ট্রাকের কাজ	থোক	-	৩২৪২২.৩৫	থোক	৫১১৬৭.০০	-	১৮৭৪৪.৬৫
১৩	পূর্ত কাজ	থোক	-	৫৬১৮.৬০	থোক	৭৪৮২.৮০	-	১৮৬৪.২১
১৪	ব্রিজের কাজ	থোক	-	৭৪৭৫.৬০	থোক	৮৩১৫.০০	-	৮৩৯.৪০
১৫	সিগন্যালিং কাজ	থোক	-	১৪৮৩০.৬৬	থোক	১২৯০৮.৫৬	-	-১৯২২.১০
১৬	যানবাহন	থোক	-	৫৬০.০০	থোক	৪৮০.০০	-	-৮০.০০
১৭	অফিস ইকুইপমেন্ট	থোক	-	১৬.০০	থোক	২৯.০০	-	১৩.০০
১৮	সিডি এবং ভ্যাট	থোক	-	১৪৪৭৬.৭১	থোক	১৭৭২৮.৫৮	-	৩২৫১.৮৭
(খ)	উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)			৮০০৪৪.৯১		১০২৯২৩.৭০		২২৮৭৮.৭৯
(গ)	ফিজিক্যাল কন্সট্রাক্শন	২%		১৫৩১.৯৩	২%	২১২৮.৪৬		৪৯৬.৫৪
(ঘ)	প্রাইস কন্সট্রাক্শন	২%		১৫৩১.৯৩	২%	২১২৮.৪৬		৪৯৬.৫৪
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)			৮৪৮৬০.১২		১১২৩৬১.৫১		২৭২০১.৩৯

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

প্রকল্পের মূল ডিপিপি অনুমোদিত হয় ১৩/১১/২০১২ ইং তারিখে। মূল ডিপিপি অনুযায়ী দরপত্র আহবান সেপ্টেম্বর ২০১৪ হলেও দরপত্র আহবান করা হয় যথাক্রমে ১৮/১২/২০১৭, ২৪/০১/২০১৮ এবং ২৭/০২/২০১৮ ইং তারিখে। মূল ডিপিপিতে প্রকল্পের Details Design & Trending Service কার্যক্রম অন্তর্ভুক্ত না থাকায় এবং নির্মাণ সামগ্রির বাজার দর বৃদ্ধি

ইত্যাদি কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৩/০৭/২০১৪ ইং তারিখে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির ডিপিপি সংশোধনের পর যথাযথ প্রক্রিয়া বজায় রেখে ২৪/০৭/২০১৮ ইং তারিখে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় ও ১৫/০২/২০১৯ ইং তারিখে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান জনবল ও যন্ত্রপাতি প্রকল্পের সাইটে মোবাইলাইজ করেন এবং আগস্ট ২০১৯ এ ঠিকাদার ভৌত কাজ শুরু করেন।

### ৩.৯ প্রকল্পের লগফ্রেম পর্যালোচনা

প্রকল্পের লগফ্রেম পর্যালোচনা নিম্নে সারণি ৩.২৬- এ প্রদান করা হল:

#### সারণি-৩.২৬

- i. প্রকল্প সমাপ্তির জন্য পরিকল্পিত তারিখ : ডিসেম্বর ২০১৬  
ii. এই সারসংক্ষেপ প্রস্তুতির তারিখ : জুলাই ২০১৪

#### লগফ্রেম

ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
A	<b>লক্ষ্য (Goal)</b>			
	রেলওয়ের যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করতে হবে	১. প্রায় ২৫% যাত্রী বাড়বে	রেলওয়ে তথ্য বই বিবিএস	
		২. বহন করা পণ্যের পরিমাণ প্রায় ২৫% বৃদ্ধি পাবে।	রেলওয়ে তথ্য বই বিবিএস	
		৩. প্রায় ২৫% রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে।	রেলওয়ে তথ্য বই বিবিএস, অর্থনৈতিক পর্যালোচনা	
<b>ফলাফল পর্যালোচনা</b>		প্রকল্পের মূল ডিপিপির মেয়াদ ছিল ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত। প্রকল্পের ব্যবহৃত নির্মাণ সামগ্রির বাজার মূল্য বৃদ্ধি ও পরামর্শক ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণে ডিপিপি সংশোধন করা হয়েছে এবং পরবর্তী প্রাক্কলিত মূল্য বৃদ্ধি না করে ২ বার সময় বৃদ্ধি করে প্রকল্পের মেয়াদ ৩০/০৬/২০২৩ পর্যন্ত করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে, বাংলাদেশ রেলওয়ের আয় বৃদ্ধি হবে।	মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন, ডিপিপি, এপিপি, আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন ইত্যাদি।	
B	<b>উদ্দেশ্য (Purpose/ Outcome)</b>			
	যাত্রীদের ও মালবাহী পরিবহনে উন্নততর রেল পরিষেবা প্রদান	১. ২০১৬ সালের মধ্যে ঢাকা-টঞ্জী সেকশনে যাত্রার সময় ১ ঘন্টা ১৫ মিনিট থেকে কমিয়ে ২০ মিনিট করা হবে।	-	রোলিং স্টক ভাল অবস্থায় আছে।
		২. বিভাগীয় গতি ৬২ কিমি থেকে বাড়ানো হবে। ২০১৬ সালের শেষ নাগাদ প্রতি ঘন্টায় ৭২ কিমি।	রেলওয়ের সময় সূচি	গতি সীমাবদ্ধতা প্রত্যাহার করা হয়েছে
	৩. দুর্বল ট্র্যাকের কারণে প্রায় ৭৫% দুর্ঘটনা ঘটে যা হ্রাস করা	দুর্ঘটনার রেকর্ড	ঢাকা-টঞ্জীতে ২টি আপ এবং ২টি ডাউন লাইন এবং টঞ্জী-জয়দেবপুর সেকশনে ডাবলিং	



ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
				ডুয়েল গেজ সহ আরও ভাল ট্র্যাক ব্যবস্থা এবং দক্ষ ট্রেন পরিচালনার জন্য।
		৪. আরও ট্রেন চালানো (ট্রেন চালানোর ফ্রিকোয়েন্সি) সম্ভব হবে।	ট্রেন রেকর্ড	রোলিং স্টক এবং লোকোমোটিভের বর্ধিত সংখ্যার প্রাপ্যতা
<b>ফলাফল পর্যালোচনা</b>		প্রকল্পটির ডিপিপি সংশোধন ও ২ বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে সময় বৃদ্ধি করে প্রকল্পের মেয়াদ ৩০/০৬/২০২৩ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি ৬৩.৭৫%। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে ভ্রমণ সময় হ্রাস পাবে, ট্রেনের গতি বৃদ্ধি পাবে এবং দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে এবং ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে।	মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন, ডিপিপি,এপিপি, আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন ইত্যাদি।	
<b>C</b>	<b>আউটপুট (output)</b>			
	১. রেলওয়ের উন্নতির পাশাপাশি ট্র্যাক এর ক্ষমতা বৃদ্ধি করা	১.১ প্রায় ৬১.০০ কিলোমিটার নতুন ডুয়েল গেজ ট্র্যাক নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	১. মূল্য বৃদ্ধির সীমা ৫% ২. বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুকূল পরিবেশের ধারাবাহিকতা। ৩. প্রকল্পের অনুমোদন এবং সময়মতো তহবিল প্রকাশ।
		১.২ ৪২টি ব্রিজ/কালভার্ট নতুন করে নির্মিত হবে।	প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		১.৩ ৩৩টি লেভেল ক্রসিং গেটগুলি প্রশস্তকরণ এবং আপডেট করার সাথে পুনর্গঠন করা হবে।	প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
	২. অন্যান্য পরিষেবা সহ যাত্রী সুবিধার উন্নতি	২.১ ২২০০ বর্গমিটার। স্টেশন ভবন পুনর্নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		২.২ ১৮০৯০ বর্গমিটার। স্টেশন প্ল্যাটফর্ম নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		২.৩ ১১০৭৭ বর্গমিটার। প্ল্যাটফর্ম শেড নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
		২.৪ ২৯১৫ বর্গমিটার। প্ল্যাটফর্মের বেড়া নির্মাণ করা হবে।	পরিমাপ বই, সমাপ্তির প্রতিবেদন	"
	২.৫ রেলওয়ে ট্র্যাক নির্মাণ	প্রায় ৬১.০০ কিমি। ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ২০১৬ সালের শেষ নাগাদ নতুন ডুয়েল গেজ ট্র্যাক নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন..	১. সময়মতো তহবিল প্রকাশ ২. বিআর-এর অনুকূল পরিবেশের ধারাবাহিকতা। ৩. প্রকল্পের মসৃণ বাস্তবায়ন।
	২.৬ সেতু মেরামত/পুনর্বাসন	ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ২০১৬ সালের শেষ নাগাদ ৪২টি ব্রিজ/কালভার্ট নতুনভাবে নির্মিত হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"

ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
	২.৭ সিগন্যালিং সিস্টেমের উন্নতি।	২০১৬ সালের মধ্যে ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ৭টি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থা উন্নত করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.৮ রিলে ও ব্যাটারি রুম নির্মাণ	ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে ২০১৬ সালের মধ্যে ৫টি স্টেশনে বর্ধিত ক্ষমতা সহ রিলে ও ব্যাটারি রুম নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.৯ স্টেশন ভবন নির্মাণ।	২২০০ বর্গমিটার। স্টেশন ভবন ২০১৬ সালের মধ্যে পুনঃনির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.১০ স্টেশন প্ল্যাটফর্মের নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ	১৮০৯০ বর্গমিটার। ২০১৬ সালের মধ্যে স্টেশন প্ল্যাটফর্ম ৩৬টি নির্মিত হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
	২.১১ স্টেশন প্ল্যাটফর্ম শেড মেরামত	১১০৭৭ বর্গমিটার। ২০১৬ সালের মধ্যে ৩৬টি প্ল্যাটফর্ম শেড নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন / সমাপ্তি প্রতিবেদন	"
<b>ফলাফল পর্যালোচনা</b>		<p>-বিদ্যমান প্রকল্পের মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ ডিসেম্বর ২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্য থাকলেও ভূমি ব্যবহার সংক্রান্ত জটিলতা, ঠিকাদার নিয়োগ এবং প্রাকৃতিক দুর্যোগ (কোভিড-১৯) ইত্যাদি কারণে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়নি। পরবর্তীতে ২ বার সময় বৃদ্ধি করে মেয়াদ ২ জুন ২০২৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে।</p> <p>এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত ৬১.০৮ কিঃমিঃ এর মধ্যে ১৮.২০ কিঃমিঃ রেল ট্রাকের কাজ সম্পন্ন হয়েছে।</p> <p>-২টি মেজর ব্রিজের মধ্যে ১টি মেজর ব্রিজের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। আরেকটির কাজ চলমান আছে। ২৫টি মাইনর ব্রিজের মধ্যে ১৫টির কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ১টির কাজ চলমান আছে।</p> <p>-৪টি স্টেশন বিল্ডিং এর মধ্যে ২টির কাজ সম্পন্ন হয়েছে ২টি কাজ চলমান আছে এছাড়া অন্যান্য বিল্ডিং এর কাজ চলমান আছে।</p>	মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন, ডিপিপি,এপিপি, আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন, মেজারমেন্ট বহিঃ ইত্যাদি।	

ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
		<p>-১২টি প্ল্যাটফর্মের কাজের মধ্যে ১টির কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ৩টির কাজ চলমান আছে এবং অন্যান্য প্ল্যাটফর্মের কাজ শুরু হয়নি। প্রকল্পের প্ল্যাটফর্ম শেডের কাজ চলমান আছে।</p> <p>-১৪টি ফুটওভার ব্রিজের কাজের মধ্যে ২টি ফুটওভার ব্রিজের কাজ চলমান আছে। বাকী গুলির কাজ শুরু হয়নি।</p> <p>প্রকল্প এলাকা একাধিক বার সরেজমিনে পরিদর্শন করে প্রকল্পের বাস্তবায়নাধীন কাজ যাচাই বাছাই, তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করে পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এফডিজি ও স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার মতামত গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন সহ অন্যান্য প্রতিবেদন যাচাই বাছাই করে নিবিড় পরিবিক্ষণ প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।</p>		
<b>D</b>	<b>ইনপুট (Input)</b>			
	ক) কার্যক্রম/ইনপুট: প্রতি বছর আর্থিক এবং ভৌত লক্ষ্য পরিকল্পনা এবং সংগ্রহ পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ করা	মোট: ১১২৩৩৬১.৫১ লক্ষ টাকা জিওবি: ২০৪১৬.৬৭ লক্ষ টাকা PA: ৯১২৬২.২১ লক্ষ টাকা	(i) প্রকল্প সাইটে সরেজমিনে যাচাইকরণ, (ii) অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনা, বিশদ নকশা, খরচ অনুমান ইত্যাদি যাচাইকরণ। (iii) মাসিক অগ্রগতি	i. সময়মতো প্রশাসনিক ও আর্থিক সহায়তার প্রাপ্যতা। ii. প্রকল্পের অনুমোদন এবং পরবর্তী সময়ে প্রকল্পের মসৃণ বাস্তবায়নের সাথে দরপত্র।
	<b>ফলাফল পর্যালোচনা</b>	২০২২-২৩ অর্থবছর পর্যন্ত ১৯১৮০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে ৮১৭২৬.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। যা উক্ত বরাদ্দের ৪২.৬১%	প্রকল্প এলাকা একাধিক বার সরেজমিনে পরিদর্শন করে প্রকল্পের বাস্তবায়নাধীন কাজ যাচাই বাছাই, তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করে পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এফডিজি ও স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার মতামত গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের মাসিক	

ক্র. নং	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
			অগ্রগতি প্রতিবেদন সহ অন্যান্য প্রতিবেদন যাচাই বাছাই করে নিবিড় পরিবিক্ষণ প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।	

সূত্র: ১ম সংশোধিত ডিপিপি

### ৩.১০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হল- রেললাইন, ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে নির্বিঘ্ন ও নিরাপদ রেল যাতায়াত নিশ্চিতকরণ এবং ব্যবসা/বাণিজ্যের সম্প্রসারণপূর্বক আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন। নিম্নে সারণি-৩.২৭ এ প্রকল্পের লক্ষ্য উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা করা হল:

#### সারণি-৩.২৭: প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

ক্রমিক নং	প্রধান উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
১	২	৩
০১	প্রকল্পের অধীন ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে বিদ্যমান ডুয়েলগেজ ডাবল রেল লাইনের উভয় পাশে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ রেল লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ সিংগেল লাইনের পূর্ব পাশে একটি ডুয়েলগেজ রেললাইনসহ সর্বমোট নতুন ৬১.০৮ কি:মি: রেললাইন (৫৬.২৮কি:মি: মেইন লাইন এবং ৪.৮কি:মি: লপুলাইন) নির্মাণ করা হবে।	প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কাজ গুলি বাস্তবায়িত হলে প্রকল্পের অধীন ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে বিদ্যমান ডুয়েলগেজ ডাবল রেল লাইনের উভয় পাশে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ রেল লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ সিংগেল লাইনের পূর্ব পাশে একটি ডুয়েলগেজ রেললাইনসহ সর্বমোট নতুন ৬১.০৮ কি:মি: রেললাইন (৫৬.২৮কি:মি: মেইন লাইন এবং ৪.৮কি:মি: লপুলাইন) নির্মাণ করা হবে। সুতরাং প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে প্রথম উদ্দেশ্য অর্জিত হবে মর্মে প্রতিশ্রুতি রয়েছে।
০২	সেকশনাল ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি করে রাজধানী ঢাকার সাথে দেশের গুরুত্বপূর্ণ শহর/স্থানে দ্রুত ও স্বাচ্ছন্দপূর্ণ রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নতকরণ	প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কাজ গুলি বাস্তবায়িত হলে সেকশনাল ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি পাবে। রাজধানী ঢাকার সহিত নিরবিচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে এবং একই সাথে বর্ধিত ট্রাফিক চাহিদা পূরণ হবে। রাজধানী ঢাকার সহিত আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে। সুতরাং প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে প্রথম উদ্দেশ্য অর্জিত হবে মর্মে প্রতিশ্রুতি রয়েছে।
০৩	যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ট্রেন সংখ্যা বৃদ্ধিকরণ	প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ট্রেন সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। ফলে নিরাপত্তা ও নিরবিচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হবে এবং যাতায়াত সময় ও খরচ হ্রাস পাবে।

### ৩.১১ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্যাদি

#### প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি

সরকারের অনুসৃত নীতি অনুসরণ করে একজন প্রকল্প পরিচালক প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের দায়িত্বে নিয়োজিত আছেন। প্রকল্প চলমান/বাস্তবায়নকালীন সময়ে প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্যাদি নিম্নে সারণি ৩.২৮ এ প্রদান করা হল:

সারণি-৩.২৮: প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্যাদি

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	মূল দপ্তর ও পদ মর্যাদা	দায়িত্বে প্রকৃতি	দায়িত্ব কাল	
				আরম্ভ	সমাপ্ত
১	২	৩	৪	৫	৬
১	মোঃ শহীদুল ইসলাম	আউটার সার্কুলার	নিয়মিত	মে'২০১৬	১০/০৮/২০২০
২	মোঃ আফজাল হোসেন	রোড, কমলাপুর,	নিয়মিত	১০/০৮/২০২০	০৯/০৯/২০২১
৩	নাজনীন আরা কেয়া	ঢাকা। পদবী- প্রকল্প পরিচালক	নিয়মিত	০৯/০৯/২০২১	বর্তমান পর্যন্ত

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

প্রকল্প পরিচালকসহ বাংলাদেশ রেলওয়ের অন্যান্য কর্মকর্তা নিয়মিত এবং সংস্থা প্রধান মাঝে মধ্যে এই ধরনের বড় প্রকল্প পরিদর্শন করা অত্যাাবশ্যিক।

### ৩.১২ প্রকল্পের জনবল নিয়োগ

#### পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মেয়াদ ও জনবল সংক্রান্ত তথ্যাদি

বিদ্যমান প্রকল্পের পূর্তকাজের ডিজাইন ও নির্মাণ কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে গত ২৮ মে, ২০১৫ তারিখে ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রীসভা কমিটির সুপারিশের প্রেক্ষিতে ৪৬৫৩.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয় ১৪.০২.২০২৩ মেয়াদে কাজটি সম্পাদনের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়।

পরবর্তীতে ২ জুন, ২০১৭ তারিখে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান AARVEE-AYESA JV এর সহিত অতিরিক্ত মহাপরিচালক (অবকাঠামো) বাংলাদেশ রেলওয়ে, রেলভবন, ঢাকা-১০০০ কাজটি সম্পাদনের লক্ষ্যে চুক্তি সম্পাদিত হয়।

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান প্রকল্পের নকশা ও ড্রয়িং কাজের জন্য ৬ মাস, নির্মাণ কাজের সুপারভিশন এর জন্য ২৪ মাস এবং Defect liability period ১২ মাস মোট কার্যকাল ৪২ মাস।

### ৩.১৩ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটি, স্টিয়ারিং কমিটির সভা ও সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, পর্যালোচনা সংক্রান্ত তথ্যাদি

#### প্রকল্পের মাসিক অগ্রগতি সভা

টীম লিডার পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নিয়মিত মাসিক অগ্রগতি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত মিটিং এ প্রকল্প পরিচালক, প্রকল্প ব্যবস্থাপক ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ, ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ নিয়মিত মিটিং এ অংশগ্রহণ করেন। মিটিং এর কার্যবিবরণী ও পরিপালন প্রতিবেদন যথাযথভাবে ইস্যু ও সংরক্ষিত হচ্ছে।

#### প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভা

বিদ্যমান প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নের ও ব্যবস্থাপনার জন্য ১৪ সদস্য বিশিষ্ট ১টি স্টিয়ারিং কমিটি গঠন করা হয়েছে। এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত ৮টি স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে।

#### প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভা

প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভার তথ্য নিম্নের সারণি ৩.২৯ এ দেয়া হল:

#### সারণি ৩.২৯

সভার নাম	সময়ের ধরণ		জুন ২০২২ পর্যন্ত মোট লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	চলতি বছরে লক্ষ্যমাত্রা (অর্থবছর: ২০২২-২৩)	চলতি বছরে প্রকৃত অর্জন (অর্থবছর: ২০২২-২৩)
	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা (PSC)	৩ মাস অন্তর	৩ মাস অন্তর		৪১	৮	৪	১

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

১০ বছরের অধিক সময় পর্যন্ত মাত্র ৮টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। ডিপিপি সংস্থান অনুযায়ী পিএসসি সভা ৪১ টি করে হওয়ার কথা। নিয়মিত পিএসসি সভা করা যেতে পারে।

### প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়ন

প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য নিম্নের সারণি ৩.৩০ এ দেওয়া হল:

সারণি ৩.৩০

সভার নাম ও তারিখ	প্রধান প্রধান সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্তের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩	৪
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, ০৬.০৫. ২০১৯	বাংলাদেশ রেলওয়ে/প্রকল্প কর্তৃপক্ষ পরামর্শক সেবার বাস্তবায়ন মেয়াদ ১২ মাস (২৪ মাসের গরিবর্তে ৩৬ মাস) বৃদ্ধির বিষয়টি কারিগরিভাবে বিবেচনাপূর্বক পরীক্ষা-নিরীক্ষাক্রমে পরবর্তী কার্যক্রম গ্রহণ করতে পারে;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	নিয়মিত পিএসসি'র সভা হচ্ছে না। নিয়মিত পিএসসি'র সভা করা যেতে পারে।
	প্রকল্প কর্তৃপক্ষ মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পের বাস্তব কাজ দ্রুত সম্পন্নের লক্ষ্যে পরামর্শকের Manpower Replacement-এর প্রস্তাব অবিলম্বে মন্ত্রণালয়ে দাখিল নিশ্চিত করবে;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	
	বাংলাদেশ রেলওয়ে/প্রকল্প কর্তৃপক্ষ প্রকল্প বাস্তবায়নের স্বার্থে অন্তর্বর্তীকালীন ব্যবস্থা হিসেবে ডিপিএ খাতে অর্থের সংস্থানের লক্ষ্যে (অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগের সম্মতি /অনাপত্তি সাপেক্ষে) আরপিএ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থ ডিপিএ হিসেবে ব্যয় নির্বাহের ক্ষেত্রে 'প্রাথমিক অনুমোদন' (Prior Approval) গ্রহণের জন্য প্রয়োজনীয় কারণ ও যৌক্তিকতা উল্লেখপূর্বক পরিকল্পনা কমিশন-কে অনুরোধ জানাতে পারে;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	প্রকল্প কর্তৃপক্ষ ২০১৮-১৯ অর্থ বছরের আরএডিপিতে বরাদ্দকৃত ২১৫.৪৫ কোটি (জিওবি: ২.৯৫ পিএ: ২১২.৫০ ) টাকা ব্যয় নিশ্চিত করবে। এ লক্ষ্যে পরামর্শক ও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক সমন্বিতভাবে যথাযথ কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে রেলপথ মন্ত্রণালয়/বাংলাদেশ রেলওয়েতে অবিলম্বে বরাদ্দ ব্যয় সম্বলিত একটি বাস্তবভিত্তিক Work Plan দাখিল নিশ্চিত করবে;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	ভারতীয় কর্তৃপক্ষ (এক্সিম ব্যাংক, ইন্ডিয়া)প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক প্রস্তাবিত Tamping Machine ক্রয়ের বিষয়ে দাপ্তরিকভাবে অগ্রগতি সম্পর্কে রেলপথ মন্ত্রণালয়/ বাংলাদেশ রেলওয়ে-কে অবহিত করতে পারে;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় সিগন্যালিং এন্ড টেলিকমিউনিকেশন কাজের টেন্ডার আহবান প্রক্রিয়া ত্বরান্বিত করতে হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-

	বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় প্রস্তাবিত বিমান বন্দর রেলওয়ে স্টেশন এলাকার অবকাঠামো উন্নয়নের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট স্টেক হোল্ডারদের সাথে মতবিনিময়-এর মাধ্যমে সমন্বিতভাবে সরকারের উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হবে। এ লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।	প্রক্রিয়াধীন	-
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, ২৪.০৩.২০২০	রেল সেতু -৪২ এর Vertical Clearance ২ মিটার বৃদ্ধি করে নির্মাণ সংক্রান্ত এবং পরামর্শক সেবার ক্ষেত্রে Phase-II এর মেয়াদ ২৪ মাসের পরিবর্তে ৩৬ মাস করার নিমিত্ত প্রকল্প পরিচালক, দ্রুত Variation প্রস্তাব দাখিল করবেন;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	রেল সেতু, কালভার্ট এবং অন্যান্য নির্মাণ কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে শেষ করার লক্ষ্যে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ/ বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবেন;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	রেল, ব্যালাস্ট এবং অন্যান্য মালামাল দ্রুত সংগ্রহের জন্য প্রকল্প কর্তৃপক্ষ/ বাংলাদেশ রেলওয়ে ঠিকাদারকে তাগিদ দিবেন;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	স্লীপার নির্মাণ এবং মান পরীক্ষার জন্য চুক্তিপত্রের শর্ত মোতাবেক ঠিকাদারের সাথে আলোচনা পূর্বক দ্রুত এ বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করবেন এবং এ মন্ত্রণালয়ের উন্নয়ন ও পরিকল্পনা অনুবিভাগের কর্মকর্তাবৃন্দ এ বিষয়ে বিরোধ নিষ্পত্তির জন্য চুক্তিপত্র পর্যালোচনায় প্রকল্প কর্তৃপক্ষকে সহযোগিতা করবেন; Signaling & Telecommunication এর দরপত্র বিধি মোতাবেক নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ এবং Specification অনুযায়ী মালামাল সংগ্রহ করতে হবে	প্রক্রিয়াধীন	-
	প্রকল্প কর্তৃপক্ষ/ বাংলাদেশ রেলওয়ে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে কর্তৃপক্ষের সাথে সমন্বয় পূর্বক এ প্রকল্পের কাজ দ্রুত বাস্তবায়ন করবেন	প্রক্রিয়াধীন	-
	সিভিল এভিয়েশন এর মালিকানাধীন ৫.৪৬৫০ একর জমি ব্যবহারের অনুমতির জন্য পুনরায় ভূমি মন্ত্রণালয়ে পত্র প্রদান করতে হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	সিভিল এভিয়েশন এর মালিকানাধীন ৫.৪৬৫০ একর জমিতে নির্মাণ কাজ শুরুর বিষয়ে অতি দ্রুত একটি আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা আহ্বান করতে হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-

