প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন
বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প

প্রণয়নে
আহসান জাকির
ব্যক্তি পরামর্শক

মূল্যায়ন সেক্টর
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

জুন ২০১৭

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প

সমীক্ষক
আহসান জাকির

আইএমইডি'র কর্মকর্তাবৃন্দ
জনাব সুফিয়া আতিয়া যাকারিয়া
মহাপরিচালক
জনাব মো: গোলাম কবীর
পরিচালক
জনাব মুহাম্মদ মোস্তফা হাসান
উপ-পরিচালক

মূল্যায়ন সেক্টর
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

জুন ২০১৭

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

সূচিপত্র

ক্রমিক	বিষয়	পৃষ্ঠা নং
	সূচিপত্র	i-iii
	নির্বাহী সারসংক্ষেপ	iv-v
	Abbreviation	vi
	প্রথম অধ্যায় প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ ও আনুষঙ্গিক তথ্যাবলি	
১.০	ভূমিকা	১
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের অবস্থান	৩
১.৩	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	৩
১.৪	প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন	4
১.৫	প্রকল্পে অর্থায়ন	৪
১.৬	প্রকল্প বাস্তবায়নকাল	৪
১.৭	প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা	৪
	দ্বিতীয় অধ্যায় পরামর্শকের কার্যপরিধি ও মূল্যায়ন পদ্ধতি	
২.১	ভূমিকা	৫
২.২	পরামর্শকের কার্যপরিধি	৫
২.৩	সমীক্ষার স্থান নির্ধারণ	৬
২.৪	নমুনার আকার নির্ধারণ	7
২.৫	তথ্যপ্রদানকারী নির্বাচন	৭
২.৬	জরিপের প্রশ্নমালা প্রণয়ন	৯
২.৭	তথ্য সংগ্রহ	10
২.৮	SWOT Analysis	১০
২.৯	প্রকল্প কার্যক্রম টেকসই করার প্রক্রিয়া গ্রহণ	১1
২.১০	তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা	১1
	তৃতীয় অধ্যায় প্রকল্পের আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি পর্যালোচনা	
৩.০	ভূমিকা	১২
৩.১	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ও সার্বিক বাস্তবায়ন	১২
৩.২	বছরভিত্তিক অর্থ ছাড়	১4
৩.৩	পরিকল্পিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	14
	চতুর্থ অধ্যায় প্রকল্পের আওতায় ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	
৪.০	ভূমিকা	১5
৪.১	ডিপিপি’র সংস্থান	১5
৪.২	ডেমু সংগ্রহ/ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	১5

ক্রমিক	বিষয়	পৃষ্ঠা নং
৪.৩	পণ্য সরবরাহ ও মূল্য পরিশোধ	১9
৪.৪	মতামত	১9
৪.৫	প্রকল্পের সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন	19
	পঞ্চম অধ্যায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	
৫.০	ভূমিকা	20
৫.১	ডেমু ট্রেন চলাচল পর্যালোচনা	20
৫.২	বাংলাদেশ রেলওয়েতে পরিচালিত ডেমু ট্রেন	20
৫.৩	রুট ভিত্তিক ডেমু ট্রেন চলাচল পর্যালোচনা	21
5.4	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন	২৩
৫.৫	ডেমু ট্রেনের রুট পুন:নির্ধারণের প্রস্তাব	24
৫.৬	ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা	২৪
5.7	ডেমু ট্রেনের জ্বালানী ব্যয়	২৬
৫.৮	প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম/সুবিধাদি টেকসই করার লক্ষ্যে সুপারিশ	২৬
৫.৮.১	ঢাকা শহরের অধিবাসীদের চাপ ও যানজট নিরসনের প্রস্তাবনা	২৬
৫.৮.২	ঢাকার বাইরে থেকে আগত দৈনন্দিন অফিসগামী যাত্রীদের রেলওয়ের মাধ্যম যাতায়াতের জন্য প্রস্তাব।	২৭
৫.৮.৩	ডেমু ট্রেনের মাধ্যমে চট্টগ্রাম শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানোর প্রস্তাব	২৮
৫.৮.৪	বিভাগীয় শহরের সাথে জেলা/উপজেলার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	৩০
	ষষ্ট অধ্যায় SWOT ANALYSIS	
৬.০	ভূমিকা	৩১
৬.১	Strength	৩১
৬.২	Weakness	৩১
৬.৩	Opportunity	৩১
৬.৪	Threat	৩২
	সপ্তম অধ্যায় তথ্য পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	
৭.০	ভূমিকা	৩৩
৭.১	নমুনায়িত যাত্রী প্রদত্ত তথ্য বিন্যাস/বিশ্লেষণ	৩৩
৭.২	ফোকাস গ্রুপ আলোচনা	৫০
৭.৩	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা	৫২
	অষ্টম অধ্যায় পর্যবেক্ষণ	
৮.০	ভূমিকা	৫৫
৮.১	পর্যবেক্ষণ	৫৫
	নবম অধ্যায় সুপারিশ	
৯.০	ভূমিকা	৫৯
৯.০	সুপারিশমালা	৫৯

সংযুক্তি

ক্রমিক	বিষয়
সংযুক্তি-১	যাত্রীদের (সুবিধাভোগী) জন্য প্রশ্নমালা
সংযুক্তি-২	ডেমু প্রসঙ্গে বাংলাদেশ রেলওয়ের নীতি নির্ধারনী পরিবহন বিভাগকে প্রশ্নাবলী
সংযুক্তি-৩	রেলওয়ের লোকোমোটিভ ও যাত্রীবাহী গাড়ীর বয়সভিত্তিক পরিসংখ্যান
সংযুক্তি-৪	রেলওয়ের কর্মকর্তা কর্তৃক ডেমু ট্রেনের রুট নির্ধারণের প্রস্তাব
সংযুক্তি-৫	মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডেমু ট্রেনের রুট নির্ধারণ
সংযুক্তি-৬	বর্তমানে ডেমু ট্রেন চলাচলের রুট
সংযুক্তি-৭	মার্চ ১৭ মাসের নাজিরহাট কমিউটার ও কুমিল্লা থেকে লাকসাম পর্যন্ত ডেমু ট্রেনের যাত্রী পরিবহন ও আয়
সংযুক্তি-৮	ঢাকা থেকে (নারায়নগঞ্জ ব্যতীত) দৈনিক ট্রেন চলাচলের তালিকা
সংযুক্তি-৯	২০০৯ সাল থেকে ঢাকা স্টেশন হতে চলাচলকারী নতুন প্রবর্তিত ট্রেনের তালিকা (নারায়ণগঞ্জ ব্যতীত)
সংযুক্তি-১০	ডেমু ট্রেনের রুট পুন:নির্ধারণের প্রস্তাব
সংযুক্তি-১১	ডেমু ও কনভেনশনাল ট্রেনের মধ্যে জ্বালানী ব্যয়ের তুলনামূলক বিবরণী
সংযুক্তি-১২	Strategic Transport Plan for Dhaka (2015-2035)
সংযুক্তি-১৩	স্বল্প দূরত্বের ট্রেনে টয়লেট না রাখার বিষয়ে রেলপথ বিভাগের সিদ্ধান্ত
সংযুক্তি-১৪	Clean Development Mechanism(CDM) সম্পর্কে তথ্য

নির্বাহী সারসংক্ষেপ

বাংলাদেশ সরকারের নিজস্ব অর্থায়নে বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি জুলাই,২০১১ হতে শুরু হয়ে জুন, ২০১৫ তে শেষ হয়। শহর ও শহরের নিকটবর্তী এলাকার মধ্যে ট্রেন পরিচালনা করে শহর/অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত যাতায়াতের ব্যবস্থা এবং দ্রুত গতিসম্পন্ন ডেমু ট্রেন দ্বারা কম গতিসম্পন্ন প্রচলিত ট্রেন প্রতিস্থাপন করার উদ্দেশ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক রেলওয়ের মিটারগেজ সেকশনে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়। প্রকল্পের সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৬৮৬,৫৮.৮৯ লক্ষ টাকা (স্থানীয় মুদ্রা: ১৭০,১২.৪৭ লক্ষ টাকা এবং বৈদেশিক মুদ্রা: ৫১৬,৪৬.৪২ লক্ষ টাকা)। মোট ৫৯৮,৮৪.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে প্রকল্পের সমূদয় কার্যক্রম সমাপ্ত হয়েছে যা মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের প্রায় ৮৭ শতাংশ। মূলত ডেমু ট্রেন ক্রয়ই ছিল প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রম। ২০ সেট ডেমু ট্রেন ক্রয়ে মোট ব্যয় হয়েছে ৪৫৭,৩৯.২৭ লক্ষ টাকা যা ডিপিপিতে উল্লেখিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের (৪৭৬,২৭.৮৮ লক্ষ টাকা) ৯৬ শতাংশ।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লক্ষ্য অর্জন এবং বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি পর্যালোচনাকরত বাংলাদেশ রেলওয়ে তথা প্রকল্প এলাকায় এর ফলাফল নিরূপণ করার উদ্দেশ্যে এ প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়। প্রকল্পটির অধীনে বিভিন্ন পণ্য/সেবা ইত্যাদি সংগ্রহে বিদ্যমান পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুসৃত হয়েছে কি না তা খতিয়ে দেখা প্রভাব মূল্যায়নের অন্যতম লক্ষ্য। তাছাড়া, প্রকল্পের SWOT পর্যালোচনাকরত প্রকল্পের বিভিন্ন কার্যক্রমের অধিকতর কার্যকরী ও টেকসই ব্যবস্থাপনা এবং ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে গৃহীতব্য পদক্ষেপ সম্পর্কে মতামত প্রদান করাও এ প্রভাব মূল্যায়নের টিওআরভুক্ত একটি কার্যক্রম।

প্রভাব মূল্যায়নের জন্য প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারী ও সেকেন্ডারী উৎস হতে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাইমারী তথ্য মাঠ পর্যায়ে সরাসরি নমুনা জরীপের মাধ্যমে ট্রেনের যাত্রী, স্টেশনের দোকানদার, স্টেশন মাষ্টার, রেলওয়ে গার্ড, রেলওয়ে পুলিশের নিকট থেকে সংগ্রহ করা হয়। প্রাইমারী তথ্যের প্রধান উৎস হিসেবে বিরতি স্টেশনের যাত্রীদেরকে বিবেচনা করা হয়েছে। সে লক্ষ্যে তিনটি বিভাগের নয়টি রুটের ১৭টি বিরতি স্টেশন হতে ৫১০ জন যাত্রীকে দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচনকরত সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহ করা হয়। সেকেন্ডারী তথ্য বিভিন্ন উৎস যেমন, ডিপিপি, প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, দরপত্র দলিল, রেলওয়ের মাঠ পর্যায় হতে যাত্রী পরিবহন, আয়, সময়ানুবর্তিতা, রক্ষণাবেক্ষণ এবং মহাপরিচালকের দপ্তর হতে সংগ্রহ করা হয়েছে। তাছাড়া, পরামর্শকের টিওআর অনুযায়ী ফোকাস গ্রুপ ডিসকাসন (FGD) এবং কর্মশালা আয়োজন করা হয়। ডেমু ট্রেনের যাত্রীদের মতামত, চলাচল, এর রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি বিষয়ে অবহিত হওয়ার জন্য রেলওয়ের ঢাকা, চট্টগ্রাম ও লালমনিরহাট বিভাগে ডেমু ট্রেনে ভ্রমণসহ এ সকল স্থানে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।

প্রভাব মূল্যায়নে প্রকল্পের আওতায় প্রধান ক্রয় কার্যক্রমে অনুসৃত পদ্ধতি পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত যাবতীয় নথি, টেন্ডার ডকুমেন্ট, দরপত্র মূল্যায়ন প্রতিবেদন ইত্যাদি পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় যাবতীয় ক্রয় কার্যক্রমে যথাযথ প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়েছে। ক্রয় কার্যক্রমে পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ অনুসরণে কোনো ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

প্রাইমারী ও অন্যান্য উৎস হতে প্রাপ্ত তথ্যে ডেমু ট্রেনে গ্রীষ্মকালে প্রচন্ড গরম, উঠা নামার অসুবিধা, টয়লেটের প্রয়োজনীয়তা ও অতিরিক্ত যাত্রী ইত্যাদি বিষয় পরিলক্ষিত হয়েছে। প্রাপ্ত এসব তথ্য এবং কারিগরি দিক বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, জানালার ডিজাইনের কারণে যথাযথভাবে বাতাস চলাচল না করায় গ্রীষ্মকালে প্রচন্ড গরম অনুভূত হয়। পরবর্তীতে সংগৃহীত কোচগুলোর জানালার ডিজাইন পরিবর্তন করা হয়েছে। ডেমুর দরজা প্রশস্ত হওয়ায় কারিগরি কারণে এ সকল ট্রেনে উঠা নামা অন্যান্য ট্রেন অপেক্ষা কিছুটা কষ্টকর হলেও প্রকৃতপক্ষে রেলওয়ে স্টেশনের প্লাটফর্ম নিচু হওয়ায় সকল ট্রেনেই উঠা নামা কষ্টকর। যাত্রীবাহী কোচের ফ্লোরের সম উচ্চতায় প্লাটফর্ম হলে সকল ট্রেনেই যাত্রীদের ট্রেনে উঠা নামা সহজ হবে। স্বল্প দুরত্ব ও ঘন ঘন চলাচলের কারণে প্রতিনিয়ত টয়লেট পরিস্কার করা সম্ভব হয় না বিধায় দুর্গন্ধমুক্ত রাখার জন্য এ ধরনের ট্রেনে টয়লেটের ব্যবস্থা

না রাখার জন্য ১৯৯০ সালে রেলপথ বিভাগের সিদ্ধান্ত আছে। তাই এ ক্ষেত্রে প্রত্যেকটি স্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী করা আবশ্যক। বর্তমানে দুটি সেট একত্র করে ট্রেন পরিচালনা করা হলে ঢাকা নারায়ণগঞ্জ ব্যতীত অন্যান্য রুটে যাত্রীদের স্থান সংকুলানের সমস্যা হবে না। তবে সার্বিকভাবে ভবিষ্যতে ডেমু সংগ্রহকালে তিনটির স্থলে পাঁচটি কোচ দ্বারা ট্রেন সেট করা বিবেচনা করা যেতে পারে।

বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়েতে ১২টি রুটে চলাচলকারী ট্রেনগুলোর মধ্যে চট্টগ্রাম-লাকসাম, চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, পার্বতীপুর-লালমনিরহাট ও পার্বতীপুর-পঞ্চগড় রুটে ডেমু ট্রেনগুলো প্রত্যাশা অনুযায়ী চলাচল করছে। দুই সেট ডেমুদ্বারা ঢাকা-নারায়নগঞ্জ অফিস যাতায়াতকালীন সময়ে যাত্রীদের স্থান সংকুলান হয় না। Single লাইন হবার কারণে কম সময়ের ব্যবধানে ঘন ঘন ট্রেন চালনা সম্ভব না হওয়ায় কম গুরুত্বপূর্ণ সময়ে ডেমু দ্বারা ৬ (ছয়) জোড়া ট্রেন চালানো হলেও যাত্রী ও আয় বিবেচনায় এ রেক দুটির যথাযথ ব্যবহার হচ্ছে না।

Single লাইন সেকশনে প্রতিদিন প্রচুর আন্তঃনগর মেইল, এক্সপ্রেস ও কমিউটার ট্রেন চলাচল করে। এসব সেকশনে ক্রসিংয়ের ক্ষেত্রে ডেমু ট্রেনকে সব থেকে কম গুরুত্ব দেয়া হয়, বিধায় ঢাকা-জয়দেবপুর, ময়মনসিংহ-জয়দেবপুর, কুমিল্লা-লাকসাম সেকশনে ট্রেন চলাচলে প্রচুর বিলম্ব হয়। ফলে এসব রুটের ট্রেন দ্বারা আশানুরূপ ফল পাওয়া যাচ্ছে না। স্বল্প দুরত্বে পরিচালনা করার কথা থাকলেও ডিপিপি'র ব্যত্যয় ঘটিয়ে ঢাকা-কুমিল্লা ও সিলেট-আখাউড়া রুটের ট্রেনগুলো দীর্ঘ রুটে চালানো হচ্ছে। উপরন্তু এসব রুটের Single লাইন সেকশনে ক্রসিং এর জন্য রেলওয়ের টাইম টেবিলেই প্রচুর বিলম্ব দেখানো আছে। সার্বিক বিশ্লেষণে চলাচলরত বর্তমান রুটে ডেমু ট্রেন উল্লেখযোগ্য প্রভাব বিস্তার করতে পারেনি। বাস্তবতার নিরীখে এগুলোর রুট পুন:নির্ধারণ করা প্রয়োজন। ডিপিপি'র ভিত্তিতে ডেমুর রুট পুনর্বিন্যাসের লক্ষ্যে একটি সুপারিশ করা হয়েছে।

ডেমু ট্রেনের প্রাপ্যতা ও নির্ভরতার জন্য এগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ অপরিহার্য। কিন্তু সংগ্রহের সময় রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার বিষয়াদি বিবেচনা না করায় এগুলোর প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা ক্রমান্বয়ে হ্রাস পাচ্ছে। ভারী রক্ষণাবেক্ষণের জন্য জরুরীভিত্তিতে কারখানা স্থাপনের ব্যবস্থা করা না হলে অদূর ভবিষ্যতে এগুলোর চলাচলে স্থবিরতা দেখা দেবে। বড় ধরনের কোন সমস্যা হলে বর্তমানে পাহাড়তলী ডিজেল কারখানা, ঢাকা ক্যারেজ ডিপো ও পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমেটিভ কারখানার সহায়তা নেয়া হচ্ছে। অর্থাৎ ডেমু Preventive Maintenance এর পরিবর্তে Breakdown Maintenance এর উপর নির্ভরশীল হয়ে পড়ছে। উন্নত প্রযুক্তি বিবেচনায় ডেমুর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য দক্ষ জনবল তৈরী অপরিহার্য। মালামালের চাহিদা নিরুপণ ও এগুলোর সরবরাহ/সংগ্রহ নিশ্চিত করার নিমিত্তে ডেমুর জন্য আলাদা রক্ষণাবেক্ষণ বাজেট প্রয়োজন।

ঢাকায় অধিবাসীদের চাপ হ্রাস করার জন্য রেলওয়ে, সড়ক ও মেট্রোরেলকে সমন্বয় করে একটি সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন। চট্টগ্রাম শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানো ও যানজট নিরসনে ষোলশহর-হাটহাজারী ও ষোলশহর-দোহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণ করে চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন চালানো যেতে পারে।

নগরায়নের সাথে সুষ্ঠু যোগাযোগ ব্যবস্থা অপরিহার্য। রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামোকে বিবেচনা করে ডেমু ট্রেন দ্বারা অন্যান্য বিভাগীয় শহরের সাথে জেলা ও উপজেলার মধ্যে দ্রুত ও নিরাপদে যাতায়াতের ব্যবস্থা করা যেতে পারে। এ ব্যবস্থায় উপজেলা পর্যায়ে যোগাযোগের ক্ষেত্রে আমূল পরিবর্তন আসবে। সড়ক পথের তুলনায় ডেমু ট্রেনের ভাড়া কম বিধায় স্বল্প আয়ের জনসাধারণ আর্থিকভাবে উপকৃত হবেন।

সীমাবদ্ধতা ও ডেমু ট্রেনের সমস্যা থাকা সত্ত্বেও স্বল্পভাড়া, সময়ানুবর্তিতা ও দ্রুতগ্রামী হওয়ার কারণে ডেমু ট্রেন জনপ্রিয়তা পেয়েছে। এসব কারণে আগামীতে অধিক সংখ্যক রুটে এধরনের ট্রেন পরিচালনা করার বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে। ভবিষ্যতে ডেমু ট্রেন সংগ্রহের প্রকল্প গ্রহণ করা হলে এর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়টি প্রকল্পের DPP তে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।

Abbreviation

ADP	:	Annual Development Program
BRT	:	Bus Rapid Transport
CDM	:	Clean Development Mechanism
DE	:	Diesel Electric
DEMU	:	Diesel Electric Multiple Unit
ECNEC	:	Executive Committee of the National Economic Council
EMU	:	Electric Multiple Unit
FGD	:	Focus Group Discussion
KII	:	Key Informant Interview
MRT	:	Mass Rapid Transport
PCR	:	Project Completion Report
PPA	:	Public Procurement Act
TEC	:	Tender Evaluation Committee
TOC	:	Tender Opening Committee
PPR	:	Public Procurement Rules
SWOT	:	Strength Weakness Opportunity Threat
TOR	:	Terms of Reference
UNFCCC	:	United Nations Framework Convention on Climate Change

প্রথম অধ্যায়
প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ ও আনুষঙ্গিক তথ্যাবলি

১.০ ভূমিকা

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়ন, ডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক বরাদ্দ চাহিদা, চাহিদা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ, অর্থ অবমুক্তি ও ব্যয়ের প্রাসঙ্গিক তথ্য এ অধ্যায়ে বর্ণনা করা হয়েছে।

১.১ প্রকল্পের পটভূমি

আজ থেকে প্রায় দেড়শত বছর আগে ১৮৬২ সালের ১৫ নভেম্বর কুষ্টিয়া জেলার দর্শনা ও জগতির মধ্যে বাণিজ্যিক ভিত্তিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের জন্য কোম্পানী হিসেবে ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে কর্তৃক ৫৩.১১ কিলোমিটার ব্রডগেজ রেললাইন স্থাপনের মাধ্যমে বাংলাদেশে রেলওয়ের গোড়াপত্তন হয়। পণ্য পরিবহনকে প্রাধান্য দিয়ে সমুদ্র ও নদীবন্দরকে কেন্দ্র করে বেসরকারিভাবে রেলওয়ে নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি পেতে থাকে। ১৯৬২ সালে যাত্রী পরিবহনকে সেবা এবং পণ্য পরিবহনকে বাণিজ্যিকভাবে বিবেচনা করে রেলওয়ের কার্যক্রমকে সরকারী ব্যবস্থাপনার আওতাভুক্ত করা হয়। এর ধারাবাহিকতায় ঢাকা ও চট্টগ্রাম শহরের অফিসগামী যাত্রীদের যাতায়াতের সুবিধার্থে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী ট্রেন প্রবর্তন করা হয়। চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় স্থাপিত হওয়ার পর বিশ্ববিদ্যালয়ের ছাত্র-শিক্ষকদের বিশ্ববিদ্যালয়ে যাতায়াতের জন্য চট্টগ্রাম ও চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের মধ্যে কয়েক জোড়া ট্রেন চালু করা হয়। ১৯৭১ সালে দেশের স্বাধীনতার মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের সৃষ্টি হয়। সময়ের ধারাবাহিকতায় স্বল্প সময়ে ঢাকা থেকে চট্টগ্রামে যাতায়াতের জন্য ডিসেম্বর ১৯৮৫ সালে মহানগর এক্সপ্রেস নামে প্রথম আন্ত:নগর ট্রেন চালু করা হয়। ট্রেনটি ব্যাপক জনপ্রিয়তা পাওয়ায় ১৯৮৬ সালের মধ্যে ঢাকা-রাজশাহী, ঢাকা-সিলেট, ঢাকা-নোয়াখালী, ঢাকা-দিনাজপুর, রাজশাহী-খুলনা, খুলনা-পার্বতীপুর, রাজশাহী-পার্বতীপুর, চট্টগ্রাম-সিলেট আন্ত:নগর ট্রেন চালু হয়। এর প্রেক্ষিতে রেলওয়ের যাত্রীসেবা নতুন মাত্রা পায়।

বড় বড় শহরের অফিস আদালত ও ব্যবসা প্রতিষ্ঠানে দিনের মধ্যে যাতায়াত করার লক্ষ্যে ঢাকা-বি-বাড়ীয়ার মধ্যে ২৭ মে ১৯৯৮ সালে কমিউটার ট্রেনের প্রবর্তন করা হয়। পরবর্তীতে ঢাকা-জামালপুর ও পর্যায়ক্রমে দেশের বিভিন্ন এলাকায় আরও কমিউটার ট্রেন চালু করা হয়। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ে টাইম টেবিল অনুযায়ী প্রতিদিন ৯০টি আন্ত:নগর, ১২৮টি মেইল/এক্সপ্রেস/কমিউটার এবং ১২০টি লোকাল ট্রেন চলাচল করে।

১৮৬২ সাল থেকে ১৯৫২ সাল পর্যন্ত স্টীম ইঞ্জিন দ্বারা ট্রেন পরিচালিত হতো। ১৯৫২ সালে দেশে প্রথম ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ দ্বারা ট্রেন চালানো শুরু হয়। পর্যায়ক্রমে এ সংখ্যা বৃদ্ধি ও স্টীম ইঞ্জিনের ব্যবহার হ্রাস পেতে থাকে। ১৯৮৪ সালে বাংলাদেশ রেলওয়ে থেকে স্টীম ইঞ্জিন সম্পূর্ণ প্রত্যাহার করা হয়। ডেমু সংগ্রহের পূর্বে দেশে শুধুমাত্র ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ দ্বারা ট্রেন পরিচালনা করা হতো। বাংলাদেশে কোন বিদ্যুৎ চালিত ট্রেন নেই।

মহাপরিচালকের দপ্তর হতে সংগৃহীত তথ্যে দেখা যায় বর্তমানে রেলওয়েতে চলাচলরত ১৫৫৬টি যাত্রীবাহী কোচের মধ্যে আয়ুস্কাল উত্তীর্ণ (৩৫ বছর) কোচের সংখ্যা ৭৬৪ অর্থাৎ ৪৬% এবং চলাচলরত ২৭৮টি লোকোমোটিভের মধ্যে আয়ুস্কাল উত্তীর্ণ (৩০ বছর) লোকোমোটিভের সংখ্যা ১৫৩ অর্থাৎ ৫৫% হওয়ায় তা ব্যবহারের অনুপযোগী হয়ে পড়েছে (সংযুক্তি-১০)। ফলে প্রতিদিন উল্লেখযোগ্য সংখ্যক যাত্রীবাহী ট্রেন

লোকোমোটিভ ও যাত্রীবাহী কোচের অভাবে চলাচল বন্ধ থাকে। পাশাপাশি চলমান ট্রেনগুলো নির্ধারিত সংখ্যক কোচ নিয়ে চলাচল করতে পারছে না।

চিত্র-১.১: স্টীম ইঞ্জিন ন্যারো গেজ

চিত্র-১.২: স্টীম ইঞ্জিন মিটার গেজ

চিত্র-১.৩: প্রথম ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ (নং ২০০০)

চিত্র-১.৪:বর্তমান ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ (ইউনিভার্সেল টাইপ)

বড় বড় শহরে অধিবাসীর চাপ কমানোর লক্ষ্যে শহরের নিকটবর্তী এলাকা থেকে অফিসগামী ও অন্যান্য প্রয়োজনে স্বল্প সময় ও দ্রুত যাতায়াতের জন্য বিদ্যমান ধীর গতিসম্পন্ন ট্রেনের পরিবর্তে দ্রুত গতিসম্পন্ন বিদ্যুৎ চালিত ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (EMU) ও ডিজেল চালিত ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) ট্রেনের ক্রমাগত বিকাশ ঘটেছে। এ ধরনের ট্রেন বিভিন্ন দেশে মহানগরীর যোগাযোগের ক্ষেত্রে স্বীকৃত মাধ্যম হিসেবে জনপ্রিয়তা অর্জন করেছে। এ প্রেক্ষাপটে মহানগর/বিভাগীয় শহরগুলোর সাথে নিকটবর্তী শহরের যাত্রীদের যাতায়াতের চাহিদা মেটানোর লক্ষ্যে ধীর গতির ট্রেনের পরিবর্তে দ্রুত গতিসম্পন্ন DEMU ট্রেন চালুর প্রয়াসে প্রকল্পের আওতায় ২০ সেট DEMU সংগ্রহ করা হয়।

ডেমু ট্রেন সেট হিসেবে চলাচল করে। বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য সংগৃহীত DEMU সেট তিনটি ইউনিটের সমন্বয়ে গঠিত [(১) ড্রাইভিং পাওয়ার কার (ডিপিসি), (২) ট্রেইলার কার (টিসি) ও (৩) ড্রাইভিং ট্রেইলার কার (ডিটিসি)]। ডেমু ট্রেন পাঁচ বা ততোধিক ইউনিট দ্বারাও গঠিত হতে পারে। এগুলো আলাদা করার সুযোগ নেই। তবে অধিক যাত্রী পরিবহনের সুবিধার্থে দুই বা ততোধিক সেট একসঙ্গে সংযুক্ত করে ট্রেন পরিচালনা করা যায়। মেইল এবং এক্সপ্রেস ট্রেনের তুলনায় সুবিধা হচ্ছে এগুলোর গতি দ্রুত বৃদ্ধি কিংবা হ্রাস করা যায়। ফলে এর গড় গতিবেগও অন্যান্য ট্রেনের তুলনায় অনেক বেশী। অধিকন্ত, DEMU দু'দিকে চলাচল করার সুবিধা থাকায় ইঞ্জিন ঘুরাতে হয় না। এছাড়া প্রতি সেট DEMU ট্রেনের সামনে এবং পিছনে দু'টি ইঞ্জিন থাকায় একটিতে ত্রুটি দেখা দিলে দ্বিতীয়টি দ্বারা ট্রেনটি গন্তব্য স্টেশনে পৌঁছানো যায়। ফলে DEMU ট্রেনের ইঞ্জিন বিকলতার হার

কম। প্রতি সেট (তিনটি বগি) DEMU ট্রেনে ৩০০ যাত্রী (বসা ও দাড়ানো অবস্থায়) বহন করার ক্ষমতা রয়েছে। প্রয়োজনে দুই সেটকে সংযুক্ত করা যেতে পারে এবং সে ক্ষেত্রে যাত্রী পরিবহন ক্ষমতা হবে ৬০০। ট্রাফিক চাহিদার উপর ভিত্তি করে DEMU ট্রেনের গঠন এক/দুই সেটের হতে পারে। শহরের অধিবাসীর চাপ কমানোর লক্ষ্যে স্বল্প দুরত্বের যাত্রীদের দ্রুত গন্তব্যস্থলে পৌঁছানের জন্য DEMU ট্রেনের মাধ্যমে সেবা বাংলাদেশ রেলওয়ের একটি নতুন সংযোজন।

১.২ প্রকল্পের অবস্থান

ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বাংলাদেশ রেলওয়ের তিনটি অপারেশনাল বিভাগের মিটারগেজ সেকশন এ প্রকল্পের প্রকল্প এলাকা।

১.৩ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) সংগ্রহের মাধ্যমে-

- ঢাকা ও চট্টগ্রামের মত অতি ঘনবসতিপূর্ণ শহর ও শহরতলী এলাকার মধ্যে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা;
- কম গতি সম্পন্ন প্রচলিত ট্রেন প্রত্যাহার করে দ্রুত গতি সম্পন্ন ডেমু ট্রেনের প্রতিস্থাপন করা; এবং
- ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-জয়দেবপুর (গাজীপুর), ঢাকা-নরসিংদী, চট্টগ্রাম-ফেনী ইত্যাদি সেকশনের অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত যাতায়াতের ব্যবস্থা করা।

চিত্র-১.৫: কম গতিসম্পন্ন লোকোমোটিভ ও যাত্রীবাহী কোচ

চিত্র-১.৬: দ্রুত গতিসম্পন্ন ডেমু ট্রেন

১.৪ প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন (পিসিআর এর ভিত্তিতে)

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট ডেমু সংগ্রহের লক্ষ্যে প্রণীত প্রকল্পের মূল ডিপিপি ২৪/২/২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সম্পূর্ণ বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে ৬৫৪,৪২.৯২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে প্রণীত প্রকল্প অনুমোদনকালে ডলারের বিনিময় হার নির্ধারণ করা হয়েছিল ১ মার্কিন ডলার = বিডিটি ৭৩.১৮ । কিন্তু ২০১১ সালের আগষ্ট মাসে পণ্য সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি স্বাক্ষরকালে ডলারের মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্প সংশোধনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এ প্রেক্ষাপটে ডলারের বিনিময় হার 1 US $ = BDT 82.25 নির্ধারণ করে প্রকল্পের ডিপিপি সংশোধন করা হয় যা মন্ত্রণালয় কর্তৃক ৩১/১২/২০১২ তারিখে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ এক বছর বৃদ্ধি করে প্রণীত প্রথম সংশোধিত এ প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় নির্ধারণ করা হয় ৬৮৬,৫৮.৮৯ লক্ষ টাকা।

১.৫ প্রকল্পে অর্থায়ন

বাংলাদেশ সরকারের সম্পূর্ণ অনুদানে নিম্নরূপভাবে এ প্রকল্পে অর্থায়ন করা হয়:

অনুমোদিত ডিপিপি	স্থানীয় মুদ্রা (লক্ষ টাকা)	বৈদেশিক মুদ্রা (লক্ষ টাকা)	মোট অনুদান (লক্ষ টাকা)
মূল	১৮৯০৪.৫৯	৪৬৫৩৮.৩৩	৬৫৪৪২.৯২
প্রথম সংশোধিত	১৭০১২.৪৭	৫১৬৪৬.৪২	৬৮৬৫৮.৮৯

১.৬ প্রকল্প বাস্তবায়নকাল

মূল ও সংশোধিত অনুমোদিত প্রকল্পে পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

ডিপিপি	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		মোট সময়
	আরম্ভ	শেষ	
মূল অনুমোদিত	জুলাই, ২০১১	জুন, ২০১৪	৩ বছর
প্রথম সংশোধিত অনুমোদিত	জুলাই, ২০১১	জুন, ২০১৫	৪ বছর

১.৭ প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা

প্রকল্পের ডিপিপিতে বর্ণিত প্রকল্পের আওতায় সমগ্র ক্রয় পরিকল্পনা নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

প্যাকেজ	ডিপিপি অনুযায়ী সংগ্রহের নিমিত্ত বর্ণনা (পণ্য/কার্য)	আরডিপিপি (লক্ষ টাকায়)	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	পণ্য সরবরাহের সমাপ্তির তারিখ
জিডি-১	২০ সেট DEMU, স্পেয়ার পার্টস,পার্টস ক্যাটালগ, ড্রইং, টুলস এন্ড প্লান্ট, ট্রেনিং, স্ট্যাডি ট্যুর ও সার্ভিস ইঞ্জিনিয়ারের চার্জ	৪৭৯৬৩.৪৭	২৫/০১/২০১১	২৮/০৫/২০১১	৩০/০৬/২০১৪
জিডি-২	অফিস আসবাবপত্র ও অন্যান্য	২.০০	১৮/০১/২০১২	১৬/০২/২০১২	২৩/০২/২০১২
জিডি-৩	অফিস স্টেশনারি ও অন্যান্য	১.০০	২৩/০৪/২০১২	১৬/০৫/২০১২	২৩/০৫/২০১২
জিডি-৪	অফিস ইক্যুপমেন্ট ও অন্যান্য	২.৪০	১১/১১/২০১৩	০২/১২/২০১৩	০৯/১২/২০১৩
জিডি-৫	অফিস স্টেশনারি ও অন্যান্য	২.০০	০৭/০৪/২০১৪	১০/০৪/২০১৪	২৩/০৪/২০১৪
জিডি-৬	অফিস ইক্যুপমেন্ট ও অন্যান্য	২.৬০	১৬/০৫/২০১২	২৭/০৫/২০১২	০৩/০৬/২০১২
জিডি-৭	অফিস স্টেশনারি ও অন্যান্য	২.০০	১৯/০৮/২০১৪	০১/০৯/২০১৪	১৪/০৯/২০১৪

দ্বিতীয় অধ্যায়
পরামর্শকের কার্যপরিধি ও মূল্যায়ন পদ্ধতি

২.১ ভূমিকা

যে কোনো গবেষণা/মূল্যায়ন কাজের সাথে সচরাচর উপকারভোগীর নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহের বিষয়টি জড়িত। সার্ভে মেথড অবলম্বন করে এ মূল্যায়নে উপকারভোগীর তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ অধ্যায়ে, পরামর্শকের টিওআর, স্টাডি এরিয়া নির্বাচন, sampling technique, determination of sample size, method of data collection and preparation of survey questionnaire সম্পর্কে বর্ণনা করা হয়েছে।

২.২ পরামর্শকের কার্যপরিধি (TOR)

২.২.১ বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়ন কাল ও অর্থায়ন, ডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক বরাদ্দ চাহিদা, চাহিদা অনুযায়ী বছরভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের প্রাসঙ্গিক তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

২.২.২ প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (বাস্তব ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণী/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও বিশ্লেষণ;

২.২.৩ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

২.২.৪ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগির গাইডলাইন ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হয়েছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

২.২.৫ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুষঙ্গিক বিষয়াদী নিয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

২.২.৬ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগতমান ও পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে কিনা তা যাচাই করা;

২.২.৭ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন বিষয় যেমন; অর্থায়নে বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার মান এবং প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ বিভিন্ন দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

২.২.৮ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ করা এবং বিশেষ সফলতা (Success Stories, যদি থাকে) বিষয়ে আলোকপাত করা;

২.২.৯ প্রকল্পের সবল দিক, দুর্বল দিক, সুযোগ ও হুমকি (SWOT) বিশ্লেষণ এবং ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান;

২.২.১০ প্রকল্প হতে সুফলভোগীগণ কর্তৃক প্রাপ্ত সুবিধাদী এবং তাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে প্রকল্পের ভূমিকা পর্যবেক্ষণ ওপর্যালোচনা;

২.২.১১ প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম/সুবিধাদী টেকসই করার লক্ষ্যে মতামত প্রদান;

২.২.১২ উল্লিখিত বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা ও প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন;

২.২.১৩ প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে একটি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ;

২.২.১৪ স্থানীয় পর্যায়ে একটি ও জাতীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালা আয়োজন করে প্রভাব মূল্যায়ন কাজের পর্যবেক্ষণসমূহ (Findings) অবহিত করা ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত/সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদন চূড়ান্ত করা; এবং

২.২.১৫ ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক আরোপিত অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কাজ।

২.৩ সমীক্ষার স্থান নির্ধারণ (Selection of Study Area)

Cross section ডাটার উপর ভিত্তি করে এ ধরনের গবেষণা প্রধানত সংশ্লিষ্ট অংশগ্রহণকারী ও স্টাডি এরিয়া নির্বাচনের উপর নির্ভর করে। সময় এবং সম্পদের সীমাবদ্ধতার কারণে সমগ্র প্রকল্প এলাকা স্টাডি এরিয়া হিসেবে নির্বাচন করা সম্ভব নয়। গবেষণার ক্ষেত্রে অনুসরণীয় পদ্ধতি হচ্ছে সমগ্রক (Population) সম্পর্কে আসল চিত্র প্রকাশ করে এমন স্টাডি এরিয়া নির্বাচন করা। ডেমুগুলো বাংলাদেশ রেলওয়ের তিনটি অপারেশনাল বিভাগ চট্টগ্রাম, ঢাকা ও লালমনিরহাটে চলাচল করছে। ডেমু ট্রেনের রুট, সময়সূচি, দূরত্ব ও বিরতি স্টেশন এর তথ্য সংযুক্তি-6 এ সরবরাহ করা হলো।

সংযুক্তি-৬ এ পরিবেশিত তথ্যে দেখা যায় যে, ডেমু ট্রেন দ্বারা ১২টি রুটে ট্রেন পরিচালনা করা হচ্ছে এবং এসব ট্রেনের মোট ১৩৪টি স্টেশনে বিরতি স্টেশন আছে অর্থাৎ এ ১৩৪টি স্টেশন হতে ট্রেনে ভ্রমণকারী জনসাধারণ এ প্রকল্পের সুবিধাভোগী। ট্রেনে ভ্রমণকারী এসব জনসাধারণের মতামত জরিপের মাধ্যমে এ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়েছে।

প্রকল্পটি মিটারগেজ অপারেশনাল তিনটি বিভাগে বাস্তবায়িত হয়েছে। স্টাডি এরিয়া নির্বাচনের জন্য multistage sampling technique অবলম্বন করা হয়। প্রথম পর্যায়ে রেলওয়ে পূর্ব ও রেলওয়ে পশ্চিম দুটি জোন, দ্বিতীয় স্টেজে তিনটি অপারেশনাল বিভাগ ঢাকা, চট্রগ্রাম ও লালমনিরহাট নির্বাচন করা হয়। ৩য় পর্যায়ে তিনটি অপারেশনাল বিভাগে ডেমু পরিচালনার ১২টি রুট হতে মোট নয়টি রুট এবং নয়টি রুট হতে মোট ১৭টি বিরতি স্টেশন purposively নির্বাচন করা হয় (সারণি-২.১)।

সারণি-২.১

নমুনা এলাকা

ক্রম.	জোন	অপারেশনাল বিভাগ	রুট	Study Area (স্টেশনের নাম)
১	পূর্ব	ঢাকা	ঢাকা-জয়দেবপুর	টঙ্গী, জয়দেবপুর
২			ময়মনসিংহ-জয়দেবপুর	কাওরাইদ, গফরগাঁও
৩			ঢাকা-নরসিংদি-কুমিল্লা	আড়িখোলা, নরসিংদী
৪		চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম-নাজিরহাট	নাজিরহাট, সরকারহাট
৫			চাঁদপুর-লাকসাম-কুমিল্লা	নাথেরপেটুয়া, চৌমুহনী
৬			নোয়াখালী-লাকসাম-কুমিল্লা	মেহের, হাজীগঞ্জ
৭			চট্টগ্রাম-ফেনী-লাকসাম	ফেনী
৮	পশ্চিম	লালমনিরহাট	পার্বতীপুর-লালমনিরহাট	রংপুর, লালমনিরহাট
৯			পার্বতীপুর-ঠাকুরগাঁও	পার্বতীপুর, দিনাজপুর

২.৪ নমুনার আকার নির্ধারণ (Determination of Sample size)

গবেষণার জন্য সমগ্রকের (Population) সকল unit এর তথ্য প্রয়োজন যা ব্যয়বহুল ও সময়সাপেক্ষ ব্যাপার এবং অনেক ক্ষেত্রে প্রায় অসম্ভব। কিন্তু গবেষণার জন্য সমগ্রককে প্রতিনিধিত্ব করে এমন সংখ্যক sample unit নির্বাচন করা হয়। এজন্য statistical technique অবলম্বন করা হয়। এ সমীক্ষায় নিম্নোক্ত সূত্র ব্যবহার করে Sample size নির্ধারণ করা হয়:

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2} d.eff$$

এখানে, n= sample size

z = standard variate at a given confidence level (1.96 at 95% confidence level)

p= প্রকল্প উপকারভোগী হওয়ার সম্ভাবনা

q= 1-p, প্রকল্প উপকারভোগী না হওয়ার সম্ভাবনা

e= acceptable error

d.eff=design effect

উপর্যুক্ত সূত্র প্রয়োগ করে প্রাপ্ত নমুনার আকার (sample size),

$$n = \frac{(1.96)^2 * (0.5) * (0.5) * (1.33)}{(0.05)^2}$$

$$= 510$$

২.৫ তথ্যপ্রদানকারী নির্ধারণ (Selection of Respondents)

প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হচ্ছে শহর ও শহরের নিকটবর্তী এলাকার মধ্যে ট্রেন পরিচালনা করে শহর/অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত যাতায়াতের ব্যবস্থা এবং দ্রুত গতিসম্পন্ন ডেমু ট্রেন দ্বারা কম গতিসম্পন্ন প্রচলিত ট্রেন প্রতিস্থাপন করা। এ ধরনের ট্রেন সার্ভিস বাংলাদেশ রেলওয়ের নতুন সংযোজন। এ প্রকল্পের মাধ্যমে সংগৃহীত এবং পরিচালিত ডেমু ট্রেনগুলোর মাধ্যমে বিভিন্ন পর্যায়ের মানুষ প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে উপকৃত হচ্ছে। এ মূল্যায়নে প্রকল্পের প্রত্যক্ষ উপকারভোগীর নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহের পাশাপশি প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করে এর প্রভাব, মান, ত্রুটি-বিচ্যুতি যাচাই করা প্রয়োজন। এছাড়া, গুরুত্বপূর্ণ তথ্য প্রদানকারী (KI) হিসেবে রেলওয়ের তিনটি অপারেশনাল বিভাগের পরিচালনা, ট্রেন চালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ বিভাগ এবং ট্রেন চলাচলের সাথে সরাসরি সংশ্লিষ্ট স্টেশনমাস্টার, গার্ড, লোকোমাস্টারসহ উপকারভোগীদের সম্পৃক্ত করে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রকল্পের প্রত্যক্ষ উপকারভোগীসহ অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ তথ্য প্রদানকারীর সংখ্যা সারণি-২.২ এ এবং তথ্যপ্রদানকারীর বিবরণ নিম্নে (অনুচ্ছেদ ২.৫.১ হতে ২.৫.১০) দেয়া হল:

২.৫.১ ট্রেনের যাত্রী

মূল্যায়নে স্টাডি এরিয়া হিসেবে ১৭টি বিরতি স্টেশন নির্বাচন করা হয় (অনুচ্ছেদে ২.২)। অপরদিকে ট্রেনের যাত্রীকে প্রকল্পের প্রত্যক্ষ উপকারভোগী বিবেচনা করে মূল্যায়নের sample size নির্ধারণ করা হয়েছে ৫১০ (অনুচ্ছেদ ২.৩)। এক্ষেত্রে ৫১০টি sample unitকে প্রতিটি বিরতি স্টেশনের অনুকূলে সমভাবে বিস্তৃত করার ফলে প্রতি স্টেশনে sample unit দাঁড়ায় ৩০। এমতাবস্থায়, Respondents নির্বাচনের জন্য প্রতিটি বিরতি স্টেশন হতে দৈবচয়নের (random selection) মাধ্যমে ৩০ জন করে যাত্রী নির্বাচন করা হয়। তথ্য সংগ্রহের জন্য স্টাডি এরিয়া হিসেবে নির্বাচিত স্টেশন থেকে যে সকল যাত্রী বিভিন্ন গন্তব্যে যাতায়াত করেন তাদেরকে sample unit হিসেবে গণ্য করা হয় (সংযুক্তি-১)।

২.৫.২ স্টেশনের দোকানদার

ডেমু ট্রেনের যাত্রীরা যাত্রার শুরুতে/শেষে অনেকে স্টেশনে অবস্থিত দোকানে আসে এবং ট্রেন সম্পর্কে আলোচনা করে। এ ধরনের আলোচনায় ডেমু ট্রেন সম্পর্কে যাত্রীদের মনোভাব প্রকাশ পায়। ডেমু ট্রেন প্রবর্তনের ফলে যাত্রীরা কতটুকু উপকৃত হচ্ছেন, কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হচ্ছেন এবং যাতায়াত ব্যবস্থাকে দ্রুত ও নিরাপদ করার জন্য কি কি পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায় এতদসংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করার লক্ষ্যে নমুনায়িত (sampled) প্রতি স্টেশনের ৩ জন করে মোট ৫১ জন দোকানদারের নিকট থেকে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয় (সংযুক্তি-১৫)।

২.৫.৩ স্টেশন মাস্টার

স্টেশনের সার্বিক ব্যবস্থাপনার দায়িত্বে থাকেন সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাস্টার। ডেমু ট্রেন প্রবর্তন ও পরিচালনার ফলে বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রেন পরিচালনার সার্বিক ব্যবস্থাপনার ওপর যে প্রভাব পড়েছে তার একটি বাস্তব চিত্র এ মূল্যায়ন প্রতিবেদনে তুলে ধরা হয়েছে। সে লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহের জন্য সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাস্টারের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।নমুনায়িত প্রতিটি স্টেশন মাস্টারকে এ তথ্য সংগ্রহের অন্তর্ভুক্ত করা হয় (সংযুক্তি-১৬)।

২.৫.৪ চালক/লোকোমাস্টার

চালক/লোকোমাস্টার ডেমু ট্রেন পরিচালনার সাথে সরাসরি জড়িত। ট্রেন চালানোর সুবিধা/অসুবিধা, ত্রুটি/সমস্যা ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে ডেমু চালক/লোকোমোটিভ মাস্টারদের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। প্রতি অপারেশনাল বিভাগ হতে ৩ জন করে মোট ১৫ জন জন লোকোমোটিভ মাস্টার/ডেমু চালকের নিকট থেকে এ ধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয় (সংযুক্তি-১৭)।

২.৫.৫ পরিচালক (গার্ড)

পরিচালকগণ (গার্ড) কোনো ট্রেনের যাত্রার শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ট্রেনের সার্বিক দায়িত্ব পালন করেন। ট্রেন চলাকালীন কোন যাত্রীর কোন অভিযোগ থাকলে তা ট্রেনের পরিচালকের নিকট লিপিবদ্ধ করে থাকেন। তিনি ট্রেন চলাচলকালীন যাত্রীদের ট্রেনে উঠানামার বিষয়টিও পর্যবেক্ষণ করার দায়িত্ব পালন করেন। কোন স্টেশন থেকে কি পরিমান যাত্রী উঠা নামা করে ও যাত্রীদের চাহিদা কি এবং এ সকল বিষয়ে কি কি পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায় তা সংগ্রহ করার পাশাপাশি এ ধরনের ট্রেন চালানোর সুবিধা/অসুবিধা, ত্রুটি, ও সমস্যা সম্পর্কে ডেমু ট্রেনের পরিচালকদের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। প্রতি অপারেশনাল বিভাগ হতে ৩জন করে মোট ১৫ জন পরিচালকের নিকট থেকে এ ধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে (সংযুক্তি-১৮)।

২.৫.৬ বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলী

বিভাগীয় যান্ত্রিক প্রকৌশলীগণ ট্রেন পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে সরাসরি সম্পৃক্ত। এ সকল ট্রেনের প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা সর্বোচ্চ পর্যায়ে রাখার জন্য ডেমু ট্রেন পরিচালন, জ্বালানী ব্যয় ও রক্ষণাবেক্ষণ সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের লক্ষ্যে এ কাজের সাথে সরাসরি সম্পৃক্ত যান্ত্রিক প্রকৌশলীর সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-২০) ।

২.৫.৭ বিভাগীয় পরিবহন কর্মকর্তা

ট্রেন পরিচালনার জন্য সময়সূচি নির্ধারণ, সময়সূচি প্রণয়ন, ট্রেন পরিচালনা ইত্যাদি সার্বিক কার্যক্রম বিভাগীয় পরিবহন কর্মকর্তার তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হয়। ট্রেনের সময়সূচি সম্পর্কে তথ্য প্রাপ্তির জন্য রেলওয়ের ৩টি অপারেশনাল বিভাগের ৩জন বিভাগীয় পরিবহন কর্মকর্তার সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয় (সংযুক্তি-১৯)।

২.৫.৮ বিভাগীয় রেলওয়ে ব্যবস্থাপক

ট্রেন পরিচালনা, ট্রেনের সময়সূচি নির্ধারণ, রোলিং ষ্টক রক্ষণাবেক্ষণ, যাত্রী সাধারণের অভিযোগ, সুবিধা/ অসুবিধা, ট্রেন পরিচালনা এবং বিভাগীয় সকল কার্যক্রমের বিষয়ে বিভাগীয় রেলওয়ে ব্যবস্থাপকের তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হয়। ট্রেনের ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের জন্য রেলওয়ের ৩টি অপারেশনাল বিভাগের ৩জন বিভাগীয় ব্যবস্থাপকের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৫.৯ রেলওয়ে পুলিশ সদস্য

ট্রেন পরিচালনায় সার্বিক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে স্টেশন ও ট্রেনে রেলওয়ে পুলিশ নিয়োজিত থাকে। ডেমু ট্রেন চলাচলে নিরাপত্তা ব্যবস্থা পর্যবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহের লক্ষ্যে নমুনায়িত স্টেশনে কর্মরত রেলওয়ে পুলিশের দলনেতার সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৫.১০ মহাপরিচালক

বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক দায়িত্বে থাকেন মহাপরিচালক। ডেমু ট্রেন প্রবর্তনের ফলে বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক পরিস্থিতির পরিবর্তন সংক্রান্ত তথ্য মূল্যায়ন প্রতিবেদনের মান উন্নত করতে পারে। সে লক্ষ্যে এ ট্রেন প্রবর্তনের পূর্বাপর বাংলাদেশ রেলওয়ের সার্বিক ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে পর্যবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালকের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

মূল্যায়ন প্রতিবেদনকে সমৃদ্ধ করতে উপর্যুক্ত KI ছাড়াও আরও কতিপয় KI অন্তর্ভুক্ত করা হবে। তথ্য সংগ্রহের জন্য অনুচ্ছেদ ২.৫.১ হতে ২.৫.১০ এ বর্ণিত প্রকল্পের প্রত্যক্ষ উপকারভোগীসহ অন্যান্য তথ্য প্রদানকারীর সংখ্যা সারণি ২.২ এ উল্লেখ করা হল।

সারণি-২.২

তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রকল্পের প্রত্যক্ষ উপকারভোগীসহ অন্যান্য KI এর সংখ্যা

ক্রম	তথ্য প্রদানকারি		সংখ্যা	প্রত্যক্ষ উপকারভোগী ও অন্যান্যKI
১	প্রত্যক্ষ উপকারভোগী(যাত্রী)	১৭X৩০	৫১০	প্রতিটি নমুনায়িত স্টেশন হতে ৩০ জন করে
২	স্টেশনের দোকানদার	১৭X৩	৫১	প্রতিটি নমুনায়িত স্টেশন হতে ৩ জন করে
৩	স্টেশন মাস্টার	১৭X১	১৭	প্রতিটি নমুনায়িত স্টেশন হতে
৪	লোকোমোটিভ মাস্টার	৩X৫	১৫	প্রতি অপারেশনাল বিভাগ হতে ৫ জন করে
৫	ট্রেনেরপরিচালক (গার্ড)	৩X৫	১৫	প্রতি অপারেশনাল বিভাগ হতে ৫ জন করে
৬	যান্ত্রিক প্রকৌশলী	৩ X১	৩	প্রতি অপারেশনাল বিভাগ হতে
৭	বিভাগীয় পরিবহনকর্মকর্তা	৩ X ১	৩	প্রতি অপারেশনাল বিভাগ হতে
৮	বিভাগীয়রেলওয়ে ব্যবস্থাপক	৩ X ১	৩	প্রতি অপারেশনাল বিভাগ প্রধান
৯	রেলওয়েপুলিশ	১৭ X ১	১৭	প্রতিটি নমুনায়িত স্টেশন হতে ১ জন করে
১০	যান্ত্রিক, পরিবহন ও বাণিজ্যিক বিভাগের প্রধান		৩	রেলওয়ে পূর্বাঞ্চলের যান্ত্রিক, পরিবহন ও বাণিজ্যিক বিভাগের প্রধানগণ
১১	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও প্রকল্প পরিচালক		২	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বর্তমান কর্মকর্তা ও প্রকল্প পরিচালক
১২	রেলওয়ের রোলিং ষ্টক বিভাগের মতামত		১	রেলওয়ের রোলিং ষ্টক বিভাগের প্রধান (সংযুক্তি-২১)
১৩	পরিবহন ও বাণিজ্যিক বিভাগের মতামত		১	রেলওয়ে পরিবহন ও বাণিজ্যিক বিভাগের প্রধান [সংযুক্তি-৯, ৯(১)]
১৪	মহাপরিচালকের মতামত		১	বাংলাদেশ রেলওয়ে মহাপরিচালক

২.৬ জরিপের প্রশ্নমালা প্রণয়ন (Design of survey questionnaire)

তথ্যের প্রধান উৎস প্রত্যক্ষ উপকারভোগীর নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহের জন্য সমীক্ষার উদ্দেশ্য ও কর্ম-পরিধি অনুযায়ী প্রশ্নমালা প্রণয়ন করা হয়। এছাড়া, ডেমু ট্রেনের সাথে বিভিন্নভাবে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পর্যায়ের ব্যক্তিবর্গের

নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহের লক্ষ্যে আলাদা আলাদা প্রশ্নমালা প্রণয়ন করা হয়। প্রাথমিকভাবে প্রণীত খসড়া প্রশ্নমালাসমূহ প্রিটেস্টিং করা হয়। প্রিটেস্টিংয়ের মাধ্যমে অপ্রয়োজনীয় আইটেমসমূহ বাদ দেয়া এবং মিসিং প্রশ্নসমূহ অন্তর্ভুক্ত করার মাধ্যমে প্রশ্নমালাসমূহ চূড়ান্ত করা হয়।

২.৭ তথ্য সংগ্রহ Collection of data)

২.৭.১ প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহ (Primary Data Collection)

প্রধানত প্রত্যক্ষ উপকারভোগীকে (ট্রেনের যাত্রী) সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে সংগৃহীত প্রাইমারী তথ্যগুলো ব্যবহার করেই সমীক্ষা মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। তথ্যগুলোর সঠিকতা ও নির্ভরযোগ্যতা অক্ষুণ্ন রাখার লক্ষ্যে তথ্য সংগ্রহকালে অধিকতর যত্ন নেয়া হয়। তথ্য সংগ্রহের পূর্বে প্রত্যেক সাক্ষাৎদাতাকে তথ্য সংগ্রহের উদ্দেশ্য সম্পর্কে বর্ণনা করা হয় যাতে প্রশ্নের উত্তরদানে ইতস্তত বোধ না করেন। একই কৌশলে অন্যান্য প্রাথমিক তথ্যদাতা যেমন স্টেশনের দোকানদার, স্টেশন মাস্টার, চালক/লোকোমোটিভ মাস্টার, যান্ত্রিক প্রকৌশলী এর কাছ থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

২.৭.২ আনুষঙ্গিক তথ্য সংগ্রহ (Secondary Data Collection)

সমীক্ষার উদ্দেশ্যসমূহ সঠিকভাবে পরিপূর্ণ করার জন্য সমীক্ষা মূল্যায়নের পদ্ধতি হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারি এবং সেকেন্ডারি উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। সেকেন্ডারি তথ্যগুলো যেমন ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ, প্রতিটি সেকশনে চলাচলরত ডেমু ট্রেনের সময়সূচি, সময়ানুবর্তিতা, আয়, লোকোমোটিভ বিকলতা ইত্যাদি বিষয়গুলো রেলওয়ের বিভিন্ন দপ্তর থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। এলক্ষ্যে প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি, সমাপ্ত প্রতিবেদন (PCR), ADP ইত্যাদি রিভিউ করা হয়। তাছাড়া, প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট টেন্ডার ডকুমেন্ট, দরপত্র মূল্যায়ন প্রতিবেদন ইত্যাদি বিশদভাবে পর্যালোচনা করা হয়। ডেমু ট্রেন সংগ্রহের Technical Specification পর্যালোচনাকরত সরেজমিনে ট্রেন পরিদর্শন, ভ্রমণ, কর্মক্ষমতা পর্যবেক্ষণ ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

২.৭.৩ ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD)

সমীক্ষা মূল্যায়নের জন্য তথ্য প্রাপ্তির অন্যতম উৎস এফজিডি। এলক্ষ্যে চট্টগ্রাম ও লালমনিরহাট অপারেশনাল বিভাগের প্রতিটি হতে একটি করে উপজেলা সদর সন্নিহিত রেল স্টেশনে এফজিডি অনুষ্ঠান করা হয়। বিভিন্ন গন্তব্যস্থলে ভ্রমণকারী যাত্রী, সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাস্টার, সাংবাদিক, স্থানীয় প্রশাসনের প্রতিনিধি, স্থানীয় ব্যবসায়ী ও শিক্ষকসহ বিভিন্ন পেশার ব্যক্তিবর্গের অংশগ্রহণে প্রতিটি এফজিডি অনুষ্ঠান করা হয়।

২.8 SWOT বিশ্লেষণ

SWOT বিশ্লেষণ হচ্ছে একটি কাঠামোগত পদ্ধতি যার মাধ্যমে কোনো প্রকল্পের সবল (Strength) ও দূর্বল (Weakness) দিক এবং সুযোগ (Opportunity) ও ঝুঁকিসমূহ (Threats) পর্যলোচনা করা হয়ে থাকে। প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ পর্যালোচনা করে আভ্যন্তরীণ (Internal) এবং বহি:স্থ (External) বিষয়াদি (Factors) বিবেচনাপূর্বক প্রকল্পের সবল ও দূর্বল দিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ নিবিড় পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে পর্যলোচনা করাই SWOT বিশ্লেষণের প্রধান বিবেচ্য বিষয়। “বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) সংগ্রহ” প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণের জন্য Key Informant Interview (KII) এর মাধ্যমে প্রকল্পের সংশ্লিষ্টদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্যাদি এবং প্রকল্পের উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে সংগৃহীত তথ্যাদি বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

২.9 প্রকল্প কার্যক্রম টেকসই করার প্রক্রিয়া গ্রহণ

প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম টেকসই করার লক্ষ্যে এর সবল দিক, দূর্বল দিক, সুযোগ ও হুমকি (SWOT) বিশ্লেষণ করে প্রাপ্ত তথ্য ও বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা ও প্রয়োজনীয় সুপারিশ করা হয়েছে। প্রতিবেদনে DEMU ট্রেনে যাতায়াতের ক্ষেত্রে যাত্রীদের বিভিন্ন সমস্যার বিষয়গুলো আলোচনা করা হয়েছে। ডেমু ট্রেনের সার্বিক ব্যবস্থাপনা, কার্যকারিতা ও ভবিষ্যৎ বিষয়ে রেলওয়ের নীতি নির্ধারণী মহল ও মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ের বক্তব্য/মতামতও সংগ্রহ করা হয়েছে। ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে করণীয় সম্পর্কে প্রয়োজনীয় সুপারিশ করা হয়েছে।

২.10 তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা

২.10.১ তথ্যসংগ্রহকারী নিয়োগ

মাঠ পর্যায় থেকে তথ্য সংগ্রহ করার জন্য পরামর্শক কর্তৃক চারজন তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ করা হয়।

২.10.২ তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান

তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগের পর তাদের জন্য ২ (দুই) দিনের প্রশিক্ষণ কর্মসূচির ব্যবস্থা করা হয়। পরামর্শক আইএমইডি দপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সহযোগিতায় তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান করেন।

২.10.৩ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ

পরামর্শক মাঠ কর্মীদের সাথে যোগাযোগ ও মাঠ পর্যায়ে সৃষ্ট সমস্যাগুলোর সমাধান করা হয়। পরামর্শক ও আইএমইডির কর্মকর্তাগণ নিয়মিত প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন এবং তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করেন।

২.10.৪ প্রতিবেদন প্রণয়ন

তথ্য সংগ্রহ উপকরণের মাধ্যমে সংগৃহীত তথ্য যাচাই-বাছাই ও বিশ্লেষণ শেষে তা প্রতিবেদন প্রণয়নে ব্যবহার করা হয়েছে। প্রয়োজনীয় সারণি এবং graphical চিত্রের মাধ্যমে তথ্য উপাত্তের বিশ্লেষণ উপস্থাপন করা হয়েছে।

তৃতীয় অধ্যায়
প্রকল্পের আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি পর্যালোচনা

৩.০ ভূমিকা

তিন ইউনিট বিশিষ্ট ২০ সেট ডেমু সংগ্রহ এ প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রম। এ অধ্যায়ে প্রকল্পের আওতায় উক্ত কার্যক্রমসহ মূল ও সংশোধিত ডিপিপিতে বর্ণিত অন্যান্য কার্যক্রমের সার্বিক ও দফাওয়ারী আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি পর্যলোচনা বর্ণনা করা হয়েছে।

৩.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ও সার্বিক ও বাস্তবায়ন

প্রকল্পের মূল ও সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে সংস্থানকৃত বিভিন্ন কার্যক্রমের পরিমান/সংখ্যা ও প্রাক্কলিত ব্যয় এবং দফাওয়ারী বাস্তবায়ন নিম্নে সারণি-৩.১ এবং অনুচ্ছেদ ৩.১.১ হতে ৩.১.৬ এ উপস্থাপন করা হলো।

সারণি-৩.১
প্রকল্পের দফাওয়ারী ব্যয় প্রাক্কলন ও বাস্তবায়ন

অংগের নাম	ইউনিট	লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকা)		প্রকৃত বাস্তবায়ন (লক্ষ টাকা)	পার্থক্য (লক্ষ টাকা)
		মূল ডিপিপি অনুযায়ী	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী		
১	২	৩	৪	৫	৬ (৪-৫)
কর্মকর্তাদের বেতন	থোক	৬১.৯৩	৪৭.৩১	৩৯.০০	(-) ৮.৩১
কর্মচারিদের বেতন	থোক	৬১.৪৮	৫২.৭৩	৩.০৭	(-) ৪৯.৬৬
ভাতাদি	থোক	১০১.৬০	৭৮.২৭	৩৬.৫৮	(-) ৪১.৬৯
সরবরাহ ও সেবা	থোক	১৭৮৫.৫৮	১৭৮৫.৫৮	৭০২.৫৮	(-) ১০৮৩.০০
প্রশিক্ষণ (৪ মাস-৬জন ইঞ্জিনিয়ার মোট ২৪ ম্যান-মান্থ)	২৪ জন মাস	১৪৪.০০	১০৮.৫৭	৯৭.০১	(-) ১১.৫৬
স্ট্যাডি ট্যুর-১৫ দিন (মোট ৮ জন)	৪ জন মাস	৬০.০০	৫৯.২২	৪৮.৩৬	(-) ১০.৮৬
ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভিস	থোক	৩৬০.০০	১৬৭.৭৯	১৬০.০৭	(-) ৭.৭২
অফিস স্টেশনারি	থোক	৫.০০	৫.০০	৩.৪০	(-) ১.৬০
কমিশনিং ও ডিপ্রসেসিং	থোক	১০০.০০	৫০.০০	--	(-) ৫০.০০
২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) DEMU সংগ্রহ	২০ সেট	৪২৬০০.০০	৪৭৬২৭.৮৮	৪৫৭৩৯.২৭	(-) ১৮৮৮.৬৮
অফিস ইক্যুপমেন্ট ও অন্যান্য	থোক	৫.০০	৫.০০	৪.৫৯	(-) ০.৪১
অফিস আসবাবপত্র ও অন্যান্য	থোক	২.০০	২.০০	২.০০	----
কাষ্টমস ডিউটি ভ্যাট		১৭০৪০.০০	১৬৬৬৯.৭৬	১৩০৪৮.২৪	(-) ৩৬২১.৫২
প্রাইস কনটিনজেন্সি		৩১১৬.৩৩	১৯৯৯.৭৭	--	(-) ১৯৯৯.৭৭
মোট		৬৫৪৪২.৯২	৬৮৬৫৮.৮৯	৫৯৮৮৪.১৭	(-) ৮৭৭৪.৭২

৩.১.১ ডেমু সংগ্রহ

ডেমু সংগ্রহ প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রম। এ দফার অন্তর্ভুক্ত কার্যক্রমগুলো হলো ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU), স্পেয়ার পার্টস, পার্টস ক্যাটালগ, ড্রইং, টুলস এন্ড প্লান্ট ও মেশিনারীজ সংগ্রহ ইত্যাদি। মূল অনুমোদিত প্রকল্পে এ দফার প্রাক্কলিত ব্যয় নির্ধারিত ছিল ৪২৬,০০.০০ লক্ষ টাকা। অপরদিকে, সংশোধিত প্রকল্পে ডেমু সংগ্রহ দফায় প্রাক্কলিত ব্যয় সংস্থান করা হয় ৪৭৬,২৭.৮৮ লক্ষ টাকা

যা মূল অনুমোদিত প্রকল্পে এ দফার সংস্থান (৪২৬,০০.০০ লক্ষ টাকা) অপেক্ষা ৫০২৭.৮৮ লক্ষ টাকা বেশি। উক্ত ২০ সেট ডেমু ক্রয়ে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৪৫৭,৩৯.২৭ লক্ষ টাকা। ডেমু ক্রয়ে ব্যয় সাশ্রয় হয়েছে ১৮,৮৮.৬১ লক্ষ টাকা। ডেমু ট্রেন সংগ্রহের বিল পরিশোধকালে মূলত ডলারের বিনিময় হার হ্রাস পাওয়ায় এ অর্থ সাশ্রয় হয়েছে।