প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, ১৭.০৮.২০২০	পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে স্বাক্ষরিত চুক্তি অনুযায়ী প্রকল্পের নির্মাণ কাজের ডিজাইন প্রণয়নের জন্য চুক্তিতে নির্ধারিত পরিমাণের অতিরিক্ত অর্থ পরিশোধের সুযোগ রয়েছে কিনা, তা পরীক্ষা করে দেখতে হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে স্বাক্ষরিত চুক্তি অনুযায়ী প্রকল্পের নির্মাণ কাজের সুপারভিশনের জন্য চুক্তিতে নির্ধারিত পরিমাণের অতিরিক্ত অর্থ পরিশোধের সুযোগ রয়েছে কিনা, তা পরীক্ষা করে দেখতে হবে;	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	প্রকল্পের আওতায় ভূমি ব্যবহার সংক্রান্ত বিষয়ে সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের সাথে বিদ্যমান সমস্যা সমাধানের লক্ষ্যে রেলপথ মন্ত্রণালয়ের সচিবের সভাপতিত্বে শীঘ্রই একটি আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, ২৭.১২.২০২০	পরামর্শক সেবা প্যাকেজের বিপরীতে ডেরিয়েশন বাবদ অতিরিক্ত অর্থ প্রকল্প ব্যয়ের অনূর্ধ্ব ৫% হতে নির্বাহের জন্য পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সদস্য কর্তৃক অনুমোদন প্রাপ্তি সাপেক্ষে ডেরিয়েশন প্রস্তাব বিবেচনার জন্য পরবর্তী ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	তুরাগ নদীর উপর চারটি লাইনের সংস্থান রেখে নির্মাণাধীন সেতুর অনুরূপ হরাইজন্টাল ও ভাটিক্যাল ক্লিয়ারেন্স রক্ষার্থে বিদ্যমান সেতু দুটি অপসারণ করতে হবে এবং সে মোতাবেক ঠিকাদারের Scope of Work এ অন্তর্ভুক্ত করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	বেবিচকের রেকর্ডভুক্ত ভূমিতে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ শুরু করার অনুমতি প্রদান সাপেক্ষে সৈয়দপুর বিমান বন্দরকে আন্তর্জাতিক বিমানবন্দরে রূপান্তরকরনের লক্ষ্যে বেবিচকের চাহিদাকৃত বাংলাদেশ রেলওয়ের ০.৭৫৭৫ একর ভূমি হস্তান্তরে পদক্ষেপ নেয়া হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
	বনানী-কমলাপুর সেকশনে কাজ শুরুর বিষয়ে প্রকল্প পরিচালককে ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে এর সাথে নিয়মিত যোগাযোগ রক্ষা করে কাজ শুরুর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। প্রয়োজনে সংস্থা প্রধান পর্যায়ে বা আন্তঃমন্ত্রণালয় সভার মাধ্যমে বিষয়টি সমাধান করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, ১৪.০২.২০২২	প্রকল্পের বিদ্যমান সমস্যাগুলো নিয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ/দপ্তরের সাথে আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা করে সুরাহা করতে হবে। প্রয়োজনবোধে প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়কে সম্পৃক্ত করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-



	প্রকল্পের ডিপিপি সংশোধন প্রস্তাব দ্রুত মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, ০৫.০১.২০২৩	বেবিচকের জমির সমস্যা সমাধানের জন্য গঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির রিপোর্ট ত্বরান্বিত করার জন্য কমিটির সাথে নিবিড় যোগাযোগ করবেন	প্রক্রিয়াধীন	-
	মালিবাগ রেলগেইট-খিলগাও অংশে সিটি কর্পোরেশনের রাস্তার বিষয়টি সুরাহা করার যোগাযোগ অব্যাহত রাখতে হবে	প্রক্রিয়াধীন	-
	DEE এর Work Plan সংগ্রহ করতে হবে	-	-
	টঙ্কী-জয়দেবপুর সেকশনে ৩১শে জানুয়ারি, ২০২৩ তারিখে উদ্বোধনের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	প্রকল্পের অনুকূলে ঋণের অর্থ বৃদ্ধির প্রস্তাব সত্ত্বর ইআরডিতে প্রেরণ করতে হবে	-	-
	দ্রুত প্রকল্পের সংশোধন প্রস্তাব রেলপথ মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা

বিদ্যমান প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার জন্য ১২ সদস্য বিশিষ্ট ১টি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটি গঠন করা হয়েছে। এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত মোট ৪টি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিম্নে ব্যবস্থাপনা কমিটির কার্যবিবরণী দেওয়া হল:

### প্রকল্পের বাস্তবায়ন কমিটির সভা

প্রকল্পের বাস্তবায়ন কমিটির সভার তথ্য নিম্নের সারণি ৩.৩১ এ দেয়া হল:

#### সারণি ৩.৩১

সভার নাম	সময়ের ধরণ		জুন ২০২২ পর্যন্ত মোট লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	চলতে বছরে লক্ষ্যমাত্রা (অর্থবছর: ২০২২-২৩)	চলতি বছরে প্রকৃত অর্জন (অর্থবছর: ২০২২-২৩)
	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা (PIC)	-	৩ মাস অন্তর	-	৪১	৪	৪	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

১০ বছরের অধিক সময় পর্যন্ত মাত্র ৪টি পিআইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। ডিপিপির অনুযায়ী পিআইসি ৪১টি করে হওয়ার কথা। নিয়মিত পিআইসি সভা করাযেতে পারে।

### পিআইসি সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়ন

প্রকল্পের বাস্তবায়ন কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য নিম্নের সারণি ৩.৩২ এ দেয়া হল:

#### সারণি ৩.৩২

সভার নাম ও তারিখ	প্রধান প্রধান সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্তের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩	৪
	a) The Re-EOI to be floted within the provision of approved DPP since the		-

সভার নাম ও তারিখ	প্রধান প্রধান সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্তের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩	৪
পিআইসি কমিটির সভা, ১০.০৭.২০১৯	DPP has been approved with the concurrence of Exim Bank of India.	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	
	b) Project DirecToR will send the draft Re-EOI notice keeping provision International and national professional as per approved DPP for concurrence of Exim Bank of India.		
	c) Project DirecToR will submit a time bound work plan and annual procurement plan to Planning Cell of Bangladesh Railway as soon as possible to utilize the ADP allocation of the fiscal year 2019-20 properly	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
পিআইসি কমিটির সভা, ০২.০২.২০২০	টঙ্গী পয়েন্টে তুরাগ নদীর উপর নির্মাণাধীন রেল সেতু ভার্টিক্যাল ক্লিয়ারেন্স ২মিটার বৃদ্ধিকরতঃ নির্মাণ করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	প্রকল্পের পরিকল্পিত ৪ (চার) লাইনের সুবিধা নিশ্চিতকল্পে এবং নির্মাণ কাজে সম্ভাব্য ঝুঁকি মুক্তভাবে বিদ্যমান ২টি রেল সেতুর বিকল্প হিসেবে ২মিটার বর্ধিত উচ্চতায় আরও ২টি নতুন রেল সেতু নির্মাণ করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	নির্মাণাধীন রেল সেতুসহ প্রস্তাবিত নতুন ২টি রেল সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে নির্ধারিত বর্ধিত ভার্টিক্যাল ক্লিয়ারেন্স (২মিটার) এবং কার্যকরি হরাইজন্টাল ক্লিয়ারেন্স বিবেচনা পূর্বক ডিজাইন সংশোধনকরতঃ সেতুর নির্মাণ কাজ অনতিবিলম্বে পুনরায় শুরু করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	রেল লাইনের উপর নির্মিতব্য কোন অবকাঠামো যেমনঃ- ফ্লাইওভার ইত্যাদি নির্মাণের ক্ষেত্রে পর্যাপ্ত ক্লিয়ারেন্স রেখে বাংলাদেশ রেলওয়ের ছাড়পত্র সংক্রান্ত বিষয় সংশ্লিষ্ট সকল বিভাগকে অবহিত করতে হবে	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	যথাযথ কারণ ও বিশ্লেষণ এবং যৌক্তিকতাসহ ২য় সংশোধিত ডিপিপি প্রণয়ন করে পরিকল্পনা কোষে দ্রুত প্রেরণ করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
	২০১৯-২০২০ অর্থ বছরের প্রকল্পের বিপরীতে বরাদ্দকৃত সমুদয় অর্থ ব্যয় নিশ্চিত করতে হবে। এ লক্ষ্যে প্রকল্প পরিচালক সর্বাত্মক প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখবেন।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	প্রকল্পের আওতায় চলমান সকল কার্যাদি দ্রুততম সময়ের মধ্যে শেষ করার জন্য ও বিদ্যমান সমস্যা নিরসনকল্পে প্রকল্প পরিচালক বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	পিরামর্শক সেবার Variation প্রস্তাব অনুমোদনের বিষয়ে রেলপথ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
প্যাকেজ WD1 এর BoQ এর আইটেম হ্রাস-বৃদ্ধি জনিত কারণে চুক্তিমূল্যের সীমাবদ্ধ (Zero Cost Variation) মধ্যে রেখে প্রকল্প পরিচালক ভেরিয়েশন প্রস্তাব দাখিল করবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-	
টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশন এ রেল লাইন লিংকিং এর কাজ জুন, ২০২১ এর মধ্যে সম্পন্ন করতে হবে এবং নতুন লাইনে ননইন্টারলকড	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-	

সভার নাম ও তারিখ	প্রধান প্রধান সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্তের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩	৪
	সিগন্যালিং ব্যবস্থায় ট্রেন অপারেশনের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।		
	সিগন্যালিং প্যাকেজ চূড়ান্ত হওয়ার সাথে সাথে ডিপিপি ২য় সংশোধনের কার্যক্রম গ্রহণের উদ্যোগ করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
	বনানী-কমলাপুর সেকশনে কাজ শুরুর বিষয়ে ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে এর সাথে নিয়মিত যোগাযোগ রক্ষা করে কাজ শুরুর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
	প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান সমস্যা নিরসনকল্পে প্রকল্প পরিচালক বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	২০২০-২০২১ অর্থ বছরের প্রকল্পের বিপরীতে বরাদ্দকৃত সমুদয় অর্থ ব্যয় নিশ্চিত করতে হবে। এ লক্ষ্যে প্রকল্প পরিচালক সর্বাঙ্গিক প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখবেন।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
পিআইসি কমিটির সভা, ০৫.০৯.২০২১	Stone Ballast সহ প্রয়োজনীয় P-way মালামাল সংগ্রহ পূর্বক সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার AFCONS- KPTL JV কর্তৃক আগামী ১৫ ডিসেম্বর ২০২১ সালের মধ্যে টঞ্জী-জয়দেবপুর সেকশনে কাজ সম্পন্ন করতে হবে এবং নতুন লাইনে ননইন্টারলকড সিগন্যালিং ব্যবস্থায় ট্রেন অপারেশনের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	যথাসময়ে ব্যালাস্ট সংগ্রহের লক্ষ্যে ঠিকাদার বিকল্প উৎস পরীক্ষাতে প্রস্তাব প্রেরণ করবেন।	-	-
	ঢাকা বিমানবন্দন রেল স্টেশন এলাকায় বেবিচকের ৫.৪৬৫০ একর ভূমিতে প্রকল্পের কাজ অবিলম্বে শুরু করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
	সিগন্যালিং প্যাকেজ চূড়ান্ত করার পাশাপাশি ডিপিপি ২য় সংশোধনের কার্যক্রম গ্রহণ করতে হবে। ডিপিপি ২য় সংশোধনের ক্ষেত্রে কনসালটেন্সি সার্ভিসের জন্য নতুন Package SD2 অর্ন্তভুক্ত করতে হবে।	প্রক্রিয়াধীন	-
	বনানী-কমলাপুর সেকশনে কাজ শুরুর বিষয়ে ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে এর সাথে নিয়মিত যোগাযোগ রক্ষা করে কাজ শুরুর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।	পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে	-
	মহাখালী-ক্যান্টনমেন্ট পর্যন্ত DOHS এবং আর্মি ল্যান্ড এর Right of use এর অনুমোদন গ্রহণের জন্য প্রকল্প পরিচালক যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।	প্রক্রিয়াধীন	-

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### ৩.১৪ প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি সংক্রান্ত তথ্য

বিদ্যমান প্রকল্পে ২০১৫-২০১৬ ও ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছরের নিরীক্ষা সম্পন্ন করা হয়েছে। ২০১৭-২০১৮ অর্থ বছরে একটি অডিট আপত্তি উৎখাপিত হয়েছে। নিম্নে অডিট আপত্তির বিবরণ সারণি-৩.৩৩ এ দেয়া হল:

#### সারণি-৩.৩৩

ক্রমিক নং	অডিট কর্তৃপক্ষ (এক্সটার্নাল/ইন্টারনাল, উল্লেখ করুন)	অডিটের অর্থবছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম ও জড়িত অর্থের পরিমাণ	নিষ্পত্তির লক্ষ্যে গৃহিত পদক্ষেপ (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	আপত্তি নিষ্পত্তির অবস্থা (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	Foreign Aided Projects Audit DirecToRate (FAPAD)	২০১৫- ২০১৬ ও ২০১৬- ২০১৭	১	DPA expenditure discrepancy between the financial statements and re- appropriation letter. Tk.135.19 Lac	জবাব দাখিল করা হয়েছে।	নিষ্পত্তির লক্ষ্যে প্রক্রিয়াধীন	

সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

উক্ত অডিট আপত্তি ক্রমিক নম্বর ১ এর অডিট আপত্তিটির নিষ্পত্তি প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। যা নিষ্পত্তির লক্ষ্যে পদক্ষেপ করা যেতে পারে।

### ৩.১৫ ডিপিপি পর্যালোচনা

প্রকল্পের সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে নতুন কাজ অন্তর্ভুক্তি এবং অঙ্গভিত্তিক প্রাক্কলন বৃদ্ধির যৌক্তিকতা নিম্নে উল্লেখ করা হল:

#### ৩.১৫.১ প্রকল্পের সময় ও ব্যয় বৃদ্ধির যৌক্তিকতা

ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে বিদ্যমান ডুয়েলগেজ ডাবল রেল লাইনের উভয় পার্শ্বে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ রেল লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ সিংগেল লাইনের পূর্ব পার্শ্বে একটি ডুয়েলগেজ রেললাইনসহ সর্বমোট নতুন ৬১.০৮ কি: মি: রেললাইন (৫৬.২৮ কি: মি: মেইন লাইন এবং ৪.৮ কি: মি: লপুলাইন) নির্মাণ করার লক্ষ্যে প্রকল্পের মূল ডিপিপি একনেক কর্তৃক গত ১৩/১১/২০১২ তারিখে ৮৪৮৬০.১২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়।

বাস্তবায়ন পর্যায়ে প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ ৩৪.৭৩ মিলিয়ন ডলার বৃদ্ধি, LOC এর আওতায় বাস্তবায়নাধীন অনুমোদিত অন্যান্য প্রকল্পের সাথে সামঞ্জস্য রেখে এবং বিভিন্ন নির্মাণ সামগ্রির বাজারদর বৃদ্ধি, প্রকল্পের আওতায় নতুনভাবে জনবল বৃদ্ধির প্রস্তাব, পরামর্শকের Checking Design of Working Drawing কাজের পরিবর্তে Detailed Design and Tendering Service কার্যক্রম অন্তর্ভুক্তি এবং মার্কিন ডলারের বিনিময় হার হালনাগাদকরণে প্রকল্পের সার্বিক ব্যয় বৃদ্ধি ফলে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১১০৬৮০.০৮ লক্ষ টাকায় জুলাই ২০১২ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৩.০৭.২০১৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৯ বাস্তবায়ন মেয়াদে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার ও ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৩ বাস্তবায়ন মেয়াদে ২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

১ম সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় ১১০৬৮০.০৮ লক্ষ টাকা অনুমোদিত ছিল। প্রকল্পের পরামর্শক ব্যয় খাতে (ডিজাইন সুপারভিশন) ডিপিপিতে ২৪৪৮ লক্ষ টাকা নির্ধারিত থাকলেও পরামর্শক প্রতিষ্ঠান তার আর্থিক প্রস্তাবনায় বেশি দর নির্ধারণ পূর্বক দাখিল করেন এবং নেগোসিয়েশন পূর্বক ৪৬৫৩.৯৯ লক্ষ টাকায় চুক্তি সম্পন্ন করেন। এছাড়া প্রকল্পের ব্রিজের কাজের 'প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা কম মূল্যে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে। এবং সিডি ও ভ্যাট খাতে প্রাক্কলিত ব্যয় ডিপিপি অপেক্ষা কম নির্ধারণ করা হয়। সর্বোপরি আনুখ্যে বিভিন্ন অঙ্কের ব্যয় সমন্বয় করার পর প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ডিপিপি অপেক্ষা ১৬৮.১৪৩ লক্ষ টাকা বেশি নির্ধারিত হয়। যা প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা ৫% এর কম হওয়ায় সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রনয়ন, প্রক্রিয়াকরন অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি সংক্রান্ত পরিপত্রের অনুচ্ছেদ ১৬(১) অনুযায়ী মন্ত্রণালয়ের প্রস্তাবিত উল্লেখিত খাতের জন্য অতিরিক্ত ১৬৮.১৪৩ লক্ষ টাকা সংশ্লিষ্ট বিভাগের সম্মতিক্রমে স্মারক নং: ২০.০৩.০০০০.৬০৩.০১৪.৫৩ (অংশ-১) ১২৫ তারিখ ০৩/০১/২০১২ ইং এ অনুমোদিত হয়। তবে উক্ত বর্ধিত টাকা নির্ধারিত অঙ্গ ছাড়া অন্য কোন অঙ্গে ব্যয় না করার শর্ত প্রদান করা হয় এবং পরবর্তীতে ডিপিপি

সংশোধন কালে যথাযথ ভাবে প্রতিফলন করতে হবে মর্মে নির্দেশনা দেওয়া হয়। অঙ্গভিত্তিক ব্যয় সমন্বয়ের পর প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১১২৩৬১.৫১ লক্ষ টাকা।

### ৩.১৬ অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার সাথে প্রকল্পের সংশ্লিষ্টতা

#### অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় রেলপথ উন্নয়নের কৌশল

পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার মাধ্যমে কাঠামোগত পরিবর্তন ও অর্থনৈতিক রূপান্তর, বিনিয়োগ অগ্রগতি, কর্মসংস্থান ও শ্রম উৎপাদনশীলতা, দারিদ্র ও আয় অসমতাহ্রাস, আয়-বৈষম্য, নারী ক্ষমতায়ন, অবকাঠামোগত উন্নয়ন, মানব সম্পদ উন্নয়ন ইত্যাদির লক্ষ্যে পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়েছে। বাংলাদেশ রেলওয়ে সপ্তম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার অগ্রগতির ওপর ভিত্তি করে অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে। অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় রেলওয়ে নিম্ন বর্ণিত ভৌত উপখাতগুলোর উন্নয়নের প্রতি বিশেষ জোর দিয়েছে।

- 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 তিক 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 কর্মসম্পাদানের উন্নয়ন সাধন; এবং
- ২০২৫ সালের মধ্যে নিজস্ব আয় দিয়ে পুরো পরিচালন ব্যয় মেটানো।

সমীক্ষার জন্য নির্বাচিত প্রকল্পটি অষ্টম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার উপরোক্ত উদ্দেশ্যগুলো অর্জনের লক্ষ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

### ৩.১৭ টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা/Sustainable Development Goals (SDGs) এর সাথে প্রকল্পের সংশ্লিষ্টতা

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (Sustainable Development Goals; SDGs) বা বৈশ্বিক লক্ষ্যগুলো হল ১৭টি আন্তঃসংযুক্ত বৈশ্বিক লক্ষ্য যোগুলো "সকলের জন্য একটি ভালো এবং আরও টেকসই ভবিষ্যৎ অর্জনের পরিকল্পনা" হিসেবে তৈরি করা হয়েছে। জাতিসংঘ লক্ষ্যগুলো প্রণয়ন করেছে এবং "টেকসই উন্নয়নের জন্য বৈশ্বিক লক্ষ্যমাত্রা" হিসেবে লক্ষ্যগুলোকে প্রচার করেছে। এসব লক্ষ্য সহস্রাব্দ উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রাকে প্রতিস্থাপন করেছে যা ২০১৫ সালের শেষ নাগাদ মেয়াদোত্তীর্ণ হয়েছে। SDGs-এর মেয়াদ ২০১৬ থেকে ২০৩০ সাল পর্যন্ত।

টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রাতে মোট ১৭টি টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা ও ১৬৯টি সুনির্দিষ্ট লক্ষ্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ১৭টি টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা হল: (১) দারিদ্র্য বিলোপ; (২) ক্ষুধা মুক্তি; (৩) সুস্বাস্থ্য ও কল্যাণ; (৪) মানসম্মত শিক্ষা; (৫) লিঙ্গ সমতা; (৬) নিরাপদ পানি ও পয়ঃনিষ্কাশন; (৭) শান্তি ও দূষণমুক্ত জালানি; (৮) শোভন কাজ ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি; (৯) শিল্প উদ্ভাবন ও অবকাঠামো; (১০) অসমতার হ্রাস; (১১) টেকসই নগর ও জনপদ; (১২) পরিমিত ভোগ ও উৎপাদন; (১৩) জলবায়ু কার্যক্রম; (১৪) জলজ জীবন; (১৫) স্থলজ জীবন; (১৬) শান্তি, ন্যায়বিচার ও কার্যকর প্রতিষ্ঠান; (১৭) অতীষ্ট অর্জনে অংশীদারিত্ব।

বিদ্যমান প্রকল্পটি উপরোক্ত লক্ষ্যমাত্রার “(১) দারিদ্র্য বিলোপ; (৮) শোভন কাজ ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি; (৯) শিল্প উদ্ভাবন ও অবকাঠামো; (১১) টেকসই নগর ও জনপদ এর সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কাজ গুলি বাস্তবায়িত হলে সেকশনাল ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি পাবে। রাজধানী ঢাকার সহিত নিরবিচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে এবং একই সাথে বর্ধিত ট্রাফিক চাহিদা পূরণ হবে। রাজধানী ঢাকার সহিত আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে। যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ট্রেন সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। ফলে নিরাপত্তা ও নিরবিচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হবে এবং যাতায়াত সময় ও খরচ হ্রাস পাবে।

### ৩.১৮ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা

প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা করার জন্য প্রকল্প এলাকা হতে পরিমাণগত (Quantitative) এবং গুণগত (Qualitative) এ দুই ধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়াও বিভিন্ন পেশার জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন, জনপ্রতিনিধি, বাংলাদেশ রেলওয়ের কর্মকর্তাবৃন্দের উপস্থিতিতে Focus Group Discussion আয়োজন করা হয়েছে। উন্মুক্ত আলোচনার মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণের প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

#### ৩.১৮.১ পরিমাণগত পদ্ধতি (Quantitative) তথ্য ও উপাত্তের বিশ্লেষণ

আর্থ-সামাজিক অবস্থার নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় সুবিধাভোগী উত্তরদাতাদের ০৪/০৪/২০২৩ হতে ১০/০৪/২০২৩ এবং ১১/৪/২০২৩ হতে ২৮/০৪/২০২৩ পর্যন্ত সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করা হয়েছে। আর্থ-সামাজিক অবস্থা পর্যালোচনা করার জন্য প্রকল্প এলাকার বিভিন্ন শ্রেণি পেশার মানুষের শিক্ষা, চিকিৎসা, কৃষি, কর্মসংস্থান, যাতায়াতের সময়, আয়-ব্যয়, ইত্যাদির পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। সমীক্ষা কাজে প্রকল্প এলাকায় মোট ৫৭০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।



চিত্র: ৩.৫-মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা পরিচালনা

### মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা কাজের ফলাফল

মাঠ পর্যায়ে চালানো সমীক্ষা কাজের উপর ভিত্তি করে নিম্নোক্ত ফলাফল পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।

#### উত্তরদাতাগণের পেশাসমূহ

পেশাভিত্তিক বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, নানাবিধ পেশার মানুষ রাস্তায় চলাচল করেন। তাদের মধ্যে ব্যবসায়ী থেকে শুরু করে ছাত্র-ছাত্রী, চাকুরিজীবী, দিনমজুর, গাড়িচালক, কৃষিকাজসহ নানা শ্রমজীবী রয়েছে। উত্তরদাতাদের মধ্যে অধিকাংশ ২৬.৮৪% গাড়িচালক; ৫.৪৪% কৃষিজীবী; ২৮.৪২% ব্যবসায়ী; ২৮.২১% চাকুরিজীবী; ৮.৪২% দিন মজুর; এবং অন্যান্য পেশাধারী ও ছাত্র-ছাত্রী রয়েছেন ৬.৪৯%। নিম্নে সারণি-৩.৩৪ এ তাদের পেশার তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৩৪: উত্তরদাতাগণের পেশা

উত্তরদাতাদের পেশা	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
কৃষি	৩১	৫.৪৪

দিন মজুর	৪৮	৮.৪২
গাড়ীচালক	১৫৩	২৬.৮৪
ব্যবসায়ী	১৬২	২৮.৪২
চাকুরীজীবী	১৩৮	২৪.২১
অন্যান্য	৩৭	৬.৪৯
মোট	৫৭০	১০০

### উত্তরদাতাগণের বয়স বিশ্লেষণ

নমুনা জরিপ সাক্ষাৎকার দেওয়া মোট ৫৭০ জনের মধ্যে ৩৭৯ জন ছিলেন পুরুষ এবং ১৯১ জন ছিলেন নারী। উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে ৯৩% উত্তরদাতার বয়স ছিল ৫০ বৎসরের নিচে; ৭% উত্তরদাতার বয়স ৫০ বছরের বেশি। নিম্নে সারণি ৩.৩৫- এ তাদের বয়সের তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৩৫: উত্তরদাতাগণের বয়স

উত্তরদাতাদের বয়স	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
১৫ থেকে ২৫	৮৩	১৪.৫৬
২৬ থেকে ৩০	৯৯	১৭.৩৭
৩১ থেকে ৩৫	১০৫	১৮.৪২
৩৬ থেকে ৪০	২০১	৩৫.২৬
৪১ থেকে ৫০	৪২	৭.৩৯
৫১ থেকে ৬০	২৪	৪.২০
৬১ থেকে ততোধিক	১৬	২.৮০
মোট	৫৭০	১০০

### উত্তরদাতাদের আবাসিক এলাকা

উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে ৫৬.৩২% ঢাকা সদর; এবং ৪৩.৬৮% গাজীপুর সদর উপজেলার বাসিন্দা। নিম্নে সারণি ৩.৩৬ - এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৩৬: উত্তরদাতাদের আবাসিক এলাকা

সিটি কর্পোরেশন	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
১	২	৩
ঢাকা দক্ষিণ ও ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশন	৩২১	৫৬.৩২
গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন	২৪৯	৪৩.৬৮
মোট	৫৭০	১০০

### উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা

উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতার বিশ্লেষণে দেখা যায় যে অধিকাংশ মাধ্যমিক পাশ অর্থাৎ ৩১.৯৩%; প্রাথমিক পাশ ৮.৪২%; নিম্ন মাধ্যমিক পাশ ১৪.৫৬%; উচ্চ মাধ্যমিক পাশ ২৬.৮৪%; স্নাতক ১৩.৩৩% এবং স্নাতকোত্তর ৪.৯২%। উপকারভোগীদের শিক্ষাগত যোগ্যতা সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নে সারণি ৩.৩৭ - এ প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৩৭: শিক্ষাগত যোগ্যতা

শিক্ষাগত যোগ্যতা	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
প্রাথমিক পাশ	৪৮	৮.৪২
নিম্ন মাধ্যমিক পাশ	৮৩	১৪.৫৬
মাধ্যমিক পাশ	১৮২	৩১.৯৩
উচ্চ মাধ্যমিক পাশ	১৫৩	২৬.৮৪
স্নাতক	৭৬	১৩.৩৩
স্নাতকোত্তর	২৮	৪.৯২
মোট	৫৭০	১০০

প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সম্পর্কে ধারণা

সেবা প্রদানের মান উন্নত করার জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ ২০১২ হতে ২০২৩ মেয়াদে “ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের বাস্তবায়নের কাজ চলছে তা সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে অধিকাংশ উত্তরদাতা অর্থাৎ ৯৮.৭৭% বলেছেন হ্যাঁ সূচক; ১.২৩ বলেছেন না সূচক। নিম্নে সারণি ৩.৩৮ -এ নির্মিত ডুয়েল গেজ ডাবল লাইন রেল সেতু নির্মাণের বিষয়ে অবহিত সংক্রান্ত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৩৮: প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সম্পর্কে ধারণা

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫৬৩	৯৮.৭৭
না	৭	১.২৩
কোন মন্তব্য করেন নাই	০	০
মোট	৫৭০	১০০

বাজার ব্যবস্থার পরিবর্তন

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে উত্তরদাতাদের বর্তমানে তাদের বাজার ব্যবস্থার পরিবর্তন সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে অধিক সংখ্যক উত্তরদাতা অর্থাৎ ৮৯.১৩% হ্যাঁ সূচক জবাব দিয়েছেন; তারা মনে করেন দ্রব্য প্রাপ্তির ক্ষেত্রে অধিকতর সহজ হয়েছে এবং দ্রব্য মূল্যের দাম অনেকাংশে কমে যাবে বলে মনে করেন; ৯.৪৭% না সূচক জবাব দিয়েছেন অর্থাৎ বাজার ব্যবস্থার কোনই পরিবর্তন হয়েছে না এবং ১.৪০% কোন মন্তব্য করেন নাই। নিম্নে বাজার ব্যবস্থার পরিবর্তনের তথ্য সারণি ৩.৩৯ - এ প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৩৯: বাজার ব্যবস্থার পরিবর্তন

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫০৮	৮৯.১৩
না	৫৪	৯.৪৭
মন্তব্য করেন নাই	৮	১.৪০
মোট	৫৭০	১০০

কাজ কর্মের ধরণের পরিবর্তন

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে উত্তরদাতাদের বর্তমানে তাদের কাজ কর্মের ধরণের পরিবর্তন সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে অধিক সংখ্যক উত্তরদাতা অর্থাৎ ৯০.৩৫% হ্যাঁ সূচক জবাব দিয়েছেন; ৪.৯১% না সূচক জবাব



দিয়েছেন; এবং ৪.৭৪% কোন মন্তব্য করেন নাই। নিম্নে কাজ কর্মের ধরণের পরিবর্তনের তথ্য সারণি ৩.৪০ - এ প্রদান করা হল:

#### সারণি-৩.৪০: কাজ কর্মের ধরণের পরিবর্তন

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫১৫	৯০.৩৫
না	২৮	৪.৯১
কোন মন্তব্য করেন নাই	২৭	৪.৭৮
মোট	৫৭০	১০০

#### পরিবেশগত কোন পরিবর্তন

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণ কাজ শেষ হলে পরিবেশগত পরিবর্তন সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে অধিক সংখ্যক উত্তরদাতা অর্থাৎ ৯৩.৬৮% না সূচক জবাব দিয়েছেন; ৫.৪৪% হ্যাঁ সূচক জবাব দিয়েছেন; এবং ০.৮৮% কোন মন্তব্য করেন নাই। নিম্নে সারণি ৩.৪১ -এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

#### সারণি-৩.৪১: রেললাইন নির্মাণ শেষে পরিবেশগত পরিবর্তন

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৩১	৫.৪৪
না	৫৩৪	৯৩.৬৮
কোন মন্তব্য করেন নাই	৫	০.৮৮
মোট	৫৭০	১০০

#### আয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত বিষয়

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে আপনার আয় বৃদ্ধি বিষয়ে জানতে চাওয়া হলে ৮৮.৪০% উত্তরদাতা মনে করেন নতুন ব্যবসা সৃষ্টি হবে, ফলশ্রুতিতে তাদের আয় বৃদ্ধি পাবে। বর্তমানে তাদের গড় আয় ১৫০০০.০০ টাকা, ডুয়েল গেজ ডাবল লাইন রেল সেতু নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হলে তাদের মাসিক গড় আয় ২৫০০০.০০ টাকা হবে বলে মনে করেন। ৮.০৭% উত্তরদাতা মনে করেন আয়ের কোন তারতম্য ঘটবে না; এবং ১.২৩% উত্তরদাতা এ বিষয়ে কোন মন্তব্য করেনি। নিম্নে সারণি ৩.৪২ - এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

#### সারণি-৩.৪২: নির্মাণ কাজ শেষ হলে আয় বৃদ্ধি

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫১৮	৯০.৭১
না	৪৬	৮.০৭
মন্তব্য করেন নাই	৭	১.২৩
মোট	৫৭০	১০০

## ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন

বেশিরভাগ উত্তরদাতা অর্থাৎ ৯৩.৫১% বলেছেন ডুয়েল গেজ ডাবল রেল লাইন নির্মাণের ফলে জেলা শহর বা অন্যান্য শহরে যাতায়াতে ব্যবস্থার উন্নতি হবে; ৩.৬৮% উত্তরদাতা মনে করেন যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে না; এবং ২.৮১% কোন মন্তব্য করেন নাই। নিম্নে সারণি ৩.৪৩ এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৪৩: যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫৩৩	৯৩.৫১
না	২১	৩.৬৮
মন্তব্য করেন নাই	১৬	২.৮১
মোট	৫৭০	১০০

## ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে পরিবহন সুবিধা

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে তাদের কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে অধিকসংখ্যক উত্তরদাতা অর্থাৎ ৯২.৮০% উত্তরদাতা মনে করছেন পণ্য সামগ্রির পরিবহন সময় হ্রাস পাবে, ফলে পাইকারী ও খুচরা মূল্যের পার্থক্য কমে আসবে। ভাল মানের পণ্য পাওয়া যাবে। পচনশীল পণ্যের পরিমাণ শূন্যের কোঠায় চলে আসবে এবং পরিবহনে সুবিধা হবে বিধায় কৃষি দ্রব্যাদির পরিবহন ব্যয় কম হবে এবং উন্নত যোগাযোগের কারণে কৃষি দ্রব্যাদির মূল্য বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করছেন; প্রায় ৩.৩৩% উত্তরদাতা না বলেছে এবং ৩.৮৭% কোন মন্তব্য করেনি। নিম্নে সারণি-৩.৪৪ -এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৪৪: কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে পরিবহন সুবিধা

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫২৯	৯২.৮০
না	১৯	৩.৩৩
মন্তব্য করেন নাই	২২	৩.৮৭
মোট	৫৭০	১০০

## ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন তৈরি হওয়ার সময় ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন কি

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন তৈরি হওয়ার সময় আপনার পরিবারের কেউ কি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে কি জানতে চাওয়া হলে অধিকাংশ উত্তরদাতা অর্থাৎ ৯৬.৮৪% বলেছেন ক্ষতিগ্রস্ত হননি; ৩.১৬% বলেছেন ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন, কারণ সংস্কার পতিত যায়গায় কৃষিকাজ করতেন। নিম্নে সারণি ৩.৪৫ -এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৪৫: ডুয়েল গেজ ডাবল লাইন রেল সেতু তৈরি হওয়ার সময় ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	১৮	৩.১৬
না	৫৫২	৯৬.৮৪
মন্তব্য করেন নাই	০	০
মোট	৫৭০	১০০

### রেললাইন ও ব্রিজ নির্মাণের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন ও নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন তৈরির ফলে এলাকায় নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি এবং যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে মর্মে শতভাগ উত্তরদাতার মধ্যে ৯৪.২১% উত্তরদাতা মনে করেন রেললাইন নির্মাণের ফলে জেলা শহর বা অন্যান্য শহরে যাতায়াতে ব্যবস্থার উন্নতি হবে এবং নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে; ৫.৭৯% উত্তরদাতা মনে করেন কোন পরিবর্তন হবে না। নিম্নে সারণি ৩.৪৬ এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৪৬: যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন ও কর্মসংস্থান সৃষ্টি

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫৩৭	৯৪.২১
না	৩৩	৫.৭৯
মোট	৫৭০	১০০

### কলেজ/বিশ্ববিদ্যালয় ছাত্র-ছাত্রীদের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি

ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণ হলে এলাকার কলেজ/বিশ্ববিদ্যালয়ে ছাত্র-ছাত্রীদের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি পাবে মর্মে অধিকাংশ অর্থাৎ ৮৮.২৫% উত্তরদাতা বলেছে ব্রিজ নির্মাণের ফলে স্কুল/কলেজ/বিশ্ববিদ্যালয়ে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে; প্রায় ১১.৭৫% উত্তরদাতা ছাত্র-ছাত্রী সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে না জানিয়েছে। নিম্নে সারণি ৩.৪৭ এ বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৪৭: কলেজ/বিশ্ববিদ্যালয় ছাত্র-ছাত্রীদের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার শতকরা হার
১	২	৩
হ্যাঁ	৫০৩	৮৮.২৫
না	৬৭	১১.৭৫
মন্তব্য করেন নাই	০	০
মোট	৫৭০	১০০

### ৩.১৮.২ গুণগত পদ্ধতি (Qualitative)

#### ৩.১৮.২.১ গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview- KII)

প্রকল্পের গুরুত্ব পর্যালোচনার জন্য সুবিধাভোগী স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাথে KII চেকলিস্টের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। KIIএর আওতায় উপজেলা পর্যায়ের কর্মকর্তাগণ, ব্যবসায়ী, জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক, চিকিৎসক, কর্মকর্তা, হাসপাতাল/ক্লিনিকের কর্মকর্তা প্রমুখ ব্যক্তিবর্গের মোট ৩০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। KII হতে পাওয়া তথ্যসমূহ নিম্নে বর্ণনা করা হল:

স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রকল্পের রেললাইন নির্মাণ / ডাবল লাইন সমন্বিত রেলওয়ে এপ্রোচ এয়ামবাক্সমেন্ট / ডুয়েল গেজ রেলওয়ে ট্র্যাক নির্মাণ / কালভার্ট/ব্রিজ নির্মাণ সম্পর্কে তারা মতামত প্রদান করে যে উক্ত নির্মাণ কাজ চলমান আছে এবং এর উপকারিতা সম্পর্কে বলেন,

উপকারিতাঃ

- রেল সেতু নির্মাণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে;
- নতুন নতুন শিল্প কারখানা গড়ে উঠবে;
- কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে;

- ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে;
- চিকিৎসা সেবার উন্নতি হবে;
- পরিবহন ব্যয় ও সময় কম লাগবে;
- প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি হবে;
- উচ্চ শিক্ষার সুযোগ বৃদ্ধি পাবে;
- প্রকল্প এলাকায় জমির মূল্য বৃদ্ধি পাবে;

অপকারিতাঃ

- রেল সেতু ও ডাবল লাইন সমন্বিত রেলওয়ে লাইন নির্মাণকালীন সময়ে এলাকায় ধূলাবালির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে ফলে পরিবেশ দূষণ হচ্ছে।

### ৩.১৮.২.২ দলীয় আলোচনা (FGD)

প্রকল্প এলাকায় মোট ৬(ছয়)টি এফজিডি করা হয়েছে। এফজিডি পরিচালনা করার সময় স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, স্থানীয় প্রশাসন, শিক্ষক, মহিলা প্রতিনিধি, এনজিও প্রতিনিধি সাথে আলোচনা করা হয়েছে।

নিম্নে সারণি ৩.৪৮-এ এফজিডি পরিচালনার স্থান তারিখ ও অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা প্রদান করা হল:

সারণি-৩.৪৮: দলীয় আলোচনা

তারিখ	এফজিডি পরিচালনা স্থান	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা
১	২	৩
০৯।৪।২০২৩	টঙ্গী রেলওয়ে স্টেশন	১২ জন
১০।৪।২০২৩	বিমান বন্দর রেলওয়ে স্টেশন	১১ জন
১২।৪।২০২৩	জয়দেবপুর, রেলওয়ে স্টেশন	১২ জন
১৩।৪।২০২৩	ঘীরাশ্রম, রেলওয়ে স্টেশন	১০ জন
২৬।৪।২০২৩	তেজগাঁও রেলওয়ে স্টেশন	০৯ জন
২৭।৪।২০২৩	কমলাপুর রেলওয়ে স্টেশন	১২ জন



চিত্র:৩.৬- দলীয় আলোচনা সভা পরিচালনা

- প্রকল্প এলাকার স্থানীয় জনগণ প্রকল্পটির নির্মাণাধীন ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; মেজর সেতু নির্মাণ; কালভার্ট নির্মাণ; প্লাটফর্ম নির্মাণ; ফুটওভার ব্রিজ, স্টেশন বিল্ডিং পুনঃ নির্মাণ কাজ সম্পর্কে তাঁরা উল্লেখ করে যে, বর্তমানে এখানে ট্র্যাক নির্মাণ, মাটির কাজ, সেতু নির্মাণ কাজ, ঢালাই এর কাজ, স্টেশন বিল্ডিং নির্মাণ কাজ চলমান আছে। ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ কাজ শেষ হলে এলাকার উন্নয়ন তথা জনগণের জীবনমানের উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

- আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণের মতে প্রকল্প এলাকায় বসবাসকারী জনগণ এই প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে বিভিন্নভাবে জড়িত আছে যেমন নির্মাণ শ্রমিক, মাটি ভরাটের কাজ, মালামাল সাপ্লাই।
- অংশগ্রহণকারীরা মনে করে যে, প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য ব্যাপক সুযোগ সৃষ্টি করবে। ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ; মেজর সেতু নির্মাণ; কালভার্ট নির্মাণ; প্লাটফর্ম নির্মাণ; ফুটওভার ব্রিজ, স্টেশন বিল্ডিং নির্মাণের ফলে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থার সৃষ্টি হবে, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কম সময়ে ও অল্প খরচে যাতায়াতের সুযোগ তৈরি, মালামাল দ্রুত আদান প্রদান করা সহজ হবে ও জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটবে।
- তাঁরা মনে করে প্রকল্পটি শুরু হওয়ার ফলে অত্র এলাকায় কিছু ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে যেমন ধূলাবালির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে, যার ফলে পরিবেশ দূষণ হচ্ছে।

### ৩.১৮.২.৩ নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

প্রকল্পের পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা, এবং ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে ধারণা লাভ করতে বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট (মোট ৮জন) কর্মকর্তার নিবিড় সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে নিম্নোক্ত তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়:



চিত্র:৩.৭- নিবিড় সাক্ষাৎকার পরিচালনা

- প্রকল্পের পরিকল্পনা, ডিজাইন ও প্রাক্কলন অভিজ্ঞ প্রকৌশলী কর্তৃক সম্পাদন করা হয়েছে;
- প্রকল্পের জন্য সংগৃহীত মালামাল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে;
- প্রকল্পের নির্মাণকারী নিয়োগে ও মালামাল/সেবা সংগ্রহে পিপিএ ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছে; প্রকল্প প্রণয়ন ডিজাইন প্রাক্কলন বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক অনুমোদিত;
- প্রকল্পটি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে (জুন-২০২৩) সম্পন্ন করা সম্ভবপর হবে না। প্রকল্প মেয়াদ বৃদ্ধি করার প্রয়োজন পড়বে।

### ৩.১৮.২.৪ স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালার পর্যালোচনা

বিদ্যমান প্রকল্পের চলমান কাজ সংক্রান্ত ব্যাপারে উপকরণভোগীদের মতামত সংগ্রহের উদ্দেশ্যে স্থানীয় পর্যায়ে AFCONS-KPTL JV এর বেইস ক্যাম্প, টঙ্গী এর সম্মেলন কক্ষে ২৬/০৪/২০২৩ খ্রিঃ তারিখে একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছিল।

উক্ত কর্মশালায় জনাব মো: সুলতান আলি, প্রকল্প ব্যবস্থাপক ও নির্বাহী প্রকৌশলী ( ট্র্যাক), ঢাকা-টঙ্গী-জয়দেবপুর ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ চলমান প্রকল্প, সভাপতিত্ব করেন। সভায় প্রধান অতিথি হিসাবে জনাব মো: জহির রায়হান মহাপরিচালক (অতিরিক্ত সচিব), আইএমইডি, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় অংশগ্রহণ করেন। এছাড়াও বিশেষ অতিথি হিসাবে জনাব মো: মাহমুদ হাসান, পরিচালক (উপ সচিব), আইএমইডি, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, নাজনিন আরা কেয়া, প্রকল্প পরিচালক ও প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা-টঙ্গী-জয়দেবপুর ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ চলমান প্রকল্প ও জনাব মো: সিদ্দিকুর রহমান, উপ-পরিচালক

(উপ সচিব), আইএমইডি, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় অংশগ্রহণ করেন। এছাড়াও প্রকল্পের কর্মকর্তা, প্রকৌশলী, আইনজীবী, ব্যবসায়ী, চাকুরিজীবী, ছাত্র, সহ কর্মশালায় মোট ৩৫ জন অংশগ্রহণ করেন। স্থানীয় কর্মশালার ছবি নিম্নে প্রদান করা হল।



চিত্র:৩.৮- স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালা পরিচালনা

প্রারম্ভিক বক্তৃতায় নিবিড় পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের দলনেতা প্রকল্পের পরিচিতি, চলমান কাজের সংক্ষিপ্ত বিবরণ ও নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের উদ্দেশ্য সম্বন্ধে কর্মশালায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গকে অবহিত করেন।

অতঃপর অতিথিগণ প্রকল্পের চলমান কাজ সংক্রান্ত বিষয়ের উপর আলোকপাত করেন এবং নিজনিজ মতামত উপস্থাপন করেন। কর্মশালার আলোচনা/মতামতের সংক্ষিপ্ত বিবরণী নিম্নে উল্লেখ করা হল:

- প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে অত্র অঞ্চলের সার্বিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে। সময় সাশ্রয় হবে। ফলে জনগণ উপকৃত হবে;
- প্রকল্প এলাকায় স্থানীয় জনগণ প্রকল্পটির নির্মাণ কাজ সম্পর্কে অবহিত আছেন;
- প্রকল্প এলাকায় বসবাসকারী জনগণ এই প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে বিভিন্নভাবে জড়িত আছে যেমন নির্মাণ শ্রমিক, মাটি ভরাটের কাজ, মালামাল সাপ্লাই ইত্যাদি;
- অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় ধুলাবালি বৃদ্ধি পেয়েছে ফলে পরিবেশ দূষণ হচ্ছে।

### ৩.১৮.২.৫ জাতীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালা

গত ০৪.০৬.২০২৩ তারিখে 'আইএমইডি'র সম্মেলন কক্ষে জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালায় সভাপতিত্ব করেন জনাব মোঃ জহির রায়হান, মহাপরিচালক (অতিরিক্ত সচিব), সেক্টর-২, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব আবুল কাশেম মোঃ মহিউদ্দিন, সচিব, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মোঃ ইয়াসীন, অতিরিক্ত সচিব, রেলপথ মন্ত্রণালয় ও মুখ্য আলোচক হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব একেএম শাহাবুদ্দিন, অতিরিক্ত সচিব, অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ (ইআরডি) এবং ৩(তিন) জন আলোচক উপস্থিত ছিলেন। আরও উপস্থিত ছিলেন রিপোর্টার ও সহকারী রিপোর্টার যথাক্রমে জনাব এস এম তারিক, পরিচালক (উপসচিব), সেক্টর-২, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় ও জনাব মোঃ সিদ্দিকুর রহমান, উপপরিচালক (উপসচিব), সেক্টর -২, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। এছাড়াও 'আইএমইডি', প্লানিং কমিশন, ইআরডি, রেলপথ মন্ত্রণালয় ও বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উক্ত কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেন।

সভাপতি মহোদয়ের অনুমতিক্রমে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের দলনেতা কর্মশালায় Power Point Presentation এর মাধ্যমে বর্ণিত প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনখানি উপস্থাপন করেন। অতঃপর কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণ প্রতিবেদনখানি পর্যালোচনা করেন এবং তাঁদের বিজ্ঞ মতামত প্রদান করেন। সভার মতামত/সুপারিশ বিবেচনা করে প্রতিবেদনখানি সংশোধন ও পরিমার্জন করে চূড়ান্ত করে দাখিল করার জন্য সভাপতি মহোদয় অনুরোধ করেন। জাতীয় কর্মশালার ছবি নিম্নে প্রদান করা হলো।



চিত্র:৩.৯- আইএমইডি'র সম্মেলন কক্ষে, অনুষ্ঠিত জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালা

### আর্থ-সামাজিক অবস্থার মতামত ও পর্যালোচনা

প্রকল্পে সরেজমিনে পরিদর্শন, তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক যাচাই বাছাই ও বিশ্লেষণ, মাঠ পর্যায়ে সুবিধাভূগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ, দলীয় আলোচনা, স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ এবং স্থানীয় পর্যায়ে ফিডব্যাক কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীদের মতামত পর্যালোচনা করা হয়েছে এবং প্রতীয়মান হয়েছে যে, বাস্তবায়নাধিন ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন 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।

### ৩.১৯ পরিবেশ, পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা

#### পরিবেশ

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান কর্তৃক চুক্তি মোতাবেক EIA প্রতিবেদন উল্লেখিত EMP অনুসরণ করা হচ্ছে না।

#### পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা

ঠিকাদার কর্তৃক প্রকল্প এলাকায় কর্মরত শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য সুরক্ষার বিষয়টি স্বাস্থ্য সুরক্ষা বিশেষজ্ঞ নিয়মিত তদারকি করা হচ্ছে না। প্রকল্প এলাকায় পেশাগত স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষার যে বিষয়গুলো হলোঃ