৩.১.২ সরবরাহ ও সেবা

ব্যয়বরাদ্দ সংস্থানের বিবেচনায় প্রকল্পের দ্বিতীয় প্রধান দফা সরবরাহ ও সেবা। এ দফার আওতায় এলসি ওপেনিং, ম্যানুফ্যাকচারিং, প্রিশীপমেন্ট ইন্সপেকশন, ইনসুরেন্স,ল্যান্ডিং ও পোর্ট চার্জ, ট্রান্সপোর্টেশন ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত ছিল এবং ব্যয়ের সংস্থান ছিল ১৭৮৫.৫৮ লক্ষ টকা। এখাতে মোট ব্যয় হয়েছে ৭,০২.৫৮ লক্ষ টাকা এবং সাশ্রয় হয়েছে ১০,৮৩.০০ লক্ষ টাকা।

৩.১.৩ স্টাডি ট্যুর

ডেমু ট্রেন সংশ্লিষ্ট কারিগরি ও অন্যান্য বিষয়াদি সম্পর্কে সম্যক ধারনা অর্জন করে ট্রেন পরিচালনা ও এতদসংক্রান্ত নীতি নির্ধারণী কাজে প্রয়োগের লক্ষ্যে ডেমু ট্রেন সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান এবং ডেমু নির্মাণ প্রতিষ্ঠান পরিদর্শন করার লক্ষ্যে প্রকল্পের আওতায় স্টাডি ট্যুরের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বাংলাদেশ রেলওয়ের তিন জন, পরিকল্পনা কোষের একজনসহ রেলপথ মন্ত্রণালয়ের তিনজন, পরিকল্পনা কমিশনের একজন এবং আইএমইডি'র একজন প্রতিনিধির সমন্বয়ে মোট আটজনের ১৫ দিন করে ৪ জনমাস স্টাডি ট্যুর করা কথা। এ খাতে সংশোধিত ডিপিপিতে ৫৯.২২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। মোট ৪৮.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সমূদয় স্টাডি ট্যুর সম্পন্ন করা হয়েছে।

৩.১.৪ কাষ্টমস ডিউটি ভ্যাট

কাষ্টমস ডিউটি ভ্যাট খাতে সংশোধিত ডিপিপিতে ১৬৬৬৯.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। ডেমু সংগ্রহ প্রাক্কলিত মূল্য হতে ডেমুর সংগ্রহমূল্য কম হওয়াতে সিডি ভ্যাট বাবদ কম অর্থ ব্যয় হয়েছে। এখাতে মোট ব্যয় হয়েছে ১৩০৪৮.২৪ লক্ষ টাকা।

৩.১.৫ প্রাইস কনটিনজেন্সি

প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এর বিভিন্ন দফার প্রাইস বৃদ্ধিসংক্রান্ত জটিলতা পরিহারকরত সুষ্ঠু বাস্তবায়নের স্বার্থে মূল অনুমোদিত প্রকল্পে প্রাইস কনটিনজেন্সি খাতে ৩১,১৬.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছিল এবং সংশোধিত প্রকল্পে তা হ্রাস করে ১৯,৯৯.৭৭ লক্ষ টাকা নির্ধারণ করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নে কোনো আইটেমের মূল্য বৃদ্ধিজনিত ব্যয় নির্বাহ করতে হয়নি বিধায় এ দফার অনুকূলে কোনো ব্যয় হয়নি।

৩.১.৬ প্রকল্পের সার্বিক বাস্তবায়ন

প্রকল্পের মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৬৫৪,৪২.৯২ লক্ষ টাকা। মার্কিন ডলারের বিনিময় হার বৃদ্ধি পাওয়ায় ডিপিপি সংশোধনকরত প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় নির্ধারণ করা হয় ৬৮৬,৫৮.৮৯ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় (৬৫৪,৪২.৯২ লক্ষ টাকা) অপেক্ষা ৩২,১৫.৯৭ লক্ষ টাকা অর্থাৎ প্রায় ৫ শতাংশ বেশি। সংশোধনকালে প্রকল্পের মেয়াদ এক বছর বৃদ্ধিকরত জুন ২০১৫ তে সমাপ্তির জন্য নির্ধারণ করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পের নির্ধারিত বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন ২০১৫ তে প্রকল্পের সমূদয় কার্যক্রম সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পের অনুকূলে মোট ব্যয় হয়েছে ৫৯৮,৮৪.১৭ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত মোট প্রকল্প ব্যয় (৬৮৬,৫৮.৮৯ লক্ষ টাকা) অপেক্ষা ৮৭,৭৪.৭২ লক্ষ টাকা কম।

৩.২ বছরভিত্তিক অর্থ ছাড়

জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়িত এ প্রকল্পের ডিপিপিতে বার্ষিক বরাদ্দ চাহিদা, এডিপিতে বরাদ্দ এবং এডিপি বাস্তবায়ন অগ্রগতির তথ্য নিম্নে সারণি-৩.২ এ দেয়া হলো:

সারণি-৩.২

বছরওয়ারী এডিপিতে বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	বরাদ্দ প্রস্তাব (চাহিদা)	বাজেট বরাদ্দ	অর্থ ছাড়	প্রকৃত ব্যয়
২০১১-২০১২	৪৮৯৫.০০	৪৮৯৫.০০	৪৮৯২.০০	৪৮৮৫.৯৬
২০১২-২০১৩	২৪০০০.০০	২৪০০০.০০	২৪০০০.০০	২৩৯০৪.২৫
২০১৩-২০১৪	২৩৫৭৪.০০	১৭০৯০.০০	১৭০৮৯.২	১৭০৮০.২৯
২০১৪-২০১৫	১৪০১৮.০০	১৪০১৮.০০	১৪০১৭.১৫	১৪০১৩.৬৭
মোট	৬৬৪,৮৭.00	৬০০,০৩.০০	৫৯৯,৯৮.৩৫	৫৯৮,৮৪.১৭

উপর্যুক্ত সারণিতে দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এডিপিতে প্রায় প্রতিটি অর্থ বছরে প্রকল্পের চাহিদা অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দ পাওয়া গেছে। এডিপিতে বরাদ্দকৃত সমূদয় অর্থ ছাড় করা হয় এবং ছাড়কৃত প্রায় সমূদয় অর্থই ব্যয় করা সম্ভব হয়েছে। প্রকল্প মেয়াদকালে চার অর্থ বছরে মোট ছাড় করা হয়েছে ৫৯৯,৯৮.৩৫ লক্ষ টাকা এবং এ সময়ে ব্যয় হয়েছে মোট ৫৯৮,৮৪.১৭ লক্ষ টাকা। সার্বিকভাবে, প্রকল্প ব্যবস্থাপনায় কোন অসঙ্গতি পরিলক্ষিত হয়নি।

3.3 পরিকল্পিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল

মূল অনুমোদিত প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই ২০১১ হতে জুন ২০১৪ পর্যন্ত। বাস্তবায়নকাল এক বছর বৃদ্ধি করে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। প্রকল্পের পরিকল্পিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

বর্ণনা	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের) ও হার %
	মূল	সংশোধিত		
আরম্ভ	জুলাই, ২০১১	জুলাই, ২০১১	জুলাই, ২০১১	১ বৎসর, ৩৩%
শেষ	জুন, ২০১৪	জুন, ২০১৫	জুন, ২০১৫	

চতুর্থ অধ্যায়

প্রকল্পের আওতায় ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

৪.০ ভূমিকা

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ প্রকল্পের আওতায় ২০ সেট ডেমু সংগ্রহই প্রধান ক্রয় কার্যক্রম। প্রকল্পের আওতায় ডেমু সংগ্রহে মোট ব্যয় হয়েছে ৪৫৭,৩৯.২৭ লক্ষ টাকা যা প্রকল্পের অনুকূলে মোট প্রকৃত ব্যয়ের (৫৯৮,৮৪.১৭ লক্ষ টাকা) প্রায় ৭৬ শতাংশ। এ অধ্যায়ে ২০ সেট ডেমু ক্রয় প্রক্রিয়ার বিভিন্ন পর্যায় যেমন, ব্যয় প্রাক্কলন, দরপত্র আহ্বান, প্রি-টেন্ডার মিটিং, দরপত্র উন্মুক্তকরণ, টেকনিক্যাল সাবকমিটি গঠন, দরপত্র মূল্যায়ন ও সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি কর্তৃক অনুমোদন ইত্যাদি বর্ণনা করা হয়েছে।

৪.১ ডিপিপি'র সংস্থান

বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ শীর্ষক প্রকল্পের ডিপিপি ২৪/০২/১১ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত 'একনেক' সভায় ৬৫৪৪২.৯২ লক্ষ টাকা (স্থানীয় মুদ্রা: ১৮৯০৪.৫৯ লক্ষ + জিওবি বৈঃ মুদ্রা: ৪৬৫৩৮.৩৩ লক্ষ) ব্যয়ে জুলাই, ২০১১ হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় মোট ৬৮৬৫৮.৮৯ লক্ষ টাকায় (স্থানীয় মুদ্রায় ১৭০১২.৪৭ লক্ষ+জিওবি বৈ:মুদ্রা ৫১৬৪৬.৪২ লক্ষ) সংশোধনকরত অনুমোদন করা হয় এবং বাস্তবায়ন সমাপ্তিকাল নির্ধারণ করা হয় জুন ২০১৫।

৪.২ ডেমু সংগ্রহ/ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

৪.২.১ ক্রয় পরিকল্পনা

এই প্রকল্পের আওতায় ২০ সেট (৩ ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট(ডিইএমইউ), যন্ত্রাংশ, টুলস এন্ড প্লান্টস , ট্রেনিং, স্টাডি ট্যুর এবং সার্ভিস ইঞ্জিনিয়ারের সেবা ক্রয়ের কাজটি প্যাকেজ-GD1 এর অন্তর্ভুক্ত ছিল। সংশোধিত ডিপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনায় এ দফার অনুকূলে ব্যয় নির্ধারিত ছিল ৪৭৬,২৭.৮৮ লক্ষ টাকা।

৪.২.২ ব্যয় প্রাক্কলন

প্রকল্পের আওতায় ডেমু ক্রয়ের লক্ষ্যে প্যাকেজ- GD-1 এর জন্য ৪৩১,৬৪.০০ লক্ষ টাকার ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। উক্ত ব্যয় প্রাক্কলন অতিরিক্ত মহাপরিচালক/আরএস, ঢাকা কর্তৃক ০২/০৩/২০১১ তারিখে অনুমোদন করা হয়।

৪.২.৩ দরপত্র আহবান

প্রকল্পভুক্ত আলোচ্য কাজটি বাস্তবায়নের জন্য পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ অনুসরণে আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতিতে প্রকল্প পরিচালক/ ''বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট(৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ'' প্রকল্প , বাংলাদেশ রেলওয়ে, ঢাকা কর্তৃক দরপত্র নং- BR/Mech/20 DEMU, তারিখ: ০৭/০৩/১১ আহবান করা হয় । দরপত্র বিজ্ঞপ্তিটি একটি বাংলা ও একটি ইংরেজী জাতীয় দৈনিক এবং সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্রকাশিত হয়। দরপত্র খোলার তারিখ ২৭/০৪/১১ নির্ধারিত ছিল । পরবর্তীতে আগ্রহী দরদাতাদের অনুরোধের পরিপ্রেক্ষিতে সংশোধনীর মাধ্যমে

দরপত্র খোলার তারিখ ১২/০৫/১১ নির্ধারণ করা হয়। এই সংশোধনী সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইট সহ পত্রিকায় প্রকাশিত হয়।

৪.২.৪ প্রি-টেন্ডার মিটিং

দরপত্র দলিলের শর্তানুযায়ী ১০/০৪/১১ তারিখে প্রি-টেন্ডার মিটিং অনুষ্ঠিত হয়। প্রি-টেন্ডার মিটিংয়ে আলোচনায় দরপত্র দলিলের কয়েকটি ক্লজের বিষয়ে ব্যাখ্যা প্রদান করা হয় এবং সংশোধনী জারী করা হয় ।

৪.২.৫ দরপত্র উন্মুক্তকরণ

প্রকল্প পরিচালকের দপ্তরে ১২/০৫/১১ তারিখ ১১.০০ ঘটিকা পর্যন্ত দরপত্র গ্রহণ করা হয় এবং ঐ দিন বেলা ১১.৩০ ঘটিকায় প্রকল্প পরিচালক, ডেপুটি ডিরেক্টর/মেকানিক্যাল, রেলভবন, ঢাকা এবং সিনিয়র মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার/১১ টি এমজি লোকোমোটিভ সংগ্রহ প্রকল্প সমন্বয়ে গঠিত Tender Opening Committee (TOC) কর্তৃক পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ অনুযায়ী দরপত্রটি খোলা হয়। মোট ৩ (তিন) টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে। দরপত্র খোলার বিবরণ TOC কর্তৃক প্রণীত Tender Opening Sheet (TOS) এ বিস্তারিত দেখানো আছে। অংশগ্রহণকারী দরদাতাদের নাম, প্রস্তুতকারক এবং উদ্ধৃত দর, spare parts ব্যতীত, এর বিবরণ নিম্নরূপ (সারণি-৪.১):

সারণি-৪.১

অংশগ্রহণকারী দরদাতাদের নাম এবং উদ্ধৃত দর,

ক্রমিক	দরদাতা	প্রস্তুতকারক	উদ্ধৃত দর
১	CSR ZIYANG CO. LTD., Songshuping, Yanjiang District, Ziyang City, Cichuan Province, 641301, P.R. China	CSR Nanjing Puzhen Co. Ltd., 68 North Puzhu Road, Taishan Park, High and New Developing Zone, Najning, China	মার্কিন ডলার ৫,৫৭,৮৭,০২০.০০
২	M/s. Tangshan Railway vehicle Co. Ltd., 3 Changqian Rd.Fengrun District,063035, Tangshan, Hebei, P.R. China.	M/s. Tangshan Railway vehicle Co. Ltd.,3 Changqian Rd., Fengrun District,063035, Tangshan, Hebei, P.R. China.	মার্কিন ডলার ৫,৭২,৩১,৬০০.০০
৩	M/s. PT INKA Indonesian Rolling Stock Industry, J.1. Yos. Sudarso ,No. 71 Madiun 63122, East Java-Indonesia.	M/s. PT INKA Indonesian Rolling Stock Industry, J.1. Yos. Sudarso ,No. 71 Madiun 63122, East Java-Indonesia.	মার্কিন ডলার ৭,২৮,০৩,২৮০.০০

৪.২.৬ টেকনিক্যাল সাব কমিটি

আলোচ্য টেন্ডারকৃত কাজের দরপত্র মূল্যায়নে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সহায়ক হিসেবে অতিঃ প্রধান যন্ত্রপ্রকৌশলী/প্রকল্প, রেলভবন, ঢাকা এবং পরিচালক/এসএন্ডপি , রেলভবন, ঢাকা সমন্বয়ে টেকনিক্যাল সাব-কমিটি গঠন করা হয়। উক্ত টেকনিক্যাল সাব-কমিটি দরপত্রের শর্তের আলোকে প্রাপ্ত দরপত্রের উপর কারিগরী পরীক্ষা সম্পন্ন করে। টেকনিক্যাল সাব-কমিটি ০৫/০৬/১১ তারিখে প্রতিবেদন দাখিল করে। টেকনিক্যাল সাব-কমিটির প্রতিবেদন ও সংশ্লিষ্ট তথ্যাদি Tender Evaluation Committee (TEC) এর সদস্যবৃন্দ পরীক্ষা নিরীক্ষা করেন।

৪.২.৭ দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (TEC) এর পর্যবেক্ষণ, পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন

দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (টিইসি) ০৬/০৬/১১ তারিখে সভায় মিলিত হয়। Preliminary Examination এর জন্য দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি **(টিইসি) দরপত্র দলিল, দরদাতাদের অফার**, টেন্ডার ওপেনিং সীট, প্রকল্প পরিচালক/ ''বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ প্রকল্প কর্তৃক স্বাক্ষরিত কার্যপত্র এবং আনুষঙ্গিক বিষয়াদি পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও পর্যালোচনা করে। টিইসি কর্তৃক দরপত্র প্রস্তাবসমূহ মূল্যায়নে দরদাতাওয়ারী পর্যবেক্ষণ নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

(ক) **দরদাতা CSR ZIYANG CO. LTD**

দরদাতা CSR ZIYANG CO. LTD এর দরপত্রে নিম্নরূপ ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়ঃ

Technical Specification (Section-7 of Tender Document), clause-3.23.2 (viii) অনুযায়ী "The tenderer shall furnish a list of previous supplies of Bogies to different Railways . A certificate of Performance of the supplied Bogies from the user's Railway shall be furnished". দরপত্রদাতা Bogie সরবরাহের তালিকা এবং কার্যসম্পাদনের সনদ (Performance Certificate) দাখিল করেনি ।

দরদাতার Professional capacity এবং reliability যাচাইয়ের জন্য দরপত্র দলিলে এই শর্তারোপ করা হয়েছিল। এই শর্তের প্রতিপালন হিসেবে দরদাতা দলিলাদি দাখিল করেনি । ফলে সঠিক উৎস থেকে সঠিক মানের মালামাল সরবরাহ পাবার বিষয়টি নিশ্চিত হওয়া যায় না । এতদবিবেচনায় টিইসি, clause-3.23.2 (viii) এর ব্যত্যয় material deviation বলে গণ্য করে। দরদাতা clause-3.41 এর বিপরীতে Automatic Air Brake Specification এর clause by Comments না দেয়ায় তা Material deviation হিসাবে বিবেচিত হয়।

CSR ZIYANG CO. LTD এর দরপত্রে material deviation থাকায় সামগ্রিক বিবেচনায় পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৯৮(৫) এবং দরপত্র দলিলের ITT-46.7 অনুযায়ী টিইসি তাদের দরপত্রটি **নন-রেসপনসিভ** বিবেচনা করে।

(খ) **দরদাতা M/s.Tangshan Railway vehicle Co. Ltd.**

M/s.Tangshan Railway vehicle Co. Ltd টেন্ডারের শর্তানুযায়ী টেন্ডার সিকিউরিটি দাখিল করে। পিপিআর,২০০৮ এর বিধি ২৪ অনুযায়ী ব্যাংকের নিকট হতে যাচাইয়ে দরদাতার দাখিলকৃত দরপত্র জামানত সঠিক পাওয়া যায়। তারা ITT-5(Eligible Tenderers)এবং ITT-6(Eligible materials,equipment and services) সংক্রান্ত শর্তাবলী পরিপালন করে। তারা চীনের তৈরী DEMU সরবরাহের প্রস্তাব করে। টেকনিক্যাল-সাব কমিটির প্রতিবেদন থেকে দেখা যায় যে , তাদের দরপত্রে কোন deviation ছিল না। টিইসি, টেকনিক্যাল-সাব কমিটির সাথে একমত পোষণকরত সার্বিক বিবেচনায় তাদের দরপত্রটি রেসপনসিভ বিবেচনা করে।

(গ) **দরদাতা M/s. PT INKA**

M/s. PT INKA তারা ইন্দোনেশিয়ার তৈরি DEMU সরবরাহের প্রস্তাব করে। তাদের দরপত্রে নিম্নরূপ ব্যত্যয় পাওয়া যায়ঃ

(১) ITT-14.1 (a) অনুযায়ী The manufacturer (builder) of the Diesel Electric Multiple Units (DEMU) shall have a minimum of 10 (ten) years of overall experience in manufacture (building/ assembling) Diesel Electric Multiple Units (DEMU)/Diesel Multiple Units (DMU)/Electric Multiple Units (EMU).

It is evidenced from the list submitted by bidder that they have manufactured 288 units (65 Sets) of DMU/EMU/ DEMU since December 2005 that means their **experience is only 5 years".** ইহা ITT-14.1 (a) এর ব্যত্যয় ।

(২) ITT-14.1 (b) অনুযায়ী The manufacturer should have experiences of exporting minimum 2(Two) sets of Diesel Electric Multiple Units (DEMU)/Diesel Multiple Units (DMU)/Electric Multiple Units (EMU) to foreign Railways. **Documentary evidence of above mentioned experiences of manufacturer should be submitted with the offer.**

The manufacturer has **no experience on export.** ইহা ITT-14.1 (b) এর ব্যত্যয় । M/s. PT INKA এর দরপত্রে deviation থাকায় সামগ্রিক বিবেচনায় পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৯৮(৫) এবং দরপত্র দলিলের ITT-46.7 অনুযায়ী টিইসি তাদের দরপত্রটি **নন-রেসপনসিভ** বিবেচনা করে।

৪.২.৮ **Preliminary Examination**

দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক Preliminary Examination-এ ৩ জন দরদাতার মধ্যে ১ জন দরদাতার দরপত্র রেসপনসিভ বিবেচিত হয়। Technical Evaluation এ দেখা যায় যে রেসপনসিভ দরদাতা General Conditions of Contract (GCC) ও Particular Conditions of Contract (PCC) এর শর্ত পরিপালনপূর্বক রেলওয়ের চাহিদা ও বিনির্দেশ মোতাবেক মালামাল সরবরাহের প্রস্তাব করে। Preliminary Examination এবং Technical Evaluation শেষে একমাত্র রেসপনসিভ দরদাতার মূল্যায়িত অবস্থান নিম্নরূপঃ

ক্রমিক	দরদাতা	মোট উদ্ধৃত মূল্য Spare parts সহ	অবস্থান
১	M/s. Tangshan Railway vehicle Co. Ltd., 3 Changqian Rd., Fengrun District,063035, Tangshan, Hebei, P.R. China.	মার্কিন ডলার ৫,৮৩,১৪,২৪৫.০০	একমাত্র রেসপনসিভ দরদাতা

কমিটি পরীক্ষা করে দেখে যে, দরদাতাদের দরপত্রে কোন গাণিতিক ত্রুটি ছিল না। ফলে, Financial Evaluation শেষে একমাত্র রেসপনসিভ দরদাতার মূল্যায়িত মূল্য আসে মার্কিন ডলার ৫,৮৩,১৪,২৪৫.০০ ,যা ১২/০৫/১১ ইং তারিখের মুদ্রা বিনিময় হার ১ মার্কিন ডলার=৭৩.১৮ টাকা হিসেবে ৪২৬,৭৪,৪৬,৪৪৯.১০ টাকা (৪২৬৭৪.৪৬ লক্ষ টাকা)। যা প্রাক্কলিত মূল্য ৪৩১৬৪.০০ লক্ষ টাকা অপেক্ষা ৪৮৯.৫৪ লক্ষ **টাকা কম**।

মূল্যায়িত গ্রহণযোগ্য দরদাতা, M/s. Tangshan Railway vehicle Co. Ltd **এর উদ্ধৃত** ২০ সেট (৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট(ডিইএমইউ), ১৯ আইটেম ক্যাপিটাল স্পেয়ার্স, ৩৭ আইটেম কনজুমেবলস্ স্পেয়ারর্স, ১৩৭ অইটেম মেইনটেন্যান্স স্পেয়ারর্স, ৩৩ আইটেম টুলস এন্ড প্লান্ট, ২৪ জন-মাস প্রশিক্ষণ, ৬ জন কর্মকর্তার ১৫ দিনের স্টাডি ট্যুর এবং ২৪ জন-মাস সার্ভিস ইঞ্জিনিয়ারের সেবার জন্য সর্বমোট মার্কিন ডলার ৫,৮৩,১৪,২৪৫.০০ (৪২৬৭৪.৪৬ লক্ষ টাকা) **প্রাক্কলন এবং ডিপিপির সংস্থান উভয় অপেক্ষা** কম **হওয়ায়** পাবলিক প্রকিরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ এর বিধি ৯৮(২৭) এবং ৯৮(৩০) অনুযায়ী **'টিইসি' সার্বিক বিবেচনায় তা গ্রহণের পক্ষে একমত** পোষণ করে।

৪.২.৯ **Post Qualification**

পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা ২০০৮ এর বিধি-১০০ অনুযায়ী মূল্যায়িত গ্রহণযোগ্য দরদাতা M/s. Tangshan Railway vehicle Co. Ltd এর দাখিলকৃত দলিলাদি পরীক্ষা করে সঠিক পাওয়া যায় (Post qualification)। তদনুযায়ী তাদের প্রয়োজনীয় Professional, Technical, Financial, Personnel এবং Equipment Capacity রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় ।

৪.২.১০ মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশ

উপর্যুক্ত বর্ণনার আলোকে সার্বিক বিবেচনায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (TEC), বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট(৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ প্রকল্পের আওতায় ২০ সেট (৩ ইউনিটে এক সেট) মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ), ১৯ আইটেম ক্যাপিটাল স্পেয়ার্স, ৩৭ আইটেম কনজুমেবলস্ স্পেয়ারর্স, ১৩৭ অইটেম মেইনটেন্যান্স স্পেয়ারর্স , ৩৭ আইটেম টুলস এন্ড প্লান্ট , ২৪ জন-মাস প্রশিক্ষণ, ৮ জন কর্মকর্তার ১৫ দিনের স্টাডি ট্যুর এবং ২৪ জন-মাস সার্ভিস ইঞ্জিনিয়ারের সেবা সংগ্রহের কাজ (Package : GD1) বিভাজন মোতাবেক মূল্যায়িত ও গ্রহণযোগ্য দরদাতা M/s. Tangshan Railway vehicle Co. Ltd., 3 Changqian Rd., Fengrun District, 063035, Tangshan, Hebei, P.R. China কর্তৃক টেন্ডারের শর্তানুযায়ী সম্পাদনের নিমিত্ত দরপত্রটি মোট মার্কিন ডলার ৫,৮৩,১৪,২৪৫.০০, যা ১২/০৫/১১ ইং তারিখের মুদ্রা বিনিময় হার ১ মার্কিন ডলার = ৭৩.১৮ টাকা হিসেবে ৪২৬,৭৪,৪৬,৪৪৯.১০ টাকা (চার শত ছাবিবশ কোটি চুয়াত্তর লক্ষ ছেচল্লিশ হাজার চার শত উনপঞ্চাশ দশমিক এক শূণ্য টাকায় তাদের অনুকুলে গ্রহণের ও চুক্তি সম্পাদনের সুপারিশ করে।

৪.২.১১ সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির অনুমোদন

মোট ৫,৮৩,১৪,২৪৫.০০ মার্কিন ডলার সমপরিমাণ বাংলাদেশী ৪২৬,৭৪,৪৬,০০০.০০ (চারশত ছাব্বিশ কোটি চুয়াত্তর লক্ষ ছয়চল্লিশ হাজার) টাকার দর প্রস্তাব গত ১১.০৭.২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটিতে (সিসিজিপি) অনুমোদিত হয়েছে।

৪.৩ পণ্য সরবরাহ ও মূল্য পরিশোধ

চুক্তি অনুযায়ী যথাসময়ে পণ্য সরবরাহ পাওয়া গেছে এবং মোট চুক্তিমূল্য মার্কিন ডলার ৫,৮৩,১৪,২৪৫.০০ এলসির মাধ্যমে পরিশোধ করা হয়েছে।

৪.৪ মতামত

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন, পিপিএ-২০০৬ এবং পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা-২০০৮ যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে।

৪.৫ প্রকল্পের সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা বাস্তবায়ন

প্যাকেজ	ডিপিপি অনুযায়ী সংগ্রহের নিমিত্ত বর্ণনা (পণ্য/কার্য)	ব্যয় (লক্ষ টাকা)		দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্ত
		আরডিপিপি	চুক্তি মূল্য			
জিডি-১	২০ সেট ডেমু, স্পেয়ার পার্টস, পার্টস ক্যাটালগ, ড্রইং, টুলস এন্ড প্লান্ট, ট্রেনিং, স্ট্যাডি ট্যুর ও সার্ভিস ইঞ্জিনিয়ারের চার্জ	৪৩১৬৪.০০ ৪৭৯৬৩.৪৭		২৫/০১/২০১১	২৮/০৫/২০১১	৩০/০৬/২০১৪
	বাস্তব অগ্রগতি		৪৫৭,৩৯.২৭	০৭/০৩/২০১১	০৪/০৮/২০১১	১৬/০৮/২০১৫
জিডি-২	অফিস আসবাবপত্র ও অন্যান্য	২.০০		১৮/০১/২০১২	১৬/০২/২০১২	২৩/০২/২০১২
	বাস্তব অগ্রগতি		২.০০	১৮/০১/২০১২	১৬/০২/২০১২	১৮/০৩/২০১২
জিডি-৩	অফিস স্টেশনারি ও অন্যান্য	১.০০		২৩/০৪/২০১২	১৬/০৫/২০১২	২৩/০৫/২০১২
	বাস্তব অগ্রগতি		০.৯৫	২৩/০৪/২০১২	১৬/০৫/২০১২	২৯/০৫/২০১২
জিডি-৪	অফিস ইক্যুপমেন্ট ও অন্যান্য	২.৪০		১১/১১/২০১৩	০২/১২/২০১৩	০৯/১২/২০১৩
	বাস্তব অগ্রগতি		২.০০	১১/১১/২০১৩	০২/১২/২০১৩	০৪/১২/২০১৩
জিডি-৫	অফিস স্টেশনারি ও অন্যান্য	২.০০		০৭/০৪/২০১৪	১০/০৪/২০১৪	২৩/০৪/২০১৪
	বাস্তব অগ্রগতি		০.৭৬	০৭/০৪/২০১৪	১০/০৪/২০১৪	২০/০৪/২০১৪
জিডি-৬	অফিস ইক্যুপমেন্ট ও অন্যান্য	২.৬০		১৬/০৫/২০১২	২৭/০৫/২০১২	০৩/০৬/২০১২
	বাস্তব অগ্রগতি		২.৫৯	১৬/০৫/২০১২	২৭/০৫/২০১২	০৩/০৬/২০১২
জিডি-৭	অফিস স্টেশনারি ও অন্যান্য	২.০০		১৯/০৮/২০১৪	০১/০৯/২০১৪	১৪/০৯/২০১৪
	বাস্তব অগ্রগতি		১.৬৯	১৯/০৮/২০১৪	০১/০৯/২০১৪	০৭/০৯/২০১৪

পঞ্চম অধ্যায়

৫.০ ভূমিকা

ঢাকা ও চট্টগ্রামের মত অতি ঘনবসতিপূর্ণ শহর ও শহরতলী এলাকার মধ্যে ডেমু ট্রেন পরিচালনা, কম গতি সম্পন্ন প্রচলিত ট্রেন প্রত্যাহার করে দ্রুত গতিসম্পন্ন ডেমু ট্রেনের প্রতিস্থাপন এবং ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-জয়দেবপুর (গাজীপুর), ঢাকা-নরসিংদী, চট্টগ্রাম-ফেনী ইত্যাদি সেকশনের অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত যাতায়াতের ব্যবস্থা করার উদ্দেশ্য বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (DEMU) সংগ্রহ করা হয়। উপর্যুক্ত উদ্দেশ্যসমূহ অর্জনে প্রকল্পের অবস্থান পর্যালোচনাপূর্বক পর্যবেক্ষণ এ অধ্যায়ে বর্ণনা করা হয়েছে।

৫.১ ডেমু ট্রেন চলাচল পর্যালোচনা

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ২০ সেট ডেমু দ্বারা অফিসগামী যাত্রী ও স্বল্প দুরত্বে চলাচল এবং কমগতি সম্পন্ন লোকাল এর বিকল্প হিসেবে চলাচলের জন্য একটি কমিটি গঠন করা হয়। রেলওয়ের পরিবহন ও বাণিজ্যিক এবং যান্ত্রিক বিভাগের উর্দ্ধতন কর্মকর্তাগণের সমন্বয়ে গঠিত কমিটি ডেমু ট্রেন চলাচলের রুট নির্ধারণ করে মহাপরিচালক বরাবরে অনুমোদনের জন্য সুপারিশ প্রেরণ করে (সংযুক্তি-4)। কিন্তু পরিবর্তিতে মন্ত্রণালয় থেকে ভিন্নভাবে রুট নির্ধারণ করে ডেমু ট্রেন পরিচালনার জন্য সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয় (সংযুক্তি-5)। সে অনুযায়ী ডেমু ট্রেন প্রবর্তন করা হয়। যাত্রীর চাহিদা না থাকায় পরবর্তিতে একটি রুট পরিবর্তন করা হয়।

৫.২ বাংলাদেশ রেলওয়েতে পরিচালিত ডেমু ট্রেন

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ২০ সেট ডেমুর মধ্যে ১৫ সেট বিভিন্ন রুটে চলাচল করছে। অবশিষ্ট ৫ সেটের মধ্যে ২ সেট ঢাকা, ২ সেট চট্টগ্রাম এবং এক সেট লালমনিরহাট ডিভিশনে স্পেয়ার হিসেবে আছে। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়েতে বিভিন্ন রুট ও সময়সূচি অনুযায়ী পরিচালিত ডেমু ট্রেনের তালিকা সংযুক্তি-6 তে দেখা যেতে পারে। এসব ট্রেনের গত ছয় মাসে (জুলাই-ডিসেম্বর/১৬) গড়ে ডেমু ট্রেনের রুট ভিত্তিক দৈনিক ট্রেন চলাচল, আয়, যাত্রী পরিবহন ও সময়ানুবর্তিতার পরিসংখ্যান নিম্নে সারণি-৫.১ এ উল্লেখ করা হলো:

সারণি-৫.১

বর্তমানে বিভিন্ন রুটে চলমান ডেমু ট্রেনের তথ্য

ক্রম	রুট	সেট সংখ্যা	দৈনিক ট্রেন চলাচল, কিলোমিটার রান, যাত্রী পরিবহন ও আয়				গড় সময়ানুবর্তিতা
			ট্রেন সংখ্যা	ট্রেন চলাচল	যাত্রী পরিবহন	আয়	
১	ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ-ঢাকা	২	৬	৯৬	৮৩৩	১৬৫৬৬	১০০%
২	ঢাকা-টঙ্গী-ঢাকা	২	৬	১৯০	৭২৭	১৫৭১৮	৮০%
৩	ঢাকা-জয়দেবপুর-ঢাকা						
৪	কুমিল্লা-ঢাকা-কুমিল্লা	২	৪	৪২৮	১১৭৪	৩৮২০৭	৬০%
৫	লাকসাম-চট্টগ্রাম-লাকসাম	২	২	২৬০	৭৯০	৩১৪২৩	৯৫%
৬	কুমিল্লা-লাকসাম-চাঁদপুর	১	৫	৩০০	৪০৭	৯৪৮৯	১০০%
৭	কুমিল্লা-লাকসাম-নোয়াখালী	১	৫	২৯২	৩৬৪	৮৬০০	১০০%
৮	চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়*	১	৪				১০০%
৯	চট্টগ্রাম-নাজিরহাট	১	৪	১৪৮	৬৫৮	১৩১৬৫	১০০%
১০	সিলেট-আখাউড়া	১	২	৩৫৪	৩১৯	৮৭২০	৯০%
১১	ময়মনসিংহ-জয়দেবপুর	১	২	১৮০	৫৫৬	১৩৮৭৫	৯২%
১২	লালমনিরহাট-পার্বতীপুর-পঞ্চগড়	১	৪	৪৬৪	১১১২	২৬৫৪১	৯৫%

*চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় রুটের ভাড়া চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় বহন করে।

৫.৩ রুটভিত্তিক ডেমু ট্রেন চলাচল পর্যালোচনা

৫.৩.১ ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ

ডেমু ট্রেন সংগ্রহের পর দুই সেটের রেক দ্বারা দিয়ে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ সেকশনে একাধিক ট্রেন চালু করা হয়। কিন্তু অফিসগামী যাত্রী চলাচলকালে এ সকল ট্রেনে যাত্রী সংকুলান হয়না। এ সেকশন সিঙ্গেল লাইন হওয়ায় স্বল্প বিরতিতে যাতায়াতের জন্য ঘন ঘন ডেমু ট্রেন চালু করা সম্ভব হয়নি। বর্তমানে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ সেকশনে চলাচলরত মোট ১৬ (ষোল) জোড়া ট্রেনের মধ্যে দুই সেট ডেমুর একটি রেক দ্বারা কম ব্যস্ত সময়ে তিন জোড়া ট্রেন চালানো হচ্ছে। বাকী সময়ে প্রচলিত রেক দ্বারা ১৩ জোড়া ট্রেন চালানো হয়। বর্তমানে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ সেকশনে ডাবল লাইনের কাজ শুরু হয়েছে। ডাবল লাইন নির্মাণের কাজ সমাপ্ত হলে এ সেকশনে ডেমু দ্বারা ঘন ঘন ট্রেন পরিচালনা সম্ভব হবে। ট্রেনের সময়সূচি, আয় ও যাত্রী পরিবহন বিবেচনায় এ রুটে ডেমু ট্রেন চলাচলে কোন প্রভাব পড়ছে না বিধায় এ দু'টি ডেমু সেট দ্বারা অন্যত্র ট্রেন পরিচালনার ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

৫.৩.২ ঢাকা-টঙ্গী-জয়দেবপুর

বর্তমানে ঢাকায় প্রতিদিন (নারায়ণগঞ্জ ব্যতীত) ৫১ জোড়া ট্রেন যাতায়াত করে (সংযুক্তি-8)। ২০০৯ সাল থেকে এ পর্যন্ত শুধু ঢাকা স্টেশন থেকে টঙ্গী হয়ে বিভিন্ন গন্তব্যে মোট নয় জোড়া প্রবর্তন করা হয়েছ (সংযুক্তি-9)। তাই যাত্রীদের চাহিদামত সময়সূচি অনুযায়ী ট্রেন পরিচালনা এবং নতুন কোনো ট্রেন প্রবর্তন করার সুযোগ অত্যন্ত সীমিত। দুই সেট ডেমু দ্বারা ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে এক জোড়া এবং দূরপাল্লার ট্রেনের কারণে কম ব্যস্ত সময়ে ঢাকা-জয়দেবপুর-ঢাকা রুটে দুই জোড়া ট্রেন চালানো হয়। টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশন সিঙ্গেল লাইন হওয়ায় এবং ক্রসিংয়ের ক্ষেত্রে গুরত্ব প্রদান না করায় অধিকাংশ সময়ে সময়সূচি অনুযায়ী ডেমু ট্রেন চলাচল করতে পারে না। তাই এ ট্রেনের যাত্রী পরিবহন ও আয় সন্তোষজনক নয়। ট্রেনটি প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী ময়মনসিংহ হতে ভোরে যাত্রা শুরু করে ঢাকায় এসে বিকালে অফিস ছুটির পর ঢাকা থেকে ময়মনসিংহ ফেরত যেতে পারে। মধ্যবর্তী সময়ে ঢাকা-গফরগাঁও-ঢাকার মধ্যে এক জোড়া ট্রেন চালানো যেতে পারে। এতে অফিসগামীসহ অধিক যাত্রী পরিবহন করা সম্ভব হবে এবং আয়ও বাড়বে।

৫.৩.৩ ঢাকা-কুমিল্লা

দুই সেট ডেমু দ্বারা ট্রেনটি কুমিল্লা-আখাউড়া-ঢাকা-কুমিল্লার মধ্যে চলাচল করছে। কুমিল্লায় রাখার স্থান না থাকায় রাতে ট্রেনটি আখাউড়ায় এনে রাখা হয় এবং পরদিন ভোরে পুনরায় আখাউড়া থেকে কুমিল্লা পাঠানো হয়। পরিসংখ্যানে দেখা যায় যে, ট্রেনটি ঢাকা থেকে কুমিল্লা যাওয়ার পথে ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার পরে যাত্রী সংখ্যা অতি নগণ্য থাকে। সিঙ্গেল লাইন হওয়ার কারণে রেলওয়ের টাইমটেবিল অনুযায়ী আখাউড়া থেকে কুমিল্লা পর্যন্ত ৪৭ কিলোমিটার যেতে আন্ত:নগর ট্রেনের ক্রসিংয়ের জন্য ৫০ মিনিট অতিরিক্ত সময় নেয়। ট্রেনটি ডিপিপি অনুযায়ী ভোরে আখাউড়া থেকে যাত্রা শুরু করে ঢাকায় এসে বিকালে অফিস ছুটির পর ঢাকা থেকে আখাউড়া ফেরত যেতে পারে। মধ্যবর্তী সময়ে ঢাকা-ভৈরব-ঢাকার মধ্যে এক জোড়া ট্রেন চালানো যেতে পারে। এতে অফিসগামীসহ অধিক যাত্রী পরিবহন করা সম্ভব হবে এবং আয়ও বাড়বে।

৫.৩.৪ আখাউড়া-সিলেট

সম্পূর্ণ সিঙ্গেল লাইনের সেকশনে চলাচল করার কারণে আন্ত:নগর ট্রেনের ক্রসিং ও অগ্রাধিকারের জন্য উভয় ট্রেনের ক্ষেত্রেই রেলওয়ের টাইম টেবিল অনুযায়ী ৭০ মিনিট অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয়। তথাপি সময়ানুবর্তিতার হার সন্তোষজনক না হওয়ায় ট্রেনটির যাত্রী সংখ্যা ও আয় অনেক কম। এ ট্রেনের রেকটি এখান থেকে প্রত্যাহার করে অন্যত্র চালানো যেতে পারে।

৫.৩.৫ ময়মনসিংহ-জয়দেবপুর

ঢাকা-জয়দেবপুর রুটে চলাচলকারী দুই সেটের ট্রেনটি ময়মনসিংহ পর্যন্ত চলাচলের প্রস্তাব করার প্রেক্ষিতে এ রেকটি দ্বারা ময়মনসিংহ-জয়দেবপুরের পরিবর্তে অন্যত্র চালানো যেতে পারে।

৫.৩.৬ লাকসাম-চট্টগ্রাম

দুই সেট ডেমু দ্বারা ট্রেনটি বর্তমানে লাকসাম-চট্টগ্রামের মধ্যে ডাবল লাইন সেকশনে চলাচল করছে। ট্রেনটি প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী লাকসাম হতে ভোরে যাত্রা শুরু করে চট্টগ্রাম যায় এবং বিকালে অফিস ছুটির পর চট্টগ্রাম থেকে লাকসাম ফেরত আসে। ট্রেনটি অফিস চলাকালীন সময়ে যাতায়াত করে বিধায় এর যাত্রী পরিবহন, আয় ও সময়ানুবর্তিতা সন্তোষজনক। মধ্যবর্ত্তী সময়ে রেকটি দ্বারা চট্টগ্রাম-ফেনী-চট্টগ্রাম এর মধ্যে এক জোড়া ট্রেন চালানো যেতে পারে। এতে অধিক সংখ্যক যাত্রী পরিবহন করা সম্ভব হবে এবং আয়ও বাড়বে।

৫.৩.৭ চট্টগ্রাম-নাজিরহাট

ডেমু চলাচলের শুরুতে এ রুটে ট্রেন প্রবর্তন করা হয়নি। ডেমু ট্রেন প্রবর্তনের সময় মন্ত্রণালয় কর্তৃক নির্ধারিত চট্টগ্রাম সার্কুলার রুট (চট্টগ্রাম-এসআরডি-পোর্টমার্কেট-সিজিপিওয়াই-ফৌজদারহাট-চট্টগ্রাম-ষোলশহর-জ্বালানীহাট-চট্টগ্রাম) অন্তর্ভুক্ত ছিল। কিন্তু এ রুটে যাত্রী চাহিদা শুরুতে প্রবর্তিত চট্টগ্রাম সার্কুলার রুটে প্রবর্তিত ডেমু ট্রেনটি যাত্রীর চাহিদা না থাকায় তা প্রত্যাহার করে এ রেকটি দ্বারা চট্টগ্রাম-নাজিরহাট রুটে ০৮/০৭/২০১৫ তারিখে এক জোড়া ডেমু ট্রেন চালু করা হয়। পরবর্তীতে যাত্রী চাহিদা বৃদ্ধি পাওয়ায় একই রেক দ্বারা আরও এক জোড়া ট্রেন চালু করা হয়। এর ফলে বিগত দিনের তুলনায় এ সেকশনে যাত্রী পরিবহন ও আয় প্রায় দ্বিগুন বৃদ্ধি পেয়েছে। যাত্রীদের চাহিদা বিবেচনা করে একই রেক দ্বারা সন্ধ্যায় আরও এক জোড়া ট্রেন পরিচালনা করা যেতে পারে। ষোলশহরের পরে সেকশন সিঙ্গেল লাইন, চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের মধ্যে ৯ জোড়া সাটল ট্রেন, বেসরকারী বিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য প্রতিদিন হাটহাজারী পর্যন্ত এক জোড়া জ্বালানী তেলবাহী ট্রেন চলাচল এবং বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর শীতকালীন মহড়া হাটহাজারী এলাকায় হওয়ায় ট্রেনের সংখ্যা তিন জোড়ার বেশি বৃদ্ধি করা হলে সময়সূচি অনুযায়ী স্বাভাবিক ট্রেন পরিচালনা দুরূহ হয়ে পড়বে। যাত্রীদের চাহিদা বিবেচনা করে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ সেকশনে চলাচলকারী ডেমু ট্রেনের রেকটি প্রত্যাহার করে নাজিরহাট সেকশনে ট্রেন চালানো যেতে পারে।

৫.৩.৮ কুমিল্লা-লাকসাম-নোয়াখালী ও কুমিল্লা-লাকসাম-চাঁদপুর

এ দুটি রুটের কুমিল্লা-লাকসাম সেকশন সিঙ্গেল লাইন এবং এ লাইনের উপর দিয়ে প্রতিনিয়ত চট্টগ্রাম থেকে দেশের বিভিন্ন প্রান্তে যাত্রী ও মালবাহী ট্রেন চলাচলের কারণে ব্যস্ত থাকায় ক্রসিং/প্রিসিডেন্সের জন্য এ সেকশনে ডেমু ট্রেন চলাচলে প্রচুর সময়ক্ষেপণ হয়। এ সেকশনের রানিং টাইম ২৫ মিনিট, সময়সূচি পর্যালোচনায় দেখা যায় এ ট্রেনগুলো মোট আট বার কুমিল্লা যাতায়াত করে। এর মধ্যে মাত্র দু'বার রেলওয়ের টাইম টেবিলের ভিত্তিতে নির্ধারিত সময়ে যাতায়াত করে। অন্যান্য ক্ষেত্রে ন্যূনপক্ষে ৪৫ মিনিট সময় নেয়। এ দু'টা ট্রেনের টাইম টেবিল অনুযায়ী সময়ানুবর্তিতার হার ১০০% হলেও অধিক সময় নেয়ার কারণে এ সব ট্রেনে কুমিল্লার যাত্রী সংখ্যা অত্যন্ত কম। ডেমু ট্রেনের যাত্রী সংখ্যা ও আয়ের পরিসংখ্যান থেকে দেখা যায় যে, কুমিল্লা লাকসাম সেকশনে মার্চ/২০১৭ মাসে এ সকল ট্রেনে মোট ১৭০৪ জন যাত্রী ভ্রমণ করেছেন এবং তার বিপরীতে আয় হয়েছে ৩৪০৮০ টাকা অর্থাৎ প্রতি ট্রেনে গড়ে ০৮যাত্রী ভ্রমণ করেছেন এবং তাতে আয় হয়েছে ১৭০.০০ টাকা (সংযুক্তি৭)। বর্তমানে লাকসাম-আখাউড়া সেকশন ডাবল লাইন নির্মাণের কাজ চলমান আছে। এমতাবস্থায়, কুমিল্লা-লাকসাম সেকশন ডাবল লাইন না হওয়া পর্যন্ত ট্রেনগুলো চাঁদপুর ও নোয়াখালী থেকে কুমিল্লার পরিবর্তে লাকসাম পর্যন্ত চালানো যেতে পারে।

৫.৩.৯ পার্বতীপুর-লালমনিরহাট ও পার্বতীপুর-ঠাকুরগাঁও/পঞ্চগড়

এক সেটের একটি রেক দ্বারা ট্রেনগুলো চালানো হয়। এ ট্রেনগুলোর যাত্রী পরিবহন ও আয় সন্তোষজনক। বাংলাদেশ রেলওয়ের লালমনিরহাট বিভাগে লোকাল ট্রেনের সংখ্যা অনেক কম। উপরন্তু লোকোমোটিভ ও যাত্রীবাহী কোচের অভাবে দৈনিক গড়ে ১০ জোড়া ট্রেন চলাচল বন্ধ থাকে। এ এলাকায় যাত্রী চাহিদা খুব বেশি থাকায় ময়মনসিংহ-জয়দেবপুর সেকশন থেকে প্রত্যাহারের প্রস্তাবকৃত রেকটি দ্বারা লালমনিরহাট বিভাগের

পার্বর্তীপুর-লালমনিরহাট সেকশনে এক জোড়া, লালমনিরহাট-রংপুর সেকশনে এক জোড়া ও রংপুর-কুড়িগ্রাম সেকশনে দুই জোড়া ট্রেন চালানো যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৫.৩.৫)। উল্লেখ্য, সড়ক পথে লালমনিরহাট-রংপুরের ভাড়া ৫০/-টাকা এবং কমিউটার ট্রেনের ভাড়া ৩০/-টাকা। রংপুর-কুড়িগ্রাম সড়ক পথের ভাড়া ৭০/- টাকা এবং কমিউটার ট্রেনের ভাড়া ৪০/- টাকা। এ সেকশনের বর্তমানে চলমান রেকটি দ্বারা পার্বতীপুর-পঞ্চগড় সেকশনে একজোড়া এবং পঞ্চগড়-দিনাজপুর সেকশনে একজোড়া ট্রেন চালানো যেতে পারে। এখানে উল্লেখ করা যেতে পারে যে, দিনাজপুর-পঞ্চগড় সড়কপথে ভাড়া ১৩০/ টাকা এবং রেলপথে কমিউটারের ভাড়া ৫০/ টাকা। সকল ক্ষেত্রে সড়ক পথের তুলনায় ডেমু ট্রেনে চলাচলের সময় এবং ভাড়া কম লাগে।

৫.৪ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন**

উপর্যুক্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের (অনুচ্ছেদ-৫.৩.১ হতে ৫.৩.৯) আলোকে এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন সংক্রান্ত মতামত নিম্নে বর্ণনা করা হলো:

প্রকল্পের উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
(১) ঢাকা ও চট্টগ্রামের মত অতি ঘনবসতিপূর্ণ শহর ও শহরতলী এলাকার মধ্যে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা;	(১)ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ রুটে পিক আওয়ারে যাত্রী সংকুলান না হওয়ায় কম গুরুত্বপূর্ণ সময়ে এ রুটে ট্রেন চালানো হচ্ছে। সে কারণে যাত্রী ও আয় বিবেচনায় এ সেকশনে কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জন সম্ভব হয়নি; (২) ময়মনসিংহ-জয়দেবপুর সেকশনের ট্রেন ঢাকা পর্যন্ত না আসায় এবং অফিস চলাকালীন সময়ে ট্রেন পরিচালনা করা সম্ভব না হওয়ায় এ সেকশনে কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জন সম্ভব হয়নি; (৩) চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় ও চট্টগ্রাম-লাকসাম সেকশনে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে; (৪) ঢাকা-কুমিল্লা ও ঢাকা-সিলেট সেকশনে ডিপিপি'র উদ্দেশ্য বহির্ভূতভাবে ট্রেন পরিচালিত হচ্ছে বিধায় এসব সেকশনে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।
(২) কম গতি সম্পন্ন প্রচলিত ট্রেন প্রত্যাহার করে দ্রুত গতি সম্পন্ন ডেমু ট্রেনের প্রতিস্থাপন করা;	(১) চাঁদপুর-কুমিল্লা ও চাঁদপুর-নোয়াখালী সেকশনে প্রকল্পের ২ নম্বর উদ্দেশ্য অনুযায়ী ট্রেন চলাচল করছে। তবে কুমিল্লা-লাকসাম সিঙ্গেল লাইনের কারণে যাতায়াতে প্রচুর সময় লাগে বিধায় এ সেকশনে যাত্রীর সংখ্যা অত্যন্ত কম হয়; (২) পার্বতীপুর-লালমনিরহাট ও পার্বতীপুর-ঠাকুরগাঁও/পঞ্চগড় সেকশনে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।
(৩) ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-জয়দেবপুর (গাজীপুর), ঢাকা-নরসিংদী, চট্টগ্রাম-ফেনী ইত্যাদি সেকশনের অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত যাতায়াতের ব্যবস্থা করা;	(১)চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় ও চট্টগ্রাম-লাকসাম সেকশনে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে; (২) ঢাকা-জয়দেবপুর রুটে দূরপাল্লার ট্রেনের কারণে অফিস চলাকালে আসা যাওয়ার জন্য ট্রেন চালানো সম্ভব না হওয়ায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি; (৩) ঢাকা-নরসিংদী সেকশনে অফিসগামী যাত্রীদের জন্য কোনো ট্রেন চলাচল করে না।

৫.৫ ডেমু ট্রেনের রুট পুন:নির্ধারণ

প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন (অনুচ্ছেদ-৫.৪) ও উপর্যুক্ত পর্যালোচনা আলোকে (অনুচ্ছেদ-৫.৩.১ হতে ৫.৩.৯) বর্তমান রুট পুনর্বিন্যাস করে ডিপিপি অনুযায়ী প্রস্তাবিত রুটে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা হলে অধিক যাত্রী পরিবহন ও আয় করা সম্ভব হবে (সংযুক্তি-১০)। তবে, এক্ষেত্রে প্রাপ্যতা ও নির্ভরতার জন্য এগুলোর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে হবে।

৫.৬ ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা

রেলের রোলিংস্টক বিভাগের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা এবং মাঠ পর্যায়ে ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণের সাথে সম্পৃক্ত ব্যক্তিবর্গের সাথে এ বিষয়ে বিশদ আলোচনা হয়। ২০১৩ সালে দেশে ডেমু চালু হলেও এগুলোর জন্য এখন পর্যন্ত উল্লেখ করার মত কোন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা হয় নি। প্রকল্পের ডিপিপিতেও এ বিষয়ে কোন কিছুর উল্লেখ ছিল না। বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য নতুন প্রযুক্তির এ ধরণের ট্রেনের যন্ত্রাংশের সাথে বিদ্যমান ট্রেনের যন্ত্রাংশের মিল নেই। বিদ্যমান লোকোমোটিভগুলো প্রতি দেড় বৎসর অন্তর অন্তর ভারী মেরামতর জন্য কারখানায় যায়। কিন্তু ডেমুর জন্য কোন কারখানা স্থাপিত না হওয়ায় এসব ট্রেনের ভারী রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে না। ফলে এগুলোর প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা ক্রমান্বয়ে হ্রাস হচ্ছে। নতুন প্রযুক্তি বিধায় বিদ্যমান টেকনিশিয়ানদের প্রশিক্ষণ দিয়ে রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করানো হলেও লোকবল স্বল্পতার কারণে এদের প্রতিনিয়ত ডেমুর কাজে লাগানো সম্ভব হচ্ছে না।

অধিক যাত্রী সংকুলানের জন্য ডেমুর ইঞ্জিন ও অন্যান্য যন্ত্রপাতি মেঝের নীচে থাকায় অন্যান্য লোকোমোটিভের থেকে এগুলোর পর্যবেক্ষণ ও রক্ষণাবেক্ষণ ভিন্ন। নীচ থেকে দেখতে হয় বিধায় এগুলোর জন্য ডকের প্রয়োজন। বর্তমানে ঢাকা ও চট্টগ্রামে ছোট আকারের ডক থাকলেও অন্যান্য স্থানে সে সুবিধা নেই। ডেমু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য আলাদা কোন জনবল নিয়োগ দেয়া হয় নি। লোকোমোটিভ রক্ষণাবেক্ষণের কিছু টেকনিশিয়ানকে প্রশিক্ষণ দিয়ে এগুলোর রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করানো হচ্ছে। একই টেকনিশিয়ান দ্বারা ডেমু ও লোকোমোটিভের কাজ করানো হচ্ছে বিধায় উভয় ক্ষেত্রেই সমস্যা হচ্ছে। উন্নত প্রযুক্তির হওয়ায় ডেমু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কারিগরী জ্ঞান সম্পন্ন নতুন জনবল প্রয়োজন। এক্ষেত্রে ন্যূনতম ভোকেশনাল/বিজ্ঞানে এসএসসি পরীক্ষায় উত্তীর্ণ হওয়া জনবল নিয়োগ অপরিহার্য।

প্রতিটি লোকোমোটিভ প্রতি দেড় বৎসর অন্তর অন্তর কারখানায় ভারী মেরামতের জন্য নির্ধারিত আছে। ডেমুর ক্ষেত্রেও এধরনের ভারী মেরামতের ব্যবস্থাপনা প্রয়োজন থাকলেও এখন পর্যন্ত ভারী মেরামতের জন্য কারখানা স্থাপনের কাজ শুরু হয় নাই। জানা যায় ডেমু সংগ্রহের সময় বিষয়টি উত্থাপিত হলেও পরবর্তীতে ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত হয় নি। এগুলো সার্ভিসে দেয়ার পর ভারী রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বিভিন্ন সময় উদ্যোগ নেয়া হলেও এখন পর্যন্ত এ বিষয়ে কোন অগ্রগতি হয় নি। ফলে ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ Preventive Maintenance এর পরিবর্তে Breakdown Maintenance নির্ভরশীল হয়ে পড়েছে। বড় ধরণের কোন ত্রুটি দেখা দিলে চট্টগ্রামের ক্ষেত্রে পাহাড়তলী ডিজেল কারখানা এবং লালমনিরহাটের ক্ষেত্রে পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানায় এগুলো সম্পন্ন করা হচ্ছে। ঢাকায় পর্যবেক্ষণের জন্য ডক থাকলেও সেখানে কোনো লিফটিং জ্যাক নাই। তাই বড় ধরনের সমস্যা হলে শুধু মাত্র সপ্তাহের রবিবার প্রথম বেলা ক্যারেজ মেরামত ডিপোর লিফটিং জ্যাক ও ডকের সহায়তা গ্রহণ করে তা মেরামত করা হয়। আন্ত:নগর ট্রেনের ক্যারেজ রক্ষণাবেক্ষণের জন্য লিফটিং জ্যাক ও ডক ব্যস্ত থাকার কারণে সপ্তাহের অন্যান্য দিন ডেমু বড় ধরনের মেরামত করা সম্ভব হয় না।

চিত্র-৫.২০: পাহাড়তলীতে নির্মাণাধীন ডক

চিত্র-৫.২১: ডকের সহায়তায় ডেমু ট্রেনের নিচের অংশ পরীক্ষার সুবিধা

চিত্র-৫.২২: পার্বতীপুরে ডেমু ট্রেন রক্ষণাবেক্ষণের কোন ব্যবস্থা নেই।

চিত্র-৫.২৩: পার্বতীপুরে ডেমু ট্রেন রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নির্ধারিত স্থান

বর্তমানে চট্টগ্রামে চলমান ট্রেনের সাপ্তাহিক বন্ধের দিন ডেমু ট্রেনের নীচের যন্ত্রাংশ পর্যবেক্ষণের জন্য ডক এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য আলাদাভাবে স্থাপনা নির্মিত হচ্ছে যা জুন ২০১৭ এর মধ্যে সম্পন্ন হবে। পার্বতীপুরে ডেমু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য স্থান নির্ধারণ হলেও এখন পর্যন্ত এ বিষয়ে কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়নি। জরুরীভিত্তিতে চট্টগ্রামের ন্যায় পার্বতীপুরে স্থাপনা নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন। এছাড়াও চলমান ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য আখাউড়া, লাকসাম ও ময়মনসিংহে ন্যুনতম ডক নির্মাণ করা প্রয়োজন।

নতুন কোন প্রযুক্তির গ্রহণ করা হলে প্রাথমিকভাবে জ্ঞানের অভাবে এগুলো রক্ষণাবেক্ষণ দুরহ হয়ে থাকে। ডেমুর ক্ষেত্রের এর ব্যতিক্রম হয়নি। তাই নতুন প্রযুক্তির কোন কিছু সংগ্রহের সময় এর প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা যথাযথ পর্যায়ে রাখার জন্য Replacement আইটেম হিসেবে কিছু Component মজুদ করা প্রয়োজন। পর্যায়ক্রমে রক্ষণাবেক্ষণের উপর অভিজ্ঞতা অর্জন করলে পরবর্তিতে এসকল Component সংগ্রহের প্রয়োজন হবে না। অভিজ্ঞতার আলোকে প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠানের নিকট হতে প্রয়োজনীয় মালামাল সংগ্রহের জন্য যন্ত্রাংশের তালিকা তৈরী করা হয়েছে এবং সেগুলো সংগ্রহ প্রক্রিয়াধীন আছে। বর্তমানে লোকোমোটিভ রক্ষণাবেক্ষণ খাত হতে এ ব্যয় নির্বাহ হচ্ছে। সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার জন্য ডেমু ট্রেনের মালামালের চাহিদা নিরুপণ ও এগুলো সংগ্রহ/সরবরাহ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে এর আলাদা রক্ষণাবেক্ষণ বাজেটের প্রয়োজন।

ডেমু ট্রেন সংগ্রহের সময় এর রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার উপর গুরত্ব দেয়া সমীচীন ছিল। নির্মাণাধীন মেট্রো রেল এর রোলিং স্টকগুলো রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রেললাইন নির্মাণের পাশাপাশি উত্তরাতে একটি কারখানা স্থাপন করা হচ্ছে। ২য় মেট্রো লাইন এর যে সম্ভাব্যতা যাচাই করা হচ্ছে সেক্ষেত্রেও পূর্বাচলে একটি মেরামত কারখানা অন্তর্ভুক্ত আছে। প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা বৃদ্ধির জন্য সুষ্ঠু/যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা অপরিহার্য।

৫.৭ জ্বালানী ব্যয়

ডেমু ট্রেনের জ্বালানী ব্যয় নিরুপনের জন্য চালক, জ্বালানী ব্যয় ও রক্ষণাবেক্ষণ বিষয়ক সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং বিভাগীয় যান্ত্রীক প্রকৌশলীদের সাথে আলোচনায় জানা যায় যে, ডেমু ট্রেনের জ্বালানী ব্যয় কনভেনশনাল ট্রেনের চেয়ে কম। ঢাকা, চট্টগ্রামর ও লালমনিরহাট বিভাগ থেকে আলাদাভাবে এ দু'ধরনের ট্রেনের জ্বালানী ব্যয়ের তুলনামূলক বিবরণী সংগ্রহ করা হয়েছে। এতে দেখা যায় ডেমু ট্রেনের জ্বালানী ব্যয় কনভেনশনাল ট্রেনের চেয়ে ২০% কম (সংযুক্তি-১১)।

৫.৮ প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম/সুবিধাদি টেকসই করার লক্ষ্যে সুপারিশ

৫.৮.১ ঢাকা শহরের অধিবাসীদের চাপ ও যানজট নিরসনের প্রস্তাবনা

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ২০ সেট ডেমু দ্বারা শুধুমাত্র ঢাকা ও চট্টগ্রামে প্রতিনিয়ত যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থা করা সম্ভব হলে ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্য অর্জন করা সম্ভব হতো। তবে বাস্তবতা বিবেচনায় রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামো এর সহায়ক নয়। বর্তমানে ঢাকায় প্রতিদিন (নারায়ণগঞ্জ ব্যতিত) ৫১ জোড়া ট্রেন যাতায়াত করে (সংযুক্তি-৮)। বর্তমানে ঢাকা স্টেশনে থেকে নতুন কোন ট্রেন গ্রহণ বা এখান থেকে নতুন ট্রেন ছাড়ার সুযোগ অত্যন্ত সীমিত। ঢাকা শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানো ও সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থাপনার জন্য সড়ক, মেট্রোরেল ও রেলওয়েকে সমন্বয় করে একটি সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন। স্বল্পমেয়াদী কোনো পরিকল্পনা গ্রহণ করে এর সমাধান সম্ভব নয়।

ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (DTCA) ঢাকা মহানগরী ও পাশ্ববর্তী জেলাসমূহের গণপরিবহণ ব্যবস্থাকে সমন্বিত করে ২০১৫-২০৩৫ একটি পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন করেছে যা ২৮ আগষ্ট, ২০১৬ তারিখে মন্ত্রিসভায় অনুমোদিত হয়েছে (সংযুক্তি-১২)। উল্লেখ্য যে, ঢাকা উত্তর সিটি কর্পোরেশন, দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন, গাজীপুর সিটি কর্পোরেশন এবং ঢাকা, গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ, মুন্সিগঞ্জ, মানিকগঞ্জ ও নরসিংদী জেলা এর আওতাধীন যার আয়তন ৭৪০০ বর্গ কিলোমিটার। প্রতিষ্ঠানটি কার্যত এর আওতাভুক্ত এলাকার পরিবহন সংশ্লিষ্ট সকল উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়ন, অনুমোদন, সমন্বয় ও পরিবীক্ষণ করে। বর্ণিত পরিবহন পরিকল্পনা নিম্নরুপ (সারণি-৫.২) :

সারণি-৫.২
প্রস্তাবিত এমআরটি/বিআরটি এর সার সংক্ষেপ

	সেকশন	প্রস্তাবিত পদ্ধতি	দৈর্ঘ্য (কি: মি:)	মন্তব্য
লাইন-১	গাজীপুর-বিমান বন্দর-কমলাপুর-ঝিলমিল পূর্বাচল-খিলক্ষেত	এমআরটি	৫২	
লাইন-২	আশুলিয়া-সাভার-গাবতলী-ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়-ডিএসসিসি-কমলাপুর	এমআরটি	৪০	
লাইন-৩	গাজীপুর-আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর-ঝিলমিল	বিআরটি	৪২	চলমান
* লাইন-৪	কমলাপুর-নারায়ণগঞ্জ	এমআরটি	১৬	
লাইন-৫	ভুলতা-বাড্ডা-মিরপুর রোড-মিরপুর : ১০-গাবতলী বাস টার্মিনাল-ধানমন্ডি-বসুন্ধরা সিটি-হাতীর ঝিল লিংকরোড	এমআরটি	৩৫	
লাইন-৬	আশুলিয়া-উত্তরা নর্থ-পল্লবি-তেজগাঁও-মতিঝিল-কমলাপুর	এমআরটি	৪১.৮	চলমান
লাইন-৭	ইস্টার্ণ ফিঞ্জ এলাকা	বিআরটি	৩৬	

বি:দ্র: * জানা যায় এ লাইনটি পরবর্তিতে বাদ দেয়া হয়েছে।

উপর্যুক্ত পরিকল্পনাটি পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে, MRT লাইন নং-১, ২ ও ৬ এর সাথে বিমান বন্দর ও কমলাপুরে রেলওয়ের সাথে সংযোগের সুযোগ থাকবে।

জাইকার অর্থায়নে বর্তমানে উত্তরা থেকে শুরু হয়ে পল্লবি, মিরপুর, কাজীপাড়া, শেওড়াপাড়া, আগারগাঁও, বিজয় স্মরণী, ফার্মগেট, কাওরান বাজার, শাহবাগ, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়, সচিবালয়, মতিঝিল হয়ে কমলাপুর পর্যন্ত লাইন নং-৬ মেট্রোরেল নির্মাণের কাজ শুরু হয়েছে। উত্তরা থেকে মতিঝিল যেতে সময় লাগবে ৩৮ মিনিট এবং প্রতি ০৫ মিনিট অন্তর অন্তর ট্রেন ছাড়বে। এর যাত্রী পরিবহন ক্ষমতা হবে ঘন্টায় ৬০ হাজার। এগুলো রক্ষণাবেক্ষণের জন্য উত্তরায় মেট্রোরেল মেরামত কারখানা স্থাপিত হচ্ছে। জানা যায় ২০২২ সাল নাগাদ এর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হবে।

লাইন নং-১: ২য় মেট্রোরেলের জন্য প্রাক সাম্ভব্যতা জরিপ সম্পন্ন হয়েছে। বর্তমানে এর ফিজিবিলিটি স্টাডি চলছে। এটি ঢাকা বিমানবন্দর হতে কুড়িল, গুলশান, বাড্ডা, রামপুরা, মৌচাক, রাজারবাগ হয়ে কমলাপুর পর্যন্ত যাবে। বিমানবন্দর হতে কুড়িল হয়ে পূর্বাচল পর্যন্ত একটি রুট এ স্টাডির অন্তর্ভুক্ত আছে। এগুলো রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পূর্বাচলে একটি মেরামত কারখানা স্থাপনের বিষয়টি বিবেচনা করা হচ্ছে।