- ১। কাজের স্থানের নিরাপত্তা;
- ২। Personal Protective Equipment (PPE)
- ৩। নিরাপদ পানি;
- ৪। মেডিকেল সেবা; এবং
- ৫। নির্মাণ কাজে নিয়োজিত শ্রমিকদের প্রশিক্ষণ প্রদান করে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত করা হয়।

## চতুর্থ অধ্যায়

### প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কর্মপরিকল্পনায় যে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণের প্রস্তাব করা হয়েছে সে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক বিশ্লেষণ করে প্রকল্পটির সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ সনাক্তকরণভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের জন্য যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।

#### ৪.১ প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি এর পর্যালোচনা

প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি এর পর্যালোচনা নিম্নে সারণি ৪.১ -এ দেওয়া হল:

সারণি ৪.১

সবল দিকসমূহ	দুর্বল দিকসমূহ
<ul style="list-style-type: none"><li>Design অনুযায়ী ২টি মেজর রেল সেতু নির্মাণ, ২৫টি Culvert নির্মাণের ব্যবস্থা করায় জলাবদ্ধতার ঝুঁকি নিরসণ হয়েছে (অনু: ৩.১.৪);</li><li>প্রকল্পের চাহিদামত বাৎসরিক অর্থ বরাদ্দ ও সময়মত প্রয়োজনীয় অর্থ ছাড় করা হচ্ছে (অনু: ৩.১.২); এবং</li><li>বুয়েট থেকে রড ও নির্মাণ প্রতিষ্ঠানের পরীক্ষাগারে কিউব পরীক্ষা করে মানসম্পন্ন নির্মাণ নিশ্চিত করা হচ্ছে (অনু:৩.২)।</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>প্রকল্পের অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ হল ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি। বর্ণিত প্রকল্পে কোন ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি করা হয়নি (অনু: ৩.৮);</li><li>প্রকল্পের কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিত না করে মূল ডিপিপি অনুমোদন করা হয়েছে, ফলশ্রুতিতে ডিপিপি'র সংশোধন প্রয়োজন হয়েছে (অনু: ৩.৮);</li><li>বনানী থেকে কমলাপুর পর্যন্ত ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে (First Dhaka Elevated Expressway) রেললাইনের ওপর দিয়ে নির্মাণের কাজ চলমান আছে। ফলে উক্ত সেকশনে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের পিলার নির্মাণের কাজ ক্রমান্বয়ে শেষ হওয়ার পর অত্র প্রকল্পের এ্যামবাঙ্কমেন্ট নির্মাণ কাজ শুরু করা হবে। ফলে বিদ্যমান প্রকল্পের কাজে বিলম্ব হবে মর্মে অনুমিত হচ্ছে। (অনু: ৩.১.৬);</li><li>প্রকল্পের সাইটে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন/সিগন্যাল না থাকা এবং রাতের বেলা আলোর ব্যবস্থা না করা (অনু:৩.১.৪);</li><li>প্রকল্পের ল্যাবরেটরিতে পরিদর্শন বহি, RFI Register, NCR Register, Test Frequency Register, ITP Register ইত্যাদি Contract ও Specification অনুযায়ী পরিপালন পেশাগতভাবে না করার ফলে প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগতমান ব্যাহত হচ্ছে (অনু: ৩.১.৫);</li><li>বিদ্যমান প্রকল্পে টংগী হতে জয়দেবপুর সেকশন ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনে উক্ত কাজের ব্যালাস্ট সাইজ Specification হতে বড় পরিমাপিত হয়েছে (অনু: ৩.১.৪);</li><li>মালামালের গুণগতমান পরীক্ষায় অকৃতকার্য মালামাল আলাদা করে রাখার কোন Rejected Materials Yard (Quarantine Yard) প্রস্তুত করা হয়নি। বিষয়টি কাজের গুণগতমান বজায় রাখার পদ্ধতি অনুসরণে ব্যত্যয় হিসাবে বিবেচিত হয়েছে (অনু: ৩.১.৪);</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• প্রকল্পের PSC ও PIC সভা নিয়মিতভাবে না করা (অনু: ৩.১৩);</li> <li>• বিদ্যমান প্রকল্পে টঞ্জী হতে জয়দেবপুর সেকশনে ১০.৫৬ কি:মি: রেললাইনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। উক্ত রেললাইনের বিভিন্ন স্থানে ব্যালাস্ট কুশনে পুরত্ব পরিমাপ করা হয় এবং ব্যালাস্ট পুরত্ব প্রায় ২০% কম পাওয়া যায়(অনু: ৩.১.৪);</li> <li>• নূতন মাটির বাঁধ নির্মাণের পর ১:২ slope সংরক্ষণ করে ঘাস লাগিয়ে রেলয়ের মাটির dyke কিংবা বাঁধ সংরক্ষণ করার কথা থাকলেও প্রকল্পে কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার উক্ত পদ্ধতি অনুসরণ করেননি। ফলে রেলওয়ে এমবাংকম্যান্টে রেইন কাট হয়ে ব্যাপক ক্ষয়ক্ষতি হয়েছে (অনু: ৫.৬); এবং</li> <li>• Non-calibrated, LAA Machine, CBR Machine এবং Universal Compression testing Machine দ্বারা টেস্টিং করা হচ্ছে যাহা কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণের অন্তরায় (অনু: ৩.১.৫)।</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>সুযোগসমূহ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে এবং একই সাথে বর্ধিত ট্রাফিক চাহিদা পূরণ হবে। আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে(অনু: ৩.৮);</li> <li>• প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনগণের প্রকল্পের কাজে কর্মসংস্থান হয়েছে(অনু: ৩.১৮.২);</li> <li>• প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় ক্ষুদ্র ও মাঝারী নির্মাণ প্রতিষ্ঠানের কাজের সুযোগ বৃদ্ধি হয়েছে(অনু: ৩.১৮.২)।</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ঝুঁকিসমূহ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ধুলাবালি নিয়ন্ত্রণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ না নেয়ায় প্রকল্প এলাকার জনগণ স্বাস্থ্য ঝুঁকির ও পরিবেশগত ঝুঁকির সম্মুখীন (অনু: ৩.১৮.২);</li> <li>• বিবিএ কর্তৃক বনানী থেকে কমলাপুর পর্যন্ত ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে (First Dhaka Elevated Expressway) রেললাইনের ওপর দিয়ে নির্মাণের কাজ চলমান আছে। ফলে উক্ত সেকশনে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের পিলার নির্মাণের কাজ ক্রমান্বয়ে শেষ হওয়ার পর অত্র প্রকল্পের এমবাংকমেন্ট নির্মাণ কাজ শুরু করা হবে। ফলে বিদ্যমান প্রকল্পের কাজে বিলম্ব হবে। ফলশ্রুতিতে সম্পূর্ণ সাইট ঠিকাদারকে এখনও বুঝিয়ে দেওয়া হয়নি। অন্যদিকে, ক্রিয়ার সাইট না থাকায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হচ্ছে। ফলে চুক্তি মেয়াদে প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ সম্পন্ন করা সম্ভবপর নয় বলে অনুমিত হচ্ছে(অনু: ৩.১.৬);</li> <li>• রেল এমবাংকমেন্টে ব্যাপক Rain Cut হয়েছে। অবিলম্বে ১:২ Slope maintain করে Turfing ব্যবস্থা না করলে রেল বাঁধের মাটি অপসারিত হয়ে প্রভূত ক্ষতি সাধিত হওয়ার ঝুঁকি রয়েছে (অনু: ৫.৬); এবং</li> <li>• COVID-19 প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের জন্য ঝুঁকির সৃষ্টি করেছে। কারণ প্রকল্পের ১০ বছর মেয়াদের মধ্যে প্রায় ২ বছর COVID-19 স্বাভাবিকভাবে কার্যক্রম পরিচালনা করা সম্ভব হয়নি।</li> </ul>

## পঞ্চম অধ্যায় সার্বিক পর্যবেক্ষণ

### ৫.০ সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য (Findings)

#### ৫.১ সম্ভাব্যতা যাচাই, মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র তুলনা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর, আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তর হতে সংগ্রহকৃত তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে বিদ্যমান প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে কোন সম্ভাব্যতা যাচাই (Feasibility study) করা হয়নি। যে কোন প্রকল্প গ্রহণের জন্য সম্ভাব্যতা যাচাই অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

প্রকল্পের মূল ডিপিপি অনুমোদিত হয় ১৩/১১/২০১২ ইং তারিখে। মূল ডিপিপি অনুযায়ী দরপত্র আহবান সেপ্টেম্বর ২০১৪ হলেও দরপত্র আহবান করা হয় যথাক্রমে ১৮/১২/২০১৭, ২৪/০১/২০১৮ এবং ২৭/০২/২০১৮ ইং তারিখে। মূল ডিপিপিতে প্রকল্পের Details Design & Trending Survice কার্যক্রম অন্তর্ভুক্ত না থাকায় এবং নির্মাণ সামগ্রির বাজার দর বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৩/০৭/২০১৪ ইং তারিখে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির ডিপিপি সংশোধনের পর যথাযথ প্রক্রিয়া বজায় রেখে ২৪/০৭/২০১৮ ইং তারিখে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় ও ১৫/০২/২০১৯ ইং তারিখে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান জনবল ও যন্ত্রপাতি প্রকল্পের সাইটে মোবাইলাইজ করেন এবং আগস্ট ২০১৯ এ ঠিকাদার ভৌত কাজ শুরু করেন (অনু: ৩.৮)।

#### ৫.২ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে বিদ্যমান ডুয়েলগেজ ডাবল রেল লাইনের উভয় পাশে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ রেল লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ সিংগেল লাইনের পূর্ব পাশে একটি ডুয়েলগেজ রেললাইনসহ সর্বমোট নতুন ৬১.০৮ কি: মি: রেললাইন (৫৬.২৮ কি: মি: মেইন লাইন এবং ৪.৮ কি: মি: লপুলাইন) নির্মাণ করার লক্ষ্যে প্রকল্পের মূল ডিপিপি একনেক কর্তৃক গত ১৩/১১/২০১২ তারিখে ৮৪৮৬০.১২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়।

বাস্তবায়ন পর্যায়ে প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ ৩৪.৭৩ মিলিয়ন ডলার বৃদ্ধি, LOC এর আওতায় বাস্তবায়নাধীন অনুমোদিত অন্যান্য প্রকল্পের সাথে সামঞ্জস্য রেখে এবং বিভিন্ন নির্মাণ সামগ্রির বাজারদর বৃদ্ধি, প্রকল্পের আওতায় নতুনভাবে জনবল বৃদ্ধির প্রস্তুত, পরামর্শকের Checking Design of Working Drawing কাজের পরিবর্তে Detailed Design and Tendering Service কার্যক্রম অন্তর্ভুক্তি এবং মার্কিন ডলারের বিনিময় হার হালনাগাদকরণে প্রকল্পের সার্বিক ব্যয় বৃদ্ধি ফলে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১১০৬৮০.০৮ লক্ষ টাকায় জুলাই ২০১২ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৩.০৭.২০১৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৯ বাস্তবায়ন মেয়াদে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার ও ০১-০৭-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০২৩ বাস্তবায়ন মেয়াদে ২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয় (অনু: ৩.১.৬ ও ৩.১৫)।

#### ৫.৩ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের জন্য ৫ (পাঁচ) অর্থ বছরের কর্মপরিকল্পনা রয়েছে। প্রকল্প অফিসের অর্থ বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র সহিত সামঞ্জস্য নাই। প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী ২০১৪ থেকে ২০২২ অর্থ বছরের কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়িত হয়েছে। ২০২২-২৩ অর্থ বছরের কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়িত হচ্ছে। বিবিএ কর্তৃক বনানী থেকে কমলাপুর পর্যন্ত ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে (First Dhaka Elevated Expressway) রেললাইনের ওপর দিয়ে নির্মাণের কাজ চলমান আছে। ফলে উক্ত সেকশনে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের পিলার নির্মাণের কাজ ক্রমাগত শেষ হওয়ার পর অত্র প্রকল্পের এমব্যাংকমেন্ট নির্মাণ কাজ শুরু করা হবে। ফলশ্রুতিতে সম্পূর্ণ সাইট ঠিকাদারকে এখনও বুঝিয়ে দেওয়া হয়নি।

অন্যদিকে, ক্লিয়ার সাইট না থাকায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হচ্ছে। ফলশ্রুতিতে প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা যথাযথভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে না (অনু: ৩.১.১)।

#### ৫.৪ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের আরডিপিপি তে দেখা যায় যে, ৫ (পাঁচ) বছরের কর্মপরিকল্পনা রয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ বাস্তবায়ন হচ্ছে না। কর্মপরিকল্পনায় ২০১২-১৭ পর্যন্ত এই ৫(পাঁচ)বছরের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ১১২৩৬১.৫১ লক্ষ টাকার, কিন্তু বরাদ্দ দেয়া হয়েছে ১৩৭৮.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৬৩৫.২৮ লক্ষ টাকা। এ ছাড়া প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের জন্য ২০১৭-২২ পর্যন্ত ১৬৫০৬৭.০০ লক্ষ টাকার বরাদ্দ দেয়া হয়েছে। উক্ত সময়ে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৭০৮৮৩.৩৩ লক্ষ টাকা। ২০২২-২৩ অর্থ বছরে বরাদ্দ দেয়া হয়েছে ২৫৩৫৫.০০ লক্ষ টাকা এবং মে' ২০২৩ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ১২৫০৭.৯৪ লক্ষ টাকা যা উক্ত বরাদ্দের ৪৯.৩৩%(অনু: ৩.১.২)।

#### ৫.৫ প্রকল্পের নির্মাণ কাজের অগ্রগতি সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

##### এ্যামব্যাঙ্কমেন্ট, সাবগ্রেড ও সাব-ব্যালাস্ট এর কাজ

বিদ্যমান প্যাকেজটি ডাবল লাইন সম্বলিত রেলওয়ে এ্যামব্যাঙ্কমেন্ট এর ৪২০০০ রাঃমিঃ বালু ভরাটের সংস্থান রাখা হয়েছিল এর মধ্যে ১৭১০৪ রাঃমিঃ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪০.৭২%। গ্যারবেজ ৯০৭৭২৪.৫০ ঘঃমিঃ এর মধ্যে ৮৬৮৯৩ ঘঃমিঃ অপসারণ করা হয়েছে যা উক্ত কাজের ৯৫.৭৮%। মাটির কাজ ২১৪৮০৬ ঘঃমিঃ এর সংস্থান রাখা হয়েছে যার মধ্যে ২০০৯০৫ ঘঃমিঃ কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৯৩.১০%। ৩৪৩৯১৮ ঘঃমিঃ সাব গ্রেডের কাজের মধ্যে ১৬৬৩৭৩ ঘঃমিঃ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ১০৫৭৪৮ ঘঃমিঃ সাব ব্যালাস্ট কাজের মধ্যে ৫৮৫০০ ঘঃমিঃ এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪৪.৬৮% (অনু: ৩.১.৪)।

##### রেল ট্রাকের কাজ

বিদ্যমান প্রকল্পটির কাজ ২টি সেকশনে বিভক্ত। ঢাকা-টঙ্গী এবং টঙ্গী হতে জয়দেবপুর সেকশন। বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ৬১.০৮ কিঃমিঃ রেলট্রাক স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত কাজের মধ্যে প্রাথমিকভাবে ১৮.২০ কিঃমিঃ রেলট্রাকের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে যা উক্ত কাজের ২৯.৮০%। টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনের ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইন রেল চলাচলের জন্য গত ১৬.০২.২০২৩ইং তারিখে GIBR কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়েছে এবং নির্দিষ্ট গতিতে ২ মাসের জন্য চলাচলের অনুমতি দেওয়া হয়েছে। উক্ত সেকশনের রেল চলাচলের জন্য গত ০৯.০১.২০২৩ইং তারিখে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা কর্তৃক উদ্বোধন করা হয়। বর্তমানে উক্ত রেল লাইনে নিয়মিতভাবে রেল চলাচল করছে যার সুফল জনসাধারণ ভোগ করছে(অনু: ৩.১.৪)।

##### কংক্রিটের কাজ

বিদ্যমান প্রকল্পে PCC, RCC এবং R/F Steel সহ মোট ৭১৮৩২.৬৮ ঘঃ মিঃ কংক্রিটের কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে যার মধ্যে ২৯০৫২ ঘঃমিঃ কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা উক্ত কাজের ৪০.৪৪%(অনু: ৩.১.৪)।

##### মেজর ব্রিজের কাজ

বিদ্যমান প্রকল্পে ২টি মেজর ব্রিজের কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। এর মধ্যে ব্রিজ নং ৪৭ এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে এবং ব্রিজ নং ৪২ এর পাইল, পাইল ক্যাপ, Pier, Pier ক্যাপ্ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। এ্যাবাটমেন্ট, এ্যাবাটমেন্ট ক্যাপ্, পেডিস্টাল এর কাজ ৫০% সম্পন্ন হয়েছে। বিয়ারিং এর কাজ এখনও শুরু হয়নি। গাইডার ফেব্রিকেশন এর কাজ ৫৬.২৫% সম্পন্ন হয়েছে এবং গাইডার ইরেকশনের কাজ ২৫% সম্পন্ন হয়েছে (অনু: ৩.১.৪)।

##### মাইনর ব্রিজের কাজ

১৫টি ব্রিজের কাজ শেষ হয়েছে। ব্রিজ নং ৩৯ এর কাজ চলমান আছে। ব্রিজ নং ২৯,৩২,৩৩,৩৪,৩৯A এবং ৪৪ মোট ৬টি ব্রিজের কাজ শুরু হয়নি। ব্রিজ নং ৩৪A, ৩৭ ও ৪৩ মোট ৩টি ব্রিজের কাজ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর থেকে না করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত দেওয়া হয়েছে বা বাদ দেওয়া হয়েছে (অনু: ৩.১.৪)।

## স্টেশন বিল্ডিং এবং প্ল্যাটফর্ম এর কাজ

বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ৪টি স্টেশন বিল্ডিং এর কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। এগুলি হল- টংজি, ধীরাশ্রম, বনানী এবং তেজগাঁও স্টেশন। উক্ত স্টেশনগুলির মধ্যে ২টি স্টেশনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং বনানী এবং তেজগাঁও স্টেশনের কাজ চলমান আছে। সরেজমিন পরিদর্শনে পরীক্ষা নিরীক্ষা ও যাচাই- বাছাই করণে কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতিয়মান হয়েছে (অনু: ৩.১.৪)।

## ফুট ওভারব্রিজের কাজ

বিদ্যমান প্রকল্পে মোট ১৪টি ফুট ওভার ব্রিজের কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত ফুটওভার ব্রিজের কাজ চলমান আছে (অনু: ৩.১.৪)।

## রেল স্লিপার

রেল লাইনে ব্যবহৃত মালামালের মধ্যে অন্যতম হল রেল স্লিপার। উক্ত মালামালের ৭৫% ব্যবহার করা হচ্ছে ভারতীয় রেল স্লিপার এবং ২৫% ব্যবহার হচ্ছে বাংলাদেশী (অনু: ৩.১.৪)।

## ব্যালাস্ট সাইজ

বিদ্যমান প্রকল্পে টংগী হতে জয়দেবপুর সেকশন ১০.৫৬ কিঃমিঃ রেললাইনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনে উক্ত কাজের ব্যালাস্ট সাইজ বড় পরিলক্ষিত হয়েছে। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলে তিনি অবহিত করেন যে বড় (Over Size) সাইজের ব্যালাস্ট বাছাই করে Specification অনুযায়ী ব্যালাস্ট পরিবর্তনের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে নির্দেশনা প্রদান করা হয়েছে (অনু: ৩.১.৪)।

## কুশন ব্যালাস্ট এর পুরুত্ব

রেল লাইনের অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ হল কুশন ব্যালাস্ট। বিদ্যমান প্রকল্পের নির্মিত লাইনের ৫টি স্থানে ব্যালাস্ট কুশন এর পুরুত্ব পরিমাপে মেইন লাইনে ১৮০ মিঃমিঃ হতে ২১০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। দরপত্রের স্ট্যান্ডার্ড অনুসারে পুরুত্ব কমপক্ষে ২৫০ মিঃমিঃ হওয়া প্রয়োজন। মেইন রেল লাইনে কুশন ব্যালাস্ট পরিমাপে ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কম পাওয়া গেছে। মেইন রেল লাইন কুশন ব্যালাস্ট পরিমাপে মেইন লাইনে গড়ে ৪৯ মিঃমিঃ বা ১৯.৬০% কম পাওয়া গিয়েছে। কম পাওয়া ব্যালাস্ট এর বিষয়টি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। কম পাওয়া ব্যালাস্ট এর বিষয়টি তদন্তপূর্বক নিস্পত্তি করা যেতে পারে(অনু: ৩.১.৪)।

## ৫.৬ প্রকল্পের অগ্রগতি ও কাজের গুণগতমান প্রসঙ্গে মূল্যায়ন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

### অগ্রগতি মূল্যায়ন ও পরামর্শক:

প্রকল্প এর ভৌত কাজ ২০১৯ সালে শুরু হয়। উক্ত প্রতিবেদন লেখা পর্যন্ত মার্চ-২০২৩ ইং সালে মাত্র ৪৮.৬৩% ভৌত অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ বৎসরে ১০% শতাংশ অগ্রগতি হয়েছে। বর্তমান হারে অগ্রগতি অর্জিত হলে প্রকল্প সমাপ্ত হবে ২০২৮ সালে। অগ্রগতি পর্যালোচনায় প্রকল্পের অবস্থা অত্যন্ত হতাশা ব্যঞ্জক। অগ্রগতি ত্বরান্বিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ঠিকাদারের জনবল, ইকুইপম্যান্ট, নির্মাণ সামগ্রি পর্যাপ্ত পরিমাণে সংগ্রহের মাধ্যমে সুপীকৃত করে দৈনিক কর্মঘন্টা দ্বিগুণ করে বর্ধিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করার পরামর্শ প্রদান করা হল (অনু: ৩.২)।

### গুণগতমান:

#### পরীক্ষাগারের ব্যবস্থাপনার দুর্বলতা:

সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় পরীক্ষাগারটি এক অসম্পূর্ণ পরীক্ষাগার যাহা চলমান কাজ এর গুণগত মান পরিচালনায় যথেষ্ট নহে। পরিদর্শনকালে Concrete cube এর Curing ব্যবস্থাপনা ও টেস্টিং এর নির্ধারিত তারিখ পরীক্ষা করা হয়। প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে দেখা যায় যে, Concrete Curing এর তারিখ হতে ৭ দিন এবং ২৮ দিন অতিবাহিত হলে cube টেস্ট করার বিধান থাকলেও বেশ কিছু concrete cube maturity date এর পর কয়েক সপ্তাহ অতিক্রান্ত হলেও cube testing এর কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি। এহেন অবহেলা কিংবা চুক্তিপত্রের পরিপন্থী কাজ

এর দায় দায়িত্ব প্রকল্প পরামর্শকের Team Leader, Material Engineer, Structural Engineer, Laboratory technical এবং ঠিকাদারের সংশ্লিষ্ট সকলের উপর বর্তায়। এমনকি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংস্থাও দায়দায়িত্ব এড়াতে পারে না। নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে Concrete cube tested না করাতে, cube এর উৎস কংক্রীট দ্বারা যে সকল structure নির্মিত হয়েছে সে সকল structure এর গুণগত মান চুক্তিপত্রের সিডিউল অনুযায়ী হয়েছে কিনা উহা প্রশ্নবিদ্ধ থেকে যাচ্ছে। ফলে দীর্ঘমেয়াদি স্থায়ীত্বের বিষয় উক্ত Structure গুলোর concrete এর কাজকে প্রত্যয়ন করা খুবই কঠিন একটি কাজ। পরামর্শক প্রদান করা যাচ্ছে যে, Structural concrete এর গুণগতমান পরীক্ষার জন্য সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো হতে Core cutting করে standard অনুযায়ী sample সংগ্রহ করে তৃতীয় পক্ষ পরীক্ষাগারে testing ব্যবস্থা করা যেতে পারে। Core cutting sample-testing হতে প্রাপ্ত ফলাফল বাংলাদেশ রেলওয়ের ডিজাইন ও নকশা বিভাগ কর্তৃক ভেটিং করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে (অনু: ৩.২)।

#### **Ballast এর গুণগতমান এবং পুরুত্ব পরীক্ষা:**

মাঠপর্যায়ে পরিদর্শনকালে রেলওয়ে ব্যালাস্ট এর ২০% ও ২৫% পরিমাণ oversize দেখতে পাওয়া যায়। জানতে চাইলে প্রকল্প পরামর্শকগণ যুক্তিযুক্ত উত্তর দিতে পারেননি। উল্লেখ্য যে, design ও specification এর চেয়ে oversize ballast এর আধিক্য Ballast এর compaction কিংবা temping যথাযথভাবে করা সম্ভবপর হয় না ফলে Ballast cushion loose থেকে যায়। এহেন less compacted ballast এর railway এর riding quality অত্যন্ত খারাপ হয়ে থাকে। ফলে rail bending কিংবা buckling এর সম্ভাবনা থেকে যায়। এমনকি ট্রেন দুর্ঘটনার মত পরিস্থিতির সৃষ্টি হতে পারে। Ballast oversize ব্যবহারের বিষয় ঠিকাদারী সংস্থার চুক্তিপত্রের শর্ত লংঘনের শামিল বলে প্রতীয়মান হচ্ছে। oversize Ballast সমূহ অপসারণের ব্যবস্থা করে well graded Ballast দ্বারা পুন: ভরন করে qualified ballast track নির্মাণ করার পরামর্শ দেয়া হচ্ছে। উল্লেখ্য qualified ballast track compaction এর জন্য mechanized tamping এর পরামর্শ প্রদান করা হচ্ছে (অনু: ৩.২)।