নির্মাণাধীণ মেট্রোরেল ও ফিজিবিলিটি স্টাডির আওতাধীন মেট্রোরেলের কাজ সম্পন্ন হলে ঢাকা বিমান বন্দর ও কমলাপুর স্টেশনে মেট্রোরেল ও রেলওয়ের সংযোগ সৃষ্টি হবে। সে ক্ষেত্রে দেশের বিভিন্ন এলাকা থেকে ট্রেনে আগত যাত্রীরা এ দুটি স্থান থেকে ঢাকা ও এর আশে পাশের এলাকায় যাতায়াতের সুযোগ পাবে এবং DTCA এর আওতায় বাইরে থেকে আগত দৈনন্দিন অফিসগামী যাত্রীদের যাতায়াতের জন্য রেলওয়েকে একটি মাধ্যম হিসেবে ব্যবহার করা যেতে পারে।

৫.৮.২ ঢাকার বাইরে থেকে আগত দৈনন্দিন অফিসগামী যাত্রীদের রেলওয়ের মাধ্যম যাতায়াতের জন্য প্রস্তাব।

(১) বর্তমানে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ ও টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশন ডাবল লাইন এবং ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে চার লাইন করার জন্য প্রকল্পের আওতায় কাজ শুরু হয়েছে। এটি সম্পন্ন হলে ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ লাইন স্বল্প দুরত্বে চলাচলকারী ট্রেনের জন্য অগ্রাধিকার দিতে হবে।

(২) পদ্মা সেতু নির্মিত হলে ফরিদপুরের সাথে ঢাকার রেল যোগাযোগ হবে এবং স্বল্প সময়ে ঢাকা যাওয়া আসার সুযোগ সৃষ্টি হবে। তাছাড়া জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ ও জয়দেবপুর-টাঙ্গাইল-ঈশ্বরদী সেকশন ডাবল লাইনে রুপান্তরের বিষয়টি সরকারের সক্রিয় বিবেচনাধীনে আছে। এগুলো বাস্তবায়িত হলে ফরিদপুর, আখাউড়া, টাঙ্গাইল ও ময়মনসিংহ থেকে ঢাকায় অফিসগামী যাত্রী পরিবহনের সুযোগ সৃষ্টি হবে। যেহেতু ঢাকার অফিসগামী যাত্রী পরিবহনের জন্য আলাদা কোন রেল লাইন স্থাপন করার সুযোগ নেই, তাই বিদ্যমান রেল ব্যবস্থাকেই বিবেচনা করতে হবে। ঢাকা-ভৈরব, ঢাকা-ময়মনসিংহ ও ঢাকা-টাঙ্গাইল সেকশনে নতুন করে দুর পাল্লার ট্রেন চালু না করে বর্তমান ট্রেনগুলোর বগি সংখ্যা প্রয়োজনে বৃদ্ধি করতে হবে। আখাউড়া, টাঙ্গাইল ও ময়মনসিংহ হতে প্রতিদিন সকালে ও বিকালে সম্ভাব্য সর্বোচ্চ পরিমান অফিসগামী যাত্রীদের যাতায়াতের ব্যবস্থা করতে হবে। পদ্মা সেতুর উপর দিয়ে দূরপাল্লার ট্রেন চালু করে অন্য সময় ফরিদপুর হতে ঢাকা পর্যন্ত স্বল্প দূরত্বের ট্রেন চলাচলের ব্যবস্থা করতে হবে। তবে এ ব্যবস্থায় ঢাকা শহরের যানজটকে বিবেচনায় আনতে হবে। তাই টঙ্গী-নারায়ণগঞ্জ সেকশনটি Under Ground করা অপরিহার্য। সেক্ষেত্রে এদুটো সেকশনের মধ্যে বিরতি স্টেশনের সংখ্যা আরো বৃদ্ধি করা যেতে পারে। এটি চার লেনের করা যেতে পারে। দুটি দিয়ে নারায়ণগঞ্জ-টঙ্গীর মধ্যে ঘন ঘন ট্রেন চলাচল করবে। বাকী দু'টি দিয়ে টাঙ্গাইল, ময়মনসিংহ, আখাউড়া ও ফরিদপুর থেকে আগত ট্রেন চলাচল করবে।

৫.৮.3 ডেমু ট্রেনের মাধ্যমে চট্টগ্রাম শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানোর প্রস্তাব

ঢাকা শহরের যানজট নিরসন এবং অধিবাসীদের চাপ কমানো দুরূহ হলেও চট্টগ্রামের ক্ষেত্রে এটি এখনও সহনীয় পর্যায়ে আছে। তবে চট্টগ্রাম-পটিয়া ও চট্টগ্রাম-হাটহাজারীর মধ্যে সড়কপথে সবসময়ে তীব্র যানজট থাকে। ফলে খাগড়াছড়ি, রাঙ্গামাটি, বান্দরবন ও কক্সবাজার জেলায় যাতায়াতে বিলম্ব হয়। এখন থেকেই পদক্ষেপ গ্রহণ করা হলে চট্টগ্রাম শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানো ও যানজট নিয়ন্ত্রনে রাখা সম্ভব হবে। রেলওয়ের বর্তমান যোগাযোগ ব্যবস্থার কিছুটা উন্নয়ন করে এ বিষয়ে প্রত্যাশিত ফলাফল পাওয়া যেতে পারে।

চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী শাখা লাইনে বিগত দিনে ৪ (চার) জোড়া করে ট্রেন চলাচল করত। লোকোমোটিভ ও যাত্রীবাহী কোচের স্বল্পতার কারনে বর্তমানে চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে প্রচলিত কোচ দ্বারা ০১ জোড়া এবং চট্টগ্রাম-নাজিরহাট সেকশনে প্রচলিত কোচ দ্বারা ০১ জোড়া ও ডেমু দ্বারা দুই জোড়া মোট তিন জোড়া ট্রেন চলাচল করে।

চট্টগ্রাম থেকে ষোলশহর সেকশন ডাবল লাইন, এর পর সিঙ্গেল লাইন। বর্তমানে চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের মধ্যে ৯ জোড়া ট্রেন চলাচল করে। প্রতিদিন চট্টগ্রাম বন্দর থেকে হাটহাজারীর বেসরকারী বিদ্যুত কেন্দ্রের জন্য এক জোড়া জ্বালানি তেলবাহী ট্রেন চলাচল করে। এছাড়াও বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর শীতকালীন মহড়া হাটহাজারী এলাকায় হওয়ায় বর্তমান অবস্থায় যাত্রীদের চাহিদা ও সময়সূচি অনুযায়ী পর্যাপ্ত ট্রেন প্রবর্তন করা সম্ভব নয়।

ষোলশহর-হাটহাজারী সেকশন ডাবল লাইন করা হলে অফিস চলাকালীন সময়ে পর্যাপ্ত সংখ্যক ট্রেন পরিচালনা করা সম্ভব হবে। অন্য সময় নিয়মিত বিরতিতে ট্রেন পরিচালনা করা হলে এ সেকশনের যাত্রীসাধারণ প্রতিনিয়ত চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াতের সুযোগ পাবে বিধায় এ সকল এলাকার অধিবাসীদের আর চট্টগ্রাম শহরে অবস্থান করার প্রয়োজন হবে না। নাজিরহাট-ষোলশহরের মধ্যে অবস্থিত স্কুল কলেজের ছাত্রদের স্বল্প খরচে, নির্ধারিত সময়ে নিরাপদে তাদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে। এছাড়াও চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের যে সকল ছাত্র/ছাত্রী হলে আসন না পাওয়ায় শহর থেকে যাতায়াত করে তারা অনেকেই আর্থিক সাশ্রয়ের জন্য চট্টগ্রামের পরিবর্তে কাটিরহাট, সরকারহাট, নাজিরহাট ইত্যাদি স্থানে বসবাস করবে। এতে চট্টগ্রাম ও হাটহাজারী উপজেলার মধ্যে সড়কপথে বর্তমানের তীব্র যানজট বহুলাংশে হ্রাস পাবে। প্রতিবেদনে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জের দুই সেটের রেকটি দ্বারা চট্টগ্রাম-নাজিরহাট সেকশনের এক সেটের রেকটি প্রতিস্থাপনের প্রস্তাব করা হয়েছে।

চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে বর্তমানে প্রচলিত রেক দ্বারা এক জোড়া ট্রেন চলাচল করে। বিগত দিনে এ সেকশনে চার জোড়া ট্রেন চলাচল করত। এতে প্রতীয়মান হয় যে, এ সেকশনে ট্রেনের জন্য প্রচুর চাহিদা রয়েছে। বর্তমানে চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও সিলেট-আখাউড়া রুটের ডেমু রেক দু'টি সংযুক্ত করে এ সেকশনে দৈনিক চট্টগ্রাম-দোহাজারী একজোড়া এবং চট্টগ্রাম-পটিয়া সেকশনে ৩ জোড়া ট্রেন পরিচালনা করা যেতে পারে। এ ব্যবস্থায় সড়ক পথের যানজট ব্যপক হ্রাস পাবে এবং এ অঞ্চলের জনসাধারণের সহজে চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে। উল্লেখ্য যে, এ রুটেই চট্টগ্রাম-কক্সবাজার রেল লাইন নির্মিত হচ্ছে। রুটটি চালু হলে গতিসহ ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। সে সময় যাত্রীদের চাহিদা অনুযায়ী ট্রেন পরিচালনার লক্ষ্যে ষোলশহর থেকে দোহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণ করা প্রয়োজন হবে।

চট্টগ্রাম-হাটহাজারী ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনকে ডাবল লাইনে উন্নীত করে এ দুটি সেকশনে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা হলে এসব এলাকার অধিবাসীদের প্রতিনিয়ত চট্টগ্রাম যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে। এ ব্যবস্থায় উপর্যুক্ত অঞ্চলের জনসাধারণের চট্টগ্রামে বসবাস করার প্রয়োজন হবে না।

৫.৮.4 বিভাগীয় শহরের সাথে জেলা/উপজেলার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

ডেমু ট্রেনের সময়ানুবর্তীতা (অনুচ্ছেদ-৭.১.৬), জনপ্রিয়তা (অনুচ্ছেদ-৭.১.৭), দ্রুত চলাচল (অনুচ্ছেদ-৭.১.১১), স্বল্প দূরত্বে ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তা (অনুচ্ছেদ-৭.১.১২) এবং আর্থিক সাশ্রয়ের (অনুচ্ছেদ-৭.১.১৩) কারণে রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামোকে বিবেচনা করে ডেমু ট্রেন দ্বারা নিম্নোক্তভাবে অন্যান্য বিভাগীয় শহরের সাথে জেলা ও উপজেলার মধ্যে দ্রুত ও নিরাপদে যাতায়াতের ব্যবস্থা করা যেতে পারে। তাতে উপজেলা পর্যায়ে যোগাযোগের ক্ষেত্রে আমূল পরিবর্তন আসবে। সড়কপথের তুলনায় ডেমু ট্রেনের ভাড়া কম বিধায় স্বল্প আয়ের জনসাধারণ আর্থিকভাবে উপকৃত হবেন।

ক্রমিক	সেকশন	দুরত্ব
১	লাকসাম-নোয়াখালী	৪৭
২	লাকসাম-চাঁদপুর	৫২
৩	ভৈরব-আখাউড়া-শায়েস্তাগঞ্জ	৯১
৪	কুলাউড়া-সিলেট-ছাতক বাজার	৭২
৫	ময়মনসিংহ-জারিয়া ঝাঞ্জাইল	৪৮
৬	ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়ানগঞ্জ	৮৯
৭	পার্বতীপুর-দিনাজপুর-পঞ্চগড়	১৩২
৮	পার্বতীপুর-রংপুর-কুড়িগ্রাম	৮৩
৯	পার্বতীপুর-রংপুর-লালমনিরহাট	৭১
১০	রংপুর-লালমনিরহাট-বুড়িমারী	১০৮
১১	লালমনিরহাট-বোনারপাড়া	৮৫
১২	বোনারপাড়া-সান্তাহার	৮৩
১৩	পার্বতীপুর-চিলাহাটি	৬৮
১৪	রাজশাহী-চাঁপাইনবাবগঞ্জ	৫০
১৫	রাজশাহী-রহনপুর	৬৩
১৬	রাজশাহী-ঈশ্বরদী	৫৯
১৭	খুলনা-যশোর-বেনাপোল	৯১
১৮	রাজবাড়ী-ফরিদপুর	৩৩
১৯	রাজবাড়ী-ভাটিয়াপাড়াঘাট	১০৮
২০	যশোর-খুলনা-মঙ্গলা	১০৬
২১	কুলাউড়া-শ্রীমঙ্গল-শায়েস্তাগঞ্জ	৭১
২২	পার্বতীপুর-সান্তাহার	৮০

ষষ্ঠ অধ্যায়
SWOT ANALYSIS

৬.০ ভূমিকা

SWOT বিশ্লেষণ হচ্ছে একটি কাঠামোগত পদ্ধতি যার মাধ্যমে কোনো প্রকল্পের সবল (Strength) ও দূর্বল (Weakness) দিক এবং সুযোগ (Opportunity) ও ঝুঁকিসমূহ (Threats) পর্যলোচনা করা হয়ে থাকে। প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ পর্যালোচনা করে আভ্যন্তরীণ (Internal) এবং বহি:স্থ (External) বিষয়াদি (Factors) বিবেচনাপূর্বক প্রকল্পের সবল ও দূর্বল দিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ নিবিড় পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে পর্যলোচনা করাই SWOT বিশ্লেষণের প্রধান বিবেচ্য বিষয়। "বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট সংগ্রহ (DEMU)" প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণের জন্য Key Informant Interview (KII) এর মাধ্যমে প্রকল্পের সংশ্লিষ্টদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্যাদি এবং প্রকল্পের উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে সংগৃহীত তথ্যাদি পর্যালোচনা করে প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে যা এ অধ্যায়ে বর্ণনা করা হলো।

৬.১ Strength

(ক) প্রচুর অফিসগামী যাত্রী ও প্রতিনিয়ত বিভিন্ন প্রয়োজনে শহরের নিকটবর্তী এলাকা থেকে শহরে যাতায়াতের জন্য পরিবহনের প্রচুর চাহিদা রয়েছে। শহরে যাতায়াতের জন্য প্রতিনিয়ত ডেমুর ব্যবস্থা করা হলে আপামর জনসাধারণ খুব উপকৃত হবে;

(খ) কম ব্যয়ে নিরাপদ ভ্রমণ;

(গ) সময় সাশ্রয়;

(ঘ) নিয়মিত বিরতিতে শহরের যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হলে জনসাধারণ শহরের পরিবর্তে শহরের নিকটবর্তী স্থানে বসবাসে আগ্রহী হবে। এর ফলে শহরের অধিবাসীর চাপ কমবে ও যানজট নিরসন হবে এবং জ্বালানি সাশ্রয় হবে;

(ঙ) জ্বালানী সাশ্রয় হবে বিধায় ডেমু ট্রেন পরিবেশবান্ধব।

৬.২ Weakness

(ক) এধরনের ট্রেন বাংলাদেশ রেলওয়ের নতুন সংযোজন এবং এ ক্ষেত্রে কোন পরামর্শক না থাকায় এগুলোর specefication প্রণয়নের জন্য শুধুমাত্র তাত্ত্বিক জ্ঞানের উপর নির্ভর করতে হয়েছে। উপরন্তু এধরনের ট্রেন প্রস্তুতকারী দেশে মিটারগেজ ট্রেন না থাকায় বাস্তব জ্ঞান অর্জনে সীমাবদ্ধতা ছিল;

(খ) বাংলাদেশে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার উপর গুরত্ব কম দেয়া হয়। ফলে প্রকল্প শেষে রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে প্রত্যাশিত ফলাফল পাওয়া যায় না। প্রকল্পের ডিপিপিতে এগুলো রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার জন্য কোন কার্যক্রম ছিল না। এখন পর্যন্ত যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের কোন অবকাঠামো তৈরী হয়নি। ফলে যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে এগুলোর প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা প্রত্যাশা অনুযায়ী নয়;

(গ) Pressure Group দ্বারা এ সকল ট্রেনের রুট নির্ধারণ হওয়ায় যাত্রীদের চাহিদা অনুযায়ী এ সকল ট্রেনের রুট নির্ধারণ হয়নি।

৬.৩ Opportunity

(ক) পরিকল্পিতভাবে নিয়মিত বিরতিতে শহরে যাতায়াতের জন্য এ ধরনের ট্রেন চালু করা হলে শহরের নিকটবর্তী এলাকার জনসাধারণ প্রতিনিয়ত স্বল্প খরচে ও স্বল্প সময়ে শহরে যাতায়াত করার সুযোগ পাবেন। ফলে শহরে অধিবাসীর চাপ হ্রাস পাবে;

(খ) শহর ও শহরতলীতে যানজট হ্রাস পাবে;

(গ) জ্বালানী সাশ্রয় হবে বিধায় কম কার্বন নি:সরণের জন্য UNFCCC'র সিদ্ধান্ত অনুযায়ী CDM এর আওতায় আর্থিক সুবিধা লাভ করার সুযোগ সৃষ্টি হবে;

(ঘ) লোকাল ট্রেনের বিকল্প হিসেবে এ ধরনের ট্রেন চালু করা হলে জেলা/উপজেলার সাথে বিভাগীয় শহরের যোগাযোগের ক্ষেত্রে আমূল পরিবর্তন হবে। এ ব্যবস্থায় প্রত্যন্ত অঞ্চলের জনসাধারণ কম খরচে দ্রুত ও নিরাপদে যাতায়াতের সুযোগ পাবে। এর ফলে উপজেলা পর্যায়ে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি পাবে।

৬.৪ Threat

(ক) যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা গ্রহণ করা না হলে ভবিষ্যতে ডেমু ট্রেন চলাচলে স্থবিরতা দেখা দিবে;

(খ) বাস মালিক সমিতির পক্ষ হতে বাধা আসার সম্ভাবনা রয়েছে। এটি উত্তরণের জন্য রাজনৈতিক হস্তক্ষেপের প্রয়োজন হবে।

সপ্তম অধ্যায়
তথ্য পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

৭.০ ভূমিকা

ডেমু ট্রেন বাংলাদেশ রেলওয়েতে নতুন সংযোজন। প্রাথমিক তথ্যের উৎসের জন্য মূলত ডেমু ট্রেন ব্যবহারকারী যাত্রীদের নির্ধারণ করা হয়। প্রাথমিক ও সেকেন্ডারী তথ্যের সমন্বয়ে এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। বিভিন্ন উৎস হতে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তসমূহ পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণকরত সারণি ও চার্টের মাধ্যমে এ অনুচ্ছেদে উপস্থাপন করা হয়েছে।

৭.১ নমুনায়িত যাত্রী প্রদত্ত তথ্য বিন্যাস/বিশ্লেষণ

৭.১.১ জরীপকৃত যাত্রীদের জেন্ডার বিন্যাস

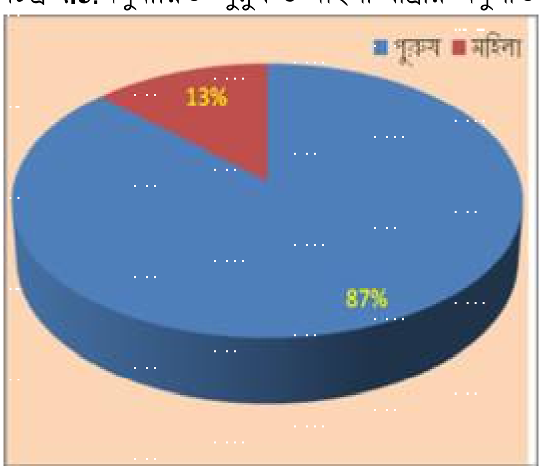
ডেমু (DEMU)-এর প্রসঙ্গে তথ্য সংগ্রহের লক্ষ্যে নমুনায়িত ১৭টি স্টেশনের ৩০ (ত্রিশ) জন করে মোট ৫১০ জন যাত্রীর দৈবচয়নের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। উক্ত ৫১০ জন যাত্রীর জেন্ডার বিন্যাস নিচে সারণি ৭.১ এ উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ৭.১
যাত্রীদের জেন্ডার বিন্যাস

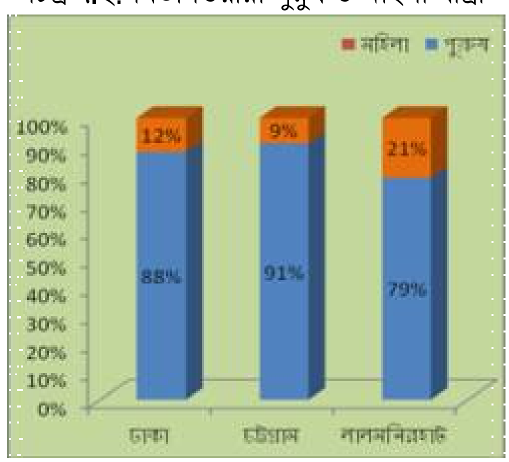
অপারেশনাল বিভাগ	জেন্ডার		মোট
	পুরুষ	মহিলা	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৫৮ (৮৮%)	২২ (১২%)	১৮০ (১০০%)
চট্টগ্রাম	১৯১ (৯১%)	১৯ (৯%)	২১০ (১০০%)
লালমনিরহাট	৯৫ (৭৯%)	২৫ (২১%)	১২০ (১০০%)
মোট	৪৪৪ (৮৭%)	৬৬ (১৩%)	৫১০ (১০০%)

সারণি ৭.১ এ দেখা যায় যে, মোট ৫১০ জন যাত্রীর মধ্যে ৪৪৪ জন (৮৭%) পুরুষ এবং ৬৬ জন (১৩%) মহিলা। নমুনা জরীপে দেখা যায় যে, তিনটি বিভাগের মধ্যে লালমনিরহাট বিভাগের মহিলা যাত্রীর সংখ্যা সর্বোচ্চ (২৫ শতাংশ) এবং চট্টগ্রাম বিভাগে সর্বোচ্চ সংখ্যক (৯১ শতাংশ) পুরুষ যাত্রী ডেম্যু ট্রেনে ভ্রমণ করেন।

চিত্র ৭.১:নমুনায়িত পুরুষ ও মহিলা যাত্রীর অনুপাত



চিত্র ৭.২: বিভাগওয়ারী পুরুষ ও মহিলা যাত্রী



৭.১.২ যাত্রীদের বয়স

নমুনায়িত যাত্রীদের বয়সের তথ্য সংগ্রহ করা হয়। যাত্রীদের বয়সকে চারটি ক্যাটেগরিতে, যথা অনুর্ধ ১৮, ১৯-৪০, ৪১-৬০ এবং ষাটোর্ধ বছর, বিন্যস্ত করে সারণি ৭.২ এ উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ৭.২
যাত্রীদের বয়সের বিন্যাস

বয়স	অপারেশনাল বিভাগ			মোট
	ঢাকা	চট্টগ্রাম	লালমনিরহাট	
১	২	৩	৪	৫
অনুর্ধ ১৮ বছর	৩৩ (৭২%)	১২ (২৬%)	১ (২%)	৪৬ (১০০%)
১৯-৪০ বছর	১০৯ (৩২%)	১৪৮ (৪৪%)	৮১ (৩৬%)	৩৩৮ (১০০%)
৪১-৬০ বছর	৩৪ (৩০%)	৪২ (৩৮%)	৩৬ (৩২%)	১১২ (১০০%)
৬০+ বছর	৪ (২৯%)	৮ (৫৭%)	২ (১৪%)	১৪ (১০০%)
মোট	১৮০ (৩৫%)	২১০ (৪১%)	১২০ (২৪%)	৫১০ (১০০%)

উপর্যুক্ত সারণি-৭.২ হতে দেখা যায় যে, অধিকাংশ (৩৩৮জন) যাত্রীর বয়স ১৯-৪০ বছরের মধ্যে এবং ৪১-৬০ বছরের মধ্যে বয়সের যাত্রীর সংখ্যা ১১২ জন। অর্থাৎ, নমুনায়িত ৫১০ জন যাত্রীর ৪৫০ জনের বয়স ১৯-৬০ বছরের মধ্যে যা মোট নমুনায়িত যাত্রীর ৮৮ শতাংশ। অপরদিকে, ষাটোর্ধ এবং অনুর্ধ ১৮ বছর বয়সের মোট যাত্রীর সংখ্যা ৬০ জন যা নমুনায়িত যাত্রীর ১২ শতাংশ। প্রাপ্ত তথ্যে প্রতীয়মান হয় যে, ১৯-৬০ বছর বয়সের মানুষ বেশি ডেম্যুতে চলাচল করে।

৭.১.৩ যাত্রীদের পেশা

যাত্রীদের পেশাকে মোট চারটি গ্রুপে বিভক্ত করে বিন্যস্ত করা হয়েছে। পেশার বিভাগগুলো হলো চাকরী, ব্যবসা, ছাত্র এবং অন্যান্য। চাকরী পেশার আওতায় যেকোনো ধরনের সরকারী/বেসরকারী চাকরী এবং শিক্ষকতা ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ব্যবসা বলতে যেকোনো ব্যবসা এবং ছাত্র বলতে যেকোনো শিক্ষার্থী বুঝানো হয়েছে। অপরদিকে, অন্যান্য পেশার আওতায় কৃষক, গৃহিণী ইত্যাদি কতিপয় পেশাকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। নমুনায়িত যাত্রীর পেশার তথ্য নিম্নোক্ত সারণি ৭.৩ এ সন্নিবেশ করা হলো।

সারণি-৭.৩
যাত্রীদের পেশা

অপারেশনাল বিভাগ	যাত্রীদের পেশা				মোট
	চাকরী	ব্যবসা	ছাত্র	অন্যান্য	
১	২	৩	৪	৫	৬
ঢাকা	৬৮ (৩৮%)	৪১ (২৩%)	৬১ (৩৪%)	১০ (৫%)	১৮০ (১০০%)
চট্টগ্রাম	৭০ (৩৩%)	৭৮ (৩৭%)	২৭ (১৩%)	৩৫ (১%)	২১০ (১০০%)
লালমনিরহাট	৫৭ (৪৮%)	২৩ (১৯%)	২৫ (২১%)	১৫ (১২%)	১২০ (১০০%)
মোট	১৯৫ (৩৮%)	১৪২ (২৮%)	১১৩ (২২%)	৬০ (১২%)	৫১০ (১০০%)

উপর্যুক্ত সারণিতে উপস্থাপিত তথ্যে দেখা যায় যে, নমুনায়িত যাত্রীর ৩৮ শতাংশ (১৯৫ জন) চাকরিজীবী, ২৮ শতাংশ (১৪২ জন) ব্যবসায়ী, ২২ শতাংশ (১১৩ জন) ছাত্র এবং ১২ শতাংশ অন্যান্য পেশার অন্তর্ভুক্ত। চাকরিজীবী এবং ব্যবসায়ী যাত্রী একত্রে ৩৩৭জন যা মোট নমুনায়িত (sampled) যাত্রীর ৬৬ শতাংশ। প্রাপ্ত তথ্যে প্রতীয়মান হয় যে, চাকরিজীবী এবং ব্যবসায়ীগণ বেশি হারে ডেমু ট্রেন ব্যবহার করে (চিত্র- ৭.৩)।

চিত্র-৭.৩: নমুনায়িত যাত্রীদের পেশা

৭.১.৪ যাত্রীদের ডেমুতে ভ্রমণ

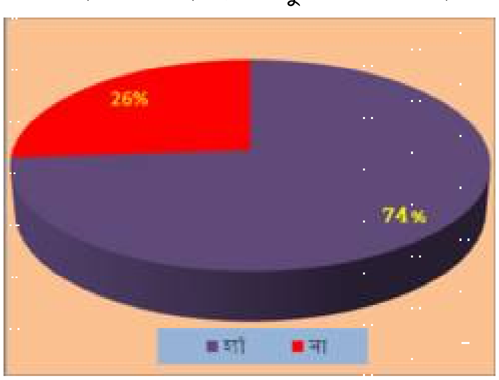
জরীপে নমুনায়িত যাত্রীদের নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করা না করা সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়। যাত্রীদের নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ সংক্রান্ত তথ্য সারণি ৭.৪ এ উপস্থাপন করা হলো।

সারণি ৭.৪
যাত্রীদের ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ

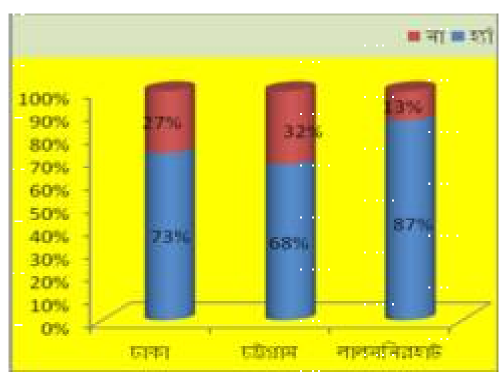
অপারেশনাল বিভাগ	ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ করেন		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৩১ (৭৩%)	৪৯ (২৭%)	১৮০ (১০০%)
চট্টগ্রাম	১৪২ (৬৮%)	৬৮ (৩২%)	২১০ (১০০%)
লালমনিরহাট	১০৪ (৮৭%)	১৬ (১৩%)	১২০ (১০০%)
মোট	৩৭৭ (৭৪%)	১৩৩ (২৬%)	৫১০ (১০০%)

সারণি ৭.৪ এ বিন্যস্ত তথ্যে দেখা যায় যে, অধিকাংশ যাত্রী (৭৪ শতাংশ) নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করেন এবং নমুনায়িত যাত্রীর ১৩৩ জন অর্থাৎ ২৬ শতাংশ নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করেন না (চিত্র ৭.৪)। অপরদিকে, লালমনিরহাট অপারেশনাল বিভাগের যাত্রীদের ১০৪ জন (৮৭ শতাংশ), ঢাকা অপারেশনাল বিভাগের যাত্রীদের ১৩১ জন (৭৩ শতাংশ) এবং চট্টগ্রাম বিভাগের যাত্রীদের ১৪২ জন (৬৮ শতাংশ) নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করেন। প্রাপ্ত তথ্যে প্রতীয়মান হয় যে, লালমনিরহাট বিভাগের যাত্রীদের মধ্যে নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করার প্রবণতা সর্বাধিক (৮৭%) এবং চট্টগ্রাম বিভাগের যাত্রীদের মাঝে এ প্রবণতা সর্বনিম্ন (৬৮%) (চিত্র ৭.৫)।

চিত্র ৭.৪: যাত্রীদের ডেমুতে নিয়মিত ভ্রমণ



চিত্র ৭.৫: বিভাগওয়ারী যাত্রীদের নিয়মিত ভ্রমণ



৭.১.৫ ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার কারণ

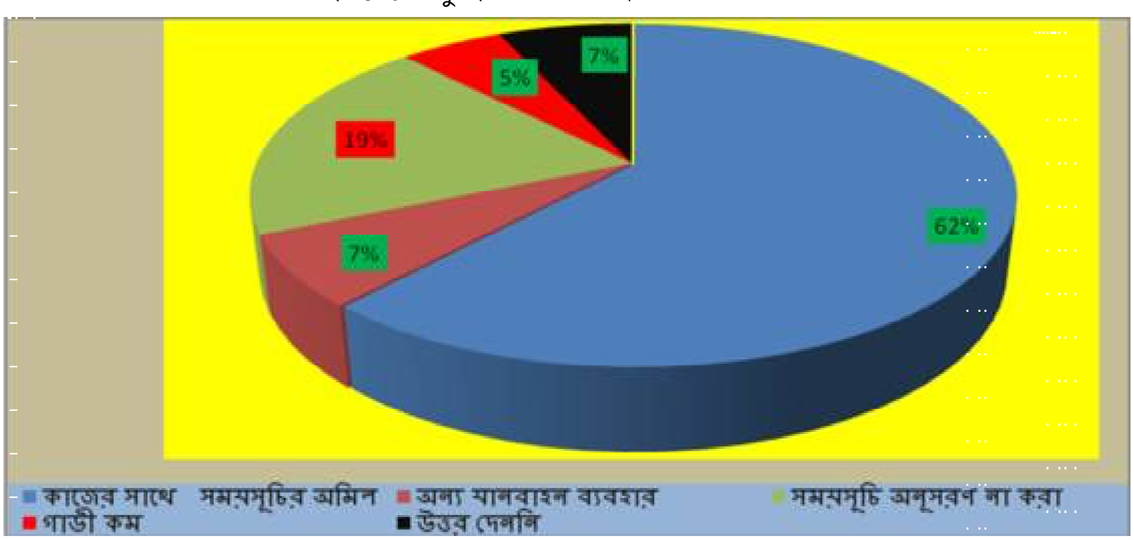
নমুনা জরীপে ৫১০জন যাত্রীর মধ্যে ১৩৩ জন অর্থাৎ ২৬ শতাংশ নিয়মিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করেন না মর্মে তথ্য প্রদান করেছেন (চিত্র ৭.৪)। যে সব কারণে যাত্রীগণ নিয়িমিত ডেমু ট্রেনে ভ্রমণ করেন না সেসব বিষয়ে তাদেঁর নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। যাত্রীদের ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার প্রাপ্ত তথ্যসমূহ নিম্নে সারণি ৭.৫ এ সন্নিবেশ করা হলো।

সারণি ৭.৫
ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার কারণ

অপারেশনাল বিভাগ	ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার কারণ					মোট
	কাজের উপর নির্ভর করে	অন্য যানবাহন ব্যবহার	সময়সূচি অনুসরণ না করা	গাড়ী কম	উত্তর দেননি	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
ঢাকা	২৫(৫২%)	৪(৮%)	১৩(২৭%)	-	৬(১৩%)	৪৮(১০০%)
চট্টগ্রাম	৫৩(৭৭%)	-	১১(১৬%)	৫(৭%)	-	৬৯(১০০%)
লালমনিরহাট	৪(২৫%)	৫(৩১%)	২(১৩%)	২(১৩%)	৩(১৮%)	১৬(১০০%)
মোট	৮২(৬২%)	৯(৭%)	২৬(১৯%)	৭(৫%)	৯(৭%)	১৩৩(১০০%)

নমুনায়িত ১৩৩ জন যাত্রীর নিকট থেকে প্রাপ্ত এবং সারণি ৭.৫ এ সন্নিবেশিত ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার কারণসমূহ হতে দেখা যায় যে, সর্বাধিক (৬২ শতাংশ) সংখ্যক যাত্রীর কাজের সময়সূচির সাথে ডেমু ট্রেনের সময়সূচির অমিল থাকায় তাঁরা ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ করেন না। অপরদিকে, ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করা সাত শতাংশ যাত্রী নিয়মিত ভ্রমণ না করার কোনো কারণ উল্লেখ করেননি। তাছাড়া, নিয়মিত ভ্রমণ না করার ৪২ শতাংশ যাত্রী অন্য যানবাহন ব্যবহার, ডেমু ট্রেনের সময়সূচি অনুসরণ না করা এবং ডেমু ট্রেনের সংখ্যা কম ইত্যাদি ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার কারণ মর্মে অভিমত ব্যক্ত করেছেন।

চিত্র ৭.৬: ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করার কারণ



প্রাপ্ত তথ্য হতে প্রতীয়মান হয় যে, ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করলে নিয়মিত ভ্রমণ না করা ১৯ শতাংশ যাত্রীর ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ করার সম্ভাবনা রয়েছে। অপরদিকে, গাড়ীর সংখ্যা বৃদ্ধি করা গেলে যাত্রীদের কাজের সময়সূচির সাথে ট্রেনের সময়সূচির মিল হওয়ার সম্ভানা রয়েছে। তাই ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করা গেলে নিয়মিত ভ্রমণ না করা ৬২ শতাংশ যাত্রী ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ করার সম্ভাবনা রয়েছে।

৭.১.৬ ডেমু ট্রেনের সময়সূচি অনুসরণ

ডেমু ট্রেন 'সময়সূচি অনুসরণ করে চলাচল করে কী না' যাত্রীদের নিকট থেকে জরীপে এধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয়। নমুনায়িত ৫১০ জন যাত্রীর নিকট থেকে 'হ্যাঁ' ও 'না' জবাবের মাধ্যমে ডেম্যু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে চলাচল করার বিষয়ে প্রাপ্ত তথ্য নিম্নোক্ত সারণি-৭.৬ এ উপস্থাপন করা হলো।

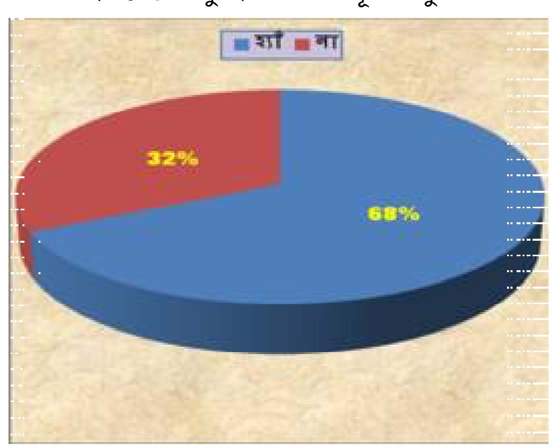
সারণি-৭.৬
ডেমু ট্রেনের সময়সূচি অনুসরণ

অপারেশনাল বিভাগ	ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	৪৫ (২৫%)	১৩৫ (৭৫%)	১৮০ (১০০%)
চট্টগ্রাম	১৮৮ (৯০%)	২২ (১০%)	২১০ (১০০%)
লালমনিরহাট	১১৩ (৯৪%)	৭ (৬%)	১২০ (১০০%)
মোট	৩৪৬ (৬৮%)	১৬৪ (৩২%)	৫১০ (১০০%)

উপর্যুক্ত সারণি (সারণি-৭.৬) হতে দেখা যায় যে, ৩৪৬ জন (৬৮%) নমুনায়িত যাত্রীর মতে ডেম্যু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে চলাচল করে এবং ১৬৪ জন (৩২%) মতে সময়সূচি অনুসরণ করে না (চিত্র-৭.৭ ও চিত্র-৭.৮)। অপরদিকে, লালমনিরহাট বিভাগের নমুনায়িত যাত্রীর ৯৪ শতাংশ এবং চট্টগ্রাম বিভাগের নমুনায়িত যাত্রীর ৯০ শতাংশের মতে ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে। তবে, ঢাকা বিভাগের যাত্রীর ক্ষেত্রে এ তথ্যের বিপরীত চিত্র প্রতিভাত হয়েছে। এক্ষেত্রে ঢাকা বিভাগের ৭৫ শতাংশ যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেন নির্ধারিত সময়সূচি অনুসরণ করে চলাচল করে না এবং ২৫ শতাংশের মতে সময়সূচি অনুসরণ করে। টঙ্গী-জয়দেবপুর -ময়মনসিংহ সেকশনে সিংগেল লাইন এবং এ সেকশনে প্রচুর আন্ত:নগর ও মেইল/এক্সপ্রেস ট্রেন চলাচল করে। এ রুটে ট্রেন ক্রসিংয়ের ক্ষেত্রে সবচেয়ে কম প্রাধান্য দেয়ায় ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে চলাচল করতে পারে না।

চিত্র-৭.৭: বিভাগওয়ারী সময়সূচি অনুসরণ

চিত্র-৭.৮: ডেমু ট্রেনের সময়সূচি অনুসরণ



৭.১.৭ ডেমু ট্রেনের জনপ্রিয়তা

জরীপে ডেমু ট্রেনের জনপ্রিয়তা যাচাইয়ের জন্য নমুনায়িত যাত্রীর নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে যা সারণি-৭.৭ এ সন্নিবেশ করা হলো।

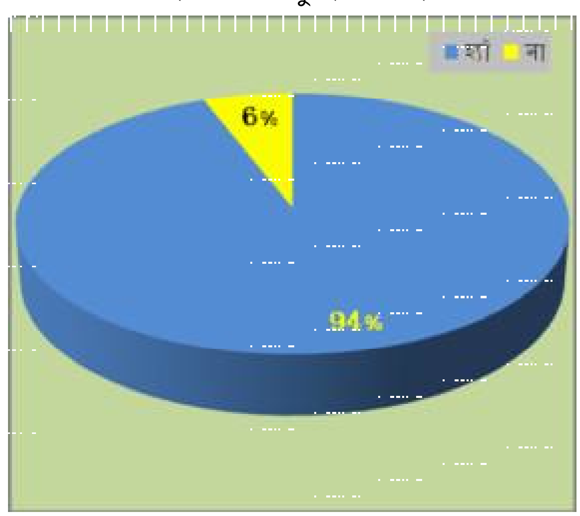
সারণি-৭.৭
ডেমু ট্রেনের জনপ্রিয়তা

অপারেশনাল বিভাগ	ডেমু ট্রেন জনপ্রিয়		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৫৪ (৮৬%)	২৬ (১৪%)	১৮০ (১০০%)
চট্টগ্রাম	২০৭ (৯৯%)	০৩ (০১%)	২১০ (১০০%)
লালমনিরহাট	১১৯ (৯৯%)	০১ (০১%)	১২০ (১০০%)
মোট	৪৮০ (৯৪%)	৩০ (০৬%)	৫১০ (১০০%)

সারণি-৭.৭ এ পরিবেশিত তথ্যে পরিলক্ষিত হয় যে, নমুনায়িত ৫১০ জন যাত্রীর মধ্যে ৪৮০ জন (৯৪ শতাংশ) যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেন জনপ্রিয়তা অর্জন করেছে (চিত্র-৭.১০)। লালমনিরহাট ও চট্টগ্রাম উভয় বিভাগের যাত্রীদের মাঝে এই জনপ্রিয়তার মাত্রা অধিক (৯৯ শতাংশ), তবে ঢাকা বিভাগের যাত্রীদের মাঝে এ জনপ্রিয়তা কিছুটা কম (৮৬ শতাংশ)। সর্বোপরি, ডেমু ট্রেন স্বল্প দুরত্বে যাতায়াত করে বিধায় যাত্রীদের মাঝে ব্যপক জনপ্রিয়তা অর্জন করেছে।

চিত্র-৭.৯: ডেমু ট্রেনের বিভাগওয়ারী জনপ্রিয়তা

চিত্র-৭.১০: ডেমু ট্রেন জনপ্রিয়



৭.১.৮ গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম

নমুনায়িত যাত্রীদের নিকট থেকে ডেমু ট্রেনে গ্রীষ্মকালে তীব্র গরম অনুভূত হওয়ার তথ্য সংগ্রহ করা হয়। গ্রীষ্মকালে যাত্রীগণ তীব্র গরম অনুভব করলে ‘হ্যাঁ’ এবং অনুভব না করলে ‘না’ উত্তরের মাধ্যমে এ সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়। গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম অনুভব হওয়ার প্রাপ্ত তথ্য সারণি-৭.৮ এ পরিবেশন করা হলো।

সারণি-৭.৮

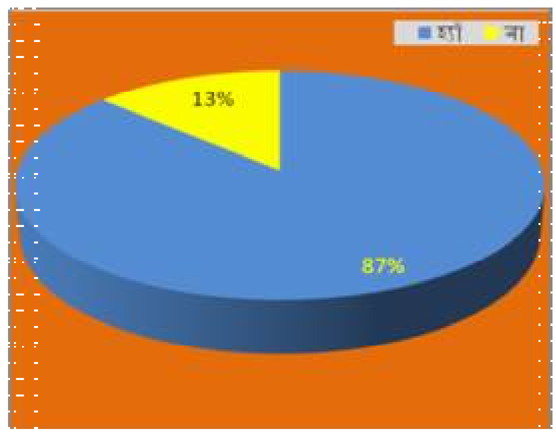
গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম

অপারেশনাল বিভাগ	গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম হয়		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৫৭ (৮৭%)	২৩ (১৩%)	১৮০ (১০০%)
চট্টগ্রাম	১৭১ (৮১%)	৩৯ (১৯%)	২১০ (১০০%)
লালমনিরহাট	১১৫ (৯৬%)	০৫ (০৪%)	১২০ (১০০%)
মোট	৪৪৩ (৮৭%)	৬৭ (১৩%)	৫১০ (১০০%)

নমুনায়িত ৫১০ জন যাত্রীর ৪৪৩ জন অর্থাৎ ৮৭ শতাংশ যাত্রী গ্রীষ্মকালে ডেমু ট্রেনে তীব্র গরম লাগে মর্মে মত পোষণ করেছেন এবং ১৩ শতাংশ অভিমত দিয়েছেন যে, গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম লাগে না (চিত্র-৭.১২)। অপরদিকে, লালমনিরহাট বিভাগে যাত্রীদের মধ্যে সবচেয়ে বেশি (৯৬%) নমুনায়িত যাত্রী গ্রীষ্মকালে গরম অনুভূত কথা বলেছেন এবং চট্টগ্রাম বিভাগের যাত্রীদের মধ্যে এ সংখ্যা সবচেয়ে কম (৮১%) (চিত্র-৭.১১)।

চিত্র-৭.১১:গ্রীষ্মকালে তীব্র গরম হয় -বিভাগওয়ারী তথ্য

চিত্র-৭.১২: গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম হয়



গ্রীষ্মকালে ডেমু ট্রেনের ভিতরে গরম অনুভূত হওয়ার অভিযোগটি সম্পূর্ণ সত্য। কারণ অনুসন্ধান ও পর্যালোচনায় জানা যায় যে, এ সব কোচের জানালার নিচের অংশ গ্লাস দ্বারা বন্ধ, খোলা যায় না । উপরের অংশ খোলা থাকলেও সেখান দিয়ে প্রবাহিত বাতাস সরাসরি যাত্রীদের শরীরে অনুভূত হয়না (ছবি-ক)। এটি ডিজাইনগত সমস্যা। সংশ্লিষ্ট রেলওয়ে কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনায় জানা যায় যে, ছিটকিনি সমস্যার কারণে অনেক ক্ষেত্রে যাত্রীদের দুর্ঘটার শিকার হতে হয় (ছবি-খ)। তাছাড়া স্টেশন হতে ট্রেন ছাড়ার মুহূর্তে প্লাটফর্ম থেকে জানালা দিয়ে যাত্রীদের ঘড়ি, মোবাইল ও অন্যান্য জিনিষপত্র ছিনতাইয়ের ঘটনা ঘটে । এ সকল সমস্যা থেকে উত্তরণের লক্ষ্যে ২০০৭ সালে ইন্দোনেশিয়া থেকে সংগৃহীত ব্রডগেজ আন্ত:নগর ট্রেনের কোচের জন্য এ ডিজাইনটি করা হয়।

ব্রডগেজ আন্ত:নগর ট্রেনে দীর্ঘ সময়ের পর বিরতি, নির্দিষ্ট আসন অনুযায়ী যাত্রী এবং ট্রেনের ভিতরে প্রচুর খোলা জায়গা থাকায় সামান্য গরম অনুভূত হলেও কোন অভিযোগ উত্থাপিত না হওয়ায় এর ধারাবাহিকতায় পরবির্তীতে মিটারগেজ ডেমু ট্রেন সংগ্রহের ক্ষেত্রেও জানালার একই ডিজাইন রাখা হয়। কিন্তু ডেমু ট্রেনের ঘন

ঘন বিরতি, যাত্রীদের ভীড় এবং ব্রডগেজের তুলনায় আয়তনে ছোট হওয়ায় মিটারগেজ ট্রেনের অভ্যন্তরে বাতাস চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত খোলা জায়গা না থাকায় গ্রীষ্মকালে এ সকল ট্রেনের ভিতরে প্রচন্ড গরম অনুভুত হয়। বিষয়টি বিবেচনায় এনে পরবর্তীতে সংগৃহীত যাত্রীবাহী কোচের ডিজাইন পরিবর্তন করে জানালার নিচের অংশ খোলা রাখা হয়েছে (ছবি-গ)। তাই এ সকল ট্রেনে অস্বাভাবিক গরম অনুভূত হয়না। তবে যাত্রীদের ভীড় বিবেচনায় ভবিষ্যতে ডেমু ট্রেন সংগ্রহের ক্ষেত্রে কারিগরী দিক পরীক্ষাকরত ডেমু ট্রেনের প্রতিটি কোচে exhaust fan সংযোজনের বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে।

ছবি-খ: ২০০৭ এর পূর্বের যাত্রীবাহি কোচের জানালা (নীচের অংশ উন্মুক্ত)

ছবি-ক: ২০০৭ সালে ইন্দোনেশিয়া হতে সংগৃহীত যাত্রীবাহি কোচের জানালা (নীচের অংশ বন্ধ)

ছবি-ঘ:ডেমু ট্রেনের জানালা (নীচের অংশ বন্ধ)

ছবি-গ:ডেমু ট্রেনের পর সংগৃহীত যাত্রীবাহি কোচের জানালা(নীচের অংশ উন্মুক্ত)

৭.১.৯ ডেমুতে ওঠানামা

ডেমু ট্রেন ব্যবহারে বাংলাদেশের মানুষ অভ্যস্থ ছিল না। এ ট্রেনে ওঠানামার সুবিধা অসুবিধা সংক্রান্ত যাত্রীদের মতামত সংগ্রহ করা হয়। 'ডেমু ট্রেনে ওঠানামা সহজ' যাত্রীগণ এমন মতামত প্রদান করেছেন মর্মে 'হ্যাঁ' ও 'না' উত্তরের মাধ্যমে যাত্রীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্য নিম্নোক্ত সারণি-৭.৯ এ সন্নিবেশ করা হলো।

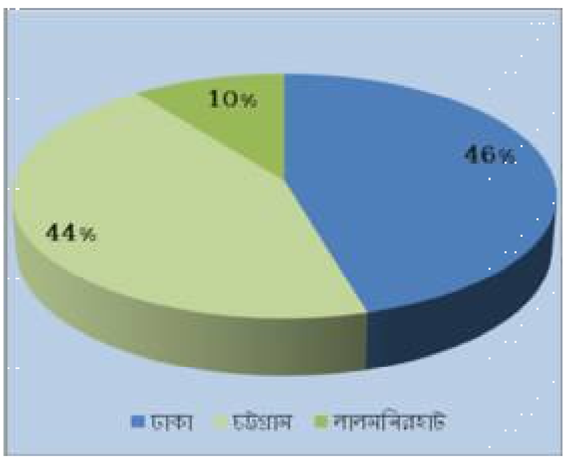
সারণি-৭.৯

ডেমু ট্রেনে ওঠানামা

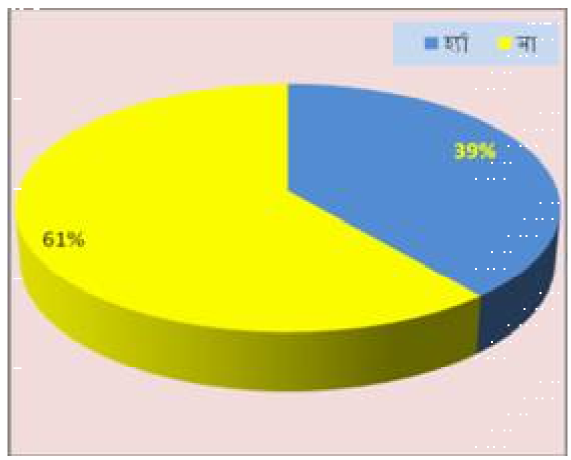
অপারেশনাল বিভাগ	ডেমুতে ওঠানামা সহজ		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	৩৮(৭%)	১৪২ (২৮%)	১৮০ (৩৫%)
চট্টগ্রাম	৭৩ (১৪%)	১৩৭ (২৭%)	২১০ (৪১%)
লালমনিরহাট	৮৮ (১৭%)	৩২ (৬%)	১২০ (২৪%)
মোট	১৯৯ (৩৯%)	৩১১ (৬১%)	৫১০ (১০০%)

উপর্যুক্ত সারণিতে (সারণি-৭.৯) বিন্যস্ত যাত্রীদের মতামতে পরিলক্ষিত হয় যে, সার্বিকভাবে অধিকাংশ (৬১ শতাংশ) যাত্রী ডেমুতে ওঠানামা সহজ নয় মর্মে মত প্রকাশ করেছেন । অপরদিকে, ৩৯ শতাংশ যাত্রীর মতে ডেমুতে ওঠানামা সহজ বলে পরিলক্ষিত হয়েছে [চিত্র-৭.১৪]। ডেমুতে ওঠানামা সহজ নয় মর্মে মত দেয়া ৩১১ জন যাত্রীর ৪৬ শতাংশ ঢাকা বিভাগে, ৪৪ শতাংশ চট্টগ্রাম বিভাগে এবং ১০ শতাংশ লালমনিরহাট বিভাগে (চিত্র-৭.১৩)।

চিত্র-৭.১৩ ডেমুতে ওঠানামা সহজ না হওয়ার বিভাগওয়ারী মতামত



চিত্র-৭.১৪: ডেমুতে ওঠানামা সহজ



ডেমু ট্রেনে উঠানামা সহজ নয় বা ট্রেনের সিড়িঁ উঠানামার জন্য সহায়ক না হওয়ার বিষয়টি আংশিক সত্য। অধিক যাত্রী সংকুলানের জন্য ডেমু ট্রেনের ইঞ্জিন Floor এর নিচে থাকে। এ ব্যবস্থায় অধিক যাত্রী সংকুলানের পাশাপাশি ইঞ্জিনের শব্দ দুষণ থেকে পরিত্রাণ পাওয়া যায়। নিচে ইঞ্জিন থাকার জন্য মিটারগেজের গাড়ী অপেক্ষা ডেমু ট্রেনের Floor কিছুটা উঁচু। এজন্য ঢাকাসহ কয়েকটি স্টেশনের প্লাটফর্মের উচ্চতা বৃদ্ধি করা হয়েছে। কিন্তু সে ক্ষেত্রে ট্রেনে উঠা নামার জন্য খুব সহায়ক হয়েছে বলে প্রতিয়মান হয় না।

প্রকৃত পক্ষে ডেমু ট্রেনের পাদানি বিদ্যমান গাড়ীর ন্যায় নয়। বিদ্যমান গাড়ীর দরজা সুইং ডোর হওয়াতে এর কোচের মেইন ফ্রেমের দরজার অংশ কিছুটা ভিতরে। কিন্তু একত্রে অধিক যাত্রী উঠা নামার সুবিধার্থে দরজা প্রশস্ত হওয়ায় কারিগরী কারণে মেইন ফ্রেমের দরজার অংশ ভিতরের দিকে নেয়ার সুযোগ নেই।

ছবি-ঙ: ডেমুর দরজা ও পাদানি

ছবি-চ: বিদ্যমান যাত্রীবাহী গাড়ীর দরজা ও পাদানি

ছবি-ছ: ঢাকায় মিটার গেজ ট্রেনে উঠা

ছবি-জ: ঢাকার ৮ নং প্লাটফর্মে ডেমু ট্রেনে উঠা

ছবি-ঝ: পার্বতীপুর স্টেশনে ব্রড গেজ ট্রেন

ছবি-ঞ:পার্বতীপুর স্টেশনে যাত্রীদের ব্রড গেজ ট্রেনে উঠা

ছবি-ট:তেজগাঁও রেলস্টেশনে প্লাটফর্ম নীচুঁ

ছবি-ঠ: বনানী রেলস্টেশনে প্লাটফর্ম নেই

ছবি-ড:চট্টগ্রাম স্টেশনের ৩ নং প্লাটফর্ম রি-মডেললিং এর আওতায় উচুঁ করা হয়নি।

ছবি-ঢ: চট্টগ্রামের ৫ নং প্লাটফর্ম। রি-মডেলিং এর সময় প্লাটফর্ম উচুঁ করা হলেও যাত্রী উঠা-নামায় খুব সহায়ক হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় না।

ছবি-ন:রাজশাহী স্টেশন প্লাটফর্ম যথাযথ উচু হওয়ায় শারিরীক প্রতিবন্ধী অথবা বয়স্কদের উটা-নামায় সমস্যা হয় না

ছবি-ত: ঢাকার ৬ নং প্লাটফর্মে ব্রড গেজ ট্রেন

ছবি-থ: রাজশাহী স্টেশনের প্লাটফর্মে ব্রড গেজ ট্রেন

বাংলাদেশ রেলওয়ের প্লাটফর্মগুলোর উচ্চতা যথাযথ না হওয়ায় ট্রেনে যাত্রী উঠানামা সহজ হয় না। এ নিয়ে বিভিন্ন স্টেশনে জরিপ করা হয়েছে। একমাত্র রাজশাহী স্টেশন (ছবি-ন) ছাড়া অন্য কোথাও যাত্রীরা সহজে ট্রেনে উঠানামা করতে পারে না। ব্রডগ্রেজ গাড়ীর মেঝের উচ্চতা বিবেচনা করে প্লাটফর্ম নির্মাণ করায় রাজশাহী স্টেশনে যাত্রী উঠানামায় কোন সমস্যা হয়না। অন্যান্য সকল স্টেশনে শিশু ও বয়স্কদের ট্রেনে উঠনামা করতে সমস্যা হয়। অনেক স্টেশনের প্লাটফর্মের দৈর্ঘ্য কম হওয়ায় ট্রেন প্লাটফর্মে দাড়ানো অবস্থায় ট্রেনের কিছু অংশ প্লাটফর্মের বাইরে থাকে। ট্রেনে যাত্রীদের উঠানামার এ সমস্যাকে বিশেষভাবে গুরত্বারোপ করে অবিলম্বে প্রতিটি স্টেশনের প্লাটফর্মের দৈর্ঘ্য ও উচ্চতা যথাযথভাবে নির্মাণ করা প্রয়োজন। এ ব্যবস্থায় যাত্রীরা সহজে ও নিরাপদে ট্রেনে উঠানামা করতে পারবে এবং স্টেশনে ট্রেনের বিরতির সময়সীমা অনেক কমে আসবে।

বাংলাদেশ রেলওয়ের মিটারগেজ লাইনগুলো ক্রমান্বয়ে ব্রডগেজে রুপান্তরিত হচ্ছে এবং ভবিষ্যতে দেশে শুধুমাত্র ব্রডগেজ রেল লাইন থাকবে। এ কার্যক্রমের অংশ হিসেবে বিভিন্ন স্থানে ডুয়েল গেজ নির্মাণ করা হচ্ছে। ব্রডগেজের ডেমু সংগ্রহের ক্ষেত্রে মিটারগেজ ডেমুর ন্যায় উচ্চতার কোন সমস্যা হবে না। যে সমস্ত সেকশনে শুধুমাত্র ব্রডগেজ ট্রেন চলাচল করে সে সকল স্টেশনে ব্রডগেজ কোচের মেঝের উচ্চতা এবং যে সকল সেকশনে উভয় গেজের ট্রেন চলাচল করে সেখানে মিটারগেজ কোচের ফ্লোর এর উচ্চতা বিবেচনা করে প্লাটফর্ম নির্মাণ করা যেতে পারে।

৭.১.১০ ডেমু ট্রেনে টয়লেট প্রয়োজন

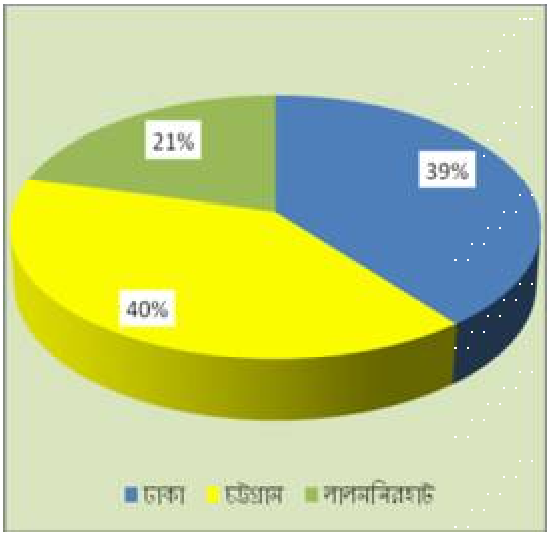
স্বল্প দুরত্বে চলাচলের জন্য ট্রেনে কোনো টয়লেট থাকে না। তদুপরি এ ট্রেনে টয়লেটের প্রয়োজনীয়তা অনুধাবন করার জন্য জরীপে এতদসংক্রান্ত প্রশ্নমালার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। 'ডেমু ট্রেনে ভ্রমণকালে টয়লেটের প্রয়োজন অনুভব করেছেন কি না' - এমন প্রশ্নের 'হ্যাঁ' ও 'না' জবাবের মাধ্যমে নমুনায়িত যাত্রীদের নিকট থেকে এতদসংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয় যা নিম্নে সারণি-৭.১০ এ সন্নিবেশ করা হলো।

সারণি-৭.১০
ডেমু ট্রেনে টয়লেট প্রয়োজন

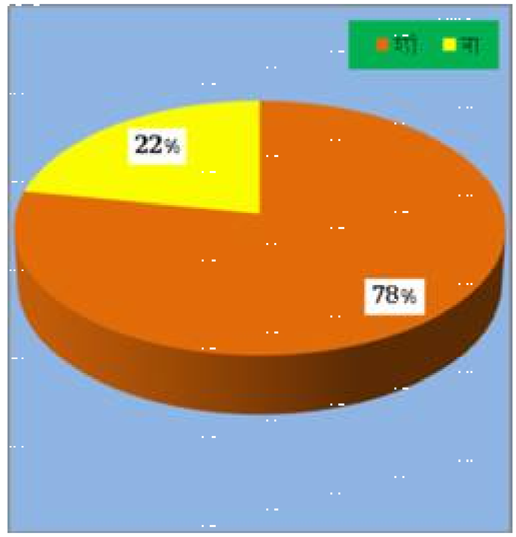
অপারেশনাল বিভাগ	ডেমু ট্রেনে টয়লেট প্রয়োজন		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৫৬(৩১%)	২৪ (৫%)	১৮০ (৩৫%)
চট্টগ্রাম	১৫৮ (৩১%)	৫২ (১০%)	২১০ (৪১%)
লালমনিরহাট	৮৩ (১৬%)	৩৭ (৭%)	১২০ (২৪%)
মোট	৩৯৭ (৭৮%)	১১৩ (২২%)	৫১০ (১০০%)

উপর্যুক্ত সারণিতে (সারণি-৭.১০) পরিবেশিত তথ্য হতে দেখা যায় যে, নমুনার আওতায় ৩৯৭ জন যাত্রী ডেমু ট্রেনে ভ্রমণকালে টয়লেটের প্রয়োজনীয়তা অনুভব করেছেন যা মোট নমুনার ৭৮ শতাংশ। অপরদিকে, ২২ শতাংশ যাত্রী ডেমুতে ভ্রমনকালে টয়লেটের প্রয়োজন অনুভব করেন নি বলে প্রাপ্ত তথ্যে প্রতীয়মান হয় (চিত্র-৭.১৬)। নমুনায়িত যে ৩৯৭ জন যাত্রী ডেমুতে ভ্রমনকালে টয়লেটের প্রয়োজন অনুভব করেছের তন্মধ্যে ঢাকা বিভাগের ৩৯ শতাংশ, চট্টগ্রাম বিভাগের ৪০ শতাংশ এবং লালমনিরহাট বিভাগের ২১ শতাংশ অন্তর্ভুক্ত (চিত্র-৭.১৫)।

চিত্র-৭.১৫: বিভাগওয়ারী টয়লেটের প্রয়োজনীয়তা



চিত্র-৭.১৬: ডেমু ট্রেনে টয়লেট প্রয়োজন



১৯৯০ এর পূর্বে অফিসগামী যাত্রী পরিবহনের জন্য ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী রুটের ট্রেনগুলোতে টয়লেট ছিল। প্রতিনিয়ত চলাচল করার কারণে এসব ট্রেন সবসময় প্লাটফর্মে থাকে। ট্রেন আসার পর এগুলো ঝাড়ু দেয়া হয় এবং রাতে পরিস্কার পরিচ্ছন্ন করা হয়। গাড়িগুলো প্লাটফর্মে থাকার সময় স্টেশনে ভাসমান মানুষেরা এসব ট্রেনে তাদের প্রাকৃতিক ক্রিয়া সম্পাদন করত। ফলে প্রায়ই গাড়ি পরিস্কার করার জন্য ট্রেন বিলম্ব হতো। এ সমস্যা উত্তরণের জন্য দুই ঘন্টার কম সময়ে চলাচলকারী ট্রেনে টয়লেট না থাকার বিষয়ে ১৯৯০ সালে তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয় রেলপথ বিভাগ সিদ্ধান্ত প্রদান করে (সংযুক্তি-১৩)। সে অনুযায়ী ঢাকা-জয়দেবপুর, চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে কনভেনশনাল রেক দ্বারা চলাচলরত ট্রেনে টয়লেট নেই। টয়লেট না থাকার বিষয়ে মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের পর এ বিষয়ে যাত্রী সাধারণের পক্ষ থেকে কোন অভিযোগ উত্থাপিত হয়নি। উপরন্ত যাত্রীসাধারণ এ সিদ্ধান্তের প্রশংসা করেছিল। কারণ স্বল্প দুরত্বে ঘন ঘন চলাচলরত এ সকল ট্রেনের টয়লেট প্রতিনিয়ত পরিস্কার রাখা সম্ভব হয় না। তবে ট্রেনের যাত্রীদের জন্য প্রতিটি স্টেশনের টয়লেটসমূহ ব্যবহার উপযোগী রাখা প্রয়োজন। উল্লেখ্য, পার্বতীপুর ও সরকারহাট স্টেশনে FGD এবং হাটহাজারী উপজেলায় অনুষ্ঠিত স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় যাত্রীরা ট্রেনে টয়লেটের পরিবর্তে স্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী রাখার উপর মত প্রকাশ করেন।

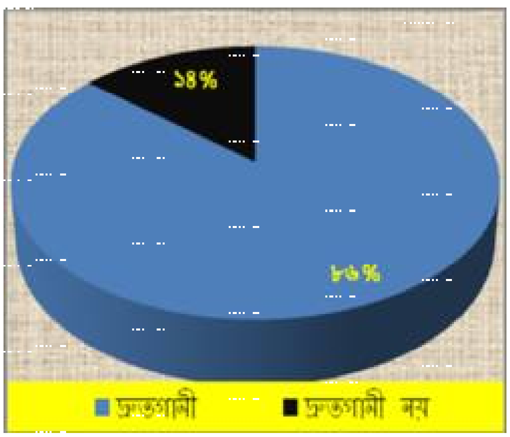
৭.১.১১ ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী

অন্যান্য লোকাল ট্রেন অপেক্ষা ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী কিনা সে বিষয়ে যাত্রীদের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। ডেমু ট্রেন অন্যান্য লোকাল ট্রেন অপেক্ষা দ্রুতগামী কিনা যাত্রীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত এ সংক্রান্ত তথ্য সারণি-৭.১১ তে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি-৭.১১
লোকাল ট্রেন অপেক্ষা ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী

অপারেশনাল বিভাগ	ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৩২ (২৬%)	৪৭ (৯%)	১৮০ (৩৫%)
চট্টগ্রাম	১৯৪ (৩৮%)	১৬ (৩%)	২১০ (৪১%)
লালমনিরহাট	১১৩ (২২%)	৭ (১%)	১২০ (২৪%)
মোট	৪৩৯ (৮৬%)	৭০ (১৪%)	৫১০ (১০০%)

চিত্র-৭.১৭: ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী



প্রাপ্ত তথ্য মতে (সারণি-৭.১১) জরীপের আওতাভুক্ত ৫১০ জন যাত্রীর ৪৩৯ জন অর্থাৎ ৮৬ শতাংশ যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী এবং অপর ১৪ শতাংশ যাত্রী জানিয়েছেন যে, ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী নয় (চিত্র-৭.১৭)। বিভাগওয়ারী এ তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, ঢাকা বিভাগে ২৬ শতাংশ, চট্টগ্রাম বিভাগে ৩৮ শতাংশ এবং লালমনিরহাট বিভাগে ২২ শতাংশ নমুনায়িত যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেন অন্যান্য লোকাল ট্রেন অপেক্ষা দ্রুত গতিসম্পন্ন।

৭.১.১২ স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তা

প্রভাব মূল্যায়ন জরীপে স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেন প্রয়োজন কিনা এ সংক্রান্ত তথ্য নমুনায়িত যাত্রীদের নিকট থেকে সংগ্রহ করা হয়। যাত্রীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে তথ্য নিম্নে সারণি-৭.১২ তে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি-৭.১২
স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেনেরে প্রয়োজনীয়তা

অপারেশনাল বিভাগ	স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেন প্রয়োজন		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১৭৬(৩৩%)	৪ (১%)	১৮০ (৩৫%)
চট্টগ্রাম	২০৬ (৩৯%)	৪ (১%)	২১০ (৪১%)
লালমনিরহাট	১১৪ (২২%)	৬ (২%)	১২০ (২৪%)
মোট	৪৯৬ (৯৭%)	১৪ (৩%)	৫১০ (১০০%)