#### **Ballast, Rail এবং Sleeper এর Fat এর Third party inspection witness সংক্রান্ত প্রতিবেদন**

মাঠপর্যায়ে পরিদর্শনকালে পরিলক্ষিত হয় যে, Ballast, Rail এবং Sleeper এর quality test Indian laboratory তে করা যায়। Third Party Inspection Agency উক্ত test সমূহ witness করা হয় বলে প্রকল্পের পরামর্শক প্রতিষ্ঠান থেকে জানানো হয়। মাঠপর্যায়ে সংশ্লিষ্ট দলিলাদি ও কাগজপত্র পরীক্ষা করে সংস্থার প্রতিনিধি কিংবা প্রকল্পের পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিগুলোর দ্বারা Factory Acceptance Test এর কোন প্রতিনিধির witness প্রমাণ পাওয়া যায়নি। এমতাবস্থায় Ballast, Rail ও Sleeper এর গুণগত মান নিশ্চিত করনের লক্ষ্যে BUET হতে পুনরায় পরীক্ষা করার জোড় তাগিদ প্রদান করা হচ্ছে। যেহেতু Rail track শক্তিমত্তা কিংবা স্থায়িত্ব Ballast, Rail এবং Sleeper সমন্বয়ে নিশ্চিত করা হয় সেহেতু উক্ত Item সমূহের পুনঃপরীক্ষা BRTC, BUET হতে perform করা অত্যাবশ্যকীয় বিষয়(অনু: ৩.২)।

#### **Nonconformance Register maintenance:**

মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনকালে প্রকল্পের গুণগতমান বজায় রাখার পদ্ধতি পরিবীক্ষণ করা হয়। কোন আইটেমের কাজ Contract ও Specification এর অনুযায়ী সম্পাদিত না হলে তা বাতিল যোগ্য বলে গণ্য হয়, যার ফটোগ্রাফিক রেকর্ড সংরক্ষণ করে RFI তে লিপিবদ্ধ করে একটি রেজিষ্টারে নথিভুক্ত করতে হয়। পরবর্তীতে CAR (Correction Action Request) প্রচলিত RFI এর মাধ্যমে জারি করে Specification বহির্ভূত কাজ অপসারণ করে পুনরায় Specification অনুযায়ী সম্পাদন করে Nonconformance Report Release (NCR) করতে হয়। প্রতিটি ধাপে Photographic Record সংরক্ষণ করা অত্যাবশ্যক। উপরে বর্ণিত নিয়মতান্ত্রিক কর্ম পদ্ধতিটি বর্ণিত প্রকল্পে অনুসরণ করা হয়নি। আশ্চর্যজনক হলেও সত্য যে, ডকুমেন্ট নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থায় কোন প্রকার NCR register maintain করা হয়নি। যাতে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্প কাজের ৪.৫ বৎসর অতিবাহিত হলেও একটিও NCR ইস্যু করা হয়নি অর্থাৎ প্রকল্প এর সকল কাজ Contract ও Specification অনুযায়ী সম্পাদিত হয়েছে। যাহা সম্পূর্ণরূপে অসম্ভব ব্যাপার। যেমন: ইটা, বালু,

পাথর, রড, সিমেন্ট ইত্যাদি সাইটে পরিবহন করার পর পরীক্ষা করে গুণগতমান অনুযায়ী ১০০% Qualify সাধারণত করেনা। কিংবা কোন আইটেমের সম্পাদিত কাজ ১০০% Specification অনুযায়ী কখনও হয়না কিন্তু কাজ Specification বহির্ভূত হতে পারে। এই সকল বাতিলকৃত কাজ সমূহ NCR Register এর নথিভুক্ত করে পরবর্তীতে CAR জারি করে Specification অনুযায়ী সংশোধন করা হয়। কাজের গুণগতমান বজায় রাখায় এই পদ্ধতিটি উক্ত প্রকল্পে অনুসরণ করা হয় নাই বলে প্রতিয়মান হয় (অনু: ৩.২)।

### **Embankment এর Side slope সংরক্ষণ করা**

নূতন মাটির বাঁধ নির্মাণের পর ১:২ slope সংরক্ষণ করে ঘাস লাগিয়ে রেলয়ের মাটির dyke কিংবা বাঁধ সংরক্ষণ করার কথা থাকলেও প্রকল্পে কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার উক্ত পদ্ধতি অনুসরণ করেননি। ফলে রেলওয়ে এমবাংকমেন্টে রেইন কাট হয়ে ব্যাপক ক্ষয়ক্ষতি হয়েছে। পরিদর্শন করার প্রাক্কালে ক্ষতিগ্রস্থ মাটির বাঁধ জরুরী ভিত্তিতে মেরামতের পরামর্শ করা হয় (অনু: ৩.২)।

### **Test Frequency পরিপালন সংক্রান্ত প্রতিবেদন**

মাঠপর্যায়ে পরিদর্শনকালে প্রকল্পের on site testing laboratory-তে বিদ্যমান কাগজপত্র পরীক্ষা হয়। উল্লেখ্য যে, যে কোন প্রকল্প কাজের গুণগতমান এর যথার্থতা ও সঠিকতা নিশ্চিত করনের লক্ষ্যে চুক্তিপত্রের স্পেসিফিকেশনে item অনুযায়ী কতটি টেস্ট সম্পাদন করা হবে তার একটি সুনির্দিষ্ট সংখ্যা উল্লেখ করা থাকে। যাহাকে Test frequency পরিপালন হিসাবে গণ্য করা হয়। পরিদর্শনকালে এই পর্যন্ত সম্পাদিত কাজের কিংবা material এর Testing frequency register পরিবীক্ষণের জন্য পেশ করতে প্রকল্প পরামর্শকের Team Leader কে অনুরোধ করা যায়। কিন্তু প্রকল্প পরামর্শক টিম/টিম লিডার তা দেখাতে ব্যর্থ হন। ইহাতে নিশ্চিত হয় যে, বর্ণিত প্রকল্পে কাজের গুণগত মান এর সঠিকতা নিশ্চিত করণে Test frequency অনুসরণ করা হয়। অর্থাৎ কাজের গুণগতমান বজায় রাখায় সুস্পষ্ট ঘাটতি রয়েছে। পরামর্শ প্রদান করা হয় যে, সম্পাদিত কাজ এবং অসম্পাদিত কাজ সমূহের গুণগত মান বজায় রাখার লক্ষ্যে Test Frequency সম্পূর্ণরূপে পরিপালন করার জোড় তাগিদ দেয়া হয়(অনু: ৩.২)।

### **ভূমির ব্যবহার অধিকার জটিলতা**

বনানী থেকে কমলাপুর পর্যন্ত ঢাকা এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে (First Dhaka Elevated Expressway) রেললাইনের ওপর দিয়ে নির্মাণের কাজ চলমান আছে। ফলে উক্ত সেকশনে এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ের পিলার নির্মাণের কাজ ক্রমান্বয়ে শেষ হওয়ার পর অত্র প্রকল্পের এমবাংকমেন্ট নির্মাণ কাজ শুরু করা হবে। ফলে বিদ্যমান প্রকল্পের কাজে বিলম্ব হবে মর্মে অনুমিত হচ্ছে (অনু: ৩.১৬)।

### **৫.৭ প্রকল্পের ক্রয়/ কার্যক্রম সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ**

#### **৫.৭.১ পণ্য ক্রয়/সংগ্রহ পর্যালোচনা**

পণ্য ক্রয় ও কার্যক্রম খ্যাত মোট ৮ টি দরপত্র প্যাকেজ রয়েছে। উক্ত প্যাকেজ GD1 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২০০.০০ লক্ষ টাকা। উক্ত প্যাকেজ ৩টি ডাবলকেবিন পিকআপ,ক্রয়ের সংস্থান রাখা হয়েছে উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ OTM (LTM) পদ্ধতিতে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্যাকেজ GD2 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২৮০.০০ লক্ষ টাকা, উক্ত প্যাকেজ ৮টি ডাবলকেবিন পিকআপ, ২টি মাইক্রো বাস ক্রয়ের সংস্থান রাখা হয়েছে উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ OTM (LTM) পদ্ধতিতে করা হয়েছে, প্যাকেজ GD3 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২৮৪৫.০০ লক্ষ টাকা, উক্ত প্যাকেজ Heavy Duty Broad Gauge Temping Machine ক্রয়ের সংস্থান রাখা হয়েছে। উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ OTM (ICT) পদ্ধতিতে করা হয়েছে। প্যাকেজ GD-4, GD-5, GD-6, GD-7, GD-8,এর ক্রয় / সংগ্রহ RFQ পদ্ধতিতে পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হয়েছে। প্যাকেজ গুলির প্রাক্কলিত মূল্য যথাক্রমে ৩.০০ লক্ষ টাকা, ৬.৫০ লক্ষ টাকা, ৫.০০ লক্ষ টাকা, ৩.৫০ লক্ষ টাকা, এবং ৮.০০ লক্ষ টাকা(অনু: ৩.৫)।

#### **৫.৭.২ পূর্ত কাজ ক্রয়/সংগ্রহ পর্যালোচনা**

প্রকল্পের পূর্তকাজ ক্রয় / সংগ্রহের জন্য ১ম সংমোখিত ভিপিপিতে ২টি দরপত্র প্যাকেজ অনুমোদন করা হয়েছে। প্যাকেজ WD1 যার প্রাক্কলিত মূল্য ৭০১৩২.৫৬ লক্ষ টাকা; প্যাকেজ WD1 এর ক্রয় / সংগ্রহ OTM/ICT এর মাধ্যমে সম্পন্ন হয়েছে। উক্ত প্যাকেজটি CCGP (Cabinet Committee in Government Purchase) কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

প্যাকেজ WD2 যার প্রাক্কলিত মূল্য ১২৯০৮.৫৬ লক্ষ টাকা; প্যাকেজ WD2 এর ক্রয় / সংগ্রহ OTM/ICT পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হবে। উক্ত প্যাকেজটি CCGP (Cabinet Committee in Government Purchase) কর্তৃক অনুমোদিত হবে(অনু: ৩.৫)।

### ৫.৭.৩ সেবা ক্রয়/সংগ্রহ পর্যালোচনা

প্রকল্পের সেবা ক্রয় / সংগ্রহের জন্য ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে ১টি দরপত্র প্যাকেজ অনুমোদন করা হয়েছে। প্যাকেজ SD1 এর প্রাক্কলিত মূল্য ২৪৪৮.৬০ লক্ষ টাকা। উক্ত প্যাকেজটি Quality Based Selection (QBS) with short listing (ICB) পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হয়েছে। এই প্যাকেজটি প্রকল্পের কাজের নকশা, ডিজাইন এবং নির্মাণ কাজের সুপারভিশন ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। উক্ত ক্রয় / সংগ্রহ এর কাজটি CCGP কর্তৃক অনুমোদিত (অনু: ৩.৫)।

### ৫.৮ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মেয়াদ ও জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

বিদ্যমান প্রকল্পের পূর্তকাজের ডিজাইন ও নির্মাণ কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে গত ২৮ মে ২০১৫ তারিখে ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির সুপারিশের প্রেক্ষিতে ৪৬৫৩.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয় ১৪.০২.২০২৩ মেয়াদে কাজটি সম্পাদনের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ২ জুন ২০১৭ তারিখে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান AARVEE-AYESA JV এর সহিত অতিরিক্ত মহাপরিচালক (অবকাঠামো) বাংলাদেশ রেলওয়ে, রেলভবন, ঢাকা-১০০০ কাজটি সম্পাদনের লক্ষ্যে চুক্তি সম্পাদিত হয়। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান প্রকল্পের নকশা ও ড্রয়িং কাজের জন্য ৬ মাস, নির্মাণ কাজের সুপারভিশন এর জন্য ২৪ মাস এবং Defect liability period ১২ মাস মোট কার্যকাল ৪২ মাস(অনু: ৩.৪)।

### ৫.৮.২ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প সাইটে ৫ জন ইন্টারন্যাশনাল (ইন্ডিয়ান) বিভিন্ন অভিজ্ঞ প্রকৌশলী, ১৭ জন স্থানীয় অভিজ্ঞ প্রকৌশলী এবং ৫ জন দক্ষ কর্মীসহ মোট ২৭ জন দক্ষ প্রকৌশলী ও জনবল রয়েছে। প্রকল্পটির পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের তালিকানুযায়ী ৫ জন Indian বিভিন্ন অভিজ্ঞ প্রকৌশলী, ১৭ জন স্থানীয় অভিজ্ঞ প্রকৌশলী এবং ৫ জন দক্ষ কর্মীসহ মোট ২৭ জন দক্ষ প্রকৌশলী ও জনবল রয়েছে। বিশেষ করে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জনবলের তালিকানুযায়ী উল্লেখিত জনবল থাকলেও সরেজমিন পরিদর্শন কালে জনবলের স্বল্পতা পরিলক্ষিত হয়েছে (অনু: ৩.৪)।

### ৫.৯ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জনবল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পটির ঠিকাদারের তালিকানুযায়ী ২ জন বিভিন্ন অভিজ্ঞ প্রকৌশলী ২৩ জন, ৩ জন ফোরম্যান, ১০৭ জন কর্মী, ২৫ জন অস্থানীয় কর্মীসহ মোট ১৫৮ জন জনবল রয়েছে। বিশেষ করে ঠিকাদারের জনবলের তালিকানুযায়ী উল্লেখিত জনবল থাকলেও সরেজমিন পরিদর্শন কালে জনবলের স্বল্পতা পরিলক্ষিত হয়েছে (অনু: ৩.৪)।

### ৫.১০ ঠিকাদারের সাইট টেস্টিং ল্যাবরেটরী পরিদর্শন ও মূল্যায়ন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

বিদ্যমান প্রকল্পের গুরুত্বপূর্ণ কার্যক্রম হল পূর্তকাজ। ঠিকাদারের ল্যাবরেটরিতে নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামাল যেমন Cube/Cylinder, পাথর, বালি, সিমেন্ট, ও এডমিক্সার, Concrete Workability, Concert Mix Design ইত্যাদি পরীক্ষা করা হয় এবং যে সমস্ত পরীক্ষা সাইট ল্যাবরেটরীতে হয় না সেগুলো ওয় পক্ষের পরিষ্কাগারে পরীক্ষার মাধ্যমে নিশ্চিত করা হচ্ছে। ঠিকাদারের ল্যাবরেটরীসমূহ অনুমোদিত ল্যাবরেটরী দ্বারা কিংবা BAB অথবা BSTI অথবা BMTL হতে ল্যাব সমূহের সনদ নেওয়া যেতে পারে। পরিদর্শনকালে আরো দেখা যায় যে, Contractor Testing Laboratory তে RFI Register, NCR Register, Test Frequency Register, ITP Register ইত্যাদি চুক্তির শর্তানুযায়ী Professionally পরিচালন করা হচ্ছে না(অনু: ৩.১.৫ ও ৩.২)।

### ৫.১১ প্রকল্পের নির্মাণ কাজের এবং মালামালের মান নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

মালামাল এবং কাজের QC/QA প্রকল্পের বাস্তবায়নে খুবই গুরুত্বপূর্ণ। নির্মাণ কাজে নিয়োজিত ঠিকাদারের QC/QA এর জন্য ব্যাপক পরিকল্পনা রয়েছে যা CSC দ্বারা মনিটরিং করা হয়। প্রকল্পে ব্যবহৃত মালামালসমূহ পরীক্ষা নিরীক্ষার পর প্রকল্পের বিভিন্ন কাজে ব্যবহার করা হয়ে থাকে। একাধিকবার প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়েছে। ব্যবহৃত মালামালের গুণাগুণ পরীক্ষা (ল্যাবরেটরী টেস্ট রিপোর্ট) পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, সংশ্লিষ্ট দলিলাদী, QA/QC পর্যালোচনা এবং ল্যাবরেটরি ও মাঠ পর্যায়ের পরীক্ষা নিরীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফল পর্যালোচনা করে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পের পূর্তকাজসমূহ যথাযথ স্পেসিফিকেশন ও কাজের গুণগতমান বজায় রেখে সম্পন্ন হচ্ছে(অনু: ৩.১.৫)।

### ৫.১২ টেস্ট ফ্রিকোয়েন্সি রেজিস্টার প্রতিপালন সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের প্যাকেজ WD1 Test Frequency Register চুক্তিপত্র অনুযায়ী সঠিক পদ্ধতি অনুসরণ করে পরিপালন করা হচ্ছে না। Test Frequency Register যথাযথ পদ্ধতি অনুসরণ করে Specification অনুযায়ী test frequency প্রতিপালন করে কাজের গুণগত মান Contract ও Specification অনুযায়ী বজায় রাখতে হবে(অনু: ৩.১.৫)।

### ৫.১৩ ম্যাটেরিয়ালস সোর্স এ্যাপ্রুভাল সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

যে কোন মালামাল ব্যবহার কিংবা আমদানী করার পূর্বে উক্ত মালামালের Source Approval একটি অত্যাাবশ্যকীয় বিষয়। আমদানীযোগ্য মালামালের ক্ষেত্রে Company কিংবা Manufacturer অনুমোদন করা হয়েছে। আমদানী করার পূর্বে Source-Test করে Source অনুমোদন প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়েছে। Third Party/ Independent Inspection Agency(IIA) কর্তৃক আমদানী করার আগেই যাচাই-বাছাই ও পরীক্ষা করা হয়।

পরিদর্শনকালে দেখা যায় প্রকল্পে ব্যবহৃত হচ্ছে imported by india -এর পাথর, যেমন পাকুর ,এক্ষেত্রে Source Approval পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে। পাথর আমদানী করার পর স্থানীয়ভাবে Contractors on-site Laboratory তে পরীক্ষা করা হচ্ছে। Source Approval পদ্ধতি অনুসরণের মাধ্যমে কাজের গুণগত মান বজায় রেখে কাজ পরিচালনা করার পরামর্শ প্রদান করা হয়েছে(অনু: ৩.২)।

### ৫.১৪ Rejected Materials Yard (Quarantine Yard) সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প পরিদর্শনকালে প্রয়োজনীয় পরীক্ষায় অকৃতকার্য মালামাল আলাদা করে রাখার কোন Quarantine yard প্রস্তুত করা হয়নি। বিষয়টি কাজের গুণগত মান বজায় রাখার পদ্ধতি অনুসরণে ব্যত্যয় হিসাবে বিবেচিত হয়েছে(অনু: ৩.১.৪ ও ৪.২.২)।

### ৫.১৫ কর্ম পদ্ধতি ও কাজের গুণগতমান নিয়ন্ত্রণ ও রেজিস্টার সংরক্ষণ সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

পরিদর্শনকালে ঠিকাদারের On-Site Testing Laboratory-তে কোন RFI, NCR, ITP ও Test frequency রেজিস্টার, কংক্রিট মিক্সড ডিজাইন, এবং মালামালের অনুমোদনপত্র ডকুম্যান্ট ইত্যাদি সাইটে সংরক্ষণ করা হচ্ছেনা। এগুলো সাইটে নিয়মিতভাবে সংরক্ষণ করার জন্য পরামর্শ প্রদান করা হয়েছে (অনু: ৩.১.৫)।

### ৫.১৬ স্টিয়ারিং কমিটির সভা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

বিদ্যমান প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নের ও ব্যবস্থাপনার জন্য ১৪ সদস্য বিশিষ্ট ১টি স্টিয়ারিং কমিটি গঠন করা হয়েছে। মার্চ ২০২৩ পর্যন্ত ৮টি স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে (১০ বছরের অধিক সময় পর্যন্ত)। ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী পিএসসি সভা ৪১ টি করে হওয়ার কথা। প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভার কার্যবিবরণী অনুযায়ী প্রয়োজন অনুসারে অথবা প্রতি ৩ মাসে ১ বার কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হওয়া অত্যাাবশ্যক (অনু: ৩.১৩)।

### ৫.১৭ প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

বিদ্যমান প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার জন্য ১২ সদস্য বিশিষ্ট ১টি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটি গঠন করা হয়েছে। মার্চ ২০২৩ পর্যন্ত মোট ৪টি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে (১০ বছরের অধিক সময় পর্যন্ত)। ডিপিপির অনুযায়ী পিআইসি ৪১টি করে হওয়ার কথা। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা কমিটির কার্যবিবরণী অনুযায়ী প্রয়োজন অনুসারে অথবা প্রতি ৩ মাসে ১ বার কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হওয়া অত্যাাবশ্যক(অনু: ৩.১৩)।

### ৫.১৮ পরিবেশগত কার্যক্রম ও পেশাগত স্বাস্থ্য সুরক্ষা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান কর্তৃক চুক্তি মোতাবেক পরিবেশগত কার্যক্রম করা হচ্ছে না। ঠিকাদার কর্তৃক প্রকল্প এলাকায় কর্মরত শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্য সুরক্ষার বিষয়টি স্বাস্থ্য সুরক্ষা বিশেষজ্ঞ নিয়মিত তদারকি করা হচ্ছে না (অনু: ৩.১৯)।

### ৫.১৯ লগফ্রেম সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

বিদ্যমান প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে উল্লেখিত লগফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য লগফ্রেম উল্লেখিত কার্যক্রম মোতাবেক কাজের গুণগতমান বজায় রেখে বাস্তবায়নের অভিপ্রায়ে প্রকল্পের কাজ চলমান আছে। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কাজ গুলি বাস্তবায়িত হলে সেকশনাল ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি পাবে। রাজধানী ঢাকার সহিত আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হবে; বর্ধিত ট্রাফিক চাহিদা পূরণ হবে; যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের ট্রেন সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে; এবং যাতায়াত সময় ও খরচ হ্রাস পাবে (অনু: ৩.৯)।



## ৫.২০ এক্সিট প্লান / Sustainability Plan

ঠিকাদারের সহিত চুক্তি মোতাবেক প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার ১ (এক) বছর রক্ষণাবেক্ষণ করবে এবং পরবর্তীতে তারা প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রেললাইন, ব্রিজ ও যাবতীয় ভৌত অবকাঠামো বাংলাদেশ রেলওয়ের নিকট হস্তান্তর করবে। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই সেতু ও ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ (১০০ বছর) সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ১.১১)।

## ষষ্ঠ অধ্যায়

### সুপারিশমালা ও উপসংহার

#### ৬.১ সুপারিশমালা

১. বিদ্যমান প্রকল্পের টেক্সট- জয়দেবপুর সেকশনে ব্যবহৃত ব্যালাস্ট সাইজ ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশনের চেয়ে বড় পরিলক্ষিত হয়। বড় সাইজের ব্যালাস্ট বাছাইপূর্বক স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ব্যালাস্ট ব্যবহার করতে হবে (অনু: ৩.১.৪);
২. মে, ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৮৩৩৯১.২৭ লক্ষ টাকা ও বাস্তব অগ্রগতি ৬৩.৭৫%। কিন্তু চুক্তির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী মে, ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত বাস্তব অগ্রগতি হওয়ার লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৮৬.৩৬%। সে হিসেবে চুক্তি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় বাস্তব অগ্রগতি ২২.৬১% কম হয়েছে। বাস্তব অগ্রগতি অর্জনের জন্য যত্নপাতি ও জনবলের মোবাইলাইজেশন বৃদ্ধি করতে হবে (অনু: ৩.১.৩);
৩. ১ম সংশোধিত ডিপিপি-তে অর্ন্তভুক্ত কাজ সংশোধিত মেয়াদ অনুযায়ী সম্পন্ন করতে হলে বাস্তবায়ন কাজে তৎপরতা/তদারকী বৃদ্ধি করে সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করতে হবে (অনু:৩.১.৪);
৪. প্রকল্পটি সমাপ্তির পর ডুয়েলগেজ ট্র্যাক, মেজর সেতু, কালভার্ট, প্লাটফর্ম নির্মাণ, ফুটওভার ব্রিজ ও স্টেশন বিল্ডিং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রক্ষণাবেক্ষণ পরিকল্পনা পূর্ব থেকে প্রণয়ন করে সে মোতাবেক পরিপালন করতে হবে (অনু:১.১১ ও ৫.২০);
৫. কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করার জন্য RFI Register, NCR Register, Test Frequency Register, ITP Register ইত্যাদি সঠিক পদ্ধতি অনুসরণ করে পেশাগতভাবে পরিচালনা করতে হবে (অনু: ৩.১.৫ ও ৫.১২);
৬. প্রকল্প এলাকায় নির্মাণকালীন স্থানে রাতে প্রয়োজনীয় আলোর ব্যবস্থা ও পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে (অনু: ৩.১.৫ ও ৪.২.২);
৭. প্রকল্পের সাইট অফিসে পরিদর্শনকারী কর্মকর্তার মতামত প্রদানের জন্য পরিদর্শন বই রাখতে হবে (অনু: ৩.১.৫);
৮. প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনায় তদারকির জন্য নিয়মিতভাবে PSC ও PIC সভা করা যেতে পারে(অনু:৩.১৩, ৫.১৬ ও ৫.১৭);
৯. ব্যালাস্ট পরিমাপে ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী মেইন লাইনে ৪৯ মি: মি: বা ১৯.৬০% কম পাওয়া গেছে। কম পাওয়া ব্যালাস্টের বিষয়ে ঠিকাদার কতৃক প্রকল্পের কাজ হস্তান্তরের পূর্বে যাচাই বাছাই করে বুঝে নিতে হবে (অনু:৩.১.৫, ও ৫.৬);
১০. ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে যথাযথভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পাদনপূর্বক বাস্তবতার নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করতে হবে যেন প্রকল্প সংশোধন পরিহার করে নির্ধারিত প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয় (অনু: ৫.১);
১১. ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণ পরিকল্পনা পূর্ব থেকেই গ্রহণ করা যেতে পারে এতে প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় ও ব্যয় সাশ্রয় হবে (অনু: ৩.১৬ ও ৫.৭)।
১২. প্রকল্পের কর্মকর্তা ও কর্মচারীগণের Personel Safety পরিপালন (PPE দ্বারা) এবং Workplace Safety (সুরক্ষা) অত্যাবশ্যকীয় করণীয় হিসাবে পরিপালন করা; (অনু: ৩.১৯)