সারণি-৭.১২ হতে প্রতীয়মান হয় যে, নমুনায়িত ৫১০ জন যাত্রীর ৪৯৬ জন অর্থাৎ ৯৭ শতাংশ স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেনের প্রয়োজন মর্মে মত প্রকাশ করেছে এবং মাত্র তিন শতাংশ প্রয়োজন নয় বলে অভিমত দিয়েছেন (চিত্র-

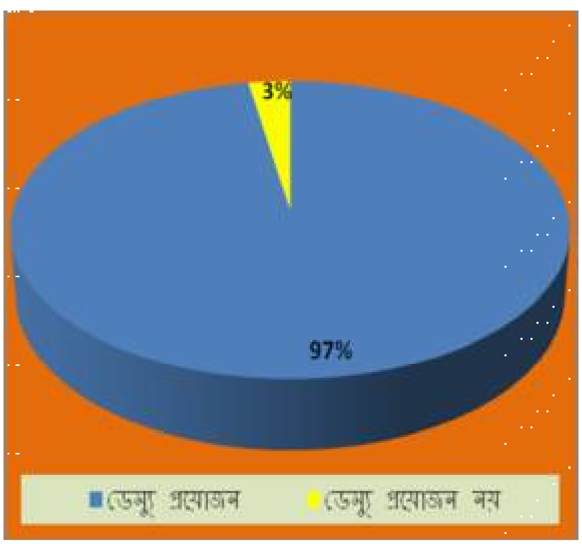
৭.১৮)। স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেন কেন প্রয়োজন জরীপে সে তথ্যও সংগ্রহ করা হয়েছে। যে সকল যাত্রী (৪৯৬ জন) ডেমু ট্রেন প্রয়োজন মর্মে মত দিয়েছেন তাদের কাছ থেকে প্রাপ্ত এর প্রয়োজনীয়তার কারণগুলো সারণি-৭.১৩ তে সন্নিবেশ করা হলো।

সারণি-৭.১৩
স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেন প্রয়োজনের কারণ

অপারেশনাল বিভাগ	স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেন প্রয়োজনের কারণ				মোট
	দ্রুত চলে	সময় কম লাগে	অন্যান্য	উত্তর দেননি	
১	২	৩	৪	৫	৬
ঢাকা	৪৬ (৯%)	২৩ (৫%)	২৫ (৫%)	৮২ (১৭%)	১৭৬ (১৩%)
চট্টগ্রাম	৪৯ (১০%)	৭৯ (১৬%)	৩৯ (৮%)	৩৯ (৮%)	২০৬ (৪২%)
লালমনিরহাট	২৯ (৬%)	৪১ (৮%)	৩ (১%)	৪১ (৮%)	১১৪ (২৩%)
মোট	১২৪ (২৫%)	১৪৩ (২৯%)	৬৭ (১৩%)	১৬২ (৩৩%)	৪৯৬ (১০০%)

উপর্যুক্ত সারণিতে (সারণি-৭.১৩) পরিলক্ষিত হ যে, ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তার পক্ষে মত দেয়া যাত্রীর ২৫ শতাংশের মতে ডেমু ট্রেন দ্রুত চলে এবং ২৯ শতাংশের মতে ডেমু ট্রেনে যাতায়াত করতে সময় কম লাগে। ট্রেন দ্রুত গতিতে চললে সময় কম লাগা স্বাভাবিক। তবে ট্রেনে যাতায়াতে সময় কম লাগার ক্ষেত্রে অন্যান্য ফ্যাক্টরও সংশ্লিষ্ট, যেমন অন্যান্য ট্রেনের সাথে ক্রসিংয়ের সময় ডেমু ট্রেনকে গুরুত্ব কম দেয়া হয়। তদুপরি, দ্রুতগতি এবং সময় কম লাগে এ দুটি কারণ একত্র করলে ট্রেনের প্রয়োজনীয়তার পক্ষে মত দেয়া যাত্রীর সংখ্যা হবে ২৬৭ জন বা ৫৪ শতাংশ। ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তা উল্লেখ করলেও কেন প্রয়োজন সে বিষয়ে কোন উত্তর দেননি ৩৩ শতাংশ। অপরদিকে ডেমু ট্রেন প্রয়োজন উল্লেখ করা ১৩ শতাংশ যাত্রী অন্যান্য সুবিধার কথা বলেছেন, কোনো নির্দিষ্ট বা সুস্পষ্ঠ কারণ উল্লেখ করনেনি (চিত্র -৭.১৯)।

চিত্র-৭.১৮: ডেমু ট্রেন প্রয়োজন



চিত্র -৭.১৯: ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তার কারণ

৭.১.১৩ যাত্রীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন

স্বল্প দুরত্বে দ্রুতগতিসম্পন্ন ডেমু ট্রেন প্রচলনে জনসাধারণ যাতায়াতের ক্ষেত্রে বিভিন্নভাবে উপকৃত হচ্ছেন। এ ট্রেন ব্যবহার করে যাত্রীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হচ্ছে কিনা এবং পরিবর্তন হলে কিভাবে হচ্ছে এ সংক্রান্ত তথ্য জরীপে সংগ্রহ করা হয় যা নিম্নে সারণি-৭.১৪ তে উপস্থাপন করা হলো।

সারণি-৭.১৪
যাত্রীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন

অপারেশনাল বিভাগ	আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হয়েছে		মোট
	হ্যাঁ	না	
১	২	৩	৪
ঢাকা	১০৭ (৫৯%)	৭৩ (৪১%)	১৮০ (৩৫%)
চট্টগ্রাম	১৩৩ (৬৩%)	৭৭ (৩৭%)	২১০ (৪১%)
লালমনিরহাট	৯৩ (৭৭%)	২৭ (২২%)	১২০ (২৪%)
মোট	৩৩৩ (৬৫%)	১৭৭ (৩৫%)	৫১০ (১০০%)

নমুনা জরীপের আওতায় সামগ্রিকভাবে ৫১০ জন যাত্রীর ৩৩৩ জন অর্থাৎ ৬৫ শতংশের মতে ডেমু ট্রেনে চলাচল করে তাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন ঘটেছে এবং ৩৫ শতাংশের মতে কোনো পরিবর্তন ঘটেনি (সারণি-৭.১৪, চিত্র-৭.২০)। বিভাগওয়ারী যাত্রীদের ক্ষেত্রে লালমনিরহাট বিভাগের যাত্রীদের সর্বোচ্চ সংখ্যক (৭৭ শতাংশ) আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হয়েছে মর্মে মত দিয়েছেন। অপরদিকে, ঢাকা বিভাগের নমুনায়িত যাত্রীর ৫৯ শতাংশ এবং চট্টগ্রাম বিভাগের নমুনায়িত যাত্রীর ৬৩ শতাংশ একইরুপ মত দিয়েছেন।

কিভাবে আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন ঘটেছে, আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন ঘটার পক্ষে মত দেয়া নমুনা জরীপের ৩৩৩ জন (৬৫ শতাংশ) যাত্রীর কাছ উন্মুক্ত প্রশ্নের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। যাত্রীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্য তিন ক্যাটেগরিতে (সময় ও খরচ কম, কম খরচ এবং উত্তর দেননি) বিভক্ত করে নিম্নে সারণি-৭.১৫ তে বিন্যস্ত করা হলো।

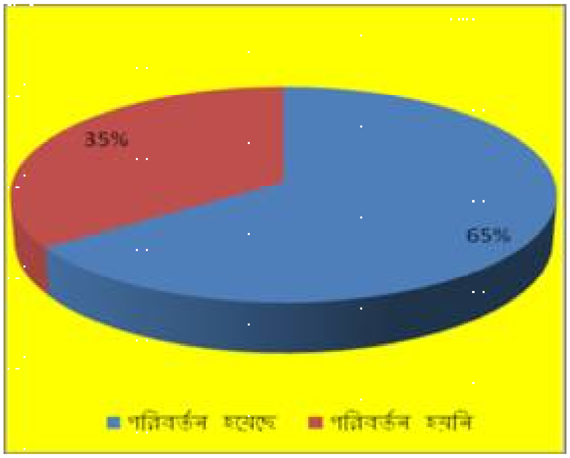
সারণি-৭.১৫
যাত্রীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন

অপারেশনাল বিভাগ	কিভাবে আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন			মোট
	সময় ও খরচ কম	কম খরচ	উত্তর দেন নি	
১	২	৩	৪	৫
ঢাকা	৮৫ (২৫%)	৯ (৩%)	১৩ (৪%)	১০৭ (৩২%)
চট্টগ্রাম	৯৬ (২৯%)	৪ (১%)	৩৩ (১০%)	১৩৩ (৪০%)
লালমনিরহাট	৩৪ (১০%)	৯ (৩%)	৫০ (১৫%)	৯৩ (28%)
মোট	২১৫ (৬৪%)	২২ (৭%)	৯৬ (২৯%)	৩৩৩ (১০০%)

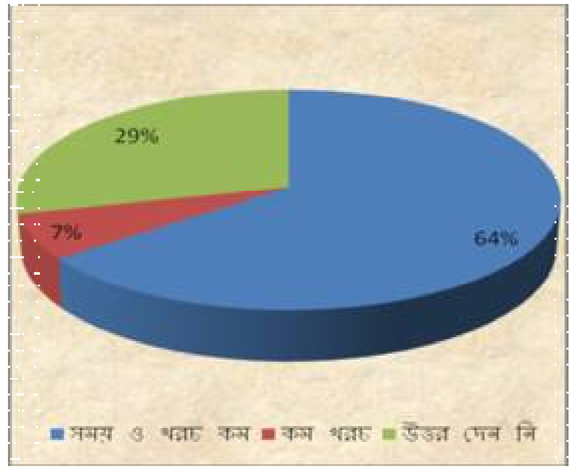
যাত্রীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হয়েছে এমন মতামত দেয়া ৩৩৩ জনের মধ্যে ২১৫ জন অর্থাৎ ৬৪ শতাংশ যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেন ব্যবহার করায় সময় ও অর্থ উভয়ই সাশ্রয় হয়েছে, ৭ শতাংশের মতে যাতায়ত খরচ কম হয়েছে। অবশিষ্ট ২৯ শতাংশ যাত্রী আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হওয়ার কথা বললেও কিভাবে তা হয়েছে তা উল্লেখ করেন নি (সারণি-৭.১৫, চিত্র-৭.২১)। সারণি ৭.১৫ বিশ্লেষণে পরিলক্ষিত হয় যে, আর্থ-

সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হওয়ার পক্ষে মত দেয়া ৩৩৩ জন যাত্রীর মোট ২৩৭ জন অর্থাৎ ৭১ শতাংশ (মোট নমুনায়িত যাত্রীর ৬৫ শতাংশ) ডেমু ব্যবহারকারীর ডেমু ট্রেনে যাতায়াতের ফলে সময় ও অর্থ সাশ্রয় হয়েছে।

চিত্র ৭.২০: যাত্রীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন



চিত্র ৭.২১: আর্থ-সামাজিক অবস্থা পরিবর্তনের ধরন



৭.১.১৪ বিনা টিকিটে ভ্রমণ হ্রাস

বিনা টিকিটে যাত্রী ভ্রমণ করে কিনা তা এ জরীপের প্রশ্নমালার আওতাভুক্ত নয়। তবে, বিনা টিকিটে যাত্রীর ভ্রমণ হ্রাসকরণে গৃহীতব্য পদক্ষেপ সম্পর্কে নমুনায়িত যাত্রীদের নিকট থেকে মতামত সংগ্রহ করা হয়। এক্ষেত্রে উন্মুক্ত প্রশ্ন ব্যবহার করা হয় এবং যাত্রীগণ তাঁদের মতামত দেন। যাত্রীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত মতামতসমূহ বিভিন্ন ক্যাটেগরিতে বিভক্ত করে নিম্নোক্ত সারণি-৭.১৬ তে সন্নিবেশ করা হলো।

সারণি-৭.১৬
বিনা টিকিটে ভ্রমণ হ্রাসকরণের উপায়

অপারেশনাল বিভাগ	বিনা টিকিটে ভ্রমণ হ্রাসকরণের উপায়				মোট
	যথাযথ মনিটরিং	সচেতনতা বৃদ্ধি	ট্রেনে টিকিট বিক্রি	উত্তর দেননি	
১	২	৩	৪	৫	৬
ঢাকা	৯৪ (১৮%)	৩২ (৬%)	১৪ (৩%)	৪০ (৮%)	১৮০ (৩৫%)
চট্টগ্রাম	১৬৫ (৩২%)	২৬ (৫%)	-	১৯ (৪%)	২১০ (৪১%)
লালমনিরহাট	১০৮ (২১%)	৪ (১%)	-	৮ (২%)	১২০ (২৪%)
মোট	৩৬৭ (৭২%)	৬২ (১২%)	১৪ (৩%)	৬৭ (১৩%)	৫১০ (১০০%)

বিনা টিকিটে যাত্রীর ভ্রমণ বন্ধ বা হ্রাসকরণের লক্ষ্যে নমুনা জরীপের আওতায় যাত্রীগণ যে সব সুচিন্তিত মতামত দেন তাতে দেখা যায় যে, ৩৬৭ জন যাত্রী (৭২ শতাংশ) কর্তৃপক্ষের যথাযথ মনিটরিং করার কথা বলেছেন। এ মনিটরিংয়ের আওতায় বিশেষত ট্রেনে টিকিট চেকিং, চেকিংয়ে টিকিটবিহীন যাত্রীকে শাস্তি প্রদানের কথা বলা হয়েছে। নমুনার ১২ শতাংশ যাত্রীর মতে সচেতনতা বৃদ্ধি করে বিনা টিকিটে যাত্রী ভ্রমণ হ্রাস করা যেতে পারে। অপরদিকে, ১৩ শতাংশ যাত্রী এ বিষয়ে কোনো মতামত দেননি এবং তিন শতাংশ যাত্রীর মতে ট্রেনে টিকিট বিক্রি করার ব্যবস্থা করা গেলে বিনাটিকিটে ভ্রমণ করা যাত্রীর সংখ্যা হ্রাস পাবে।

৭.২ যাত্রীদের মতামতসমূহের সারসংক্ষেপ

নমুনায়িত যাত্রীদের নিকট থেকে সংগৃহীত তথ্য অনুচ্ছেদ ৭.১ এ বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নমুনায়িত যাত্রীদের মতামতসমূহের সারসংক্ষেপ নিম্নে সারণি-৭.১৭ তে দেয়া হলো:

বিষয়	হ্যাঁ	না	মোট
ডেমু ট্রেনে টয়লেট প্রয়োজন	৩৯৭ (৭৮%)	১১৩ (২২%)	৫১০ (১০০%)
গ্রীষ্মকালে ডেমুতে তীব্র গরম হয়	৪৪৩ (৮৭%)	৬৭ (১৩%)	৫১০ (১০০%)
ডেমুতে ওঠানামা সহজ	১৯৯ (৩৯%)	**৩১১ (৬১%)**	৫১০ (১০০%)
ডেমু ট্রেন দ্রুত চলে	৪৩৯ (৮৬%)	৭০ (১৪%)	৫১০ (১০০%)
স্বল্প দুরত্বে ডেমু ট্রেন প্রয়োজন	৪৯৬ (৯৭%)	১৪ (৩%)	৫১০ (১০০%)
ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে	৩৪৬ (৬৮%)	১৬৪ (৩২%)	৫১০ (১০০%)
আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন	৩৩৩ (৬৫%)	১৭৭ (৩৫%)	৫১০ (১০০%)
ডেমু ট্রেন জনপ্রিয়	৪৮০ (৯৪%)	৩০ (০৬%)	৫১০ (১০০%)

৭.৩ ফোকাস গ্রুপ ডিসকাসন (FGD)

৭.৩.১ সরকারহাট স্টেশনে FGD

চট্টগ্রামের-নাজিরহাট সেকশনের সরকারহাট স্টেশনে ৮/৩/১৭ তারিখ বেলা ১১.০০ টায় ফোকাস গ্রুপ ডিসকাসন (FGD) অনুষ্ঠান করা হয়। সভায় স্টেশন মাস্টার, অবসরপ্রাপ্ত সরকারি কর্মচারী, ব্যবসায়ী, মহিলাযাত্রী, স্থানীয় জনপ্রতিনিধি ও শিক্ষকসহ বিভিন্ন পেশার ১৯ জন অংশ গ্রহণ করেন (ছবি-ন)।

এ সেকশনে প্রথমে ডেমু ট্রেন ছিলনা। বিগত ১৫/৭/২০১৫ হতে একজোড়া ডেমু ট্রেন চালু করা হয়। পরবর্তীতে একই রেক দ্বারা আর এক জোড়া ট্রেন চালু করা হয়। অংশগ্রহণকারীরা জানান যে, পূর্বে এই সেকশনের জন্য পর্যাপ্ত প্রচলিত ট্রেন ছিল। লোকোমোটিভ ও কোচের স্বল্পতার কারণে তা হ্রাস পেয়ে ডেমু চালুর পূর্বে মাত্র একজোড়া ট্রেন চলাচল করতো। সরকারহাট থেকে ডেমুতে চট্টগ্রামের ভাড়া ২০ টাকা এবং এক ঘন্টা সময় লাগে। সড়কপথে ভাড়া ৬০ টাকা এবং দুই ঘন্টারও বেশী সময় নেয়। উপরন্তু সরাসরি চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াত করা যায় না, পথিমধ্যে বাস পরিবর্তন করতে হয়। বর্তমানে তিন জোড়া ট্রেন চললেও নাজিরহাট ও কাটিরহাট স্টেশন থেকে প্রচুর যাত্রী উঠায় ভীড়ের কারণে সরকারহাট স্টেশন থেকে ট্রেনে উঠা যায় না। আলোচনাকালে ডেমু ট্রেনের নিয়মিত যাত্রী জনাব মধুসুধন বিভিন্ন সীমাবদ্ধতা উল্লেখ করে ষোলশহর হতে হাটহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণ করার পরামর্শ দেন । এতে এলাকার জনসাধারণ চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াতের ক্ষেত্রে ব্যাপক উপকৃত হবেন বলেও তিনি অভিমত দেন।

সড়কপথে অতিরিক্ত ভাড়া ও সময়ের কারণে ফোকাস গ্রুপ ডিসকাসনে অংশগ্রহণকারীগণ এ সেকশনে আরও ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তার কথা উল্লেখ করেন। মূলত সময়ানুবর্তিতা, কমভাড়া ও দ্রুতগামী হওয়ার কারণে ডেমু ট্রেনটি জনপ্রিয়তা পেয়েছে বলে আলোচনায় উল্লেখ করা হয়। FGD-তে অংশগ্রহণকারীবৃন্দ জানান যে, তারা সকলে টিকেট কেটে ট্রেনে যাতায়াত করেন। চট্রগ্রাম-নাজিরহাট সেকশেনে বিদ্যমান যাত্রীকল্যাণ সমিতির সদস্যবৃন্দ সকলকে ট্রেনে টিকেট কাটার বিষয়ে উদ্বুদ্ধ করেন এবং বিভিন্ন সময় সমিতির প্রতিনিধিগণ চলন্ত ট্রেনে যাত্রীদের টিকেট আছে কি-না তা পরীক্ষাকরণে সহায়তা করেন।

ফোকাস গ্রুপ আলোচনায় ট্রেনে গ্রীষ্মকালে প্রচন্ড গরমের কথা বলা হয়। অধিকাংশ স্টেশনের প্লাটফর্ম নীচু হওয়ায় ট্রেনে উঠানামা কষ্টকর বলে জানিয়েছেন আলোচকবৃন্দ। পর্যাপ্ত ট্রেন না থাকায় তারা কম খরচে ও সময়ে

গন্তব্যস্থলে যাবার সুযোগ থেকে বঞ্চিত হচ্ছেন। এ সেকশনের ট্রেনে টয়লেট না থাকায় তারা স্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী করার জন্য অনুরোধ জানান।

এফজিডি'র সারসংক্ষেপ

- প্রতিটি স্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী করতে হবে;
- ট্রেনে উঠানামার সমস্যা দূরীকরণে স্টেশনের প্লাটফর্ম উচু করতে হবে;
- যাত্রীসাধারণের চাহিদার আলোকে প্রতিদিন কয়েক জোড়া অর্থাৎ পর্যাপ্ত সংখ্যক ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা যেতে পারে।

৭.৩.২ পার্বতীপুর স্টেশনে FGD

পার্বতীপুর রেলওয়ে স্টেশন সংলগ্ন ইয়ংস্টার ক্লাব প্রাঙ্গণে ২৩.১২.২০১৬ তারিখে প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন অনুষ্ঠান করা হয় (ছবি-প)। অনুষ্ঠানে ইউএনওসহ চাকুরিজীবী, ব্যবসায়ী, ছাত্র, শিক্ষক, শ্রমিক, সাংবাদিকসহ বিভিন্ন পেশার ৩১ জন অংশগ্রহণ করেন যাদের প্রায় সকলেরই ডেমু ট্রেনে ভ্রমণের অভিজ্ঞতা রয়েছে। অংশগ্রহণকারীবৃন্দ জানান যে, বর্তমানে এসব অঞ্চলে লোকাল ট্রেন না থাকায় জনসাধারণকে অধিক ব্যয়ে সড়ক পথে যাতায়াত করতে হয়, সময়ও বেশী নেয়। ডেমু ট্রেন এ অঞ্চলে জনপ্রিয়তা পেয়েছে এবং প্রচুর চাহিদা রয়েছে। তবে বগির সংখ্যা কম এবং পর্যাপ্ত সংখ্যক ট্রেন না থাকায় তারা স্বল্প মূল্যে কম সময়ে নিকটবর্তী স্থানে যাতায়াতের সুযোগ থেকে বঞ্চিত হচ্ছেন। প্রতিদিন সকাল, দুপুর ও বিকালে এধরনের ট্রেন প্রচলন করা হলে যাতায়াতে আর্থিক ও সময় সাশ্রয়সহ এ এলাকার জনসাধারণের দৈনন্দিন জীবনে গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে যা অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধিতে সহায়ক হবে মর্মে ফোকাস গ্রুপ আলোচনায় জানানো হয়।

আলোচনায় আরও জানানো হয় যে, প্রতিনিয়ত তাদের বিভাগীয় শহর রংপুরে যেতে হয়। এ ধরনের যাতায়াত অন্যান্য জেলা ও উপজেলার জন্য প্রয়োজন। তাই স্বল্প মূল্যে দ্রুত ও নিরাপদে যাতায়াতের জন্য রংপুরকে কেন্দ্র করে পার্বতীপুর ছাড়াও কুড়িগ্রাম, বুড়িমারী, বোনারপাড়া পর্যন্ত প্রতিটি সেকশনে ন্যুনতম দু'জোড়া করে ডেমু ট্রেন চালু করা আবশ্যক বলে আলোচকবৃন্দ অভিমত দেন। এফজিডিতে অংশগ্রহণকরীগণ গ্রীষ্মকালে ডেমু ট্রেনে প্রচন্ড গরমের অভিযোগ করেছেন। অপরদিকে, নমুনা জরীপে লালমনিরহাট বিভাগে যাত্রীদের ৯৬% নমুনায়িত যাত্রী গ্রীষ্মকালে গরম লাগার কথা বলেছেন (চিত্র ৭.১১)।

ফোকাস গ্রুপ আলোচনায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গ স্টেশনের প্লাটফর্মের বিষয়ে আলোচনা করেন। আলোচনায় জানানো হয় যে, পার্বতীপুরের সব প্লাটফর্মই নীচু। এতে প্রতিটি ট্রেনে উঠানামা করতে যাত্রীদের ভীষণ সমস্যা হয়। ডেমু ট্রেনের জন্য প্লাটফর্ম উচু করা হলেও তা পর্যাপ্ত নয় বলে অংশগ্রহণকরী ব্যক্তিবর্গ মতামত ব্যক্ত করেন। অপরদিকে, নমুনা জরীপে প্রাপ্ত তথ্যে ৬১শতাংশ যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেনে উঠা নামা সহজ নয় মর্মে পরিলক্ষিত হয়েছে (সারণি-৭.৯, চিত্র-৭.১৪)।

ডেমু ট্রেনে টয়লেটের প্রয়োজনীয়তার বিষয়ে আলোচনা হয়। আলোচনায় ডেমু ট্রেনে টয়লেট না থাকার অভিযোগ উত্থাপন করা হয় আবার ট্রেনটিকে দুর্গন্ধমুক্ত রাখার উপরও গুরুত্বারোপ করা হয়। এ বিষয়ে আলোচনাকালে আলোচকবৃন্দ ট্রেনটি দুর্গন্ধমুক্ত রাখার জন্য প্রতিটি স্টেশনের টয়লেট ব্যবহার উপযোগী রাখার জন্য অনুরোধ করেন। উল্লেখ্য, নমুনায়িত ৫১০ জন যাত্রীর ৩৯৭ জনই ডেমুতে ভ্রমণকালে টয়লেটের প্রয়োজন অনুভব করেছেন। ডেমুতে ভ্রমণকালে টয়লেটের প্রয়োজন অনুভবকারী ৩৯৭ জন যাত্রীর ২১ শতাংশ লালমনিরহাট বিভাগের (সারণি-৭.১০, চিত্র-৭.১৫)।

এফজিডিতে উপস্থিত ব্যক্তিবর্গের মতে ট্রেনে পর্যাপ্ত টিকেট চেকার নিয়োগ করা হলে টিকেটবিহীন যাত্রীর সংখ্যা হ্রাস করা সম্ভব হবে। অনেকে টিকেট চেকারদের র্দুনীতির উল্লেখ করে এ বিষয়ে নিজেদের সচেতন হবার পরামর্শ দেন। সর্বোপরি, ফোকাস গ্রুপ আলোচনায় টিকেটবিহীন যাত্রীর সংখ্যা হ্রাসকরণে রেলওয়ে কর্তৃপক্ষের যথাযথ মনিটরিং ও যাত্রীদের সচেতনতার উপর বিশেষ গুরুত্ব দেয়া হয়। অপরদিকে, নমুনা জরীপে ৭২ শতাংশ

যাত্রী কর্তৃপক্ষের যথাযথ মনিটরিংয়ের (যেমন, ট্রেনে টিকেট চেকিং এবং চেকিংয়ে টিকিটবিহীন যাত্রীকে শাস্তি প্রদান ইত্যাদি)মাধ্যমে টিকেটবিহীন যাত্রীর সংখ্যা হ্রাস করা যেতে পারে মর্মে মত দিয়েছেন(অনুচ্ছেদ ৭.১.১৫)।

এফজিডি'র সারসংক্ষেপ

- স্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী করতে হবে;
- ট্রেনের ফ্লোরের উচ্চতার সাথে সামঞ্জস্য রেখে প্লাটফর্ম নির্মাণ করা যেতে পারে;
- ঘন ঘন ডেমু পরিচালনার জন্য ডেমু ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করা যেতে পারে;
- অতিরিক্ত যাত্রীর পরিবহনের লক্ষ্যে ডেমু ট্রেনে বগির সংখ্যা বৃদ্ধি করা যেতে পারে।

ছবি-ন: চট্টগ্রামের সরকারহাট স্টেশনে FG আলোচনা

ছবি-প: পার্বতীপুর স্টেশনে FG আলোচনা, বক্তব্য দিচ্ছেন উপজেলা নির্বাহী অফিসার

৭.4 স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা: হাটহাজারী, চট্টগ্রাম

রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামোগত কারণে ডেমু ট্রেনের মাধ্যমে ঢাকা শহরের অধীবাসীদের চাপ/ যানজট নিরসনের সুযোগ নাই। চট্টগ্রামে এ ধরনের সুযোগ আছে বিবেচনায় চট্টগ্রাম শহর থেকে ২০ কিঃ মিঃ দূরে হাটহাজারী উপজেলায় ৯/৩/২০১৭ তারিখে প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্য স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা আয়োজন করা হয়। কর্মশালায় উপজেলা নির্বাহী অফিসার হাটহাজারী উপস্থিত ছিলেন (ছবি-ফ)। কর্মশালায় শিক্ষক, ছাত্র, সাংবাদিক, স্থানীয় জনপ্রতিনিধি, চাকুরিজীবীসহ রেলওয়ের প্রতিনিধি অংশ গ্রহণ করেন।

ছবি-ফ: চট্টগ্রামের হাটহাজারী উপজেলায় স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

কর্মশালার শুরুতে উপস্থিত সকলকে স্বাগত জানিয়ে ব্যক্তি পরামর্শক কর্মশালার উদ্দেশ্য ব্যাখ্যা করে আলোচনা উন্মুক্ত করেন। নাজিরহাট কলেজের অধ্যক্ষ, রেলওয়ের কর্মকর্তা, নাজিরহাট-চট্টগ্রাম সেকশনের রেলওয়ের যাত্রীকল্যাণ সমিতির প্রাক্তন ও বর্তমান সভাপতি এবং চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনের যাত্রীকল্যাণ সমিতির সম্পাদকসহ অনেকে আলোচনায় অংশগ্রহণ করেন।

আলোচনা থেকে জানা যায় যে, গত শতকের ত্রিশ দশকে চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে রেললাইন স্থাপন করা হয়। মূলত পণ্য পরিবহনের জন্য রেল লাইন স্থাপন করা হলেও তখন থেকেই এলাকার জনগণ রেলযোগে যাতায়াত শুরু করেন। সে সময়ে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাও অত্যন্ত দূর্গম ছিল। আশি'র দশকের শেষের দিকেও অফিস যাত্রীদের যাতায়াতের জন্য এই সেকশনে প্রতিদিন চার জোড়া ট্রেন চলাচল করত। নববই দশকের শুরুতে অলাভজনক বিবেচনায় এই সেকশন দুটি বন্ধ করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হলে এ সব এলাকার জনগণের আন্দোলনের কারণে সিদ্ধান্তটি স্থগিত করা হয়। তখন থেকে রেল যাত্রীদের টিকেট কাটায় উদ্বুদ্ধ করাসহ রেল কর্তৃপক্ষের সাথে বিভিন্ন বিষয়ে আলোচনার জন্য চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী যাত্রী কল্যাণ সমিতি প্রতিষ্ঠিত হয়। এসময় প্রতিদিন চার জোড়া ট্রেন চলাচল করত। যা জনসংখ্যার বিবেচনায় পর্যাপ্ত ছিল। সমিতির কার্যক্রমের কারণে যাত্রীগণ নিয়মিতভাবে রেল ভ্রমণে টিকেট কাটা শুরু করে। ফলে এ দুটি সেকশনের আয় অনেক বৃদ্ধি পায়।

সময়ের ব্যবধানে আরো ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধির পরিবর্তে হ্রাস পায়। পরবর্তীতে উভয় সেকশনে ট্রেনের সংখ্যা এক জোড়ায় নেমে আসে। সড়ক পথে যাতায়াতে অতিরিক্ত মূল্য ও সময়ক্ষেপণের জন্য অনেক নিয়মিত যাত্রী চট্টগ্রাম শহরে অবস্থান করা শুরু করেন। সমিতির নের্তৃবৃন্দ এ দুটি সেকশনে পর্যাপ্ত ট্রেন দেয়ার ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য তৎকালীন মহাপরিচালক, জনাব টি. এ. চৌধুরীর সাথে সাক্ষাৎ করলে তিনি লোকোমোটিভ ও কোচের স্বল্পতার কারণে নতুন ট্রেন প্রবর্তন করা সম্ভব নয় উল্লেখ করে জানান যে, অফিসগামী যাত্রীদের স্বল্প সময়ে শহরে যাতায়াত করার জন্য সরকার দ্রুতগামী ট্রেন ডেমু সংগ্রহের উদ্যোগ গ্রহণ করেছে। এগুলো আসার পর এ দু'টি সেকশনে পর্যাপ্ত ট্রেন দেয়া সম্ভব হবে।

কর্মশালায় আরো জানানো হয় যে, ডেমু ট্রেন আসার পর এ দুটি সেকশনে কোন ট্রেন দেয়ার বিষয়টি বিবেচনা করা হয়নি। এ বিষয়ে বিভিন্ন পর্যায়ে যোগাযোগ করার পর ২০১৫ সালের জুলাই থেকে চট্টগ্রাম-নাজিরহাট সেকশনে তিনটি বগি দিয়ে একজোড়া ট্রেন চালু করা হয়। গাড়ীর সংখ্যা কম হওয়ায় নাজিরহাট ও কাটিরহাট স্টেশন থেকে যাত্রী পরিপূর্ণ হয়ে যায়। ফলে পরের স্টেশনগুলো হতে ভীড়ের জন্য যাত্রীদের ট্রেনে ওঠা দুরূহ হয়ে যায়। পরবর্তীতে একই রেক দ্বারা আরো একটি ট্রেন চালু করা হয়। এতে যাত্রী পরিবহণ ও আয় দ্বিগুণ হলেও কোচের সংখ্যা অপরিবর্তিত থাকায় যাত্রীদের সমস্যা থেকেই যায়। নাজিরহাট থেকে চট্টগ্রামের ভাড়া ৭০/-টাকা প্রায় আড়াই ঘন্টা সময় নেয়। ডেমুর ভাড়া ২০/- এবং ১.৩০ মিঃ সময় লাগে। ফলে এ সেকশনে ডেমু ট্রেনে প্রচুর যাত্রীর চাপ হয়। তাই এই সেকশনে দু'সেট ডেমু সংযুক্ত করে প্রতিনিয়ত ট্রেন পরিচালনা করা প্রয়োজন।