১৩. পরিবেশের বিধিমালা পরিপালন করে প্রকল্পের কাজ সম্পাদন করা। রেলওয়ে বাঁধে Rain cut জনিত সমস্যা নিরসনকল্পে ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ব্যবস্থা Dust Blowing নিরসনের লক্ষ্যে নিয়মিত পানি ছিটানো ব্যবস্থা করে জনস্বাস্থ্যের সুরক্ষার ব্যবস্থা করা; (অনু: ৪.২.২ ও ৫.৫)
১৪. উক্ত প্রকল্পের ত্রুটি বিচ্যুতি (Deviation)গুলো সমন্বয় করে সংশোধন করা এবং বর্ণিত ত্রুটি বিচ্যুতিসমূহ Lesson Learn হিসাবে নথিভুক্ত করে রেলওয়ের ভবিষ্যত প্রকল্পসমূহে পুনরাবৃত্তি না হওয়া সংক্রান্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা।
১৫. চালুকৃত লাইনে Mechanical Tamping এর ব্যবস্থা জরুরী ভিত্তিতে করা যেতে পারে। উহাতে Rail Track এর স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি পাবে।
১৬. চালুকৃত ১০.৫৬ কি:মি: রেল লাইনের উপর দিয়ে ৫০,০০০ মে: টন Load বহনের পর Distressing এর ব্যবস্থা করা যেতে পারে। স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ২৯ ডিগ্রি সে: - ৩৪ ডিগ্রি সে: তাপমাত্রার মধ্যে Distressing করে Alumino Thermite Welding করে রেল প্রান্তদ্বয় জোড়া লাগানোর ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

## ৬.২ উপসংহার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় এর বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ কর্তৃক প্রকল্প চলাকালীন সময়ে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ একটি গুরুত্বপূর্ণ ও কার্যকরী পদক্ষেপ। গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের রেলপথ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাংলাদেশ রেলওয়ের কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের কাজ চলমান আছে। চলমান প্রকল্পের কাজের গুণগতমান, সার্বিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি, বাস্তবায়ন সমস্যাসহ বিবিধ বিষয়সমূহ পর্যালোচনা-পর্যবেক্ষণ করে সুপারিশ করা হয়েছে। উক্ত সুপারিশগুলি বাস্তবায়িত হলে প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য-সেকশনাল ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি, ইন্টারসিটি ট্রেন, মালবাহী ট্রেন ও কন্টেইনার ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি, যাত্রীদের যাতায়াত সময় ও খরচ হ্রাস এর আঞ্চলিক রেলযোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সম্ভবপর হবে এবং ভবিষ্যতে বাস্তবায়িতব্য প্রকল্প বাস্তবায়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। এ নিবিড় পরিবীক্ষণের সুপারিশের প্রযোজ্য (Applicable) অংশ অনুযায়ী আলোচ্য চলমান প্রকল্পটির এবং ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পসমূহের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ/সংস্থা কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

## রেফারেন্স

- ১। প্রকল্পের মূল ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি;
- ২। প্রকল্পের মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন;
- ৩। প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর;
- ৪। আইএমইডি প্রতিবেদন।

## সারণি

<u>সারণি নং</u>	<u>বিবরণ</u>	<u>পৃষ্ঠা নম্বর</u>
সারণি-১.১	প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল	২
সারণি-১.২	প্রকল্পের অবস্থান	২
সারণি-১.৩	প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের তথ্যাদি	৪
সারণি ১.৪	প্রকল্পের মূল ও সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক অর্থায়নের অবস্থা	৪
সারণি-১.৫	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি	৮
সারণি-১.৬	প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা (চুক্তি অনুযায়ী)	৯
সারণি-১.৭	ক্রয় পরিকল্পনা কার্য	১২
সারণি-১.৮	ক্রয় পরিকল্পনা সেবা	১৩
সারণি-১.৯	ক্রয় পরিকল্পনা পণ্য	১৪
সারণি-১.১০	প্রকল্পের লগ ফ্রেম	১৫
সারণি-২.১	ধারণাকৃত উপকারভোগি উত্তরদাতার সংখ্যা	১৯
সারণি-২.২	দলীয় আলোচনা (FGD)	২০
সারণি-২.৩	স্থানীয় পর্যায়ে গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)	২০
সারণি-২.৪	কাজের গুণগত মান পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষা	২২
সারণি-২.৫	নিবিড় পরিবীক্ষণের সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা	২৪
সারণি-৩.১	অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়	২৭
সারণি-৩.২	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি	২৮
সারণি-৩.৩	এ্যামবাঙ্কমেন্ট, সাবগ্রেড ও সাব-ব্যালাস্ট এর কাজের তথ্যাদি	৩০
সারণি-৩.৪	রেল ট্রাকের কাজের তথ্যাদি	৩০
সারণি-৩.৫	কংক্রিটের কাজের তথ্যাদি	৩১
সারণি-৩.৬	মেজর ব্রিজের কাজের তথ্যাদি	৩১
সারণি-৩.৭	মাইনর ব্রিজের কাজের তথ্যাদি	৩৩
সারণি-৩.৮	স্টেশন বিল্ডিং এবং প্লাটফর্ম এর কাজের তথ্যাদি	৩৪
সারণি-৩.৯	গুমটি ঘর/ভবন নির্মাণ কাজের তথ্য	৩৫
সারণি-৩.১০	অন্যান্য ভবন নির্মাণ কাজের তথ্য	৩৫
সারণি-৩.১১	প্লাটফর্ম কাজের তথ্য	৩৫
সারণি-৩.১২	প্লাটফর্ম শেড নির্মাণ কাজের তথ্য	৩৬
সারণি-৩.১৩	ফুট ওভার ব্রিজের কাজের তথ্য	৩৭
সারণি-৩.১৪	“A ৯০ lb” টাইপ রেলের প্রোফাইল প্যারামিটার	৩৮
সারণি-৩.১৫	“UIC ৬০ kg” রেলের প্রোফাইল প্যারামিটার	৩৯
সারণি-৩.১৬	ব্যালাস্ট কুশন এর পুরুত্ব	৩৯
সারণি-৩.১৭	প্যাকেজ WD1 এর দরপত্র আহবান	৪৬
সারণি ৩.১৮	প্যাকেজ WD1 এর দরপত্র দাখিল	৪৭
সারণি-৩.১৯	কারিগরি মূল্যায়নের পর দরদাতাদের বিবরণ এর তথ্য	৫০
সারণি-৩.২০	টেকনিক্যালি রেসপনসিভ এর তথ্য	৫০
সারণি ৩.২১	আর্থিক প্রস্তাব উন্মুক্তকরণ এর তথ্য	৫১
সারণি ৩.২২	দরদাতাগণের মূল্যায়িত দরের সর্বনিম্ন হতে ক্রমপর্যায়নুসারে সর্বোচ্চ অবস্থান মোতাবেক তালিকা	৫১
সারণি ৩.২৩	পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ এর প্রয়োগ সংক্রান্ত তথ্য	৫৪

<u>সারণি নং</u>	<u>বিবরণ</u>	<u>পৃষ্ঠা নম্বর</u>
সারণি ৩.২৪	Procurement/Supply Status	৫৪
সারণি ৩.২৫	মূল ডিপিপি এবং ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র মধ্যে প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনার তথ্যাদি	৫৬
সারণি ৩.২৬	প্রকল্পের লগফ্রেম পর্যালোচনা	৫৭
সারণি ৩.২৭	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন	৬১
সারণি ৩.২৮	প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্যাদি	৬২
সারণি-৩.২৯	প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভার তথ্য	৬২
সারণি-৩.৩০	প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য	৬৩
সারণি-৩.৩১	প্রকল্পের বাস্তবায়ন কমিটির সভার তথ্য	৬৬
সারণি-৩.৩২	বাস্তবায়ন কমিটির সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত ও বাস্তবায়নের তথ্য	৬৬
সারণি-৩.৩৩	প্রকল্পের অডিট সম্পাদন ও আপত্তি নিষ্পত্তি সংক্রান্ত তথ্য	৬৮
সারণি-৩.৩৪	উত্তরদাতাগণের পেশাসমূহ	৭১
সারণি-৩.৩৫	উত্তরদাতাগণের বয়স বিশ্লেষণ	৭২
সারণি-৩.৩৬	উত্তরদাতাদের উপজেলা	৭২
সারণি-৩.৩৭	উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা	৭৩
সারণি-৩.৩৮	প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সম্পর্কে ধারণা	৭৩
সারণি-৩.৩৯	বাজার ব্যবস্থার পরিবর্তন	৭৩
সারণি-৩.৪০	কাজ কর্মের ধরণের পরিবর্তন	৭৪
সারণি-৩.৪১	পরিবেশগত কোন পরিবর্তন	৭৪
সারণি-৩.৪২	আয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত বিষয়	৭৪
সারণি-৩.৪৩	ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন	৭৫
সারণি-৩.৪৪	ডুয়েল গেজ ডাবল রেললাইন নির্মাণের ফলে কৃষিজ দ্রব্যাদি বাজারজাতে পরিবহন সুবিধা	৭৫
সারণি-৩.৪৫	ডুয়েল গেজ ডাবল লাইন রেল সেতু তৈরি হওয়ার সময় ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি	৭৫
সারণি-৩.৪৬	যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন ও কর্মসংস্থান সৃষ্টি	৭৬
সারণি-৩.৪৭	কলেজ/বিশ্ববিদ্যালয় ছাত্র-ছাত্রীদের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি	৭৬
সারণি-৩.৪৮	এফজিডি পরিচালনার স্থান তারিখ ও অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা	৭৭
সারণি-৪.১	প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকি এর পর্যালোচনা	৮১

## চিত্র

চিত্র নং	বিবরণ	পৃষ্ঠা নম্বর
চিত্র-১.১	লোকেশন ম্যাপ	৩
চিত্র-৩.১	“A ৯০ lb” টাইপ রেলের প্রোফাইল প্যারামিটার	৩৮
চিত্র-৩.২	“UCI ৯০ Kg” টাইপ রেলের প্রোফাইল প্যারামিটার	৩৮
চিত্র-৩.৩	মাঠ পর্যায়ে ব্যালাস্ট এর অবস্থা পরিদর্শন	৩৯
চিত্র-৩.৪	Stock Yard পরিদর্শন	৪০
চিত্র-৩.৫	মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা পরিচালনা	৭১
চিত্র-৩.৬	দলীয় আলোচনা সভা পরিচালনা	৭৭
চিত্র-৩.৭	নিবিড় সাক্ষাৎকার পরিচালনা	৭৮
চিত্র-৩.৮	স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালা পরিচালনা	৭৯
চিত্র-৩.৯	জাতীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালা পরিচালনা	৮০
চিত্র-সংযোজনী	সংযোজনী-৩ : অবকাঠামো পর্যবেক্ষণের আলোকচিত্র	১১৫

## লেখচিত্র

<u>লেখচিত্র নং</u>	<u>বিবরণ</u>	<u>পৃষ্ঠা নম্বর</u>
লেখচিত্র-৩.১	অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়	২৮



1 (ii) of 2  
**BRTS**  
 Bureau of Research,  
 Testing & Consultancy

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**

Mobile: 01819557954; PABX: (8802) - 5516728-57 Ext. 7226; info: <http://brts.ce.buet.ac.bd>; bd@brts.ce.buet.ac.bd  
 Report verification: <http://verify.ce.buet.ac.bd>

TEST OF DEFORMED M.S. BARS (BDS ISO 6935-2:2016)  
 Sent by: RG ROY, Sr. CC Engineer (Int.)  
 For Acting Team Leader.  
 Project: Construction of Dual Gauge Railway Tracks in Various Places under Bangladesh Railway. (Package No: WD-1)

BRTC No.: 1192-61899ICE22-23; Dt. 23/12/2023  
 Ref.: Aarvee-Ayasa JMDT/JPMC/NO-12023/BUET/1412; Dt. 19/12/2023  
 Date of Test: 30/1/2023

Specimens were NOT PROPERLY SEALED.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Nominal dia.	Actual dia.	Mass Per Unit Length	Average Mass Per Unit Length	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength	Average Yield Strength	Tensile Load	Tensile Strength	Average Tensile Strength	Elongation (%)(Length = 5l)	Average Total Elongation (%)	Bend Test	Bend Test (Separate samples)
1	BSRM XTREME B500 DWR	16	15.7	1.513	1.514	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
2	BSRM XTREME B500 DWR	16	15.7	1.517	1.514	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
3	BSRM XTREME B500 DWR	16	15.7	1.512	1.514	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
4	BSRM XTREME B500 DWR	12	11.9	0.873	0.874	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
5	BSRM XTREME B500 DWR	12	12.0	0.869	0.874	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
6	BSRM XTREME B500 DWR	12	11.9	0.873	0.874	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
7	BSRM XTREME B500 DWR	10	10.0	0.615	0.614	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
8	BSRM XTREME B500 DWR	10	10.0	0.614	0.614	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
9	BSRM XTREME B500 DWR	10	10.0	0.614	0.614	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory

Conversion factor: 1.0 MPa = 14.30 ksi. Strengths are based on nominal area.

BDS ISO 6935-2:2016 Weight Requirements, Nominal Area (Table 3)

Bar dia. (mm)	6	8	10	12	14	16	20	25	32	40	50
Nominal cross-sectional area, mm <sup>2</sup>	28.3	50.3	78.5	113	154	201	314	501	785	1256	1963
Nominal mass per unit length, kg/m	0.222	0.297	0.415	0.567	0.777	1.07	1.58	2.48	3.85	5.95	8.87
Weight deviation, %	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8	± 8

Actual diameter of bars are shown for information purpose only. It is not a requirement of BDS ISO 6935-2:2016.  
 Actual diameter is the diameter of a perfectly round plain bar having same mass per unit length.

BDS ISO 6935-2 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Steel Grade	Yield Strength, R <sub>eL</sub> , MPa	Tensile Strength, R <sub>m</sub> , MPa	Elongation, A <sub>5.65</sub> , % (min.)
B42C-B	420	510	14
B42C-DR	420	510	7
B42C-BL	420	510	7
B42C-WR	420	510	7
B42C-A	420	510	7
B42C-DR	420	510	7
B42C-WR	420	510	7
B42C-A	420	510	7
B42C-DR	420	510	7
B42C-WR	420	510	7
B42C-A	420	510	7



01/02/2023  
 01 February 2023

Test performed by:  
 Dr. Md. Shaiful Bari  
 Professor, Dept. of Civil Engg., BUET

Counterigned by:  
 Prof. Dr. Hasib Mohammad Ahsan, Test-in-Charge  
 Dept. of Civil Engg., BUET

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested, if it is recommended that the samples are sent in a secure and sealed cover/container under the signature of a competent authority, in order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**

Mobile: 01618557864; PABX: (8802) - 55167100, 55167226-57 Ext. 7226; Info: <http://buet.ac.bd>; Email: [buet@buet.ac.bd](mailto:buet@buet.ac.bd); Website: <http://www.buet.ac.bd>



**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (ASTM A 615M-18)**

Sent by: RG RDY, Sr. QC Engineer (Int.)

For Acting Team Leader.

Project: Construction of Dual Gauge Railway Tracks in Various Places under Bangladesh Railway. (Package No. WD-1)

BRTC No.: 1192-S1889ICEZZ-23; Dt: 23/1/2023

Ref.: Annex-A/WD1/JPMC/WD-1/2023/BUET/1411; Dt: 18/1/2023

Date of Test: 30/1/2023

Samples were received in SEALED condition.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Bar Design / Nominal dia.	Actual bar dia.	Unit Weight	Average Unit Weight	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength (MPa)	Average Yield or Proof Strength (YS)	Tensile Load	Tensile Strength (TS)	Average Tensile Strength (TS)	Elongation (%) (G. length = 200 mm)	Average Elongation (%)	Bend Test (Separate samples)
1	GPH B500 CWR	16	15.9	1.552	1.554	112	566	890	135	870	870	16	16	Satisfactory
2	GPH B500 CWR	16	15.9	1.556	1.554	111	560	800000 psi	134	895	870	16	16	Satisfactory
3	GPH B500 CWR	16	15.9	1.553	1.554	111	560	800000 psi	135	870	870	16	16	Satisfactory
4	GPH B500 CWR	12	11.8	0.853	0.856	62.8	556	81000 psi	74.3	860	860	15	15	Satisfactory
5	GPH B500 CWR	12	11.8	0.873	0.866	63.2	560	81000 psi	74.7	860	860	15	15	Satisfactory
6	GPH B500 CWR	12	11.8	0.863	0.866	62.8	556	81000 psi	74.3	860	860	15	15	Satisfactory
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ASTM A615M-18 Weight Requirements and Nominal Area of Bars (Table A1.3)

Bar design	Nominal dia., mm	8	10	13	16	20	25	32	38	45	56	68
Yield strength, min., psi [MPa]		60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]
Tensile strength, min., psi [MPa]		75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]	75,000 [518]
Elongation in 8 in. [200 mm], min., %		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Area and weight of 3mm and 22m dia. bars are derived based on principles listed for other sizes in Table A1.3. Measured unit weight shall not be less than 94% of the nominal weight. Nominal bar size is not covered in ASTM A615M-18. Actual dia. and YS/TS ratio are provided for informative purposes only. These are not requirements of ASTM A615M-18. Actual diameter is the diameter of a perfectly rebar plate bar having same mass per unit length.

ASTM A615M-18 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Grade	Grade 88		Grade 75		Grade 60	
	[ksi]	[MPa]	[ksi]	[MPa]	[ksi]	[MPa]
Tensile strength, min., psi [MPa]	88,000 [603]	60,000 [415]	75,000 [518]	60,000 [415]	60,000 [415]	60,000 [415]
Yield strength, min., psi [MPa]	75,000 [518]	60,000 [415]	60,000 [415]	50,000 [345]	50,000 [345]	50,000 [345]
Elongation in 8 in. [200 mm], min., %	10	10	10	10	10	10



24  
NKILFWND  
01/02/2023  
01 February 2023

Test performed by:  
Dr. Md. Shaiful Bari  
Professor, Dept. of Civil Engg.

Countersigned by:  
Prof. Dr. Hasib Mohammed Ahman, Test-In-Charge  
Dept. of Civil Engg., BUET

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested. It is recommended that the samples are sent in a secure and sealed cover/pack/container under the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**

Mobile: 01819557954; PABX: (8002) - 55157100; 55167220-57 Ext. 7226; info: <http://brc.ce.buet.ac.bd/infocms>; Report verification: <http://brc.ce.buet.ac.bd>  
 BRTC No.: 1102-01890CBE22-23; Dt. 23/1/2023  
 Ref.: Aseer-Ayasa J.M.T.JPMCAND-12023/BJ/JET/1412; Dt. 13/1/2023  
 Date of Test: 30/1/2023

**TEST OF DEFORMED N.S. BARS (BDS ISO 6935-2:2016)**  
 Sent by: RG ROY, Sr. QC Engineer (Inf.)  
 For Acting Team Leader.  
 Project: Construction of Durgam Railway Tracks in Varying Phases under Bangladesh Railway. (Package No: WD-1)

Samples were NOT PROPERLY SEALED.

Sl. No.	Frag Mark / Identification	Nominal dia.	Actual dia.	Mass Per Unit Length	Average Mass Per Unit Length	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength $R_{pl}$	Average Yield Strength $R_{pl}$	Tensile Load	Tensile Strength $R_m$	Average Tensile Strength $R_m$	Total Elongation (%)	Average Total Elongation (%)	Bend Test	Rupture Test (Separate samples)
1	BISRM XTREME B500 DWR	32	31.7	6.183	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
2	BISRM XTREME B500 DWR	32	31.7	6.214	6.204	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
3	BISRM XTREME B500 DWR	32	31.9	6.278	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
4	BISRM XTREME B500 DWR	25	24.7	3.748	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
5	BISRM XTREME B500 DWR	25	24.7	3.759	3.755	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
6	BISRM XTREME B500 DWR	20	19.7	2.402	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
7	BISRM XTREME B500 DWR	20	19.7	2.409	2.404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
8	BISRM XTREME B500 DWR	20	19.8	2.411	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
9	BISRM XTREME B500 DWR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BDS ISO 6935-2:2016 Weight Requirements, Nominal Area  $A_n$  (mm<sup>2</sup>)

Weight	M	N	U	V	W	X	Y	Z
100	30.5	35.3	40.1	44.9	49.7	54.5	59.3	64.1
150	45.8	53.0	60.2	67.4	74.6	81.8	89.0	96.2
200	61.1	70.4	79.7	89.0	98.3	107.6	116.9	126.2
250	76.4	87.8	99.2	110.6	122.0	133.4	144.8	156.2
300	91.7	105.4	119.1	132.8	146.5	160.2	173.9	187.6
350	107.0	123.0	139.0	155.0	171.0	187.0	203.0	219.0
400	122.3	140.6	158.9	177.2	195.5	213.8	232.1	250.4
450	137.6	158.4	178.2	198.0	217.7	237.4	257.1	276.8
500	152.9	176.7	196.5	216.3	235.9	255.5	275.1	294.7
550	168.2	195.4	216.2	235.8	255.6	275.4	295.2	315.0
600	183.5	214.1	235.9	255.7	275.7	295.7	315.7	335.7
650	198.8	232.8	255.7	275.8	295.8	315.8	335.8	355.8
700	214.1	251.5	275.8	295.9	315.9	335.9	355.9	375.9
750	229.4	270.2	295.9	316.0	336.0	356.0	376.0	396.0
800	244.7	288.9	316.0	336.1	356.1	376.1	396.1	416.1
850	260.0	307.6	336.1	356.2	376.2	396.2	416.2	436.2
900	275.3	326.3	356.2	376.3	396.3	416.3	436.3	456.3
950	290.6	345.0	376.3	396.4	416.4	436.4	456.4	476.4
1000	305.9	363.7	396.4	416.5	436.5	456.5	476.5	496.5

BDS ISO 6935-2 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Grade	Yield Strength $R_{pl}$ (MPa)	Tensile Strength $R_m$ (MPa)	Elongation $A_{5.0}$ (%)
B490C-R	490	630	14
B490C-WR	490	630	14
B500C-R	500	640	14
B500C-WR	500	640	14
B550C-R	550	690	14
B550C-WR	550	690	14
B600C-R	600	740	14
B600C-WR	600	740	14
B690C-R	690	835	14
B690C-WR	690	835	14
B780C-R	780	930	14
B780C-WR	780	930	14
B880C-R	880	1025	14
B880C-WR	880	1025	14



03/02/2023  
 01 February 2023

Test performed by:  
 Dr. Md. Shefiul Bari  
 Professor, Dept. of Civil Engrg., BUET

Test performed by:  
 Dr. Md. Shefiul Bari  
 Professor, Dept. of Civil Engrg., BUET

Important Note: Samples are supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested. It is recommended that the samples are sent in a secure and sealed container under the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent substitution of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be certified by a duly authorized person.



**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**

Mobile: 01819557964; PAEX: (8802) - 55167100, 55167228-57 Ext. 7226; Infr: <http://www.ce.buet.ac.bd/infr>; Report verification: <http://verify.ce.buet.ac.bd>

1 (R) of 2



**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (ASTM A 615M-16)**

Sent by: RG ROY, Sr. QC Engineer (Inf.)

For Acting Team Leader:

Project: Construction of Dual Gauge Railway Tracks in Various Places under Bangladesh Railway. (Package No: WD-1)

BRTC No.: 1182-81688/CE/22-23; Dt: 23/1/2023

Ref: Aarvee-Ayasa JYOTI/JPC/WD-1/2023/BUET/1412; Dt: 18/1/2023

Date of Test: 30/1/2023

Samples were received in sealed condition.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Bar Design / Nominal dia.	Actual bar dia.	Unit Weight	Average Unit Weight	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength (YS)	Tensile Load	Tensile Strength (TS)	Average Tensile Strength (TS)	TSPYS	Elongation (%) (3. length = 200 mm)	Average Elongation (%)	Bend Test (Separate samples)
1	BSRM XTREME 8500 DWR	16	15.7	1.513	106	540	638	140	895	895	1.30	18	18	Satisfactory
2	BSRM XTREME 8500 DWR	16	15.7	1.517	106	535	635	140	895	895	1.30	18	18	Satisfactory
3	BSRM XTREME 8500 DWR	16	15.7	1.512	106	535	635	140	895	895	1.30	16	16	Satisfactory
4	BSRM XTREME 8500 DWR	12	11.9	0.873	65	575	630	91.8	730	730	1.25	14	14	Satisfactory
5	BSRM XTREME 8500 DWR	12	12.0	0.885	55	575	630	92.3	730	730	1.25	14	14	Satisfactory
6	BSRM XTREME 8500 DWR	12	11.9	0.873	66.8	596	630	93.1	735	735	1.25	13	13	Satisfactory
7	BSRM XTREME 8500 DWR	10	10.0	0.613	49	500	576	57.5	720	720	1.25	14	14	Satisfactory
8	BSRM XTREME 8500 DWR	10	10.0	0.614	45.1	575	576	57.1	720	720	1.25	14	14	Satisfactory
9	BSRM XTREME 8500 DWR	10	10.0	0.614	45.1	570	570	57.1	720	720	1.25	14	14	Satisfactory

Conversion factor: 1.0 MPa = 14.70 psi; 1.0 N/mm<sup>2</sup> = 145 psi. Strengths are based on nominal area.