চট্টগ্রাম থেকে ষোলশহর স্টেশন পর্যন্ত ডাবল লাইন, এর পর সিঙ্গেল লাইন। বর্তমানে চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের মধ্যে ৯ জোড়া ট্রেন চলাচল করে। প্রতিদিন চট্টগ্রাম বন্দর থেকে হাটহাজারীর বেসরকারী বিদ্যুত কেন্দ্রের জন্য এক জোড়া জ্বালানী তেলবাহী ট্রেন যাতায়াত করে। ষোলশহর- নাজিরহাট সেকশন সিঙ্গেল লাইন, চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের মধ্যে ৯ জোড়া সাটল ট্রেন, বেসরকারী বিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য প্রতিদিন একজোড়া জ্বালানী তেলবাহী ট্রেন চলাচল করার কারণে প্রচুর চাহিদা থাকা সত্বেও যাত্রীদের চাহিদামত সময়সূচি অনুযায়ী একই রেক দ্বারা এ রুটে পর্যাপ্ত ট্রেন চালু করা সম্ভব হচ্ছে না। এছাড়াও বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর শীতকালীন মহড়া হাটহাজারী এলাকায় হওয়ায় ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করা হলে সে সময় সময়সূচি অনুযায়ী স্বাভাবিক ট্রেন পরিচালনা করা দুরূহ হয়ে পড়ে। তাই চট্টগ্রাম-নাজিরহাট সেকশনের ষোলশহার-হাটহাজারী সেকশনে ডাবল লাইন স্থাপন করা আশু প্রয়োজন। এ সেকশন ডাবল লাইন করা হলে অফিস চলাকালীন পর্যাপ্ত সংখ্যক ট্রেন পরিচালনা করা সম্ভব হবে। অন্য সময় নিয়মিত বিরতিতে ট্রেন পরিচালনা করা হলে এ সেকশনের যাত্রীসাধারণ প্রতিনিয়ত চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াতের সুযোগ পাবে বিধায় এ সকল এলাকার অধিবাসীদের আর চট্টগ্রাম শহরে

অবস্থান করার প্রয়োজন হবে না। এতে চট্টগ্রাম ও হাটহাজারী উপজেলার মধ্যে বর্তমানের তীব্র যানজট বহুলাংশে হ্রাস পাবে।

এছাড়াও, নাজিরহাট-ষোলশহরের মধ্যে অবস্থিত স্কুল কলেজের ছাত্রদের স্বল্প খরচে, নির্ধারিত সময়ে নিরাপদে তাদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে। এছাড়াও চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়ের যে সকল ছাত্র/ছাত্রী হলে আসন না পাওয়ায় শহর থেকে যাতায়াত করে তারা অনেকেই আর্থিক সাশ্রয়ের জন্য চট্টগ্রামের পরিবর্তে কাটিরহাট, সরকারহাট, নাজিরহাট ইত্যাদি স্থানে বসবাস করবে।

চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে বর্তমানে এক জোড়া ট্রেন চলাচল করে। এ সেকশনে সড়কপথে পটিয়া পর্যন্ত প্রচুর যানজট থাকায় কক্সবাজার ও বান্দরবন যেতে অতিরিক্ত সময় লাগে। এ সমস্যা নিরসণের জন্য চট্টগ্রাম-পটিয়ার মধ্যে নিয়মিত ট্রেন পরিচালনা করলে সড়ক পথের যানজট ব্যপক হ্রাস পাবে এবং এ অঞ্চলের জনসাধারণের সহজে চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে। উল্লেখ্য যে, এ রুটেই চট্টগ্রাম-কক্সবাজার রেল লাইন নির্মিত হচ্ছে। তখন এ রুটে গতিসহ ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। সেসময় অফিসগামী যাত্রীদের চাহিদা অনুযায়ী ট্রেন পরিচালনার লক্ষ্যে ষোলশহর থেকে দোহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণকরত ডেমু ট্রেনের রুট দোহাজারী পর্যন্ত বর্ধিত করে এ সেকশনে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন চালানো যেতে পারে।

উপর্যুক্ত দুটি (চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, চট্টগ্রাম-দোহাজারী) সেকশনের ট্রেনগুলোতে কোন টয়লেট নেই। এজন্য কোনো অভিযোগও নেই। ট্রেন দুর্গন্ধমুক্ত রাখার জন্য এসব ট্রেনে টয়লেটের পরিবর্তে প্রতিটি স্টেশনের টয়লেটগুলোকে ব্যবহার উপযোগী করা প্রয়োজন। প্লাটফর্মগুলো অত্যন্ত নিচু। ট্রেন সহজে উঠানামা করার জন্য প্লাটফর্ম উচু করা দরকার।

ষোলশহর-হাটহাজারী ও ষোলশহর-দোহাজারী সেকশনকে ডাবল লাইনে উন্নীত করে এ দুটি সেকশনে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা হলে এসব এলাকার অধিবাসীদের প্রতিনিয়ত চট্টগ্রাম যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে।

কর্মশালা'র সারসংক্ষেপ

- যাতায়াতের সুবিধার জন্য অর্থাৎ ট্রেনে উঠানামা সহজ করার জন্য প্লাটফর্ম উচু করার দরকার;
- ট্রেন দুর্গন্ধমুক্ত রাখার জন্য ডেমু ট্রেনে টয়লেটের পরিবর্তে প্রতিটি স্টেশনের টয়লেটগুলোকে ব্যবহার উপযোগী করা যেতে পারে;
- ষোলশহর-হাটহাজারী এবং ষোলশহর-দোহাজারী সেকশন ডাবল লাইনকরত চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী রুটে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা যেতে পারে।

অষ্টম অধ্যায়
পর্যবেক্ষণ

৮.০ ভূমিকা

সীমাবদ্ধতা ও সমস্যা থাকা সত্ত্বেও স্বল্প ভাড়া, সময়ানুবর্তিতা ও দ্রুতগ্রামী হওয়ার কারণে ডেমু ট্রেন ব্যাপক জনপ্রিয়তা অর্জন করেছে। প্রভাব মূল্যায়নে ব্যক্তি পরামর্শকের টিওআর এর আলোকে প্রকল্পের তথা ডেমু ট্রেনের সরাসরি উপকারভোগী (যাত্রী), রেলওয়ে ডেমু বিরতি স্টেশনের দোকানদার ও ডেমু ট্রেন পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার সাথে সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিভিন্ন ব্যক্তিবর্গের নিকট থেকে সংগৃহীত তথ্য বিশ্লেষণ, প্রকল্পের ডিপিপি ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা করে পূর্ববর্তী অধ্যায়সমূহে উল্লেখিত পর্যবেক্ষণসমূহ সংক্ষিপ্তাকারে এ অধ্যায়ে উপস্থাপন করা হলো।

৮.১ সারসংক্ষেপ

৮.১.১ যাত্রীসাধারণের কাছে ট্রেনটি গ্রহণযোগ্যতা পেয়েছে। তবে, প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনুযায়ী অফিসগামী যাত্রীদের যাতায়াতের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে রুট নির্ধারণ করা হয়নি। তাই প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ডেমু ট্রেনগুলো দ্বারা প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ব্যাহত হয়েছে। তবে চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, লাকসাম-চট্টগ্রাম, পার্বতীপুর-লালমনিরহাট ও পার্বতীপুর ঠাকুরগাঁও/পঞ্চগড় সেকশনে চলাচলরত ডেমু ট্রেনের যাত্রী পরিবহন, সময়ানুবর্তিতা ও আয় বিবেচনায় প্রতীয়মান হয় যে, যথাযথভাবে রুট নির্ধারণ করা হলে ঢাকা ব্যতীত অন্যান্য স্থানে যোগাযোগের ক্ষেত্রে ইতিবাচক পরিবর্তন পরিলক্ষিত হওয়ার সুযোগ ছিল (অনুচ্ছেদ-৫.২)। অফিসগামী যাত্রীদের যাতায়াতের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে ডেমু ট্রেনের রুট পুনর্বিন্যাস করে সংশোধিত রুট অনুযায়ী পরিচালনা করা যেতে পারে (সংযুক্তি-১০)। তবে, এক্ষেত্রে প্রাপ্যতা ও নির্ভরতার জন্য এগুলোর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে হবে।

৮.১.২ পরিচালনার জন্য অপরিহার্য না হলে ডেমু ট্রেনের সর্বোচ্চ রুট ১০০ কিলোমিটারের মধ্যে সীমিত রাখা সমীচীন। লাকসাম, আখাউরা, ময়মনসিংহ ও পার্বতীপুরে জ্বালানী গ্রহণ, রক্ষণাবেক্ষণ ও রাতের বেলা ট্রেন রাখার সুবিধা/সুযোগ থাকায় ফেনী, ভৈরব, গফরগাঁও ও দিনাজপুরের স্থলে উক্ত স্থানগুলো হতে ডেমু ট্রেনের প্রারম্ভিক স্টেশন প্রস্তাব করা হয়েছে।

৮.১.৩ নমুনায়িত ৭৮ শতাংশ যাত্রী ডেমুতে টয়লেটের প্রয়োজনীয়তার কথা বলেছেন। স্বল্প দুরত্বে ঘন ঘন চলাচলরত এ ধরনের ট্রেনের টয়লেট প্রতিনিয়ত পরিস্কার রাখা সম্ভব হয় না। তাই এ সব ট্রেন পরিস্কার ও দুর্গন্ধমুক্ত রাখার জন্য দুই ঘন্টার মধ্যে চলাচলের ক্ষেত্রে ট্রেনে টয়লেট না রাখার বিষয়ে ১৯৯০ সালে রেলপথ বিভাগ হতে সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয়। সে অনুযায়ী ঢাকা-জয়দেবপুর, চট্টগ্রাম-চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, চট্টগ্রাম-নাজিরহাট, চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে কনভেনশনাল রেক দ্বারা চলাচলরত ট্রেনে টয়লেট নেই। এ বিষয়ে যাত্রী সাধারণের পক্ষ থেকে কোন অভিযোগ উত্থাপিত হয়নি। পার্বতীপুর ও সরকারহাট স্টেশনে FGD এবং হাটহাজারী উপজেলায় অনুষ্ঠিত স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় যাত্রীরা ট্রেনে টয়লেটের পরিবর্তে স্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী রাখার উপর মত প্রকাশ করেন। ডেমু ট্রেনে চলাচলকারী যাত্রীদের মতামত অনুযায়ী ট্রেনে টয়লেটের পরিবর্তে প্রত্যেকটি ষ্টেশনের টয়লেটগুলো ব্যবহার উপযোগী করা আবশ্যক (অনুচ্ছেদ-৭.১.10 ও ৭.৩)।

৮.১.৪ ডেমু ট্রেনে যাত্রীদের উঠানামা করা কষ্টকর, বিষয়টি সত্য। ডেমু ট্রেনের দরজা প্রশস্ত হওয়ায় কারিগরী কারণে এর পাদানি অন্যান্য ট্রেনের ন্যায় করা সম্ভব নয়। প্রকৃতপক্ষে প্লাটফর্ম ও গাড়ীর মধ্যে

উচ্চতার কারণে রাজশাহী ব্যতীত অন্য যেকোন স্টেশনের যাত্রীদের ট্রেনে উঠানামা করা কষ্টকর। যাত্রীদের সহজে ও নিরাপদে ট্রেনে উঠানামা করার জন্য স্টেশনের প্লাটফর্মগুলোর উচ্চতা যাত্রীবাহী ট্রেনের কোচের সমপর্যায় হওয়া প্রয়োজন। যে সমস্ত সেকশনে শুধুমাত্র ব্রডগেজ ট্রেন চলাচল করে সে সকল স্টেশনে ব্রডগেজ কোচের মেঝের উচ্চতা এবং উভয় গেজের ট্রেন চলাচলরত স্টেশনে মিটারগেজ কোচের ফ্লোর এর উচ্চতা বিবেচনা করে প্লাটফর্ম নির্মাণ করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৭.১.১০)। তাছাড়া, অনেক প্ল্যাটফর্মের দৈর্ঘ্য ট্রেনের দৈর্ঘ্যের চেয়ে কম হওয়ায় প্ল্যাটফর্মের বাহিরের যাত্রীদের ট্রেনে উঠানামা করতে কষ্ট হয়। ট্রেনের সর্বোচ্চ দৈর্ঘ্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে প্লাটফর্মের দৈর্ঘ্য নির্ধারণ করা প্রয়োজন।

৮.১.৫ গ্রীষ্মকালে ডেমু ট্রেনের ভিতরে অস্বাভাবিক গরম অনুভূত হওয়ার বিষয়টি সত্য। মূল্যায়ন সমীক্ষায় ৮৭ শতাংশ নমুনায়িত যাত্রীও এ অভিযোগ করেছেন। কারণ অনুসন্ধান ও পর্যালোচনায় জানা যায় যে, এ সব কোচের জানালার নিচের অংশ গ্লাস দ্বারা বন্ধ, খোলা যায় না । উপরের অংশ খোলা থাকলেও সেখান দিয়ে প্রবাহিত বাতাস যাত্রীদের শরীরে অনুভূত হয়না (চিত্র-ক)। এটি জানালার ডিজাইনগত সমস্যা। ২০০৭ সালে ইন্দোনেশিয়া থেকে সংগৃহীত ব্রডগেজ আন্ত:নগর ট্রেনের কোচের জন্য এ ডিজাইনটি করা হয়। ব্রডগেজ আন্ত:নগর ট্রেনে দীর্ঘ সময়ের পর বিরতি, নির্দিষ্ট আসন অনুযায়ী যাত্রী এবং ট্রেনের ভিতরে প্রচুর খোলা জায়গা থাকায় সামান্য গরম অনুভূত হলেও কোন অভিযোগ উত্থাপিত হয়নি। কিন্তু ডেমু ট্রেনের ঘন ঘন বিরতি, যাত্রীদের ভীড় এবং ব্রডগেজের তুলনায় আয়তনে কম হওয়ায় মিটারগেজ ট্রেনের অভ্যন্তরে বাতাস চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত স্থান না থাকায় গ্রীষ্মকালে এ সকল ট্রেনের ভিতরে প্রচন্ড গরম অনুভূত হয়। বিষয়টি বিবেচনায় এনে পরবর্তীতে সংগৃহীত সকল যাত্রীবাহী কোচের ডিজাইন পরিবর্তন করে জানালার নিচের অংশ খোলা রাখা হয়েছে (চিত্র-গ)। এ সকল ট্রেনে অস্বাভাবিক গরম অনুভূত হয়না। তবে যাত্রীদের অতিরিক্ত ভীড় বিবেচনায় ভবিষ্যতে ডেমু ট্রেন সংগ্রহের ক্ষেত্রে কারিগরী দিক পরীক্ষাকরত exhaust fan লাগানোর পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ- ৭.১.৮ ও ৭.১.৯)।

৮.১.৬ সমীক্ষায় দেখা যায় যে, চট্টগ্রাম ও লালমনিরহাট অপারেশনাল বিভাগের যথাক্রমে ৯০ ও ৯৪ শতাংশ নমুনায়িত যাত্রীর মতে ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে। তবে, ঢাকা অপারেশনাল বিভাগের নমুনায়িত যাত্রীর মাত্র ২৫ শতাংশের মতে ডেমু ট্রেন সময়সূচি অনুসরণ করে চলে (অনুচ্ছেদ-৭.১.৬)। এ বিভাগের টঙ্গী-জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশন সিঙ্গেল লাইন হওয়ায় এবং ক্রসিংয়ের ক্ষেত্রে ডেমু ট্রেনকে গুরত্ব প্রদান না করায় অধিকাংশ সময়ে সময়সূচি অনুযায়ী ট্রেন চলাচল করতে পারে না (অনুচ্ছেদ-৫.৩.২)। সিলেট-আখাউড়া রুটের ট্রেনটি সম্পূর্ণ সিঙ্গেল লাইনের সেকশনে চলাচল করার কারণে আন্ত:নগর ট্রেনের ক্রসিং ও অগ্রাধিকারের জন্য উভয় ট্রেনের ক্ষেত্রেই রেলওয়ের টাইম টেবিল অনুযায়ী ৭০ মিনিট অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয়। অপরদিকে, কুমিল্লা-আখাউড়া-ঢাকা-কুমিল্লার মধ্যে চলমান ট্রেনটি ঢাকা থেকে কুমিল্লা যাবার পথে ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার পরে যাত্রীর সংখ্যা অনেক হ্রাস পায়। উপরন্তু সিঙ্গেল লাইন হওয়ার কারণে আখাউড়া থেকে কুমিল্লা যেতে ক্রসিংয়ের জন্য ৫০ মিনিট অতিরিক্ত সময় লাগে (অনুচ্ছেদ-৫.৩.৩)।স্বল্প দুরত্বে চলাচল ও অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত গন্তব্য স্টেশনে পৌঁছানোর সুবিধার্থে প্রবর্তিত ট্রেন চলাচলের ক্ষেত্রে আন্ত:নগর ট্রেনের পরেই ডেমু ট্রেনকে গুরত্ব প্রদান করা হচ্ছে না।

৮.১.৭ পূর্বে চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে চার জোড়া ট্রেন চলাচল করত। এতে প্রতীয়মান হয় যে, এ সেকশনে ট্রেনের প্রচুর চাহিদা রয়েছে। বর্তমানে প্রচলিত রেক দ্বারা এক জোড়া ট্রেন চলাচল করে, কোনো ডেমু চলাচল করে না। তাই চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও সিলেট-আখাউড়া সেকশনের ট্রেনের সেট দু'টি সংযুক্ত করে দুই সেট ডেমু দ্বারা এ রুটে ট্রেন চলাচলের প্রস্তাব করা হয়েছে। ট্রেনটি ভোরে ও বিকালে দোহাজারী থেকে যাত্রী আনা নেয়া করবে। এ সেকশনে সড়কপথে পটিয়া পর্যন্ত প্রচুর যানজট থাকায়

মধ্যবর্তী সময়ে চট্টগ্রাম-পটিয়ার মধ্যে তিন জোড়া ট্রেন পরিচালনা করলে সড়কপথের যানজট ব্যাপক হ্রাস পাবে এবং এ অঞ্চলের জনসাধারণের সহজে চট্টগ্রাম শহরে যাতায়াতের সুযোগ সৃষ্টি হবে। উল্লেখ্য যে, এ রুটেই চট্টগ্রাম-কক্সবাজার রেল লাইন নির্মিত হচ্ছে। চট্টগ্রাম-কক্সবাজার রেল লাইন নির্মিত হলে এ রুটে গতিসহ ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে। তখন অফিসযাত্রী পরিবহনের জন্য ষোলশহর থেকে দোহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণ করা প্রয়োজন হবে (অনুচ্ছেদ-৭.৪)। ষোলশহর-হাটহাজারী ও ষোলশহর-দোহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণকরত চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা হলে চট্টগ্রাম শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানো ও যানজট নিরসনে সহায়ক হবে;

৮.১.৮ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ২০ সেট ডেমু দ্বারা শুধুমাত্র ঢাকা ও চট্টগ্রামে প্রতিনিয়ত যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থা করা সম্ভব হলে ডিপিপি'র লক্ষ্য অর্জন করা আংশিক সম্ভব হতো। তবে বাস্তবতা বিবেচনায় রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামো এর সহায়ক নয়। বর্তমানে ঢাকায় প্রতিদিন (নারায়ণগঞ্জ ব্যতিত) ৫১ জোড়া ট্রেন যাতায়াত করে (সংযুক্তি-৮)। বর্তমানে ঢাকায় নতুন কোন ট্রেন গ্রহণ বা ছাড়ার কোন সুযোগ অত্যন্ত সীমিত। ঢাকা শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানো ও সুষ্ঠু পরিবহন ব্যবস্থাপনার জন্য সড়ক, মেট্রোরেল ও রেলওয়েকে সমন্বয় করে একটি সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৫.৮.১)।

৮.১.৯ নমুনায়িত ৮৬ শতাংশ যাত্রী মনে করে ডেমু ট্রেন দ্রুতগামী (অনুচ্ছেদ-৭.১.১২)। আবার নমুনায়িত ৯৭ শতাংশ যাত্রীর মতে স্বল্প দূরত্বে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা প্রয়োজন । ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তার পক্ষে মত দেয়া যাত্রীর ৫৪ শতাংশ মনে করে দ্রুতগতি এবং সময় কম লাগার কারণে ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৭.১.১৩)। অপরদিকে, নমুনায়িত ৬২ শতাংশ যাত্রী বিভিন্ন কাজের সময়সূচির সাথে ট্রেনের সময়সূচির মিল না থাকার কারণে নিয়মিত ডেমুতে ভ্রমণ করেন না। সবগুলো রুটেই প্রায় একজোড়া ডেমু পরিচালিত হচ্ছে। প্রতিটি রুটে একের অধিক জোড়া ডেমু পরিচালিত করা গেলে অর্থাৎ ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করা গেলে যাত্রীদের চাহিদার অনুযায়ী ট্রেনের সময়সূচি নির্ধারণ করা সম্ভব হবে। সেক্ষেত্রে ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ না করা ৬২ শতাংশ যাত্রী সময় ও অর্থ সাশ্রয়ের কারণে ডেমু ট্রেনে নিয়মিত ভ্রমণ করার সম্ভাবনা রয়েছে (অনুচ্ছেদ-৭.১.৪ ও ৭.১.৫)।

৮.১.১০ নগরায়নের সাথে সুষ্ঠু যোগাযোগ ব্যবস্থা অপরিহার্য। রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামোকে বিবেচনা করে ডেমু ট্রেনের দ্বারা অন্যান্য বিভাগীয় শহরের সাথে জেলা ও উপজেলার মধ্যে দ্রুত ও নিরাপদে যাতায়াতের ব্যবস্থা করা যেতে পারে। তাতে উপজেলা পর্যায়ে যোগাযোগের ক্ষেত্রে আমূল পরিবর্তন আসবে। সড়ক পথের তুলনায় ডেমু ট্রেনের ভাড়া কম বিধায় স্বল্প আয়ের জনসাধারণ আর্থিকভাবে উপকৃত হবেন।

৮.১.১১ ডেমু ট্রেন সংগ্রহের সময় এগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার বিষয়াদি বিবেচনা না করায় এগুলোর প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা ক্রমান্বয়ে হ্রাস পাচ্ছে। ভারী রক্ষণাবেক্ষণের জন্য জরুরী ভিত্তিতে কারখানা স্থাপনের ব্যবস্থা করা না হলে অদূর ভবিষ্যতে এগুলোর চলাচলে স্থবিরতা দেখা দেবে। বড় ধরনের কোন সমস্যা হলে বর্তমানে পাহাড়তলী ডিজেল, ঢাকা ক্যারেজ ডিপো ও পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমেটিভ কারখানার সহায়তা নেয়া হচ্ছে। অর্থাৎ ডেমু Preventive Maintainance এর পরিবর্তে Breakdown Maintainance এর উপর নির্ভরশীল হয়ে পড়ছে। অবিলম্বে ডেমু ট্রেনের ভারী রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য কারখানা স্থাপন করা প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৫.৬)। পার্বতীপুরে ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কোন অবকাঠামো নেই, অথচ এ অঞ্চলে ডেমুর ব্যাপক জনপ্রিয়তা রয়েছে। পার্বতীপুরে চলমান ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য অবিলম্বে পাহারতলীতে ডেমুর জন্য নির্মাণাধীন স্থাপনার ন্যায় আলাদা ভাবে একটি স্থাপনা নির্মাণ প্রয়োজন। ঢাকায় এক সেট জ্যাকের ব্যবস্থা করা হলে ডেমু ট্রেনের বড় ধরনের মেরামতের জন্য ক্যারেজ ডিপোর উপর নির্ভরশীল হওয়ার

প্রয়োজন হবে না। মালামালের চাহিদা নিরুপণ ও এগুলো সংগ্রহ/সরবরাহ নিশ্চিত করার নিমিত্তে ডেমু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য আলাদা বাজেট প্রয়োজন।

৮.১.১২ ডেমু ট্রেন উন্নত প্রযুক্তিতে তৈরি এবং পরিচালিত। উন্নত প্রযুক্তি বিবেচনায় ডেমুর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কারিগরী জ্ঞানসম্পন্ন দক্ষ জনবল প্রয়োজন। এলক্ষ্যে ভারী মেরামতের জন্য রেলওয়ের কারাখানা স্থাপনের পাশাপাশি উন্নত প্রযুক্তির সাথে খাপ খেয়ে নেয়ার মত কারিগরী জ্ঞানসম্পন্ন দক্ষ জনবল তৈরী অপরিহার্য। সে লক্ষ্যে নতুনভাবে জনবল নিয়োগের ক্ষেত্রে ন্যূনপক্ষে Vocational অথবা বিজ্ঞানে SSC উত্তীর্ণ যোগ্যতা সম্পন্ন প্রার্থীকে নিয়োগ দেয়া যেতে পারে।

৮.১.১৩ ডেমু ট্রেনের সময়ানুবর্তিতা (অনুচ্ছেদ-৭.১.৬), জনপ্রিয়তা (অনুচ্ছেদ-৭.১.৭), দ্রুত চলাচল (অনুচ্ছেদ-৭.১.১১), স্বল্প দূরত্বে ডেমু ট্রেনের প্রয়োজনীয়তা (অনুচ্ছেদ-৭.১.১২) এবং আর্থিক সাশ্রয়ের (অনুচ্ছেদ-৭.১.১৩) কারণে অফিস যাত্রী এবং জেলা/উপজেলা পর্যায়ে লোকাল ট্রেনের বিকল্প হিসেবে ডেমু ট্রেন ব্যাপক চাহিদা রয়েছে । তাই শহরের অধিবাসীদের চাপ হ্রাস ও যানজট নিয়ন্ত্রনের জন্য ঢাকা ও চট্টগ্রামের মত অতি ঘনবসতিপূর্ণ শহরে স্বল্প দূরত্ব থেকে শহরে যাতায়াতের জন্য প্রতিনিয়ত ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা প্রয়োজন। বর্তমানে জেলা উপজেলা পর্যায়ে লোকাল ট্রেন না থাকায় জনসাধারণকে অধিক ব্যয়ে সড়ক পথে যাতায়াত করতে হয়, সময়ও বেশী নেয়। পর্যাপ্ত সংখ্যক ট্রেন না থাকায় তারা স্বল্প মূল্যে কম সময়ে নিকটবর্তী স্থানে যাতায়াতের সুযোগ পাচ্ছে না। প্রতিদিন সকাল, দুপুর ও বিকালে এধরনের ট্রেন প্রচলন করা হলে যাতায়াতে আর্থিক ও সময় সাশ্রয়সহ এ এলাকার জনসাধারণের দৈনন্দিন জীবনে গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে যা অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধিতে সহায়ক হবে বিধায় বিভাগ-জেলা-উপজেলার মধ্যে যাতায়াতের জন্য ডেমু ট্রেন প্রবর্তন করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৫.৮.৪)।

৮.১.১৪ ডেমু ট্রেনের মাধ্যমে যাত্রী পরিবহণ বাংলাদেশ রেলওয়ের একটি নতুন সংযোজন। কমগতি সম্পন্ন প্রচলিত ট্রেন প্রত্যাহার করে দ্রুতগতি সম্পন্ন ট্রেন চালু এবং অফিসগামী যাত্রীদের দ্রুত যাতায়াতের ব্যবস্থা করার জন্য ডেমু ট্রেন সংগ্রহ করা হয়েছে যা ইতোমধ্যে জনপ্রিয়তা পেয়েছে। এসব ট্রেন জ্বালানী সাশ্রয়ী বিধায় পরিবেশবান্ধব। United Nation Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) এর সিদ্ধান্ত অনুযায়ী নতুন কোন পদ্ধতি/System চালু করে কার্বন নিঃসরণ হ্রাস করা হলে Clean Development Mechanism (CDM) এর আওতায় অর্থ প্রাপ্তির সুযোগ আছে। যেহেতু ডেমু ট্রেন জ্বালানী সাশ্রয়ী এবং বাংলাদেশ রেলওয়েতে নতুন সংযোজন তাই ভবিষ্যতে আরো ডেমু ট্রেন সংগ্রহ করে বিদ্যমান প্রচলিত ট্রেনগুলো প্রতিস্থাপন করা হলে পরিবেশ রক্ষার কারণে Clean Development Mechanism এর আওতায় অর্থ প্রাপ্তির সুযোগ রয়েছে (সংযুক্তি-১৪)।

৮.১.১৫ প্রকল্পের আওতায় পণ্য সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন, পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে।

৮.১.১৬ প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন অব্যবস্থাপনা পরিলক্ষিত হয়নি। ডিপিপি প্রণয়ন ও চুক্তি স্বাক্ষরের মধ্যে সময়ের ব্যবধানে ডলারের মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় ডিপিপি সংশোধন করতে হয়েছে। এর ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন এক বছর বিলম্বিত হয়েছে।

নবম অধ্যায়
সুপারিশ

৯.১ ভূমিকা

পরামর্শকের টিওআর এর আলোকে তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণে প্রাপ্ত ফলাফল ও পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে করণীয় সম্পর্কে সুপারিশসমূহ এ অধ্যায়ে বর্ণনা করা হয়েছে।

৯.২ সুপারিশমালা

৯.২.১ অফিসগামী যাত্রীদের যাতায়াতের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে ডিপিপি'র ভিত্তিতে রুট পুনর্বিন্যাসকরত সংশোধিত রুট অনুযায়ী ডেমু ট্রেন পরিচালনা করা যেতে পারে (সংযুক্তি-১০)।

৯.২.২ দুর্গন্ধমুক্ত রাখার লক্ষ্যে স্বল্প দূরত্বে চলাচলের জন্য নির্ধারিত ট্রেনে টয়লেট না রাখার জন্য ১৯৯০ সালে রেল পথ বিভাগ কর্তৃক সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয়েছে। তাই যাত্রীদের সুবিধার্থে প্রতিটি স্টেশনের টয়লেটগুলোকে ব্যবহার উপযোগী রাখতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১.২)।

৯.২.৩ ট্রেনের যাত্রীদের উঠানামার সুবিধার্থে যে সমস্ত সেকশনে শুধুমাত্র ব্রডগেজ ট্রেন চলাচল করে সে সকল স্টেশনে ব্রডগেজ কোচের মেঝের উচ্চতা এবং যে সকল সেকশনে উভয় গেজের ট্রেন চলাচল করে সেখানে মিটারগেজ কোচের ফ্লোর এর উচ্চতা বিবেচনা করে প্লাটফর্ম নির্মাণ করা যেতে পারে। পাশাপাশি প্ল্যাটফর্মের দৈর্ঘ্য নির্ধারণের ক্ষেত্রে সর্বোচ্চ দৈর্ঘ্যের ট্রেনের পরিমাপ বিবেচনা করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১.৩)।

৯.২.৪ যাত্রীদের অতিরিক্ত ভীড় বিবেচনায় গ্রীষ্মকালে তীব্র গরমের সমস্যা নিরসনকল্পে ভবিষ্যতে ট্রেন সংগ্রহের ক্ষেত্রে জানালার পরিবর্তিত ডিজাইনসহ কারিগরী দিক পরীক্ষাকরত ডেমু ট্রেনে exhaust fan লাগানোর পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৮.১.৪)।

৯.২.৫ যাত্রীদের চাহিদা বিবেচনায় ভবিষ্যতে ডেমু সংগ্রহকালে তিন সেট সংযুক্ত করার সুবিধাসম্বলিত ন্যুনতম পাঁচ ইউনিটের ডেমু সেট সংগ্রহের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৮.১.৫)।

৯.২.৬ অফিসগামী যাত্রী ও স্বল্প দুরত্ব বিবেচনায় যথাসময়ে গন্তব্যস্থলে পৌঁছানোর সুবিধার্থে আন্ত:নগর ট্রেনের পরেই ক্রসিংয়ের ক্ষেত্রে ডেমু ট্রেনকে অগ্রাধিকার দিতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১.৬)।

৯.২.৭ চট্টগ্রাম শহরের অধিবাসীদের চাপ কমানো ও যানজট নিরসনে ষোলশহর-হাটহাজারী ও ষোলশহর-দোহাজারী পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণকরত চট্টগ্রাম-নাজিরহাট ও চট্টগ্রাম-দোহাজারী সেকশনে নিয়মিত বিরতিতে ডেমু ট্রেন চালানো যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৮.১.৭)।

৯.২.৮ ঢাকায় অধিবাসীদের চাপ হ্রাস করার জন্য রেলওয়ে, সড়ক ও মেট্রোরেলকে সমন্বয় করে একটি সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৮.১.৮)।

৯.২.৯ স্বল্প আয়ের জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধার্থে রেলওয়ের বর্তমান অবকাঠামোকে বিবেচনা করে ডেমু ট্রেন দ্বারা অন্যান্য বিভাগীয় শহরের সাথে জেলা ও উপজেলার মধ্যে দ্রুত ও নিরাপদে যাতায়াতের ব্যবস্থা করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৫.৮.৩)। সে ক্ষেত্রে প্রতিটি সেকশনে ন্যূনপক্ষে তিন জোড়া ট্রেন পরিচালনা করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৮.১.৯)।

৯.২.১০ প্রাপ্যতা ও নির্ভরতা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে অবিলম্বে ডেমু ট্রেনগুলোর ভারী রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য কারখানা স্থাপন করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১.১১)।

৯.২.১১ পার্বতীপুরে চলমান ডেমু ট্রেনের রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য অবিলম্বে পাহারতলীতে ডেমুর জন্য নির্মাণাধীন স্থাপনার ন্যায় আলাদাভাবে একটি স্থাপনা নির্মাণ এবং ঢাকায় এক সেট জ্যাকের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৮.১.১০)।

৯.২.১২ যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনার জন্য মালামালের চাহিদা নিরুপণ ও এগুলো সংগ্রহ/সরবরাহ নিশ্চিত করার নিমিত্তে ডেমুর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য আলাদা বাজেট প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৮.১.১০)

৯.২.১৩ ডেমুর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য দক্ষ জনবল তৈরীর লক্ষ্যে কারিগরী জ্ঞান সম্পন্ন (ন্যূনপক্ষে Vocational অথবা বিজ্ঞানে SSC পরীক্ষায় উত্তীর্ণ) জনবল নিয়োগ প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-৮.১.১১)।

৯.২.১৪ ট্রেন পরিচালনার জন্য অপরিহার্য না হলে ডেমু ট্রেনের সর্বোচ্চ রুট ১০০ কিলোমিটারের মধ্যে সীমাবদ্ধ রাখা সমীচীন হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১.২)।

৯.২.১৫ শহরের অধিবাসীদের চাপ হ্রাস ও যানজট নিয়ন্ত্রণ এবং দৈনন্দিন জীবনে গতিশীলতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে বিভাগ-জেলা-উপজেলার মধ্যে পরিচালনার জন্য ভবিষ্যতে ডেমু ট্রেন সংগ্রহ করা যেতে পারে।

৯.২.১৬ ভবিষ্যতে ডেমু ট্রেন সংগ্রহের প্রকল্প গ্রহণ করা হলে এর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়টি প্রকল্পের DPP তে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।