**ASTM A615M-16 Weight Requirements and Nominal Area of Bars (Table A1.1)**

Bar design	Nominal dia., mm	16	18	20	22	25	28	32	36	40	50
Nominal area, mm <sup>2</sup>		201	251	314	380	471	616	785	1013	1257	1963
Nominal weight, kg/m		2.47	3.14	3.95	4.86	6.10	7.85	10.13	12.86	15.87	24.46

Area and weight of 10m and 20m dia. bars are derived based on principles followed for other sizes in Table A1.1. Actual dia. and TSPYS ratio are provided for information purpose only. These are not requirements of ASTM A615M-16. Actual diameter is the diameter of a perfectly round plain bar having same mass per unit length.

**ASTM A615M-16 Tensile Requirements for Common Steel Grades**

Grade 60	Grade 75		Grade 80	
	ksi	MPa	ksi	MPa
Tensile strength, min. psi (MPa)	90 000 (620)	100 000 (690)	100 000 (690)	105 000 (725)
Yield strength, min. psi (MPa)	75 000 (520)	85 000 (585)	75 000 (520)	80 000 (550)
Elongation in 8 in. (203 mm), min. %	18	18	18	18

**Bar Designation No.**

16, 18, 20	8	7	7	7
22, 25	8	7	7	7
28, 32, 36, 40, 50	7	6	6	6

Countersigned by: Prof. Dr. Habib Mohammed Ahsan, Trust-in-Charge, Dept. of Civil Engg., BUET

Test performed by: Dr. Md. Shahid Bari, Professor, Dept. of Civil Engg., BUET

Date: 01/02/2023

01 February 2023

21

SACQKME14

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

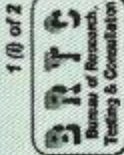
BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

BUET Logo

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**



Mobile: 01619557964; PABX: (8002) - 55167100, 55167226-57 Ext. 7226, info: [help@buet.ac.bd](mailto:help@buet.ac.bd)@buet.ac.bd; Report verification: <http://verify.ce.buet.ac.bd>

**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (ASTM A 615M-16)**  
 Sent by: RG ROY, Sr. QC Engineer (Int.)

For Acting Team Leader.

Project: Construction of Dual Gauge Railway Tracks in Varsity Places under Bangladesh Railway. (Package No: WD-1)

BRTC No.: 1102-41699CE23-23; Dt. 23/10/2023  
 Ref.: Aayee-Ayasa JADT/JPMC/MG-1/2023/BUET/1412; Dt. 18/11/2023  
 Date of Test: 30/11/2023

Samples were received in sealed condition.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Bar Design / Normalized dia.	Actual bar dia.	Unit Weight	Average Unit Weight	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength (MPa)	Average Yield or Proof Strength (MPa)	Tensile Load	Tensile Strength (TS) (MPa)	Average Tensile Strength (TS) (MPa)	TS/YS	Elongation (%)	Average Elongation (%)	Band Test (Separate samples)
1	BSRM XTREME B500 CWR	32	31.7	6.153	491	876	880	880	855	890	880	1.21	17	17	Satisfactory
2	BSRM XTREME B500 CWR	32	31.7	6.214	441	890	880	880	845	875	865000 psi	1.21	19	19	Satisfactory
3	BSRM XTREME B500 CWR	32	31.9	6.276	447	895	880	880	845	880	865000 psi	1.21	16	16	Satisfactory
4	ESRM XTREME B500 DWR	25	24.7	3.748	279	550	565	565	543	700	705	1.27	18	18	Satisfactory
5	ESRM XTREME B500 DWR	25	24.7	3.759	275	555	565	565	545	705	705	1.27	18	18	Satisfactory
6	ESRM XTREME B500 DWR	20	19.7	2.402	175	560	565	565	347	705	715	1.29	16	16	Satisfactory
7	ESRM XTREME B500 DWR	20	19.7	2.402	175	560	560	560	224	715	715	1.29	16	16	Satisfactory
8	ESRM XTREME B500 DWR	20	19.9	2.411	173	560	560	560	223	710	710	1.29	16	16	Satisfactory
9	ESRM XTREME B500 DWR	20	19.9	2.411	173	560	560	560	223	710	710	1.29	16	16	Satisfactory

Compression factor: 1.0 MPa = 1.0 N/mm<sup>2</sup> = 1.45 psi. Strengths are based on nominal area.

ASTM A615M-16 Weight Requirements and Nominal Area of Bars (Table A1.1)

Bar Design	16	18	20	22	25	28	32	36	40	48	60
Bar design	16	18	20	22	25	28	32	36	40	48	60
Nominal dia., mm	16	18	20	22	25	28	32	36	40	48	60
Actual dia., mm	16.0	17.8	19.5	21.2	24.8	27.5	31.2	34.9	38.6	48.0	60.0
Nominal weight, kg/m	1.57	2.00	2.47	2.97	3.81	4.86	6.32	8.17	10.99	14.70	22.99
Actual weight, kg/m	1.57	1.97	2.45	2.95	3.75	4.75	6.20	8.05	10.85	14.60	22.85

Measured unit weight shall not be less than 95% of the nominal weight. Item bar size is not covered in ASTM A615M-16. Area and weight of 6mm and 8mm dia. bars are derived based on principle followed for other sizes in Table A1.1. Actual dia. and TS/YS ratio are provided for informative purpose only. These are not requirements of ASTM A615M-16. Actual diameter is the diameter of a perfectly round plain bar having same cross section.

ASTM A615M-16 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Grade 60	Grade 75		Grade 80	
	ksi	MPa	ksi	MPa
Tensile strength, min. per (100) lb	60	415	75	517
Tensile strength, min. per (100) lb	60	415	75	517
Elongation in 8 in. (203 mm), min., %	16	16	16	16
Bar Designation No.	A615M-16	A615M-16	A615M-16	A615M-16

Complimented by:  
 Prof. Dr. Habib Mohammed Ahsan, Test-in-Charge  
 Dept. of Civil Engng., BUET

Test performed by:  
 Dr. Md. Sherifat Bari  
 Professor, Dept. of Civil Engng.

01/10/2023  
 01/10/2023

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested. It is recommended that the samples are sent in a secure and sealed cover/package/container under the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.



**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**



Moblie: 01819657964; PABX: (8802) - 551671100, 55167228-57 Ext. 7726; Infr: <http://brc.ce.buet.ac.bd/buethome>, Report verification: <http://verify.ce.buet.ac.bd>

**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (BDS ISO 6935-2:2016)**

Sent by: Syed Raashed Mohmood, Acting Team Leader  
 Anvee - Ayesa JV, Tongi, Gazipur.

BRTC No.: 1102-8863/AGEZ-23; Dt. 19/4/2023  
 Ref: Anvee-Ayesa JVDT/JFAC/ND-12023/BUET/1587; Dt. 9/4/2023  
 Date of Test: 15/4/2023

Project: Construction of 3 & 4th Dual gauge Railway Tracks in Dhaka - Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi - Joydebpur section excluding signaling works, Bangladesh Railway. (Package WD-1)

Sl. No.	Fing Mark / Identification	Nominal dia. mm	Actual dia. mm	Mass Per Unit Length (kg/m)	Average Mass Per Unit Length (kg/m)	Yield or Proof Load (kN)	Yield or Proof Strength (MPa)	Tensile Load (kN)	Tensile Strength (MPa)	Average Tensile Strength (MPa)	R <sub>m</sub> / R <sub>eH</sub> %	Total Elongation (%)	Average Total Elongation (%)	Bend Test	Rupture Test (Separate samples)
1	BSRM XTREME B500 DWR	12	11.9	0.671											
2	BSRM XTREME B500 DWR	12	11.9	0.673	0.673										
3	BSRM XTREME B500 DWR	12	11.9	0.674											
4	BSRM XTREME B500 DWR	10	10.0	0.511	0.690										
5	BSRM XTREME B500 DWR	10	9.9	0.503											
6	BSRM XTREME B500 DWR	10	9.9	0.508											

BDS ISO 6935-2:2016 (5) Weight Requirements, Nominal Area etc. (Table 2)

Nominal bar dia., mm	6	8	10	12	14	16	20	25	32	36	45
Nominal cross sectional area, sq mm	28.3	50.3	78.5	113	154	201	314	387	616	864	1624
Nominal mass per unit length, kg/m	0.222	0.386	0.617	0.887	1.21	1.64	2.46	3.38	4.91	6.87	12.67
Permissible deviation, %	±8	±8	±8	±8	±8	±8	±8	±8	±8	±8	±8

20mm dia. bar is not covered in BDS ISO 6935-2:2016. No proportion are defined following the principle used for other bar sizes. Actual diameter of bars are shown for informative purposes only. It is not a requirement of BDS ISO 6935-2:2016. Actual diameter is the diameter of a perfectly round plain bar having same mass per unit length.

BDS ISO 6935-3 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Steel Grade	Yield Strength, R <sub>eH</sub> , MPa		Tensile Strength, R <sub>m</sub> , MPa	
	Min.	Max.	Min.	Max.
B490C-E	470	510	540	630
B490C-F	470	510	540	630
B500C-E	490	530	560	650
B500C-F	490	530	560	650
B500C-E	490	530	560	650
B500C-F	490	530	560	650
B500C-E	490	530	560	650
B500C-F	490	530	560	650
B500C-E	490	530	560	650
B500C-F	490	530	560	650



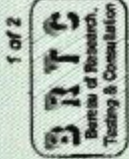
15 April 2023

Test performed by:  
 Dr. Md. Delwar Hossain  
 Professor, Dept. of Civil Engrg., BUET

Countersigned by:  
 Prof. Dr. Haalis Mohammed Akman, Task-In-Charge  
 Dept. of Civil Engrg., BUET, Dhaka-1000, Bangladesh

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested. It is recommended that the samples are sent in a secure and sealed cover/pack/container under the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**



1 of 2

Mobile: 01818657854; PABX: (8802) - 55187100, 55187228-57 Ext. 7228; Inlc: http://brc.os.buet.ac.bd/home, Report verification: http://verfy.ca.buet.ac.bd

**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (ASTM A 615M-16)**

Sent by: Syed Rashid Mahmood, Acting Team Leader  
 Aarvee - Ayesa JV, Tongji, Gazipur.

Project: Construction of 3 & 4th Dual gauge Railway Tracks in Dhaka - Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi - Joydebpur section excluding signaling works, Bangladesh Railway, (Package WD-1)

BRTC No.: 1102-8883/MCE/22-23; Dt. 10/4/2023

Ref.: Aarvee-Ayesa JV/CT/UPM/CWD-12023/BUET/1587; Dt. 04/2/2023

Date of Test: 15/4/2023

Sample were NOT PROPERLY SEALED.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Bar Design / Nominal dia.	Actual bar dia.	Unit Weight	Average Unit Weight	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength	Average Yield or Proof Strength (YS)	Tensile Load	Tensile Strength	TS/YS		Band Test (Separate samples)	
											Average Tensile Strength (TS)	Average Elongation (%)		
1	BSPW XTREME B500 DWR	12	11.9	0.871	0.873	82.5	665	558	80.8	715	720	1.30	18	Satisfactory
2	BSPW XTREME B500 DWR	12	11.9	0.873	0.873	82.5	665	558	81.5	725	(104000 psi)	1.30	15	Satisfactory
3	BSPW XTREME B500 DWR	12	11.9	0.874	0.873	82.5	665	558	80.8	715	715	1.30	15	Satisfactory
4	BSPW XTREME B500 DWR	10	10.0	0.611	0.609	45.3	578	555	55.4	700	685	1.25	14	Satisfactory
5	BSPW XTREME B500 DWR	10	9.9	0.505	0.609	43.2	545	545	54.4	690	(100000 psi)	1.25	14	Satisfactory
6	BSPW XTREME B500 DWR	10	9.9	0.505	0.608	43.2	545	545	54.4	690	690	1.25	14	Satisfactory

ASTM A615M-16 Weight Requirements and Nominal Area of bars (Table A1.3)

Bar dia	10	12	14	16	18	20	22	25	28	32	36	40	50	60
Nominal area, sq mm	101	110	153	201	271	353	452	561	688	835	1005	1197	1496	1963
Nominal weight, kg/m	0.617	0.874	1.21	1.63	2.15	2.81	3.57	4.46	5.49	6.67	7.99	9.46	12.1	15.8

ASTM A615M-16 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Grade	Grade 60		Grade 65		Grade 80	
	ksi	MPa	ksi	MPa	ksi	MPa
Tensile strength, min. psi [MPa]	60 000 [4137]	60 000 [4137]	65 000 [4482]	65 000 [4482]	80 000 [5518]	80 000 [5518]
Yield strength, min. psi [MPa]	55 000 [3793]	55 000 [3793]	60 000 [4137]	60 000 [4137]	75 000 [5171]	75 000 [5171]
Elongation in 8 in. [200 mm], min. %	18	18	18	18	18	18

Conversion factor: 1.0 MPa = 145 psi. Strengths are based on nominal area.



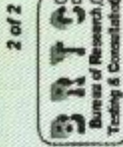
15 April 2023

Test performed by:  
 Dr. Md. Delwar Hussain

Prof. Dr. Haith Mohammad Ahsan, Test-in-Charge  
 Dept. of Civil Engng., BUET, Dhaka-1000, Bangladesh

Important Note: Samples are supplied to us have been tested. BRTS does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested. If it is recommended that the samples are sent in a secure and sealed container under the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**



2 of 2

Mobile: 01619537964; PABX: (8802) - 55167100, 55167228-57 Ext. 7238; fms: http://bnc.ce.buet.ac.bd/cehome, Report verification: http://verity.ce.buet.ac.bd

**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (BDS ISO 6935-2:2016)**

Sent by: Acting Team Leader, Aayees-Ayeesa-IV, Project Management Consultant, DTJ DG Rail Line Project  
 Ward 7, Near Tongi Rail Gate, Ayned TNT Road, East Achnipur, Tongi, Gopson.

Project: Construction of 3rd & 4th Dual Gauge Railway Tracks in Chaka-Tongi Section and Doubling of Dual Gauge Track between  
 Tongi-Joydebpur Section Existing Signaling Works, Bangladesh Railway. (CAP PBDT/BJUP/CAWD-12018).

SRTC No.: 1163-31694CEZ1-22; Dt: 09/12/22  
 Ref.: Aayees-Ayeesa-IV/DTJUP/CAWD-12022/BUET/802; Dt: 07/12/22  
 Date of Test: 18/12/22  
 Contractor/supplier: AFCON-8-KPTL JV.

Samples were received in SEALED condition.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Nominal		Actual		Mass Per Unit Length	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength $R_{eL}$ MPa	Average Yield Strength $R_{eL}$ MPa	Tensile Load	Tensile Strength $R_m$ MPa	Average Tensile Strength $R_m$ MPa	Total Elongation (%)	Average Total Elongation (%)	Band Test	Rebar Test (Separate samples)
		mm	mm	mm	mm											
1	BSRM XTREME B500 DWR	32	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
2	BSRM XTREME B500 DWR	32	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
3	BSRM XTREME B500 DWR	32	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
4	BSRM XTREME B500 DWR	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
5	BSRM XTREME B500 DWR	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
6	BSRM XTREME B500 DWR	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
7	BSRM XTREME B500 DWR	16	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
8	BSRM XTREME B500 DWR	16	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
9	BSRM XTREME B500 DWR	16	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
10	BSRM XTREME B500 DWR	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
11	BSRM XTREME B500 DWR	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory
12	BSRM XTREME B500 DWR	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Satisfactory

BDS ISO 6935-2:2016 (Tensile Requirements, Minimum) Area cm<sup>2</sup> (Table 2)  
 Yield strength  $R_{eL}$  (MPa) (Table 3)  
 Tensile strength  $R_m$  (MPa) (Table 4)  
 Elongation at break  $A_{gt}$  (%) (Table 5)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 6)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 7)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 8)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 9)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 10)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 11)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 12)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 13)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 14)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 15)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 16)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 17)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 18)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 19)  
 Elongation at maximum force  $A_{gH}$  (%) (Table 20)

Steel Grade	Yield Strength $R_{eL}$ (MPa)	Tensile Strength $R_m$ (MPa)	Ductility Requirements	
			$R_{eL}/R_m$	Elongation (%)
B40C-A	400	510	1.13	14
B40C-WR	400	510	1.13	14
B50C-A	500	630	1.26	16
B50C-WR	500	630	1.26	16
B60C-A	600	750	1.25	18
B60C-WR	600	750	1.25	18
B40C-WR	400	510	1.13	14
B50C-WR	500	630	1.26	16
B60C-WR	600	750	1.25	18



28

*[Signature]*

Counter signed by:  
 Prof. Dr. A. B. M. Badruzzaman, Test-in-Charge  
 Dept. of Civil Engrg, BUET

Test performed by:  
 Dr. Md. Abdul Jabir  
 Professor, Dept. of Civil Engrg, BUET  
 18/12/22

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representativeness of the samples required to be tested. It is recommended that the samples are sent in a secure and sealed cover with the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.



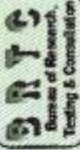
# BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)

## DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING

Mobile: 01816657864; PABX: (8802) - 86167100, 86167228-87 Ext. 7228, Inr: http://buet.ac.bd/home, Report verification: http://verify.ce.buet.ac.bd

### STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY

1 of 2



#### TEST OF DEFORMED M.S. BARS (ASTM A 615M-16)

Sent by: Acting Team Leader, Arwee-Ayeya JV, Project Management Consultant, DTLDG Rail Line Project  
 Ward 7, Near Tongi Rail Gate, Arwee TNT Road, East Ashapore, Tongi, Gajipur.

Project: Construction of 3rd & 4th Dual Gauge Railway Tracks in Dhaka-Tongi Section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi-Vydebag Section Excluding Signaling Works, Bangladesh Railway, (CAF PWD/JRPC/AMW-1/2/1/15)

BRTC No.: 1102-8104-02E21-22; Dt: 8/16/2022

Ref: Arwee-Ayeya JV/JRPC/AMW-1/2/22/ABUET/662; Dt: 8/1/2022

Date of Test: 15/1/2022

Contractor/supplier: AFCON/NS-RPTL JV.

Samples were received in SEALED condition.

Sl. No.	Prog Mark / Identification	Bar Design / Nominal dia.	Actual bar dia.	Unit Weight	Average Unit Weight	Yield or Proof Load	Yield or Proof Strength	Average Yield or Proof Strength (YS)	Tensile Load	Tensile Strength	TSYS		Average Elongation (%)	Elongation (%) (G. length = 200 mm)	Tensile Strength (TS)	Average Tensile Strength (TS)	Brand Test (Separate samples)
											MPa	ksi					
1	B500M XTREME B500 DWR	32	31.6	6.174	447	585	940	582	725	705	1.31	18	Satisfactory				
2	B500M XTREME B500 DWR	32	31.7	6.202	436	640	795000 psi	570	710	710	1.31	18	Satisfactory				
3	B500M XTREME B500 DWR	32	31.8	6.143	420	625	690	553	690	690	1.31	18	Satisfactory				
4	B500M XTREME B500 DWR	25	24.8	3.787	253	618	625	334	680	685	1.32	17	Satisfactory				
5	B500M XTREME B500 DWR	25	24.7	3.773	252	636	765000 psi	344	700	700	1.32	18	Satisfactory				
6	B500M XTREME B500 DWR	25	24.8	3.800	261	665	810000 psi	345	700	700	1.32	17	Satisfactory				
7	B500M XTREME B500 DWR	16	15.8	1.532	114	665	945	145	740	740	1.31	16	Satisfactory				
8	B500M XTREME B500 DWR	16	15.9	1.550	114	665	815000 psi	149	740	740	1.31	16	Satisfactory				
9	B500M XTREME B500 DWR	16	15.8	1.544	113	660	810000 psi	149	740	740	1.31	16	Satisfactory				
10	B500M XTREME B500 DWR	12	11.9	0.875	63	660	810000 psi	81.2	720	720	1.28	13	Satisfactory				
11	B500M XTREME B500 DWR	12	12.0	0.883	63	660	810000 psi	81.2	720	720	1.28	13	Satisfactory				
12	B500M XTREME B500 DWR	12	11.9	0.875	63	660	810000 psi	81.2	720	720	1.28	13	Satisfactory				

Conversion factor: 1.0 MPa = 1.0 N/mm<sup>2</sup> = 1.45 psi. Strengths are based on nominal area.

ASTM A615M-16 Weight Requirements and Rounded Area of Bars (Table A1.1)

Bar Design / Nominal dia., mm	16	18	20	22	25	28	32	36	40	45	50
Nominal area, cm <sup>2</sup>	201	251	314	380	462	561	673	801	947	1118	1307
Standard weight, kg/m	2.47	3.14	3.95	4.82	5.95	7.25	8.77	10.5	12.5	14.7	17.1
Weighted unit weight, kg/m	2.47	3.14	3.95	4.82	5.95	7.25	8.77	10.5	12.5	14.7	17.1

Area and weight of bars and 22mm dia. bars are defined based on principle followed for other sizes in Table A1.1. Actual dia. and 75% yield are provided for informative purposes only. These are not requirements of ASTM A615M-16. Actual diameter is the diameter of a perfectly round plain bar having same mass per unit length.

ASTM A615M-16 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Grade 60	Grade 75	Grade 85	
Yield strength, min. psi (MPa)	60 000 (414)	75 000 (517)	85 000 (586)
Tensile strength, min. psi (MPa)	70 000 (483)	85 000 (586)	100 000 (689)
Elongation in 8 in. (200 mm), min. %	18	18	18

Bar Designation No. 10, 12, 16, 20, 24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56

24, 28, 36, 45, 50, 56



Test performed by: Dr. Md. Akbar, Jati  
 Professor, Dept. of Civil Engg.

Counterchecked by: Prof. Dr. A. B. M. Badruzzaman, Test-In-Charge  
 Dept. of Civil Engg., BUET

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representativeness character of the samples required to be tested. It is recommended that the reports are sent in a secure and sealed copy to the contractor under the signature of a competent authority. In order to avoid fraudulent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.

**BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)**  
**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING**  
**STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY**



Mobile: 01819557964, PABX: (8802) - 65167100, 55167228-57 Ext. 7226, Info: <http://lic.ced.buet.ac.bd>, <http://www.ce.buet.ac.bd>

**TEST OF DEFORMED M.S. BARS (BDS ISO 6935-2:2016)**

Sent by: RG ROY, Sr. OC Engineer (Inf.)

For Acting Team Leader.

Project: Construction of Dual Gauge Railway Tracks in Variety Places under Bangladesh Railway. (Package No: WD-1)

BRTC No.: 1102-R1899ICE22-23; Dt. 23/1/2023

Rel.: Aravive-Ayasa A/DT/JPMC/WD-1/2023/BUET/1411; Dt. 19/1/2023

Date of Test: 30/1/2023

Samples were NOT PROPERLY SEALED.

Sl. No.	Frog Mark / Identification	Nominal dia. mm	Actual dia. mm	Mass Per Unit Length kg/m	Average Mass Per Unit Length kg/m	Yield or Proof Load kN	Yield or Proof Strength $R_{p0.2}$ MPa	Average Yield Strength $R_{p0.2}$ MPa	Tensile Load kN	Tensile Strength $R_m$ MPa	Average Tensile Strength $R_m$ MPa	Total Elongation (%) (Length = 5G)	Average Total Elongation (%)	Bond Test	Rebond Test (Separate samples)
1	GPH B500 CHAR	16	15.9	1.652											Satisfactory
2	GPH B500 CHAR	16	15.9	1.646	1.694										Satisfactory
3	GPH B500 CHAR	16	15.9	1.553											Satisfactory
4	GPH B500 CHAR	12	11.8	0.873	0.868										Satisfactory
5	GPH B500 CHAR	12	11.9	0.873											Satisfactory
6	GPH B500 CHAR	12	11.8	0.853											Satisfactory

BDS ISO 6935-2:2016 Tensile Requirements, Nominal Area,  $A_n$  (mm<sup>2</sup>)  
 Nominal bar dia, mm: 16, 12, 14, 16, 20, 22, 25, 28, 32, 36, 40  
 Nominal gross section area,  $A_g$  (mm<sup>2</sup>): 201, 157, 178, 201, 271, 314, 385, 461, 519, 608, 678, 764  
 Nominal mass per unit length,  $M_n$  (kg/m): 2.59, 1.99, 2.22, 2.59, 3.32, 3.92, 4.61, 5.20, 5.94, 6.70, 7.46  
 Tensile strength,  $R_m$  (MPa): 475, 510, 550, 580, 620, 660, 700, 740, 780, 820, 860, 900  
 Yield strength,  $R_{p0.2}$  (MPa): 355, 355, 355, 355, 355, 355, 355, 355, 355, 355, 355, 355  
 Actual diameter of bars are shown for informative purpose only. It is not a requirement of BDS ISO 6935-2:2016.  
 Actual diameter in the diameter of a particular round plain bar having same mass per unit length.

BDS ISO 6935-2 Tensile Requirements for Common Steel Grades

Steel Grade	Yield Strength, $R_{p0.2}$ (MPa)	Tensile Strength, $R_m$ (MPa)	
		Min.	Max.
B420C-A	420	510	630
B460C-WR	460	550	670
B500C-R	500	600	740
B500C-WR	500	600	740
B500C-R	500	600	740
B500C-WR	500	600	740
B500C-R	500	600	740
B500C-WR	500	600	740
B500C-R	500	600	740





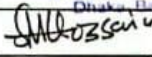
01/02/2023  
 01 February 2023




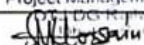
Test Understood by:  
 Dr. Md. Shafiq Bari  
 Professor, Dept. of Civil Engrg., BUET



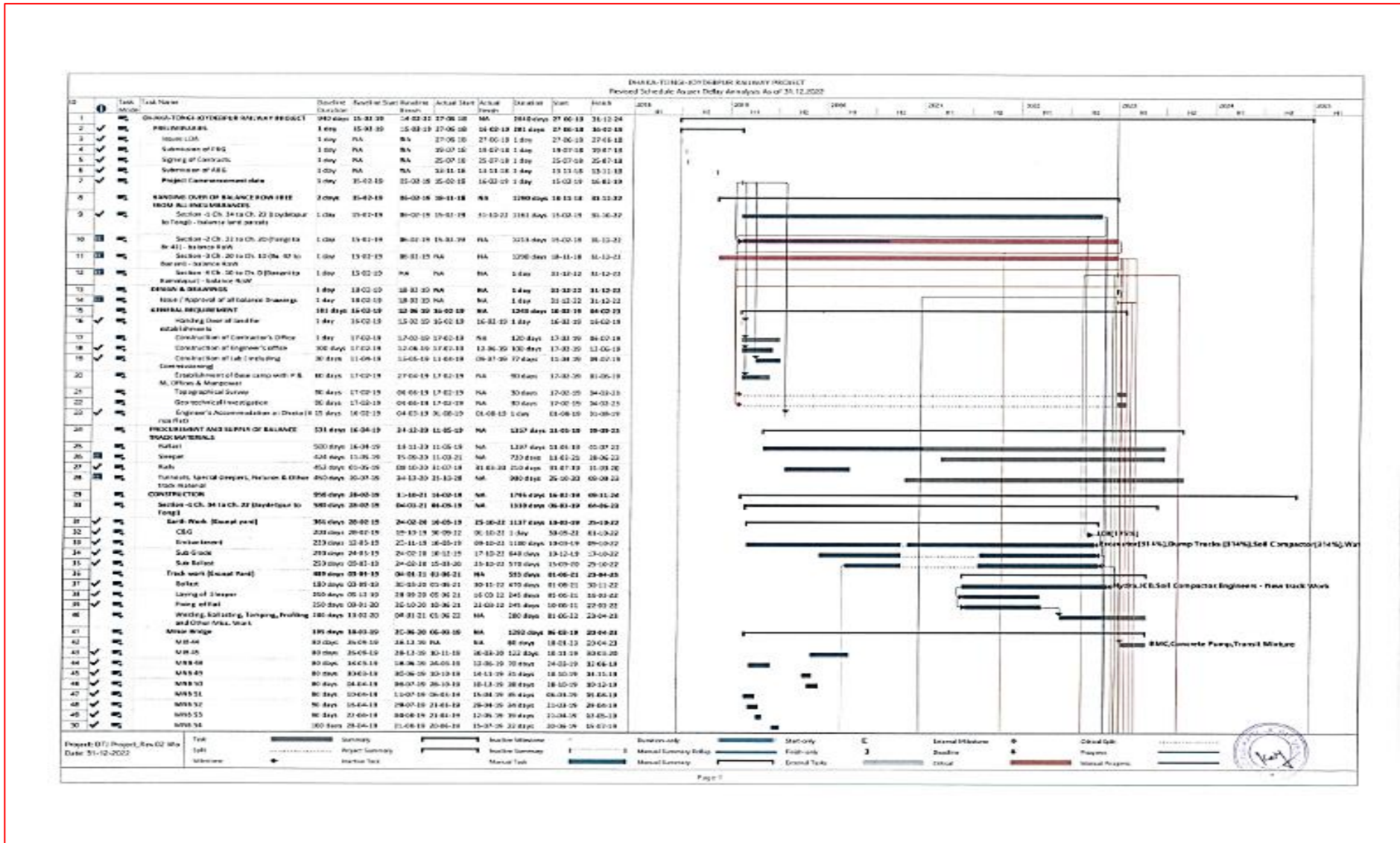
Countersigned by:  
 Prof. Dr. Hossain Mohammed Alauddin, Test-in-Charge  
 Dept. of Civil Engrg., BUET

Important Note: Samples as supplied to us have been tested. BRTC does not have any responsibility as to the representative character of the samples required to be tested. It is recommended that the samples are sent in a secure and sealed container/cover under the signature of a competent authority. In order to avoid frequent fabrication of test results, this report has been printed on a security paper. It is also recommended that the test results be collected by a duly authorized person.

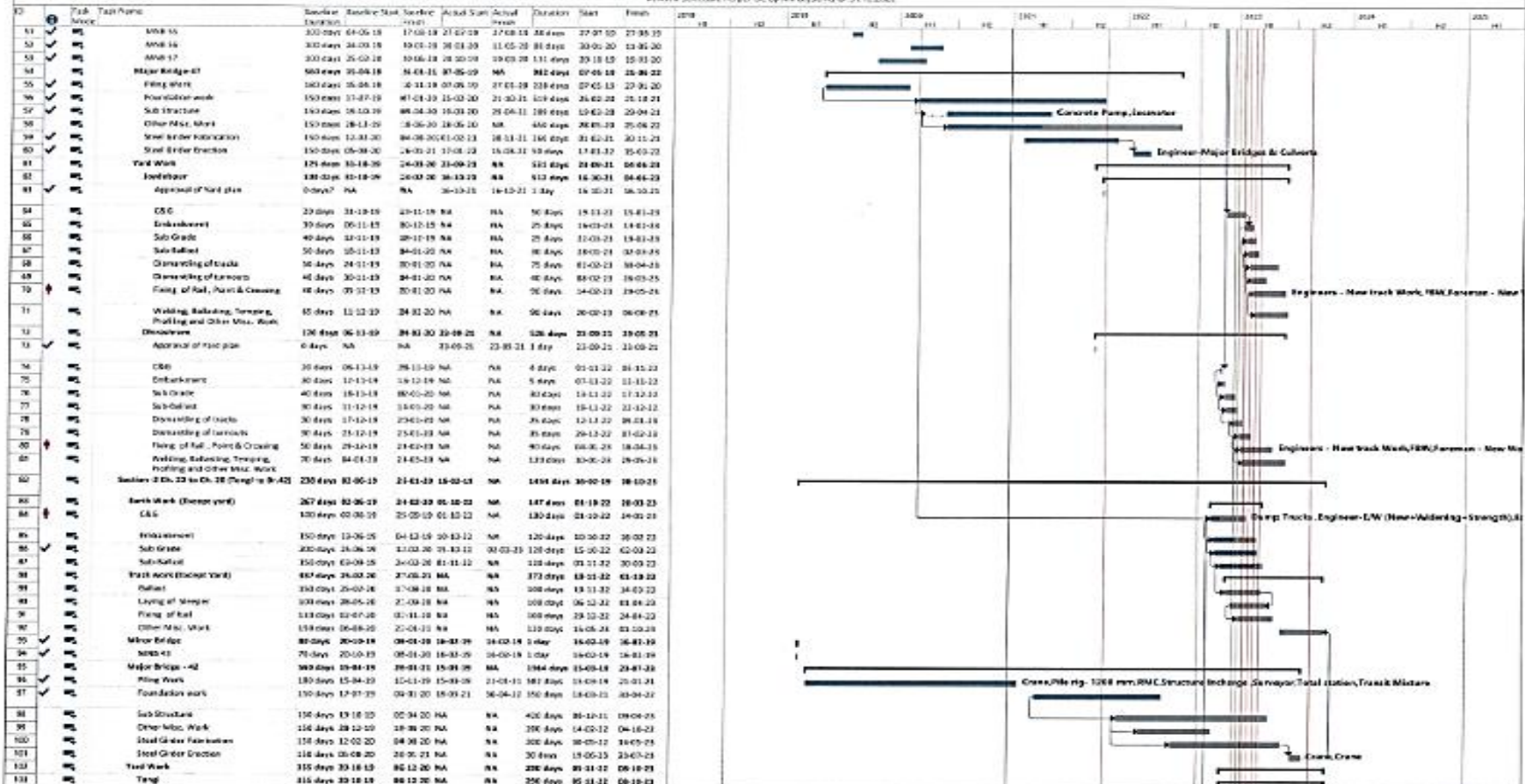
	Client : Bangladesh Railway, Kamalapur, Dhaka	OF	4.1				
	Contractor : Afcons - KPTL JV	Revision	0				
	Engineer : Aarvee Associates - Ayasa JV	Date	22.02.2019				
PROJECT	WD-1 Construction of 3rd & 4th Dual gauge Railway Tracks in Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi - Joydebpur section excluding signaling works, Bangladesh Railway.						
<b>COMPRESSIVE STRENGTH OF CONCRETE CUBES / CYLINDERS (IS : 516 - 1959)</b>							
Concrete Mix / Grade	: C 25 (MCRM)	Date of Casting	: 16-03-2023				
Grade of Cement	: 52.5 (CEM1)	Date of Testing	: 08-08-2023				
Location / Structure	: Ch: 16+100-120	Concrete Qty. (Cum)	: 18.50				
Part of Structure	: Retaining Wall	Area of Cylinder	: 17673.7 mm <sup>2</sup>				
Results of Compressive Strength (days)	: 145	Volume of Cylinder	: 5303.57 cc				
Cube No./ Id.	Weight (gm.)	Density (gm/cc)	Load at failure (X) (KN.)	Corrected Load (Y) (KN)	Compressive Strength N/mm <sup>2</sup>	Average Strength (N/mm <sup>2</sup> )	
4	13840	2.610	675.0	671.4	37.99	37.99	
Remarks : Calibration factor, $Y = (0.994 \times X) + 0.4169$							
For Contractor				For Engineer			
NAME:	SANJAY B. KHOLAM MANAGER QA/QC			NAME:	(Mr. Sankar Prasad) Jr. Quality Control Engineer (Nill) Aarvee-Ayasa JV		
DESIGNATION:	AFCONS-KPTL JV			DESIGNATION:	Project Management Consultants DTJ DG Railway Project Dhaka, Bangladesh		
SIGNATURE:				SIGNATURE:			
DATE:	08.04.23			DATE:	08.04.23		

 	Client : Bangladesh Railway, Kamalapur, Dhaka	QF	4.1				
	Contractor : Afcons - KPTL JV	Revision	0				
	Engineer : Aarvee Associates - Ayesa JV	Date	22.02.2019				
PROJECT	WD-1 Construction of 3rd & 4th Dual gauge Railway Tracks in Dhaka-Tongi section and Doubling of Dual Gauge Track between Tongi - Joydebpur section excluding signaling works, Bangladesh Railway.						
<b>COMPRESSIVE STRENGTH OF CONCRETE CUBES / CYLINDERS (IS : 516 - 1959)</b>							
Concrete Mix / Grade	: C 25 (MCRM)	Date of Casting	: 09-03-2023				
Grade of Cement	: 52.5 (CEM1)	Date of Testing	: 08-04-2023				
Location / Structure	: Ch 14+830-790	Concrete Qty. (Cum)	: 4.90				
Part of Structure	: RCC Ballast Wall	Area of Cylinder	: 17673.7 mm <sup>2</sup>				
Results of Compressive Strength (days) :	30	Volume of Cylinder	: 5303.57 cc				
Cube No./ Id.	Weight (gm.)	Density (gm/cc)	Load at failure (X) (KN.)	Corrected Load (Y) (KN)	Compressive Strength N/mm <sup>2</sup>	Average Strength (N/mm <sup>2</sup> )	
4	12780	2.410	555.0	552.1	31.25	31.25	
Remarks : Calibration factor, $Y = (0.994 \times X) + 0.4169$							
<b>For Contractor</b>				<b>For Engineer</b>			
NAME:	SANJAY B. KHOLAM			NAME:	(Md. Sanowar Hossain)		
DESIGNATION:	MANAGER QA/QC AFCONS-KPTL JV			DESIGNATION:	Jr. Quality Control Engineer (Natl.) Aarvee-Ayesa JV Project Management Consultants		
SIGNATURE:				SIGNATURE:			
DATE:	08.04.23			DATE:	08.04.2023		

সংযোজনী- ২: ঠিকাদারের কর্ম পরিকল্পনা চার্ট



OMAHA-ROCKY MOUNTAIN RAILWAY PROJECT  
 Revised Schedule As per Delay Analysis As of 31.12.2022



Project: OTR Project\_Eng-02.xls  
 Date: 31-12-2022

Task Summary: [Symbol] Summary [Symbol] Sub-structure [Symbol] Domain only [Symbol] Main only [Symbol] External Masters [Symbol] Critical Path [Symbol] Manual Summary [Symbol] Manual Summary [Symbol] Manual Summary [Symbol] External Tools [Symbol] Critical

Page 2

DHAKA-DURGAPUR RAILWAY PROJECT  
 Revised Schedule Power Delay Analysis As of 31.12.2022

ID	Task Name	Duration	Start	Finish	2018	2019	2020	2021	2022	2023
184	Approval of tenders	5 days	05-11-22	05-11-22						
185	C&G	10 days	14-01-23	24-01-23						
186	Contractors	20 days	26-01-23	26-01-23						
187	Sub-grade	40 days	06-02-23	23-03-23						
188	Sub-ballast	40 days	24-02-23	06-04-23						
189	Ballast	48 days	25-02-23	09-06-23						
190	Laying of Sleeper	48 days	03-03-23	15-06-23						
191	Fixing of Rail, Point & Crossing	150 days	14-03-23	03-09-23						
192	Working, Befitting, Tempering, Proofing and Other Misc. Work including trials	120 days	23-03-23	09-09-23						
193	Section 3 Ch. 28 to Ch. 30 (Bans to Remains)	600 days	13-09-23	11-09-24						
194	Earth Work (Excavation)	104 days	01-09-23	25-01-24						
195	C&G	100 days	13-09-23	08-01-24						
196	Embankment	100 days	25-09-23	20-01-24						
197	Sub-Grade	200 days	13-10-23	01-02-24						
198	Sub-Ballast	100 days	24-10-23	23-01-24						
199	Track work (Sleepers)	240 days	03-11-23	20-02-24						
200	Ballast	150 days	03-11-23	24-02-24						
201	Laying of Sleeper	150 days	14-11-23	02-02-24						
202	Fixing of Rail	100 days	12-11-23	08-01-24						
203	Other Misc. Work	150 days	20-12-23	23-02-24						
204	Misc. Work	240 days	03-12-23	08-02-24						
205	M&B (Completed)	100 days	02-12-23	26-02-24						
206	M&B (Not required / Location to be finalized)	30 days	13-12-23	23-01-24						
207	M&B (In progress)	100 days	06-12-23	06-02-24						
208	M&B (Proposed)	80 days	21-02-24	27-02-24						
209	M&B (Completed)	50 days	08-02-24	27-02-24						
210	M&B (Completed)	40 days	19-02-24	27-02-24						
211	M&B (Completed)	40 days	21-02-24	04-03-24						
212	M&B (Completed)	40 days	01-03-24	04-03-24						
213	Need M&B	400 days	08-03-24	11-03-24						
214	Minor works	400 days	08-03-24	04-03-24						
215	C&G	40 days	08-10-23	14-11-23						
216	Embankment	40 days	16-10-23	26-10-23						
217	Sub-Grade	120 days	08-11-23	07-01-24						
218	Sub-Ballast	120 days	18-11-23	17-01-24						
219	Ballast	90 days	30-11-23	28-12-23						
220	Laying of Sleeper	110 days	29-12-23	26-01-24						
221	Fixing of Rail, Point & Crossing	80 days	05-01-24	05-01-24						
222	Working, Befitting, Tempering, Proofing and Other Misc. Work	100 days	05-01-24	30-01-24						
223	Dhaka Cart Yard	210 days	20-01-24	12-02-24						
224	C&G	80 days	20-01-24	25-02-24						
225	Embankment	100 days	05-02-24	05-02-24						
226	Sub-Grade	120 days	21-02-24	25-02-24						
227	Sub-Ballast	100 days	15-01-24	06-01-24						
228	Ballast	100 days	27-01-24	15-01-24						
229	Laying of Sleeper	80 days	13-02-24	13-02-24						
230	Fixing of Rail, Point & Crossing	120 days	03-02-24	23-02-24						
231	Working, Befitting, Tempering, Proofing and Other Misc. Work	100 days	19-02-24	19-02-24						
232	Section 4 Ch. 19 to Ch. 8 (Bans to Remains)	104 days	09-02-24	19-02-24						
233	Earth Work (Excavation)	210 days	09-02-24	07-03-24						

Project ID: Project\_Raw02 V04  
 Date: 31-12-2022

Task: Summary, Report Summary, Name Task  
 Resource: Resource Summary, Manual Task

Duration only, Manual Summary/Setup, Manual Summary

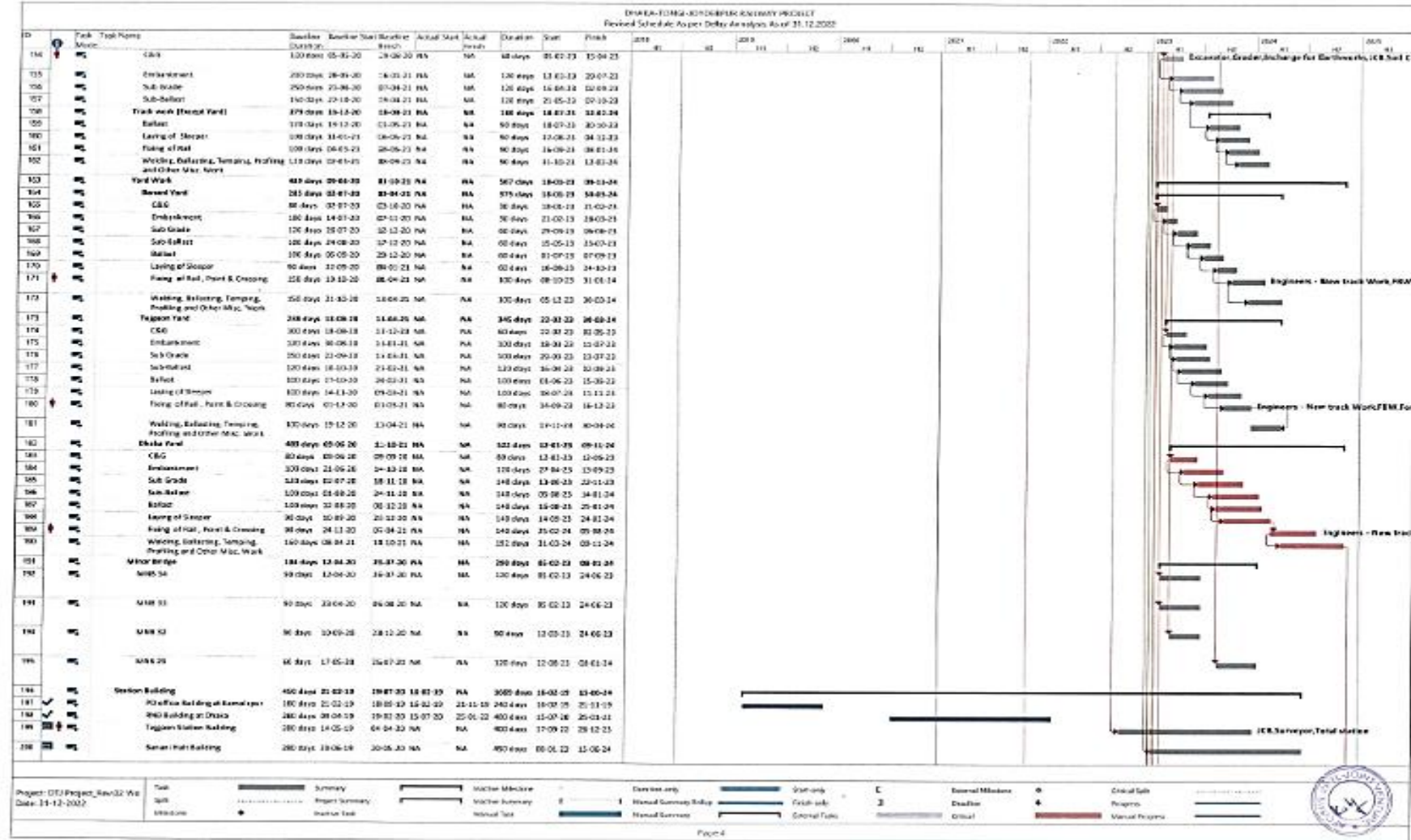
Start only, End only, Grand Total

External Milestone, Deadline, Group

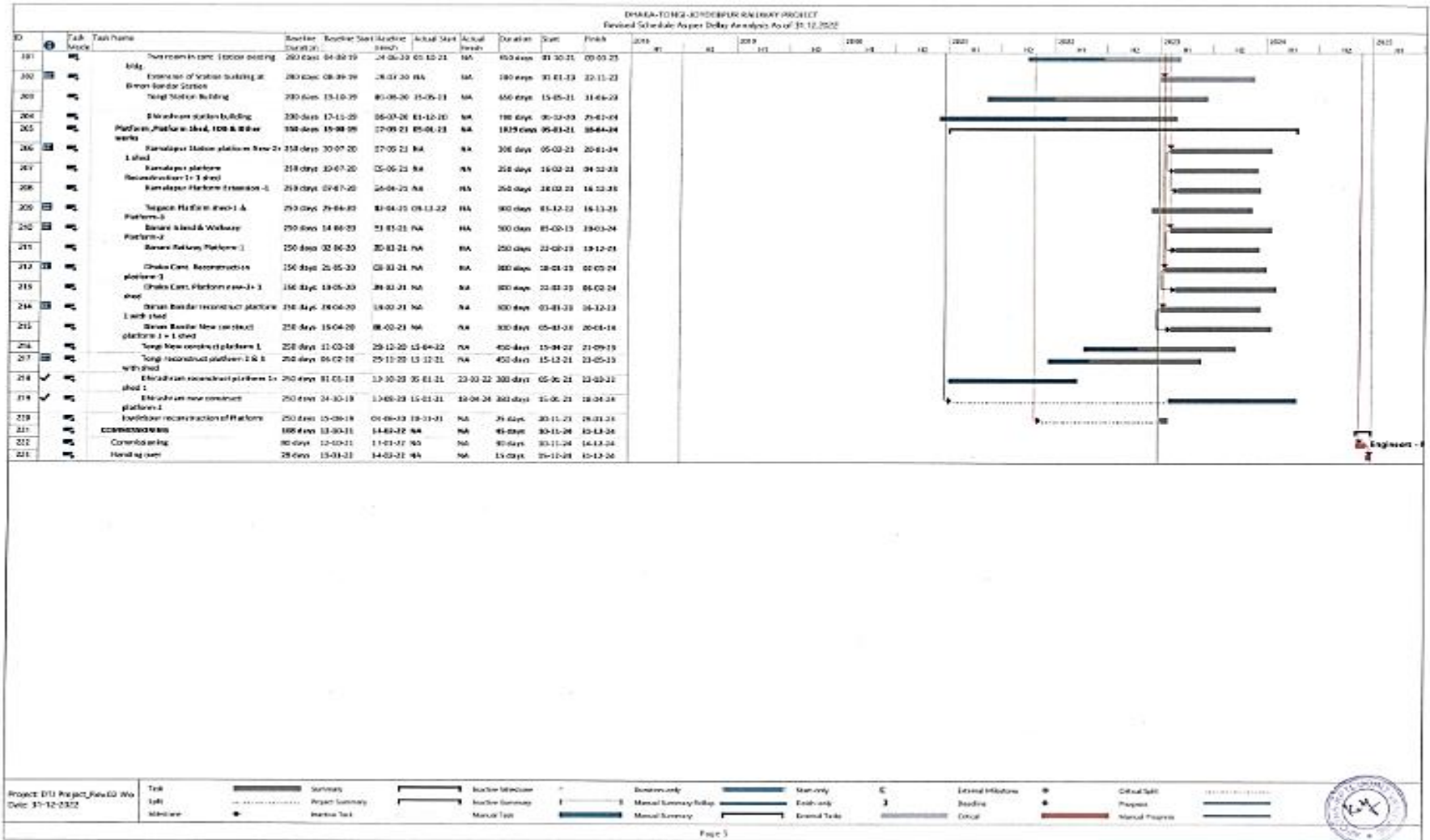
Critical Path, Progress, Manual Progress



Fig 3







সংযোজনী- ৩: অবকাঠামো পর্যবেক্ষণের আলোকচিত্র



চিত্র: ১-প্রকল্পে ব্রিজের কাজ পরিদর্শন ও পরীক্ষণ



চিত্র: ২-প্রকল্পে স্টেশন বিল্ডিং এর কাজ পরিদর্শন ও পরীক্ষণ



চিত্র: ৩- ল্যাবরেটরীতে স্যাম্পল সংগ্রহ ও পরীক্ষণ



টিএমএসএল কন্সালটিং লিঃ এন্ড



টি এইচ ডিজাইন এন্ড ডেভেলোপমেন্ট কন্সালট্যান্ট জেভি

কমন এপার্টমেন্ট#ডি-১(ফেম তলা), প্লট#৩৩, রোড#১৩  
মেইন রোড, রূপনগর আ/এ, মিরপুর, ঢাকা-১২১৬, বাংলাদেশ।

ফোনঃ +৮৮০১৬৭২৩৮৩৩৮১, +৮৮০১৯২৪৮৪৫৪৯৮

ই-মেইলঃ [tmslconsultingltd@gmail.com](mailto:tmslconsultingltd@gmail.com)